İlhan Tekeli
Yiğit Gülöksüz
Tarık Okyay

Gecekondulu, Dolmuşlu İşportalı Şehir



KÜLTÜR DİZİSİ

İLHAN TEKELİ
YİĞİT GÜLÖKSÜZ
TARIK OKYAY

GECEKONDULU DOLMUŞLU İŞPORTALI ŞEHİR

CEM YAYINEVİ

Dizgi, baskı: Yelken Matbaası, İstanbul 1976
Ofset baskılar: Karaca Ofset Basımevi. Kapak
baskısı: Reyo, Cilt: Yedigün Ciltevi

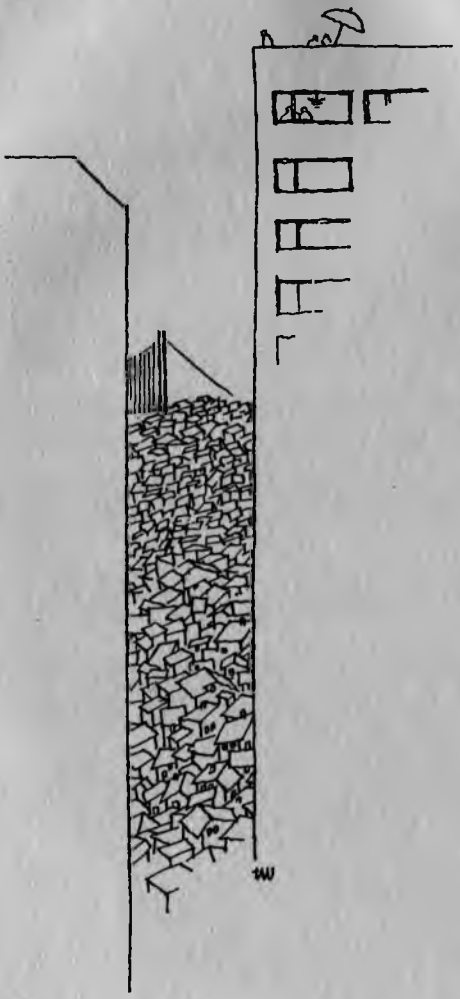
GİRİŞ

Sayfa 7. Fotoğraf: İsa Çelik (Cumhuriyet 6.5.1974)
Sayfa 8. Karikatür: Ali Ulvi
Sayfa 9. Karikatür: Tan Oral
Sayfa 10. Fotoğraf: Gültekin Çizgen - Ara Güler





BİRLEŞMİŞ MİLLETLER



GİRİŞ

Türkiye tarımsal bir iktisadi yapıdan endüstriyel bir iktisadi yapıya geçen bütün ülkeler gibi hızlı bir şehirleşme deneyini yaşamaktadır. Türkiyenin içinde bulunduğu iktisadi ve siyasal koşullarda ortaya çıkan şehirleşme hergün hepimizin içinde yaşadığı birçok sorunu da ister istemez beraberinde getirmektedir. Bu sorunların çokluğu, yoğunluğu ve uzun süreden beri çözümsüz kalması yüzünden ülkemizdeki şehirleşme olgusu «aşırı», «sağlıksız», ve «sahte» gibi sıfatlarla nitelendirilir olmuştur. Böyle bir değerlendirme toplumumuzun üst ve orta sınıflarınca benimsenen ve kolayca önerilen şehirleşmeyi önleme ya da yavaşlatma amacını güden politika önerilerinin gerekçesi olmaktadır.

Kapitalist ekonomik sistemin «çevre»sini oluşturan az gelişmiş ülkelerde öngörülen bu çeşit, şehirleşmeyi yavaşlatmaya dönük politikaların bu sistemin rasyoneli içinde uygulama olanağının bulunmadığı İkinci Dünya Savaşı sonrasının otuz yıllık deneyleri ile açıklığa kavuşmuştur. Bu şehirleşme biçimi, dünyanın bugün ulaşmış olduğu aşamada kapitalist sistemin çevresini oluşturan az gelişmiş ülkelerin yapısal bir sorunu olarak ortaya çıkmaktadır.

Şehirleşmeyi önleme veya yavaşlatma doğrultusundaki bu öneriler bizim için uygulamadaki başarı şansları bakımından çok, şehirlerin üst ve orta sınıflarının tepkisini göstermesi nedeniyle ilginçtir. Bu politika önerileri yakından incelenirse bunların «şehir yaşantısına kar-

şı olan ütopya»lardan farklı olarak, şehirleşmenin belirli bir derecesinden fazlasına karşı çıktığı görülür.

Böyle bir derece fazlasını saptamanın tüm ülke gözönüne alındığında ortaya çıkan anlamsızlığı daha sonraki yazılarda açıkça gösterilecektir. Şehirleşmenin belirli bir derecesinden fazlasını istemeyenler, karşı çıktıkları bu «fazla»ya kendilerini katmayan üst ve orta sınıflardır. İstenmeyen, şehre yeni gelenlerdir. Acaba şehre yeni gelenler açısından «aşırı» ya da «sahte» şehirleşme sözkonusu mudur? Fazla olanlar kimlerdir? Bütün diğer geri kalmış ülkeler gibi Türkiye için de şehirleşme olgusunun böyle belirli şehirli grupların değer yargılarına dayanılarak tartışılması çıkmaz bir yoldur.

Bu ülkelerin şehirleri, içinde bulundukları dünya kapitalist sistemindeki işbölümünün ortaya çıkardığı fonksiyonları görürken, aynı zamanda da yine bu işbölümüne göre ortaya çıkan farklı sosyal gruplar için değişik hizmetler ve işlevler görmektedir.

Yine son otuz yılın deneyi, kapitalist sistemin bağımlı ya da kontrol edilen bu ülkelerindeki şehirlerin ekonomik ve fiziksel yapılarının, kontrol eden ve gelişmiş denilen ülke şehirlerinin ekonomik ve fiziksel yapılarından farklı biçimde oluştuğunu ortaya koymuştur.

Hergün içinde yaşamaktan yakınılan şehirleşme sorunlarının çözümü, bu sorunlara karşı tepkisel, yüzeysel politika önerileri ile değil, yukarıda çok kaba çizgileri ile verilen uluslararası ilişkiler içinde karmaşık şehir yapısının ve işlevlerinin nasıl oluştuğunun iyice anlaşılması ile gerçekleşecektir. Bu kitapta toplanılan yazılarda, şehirleşmeyle ilgili politik öneriler ve güncel sorunlar, şehirlerimizin yapısını böyle bir çerçeve içinde tanımaya dönük bir çaba ile tartışılmak istenmektedir.

Şehirli nüfusun artışı yalnızca şehirsel sorunların çokluğu ile değil aynı zamanda oy ağırlığı ile politik süreçte etkisini duyurmaya başlamıştır. 1975'de % 40 ora-

nını geçen şehirli nüfus yakın gelecekte % 50 yi aşacaktır. Parlamentoda egemen politikacı tipi artık gücünü kırsal alanların kontrolundan alan kasaba politikacılarından değil, şehir politikacılarından oluşacaktır. Bu değişmenin politik yaşantımızdaki en önemli gelişmelerden biri olacağı kuşkusuzdur.

Şehirleşme ve yerleşmeyle ilgili sorunların ülke politikasında ağırlık kazanmaya başlamasının en belirgin kanıtlarından biri de CHP'nin Akgünlere Bildirgesi'dir. Bu Bildirge'de köykent, uydukent, yeni şehirleşme alanlarının kamulaştırılması gibi öneriler vardır. Bildirge, ilk kez yerleşme konularında politika önerileri getirmesi bakımından ileri bir adımdır; ancak bu önerilerin Bildirge'nin öteki kesimleriyle ne kadar tutarlı olduğu tartışma konusudur. Bu neden böyle olmuştur?

Türk kamuoyunda şehirleşme sorunları, daha çok yolsuzluktan, denetimsizlikten ve şehirleşmenin tüm sorunlarından yakınma havası içinde ele alınmış, bunun ötesinde bir incelemeye girişilmemiştir. Basında şehirleşme sorunları genellikle belediyelerden yakınma ya da bir «zabıta» olayı niteliğinde yansıtılır. Sütunlarda zaman zaman şehirle ilgili haberlere ve yazılara yer verilmesine rağmen bunlar, anlamlı bir temel sorunlar çerçevesinden yoksun tek tek olaylar düzeyinde kalır. Sorunlara bir ortak özellik yakıştırılmak istendiğinde ise bunlar «bozuk düzen» gibi çok geniş anlamlı sloganlar olmaktan bir türlü kurtulamamıştır.

Kamuoyunda tutarlı bir tartışma ortamına kavuşamayan bu konularda farklı politik grupların da kendi içlerinde bir düşünce birliği yoktur. Bu durumda şehirleşme sorunlarıyla ilgili önerilerin yer yer çelişkili olması doğaldır. Şehirleşme olgusunun daha iyi tanınabilmesi, daha tutarlı ve daha çok kişi tarafından benimsenen çözüm önerilerinin geliştirilebilmesi için, kamuoyunda şehirleşme sorunlarını yeterli bir mesleki düzeyde

tartışma olanağı yaratılmalıdır. Bu kitabın yazarları şehir ve planlama sorunlarıyla ilgili görüşlerini önce kendi aralarında tartışıp geliştirerek bir gazete makaleleri dizisi halinde yayınlamak ve böylece kamuoyunda bir tartışma ortamı yaratmak istediler. Bu görüşlerin bir kısmı tek tek, çok sürümlü bazı gazetelerin sütunlarında yer aldıysa da gazetelerin yayın politikaları çerçevesinde, etkili olacak bir bütünlük içinde peşpeşe basılma olanağına kavuşamadı. Üç kişinin birlikte daha çok güncel şehirleşme sorunlarını ele aldığı bu yazılar, bilimsel araştırmanın formel kalıplarına uymaktan çok, bu konulardaki ön gözlemler ve daha önce edinilmiş kuramsal bilgilerle bu gözlemlerin birleştirilmesinden doğmuş düşünceleri yansıtmaktadır.

Yazılar bir araya toplandığında aralarında belli bir tema bütünlüğü olduğu ortaya çıkmıştır. Aşağıda belirtmeye çalıştığımız bu temel düşünceler dizisi neredeyse bütün yazılarda, değişik biçimlerde de olsa, varlığını belli ediyordu. Böyle bir düşünce bütünlüğünün belirmesiyle yazıları bir kitap halinde toplama tasarısı doğdu.

Yazıların hemen herbirinde ortaya çıkan temel özellik toplumun ikili yapısıydı. Türkiyedeki her şehirsel olgu incelendiğinde toplumdaki bu ikili yapı başka başka biçimlerde kendisini gösteriyordu.

Şehirdeki istihdam olanakları söz konusu olduğunda, bir «örgütlü» kesim bir de «marjinal» kesim vardı; birinci kesim memurları, sürekli işçileri vb. kapsarken, işportacılar, yarı işsizler daha çok ikinci kesime giriyordu. Şehir merkezi incelenirken bir geleneksel bir de modern kesimin varolduğu anlaşılıyordu; geleneksel kesim gecekondulu ve kırsal nüfusun ihtiyaçlarını karşılarken modern kesim yüksek gelirli nüfusa dönük hizmetleri sağlıyordu. Şehirlerimizde çoğunluğun yararlandığı toplu ulaşımda bile dolmuş ve otobüs olmak üzere ikili bir ayırım vardı. Bu iki toplu ulaşım sistemi gerek yol-

cuların niteliği gerekse işletmenin örgütleşmesi açısından önemli farklar gösteriyordu. Ayrıca bazı şehirlerimiz üstünde en çok konuşulmuş olanı şehrin lüks konutları de dolmuşlar arasında da cinslerine göre (minibüs, taksi gibi) ikili bir ayrım olabiliyordu. Bu ikili yapılardan ile gecekonduları olup bunlar arasındaki ayrım şehirlerimizdeki ikili bir arsa piyasasının varlığının da kanıtı oluyordu. Böyle ikili yapılardan söz ederken ve özellikle aralarındaki ilişkilerden örnekler verirken doğabilecek bazı yanlış anlaşılmaları şimdiden düzeltmemiz gerekir. Şehirde ikili yapıların bulunması şehir içinde her şeyiyle birbirinden kopuk iki kesimin varolduğu anlamına gelmez. İstihdam olanakları söz konusu olduğunda örgütlü kesim ile marjinal kesim arasındaki kesin sınırı bulmak zordur. Şehrin merkezî iş bölgesinde iki ayrı kesimin bulunması iki ayrı merkezin varolması demek değildir. Ayrıca örgütlü işlerin bulunduğu yerle modern merkez de üstüste çakışmaz. Modern kesimde de işportacılar vardır. Bir başka örnek de dolmuş-otobüs ikilemi ile lüks konut-gecekondu ikilemi arasındaki benzerlik ile ilgilidir. Gerçekte iki ikilem arasında bir koşutluk yoktur. Gecekonduda oturan dolmuşa biner, lüks konutta oturan da otobüsten yararlanabilir.

Yazılar okunduğunda görüleceği gibi, önerilen ikili yapının iki kesimi arasında bir evrimsel zaman sırası ya da öncelik sonralık söz konusu değildir. Başka bir deyişle, geleneksel kesimin modern kesimden önce geldiği ve yerini zamanla modern kesime bırakacağı ya da şehirdeki örgütsüz kesimin zamanla örgütlü hale gelerek ortadan kalkacağı varsayımları yapılmamaktadır. Bu ikilemler eşzamanlı ve eşmekânlıdır. Karşılıklı bağımlılık ilişkisi içinde bulunan bir yapının parçaları olarak ele alınmaktadır.

Şehirlerin ikili ayırımlarla kavramlaştırılması yeni değildir. Yeni olan bu ikili yapıdaki iki kesimin de eşza-

manlı varsayılmasıdır. Batı toplumbilimcileri de uzun süreden beri az gelişmiş ülke şehirlerinde yaşayanların genellikle iki keşime ayrıldığını öne sürmektedirler. Bunlardan biri kırdan gelmiş ve şehirleşmemiş, «şehir köylüleri» diye adlandırılan kesimdir. Öteki ise şehirleşmiş kesim. «Şehir köylüleri»nin de zaman içinde kültürel dönüşüm geçirerek şehirli olacağı varsayılmaktadır. Böyle bir ele alışta, şehirdeki ikili yapı toplumun ekonomik ve politik seçmelerinin bir sonucu değildir. Daha çok, şehre gelenlerin şehirleşecek olanak ve zamanı bulamamaları nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Oysa iki kesimin eşzamanlı ve yapısal olarak ele alınması, geliştirilecek şehirsel politika önerilerine değişik boyutlar getirecektir. Türkiyeye benzer politik seçmeleri ve uluslararası ekonomik ilişkileri olan ülkelerde toplumun ancak küçük bir kesiminin örgütlü olmasına olanak sağlanır. Örgütlü kesim dışında kalan büyük bir grup da toplum içinde varlıklarını sürdürebilmek, toplumdaki bütün fırsatlardan yararlanarak ya da kendilerine fırsatlar yaratarak gelir sağlamak zorundadırlar. Böyle oluşan iş olanakları «örgütsüz» kesimi meydana çıkarmaktadır. Bu «örgütsüz» kesim ile «örgütlü» kesim arasındaki ilişki, yalnız «örgütsüz» kesimin «örgütlü» kesim dışında kalan kesim olması anlamında değildir. «Örgütsüz» kesimin büyüklüğü «örgütlü» kesimin büyüklüğünün fonksiyonu olmaktadır. İki kesim arasında bir bağımlılık ilişkisi vardır. Demek ki toplum içinde «örgütlü» ve «örgütsüz» kesim ikili yapısının ortaya çıkışı iki kesimin kültürleri arasındaki bir evrimsel sıra farklılığından çok toplumun temel politik ve ekonomik seçmelerine bağlı olmaktadır.

Şimdiye kadar yürütülen uygulamada şehirlerin ikili ayrımlarla kavramlaştırılmasında çok sık kullanılan bir başka boyut da yasallık olmuştur. Gecekondu - gecekondu sayılmayan «nizami» konut gibi bir ikilemde yasal-

lık ayırdedici bir nitelik olarak kullanılır. Gerçekte yasallık orta sınıfın konut inşa alışkanlıklarına göre yakıştırılmış bir kavramdır. Bugünkü düzende, orta sınıf konutları, genellikle içinde yaşamak isteyenlerden bağımsız olarak belli ticari kalıplar içinde inşa edilir. Yapım iyice sona erdikten sonra kullanıcı içine yerleşir. Bugünkü imar yasaları da bu uygulamaya göre ayarlanmıştır.

Öte yandan gecekondular daha yapım halindeyken kullanıcı içine yerleşir. Bina, içinde yaşayanın ihtiyaçlarına göre gelişir, iç düzeni değişir, gerekirse genişler ve yaşamına göre bir biçim alır. Böylece ön yatırım miktarı da çok azalır. Yalnızca birinci tür inşa alışkanlığının yasalaştırılmış olması toplumda apaçık varolan bir başka inşa yöntemini yasa dışı bırakmıştır. Yasadışılık, belirli bir politik tercih ya da alışkanlıklardan kurtulamamanın sonucu bir tek tür inşa biçiminin yasal kabul edilmesi yüzünden ortaya çıkmıştır. Nitekim gecekondulu halk sayıca çoğalıp politik ağırlığını duyurmaya başlayınca buralara su, elektrik, otobüs gibi kamu hizmetleri de götürülmektedir. Yasa dışı olduğu ileri sürülen konut alanlarına yasal olduğu varsayılan semtlere tanınan hakların sonunda verilmesi «nizami» lik kavramının ne kadar göreli olduğunu ve şehrin yapısını açıklamakta yetersiz kalacağını ortaya koyar.

Şehirleşme sorunlarını incelemekteki genel tutumumuzu açıklarken, bir yanlış anlamayı önlemek için meslek çevrelerinde oldukça yandaş toplamış bir ele alışa karşı olan tutumumuzu da açıklamakta yarar vardır. Ülkemizdeki şehirlerin yapısını açıklamaya çalışırken diğer bütün ülke şehirlerinden ayrı olan bir «Türk Şehri» tipi ortaya çıkarma kaygımız yoktur. Ülkelerin şehirlerini, o ülkelerin kültürel özelliklerine göre sınıflandırma çabalarının oldukça yanıltıcı olduğu kanısındayız. Bu türden bizle ilgili bir başka örneği «İslâm Şehri»ni ta-

nımlama çabalarında görmekteyiz. Şehrin fiziki düzeni, iç yapısı ve zaman içindeki gelişmesi hep islâmi ilkelere ve pratiklere dayanılarak açıklanmaya çalışılır.

Örneğin, mahallenin büyüklüğü ve biçimi caminin konumuna, ezanın duyulma uzaklığına bağlanır. İslâm dini gibi bir üst yapı kurumunun kendine özgü bir şehir ortaya çıkardığını varsayarken çok daha önemli belirleyici bazı temel etkenler gözden uzak tutulmuş olmaktadır. Temel etkenlerin yanlış seçilmesi ise çok tutarsız sonuçlara yol açabilir. Acaba bir Türk'ün ya da islâmın davranış biçimi diğer ülkelerin insanlarından ne kadar farklıdır ve bu davranış biçimi nedir ki bambaşka bir şehir formu ortaya çıksın? Bir katolik şehri ile bir protestan şehri arasında da farklar var mıdır? «İslâm şehri»ni tanımlamaya çalışanlar bu tür soruları sormadan İslâm ülkelerinde izledikleri bir şehir biçimini kolayca İslâm şehri diye genelleştirivermektedirler. Bizim tutumumuz, benzer kalkınma düzeyinde olan ve benzer politik tercihlerin egemen olduğu ülkelerde ortaya çıkan şehirleşme sorunlarını Türkiye örneğinden giderek saptayabilmektir. «Türk şehri»ni kendisine özgü bir olgu olarak incelemek yerine az gelişmiş ülke şehirleri sınıfının bir elemanı olarak ele almaktayız.

Yazılarımızda genellikle Türkiye'nin bugünkü gelişme aşaması göz önünde tutularak şehirlerde ortaya çıkan sorunlar ve bunların özellikleri ele alınmıştır. Örnekler daha çok büyük şehirlerden seçilmiştir. Bunun nedeni merkezî iş bölgesi gibi, ulaşım gibi, gecekondu gibi birçok konuyla ilgili özelliklerin büyük şehirlerde daha çok belirginlik kazanmış olmasıdır. Küçük şehirlerimizde de benzer sorunlar olmasına rağmen bunlar bu kitaptaki kabalık düzeyinde bir incelemeye olanak sağlayacak kadar keskin ve abartılmış çizgilerle belirmemiştir. Önümüzdeki yirmi yıl içinde yüzbinden fazla nüfuslu şehirlerimizin sayısındaki artış gözönüne alınırsa ve nüfusun

büyük bir kesiminin büyük şehirlerde yaşayacağı düşünülürse, bu seçim aynı zamanda pratik bakımından da anlam kazanır.

Yukarıda açıklanan genel tutumlar içinde bu kitapta şehir sorunları ile ilgili yirmi konu incelenmiştir. Bu konuların tüm şehir olgusunu açıklama iddiası yoktur. Daha çok, son yıl içinde gündemde olan konulardır. Bununla birlikte konuları aşağıda verilen sıraya göre dizerken birbirlerinin anlaşılmasını kolaylaştıracak bir sıra içinde olmasına özen gösterdik.

İlk yazı olarak şehirlerimizin merkezî iş bölgelerinin yapısını tanıtmaya çalıştık. Şehrin merkezî iş bölgesi genellikle şehrin varlık nedeni olan kontrol faaliyetlerinin toplandığı alandır. Bu alanda yer alan fonksiyonlar, şehrin daha üst kademedeki sistemler ile kendi etkisi altında bulunan alanların ilişkisini kurmaktadır. Şehir kendisi bu alandaki faaliyetlerle kontrol altına girdiği gibi kendisi de bu alandaki faaliyetlerle daha alt kademeleri kontrol etmektedir. Bu temel faaliyetlerin yanısıra şehrin yaşantısı ile ilişkili çeşitli faaliyetlerin çok yoğun şekilde bir araya geldiği bu odak noktasında, çok sayıda kuruluş yer kapmaya çalışmakta, şehirdeki en yüksek arazi fiyatları oluşmakta, ve en çetrefil planlama sorunları doğmaktadır. Bu nedenle şehrin merkezî iş bölgesini tanımak aslında şehir olgusunu büyük ölçüde tanımak olmaktadır.

Şehirlerimizin plansız gelişmesinden ve plansızlıktan doğan sorunlar yalnızca şehir idarecilerinin yetenek düzeyleri ile açıklanamaz. Şehirlerimizde yaşayan çeşitli gruplar gerçekten planlı bir şehir istemekte midirler? Şehirlerde yaşayan çeşitli gruplar için plansızlığın bir işlevi yok mudur? Şehrin plansızlığından bu farklı çıkar gruplarının hiç mi sorumluluğu yoktur? Bu sorunlar, «Şehirlerimizdeki Çıkar Grupları Açısından Plansızlık» ve bunun bir örnek olayı olan «İmar Yönetmeliği De-

ğişikliğinin İptali» adlı yazılarda ele alınmıştır. Bu iki yazı şehrin imarı ölçeğindeki çıkar dengesinin nasıl kurulduğuna eğilerek şehirlerimizdeki imar dinamiklerinin bir kesimini açıklığa kavuşturmaya çalışmaktadır.

Şehirlerimizin biçimlerinin oluşmasında, şehrin dış ilişkileri ve şehir içindeki çıkar gruplarının çatışması kadar belki de daha önemli etken şehiriçi ulaşım teknolojisidir. Şehiriçi ulaşımı, seçmeleri bakımından ülkemiz pek de bilinçli olmayan bir seçme ile yeni bir aşamaya varmıştır. Otomobil fabrikalarının kurulmasıyla özel oto sahipliği hızla artmaktadır. Eğer batı ülkelerinin geçirdiği deneyden ders almayarak aynı hata işlenmeye devam edilirse, şehirlerin var olan ulaşım ağları yetersiz kalacak, yeni ve çok değişik ölçekte ulaşım ağları kurulmak zorunda kalınacaktır. Bu ise şehirlerimizin yalnız yol ağını değil aynı zamanda da arazi kullanma biçimini değiştirecektir. Bu değişimin ise çok yüksek bir sosyal maliyeti olacaktır. Bu sorunlar dördüncü ve beşinci yazılarda incelenmektedir.

Özel araba sahipliğinin kışkırtılması politikalarına karşı çıkan bir tutumun önereceği politika, toplu kamu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesidir. Kitapta toplu kamu ulaşım sistemleri bütün kapsamıyla ele alınmamıştır. Yalnız, benzer koşullardaki başka ülkelerde de ortaya çıkmış olmasına rağmen yeteri kadar incelenmemiş «dolmuş» olgusu altıncı yazının konusu olmaktadır. Dolmuş olgusuna ulaştırma plancılarımız genellikle büyük kamu ulaşım araçları ile kıyaslayarak etkinlik açısından karşı çıkmaktadırlar. Bizim eğilimimiz, özel araba sahipliğinin kışkırtıldığı bir ortamda özel araba ile kıyaslayarak dolmuşları benimsemektir.

Şehirlilerin yaşantıları yalnızca şehirlerin fiziksel biçimleri ya da sorunları ile etkilenmemektedir. Şehir plancısı şehirlinin yaşamını etkileyen tüm konularla elindeki planlama araçlarının olanakları içinde uğraşmak zorun-

dadır. Bu kitap içinde bu yöndeki yazıların sayısı azdır. Şehir «Hal» leri üzerindeki yedinci yazı bunlardan biridir. Şehir içinde gıda maddeleri fiyatlarının yüksekliği, mahalleler arasındaki fiyat farklılıkları, küçük çıkar gruplarının bu fiyatları tüketici şehirli aleyhine kontrolları, şehirlinin her gün yakındığı konulardır. Şehir gıda maddeleri arasında yaş meyve - sebze dağıtım sisteminin en kritik elemanı, kontrol noktası hallerdir. Manavlar gibi küçük girişimin hakim olduğu en son dağıtıcılar ile bahçe sahipleri gibi küçük sebze ve meyve üreticilerinin yaygın olduğu bir üretim sisteminde hal kaçınılmaz bir kurum olarak ortaya çıkmaktadır. Hal'deki aracılar üreticilerden ürünü toplama ve küçük perakendeciye dağıtma fonksiyonlarını görürken fiyatları kontrol edebilmek gibi önemli bir olanağı da kazanmaktadır. Büyük şehirlerimizde hal'lerin yer değiştirme projelerinin hazırlanmakta olduğu bir dönemde, şehir plancısının hal sorununa yalnızca şehir trafik sorununun hafifletilmesinin bir aracı olarak bakması yeterli değildir.

Bu kitabın işlemeye çalıştığı ikili şehir yapısı konusu «Şehirlerimizde İkili İstihdam Yapısı ve Marjinal Kesim» adlı sekizinci yazıda açıklığa kavuşturulmaya çalışılmıştır. Marjinal kesimi oluşturan işlerin en çok bilinen örneği işportacılıktır. Ülkemizin hızlı şehirleşme sürecinin geliştiği İkinci Dünya Savaşı sonrasında daha çok, halkın yeni koşullara buluşcu gücü ile uyum yaparken oluşturduğu ikinci kesimler halk dilinde Gecekondu, Dolmuş, İşporta gibi adlar aldılar. Aynı ikili yapının çeşitli yönlerini gösteren bu sözcüklerin toplumda hemen hemen aynı zamanda ortaya çıkması bir rastlantı değildi. İkili yapının ortaya çıkışının bir belirtisiydi. Biz de bu kitabı adlandırırken ikili yapıyı bu kelimelerle anlatmaya çalıştık; Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir diye.

Şehirde yaşayan herkesi çok yakından ilgilendiren

ve şehirsel kullanışlar içinde en büyük alanı kaplayan konutlar birbirini tamamlayıcı üç yazıda ele alınmaktadır. Birinci yazıda gecekondular ve planlama sorunları tartışılırken, ikinci yazıda şehrin saygın konut alanlarındaki «nizami» lüks konutlar incelenmektedir. Toplumumuzda gecekondu alanları bir sorun olarak kabul edilirken, şehrin saygın konut alanlarındaki sağlıksız gelişmeler gözden uzak tutulmaktadır. Oysa, milyarlarca lira harcanarak kurulan bu mahalleler, çok yüksek yoğunlukları, yetersiz alt yapıları, sosyal tesisleri ve çok parçalanmış kat mülkiyeti düzenleri ile önümüzdeki yirmi otuz yıl içinde planlama bakımından gecekondu alanlarından çok daha fazla sorun çıkaracaklardır. Şehirlerimizdeki sağlıksız gelişme sorunlarının yalnızca kısıtlı kaynak sorunu olmadığı açıktır. Milyarların yatırıldığı alanlar bile sağlıksız olarak gelişmektedir. Bu sağlıksız gelişmede şehirlerde yapım düzeninin, hızlı şehirleşmeye uygun olmayan tek tek bina yapımını yürüten küçük üreticilere dayanmasının rolü büyüktür. Hızlı şehirleşme olgusuna daha kolay ve sağlıklı uyum yapılmasını sağlayacak «Toplu Konut» yapımı onbirinci yazıda ele alınmaktadır. Türkiye'de üretim güçleri sanayide nasıl gelişme gösteriyorsa yapı kesiminde de gelişme göstermek zorundadır. Toplu konut, Türkiye'nin gelişme sürecinde ileri bir aşamadır.

Şehirlerimizin sağlıksız gelişmesi yalnızca şehirdeki konut üretiminin küçük ölçekte olmasına da dayandırılamaz. Şehirlerimizin sağlıksız gelişmesinin en önemli nedeni kuşkusuz, şehirlerimizdeki arsa piyasasının yapısı ve arsa spekülasyonudur. Bu konu onikinci yazıda oldukça ayrıntılı şekilde ele alınmıştır. Sözkonusu yazıda bir yandan ikili bir arsa piyasası modeli sunulurken konut sorunları ile paralel kurulmaya çalışılmış, öte yandan da arsa piyasası içinde yer alan çeşitli gruplar ve davranışları açıklanmaya çalışılarak, ikinci yazıda ince-

lenen şehir içindeki çıkar gruplarına ilişkin ayrıntılar verilmiştir.

Şehirsel arsa piyasasının geri kalmış ülkelerdeki bu özel yapısı şehirde konutların dağılış biçimini etkilediği kadar diğer kullanışların da dağılma biçimini etkilemektedir. Bunlara bir örnek, onüçüncü yazıda, «Şehirlerimizde Sanayinin Konumu» incelenirken verilmiştir.

Son yıllarda mekân organizasyonu ile ilgili olarak tartışılan birçok politika önerisi şehrin kendisinin düzenlenmesinden çok, şehirdışı alanların ya da şehir üstü mekânların düzenlenmesine aittir. Bu öneriler doğrudan şehrin kendisinin düzenlenmesine ait olmamakla birlikte, şehirleşme sorunlarını çözmek için yapılan önerilerdir. Bu önerilerin herbirinin doğru olup olmadığının tartışması bir yana bırakılırsa, şehirleşme sorunlarına şehir üstü mekânlarına ait önerilerle yaklaşma oldukça ileri bir aşamadır. Artık şehrin tek başına düşünülmediğinin, ülkesel sistemin bir parçası olarak düşünüldüğünün bir kanıtıdır. Bu önerilerle şehir planlama ölçeğinden bölge planlama ölçeğine geçilmiş olmaktadır. Son yılların politik gündeminin bu ölçekteki sorunları, «köykent», «uydu kent», ve sanayinin yurt yüzeyinde yaygınlaştırılması sorunları beş yazıda incelenmekte ve genellikle bu önerilerin uygulama olanakları tartışılmaktadır.

Kitapta yer alan son iki yazı buraya kadar tartışılan şehir sorunlarının sahipliği üzerinde toplanmıştır. Birinci yazıda Türkiyede şehirleşme sorunlarına nasıl bir örgütleşme içinde sahip çıkılmaya çalışıldığı ve bu örgütleşmenin boşlukları ve yanılgıları gösterilmeye çalışılmaktadır. Kitapta yer alan son yazıda ise, çok sınırlı kaynaklarla pek çok şehirleşme sorununa çözüm bulmak zorunda kalan şehrin asıl sahibi belediyelerin sorunlarına belediye seçim kampanyaları incelenerek eğilinmektedir. Büyük belediyelerimizin başkanlığı için cesaretle adaylıklarını koyan belediye başkan adaylarının seçim sıra-

sında verdikleri sözler belki de yakın gelecekte umulabilecek iyileşmelerin bu örgütleşme içindeki bir üst sınırını çizmektedir.

Şehir sorunlarını ve yapısını araştıran bu yazıların sonunda plancı olan bizlerin kaçınılmaz olarak karşısına çıkacak bir soru vardır: O halde ne yapalım? Bu yazılar içinde yer yer bazı çözüm önerileri ve çözümlere ışık tutacak ilişkiler bulunmakla birlikte asıl amaç yeni planlama yöntemleri ya da çözümler göstermek değil, şehirlerimizi daha yakından tanımaktır. Ancak yine de bu yazılardaki yapısal ve işlevsel analizlerin, planlama ile olan ilişkilerine değinmek yararlı olacaktır. Yapısal ve işlevsel analizlerde her olguyu ve sorunu belirleyen nedenler verildiğinden plancı için acaba yapılabilecek hiç bir şey kalmamakta mıdır? Plancı sorunları doğuran nedenleri öğrendiğinde eli kolu bağlı oturacak, bir çeşit kaderciliğe boyun eğecek ve toplumda olanları olağan kabul ederek kendisini toplum koşullarına uydurmaya mı çalışacaktır? Yoksa «bu düzende birşey yapılmaz» diyerek bütün mesleki becerilerini ve uygulama çabalarını bir yana bırakıp kendisini plancılığın dışına mı itecektir? Bir anlamda topluma küsecek midir? Bugün Türkiye'deki plancılar arasında bu iki tip tepkinin de yaygın olduğu gözlenmektedir. Kanımızca, her ikisi de Türkiyenin içinde bulunduğu aşamada bir plancı için çıkar yol değildir.

Kanımızca her plancıya toplumumuzda iki rol düşmektedir; birincisi, uygulama içinde kalarak olayları düzenin sınırları içinde de olsa etkilemeğe çalışmaktır. Yapısal analizler böyle çabalar içinde hayalci olmamayı sağlayacaktır. Eldeki planlama araçları ile neyin yapılabileceğinin bilinmesi gerçekçi kararlara olanak verecektir. Plancının ikinci rolü özellikle şehir planlamanın, fiziksel planlamadan gelme geleneği içinde kolayca unutuluveren, kurumsal boyutlarını ortaya çıkarmaktır. Böylece

daha iyi bir şehirsel düzene geçmeyi engelleyen kurumsal ögeleri açık seçik ortaya koymuş olacaktır. Plancı bu kurumsal yapının esnekliklerinin verdiği olanaklarla yetinecek midir? Toplumun kurumsal yapısını değiştirmek için çaba göstermiyecek midir? İşte burada plancının daha çok kamuoyuna dönük rolü ortaya çıkmaktadır. Plancı bu sınırları topluma açıklayarak, toplumu bu sınırlar hakkında aydınlatarak, başka bir deyişle politik sürece katılarak kurumsal yapıyı etkilemeğe çalışacaktır. Eldeki kurumsal yapı ve politik kontrol koşulları içinde neyin uygulanabileceğinin sınırlarını gösterecektir.

Yukarıdaki çerçeve şehir plancılarına iki ayrı düzeyde rol vermektedir. Kişisel düzeyde bir şehir plancısı bu rollerden yalnızca biri üzerinde yoğunlaşmak eğiliminde olabilir. Ama, Türkiye'deki şehir plancıları grup olarak değerlendirildiklerinde bu iki rolün her ikisi birden gözönünde tutularak değerlendirilmek durumundadır.

Ülkemiz, şehir plancılarının yetiştirilmesi bakımından oldukça ilginç bir deney geçirmiştir. Şehirleşme sorunlarının Türkiye'de olanca gücüyle hissedilmeğe başlandığı yıllarda Türkiye'ye çağrılan bir yabancı uzman, Türkiye'nin şehir plancılarını kendisinin yetiştirmesini öğütlemiştir. Orta Doğu Teknik Üniversitesi bu amaçla kurulmuştur. Amaç, Türkiye'deki şehirleşmeye Türk uzmanlarının sahip çıkmasıdır. Şehir Planlama Bölümü, O.D.T.Ü. den oldukça sonra kurulmasına ve üniversitenin kurulmasındaki amaca uygun önemde geliştirilmemesine rağmen yine de oldukça çok sayıda şehir plancısı yetiştirmiştir. Son yıllar içinde Şehir ve Çevre Planlama bölümleri İ.T.Ü.'de, Ege ve Çukurova Üniversitelerin'de de yer almıştır. Yakın gelecekte şehir plancılarımızın sayısı daha da artacaktır.

Bugün ülkemizde sorun şehir planlama uzmanlarının sayısı ve beceri düzeyleri değildir. Bunların uygulamayı etkileme olanağını ne kadar bulabildikleridir. Her-

halde çok az. Bunun bütün suçunu «düzen»e atarak, şehir plancıları bu sorumluluktan kurtulabilirler mi? Şehir planlama uzmanları, şehir planlama «hoca»ları sorunları politik ortama maledebilmek için ne kadar çaba harcamışlardır?

Bu yukarıdaki kaygılarla bu kitapta yer alan yazılarda son yılın politik gündeminde yer almış olan şehirleşme sorunlarını ve politika önerilerini tartıştık. Şehircilikle doğrudan doğruya ilişkisi bulunmayan çevrelere de seslenebilmek istedik. Bu nedenle basında ve günlük konuşmalarda sık sık yer alan toplumbilim ve iktisat kavramlarının bilindiğini varsayarak ve az sayıdaki şehircilik kavramlarına da açıklık getirerek kullanmaya çalıştık. Bu yazıların sunuluşunda katı akademik gelenekler içinde kalmak istemedik. Daha açık bir anlatım için yazıların yanısıra, basında yer alan ya da yer almayan karikatürler, fotoğraflar, gazete kupürleri gibi çeşitli görsel malzemeden yararlanmağa çalıştık. Bu yazılar doğal olarak birçok Türk ve yabancı şehircinin ve toplumbilimcinin düşüncelerinden etkilenmiştir. Bu formel olmayan sunuş içinde birçok dip notu vermeyi yararlı bulmadık. Yalnız bu kişiler içinde Sayın Mübeccel B. Kıray'ın çalışmalarının etkisinin özel yerini belirtmeden geçemeyiz.

Bu kitapta toplanan yazılar şehirleşme konularında tartışma açıcı bir rol oynayabilirse amacına ulaşmış olacaktır.

1
Merkezi
İş
Bölgesi

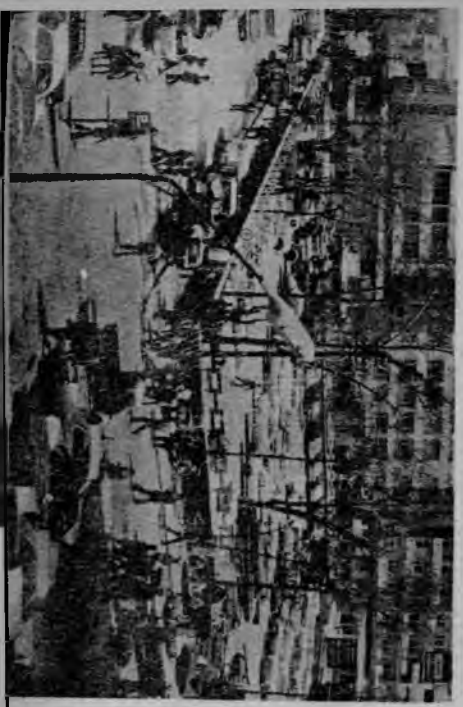
Sayfa 29. İstanbul Şehir merkezi hava fotoğrafı (İstanbul Nâzım Plan Bürosu)

Sayfa 30. Foto: Ankara, Sakarya Caddesi

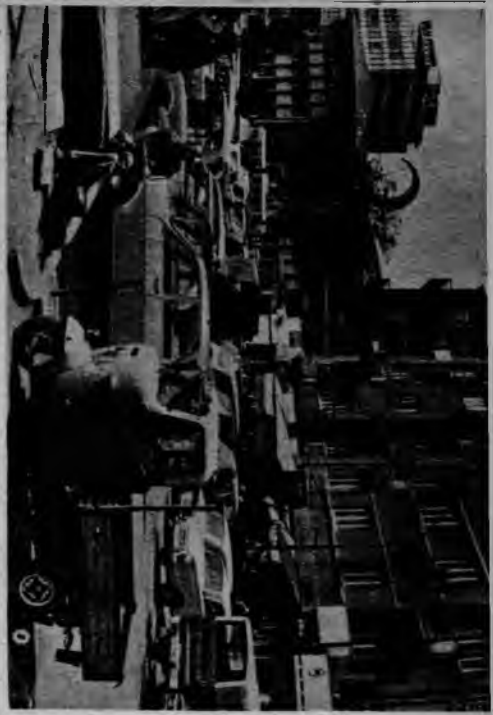
Sayfa 31. Karikatür: Mehmet Sönmez

Sayfa 32. Şehir merkezinde eğlence faaliyetini gazete ilânı



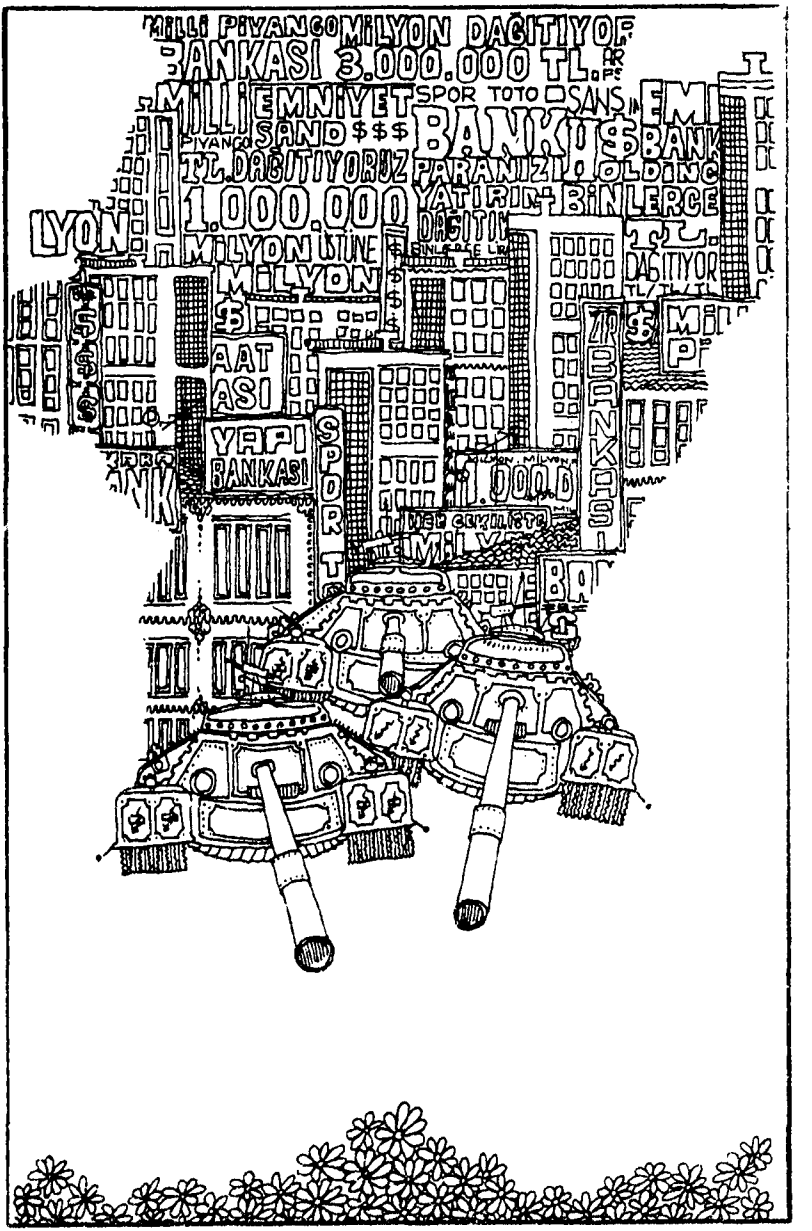






Şehrin merkezî iş bölgesinde en üst kademe bir merkez olarak bütün ihtisaslaşmış faaliyetler yer alır. Daha alt kademe merkez fonksiyonlarından olan günlük alışveriş faaliyetleri de bu merkez içinde gruplaşmış olarak bulunur. Bu gruplaşma içindeki günlük alışveriş faaliyetleri, öbür alt kademe merkezlerdekinden daha ihtisaslaşmıştır.

Sakarya Caddesi, Kızılay, Ankara



Mehmet Sönmez

SALEM

KÜBA'DAN

JENY ACOSTA

apollo show revusu

İSPANYA'DAN

GORISA GOYES

FLAMINGO BALESİ

SEUL NATIONAL BALLET

FERY BOM BOM

MARGRET KİM

FİLM SANAT TV

Türkiye'de ilk defa

METRO MAGIC

SOHUM HOLLAND

HOLLANDA Parası

strep tease

RENE PARIS

komik strep tease

LIONERE

müsirli rakkase

JAKLİN

ve FİLM'de DANS

SUZİ JANET

turistik gazino

Şehrazat

Rez: 18 29 57 Sümer sok. 20

ANKARA'DA İLK DEFA 9 KİŞİLİK

ABROK BALLE

yugoslav balesi

DÜNYANIN EN BÜYÜK İLLİZYONİSTİ

magic show

gönül kardeşler

kanarya Kardeşler

meliça

Rus Dansları İle

POLİANKA SHOW

ORK. REŞAT TALÛ

STRİPTİZ

nina

SEX STRİPTİS

ve isabella

İlk içki 60TL. İkinci 30TL.'dir. Sabah 4'ten 6'ya kadar içki 30TL.'dir.

Rez 240334

ankara palas

CANAN SOMAY

FATİH ERKOÇ

Oryantal

CANAN CAN

muzaffer güngör ORKESTRASI

ve NESRİN ÇETİNEL

10 çeşit soğuk meze 3 sıcak, et veya balık meyve ve içki dahil

90 TL (vergi servis hariç)

CLUB

ÇAKIN

ALTAY'IN YERİ



SEMRA ATILAY

* SEMİN *

ve

KAMİL SÖNMEZ

Cumartesi 14-18 Gençliğe Çay

Karanfil Sokak No: 8 Maşuttiyet

ZİYA TAŞKENT

MELİCA

CANAN CAN

OSMAN YAĞMURDERELİ

akıncılar ork şantör TOLGA

GÜLİSTAN OKAN

Her Cumartesi 14.30'da umuma matine

Dikmen gazino durağı üstü hertürlü ziyafet-kokteyl-nişan ve düğün için ayrı salonumuz vardır.

IPI Sineması

ÜÇ SİLAHŞÖRLER

O.Reed-R.Welch

Seanslar: 14.00-16.15 18.30-21.00

Cumartesi: 12.00-14.00-16.15 18.30-21.00

Pazar: 10.00-12.00-14.00 16.15-18.30-21.00

ŞEHİRLERİMİZDE MERKEZİ İŞ BÖLGESİ

Bir şehri gezdikten sonra aklımızda kalan en canlı görüntüler genellikle o şehrin merkezine aittir. Şehrin merkezini görmeden o şehri öğrenmemiz eksik kalır, bütünlüğe erişemez. İçinde bulunduğumuz kesimin göreli konumunu anlayamayız. Şehirde gördüklerimizi bir düzene sokamayız.

Bir şehrin dışından şehre iş ve alış veriş için gelenler doğrudan iş merkezine inerler. Şehre dışardan gelmenin nedeni olan bütün şehirsel işlevler (fonksiyonlar) merkezde yer alır. Bir şehir, şehir dışından gelenler için daha çok merkeziyle vardır.

Şehirde herhangi bir planlama çalışması yapacak şehir plancısı ise ilk önce şehrin merkezinde dolaşarak elde edeceği izlenimlerle araştırmasına başlayacaktır. Doktorun muayene ettiği hastanın kalbini dinlemesi, nabzını sayması gibi şehirci de ilk «teşhis»ini şehir merkezini tanımaya çalışarak koyacaktır. Şehir merkezinde ilk bakışta göze çarpan yüksek binalar, bankalar, iş hanları, dükkânlar, eğlence yerleri, kalabalık ve sıkışık trafik şehir plancısına, şehri anlamasına yardım eden önemli ipuçları verecektir. Şehrin büyüklüğü, yabancı ülkelerle olan ilişkilerinin biçimi, zenginliği, şehirde ne tür sosyal tabakalaşmanın varolduğu alışkın bir göz için, şehir merkezine bakarak anlaşılabilir. Şehir merkezini tanımak biraz da şehrin kendisini tanımak demektir.

Bu yazımızda şehir merkezinde bu görünümleri ya-

ratan olguları ve faaliyetleri anlatmaya, bu arada gelişmiş ülke şehir merkezleriyle ülkemizdeki merkezler arasında bir karşılaştırma yaparak aralarındaki ayrılıkları göstermeye çalışacağız.

Yazıda önce şehirlerin çevresiyle ilişkisi ele alınacaktır. Bir şehrin merkezi iş bölgesinin çevresi üstünde kurduğu kontrolu nasıl örgütlediği açıklanırken bir yandan da çevrenin genişliğinin merkezi iş bölgesinin büyüklüğünü nasıl etkilediği gösterilmeye çalışılacaktır. Bu bölümde ele alınan, merkezi iş bölgesinin yalnızca kendine bağımlı çevresiyle ilişkileri değildir. Şehrin bağımlı olduğu bir üst kademe şehirle ilişkileri üzerinde de durulacaktır. İkinci bölümde merkezi iş bölgesinin şehirdeki ikincil ya da yerel merkezlerden ayrılan özellikleri belirtilmektedir. Böylece merkezi iş bölgesinin şehrin dışındaki ve içindeki iş merkezleri kademelenmesine göre yeri açıklanmakta, sonra da bu merkez bölgesinde görülen türlü faaliyetlerin zaman ve mekân içinde nasıl farklılıklar gösterdiği anlatılmaktadır. Üçüncü bölümde zaman içindeki farklılaşma, günün değişen saatlerinde merkezde ağırlık kazanan faaliyetlerden görüntüler aktarılacak, dördüncü bölümde ise bu faaliyetlerin mekândaki dağılımları, başka bir deyişle, şehir merkezinin nerelerinde ve ne tip faaliyetlere yakın yerleştikleri anlatılacaktır. Bu bölümde, üzerinde önemle durulan bir konu şehirlerimizin merkezinde göze çarpan ikili yapı ve bunun ortaya çıkış nedenleridir. Son bölümde ise merkezi iş bölgesinin dinamiği, öteki deyimiyle, zaman içinde büyümesi ve yarattığı planlama sorunları tartışılacaktır.

Yazıda örnek aldığımız merkezler Türkiye'nin daha çok büyük şehirlerinin merkezleri oldu. Bunun nedeni de çok yakın bir gelecekte çok sayıda şehrimizde ortaya çıkacak belli merkez özelliklerinin bugün birkaç büyük şehrimizde belirginlik kazanmış olması. Şehir büyüklü-

ğü arttıkça merkez özellikleri daha çarpıcı olarak ortaya çıkıyor. Öyle ki örnekler arasında İstanbul'un merkezinin bile Ankara ve İzmir merkezlerinden daha belirgin özellikleri vardır. Ancak önümüzdeki yıllar içinde ülkemizde büyük şehirlerin sayısının artacağı düşünülürse böyle bir yaklaşım bu şehirlerin merkezlerinin geçirmesi beklenen değişmeler konusuna aydınlık getirecektir.

Şehir Merkezi ve Etkisi Altındaki Alan

Bir şehrin merkeziyle etkisi altındaki «bölge» arasındaki bağ birbirini karşılıklı olarak belirleyen bir ilişki niteliğindedir. Merkezi iş bölgesinde yer alan faaliyetler şehrin etkisi altında kalan bölgede bir «kontrol» kurarlar. Bu «kontrol»un örgütlenme biçimi ülkenin gelişme düzeyine ve eldeki teknolojiye bağlıdır. Şehir merkezindeki bu «kontrol» işlevleri ne derece güçlüyse denetimleri altına soktukları etki alanı da o kadar büyüktür. Başka bir deyişle merkezi iş bölgesinin gücü etkisi altındaki alanı ya da bölgeyi belirler. Öte yandan bunun tersi de doğrudur. Herhangi bir nedenle kontrolu altında tuttuğu bölge küçüldüğünde merkezi iş bölgesi de ufalır. Çünkü bir merkezde her hangi bir faaliyetin doğabilmesi yeterli talebin varolmasına bağlıdır. Taleb belli bir eşiğin altına inince ya faaliyet miktarı da azalır ya da büsbütün ortadan kalkar. Böylece merkezi iş bölgesiyle etkisi altındaki alan arasında sıkı bir ilişki vardır. İkisi birbirini karşılıklı belirler.

Yukarda geçen «bölge» sözcüğü şehrin çevresindeki kırsal alanları ve küçük kentsel yerleşmeleri içine alan bir etki alanı anlamında kullanılmıştır. Etki alanı, şehrin çevresinde küçük bir bölgeyi içerebilir. Ama bütün bir ülkeyi ya da dünyanın büyük bir kesimini de kaplayabilir. Bir kasabanın etki alanı küçük bir tarımsal alandaki birkaç köyü içine alırken bir büyük şehrin etki alanı içinde çok sayıda köy ve kasaba bulunabilmekte-

dir. Örneğin Bursa, Adana, İzmir gibi şehirlerin merkezleri çevrelerindeki çok büyük bölgeler üzerinde kontrol kurabilmişlerdir. Buna karşılık İstanbul ve Ankara gibi şehirlerin merkezi işlevleri bütün ülkeyi denetimleri altına almışlardır. Ankara'nın merkezindeki yönetim ve kamu hizmetlerine ilişkin faaliyetler, İstanbul'un merkezindeki ticaret ve sanayi işlevleri bütün ülke üzerinde egemendirler. Benzer nedenlerle bazı dünya merkezlerinin etkileri ise ulusal sınırları aşar, dünyanın belli kesimlerini egemenliği altına alır. New York, Londra, Frankfurt batı dünyasının tüm parasal düzeni üzerinde etkinlik kurmuş merkezlerdir. Batı dünyasının kültürel akımları da buralardan doğar ve yayılır. Bugün dünyamızda şehir merkezlerinin etki alanları ulusal ölçeği çoktan aşmıştır. Bu nedenle şehir merkezlerini incelerken o merkezin yalnızca kendi ülkesiyle olan ilişkilerini ele almak yetmez. O merkezin ülke dışındaki merkezlerle bağını da ortaya koymak gerekir.

Genel olarak her şehrin merkezî iş bölgesinin bir üst aşamadaki başka bir merkezin etkisi altında olduğu kabul edilirse merkezler arasında önem ve büyüklük sırasına göre bir kademelenmenin varlığı söz konusudur. Bu kademelenmenin kurallarına göre güçlü bir merkez kendinden küçükleri kontroluna alır. Böylece her merkez bir yandan kendi etki alanına giren merkezler üzerinde egemenlik kurarken bir yandan da kendisi başka merkezlerin kontroluna girmektedir. Bütün Türkiye'yi etki altında tuttuğunu söylediğimiz İstanbul'un aynı zamanda kendinden güçlü batı merkezlerinin kontrolu altına girmesinin nedeni budur. Bu ilişki kavranmadan aşağıdaki bölümlerde merkezi iş bölgesinin tarihsel gelişimini incelerken göreceğimiz İstanbul'un Pera'sı, İzmir'in Punta'sı anlaşılamaz.

Tarihsel gelişim sürecine baktığımızda şehirlerin kendi bölgelerindeki kırsal alanda yaratılan artık ürünü

kontrol yetenekleriyle orantılı olarak büyüdüklerini görüyoruz. Bu ürünü elde edebilme amacıyla idari, askeri ve dini kontrol yöntemleri geliştirilmiştir. Zamanla toplumların evrimine koşut olarak merkezin çevreyi kontrol etme yöntemleri de değişime uğramıştır. Günümüzde bu kontrolun ağırlığı mali işlevlere geçmiştir. Finansman ve para dağıtımı üzerinde kurulan etkenlik günümüz şehir merkezlerinin en birinci kontrol aracıdır. Ama ister sanayi öncesi dönemlerdeki gibi askeri ve idarî güce dayanarak kontrol kurulsun, ister şimdiki gibi mali yeteneklere dayanarak kontrol örgütlensin, merkezle etkisi altındaki bölge arasında iyi bir iletişimin sağlanması, kopmaz haberleşme kanallarının kurulması zorunluğu vardır. Bu açıdan merkezi iş bölgesi bütün iletişim akımlarının toplandığı ve yeniden dağıldığı bir odak noktasıdır.

Kontrol biçimlerinin zamanla evrime uğraması merkezi iş bölgesinin fiziki görüntüleriyle de ortaya çıkar. Eski merkezlerin baş simgeleri yönetici sarayları ve dini yapılar iken günümüz şehirlerinin en gösterişli merkezî yapıları banka ve sigortacılık işlemlerinin yürütüldüğü binalardır. Bu yapılar kümesi göz alıcı bir finans merkezi görüntüsü ortaya koyar. Bu yapılar içinde bankaların ve sigorta şirketlerinin genel merkezleri egemendir.

Mali hizmetler bir araç niteliğindedir. İçinde bulunduğu iktisadi sisteme egemen olan faaliyetlerle bütünleşir. Örneğin sanayileşmiş bir toplumda sanayi-banka bütünleşmesi önde gelirken, henüz sanayileşmemiş bir toplumda bankalar ile dışa bağımlı dış ticaret arasındaki ilişkiler önemlidir. Sanayileşmemiş ve daha çok dışa bağımlı olan iktisadi sistemlerde mâli merkezin şehirde en yakın olduğu faaliyet dalı ticarettir. Ticaret parayı işler hale getiren, parasal kontrolu mal toplama ve dağıtma kontroluyla birleştiren bir faaliyettir. İstanbul'da banka

ve sigorta şirketlerinin topluca bulunduğu Karaköy'ün aynı zamanda ithalâtçı firmaların da toplandığı bir semt olması rastlantı değildir. İstanbul'da, çok güçlü durumda olan ticaret işlevleriyle bankalar ve sigorta şirketleri bütünleşmiştir. Bu merkezin oluşmasında Galata bankerlerine kadar uzanan bir tarihsel süreç vardır.

Oysa Kurtuluş Savaşı sırasında yeni bir başkent olarak gelişen Ankara merkezinin oluşumu bir başka kontrol biçimine dayanmıştır. Şehrin ekonomisine egemen olan dış ticaret değildir. Ankara yönetsel bir kontrol merkezidir. Büyük Millet Meclisi, bakanlıklar ve çeşitli devlet kurumları şehir merkezinin en önemli yapılarıdır. Bu nedenle Ankara'nın Cumhuriyet sonrası gelişimi sırasında bankaların genel merkezleri Ulus'ta eski meclisin yakınında kurulmuştur. Ne var ki Ankara'daki bu mali merkez, genellikle İstanbul'da olduğu gibi ticaretle bütünleşmiş, belli bir ataleti olan ve kendisiyle birlikte yer seçen yerinden kıpırdamaz bir faaliyetler kümesi yaratmamıştır. Ankara'daki mali merkezin şehrin temel itibar kaynağı bazı faaliyetlerin peşinden yer değiştirme eğiliminde olduğu görülmüştür. Meclis ve bakanlıkların merkez içinde yer değiştirmesinden sonra bazı bankaların da aynı saygın semtte gösterişli yapılar inşa ettirmeleriyle başlayan gelişme böyle yorumlanabilir. Daha doğrusu, Ankara merkezinde herhangi bir yerin saygınlığı bankaların genel merkezlerinden çok yönetim faaliyetlerinin konumuna bağlı kalmıştır.

Bir şehrin merkezinde bütün mal ve haberleşme akımlarını örgütleyen faaliyetlerin bulunduğunu söylemiştik. Bu akımlar arasında para, insangücü, bilgi ve çeşitli sosyal hizmetler de vardır. Bu akımlar şehrin etki alanından merkeze gelip oradan bölge dışına dağılırlar ya da bölge dışından gelip merkezde toplanarak şehrin kendi etki alanına dağılırlar.

Bir merkezin etki alanının genişliği ile erişilebilirlik

arasında yakın bir ilişki vardır. Merkezin çevreyle bağını kuran ulaşım sistemi ve haberleşme ağı ne kadar gelişmişse merkezin etki alanı da o kadar genişlemiştir. Ulaşım ve haberleşme ağı yeterli olduğu sürece şehir merkezi çok uzak mesafelerden talep çekebilir. Merkez bir anlamda, bütün bölgeden gelen ulaşım ve haberleşme akslarının çakıştığı ve şehirde erişilebilirliği en yüksek olan noktanın etrafında oluşmuştur. Hiyeroglif yazısında şehir sözcüğünün bir daire ve ortasında dikey kesişen iki çizgiyle simgelenmesi şehir merkezi kavramının çok özlü bir anlatım biçimidir.

Şehrin bölgesi içinde böyle bir odak noktası olması şehirlerarası ulaşım terminallerinin de merkezin yakınında bulunmasını gerektirir. Şehirler arası ulaşım terminallerinin yerleri şehirlerimizin ve şehir merkezi iş bölgelerimizin gelişme biçimlerini etkileyen bağımsız kararlar olarak görülebilir. Şehirlerimizde ondokuzuncu yüzyıl ikinci yarısında ve yirminci yüzyıl başlarındaki demiryolu «istasyon»larının yerlerinin yarattıkları etki hemen hemen demiryolu geçen her şehrimizde gözlenmiştir. Demiryolu istasyonları mevcut şehir merkezinden uzakta kurulmuştur. Genellikle demiryolu ile eski şehir arasında şehrin «modern» yüksek gelirli kesimleri yerleşme eğilimi göstermiştir. Merkezî iş bölgesinin de bu yöne kaydığı görülmüştür. 1950'ler sonrasındaki karayolu gelişmelerinin de bu cins etkileri ilginçtir. Karayolu gelişmesine paralel olarak gelişen otobüs işletmeleri önceleri şehrin merkezine yakın olan «santral garaj»lardan hareket etmiştir. Başlangıçta küçük olan bu yerler kısa zamanda artan otobüs trafiğine cevap veremez hale gel miştir. Eski şehir merkezlerinde bu alanların geliştirilme olanağının olmaması ve eski şehir merkezlerinin zaten sıkışık trafiği, şehir yöneticilerini otobüs «santral garaj» larını şehir dışına çıkarmaya zorlamıştır. Böylece bir merkez fonksiyonu merkez dışına itilmeye çalışılmış-

tır. Sonra ne olmuştur? Bu fonksiyonlar merkez dışına itilmiş midir? Bir yandan güçlü otobüs şirketleri şehir merkezinde acentalar ve toplama yerleri açmıştır. Öte yandan dışarıya çıkartılanların daha az örgütlü kesimi santral garaj etrafında birtakım merkez fonksiyonları oluşturmuştur. Uyum daha çok garaj fonksiyonlarının merkez dışında kalması fakat bilet satış ve yolcu toplama ve indirme fonksiyonlarının merkezde kalması şeklinde olmuştur. Aslında, ayırımın böyle olmaması halinde bir yolcu «santral garaj»dan şehir merkezine gelmek için şehirlerarası yolculuğa ödediği kadar bir ödeme yapmak zorunda kalmaktadır. Trafik açısından da şehir merkezine gelmek isteyen yolcuların aynı taşıtla dağıtılmaları ile taşıt değiştirip taksi ya da dolmuşla merkeze gelmeleri arasında büyük fark yoktur.

Şehrin merkezi iş bölgesinin kendi etki alanı içinde kalan bölgede nasıl örgütlü bir haberleşme ve kontrol kurduğunu gördük. Böyle bir analiz merkezin çevredeki değişmeleri nasıl etkilediğini açıklamakta yararlı olabilir. Ama merkezin kendisinde olan değişmeleri açıklamakta yetersiz kalır. Bunu açıklamak için çevrenin merkezi nasıl etkilediğini araştırmak gerekir.

Bir şehir merkezindeki mali, ticari ve sanayi kuruluşlarının varlığı bu hizmetleri arayan talebin düzeyine bağlıdır. Herhangi bir kuruluşun ortaya çıkabilmesi için talebin belli bir düzeye erişmesi gerekir. Bu düzey o kuruluşun yaşayabilmesi için bir eşiktir. Talep ise merkezin etki alanı içindeki nüfus tarafından yaratılır. Merkezdeki kuruluşların sayısı, çeşitliliği, iş hacmi etki alanındaki nüfusun talebiyle orantılıdır. Ancak talep yalnızca nüfusun sayıca bol olmasıyla belirlenmez, nüfusun satın alma gücü, ihtiyaç çeşitliliği doğal olarak talebi etkileyecektir. Bölgenin geliri talebi yaratmada önemli bir etkendir. Talebin artmasıyla merkez de büyür. Bir şehrin

merkezi genellikle bir çok istihdam olanakları hazırlayan ve özellikle yeni göç etmiş nüfusa marjinal kesime ilişkin olanaklar tanıyan bir yer olduğundan merkezi büyük olan şehirlerin kendileri de genellikle büyüktür.

Yukarda bir şehrin merkezinden geçen akımları belirlerken, şehrin kendi üstündeki sistemlerle ilişkilerine de değinmiştik. Şehrin kendi bölgesinden toplanan akımların başka bölgelere ve daha üst kademedeki şehirlere gönderildiğini söylemiştik. Bu nedenle şehrin merkezî iş bölgesindeki faaliyetler yalnızca şehrin kendi bölgesiyle ilişkileri yüzünden değil aynı zamanda daha üst bir sistemle olan bağları yoluyla ortaya çıkmaktadır.

Merkezin İçindeki Faaliyetler

Bir şehrin merkezî iş bölgesindeki faaliyetler yalnızca şehrin kendi etki alanı ve başka dış sistemlerle ilişkilerinden doğmaz. Şehrin kendi nüfusuna hizmet sağlayan çeşitli servislerle merkezdeki başlıca faaliyetlerin işleyişine yardımcı olan hizmetler de vardır. Nasıl çeşitli büyüklükteki etki alanlarına göre merkezler arasında bir kademeleşme varsa merkezi iş bölgesinin kendi içinde de böyle bir kademelenme vardır. Bazı faaliyetler şehir dışına, bazıları şehir içine, belli faaliyetler de merkezi iş bölgesine hizmet ederler.

Şehrin kendi nüfusuna hizmet eden iş bölgeleri büyük şehirlerde bir tane değildir. Çeşitli kademede iş merkezleri vardır. Bunlar arasında merkezî iş bölgesi en üst kademededir. Buraya kadar anlattıklarımız işte bu en üst kademedeki iş bölgesinin özellikleridir. İkinci kademedeki merkezlerde ise şehrin ancak belli bir bölümüne hizmet eden faaliyetler yer alır. Ülkemizde, büyük metropoliten alanlar dışında bu türde ikincil merkezlerin pek oluşmadığı görülmektedir. En üst kademedeki merkez şehirdeki bütün faaliyetleri kendi içine çeken bir odak noktası olmakta devam etmektedir.

Bir merkezî iş bölgesinin ne kadar önemli olduğu o merkezde bulunan uzmanlaşmış faaliyetlerin varlığı ve sayısına bakarak kestirilebilir. Bir merkezde ne kadar çok uzmanlaşmış faaliyet varsa o merkez o kadar üst kademede bir merkezdir. Etki alanından doğan taleble faaliyetlerin belirişi arasındaki ilişkiyi daha iyi kurabilmek için yalnızca şehir merkezinde raslanabilecek bazı özel faaliyetlerden söz edebiliriz. Bunlar nüfusun ancak sınırlı bir kesimin kendine özgü ihtiyaçlarını karşılayan faaliyetlerdir: Mimarlık büroları ya da dişçiler için mesleki malzeme, müzik notası satışı yapan dükkânlar, özel meze bulunduran şarküteriler, belli bir görüşü ya da akımı benimsemiş kültür ve sanat kurumları gibi. Bu tür kuruluşların yalnızca şehir merkezinde yer alabilmesinin nedeni bu kuruluşları yaşatabilecek talebin ancak bütün bir şehir ve çevresi nüfusundan çıkabilmesi, bu faaliyetlerin hizmet ettiği kişilerin sayısının ancak geniş bir nüfus kitlesi içinden seçildiklerinde yeterli eşik talebini tamamlayabilmesidir. Bu yüzden bu türde kuruluşlar etki alanı dar olan yerel ya da küçük merkezlerde görülmez.

Merkezî iş bölgesinde bir faaliyetin doğabilmesi için talebin belli bir eşiğe erişmesi gerektiğini gördük. Öte yandan faaliyetlerin çeşitli örgütlenme biçimleri vardır. Belli bir düzeye erişmiş talep tek bir büyük kuruluş eliyle de sağlanabilir, çok sayıda küçük işletmeyle de. Örneğin perakende ticaret tek tek küçük dükkânlardan çok katlı «büyük mağaza»lara kadar uzanan bir seçenekler yelpazesi içinde oluşabilir. Bu seçeneklerden hangisinin daha çok görüleceği talebin yüksekliği ile açıklanamaz. Ticaret girişimcilerinin büyüklük dereceleri kadar talebin standart hale gelme düzeyi de seçenekler üzerinde etkindir. Dağıtım işlerine büyük girişim el atmadıkça perakende ticaret tek tek dükkânlar biçiminde oluşacaktır. Talep arttıkça dükkânlar büyümeyecek ancak küçük dükkânların sayısı çoğalacaktır.

Küçük birimler arasında belirecek örgütlü ilişkinin ilk basamağı belki de şehir merkezinde yanyana olmaktır. Küçük dükkânların pasajlarda yanyana oluşu bir anlamda «büyük mağaza» sisteminin ilkel aşamadaki bir görüntüsü olarak yorumlanabilir. Küçük birimlerin mekânda yanyana gelmesinde iki ilkenin etken olduğu söylenebilir. Biri benzer birimlerin bir araya toplanmasıdır. Öteki de birbirinden farklı birimlerin yanyana yerleşmesi. Her iki ilkenin de sağladığı bazı (dışsal ekonomiler) yararlar vardır. Toplu halde bulunan benzer tipteki dükkânlar merkezde tek başına kalmış dükkânlara göre bir üstünlük sağlamışlardır. Merkezin neresinde ne tür mal satan dükkânların toplu halde bulunduğunu «müşteri»ler bilir. Dükkâncılar için burası bir pazar yeri gibidir. Müşterinin gelişi garantilidir. Birlikte bulunan satıcılar arasında kendiliğinden bir fiyat kontrolu doğar. Öte yandan, «müşteri» açısından az zamanda az çabayla daha çok çeşitli mal arasından seçim yapma olanağı vardır. Bu mallar arasındaki fiyat farklarını karşılaştırmak daha kolaydır. Böyle benzer faaliyetlerin bir arada bulunma durumu sanayi öncesi şehirlerinde daha çok rastlanan bir olgudur; eskiden Kapalıçarşı'da esnafın mesleklerine göre çarşı bölgelerine ayrılması gibi. Ancak birbirine benzer birimlerin çoğalmasının bir üst sınırı vardır. Bu sınırın ötesinde gelişme ancak farklılaşmayla gerçekleşebilir.

İkinci tür bir arada bulunma değişik işlevleri olan dükkânların bir yere toplanmasıdır. Gerçekte merkezi iş bölgesinin tümünün böyle bir ilkeyi yansıttığı ileri sürülebilir. Fakat sınırlı sayıda işyerinin bir araya gelmesinin bir özel biçimi şehirlerimizdeki «pasaj»larda kendisini göstermektedir. «Pasaj» iki özelliği ile belirlenir: Birincisi faaliyetlerin bir araya gelmesi iken, ikincisi sokak mekânının iç avlulara taşınmasıdır. Küçük girişimcilerin satışları büyük ölçüde dükkânlarının sokağa

olan cephelerinin büyüklüğüne bağlıdır. Şehrin önemli caddelerinde dükkânların cepheleri kıt bir kaynak haline gelir. Pasaj bu cepheyi artırmanın bir yoludur. Bu pasajlarda belli bir gelir grubunun ihtiyaçlarını karşılayan mal ve hizmetlerin toplandığı söylenebilir. Öyle ki pasajların her biri bulunduğu yere uygun olarak başka bir gelir grubu için uzmanlaşmıştır. Bu anlamda gelişmiş ülke şehirlerinde görülen ve değişik gelir gruplarının talebine göre ayarlanmış farklı «büyük mağaza»ları andırırlar. Örneğin perakende ticaretin belli bir örgütleşme düzeyine erişemediği geri kalmış ülkelerde pasajlar «büyük mağaza»ların bir benzeridir. «Müşteri» bütün ihtiyaçlarını kısa zamanda ve az yorgunlukla küçük bir alandan karşılayabilmektedir.

Gelişmenin ileri aşamalarında «büyük mağaza»lar ortaya çıkmaktadır. «Büyük mağaza»ların ortaya çıkmasının bir koşulu büyük sermayenin dağıtım işlerine girmesidir. Toplumun bugünkü dağıtım kanallarında küçük üreticiler, toptancılar ve perakendeciler çoğunluktadır. Bunların yanında zamanla, doğrudan doğruya üreticiden mal alan ve bunları zincir biçiminde örgütlenmiş «büyük mağaza»larda satan girişimciler ortaya çıkacaktır. Toplumdaki bu aşama sanayileşmeye koşut olarak belirir. Ülkemizde «büyük mağaza»ların yeni yeni görülmeye başlaması bir raslantı değildir.

Görüldüğü gibi şehir merkezinde aynı fonksiyon toplumun gelişme ve örgütleşme biçimine göre değişik şekillerde karşılanabilmektedir.

Daha önceki bölümde görüldüğü gibi merkezi iş bölgesi kontrol ve yönetim faaliyetlerinin toplandığı yerdir. Başka bir deyişle, bankalar, merkezî yönetimin kurumları ile vilayet, adliye ve belediye gibi daha çok yerel yönetimle ilgili kurumlar şehir merkezinde yer alır. Bu kuruluşlara şehrin içindeki ikinci kademe merkezlerde raslanmaz ya da ancak şubelerine raslanır. Bu tür hiz-

metleri tamamlayan, onlarla sıkı ilişkisi bulunan avukatlık, mali danışmanlık, vb. meslek büroları da merkezde yoğundur. Bunlar genellikle «iş hanı» diye adlandırılan büro binalarında toplu haldedirler. Merkezdeki binaların zemin katlarında ticaret fonksiyonları yer alırken, üst katları bürolar doldurur. Bir iş bölgesinde bürolar ne kadar çok yapı alanı kullanıyorsa o merkezin kontrol işlevleri o kadar gelişmiştir. Bu tür büroların da artan talep karşısında daha örgütlü büyük birimler haline gelmesi beklenirken ülkemizde perakende ticarette olduğu gibi sadece sayıları çoğalmaktadır. Benzer meslek bürolarının yerleştiği iş hanları bu birimler arasındaki ilişkinin ilk basamağı sayılabilir. Büyük şehirlerimizde şehir merkezlerinde büro alanları ihtiyacının artmasına paralel olarak şehir merkezlerinin etrafındaki konut mahallelerinin kullanış değiştirerek büro haline geldiği görülmektedir. Ama bu büro faaliyetleri birçok halde küçük üreticilerle karışık olarak yer almaktadır. Bu, büro kullanan hizmetlerde örgütleşmemiş küçük birimler olduğu için küçük üreticiler bunlarla yarışabilmektedir. Örneğin terziler bir araya gelerek bir «iş hanı»nın yaygın hakim faaliyeti haline gelmektedir. Ankara'da Ulus'taki büyük «iş hanı» gibi, şehir merkezlerimizde yer alan «iş hanları»nın genellikle bir «pasaj» olarak düzenlendiğini de hatırlatmak gerekir. Bu birleşim küçük girişimlerin yaygın olduğu şehir merkezine uygun bir yapı tipi olarak ortaya çıkmaktadır: Pasaj - iş hanı.

En ilginç planlama tartışmalarına konu olan merkez faaliyetlerinden biri de küçük sanayidir. Şehirlerin tarihsel gelişimi içinde sanayi merkezde ya da merkeze yakın alanlarda yerleşmiştir. Ancak merkezin görünümünü bozduğu ve tehlike yarattığı gerekçesiyle merkezden dışarı taşınması bir plan ilkesi olarak önerilegelmiştir. Buna rağmen sanayilerin hepsini merkezden koparma olanağı yoktur. Çeşitli sanayilerin öteki merkez

faaliyetleriyle ilişkisi araştırılmadan merkezin sanayiden «kurtarılmasını» istemek gereksiz zorlamalar yaratacaktır. Zorlamaların bir de yan sakıncaları vardır. Bu konuda bir örnek olarak Ankara'daki marangozlar sitesinden söz edebiliriz.

Ankara'da önceleri satış mağazalarından ayrı olmayan marangoz atölyeleri sonradan toplu halde şehir dışında bir siteye taşınmıştır. Bugün merkezdeki bütün büyük dükkanların şehir dışında imalathaneleri vardır. İşlenmiş eşya ve mobilyalar şehir dışından tek tek merkeze nakledilmektedir. Böyle bir üretim-satış yeri ilişkisi standart kalıplara göre üretilen eşyaların tek bir kuruluş tarafından imal edilip şehir içindeki dükkânlara dağıtıldığı bir sistem için anlamlıdır. Ancak tüketicinin kişisel isteklerine göre, tek tek yapılan ve daha çok ısmarlama geleneğine dayanan bu tür küçük üretimde imalat ile satış işlevlerinin bu kadar kesinlikle ayrılması gereksiz şehir içi taşımalara yol açabilmektedir.

Standart dışı ihtiyaçlara dönük ve günlük ısmarlamalara göre üretim yapan bir başka sanayi örneği de basımevleridir. Gazeteler ve yayınevleri nasıl şehir merkezinden ayrılamamışlarsa basımevleri de gazeteler ve yayınevlerinin yanından kopamamışlardır. Bunlar merkezdeki iş yerleriyle de sıkı ilişki içindedirler. Basımevleri aynı zamanda şehrin bir haber toplama-dağıtma merkezi oluşunun simgeleridir.

Hızla değişen giyim modası talebini karşılamaya çalışan ve çok çeşitli giyim eşyası satan dükkânlar da giyim ve konfeksiyon imalatçılarıyla gündelik işbirliğine girmek zorundadırlar. Giyim ve konfeksiyon sanayinin merkezden ayrılamamasının nedeni budur. Bu küçük sanayiciler arasında standart parça üretimi yapanlar varsa da satışa sunulan mal genellikle bu parçaların çok çeşitli biçimde birleşmeleriyle ortaya çıkar. Genellikle bu tür küçük sanayi talep değişmelerini çok çabuk kar-

şılayacak esnekliktedir. Bu nedenle satış yerlerine yakın olma eğilimindedir.

Bunların dışında yukarda belirttiğimiz faaliyetlerin yakınında bulunmaktan yarar uman birçok başka işyeri türünden de sırası geldikçe söz edeceğiz. Yukarda perakende ticaret ve kişisel hizmet faaliyetlerinin banka ve sigorta kuruluşları kadar örgütlü olmadığı, bu yüzden küçük birimler halinde kaldığını söylemiştik. Merkez faaliyetleri arasında daha da örgütsüz olan bir de işportacılık vardır. İşportacılık konum bakımından yüzer durumdadır; belirli bir yeri yoktur. İstihdam açısından daha çok «marjinal» kesim tanımına uyan işportacılık perakende ticaretin örgütlü kesiminde iş bulamayan ya da bu kesime girecek sermaye gücü olmayan küçük girişimcilerin bir anlamda yoktan varettiği bir ticaret türüdür. Merkez, faaliyetlerin en yoğunlaştığı ve satış fırsatlarının en çoğa yükseldiği bir yer olduğundan işportacılık da kuşkusuz burada kendi payını kapmaya çalışacaktır. Merkezî iş bölgesi olanak tanıdığı türlü iş fırsatlarıyla «marjinal» kesimin yaşamasına çok elverişli bir bölgedir.

Şehir merkezinde yeralan faaliyetler merkeze genellikle üç tip insan çekmektedir: Şehir merkezine hergün iş yerinde çalışmak için gelenler, şehir merkezine günlük gereksinmeleri dışındaki perakende alışverişi yapmak ve servislerden yararlanmak için gelen aynı şehir halkı ve merkezî iş bölgesindeki hizmetlerden yararlanmak ve iş ilişkilerinde bulunmak için şehir dışından gelenler. Şehir merkezinde bulunan bu kişilerin merkezde bulundukları sırada doğan kişisel gereksinmelerinin karşılanması için gerekli bütün servis girişimleri merkezde yer alır. Lokantalar, kafeteryalar, sandöviççiler, kebapçılar vb. Bunlar şehrin merkezine her tabakadan gelenlerin ihtiyacını karşılayacak şekilde farklılaşırlar, her gelir grubunun olanakları içinde bu ihtiyaçlarına cevap verirler. Şehir merkezinde bulunan kişiler

yalnız gelirleri bakımından değil bu servis için ayırabilecekleri zaman bakımından da farklı olanaklara sahiptir. Merkezde yer alan bu servisler de aynı şekilde servisi sağlama zamanı bakımından farklılık gösterirler. Böylece arzın çeşitliliği ile talebin çeşitliliği tutarlı hale gelir.

Merkezî iş bölgesine dışardan gelenlerin kişisel gereksinmesi yalnız yeme içme fonksiyonları ile karşılanmaz. Aynı zamanda geceleme fonksiyonları sağlanmalıdır. Otel, han, vb. tesisler şehir merkezinin karakteristik tesisleridir. Bunlar da yeterli çeşitlenme gösterirler.

Şehirde yaşayanların, günlük perakende ticaret ihtiyaçlarını genellikle şehir içindeki ikinci kademe semt merkezleri ya da mahalle bakkal ve manavlarından veya ev önünden geçen satıcılardan sağlaması beklenir. Oysa, bu fonksiyonların da ikinci kademe şehiriçi merkezinden daha çok gelişmiş olarak merkezi iş bölgesinde yer alır. Örneğin Ankara'da Sakarya Caddesi böyle fonksiyonların kümelendiği bir yerdir. Merkezî iş bölgesine çalışmak için hergün gelen ya da alış verişe merkeze inen şehirli nüfus merkezden dönerken, evinin günlük ihtiyacını da buradan karşılayabilecektir. Doğal olarak merkezde bu çeşit servislere olan talebin büyüklüğü ve farklılığı merkezî iş bölgesinde yer alan günlük ihtiyaçların çeşitliliğini ve kalitesini artıracak, bu da günlük alış-verişin yapılma eğilimini çoğaltacaktır. Evin günlük yiyecek alış-verişini de erkeğin yapmasının yaygın bir görenek olduğu devirlerde ya da şehirlerde, merkezi iş-bölgesinin bu fonksiyonları tamamiyle kendisinde toplaması ve ikinci kademe iş merkezlerinin doğma olasılığı az olacaktır.

Merkezi İş Bölgesinde Faaliyetlerin Günün Çeşitli Saatlerine Göre Farklılaşması

Yukarda saydığımız ve yönetici işlevlerden ispor-

tacılığa kadar uzanan çeşitli merkez faaliyetleri zaman ve mekân içinde farklılaşmalar gösterirler. Bu bölümde zaman içindeki farklılaşmaları ele alacağız. Günün değişik saatlerinde şehir merkezinde başka başka faaliyetler ve farklı görüntüler ağırlık kazanır. Merkez yaşantısının saatten saate değişen bir ritmi vardır. Şehir merkezinin bu ritmini başka başka saatlerde şehirde yaşayan farklı sınıflar vurgular. Yirmi dört saatlik bir merkez yaşantısını bu sınıflar nasıl bölüşmektedirler?

Gece yarısından sonra bütün şehir uykuya çekilmiştir. Ama merkezde hayat durmaz. Gündüzün faaliyetleriyle kirlenen, malları boşalan merkez yeni güne bu saatler içinde hazırlanacaktır. Gündüz trafiğin sıkışık olduğu saatlerde merkeze alınmayan ağır taşıtlar gece yarısından sonra yüklerini getirip boşaltacaklardır. Bu sırada çöpçüler de merkezi temizlemeye koyulmuşlardır. Otobüs garajları ve istasyon çevrelerinde ya da işçi pazarları civarındaki sabahçı kahveleri bu saatte açıktırlar. Buralar şehrin yarı işsizlerinin oluşturduğu marjinal sektörün yuvalarıdır.

Günlük mesai başlamadan önce, günün erken saatlerinde işçi pazarları kurulur. Sabahçı kahveleri de birer işçi pazarına dönüşürken bunların çevresine seyyar satıcılar konmaya başlar. Fırınlar sabah simitlerini çıkarmış, simitçiler bağrışarak mahallelere dağılmışlardır. Sabahın ilk önemli faaliyeti olarak kurulan işçi pazarları marjinal sektör elemanlarının kısa süreli işler bulmaya çalıştıkları yerlerdir. Bu pazarlar arasında iş cinslerine göre bir farklılaşma da vardır. Örneğin ev işlerinde çalışmak isteyen kadınlar Ankara'da Kızılay'da, inşaat işçileri Ulus'ta toplanırlar.

Bundan sonra şehir merkezinde çalışan odacı, hademe gibi işçilerin akımı başlar. Bunlar «mesai» saatinden önce iş yerlerini açacaklar, temizleyeceklerdir. Mesai saatine kadar şehrin merkezî iş bölgesinde görünen-

ler genellikle şehrin düşük gelirli gruplarıdır. Mesai saatinin başlamasıyla merkezi orta ve üst gelirli gruplar doldurur. Bunlar memur ve işverenlerdir.

Sabah ve akşam merkeze gelen ve merkezden çıkan kişiler çok yoğun bir yaya ve taşıt akımı yaratırlar. Sabahın daha geç saatlerinde alış-veriş yapanların ve iş izlemekle uğraşanların sokakları doldurduğu görülür. Öğle paydosunda çalışanların bir kısmı eve gidip gelirken geri kalanı da merkezde yemek yiyip alış-veriş eder. Binaların en dolu olduğu saatler mesai zamanlarıdır. Buna karşılık sokakların en canlandığı saat akşam işyerleri dağıldıktan sonradır. Akşam üstleri alış-veriş, eğlence ve bir de gezinti (yani piyasa) işleri merkezde bir araya gelir. Akşam üstlerinin kalabalığı sabahın kalabalığından farklıdır. Genellikle bütün gelir grupları birden dağılırlar.

Şehirlerimizde özellikle yaz akşamüstleri «piyasa»sı en tutulan sosyal faaliyetlerden biridir. Piyasa şehir halkının belli bir kesiminin ilgisini çeker. Yüzyüze ahbaplığa girişmek zorunda olmaksızın herkesin herkesi seyrettiği, tanıdıkların uzaktan selâmlaştığı ve insanların belli bir amaç ya da koşuşmaya kapılmaksızın sokaklarda dolaştığı bir tür toplumsal rahatlama yoludur. Tatil kentleri dışında gelişmiş ülke şehirlerinde çok görülmez. Ülkemiz şehirlerinde bu kadar önem kazanmasının nedeni var mıdır? Piyasanın genellikle şehirlinin lise sonrası ile üniversite sonrasındaki ilk yıllarında da yapıldığı söylenebilir. Çocukluk dönemlerinde kendi mahalleleri içinde toplumsallaşmakta olan şehirliler gençlik çağlarında şehir ölçeğinde toplumsallaşabilmek için bu yolu kullanmaktadırlar. Piyasa olgusunun ortaya çıkmasında belli yaş gruplarının boş zamanlarını dolduracak uğraşıların gelişmemiş oluşunun payı vardır. Küçük şehirlerimizde piyasa daha çok orta sınıfın orta sınıfı seyrettiği bir olayken, büyük şehirlerimizde bir top-

lumsallaşmada bir aşamadan geçmekte olan gençlerin topluma kendilerini gösterme yoludur.

Geceleri merkezi canlı tutanlar ise sinema, tiyatro pavyon gibi eğlence yerleri ve bir de bunlara eşlik eden yemek yeme, dükkân cemaâm seyretme türünde zevklerdir. Gece faaliyetleri arasında bir zaman sıralaması da vardır. Önce daha çok orta sınıflara yönelen sinema ve tiyatrolar başlar. Bu faaliyetlere katılanlar ertesi gün mesaiye gideceklerinden gece yarısından önce orta sınıflar merkezi bırakıp evlerine dönerler. Gece yarısından sonra gece kulübü, pavyon, bar, kumarhane gibi eğlence yerleri faaliyete geçer. Buralara gelebilenler işe gidiş saatlerini kendileri ayarlayan ve bu çok daha pahalı eğlencelere katılacak geliri olan daha üst gelir gruplarıdır. Bunlar arasında başka bir yerden şehre gelip bir süre aile denetiminden bağımsız kalanları da katmak gerekir. Bu saatlere kadar ayakta kalanlara hizmet eden işkembeciler merkezin kopmaz bir parçasıdır. Önce pavyon dönüşü yapanlara hizmet eden işkembeci birazdan uyanmaya başlayacak şehre gelen işçilere hizmet edecektir; eğer şehir biri zenginlere öteki yoksullara hizmet eden farklılaşmış işkembecileri barındıracak büyüklüğe erişmemişse.

Şehir merkezlerimizin geceleri de yaşamasına karşılık birçok Birleşik Amerika şehrinde merkez geceleri iyice boşalır; sarhoş ya da kanunsuzlardan başkasının dolaşmadığı bir alana dönüştüğü bilinir. Bu tür şehirlerde merkezde kalan konut sayısı çok azdır. Oysa ülkemiz şehirlerinde büyük bir çoğunluk merkezde ya da merkezî iş bölgesine çok yakın oturmaya devam etmektedir. Birleşik Amerika'da görülen ve orta sınıfın merkezi terketme olayına şehirlerimizde henüz raslanmaz. Merkez aynı zamanda saygın bir konut alanıdır da. Ülkemiz şehirlerinde merkezin geceleri boşalarak kanunsuzlar alanı haline dönüşmemesinde orta sınıf konutla-

rının merkez çevresini halen terketmemiş olması kadar, şehir merkezlerimizdeki çok heterojen kullanışların aynı yerde bulunması dolayısıyla şehir merkezinin hemen hemen her saat faal kalması da etkendir. Ama A.B.D. şehirlerindeki gibi, büyük örgütlerin ofislerinin hakim olduğu merkez kesimleri akşamları birden tamamen boşalmakta ve korku sokaklarda kol gezmektedir.

Merkezî iş bölgesi böyle saatten saate değişen ama hiç boş kalmayan bir faaliyetler kovanıdır. Günün ve gecenin hangi saati olursa olsun çorba ve köfte bulunacak tek yerin yine merkez olduğunu unutmamak gerek.

Şehir merkezindeki faaliyetlerin günlük ritimlerinden başka haftalık ritimlerinden de söz edilebilir. Hafta sonunda merkezî iş bölgesinde olan bitenler hafta içinden çok farklı olacaktır. Bir yandan yeni bir haftaya hazırlık yapılır, vitrinler değişir, film afişleri yenilenirken bir yandan da eğlenceler gündüz saatlerine yayılacaktır. Bu faaliyetlere katılanlar hafta içindeki «müşteri»lerle aynı olmayabilir. Gece eğlence yerlerine gidemeyen çocuklar, izinli askerler, yatılı okul öğrencileri hafta sonları merkezin tadını çıkaranlar arasındadır.

Merkezî İş Bölgesi Faaliyetlerinin Mekânda Farklılaşması

Şehir içinde yer alan belirli özellikteki faaliyetler bir kümelenme eğilimi gösterirler. Genellikle aynı gelir ya da ihtiyaç gruplarına, başka bir tanımıyla aynı şehir kesimine ya da mahallelere hizmet eden faaliyetlerin bir araya geldikleri göze çarpar. Şehir merkezi arazi fiyatlarının ve taşınmaz mal kiralarının şehirde en yüksek olduğu yerdir. Burada yer seçmek isteyen bir kuruluş ödeme gücü yüksek olan birçok başka kuruluşla yarışmaya girmek zorundadır. Ancak bu yarışmayı kazanırsa o yeri elde edebilir. Farklı gelir grup-

larına dayanan merkezî faaliyet kümeleri de kendi ödeme güçleri oranında yer seçebileceklerdir.

Şehirlerimizin merkezî iş bölgelerinde genellikle bir ikili faaliyetler kümelenmesi görülmektedir. Bunlardan birisi şehrin etki alanına giren kırsal kesimin ve şehrin daha düşük gelirli gruplarının ihtiyaçlarını karşılayan merkezdir. Bu faaliyetler kümesi tarihi merkezin bir devamı niteliğindedir. İkincisi ise şehrin yüksek gelirli gruplarına hizmet eden modern kesimdir. Şehir merkezinde görülen tüketiciye dönük her faaliyet biri geleneksel öteki modern kesimde olmak üzere iki ayrı nitelikte ortaya çıkmaktadır. Ancak doğrudan doğruya tüketici ile ilişkisi olmayan merkez faaliyetleri böyle iki ayrı kümelenme göstermezler. Örneğin kamu kuruluşları şehir merkezinin bir bölgesinde yer alırlar. Şehir merkezinin hem modern hem geleneksel kesimdeki kuruluşlara hizmet edecek nakliye ve depolama faaliyetleri de merkezin yakınında her iki kesime de rahatça hizmet edecek bir konumda yer alırlar.

Şehirlerimizde merkezin de böyle ikili bir yapı göstermesinin başlıca nedeni şehirde yaşayan nüfusun büyük gelir farklılıkları göstermesidir. Özellikle son yirmi yıldır büyük şehirlerimize yerleşen nüfus şehrin eski nüfusundan farklı bir sosyo - ekonomik yapı yaratmıştır. Örneğin 1965 Ankara nüfusunun % 69'u şehir dışında bir yerde doğmuştur. İstanbul için bu oran % 60'dır. Yerli halkın kırdan gelenlere göreli olarak gelir ve eğitim durumu bakımından üstün, kültür bakımından da kırdan iyice kopuk olduğu varsayılırsa bu grubun şehir merkezinden beklediği işlevler öteki gruptan farklı olmalıdır. Örneğin birinci grubun daha çok batılı beğenilerine uygun yiyecek, giyecek ve ev eşyası seçtiği, okuma ve gezme olanaklarının daha bol olduğu ve genellikle daha çok para harcadığı düşünülürse iki grubun talep fonksiyonları arasındaki

ayrılık ortaya çıkar. Doğal olarak talep fonksiyonunun belirlenmesindeki en önemli etken, herşeyden önce, gelir düzeyidir. Şehir nüfusunun bu ikili yapısını yansıtmak üzere biri yerli halkın yüksek gelirli kesimine hizmet eden, öteki ise kırdan gelen ve düşük gelirli halkın ihtiyaçlarını karşılayan iki ayrı merkezî iş bölgesinin oluşması beklenir. Böyle bir varsayımda ilk akla gelen örnek Ankara'nın Kızılay ve Ulus merkezleridir. Ne var ki bu iki merkez arasında, görünüşteki kopukluk bir genel kuralın gereği olmaktan çok, özel koşullar yüzünden ortaya çıkmış bir ayrı durumdur. İki merkezin ilk anda birleşmesini engeller gibi görünen üniversite, müze, park gibi kullanışlar aradaki alanı doldurmakla birlikte oto galerisi, eğlence yeri gibi gerçekte merkez işlevlerinden sayılacak kullanışlar bu orta alanın çevresinden dolaşarak iki merkez arasındaki bağlantıyı kurmuşlardır. Anlaşılan hiç bir engel uzun dönemde merkezi, fizikî bakımdan bölememektedir. Buna karşılık, fiziki açıdan bir bütün olan merkezî iş bölgesi, karşıladığı talep türüne göre kendi içinde kesimlere ayrılmıştır.

Şehir merkezlerindeki ikili yapıyı birbirinden kopuk iki merkez olarak düşünmek doğru değildir. Şehir merkezinin tek bir yerinde görülen birçok faaliyet vardır. Örneğin mali merkez, kamu kuruluşlarının toplandığı yer, nakliyeciler, toptancılar iki ayrı kesime ayrılmamıştır. Bölünme daha çok tüketiciyle doğrudan ilişkisi olan perakende ticaret ya da doktor, avukat, berber gibi kişisel hizmet faaliyetleri için geçerlidir. Merkezî iş bölgesinin iki kesime ayrılmasını tüketiciye dönük faaliyetler açısından incelemek daha yararlı olur.

Şehrin eski, ya da tarihsel merkezi genellikle geleneksel türde faaliyetlerin daha yoğun olduğu bir kesimdir. Şehirlerin etki alanlarıyla bağlantısına değinirken sözünü ettiğimiz şehirle kır arasındaki tarihsel bağımlılık eski merkezin yapısında oldukça açıklıkla göz-

lemlenebilir. Şehir merkezinde kırsal üretimin toplanıp dağıtıldığı, buna karşılık kırın tüketim talebinin karşılandığı, bugün eski merkezde varlığını sürdüren hayvan pazarı, zahire pazarı, tarım araçları ve kırsal giyim kuşam satışı gibi örneklerle kanıtlanır.

Ne var ki hiç bir geleneksel kesim teknolojideki değişmelere duyarsız kalamayacağından salt «geleneksel» - salt «modern» gibi gelişme sürecinden arınmış ve yapısı donmuş kesimlerin varolduğunu sanmak gerçeğe uymaz. Geleneksel dediğimiz merkezî iş bölgesi kesimi hacim bakımından tarihsel çekirdeğinin dışına doğru genişlediği gibi iç yapısı açısından da zamana ayak uydurmuştur. Küçük sanatlar ve tamirat gibi işlerin yanısıra fabrika yapımı standart tüketim malları da satılır. Gerek şehrin etki alanına giren kırsal nüfusun gerekse gecekondulu halkın ihtiyaçları geleneksel merkezin ancak böyle bir değişime uğramasıyla karşılanabilir. Ankara'da Samanpazarı, İstanbul'da Mahmutpaşa, İzmir'de Anafartalar caddesinin bir kısmı bu türde yerlerdir. Buralarda yaratılan hizmetler kırsal ve düşük gelirli halkın talebine göre ayarlanmıştır. Genellikle geleneksel merkezin uzantısı olan iş bölgeleri orta gelirli halkın ihtiyaçlarını da karşılar; Ankara'da Ulus, İstanbul'da, Beyazıt, Aksaray, gibi.

Çevre kasaba, köy ve gecekondu semtleriyle merkezin bağlantısını kuran minibüs ve dolmuş son duraklarının merkezin bu kesiminde olması bir raslantı değildir. Ayrıca ilginç olan, merkeze gelen nüfusun kendi oturduğu yere en yakın iş bölgesine inmeyip kendi talebine (fonksiyonuna) en uygun gördüğü yere kadar gitmesidir. Ulaşım sistemi de bu tercihi yansıtır. Örneğin Ankara'da şehri her yandan çevreleyen gecekonduların bir bölümü Kızılay'a daha yakınken gecekondu bölgelerine işleyen neredeyse bütün minibüslerin kalkış ve varış yeri Ulus'tadır.

Eski merkezde görülen bir başka faaliyet de toptan ticarettir. Toptancıların alıcısı durumunda olan perakendeciler hem geleneksel hem de modern şehir kesiminde bulunduğuna göre toptancıların yer seçimi şehir içi dağıtımını kolaylaştırma kaygısı gütmez. Toptancıların, gerçekte, merkezin etki alanına giren köy ve kasaba perakendecilerine de mal verdiği düşünülürse kırsal çevre ile daha yakın bağları olan geleneksel merkezde kurulmuş olmaları anlamlıdır. Toptan ticaretin modern merkezde bir karşılığı yoktur. Bunu tarihsel sürecin bir devamı olarak da tanımlayabiliriz.

Yalnızca hizmet ettiği nüfusun gelir ve talep nitelikleriyle açıklanamayacak bazı faaliyetler de sadece geleneksel merkezin parçalarıdır. Kamu yönetimiyle ilgili hükümet binaları ve bunlara ilişkin kişisel hizmet büroları kolayca yer değiştiremezler. Küçük sanayi, oto tamiri, depolama gibi işler de geleneksel merkezin yakınında yer alır. Sanayinin ticaretle doğrudan ilişkisi olduğunu yukarda görmüştük. Tamircilerin ise minibüs ve dolmuşlara hizmet ettiği, depolamanın da ulaşım yollarıyla toptancılar arasında bir yerde bulunduğu söylenebilir.

Yüksek gelirli grubun yaşadığı semt yönündeki merkez uzantısı ise iş bölgesinin modern kesimidir. Lüks ve özel ihtiyaçlara dönük tüketim malları, yabancı eşya satan dükkanlar, mobilya mağazaları, yerli ve yabancı kültür merkezleri, özel girişimci büyük firmaların büroları, pahalı oteller, dış seyahat acentaları, modern merkezde görülür. Yurt içi ulaşımda lüks servis sağladığını ileri süren firmalar da geleneksel merkezdekilerden kendilerini ayrı tutarlar. Akşamüstleri piyasası da yine modern merkezin bir özelliğidir. Cadde üzerindeki kahveler bu piyasa olayının tamamlayıcısıdır. Yüksek gelirlilere hizmet eden doktor ve mütehassıs muayenehaneleri, teknik büroları, ithalat temsilcilikleri modern mer-

keze yerleşmişlerdir. Ankara'da Kızılay bu tanımlara uyan bir iş bölgesidir. Geleneksel merkezde de doktorlar bulunmasına rağmen bunlar özellikle köyden gelenlere bakarlar. Tarifeleri de ona göredir.

Yukarda merkez-etki alanı ilişkisini anlatırken merkezler arasında önem ve büyüklük sırasına göre bir kademelenmenin oluştuğunu ve güçlü merkezlerin kendilerinden daha küçük merkezleri etki alanlarına kattığını söylemiştik. Bu durumda bir merkez hem kendi etki alanı içindeki merkezler üzerinde egemenlik kurmakta hem de başka bir merkezin etki alanına girmekteydi. Bu etki uluslararası düzeyde de olabiliyordu; belli faaliyetler açısından bazı önemli merkezlerin etki alanı dünyaya yayılabiliyordu. Ülkemiz merkezleri de kaçınılmaz olarak belli dış merkezlerin etki alanı içindedir.

Geçen yüzyılda kıyı şehirlerimizin gelişmiş Batı ülkeleriyle dış ilişkisi bu etkiyi daha kesin çizgilerle belirleyen bir niteliktedir. Emperyalist ilişkilerin açık seçik varolduğu bu dönemde Batı'nın büyük ticaret merkezleri ülkemizdeki kıyı merkezleri üzerinde egemen durumdadır. Hinterlandından mal çekip dışarıya ihraç eden kıyı şehirlerimizin merkezî iş bölgesindeki, ticarî ve mali kuruluşlar Batı şehirlerinde genel merkezleri olan kuruluşların yalnızca birer şubesiydi. Ama kontrol Batı'daydı. Bu sistem öylesine yerleşmişti ki 1923'den sonra hükümetin desteğiyle ihracatı ellerine geçiren yerli girişimciler ilk bakışta kendileri dışarıya mal ihraç ediyormuş gibi görünüyorlarsa da gerçekte malı Batı'daki ihracatçı kuruluşlara ve oradaki serbest limanlara aktarıyor, mal dünyaya bu kanaldan dağılıyordu. Avrupa pazarında Türk tüccarı henüz örgütlenecek güce erişmemiş, İzmir'i dışardan kontrol eden yabancı tüccarların aracısı durumundan kurtulamamıştı. Başka bir deyişle, Kurtuluş Savaşından sonra İzmir'in merkezî iş böl-

gesinin ülkeden atılan kesimi kendisini Trieste serbest limanında tekrar örgütleyerek kendi eski hinterlandında kontrolunu sürdürmüştür.

İstanbul ve İzmir gibi kıyı şehirlerimizde modern merkezin doğduğu yer geçen yüzyılda doğrudan batı merkezlerince kontrol edilen kuruluşların bulunduğu yerdir. İstanbul'da modern merkez Galata ve Beyoğlu'nda doğmuş, giderek Harbiye ve Şişli'ye doğru uzanmıştır. İzmir'de ise Pasaport'dan Alsancak'a doğru gelişme eğilimi göstermiştir. Bugün merkezî iş bölgesinin dış dünya ile ilişkilerini kuran faaliyetler yine modern merkezdedir. Büyük şehirlerimizin merkez işlevleri bütün ülkeyi kontrol edebilecek etkinlikte olduğuna göre modern kesim, bir anlamda, ülkenin dış dünya ile bağlarını kuran faaliyetler dizisini kapsar.

Dış etkinin temel ağırlığı mâli ve ticari faaliyetlerde olmasına rağmen en gözle görülür belirtisi kültür alanındadır. Kültürel etki giyimden sanat ve teknolojiye kadar çok geniş bir alanı içine alır. Geleneksel merkezin kırla ilişkisi ne kadar sıkıysa modern merkezin dış dünya ile bağları da o kadar yakındır. Ancak bu arada, geleneksel ve modern adları altında birbirinden kopuk iki merkezin varolmadığını gerçekte bunların aynı merkezdeki iki kesimden başka bir şey olmadığını akıldan çıkarmamak gerek. O zaman dış dünyadan gelen etkinin kırsal alanlara yayıldığı yol da yine şehir merkezinden geçmektedir. Ne var ki şehir merkezi dıştan gelen etki akımlarının kırsal bölgeye yöneltildiği bir emme basma tulumba değildir. Dıştan gelen etki akımlarıyla kırsal etkinin eş zamanda varolmasından şehirde belli oluşumlar ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan şehir merkezinin geleneksel kesimiyle modern kesimi hem birbirine karşıt hem de ara oluşumların gerçekleşmesiyle birbirini tamamlayan özellikleri kapsar.

Merkezin Zamanla Büyümesi ve Doğurduğu Planlama Sorunları

Şehir merkezi, üzerinde en yüksek yer talebinin yaratıldığı ve bu yüzden de arazi fiyatlarının şehir içinde en yüksek düzeyine çıktığı bir alandır. Konut, ticaret, sanayi ve ulaşım merkezde kendine yer açmak için kıyasıya bir yarışmaya girişmiştir. Araziden en yoğun biçimde yararlanma amacıyla büyüme dikey yöndedir. Binaların kat sayısı gitgide artmaktadır.

Ülkemizde konutlar merkezi henüz terketmemiştir. İşyerleri daha çok yola yakın katları tercih etmekte olduğundan üst kat kiraları konutun karşılayabileceği düşüklüktedir. Bir binanın tümünden yararlanan, ya da kendi binasını yapacak güçte örgütlü kuruluşların sayısı çok azdır. Zamanla üst katlar üzerinde iş yerlerinin yerleşme talebi artınca merkezin göbeğinden dışa doğru binaların üst katları da işyerlerine dönüşmeye başlar. Merkezdeki kiralar artık yalnızca işyerlerinin ödeyebileceği düzeydedir. Konutlar merkezden kovulmuştur. Binalar konuttan başka bir iş için kullanıldığından iç düzenleri tasarlanan amaca ters düşer, kısa zamanda yetersiz hale gelir. Bu yüzden yıkıp yeniden yapma işlemi sıktır.

Öte yandan Mübeccel Kıray'ın İzmir şehri merkezi için gözlemleri, yıkıp yapmanın çok yaygın olmadığı yönündedir. Merkez işlevlerinin örgütleşmediği durumlarda arsa değerlerinin artışı «lüks» mağazaların bile en köhne binalarda iş gördüğü bir işyeri kesimi yaratmaktadır. İşyeri sahipleri yüksek kiralar ödeyecek kadar kazanç içinde, ancak yeni bina inşa ettirecek kadar örgütleşmiş değildirler. Bu da İzmir'de, merkezin tam ortasında bir çöküntü (slum) bölgesi doğmasına neden olmaktadır.

Merkezde faaliyetlerin hızla artması ve sayıca çoğalması varolan altyapıyı kısa sürede yetersiz hale sokmaktadır. Elektrik, su ve havagazı gibi hizmetlerin yanısıra

ulaşım ağı da ihtiyaçlara cevap veremez duruma düşmektedir. Bir önceki kullanış olan konutun doğurduğu yaya ve taşıt trafiği ile ticari kuruluşların yaratacağı trafik arasında fark olduğu kuşkusuzdur. Ayrıca merkezin dikey büyümesiyle küçük bir alanda çok sayıda kişi çalışır ve işsizler olmuştur. Bu durumda büyük şehirlerimizin merkezinde trafiğin sıkışması ve otopark sıkıntısı çekilmesi doğaldır. Özel oto sahipliğinin hızla artışı ve özel arabalıların merkeze kendi taşıtlarıyla gelmekte diretmeleri yüzünden bu sıkıntı kat kat artmaktadır. Merkeze özel otolarıyla gelenlerin çoğunluğu arabalarını sekiz saat yol üstünde park ederek merkezde zaten yetersiz olan ulaşım ağının en verimsiz biçimde kullanılmasına neden olurlar.

Ulaşım sorununa çözüm getirme uğrundaki her girişim ise istimlak, alt geçit, yeraltı otoparkı, metro gibi en pahalı kamu yatırımlarını gerektirmektedir. Bu yüzden, şehir merkezi, çoğunlukla planlamanın yetenekleri dışında kalan, kendi kaderini kendi tayin eden bir yer olmaktadır. En çok paranın döndüğü yer olması nedeniyle de en büyük özel yatırımları çekmesi gerekir. Kendi kendini hızla yenilemesi beklenen bir olgu olmakla birlikte örgütleşmeme yüzünden bir çöküntü bölgesine dönüşmesi de olanaklıdır. Bunun ötesinde, merkezde herhangi bir büyük değişikliğe girişmek kamunun kaynak olanaklarını aşar.

En içinden çıkılmaz merkez sorunlarından biri de tarihî merkezlerin bugünkü yaşantıya ayak uydurmasıdır. Tarihî merkezde dokunulmazlığı olan birçok yapı vardır. Bu yapıların içinde ve yanıbaşında birçok merkez faaliyeti varlığını sürdürmeye çalışır. Yayalar ve atlılar için tasarlanmış bir sokak düzeni ve bu düzene uygun yapı kümeleri içinden günümüzün motorlu kara taşıtları ve dev kamyonları geçmeye uğraşır. Tarihi merkez sorunu en çelişikli planlama konularından da biridir.

Tarihî çevreyi koruma amacıyla ya merkez bugünkü yaşamından temizlenecek, eski yaşama dönülmesi mümkün olmadığına göre ölü bir müze halinde saklanacaktır; ya da günümüz yaşantısının gerektirdiği bütün değişimlerden geçecektir.

Bazı Avrupa ülkelerinde tarihî merkezler daha çok turizm, eğlence ve kültür faaliyetleriyle yarı yaşayan ama şehrin temel yaşantısından da bağımsız müze bölgelerine dönüşme eğilimindedir. Ülkemiz şehirlerinde tarihsel merkezle düşük gelirli nüfusa hizmet eden geleneksel merkez üstüste çakışmaktadır. Eski merkezin gerek kırsal gerekse gecekondulu nüfusla organik bağları vardır. Düşük gelirli halkın ihtiyaçlarını karşılayan bu merkezin işlevlerinden temizlenip müzeye çevrilmesi kolay kolay düşünülemez. Ancak her tür motorlu taşıtın gereksiz biçimde eski merkezin dar sokaklarını doldurması da anlamsızdır. Batı'daki uygulamayı örnek olarak ilk aşamada eski merkezdeki motorlu taşıt trafiği yükünün azaltılması olanakları araştırılabilir.

Öte yandan tarihî merkez çok sayıda yerli ve yabancı turistin gezip alış-veriş ettiği bir yerdir. Bu yüzden turistlerin de talebini karşılayan türde faaliyetler oluşmuştur. Geleneksel merkez, böylece hem düşük gelirli nüfusa hem de yüksek gelirli turistlere hizmet eder duruma gelmiştir. İstanbul'da Kapalıçarşı bunun en ilginç örneklerinden biridir.

Kapalıçarşı bazı antikacılar ve sarraflar dışında genellikle düşük gelirli nüfusun mal talebini karşılayan, iç yerleşme düzeni de lonca sistemini yansıtan bir ticaret merkeziydi. Özellikle dış turizmin etkisiyle Kapalıçarşı'nın iç yapısı değişime uğramıştır. Eskiden aynı türde mal satan dükkanlar belli meslek kümeleri halindeyken şimdi her dükkan çok çeşitli turistik mal satar olmuştur. Kapalıçarşı'nın loncalara göre bölgelere ayrılma özelliği azalmıştır.

Turizmin daha az etkin olduğu şehirlerde ise eski merkezin iç yapısı Kapalıçarşı kadar belirgin bir değişım göstermez. Bu geleneksel merkezlerde kırsal nüfusun talep ettiği bir mal turistlerce de istenebilir. Ama bu iki talebin doğuş amaçları çok ayrıdır. Bir müşterinin ihtiyaç maddesi ötekinin kültürel özentisi olabilir. Bu iki ayrı talep karşısında satıcı da ikili bir davranış gosterir; müşteriye göre fiyat biçer.

Geleneksel merkezle turizm arasındaki ilişkiden söz etmemizin bir amacı da geleneksel dediğimiz merkez kesiminin zamanla değişmesini bir örnekle açıklığa kavuşturmaktı. Geleneksel adı altındaki faaliyetler de zamana ayak uydurmuştur. Geleneksel kesimle modern kesim arasında evrim sürecine göre bir öncelik-sonralık farkı yoktur. Her iki tür faaliyet de eş zamanlıdır. Bugün dış ülkelerden gelen kültürel etkinin önce modern merkeze girmesi diye bir kesin ayırım da yapılamaz. Ne var ki turistler geleneksel merkezde yalnızca alış-veriş ve seyir zevklerini doyurup, oturup dinlenmek için modern merkeze geçerler. Oysa geleneksel merkezin temel görevi şehrin etki alanına giren kırsal nüfus ile düşük gelirli kentsel nüfusun her türlü ihtiyacını karşılayabilmektir.

Buraya kadar merkezin dinamiği incelenirken iki tip büyümeden söz edildi: Bugünkü merkezin çevresinde halka halka genişleme ve diklemesine yükselme. Ama merkez dinamiğinin en ilginç olan bir başka özelliği de belli bir eksen üzerinde uzayıp gitmesi veya kaymasıdır. Genellikle bu uzama doğrultusu yüksek gelirlilerin konut mahalleri yönündedir.

Şehirde yeni gelişen bir yüksek gelirliler semti varsa ilkin bu semtin içinde bir ayrı merkez oluşur. Göreli olarak yüksek gelir gruplarına hizmet ettiğinden buradaki servislerin niteliği de başkadır. Bu nitelikte servisler zamanla şehrin daha büyük bir parçasına da hizmet etmeye başlar. Giderek şehir merkezi de bu yönde

bir kayma göstererek yüksek gelir kesiminin merkezini içine alır. İstanbul'da Beyoğlu'nda oluşan yüksek gelir grubu merkezinin şimdi Harbiye ve Şişli'ye ilerlemesi bunun örneğidir.

Merkezin belli bir yönde kaymasının bir başka nedeni de bazı önemli temel merkez faaliyetlerin yer değiştirmesidir. Mali merkez, kamu kuruluşları gibi önemli merkez işlevlerinin çok ender de olsa yer değiştirmesi merkezî iş bölgesinin büyüme yönünü etkiler. Örneğin Ankara'da Meclis ve Bakanlıkların yer değiştirmesi Ankara merkezinin oluşumunda çok etkin bir olaydır. Ancak merkezlerin böyle kayabilmesi yanlış kanılara götürmemelidir bizi. Başka bir deyişle plancının merkezi istediği yere çekebileceği sanılmalıdır. Merkezî iş bölgesinin çok güçlü bir süre durumu vardır. Merkezlerin yükünü azaltmak amacıyla çeşitli ülkelerde merkez faaliyetlerini dışa taşıma çabaları gösterilmiştir. Ancak bu çabaların çoğu zaman başarısız kalması, haberleşme sistemlerinin ne kadar gelişmiş olursa olsun yüz yüze görüşme olanaklarının yerini tutmadığını ortaya koymuştur. Merkezde bir arada bulunmanın sağladığı olanaklar özellikle geri kalmış ülkeler için önem taşımaktadır. Merkezî iş bölgesi belki zaman içinde nitelik değiştirir, büyür, yoğunlaşır ama yine de merkez olma özelliklerini korur.

2
Plansızlığın işlevleri

Sayfa 67. Tipik bir «mevzîî» imar planı
Sayfa 68. Başbakanla bir konuşmanın kupürü
Sayfa 69. Ulaşım plancısı A. Alpögenin bir gazete
Sayfa 70. İmar ve planlama konularının basına


«PARSELLEDİM SATIYORUM»
Tipik bir mevzi imar planı



ŞEHİRLERİMİZDE ÖNEMLİ YERLEŞME KARARLARI NASIL VERİLİYOR

Başbakan Sadi Irmak'la konuşma

Milliyet, 13 Ocak 1975

SAMİ YAVRUCUK: İstanbullu büyük maçlara gidemiyor..

SADİ IRMAK: Farkındayım.. Farkındayım... İnönü Stadı 40 bin kişilik.. Yapılırken, İstanbul'un nüfusu 1 milyon olarak hesaplanmış.. Şimdi Ali Sami Yen Stadını merak ediyorum.. Trafik sıkışıklığından mıdır nedir, iyi faydalanılamadı.. Halka aksak geldi.. Benim evim bile oraya yakın olmasına rağmen maça gitmem.. Ama, İnönü Stadına severek gidiyorum..

Peki, bu bulunan yer trafiğe elverişli mi? Halkın gidip gelmesine elverişli mi? Halk rahat gitmeli. Bu stad demek ki, Anadolu yakasında yapılıyor.. Bir de Bayrampaşa lâfı vardı.. Bundan vazgeçildi mi?

SAMİ YAVRUCUK: Vazgeçildi. Çünkü istimlâk etmek için 4 milyar gerekli.

SADİ IRMAK: Acaba buraya Rumeli yakasından kolay gelinir mi?

SAMİ YAVRUCUK: Bazı tedbirlerle halkı kolayca nakledebiliyoruz..

SADİ IRMAK: Planlama 100 bin kişi üzerine mi?

ERGUN EMEK: 150 bin efendim..

SADİ IRMAK: İstanbul 10 milyona gidiyor.. Hattâ 1980 yılında 12 milyon olacağı söyleniyor ve tahmin ediliyor. Peki Almanların Berlin'deki stadı kaç kişilikti?

İHSAN BİRİCİK: 150 bin efendim...

SAMİ YAVRUCUK: Bizim buradaki birinci avantajımız anfinin hazır oluşu...

SADİ IRMAK: Hazine arazisi dışında şahıs malı var mı?

SAMİ YAVRUCUK: Yok efendim..

SADİ IRMAK: Bu çok iyi.. Şahısların 10 metre yeri olursa işi halletmek için akla karayı seçiyorsunuz...

SAMİ YAVRUCUK: Efendim, Milli Savunma'ya tahsis edilmişti.. Korumasını onlar yaptı..

SADİ IRMAK: Milli Müdafaanın malı oldu şimdi burası...

SAMİ YAVRUCUK: Hayır efendim, tahsis oldu.. Hazinenin malıdır burası..

SADİ IRMAK: Yani mülkiyeti devletin.. Yalnız Milli Savunmaya tahsis edilmiş..

SAMİ YAVRUCUK: Ben Ankara Bölge Müdürü iken Anittepe'deki yer de Milli Savunmaya tahsis edilmişti.. Aldık ve şimdiki Anıttepe tesislerini yaptık..

SADİ IRMAK: Ayın 23'ünde Akademeninin açılışına geliyor musunuz? 40 sene evvel yazmıştım, akademi lâzımdır diye.. Şu Allahın işine bak..

Neyse konuyu dağıtmayalım.. Bu stad ile ilgili yapılacak işleri şuraya bir not edin bakayım.. Şimdi önce Milli Müdafaadan bu tahsisi çözüp, sonra Hazine Genel Müdürlüğüne mi müracaat edeceğiz.. Yeri, pafta numarası var mı? Onları da not edin.. Şimdi sizden daha teferruatlı bilgi istiyorum. İki gün içinde bunu bana mutlaka getirmelisiniz...

Hemen bu hafta işleri biraz daha yürütelim.. Önce mülkiyeti kat'i olarak bu iş için tahsis edelim.. Bu hazinenin olduğuna göre arsayı onlardan alıp Gençlik ve Spor Bakanlığına verelim.. Durun bakayım. Maliye Bakanı gitmedi ise, kendisini bir arayayım..

Sadi Irmak, telefonda Maliye Bakanını istedi ve sonra şöyle konuştu:

Abi, merhabalar Bedri bey.. Amerika seyahatine çıkmadan önce çok hayırlı bir iş var.. Sizinle temasa aramda halli kabil görünür.. İstanbul'un biliyorsunuz, büyük bir stada ihtiyacı var.. Yapanlardan Allah razı olsun ama, şimdikiler tatmin etmiyor..

Evet, evet, MİLLİYET'in teşebbüs ettiği stad meselesi.

Şimdi kardeşçiğim orada köprü nedeni ile her tarafa yakın millet ölçüsünde stadyum yapılacak bir saha var.. Bu saha tamamı ile Hazinenin.. Bunu bir himmet edersen namın ebedileşir.. Senin sayende benim de adım bir parça geçer.. Sen bu işi yap yeter ki. İstersen bu stada senin adını bile verebiliriz. Şimdi bunu geciktirmeden halledelim... Gerçi, Milli Savunmaya tahsis etmişsiniz ama, temelli değil tahsis.. Bu araziyi bu maksada tahsis edersek MİLLİYET Gazetesi de büyük yardımlarda bulunacak... Bu eseri, ortaya çıkartırsak İstanbul'a unutulmaz ebedi bir hizmet olur.. Sen, seyahatten döner dönmez bu işi halledelim Allahaşkına.. Oldu.. Gözlerinden öperim...

★ **SAMİ YAVRUCUK:** Çok teşekkürler Başbakanım..

★ **SADİ IRMAK:** Peki çocuklar ne kadar masraf gider dersiniz?

★ **SAMİ YAVRUCUK:** Şimdiye kadar bu tarz anfili hesaplar bulamadığımız için milyarlara çıkıyordu..

★ **SADİ IRMAK:** Bayrampaşa kimindi?

★ **SAMİ YAVRUCUK:** Şahıs malı idi..

★ **SADİ IRMAK:** Allah korusun.. Bir karşı on bin lira..

★ **SAMİ YAVRUCUK:** Bu iş 50 milyonun içinde

★ **SADİ IRMAK:** Aslında İstanbul Belediyesinin işidir bu.

★ **ŞANSAL BÜYÜKA:** Özel teşebbüsler de bu stad için katkıda bulunacaklar

★ **SADİ IRMAK:** Gazeteniz tutarsa bu iş olur. Devlet de şu arsayı bir kere verirse işin büyük kısmı halledilmiş olur.

★ **SAMİ YAVRUCUK:** Efendim stadddaki bazı koltukları şahıslara satarak büyük gelir sağlayacağız

★ **SADİ IRMAK:** Bazı Opera ve tiyatrolarda bu âdet var zaten. Bu hareketi büyük sevinç ile karşıladım. Memlekete unutulmaz hizmet olur. Gazetenizin desteklemesi şart. Ama, Mithatpaşa'yı körletmeyelim. Orayı da kullanalım. Bu Ali Sami Yen Stadına da aklım takılıyor. Burayı da kurtaralım arkadaşlar.

...VE BAZI SORULAR

Atilâ Alpöge

Cumhuriyet, 26 Mart 1971

Boğaz yarmasıyle, doğa estetiği, şehircilikle, spor anlayışıyla ilgili konuları bir yana bırakalım. Söz konusu hesaplar stadın yaratacağı ulaşım olayıyla ilgili. Elimizde 150 bin kişi var; bunları kent içine dağıtacağız. Bugün kü günde İstanbul metropoliten bölgesinin nüfus açısından Boğaz'a göre ayırımı 3—4 ve 1—4 oranındadır. 20 yıldan beri bu oran aynı kalmıştır. Hâlâm plan çalışmaları bu oranı Asya yakası lehinde değiştirmeyi öngörmektedir ve hedef olarak 2—3 ve 1—3 oranları düşünülmektedir. 150 bin kişiyi buna göre bölüştürürsek, stadtan karşı kıyıya geçmek zorunda kalan 100 bin kişi çıkıyor ortaya. Buyrun, istediğiniz hesabı yapın ve bu kitleyi karşıya geçirin; ister vapurla, ister dolmuşla, ister otobüsle. İsterseniz özel otomobille.

Ortada bir fizibilite raporu olduğuna göre, naçizane bu hesap çoktan yapılmıştır. Hani hatırlatmak gibi olmasın, böylesine büyük kitle hareketleri doğuran projelerde ilk düşünülmesi gereken konu budur. Hani o kadar özendiğimiz ve benzemeye çalıştığımız Batı'da, hani birtakım modellerle, matematiksel yöntemlerle dağıtım yapılır ve ulaşım olayı değerlendirilir. Adı geçen fizibilite raporunda bu yaklaşımın yer aldığından kuşkumuz yok elbette. Yok da, hani şu hesapların sonucunu bizler de öğrenelim dedik. Sıkıntısıyle, güzelliğiyle günlük hayatında İstanbul'u paylaşan bizlerin, sokaktaki adamın, hepimizin bu hesapları bilmesinde yarar vardır dedik. Benim yaptığım hesaplar aykırı ve aşırı bulunduğuna göre, fizibilite raporunda yer alan «hesaplı» hesaplarına ne olduğunu sormak hakkımızdır sanıyorum. Bu yüzden de benim yanıda yer alan «yanlış» hesapların düzeltilebilmesi bakımından, doğrularını öğrenmek üzere, dünya aleme hesap nasıl gösterebilmek için aşağıdaki soruları soruyorum. Cevapları, fizibilite raporundan yararlanmak kolayına bulunabilir herhalde.

1 — Karşı kıyıya vapurla kaç kişi geçecektir?

2 — Bunun için kaç vapurun özgülenmesi (tahsisi) gerekmektedir?

3 — Bunun sonucu olarak, Kuşguncuk vapur iskelesi genişletilecek midir?

4 — Bu işlemin yatırım bedeli ne kadar olacaktır?

5 — Bu koşullar altında yapılan «vapurla taşıma hareketi» ne kadar sürecektir, kaç saat?

6 — Kara taşımasına kaç otobüs özgülenmesi gerekmektedir?

7 — Geri kalan yolcuların kaçı özel otomobille, kaçı dolmuşlarla karşıya geçecektir?

8 — (Yukarıdaki iki sorunun sonucu olarak) stadın boşalmasından sonra kaç aracın köprüyü geçmesi gerekecektir?

9 — Köprünün üç şeridi saatte kaç araç geçmesine izin verir?

10 — Köprünün bir yöne özgülenmiş 3 şeridinden bir saatte toplam olarak kaç araç geçebilir?

11 — Köprüye giriş yolları, şimdiki durumlarında bir saatte kaç araca hizmet edebilir?

12 — Şimdiki durum yetersiz bulunuyorsa, bunu düzeltmek için yeni alt ve üst geçitler yapılacak mıdır?

13 — Nakkaş Tepe'ye Göztepe yönünde bağlantı sağlanacak mıdır? (Şu anda olmadığını hatırlatırım).

14 — Çevre yolunun bu kesiminde yukarıda adı edilen müdahaleler yapılacaksa bunların yatırım bedeli ne kadardır?

15 — Bu hesaplara göre «köprüyü geçme hareketi» kaç saat sürecektir?

16 — Yukarıda anılan ulaşım yatırımlarının bedeli toplam maliyet diye ileri sürülen 70 milyona dahil midir? Değilse bunu kim ödeyecektir?

Soruların hepsi bu. Dedik ve naçizane 16 soru.

İmar Oyunları
ve
Zavallı İstanbul

YALÇIN TEKSEN



ÖNCE İMAR, SONRA PLAN

Planlama için sokağa atılan para 1 milyar

■ İSTANBUL'U PLANLI HALE GETİRMEK İÇİN YABANCILARIN BİRİ GİTMİŞ, BİRİ GELMİŞ VE ELDERİ PLANLAR, UYGULAMALAR DA DÜZENLEVENLERLE BİRLİKTE 2000'İ AŞMIŞTIR..

Bir imar şikâyeti 15 yıldır askıda

■



Devlet, Nazım Plan ilkelerine aykırı inşaatlara kredi veriyor

Nazım Plan çalışmaları yılan hikâyesine döndü

İstanbul'la ilgili plan çalışmaları 152 yıldır süregeliyor fakat sonuç yok

ŞEHİRLERİMİZDE ÇIKAR GRUPLARI AÇISINDAN PLANSIZLIK

Büyük şehirlerimizin halkı hergün yeni bir kriz ile karşılaşıyor ve şehirsel yaşantının sorunlarından yakınıyorlar. Bu sorunlara çözüm getirmesi beklenen şehir planları, yıllardır hazırlandığı, üzerinde çalışmalar yapıldığı söylenmesine rağmen bir türlü ortaya çıkmıyor, uygulanmayı yönlendirir hale gelemiyor.

Bu neden böyle oluyor? Şehrin büyümesi, değişmesi, yenileşmesi, fonksiyonlarını etkin olarak görebileceği bir biçimi alabilmesi için gerekli olan şehir planı neden elde edilemiyor?

Şehirlerimizin plansız olmasının nedeni, şehirlerimizde, düzenli gelişmeyi sağlayacak yasal dayanakların bulunmayışı, şehirlerin gelişmesinde yararlanılacak mali olanakların sınırlılığı, şehir plancılarının hem nicel hem nitel yetersizliği ya da benzeri koşullar mıdır? Yoksa bunların ötesinde, şehirlerimizdeki plansız gelişmenin bir fonksiyonu mu, başka bir deyişle plansızlığın toplum yapısına bağlı bir nedeni mi vardır?

Birinci grup içinde saydığımız plansızlık nedenlerinin şehirlerimizdeki plansızlığın ya da kendisine özgü planlama biçiminin varlığını açıklamakta yeterli olmadığı görülüyor. Örneğin yasal açıdan planlı olmaya bir engel bulunmadığı gibi tersine şehirlerimizdeki gelişmelerin planlı olması yasal bir zorunluluktur. Bunun dışında söz konusu olanaksızlıklarla ilgili koşullar planların varlığı,

yokluğundan çok kalitelerini sınırlar. Planlı olmanın toplumsal yapının isteklerine paralel düştüğü zamanlarda, bu sınırlara bağlı olarak, «iyi», «daha iyi» ya da «daha kötü» yani değişik kalitelerde planlar elde edilmekte ve uygulanmaktadır. Nitekim, ülkemizde şehir plancıları sayısının yok denecek kadar az olduğu, bütçe olanaklarının çok sınırlı bulunduğu Cumhuriyet'in ilk yıllarında, şehir planları elde etmek ve bunları uygulamak olanağı bulunmuştur.

Bugün şehirlerimizin Cumhuriyetin ilk yıllarına göre çok büyük ölçeklere varmış olduğu, çok daha hızlı büyüdüğü ve sorunlarının çok daha karmaşık bir yapı gösterdiği açıktır. Ama Türkiye'nin çok daha fazla artan teknik gücünün ve ödeme olanaklarının etkin bir şekilde kullanılmadığı da bir gerçektir. Bu durum şehirlerimizde plansızlığı ya da var olan planlama biçiminin toplumdaki çıkar grupları açısından işlevlerinin ne olduğunun araştırılması gerektiğini ortaya koymaktadır. Başka bir deyişle, şehirlerimizin plansız olması bir rastlantı mıdır yoksa bunun toplumsal nedenleri var mıdır?

Bunu araştırmak için bu yazıda önce bugünkü planlama biçimi incelenecek sonra da bu planlama biçiminin toplumdaki çeşitli gruplar açısından işlevleri araştırılacaktır.

Şehirlerimizin Bugünkü Planlama Biçimi ya da Plansızlığı

Bugün şehirlerimizin gelişme biçimini günlük konuşmalarımızda adlandırırken «plansız» diye kolayca özetleyiveriyoruz. Aslında şehirlerimizin çoğunda şu veya bu şekilde yapılmış bir plan vardır. Bizim günlük konuşmalarımızda kullandığımız «plansız»lık aslında bugün uygulanan planlama biçiminin adı olmaktadır.

Önce «plansız» olma kavramını tanımlıyarak, bu kav-

ramı yürürlükteki «planlama» biçimiyle karşılaştırarak günlük dilimizde kolayca vardığımız bu yargıyı sınayalım. Şehirlerin planlı büyümesi ile şehirlerin «daha önceden saptanmış koşullara» uygun olarak gelişmesi anlatılmak istenmektedir. «Daha önceden saptanan koşullar» zaman içinde doğacak yeni gereksinmelere göre değiştirilebilir, yalnız bu değiştirme önceden belirlenmiş yöntemlere göre olmalıdır. Şehrin büyüme, gelişme koşulları şehirde kimseye bir ayrıcalık tanımadan, aynı şekilde uygulanmalıdır. Uygulamada plan kişilerin ya da grupların güçlerine göre değişik yorumlanamamalıdır.

Şehrin «planlı» ya da «plansız» büyümesinden ne anlaşılması gerektiğini çok kaba çizgileri ile tanımladıktan sonra bugün şehirlerimizdeki planlamanın özelliklerini görelim:

— Bugün şehirlerimizdeki planlamanın en önemli özelliklerinden biri yarı-planlı olmasıdır, denilebilir. Şehirlerin genellikle eski kesimlerinin imar planları vardır. Hızla büyüyen şehir için bu planlar küçük ve yetersiz kalmıştır. Şehir bu planların dışına taşmıştır. Şehrin yeni ölçeğine göre yapılan planlar ise daha çok genel «nazım plan» düzeyindedir. Plan bu ölçekte bütün alanı içine alsa bile ayrıntı ölçeğinde bütün alanı kapsamamaktadır.

— Bu yarı-planlı yarı-plansız yapı içinde, merkezî kesimlerdeki eski şehir planlı ve genellikle bunun çevresinde gelişen yeni kesim plansızdır.

— Şehrin merkezî kesimleri için İstanbul örneğinden herkesin bildiği gibi aynı yer için yürürlükte olduğu ileri sürülen birden fazla plana sahip olma durumları vardır.

— Şehrin çevresinde ise birbirinden kopuk yer yer yürürlükte olan mevzii (yerel) planlar vardır.

— Şehrin merkezî kesimlerinin planı kamu girişimiyle

hazırlanırken, yerel planlar birçok halde toprak sahibinin girişimi ile hazırlanmaktadır.

— Hazırlanan planlar birçok durumda şehrin gelişmesinin koşullarını önceden saptayacağına, olup-bittiler halinde gelişmiş şehirsel alanlara yasallık kazandırmak için yapılmaktadır. Plan, yerleşmelerin gelişme öncesinde değil, gelişmesinden sonra hazırlanmaktadır.

— Planın olmadığı alanlarda uygulanan ya da planlı alanlarda olup da planda gösterilemeyen kararları içeren uygulamayı ayrıntılı olarak belirleyen plana ek «imar yönetmelikleri» vardır. Çizili planların fiziki görünümünde değişiklikler yapmadan imar haklarının alınıp verildiği bir mekanizma bu yönetmelikler yoluyla yürütülmektedir. Bugün Türkiye'de «yönetmelik»ler şehirlerin gelişmesini plandan daha çok yönlendirmektedir. Uygulamada bir «yönetmelik plancılığı» tipi yürürlüktedir.

— Bu planların uygulama yönünden önemli bir özelliği, plana uyma açısından sorumlulukların ve kontrol açısından sorumulukların ve kontrol düzeyinin şehir alanında homojen olarak dağılmamış oluşudur. Bu ayrım «gecekondu» ve «gecekondu olmayan» diye yasal düzende kurumsallaşmıştır. Ayrıca gecekondu olmayan kesimde de oldukça önemli kontrol farklılaşmaları vardır.

— İmar yasalarının ve planlarının dışına çıkanların çok sayıda olması, ister gecekondulu olsun ister gecekondusuz olsun yasa dışı gelişmelerin sayısını kısa zamanda hızla büyütmektedir. Büyüyen bu gruplar politik bir baskı grubu olmakta sık sık getirilen imar aflarını sağlamaktadır. Bu durumda, imar yasaları dışına çıkanlar ancak belirli süre için yasa dışı kalkalmakta, ve olup-bitti'lerin bir süre sonra yasallaştırılması ile aklanmaktadırlar.

Şimdi özelliklerini yukarıda kabaca anlattığımız yürürlükteki planlama biçimini «planlı olma»nın ölçütleri açısından değerlendirelim.

Böyle bir planlama biçiminde, gelişmeyi önceden saptanmış koşullara göre yönlendirebilme olanağı yoktur. Olmuş gelişmeleri benimseme, «kitabına uydurma» söz konusudur. Şehrin eski bölümlerinde aynı alanlar için birden fazla planın varlığı, yönetmeliklerdeki maddelerin uygulanmasında kamu yöneticilerinin kişiye göre yaptıkları yorum farklılıkları, planın herkese aynı hakları ve yükümlülükleri sağlaması ölçütü ile çelişmekte, toplumda gürültüsü «ayyuka çıkan» imar rüşvetlerinin kaynağını oluşturmaktadır. Uygulamada kontrolun şehrin tümüne homojen olarak yayılmış olmaması, farklı gruplar için eşit olmayan uygulama ölçütlerini ortaya çıkarmıştır. Şehrin yeni gelişen bölümlerinde «mevzii imar planı» yapma olanaklarının ancak büyük alanlarda toprak mülkiyetini kontrol edebilenlere açık olması kişilere karşı farklı uygulamanın başka bir görüntüsü olmaktadır. Bu ölçütlere göre şehirlerimizde yaygın olan gelişme biçimi «plansız»dır. Toplumda planlama kurumlarının, çizilmiş planların varlığı, bir planlama düzeninin yasal zorunluluğu, «plansız» gelişmeye engel değildir. Başka bir deyişle, «plansız» gelişmeyi sağlayan ve buna imkan veren bir «planlama» düzeni vardır.

Şehirlerimizde Çıkar Grupları

Planlı olma ya da plansızlık şehirde yer alan değişik gruplar için farklı derecelerde ve farklı süreler için işlevseldir. Başka bir deyişle, planın yokluğu ya da uygulanmayışı, bazı gruplar için çok yararlı bazı gruplar için daha az yararlı, bazıları için devamlı olarak yararlı, bazı gruplar için ise ancak kısa bir süre için yararlıdır. Yine aynı şekilde, bazı gruplarca plansızlığın ya da planın kısmen var kısmen yok olması, ya da şu biçi-

miyle var da bu biçimiyle yok olması işlevselidir. Bu nedenle plansızlığın ya da planlı oluşun işlevini bu farklı gruplara göre incelemek doğru olur.

Şehirdeki çıkar grupları başlıca dört grup altında incelenecektir. Bu dört gruptan her biri de çıkarlarının homojenliğine göre alt gruplara ayrılacaklardır.

— **Şehirlerdeki taşınmaz mal (mülk) sahipleri:** Bu grup, planlamadan elde edebilecekleri çıkarlarına göre bina sahipleri ve arsa sahipleri olarak iki alt gruba ayrılabilir. Alt gruplardakilerin çıkarları ise mülklerinin şehir merkezine göre konumu ile farklılaşacaktır.

— **Şehirlerdeki (İnşaatçılar) yapımcılar:** Bu grup şehri inşa etmektedir. Bu grubu da çıkarlarına göre büyük sermayeli ve küçük sermayeli yapımcılar diye iki ayrı alt gruba ayırabiliriz. İki alt grubun planlama biçimine göre çıkarları çelişmektedir.

— **Şehirsel alanları ve yapıları kullananlar:** Kullanıcılar çıkarları ve planlamaya karşı davranışları açısından iki alt gruba ayrılabilir: Birincisi binaları ve alanları, iş alanı ya da üretim alanı olarak kullananlar (endüstriciler tüccarlar vb.) İkincisi bunları tüketim eylemlerinde kullananlardır. (konut vb.) Üretim için kullananlar gerekli arazi ihtiyaçlarının büyüklüğü yer seçimlerinde şehir merkezine ulaşılabilirliğin önemleri bakımından çıkarları eş gruplara ayrılabilir. Tüketici kullanıcılar ise gelir gruplarına göre farklı davranışlara sahip tabakalara ayrılırlar.

— **İmar düzeni ile ilgili karar verici ve uygulayıcılar:** Bu grubu seçimle gelen yöneticiler ve tayinle gelen yöneticiler gibi iki ayrı gruba ayırmak gerekebilir. Tayinle gelenlerde ise bürokrasinin üst ve alt kademesinde farklı davranışlar beklenebilir.

Şehirde yer alan bir kişi bu dört gruptan mutlaka birkaçında birden yer alacaktır. Bir kişi hem mülk sahibi, hem tüketici hem üretici gruptan bir kullanıcı hat-

ta hem de imar düzeni ile ilgili bir yönetici olabilir. Bizim için önemli olan, kişinin planlamaya karşı tutumundan çok kendisi üzerinde kesişen birden çok rolün herbirini oynarken takındığı tutumdur.

Planlı ya da Plansız Olma Ne Tip Çıkarlar Sağlar

Plan kararının öngördüğü şehirsel gelişme koşulları mülk sahibine de yapımcıya da kullanıcıya da haklar sağlamakta, aynı zamanda bu haklara bazı sınırlar koymaktadır. Genel olarak mülk sahibi ve yapımcının gerek bu sınırlara uymakta gerekse de bu hakları aşmakta yararı vardır. Örneğin mülk sahibinin arsası üzerinde verilen belirli büyüklükte inşaat yapma hakkı bu büyüklük oranında mülk sahibine çıkar sağlamaktadır. Bu alanda yer alan tüm kullanıcılar için bu hakkın kullanılışının belirli kurallarla sınırlanmış olmasının aslında mülk sahibi için faydaları vardır. Bu mülk sahibinin mülkünün bulunduğu mahallede herkesin önceden belirtilen imar koşullarına uyması, örneğin planlanan yoğunlukta gelişmesi mahallede alt yapının yeterli olmasını, başka bir deyişle herkesin yeterli suya sahip olmasını, bu mahalledeki okulların sıkışık olmamasını, yollarda trafiğin tıkanmamasını, her evin yeterli güneş almasını sağlar. Bu koşullara uyulmayan mahallede ise yukarıda sıralanan konularda yetersizlikler olacaktır. Herkesin plana uyduğu birinci mahallede yaşama talebi daha yüksek olacak ve mülklerin değeri yükselecektir.

Plansızlık yönünde doğan baskıları açıklayabilmek için imar düzenine uymanın zorunlu olmadığı, kişilerin isteğine bağlı olduğu bir şehir düşünelim. Bu şehirde imar planları önceden hazırlanmakta ve halka açıklanmakta ve plandaki varsayımlara göre mahallelere altyapı sağlanmaktadır. Mülk sahipleri bu koşullara uyup uymamakta serbesttirler. Bu koşullar altında bir mülk sahibinin

bu plana uyup uymama kararını nasıl vereceğini araştıralım.

Mülk sahibi daha önce belirlenen koşullara uymayarak, arsasının üstünde daha çok alan kaplayan bir yapı yaptığında doğrudan doğruya kendisine kalacak bir fazla çıkar elde edecektir. Buna karşılık bu kişinin plana uymaması yüzünden bütün mahalle bir değer kaybına uğrayacaktır. Böylece söz konusu mülk sahibinin de kaybı olacaktır. Bu durumda mülk sahibi kendi yarar ve zararını karşılaştırarak bir karar verecektir. Oysa tek kişinin plana uymaması durumunda plana uyan mülk sahibi başkasının kararının sonucunda bazı zararlara katlanmak zorunda kalacaktır.

Diğer bir karar verme örneği de bir tek mülk sahibinin verdiği imar haklarını aşma kararının ötekiler tarafından otomatik olarak benimsenmesi ve uygulanmaya konulmasıdır. O zaman bir kişinin imar haklarını aşması sonucunda bütün öteki binalarda da imar düzeninin dışına çıkılacağından mahallenin değer kaybı çok yüksek olacaktır. Tek kişi karar verirken tüm kaybı göz önünde tutmak zorunda kalacağından imar düzeninin dışına çıkma olasılığı birinci hale göre az olacaktır.

Bir başka karar verme biçimi ise mahalledeki bütün kişilerin bir araya gelerek bir karar almalarıdır. Bu karar yukarıdakine yakın olacaktır. Toplum yararını düşünen tek bir plancının karar verdiği durumda ise bu son iki duruma benzer sorunlar elde edilecektir.

Gerçekte bugünkü mülkiyet düzeni ve imar «nizam»ı içinde mülk sahibinin karar verme biçimi birinci türdendir; kararını başkalarının yararını düşünmeden almaktadır.

Şimdi ikinci yoldan varılan bir kararı düşünelim. Bir mahallede planın belirlediği hak sınırlarını aşma kararını herkes birlikte vermiş olsun. Bu durumda mahallenin tüm olarak edindiği yarar kaybından yüksektir.

Mahalleli marjinal yarar marjinal kayba eşit oluncaya kadar hak sınırlarını aşmaya devam edecektir. Bu durumda şehir plancısının verdiği kararın o şehirdeki talep yapısına göre optimumun altında kaldığı söylenebilir. Plancının kararı toplumsal karar alma süreci içinde, bu nedenle aşılmıştır. Toplumsal talebi yansıtan bu denge durumu plancı tarafından saptanarak bir plan niteliğinde açıklandığı zaman bu ikinci yoldan karar verme yöntemiyle planın hiç zorlamasız kendiliğinden uygulanması beklenir.

Ne var ki, hem planda karar alma üzerinde gerçekçi olmayan bir varsayım yapılmakta hem de uygulanacak planın çıkar-zarar dengesini yansıtması istenmektedir. Bu dengenin hesaplanmasındaki pratik zorluklar ve Türkiye gibi şehirleri hızla büyüyen ülkelerde dengenin durmadan değişmesi varsayımının gerçekçiliğine gölge düşürür. Planın bu hızlı değişmeye uyum yapması olanak dışıdır. Bununla birlikte böyle bir kavramsal denge durumundan söz etmek planın uygulanmasını zorlaştıran mekanizmaları açıklamak bakımından yararlıdır.

Böyle bir kavramsal dengeye tekabül eden plan yapılsa bile, başkalarının zararını hesaba katmayan birinci türde bir karar verme biçimi yürürlükte olduğu için planda öngörülenden farklı bir denge oluşacaktır. Bu daha çok imar hakları isteyen bir denge düzeyidir. İşte bu nedenle toplumda, herkese verdiği kararların tüm parası ödetilebilirse kişilerin tek tek değil de, bir bütün olarak karar verdikleri duruma benzer sonuçlar alınacaktır. Başka bir deyişle «toplum yararı» sağlanacaktır.

Türkiye gibi şehir toprağı üzerinde özel mülkiyetin egemen olduğu bir düzende kişilerin tek tek ve başkalarından bağımsız karar vermelerinin nasıl bir imar kuralları çiğneme baskısı doğurduğunu gördük. Türki-

ye'nin koşullarında imar planlarına uymama konusunda baskıları arttıran başka mekanizmalar da vardır.

Şimdi yukarıdaki tartışma boyunca gördüğümüz imar kurallarına uymanın zorunlu olmadığı varsayımını kaldıralım ve imar kurallarına uymanın zorunlu olduğu, gerçeğe daha yakın bir durumu ele alalım. Bu durumda herhangi bir yöntemle kuralları çiğneyerek daha çok imar hakkından yararlanan bir mülk sahibi, mahalledeki değeri düşürdüğü için başka mülk sahiplerince baskı altına alınmayacak, tersine aynı haktan yararlanmak isteyen öteki mülk sahiplerince desteklenecektir.

Ülkemizde imar kuralı çiğnemenin bir değerlendirilmesi yapılsa kurallara uymama biçimlerinin genellikle bir yönde yoğunlaştığı görülür. İmar kurallarını aşma genellikle yoğunluk artırma ya da arsanın daha çok kaplanması biçimindedir. Bu çevredeki öteki mülk sahiplerini en az rahatsız edecek ve onların da aynı şeyi yapmaları için bir «emsal» oluşturacak biçimde gerçekleşir. Bu yolla karşılıklı çıkar çatışmalarının imar haklarını aşmayı engelleyebilecek bir iç kontrol oluşturma olanağı en aza indirilmektedir.

Şehirde taşınmaz malların değer artışına uğraması ya da değer kaybının nasıl ortaya çıktığı herkesçe bütün açıklığıyla bilinmektedir. Örneğin şehrin belli bir kesiminde yoğunluğun artması şehrin başka bir kesimindeki değer artışını yavaşlatabilmektedir. Şehir içindeki mülklerin değer artışlarının karşılıklı etkileşimi ve sistemin bütününün bilinmemesi toplumda bu kararlarla ilgili yaygın baskıların doğmasını engellemektedir. Toplumca algılanan imarla ilgili kamusal kararların daha doğrudan etkileridir. Baskılar da bunlar üzerindedir. Örneğin bir evin önünden yol geçmesi, ya da yolun genişletilmesi, aynı yol üzerindeki yapılara eşit yükseklik verilmesi, arsanın yeşil alan içinde kalması gi-

bi. Buna karşılık tüm şehri birden etkileyen daha dolaylı etkileşmeler kolayca algılanamamaktadır.

Ülkemizde imar kuralları dışına çıkan kişinin yararını artıran, buna karşılık yüklendiği pahayı azaltan bir çok başka mekanizmanın daha varlığından söz edilebilir. Ortaya çıkan pahayı kamuya ödetebilmek en önemli mekanizmalardan biridir. Örneğin bir kişinin ya da grubun imar kurallarını zorlayarak ya da bu kurallarda değişiklik yaptırarak arazi kullanma yoğunluğunu artırdığını düşünelim. Böyle bir yoğunluk artışı bütün mahalleye dağılan suyun miktarında bir azalma yaratıyorsa, belirli bir süre sonra politik bir baskı doğacak ve su sıkıntısı kamu eliyle ortadan kaldırılacaktır. Böylece zarar kamuya ya da toplumdaki başka kişilere aktarılmış olmaktadır.

Bir önceki bölümde gördüğümüz gibi imar kurallarını çiğneyişin sık sık affa uğramasının bir planlama stiline dönüştüğü bir ülkede kural dışı kalmanın kişiye yüklediği sıkıntı ve paha kısa süreli olmaktadır. Öte yandan Türkiyenin, şehirlerin çok büyük bir hızla büyüdüğü bir aşamada bulunması ve şehrin dağınık genişlemesine olanak tanımayan bir ulaşım sisteminin varlığı denge yoğunluğunu durmadan artırmakta, bu nedenle yoğunluk artırma yoluyla imar kurallarını çiğneme her zaman kârlı olmaktadır. Böyle bir şehir yapısı içinde şehirsel yaşantı biçimiyle ilgili değer yargıları da imar kurallarını çiğnemeyi kolaylaştırıcı niteliktedir.

Bir mahalledeki taşınmaz malın değeri o mahalledeki nesnel koşullardan çok orada oturan kimselerin toplumsal düzeyine göre oluşmaktadır. Örneğin bugün şehirlerimizin lüks konut mahallesi yüksek yoğunluklu ve servisleri bakımından çok yetersizdir. Bu lüks konut mahallesinin nesnel ölçütlere göre yüksek bir yaşama standardı sağladığı söylenemez. Oysa bu standardı düşük alanlarda bile büyük paralar harcanarak mülk edi-

nilmekte ve yüksek kiralar ödenerek yaşanmaktadır. Şehirde bu gruplar için daha yüksek standartta mahalleler ortaya çıkmadığı sürece buralarda değer kaybı görülmemektedir.

Burada sürdürülen tartışma kişilerin kısa vadeli çıkarları uğruna imar kurallarını çiğnemeleri ya da belirli yönde zorlamalar getirmeleri olgusunu biraz açıklığa kavuşturma amacını güder. Bu olgunun imar kurallarının belli doğrultularda aşılmasına olanak tanıyan bir ortamda geliştiği bellidir. Bu aşma nereye kadar sürüp gidecektir? Kural çiğnemenin bir sınırı var mıdır? Kişilerin bu davranışlarıyla sistemin bir noktada bunalıma gitmesi kaçınılmazdır. Bunalımların çözümü yeni kurumsal düzenlemeler gerektirecek, bunun pahası ise çok yüksek olacaktır.

ŞEHİRLERİMİZDEKİ BUGÜNKÜ PLANLAMA BİÇİMİNİN ÇIKAR GRUPLARI AÇISINDAN FONKSİYONLARI

Bugün Türkiye'nin içinde bulunduğu «hızlı şehirleşme» ve «enflasyon» şehirsel saha üzerinde büyük değer artışları yaratmaktadır. Şehirde verilen imar hakları ise bu değerin kimin mülkü üstünde daha çok artacağını belirlemektedir. Bu değer artışı ülkenin tüm çabalarıyla yaratılmaktadır. Bu nedenle değer artışı sahibinin de toplum ve onun organı olan «kamu» olması gerekir. Arsa ve şehirsel mülk sahibi olma yoluyla toplumun yarattığı bu değere kişinin, kendisinin hiçbir katkısı olmadan el koymasına «spekülasyon» denilmektedir. Bu tanıma göre çeşitli meslek çevrelerinde ileri sürülen «devlet ya da kamu arsa spekülasyonu yapsın» önerileri yanlıştır. Tanım gereği toplum kendi yarattığı değeri kendisi almaktadır; bir «spekülasyon» söz konusu değildir. Arsa spekülasyonunda kişinin kendi yaratmadığı bir değere sahip olması söz konusudur. Eğer toplumda bu artan değerin kamuya dönmesini sağlayacak kurumlar kurulmamış ise planlamanın bu «spekülatif» değeri kimin alacağını göstermenin, başka bir deyişle dağılımı etkilemenin ötesinde bir fonksiyonu var mıdır?

Bu soruyu cevaplandırmak için iki farklı durum düşünelim:

Birinci durumda arsa ya da mülk sahipleri pasiftirler; planlama kararlarını etkilemezler. Plancının verdiği karardan sonra kişi mülküne ne düşerse ona razı ol-

maktadır. İkinci durumda ise arsa ya da mülk sahipleri aktiftirler; çeşitli yöntemlerle plancının kararını etkileyebilmekte, yüzen değeri kendi arsalarına çöktürebilmektedirler. İkinci durumda çok daha aktif bir arsa piyasası ortaya çıkacak, toplam «spekülasyon» miktarı daha yüksek olacaktır.

Bugün Türkiye'de varolan planlama biçimi ikincisine daha yatkındır. Dolayısıyla yalnız doğan değeri kamuya maledecek kurumların gelişmemiş olmasından değil bunun ötesinde varolan planlama biçimi dolayısıyla da taşınmaz mallar piyasasında yüksek spekülatif faaliyetler oluşmaktadır. Bugün şehirlerin gelişmiş kesimlerinde bulunan küçük mülk sahiplerinin genellikle planlamayı etkilemekte pasif, şehirlerin çevresinde, temiz, geliştirilmemiş alanlarda ise büyük mülk sahiplerinin aktif oldukları söylenebilir. Bugünkü planlama biçiminin her iki gruba da oldukça yaradığı doğrudur. Şehir çevresinde «mevzii» plan yapmaya dayanan bir planlama düzeni buralarda aktif olan büyük toprak sahibince malın üstünde şehirsel değerin çökmesine olanak açmaktadır. Öte yandan şehir merkezindeki kullanış kararlarının bir belediye seçimi hediyesi olarak kendiliğinden yükseltilivermesi bu pasif gruplara önemli çıkarlar sağlamaktadır. Şehrin imarlı kesimi belediye seçimlerinda oy sağlayarak bir çıkar grubu oluşturmaktadır. Bu nedenle bazı boş alanlardaki büyük mülk sahiplerinden daha güçlü olabilmektedir.

Bugün elimizdeki yarı-plansız planlama stili kamu arazilerinin hızla elden kaçmasına yol açmıştır. Plan olmayınca kamu arazilerinin ne tip kullanışlara açılacağı da belirlenmemiştir. Kamu alanları türlü olup-bitti'ye getiriciler, gecekonducular ve arada da kamu kuruluşlarınca paylaşılmıştır. Başka bir deyişle plansızlık, çeşitli çıkar grupları açısından kamu arazisinin paylaşılmasını kolaylaştırmak bakımından fonksiyoneldir.

İnşaatçılar açısından ise şehirlerimizde iki ayrı yapım süreci görülür. Bunlardan biri tümüyle imar yasaları dışında gelişen gecekondu yapım sürecidir. Bu süreçte yapım ve kullanım birbirinde kesin çizgilerle ayrılmadığından elimizdeki planlama stilinin bu gruplara sağladığı yararlar kullanıcılarla ilgili bölümde incelenecektir.

İkinci tür yapım süreci ise imar kuralları içinde kaldığı varsayılan süreçtir. Şehirlerimizde genellikle iki grup yapımcı vardır. Bunlardan küçük yapımcılar daha yaygındır. Büyük yapımcılar ise son yıllarda ortaya çıkmaya başlamışlar, ancak tam örgütlenememişlerdir. Bu iki grubun çıkarları ve o nedenle de planlamaya karşı tutumları çelişiktir. Bugün yaygın olan yapımcılar daha çok birinci türden olduğundan çelişki açıkça ortaya çıkmamıştır. Ama zamanla daha büyük yapımcıların örgütlenmesiyle daha kolay gözlenebilecektir.

Küçük yapımcı genellikle şehir merkezlerinde ya da imar kurallarınca düzenlenmiş kesimde iş yürütmektedir. Şehrin gelişmiş kesimlerinde yık - yap'çılık faaliyeti egemendir. Yık - yap'çılar genellikle yıkılacak evin sahibine, aldıkları arsa karşılığında yeni binada kat verirler. Geri kalan katları da satarak kâr sağlamaya çalışırlar. Böyle yık - yap'çıların varlığı gerçekte şehrin özgün imar kurallarının değiştirilmesiyle olanaklı kılınmıştır. İmar kurallarını çiğneme hakkı, herhangi bir planlılık kaygısı dışında, ne kadar arttırılırsa yık - yap'çılar bundan o kadar yarar elde edeceklerdir. Böyle imar hakkı değişiklikleri bu grubun faaliyetini kışkırtacaktır.

Küçük üreticilerin yap-sat'çı dediğimiz bir başka kesimi de yine şehir içinde boş arsa üzerine bina yapanlardır. Bu grup, bina yapımına izin verilmeyen alanlar üzerinde doğurduğu baskı açısından önemlidir.

Öte yandan bu küçük üreticilerin şehir dışında, temel altyapısı oluşmamış alanlarda iş görmesi olanak dı-

şıdır. Bu alanlarda hangi sosyal grupların oturacağı da belirsizdir. Ancak daha büyük çapta spekülasyonlar yapmak üzere daha büyük araziler satın alabilen ve daha büyük çapta girişimlerle alt yapıyı da sağlayabilen girişimciler başarılı olabilecektir. Bu büyük girişimcileri şehir merkezindeki marjinal yık-yap işlerinden çok şehir çevresinde yeni yerlerin imara açılması ilgilendirir. Bu girişimciler için şehir çevresinde parça parça imar planlarının yapılması, kendi istedikleri alanların kullanışa açılması ve bütün bunlara olanak tanıyan bir plan stilinin seçilmesi en uygunudur.

Büyük yapımcı kendi çıkarlarını en çoğa yükseltebilme amacıyla iki istekte daha bulunabilir: Şehir merkezindeki yoğunlukların dondurulması şehir çevresindeki talebi arttıracaktır. Bu nedenle ilkin şehir içinde yoğunluk artışının engellenmesini isterler. İkinci istek ise şehir çevresi için yapılacak «mevzii» imar plan alanlarına bir alt sınır uygulanmasıdır. Alanın belli bir büyüklükten aşağı olmaması büyük girişimcinin tekelci gücünü artıracaktır.

Bilindiği gibi şehirsel alanda konut, sanayi, ticaret gibi değişik faaliyetler yer almaktadır. Bu faaliyetler şehir içinde sadece yer kullanıcı olarak kalmamakta, yer kullanma biçimine ve çeşitli kullanışlar arasındaki ilişkilere bağlı bir yaşama ve gelişme şansına da sahip olmaktadırlar. Bu nedenle, dinamik ve değişen ihtiyaçlara karşı duyarlığı yüksek bir planın varolmaması plansızlığa fonksiyon kazandırmaktadır. Özellikle, şehir ve şehirlilerin hayatî ihtiyaçlarına ve faaliyetlerine cevap vermeyen, sadece bir meslek grubunun kendi içinde geçerli değerlerine göre şehri biçimlendiren türden imar sınırlamalarının egemen olması, plansızlığa bir fonksiyon kazandırmaktadır.

Şehir içindeki değişik faaliyetlerin yer kullanma ve

diğer özellikleri nedeniyle kullanıcı gruplar açısından plansızlığın yararları farklılıklar göstermektedir.

Şehre yeni gelmiş gecekondulu için plan, yerseçimi imkanlarını kısıtlayan, onu şehir dışına doğru iten bir araç anlamındadır. Ayrıca planın varlığı konuta ayrılacak alanı sınırlayacağı için kıtlık yaratarak, arsa fiyatlarını arttırıcı yönde bir etki doğuracaktır. Bu nedenle, bir kez bir yere gecekonduyu kondurunca kadar, plansızlık gecekondulu grupca istenen bir durumdur. Ancak bundan sonra tutum değişmekte, yerleşme belli bir düzeye kavuştuktan sonra plan bu grup için «oldu - bitti»yi hukukileştirici bir belge olarak değer kazanmaktadır. Ancak bu, plandan beklenen esas fonksiyon değildir. Her iki durumda da gecekondulunun yaşayacağı şehirsel çevrenin planlı olmasının sağlayacağı yararlar konusunda bir beklentisi yoktur. Bu nedenle planın varlığı ya da yokluğu konusunda yeterli bir baskı unsuru değildir.

Şehirlerde planın yapılması ve uygulanması konusundaki belki de tek baskı grubu orta gelirli konut kullanıcılarıdır. Bu grup, plansızlıktan en çok zarar gören ve bunun pahasını ağır şekilde ödeyen gruptur. Kısa vadeli bile olsa faydadan pay alamamaktadır. Yüksek gelir grubu konut kullanıcıları ise planın varlığı ya da yokluğu durumlarında değişik tipte imkanlara sahip görünmektedirler. Planın olmayışı bu grubun yer seçimi fırsatlarını arttırmaktadır. Planın varlığı ise yaşadıkları çevreyi isteklerine daha uygun olarak kontrol etmelerine olanak tanımaktadır. Örneğin çevredeki yoğunlukları, yeşil alan oranlarını, parsel büyüklüklerini plan sayesinde koruyabilme olanakları doğmaktadır.

Durum sanayiciler açısından faaliyetlerin türüne göre farklılıklar gösterir. Şehir merkezine yakın yerlerde bulunan küçük sanayilerle şehir dışına kolayca yerleşebilecek büyük sanayilerin plana karşı tutumları başka başkadır. Bugünkü plan yapma alışkanlığı şehir mer-

kezine yakın sanayileri şehir dışına itici niteliktedir. Bazı sanayiler için bu planın uygulanması eski yerini kaybetmek anlamındadır. Plan bu sanayilerin şehirde yaşamalarını zorlaştıracaktır.

Bugünkü planlama düzeni ve arsa piyasası koşullarında sanayiye ayrılan alanların fiyatı sanayicinin ödeyemeceği kadar yüksek değerlere ulaşmaktadır. Plansızlık bu açıdan sanayici bakımından daha istenir bir durumdur. Öte yandan sanayinin enerji, su ve altyapı gibi bir çok ihtiyaçları vardır. Plansızlık bunların sağlanmasında gecikmeye yol açar. O halde özellikle büyük sanayiler için alt yapısı sağlanmış ve değerlerinde spekülasyondan dolayı artış olmamış arsaların sanayiciye aktarılmasını öngören aktif bir planın sanayici tarafından istenilmemesi için ortada bir neden yoktur. Başka bir deyişle, planın istenip istenmemesi planlama stilinin bir fonksiyonudur. Esas istenmeyen yalnızca yasaklamaya dayanan bugünkü planlama yöntemidir.

Merkezî iş bölgesindeki iş yeri kullanıcılarına gelince şehir planı eğer merkezleşmeyi arttırıyorsa yararlı, azaltıyorsa zararlıdır.

Karar Vericiler ve Yöneticiler Açısından Plan

İster seçimle başa geçen karar vericiler, ister tayinle gelen bürokratik kesim için olsun planların bugünkü yapısı bir kaynak niteliğindedir. Daha önce gördüğümüz planlama tanımına uygun ve gelişme koşulları önceden belirlenmiş, herkese eşit olarak uygulanan bir plan bulunsaydı şehir yöneticileriyle kullanıcıların ve yapımcıların ilişkisi çok basite indirgenecek, yöneticilerin kendi çıkarları yönünde kullanabilecekleri fırsatlar doğmayacaktı.

Şimdi konuyu biraz daha açmaya çalışalım. Seçim yoluyla şehir yöneticisi olmak isteyen bir kişiyi düşünelim. Bu kişi, bugünkü planlama ortamında, seçim pro-

pagandası olarak, bir kat fazla imar hakkı vereceğini ya da imar kurallarına uymayanları affedeceğini vaat edebilmektedir. Gerçekte bu vaatler karşılığında adayın ödediği bir paha yoktur. Onun yaptığı tüm şehrin ödeme durumunda kaldığı sosyal ve ekonomik pahayı kişilere satmaktır. Toplumdaki kişiler ancak kendi çıkarlarını algıladıkları ve bu vaatlerin dolaylı sonuçlarını kavrayamadıkları için yönetici adayı kendine oy ortamı hazırlayabilmektedir. Yönetici, plan kararları dışına çıkmayı önermekle prestij kaybedeceği yerde büsbütün güç kazanmaktadır. Plana uymamak adayın oylarını artırıcı bir kaynak olmaktadır.

Şimdi tayinle yönetime geçen bir üst düzeydeki bürokratı ele alalım. Planlama bu kişiye önemli karar yetkileri vermektedir. Örneğin «mevziî» bir imar planının onaylanması büyük arazi sahiplerinin servetinde önemli artışlar yaratmaktadır. Yarı-planlı bir düzende ise üst düzeydeki kamu yöneticisinin karar verme esnekliği artmaktadır. Yarı-planlı düzen yöneticiye iki türde olanak tanımaktadır. Yönetici plana dayanarak bazı istekleri geri çevirebileceği gibi plansızlığa dayanarak da bazı olurları çıkarabilmektedir. Bu olanak yönetici için görev ve yetkiden dayanak alan «potansiyel «rant»lar sağlayabilmektedir. Toplumda «rüşvet» adıyla bilinen bu olguyu eldeki planlama stilinin kolaylaştırdığı bir gerçektir. Genellikle üst düzeydeki yöneticiler, ister seçilmiş olsunlar, ister tayinle başa geçirilsinler kendi aralarında «mevkiye» dayanan «rant»ı bölüşecek bir işbirliğine girişebileceklerdir.

Öte yandan imar kurallarındaki daha alt düzey karar esnekliklerinden ise bu düzeylerdeki küçük bürokratlar yararlanabileceklerdir. Bunun bir örneği imar kurallarına göre binalara kot verilmesinde ortaya çıkan farklı yorumlardır. Bu nedenlerle çeşitli yöneticiler kendi düzeylerindeki karar esnekliklerini sınırlayan plana

karşı bir tutum takınacaklardır. Şehir planlarını onaylama ve değiştirme işlemleri merkezdeki bürokratların elinde olduğundan, plan belediye başkanlarının «eser verme» çabalarını da sınırlayan bir etkendir.

Şehir planlarının varlığı ve yokluğu devlet merkeziyle mahallî yönetim arasındaki güç paylaşılmasını da etkilemektedir. Özellikle İstanbul, İzmir gibi büyük şehirler için onaylanmış bir plan bulunmayışı merkezî yönetimin göreli gücünü artırmaktadır. Merkezî güç mahallî örgütler üzerinde üstünlük sağlamaktadır. Bu nedenle yarı-planlı oluşun merkezdeki karar vericiler açısından önemli işlevleri vardır.

Plansızlık Şehirdeki Grupların Çoğu İçin Kısa Vadede Yararlı İse, Şehir Planı Yapılmasın mı?

Buraya kadar, planlı olma-planlı olmama durumlarının şehirdeki değişik gruplar bakımından ne anlama geldiğini inceledik. Bunun sonucunda özetle diyebiliriz ki şehirlerimizin plansız olması, değişik yapıdaki gruplardan çoğunun yararınadır ya da en azından bu gruplarca böyle görülmektedir.

Ancak bu durum, «o halde plan yapılmasın» gibi bir öneriyi ardından getirmez; hızla şehirleşen, az gelişmiş bir ülke uzun vadeli çıkarları açısından nüfusunun gitgide daha büyük bir bölümünün artan etkenlikteki faaliyetlerde yer aldığı şehirsel alanı daha anlamlı ve kapsamlı amaçlarla planlamak durumundadır.

Bundan başka şehirlerde doğmaya başlayan ve ilerde artacak buhranları çözümlemenin, planlılıktan daha akılcı ve hakça bir yolu olmadığı ortadadır. Şehirler büyürler, değişirler ve ülke kaderindeki rollerini oynarlarken, bu gelişmenin şehirlerde yarattığı «değer» ile bunun için ödenen «paha»nın plan yoluyla kontrolu ve yeniden dağıtımı birçok buhranı önleyebilir.

Bu çerçeve içinde ele alındığında, yukarıda plan-

sız olmanın yarar sağladığını belirttiğimiz bazı gruplar açısından bile, bu durumun ancak kısa vade için geçerli olduğunu görüyoruz. Bununla birlikte söz konusu grupların planlılığa karşı sürdürdükleri güçlü direnme, plansızlığı devam ettirmektedir.

Görüldüğü gibi bugün şehirlerimizin plansız olması bir rastlantı değil, şehirlerde plansızlıktan yararlanan grupların kısa vadeli direnmeleri ve şehir planlama çabalarına karşı üstünlük sağlamaları sonucudur. Ülkenin ve şehirdeki grupların çoğunun uzun vadeli çıkarları için gerekli şehir planlama çabalarının ve bu karşı koymalara rağmen yürüyebilir bir gücün nasıl bir oluşum içinde gerçekleştirileceği sorunu önem kazanmaktadır.

3
Bir Örnek Olay

Sayfa 95. Karikatür: Ferruh Doğan

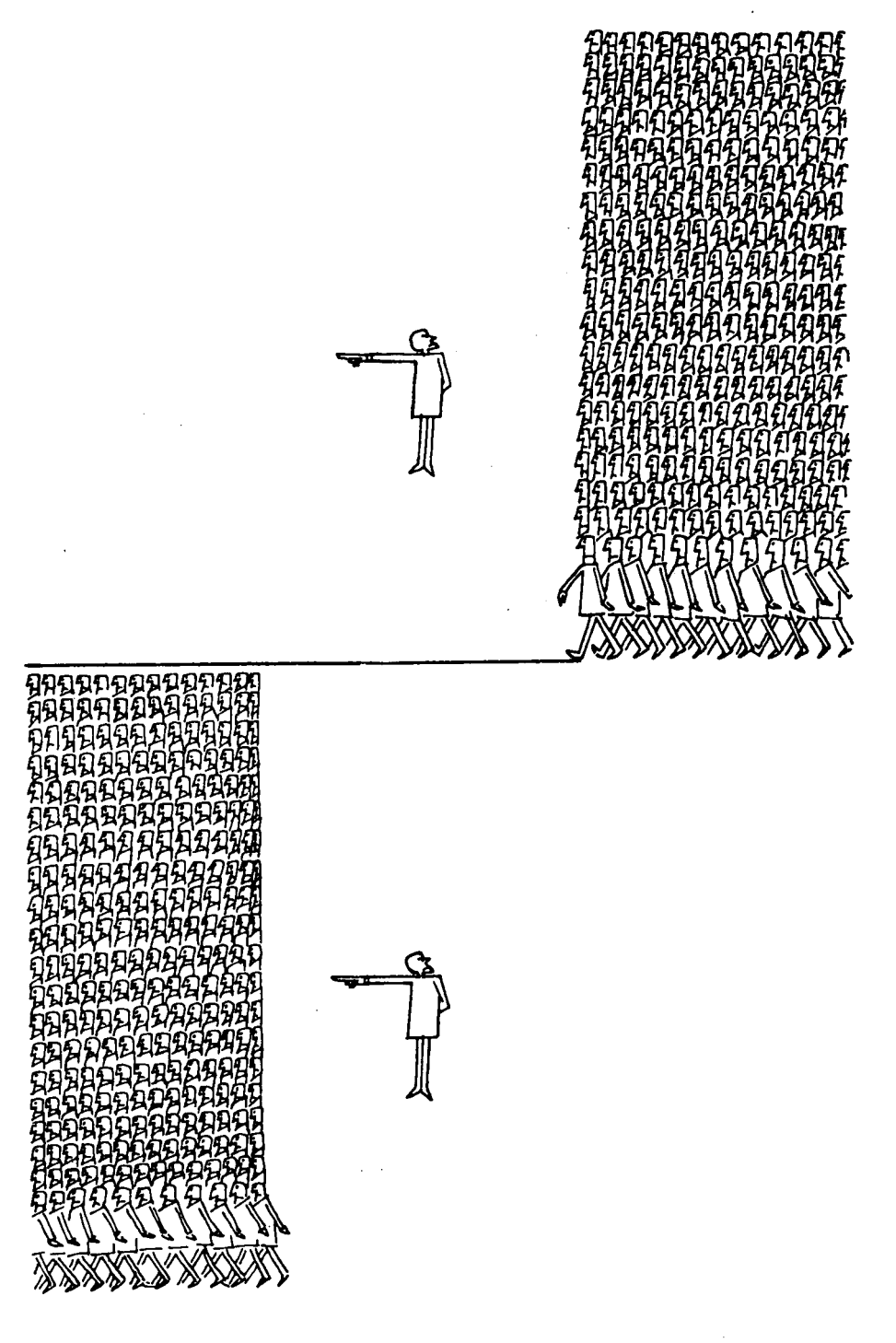
Sayfa 96. 9.6.1973 tarihli Milliyet'ten

Sayfa 97 - 102. 25.6.1973 tarihli Milliyet'ten

İstanbul İmar Müdürü ile konuşma

Sayfa 103. Ankara'da meyilli arazide yoğunluğu arttırıcı uygulamaya ilişkin örnekler.

Sayfa 104. Meslek odaları yayın organlarının kupürleri



Bakanlık 128 İmar plânına elkoydu

Milliyet,
9 Haziran 1973

BEBEK'TEKİ imar yolsuzluğu üzerine İmar ve İskân Bakanı Nehil Oktay dün İstanbul'a gelmiştir.

Bebek sırtlarındaki iki parseldeki imar plânı yolsuzluğuyla ilgili olarak, Bakanlık müfettişleri İstanbul Belediyesindeki 128 plâna elkoymuşlardır.

Etiler, Nisbetiye Caddesi, Cengiz Topel durağı civarında ve Bebek sırtlarındaki parsellerin İsmail Günaydın adlı bir yapı firması sahibi tarafından satın alındığı anlaşılmıştır. İnşaatlar durdurulmuştur. Önceki gün Ankara'dan İstanbul'a gelerek Belediye İmar Plânlama Müdürlüğünde incelemeler yapan Bakanlık müfettişleri, son aylarda İstanbul Belediyesi tarafından tadilen tasdik edilen 128 plâna elkoymuş ve bir Bakanlık kuryesi bunları alarak Ankara'ya götürmüştür. Plânlar genişletilen soruşturma nedeniyle teker teker ele alınacak ve komisyon kararları ile karşılaştırılacaklardır. Böylece Bakanlıktan çıkan tadilen tasdikli plânlar üzerinde başkaca yolsuzlukların yapılıp yapılmadığı saptanabilecektir. İstanbul Belediyesi İmar Plânlama Müdürü Suat Güven de müfettişlerle birlikte Ankara'ya gitmiştir.

YEŞİL SAHA KAYBOLDU?

Yapılan soruşturmaya göre adı geçen parsellerden İsmail Günaydın'a ait olanın ilk plânda yeşil saha olarak gösterildiği tesbit edilmiş ve bu sahanın iskân dışı saha olmasına rağmen adı geçen firma sahibi tarafından satın alındığı ve daha sonra da plân tadili ile iskân sahası haline getirildiği öğrenilmiştir. İlk bilgilere göre İstanbul Belediyesinde yapılan plân tadilinden sonra buradaki binalar için altı kat müsaadesi verilmiş ve plân tadili bu şekilde onaylanmak üzere Bakanlığa gönderilmiştir. Ancak, Bakanlıktaki komisyondan altı kat olarak tasdik edilerek çıkan plân, henüz tesbit edilemeyen bir işlemden sonra 9 kat şeklinde çıkmıştır.

MANZARA KAPANINCA

Bu parseller üzerinde birisi tamamlanmış üç bina bulunmaktadır. Bunlardan ikisi henüz yapım halindedir. Her katta önde ve arkada, ikişer daire olmak üzere dört daire bulunmakta ve binaların her katından Boğaz bütün güzelliğiyle görülmektedir.

Bu parsellerin daha öncesden yeşil saha ve iskân dışı sahada olduğu kesinleşmiştir. Parsellerin önünde hemen arkasında bulunan Petrol Sitesi ve Cennet bloklarında daire satın almak isteyen vatandaşlardan bazıları 2,5 yıl kadar önce Beşiktaş Belediye Şube Müdürlüğüne başvurmuşlar ve burada daire alacaklarının önlerinin kapanıp kapanmayacağını sormuşlardır. Bu kişilere Şube Müdürlüğünden bu sahanın yeşil saha olduğu ve önlerinin kapanmasına imkân olmadığı bildirilmiştir.

Ancak bir süre önce yeşil sahada temel atıldığını gören daire sahipleri Vilâyete, Belediyeye ve İmar İskân Bakanlığına toplu ca dilekçelerle başvurmuşlardır.

her hafta bir sohbet



hazırlayan: ABDİ İPEKÇİ

bu haftaki konumuz:

İSTANBUL İMAR MÜDÜRLÜĞÜ



konuğumuz:

SUAT GÜVEN

1928 yılında İstanbul'da doğan Suat Güven 1958'de Teknik Üniversitenin Mimarlık fakültesini bitirdiktea sonra İstanbul Belediyesi Harita şubesinde görev almıştır. 1958'de Meskea ve Planlaştırma şubesinde çalışmış, 1960'da İmar Planlama Müdür yardımcısı olmuştur. Kısa bir süre sonra Belediye'den ayrılan Güven İsviçre'ye giderek bu ülkede 1962'ye kadar serbest olarak çalışmıştır. 1969'da İstanbul Belediyesi İmar ve Planlama Müdürlüğüne getirilen Güven, o tarihten beri bu görevdedir.

İPEKÇİ — Suat bey, Belediye İmar Müdürlüklerinin görev ve yetkileri nedir?

GÜVEN — Böyle bir kanun veya tüzük yoktur. Ancak, İmar Müdürlüklerinin bir şehrin inşaat ve ulaştırma nizamını, belde yararı açısından tanzim etmekle görevli olması gerekir.

İPEKÇİ — Şu halde İmar Müdürlüklerine düşen ilk görev, şehrin plânlanmasını önceden yapmak ve yapıların bu plâna uygunluğunu denetlemek. Bu şekilde ifade edilebilir, değil mi?

GÜVEN — Evet.

İPEKÇİ — İstanbul'un bu şekilde plânlaması mevcuttur, değil mi?

GÜVEN — İstanbul'un plânlaması, 1933'lerde bugünkü anlayışa uymayan şekilde başlamış ve muhtelif ellerden geçmiştir. «Prost Planı» gibi, «Högg Planı» gibi, «Piccinato Planı» gibi... Bu plânlar bölgeleri tam olarak kapsamamıştır. Meselâ, İstanbul mıntıkasında suları ihata eden plân, Beyoğlu'nda yalnız Levent'e kadar olan bir plân, Anadolu yakasında, Kadıköy tarafını ihata eden bir plân vardır. Bu plânlar 1/5000 ölçekliidir. Bunlar bir nev'i nâzım plân oluyor. Bunların tatbikat planı olmadığı için, talimatnamelere göre tatbikat yapılıyor. 1964'lerde Belediye Plânlama Grubu, Belediye Meclisi kararıyle müstakil hale getirilmiş ve bugünkü Büyük İstanbul Nâzım Plân Bürosu kurulmuştur. Bu büro geçen sene 1/25.000 ölçeğinde Büyük İstanbul Nâzım Plânını bitirmiştir. Bu plânın revizyonları ile birlikte bugünlerde onaylanmak üzere olduğunu öğrenmiş bulunuyoruz. İstanbul, turistik, kültürel, ekonomik, tarihi, coğrafî durumu dolayısiyle çok yönlü bir şehir. Çok büyük potansiyel var. Bu şehir için çok yönlü bir plânlama yapılması son derece güç. Mütehassısların uzun zamanlarını vererek çalışmış oldukları bu nâzım plân henüz yapılmış olmasına rağmen 25 bin ölçeğindedir. Bunun bir de tatbikat plânlarının yapılması gerekir. Nâzım plân ortaya çıkmadığı için mevzii imar planları doğmaktadır. Vazifeye başladığım günden itibaren ufak plân tâdilleri yerine, bölge ölçüsünde plânlar yapmayı öngördük. Üsküdar, Kadıköy, Mecidiyeköy, Bakırköy, iki Ada plânı gibi çok ölçüde bölge plânı tamamlanmıştır. Ancak bu plânlar zaman zaman revizyona tâbi tutulmaktadır.

İPEKÇİ — Bunlar uygulama plânları değil mi?

GÜVEN — Uygulama plânı.

İPEKÇİ — Bu plânların hazırlanmasında gözönünde tutulan belli başlı özellikler nelerdir? Meselâ kat yüksekliği bakımından... Neden İstanbul'da, Ankara'da ve bir çok ülkelerde görüldüğü gibi «Gökdelen adiyle anılan yüksek binalar yapılmaz?

GÜVEN — Efendim, İstanbul birinci sınıf deprem mıntıkasıdır. Yüksek binalarda betonarme tahkimini iyi yapmak lâzımdır. Deprem mıntıkasındaki yüksek binalar eski hesaplara göre, son derece gayri ekonomik olmaktaydı. Dolayısiyle o zamanlar yüksek binalara gidilmiyordu. Ancak bugün betonarme inşaat tekniğinin gerektirdiği yükseklikte inşaat müsaadesi verilen mıntıkalarımız vardır. Yüksek irtifaya gidilmeyişinin bir diğer sebebi de, İstanbul'un tarihi silüetidir. Bu yüzden bazı mıntıkalarda yüksek irtifaya hiç bir

zaman gidilememiştir. Bazı mıntıkalarda yüksek, tahditsiz irtifaya gitmekteyiz. Meselâ Kadıköy'de emsal tatbikatına geçtik. Aynı tatbikat daha önce Mecidiyeköy'ün kuzeyi ve güneyinde de yapılmaktaydı. Son şehircilik anlayışına göre, inşaatta mimariye subleks tanımak gerekir.

İPEKÇİ — Şu halde plânlarda yüksekliğin İstanbul'un silüetini bozmayacak ölçüde tutulması gerekiyor. Bunun dışında dikkate alınan başka hususlar yok mu? Meselâ İstanbul'daki yapılar, özellikle son yıllarda, çok çirkin... İstanbul'un silüetini korumak zorunluluğundan söz ettiniz. Belirli cephesi olmayan, meselâ iki metre cephesi olan binaya izin veriliyor mu? Bunun dışında daha ileriye giderek, bazı şehirlerde binaların görünüşünde bir takım özellikler aranıyor, isteniyor, bunlar empoze ediliyor. Böyle şeyler yok mu İstanbul için?

GÜVEN — Mevzuatımızda böyle bir hüküm yok. 1950 yıllarında İmar Müdürlüğünde bir Müşavirler Hey'eti vardı. Bu Müşavirler Hey'eti, Estetik Jüri adı altında projelere müdahale ederdi. Sonraları Estetik Jüri ve Müşavirler Hey'eti kaldırıldı. Mevzuatda müdahaleci hüküm konmadığı için projelere estetik yönden karışamıyoruz. Ancak Mimarlar Odasının İstanbul Belediyesiyle ortak çalışmasiyle son yıllarda çok kalitell projeler elde ettik. 1957'de çıkan İmar Kanununun 42. maddesi, imara gayri müsait olan parselleri müsaitleştirmek için şuyûlandırmayı öngörmüştü. Mer'i İmar Talimatnamesinin 22. madde asgari cephe için şöyle der: «Bir pieks asgari 2.80'e 4 metre olacaktır.» Bunun gerekçesi de bitişik nizam olduğu takdirde öbür tarafına da bir bina yapılacaktır. Böylece çirkin bir manzara yaratılmayacaktır.

İPEKÇİ — Estetik yönünden bu uygulama doğru mudur sizce?

GÜVEN — Aksini düşünelim, yani diyelim ki, vatandaş şuyûlandırılmaya zorlansaydı estetik yönden muhakkak ki çok daha güzel binalar elde edilirdi. Nitekim 1955'de Dolapdere Caddesinde bu uygulama yapılmıştır. İki sene müddetle Dolapdere Caddesinde hiç bir parsele inşaat müsaadesi verilmemiştir. Ancak, Anayasa Mahkemesi, o maddeyi iptal edince tatbikat da kalkmış oldu.

İPEKÇİ — Şehrin imarı bakımından Nâzım Plân ve Uygulama Plânları hazırlanıyor. Bu plânlara göre belirli yerlerde, belirli özellikte yapılar öngörülüyor. Fakat İstanbul'da yaygın bir inanç ve izlenim var, yapılar genellikle kaçak yapılıyor, plândaki özelliklere uyulmuyor. Bu inanç sizce doğru mudur?

GÜVEN — İstanbul'un nâzım plân ölçeğindeki plânı henüz Belediyemize gelmemiştir. İstanbul'un daha önceki nâzım plânları 1/5000 ölçeğindedir. Tatbikat plânı olmadığı için talimatnamelerle yürütülmekte idi. Tatbikat plânları son beş, altı sene zarfında bölge plânı ölçüsünde yapılmıştır ve buna göre yürütülmektedir. Ancak tatbikat plânı olmayan yerlerde talimatname hükmüne ve yol genişliğine bakılarak inşaat müsaadesi verilmektedir. Meselâ dar cepheli parselasyonu bulunan bir adada bitişik nizam inşaata, geniş cepheli parselleri bulunan bir adada, ayrık nizam inşaata müsaade edilmektedir. Yine irtifa ve inşaat ölçüsü talimatnameden alınmaktadır. Özellik arzeden mıntıkalardaki plânlar ise büroda değil, mahallinde yapılmaktadır. Arazinin topografyası, manzarası, yeşil örtüsü nazarı itibare alınarak yapılmaktadır. Son zamanlarda Boğazın iki yakasını ele alan bir plân yaptık. Tatbikatından da çok memnunuz. Plânlar Nâzım Plân Bürosu ve İmar-İskân Bakanlığı ile temasla hazırlanmaktadır. Boğazın iki tarafını kapsayan plânlar, Anıtlar Yüksek Kuruluyla da danışılarak yapılmıştır. Bu plânda bütün tarihi yalılar ve binalar aynen muhafaza edilmiş, ne tür inşaat yapılacakları belirlenmiştir. Eski eserler ve yalılar birinci sınıf eski eser, ikinci sınıf eski eser, üçüncü sınıf eski eser şeklinde üç kategoride ele alınmıştır. Birinci sınıf eski eser, hiç bir noktasına dokunulmaksızın, ancak kendi malzemesiyle tamir ve ihya suretiyle değerlendirilmiştir. İkinci sınıf eski eserler de dış cephesi aynen muhafaza edilmek şartiyle dahilinde tadilât yapılmak sağlanmıştır. Üçüncü sınıf eski eser de, fotoğrafları çekilmek, rölevesi yapılmak ve arşivde muhafaza edilmek

suretiyle yıkılıp yeniden imar nizamına göre inşaat yapılmasına müsaade edilmiştir. Bu çalışmadan çok memnunuz.

İPEKÇİ — Bu açıklamalarınız, plânların nasıl hazırlandığı ve uygulandığı konusunda güttüğünüz ilkeleri gösteriyor. Benim sorum, bu şekilde hazırlanmış plânların uygulanmasında bir takım kaçak inşaatları önleyip, önlememekle ilgili idi. Yaygın kanaat o ki, İstanbul'da çok sayıda kaçak inşaat ve kaçak kat yapılıyor. Bu inanç doğru mu, değil mi?

GÜVEN — Efendim, kaçak inşaat iki şekilde sınıflandırılabilir. Biri ruhsatsız başlamış inşaat, diğeri inşaat yapılmayacak olan yere inşaat yapmaktır. Ruhsatsız başlayan inşaat daha sonra ruhsata bağlanabilir. Burada bir yıkım ameliyesi konu olamaz, ancak inşaat durdurulur, ruhsat tasdik edilinceye kadar inşaatın devamına müsaade edilmez. Halbuki plânlar ve mevzuat gereğince inşaata müsait olmayan yerde yapılacak inşaat behemahal durdurulur yıktırılır. Nizamî inşaatlarda da nizama aykırılık iki safhada özetlenebilir: Biri ruhsat projesine aykırı inşaat, diğeri ise iskân müsaadesini aldıktan sonra binada yapılan tadilâttır. Projeye uygun yapılan inşaat, bilâhare bir kat çıkmak veya çekme katı tam kata çevirmek veyahut meyilli arazide yola kadar olan toprağı kaldırarak toprağın altında kalması öngörülen bodrum katını normal kat yapmak. Yine Bağdat Caddesinde olduğu gibi, yol seviyesiyle bina arasındaki ön bahçeyi kazmak suretiyle yolun altında hacimler elde etmek ve burada dükkân ve mağazalar yapmak şeklinde olur. İskân müsaadesi alındıktan sonra yapılmış olan bu gibi değişiklikler, eğer ruhsata bağlanamayacak ise mühürleniyor, ruhsat projesine uygun hale getirilmedikçe iskân müsaadesi verilmiyor. Bunun tatbikatını Belediye Şube Müdürlükleri yapmaktadır. Eleman adedi kifayetsizliği ve İstanbul'daki inşaat fazlalığı dolayısiyle büyük ölçüde kontrol imkânından mahrum olduğumuz için kaçak inşaat ortaya çıkıyor.

İPEKÇİ — Bu iş için yapı kontrol polisleri görevlendirilmedi mi?

GÜVEN — Bunun hazırlığına geçen sene girişilmişti. Fakat bütçede yıkma ekibi için gerekli para ve vasıta bulunmadığı için tatbikat yürüyememişti. Bu sene bütçeye yıkma için 1 milyon 300 bin lira konuldu. Çok kısa zamanda böyle bir ekip hazırlanacak. İstanbul'da üç bölge için iki tane mimar veya mühendis, bir tane zabıta memurundan müteşekkil üç ekip kurulacak. Bir ekipte iki tane teknisyenin olmasının sebebi de, teknik eleman grubu şeklinde rapor yazılmasıdır. 1970'de kaçak inşaat mevzunu ortadan kaldırmak için pilot bölge tatbikatına önce Beşiktaşta geçtik. Şöyle ki, inşaat yapmak isteyen vatandaş ilk önce bizden imar durumu talep eder. Bu imar durumuna göre, bir teknik elemana inşaat projesi çizdirtir. Bunu biz tasdik eder, şubeye göndeririz. Kontrolü şube yapar. Bu şekilde inşaat yapmak isteyen vatandaş, mahallinden Belediyeye gelmek durumunda kalır. Meselâ Beykoz'da inşaat yapacak bir kişi, Beykoz'dan gelecektir. Hizmeti vatandaşın ayağına götürmek ve imar durumunu dahi mahallinde vererek mümkün olduğu kadar insicamı sağlamak gayesiyle biz tüm tatbikatı şubelerde yapmağı önerdik ve tatbikata Beşiktaş Belediye Şube Müdürlüğünde başladık.

İPEKÇİ — Bu daha masraflı bir tatbikat olmuyor mu aslında?

GÜVEN — Daha masraflı olmuyor, çünkü; eleman sayısında, vasıtada değişiklik olmuyor. İmar durumu merkezden, imar plânının kopyası olarak veriliyor. Bu tek satıhdır. Halbuki arazi tek satıhlı değil, üç buutlu. İmar durumları merkezde verildiği anda, kot'un nereden alınacağını, inşaata evet sekiz kat müsaade edildi ama hangi yerden itibaren sekiz kat olacağı önemlidir. İstanbul'da yanyana olan iki bina, aynı yükseklikte olduğu halde muhakkak çatıda 20-30 santim farklıdır. Bu da çirkinlik yaratır. Bunu ortadan kaldırmak gayesiyle mahallinde imar durumu verilmektedir. Dolayısiyle kot buradan alınacak ve şu saçak seviyesinde yapılacak, denilmektedir. Bu şekilde bir kaçak inşaat bahis konusu olduğu zaman, bu inşaatın proje veya ruhsat hilâfına yapılmasından mes'ul olan kişi kimdir, bilinmezdi. Acaba imar durumu veren kişi mi, ruhsatı tasdik eden kişi mi veyahut zabıta memuru mu? Pilot bölge tatbikatında, mıntıka mühendisi her şeyden sorumludur. Çünkü o inşaatın imar durumunu vermekte, ruhsatı tasdik etmekte

ve iskân müsaadesi vermektedir. Dolayısiyle karış karış bütün mıntıkayı tanımaktadır.

İPEKÇİ — Yani bu ademi merkeziyet suiistimalleri önlemek bakımından da etkili oluyor, diyorsunuz?

GÜVEN — Ademi merkeziyet, suiistimalleri önlemek bakımından ve vatandaşın bir aracı vasıtasiyle işini gördürmesine de mâni olmaktır.

İPEKÇİ — Suiistimal meselesine böylelikle değinmiş oluyoruz. Yanılmıyorsam imar konusunda yine yaygın olarak kaçak inşaat oranında yaygın bir suiistimal izlenimi var. Bu işin ilk safhasından başlıyor. Yapı yapmak isteyen Belediyeye gerekli müsaadeyi almak için başvurduğunda, türlü güçlüklerle karşılaşabiliyor. Zamanını bu güçlükleri çözmeye ayıramıyor ve görüyor ki, civarında bazı iş takipçileri var, bunlar daha kolay sonuç alabiliyorlar. Böylelikle bir aracı, bir iş takipçisi vasıtasiyle kendi iznini almak yoluna gidiyor. Bu iş takipçilerinin özel ilişkiler kurarak meseleleri daha kolay halledebildikleri veyahut da bazı memurların yapı sahiplerine, bilhassa güçlük çıkartarak onları bu yola ittikleri konusunda doğru veya yanlış zaafların uyanmasına yol açıyor. Bu konudaki görüşünüz nedir?

GÜVEN — Bu çeşit şaibelerin yaygın olduğuna ben de muttaliyim. Belediye Meclisinde de zaman zaman bu tür tenkidler olmaktadır. Bir zamanlar Avukatlar Kanununda yapılan tadilâtla, iş takiplerinin yalnız hukukçular olacağı öngörülmüş idi. Sonra da bu kanunun o maddesi iptal edildi. İş takipcileri mevzuu nereden çıkıyor? Zannediyorum ki, vatandaşın imar mevzuatını iyi bilememesi, dolayısiyle iyi bilen bir kişiye danışması, o vasıtayla müracaatı buna sebebi teşkil ediyor. Normal şartlarla bu kişinin, mütehassısın mimar veya teknik eleman olması tabiidir. Bizdeki iş takipçileri de genellikle mimarlardır. Hattızatında yalnız İmar ve Plânlama Müdürlüğünde yok bu iş takipçiliği. Meselâ gümrükte de vardır. Gümrük komisyoncuları size yol gösterirler, kâğıtları doldurmanıza yardım ederler. İmar Plânlama Müdürlüğündeki işlerin takipçisine iş takipçisi denilemez, «müstakbel proje mühendisi» denilebilir. Çünkü proje safhasına gelmeden imar durumu safhasında vardır. Müracaat nasıl yapılır, hangi müdürlüğe gidilerek kot alması gereklidir. Eski Eserler Bürosu nerededir, vatandaş bunu bilemediği için bir mimarla vazife taksimi yapar ve mimar dilekçesine vekil olarak imza atar ve o takip eder. Esasında suiistimal konusuna ben de değinmek istiyorum. Türkiye'de demeyeceğim ve fakat belki de hakikaten dünyada bir başka müesseseye nasip olmayan teftiş mekanizması bizim üzerimizdedir. Bu teftiş mekanizması, İmar ve İskân Bakanlığının Teftiş Hey'eti, Belediye Teftiş Hey'eti, Mülkiye Müfettişleri ve bir de Belediye Meclisinde zaman zaman kurulan İmar Plânlama Müdürlüğü Hesabat ve Muamelâtı Tahkik Komisyonu ismi altında dört teftiş görmekteyiz. Umumiyetle başka müesseselerde teftiş senede birkaç defa veya muayyen zamanlarda olan bu teftiş, bizde süreklidir.

İPEKÇİ — Neden acaba? İmar işlerinin suiistimale çok açık olması ihtimalinden mi doğuyor bu fazla teftişe tâbi tutulma ihtiyacı?

GÜVEN — Yaygın olan söylentilerden doğduğunu zannederim. Bunlar söylentilerden ileriye geçememekte, müsbahhas misal verilmemektedir.

İPEKÇİ — Öyle zannediyorum ki, işin ilk safhasında müşahhas misâl vermek hakikaten güç. Yani bir muamelenin, bir müsaadenin alınması sırasında yapılması veyahut yapılmaması, bir menfaat karşılığı yapılması, bunların ispatı hakikaten güç. Buna karşılık başka durumlar var ki, en azından şüphe çekiyor. Yine başka durumlar var ki, açık şekilde uygunsuzluğu ortaya serebiliyor. Her ikisiyle ilgili açıklamalarda bulunayım. Birincisi, mevzii plânda sık sık yapılan değişiklikler, halk arasında şüphe ile karşılanıyor. Başlangıçta yeşil saha olarak gösterilmiş bir yerin, sonradan bir şahsın yapı yapmasına müsait hale getirilmesi, kimsenin günahına girmek doğru değil ama bazı kimselerin akıllarında bir takım soru işaretlerini

getirebiliyor. Bir de, inşaata açık olmayan yerlerde ortaya çıkan yapılar görülüyor. Bunlar bazan mühürleniyor, olduğu yerde bırakılıyor. Fakat bazan mühüre rağmen kullanma durumları ile karşılaşılıyor. Bütün bunlardan sonra iddiaların yaygınlaşması sanırım önlenmesi mümkün olmayan bir gelişme olarak çıkıyor ortaya. O iki safhadaki durumlar hakkındaki görüşünüzü rica edebilir miyim?

GÜVEN — Belediyemizin İmar ve Plânlama Müdürlüğü, kamu hizmeti gören bir müessesedir. Beldedeki estetik, şehircilik, teknik ve insicamı sağlamakla görevliyiz. Öte yanda da inşaat yapmak isteyen insanlar vardır. Belde menfaatleri genellikle inşaat yapmak isteyen kimsenin menfaatiyle karşı karşıyadır. Bir inşaat yapılacağı zaman, estetik, topografik, tarihî değerler nazarı itibare alınır. Böylece inşaat yapmak isteyen kişinin menfaatinde kısıtlamalar olur. Bu durumda inşaat yapmak isteyen kişiyle beldeyi insicamlı tutabilmek için belde namına, kamu namına hareket eden bizler arasında tâbir caizse bir nev'i mücadele başlıyor. Bu mücadele inşaat sahibi ve dolayısiyle mimar ile belediyemizdeki teknik elemanlar arasında oluyor. Muhakkak ki her zaman mevzuat ve plân hükümleri elbette tatbik ediliyor. Ancak tatbikat bittikten sonra inşaattaki değişiklikleri öğrenince kanun hükümlerini uyguluyoruz. Bizim öğrenemediklerimizi vatandaş biliyor, bize intikal ettirilmediği müddetçe öyle kalıyor. Kamu nizamını korumakla görevli olan Belediyenin İmar ve Plânlama Müdürlüğü elbette inşaat yapmak isteyenlere karşı muayyen nizam ve plânlarla çıkmak durumundadır. Şu ana kadar tüm İstanbul'u ihata eden bir tatbikat plânı mevcut değildir. İstanbul'un üçte biridden daha büyük sahasının —Belediye hudutları içinden bahsediyorum— hâlen tatbikat plânları ve hattâ hiç plânı yoktur. Dolayısiyle İmar Talimatnamesine göre plânı olmayan veyahut plânı olup da tatbikat plânı olmayan yerlerde talimatname hükümleriye uygulama yapılmaktadır. Elimizdeki mer'i talimatname İstanbul için değil, tüm Türkiye için hazırlanmış bir talimatnamedir. Bu talimatname hükümlerinin arasında öyle boşluklar vardır ki, bu boşlukları zaten tasdik organları öngörmüş, dolayısiyle talimatnameye hükümler koymuştur. Açık olmayan, sarahat bulunmayan hallerde İmar Müdürlükleri yetkilidir, demiştir. Sarih olmayan hususlarda da İmar Müdür veya Müdürlüğündeki elemanların takdirlerine kalmış bir husus oluyor. Takdir değişik ölçüde tezahür ettiği müddetçe inşaat nizamındaki değişiklikler vatandaş nazarında belki de suiistimal olarak nitelendiriliyor. Bu derece teftiş mekanizmasının bulunduğu bir müessesede, bugüne kadar müşahhas bir vak'a çıkıp da elemanlarımızdan biri veya birkaçı mahkûm edilmiş değildir. Tam tersi, bugüne kadar İmar Müdürlüğü elemanları için mahkemelere intikal etmiş yüzlerce konu vardır. Bunlardan beraat kararı alınmamış olan hiç bir vaka yoktur. Nizam kat'î olmadığı müddetçe takdire dayanan hususlarda değişiklik bahis konusu.

İPEKÇİ — Şu halde meselenin temelinde İstanbul'un imar plânının bugüne kadar kesin şekliyle hazırlanamamış olması yatıyor. İstanbul yeni bir şehir değil ki, neden bugüne kadar imar plânları hazırlanmamış?

GÜVEN — Bir imar plânının hazırlanması için yine kanun hükmü olarak, o yerin topografik haritasının olması iktiza eder. Topografik harita üzerine imar plânları hazırlanır. İstanbul'un topografik haritası olmayan yeri çoktur. Harita yapılamamıştır.

İPEKÇİ — Neden?

GÜVEN — Belki bütçe noksanlığı dolayısiyle, belki eleman kifayetsizliği dolayısiyle İstanbul'da haritası olmayan çok yer vardır. Bazı yerlerde de uzun zaman plân yapılmadığı için haritasının eskidiği, kullanılmaz halde bulunduğu yerler de vardır. Bugün Haliç'te, Sütlüce ve Hasköy civarının, Boğaz'ın pek çok yerinin Bakırköy yakınında Osmaniye mevkiinin haritaları yoktur, dolayısiyle imar plânı yoktur. Yönetmelikle idare olunur. Uzun müddetten beri Harita Müdürlüğü ile imar plânının yapılmasına zaruret olan mıntıkaların haritasının yapılmasını istiyoruz.

İPEKÇİ — İstanbul gibi yüzyıllardır meskûn bir şehrin plânının yapılmamış olması, hattâ topoğrafyasının

bazı yerlerinin bulunmaması bana korkunç bir ihmal gibi geldi. Bir de plânlarda değişiklik yapılması vardı...

GÜVEN — Onu da belirteyim efendim. Bir bölge plânında değişiklik için gözden kaçmış bir husus olması lâzımdır. Meselâ Üsküdar plânında Mecidiyeköy plânında — ki 1969-70 senelerinde yapılmıştır — değişiklik için gözden kaçmış, yanılınmış, yahut bariz ölçüde mağduriyete sebebiyet olmuş kısım varsa bunun tâdili cihetine gidiyoruz. Bu değişiklik de bölge ölçüsünde oluyor. Vatandaş müracaat ediyor. Hakikaten mağdur edilmiş olduğunu, unutulmuş olduğunu görüyoruz, revizyonda ele alacağız diyoruz. Bir müddet talepleri biriktiriyoruz. Sonra plânı revizyona tâbi tutuyoruz, bu şekilde plân tâdil ediliyor. Mevzii imar plânı tâdili şudur: İmar plânı olmayan yerlerde iskân dışı sahalarda, meselâ Beyoğlu mıntıkasında veya İstanbul mıntıkasında imar plânları muayyen noktalara kadardı. Meselâ Boğazın hiç bir zaman nazım plânı olmadı. Boğaz'da inşaat nizamını tâyin etmek için Boğazın tüm imar plânı beklenilemiyor. Vatandaş çok büyük sahayı ihtiva eden arazisi ile bize müracaat ettiği takdirde, biz oranın ne karakterde inşaata müsait olduğunu bilmediğimiz için, Nazım Plân Bürosundan mütalâa alıyoruz. Bundan sonra tatbikat plânı hazırlıyoruz. Belediye Meclisinden ve İmar-İskân Bakanlığının tasdikinden sonra tatbikata gidiyoruz. İmar plânlarında yapılan değişikliğin çokluğuna inşaat sahibinin plânlardaki nizamdan daha çok hak elde etmek istemesinden doğmaktadır. Eğer bir vatandaş kendisi getirilmiş olan nizama aynen riayet edecek olsa, komisyoncu da takipçi de doğmayacaktır. Plân tâdilâtı mevzuu da ortaya çıkmayacaktır. Genellikle vatandaş almış olduğu imar durumuna muhtelif örnekler göstermek suretiyle veya muhtelif gerekçeler göstermek suretiyle itiraz etmekte ve değişiklik istemektedir. Bu taleplerin yekûnu son derece fazladır. İnşaat hakikaten bir gelir, yani büyük ölçüde vatandaş menfaatiyle ilgili. İnşaat nizamını tahdit etme veyahutta belde ölçüsünde tahdit etme de bizim görevimiz. Ve tandaşın talebinde haklı olduğu taraflar da vardır. Şehircilik ilmi, matematik bilim değildir. Şehircilik muayyen kriterlere dayanan bir ilim. Ancak meselâ Boğazın bir nazım plânını elde etmek için dünyaca tanınmış muhtelif mütehassıslara her türlü doneyi vermek suretiyle bir nazım plân istemiş olsak, elde edeceğimiz nazım plânlar arasında da çok sayıda farklar bulunacaktır. Şehircilik daha ziyade takdirî bir ilimdir. Bu yüzden vatandaşın gerçekçi görüşlerle veya gerçeği yansıtmayan görüşlerle yapmış olduğu talep bazı ahvalde makûl karşılanmakta, bazı ahvalde makûl karşılanmamaktadır. Çünkü konu takdire kalmıştır. Bu takdir meselesi bir kişi tarafından kullanılmasın, yanıltı olmasın gerekçesiyle bir kurul ihdas ettik. İmar plânı tâdilât taleplerini bu kurul vasıtasiyle incelemekteyiz. Reddetmekte veyahut makûl gördüklerimizi karara bağlamak için Belediye Meclisine takdim etmekteyiz. Haddi zatında İmar Kanununa göre, imar plânlarını yapmak Belediye Meclislerinin görevidir. Belediye Meclisleri namına biz plânı hazırlıyoruz, haritasını, imar plânını, nizamı hazırlıyoruz. Belediye Meclisine takdim ediyoruz. Belediye Meclisi tasvip ediyor ve Bakanlığın tasdikinden sonra kesinleşiyor. İmar plânı tâdilâtlarında biz suiistimal olacağı kanısında katiyen değiliz. Çünkü böyle bir suiistimal bahis konusu olursa eğer, o zaman tüm Belediye Meclisi azalarını da ihtiva etmesi lâzım. Tüm Bakanlık organlarını da ihtiva etmesi lâzım. Bence suiistimal kelimesi çok yönlü bir kelime. Suiistimal belki de bir veya en fazla bir iki kişi tarafından başından sonuna kadar bir istikamet vermek suretiyle bir inşaatta elde edilebilir. Yoksa muhtelif kademelerden geçtikten sonra kesinleşmiş olan bir plân, yahut bir projede suiistimal denilebilmesi için taa mebdeinden sonuna kadar olan herkesin iştiraki olur demektir ki bu yanlıştır.

İPEKÇİ — Sonuç olarak galiba bütün şüphelerin, düzensizliklerin, karışıklıkların temelinde, İstanbul'un İmar Plânının bugüne kadar tamamlanamaması...

Milliyet, 25 Haziran 1973



İmar yönetmeliklerinde bina yüksekliğinin yol kotuna göre hesaplanması öngörülmektedir. Bu kural, meyilli arazide, yoğunluğu artırıcı etki yapmaktadır. Meyilli arazide, yol kotunun altında, yol kotunun üstündeki kadar apartman dairesi yapmak olanakları doğabilmektedir. Son yönetmelik değişikliğinin iptalinde önemli baskı konularından biri de budur.





MİMARLAR ODASI HABERLER

"imar yönetmeliği değişiklikleri tekelci firmalara pazar hazırlıyor„

Mimarlar Odası İstanbul Şube- tir. Mimar ve Mühendis Oda- bir yönetmelik değişikliği ya- Talu hükümeti gider ayak son
ları'nın değişiklikler konusun- yınlanmıştır. atağını yapmaktadır.

19 Ocak 1974

TEKNİK GÜÇ
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN YAYIN ORGANIDIR

Imar Yönetmeliğinde yapılan son değişikliklerle,

İSTANBUL'DA İNŞAAT YAPMA OLANAGI KALMADI

İSTANBUL İMAR MÜDÜRÜ GÜVEN, GOREVDEN ALINDI

16 Ocak tarihli gazetelerden öğrendiğimize gö re daha önce bazı imar yolsuzluklarına katıldığı gerekçesiyle imar ve İskân Bakanlığınca da görev den alınmış ama her ne hikmetse bir hafta sonra tekrar göreve getirilmiş bulunan İstanbul İmar Müdürü Suat Güven, yeni Belediye Başkanı Ahmet İsvan tarafından görevden alınmış ve pasif bir gö ev olan Başkanlık müşavirliğine getirilmiştir.

15 Ocak 1974

ŞEHİRDEKİ ÇIKAR GRUPLARININ OLAYLARA BAKIŞ AÇILARINI GÖSTEREN BİR ÖRNEK OLAY: «İMAR YÖNETMELİĞİ DEĞİŞİKLİĞİ»NİN İPTALİ

Ağustos 1973 ve Ocak 1974'de İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa metropoliten alanlarının kapsadığı 52 belediyenin İmar yönetmeliklerinde değişiklik yapılmıştı. 1974 genel seçimlerinden hemen önce ve seçimle başa geçmemiş, başka bir deyişle herhangi bir demokratik baskı grubunun doğrudan etkisi altında olmayan bir hükümet tarafından yapılan bu değişiklik seçimlerden sonra, yeni hükümetin İmar ve İskân Bakanınca yürürlükten kaldırıldı. Uygulamanın daha önceki yönetmeliğe göre yürütülmesi kararlaştırıldı.

Olay İstanbul'daki bazı imar yolsuzluklarının gazetelerde yoğun biçimde yansıtılmasıyla başladı.

Milliyet (9 Haziran 1974): «Bebek'teki İmar yolsuzluğu için İmar Bakanı İstanbul'a geldi..... Bakanlık 128 İmar Planına El Koydu..... Bebek Sırtlarındaki Yeşil Sahaya önce 6 Kat, Sonra 9 Kat Müsaadesi verilince İnşaat Durduruldu.»

Zamanın Bakanı bu işle görevlilere işten el çektirmek istedi. Ancak kendisine anlatıldı ki suç görevlilerde değil yönetmelikteki açıklıklardadır. Bakan bu açıklıkları kapatmak üzere bakanlıktaki teknokratlardan kurulu bir komite kurdu. Ve bu komite bir yönetmelik değişikliği hazırladı. Mevcut yönetmeliğin 14 maddesi değiştirildi, iki yeni madde eklendi.

Resmî Gazete (8 Ocak 1974): «Bazı Belediyelerin İmar Yönetmeliklerinde yapılan değişikliklere Ait Yönetmelik... Madde 3.14'e) Yeni yapılacak binaların, tayın edilmiş ise imar planı veya raporunda veya bölge kat nizamı planında, aksi halde bu yönetmelikte gösterilen yüksekliği veya kat adedine haiz olmaları lazımdır... Madde 3.15'a) Binalara, parselin yüz aldığı yolun kırmızı hattına göre binanın ön cephe hattı ortası hizasından kot verilir... d) Yol meylinden dolayı kat adedi artırılıp eksiltilemez... Ek madde 2 — Azami bina sahasının parsel alanına oranı... ayrık yapı nizamına tâbi yerlerde ve blok başlarında % 25'i, bitişik yapı nizamına tâbi yerlerde % 40'ı geçemez.»

İmar yönetmeliğindeki bu değişiklik bazı belediyelerin ve yapsatçı türündeki inşaat müteahhitlerinin tepkisiyle karşılaşmıştı. Ayrıca Mimarlar Odası gibi meslek kuruluşları da değişikliğe karşı olduklarını belirtiyorlardı.

Teknik Güç (15 Ocak 1974): «İmar Yönetmeliğinde Yapılan Son değişikliklerle İstanbul'da İnşaat Yapma Olanağı Kalmadı».

Mimarlık-Haberler (19 Ocak 1974) «İmar Yönetmeliği Değişikliği Tekelci Firmalara Pazar Hazırlıyor».

14 Ekim 1974'de yapılan genel seçimler sonunda yeni bir hükümet başa geçti. Yeni İmar ve İskan Bakanı'nın ilk yaptığı işlerden biri bu yönetmelik değişikliğini yürürlükten kaldırmak oldu. Bakanlık teknokratları bu iptal işlemine karşı direnişe geçtiler. Bu olayda kim haklıydı, kim suçluydu? Yönetmelik değişikliği ve bu değişikliğin iptali kimin işine yarayacaktı? Kimleri bundan zarar görecekti? Herkes başka bir şey söylüyordu.

Gerçekte «İmar yönetmeliği değişikliği»nin iptali konu olarak özel bir önem taşımamaktadır. Buna benzer daha bir çok konu düşünülebilirdi. Şehir konusunda her

hangi bir karar ya da eylem konu alınıp farklı grupların bu karar konusundaki farklı tutumları belirtilebilirdi. Bu çerçeve içinde bir örnek olay olarak durumu incelemek üzere yönelttiğimiz soruların farklı grupların sözcülerince büyük olasılıkla aşağıda verilen tutum içinde yanıtlanması beklenir. Cevaplar, İmar ve İskan Bakanı'nın yayınlanmış ve tırnak içinde verilen demeçleri dışında, belli kişilerin ağzından çıkmış değil; ama çıkmış da olamaz mı?.

Soru : Şimdi iptal edilmiş olan bu yönetmelik değişikliği büyük şehirlerimizde apartman yapıp satmakta olan sizleri nasıl etkiledi?

Yap - Sat'çı:

Sözünü ettiğiniz yönetmelik değişikliği bizim gibi küçük sermayelerle çalışan inşaatçılar için birkaç bakımdan kötüydü. Bu nedenle, bu değişikliğin kaldırılarak herşeyin eski, alışık olduğumuz hale dönmesinden memnunuz. Böyle bir değişiklik bizim çevrelerce beklenmeyen bir yönde ve zamanda oldu. Bu nedenle buna karşı hazırlıksız bulunduk. Böyle birdenbire değişen durumlarda her zaman bizim gibi çok küçük sermayelerle büyükçe işler çevirmeye çalışanlar zarara uğrar. Bildiğiniz gibi biz arsayı belli sayıda daire karşılığı alır, geri kalan dairelerin satışından kazanırız.

Değişen yönetmeliğe göre inşa edilebilir daire sayısı azalmıştı. Arsa sahibine düşen daire sayısı da aynı oranda azalmıştı. Bu durumda arsa sahipleri toplam daire sayısının belli bir oranını arsaya bırakmaya yanaşmadılar. Yanlarında emsaller dururken bu arsa sahiplerinin ötekilerden daha az hakka razı olmaları beklenemezdi. Yönetmelik değişmesi anlaşmalarımızı bozduğu gibi şehirdeki iş yapma imkânlarımızı da kısıtlıyordu. Yoğunlukları azaltmak ve parsellerde bina yapa-

cak sahayı küçültmek bize iş yapma hakkı tanımıyordu. Ayrıca belediyelerin şehir içinde, imar planı olmayan alanlarda karar vermesini de önlüyordu.

Müsadenizle bir noktayı daha belirteyim. Biz küçük inşaatçılar olduğumuz için ancak belediyenin imar örgütünün kararlarını etkileme olanağımız vardır. Eğer bu kararlar Belediye İmar Müdürlüğünün elinden çıkar, Ankara'da bakanlık düzeyine geçerse o zaman bu kararları yalnızca merkezdeki örgütü etkileyebilen büyük firmalar kontrol edebilir. Böyle bir durumdan biz zararlı çıkarız. Aslında yönetmelik değişikliği şehir içindeki faaliyetimize getirdiği kısıtlamalarla, şehir çevresinde ve dışında iş yapabilecek kadar büyük firmalar lehine bir durum yaratıyordu.

Soru : Yönetmelik değişikliğinin kapsamına giren büyük belediyelerden birinin başkanı bulunuyorsunuz. Bu yönetmelik değişikliğinin uygulanması belediye açısından nasıl sorunlar ortaya çıkardı?

Belediye Başkanı:

Yönetmelik değişikliği açıklanınca biz ruhsat verme işlemini durdurduk; durumun aydınlanmasını bekledik. Bu arada sözkonusu yönetmelik değişikliğinin uygulamada ortaya çıkaracağı sakıncaları İmar ve İskân Bakanlığı'na bildirdik. Bunların en önemlisi belediyemiz içinde konut talebi artışının hızlanmasına karşın, bizim bu konudaki karar üretme hızımızın bu yeni değişiklikle azalması idi. Çünkü belediye sınırları içinde imar planı bulunmayan gelişmiş ya da gelişmemiş çeşitli alanlarda, bizi imar planı yapmaya zorluyordu. Bu ise işi bugünkü koşullar içinde çok ağırlaştırarak gelişmelerin iyice kontrolümüzden çıkmasına neden olabilirdi. Şunu belirteyim ki biz kesinlikle plana karşı değiliz. Ama planı

üretmenin ve özellikle İmar ve İskân Bakanlığı'na onaylatmanın süresi bizi korkutmaktadır. Plan konusundaki ikinci korkumuz Ankara'da bakanlıkta özellikle yoğunluklar konusundaki gerçekçi olmayan kararlardır. Bu yoğunluklar belki mimarların şehir plancılarının meslekî normlarına uygundur. Ancak biz burada talebin yüksekliğini ve bunun doğurduğu baskı altında, şehirde çok hızlı gelişimi böyle planlarla kontrol edemiyoruz. Yönetmelik değişikliğinden önce, imar planı bulunmayan alanlarda, belediyenin karar vermede daha geniş yetkileri vardı. Bununla yine plansız olmayı öneriyor değilim ama belediye ile bakanlık arasında yetkilerin ve sorumlulukların daha dengeli bir biçimde dağılmasından yanayım. Merkezde daha iyi verilebilecek kararlar olduğu gibi, yerinde daha iyi oluşturulacak kararlar da vardır.

Soru : Konuyla doğrudan doğruya ilgili meslek odası sözcüsü olarak yönetmeliğin iptali hakkındaki görüşünüz nedir?

Meslek Odası Sözcüsü:

Söz konusu yönetmelik değişikliği küçük parseller üzerinde inşaat yapma olanağını ortadan kaldırıyordu. Böylece küçük konut üreticilerinin, tekelci, işbirlikçi, toplu konut üreticilerince tasfiyesi tezgâhlanmaktaydı. Nitekim yönetmelik değişikliğinin yapıldığı Ağustos 1973'ün hemen ardından toplu konut girişimcilerinin yabancı uzmanların kontrolundaki İstanbul Nazım Plan Bürosuna, büyük ölçüde konut üretmek üzere başvurmaları rastlantı değildir. Ancak tezgâhlanan bu oyun yönetmelik değişikliğinin iptali ile büyük bir darbe yemiştir.

Toplu konut girişimcilerinin konut üretimini hızlandırmak yapı teknolojisinin değişmesi için uygun ölçekler sağlamak, endüstriyel toplumun üretim biçimini

konut kesiminde de gerçekleştirmek gibi gerekçelerle tatlı kârları cebe indirmeleri önlenmiştir. Küçük konut üreticisi bugün küçük parsellerde inşa hakkına kavuşmuştur. Üretim yine eskisi gibi küçük parseller üzerinde küçük üreticilerle yapılacaktır. Bu durumun tek alternatifi ve çözüm yolu doğal olarak mülkiyetin kaldırılması ve devletin toplu konutlar ve yeni kentler üretmesidir. Devletin araziyi topluca kullanması ve toplu konut üretiminin sanayileşmesi ile talebi karşılar bir üretim düzeyine ancak erişilebilir.

Ancak düzenin buna olanak tanıyacağı güne kadar biz ilerici kuruluşlara düşen, eski konut üretim düzenini korumaktır. Çünkü, devletin denetiminde de olsa özel toplu konut girişimleri kapitalizmin gelişmiş bir konut üretim biçimi olarak kârları merkezîleştiren gerici bir yapıya sahiptir.

Meslek Odamız, 12 Mart ortamında tekelci sermaye lehine yapılan bu yönetmelik değişikliğine karşı mücadeleye vakit geçirmeden başlamıştır. Ancak İmar ve İskân Bakanlığındaki teknokratlar, bir bakıma olayı başlatıcı yolsuzluk iddialarının yarattığı psikolojik koşulların da etkisiyle, bu adımı geri almamakta direnmişlerdir. Nitekim, genel seçimden sonra çabalarımız sonuç verip, iptal kararı alındığında da teknokratlar bu kararı «paraf» etmekten kaçınmışlardır.

Soru : Sayın Bakan, sizden önceki bakan döneminde hazırlanan İmar Yönetmeliği değişikliğinin iptal kararını niçin verdiniz?

Yönetmelik Değişikliğini Kaldıran Kararı Veren İmar ve İskân Bakanı:

«Yürürlükten kaldırılmış olan yönetmelik değişikliği çok faydalı unsurlar taşımış olmasına rağmen daha evvel tasdik edilmiş olan imar planlarını çok büyük öl-

çüde değiştirmektedir ..... Planlanmamış bölgeler için değil, planlanmış, tasdik edilmiş imar planlarının bulunduğu bölge için dahi imar planı değiştirilmektedir. Bu, imar planlarının istenilen düzeyde yapılmamış olmasının bir sonucu olabilir. Ama aynı bakanlık, bir müddet önce bu planları gerekli kabul edip, yoğunluk, şehircilik bakımından geçerli kabul edip tasdik ettikten sonra, arkasından başka bir yönetmelikle verdiği o imkânları büyük ölçüde geriye almakta zannediyorum ki haklı olamaz.»

Bundan başka, bu yönetmeliğe göre, çevresindeki arsalara göre daha az imar hakkı verilen kişi, belediyeye başvurup bu durumu düzeltici plan değişikliğini yapmasını isteyecektir. «Ve plan değişikliği İmar ve İskân Bakanlığına getirilecektir. Değişikliğin bir kısmını İmar ve İskân Bakanlığı tasdik etmeye mecbur olacaktır. Böyle bir durumda, yönetmelikle kısıp, plan tadilatıyla o hakkı tekrar vermek, arada geçen zaman, o kişilerin muhatap olacağı birtakım zorluklar, bu yönetmelikle yaratılmış olacaktır. İkincisi farzediniz ki belediyeler, bu imkânı verdiler, bakanlık reddetti. Danıştaya gidilecek. Danıştay meseleye acaba yönetmelikte belirtildiği gibi bir yoğunluk açısından mı bakacak, yoksa adalet hukuk açısından mı bakacak, emsal açısından mı bakacak? Bundan önceki bir takım Danıştay kararları incelendiğinde görülecektir ki, çok geniş bir hukuk anlayışı içinde Danıştay bu konulara bakmaktadır, ve ferdi mülkiyet üzerinde kısıtlamaları büyük ölçüde kaldıran bir anlayışı yansıtmaktadır. O bakımdan bir takım konular Danıştay tarafından geriye çevrilerek mecburi plan haline getirilecektir. Hepsinin ötesinde özellikle yerleşmiş, imar planı gerçekleşmiş bölgelerde, geri kalan birkaç parselin meydana getireceği yoğunluk artışının da o kadar önemli bir artış olup olmayacağı da ayrıca bir tartışma konusu tabii.»

«Bakanlığımız, ilgili meslek odası ve ilgili belediye temsilcilerinin de katılacağı çalışma grupları teşekkül ettirecek ve bu yönetmeliklerin alacağı yeni şekil böyle bir çalışma grubunca ortaya çıkarılacaktır.»

Soru : İmar yönetmeliği hazırlanmasına katılmış bir teknokrat olarak, bakanın bu değişikliği iptal kararını nasıl yorumluyorsunuz?

Teknokrat:

İmar Yönetmeliği değişikliğinin yürürlükten kaldırılması seçimle gelmiş, bu nedenle de belediyeler, meslek odaları, ve inşaatçılar gibi grupların baskılarına açık bir bakanın kararıdır. Bu üzücü karar bakanlığın otoritesinin sarsılması sonucunu verecektir. Toplum yararını sağlamakla ve belediyeler, meslek odaları gibi kuruluşlardan gelen bu çeşit baskılara karşı koymakla bakanlığımız görevlidir. Nitekim, bakanlığımız teknokratları bugüne kadar, toplum yararını korumak üzere İmar Planlarındaki yoğunlukları düşük tutmak için büyük mücadele vermişlerdir.

Yönetmelik değişikliğinin kaldırılması, sözkonusu değişiklikten çıkarları bozulan üç grubun baskısı ile olmuştur: Bu guruplar, belediyeler, küçük inşaatçılar ve bunlara hizmet veren mimar ve mühendislerin meslek odalarıdır. Gerçi meslek odaları da toplum yararını savunan kuruluşlar olduklarını ileri sürerler ama bunu temsil ettikleri grubun çıkarlarıyla çatışmadığı sürece yaparlar. Toplum yararına getirilecek her tedbirin bundan çıkarı zedelenenlerce her zaman tepki ile karşılanması beklenmelidir. Beklenilmeyen husus, bakanın kararını bu yönetmeliklere tâbi olması gereken grupların etki çevresi içinde oluşturması ve esas karar kaynağı olması gereken bakanlık örgütünün görüşüne ters düşen bir sonuca ulaşmasıdır.

Son yönetmelik değişikliği ile belediyeler planlı olmaya zorlanmıştır. Eğer iptal edilmeseydi, planın yapılmasından ve bakanlığımızca onaylanmasından sonra yoğunluklar bu alanlarda planda gösterileceği şekilde düşük tutulabilecekti. Yine yönetmelikteki bu değişikliklerle, arsa meyillerinden yararlanılarak yoğunluk arttırılması önlenecekti.

Şimdi kaldırılmış bulunan bu yönetmelik değişikliğinin tüm sorunlara çözüm getirmesi hiçbir zaman beklenmemiştir. Bu yönde daha köklü çalışmalara, tedbirlere ve gerekiyorsa yabancı uzmanlara ihtiyaç olduğu açıktır. Ancak, bu değişiklikle, belediyelerin imar planı olmayan uygulama alanlarında önceki yönetmeliğin verdiği esneklik içinde karar verme yetkisi kaldırılıyordu. Belediyeler bu alanlarda uygulama yapmak istiyorlarsa, bu alanlar için plan yaptırmalı ve bunu bakanlığa onaylatmalıdır.

Sonuç

Böyle bir örnek olayın incelenmesi somut bir durumda çeşitli grupların aynı olayı nasıl farklı biçimde algıladığını ve yorumladığını göstermesi bakımından ilginçtir. Bu örnek olayla araştırılmaya çalışılan kimin haklı olduğundan çok, olaylara hangi açılardan bakıldığını görmektir. Böyle durumlarda kimlerin haklı olduğu sorusu çok anlamlı olmamaktadır. Çünkü bu sorunun cevabı büyük ölçüde «kimlerin çıkarına göre?» sorusunun cevaplandırılmasına bağlı kalmaktadır. Eğer grupların çıkarları ile özdeşleşmeyen «kamu yararı» gibi gruplar üstü bir yarar tanımlanabilseydi, bu sorunun cevaplandırılması kolay olurdu. Oysa, kamu yararı denilen kavram plancının kendisini çıkar gruplarından soyutlayabilmek için kullandığı bir araç olup tutarlı bir şekilde tanımlanması olanağı yoktur. Haklılık tartışması da buna bağlıdır. Eğer böyle bir kamu yararı tanımlaması

yapılabilse idi haklılık tartışması da yapılabilirdi. Ama böyle bir tanımlama yapılmayınca, hangi gruba ya da amaçlara göre olduğunu belirlemeden haklılık sorusuna cevap verilmez. Bunun için burada kimin haklı olduğunu araştırmadan, nasıl yorumladığını inceledik. Doğaldır ki, bu yorumlama her grubun gereksinmeleri ve çıkarlarından etkilenen subjektif özellikler taşımaktadır. Belki de üzerinde durulması gereken ilginç konulardan biri, olayın üzerinden çok kısa süre geçmesine rağmen, yukarıda sıralanan gruplarca hemen unutulmuş olmasıdır. İptal edilen yönetmeliğin yararlı olduğu konusunda neredeyse bütün gruplarca görüş birliğinin olduğu yönler vardır. Ancak bu yönleri kapsayan yeni bir yönetmelik henüz çıkarılmamıştır. Kimse eski duruma dönülmesinden rahatsız olmuş görülmemektedir. Gruplar arasındaki çatışma bu konuda eski dengeyi bozup yeni bir denge yaratamamıştır. Yeni yönetmelik çıkarılmamasının nedenlerine gelince herhalde her grup yine kendisine göre bu nedenleri farklı şekilde açıklayacak ve yorumlayacaktır.

4
Özel Araba Sorunu

Sayfa 117. Fotoğraf: Tülay Divitçioğlu

Sayfa 118. Gazete kupürleri

Sayfa 119. Karikatür: Semih Balcıoğlu

Sayfa 120. Grafik: Otomotiv Sanayiinde üretimin geliş


Viper
SEK

İstanbul trafiği için bir yıl süreyle yapılan araştırmanın sonuçları açıklandı

«1978'DE İSTANBUL'DA ARAÇ KISITLAMASI YAPILACAK»

3 yıl sonra İstanbul'da araç sayısı iki misline çıkacak ve alınan bütün tedbirler iflas edecek

GÜNGÖR GÖNÜLTAŞ | alınan bütün tedbirler iflâs edecek, araç kı-

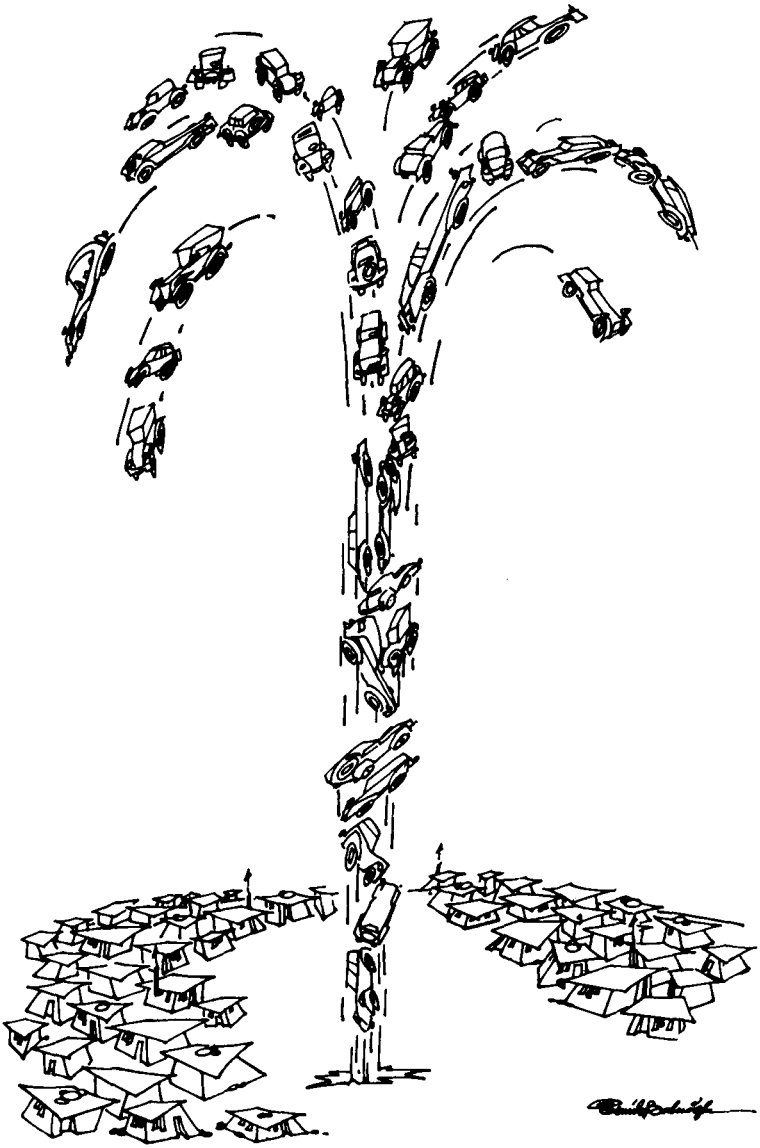
Milliyet, 8 Şubat 1975

İstanbul'da otomobil mezarlığı

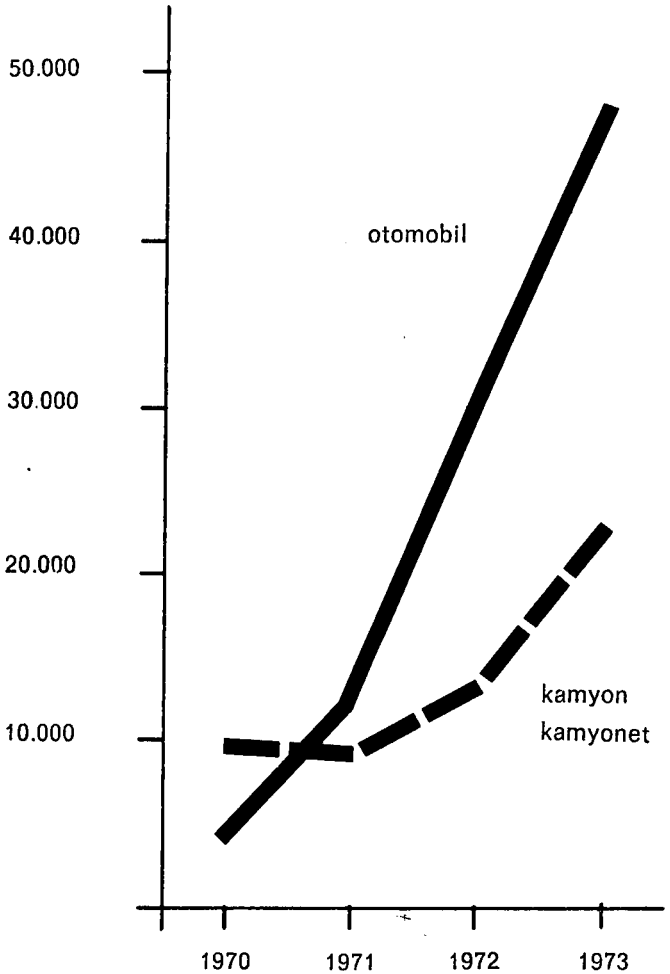
Milliyet, 6 Mart 1975

● **«Sürat Yolu» sloganiyle trafiğe açılan yolda meydana gelen 250 trafik kazasında 20 kişinin öldüğü, 92 kişinin de yaralandığı bildiriliyor.**

Yalçın PEKŞEN



OTOMOTİV SANAYİİNDE SON GELİŞMELER
Üretim Miktarları (Adet)



Kaynak: M. Hiç, Montaj Sanayii Araştırması

ÖZEL ARABA SAHİPLİĞİ VE OTOMOBİL ÜRETİMİ AÇISINDAN ŞEHİRSEL ULAŞIM SORUNU

Bugün İstanbul'da buhran haline gelmiş bir şehirsel ulaşım sorunu vardır. Yakın gelecekte aynı durumun diğer büyük şehirlerimizde ve karayollarında da ortaya çıkmasını beklemek gerekir.

Bu buhrana bir çözüm bulunması beklenmektedir. Böyle sosyal bir olgu için üzerinde kimsenin tartışmayacağı tek bir çözüm yoktur. Farklı grupların çıkarlarına göre bulunacak birden fazla çözüm vardır. Bu çözümlerden hangisinin uygulanacağını politik süreç tayin edecektir. Bu nedenle, şehirsel ulaşım olgusundaki çözümleri tartışmadan önce bu çözümleri bulmakta takınılacak tutumları tartışmakta yarar vardır.

Böyle bir şehir içi ulaşım bunalımını açıklamak için olaya eğilen bir toplumbilimci toplumdaki çıkar gruplarını ve bunların politik güçlerini gözönüne alan işlevsel bir analiz içinde bu krizin neden doğduğunu kolayca gösterebilecektir. Ama böyle bir analizin üstü kapalı olarak plancıyı iteceği sonuç, bu sorunun çözülmesi için bugünkü toplumsal yapı içinde çok fazla birşey yapılamıyacağı olacaktır.

Oysa, aynı soruna toplumsal güçleri ve çıkar gruplarını gözönüne almadan eğilen bir ulaşım plancısı belirli sayıdaki kişinin çıkış ve varış noktaları arasındaki ulaşımını sağlayan bir sistemi oldukça kolay kurabilecektir. Bu plancı aynı zamanda böyle bir çözümün niçin yapılmadığına şaşacaktır.

Birinci ele alış biçimi çözümünde nasıl bir kötümserlik doğurursa ikincisi de öyle bir iyimserlik doğuracaktır.

Toplumdaki politik süreci etkilemekte her iki ele alış biçiminin de önemli görevleri olacaktır. Birbirlerinin analizlerini etkileyerek toplumdaki çözümleri oluşturacaklardır.

Bugün İstanbul'da ulaşım buhranının doğmasında birçok etkenin biriken etkisinden söz edilebilir. Bu arada, şehrin hızla artan nüfusu, kamu ulaşım sisteminin gelişmemişliği, şehirsel alt yapı için yeterli yatırım yapılmamış olması, özel araba sahipliğinin kışkırtılması vb. nedenler sayılabilir. Şimdi bu nedenlerden yalnızca biri üzerinde durulacak, özel araba sahipliğini kışkırtan bir üretim düzeninin sonuçları incelemeğe çalışılacaktır.

Özel araba sahipliğinin kışkırtılması ilk kez Türkiye'de ortaya çıkmamıştır. Bu süreci yirminci yüzyıl içinde önce ABD, sonra Avrupa ülkeleri, şimdi de gelişmekte olan Brezilya, İspanya vb. gibi ülkeler yaşamaktadır. Ulaşım buhranları bu ülkelerde de doğmuştur. Böyle bir ulaşım buhranı doğduğunda çözümde iki farklı yol tutulabilir: Birincisi, alt üst geçitler yaparak, yolları genişleterek, ya da yeni yollar açarak ulaşım sorunlarını ortaya çıkaran temel nedenlere eğilmeden, geçici bir süre ya da yer için oldukça pahalı çözümler bulmaktır. Ikincisi ise ulaşım sorunlarını ortaya çıkaran temel nedenler üzerine eğilerek, nedenlerin arkasındaki kararları ve kurumları yeniden gözden geçirerek daha ucuz ve sürekli çözümler bulmaktır.

Bugün Türkiye'de belki her iki yolun da uygulanmadığı söylenebilirse de, niyet edilen ya da uygulanmaya çalışılan her halde birincisidir. Böylece birçok ülkede daha önce yapılmış hatalar, bu ülkelerin deneylerinden ders alınmadan Türkiye'de de tekrarlanmış olacaktır.

Bu nedenle, Türkiye'de varlığı çok tartışılmadan benimseniveren özel araba sahipliği kurumu burada tartışılacaktır. Bu tartışmayı, toplumsal güçleri yok varsayan bir ulaşım plancısı iyimserliğiyle değil, bu konudaki olanakları göstererek politik süreçte etki yaratmaya çalışan sosyal bilimci tutumuyla yürütmekte yarar vardır.

Türkiye'de Otomobil Üretimi Kararları Nasıl Verilmiştir? Hangi Çerçeve İçinde Verilmelidir?

Türkiye'de özel araba sahipliği İkinci Dünya Savaş sonrasının liberal ekonomi ortamında artmağa başlamıştır. 1945 yılında Türkiye'deki toplam otomobil sayısı 3400 düzeyindedir. Savaş sonrasında ithalat yoluyla artmaya başlayan otomobil sayısı 1954'lerde Türkiye'nin dış ödemeler dengesinde önemli sıkıntılar doğunca durmuştur. İthalatın azalmasıyla birlikte 1954'den sonra Türkiye'de motorlu araç montajına başlanmıştır. Ancak 1958 yılına kadar montaj sanayiinde döviz darlığı nedeniyle önemli bir gelişme olmamıştır. Birinci Beş Yıllık Plan dönemi içinde, 1964 yılında, montaj sanayii talimatı yayınlanıp, bu kuruluşlar yerli imalat yüzdelerini artırmaya zorlanıncaya kadar döviz oranında önemli tasarruf sağlanamamıştır. Birinci Plan'da otomotiv sanayiinin binek otomobil dışındaki kesimine önem verilmiştir. Buna rağmen Birinci Plan dönemi sonuna doğru (1966 sonu) ilk seri binek otomobili yapımı Anadol ile başlamıştır. Binek otomobili yapımındaki asıl artış İkinci Plan döneminde olmuştur. Murat ve Renault'un üretime geçişi ile özel araba sahipliği artışı hızlanmış ve ölçek değiştirmiştir. 1970 yılı sonunda otomotiv endüstrisi kolunda olan 16 firmanın sermayesinin yaklaşık % 50'si Murat ve Renault girişimlerine ait iken kalan % 50'si diğer 14 firmaya aitti. İkinci Plan döneminde, öngörülen binek otomobili hedefleri aşılmıştır. Üçüncü Plan dö-

nemi sonu (1977) için öngörülen 50.000 araba/yıl üretim hedefinin daha 1974 yılı programında 57.000 araba/yıl'a yükseltildiği görülmektedir.

Böylece Türkiye İkinci Plan döneminde binek otomobili ithalatı aşamasından, çok sayıda binek otomobili üretimi aşamasına açık olarak geçmiştir. Yeni aşamada özel araba sahipliğinin artışını kontrol etme olanağı bir önceki aşamaya göre çok sınırlanmıştır. Bu aşamada oyunun kuralları farklıdır.

Üretici firmalar oligopolist bir yapıya sahiptirler. Pazar yüzdelerini korumak isteyeceklerdir. Bu firmalardan birinin üretimini artırması ya da çeşitlendirmesi diğerlerini de benzer tedbirler almaya itecektir. Bu üç firmadan birinin üretimi artırmak için girişimlerde bulunduğu bilinmektedir. Diğerleri de onu izleyecektir. Ülke içinde özel otomobillerin ithalat yoluyla sağlandığı dönemde, gümrük vergileri yoluyla fiyatları artırarak, ithal kotaları koyarak sayıları kolayca kontrol edilebilirdi. Oysa şimdi ülkede otomobil üretilmektedir ve üretim yapısı varlığını sürdürmek için üretimi artırmak zorunda olan bir yapıdadır. Ülkede özel oto üretimini kısıtlamak isteyen hükümetler artık yalnız tüketicilerin ve satıcıların baskısıyla değil, bundan daha önemli olarak üreticilerin de baskısıyla karşılaşacaklardır. Artık Türkiye'de sosyal sistem içinde araba sahipliğini artırmaya zorlayan bir mekanizma kurulmuş bulunmaktadır.

Türkiye'de özel oto üretimi kararının verilmesinde başlıca iki hedef gözönünde tutulmuştur. Birincisi, firma düzeyinde firmanın kârlılığı iken, ikincisi sektör düzeyinde, Türkiye'de otomotiv sanayiinin gelişmesi ve Türkiye'nin endüstriyel gelişmesinde bir yeni aşamaya geçmesidir. Başka bir deyişle, karar sektör planlamasının dar düşünce kalıpları içinde verilmiştir. Ayrıca, kendi sektörünün düşünce kalıpları içinde de bu kararın doğru olup olmadığı tartışılabilir. Ama burada bizim

için önemli olan nokta kararın, doğru olması halinde bile, sektör planlamasının dar kalıpları içinde verilmesidir.

Otomobilin tüketimi herhangi bir dayanıklı malın tüketimine, örneğin çamaşır makinasının tüketimine benzemez. Otomobil sahipliğinin dolaylı etkileri çok önemlidir; toplumun tüm yaşama biçimini ve yerleşme yapısını değiştirir. Bu dolaylı etkileri düşünmeden yalnızca sektör planlamasının dar kalıpları içinde verilecek kararlar yetersiz olacaktır.

Özel Otomobil Sahipliğinin Dolaylı Etkileri

Türkiye'de özel otomobil sahipliğini artırmaya olanak verecek bir üretime geçme kararına bağlı olarak, üzerinde konuşulmadan otomatik olarak verilmiş diğer kararlar olmaktadır. Bu kararların önemi, otomobil üretimi kararının önemini çok aşmaktadır. Özel otomobil sahipliğinin artırılmasının ortaya çıkardığı etkiler önem derecelerine göre şöyle sıralanabilir:

Özel araba sahipliğinin artışı topluma yeni bir yaşantı biçimi getirecektir. Araba sahipliğinin artırdığı hareketlilik kişilerin şehirde birbirine yakın olarak yaşama zorunluluğunu kaldıracaktır. Bunun sonucunda hem insan hem araba olarak daha çok yer kullanan, şehirsel yaşantıdan uzaklaşan, daha bireyci, toplumun çeşitli katları arasındaki farklılıkların daha çok abartıldığı, bir toplum düzeni ortaya çıkacaktır.

Arabanın fonksiyonel olabilmesi ancak ülkenin yukarıda tanımlanan yaşantı biçimine elveren bir mekân örgütüne dönüşmesiyle söz konusudur. Örneğin, bugün Türkiye'de olduğu gibi şehirlerin, daha endüstri öncesi dönemin özelliklerini gösterdiği, şehir dışında iş ve oturma yerlerinin oluşmadığı, hafta sonu dinlenme ve eğlence faaliyetlerinin örgütlenmediği bir ülkede, otomobil sahipliğinin hareketlilik sağlaması bakımından rasyone-

lini bulmak çok zorlaşır. Ankara'da Ayrancı'da oturup Bakanlıklarda çalışan bir kimsenin otomobil sahipliği, o kişiye hareketlilik açısından, otomobile yaptığı ödemeler düzeyinde bir etkinlik kazandırmaz. Ama bu kişiler bakımından da araba sahipliğinin bir rasyoneli vardır. Özel araba toplumda, içinde bulunulan, ya da bulunmaya çalışılan sosyal tabakanın bir simgesidir.

Bir toplumda gerek üretim gerekse tüketim bakımından kışkırtıcı etkenlerle, araba sahipliği arttıkça, bu araba sahipliğinden yararlanmaya olanak verecek bir yerleşme yapısı ortaya çıkar. Konut sahaları şehirler etrafında düşük yoğunluklarla yayılır, kırsal alanda bu tip araba sahipliğinin oluşturduğu dinlenme ve eğlence tesisleri yer alır. Şehir dışında alış-veriş merkezleri, büyük sanayi parkları, araştırma parkları kurulur. Ülke mekânı özel araba sahipliğinin yarattığı olanaklara göre organize olur. Ülkenin yerleşme yapısı böyle bir dönüşüme uğradığında, artık araba fonksiyoneldir. Onsuz yaşamak çok zor olur. Son günlerde olduğu gibi petrol buhranıyla karşılaşıldığında, bu tip yeni oluşan yerleşme düzeni içinde arabayı toplu taşınım sistemleri ile ikame olanağı kalmaz. Otomobil sahipliğine göre oluşan bu yerleşmelerde toplu taşınım sistemleri ekonomik olarak çalışamaz. Ancak otomobile benzer bir yeni araç bulmak gerekir. Oysa, şehir dışı gelişmeler toplu taşınım sistemleri ile de sağlanabilir. Fakat onların biçimlenişi farklı olacaktır.

Türkiye'de özel araba sahipliği yukarıdaki gibi bir yerleşme dönüşümünü gerçekleştirecek yoğunluğa ulaşmamıştır. Böyle bir dönüşümün gerçekleştiği ABD'de motorlu araç başına düşen nüfus 2 kişi, Avrupa'da ise 4-6 kişidir. Oysa, Türkiye'de bu oran daha 100 kişi düzeyindedir. Böyle bir dönüşümün ancak uzun vadede gerçekleşecek olması, şehir içi ulaşım sorunlarının çözülmesindeki bazı önerileri otomobil üreticileri açısından sa-

kıncalı hale getirmektedir. Birçok gelişmiş ülkede şehir merkezine otomobil girişleri yasaklanmıştır. Türkiye'de böyle bir önerinin uygulaması ev ve iş yeri arasında gidip gelen birçok özel arabayı fonksiyonsuz hale getirecektir. Şehir dışı mekânlar araba sahipliğini fonksiyonel kılacak düzeyde örgütlenmediği için böyle bir çözüm araba satışlarını etkileyecektir. Bu nedenle otomobil üreticileri açısından, Türkiye'nin gelişmesinin bu aşamasında, şehirsel tıkanıklıkları çözen, özel araba sahipliğini şehir içinde fonksiyonel kılan çözümler geçerlidir. Türkiye'de araba sahipliği belirli bir yoğunluğa ulaştıktan sonra mekân organizasyonunda yukarıda anlatılan dönüşüm ortaya çıkacak ve kendi sorunlarını da birlikte getirecektir.

Bugün sorulacak soru, «Böyle bir gelişmeye var mısınız? Ya da böyle bir gelişmeye kimler vardır, kimler yoktur?» olabilir.

Özel araba sahibi olmak bir gelir dağılımı sorunudur. Ülke nüfusunun ancak bir kesimi özel araba sahibi olabilir. Özel araba sahipliği ülkedeki tüm grupların ulaştırma sorununu çözmeyecektir. Düşük gelirli gruplar için bu sorun ayrıca toplu ulaşım sistemleri ile çözülecektir. Bu ise birçok halde aynı sorunun iki kere çözülmesi demek olmaktadır. Toplumda üst gelir gruplarının toplu ulaşım sistemlerini kullanamaz duruma gelmesi ise, iki yönlü etki yaratmaktadır. Birincisi, talep düştüğü için yeterli sıklıkta ve kalitede toplu ulaşım sistemlerinin kurulması ekonomik olmamakta, ikincisi ise toplu taşınım sistemlerinin iyileştirilmesi için toplumun güçlü katmanlarının baskısı ortadan kalkmaktadır.

Ülkemiz şehirlerinde olduğu gibi yol ağı sanayi öncesinin koşullarına göre oluşmuş şehirlerde araba sahipliğinin artması, kısa süre içinde yol ağlarının tıkanması ve önemli şehir içi altyapı harcamalarının doğması sonucunu yaratır. Bir ülke şehirlerinin yol sistemlerinde, böyle bir tıkanıklık doğduğunda, her üretilen ve satın alınan

arabanın çok yüksek bir toplumsal maliyeti olmaktadır. Bu tıkanıklıkların çözülmesi ya da doğmaması için yapılan yatırımları kamu ödeyecektir. Türkiye için bu konuda yapılmış hesaplamalar olmamakla birlikte, gelişmiş ülkeler için yapılan hesaplar konunun önemini ortaya koymaktadır. Örneğin Almanya'da yapılan hesaplara göre her yeni araba için toplum, alıcının ödediğine eşdeğer miktarda bir ödeme yapmak zorunda kalmaktadır.

Özel araba sahipliğinin topluma olan maliyeti yalnız yapılan yatırımlar nedeniyle ortaya çıkmamaktadır. Diğer tip maliyetleri de vardır: Yarattığı tıkanıklıkların zaman kayıpları, gürültü, kaza miktarının artışı, kirlenme vb.

Yukarıdaki tartışmalarda gösterilmeğe çalışıldığı gibi, özel otomobil sahipliğinin özendirilmesi kararı ülkenin tüm yerleşme yapısını değiştirebilecek bir karar olduğu için yalnızca bir sektör analizi çerçevesinde verilemez.

Otomotiv sanayiinde üretim düzeyi kararlarını dolaylı etkilerini düşünmeden yalnız sektör planlamasının sınırlı rasyoneli içinde vermek, otomotiv sanayicilerinin çıkarınadır.

Türkiye'de de bu etkilerin yaratacağı sonuçlar yeterince tartışılmadan karar verilmiş olması yalnızca bir rastlantı değildir. Tartıştığımız konular kadar tartışmadığımız konular da fırsatçı olarak yönlendirilmiştir.

Toplumdaki Hareketlilik Gereksinmesi

Genellikle bir ülkedeki özel araba sahipliğinin artırılması, hareketliliğin fonksiyonlarına dayanarak savunulmaktadır. Hareketliliğin artırılması, bir yandan ihtisaslaşmaya olanak vermesi nedeniyle etkinliği artırdığı, öte yandan ilişki olanaklarını genişleterek toplumsal buluş sürecini hızlandırdığı ve seçme olanaklarını çoğalttığı ve böylece de kişilerin refahını yükseltmesi nedeniyle sa-

vunulmaktadır. Eğer soruna bu açıdan, bakılırsa, toplumda hareketlilik en çoğa çıkarılmalıdır. Özel oto ise bu yöndeki en güçlü araçtır. Böyle bir sonuç birkaç yönden yanılmaları içinde bulundurmaktadır. Birincisi, özel oto sahipliği ancak toplumun belirli katları için söz konusu olduğundan «Hangi grupların hareketliliğini artırmalı?» sorusu ortaya çıkar. İkincisi ise sistemin sanayileşme düzeyinden bağımsız bir hareketlilik artırılması toplumsal performansa bir katkı yapmayacağından böyle bir hareketlilik artışının ancak bir israf yaratacağı ileri sürülebilir.

Planlamanın kendisine sorması gereken soru «Hangi gruplara ne kadar hareketlilik hangi araçlarla sağlanmalıdır?» sorusudur. Bu sorunun cevabı ise teknik olmaktan çok politiktir.

Özel Araba Sahipliğinin Artırılması Bir Politik Seçmedir

Birçok ulaştırma plancısı yukarıda sorulan soruya, her gruba yeterli hareketlilik sağlayan toplu ulaşım sistemlerinin, özel araba sahipliğine dayanan sistemlerden ne kadar daha ucuz olduğunu göstererek cevap bulmaya çalışmışlardır. Fakat böyle hesaplamalar, toplumda özel araba sahipliğine dayanan bir sistemin gelişmesini önlemek için yetersiz kalmıştır. Bu hesaplamalar ancak mevcut sistemin ya da politik seçmenin maliyetinin ne olduğunu ortaya koyar. Eğer bu maliyeti toplumdaki karar sürecini etkileyen politik güçler ödemiyorsa, ya da kazandıkları olanaklar karşılığında bu pahayı ödemeğe razı iseler, bu yöndeki gelişme devam eder. Bu gelişmeyi ancak kaynak kıtlığı vb. kaçınılmaz sınırlamalar engelleyebilir. Eğer bu hesaplamalarda politik yapı etkilenmek isteniyorsa, plancı bu kararların pahasına hangi grupların ödediğini açık hale getirmelidir.

Türkiye gibi gelişmekte olan bir ülkede son petrol

krizinin bile özel araba sahipliğinin artışını kısıtlamakta yetersiz kaldığı anlaşılmaktadır. Son petrol krizinden sonra ABD gibi büyük araba sahipliğinin yüksek olduğu ülkelerde büyük araba satışlarında hızla düşüşler olmuş, küçük arabalar satışlarını kısmen koruyabilmişlerdir. Üretimciler küçük araba üretmeye başlamıştır. Araba sahipliğinin prestij unsuru olmaktan çok fonksiyonel hale gelmiş olduğu Avrupa ülkeleri ve Japonya'da da satışlarda düşme olmuştur. Fakat araba sahipliğinin gösterişçi tüketim özelliğini koruduğu Brezilya ve İspanya'da geçen yıl satışlar artmağa devam etti. Brezilya'da üretim yılda 730.000'ne, İspanya'da 800.000'ne yükseldi. Fiat'ın yöneticisi Agnelli'nin birbiri arkasından otomobil talebi patlamaları teorisi petrol fiyatlarına rağmen geçerliliğini koruyor. ABD'deki 1920'lerin patlamasını 1950'de Avrupa, 1960'larda Japonya, 1970'lerde İspanya ve Brezilya takip ediyor.

Önümüzdeki yıllarda petrol fiyatlarında artışın Türkiye'deki araba üretiminin artışını, ödemeler dengesine yapacağı baskı dolayısıyla sınırlaması beklenemez. Yıllık 50.000 araba üretiminin benzin sarfiyatı dolayısıyla sebep olduğu döviz kaybı bugünkü fiyatlarla 15 milyon dolar mertebesindedir. Türkiye'de araba üreticileri böyle bir baskıyı kolayca yenecek güçtedirler.

Bugün bir özel araba için araba sahibinin ödediği fiyat dışında, o araba için toplumun ödediği bir fiyat vardır. Toplumun ödediği kesim düşük veya yüksek gelirli tüm toplum tarafından ödenmektedir. Öte yandan, birçok serbest meslek sahibi özel otomobilini iş aracı olarak göstermekte ve masraflarını vergiden düşmektedir. Bu halde bu kişiler otomobillerinin yalnız alış masraflarını değil aynı zamanda işletme masraflarının bir kesimini de diğer gruplara ödetebilmektedirler.

Türkiye'de bugün elimizde özel araba sahiplerinin, toplumsal maliyetin nekadarını kendilerinin ödediği, ne-

kadarını başkalarına ödetebildiği hakkında kesin sayılar yoktur. Buna rağmen yine de genel olarak söylenebilir ki, eğer araba sahiplerine toplam sosyal maliyet ödetilebilirse, araba sahipliğinin artışında bir düşme olacaktır. Böylece toplum, araba üretiminde optimuma ulaşacaktır. Toplumdaki özel araba sahipliğinin toplumsal pahası yalnızca bundan yararlanan araba sahiplerince ödenmelidir. Bunun için trafik sorunlarını yalnızca kavşak çözümü ya da otomobil üretimini, yalnızca otomotiv sanayiinin sorunu olarak tartışmaktan kurtulmak gerekir. Bu yolla politik bilinçlenme artırılarak kararlar etkilenmeye çalışılmalıdır.

5
Otopark Sorunu

Sayfa 135. Fotoğraf: Otopark sorunu
Sayfa 136. Gazete kupürleri
Sayfa 137. Karikatür
Sayfa 138. Fotoğraf: Kaldırımda park



BELEDİYE 19 OTOPARKIN 13'ÜNDEN KIRA ALAMIYOR

Belediyenin Hal binası önünde otopark kurma isteğini reddeden İl Trafik Komisyonu üyelerinden biri bugün aynı yerdeki gayri resmi otoparkın gayri resmi sahibi durumunda



İzmir'de çok katlı otopark

20 otoparkçı, günde 500 bin lira haksız kazanç sağlıyor

TRAFİK SORUNUNUN ÇÖZÜMÜNE BÜYÜK MALİ KAYNAK SAĞLAYABİLECEK OLAN OTOPARKLAR, SAYILARI YİRMİYİ GEÇMEYEN KİŞİYE BİR ANLAMDA İHSAN EDİLMEKTEDİR.

Cumhuriyet

DOLMUŞ
DURAK
MEMET





ÖZEL ARABA SAHİPLİĞİNİN ARTIŞIYLA ORTAYA ÇIKAN PARK SORUNU

Özel araba sahipliğinin artışıyla birlikte büyük şehirlerimizin başlıca iki kesiminde önemli park etme sorunları doğmaktadır: Birincisi, saat 17.00'den sonra zengin konut mahallelerinde kendisini göstermektedir. Bu durumu belirleyen istatistikler henüz yoktur. Ancak, basit gözlemler, —örneğin İstanbul'da Topağacı caddelerinde bir akşam saatinde park etmiş araba yığınları— ulaşılan durumu hemen kanıtlar. İkincisi ise şehir merkezinde çalışma saatlerinde görülmekte ve tıkanıklık yaratmaktadır. Bu durum için günlük gözlemlerimiz fikir verebilirse de, ayrıca elimizde konuyu açabilecek sayısal bilgiler de bulunmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 1971 yılında Ankara'da, 1972 yılında İstanbul'da yaptığı istatistiksel tesbitler ülkemizdeki parketme alışkanlıklarını incelemeye olanak vermektedir. 1972 yılından beri özel oto sahipliği daha da çok arttığına göre, aşağıda verilecek bilgiler bugünkü gerçek durumdan daha iyimser bir tablo çizmektedir.

— İstanbul şehir merkezinde park eden araçların % 82.2'si otomobildir.
— İstanbul şehir merkezinde park eden araçların ancak %2'si yol dışında bir yere (boş arsa vb.) park etmektedir. Araçların % 98'i ise yol kenarlarına, yaya kaldırımlarına yani sokaklara park ediyorlar. Bu oranları, ABD'de oto sahipliğinin çok yüksek olduğu Los Angeles şehrindekilerle karşılaştırmak ilgi çekicidir. Söz-

konusu şehrin merkezdeki iş bölgesinde tüm park edenlerin % 35'i sokaklara, % 65'i sokak dışına özel park yerlerine arabalarını bırakmaktadır.

— İstanbul şehir merkezinde park edenlerin % 13'ü alış verişleri süresince, % 26'sı iş takibi sırasında, % 21'i günlük çalışma süresi boyunca, % 4'ü servisler, % 18'i yükleme ve boşaltma, %1'i eğlence, 17'si de diğer amaçlar ve zaman süreleri için arabalarını park ediyorlar. Bunlardan % 21'i günlük çalışma zamanı boyunca, uzun süre için arabalarını bırakmaktadırlar. Bu yüzde içindeki park etme nedenlerinin görev işleyişiyle, kişinin daha iyi çalışması ile bir ilgisi olmadığı açıktır. Kolayca, sokak dışı park tesislerinde park etmeleri özendirilebilir.

— Günlük çalışma saatleri boyunca park edenlerin, şehir iş merkezinde toplam park edenler içindeki ortalama oranı % 21 olmakla birlikte, belirli bölgelerde bu oran çok daha yüksektir. Örneğin, çeşitli merkezî ticaret işlevlerinin yer aldığı Eminönü gibi semtlerde bu oran % 45'e yükselmektedir. Eminönü'nde çalışma saatleri boyunca park edenlerin ortalama park süresi 476 dakika, yaklaşık olarak sekiz saattir. Bu şekilde park edenler, varış yerlerine ortalama 345 metre yürüyerek ulaşmaktadırlar. Bu tip bir park kullanışı araba sahibi olan işyeri sahiplerinin sokak kapasitelerini, trafiğin en sıkışık olduğu süre içinde kapamaları demektir. Böylece bu sokaklardaki kullanışlardan, alış veriş, iş takibi, servis vb. nedenlerle yararlanacakların normal park ederek yararlanma olanağı kalmamaktadır. Bu nedenlerle, sokaklara park edenlerin en az % 21'i «gayri nizami» park etmektedir, denilebilir. Bu oran son iki yılda daha da artmış olabilir.

— Kısaca özetlenen bu bilgiler Türkiye'deki büyük şehirlerde park etme alışkanlığıyla ilgili temel davra-

nış özelliklerini ortaya çıkarıyor: Şehirlerimizde, ücretli olmadığı için yaygın şekilde bir sokakta park etme alışkanlığı vardır. Özel araba sahipleri, genellikle evleri ile işyerleri arasında gidip geldiklerinden çalışma saatleri içinde merkezdeki işyerleri, çalışma saatleri dışında ise zengin konut mahalleleri, trafiği aksatacak çok usulsüz park edilmiş arabalarla dolmaktadır. Sokaklar garaj haline dönüşmektedir.

— Sokaklarda park etmek ücretli olmadığı için imar yönetmeliklerinde bazı kullanışlar için ayrılması şart koşulan garaj ya da park yerleri bir türlü gerçekleşememektedir.

Önümüzdeki yıllar içinde Türkiye'nin özel araba sahipliğini arttırma yolunda yaptığı politik seçmenin doğal sonucu olarak, park sorunu bir buhran halini alacak, bunu çözmek önemli ve çok pahalı tedbirleri gerektirecektir. Bu tedbirlerin alınması bir yandan özel otomobil sahiplerinin talebini karşılarken, öte yandan otomobil satışlarını sürdürebilmeleri için otomotiv sanayicileri bakımından kaçınılmaz olacaktır. İşte bu durumda bu tedbirlerin pahasını kimlerin ödeyeceği sorunu ortaya çıkacaktır. Aşağıdaki ilkeler ve tedbirler çözüm yolları olarak önerilebilir.

1. Park sorununun çözümünde temel ilke park etme olanaklarından yararlananın park masraflarını ödemesi olmalıdır.
2. Park etme sıkışıklığın en yüksek olduğu yerlerden başlamak üzere gündüz ve gece saatleri için ücretli hale getirilmelidir. Bunun yanısıra, yerine göre, park süresi sınırlamaları da konulmalı, ya da park süresinin artışına göre hızla artan ücret sistemleri uygulanmalıdır.
3. Park yerlerinin ücretli hale getirilmesi trafiğin en sıkışık olduğu yerlerde park etme eğilimini azaltacaktır. Ayrıca bu alanlarda çok katlı garajların yapımı kârlı bir girişim olacak «park yeri arzı» artacaktır.

4. Şehir merkezlerinde ve diğer sıkışık kesimlerde park yeri arzını artırmak için birden fazla yöntem kullanılmalıdır. Örneğin, sokak parkları paralı hale getirildiğinde özel girişimin açabileceği garajlar yanısıra, belediyeler de gelir sağlamak amacıyla park yerleri yapabilirler. Ayrıca, imar yönetmeliklerinde bulunan çeşitli kullanışlar için park yeri sağlama zorunluluğu yeniden gözden geçirilip, özel araba sahipliğinin artmasından doğacak koşullara uydurulmalı ve uygulanması izlenmelidir.

5. Her yapı için bırakılması zorunlu otopark alanıyla ilgili olarak imar yönetmeliklerine konulan kayıtlar bir türlü uygulanamamıştır. Özelikle şehrin parsel düzeni oluşmuş alanlarında yapılan binaların, yanında park yeri ayrılması olanağı bulunmamaktadır. Park yeri sağlanması koşulu yerine getirilmeden binalar yapılmaktadır. Buna karşı uygulanabilecek bir pratik yöntem, otopark yeri ayırmayanlardan belediyenin belli bir ücret alması ve bu parayla belediyenin toplu park yerleri hazırlamasıdır. Bu yol üç dört yıldır Ankara'da denenmesine rağmen şimdiye kadar belediyenin konut alanlarında otopark yeri yaptığı görülmemiştir. Belediye bu yöntemle kendisine gelir sağlamış ama otopark sorununu çözememiştir. Böyle park yeri için para alan belediyelerin bu paraları park yapılması dışındaki işler için kullanması engellenmelidir. Bir mahallede bu toplanan paralarla yapılan park yerleri eğer yapım bittikten sonra toplanan para miktarından fazlaya malolmuş ise, farkı bina sahibinden alınmalıdır. Bir mahallede yürüme uzaklığı içinde toplu park yeri inşa edecek alan bulunmadığı zaman çok otopark alanı talebi doğuran binalara izin verilmemelidir. Oysa bugün uygulanan yöntem bu tip kullanışların çok yüksek yoğunluklu alanlara yerleşmesine olanak tanımaktadır. Belediyeye ücret ödeyen bina sahibi

park yeri yapma zorunluluğundan kurtulmaktadır. Öte yandan arsa fiyatlarının bu yoğun yerleşme bölgelerinde çok yüksek olması yüzünden otopark yeri için girişilecek bir kamulaştırma bu bedelleri aşmaktadır. Bu bedelin otopark isteyenlere tam olarak ödetilmesi bir çıkar yol olarak gösterilebilir.

Bu tedbirlerin ve benzerlerinin park sorununu kısa zamanda çözeceğini ummamak gerekir. Özel araba sahipliği arttıkça park sorunu sürüp gidecektir. Yukardaki tedbirler beki de sadece buhranları kısa dönemde önlemeye yeterlidir.

Özel araba sahipliğine göre örgütlenmiş ABD. gibi ülkelerde otopark planlanırken şehrin iş merkezinde çalışan her iki kişiden biri, iş izlemek üzere gelen her yedi kişiden biri için park yeri ayrılmaktadır. Bu standartlar uygulandığında şehir merkezi toplam alanının % 50' si sokaklar ve otoparklarla kaplanmaktadır. Üç boyutlu olarak düşünüldüğünde merkezi iş bölgesindeki kat alanları toplamının % 15'ini park yerleri oluşturmaktadır. Bu oranlar sorunun çapı ve çözümünün maliyeti hakkında fikir verebilir. Sözkonusu ülkelerde bu büyüklükteki yatırımlara rağmen park sorunu tam olarak çözümlenmiş değildir. Kaldı ki, Türkiye gibi daha şehir merkezlerinin endüstri öncesi şehir dokularını koruduğu ülkelerde böyle bir dönüşü bekleme olanağı yoktur.

Özel araba sahipliğine dayanan bir yaşam biçimini seçtiği görülen ülkemiz, böyle birçok sosyal pahayı ödeyecektir. Hiç olmazsa bu paha kullanıcıları tarafından ödenmelidir.

6
Dolmuşlar

Sayfa 147. Fotoğraf: Dolmuş tipleri

Sayfa 148 - 149. Fotoğraflar: Ayrancı dolmuş durağı. Kızılay, Ankara.

Sayfa 150. Mete Akyol'un bir yazısı. (Hürriyet, 29.8.1974)




FORD
06 AP 984
FORD
06 EH 185


06 AT 702
05 DH 813

KUYRUKTAKİ DOLMUŞLARDAN
KUYRUKTAKİ İNSANLARA



Saat 16.30



Saat 17.00



Saat 17.30



Saat 18.00



Saat 18.30



METE AKYOL

GÜLTEPE'NİN MİNİBÜS ŞOFÖRLERİ

Gültepe'de, Hayran sokak 23 numarada oturan taksi şoförü Yaşar Nuri Moyda, "**Görüşmek, tanışmak ve Gültepeli şoförlerin dertlerini dile getirmek**" isteğiyle mektup yazarak yaptığı davetine karşılık vereceğimi bilseydi, sayın eşi ve çocukları öyle dediler, '**Vallahi de gitmezdi bugün İzmir'e.**"

"**Öyle acele bir iş için değil, çünkü.. İki gün, üç gün sonra da gitse olurdu. Döndüğünde geldiğinizi öğrenince, inanın çok üzülecek.**"

Yaşar Nuri Moyda ile başka bir gelişimde görüşebileceğimizi bildirip, evinin kapısından geri döndüm.

Gültepe'deki "**Öteki dertli şoför**"le görüştüm o gece. Yahya Kemal Mahallesi İçten Sokak 5 numarada Beyler Memiş, minibüs şoförüdür.

"**Anlatmak istediğim dert sadece benim derdim değil, Gültepe'deki bütün minibüs şoförlerinin derdidir**" dedi ve şöyle anlattı:

-"**Burada, öteki arkadaşlar gibi ben de büyük bir borca girerek minibüs aldım. Bir arkadaşımla birlikte ortaklaştık, geçen yıl 60 bin peşinle 200 bin liraya minibüs aldık. Borcumuz ayda 3500 liralık taksitlere bölündü. Bir yılda henüz kırk bin lira ödeyebildik. Yüz bin borcumuz daha var. Onun için çok çalışmamız gerekiyor. Sabahın dördünde geçeriz direksiyon başına, gecenin bu saatine kadar, yani onbuçuğa kadar direksiyon sallarız. Şimdi çektim arabayı.**"

-"Sabahın dördünde müşteri bulabiliyor musunuz?"

-"**İşte asıl temas etmek istediğim nokta budur**" dedi Beyler Memiş, "**Burada işçiler, hepsi değil tabii çoğu, Şişli'de, Taksim'de, Eminönü'nde, Aksaray'da ve bu hat boyunda çalışmaktadırlar. Bunlar, sabah saat 7'de işbaşı yapmak zorundadırlar. Biz Gültepe minibüsçülerine yolcu taşımak hakkı, sadece Levent'e kadar tanınmıştır Oraya kadar götürüyoruz. Oradan da başka dolmuş bulup, işyerlerine öyle gidiyorlar. Bu suretle fazla yol parası ödüyorlar. Hem onları iki ayrı dolmuş parasından kurtarmak için, hem de kendimiz biraz daha uzun yol yapıp, üç beş kuruş daha fazla kazanabilelim diye, sabahın dördünde yola çıkarız. Şişli, Taksim, Eminönü, Aksaray yapar, hızla döneriz ve ikinci seferimizi yaparız. Bizim bu hatta yolcu taşımamız yasaktır. Fakat o saatlerde yollarda polis olmadığı için, tabii bize ses çıkaran da olmuyor. İşçiler, bizim bu saatte gidebildiğimizi bildikleri için, sabahın dördü, beşi demiyorlar, durağa geliyorlar. Çünkü ucuza gitmiş oluyorlar. Tek vasıtayla gitmiş oluyorlar. Biz de, biraz önce de arzettim, üç beş kuruş daha kazanıyoruz. Sıkıntımız derdimiz işte burada ortaya çıkıyor. Diyelim ki Aksaray'a gitmişiz ve geriye dönüyoruz. Saat 7'yi geçmiş, polisler piyasaya çıkmışlar. Eyvah. Hemen yakalarlar bizi ve bazen 50 lira, bazen 100 lira ceza keserler.**"

Gültepeli minibüs şoförü Beyler Memiş, istenmeyecek bir şey isteyen çocuklar gibi boynunu büktü:

-"**Buraya kadar zahmetinize, acaba bu isteğimiz çok mu hafif kalır?**" dedi. "**Biz istiyoruz ki saat 7'den sonra yasak hattâ yakalandığımızda, şayet Gülte'ye dönüyorsak, izin versin polisler bize, bizden ceza kesmesinler. Bilsinler ki yani son perti yolcumuzu götürmüşüz, geri dönüyoruz. 7'den sonra Aksaray'a giderken yakalanırsak ceza kesilsin. Fakat geri dönerken kesilmesin. İsteğimiz ricamız budur. Ev kirası, odun kömür parası, ailenin geçimi ve 3500 lira taksiti ödüyor bu minibüs. Bir de polise ceza ödemek yok mu?.. Hepsi aslında zor ya, bu polise ceza ödemek çok daha bir zor.. İsteğimiz ricamız budur.**"

Hürriyet, 29 Ağustos 1974

DOLMUŞLAR VE DOLMUŞÇULAR

Şehirlerimizde toplu taşıma görevini önemli ölçüde yüklenen «dolmuş»lar trafik sıkışıklığı yarattıkları, düzensiz fiyat istedikleri, ve ilkel bir taşıma sistemi oldukları gerekçesiyle sık sık suçlanmışlardır. Oysa «dolmuş» hızla gelişen şehirlerimizde başka toplu taşıma sistemlerinin gerçekleştiremediği önemli bazı hizmetleri yerine getirmektedir.

Toplum içinde artan talepler toplumda varolan kurumlar yoluyla karşılanamayınca toplum kendi koşullarına uygun bir çözüm yaratmaktadır. Nasıl konut sorununun çözümlenemeyişi bir gecekondu olgusu yaratmışsa, şehirlerimizde ulaşım talebinin kamu kuruluşlarınca karşılanamaması da bir «dolmuş» olgusu ortaya çıkarmıştır. Gecekondu olgusu şimdiye kadar geniş ölçüde araştırılmışken «dolmuş» üzerindeki araştırmalar çok sınırlı kalmıştır. Dolmuştan şikâyetler eksik değildir; ama buna rağmen dolmuş konusu hiç incelenmemiştir. Bu da dolmuşun toplumsal bir sorun olarak benimsenmediğini gösterir.

«Dolmuş» sistemi ne sanıldığı kadar düzensi, ne de iddia edildiği kadar verimsiz bir ulaşım türüdür. «Dolmuş»un şehirsel bir olgu niteliğinde ortaya çıkışı ve kendisini benimsetişi kendine özgü bir iç örgütleşme yardımıyla olmuştur. Biz bu yazıda «dolmuş» olgusunun daha çok örgütsel varlığından ve karşıladığı bazı hizmetlerden söz edeceğiz.

Dolmuş Nedir?

Önce «dolmuş»un bir tanımını yapmak gerek. Dolmuş»un sözlük anlamı «teker teker yolcu alıp dolunca hareket eden taşıt»tır, ama bu taşıtın sadece nasıl işlediğini betimleyen bir tanımdır. Oysa mülkiyet biçimi, yaratılan servisin niteliği gibi özellikler de «dolmuş»un ayrılmaz özelliklerindendir. «Dolmuş» özel sektörce işletilir. Bazı şehirlerimizde belediye otobüsünün karşıtı olarak kullanılan «halk otobüsü» deyimi de gerçekçe «dolmuş tipi otobüs» demektir. «Dolmuş» yalnızca şehir içi taşınımma özgü değildir. İlçe ve köylerde ulaşımı sağlar. Şehirler arası otobüsler de çok sık yolcu alıp indirdiklerinde «dolmuş» adını alırlar. Yalnızca karayolu taşınımına da kısıtlı kalmaz. Denizde işleyen «dolmuş» motorları vardır. Almanya'ya işçi götüren uçaklara bile «dolmuş» denilmektedir.

Günlük dilde «dolmuş» sözcüğü oldukça farklı ulaştırma işlevleri için kullanılmasına rağmen bunların bazı ortak özellikleri de vardır. «Dolmuş» önce «formel» olmayan ya da belli bir zaman tarifesine bağlı olmayan ulaşım sistemi demektir. Bir başka özellik ise bu ulaşım türünden yararlanmak için yolcuların kendiliklerinden bir araya gelmesi, toplanmasıdır. Kamu eliyle sağlanan bir ulaşım hizmetinden daha üst düzeyde bir servisi (örneğin taksi servisini) yolcular tek tek satın alamadıklarından, bir araya gelerek harcamayı paylaşmaktadırlar. Beş kişinin bir yerde bir araya gelerek taksi ücretini bölüşmesine «dolmuş» adı verlimektedir. Burada «müşteri»nin örgütlenmesinde dolmuş sürücüsünün payı yoktur. Müşteri kendisi örgütlenmiştir. Dolmuşçuluk yapmak isteyen sürücü, bu hizmeti bölüşerek satın almak isteyenlerin beklediği bir ortak durağa gelerek onların arabayı doldurmasını, başka bir deyişle kendi aralarında örgütlenmesini kolaylaştırmaktadır. Belli hareket - varış za-

manları saptamama özelliği de örgütlenmenin işleticiye değil kullanıcıya bağlı olmasının bir göstergesidir.

Son zamanlarda dolmuş duraklarında görülen bir gelişme olgusunun gerçek niteliğini yansıtmak bakımından ilginçtir. Yolcu talebinin çok yüksek olduğu saatlerde gelişi güzel bir otobüs dolmuş durağına yaklaşmakta ve bütün yolcuları toplayıp götürmektedir. Bu otobüsün dolmuştan hiç bir farkı yoktur. Ancak kısa zamanda bir otobüsü dolduracak sayıda yolcunun birikmiş olması koşulu vardır. Yukarıda belirtildiği gibi «dolmuş» herhangi bir taşıt türüne bağlı olmaksızın yolcu talebiyle birlikte oluşan ama «formel» olmayan bir ulaşım biçimidir. Bir durakta biriken yolcuların paylaşılmasında dolmuşlar ve arada sırada devreye giren dolmuş-otobüsler arasındaki yarışma koşullarının herhangi bir örgütleşmeyle düzenlendiği sanılmamaktadır.

Öte yandan dolmuşların zaman içinde evrim geçirerek eski hatlarda «ring seferi» haline dönüştükleri görülmektedir. Böylece dolmuşun örgütlenmesinin yolcunun talebine bağlı olmaktan çok arzın örgütleşmesine bağlı hale geldiği ileri sürülebilir. Buna karşı «ring seferi»nde bir başlangıç durağının varlığı, dolmuşun bu durakta dolmadan yola çıkmadığı söylenebilir. Yolda boşalan yerlere başka yolcular biner. Yolcu yoğunluğu yeterince yüksek olduğu sürece dolmuşun boş kalma riski azalır. Ayrıca hat dışından taşıtların gelmesi de engellenmiş olur.

Biz bu yazıda dolmuşun en yaygın biçimi olan 5 - 11 yolculu şehir içi ticari kara taşıtı örneği üzerinde duracağız. Yolcuya sunulan servisin kalitesi bakımından dolmuş «ikinci sınıf» bir ulaşım türüdür. Burada «ikinci» lik «birinci» ile «üçüncü sınıf» arasında bir ara basamaktır. «Birinci sınıf» taşıt eğer özel oto ya da taksi ise ve «üçüncü sınıf» taşıt otobüs ise o zaman dolmuş bu ikisi arasında bir yerdedir. Özel oto ya da taksi yolcuya en

büyük hareket özgürlüğünü ve kişiselliği sağlar. Hareketi ne belirli bir güzergâha ne de zamana bağlıdır. Otobüs ise belli zamanlarda belli duraklardan kalktığından ve çok kişiyi birlikte taşıdığından özgürlüğü biraz kısıtlar. Otobüse binen kişinin birçok toplumsal kurallara uyması gerekir. Dolmuş ise yine belli hatlara bağlı olmasına rağmen daha sık işlediğinden ve daha az kişi taşıdığından otobüsten bir sınıf yüksektir. Kişiye biraz daha çok özgürlük tanır. Bugünkü uygulamada yolcu istediği yerde inip binebilir. Ayrıca dolmuşa binenlerin otobüs yolcularından farklı bir sosyal gurup oldukları da söylenebilir. Dolmuş, dolmuşa binenlerin dediğine göre otobüs kadar «kalabalık, kokulu ve kavgalı değil»dir.

1930 yıllarının İstanbul'unda dolmuşun ilk ortaya çıkışıyla ilgili öykü bu sosyal niteliği yansıtır. Söylendiğine göre iktisadî buhran yüzünden işleri bozulan bir tüccar evden işe artık taksiyle gidemez olur. Tramvaya binecek kadar da «düşmediğine» inandığından birkaç arkadaşıyla anlaşıp onları hergün bir taksiyi paylaşmaya razı eder. Böylece dolmuş düşüncesi doğmuş olur. Ankara'da ise dolmuşların yasal varlıklarına kavuşmaları 1945 yıllarını bulmuştur. Ancak daha önce de şehirde dolmuşlar işlemesine rağmen dolmuşu uygunsuz ve düzensiz bulan valilerin yasaklaması yüzünden bunların varlıkları gizli kalmıştır. Dolmuşun 1930'larda ilk ortaya çıkışını anlatan öyküde görüldüğü gibi dolmuş ilkin orta sınıfların özel oto ya da taksi gereksinmelerinin yerine geçmiş, sonradan minibüs gibi düşük gelirli sınıfların gereksinmelerini karşılayan türleri de gelişmiştir.

Bununla birlikte dolmuş yolcularını yalnızca yüksek ya da düşük gelirli diye ayırmak yetersizdir. Dolmuş zaman zaman yolcular arasındaki küçük gelir farklılaşmalarını da yansıtan bir servis çeşitliliği ile de ortaya çıkabilmektedir. Örneğin işe gidiş ya da işten dönüş saatleri gibi yolcu kuyruklarının çok uzadığı zamanlarda ba-

zı taksiler sıranın ortasından yolcu alarak sefere çıkmaktadırlar. Böyle bir taksiyi paylaşan yolcular tek başlarına taksi parası ödeyemeyen ancak sırada fazla beklemek yerine dolmuştan biraz daha fazla ücret karşılığında daha üst düzeyde bir ulaşım hizmeti satın alabilenlerdir. Bu taksi - dolmuşçular bu geçici hizmeti yaratırlarken yolcular arasındaki ödeme gücü farklılıklarını da göz önüne almaktadırlar. Onların kazancı farklı bir ücret ödemeye razı böyle bir grubun varlığına bağlıdır.

Çeşitli nitelikte ulaşım hizmetleri arayan bu türde taleplerin kendiliğinden ortaya çıkması ve dolmuşun, yüksek ve düşük kaliteli ulaşım hizmetleri arasında böyle çeşitli ara kademeler yaratabilmesi, esnekliği sayesindedir. Bu esnekliğin varlığı bu ilginç ulaşım türünün şehirlerimizde gerekliliği konusuna ışık tutacaktır.

Yukarıda dolmuş yolcularının kendiliğinden örgütlenerek bir taksiyi paylaşabildiklerinden söz etmiştik. O zaman, dolmuşları şehirlerimizden çıkarmak isteyenler yolcuların bu şekilde taksi paylaşmalarını da engelleyebilecekler midir? Talebin en yüksek olduğu şehrin ana yollarında çok sayıda ortaya çıkabilecek böyle paylaşılmış taksilere nasıl dur denecektir? Yoksa bunlar «dolmuş» tanımı dışında mı tutulacaklardır? Beş kişinin bir araya gelerek bir özel oto satın alması ve işe gidip gelirken bugün dolmuşların çalıştığı yollardan geçmesi dolmuşçuluk olmayacak mıdır? Çocukları evlerinden toplayıp okula götürüp, getiren dolmuşlar da mı kaldırılacaktır? Yoksa asıl şikâyet konusu olan dolmuş ve dolmuşçuluk kavramları değil de bugünkü dolmuş sisteminin işleyiş biçimi midir? O zaman bu işleyiş biçiminden hangi konularda yakınıldığınm çok iyi saptanması gerekir

Dolmuşlar «başıboş» mu dolaşmaktadırlar? Trafiği mi aksatmaktadırlar? Aksatıyorlarsa kimlerin trafiğini hangi nedenle aksatıyorlar? Yoksa dolmuş şoförleri mi uygunsuzdur? O zaman dolmuşçularla yolcular arasın-

da bir sınıf farkı olduğunun ve bu yüzden dolmuşun kaldırılması istendiğinin belirtilmesi gerekir. Dolmuşlar eski ve bakımsız mıdır? O zaman bunun nedenleri araştırılmalıdır. Dolmuşlar yolcunun istediği yerde durmamakta mıdır? O zaman bundan kim yararlı kim zararlı çıkar?

Gecekondular ve Dolmuş

Hızlı şehirleşme sonucunda kırdan gelip büyük şehirlerin çevresine yerleşen nüfus birçok yeni mahalleler yaratmış, ancak bunlar gecekondu niteliğinde yerleşmeler olduğundan ve yasal varlıkları kabul edilmediğinden buralara kamu hizmetleri götürülmemiştir. Önceleri gecekondulara su, kanalizasyon gibi hizmetler nasıl sağlanmamışsa kamu eliyle toplu ulaşım, yani belediye otobüsü de yollanmamıştır. Bu mahalleler belli bir büyüklüğe eriştikten ve politik süreçte etken duruma geldikten sonra yol da, otobüs de verilmiştir. Aradaki dönemde de marjinal sektördeki sakalar örneğin suyun (özel girişimci sucular) tarafından taşınması gibi ulaşım da küçük özel girişimce sağlanmıştır. Bunlar minibüs dolmuşlardır. Ne var ki belediye otobüsleri devreye girdikten sonra da dolmuşlar, aynı hatlarda, otobüslerle yanyana varlıklarını sürdürmüşlerdir. Ötobüs dolmuşlar için ciddi bir rakip olmamıştır. Anlaşılan minibüslerin tutulmasında otobüsüzlükten başka etmenlerin de payı vardır.

Bu etmenlerin biri gecekondu yerleşmelerinin ulaşım talebinin özelliğine bağlıdır. Genellikle otobüs işletmesi az mesafe içinde çok yolcunun inip bindiği yoğun iş ve konut alanlarından geçen hatlarda verimliliği artan bir işletmedir. Uzun yollar boyunca az sayıda yolcunun bulunabildiği yaygın yerleşme bölgelerinde ise minibüsün daha kârlı bir işletme olduğu anlaşılmaktadır. Az yoğunluklu gecekondu bölgelerinde otobüs ya çok sık

işleyip boş dolaşacak, ya da uzun zaman aralıklarıyla gelecektir. Birincisi otobüs işletmecisi, ikincisi ise yolcular için sakıncalı bir durumdur. Bu yüzden az sayıda yolcuyla doluveren ve bu nedenle de daha sık işleyebilen minibüs sistemi şehir çevresinde, otobüse göre ulaşim işletmecisi açısından daha verimli, yolcular açısından ise hizmet standartları bakımından daha üstündür.

Şehir Merkezinde Dolmuş

Buna karşılık ulaşım talebinin zaman ve mekân içinde çok yoğunlaştığı merkez içi hatlarda durum başkadır. Burada ulaşım ağı üzerindeki talep çok yüksek olduğundan, eldeki yollar ekonomideki herhangi sınırlı bir kaynak gibi düşünülmelidir. Yollardan en verimli şekilde yararlanılması gerekir. Bu açıdan yolcu başına ne kadar yol yüzeyinin kaplandığı çok önemli bir ölçüttür. Yolcu başına kapladığı alana göre dolmuşla otobüs karşılaştırıldığında, dolmuşun kapladığı alanın sekiz kat daha çok olduğu söylenir. (Otobüsle yolculukta 0.77m^2/ yolcu, dolmuşla yolculuklarda 6 m^2/yolcu). Bu sayılar hesaplanırken hareket halindeki taşıtlar göz önünde tutulmuştur. Bilindiği gibi hızlı giden bir taşıtın önünde, arkasında ve yanlarında belli bir güvenlik aralığının bulunması gereklidir. Dolmuş daha hızlı bir taşıt olduğundan bu aralıklar daha fazladır. Buna karşılık hızlı taşıtlar birim zamanda daha çok sefer yapabildiklerinden taşıdıkları yolcu sayısı da yüksektir. Yukardaki değerler belli bir anda bir yolun kullanılma durumunu belirtir. Yakıt harcamaları ise dolmuşta yolcu başına beş kat daha çoktur. Şehir merkezinde yolculuk talebi arttıkça, ulaşım ağı kısıtlı olduğuna göre, daha büyük ulaşım birimleriyle taşıma yapmak zorunluğu vardır.

Yoldan yararlanma verimliliği bir ölçüt olarak alındığında, özel oto en çok yer harcayan bir taşıt durumuna düşmektedir. Dolmuşta 5 - 8 kişi taşınır; buna kar-

şılık özel otodaki yolcu sayısı ortalama 1 - 2 dir. 1970' den bu yana büyük şehirlerimizde taksi ve dolmuş sayısının dondurulduğu düşünülürse, son yıllarda artan trafık tıkanıklığının sorumlusu dolmuşlar olmasa gerekir. Özel otoların yolları doldurmasıyla toplu taşınım araçlarındaki yolcular da trafik tıkanıklığından zarar görmekte, zaman ve para kaybına uğramaktadır. Trafik tıkanıklığı konusunda özel oto sahipleri dolmuşçuları suçlarlar. Buna karşılık dolmuşçular da yolda en çok özel otolardan sıkıntı çektiklerini söylemektedirler. Dolmuşlar özel otolardan başka türlü işlemekte sık sık yolcu indirip bindirmektedir. Özel otolar ise sayıca hızla artmalarından başka bir de şehir merkezinde, yol üzerinde park yaparak yolu daha da daraltmaktadır.

Sık ve rahat bir otobüs, ya da hızlı tramvay sistemi, giderek bir metro, şehir merkezinde dolmuş ve özel otonun yerini almak zorundadır. Ancak şu anda elimizdeki otobüs sistemi dolmuşun garantilediği sıklık ve rahatlıkla hizmet sağlayamamaktadır. Dolmuşun tercih edilmesinin nedeni durakta bekleme süresinin az olması, otobüsten daha hızlı gitmesi, istenilen yerde durması ve oturarak yolculuğu garanti etmesidir. Burada ilginç olan nokta yolcunun istediği yerde inip binmek ismesi, başka bir deyişle dolmuşu taksi gibi görme eğiliminde olması, buna karşılık çok sık durup kalkmanın gerek dolmuşçu gerekse trafik düzeni için sakıncalı olmasıdır. Dolmuşçu yolcu doldurup gitmeyi, az yerde durmayı ama yine de çok yolcu indirip bindirmeyi amaçlar. Yolcu ise beklemeden hareket etmek, istediği yerde inmek ve oturduğu yerde rahatsız edilmemek ister. Dolmuşçu otobüse benzer bir işleyişi kârlı bulurken, yolcu özel oto nitelikleri aramaktadır. Bu yüzden şehir merkezindeki dolmuşçuluğun bir duraklama dönemine girdiği ve geleceğinin çok uzun ömürlü olmadığı söylenebilir. Bunun yasal bir ifadesi Ankara örneğidir. 1960'dan

beri şehir merkezinden geçen hatlarda işleyen kaptıkaçtı tipi dolmuşlar (bagaj bölümüne koltuk eklenerek yerli imal edilmiştir) dan hurdaya çıkacakların aynı tipte taşıtlarla yenilenmesine izin verilmemektedir. Belli bir hatta dolmuş sayısını dondurmak, aşağıda açıklandığı gibi o hattaki dolmuşçuların kazançlarını güvence altına alır. Ama hattaki taşıtların yenilenmesini engellemek o hattın uzun vadede yok olması amacını güder. Böyle bir kararın verilmiş olması şehir merkezinde dolmuşların kalkmasından yarar uman güçlü bir çıkar gurubunun varolduğu kanısını uyandırmaktadır. Dolmuşların yerine otobüs gibi başka tür bir kamu ulaşım sisteminin konacağı garanti altına alınmadan dolmuşların kaldırılması hangi nedenle önerilmiştir? Yoksa, trafik tıkanıklığı yarattıkları gerekçesiyle önemli bir kamu taşıtını şehir merkezinden çıkarmak isteyen özel oto sahipliği yandaşlarının bir baskısı sonucu mudur bu karar?

Karar kimin baskısıyla ortaya çıkmış olursa olsun bugünkü koşullar altında şehirlerimizde dolmuşçuluğu kısıtlamanın olanağı yoktur. Çünkü dolmuşçuluk steyşın ya da başka türde özel taşıtların varlığına bağlı birşey değildir. Örneğin Ankara'nın merkezindeki steyşınların hepsi eskiyip hurdaya çıksa ve bunların yerine «tescilli» dolmuş konulmasa, ya taksiler dolmuşçuluk işine kaçamak olarak girişecekler ya da özel oto kullanan dolmuşçular bu işi üstleneceklerdir. Her iki durumda da dolmuşçuluk yasa dışı olacağından düzensizlik ve usulsüzlük bir kat daha artacaktır.

Şehir merkezinde dolmuştan daha üstün nitelikleri olan bir kamu taşınım sistemi geliştirildiğinde belki de dolmuşlar yarışmadan vazgeçip kendileri için daha kârlı olan dış hatlarda minibüs işletmeciliğine geçeceklerdir. Ama bu gelişme şimdilik oluşmamıştır. Kendiliğinden oluşma koşulları ortaya çıkmadan yalnızca bir yasal sınırlama koymak ise anlamlı değildir.

Dolmuşçu Kimdir?

Dolmuşun ulaşım yanısıra yarattığı en büyük hizmet kırdan şehire yerleşen nüfusa iş olanağı sağlamasıdır. Dolmuşçular arasında kırdan yeni gelenlerin oranı yüksektir ve çoğu gecekondularda oturur. Dolmuşçuluk bir bakıma işportacılığı andıran bir meslektir. Dolmuşçuluk da işportacılık da «marjinal kesim» tanımına uyarlar. Her ikisi de «marjinal kesim»e ilişkin sorunlar içindedir.

Kuşkusuz «dolmuş» da bir marjinal sektör olgusu niteliğinde ortaya çıkmıştır. Zamanla gelişerek belli bir örgütleşme düzeyine erişmiştir. Ama bu örgütleşme marjinal kesimin sınırları dışına çıkamaz. Ancak bu kesimin sınırları içinde örgütlenmenin ne düzeye kadar yükselebileceğini göstermek açısından ilginçtir.

«Marjinal sektör»ün ne olduğunu belirleyebilmek için çeşitli tanımlardan birkaç örnek vermek gerekir. «Marjinal kesim»in bir tanımı işin herhangi bir toplumsal güvenceden yoksun oluşudur. Hastalık, kaza ya da emeklilik durumlarında çalışana hiç bir güvence sağlanmaz. Dolmuşçular için bu koşullar geçerlidir. Dolmuşta çalışanların aşağı yukarı yarısı kendi arabasına sahiptir. Araba sahipleri kendilerini esnaf olarak görürler ve Bağ-Kur'a üyedirler. Ama arabanın arıza yaptığı durumlarda iş kaybından doğan zararın kapatılması, büyük zararların ve arızaların giderilmesi için kredi açılması gibi konular bu güvencenin kapsamına girmez. Araba sahibi olmayıp şoför olarak çalışanlar ise sigortalı değildir. Türkiye'de yüz bin şoförün sendikasız çalıştığı söylenmektedir.

«Marjinal kesim»in bir başka özelliği işin sürekli olmayışıdır. İş değiştirme çok sıktır, ya da çalışan mevsimine göre birden çok işe girer. Dolmuşta şoförlük edenler için bu da geçerlidir. Araba ve hat değiştirme olduk-

ça sıktır. Aralarında yazın tarlasına çalışmaya dönenler bile vardır.

Bir üçüncü «marjinal kesim» özelliği de işe giriş kolaylığıdır. Büyük çapta bir işi başlatacak sermayeyi toplayamayanlar ya da işçi olarak girecek başlamış iş bulamayanlar küçük bir sermaye ile kendi işlerini başlatabilirler. Dolmuş satışları genellikle taksitle yapılır. Dolmuş piyasası taksite göre ayarlanmıştır. İşe başlamak için gerekli peşin para elli bin lira civarındadır. Paranın geri kalanı 3 - 4 yılda ödenir. Genellikle aile içinden ortaklar paralarını birleştirirler. Dolmuşçulukta aile işletmesi de yaygındır. Ne var ki işe başlamak için para yetmez. Çünkü dolmuşçuluğu işportacılıktan ayıran bazı özellikler vardır.

Büyük şehirlerimizde dolmuş ve taksiler için plaka kısıtlaması konmuştur. Bu yüzden mesleğe giriş zordur. Minibüsler için her yıl ek kontenjan konduğundan minibüslerin sayısında bir artış oluyorsa da herkes kolay kolay şehir içinde minibüsçü olamaz. Minibüsçüler arasında tanıdığı ya da hemşerisi bulunmak, belli bir hatta daha önce şoför olarak çalışmış bulunmak şehir içinde minibüs işletebilme şansını artırır. Dolmuş sayısının kısıtlı olması plakaların belli bir değer kazanmasına yol açmıştır. Bu bakıma dolmuşun alış fiyatı yalnızca taşıtın fiyatı değildir. Taşıtın değerine yüklü bir plaka parası da eklenir. Bu koşullarda dolmuşçuluk yapmak isteyen ya kendine bir ortak bularak ya da borçlanarak bu işe girmektedir.

Bazı şehirlerimizde, örneğin Ankara'da dolmuşların sayısı hatlara göre dondurulmuştur. Her dolmuşun hangi hatta çalışacağı daha önceden bellidir. İşportacıların istedikleri yerde gezinebilmelerine karşılık dolmuşçuların iş yapacakları hatlar kesin kurallarla saptanmıştır. Bir hattan ötekine kayma yapılmaz. Başka hattan müşteri almaya gelen dolmuşçular olursa önce o hattın

şoförleri sonra da zabıta bunu engeller. Böyle bir düzenleme dolmuşların işleyişine yön veren bazı örgütlerin varlığının belirtisidir. Ankara'daki dolmuşların hatlara göre sayılarının saptanmasında Şoförler Cemiyeti etkindir. Minibüslerin sayısı ise belediye ve Minibüsçüler Derneği tarafından kararlaştırılır. Bu cemiyet ve dernekler «formel» örgütlerdir. Dolmuş ve minibüsçülerin haklarını korumak ve çalışmalarına düzen getirmek amacıyla resmen kurulmuşlardır. Hatlarda belli sayıda dolmuşun bulunması ulaşım talebinin kısıtlı olduğu durumlarda her dolmuşçuya belli bir kazancı garanti etmektedir.

Bir de hat içi düzeni sağlayan ama «formel» olmayan bir örgütlenme vardır. Yolda giderken başka dolmuşçuların haklarına nasıl saygı gösterileceğini, başka bir dolmuşçunun müşterisinin nasıl kapılmayacağını, nasıl bir ara durak düzeni kurulacağını, kısacası aynı hatta çalışan dolmuşçular arasındaki anlaşma düzenini gösteren bu «formel» olmayan örgütleşmedir. Genellikle az sayıda dolmuşun bulunduğu ve dolmuşçuların birbirini tanıdığı hatlarda anlaşma düzeyi daha yüksektir. Ayrıca hat içinde akraba ve hemşeriden çırak yetiştirildiği de olur. Bu nitelikleriyle dolmuş sisteminin trafik zabıtası, belediye gibi dış denetimlerden başka bir de iç denetimi bulunduğu anlaşılmaktadır. Dolmuşçuluk sanıldığı gibi başıboş ve gelişigüzel bir faaliyet değildir. Özel oto sahipleri arasında böyle bir iç örgütleşmenin bulunmadığı düşünülürse asıl başıboş olan özel otolardır. Öte yandan çok sayıda dolmuşun çalıştığı ve yolcu talebinde azalma görüldüğü bazı hatlarda dolmuşçuluk daha çetin bir ekmek kavgasına dönüşmektedir. Bu gözlem daha çok İstanbul için geçerlidir.

Dolmuşçuluk Bir İstihdam Kaynağı mı?

Dolmuşu bir istihdam kurumu olarak ele alırken

dolmuş tamircilerini, dolmuş yedek parçacılarını ve alım-satım komisyoncularını da unutmamak gerekir. Otoların ne kadar yedek parça, bakım ve tamire bağımlı olduğu düşünülürse ve dolmuş taşıtlarının oldukça sık sık el değiştirdiği hesaba katılırsa dolmuşçuluktan elde edilen bu yan meslek kârları da vardır. Ülkemizde dolmuşları ayrıca imal edenler de çıkmıştır. 1955 yıllarından sonra kaptı kaçtı tipindeki Amerikan otoları ve daha eski model büyük arabalar ek koltuk ve iskemleler ilâvesiyle 8 kişilik dolmuşlara dönüştürülmüştür. Tamir işlerinde yerli emeğin payı çok yüksekse de ithal malı arabalarda yedek parça ihtiyacı kaçınılmaz sorunlar doğurmaktadır. Bu arabaların yedek parçaları çok pahalıdır. Dolmuşçulara göre bu pahalılığın sorumlusu İstanbul'daki büyük ithalâtçılardır. Dolmuşçuların «formel» örgütü olan cemiyet ve dernekler bile bu ithalâtçıların yüksek kâr oranlarına karşı ağırlıklarını koymamaktadır. Örneğin Ankara'da Minibüsçüler Derneği'nde üyelere ucuz yedek parça sağlama konusunda çabalara girişilmiş ve bu amaçla bir kooperatif kurulmuşsa da dernek yedek parçayı ancak dördüncü elden alabilmiştir. Derneğin doğrudan ithalata girişecek ya da ithalatçıdan sonraki el değiştirmeleri engelleyebilecek gücü yoktur. Aynı durum yerli parçalar için de geçerlidir. Derneğin fabrikada ndoğrudan doğruya mal almasına aracılar ve yedek parça bayileri karşı çıkmışlardır.

Bu örnekler yerli ve yabancı yedek parçanın sürekli tüketicisi durumunda olan dolmuşçuların ne derece aracı sömürüsüne açık olduklarını ve bu sömürüyü engelleyecek yeterli örgütleşmeye sahibolmadıklarını göstermektedir. Bu koşullar altında dolmuş sahipleri kendi dışında belirlenen fiyatlara boyun eğen bir küçük üretici, dolmuş şoförleri ise kalifiye olmalarına karşın herhangi bir güvenceden yoksun örgütsüz işçi durumundadırlar.

Gecekondulu nüfusla birlikte dolmuşçuların da bugün bir politik varlıkları varsa da bu varlığın gücü taşıt piyasasına ve yedek parça fiyatlarına hakim büyük tüccarlar kadar etkin değildir ama küçük esnafı temsil eden bir gurubun çıkarlarını yansıtır. Dolmuş sisteminde güvenceden en yoksun olanlar ise kendi arabası olmayıp şoförlük edenlerdir.

Dolmuşçuluk Kârlı İş mi?

Dolmuşun geliri ise dolmuşa olan talebe sıkı sıkıya bağlıdır. Şehir merkezindeki hatlarda otobüs fiyatlarıyla dolmuş fiyatları arasındaki fark bu iki ulaşım türü arasındaki yolcu dağılım dengesine göre ayarlanmıştır. Dolmuşçular fiyatı artırırlarsa yolcu kaybederler. Kıyı şehirlerimizde su üstü taşıtları bile dolmuşların ciddi bir rakibi olabilir. İzmir'de Karşıyaka hattı, İstanbul'da Kadıköy hattı bu yarışmanın görüldüğü hatlardır. Ayrıca özel otoların artışıyla şehrin yüksek gelir mahalleleriyle merkez arasındaki hatlarda bir yolcu azalması olduğu da öne sürülmektedir. Dolmuşçuların çoğunun borçlu durumda olduğu düşünülürse bu kazanç azalmasının önemi artar.

Öte yandan çevre gecekondularını merkeze bağlayan hatlarda yarışma yok gibidir. Buraların hakimi minibüstür. Ancak belli hatlarda hızlı banliyö tren bağlantısı (İstanbul'da Pendik hattı, Ankara'da Mamak hattı) minibüs fiyatlarını etkiler. Gecekondu bölgelerindeki hızlı nüfus artışı buradaki talebi de arttırmaktadır. Gecekondular mevcut yerleşmelerin dışına doğru yayıldıklarından hattın boyunu uzatarak yeni talebi karşılamak her zaman olanaklıdır. Dolmuşların gidecekleri yeri belirten tabelalara sık sık eklemeler yapılması da bu nedenledir. Tabelaya eklenen ad genellikle hat uzantısındaki yeni gecekondu yerleşmelerini belirler. Böyle az yoğunlukla

çevre gecekondu yerleşmelerinin durmadan artması, dolmuşun geleceğini güvence altına alır.

Bu yazıdan çıkarabileceğimiz sonuçlar dolmuşun gecekondularla çok yakın bir ilişkisi olduğu, gerek ulaşım, gerekse istihdam talebini karşılama açısından kırdan gelen nüfusa önemli bir hizmet getirdiğidir. Buna karşılık şehir merkezinde yol darlığı çekildiğinden eldeki ulaşım ağından en verimli biçimde yararlanma zorunluğu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle yolcu başına fazla yer kaplayan özel oto, dolmuş gibi küçük taşıtların yerini daha toplu ulaşımı gerçekleştirecek büyük taşıtların alması gerekir. Öte yandan dolmuşların trafik tıkanıklığı yarattıkları ve düzensiz olduklarını öne süren suçlamaların fazlaca vurgulanması soruna yüzeyden bakma alışkanlığındandır. Özel otoya göre dolmuş şehir içinde çok daha yoğun kullanılır, daha çok yolcu taşır. Bu nedenle dolmuşu suçlarken öteki seçeneklerin ne olduğunu iyi belirlemek gerekir. Ayrıca dolmuşçular arasında bir iç örgütleşme ve kendi amaçları çerçevesinde bir iç düzen kurulmuştur. Asıl düzensizlik hiç bir iç düzeni bulunmayan ve yalnızca yolda yürürken değil, saatlerce yol kenarında park yaparak yol kapasitesini düşüren özel otolardadır.

7
Toptancı Halleri

Sayfa 169. İstanbul hali ve çevresi. (Fotoğraf: Gültekin Çizgen)

Sayfa 170. Fotoğraflar: Halde dağıtımın örgütlenişi

Sayfa 171. Halle ilgili gazete başlıkları

Sayfa 172 - 174. Et, meyva - sebze ve bakkaliye dağıtım şemaları



İSTANBUL HALİ ve ÇEVRESİ





İstanbul Hali ve Gerçekler



HAZIRLAYAN:
ŞÜKRAN
KETENCİ

Çürüyen malın parası üreticiye ödenmez

İSTANBUL HALKININ İHTİYACI OLAN SEBZE VE MEYVANIN YÜKLEME BOŞALTMA İŞLEMLERİ 210 HAMALIN SIRTINA YÜKLENMİŞTİR.

İSTANBUL HALİ, GÜNDE ANCAK 60 - 70 BİN KAP MAL ALABİLECEK BÜYÜKLÜKTE. OYSA HALE GÜNDE 300 – 350 BİN KAP MAL GELİYOR

Cumhuriyet, 5 Eylül 1972

Hal düzeni 295 firmanın iradesine göre yürüyor

Cumhuriyet, Eylül 1972

Fiyatı düşmesin diye patlıcanları denize döktüler

Hürriyet, 29 Ağustos 1974

Komisyoncular, pahalılığa suçlu buldu:

"Sebze ve meyve pahalılığına pazar ağaları sebep oluyor,,

Yeni Ortam, 25 Şubat 1975

ET

PİYASA KANALI

ÖZEL YETİŞTİRİCİLER

CAMBAZ

CELEP YA DA BESİCİLER

CANLI HAYVAN BORSASI

KOMİSYONCULAR

TOPTANCI KASAP

MEZBAHA

PERAKENDECİ KASAPLAR

TÜKETİCİLER

DOĞRUDAN KANAL

KAMU YETİŞTİRİCİSİ

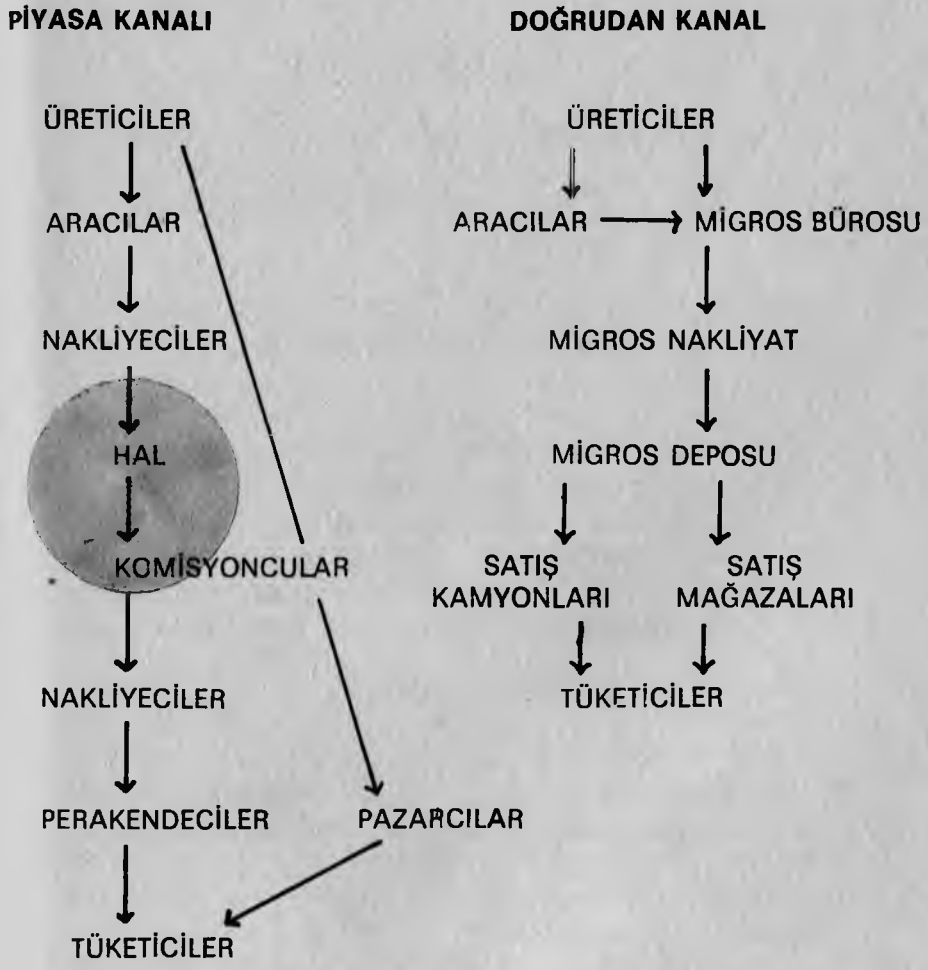
ET VE BALIK KURUMU

E.B.K. MEZBAHASI

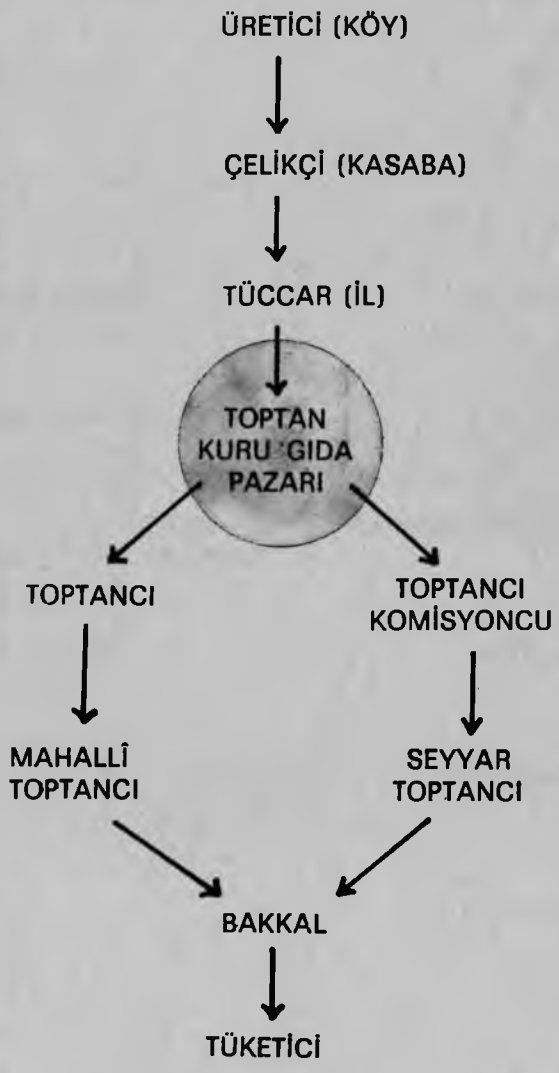
E.B.K. SATIŞ MAĞAZASI

TÜKETİCİLER

MEYVE-SEBZE


PİYASA KANALI
DOĞRUDAN KANAL
ÜRETİCİLER
ARACILAR
NAKLİYECİLER
HAL
KOMİSYONCULAR
NAKLİYECİLER
PERAKENDECİLER
PAZARCILAR
TÜKETİCİLER
ÜRETİCİLER
ARACILAR
MİGROS BÜROSU
MİGROS NAKLİYAT
MİGROS DEPOSU
SATIŞ KAMYONLARI
SATIŞ MAĞAZALARI
TÜKETİCİLER

BAKKALİYE


ÜRETİCİ (KÖY)
ÇELİKÇİ (KASABA)
TÜCCAR (İL)
TOPTAN KURU GIDA PAZARI
TOPTANCI
TOPTANCI KOMİSYONCU
MAHALLÎ TOPTANCI
SEYYAR TOPTANCI
BAKKAL
TÜKETİCİ

ŞEHİR HALKININ BESLENMESİNDE BİR DAĞITIM KONTROL MERKEZİ: TOPTANCI HALLERİ

Şehirlerimizde varlığını sürdüren bazı faaliyetleri bugünkü düzenlenme biçimlerine bakarak «hoşa gitmeyen» kullanışlar saymak adet olmuştur. Hal, bu «hoşa gitmeyen» faaliyetler arasındadır; şehir içinde kalması istenmez. Çünkü kamyon ve kamyonetlerin günlük gidiş gelişleri trafik sıkışıklığı yaratmakta, halin çöpü, kokusu, gürültüsü şehir halkını rahatsız etmektedir. Bu sakıncaların bir halin tüm sorunları içindeki önemi acaba ne kadardır? Halin temel sorunu bunlar mıdır? Hal istenen bir faaliyet alam olarak düzenlenemez mi?

Haller büyük şehirlerimizin halkını çok yakından ilgilendiren kuruluşlardan biridir. Şehrin yaş sebze ve meyvesi bu kuruluşlara gelir ve buradan şehre dağılır. Hal tek başına düşünülemez; çevresinde oluşturduğu depolarla ve nakliyecilerle organik bağlara sahiptir. Hal ile bu işyerleri arasında yoğun bir haberleşme, insan ve mal akımı vardır. Mallar bu yerler arasında motorlu ya da motorsuz küçük taşıtlar ya da hammallarla taşınır. Hal, etrafında böyle yoğun canlı bir iş alanı yaratır. Haller ve etrafında oluşan bu faaliyetler genellikle çok yer kullanma eğilimindedir. Düzenli ve temiz bir işleyişe sahip olabilmeleri için yeterli yer sağlanmalıdır. Oysa, büyük şehirlerimizin eskiden kalmış halleri, arazinin en kıt olduğu şehrin merkezî iş bölgesinin ya yakınında yer

almaktadırlar ya da onun bir bölümünü oluştururlar. Bu çelişkili durum halin hoşa gitmeyen görüntüsünü kaçınılmaz olarak ortaya çıkarır.

Şehirli nüfusun ve gelirin artmasına paralel olarak besin maddeleri tüketiminin çoğalması halin de genişlemesini gerektirir. Oysa hızla büyüyen şehirlerimizde, merkezdeki arazi fiyatlarının yüksekliği ve boş alanların kalmaması nedeniyle buralara eskiden kurulmuş olan haller tüketim talebinin gerektirdiği oranda genişleme olanağı bulamamakta ve hal işlemleri dar bir alana sıkışmaktadır. Bu sıkışıklık yüzünden önce halde çok yer kaplayan besin maddeleri halden başka bir yere taşınmaktadır. Daha sonra da halin tüm olarak yer değiştirmesi gereği belirmektedir. Örneğin İstanbul'un Eminönü halinde duyulan yer darlığının ilk sonuçları 1965 yılında belirmiş, bazı besin maddesi toptancıları eski halden ayrılarak şehir içinde başka bir yere taşınmıştır. Bunlar balıkçılar ve kavun karpuzculardır. (Kavun ve karpuz geniş depolama alanları isteyen ürünlerdir ve bu yüzden yer darlığına en çok duyarlı olan maddeler arasındadırlar.) Kuru besinciler ise daha önce hal dışında ama hale komşu bir alana yerleşmişlerdir. Şimdi de halin bütününün başka bir yere taşınması söz konusudur.

Bugünlerde İstanbul haline yeni bir yer aranmaktadır. Bu yeni yeri seçerken halin işlevleri için yeterli büyüklükte ve halin doğuracağı trafik akımlarını karşılayacak nitelikte bir şehir bölgesi düşünülmelidir. Ama halin bir şehrin neresinde kurulması gerektiği sorusuna yalnızca trafik sıkışıklığı, temizlik ve yer darlığı açılarından cevap bulmaya çalışmak yeterli bir yaklaşım mıdır?

Hal Nedir?

Hal sorununun öteki boyutlarının da ortaya kona-

bilmesi için halin işlevinin çok iyi tanınması gerekir. Küçük üreticilerin ve küçük perakendeci satıcıların çoğunlukta olduğu bir ülkede hal şehir halkının besin maddeleri ihtiyacının karşılanması, ve bu maddelerin dağıtımının kontrolü için gerekli merkezî bir eşgüdüm (koordinasyon) kurumudur. Her besin maddesi grubu için şehirde ayrı bir merkezî kontrol kurumu gelişmiştir; sebze ve meyve için hal, et için mezbaha, balık için balıkhane, kuru besin maddeleri için kuru gıda toptancıları gibi.

Merkezî kontrol kurumlarının besin maddesi gruplarına göre farklılaşma göstermesi söz konusu maddelerin dayanıklılıkları ile üreticiden küçük perakendeciye kadar geçirdiği işlemlerdeki farklılıklar gibi özelliklerle açıklanabilir. Merkezî kontrol kurumlarındaki bu uzmanlık dallarına ayrılma perakendecilerin ayrışmasını da etkilemiştir. Mezbaha, balıkhane, sebze meyve hali, kuru gıda toptancıları gibi merkezî dağıtım kurumlarının koşutu perakendeciler arasındaki kasap, balıkçı, manav, bakkal ayrımıdır. Perakendecinin bu merkezî kontrol kurumu ile kurduğu ilişkinin sıklığı perakendecinin sermayesinin büyüklüğünün ve uzmanlaşma dalının fonksiyonudur. Örneğin bir bakkal göreli olarak dayanıklı olan kuru besin maddelerini toptan almak üzere kuru gıda pazarına 3 - 7 günde bir giderken, bir manav, sermayesi ne olursa olsun hale her gün gitmek zorundadır.

Şimdi olayı daha iyi kavrayabilmek için sürecin üretim ve tüketim uçlarına daha ayrıntılı olarak inelim.

Bu merkezî kontrol noktalarına çeşitli büyüklükteki üreticilerden mal gelmekte, bir araya toplanmakta ve yeniden çok sayıdaki küçük parakendeci ellere dağıtılmaktadır. Bu yüzden hal, sebze ve meyvenin tüm pazarlama süreci içinde kontrol olanağının en çoğa yükseldiği bir noktadır. Bu kontrolü yürütme yetkisine sahip kurumlardan biri belediyedir. Belediyeler halde satılan

malların değeri üzerinden belli bir gelir elde ederler. (Her malın toptan fiyatının % 3 ünü Belediye vergi olarak alır. Ayrıca Belediyenin olan hal binası da kira geliri sağlar. Örneğin İstanbul Belediyesi'nin halden elde ettiği yıllık brüt gelir 15 milyon TL. sıdır.) Belediyeler bir de toptan satış fiyatlarını kayda geçirip perakendecilerin kâr oranlarını denetleyebilirler. Ayrıca halden geçen besin maddelerinin sağlığa zararlı olup olmadığını da kontrol edebilirler.

Ne var ki bugün haldeki en egemen kontrol gücü Belediye'nin kontrolu değildir. Şehrin besin maddeleri ticaretinden yüksek kâr payları elde etmek isteyenlerin de böyle merkezî kurumlarda toplanacağı açıktır. Haldeki mekanizmanın işleyişinde en güçlü kontrol «kabzımal» adı verilen küçük bir aracı grubun elindedir. Bu grubun kontrolu yalnızca haldeki el değiştirme sürecinde etken değildir; çok daha ötelere uzanır. Tüm toplama ve dağıtma işlemlerini de içine alır. Örneğin hale gelen malın miktarını kısarak fiyat yükselmelerini yapay yoldan yaratmak bu gurubun sık sık başvurduğu bir yöntemdir.

Kuramsal açıdan çok sayıda üreticinin mallarını hale getirecekleri, halde toplanan malların çeşit ve miktarının çok sayıda perakendeci tarafından kolayca görüleceği, alıcı ve satıcıların hepsinin şehrin bu noktasında biraraya gelmesiyle o günkü mal arzına ve talebine göre fiyatın serbestçe oluşacağı ve böylece, bütün şehir için aynı kalite malın aynı fiyata olacağı varsayılır. Halden umulan en önemli fonksiyon fiyatların bu şekilde serbestçe ve oldukça homojen olarak oluşmasıdır.

Oysa bugüne kadarki denemeler haldeki aracı zümrenin fiyatları istediği gibi oluşturma yeteneğine sahibolduğunu ve bu amaçla kendi içinde anlaşıp örgütlendiğini göstermiştir. Demek ki bu kontrol şehir halkının yararına çalışması gerekirken zararına çalışmaktadır. Bir

şehir halkının beslenme sorununun böyle küçük bir zümrenin eline bırakılmış olması ülkedeki üreticilerin ve satıcıların örgütsüzlüğünden doğar. Örneğin, haldeki kabzımal grubu üretim alanlarına giderek mevsim öncesinden bahçelerdeki tüm ürünü satın alabilmektedir. Böylece üretim bölgesinden şehre hangi malın ne zaman ve ne miktarda geleceğine kabzımal karar verebilmektedir. Üreticilerin ve tüketicilerin bir türlü örgütlenememesi bu ikisi arasındaki bağı kuran aracıların olağanüstü bir güç kazanmasına yol açmıştır.

Üreticiden Tüketiciye Kadar Bir Mal Kaç El Değiştiriyor?

Bilindiği gibi ülkemizdeki sebze-meyve üretimi genellikle emek-yoğun küçük işletmeler biçimindedir. Bakkaliye ürünleri ve hayvan yetiştirme de aynı koşullar içindedir. Çabuk bozulan meyve ve sebzenin taşınabilir hale gelmesi için hızla paketlenmesi gerekir. Bu işlem halen düzensiz ve çok masraflıdır. Örneğin Mersin'den gelen limonun paketleme ve sandıklama masrafı İstanbul'daki toptan fiyatının % 25 ini bulur. Taşımayı yapan nakliyeciler de küçük işletmeler halindedir. Çoğu kamyoncular bireysel çalışırlar. Yine limon için yükleme - boşaltma ve taşıma ücreti % 18 dir. (toptan fiyata göre). Nakliyeciler ile üreticiler arasında da bir aracılar grubu vardır. Genellikle 6 - 7 tonluk kamyonlarla gelen mal aradaki toptancı komisyoncular tarafından derlenir, cinslerine göre ayrılır ve üzerine görünürdeki % 7 resmî toptancı kârı konarak perakendeciye sunulur. Şehirlerimizde manav, bakkal ve kasaplar, tek tek küçük dükkân sahipleridir. Bunlar genellikle kendileri hale gelip toptancıyla yüzyüze mal seçerler. Alınan malın bir de şehir içinde dükkâna taşınma işlemi vardır ki burada da başka bir nakliyeci grubu kendi payını alır. Şehir içi dağıtma genellikle 1 - 3 tonluk kamyonetler ya da

taksilerle yapılır. İstanbul'da bir perakendecinin yüklümlendiği ulaşım ve boşaltma işlemlerinin ortalama değeri 12 krş/kg. dır.

Toptancılarla perakendecilerin sayılarının şehir nüfusuna oranlarını belirtmek için İstanbul yerleşme bütününe ait şu bilgiler verilebilir: İstanbul'da gezginci satıcılar da içinde olmak üzere toplam 4700 sebze ve meyve perakendecisi vardır. (Yaklaşık olarak 700 kişi için 1 manav eder.) Eminönü sebze ve meyve halindeki toptancıların sayısı ise 300 civarındadır. Bakkallara gelince, 7400 bakkala (aşağı yukarı 450 nüfusa bir bakkal) karşılık 680 kuru besin toptancısı vardır. Kasapların sayısı ise 3100 dür. Eti öteki besinlerden ayıran özellik ise hayvanların tüketim merkezine canlı olarak taşınmasıdır. Bu taşıma sırasında da kayıplar yüksek olmaktadır. Hayvanlar köydeki küçük üreticiden «cambaz» ya da «çerikçi» yoluyla kasabaya getirilir. Hayvanın büyük şehirdeki alıcısı «celep»tir. Hayvanlar Sütlüce'deki canlı hayvan borsasına sunulur. Buradaki komisyoncudan toptancı kasaba geçer. İstanbul'da tüketilen etin 1/3'ü İstanbul mezbahalarında kesilmektedir. Belediye tüketilen etin ancak % 60 mı kontrol eder. Perakende kasap ise bu uzun el değiştirme zincirinin son halkasıdır.

Açıkça görüldüğü gibi örgütsüz üreticiler ile örgütsüz tüketiciler arasındaki kopukluk aracılar yoluyla giderilmekte, aradaki karmakarışık kanalların tüm kontrolu da bu grubun elinde kalmaktadır. Ancak değişik aracı grupları arasında paylaşılan dağıtım kontrolunun ne derece herhangi bir grubun elinde tekelleşme yönünde olduğu yine büyük şehir hal sorunuyla çok yakından ilgili gördüğümüz bir konudur. Tartışmaya girmeden önce söylenmesi gereken, şehirde halin nereye ve nasıl yerleşeceği sorununun halin ülkemizdki aracılık mekanizması içindeki yeriyle ilişkili olduğu ve trafik, temizlik gibi yüzeysel dertlerin ana sorun olarak alınamayacağı-

dır. Hal sorununa halk yararına sahip çıkmak isteyen ve politik bakımdan demokratik sol kanadı temsil eden bir belediyenin ise bu konuda belli görüşleri ve tercihleri olmalıdır.

Partiler Neler Vaadetti?

9 Aralık mahalli seçimlerinden önce ülkemizdeki iki büyük partinin öne sürdüğü halle ilgili sloganlar şu ilginç ayrılığı ortaya koymuştur: A.P. li bir belediye başkan adayı şehir ve çevresine mal dağıtan bugünkü halin yerine onbeş ile birden «hizmet edecek» dev bir bölge hali kurmayı vadediyordu. C.H.P. adayının önerisi ise «her semte bir hal» kurmaktı. Burada önemli olan, sloganların pratikte ne derecede uygulamaya kavuşacağı değil, ardlarında yatan politik amaçtır. Birinci teklifin arkasındaki amaç hal işlevini büsbütün merkezileştirmektir. Hale hakim olan aracı grubu bir şehrin besin dağıtımını kontrol altına alabilecektir. İkinci öneri ise merkezleşmeyi azaltıcı, dağıtımda tekelciliği kırıcı bir nitelik taşımaktadır. Burada söz konusu olan çıkarın niceliği konusunda bir ipucu verebilmek için nüfusu bir buçuk milyona yaklaşan bir şehrin yıllık sebze ve meyve tüketim değerini tahmin etmek yeter. Sebze ve meyve tüketimini yılda 150 TL./kişi olarak varsaysak bu yılda 2,5 milyar TL. sı eder. Yalnızca resmî toptancı kârı olan % 7 lik oranın 100 toptancı arasında payedildiği düşünülürse, bu aracı başına 1.75 milyon TL. sını bulur. Onbeş ilin getireceği kâr ise kulak arkasına atılacak türden değildir.

Bir halin yer seçimiyle politik tercihler arasındaki bu ilişkiyi gözönünde tutarak İstanbul'un hal sorunu için «Scet International» adlı Fransız firması tarafından önerilen çözümleri nasıl değerlendirebiliriz?

Önerilen çözüm meyve, sebze, bakkaliye ve et gibi bütün besin maddelerinin dağıtımını bir noktada bir-

leştiren bir yeni hal kompleksi kurmaktır. Bu kompleksin içinde sebze, meyve ve et için soğuk depolar bulunacaktır. Ayrıca depolama, nakliye, paketleme gibi faaliyetlerin de hal çevresine taşınacağı tasarlanmıştır. Böylece hal, plancının düşüne uygun derli toplu, yerleşim düzeni saptanmış, şehir içi dağıtımını da kolaylaştırmak üzere, ulaşıma uygun bir noktada yeni baştan kurulacaktır. Böyle bir tasarı herhangi bir politik tercihten bağımsız görünüyorsa da ülkemizin bugünkü üretim ve ticaret yapısı çerçevesinde bazı seçimleri de ister istemez içermektedir. Örneğin yakın gelecekte tek tek küçük dükkanlar yerine «büyük mağaza»ların ve «süpermarket»lerin perakende ticarete hakim olacağı varsayılmıştır. Perakendeciler bugün manav, bakkal, kasap gibi kendi sattıkları mal cinslerine göre uzmanlaşmışlardır. Bu yüzden toptancıların farklı yerlerde olması varolan perakendeci yapısına göre bir sakınca değildir. Ama perakende ticarete her türlü malı satan «büyük mağaza»lar hakim olacaksa o zaman bu dükkanların toptancılarının da toplu halde bulunmalarında yarar vardır. Hatta, bunların yararlanabileceği küçük bazı imalat tesislerini de buraya getirmek istenilebilir. Böyle bir toplulaşma bugün kendi sattığı belli mallar üzerinde kontrol kurmuş olan aracı grubun ilerde birçok malı birden kontrol etme yeteneğine kavuşmasına ve daha da güçlenmesine yol açmayacak mıdır? Toptancı işlemlerinin daha da merkezileşmesi besin maddeleri üzerindeki aracı tekelini artırmayacak mıdır? Burada öngörülen, perakende ticaret kuruluşlarının büyük birimler halinde örgütleşerek aracı tekelini engelleyebileceğidir. Ama bunun tersi de olabilir. Önümüzdeki 15 - 20 yıl içinde büyük perakende ticaret kuruluşlarının sayısında önemli bir çoğalma görülmeyeceği ve çok sayıda küçük birimin yaşama çabasını sürdüreceği belki daha gerçekçi bir varsayımdır. Perakende ticaret bugünkü örgütleşme düzeyinde kalırken

toptan ticaretin tek noktada toplanması aracı grupların gücünü artıracak bir gelişme olabilir. Örneğin bu merkezî hal kompleksinde meyve ve sebze için soğuk depolar kurulması önerilmektedir. Halde depolama olanaklarını artırmak piyasaya sunulacak mal miktarı ve bu yüzden de fiyatlar üzerindeki aracı kontrolünü çoğaltacaktır. Kabzımalın malı daha uzun bir süre bekletebilmesine ve tüketiciye daha yüksek fiyatla satmasına yardım edecektir. Üreticiye katkısı olmayacaktır. Soğuk depo kurulacaksa bu, hal etrafından çok üretim bölgelerinde düşünülmelidir.

Haldeki Aracıların Kontrol Gücü Nereye Varacak?

Yukarda besin maddelerinin üreticiden tüketiciye kadar geçtiği kanalları ve değiştirdiği elleri sıralarken aracılık payının çeşitli gruplar arasında dağıldığını görmüştük. Arada işe kendi emeğini katan ambalajcı, kamyoncu gibi küçük girişimciler de vardı. Bu aracı gruplar arasından birinin güçlenmesi ötekiler üzerinde egemenlik kurmasına yol açacaktır; bir küçük aracı grubu üretimden tüketime kadar bütün aşamaları kendi denetimi altına alacaktır. Paketleme, nakliye, şehir içi dağıtım işlemleri de bunların kontroluna girecektir. En yüksek güçlenme potansiyeli ise tüketim merkezine en yakın, büyük şehirdeki halde oturan aracı grubundadır. Böyle bir tekelleşmenin sakıncası aracı payının daha az ellerde toplanmasından çok, sonunda halka satılan besin maddelerinin fiyat, kalite ve miktarlarının güçlü bir grubun sözüne kalmasıdır.

Merkezleşmiş hal çözümüne bir seçenek (alternatif) olarak düşünülen birden çok küçük hal kurmanın yararları ve zararları nelerdir? Şehirlerimizde yaşayan nüfusun kendi gelir düzeyine göre farklı semtlere yerleşmiş olduğu düşünülürse «her semte bir hal» sloganı her semte göre ayrı bir toptancı fiyatı oluşumu, her semte göre

ayrı besin fiyatları anlamına gelir. Yüksek gelirli gruplarla düşük gelirli halkın talep fonksiyonları başka başkadır. Tüketilen mal cinsleri farklı olduğu gibi miktarlar da değişir. Bu yüzden, birden çok halin kurulması her gelir düzeyindeki kişinin yeterince besine kavuşmasını amaçlar. Bu tür bir sistemde tasarlanabilecek hal küçük şehirlerdekine benzer ve perakende ticarete de olanak sağlayacak tipte bir pazardır. Belki de açık pazarlarla birlikte planlanır. Tüketicinin hale doğrudan ulaşmasına olanak tanır.

Büyük şehirlerimizin bugünkü yönetim düzeninde birden çok belediye söz sahibi durumdadır. Bir metropoliten alan içinde genellikle büyükçe bir merkez belediye ve çok sayıda komşu belediye vardır. Hal belediyeler için bir gelir kaynağı olduğuna göre halin tek bir merkezî belediyede toplanması öteki belediyeler için bir kayıp olabilir. Örneğin et konusunda, İstanbul'da her belediyenin ayrı mezbahası vardır. Belediyeler bu gelir kaynağını elden bırakmak istememektedir. Mezbaha işlerinin de merkezleşmesi, örneğin Adapazarı'nda kurulacak bir mezbahadan İstanbul'a et taşınması tasarısına karşı çıkacaklardır. Öte yandan her belediyenin bir hal kurması istenir bir çözüm müdür? Anlaşılan hal sorununun bir de yönetsel boyutu vardır; bir metropoliten alanda belediyeler arası gelir dağılımıyla ilgili bazı kararlar gerektirmektedir.

Dağınık hal sistemine karşı belediyelerin öne sürdükleri sakıncayı belirtmekte yarar var: Yukarda belediyenin toptan mal fiyatlarını kayda geçirerek perakende fiyatlarını denetleme olanağı bulunduğunu söylemiştik. Halden çıkan malda perakendeci payı % 20 - 25 arasındadır. Bu paya halden dükkana taşıma girer. Satış fiyatının ölçü dışı olup olmadığı ancak haldeki toptan fiyata göre saptanabilir. Halde ise fiyatlar saatten saate değişmektedir. Birden çok hal olması durumunda ise

bir perakendecinin hangi halden saat kaçta mal aldığı zor denetlenebileceği için kâr oranlarının ölçü dışılığını saptamak da zorlaşacaktır. Belediyelerimiz besin fiyatlarına tarih boyunca düzen getirmeye çalışmışlar, önce perakendecileri sonra da (27 Mayıs devriminden sonra olduğu gibi) toptancı fiyatlarını kontrol altına almaya uğraşmışlardır. Ama toptancılar hale gelen malın miktarını dışardan ayarlayabildiklerinden kıtlık yaratarak belediyenin üstesinden gelmişlerdir. Bu yüzden bu türde belediye denetimlerinin sınırlarını iyi tanımalı, merkezî halin ne derece belediye kontroluna izin vereceği bütün boyutlarıyla düşünülmeli ve her halde daha temelde, daha yapısal kontrollar getirme yolu seçilmelidir.

Burada düşünülen yapısal kontrol üreticilerin ve tüketicilerin birlikte örgütlenerek gerçekleştirecekleri pazarlamadır. Üretim bölgelerinde güçlenerek üretim kooperatiflerinin paketleme ve pazara taşıma işlemlerini yükümlenmeleri, şehirde kurulacak tüketim kooperatifleriyle doğrudan ilişki kurmaları bugünkü aracının görevini azaltacak yöntemlerdir.

Hale Uğramadan Gelen Mallar

Bugün ülkemizde besin maddelerinin küçük bir kısmı da hal dışı kanallardan tüketiciye varmaktadır. Şehirde tüketilen toplam sebze ve meyvanın % 5'i, bakkaliyenin % 20'si hale uğramadan dükkanlara ya da satış kurumlarına varır. İstanbul'a tüketilen etin ise % 40'ı belediye kontrolu dışındadır. Hale uğramadan gelen sebze ve bakliyatın bir kısmı Migros, Et ve Balık Kurumu gibi kuruluşlarca doğrudan üreticiden ya da üretim bölgesindeki aracıdan alınır. Gelişmiş ülkelerde hal dışı kanallardan gelen malların oranı çok daha yüksektir. Örneğin A.B.D. nin Philadelphia şehrinde tüketilen malın % 50'si hale uğramadan perakendeci kuruluşlara ge-

çer. Burada örgütleşmiş perakende besin şirketlerinin üreticiler ya da üretici kooperatifleriyle doğrudan ilişki kurduğu görülmektedir. Ülkemizde de bu eğilimin artacağı öngörülen gelişmelerden biridir. Ancak bu konuda da kontrolun kimde kaldığını çok iyi saptamak gerekir. Tüketicilerin kooperatifleşmesi ile tekelci perakende kuruluşlarının örgütlenmesi arasında fark vardır. Sadece «büyük mağaza»ların gelişmesi söz konusuysa bu önceki toptancı kârının perakendeciye geçmesi anlamına gelir; bu modelde tekelci aracı tekelci perakendeciyle yer değiştirmektedir.

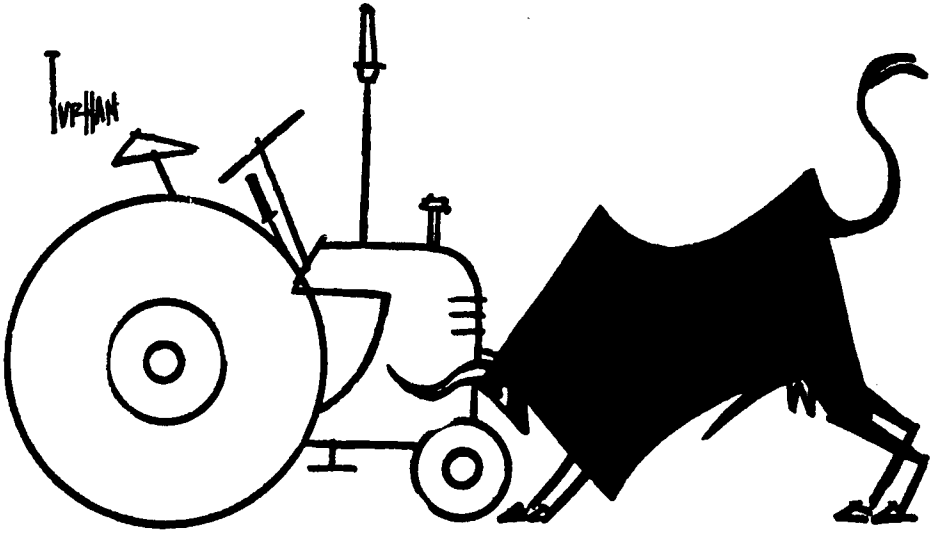
Biz bu yazıda büyük şehirlerimizdeki hal sorununun çeşitli boyutlarını ve ülkemizdeki üretim - tüketim düzeni içindeki yerini belirtmeye çalıştık. Üreticilerin ve tüketicilerin bugünkü örgütleşme düzeyi ve gelecekteki durumlarını hesaba katmadan hal sorununu tartışmak olanak dışıydı. Böyle olunca hal sorununun ilk ortaya çıkış nedeni olan ve şimdiye kadar en önemli sorun olarak görülen trafik sıkışıklığı, halde yer darlığı, düzensizlik gibi dertlerin gerçekte yüzeysel sorunlar olduğu, bunların hal planlaması için yeterli ölçütler olarak alınmayacağı açıklık kazandı. Hal sorununu toplumsal yapıdan bağımsız olarak düşünmek imkansızdı. Halin planlaması sırasında ister istemez bir politik tercih yapılmakta ve hangi çıkar grubunun önerilen çözümden yarar elde edeceği bilinçli ya da bilinçsizce saptanmış olmaktaydı. Halktan yana bir düzen getirmeyi vaadeden belediye başkan adaylarının seçim sloganları bu gerçeği az çok belli ediyordu. Ne var ki yabancı uzmanlara yazdırılan hal konusundaki raporlar olaya yalnızca teknik açıdan bakıyormuş gibi görünüp tasarımların ardındaki politik boyutları ortaya koyamamaktadır.

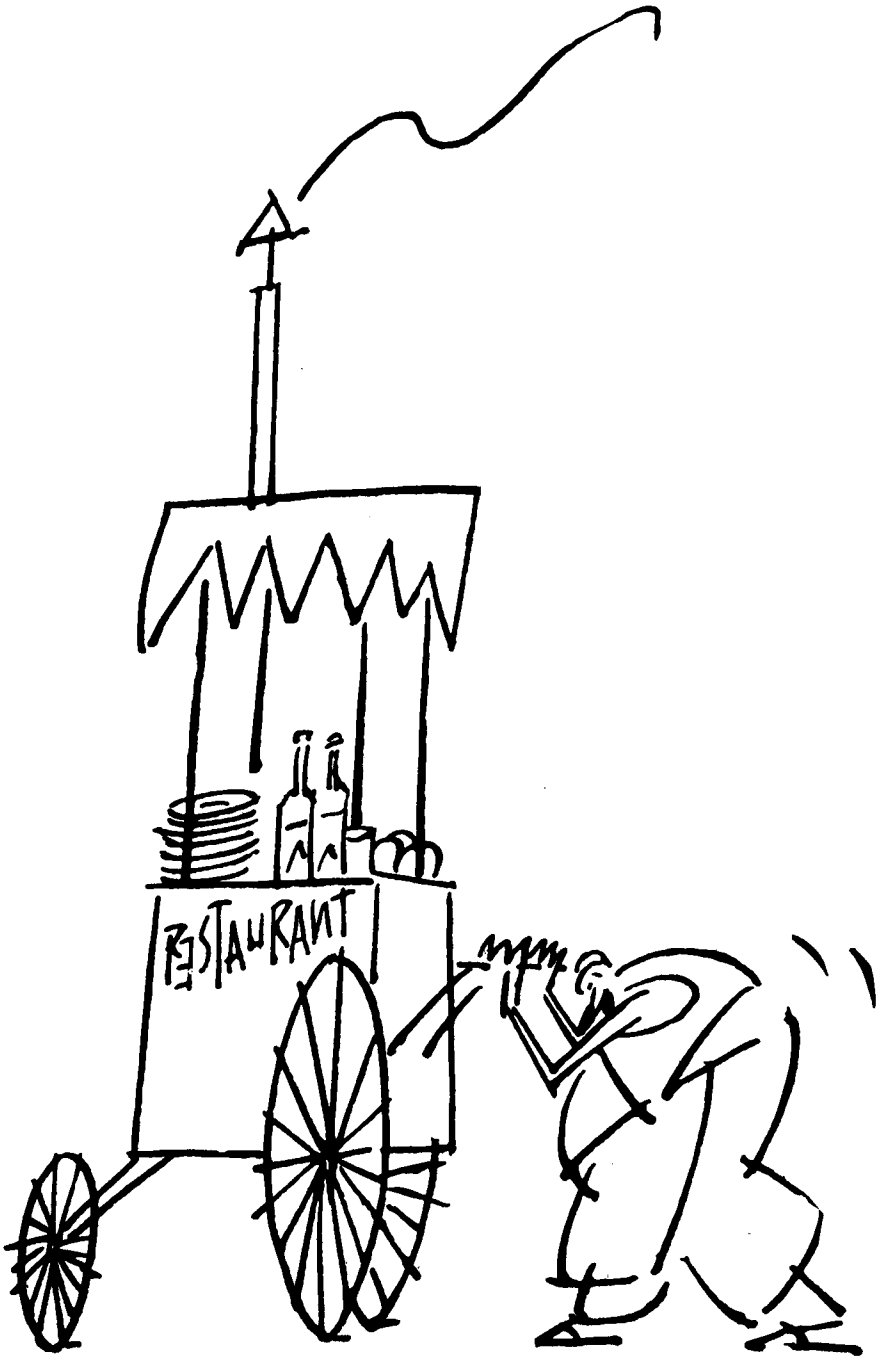
8
İkili İstihdam Yapısı

Sayfa 189. Fotoğraf: Hüsnü Gürsel
Sayfa 190. Fotoğraf: Mimarlar Odası Arşivinden
Sayfa 191. Fotoğraf: Barbaros Gürsel
Sayfa 192. Karikatür: Turhan Selçuk
Sayfa 193. Karikatür: Turhan Selçuk
Sayfa 194 - 195. Fotoğraflar: Ankara'da Irgat pazarı
Sayfa 196. Gazete kupürü (Milliyet. 24.1.1975)



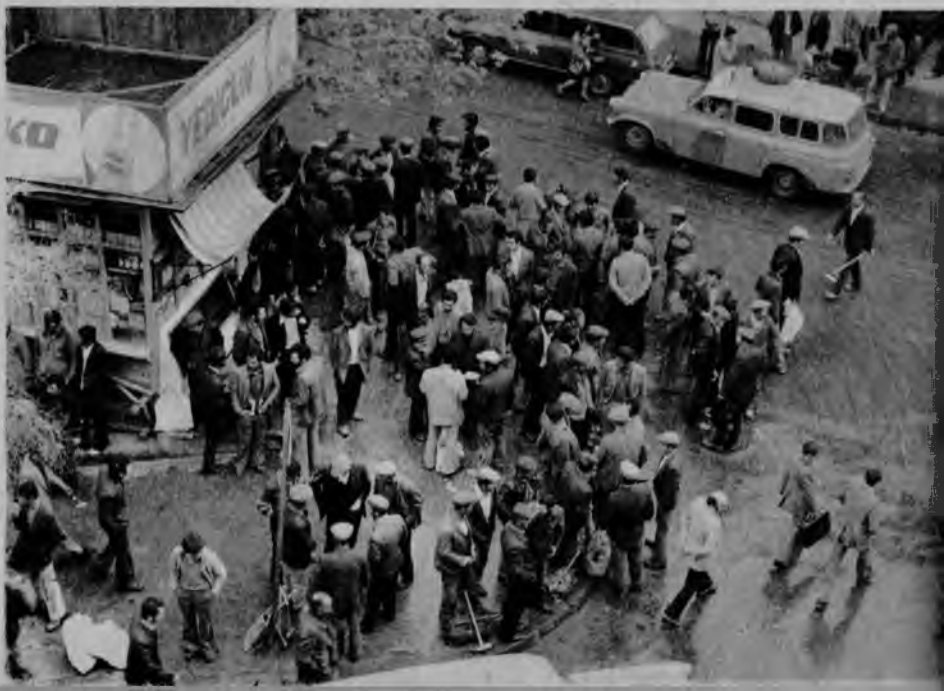

ENGİN AĞRIDAĞ
Sarıal
SANFOR




RESTAURANT



ANKARA'DA IRGAT PAZARI







Belediye, işportacılara yeni tezgâh yaptırıyor

İstanbul Belediyesi, pazar yerlerinde esnaf ve seyyar satıcıların bir düzene sokulması, yaya kaldırımı ve yollarınıgelişigüzel işgaledilmemesi için çalışmalar yapmaktadır. Çoğu, birkaç sandık atarak yaya geçidi ve yolu sergi haline getiren, sağlığa aykırı olarak yere yakın tabla ve el arabalarında satış yapan pazar esnafına belediye, kendi hazırlatacağı açılıp kapanabilir üstü çeşitli renklerde branda bezi ile örtülü tek tip satış tezgâhları hazırlatmaktadır. Maliyeti 500 lirayı bulan bu tezgâhlar, özellikle sürekli pazar yerlerinde belediyenin istediği yere konulacaktır. Belediye Başkanı Ahmet İsvan, **"Bunların hepsinin bir numarası olacak ve biz, bu numaralardan onun kime ait olduğunu bilecek ve kontrol altında tutabileceğiz. Düzenli bir yerleşme ile de kaldırımların ve yolları sergi olmaktan kurtaracağız. Halen etüd ediyoruz. Kısa**

Devamı Sa. 10, Sü. 4. de

Milliyet, 24 Ocak 1975

ŞEHİRLERİMİZDEKİ İKİLİ İSTİHDAM YAPISI VE MARJİNAL KESİM

Gelişmekte olan ülkelerin neredeyse hepsinde «aşırı şehirleşme»den söz edilmektedir. «Aşırı şehirleşme» deyimi bir değer yargısı taşır. Bu yargıya hangi incelemeler sonucunda varılırsa varılsın temelde şu gözlemlere dayanılır: Gelişmekte olan ülkelerde tarım dışı kesimde yeterli istihdam olanakları yaratılamamaktadır. Şehirlere olan göç yaratılan kentsel iş olanaklarından daha hızlıdır. Şehirdeki işsiz ve yarı işsizlerin artışı ve gecekondulaşma önlenememektedir.

İşsiz ve yarı işsizlerin oranının geri kalmış ülkelerde % 30 ya da daha yüksek olmasına karşın benzer düzeydeki işsizlik oranlarının gelişmiş ülkelerde doğurduğu toplumsal bunalımlar, bu ülkelerde ortaya çıkmaktadır.

Ampirik gözlemlere dayanan bu iki genellemenin ortaya çıkardığı şudur: Gelişmekte olan ülkelerde yapısal dönüşüm sırasında ortaya çıkan grupları incelemek için iktisat biliminin «istihdam» ve «işsizlik» gibi sınıflandırmaları yetersiz kalmaktadır. Gelişmiş ülkelerin sorunlarını kavramak üzere tanımlanmış bu kavramlardan yararlanmak yerine, geri kalmış ülkelerde ortaya çıkan sorunlara açıklık getirmek için yeni kavramlar geliştirmek daha uygun olabilir. Bu yazıda ikinci yol tutulmuştur. Geri kalmış ülkelerde ortaya çıkan işsiz ya da yarı işi olan grup bir kesim olarak ele alınacak ve bu kesimin davranışları araştırılacaktır. Bu kesim kal-

kınma yarışında genellikle «marjinal» kesim ya da «informal» kesim diye adlandırılmaktadır.

Marjinal kesimin ortaya çıkış nedenleri ve davranış kalıplarının araştırılmasıyla yukardaki iki ampirik genellemeye açıklık getirilecek ve geri kalmış ülkeleri incelerken içine düşülen aşırı şehirleşme gibi yanlış değerlendirmelerden kurtulma olanağı sağlanacaktır. Bu yazıda önce iktisat biliminin «istihdam» ve «işsizlik» kavramlarının geri kalmış ülkelerin tarımsal yapıdan sanayi yapısına geçişlerindeki dönüşüm olgusunu incelemekteki yetersizliği gösterilecektir. Sonra da bu dönüşüm süreci içinde marjinal kesimin nasıl ortaya çıktığı anlatılacaktır.

İstihdam ve İşsizlik Kavramları

İşsizlik ve gizli işsizlik tanımları daha çok sanayileşmiş ülkelerin ekonomik politika sorunlarına cevap vermek amacıyla geliştirilmiştir. Sanayileşmiş ülkelerde temel iktisadi politika sorunu ülkede tam istihdam sağlamaktır. Bu ülkelerde tam istihdama ulaşma kısa süreli bir uyum sorunu olarak ele alınır. Çünkü iktisadi sistem yeterince kurulu üretim kapasitesine sahiptir. Ama bu kapasite piyasadaki buhranlar yüzünden kullanılamamaktadır. Amaç eldeki kurulu üretim kapasitesinden tam istihdamı sağlayacak şekilde yararlanmaktır.

Sorunun böyle bir formül içinde sunulması gelişmiş ülkeler için gerçekçi bir yaklaşımdır. Bu ülkelerde çözümü aranan istihdam sorunları iktisadi bunalımlar yüzünden ortaya çıkan işsizlik ya da düşük istihdamdır. İş fırsatı yaratılır yaratılmaz boşta kalmış bu emekten yararlanılacağı varsayılır. Bu varsayımda toplumda herkesin her yaratılan işi yapabilecek beceri ve davranış özelliklerine sahip olduğu ve toplumda akıcı bir emek piyasasının bulunduğu varsayımı benimsenmiştir. Bu tür

varsayımlar içinde kalındığı sürece tam istihdamın sağlanması için yalnızca iş arzının yaratılması yeter. Keynesci çözüm de budur.

Bu tür politika sorunu işgücüyle ilgili iki kavram ortaya çıkarır:

(1) İktisaden faal nüfus

(2) İşgücü

«İktisaden faal nüfus» kavramı toplumda herkesin kendi becerilerinden doğan sürekli bir işlevsel rolü olduğu varsayımından çıkmıştır. İktisaden faal nüfus saptanırken kişinin kendisine seçtiği sürekli iş ya da meslek araştırılır; kişinin sayım sırasında bu işte çalışıp çalışmadığı önemli değildir. Çünkü böyle bir saptama ekonominin buhran dönemleri dışında etkin olarak çalıştığı varsayımına dayanmaktadır. Saptanılan işgücü dağılımı tam istihdam halindeki ekonominin bir göstergesi olarak alınacaktır.

«İşgücü» kavramında ise kişinin belli bir dönem —örneğin son bir hafta— içindeki iş ya da mesleği temel alınır. Kavram iktisaden faal nüfus kavramıyla saptanamayan kısa süreli değişmelerin ortaya çıkarılmasında yararlıdır. Böyle hesaplanılan kısa süredeki işgücü etkin işgücü dağılımını gösterdiği varsayılan iktisaden faal nüfusla karşılaştırılarak ekonomi içinde ne kadar işsiz ya da gizli işsiz olduğu ölçülecektir.

İstihdam Politikası ve Farklı İşsizlik Kavramları

Ancak gelişmiş ülkelerde geçerli olabilecek bu varsayıma göre eğer saptanılan işgücü ve iktisaden faal nüfus dağılımları aynı ise o ülkede tam istihdam olduğu varsayılacaktır. İki dağılım arasındaki fark ise kendi meslekleri dışında düşük verimle çalışan gizli işsizleri ortaya çıkaracaktır.

Bu tür işsizlik tanımları tam istihdam yaratabilen bir ekonominin bu durumdan sapmalarını yansıtır. An-

cak kısa süreli statik analizler için yararlıdır. Bu tanımlar önemli bir yapısal değişim geçiren ülke ekonomilerinin incelenmesinde yetersiz kaldıkları gibi gelişmiş ülkelerdeki nüfus artışlarını ve özellikle teknolojideki değişimleri de kapsam dışı bırakırlar.

İktisaden faal nüfus kavramı hayatta ilk kez iş arayanları, yani önceden iş denemesinden geçmemiş olanları kapsamaz. Bunlar çalışmaya hazır olanlardır. Ülke nüfusunun tümünden elde edilebilecek potansiyel etkin nüfus, ya da çalışabilecek toplam nüfus «insangücü» kavramıyla tanımlanır. Genellikle 15 - 65 yaşları arasındaki nüfus olarak alınır. İktisaden faal nüfusun insangücüne oranı ise «emeğe katılma oranı»dır; çeşitli etkenlerin etkisini yansıtan bir ölçüttür, kısa sürede sabit kalır, uzun vadede yapısal dönüşüme paralel olarak değişir.

İnsangücü iktisaden faal nüfustan daha genel bir kategoridir ve üç bölüme ayrılabilir: (1) Çalışanlar, (2) İşsizler (Çalışmaya hazır olanlar), (3) Faal olmayan nüfus. Bu ayırım iki tip emek stoku tanımlama olanağı sağlar: Birincisi çalışmaya hazır olanlardır; kısa süreli tedbirlerle iş olanakları yaratılarak işgücüne alınabilirler. İkincisi ise iktisaden faal olmayan nüfusun iktisaden faal nüfusa dönüştürülmesiyle ortaya çıkabilecek emek stokudur. Ancak bir sosyal yapı değişmesiyle oluşur. Böylece sistemde emeğe katılma oranı artar.

Teknolojik değişimin etken olduğu durumlarda da iktisaden faal nüfus ile işgücü kavramları tam istihdamı ölçmekte yetersiz kalmaktadır. Bir ülkedeki teknolojik değişmeler ya da yatırımlarla kapital yoğunluğunun artırılması, ülke nüfusu değişmese bile, o ülkede iktisaden faal nüfusun etkin işgücü dağılımının ölçüsü olarak kullanılma olanağını ortadan kaldırır. Bu türde değişimler emek ile öteki üretim etmenleri arasındaki belirli bir üretim için gerekli olan oranı bozar ve eski

emek becerilerini de işe yaramaz hale getirir; yeni beceriler gerektirir. Bu koşullar altında yalnızca ülkedeki etkin talebi artırarak iş olanakları yaratmak tam istihdam sağlayamaz. Artan işgücü talebinin meslek kollarına göre yeni dağılımı artık iktisaden faal nüfusun eski dağılımına uymaz. Bu uyumu sağlamak için iktisaden faal nüfusun yapısında değişiklikler gerekir.

Nüfusun toplumdaki emek stokundan işgücüne çekilebilmesi için çeşitli politika tedbirleri uygulanır. Farklı tedbirlerin yöneldikleri grupları belirlemek amacıyla değişik işsizlik türleri tanımlanmıştır. Başka bir deyişle sorunların çözümünde işe yaramayacak politika tedbirlerine göre işsizlik türleri tanımlanmıştır. Çeşitli sektörler arasında değişen talebe göre işgücünün kolaylıkla sektör değiştirememesinden doğan «yapısal işsizlik», sermayenin emeğin yerine geçmesiyle ortaya çıkan ve yapısal işsizliğin bir türü olan «teknolojik işsizlik» bunun örnekleridir. «Sürtüşümlü işsizlik» ise öteki üretim etmenlerine göre emeğin yeniden dağıtılmasındaki gecikmeden doğar. İş değiştirmek isteyen ya da buna zorlanan işçilerin oluşturduğu grup ise «yüzen işsizler» diye adlandırılır. Belirli bir kesimde hiç bir düzenleme yapmaksızın çekilebilecek işgücü «açık düşük istihdam»dır. «Gizli düşük istihdam» çalışanların üretkenliklerinden tam yararlanamadıkları ya da kendi meslekleri dışında işlerde çalıştıkları durumlarda doğar. Önemli yapısal değişmeler sonucunda çekilebilecek işgücü «potansiyel düşük istihdam» olarak belirtilir.

Oysa gelişmekte olan ülkelerde sorun çok başkadır. Temelde bir yapısal dönüşüm söz konusudur. Sanayi öncesi üretim yapısından endüstriyel bir üretim yapısına geçerken belirli iş yapısı özellikleri ortaya çıkmaktadır. Bu özellikler incelenerek gelişen ülkelere daha uygun kavramlar geliştirilebilir.

Gelişen Ülkeler İçin İkili İktisadi Yapı Modeli

Sanayi öncesi üretim yapısından endüstriyel üretim yapısına geçiş iktisadi analizlerde «ikili» (dualist) ekonomi modelleri çerçevesinde ele alınmıştır. Bu tür yaklaşımın klasik örneği Lewis'in «sınırsız emek arzı ile iktisadi kalkınma» modelidir. Lewis'e göre böyle bir toplumda iki ayrı yapıda iki ayrı kesim vardır. Bunlar bir arada bulunurlar. Biri tarım kesimidir ve gelenekseldir. Tarımda emeğin marjinal üretimi sıfır ya da sıfıra yakındır. Tarımda çalışanlar, toplum düzeninin özelliklerine bağlı olarak kendilerini geçindirecek kadar bir ücret alırlar.

Tarım dışı üretim kesimi ise moderndir. Bu kesimde ücretler genellikle tarım kesiminden daha yüksektir. Bu ücret düzeyinde, sermaye sahibi, marjinal verimin ücrete eşit olduğu noktaya kadar emekten yararlanacaktır. Girişimci ele ettiği kârı yatırıma dönüştürecek ve sistemde yeni istihdam olanakları doğacaktır. Bu yeni emek ihtiyacı düşük ücretli tarım kesiminden karşılanacaktır. Emeğe talep artmasına karşın tarım dışı kesimde ücretler sabittir. Çünkü bu modelde tarımdaki düşük verimli emeğin tümüyle emilmesine kadar emek arzının sınırsız olduğu varsayılmaktadır.

Tarım kesiminin kırsal ve tarım dışı kesimin şehirsel olduğu genellemesine dayanılırsa, bu modelde şehirlerde yarı işsizliğin yaygın olması söz konusu değildir. Düşük istihdam ancak kırsal kesimdedir. Modeldeki kırsal kesimle ilgili varsayımların gerçekleşebilmesi için ise büyük aile yapısı yürürlükte olmalıdır.

Lewis'in modeli bugün gelişmekte olan ülkelerin içinde bulunduğu durumu açıklayamamaktadır. Belki sanayi öncesi dönemden daha yeni kurtulma durumunda olan toplumlar için geçerlidir. Feodal toplumlarda ise kırsal kesimdeki feodal yapı henüz çözülmediğinden tarımda da emek kıttır. Nüfusu kırdan koparmak zor-

dur. Sınırsız emek arzı yoktur. Örneğin geçen yüzyılın sömürgelerinde gelişmiş ülke kapitalistlerinin kurduğu büyük tarım ve maden işletmeleri için işçi bulma zorluğuyla karşılaşılmıştır. Bir yandan feodal tarımdan işçi koparabilme güçlüğü vardır, öte yandan da bu işçileri modern bir işletmenin gerektirdiği çalışma düzeni ve becerilere alıştırma güçlüğü. Lewis'in modeli belki bu dönem ya da hemen sonrası için geçerlidir. Dünyadaki geri kalmış ülkeler artık bu aşamayı geçmiştir.

Lewis'in tarım kesimiyle ilgili varsayımları iktisadi kalkınma yazınında çeşitli açılardan eleştiriye uğramıştır. Bazı eleştiriciler tarımsal kesimde marjinal üretkenliğin sıfır olmadığını öne sürerler. Jörgensen'e göre tarımdan işgücü çekebilmek için tarım kesiminde de üretkenlik artırılmalıdır. Tarım kesiminde işçinin üretkenliği arttığında o işçiden yararlanmak ekonomik olmayacak, emek talebi azalacaktır. Jörgenson modelinin işleyişi bir anlamda Lewis modelinin tersidir. Lewis'in modelinde tarım dışı kesimde üretkenliğin artışı emeği tarımdan koparmaktadır. Jörgensen'in modelinde ise emeği tarım kesiminden çeken yine tarım kesimindeki üretkenliğin artışıdır.

Ampirik bulgular işgücünün marjinal verimliliğinin tüm tarım kesimi için aynı olmadığını ortaya çıkarmıştır. Verimlilik işletme ve mülkiyet tipine göre farklı olmaktadır. Büyük bir piyasa için üretim yapan modern işletmelerde emeğin marjinal üretkenliğinin sıfırdan yüksek, küçük ve daha çok kendi tüketimi için üretim yapan işletmelerde ise sıfıra yakın olduğunu varsaymak daha doğru olur. Lewis'in modeli belki küçük topraklar, Jörgensen'in modeli ise büyük çiftlikler için geçerlidir.

Lefeber, bu ampirik bulgulardan esinlenerek, Lewis'in modelinin kırsal kesimle ilgili bölümünde bir değişiklik yapmıştır. Lefeber'e göre, kırsal kesim, biri kendi için geçimlik üretim yapan tarım, öteki ticari tarım

olmak üzere iki kesimden oluşmuştur. Bunların dışında bir de tarım dışı üretim vardır. Bu üç kesimli ekonomide artık-işgücünün nasıl emileceği incelenmektedir. Kendi için üretim yapan tarım ürettiklerini tüketir, yatırım yapamaz; yalnızca artık-işgücü stoku olarak işlev görür. Emek bu sektörden ticari tarıma ve tarım-dışı kesime geçer. Kendi için üretim yapan geleneksel tarım kesiminde emek arzı sonsuz esnektir. Ücretler «kurumsal» olarak saptanmıştır. Kurumsal olarak saptanmış ücret düzeyi yükseldikçe gelişme daha sermaye-yoğun olacak, geleneksel tarımdaki artık-emek kısa sürede emilecektir. Sorun geleneksel kesimdeki emeğin kısa sürede öteki kesimler aktarılmasıdır.

Yukarda belirttiğimiz istihdam kavramları Lefeber'in modelinde de kullanılabilir. Modern tarımda ve tarım dışı kesimde işsizlik sorunu yoktur. Buna karşılık geleneksel tarımda düşük istihdam vardır. Tarımda biri geleneksel öteki modern olmak üzere iki ayrı kesimin varsayılması, gelişen ülkelerde tarımsal işgücünün yapısını açıklamakta yetersiz kalır. Modelde geleneksel tarımın modern tarımla yanyana ve hiç bir yapısal değişime uğramadan yaşayabileceği, bu iki sektörün birbirini hiç etkilemeyeceği öngörülmüştür. Ama ampirik bulgular bunun olanaksızlığını ortaya çıkarmıştır.

İkili Yapı Modeli Neden Yetersiz?

Tarımda modern teknolojinin egemen duruma gelmesi ve piyasa için üretime başlaması, toprağın kutuplaşması ve bir bölüm küçük çiftçinin toprağını kaybederek tarım işçisi durumuna gelmesi demektir. Bu süreç sonunda üç tip tarımsal nüfus ortaya çıkar. Birincisi büyük ve orta toprak sahipleridir. İkinci grup toprağının bir bölümünü birinci gruba kaptıranlardır; kendi küçük toprağı üzerinde kendi için geçimlik üretim yapar ve aynı zamanda da mevsimlik tarım işçisi olarak çalışırlar.

Üçüncü gruptakiler ise toprağını tümüyle kaybederek tarım işçiliğine dönüşenlerdir.

Bu dönüşümle birlikte kırsal ailenin yapısı da değişir. Birinci grupta büyük aile varlığını sürdürürken, ikinci ve üçüncü gruplarda aile küçülür, çekirdek aile halini alır. Bu küçük çekirdek aileler içinde marjinal üretkenliği düşük kişileri tutma olanağı kalmaz. Bu gruptaki aileler en az geçinme düzeyine erişebilmek için ellerine geçen bütün iş olanaklarını değerlendirmek zorundadırlar. Kendi tarlalarında çalışırken emek-yoğun bir teknoloji kullanarak katma değeri en çoğa çıkarırlar. Modern çiftliklerde emek talebinin arttığı mevsimlerde bütün ailenin işgücü arzedilir. Tarıma uygun olmayan mevsimlerde ise aileden bazı kişiler şehre giderek tarım dışı kesimde çalışırlar.,

Tarım kesiminde ikili bir yapının olduğu açıktır. Ama bu yapı biri kendi için geçimlik üretim yapan, öteki de modern olmak üzere birbirinden tümüyle kopuk iki kesim niteliğinde değildir. Yapıda, bir modern kesim ve bir de gerek modern tarım kesiminin gerekse başka tarım dışı kesimlerin yarattığı olanaklardan yararlanan marjinal kesimin bulunduğunu söylemek daha doğru olur. Başka bir deyişle, tarımın bir kesimi modernleşince öteki kesim geleneksel halde kalamaz, o da yapısal bir değişime uğrayarak marjinal kesime dönüşür. Modern büyük çiftliklerin ortaya çıkışı toprak kutuplaşmasıyladır. Toprak kutuplaşması kendi için üretim yapmakta olan çiftçilerin topraklarını büyük arazi sahiplerine bırakması demektir. Bu yüzden, tarımın bir kesimi modernleşirken öteki kesim de aynı durumda kalamaz, niteliği değişir.

Şimdi Lewis tipi modelin şehirle ilgili önerisini de eleştirip kentsel alanlarda marjinal sektörün nasıl ortaya çıktığını görelim.

Şehirde Marjinal Kesim

Gerek Lewis ve gerekse Leferber'in modellerinde tarım dışı kesimde ne kadar işgücünün istihdam edileceğini ücret düzeyi belirler. Her iki modeldeki temel varsayım endüstrileşen ülkelerin sermaye ile emek yoğunlukları arasında seçme yapmalarına olanak sağlayacak değişik teknolojik seçeneklerin bulunduğudur.

Bol emekten yararlanılmasına olanak tanıyan, sermaye-yoğunluğu düşük teknolojilerin seçilmesinin zorlukları çeşitli açılardan eleştirilmiştir. Eckaus ve benzeri kuramcı iktisatçıların savunduğu, geri kalmış ülkelerin faktör oranları arasında bir seçim yapma olanağının bulunmadığıdır. Modern kesimin teknolojisi ise gelişmiş ülkelerin ihtiyaçlarını yansıtır. Geri kalmış ülkeler teknoloji ithali yoluyla kalkınacaklardır. Bu koşullar altında şehirdeki emek arzının tümünü emen bir kalkınma gerçekleşemeyecektir.

Mynt gibi kalkınma kuramcıları ise eleştirilerini şehirdeki emek arzının homojen olmadığı görüşüne dayandırırlar; emek becerili ve becerisiz emek olmak üzere iki kısma ayrılarak incelenmelidir. Üretimde becerisiz emekten yararlanabilmek için belirli oranda becerili emeğe ihtiyaç vardır. Becerili emek kısıtlıysa ötekiler de üretim ekatılamaz. Geri kalmış ülkelerde bir yatırımcı, emek yoğunluğuna karar verirken seçimini bu beceri sınırına göre yapacak, seçimi sermaye-yoğun üretim olacaktır.

Reynolds gibi yazarlar ise, ücretlerin tek düzeyde, değişmeden kalamayacağı gözlemine dayanarak girişimcinin sermaye - yoğun teknikleri seçeceğini belirtirler. Bu eleştiriler geri kalmış ülkelerde, tarım dışı modern kesimdeki gelişmelerin sermaye-yoğun olduğunu gösterir. Bu yüzden şehirdeki fazla emeğin modern sektörce emilmesi garanti değildir.

Şehirdeki fazla emeği istihdam edebilmek için sanayileşme hızının artırılması gerektiği söylenmiştir. Am-

pirik bulguların gösterdiği ise, çok hızlı sanayileşen ülkelerde bile, şehirlerde istihdam edilemeyen emeğin kaldığıdır. Mynt tipi bir yaklaşımla emeğin homojen olmadığı düşünülürse bu sonuç olağandır. Öte yandan şehirdeki emek arzı fonksiyonunu yukarda belirtilen temele dayanmadan inceleyen Todaro «beklenen gelir akımı» kavramından yola çıkar. Todaro'ya göre şehirdeki emek arzı şehirde yaratılan iş olanaklarının bir fonksiyonudur. Kırdan ayrılmaya karar veren kişi şehirde kazanmayı beklediği belli bir gelir varsayımına dayanarak hareket geçmektedir. Bu yüzden şehirdeki işgücü kullanma olanakları arttıkça «beklenen gelir» de artmakta ve şehirdeki gerçek iş olanaklarının üstünde bir emek arzı yaratılmaktadır. Todaro'nun bu yaklaşımı şehirdeki emek arzının yaratılan iş olanaklarının nasıl sürekli olarak üstünde kaldığını göstermekte yararlıdır.

Şehirde, modern kesimin dışında ve modern kesimce emilemeyen bir grup kalmaktadır. Bu grup büyük toplumsal bunalımlara yol açmadan şehir içinde varlığını sürdürmektedir. Ya modern kesime bir şekilde hizmet ederek, ya kendine yeni işler yaratarak, ya da düzensiz, örgütlenmemiş iş olanaklarını kullanarak ancak geçinecek bir gelir düzeyine ulaşır. Bu düzensiz, örgütlenmemiş grup şehirdeki marjinal kesimi oluşturur. Şehirdeki marjinal kesim kırsal alandaki marjinal kesimle ilişki içindedir ve kırsal kesimce beslenir. Şehirdeki marjinal kesim de tıpkı kırdaki marjinal kesim gibi modern kesimin yarattığı fırsatları değerlendirerek varlığını korur. Nasıl kırdaki geleneksel, kendi için geçimlik üreten tarım marjinal kesime dönüşüyorsa, şehirdeki sanayi öncesi el sanatları türündeki üretim de marjinal kesimin verimliliği düşük, küçük üretim tiplerine dönüşür. Gelişen ülkelerdeki bu yeni küçük sanatlar türü ve üretim düzeni sanayi öncesi artizanlarından çok farklıdır. Bunlar marjinal kesimin kapsamına girer.

Şehirlerde modern kesimin marjinal kesime düzensiz de olsa, iş olanakları yaratması marjinal kesimi oluşturan grupların önemli toplumsal bunalımlara yol açmayışı için yeterli bir açıklama değildir. İş olanaklarının böylesine düzensizliğine karşın bu grupların bunalım yaratmayışının nedenini kırsal alandaki karşılıklı yardımlaşmanın şehirlerde de süregelmesinde aramak olanağı vardır.

Bu grupların büyük bir bölümünün yaşadığı gecekondu mahallelerinde yapılan çalışmalar bu konuda farklı bulgular ortaya koymuştur. Örneğin İzmir gecekondularında yapılan bir araştırmaya göre aileler arası yardımlaşma oldukça azdır. Ankara'da İskitliler üzerinde yapılan başka bir araştırma ise farklı sonuçlar vermiştir. İş olanaklarının düzensizliği yüzünden gelirin dalgalanmasını düzeltme konusunda aileler arası yardımlaşma etkin olmasa bile, oldukça küçülmüş çekirdek gecekondu ailesinde bile bütün aile bireyleri marjinal sektörde çalıştığından bu dalgalanma aile içi örgütlenmeyle azaltılabilmektedir.

Marjinal Kesimin Özellikleri

Marjinal kesim kapsamına girenlerin sayısını belirleyebilmek için ayıredici bazı ölçütleri (kriter) açıklığa kavuşturmak gerekir. Marjinal kesimi tanımlayan çeşitli yazarlar bu kesimin farklı özellikleri üzerinde durmuşlardır. Biz bu özellikler arasındaki ilişkileri de belirtmeye çalışacağız.

Kıray, İzmir araştırmasında, marjinal kesimin ana özelliğinin örgütleşemeyiş olduğunu söyler. Örgütsüzlük bir ölçüt olarak marjinal kesimin hesaplanmasındaki yararı bakımından ilginçtir. Marjinal kesim örgütlü kesimden geri kalan bir «artık» (residual) olarak düşünülebilir. Ancak örgütleşmeyiş ölçütünü iki ayrı düzeyde düşünmek gerekir. Örgütlenmenin birinci düzeyi işin

kendi içinde organize olmasıdır. İkinci düzeyde ise bu kesimin kapsamına giren çeşitli işlerin aralarında örgütlenmesi söz konusudur. Marjinal kesimdeki işler toplumun «formel» yollarından karşılanamayan küçük iş fırsatlarının değerlendirilmesiyle oluşur. Bu yüzden işler «marjinal»dir. Böyle küçük ve geçici işlerin yürütücüsü genellikle tek kişidir. Bunların örgütlenme olanağı yoktur. Tek tek girişimciler toplumdaki marjinal iş olanaklarını değerlendirirken başka girişimcilerle yarışa girmekten çok alıcının isteklerine uyum yapmak zorundadırlar. Ne sunulan hizmette, ne de talebde bir standartlaşma olmadığına göre marjinal kesimdeki işler arasında da bir düzenleme ve standartlaşma gereği doğmamıştır.

Bir işin örgütlenmesi bu işin toplumla ilişkilerinde kuralların ortaya çıkması demektir. Oysa bu grupların temel özelliklerinden biri, toplumun olağan yollardan yaratamadığı iş imkanlarını değerlendirmektir. Bu kesim toplumun yerleşmiş kurallarına göre iş bulamadığından iki yoldan geçimini sağlar: Birinci yol buluşçu (innovative) bir atılımla yeni iş olanaklarını yoktan varetmektir; işportacılık, oto yıkayıcılığı gibi. İkincisi ise yasa dışı yollara başvurmaktır; dolandırıcılık, üç kâğıtçılık gibi. Ancak her yasa dışı işin marjinal kesime girdiğini sanmak yanlıştır. Belli yasa dışı işler ancak büyük örgütlerle yürütülebilir. Marjinal kesimdeki yasa dışı işler ise örgütsüz, küçük işlerdir.

Marjinal kesime kırdan gelen kişilerin katılabilmesi için bu kesime girişin kolay olması gerekir. Şimdiye kadar yapılan tanımlara göre giriş iki açıdan kolaydır: Birincisi, marjinal kesim işlerinde sermaye talebinin azlığı ya da hiç yokluğu, ikincisi ise örgütleşme bulunmadığından kurumsal giriş kısıtlamalarının da olmamasıdır.

Yukardaki tanımlamalarla tutarlı bir başka özellik

de kişilerin kendi işlerinde çalışıyor olmalarıdır. Bu nedenle Bralla kendi işinde çalışanları marjinal sektöre, ücretlileri, ise örgütlü işgücü gruplarına sokar.

Bir marjinal kesim işinin kendi içinde ya da kendi türleri arasında gelişerek yapısal bir değişimden geçmesi olanak dışıdır. Geertz marjinal kesimden bir örnek aldığı pazar satıcısını incelerken şu özelliği belirtir: Pazar esnafı satışını artıramadığı bir düzeye erişinceye kadar stokuna mal eklemekte devam edecektir. Pazarda mal satan bir ailenin izleyebileceği en iyi taktik ise her bireyin ayrı bir tezgah kurmasıdır. Bir araya gelerek tek bir birim kuran ailenin toplam satışı azalacaktır. Aynı ilkenin ışığında bir işportacıyı ele alacak olursak, bu satıcı için önemli olan ulaşabilirliktir. İşportacı iş kapasitesini büyüttüğünde ulaşabilirliği azalacaktır.

Marjinal kesimin yukarda belirtilen örgütleşemeyiş ve küçük girişimciliğe ilişkin nitelikleri yanısıra iki özelliği daha vardır: Düşük üretkenlik ve yüksek iş değiştirme (turnover) oranı. Marjinal kesim işlerinde çalışanlar, üretkenlikleri düşük olmasına karşın, şehirde yaşayabilecek geçim düzeyini tutturabilmektedirler. Bunu iki yoldan gerçekleştirirler: Kendi işlerinde çalıştıklarından katma değer en çoğa yükselir. Ailenin öteki kişilerini ücretsiz işçi olarak çalıştırırlar. Böylece üretkenliği düşük ev sanayileri ve küçük el sanatı türünde üretim marjinal kesim içinde varlığını sürdürüp gider.

Ne var ki bu tür faaliyetleri sanayi öncesi üretim biçiminin bir devamı olarak görmemek gerekir. Piyasa ile ilişkileri, belli bir üretim teknolojisini seçiş nedenleri, üretim birimlerinin kendi aralarında örgütlenmesi sanayi öncesi üretimden çok başkadır. Nasıl tarımdaki küçük işletmeler sanayi öncesi dönemin kendi için üretim yapan işletmelerinden farklı yapıda bir marjinal kesime dönüşüyorsa, şehirdeki küçük el sanatı işletmeleri de benzer bir değişimle marjinal kesime geçerler.

Herhangi bir beceriden yoksun olan marjinal kesim elemanları beceri gerektirmeyen işlerde çalışarak seçimlerini sağlarlar. Ama bu işler ne süreklidir ne de örgütlü. Zaman zaman ortaya çıkarlar. Belli kuralları yoktur. Çalışana hiç bir güvence tanımaz. İş değiştirme sıktır. Bu türde işlerin en bilinen örneği inşaat işçiliğidir. Ne var ki servislerde düşük gelirle çalışan ya da kendi işini yürüten herkes marjinal kesime girmez.

Marjinal kesim tanımına biraz daha açıklık getirebilmek amacıyla marjinal kesim dışında kalan işleri de belirleyelim. Kullandığı işgücü teknolojik ve örgütsel nedenlere bağlı olarak belirlenen büyük ve örgütlü üretim ya da hizmet faaliyetlerini yürüten kamu ve özel kuruluşlarda çalışanlar marjinal kesimin dışında kalır. Marjinal kesim dışındaki çalışma ya örgütlü ya da üretkendir. İş değiştirme oranları düşüktür. İşçilerin sosyal güvencesi ve işverenle ilişkileri kurumsallaşmıştır. Bu kuruluşlarda işçi sayısı ancak yeni yatırımlarla artırılabilir. Marjinal kesimdeki gibi yatırım yapılmadan çalışan işçi sayısının şişmesi görülmez.

Marjinal kesim dışında sayılan diğer işler, toplumun kurumsal yapısına bağlı olarak doğan yeni istihdam kaynaklarıdır. Kamu yönetimi, eğitim, sağlık gibi toplum hizmetleri bunlar arasındadır. Bu kesimlerde iş ilişkileri tümüyle örgütleşmiştir. Toplumda kurumsallaşmış transfer ödemeleri ve düzenli gelir elde edenler (emekli, malûl vb.) de marjinal sektör dışında sayılır.

Bu noktada konuyu aydınlatacak belli kavramlar üzerinde de durarak niçin bazı kesimlerin marjinal kesim kapsamına alındığını görelim. Marjinal kesim «düşük istihdam» ve «düşük gelir» kavramlarıyla mutlaka özdeş değildir. Marjinal kesimdeki düşük istihdamı marjinal kesim dışındakinden ayırabilmek için düşük istihdamdan doğan kayıplara kimin katlandığına bakmak gerekir. Kamu kesiminde çalışan bir aydının düşük istih-

damının yarattığı sonuçlara toplum katlanır. Oysa marjinal kesimdeki düşük istihdamın ve düşük gelirin sonuçları aile içinden birkaç kişinin çalışması ya da aile yaşantısının sıkıntıya düşmesi gibi sonuçlar doğurur. Bunun sonuçlarına ailece katlanılır.

Marjinal kesim kapsamına giren işgücünden toplumun yeterince yararlanamadığı kolayca söylenebilir. Ancak işgücü etken olarak değerlendirilemeyen herkes marjinal kesimde değildir. Geri kalmış ülkelerdeki aydınların düşük istihdamı bunun en bilinen örneğidir. Okumuşlara özellikle devlet iş verir, ayrıca yüksek ücretler öder ama onlardan yeterince yararlanamaz. Ama iş ilişkileri örgütlü olduğundan bu aydınlar marjinal kesim elemanı sayılmazlar. Toplum aydınlara transfer ödemesi niteliğinde bir çeşit okumuşluk sigortası sağlamaktadır.

Öte yandan marjinal kesimde bulunmak çok düşük geliri olmak anlamına da gelmez. Her düşük gelirli kişi de marjinal kesimde değildir. Marjinal sektör sayılan bir işte çalışan kişinin kazancı örgütlü sanayi kuruluşunda çalışan bir işçinin kazancından daha yüksek olabilir. İşçi marjinal kesimde değildir; kendi becerilerine ve toplumun iş kurallarına göre örgütleşmiş kesimde iş bulmuştur ama ücreti düşük olabilir.

Marjinal Kesim Ne Zaman Genişler?

Marjinal kesim davranışları çeşitli açılardan incelenebilir. Bu yazıda bunlardan yalnızca ikisi üzerinde duracağız. Birinci davranış toplumda marjinal kesimin büyüklüğü ve niteliğindeki değişmelerle ilgilidir. İkincisi ise politik davranıştır.

Toplumda çok çeşitli hizmetleri yerine getiren marjinal kesimin büyüklüğü hizmetler için doğan talebe ve emek arzına bağlıdır. Sanayi öncesi bir düzenden sanayi toplumuna geçilirken şehirdeki emek arzı örgütlü iş

olanaklarını aşıyorsa marjinal kesim ortaya çıkar. Beceri düzeyi düşük ve az ücretle hizmet sağlamaya razı bir işgücü arzı oldukça, bu işgücünden toplumda verimli olarak yararlanılmasa bile, talep yine doğacaktır. Toplumdaki örgütlü iş kesimi arzedilen bütün emeği istihdam edebiliyorsa, marjinal kesimin yoktan varettiği taleb ya hiç ortaya çıkmayacak ya da örgütlü kesimce karşılanacaktır. Marjinal kesimin doğabilmesinin ön koşulu örgütlü iş kesimlerinin ememediği ve şehirde yaşamak durumunda olan bir artık işgücünün varlığıdır.

Marjinal kesimin ortaya çıkması için bu ön koşul gerçekleşmişse, büyüklüğü belirleyen iki değişken devreye girer: Birincisi marjinal kesim hizmetlerine olan taleb, ikincisi ise şehirde geçinmek için gerekli kazanç düzeydir. Marjinal kesim hizmetlerine olan talebi en çok şehirdeki örgütlü işgücünün büyüklüğü belirler. Örgütlü işgücü ne kadar büyüksek marjinal kesim hizmetlerine doğacak talep de o kadar çok olacaktır. Bu da şehirde, marjinal kesime katılmak için bekleyen emek arzının, yaratılan iş olanaklarından sürekli olarak daha fazla olması anlamına gelir. Bu görüş yukarda sözü edilen ve örgütlü iş kesiminin artık işgücünü emeceğini öngören varsayımla ilk bakışta çelişkilidir. Marjinal kesim örgütlü iş kesiminden arta kalan emekle mi oluşur, yoksa örgütlü iş kesimine rağmen her zaman bir marjinal kesim varolacak mıdır?

Yukardaki varsayımlar ancak belirli bir andaki marjinal kesim büyüklüğünü açıklamaya yeter. Zaman içindeki gelişmeleri gözönüne alamaz. Zaman süresi içinde ortaya çıkan değişmeleri incelemek için yeni varsayımlar gerekir. Şehirde örgütleşmiş iş olanakları artıyorsa marjinal kesim azalabilir de artabilir de. Birbiriyle çelişir gibi gözüken iki varsayımın da geçerli olduğu söylenebilir. Hangisinin gerçekleşeceği kırdan şehire olan akıma ve şehirdeki işgücünün artışına bağlıdır. Şehirde emek

arzı artışı sürüp gidiyorsa marjinal kesim de büyüyecektir. Şehirdeki emek arzı yavaşlamış ya da durmuşsa marjinal kesimin de büyüklüğü azalacaktır.

Unutulmaması gereken bir başka olgu da marjinal kesimin kendi içinde talep yaratmasıdır. Bir bakıma şehir nüfusu ne kadar çoksa marjinal kesimin genişleme olanağı da o kadar yüksektir. Marjinal kesimin büyümesi bu kesimde çalışan kimselerin oturduğu gecekondu mahallelerinin doğmasına yol açar. Bu mahallelerdeki yaşantı şehrin modern mahallelerinden başka bir geçim düzeyindedir. Bu yaşantının talep fonksiyonu da başkadır. Geçim düzeyinin düşük olması ise marjinal kesimin büyümesine olanak sağlar.

Marjinal Kesim ve Politik Bilinçlenme

Marjinal kesim elemanlarının geçinebilecek kadar kazanç sağlayabilmesi böyle ikili bir yapının sürüp gitmesi için yeterli bir koşul değildir. Bu grupların politik bilinçlenme düzeyinin ve politik eylemde bulunabilme gücünün incelenmesi gerekir. Gerçekten de bu gruplar toplumda, marjinal kesimden örgütlü kesime geçme amacı güden bir politik eylemi başlatacak özelliklere sahip değildir. Bir devrimci güce dönüşemezler. Bu yüzden de marjinal kesim varlığını devam ettirir. Bunun nedenleri şöyle sıralanabilir.

Marjinal kesimi tanımlarken gördüğümüz gibi bu kesimde çalışanlar düzenli bir işçi-işveren ilişkisi içinde değildirler. İş değiştirme sıktır. Genellikle herkes kendi işini yürütür. Bu koşullar altında sanayi işçilerinde olduğu gibi bir sınıf bilinci oluşmaz. Toplumun öteki kesimlerini karşılarına alarak belirli bir yoldan tepki göstermek yerine çok çeşitli ruhsal boşalma yollarından sıkıntılarını açığa vururlar. Marjinal kesimi devrimci eyleme katmak için yapılan çeşitli denemelerin sonucu, bu

kesimin genellikle tahmin edilemeyen davranışlar gösterdiği yönündedir.

Ayrıca köyden şehire göç edenler kendilerini köydeki durumlarıyla karşılaştırdıklarında yaşantılarından memnun görünmekte kendi durumlarını değerlendirirken «göreli yoksulluk» duymamaktadırlar. Bunlar özellikle kırın marjinal kesiminden geldiklerinden ve bu kesimde çalışanların durumları günden güne kötüleştiğinden göreli yoksulluk duyguları az gelişmiştir. Sınıf bilincine ulaşmayı yavaşlatan bu sınırlayıcı koşullar nedeniyle gelişmekte olan ülkelerde, şehirdeki büyük işsizler grubu önemli politik bunalımlar doğurmazlar. Böylece marjinal kesim gerek kırsal gerekse kentsel kesimdeki dönüşümün bunalımsız oluşmasını sağlayan bir «tampon mekanizma» niteliği kazanır.

Bu Gruplara Karşı Uygulanan Politika Yeterli mi?

Yukardaki bölümde yapılan açıklamalar marjinal kesimin Türkiye'de yeterli politik baskı doğurmadan daha uzun süre kalacağını göstermektedir. Eğer bu gruplar varlıklarını koruyacaklarsa bunlara karşı uygulanacak politikanın ne olması gerektiği sorulabilir.

Bugün için toplumda bu gurupların sorunlarına tam olarak eğilebilecek bir politika yoktur. Ancak parça parça geliştirilmiş ve bazı özel sorunlarına cevap verebilecek politikalar bulunmaktadır. Bu da marjinal kesimin bilinçlenerek yeterli politik baskı yaratamadığı varsayımını destekleyen bir başka kanıttır.

Yürürlükteki iktisadi politika bu grupları zamanla ortadan kalkacak bir arta kalan (residual) olarak görmektedir. Sanayileşme politikasıyla bu gruplar ortadan kalkacaktır. İktisadi plancının konuya bakış açısı budur. Ama kaç yılda bu gruplar kaybolacaktır? Geçmiş yıllara bakarak yıllık % 10 sanayileşme ve % 5 işgücü

artış hızı öngörerek emilme elli yıl alabilir. Bu elli yıl boyunca bir kaç kuşak emilmeyi mi bekleyecektir? Bunlar için bir politika düşünülemeyecek midir?

Parça parça ve kendi içinde de çelişkiler taşıyan birkaç politikayı şöyle sıralayabiliriz:

- Olup bittilere boyun eğme düzeyindeki politikalar: Örneğin gecekondular marjinal kesimin şehirde yaşadığı yerlerdir. Varlıkları olup bittiye gelmiştir. Gecekonduların bir bölümü yasallaştırılmıştır. Oysa bu grupların iş çevresine ilişkin tutumlar farklıdır.
- Yasaklayıcı politikalar: Örneğin işportacılar yasaklanmıştır. Belediye «zabıtası» işportacıları yakalar, tezgahlarını ellerinden alır. Bir süre önce gecekondulara uygulanan yıkma politikası da bundan farklı değildi. Şehir içinde «ekolojik» olarak varlığı kabul edilen bir grubun yaşama ve iş olanaklarının yasaklanması açık bir tutarsızlıktır.
- Düzenleyici politikalar: Örneğin mahalle aralarındaki sebze satıcıları ya da açık pazarlardaki küçük satıcıların varlığı kabul edilip bunların faaliyetine düzen getirilmeye çalışılmaktadır.
- Destekleyici politikalar: Bunlar daha çok küçük sanayi üreticileri için söz konusudur.

Bu örneklerden de anlaşıldığına göre, önceden de varolan küçük el sanatçıları, pazar satıcıları gibi geleneksel guruplara toplumun tepkisi daha yumuşak olmakta, sonradan ortaya çıkanlar ise benimsenmemektedir. Bu yeni gurup marjinal işler yapıyor olsa bile toplumun bir parçasıdır; toplumun kuralları ve olanakları dışında kalmamalıdır, zamanla kendiliğinden ortadan kalkacak bir «arta kalan» olarak görülmemelidir. Eğer toplum örgütü iş kanallarına dayanan kurumlar yoluyla bu tür guruplara ulaşılamıyorsa, bu grupların koşullarına uygun başka kurum modelleri düşünülmelidir..

9
Gecekondular

Sayfa 219. Fotoğraf: Gültekin Çizgen

Sayfa 220. Gazete kupürü (Gün, 7.10.1973)

Sayfa 221. Bursa'yı çevreleyen gecekondu halkasının haritası ve bir gazete kupürü (Milliyet, 31.8.1973)

Sayfa 222. Karikatür: Bedri Koraman

Sayfa 223. Demetevler Vurgunu (Mimarlar Odası) Haberler, 24.10.1973)



GECEKONDU FACİASI!...

Evi başına yıkılan bestekâr Mehmet Ilgın şarkı söylerken eşi tabancaya sarılıp bir memuru ayağından vurdu



Ankara'daki Havuzlubağ gecekonduları, evlerini yıktırmamak için silâhla, taşla direşiyor. Bu sırada bestekâr Mehmet Ilgın gibi kanlı tabloya götürüldüler.

Ağlama değmez hayat bu göz yaşlarına



Bestekâr Mehmet Ilgın yıkılan gecekondusu önünde ünlü bestesini gözyaşları içinde söylerken silâha terketmiyordu. Bu gecekonducunun dramıydı.

Genç kadını çelik yelekli polisler evden çıkardı

İsmail PARIN-
ANKARA

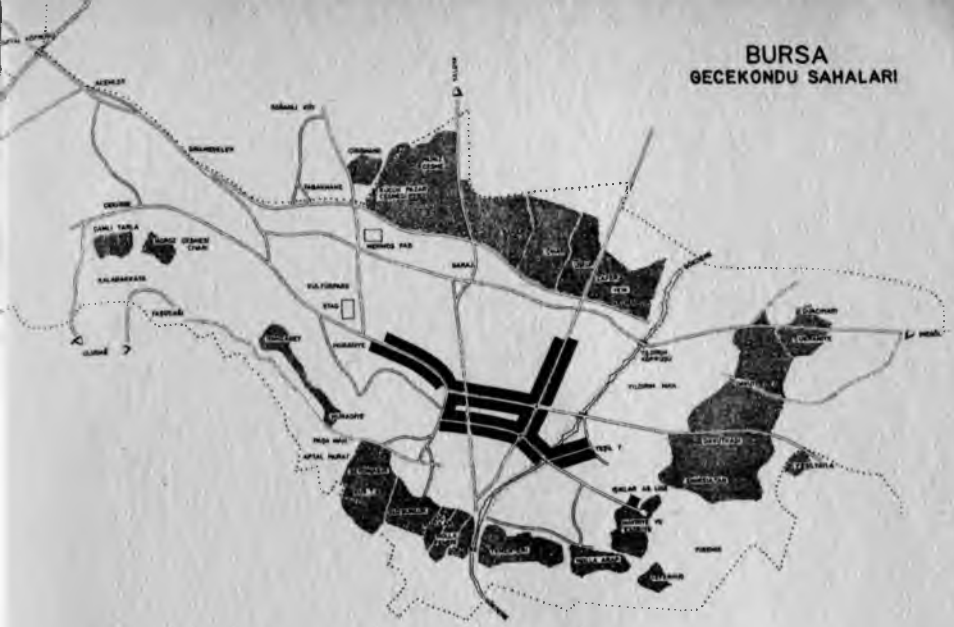
Bestekâr Mehmet Ilgın gecekondusu yıkım memurları tarafından yıkılırken bestesi olan "Ağlama Değmez hayata şu göz yaşlarına" şarkısını söyledi.. Eşi Emine'de hemen geriye söylerken bir yıkım memurunun eşi onu ağır bir silâh ile yaraladı..

Ankara Belediyesi Çankaya'da bulunan gecekondu mahallesi Havuzlubağ için, yıkım kararı almış... Bu kararı gerçekleştirmek için yıkım

(Devamı 8 sayfada)

Öğretmen hanım, tek ders

Kendini tanı al 500 lirayı



Milliyet, 31 Ağustos 1973

ŞİMDİYE KADAR BÖYLESİ GÖRÜLMEMİŞTİ

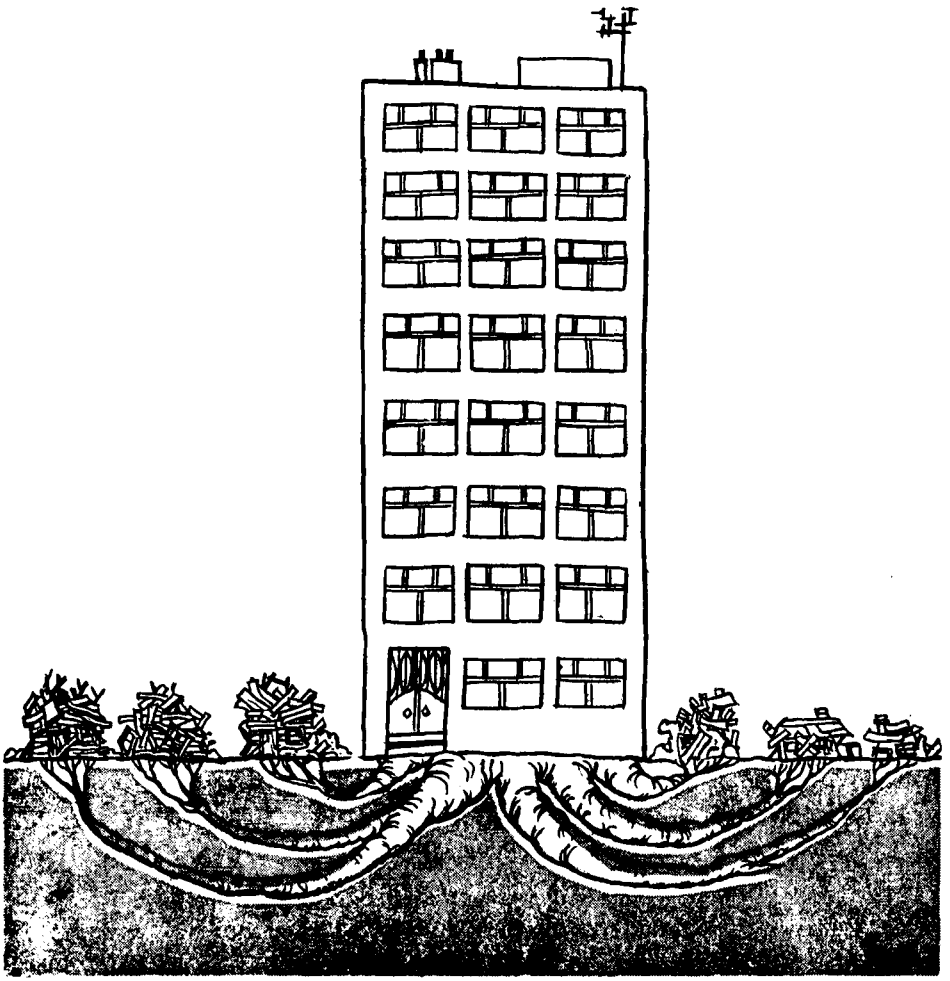


40 BİN KİŞİNİN OTURDUĞU BU MAHALLE 3 GÜN SONRA «HARAÇ MEZAT» SATILACAK

ADANA, MUZAFFER BAL

● Evleriyle, yollarıyla, dükkânlarıyla satışa çıkarılan Denizli Mahallesi sakinleri, «Sana sığındık» diyerek Ecevit'e başvurdu...

● 40 bin kişinin barındığı mahalleye üstüne gelen satılığa çıkarıl...



ankara belediyesinin ve imar ve iskan bakanlığının göz yumduğu milyarlık imar yolsuzluğu

DEMETEVLER VURGUNU

Ankara'nın, Karşıyaka gecekondu bölgesinde, Demetevler mahallesi ve çevresindeki kamu arazisi üzerine yapılan kaçak konut bloklarından milyarları bulan kazançlar sağlayan vurguncular, bugüne kadar hiçbir vergi ve harç ödememiş, Ankara Belediyesi de Danıştay Kararlarına rağmen bu vurguna göz yummuştur. 100.000 nüfuslu bu mahallenin imar ve ıslâh işlerini yürütmek üzere, İçişleri Bakanlığı müfettişlerinin isteğiyle kurulan bir teknik heyet de, egemen çevrelerin temsilcisi olan siyasi partilerden birinin gecekondularla ilgili görüşlerini açıkladığı gün, görevden alınmıştır. Mimarlar Odasının bu konuda yürüttüğü araştırma sonucu elde ettiği bilgiler şöyle özetlenebilmektedir:

BELEDİYE, İLK BLOKLARIN YAPIMINI DANIŞTAY KARARINA RAĞMEN DURDURMADI

Bir gecekondu bölgesi olan ve Belediye mücavir saha hudutları içinde bulunan Karşıyaka, Demetevler'de her türlü yapının Belediyenin ilgili dairelerince denetlenmesi gerekirken bu yola gidilmemiş olması sonucu, hazineden belediyeye devredilen arsalar üzerinde, 10 kata kadar varan konut blokları büyük bir hızla çoğalmıştır. 4-5 yıl önce başlayan bu olay, birkaç vurguncu tarafından hızla örgütlenmiş ve kısa sürede Demetevler, 100.000 nüfuslu bir mahalle haline gelmiştir. İnşaatların, imar yasalarına ve yapı kurallarına uygun olup olmadığının belediyece denetlenmemesi, kamuya ait oluşu dolayısıyla arsalara para ödenmemesi ve her türlü vergi ve harçtan kurtulunmuş olması nedeniyle, Demetevler, kısa zamanda yapı alanında boy gösteren vurguncuların ilgisini çekmiştir. Bu mahalle, bugün Ankara'nın en hızla büyüyen bölgesidir.

İmar yasasına aykırı olarak dikilen bloklarda, inşaatın durdurulması ve inşa edilen kısmın yıktırılması gerektiği halde, belediye belli menfaat ilişkileri yüzünden bu yola başvurmamış, bundan birkaç yıl önce Danıştayca verilen yıkım kararı da hiçbir şekilde uygulanmamıştır.

SONUNDA, KONUTLAR VE MAHALLE, İÇİNDE YAŞANMAZ BİR NİTELİĞE ULAŞTI

Demetevlerde, herhangibir kamu denetiminin sürdürülmemesi sonucu konut blokları, arada hava girecek mesafeler dahi kalmayacak biçimde üst üste yığılmış kat yüksekliği

su, elektrik sorunları da yapılar tamamlanır tamamlanmaz çözülmektedir. Ankara'nın gerçek gecekondu bölgelerinde yaşayan 1 milyona yakın kitle, yolsuzluk ve elektriksizlik bir tarafa, su ve kanalizasyon yokluğundan yıllardır her türlü bağırsak hastalığıyla birlikte yaşarken, yine gecekondu bölgesi sayılan bu alanda her türlü kamu hizmetinin böyle çabuk sağlanması tesadüf değildir ve bu durum, birkaç vurguncuya büyük çıkarlar sağlamıştır.

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI MÜFETTİŞLERİNİN İSTEĞİYLE BİR İMAR VE İSLAH HEYETİ KURULUYOR

Demetevler'deki durumun, İçişleri Bakanlığı müfettişlerinin dikkatini çekmesi üzerine, müfettişlerin isteğiyle Belediye bir "İmar ve İslâh Heyeti" kurmak zorunda kalmıştır. Bu yılın Nisan ayı içinde kurulan heyetin görev yapması da, yine Belediye tarafından önlenmiş, gerekli teknik kadrolar ve araçlar heyete verilmemiştir. Teknik Heyet, buna rağmen görevini yapmaya çalışmış, bir yandan hızla çoğalan inşaatları durdurma yollarını denerken, diğer yandan imar ve ıslâh çalışmalarının nasıl yürütülmesi gerektiğini ortaya koyan raporlar hazırlamıştır. Heyet üyeleri, bütün imkânsızlıklara rağmen kendi ceplerinden para harcayarak Demetevler'e gidip tesbit ve inşaat durdurma çalışmalarını yürütmüş kısa sürede 600'e yakın bina için dosya hazırlamıştır.

İMAR VE İSLAH HEYETİ CİDDİ TUTUMU YÜZÜNDEN GÖREVDEN ALINDI

Ancak, inşaatlar, mühürlemelere rağmen devam etmiş, belediye, kanunların kendisine verdiği yetkiyi kullanmamış, ve sonuç olarak heyetin ciddi tutumundan da rahatsız olmaya başlamıştır.

Egemen çevrelerin temsilcisi olan bir siyasi partinin, seçim bildirgesinin, gecekondu bölgelerinden oy almayı amaçlayan bölümlerini açıkladığı gün, bu teknik heyet ani bir emirle, Eylül ayı başlarında görevden alınmıştır.

BU VURGUN KARŞILIĞI 60 MİLYON CİVARINDA RÜŞVET ALINDIĞI SÖYLENTİLERİ VAR

Böylesine büyük vurgunlar, dünya üzerinde, büyük rüşvetlerle yürütülmektedir. Karşıyaka gecekondu bölgesinde de her bir gecekondu için toplam 3000 TL. ödendiği, yaygın bir söylenti haline gelmiştir. Eğer bu söylentiler gerçek ise ve Demetevler'de de bu rakamın her bir komut birimi için geçerli olduğu düşünülürse, 4-5 yılda rüşvet olarak dönen paranın 60 milyonu bulmuş olma ihtimali ortaya çıkacaktır.

BELEDİYE YETKİLİLERİ AÇIKLAMA YAPMALIDIRLAR

En azından böylesine bir töhmet altında kalmamak için, Belediye ileri gelenlerinin Demetevler vurgununun içyüzünü kamu oyuna açıklamak ve bu vurguna bir son vermek zorunda oldukları açıktır.

Fakat herşeyden önemlisi, böylesine büyük vurgunlara göz yuman ve bunlardan politik çıkar sağlamayı amaçlayan tutumların devlete ve dolayısıyla halkımıza nelere maloldukları ortadadır. Bugün bir dar gelirli me-

Ankara'nın hiçbir yerinde görülmediği kadar arttırılmıştır. Böylece varılan yoğunluk, şehrin ortalama yoğunluğunun 2-3 katına varmış, komutlarda oturanlar, komşu bina sakinlerinin 2-3 metre öteden kendilerini ister istemez seyreden bakışlarından rahatsız olmaya başlamışlardır. Kamu arsalarını hiçbir bedel ödenmeksizin vurgunculara gitmesine Belediyenin sonuna kadar göz yummasının sonucu, okul, park, spor sahası gibi sosyal ihtiyaçlar için, bir karış alan kalmamıştır. Ayrıca, yapıların büyük bir çoğunluğu, hiçbir ciddi projelendirme çalışmasına dayanmadığı ve inşaat sırasında yetkili teknik elemanlarca denetlenmediği için çürük ve kullanışsızdır. Her türlü yapı kurallarına aykırı 7 katlı tuğla yığma yapılara rastlandığı gibi 8-10 katlı olduğu halde asansörü olmayan bloklar çoğunluktadır.

500 MİLYON DÖRTHİNDEKİ KAMU ARSALARI VURGUNCULAR TARAFINDAN KAPATİLDI

4-5 yıl içinde, takriben 100 hektar alana yayılan bu vurgun sonucu yağma edilen kamu arazisinin bugünkü değeri 500 milyon Türk Lirasını aşmaktadır. Bu miktar, belediyelerin kamu topraklarının kamulaştırılması için gerekli mali olanaklara sahip olmadığını sözleşmelerce dikkatle değerlendirilmelidir

KONUTLAR HALKA 4 100 KARLA SATILIYOR

Demetevlerde, bugün 100 M2 lik bir dairenin satış bedeli 110-150 bin TL.arasındadır. Bu dairelerin maliyeti ise, rüşvetler ve arsalara verilen "hava paraları" dahil 60-80 bin TL.sıdır. Bu durumda, orta gelir gruplarına satılan bu dairelerden vurguncuların kazancı % 100'ü aşmaktadır.

KAÇIRILAN VERGİ 1 MİLYAR LİRAYI AŞMIŞTIR

Bu kontrolsuz kazanç sonucu, Demetevler ve çevresinin eski yapılardan 4-5 yıl içinde birkaç vurguncunun sağladığı net kazanç, bir buçuk milyar TL.sına yaklaşmıştır. Bu kazanç üzerinden ödenmesi gereken gelir vergisi ile inşaat, emlak alım v.s. vergiler ve harçların toplamı ise 1 milyar 24 milyon Türk Lirasıdır.

ALICIYA 100-150 BİN LİRAYA MALOLAN KONUTLAR, GECEKONDU SATILIYOR

Satış sonrası, alıcılara tapu da verilmediğinden konut alanlar, yasalar karşısında gecekondu sahibi muamelesi görmektedirler. Şehrin diğer semtlerindekilere nazaran daha ucuz olduğu için burayı tercih edenler arasında, yurt dışında çalışan işçilerle, emekli memurlar büyük çoğunluğu teşkil etmektedir. Ancak ucuzluğun,kaçırılan vergilerden ve yapı denetimi bulunmamasından ileri geldiği açıktır.

DİĞER GECEKONDU BÖLGELERİ SALGIN HASTALIK TEHLİKESİYLE BURUN BURUNAYKEN DEMETEVLERE 7 MİLYON SARFİYLA KANALİZASYON YAPILIYOR

Önemli bir bölümü, İmar ve İskân Bakanlığınca gecekondu önleme bölgesi olarak tanımlanan Demetevler, Devlet tarafından 7 milyon TL.sına yaptırılan bir kanalizasyon şebekesine sahip olduğu gibi, yol,

mur, vergisini sektirmeden verirken, 5-10 vurguncu koskoca bir mahalle inşa edip 1 milyar vergi kaçırabilmektedir. Türkiye'de benzer yollardan kaçırılan vergiler, bir yandan halkımızın ihtiyacı olan yabancı sermayeden bağımsız bir sanayileşmeyi sağlayabileceği gibi, çalışanların tümüne insanca yaşayabilme olanağı verecek bir ücret düzeyini de mümkün kılacak miktardadır.

Türkiye'de, memur ve işçi ücretlerinin artması için gerekli mali olanakların bulunmadığını söyleyen özel sektör savunucuları ve bilhassa devlet yetkililerine, bu kaynakların yerini gösteriyoruz.



Demetevler. ANKARA

GECEKONDULAR VE PLANLAMA SORUNLARI

Gecekonduların planlama sorunlarını akılcı bir yöntemle tartışmak istediğimizde, gecekondu sorununu çözümlemekten ne anlaşıldığı, başka bir deyişle gecekondu planlamasında hedeflerin ne olduğu konusunda bir belirsizlikle karşılaşıyoruz. Üzerinde yirmi beş yıldan beri tartışılmasına rağmen Türkiye'de gecekondu sorununun çözümünden ne anlaşılması gerektiği daha belli olmamıştır. Biz gecekondu olgusunu mu, yoksa bu olgunun belli özelliklerini mi ortadan kaldırmak istiyoruz? Bu özellikler ya da görüntüler yokedilebilir mi? Bu ne tip bir değişmedir? Yararlı bir hedef sayılabilir mi? Bir planlamanın varmak istediği hedefler belli olmadan yöntemin başarısını ve doğru çözüm yolunu açık ve sonuca götürür bir şekilde tartışma olanağı yoktur.

Uzun süreler gecekondulular şehre gelsin mi gelmesin mi diye tartışıldı. Bu kaçınılmaz olan bir dönüşümün istenilip istenmeyeceğinin tartışılmasıdır ve çözüm yolu bulma bakımından anlamsızdır. Bir ara gecekonduları yıkmanın en etkili yolları arandı. Şimdi de tapu verme ve gecekonduları yasallaştırma yolları aranıyor. Bu tartışmaların ve girişimlerin sorunun özü bakımından hiç bir şeyi çözmediği açıktır.

Gecekondunun yürürlükteki yasalarımız (775 sayılı yasa) bakımından tanımı «İmar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde sahi-

binin rızası olmadan yapılan izinsiz yapılar»dır. Yasa bu türdeki yapıların «ıslahı», «tasfiyesi» ve önlenmesi için çıkarılmıştır. Bu tanımın mantığı «başkasının arsası üzerinde bulunma» ve «imar ve yapı yasalarına aykırı olma» koşullarının aynı anda gerçekleşmesini öngörüyor. Bu yaklaşımın gecekonduyu tanımlarken ortaya çıkardığı birçok güçlükler vardır. Konu bu açıdan ele alındığında eğer toprak mülkiyeti ve tapu sorunu çözümlenirse gecekondu sorunu kalmayacaktır.

Böyle bir anlayış, yoksulluğun bir görüntüsü olan yırtık giysileri, yoksullara giysi dağıtma yoluyla ortadan kaldırınca yoksulluğun da yokolacağını varsayan bir anlayıştır. Sonuçların gözönünden kaldırılması, saklanmasıyla nedenlerin ya da temel süreçlerin de gizlenebileceği sanılmaktadır. Gecekondu sorununun çözümlenmesinden ne anlaşılması gerektiğini açıklamada kullanılabilecek, yeterince çok boyutlu bir hedefin saptanabilmesi için gecekondu olgusunun çeşitli özelliklerini yeniden tanımlamak gerekecektir. Bu boyutlar belirdiğinde sorunun yasalar içinde ele alınış biçiminin eksiklikleri daha açık duruma gelecektir.

Gecekondu Sorununun Çeşitli Boyutları

A. Sınıfsal Boyutu:

Gecekondu, toplumun saptadığı normlar ya da standartlar içinde konut sorununu çözemeyen düşük gelirli grupların, olupbittilerle oluşturduğu konut gereksinimini karşılama yoludur. Bu kişilerin toplumun saptadığı normlara uymayışı bunları beğenmeme nedeniyle değil, kendi gelir düzeylerinde bu normlara uyarak konut sorunlarını çözme olanaklarının bulunmayışıdır. Başka bir deyişle sorunun özünde toplumun sınıfsal yapısı bulunmaktadır. Gecekondu olgusu toplumun sınıfsal yapısının mekâna yapsıyan bir görüntüsüdür.

B. **Bağımlı Şehirleşme Boyutu:**

Gecekondu olgusu, dünyadaki kapitalist ülkeler kesiminin geri kalmışlarının belirli bir gelişme aşamasında ortaya çıkmıştır. Bu ülkelerin özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında giriştikleri ekonomik kalkınma denemeleri beraberinde çok hızlı bir şehirleşmeyi getirmiştir. Bağımlı bir ekonomik yapı içinde oluşan kırdan şehire göç gecekondu olgusunun temel nedenlerinden biridir. Kapitalist kesimin bağımlı ekonomilerinin kalkınma süreci içinde oluşan şehirleşme büyük bir hız göstermekte ve bugünkü düzen içinde şehirlerde yeterli konut arzı sağlanamayınca gecekondu olgusu bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır.

C. **Grup Olma Boyutu:**

Gecekondu tek bir birimin, kişinin ya da yapının sorunu değildir. Bir grubun, mahallenin ya da mahalleler bütününün sorunudur. Gelişmiş kapitalist ülkelerde şehrin merkezî iş bölgesine çok yakın alanlarda oluşan çöküntü mahallelerinde yaşayanlar çeşitli nedenlerle toplumlarına uyum yapamamış kişilerdir. Oysa, gecekondularda, bir grubun şehirsel yaşama uyum yapması sözkonusudur. Bu nedenle gecekondu sorununa bir kişinin uyumundan çok bir grubun uyum sorunu olarak bakmak gerekir. Çözüm toplumsal bakımdan kişi değil gurup, fiziki bakımdan ise konut değil şehir bölgecikleri ya da mahalleleri ölçeğinde aranacaktır.

D. **Yapım Süreci Boyutu :**

Kapitalist kesimin az gelişmiş ülkelerindeki imar ve yapı kuralları da gelişmiş kapitalist ülkelerin üst ve orta sınırlarının alışkın oldukları yapım sürecini veri alarak geliştirilmiştir. Bu kurallar, içinde yaşanmaya başlanmadan önce yapının tamamiyle yapılıp bitirileceğini ve

imar ve yapı kurallarına uygunluğu ilgili yetkililerce denetlendikten sonra oturma izni verileceğini varsayarlar. Oysa gecekondu topluma bir başka yapım süreci getirmiştir. Gecekondu, içinde yaşanmaya başlandığında daha yapım sürecinin ilk aşamalarındadır. Konut içinde yaşandıkça, zaman içinde geliştirilir, büyütülür.

Böyle bir dinamik ve esnek yapım sürecinin normları ve imar düzeni, yapılıp bitirildikten sonra içine taşınılan konutların yapım süreci normlarından çok farklı olmak zorundadır. Gecekondu olgusunu başka bir yapım sürecine göre geliştirilmiş imar ve yapı kuralarına uydurma olanağı yoktur. Oysa, gecekonduların geliştirdikleri yapım süreci ilk yatırım harcamalarını en aza indiren, kendi işgücünden yararlanmasına olanak veren bir yöntem olarak, bu sınıfların içinde yaşadıkları iktisadi gerçeklere uygundur. Bu grubun imar ve yapı yasalarına uyması sağlanmak isteniyorsa ilk yapılacak iş, toplumdaki bu grubun koşullarına uygun yeni yapım sürecinin imar ve yapı kurallarını getirmektir. Böylece toplumdaki ikili yapım süreci yasalara da ikili olarak yansımış olacaktır.

Gecekondu sorununun yukarda belirtilen dört boyutu açısından 775 sayılı yasanın kullandığı gecekondu tanımını ele alalım. Bu tanıma göre gecekondunun gelir gruplarıyla hiç ilişkisi yoktur. Bir kitle olgusu değil bir bireysel olay niteliğindedir. Yasada, gecekonduların geliştirdiği bir yeni yapım sürecine uygun normların önerilmesi yerine, bunların başka tip bir yapım sürecinin kalıplarına uydurulması öngörülmüştür. Bu ele alışta gecekondunun temel özellikleri yok sayılarak yalnız sonuç ve görüntülerle ilgilenilmektedir.

Gecekondu Sorununun Çözümü İçin Somut Hedefler Neler Olabilir?

Gecekondu olgusunun sınıfsal boyutu gözönüne alın-

dığında sorunun çözümündeki hedefin yalnızca konut sağlanması düzeyinde tutulması anlamsızlaşır. Gecekondu sorununun çözülmesi ancak bu grubun gelir düzeyinin yükseltilmesi ve sosyal güvenliğinin sağlanması ile olacaktır. Gerçekte gecekondu ya da konut sahibi olma isteğinin temelinde bu sosyal güvenlik ihtiyacı yatmaktadır. Sürekli bir işi ya da hiç bir gelir güvencesi olmayan gecekondulu için şehirde varlığını sürdürebilmenin ilk koşulu bir konuta sahibolmaktır. Gecekondusu onun şehirdeki tutamağıdır.

Gecekondulunun konut sorununun çözülmesi yalnız başına bir amaç olarak değil, onun gelir düzeyinin ve sosyal güvenliğinin artırılmasında bir yardımcı unsur olarak görüldüğü zaman soruna doğru olarak yaklaşılmış olur. Gelir artışı, iş olanakları ve güvenlik gibi temel koşullar sağlanmadan yalnızca gecekonduya konut vermek bir çözüm değildir. Çünkü konutun standartları ne kadar yüksek olursa olsun kısa zamanda bakımsızlıktan yine düşük standartlı hale dönüşür. Belirli düzeydeki bir konutta yaşayabilmek bile bir gelir düzeyi sorunudur.

Gecekondu ile ilgili hedeflerden ikincisini gecekondu olgusunun ikinci boyutu olarak ele aldığımız şehirleşmeye dayanarak saptayabiliriz. Kırdan şehre gelen bu grupların sanayi toplumunun gerektirdiği becerilere sahip, sanayi toplumunun elemanları haline dönüştürülmesi sağlanmalıdır. Böyle ifade edilen bir hedef bu dönüşümün eğitimle sağlanabileceği yolunda düşüncelere yol açabilir. Sorunun yalnızca kültürel açıdan ele alınması yetersizdir. Bu nedenle gecekondu olgusunun şehirleşme boyutu üzerinde durulurken bunun bağımlı bir ekonomik sistem içindeki şehirleşme olduğu belirtilmiştir. Dönüşümün gerçekleşmesinin çok önemli bir siyasal yanı olduğunu unutmamak gerekir.

Üçüncü hedef gecekondu bölgecikleriyle şehrin öteki

bölümlerinin bütünleşmesinin sağlanmasıdır. Bu hedef daha çok şehir planlama düzeyindedir. Burada bütünleşmeden ne anlaşılmaktadır? A.B.D. de şehrin zenci mahallelerinin şehirle bütünleşmesi önerildiğinde fiziksel plancıların bütünleşmeden anladığı çeşitli ırktan olan kişilerin karışık olarak bir arada yaşaması olmuştur. Burada konut alanında karışımın sağlanmasıyla toplumsal bütünleşme amacının ne kadar gerçekleşebileceği sorusu ortaya çıkar. Böyle bir fiziksel karışma toplumda ayrı tutulmuş, «segragate» edilmiş bir gurubun ne dereceye kadar yararınadır? Bu grupların mekân içinde dağınık hale getirilmesi onların politik eylemlerinin yoğunluğunu azaltmak ve haklarını elde etmelerini geciktirmek anlamına gelmez mi? Yoksul grupların varlıklı guruplara yakın oturmasını istenir bir hedef olarak göstermenin küçültücü bir yanı yok mudur? İki grubun fiziksel yakınlığı ne düzeyde bir toplumsal bütünleşmedir?

Gecekondularla şehirliler arasındaki ayrım A.B.D.'deki siyah beyaz ayrımının bir eşi değildir. Ancak şehirdeki konut piyasasının işleyişi bu iki grup arasında mekânsal bir ayrılığa neden olmuştur. Gerçek anlamda bütünleşme iki grup arasında işlevsel bir bütünleşmedir. Ama ev sahibi-kapıcı türünde bir işlevsel bütünleşmeden başka bir anlam taşımalı, her iki gurubun da şehir yaşamına ortaklaşa katılması anlamına gelmelidir. Bir başka deyişle iki grup arasındaki ayırım kalkmalıdır. Birinci ve ikinci hedefler gerçekleşince üçüncüsü kendiliğinden gerçekleşir. Bu üçüncü hedef varlığını birinci ve ikinci hedefler gerçekleşmediği için korur.

Gecekondu sorununa ait dördüncü hedef, gecekondu olgusunun dördüncü boyutuna paralel olarak konulabilir. Şehirdeki bütün gelir gruplarına ülkenin gelişme düzeyine uygun nitelikte, yeterli sayıda konut üretilmesini sağlayacak süreçler geliştirilmelidir. Köyde kendi

olanak ve teknik bilgi sınırları içinde konutunu yapan kişi bu konut yüzünden yasa dışı düşmemektedir. Ama nüfusu 2000'den büyük, belediyesi olan bir yerleşmede ya da şehirde aynı konutu yapan kişi bu yüzden yasa dışına düşmektedir. Bu durum ancak kişinin «şehir»deki yaşamını zorlaştırır. Toplum sorunlarının çözülmesine yardımcı olan akılcı bir tutum değildir. Ayrıca sermaye ve düşük faizli kredi bulma olanaklarının kıt olduğu bir ülkede ilk yatırım harcamalarını en aza indiren gecekodu gibi bir konut yapım süreci geri kalmış ülke yararlarına ters düşen değil, tersine uygun bir yapım sürecidir. Gecekondunun dayandığı yapım sürecini yasallaştırmaktan çekinilmemelidir. Ayrıca, gecekondu yapım süreci, çok katlı binaların oluştuğu, geriye dönüşü olmayan, fiziksel çevreyi donduran, geleceğin koşullarına uyum yapmakta zorluklar çıkaran bir çevre ortaya çıkarmayacağı için de istenilir bir yapım sürecidir.

Planlama Hedefleri Açısından Bugünkü Uygulama

Şimdiye kadar gecekondu olgusunu çözmek için tutulan yolları yukarda sıralanan hedefler açısından sınayalım. Gecekondu olgusu toplum içinde ortaya çıktığında ilk tepki gecekondu sorununun «zabıta tedbirleri» ile çözümünü aramak olmuştur. Yapılan gecekondular yıktırılmaya çalışılmıştır. Yukarda verilen amaçlar doğrultusunda gecekonduları yıkmanın bir yararı yoktur. Gecekondularda yapılan araştırmalardan evleri on ya da daha çok kez yıktırılanların bile yeniden gecekondu yaparak şehirdeki yaşamlarını sürdürmeye çalıştıklarını görüyoruz. Yıkma olaylarının doğurduğu acıklı durumlar sık sık yineleniyor. Gecekonduların ortaya çıkışından yirmi yıl sonra yeni konut yapılmadan gecekonduların yıkılmayacağı ilkesi getirildi ama eski uygulama yer yer yine sürüp gidiyor.

Gecekondular niye yıktırıldı? Amaç bir yandan mülkiyet düzenini öte yandan da şehirlerin «imar nizamını» korumaktı. Gecekondu «düzenin» dışına çıkıyordu. Düzen korunmalıydı. Yukarıda sıralanan dörtlü hedefler dizisi içinde bugünkü imar ve yapı düzenine gecekondu olgusunu uydurmanın anlamsızlığı açıkça ortaya çıktı. Gecekonduların birçok şehirde yüksek oranlarda varolması bir başka soruyu akla getirmektedir. Gelişmiş ülkelerden aktarılmış bugünkü şehir planlama ve yapı anlayışı az gelişmiş ülkelerin koşullarına ne kadar uygundur? Planlama ve imar kurumlarında ne gibi değişiklikler yapmak gerekir? Biz bu soruları daha tartışmaya açmadan gelişmeleri başka düzenlerden aktarılmış hazır kalıplara nasıl uyduracağımızı araştırıyoruz. Burada söz konusu olan eldeki şehir planlama kalıplarının kötü ya da iyi olması değil, ne derece gerçekçi olduğu, toplumun koşullarına ne ölçüde uygun düştüğüdür.

Gecekondu olgusu kendisini toplumda kabul ettirdikten ve politik bir güç olarak belirdikten sonra yöneticilerin gecekonduculara karşı olan tutumu değişmiştir. Politikacılar arasında artık gecekonduluya yapılan en çekici «vaat» tapu dağıtmaktır. Gecekonduları yasal bir varlığa kavuşturmak amacıyla onlara tapu sağlanması birinci hedefin öngördüğü güvenlik öğesini içinde bulundurmakla birlikte dördüncü hedefin içerdiği çevrenin değiştirilme ya da esneklik öğesini toplumun elinden alır. Bu çevrelere daha sonra getirilebilecek sağlıklı düzenleri olanaksız kılar.

Tapu vermenin, toplumun mülkiyet düzenini koruma yönündeki etkilerini biraz daha düşünmekte yarar vardır. Dağıtılan tapu kamu arsası üzerindedir. Özel mülkiyet üzerinde ise gecekonduları yıkma işlemi devam edebilmektedir. Bu, gecekonducuların özellikle kamu arsalarını araştırmalarına neden olmaktadır. Bu yolla

özel mülkler korunmaktadır. Öte yandan tapu dağıtılarak, şehirdeki toprak mülkiyetine karşı çıkan bu gurup, kamu topraklarının dağıtılmasıyla mülk sahibi haline getirilerek şehirdeki toprak düzeni kamu kesesinden özel toprak sahipleri adına korunmaktadır. Toplum şehirsel toprak düzenini korumakta işbirlikçi haline sokulmaktadırlar. Ama şehirdeki böyle bir ikili konut yapısının doğmasında en önemli etkenlerden biri olan şehirsel arsa düzeni yeniden gözden geçirmeğe eğilinmemektedir.

Gecekondu Bölgelerindeki Çıkar Grupları

Bir plancı sorunlara çözüm ararken toplumdaki çeşitli grupların çelişen çıkarlarıyla karşılaşır. Plancının başarısı bu çeşitli çıkar çevrelerini tanımasına bağlıdır. Gecekondu sorunuyla ilgili kaç çeşit çıkar grubu vardır ve bunların karşılıklı güç ilişkileri nasıldır? Bu çıkar grupları hangi koşullarda koalisyona giderler ve aralarındaki dayanışma ne zaman çözülür?

Gecekondu mahallelerine, şehrin öteki kesiminden bakıldığında tekdüze bir grup izlenimi elde edilir. Şehrin «modern» kesiminde yaşayanların gecekondu mahallelerini algılaması böyledir. Oysa, gecekondu mahallesi yakından tanındığında bu mahallelerde de çıkarları farklı olan aşağıda sıralanmış grupların varlığı görülür:

Tek gecekondusu olanlar: Bunlar herhangi bir yolla gecekondu elde etmiş kimselerdir. Şehirde varlıklarını sürdürebilmek için konut güvencesine kavuşmak istemektedirler.

Birden çok gecekondusu olanlar: Bunlar bir önceki gruba göre gecekondu düzeninden yararlanmakta daha aktiftirler. Bu gurubun önemli bir bölümü kendisi gecekodu mahallesinde yaşamaz. Diğer bir bölümü ise kendi konut ihtiyacını karşılamanın yanısıra gecekonduda kira ile yaşamak durumunda olanlardan gelir elde ederler.

Bu olanağı ileride gecekondu mahallesi dışına çıkmakta kullanacaklardır.

Gecekondu spekülatörleri ya da aracıları: Gecekondu düzenin varlığından en aktif olarak yararlanan bu gruptur. Gecekonduculuğu meslek haline getirmişlerdir. Gecekondu yapıp satarlar, kaba kuvvet yoluyla ele geçirdikleri topraklar üzerinde gecekondu yapmak isteyenlerden haraç ya da hava parası alırlar. Gecekondu sorununun çözümlenmemiş olmasından ya da yasadışı oluşundan yarar elde ederler.

Gecekondu kiracıları: Şehirde bulabildikleri en ucuz konutu kiralamak zorunda olanlardır. Gecekondu sahiplerine göre şehre yeni gelmişlerdir. Onlar da ilk fırsatta bir gecekonduya sahip olmak isteyeceklerdir.

Dükkancılar ve mesleğini gecekondu semtlerinde yürütenler: Genellikle bunlar da birer gecekondu sahibi olup, gecekondulara hizmet sağlayarak şehirdeki yaşamlarını sürdürürler. Yüksek eğitim sonucu elde edilmiş bir mesleği bu bölgelerde yürütenler genellikle şehrin diğer kesimlerinde yaşamaktadırlar. Bunlar, şehrin diğer kesiminde mesleklerini yürütmek için göze almak zorunda oldukları çok zorlu yarışmadan buraya gelerek kurtulmağa olanağı bulmaktadırlar.

Gecekondularla ilgili politikaların kararlaştırılmasında etken olan bir başka grup da gecekondu mahallesi dışında yaşayanlardır. Bunları da şöyle sınıflandırabiliriz:

Gecekondulunun toprağını ele geçirdiği toprak sahipleri: Bu grubun gecekondulara karşı olan tutumu açık olmakla birlikte bu grup içindeki farklı büyüklükteki toprak sahiplerinin yöneticileri etkileme bakımından olanakları farklıdır. Şehrin uzmanlaşmış arsa spekülatörlerinin, tek bir arsası rastlantı sonucu gecekonduların işgaline uğramış orta sınıftan bir toprak sahibi-

nin ve kamunun işgal edilen topraklarının mülkiyetini devretmedeki tutumları çok farklı olacaktır.

Gecekonduluların emeğinden yararlanan sanayici vb. şehirliler: Şehirde böyle bir işgücü deposunun varlığı bu grubun yararınadır. İş bulmak için yarışma yüksek olacak ücretler düşük kalacaktır.

Gecekondulardan yararlanmayan eski şehirliler: Eskiden beri şehirde yaşayanlar genellikle gecekondulaların ve gecekondulu ların çoğalmasından, eski şehir yaşantısını bozduğu ve şehri köyleştirdiği gerekçesiyle yakınırlar.

Politikacılar: Bunlar yukardaki gruplardan birine sokulabilir. Başka bir deyişle bu gruplardan herhangi biriyle kişisel düzeyde çıkar özdeşlikleri vardır. Bu çıkar özdeşliği konusunu bir yana bırakırsak daha genelde, yalnızca kazanacağı oy sayısını en çoğa çıkarmak isteyen politikacı tutumu belirir. Bu durumda politikacıları, yerel yönetimden sorumlu olanlar ve ülke yönetiminden sorumlu olanlar diye iki guruba ayırmak incelememiz bakımından yararlı olur.

Şimdi, gecekondulara tapu verilmesi, gecekondulaların yollarının geliştirilmesi ve sosyal hizmetlerinin artırılması, şehirsel hayata uyumlarının hızlandırılması ya da gecekonduların şehirde artmasının önlenmesi gibi politikalar karşısında yukarıda sıralanan çıkar gruplarının takınması gereken tutumların ne olduğunu görelim.

Gecekondulara tapu verilmesinden gecekondu aracıları ve spekülatörleri zarar görecektir. Öteki gruplar ise yararlanacaktır. Kiracılar ilerde gecekondu sahibi olmayı umduklarından bu eylemi destekleyeceklerdir. Toprağı gecekondululara işgal edilen şehirli arsa sahibi ise karşı çıkacaktır. Gecekondularla işlevsel bir ilişkisi bulunmayan eski şehirliler ise bu son grupla birlik olacaktır.

Tapu dağıtılması işi ülke yönetimiyle ilgili politikacının da ilgisini çekecektir. Ne var ki oy sayısını en çoğa çıkarmaya çalışan politikacı böyle bir işe ancak gecekondu nüfusu kitlesel bir önem kazandığında girişecektir. Şehirdeki toprak sahiplerinden gelecek tepkiyi azaltmak için önce kamu topraklarını dağıtacak, özel mülkiyetteki toprakları ise «rayiç değeri» üzerinden kamulaştıracaktır. Gecekondu spekülatörlerinin ve aracıların tepkisini azaltmak için de genellikle gecekondu bölgelerinde önder durumda olan ya da politikacıların mahalle ile ilişkilerini kuran bu kimselerin aracılık görevini aksatmayacak süreçler geliştirecektir. Tapuların dağıtılmasında parti ilişkileri yoluyla bu aracılar yine etkinliklerini koruyacaklardır.

Gecekonduya yol yapılması ya da belli ek sosyal hizmetlerin götürülmesinden belki dükkancılar ve mesleğini gecekondu semtlerinde yürütenler zarar görecektir. Tekelci durumları ortadan kalkacaktır. Belediye bütçesinden çıkan her yatırım ise eski şehirlilerin eleştirisiyle karşılaşacaktır. Çünkü gecekondu semtlerine yapılan her yatırım şehrin başka yerlerine yapılacak yatırım fırsatının kaybolması anlamına gelecektir. Yatırımların azalması şehirsel arsa değer artış hızını düşürecektir.

Şehrin hangi bölgesine daha çok yatırım yapılacağı sorunu yersel yönetimle ilgili politikacıya düşen bir iştir. Politikacının önerdiği çözüm oy ve güçler dengesine bağlıdır. Oy ve güçler dengesi ise bir metropoliten alanda belediyelerin sınırlarının nerelerden geçtiğine bakar. Büyük şehirlerde iki tip belediye düşünülebilir: Birincisi eski şehirden bölümlerle gecekonduları birlikte kapsayan bir belediyedir. İkincisi ise yalnızca gecekonduları içinde bulunduran bir belediyedir. Politikacının seçmeleri ve imar düzenini uygulama anlayışı bu iki tip belediye de başka başka olacaktır. Yalnızca gecekondulardan oluşan bir belediyede politikacının tutu-

mu gecekonduların istekleriyle üst üste düşmek zorundadır. Karışık konut bölgeciklerini kapsayan belediyelerde ise güçler dengesine göre çözümler belirecektir. Örneğin İstanbul belediyesi ile Kâğıthane belediyesinin gecekondulara karşı tutumlarında bu farklar kolayca izlenebilir.

Buraya kadar geliştirdiğimiz «oy sayısını en çoğa çıkaran politikacı» modeli gecekondulu grupların çok güçlü olduğunu varsayan bir modeldir. Çünkü kitlenin sayısal büyüklüğü gücü belirleyen bir veri olarak alınmıştır. Bilinçlenme düzeyi hesaba katılmamıştır. Gecekondu dışındaki grupların daha üst sınıflardan oluştuğu düşünülürse sermaye, bilgi vb. etkileme ve kontrol yollarından yararlanarak yönetimsel kararları kendilerinden yana çevirebilecekleri anlaşılır.

Şimdiye kadar gecekondulunun emeğinden yararlanan sermaye çevrelerinin belli gecekondu sorunlarının çözümünde destek olacağını ileri sürdük. Ama ikinci planlama hedefi olarak saptadığımız gelir artışı sağlama ilkesine karşı bu grubun tutumu ne olacaktır? Bu konuda sermaye - emek ilişkisi ön plana çıkmaktadır. Sermaye çevreleri ücretlerin artırılmasına karşı olacaklardır. Bu konuda artık «oy sayısını en çoğa çıkaran politikacı» modeli geçerliliğini kaybedecektir.

Yukarda sıraladığımız çıkar grupları Türkiye'deki gecekondulaşma sürecinin bugünkü aşamasında ortaya çıkmış gruplardır. İnceleme yalnızca tek bir zaman kesitini gözlemleyen statik bir analizdir. Bu nedenle daha kapsamlı bir inceleme grupların zaman içindeki değişmelerini de ele almak zorundadır. Örneğin Türkiye'de gecekondu olgusunun ilk ortaya çıktığı 1945'lerde yukardaki grupların tümünü farklılaşmış biçimde görmek olanak dışıydı. Gecekondular sonradan belirginleşecek ayrılıkları özünde gizleyen tekdüze bir gruptu. Gecekondu sahipleri, kiracılar, spekülatörler ve aracılar he-

nüz farklılaşmamıştı. Ayrıca, gecekonduların Türkiye'deki toplam sayısı ve şehirlerdeki niceliği belli bir düzeye erişmeden politik bir güce kavuşmaları da söz konusu değildi. Bugün varolan gruplar da zamanla değişeceklerdir. Belki de en temel farklılaşma yeni gecekondular ile eski gecekondular arasında olacaktır.

Plancının Tutumu

Genel olarak gecekondulukların, kuvvet ilişkileri açısından ezilen gruplar arasında olduğu bellidir. Bu durumda plancıya ne görev düşmektedir? Biz şehir plancısını ele alalım. Şehir plancısının görevi bugüne kadar yaptığı gibi arazi kullanma planları hazırlamak mı olacaktır? Bu tür bir planın, yukarda açıklanan ilişkiler sistemi içinde uygulama olanakları nelerdir? Yoksa bu yazının başında gördüğümüz dört planlama hedefine ilişkin çok yönlü çözüm önerilerini politikacıya götürmek midir plancının yapacağı? Bizim burada önereceğimiz planlama anlayışı bunun ötesine gider.

Güçler ilişkisinde zayıf durumda olan gecekondulukların çıkarını koruyacak bir politik süreci plancı, gecekondulular adına ve onlarla birlikte yükümlenmelidir. Ama böyle bir planlama olanaklı mıdır? Ya da yolları nelerdir? Bu noktada savunucu planlama (advocacy planning) kavramını, planlama önerilerine ağırlık getirmesi umuduyla tartışalım.

Savunucu planlama A.B.D. kaynaklı bir yaklaşımdır. Kavramsal olarak çok şey önermesine karşılık uygulamada önemli sorunlarla karşılaşmıştır. Daha çok çoğulcu toplumlardaki planlamalar için geçerlidir. Plan en iyi olduğu varsayılan tek bir çözüm peşinde değildir. Toplumdaki güçler dengesini en iyi yansıtan plan aranmaktadır. Toplumda birden çok grup varolduğuna göre, olaylara bağlanmaktadır. CHP Başkanı Ecevit'in bazı açıklamalarından şu örnekler çıkarılabilir:

bu gruplardan her birinin çıkarını gözetecek planlar birbirinden farklı olacaktır. Ancak toplumların gelişmesiyle kararlar daha uzun vadeli planlara bağlanmış ve çıkar çatışmaları oldukça karmaşık bir hal almıştır. Böyle bir süreçte çıkarların belirlenmesi ve savunulması işi de karmaşık bir teknik sorun haline dönüşmüştür.

Grup temsilcilerinin eşit teknik yetenekte olmayışı özellikle zayıf grupların kayıplarını artırmaktadır. Akla gelen bir çözüm yolu, bu grupların haklarının ve çıkarlarının savunulmasına plancının bir çeşit teknik yardım niteliğinde katılmasıdır. Plancının politik sürece doğrudan katılmasıyla plancı tipi de artık değişmiş, plancı bir çeşit politikacı olmuştur.

Bu durumun doğurduğu bir çok pratik sorun vardır. Plancı bir aracı durumuna gelmiştir. Bu aracı gecekonduların çıkarını nereye kadar savunacaktır? Onlara bir teknik aracıdan çok bir politik önder gerekli değil midir?

Bir başka sorun, plancının bu görevi nasıl yükleneceği ve sürdüreceğidir. Kamu tarafından görevlendirilmiş bir plancı egemen güçlerle çatıştığı zaman varlığını nasıl koruyacaktır? Gecekondulu grupların kendilerine plancı seçme olanakları nelerdir? Kamu tarafından seçilmiş bir plancı gecekondulların çıkarını temsil etmediği zaman gecekondulular onu değiştirecekler midir?

Genellikle iki tip savunucu planlama'dan söz edilir. Birincisi «Yönlendirilmiş Savunucu Planlama» dır. Burada bir sorunun belirlenmiş hedeflere ulaşılması amacıyla savunulması söz konusudur. Plancının görevi yalnızca teknisyenliktir. İkincisi ise «Yönlendirilmemiş Savunucu Planlama»dır. Bir grubun çıkarlarını genel olarak savunacaktır plancı. Bu çıkarların ne olduğunu kendisi biçimlendirme durumundadır. O zaman plancının

biçimlendirdiği bir hedefe gecekondulunun katılması nasıl olacaktır?

Bir başka önemli sorun da plancının gücünün nereye ve kime dayanacağıdır. Gecekondulu yığınlar yeterli bir güç oluşturabilirler mi? Gecekondulular böyle bir destek sağlayabilmeleri için belli bir politik bilince ya da mücadele gücüne erişmiş olmaları gerekir. Bugün böyle bir bilinçten söz edilebilir mi? Yoksa plancı gücünü devletten mi alacaktır? Eğer devlet böyle bir güce erişmişse o zaman plancının politik aracılığına ihtiyacı var mıdır?

Savunucu planlama ile ilgili bu türde bir çok soru sorulabilir. Ama savunusuz bir sınıf ya da grup adına plancılık yapmanın şimdiki plancılık anlayışına göre daha olumlu olduğu açıktır. Bu arada savunma tipi planlamanın toplum kalkınmasından farklı oluşuna dikkati çekmek gerekir. Toplum kalkınması daha çok dışa dönüktür. Topluluğun içine düştüğü koşulların nedenleri olan politik çevreyi değiştirmeye çalışır.

Gecekondunun Oluşması, Şehirdeki Konumu ve Zaman İçindeki Değişimi

Plancının değiştirmeyi tasarladığı olgunun iç ilişkilerini çok iyi tanıması gerekir. Öte yandan gecekonduların oluşmasını, şehir içindeki konumunu ve zaman içindeki değişme sürecini açıklayan bir kuram yoktur. Değişik kuramlardan yararlanılarak yapılan açıklamalar ve ampirik araştırma sonuçları vardır. Bunlar bir bütün içinde birbirlerini tamamlamaz. Biz bu bölümde bir dizi önerme sıralayarak varsayımlara dayanan bir kuramsal çerçeve geliştirmeye çalıştık.

Gecekondunun Ortaya Çıkış ve Varlığını Sürdürme Koşulları

Gecekondu pazar mekanizması içinde kalkınma ça-

bası gösteren geri kalmış ülkelerin bağımlı ekonomilerinin bir sonucudur. Bu ülkeler hem tarım hem sanayi kesiminde teknoloji ithaline dayanmaktadırlar. Bu hem kırsal kesimde, hem de sanayi kesiminde «ikili» ekonomik yapıları doğurmaktadır. İthal edilen tarımsal teknolojinin piyasa mekanizması içinde sebepolduğu toprak kutuplaşması kırda emeği açığa çıkarmaktadır. Bu ise şehirlere çok hızlı bir göçe neden olmaktadır. Şehirdeki sanayinin ithal teknolojiye dayanan yapısı ve örgütlenme biçimi şehre gelen bu emeğe iş sağlayamamaktadır. Şehirde yarı-işli yarı-işsiz marjinal kesim oluşmaktadır. Gecekondu nüfusunun önemli bir kısmı bu kesimden gelir. Yalnız gecekondu nüfusunun tümünü marjinal işlerde çalışanlar meydana getirmez. Marjinal kesim içinde olmayan düşük gelirliler de burada yer alır. Başka bir deyişle piyasa mekanizması içinde oluşan dengesiz gelir dağılımı da gecekondu olgusuna kaynaktır.

Bu ülkelerin pazar mekanizması içinde oluşan konut sektörü şehirdeki bu düşük gelirli nüfusa yeterli sayıda, fiyatta ve nitelikte konut arz edememektedir. Yapı ve imar yasalarını yürüten kurumlar da ithal teknoloji ile çalışmakta ortaya çıkan ikili yapının gereksinmelerine uyum yapacak esneklikten yoksundurlar.

Gecekondu bu koşullar içinde toplumun kendiliğinden bulup ortaya çıkardığı bir konut yapım sürecidir. Gecekondu olgusu ilk ortaya çıkışında ticari amaçlar gütmez; şehre yeni gelen kişilerin kendi gereksinmelerini karşılamaya dönüktür. İlk dönemlerde şehre gelenlerin çoğunluğu konutunu ya kendisi yapmıştır ya da başkasına yaptırmıştır. Zamanla gecekondu etrafında ayrı bir piyasa oluşur ve bu konut türü de ticarîleşir. Geçici kullanışlar için kiralama, yapıp satma işlemleri başlar; gecekondu spekülatörleri ortaya çıkar.

Gecekondu olgusunun toplumda kendini kabul et-

tirmesiyle konut arzı iki ayrı süreç yoluyla sağlanır hale gelir. Gecekondulaşmanın dayandığı yapı sürecinin ortadan kalkması kısa dönemler içinde mümkün görünmemektedir. Bu süreç varlığını, bu ülkelerde sanayileşme ve gelir dağılımında önemli düzelmeler gerçekleşinceye dek koruyacaktır.

Gelir dağılımındaki dengesizlikler yüzünden sanayileşmenin ileri aşamalarına erişmiş kapitalist toplumlarda da «slum» ya da çöküntü mahalleleri oluşur. Sanayileşmenin bu tür şehir bölgelerini ortadan kaldırmaya yeterli bir koşul olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak gelişmiş ülkelerdeki bu tür mahalleleler gecekondulardan yapısal olarak ayrılırlar.

Gecekondu Olgusunun Bölgeler ve Şehirler Arası Farklılaşması

Gecekondulaşmanın bölgelerarası gelir farklılıklarıyla yakın ilişkisi vardır. Pazar mekanizmasının egemen olduğu bir toplumda, özellikle gecekonduların da ortaya çıktığı gelişme aşamasında bir ülkenin bölgeleri arasında önemli sanayileşme, modernleşme ve şehirleşme farkları bulunacaktır. Kır - şehir göçüne ek olarak bölgeler arasında göç edenlerin gelip yerleştiği bölgeler gelişmiştir. Buralarda gecekondu sayısı da yüksek olacaktır. Gelişmiş bölge içindeki alanlarda sanayi ve işgücü arttıkça gecekondu sayısı da artacaktır. Gecekondulaşmayla marjinal işlerde çalışan grupların büyümesi yanyana giderken, bu tür örgütleşmemiş iş piyasasında çalışanlarla organize sanayide çalışanların sayıca artışının da birbirine koşut gitmesi ilk bakışta bir paradoks olarak görülebilir. Marjinal kesimi anlatan bir başka yazımızda da belirtildiği gibi gelir dağılımındaki eşitsizliğin yapısal olarak sistemde bulunması ve sistemdeki işsizlik yüzünden iş olanakları yaratılan yerlere göçün yoğunlaşması bu paradoksu doğurmaktadır.

Eldeki konut birikiminin az olduğu şehirlerde ve bir de yeni kurulan şehirlerde gecekondu oranının daha çok olması beklenir. Şehrin eski mahalleleri de zamanla düşük gelirli grupların oturduğu alanlar olmaktadır. Düşük gelirli gruplara bu yolla konut arzı olanağı bulunmadığından, nüfusu hızla artan şehirlerden başlangıç nüfusu küçük olanlarda gecekondu oranı daha yüksektir.

Gecekondulunun Şehre Gelme, Yerleşme ve Gecekondu Sahibi Olma Süreci

Gecekondulular büyük bir bölümü toprak ve iş olanağı yokluğundan kırdan kopmuştur. Kırsal çevrede bozulan uyumun yerine şehirde çevreye daha iyi bir uyum kurma umudu doğmuştur. Daha önce akrabalardan ya da hemşerilerden birinin gecekondulu olması bir göçmenin gecekonduya yerleşme olasılığını arttırır. Aile ya da köy toprağının kıt olduğu durumlarda bu olasılık yüksektir. Gecekondulu şehre geldiğinde önce akraba ya da hemşeri yanında kalır. Sonra bir gecekonduya kiracı olarak geçer. Her iki yaşantı da geçicidir. Gecekondulu sonunda kendi evinin sahibi olma özlemindedir. Ne var ki kiracılıktan kurtulmak için gereken zaman çok uzayabilir. Kiradan hiç kurtulamayan gecekondulular da vardır. Gecekondudan bir üst statüdeki şehir bölgelerine de geçilebilir. Ama bu düşey hareketlilik çok olanaklı değildir.

Köyden şehre göç ettikten sonra artık köye dönüş yoktur; göç geri dönüşsüzdür. Köy koşullarının ittiği kişiyi şehir koşulları tutar. Geri dönüş ancak çok etkin toplumsal bunalımlar sonucu ortaya çıkabilir.

Köydeki toplumsal yapı ilişkileri kişiye bazı güvenceler sağlarken şehre gelen gecekondulu bu tür güvenlik öğelerinden yoksun kalmıştır. Bu yüzden eski güvenlik dengesine kavuşmak için elinden geleni yapacak-

tır. Sürekli bir iş bulmak, konut sahibi olmak güvenliği arttıran şeylerdir. Gecekondulunun akraba ve hemşerileriyle aynı mahallede oturması, akrabalık ilişkilerini sürdürmesi, köyden tümüyle kopmaması da aynı gereksinmeyi yansıtır.

Gecekondulunun oturmayı seçtiği yer şehirde iş olanaklarının bulunduğu bölgelere de bağımlıdır. Sürekli ve güvenilir bir iş bulduğunda konutu ile işi arasındaki uzaklığı azaltmaya çalışacaktır. Ama sürekli bir iş edinememişse ve önüne çıkan çok çeşitli iş fırsatlarından yararlanmak zorundaysa o zaman bu iş olanaklarını en iyi değerlendirebileceği bir yer seçecektir. Şehrin merkezî iş bölgesi iş güvenliği olmayanların kendilerine türlü iş olanakları yaratabilecekleri bir yerdir. Şehrin eski gecekondu mahalleleri de merkezî iş bölgesine yakın olduğundan şehre yeni gelenlerin bu mahalleleri seçmesi doğaldır. Bu tür gecekondu mahallelerinde kiracı oranı da yüksektir. Gecekondulunun şehirde kaldığı süre arttıkça sürekli bir işe kavuşma olanakları da çoğalır. O zaman işe yakın bir yerde kendi evini kurma özlemi artar. Bu durumda gecekondulu konutunu kuracak toprağı nasıl bulacaktır?

Şehir toprağının paylaşılması açısından varlıklı konut alanları ile gecekondular arasında bir yarışma vardır. Gerçekte bu yarışma eş zamanlı değildir. Şehirsel alanın yerleşmeye uygun yerlerini önce varlıklı grupların konutları kaplar. Bu konutların aşırı eğim, heyelan tehlikesi gibi nedenlerle inşa edilemediği geri kalan alanlar da gecekondulara kalır. Böylece merkeze yakın alanlarda eğer doğal koşullar yerleşmeye uygunsa önce varlıklı konutlar tercihlerini yürütürler. Doğal koşulların elvermediği arazi parçalarına ise gecekondular yerleşir. Öte yandan varlıklı konut mahalleleri de gecekondulu için ikinci derecede iş olanakları yaratan alanlardır.

Gecekondulunun herhangi bir güvenceden yoksun,

geliri düşük bir kişi olduğunu gördük. Ailesi büyüktür. konuta ayırabileceği yatırım olanakları kısıtlıdır. Ama değişmesi beklenen bir kültür yapısına da sahiptir. Bu koşullar altında yapacağı konutun da belli ölçütlere uyması gerekir. Önce ilk yatırım harcamalarını en aza indirecek ve en az harcamayla başını sokacak bir yer yapacaktır. Ama konutunun gelecekte büyütülme ve değişen koşullara göre uyum yapabilme olanaklarını da göz önünde tutacaktır. Bu yüzden gecekondu yapımı bitmiş bir konut olmaktan çok sürekli olarak değişen ve inşa süreci devam edip giden bir konut olacaktır. Bu süreç aile yapısı ya da kültürel uyum bir dengeye vardığında belki durabilir. Bu sürecin bir aşamasında gecekondulu bir statü sıçraması yaparak şehrin başka bir bölgesine yerleşebilir. Ama her halde o konuta yeni yerleşenler süreci devam ettireceklerdir.

Gecekonduların yıkılması bu süreci durduramaz, yokedemez. Ancak yeni baştan başlatır ve gelişme süresini uzatır. Oysa bir gecekondu mahallesinin gelişmesinde ve niteliğinin değişmesinde en önemli etken zamandır. Gecekondu mahalleleri eskilik derecelerine göre farklılaşırlar. Mahalle ilk kurulmaya başlandığı dönemlerde çetin yollardan elde edilen toprak değer kazanmış, arsa piyasada bir alım satım değerine kavuşmuştur. Şehrin dışında kalan yeni mahallelere göre iş yerlerine daha yakın olan eski mahallelerde kiracı talebi artmıştır. Kiralama olanaklarının çoğalması nedeniyle kiralık evler ya da ek odalar yapımına başlanmıştır. Böylece yoğunluklar artar, toprak gitgide bölünür. Sürüp giden yapım süreci gecekondu mahallelerinin örgütleşmesinde de kendisini gosterir. Bu mahallelerin en kolay ulaşılır yerlerinde eski ve yeni yapı malzemesi satıcıları yer alır.

Gecekondu Mahallelerinin Şehir İçindeki Konumu

Geri kalmış ülkelerde görülen gecekondular şehir

çevresinde bir halka halinde yer alır. Buna karşılık gelişmiş kapitalist ülkelerde düşük gelirli grupların şehir merkezine yerleştiği görülür. Düşük gelirli gruplar şehir merkezine göre olan konumlarındaki bu farklılık gelişmiş ve geri kalmış ülkelerdeki hareketlilik farklılığı ile açıklanabilir. Geri kalmış ülkelerde hareketlilik düşük olduğu için konutlarının merkeze yakın olması bütün gelir gruplarınca istenen bir özelliktir. Bu nedenle daha yüksek ödeme gücüne sahip olan yüksek gelir grupları merkezde yer alır. Gecekondular bunun etrafında bir halka oluşturur. Oysa gelişmiş ülkelerde yalnızca düşük gelir gruplarının hareketliliği azdır; onlar için şehir merkezine yakın olmak önemlidir. Oysa yüksek gelir gruplarındakiler için merkezde konumun önemi azdır. Bu gruptakiler tek katlı çok arazi kullanan evlerde oturmayı isterler. Şehir merkezinde bu kadar büyük alanın değeri çok yüksektir. Şehir merkezinde ödeme güçleri düşük olan fakat aynı zamanda da az arazi kullananlar kalır. Düşük gelirliler az arazi kullanarak arazi birimi başına ödeme güçlerini artırarak merkezde kalırlar. Çok arazi kullanmak isteyen, merkeze yakın olmaya hareketlilik olanakları bakımından önem vermeyenler çevrede yerleşirler. Bir defa bu ayırım oluştuktan sonra merkezin çevresi sosyal nitelikleri bakımından da yüksek gelir gruplarınca istenmez olur. Merkez için yapılan yarışma azalır.

Gecekonduların şehrin varlıklı mahallelerinin çevresinde halkalar oluşturduğunu düşünürsek birbirinden çok farklı bu iki tip mahallenin birbirine değdiği yerlerde varlıklı konut alanları nasıl büyüyecektir? Bu iki tip mahallenin sınırında varlıklı konutlar gecekondu alanlarına doğru yayılma eğilimindedirler. Gecekondu mahallelerinde mülkiyetin çok ufak parçalara bölünmüş olması ise bu yayılmayı yavaşlatmakta ve güçleştirmektedir.

Gecekonduların varlığı şehirde iki ayrı sosyal siste-

mın yaşadığını gösterir. Gecekondu kültürel ve sınıfsal ayrılığın mekandaki bir görüntüsüdür. Az gelişmiş ülkelerdeki şehirlerde hareketlilik çok yüksek olmadığından şehir geniş bir alana yayılamaz. İçe yoğun bir şehirde toplumsal sınıfların birbirinden kesin duvarlarla ayrılması olanağı gelişmiş ülkelerdeki yaygın şehir biçimlerine göre daha azdır. Şehirdeki iki sosyal sistem de kendi içinde varlıklarını koruyabilmek için belli mekanizmalar geliştirmişlerdir. Ayrıca birbirleriyle ilişkilerinde, fiziki mekânda varlıklarını az çatışma ile sürdürebilmek için tampon mekanizmalar yaratmışlardır.

Oluşmuş Bir Gecekondu Mahallesi Varlığını Nasıl Korur?

Bir gecekondu mahallesinin varlığını koruması ve geliştirmesi o mahallenin politik güçleriyle doğru orantılıdır. Politik güç gecekonduların sayısına ve politik bilinç düzeyine bağlıdır. Bir şehirdeki gecekondu sayısının artışı mahalli politikaya egemen güçlerin kontrolunda değildir. Onlardan bağımsız olarak çoğalırlar ve bir politik güç haline gelirler. Gecekondulu nüfusun gücünün artması, gecekondu sorununu temelden çözecek istekler-de bulunabilmesi ancak bilinç düzeyinin yükselmesine bağlıdır. Bir taraftan gecekondularda oturanların «marjinal» kesimde istihdam edilmeleri bilinçlenmelerine yardım edecek bir işçi-işveren ilişkisi yaratmazken diğer taraftan mahallî politikacıların şimdi gecekondu olgusuna karşı takındıkları tavır bu bilinçlenmeyi geciktiricidir. Örneğin daha önce de belirtildiği gibi tapu dağıtma bu yöndeki bir uygulamadır. Gecekonduların politik bilinçlenmesinin artması, sosyal güvencelerinin azalması ile doğru orantılıdır. Bu anlamda gecekonduların politik bilinçlenmeyi artıracaktır.

İlk kuşak gecekonduların bugünkü yaşamlarına ölçüt aldıkları çevre köydür. Köye göre gelirlerinin yük-

sek oluşu, çocuklarının eğitilme olanağı bulunuşu, vb. bir çok nedenlerle bu ilk kuşakta bir «göreli refah» duygusu uyanmıştır. Bu politik bilinçlenmeyi yavaşlatabilir. Öte yandan ikinci kuşak gecekonduların, kendi yaşantılarını şehirdeki başka grupların yaşantılarıyla karşılaştırmaları ve köyü bir ölçüt almamaları yüzünden, politik bilinçlenmenin artacağı düşünülebilir. Bu yöndeki bir gelişmenin en büyük engeli «marjjnal» kesimin iş ilişkilerinin yapısıdır.

Gecekondulunun politik bilinç düzeyi yükselmeyince istekleri gecekondu mahallesinin varlığının korunması ve bu mahallelerin sosyal servis düzeylerinin yükseltilmesine yönelecektir. Bu yöndeki ödünler gecekondunun nüfus büyüklüğü belirli bir düzeye ulaştıktan sonra oy miktarını arttırmak isteyen politikacı tarafından kolaylıkla verilecektir.

Gecekondu Olgusuna Yapılacak Katkılar ya da Değiştirme Olanakları

Gecekonduyla ilgili planlama tedbirleri yalnızca bir kademede değil yersel ölçekten ülkesel düzeye kadar her kademede çok yönlü olarak ele alınmalıdır. Farklı planlama kademelerindeki plancılar soruna farklı açılardan bakacaklardır.

Ülke düzeyindeki bir politikacı ve ulusal plancı için sorun temelde bir düzen sorunu olarak ele alınmalıdır. Bu sınıfsal bir ele alıştır. Üretimin artırılması ve işgücünden daha çok yararlanılması kendi başına bir çözüm değildir. Bölüşülmede daha çok eşitlik sağlanmadıkça gecekondu mahalleleri varlıklarını sürdüreceklerdir. Sosyalist ülkelerde genel konut sorunundan ayrı bir gecekondu sorununun bulunmayışının nedeni budur.

Sanayileşme, olumlu etkilerine karşılık şehirleşmenin en pahalı yönü de değildir. Dengeli bir şehirleşme için genellikle imalat sanayinde işçi başına yapılması

gereken yatırım, kişi başına konut ve sosyal altyapı maliyetinin iki buçukta biri kadardır.

Kalkınma süreci içinde şehirleşme böylece önem kazanmakta, sorun bir ülkesel fiziki plancının ilgi alanına girmektir. Böyle bir plancının uygulayabileceği çeşitli planlama stratejileri vardır. Hızlı şehirleşmeyi kalkınmada ve toplumsal değişmede bir araç olarak kullanmak isteyen şehirci için gecekondulaşma istenmeyen bir olgu değildir. Belli düzenlemelerle desteklenebilir de. Bizim İkinci Beş Yıllık Plan'da da böyle bir yaklaşım söz konusudur.

Ülkesel fiziki plancının şehirleşme stratejisiyle ilgili bir önerisi de ülke içinde bölgesel merkezlerin büyümesinin desteklenmesi ya da belirli bölgelerin kalkındırılması olabilir. Bunlar ülke içindeki toplam gecekondu sayısını arttıran ya da azaltan öneriler olmaktan çok bu gecekonduların ülke içindeki dağılım biçiminin nasıl olması gerektiği üzerinde duran önerilerdir.

Bir ülkede bölgesel merkezlerin ortaya çıkmasıyla ülkedeki en büyük şehrin büyümesinin önleneceği, kırdan kopan göçün bir bölümünün bölgesel merkezlerde tutulabileceği genel bir varsayımdır. Kırdan bölgesel merkezlere göçenlerin yasal konutlara sahibolma olanağı daha yüksek olmadığından gecekonduların ülkedeki toplam sayısı değişmeyecektir. Tek merkezde çok sayıda gecekondunun yığılması yerine daha çok sayıdaki merkezde daha küçük gecekondu yığılmaları görülecektir. Bu ikinci durumda gecekondulıların politik gücünün azalabileceği söylenebilir.

Bugün ülkemizde konut politikasına yön verdiklerini ileri süren ülkesel sektör plancıları ise sorunu genel bir konut olgusundan ayrı bir gecekondu sorunu olarak görmemektedirler. Bu plancıların önerileri herkesin konut sahibi olabilmesi için kredi yollarından yararlanması, konut büyüklüklerine sınırlamalar konulması, top-

lu konut yapımının, ekonomileri dolayısıyla, desteklenmesi, küçük birikimlerin harekete geçirilmesidir. Çünkü sorunu yalnızca yeterli sayıda konut sağlanması olarak görmektedirler.

Gecekondunun varlığını kabul eden ama nedenlerini soruşturmayan ülkesel konut sektörü plancısı gecekondunun yapım sürecini belirli kalıplara sokmaya ve denetimi altına almaya çalışacaktır; «nüve konut programı», «kendi evini yapana yardım» gibi.

Bir şehir plancısı ise soruna: «Gecekonduları düzenli bir plana (imar planı) uygun olarak nasıl yerleştirebiliriz? Bu mahallelerin okul, yeşil alan gibi sosyal servis standartlarını nasıl geliştirebiliriz?» diye yaklaşacaktır. Eğer bu plancı gecekondunun varlığının nedenleriyle ilgilenmezse gecekondu önleme bölgeleri gibi tedbirlerle yetinerek sorunu çözebileceğini sanacaktır.

Bu dört tip plancı gerçekte birbirlerinin çözümlerini veri kabul eden bir kademelenme içinde çalışmaktadırlar. Konu bir üst kademede çözümlenmedikçe bir alt kademede de çözümlenemez. Gözlenen belli başarılar olsa bile bunlar yersel kalır.

Söz konusu plancı tiplerini artırarak bunların daha karmaşık ilişkilerinden söz edilebilir. Ama kademeler arası ilişkiler açısından genel ilke değişmez. Ancak konumuz bakımından önemli olan bir başka plancıdan söz açmamız gerekir. Bu sosyal plancıdır. Sosyal plancının, gecekondu sorununun temel değişkenlerinden biri olan sosyal güvenlikle ilgili planlamaları önemlidir. Yeni şehirleşen kırsal nüfusun yeni hayata uyumu bu plancının ilgi alanına girer. Böyle sosyal planlama konularında fiziki plan kararlarında olduğu gibi bir kademelenme söz konusudur. Örneğin bir gecekondu mahallesinde yürütülen toplum kalkınması çabaları şehirdeki gecekonduluların sosyal güvenlik sorununa bir çözüm getiremez.

Gecekondu sorununun çeşitli kademelerde verilecek kararlarla çözümlenebileceğine ek olarak bir de her kademedeki planlama çabalarının çok yönlü olması gerektiği önerilebilir: Örneğin mahalle düzeyindeki planlamalarda fiziksel, sosyal vb. planlama bir bütün olarak ele alınmalıdır.

Şimdi bir dizi daha varsayım öne sürerek düzende temel değişiklikler yapmanın kısa vadede politik bakımdan olanaklı görülmediği az gelişmiş bir ülkede gecekonduların planlanmasıyla ilgili nelerin yapılabileceğini görelim.

Böyle ülkelerde, ilk iş eldeki düzenin koşullarında gecekonduların doğal bir varlığı olduğunu, planlama çabalarının gecekonduları ortadan kaldırmaya gücü olmadığını ve ancak göreli düzeltmelerle yetineceğini başından kabul etmektir. Bu yoldan belli tedbirler daha gecekondular yapılmadan yürürlüğe konabilecektir. Örneğin bir gecekondu mahallesi ilk kurulduğunda kamu hizmetlerinden yoksundur. Mahalle ancak politik bir güce eriştikten sonradır ki kamu servisleri elde eder. Bu servislerin, mahalle oluştuktan sonra götürülmesi maliyetleri artırıcı niteliktedir. Ayrıca plancının kamu harcamalarını denetleme yoluyla etkinliğini sağladığı düşünülürse mahalle gelişmesinin kamu yatırımlarını belirlemesi plancının elindeki araçları azaltmış olmaktadır. Oysa plancı daha konutlar ortaya çıkmadan kamu hizmetlerini sağlıyabilseydi konut yerleşmelerinin biçimini de etkileyebilirdi.

Gecekondu mahallelerinin düzenlenmesinde ve gecekondu mahallelerinde yer alan düşük gelirliler için kurulacak yeni konut alanlarının planlanmasında gecekonduluların davranışlarına uyulmalıdır. Aksi halde planlar gerçekleşme olanağına kavuşamaz. Bunun için yeni kurulacak mahallelerin yer seçiminde iş pazarına ulaşılabilirliği en kolay olan yer olmasına dikkat edil-

melidir. Gecekondulukların uyması istenilen yapım normları ve süreçlerinin gecekondulukların eğilimlerine uygun düşmesi gerekir. Bu nedenle kurulmuş gecekonduların tek tek yasallaştırılması yerine gecekondu süreci yasallaştırılmalıdır.

Gecekondu sürecinin yasallaştırılması üzerinde önemle durulacak bir husustur. Gecekondu, toplumda varlığını kabul ettirmiştir. O halde yapılacak iş, bu toplumsal süreci başıboş bırakmak değil yasal düzene sokarak kontrol altına almaktır. Oysa şimdiye kadar gecekondu sürecinin toplumun içinde varlığı kabul edilmemiş, hep yasa dışı sayılmıştır. Ancak belirli tarihlere kadar yapılan gecekondu olup-bittileri kabul edilmiştir. Sürüp gideceği bilinmesine rağmen bu tarihten sonra yapılacaklar yine yasa dışı sayılmıştır. Yeni yapılacaklar sürekli olarak politik güçlerin «atıfet»ine bırakılmıştır. Kim kimi ne için af etmektedir?

Gecekondu sürecinin yasallaştırılması, şehir yöneticilerine yeterli sayıda ve ucuzlukta şehirsel arsa üretilmesi sorumluluğunu yükleyecektir. Gecekondu sürecinin yasallaştırılmış olması, gecekonducuya gerekli güvenceyi tapu dağıtımı olmadan da sağlama olanağını verir. Bu ise küçük parselli arsalar üzerinde tapu dağıtılması nedeniyle ileride şehrin yenileştirilmesinde ortaya çıkabilecek zorlukları azaltır.

Gecekondu sürecinin yasallaştırılması, aynı zamanda yapı sürecinin rasyonelleştirmesini de beraberinde getirmelidir. Gecekondu sürecinin yasallaştırılması ile bütün yapı standartlarına uyum sorunu statik olmaktan çıkıp dinamik ve zaman içinde bir uyum sorunu haline gelecektir. Bu yolla yapı ve çevre kalitesinde ulaşılacak normların böyle zaman içinde gerçekleştirilecek hedefler halinde konulması, bu bölgelerin gelişmesini özendirici bir mekanizma oluşturacaktır.

Gecekondu sorununun çözümlenmesi için getirile-

cek bütün tedbirler tek konut düzeyinden çok mahalle düzeyinde konulmalıdır. Gecekondu mahallelerinde gerek komşuluk ünitelerinin gerekse merkezlerinin düzenlenmesinde orta sınıf konut mahallelerinin düzenlenmesinden farklı bir davranış içinde olmak gerekir. Bu mahallelerin ekolojik yapıları yakından incelenmeli, özellikle devamlı bir yapım sürecinin bulunmasının etkileri düşünülmelidir.

Gecekondu mahallelerinin planlanmasında, bu mahallelerin değişmeye uyum yapma yetenekleri en çoğa çıkarılmalıdır. Örneğin bu mahallelerde her türlü sosyal servisin ilk aşamada sağlanması olanakları bulunmayabilir. Önce en gerekli ihtiyaçlar karşılanacaktır, geri kalanı için de yer ayrılacaktır.

Gecekonduların planlanması bütün şehrin planlanmasından ayrı olarak yapılmamalıdır. Şehir formunu ve altyapı dağılımını etkilemesi açısından gecekondularla öteki konutlar arasında bir fark yoktur. Bütün şehrin bir sorunu olan sosyal hizmetlerden yararlanmada gecekondular ile varlıklı mahalleler arasında fırsat eşitliği sağlanmalıdır. Bu eşitliğin sağlanması konusunda gecekonduluların hareketliliğinin öteki gruplara göre çok daha dar bir çevreye kısıtlı kaldığı gerçeğinin hatırlanması gerekir. Örneğin yeşil alan, park gibi ihtiyaçları özel oto sahipleri şehir dışında da sağlayabilecekken gecekonduluların bu hareketlilik olanağı çok kısıtlıdır. Bugünkü gecekondu alanlarının planlamasını yeni gecekonduların planlamasından ayrı düşünmek gerekir. Ana hedef gecekondu gruplarına yapılacak bütün yeni konut alanlarının planlama denetimi altına alınması ve planlı geliştirilmesidir. Kurulu gecekondu mahallelerini ise uzun dönemde, şehrin büyüme ve kendini yenileme sürecine açık tutmak doğru olur. Eski gecekondular şehrin merkezî iş bölgesine yakın olduklarından yenilenme ile uzun sürede yerlerini başka kullanışlara bırakma olanakları yük-

sektir. Yenilenme konusunu zorlaştıran ya da kolaylaştıran en önemli etken buralarda oluşan mülkiyet biçimi olacaktır.

Yukarıda sıralanan tedbirlerin genellikle bu düzenin rasyoneli içinde yapılabilecek sınırlı düzeltmeler olduğunu unutmamak gerekir. Gecekondu olgusunun temel nedenlerine eğilinmemiştir.

Yasallaştırılmış da olsa, nüve konutlar, halk konutları vb. başka isimler de alsa, gecekonduların varlığı sınıfsal açıdan sürüp gidecektir. Ama gecekonduların bu toplum düzeni içinde düşük gelir gruplarının normal konutu olduğu kabul edilerek alınacak tedbirlerle toplumun kendilerine çözüm bulamadığı konut sorununu gecekonduluların çözümlemiş olmaları yüzünden yasa dışına düşmeleri önlenmiş olacaktır.

10
"Lüks" Konutlar

Sayfa 259 Fotoğraf: Ara Güler

Sayfa 260 «Lüks» konut mahallelerinde yoğunluk. Karikatür: Tan Oral

Sayfa 261 Karikatür: Ferruh Doğan

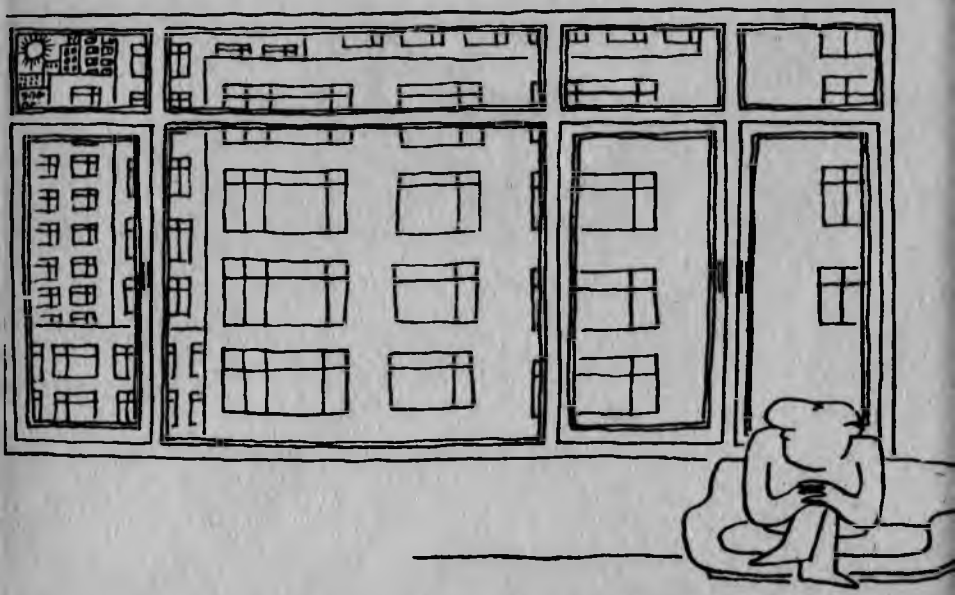
Sayfa 262 Tablo: Servis standartları

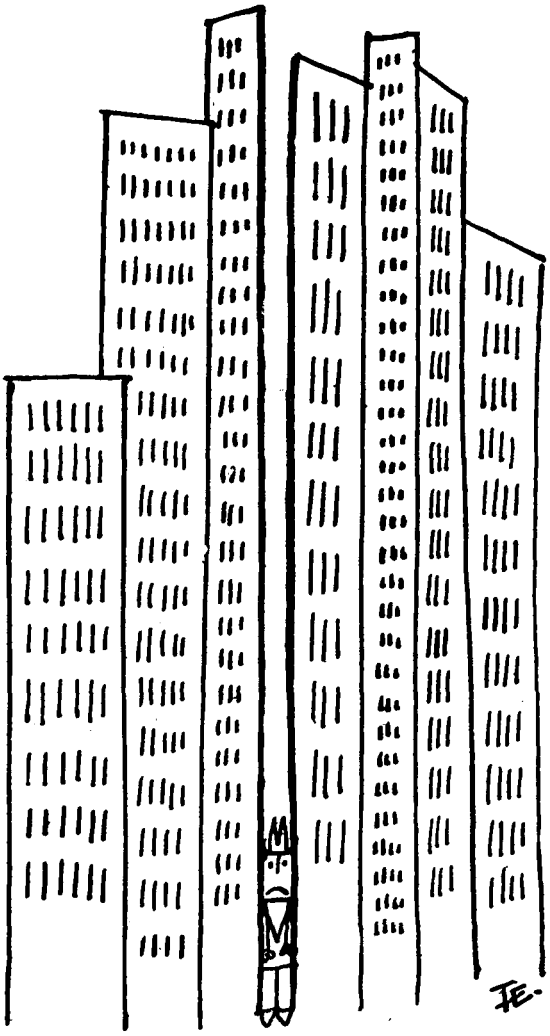




Dışarıdan...

İçeriden...





ANKARA'NIN LÜKS KONUT VE GECEKONDU SEMTLERİNDE SERVİS STANDARTLARI

I. YÜZ KİŞİYE DÜŞEN SERVİS ALANI

	Kavaklıdere	Dikmen	Teklif
Ana Okulu	7 m.²	0 m.²	70 m.²
İlkokul	14	94	250
Orta Okul	12	31	180
Lise	0	0	200
Yeşil Alan	5	0	800
Sağlık Hizmetleri	0	0	30

II.SEMTTE YAŞAYANLARIN BELİRTTİKLERİ EKSİKLİKLER VE ŞİKAYETLER (YÜZDE)

	KAVAKLIDERE	DİKMEN
İyi okul yok	% 12	% 26
Çocuk bahçesi, park yok	37	90
Yollar yetersiz	6	28
Çok gürültü var	46	18
Havası kirli	69	4
Kötü koku var	38	80
Kir, toz, duman	33	39
Eğlence imkânı yok	25	83
Çarşı, pazar yok	12	28

Kaynak: Ankara Nazım Plan Bürosu, 1970.

BUGÜNKÜ YAPIM DÜZENİNDE ÜST VE ORTA SINIFLARIN KONUTLARI GECEKONDULARDAN DAHA MI ÇOK SORUN ÇIKARACAK?

Büyük şehirlerimizde nüfusun % 40 - 60'ının yaşadığı gecekonduların belli nitelikleri vardır. Bu nitelikleri nedeniyle gecekondu alanlarının varlığı şehirlerimizin başlıca sorunu olarak görülmektedir. Geri kalan nüfusun oturduğu konutlar ise acaba gecekondulardan ne dereceye kadar farklıdır? Bu konutları üç açıdan değerlendirecek olursak:

Yasal açıdan bu yapıların çoğu ruhsatlı ama küçümsenmeyecek bir kısmı da kaçak inşaattır. Belediye seçimlerinde bu kesim için de imar affından sözedilmektedir. Binanın tapusu kat sahibi olanlara aittir, ancak aynı arsa üzerinde bir yerine 10 - 20 kişiye mülkiyet hakkı tanınmıştır.

Hizmetler açısından, akarsu vb. hizmetler hane içine getirilmiştir. Ancak bunların çalışacağı, örneğin suyun akacağı garantili değildir. Birçok semtlerde yollar düzensiz, gevşek satıhlı ya da dik yokuşludur. Gün geçmez ki kaldırımlar yeni bir boru geçirmek için kazılmasın. İstanbul'un Kadıköy semtinde olduğu gibi kanalizasyon çukurlarda birikmekte, çöp toplama işi sık sık aksamaktadır.

Yapı bakımından, ana gövdeleri betonarme olan bu binalar «dayanıklı»dır. Ancak gecekondular gibi tavanlarının akmadığı, duvarlarının çatlamadığı söylenemeyeceği gibi sağlığa uygunlukları da tartışılabilir.

Şehirlerimizde en üst gelir grubu da böyle konutlarda oturur. Büyük paralar harcanarak inşa edilen bu «lüks» konutların gecekondu nitelikleri edinmesinin sorumlusu kimdir? Kaçak inşaata göz yumanlar mı? Hizmetleri düzene sokmayan belediye mi? Beceriksiz plancı mı? Yoksa bu konutları yapanlar ya da yaptıranlar mı? Ya da hepsi birden mi?

Şehirlerimizde tek ya da az katlı, bir hanelik evleri yıkıp yerine çok katlı ve çok birimli binaları yapmak kârlı bir süreç olarak ortaya çıkmıştır. Aziz Nesin'in «Mimarlıkta Yeni Bir Devir Açan Ali Temel Haçan» adlı hikâyesinde anlatılan «Aportaman Mimarisi» halkın özendiği bir konut biçimi olmuştur. Konut talebi hızla artarken şehir içinde, başka bir yazıda pasif spekülatör olarak tanımladığımız arsa sahipleri de «aportaman mimarı» (müteahhit) ile işbirliği yaparak çıkar sağlamışlardır. Bu çıkarı ortaya vuran ekonomik baskı o kadar güçlüdür ki korunmak üzere tarihi değeri saptanmış yapılar bile yakılmakta, o da olmazsa, içten kasıtlı yıpratma yoluyla yıkılmaya bırakılmaktadır. Yık-yap düzeninden elde edilen her kişisel kâr toplumun zarar hanesinde hızla biriken bir pahadır. Bu düzenden kısa vadeli çıkarlar elde eden kişiler bile artık bu toplumsal pahaya karşı duyarlı olmaya başlamışlardır. Ne var ki bu kişilerin hissettikleri gerçek toplumsal zararın ancak çok küçük bir payını içerir.

Duyarlık ilkin nasıl ortaya çıkmaktadır? Örneğin birbirine yaklaşık inşa edilen apartmanların birbirinin ışığını, manzarasını kesmesi birinin bacasından çıkan dumanların ötekinin penceresini sarması sosyal pahaya karşı ne kadar duyarlık uyandırır? Dışarda otomobil park edecek boşluk, çocuk gezdirecek bahçe yoktur. Bugün İstanbul'un en yüksek gelirli nüfusunun yaşadığı bazı semtlerde otomobiller sokağa üç sıra içiçe park etmek zorunda kalmıştır. İç sıradaki bir araba istediği za-

man yola çıkamaz. Sıkışma öylesine artmıştır ki her yeni yerleşen kişi —kendisi de dahil olmak üzere— semtteki herkesin yaşama koşullarını bozar duruma düşmüştür.

Semte her yeni gelen kişinin yaşam alanı bütün ötekilerin yaşam alanlarını azaltır; her yeni otomobil yolları daraltır ve çocukların oyun yerlerini zorla oto parklara dönüştürür; her yeni gelen kişinin ısınma gereği havadaki duman miktarını artırır olmuştur.

Bir şehirde insanların yaşaması için yalnızca konut inşa etmek yetmez. Konutların yanısıra bazı servislerin de sağlanması şarttır. Kentsel servis olarak ilk akla gelen su, kanalizasyon, yol, elektrik gibi altyapı hizmetleridir. Ancak ana okulları, ilkokullar, çocuk bahçeleri, park ve spor alanları, ana ve çocuk sağlık merkezleri, kütüphaneler eşit önemdedir. Bunların tümünün kamu eliyle sağlanması gerekir. Ama şehir içinde bunları gerçekleştirecek boş alan yoksa o zaman şehir birçok hayatî servisten yoksun kat kat konutlardan ibaret kalır. Ayrıca bütün bu servislerin bir konut mahallesinin kendi içinde sağlanması gerekir. Örneğin ilkokula gitmek için çocukların şehrin bir başka yerine gitmeleri, oyun bahçesinin kilometrelerce uzakta olması, sağlık merkezinin gereğinde hemen erişilemeyecek bir yerde olması hiçbir anlam taşımaz.

Ankara Nazım Plan Bürosu'nun belirttiğine göre bugün Ankara'da böyle semt ölçeğindeki servis alanlarının sadece % 10 u gerçekleştirilmiştir. En büyük eksiklikler park, sağlık merkezi ve eğitimdedir. Park alanı olması gerekenin on altıda biri, sağlık hizmetleri on beşte biridir. Genel kanının tersine şehrin en lüks konutlarının bulunduğu semtlerde bu servisler Ankara ortalamasının da altındadır. Örneğin Ankara'da 1.5 kişiye bir metrekare ana ve ilkokul alanı düşerken Kavaklıdere'de 5 kişiye bir metrekare alan kalmış durumdadır. Oysa ger-

çekte bir kişiye en az 3 metrekare okul alanı gereklidir.

Acaba lüks konutlarda oturan gruplar bu servislerin eksikliğine karşı ne kadar duyarlıdırlar? Yine Ankara Nazım Plan Bürosunca yürütülmüş olan bir anketine göre Kavaklıdere'de oturanların sadece % 12'si okul eksikliğinden yakınmışlardır. Gerçekte üst gelir gruplarının hareketlilik olanağı yüksek olduğundan, başka bir deyişle, ulaşıma ayırabilecekleri harcama payı çokça olduğundan çocuklarını başka semtlerdeki okullara gönderebilmektedirler. Aynı olanak bahçe ve yeşil alanlar için de söz konusudur. Bu lüks semtte oturanların sadece % 40'a yakını çocuk bahçesi ve yeşil alan yokluğu duyduklarını belirtmişlerdir. En büyük şikâyet ise % 70 ile hava kirliliğidir.

Anlaşılan şehrin lüks konutlarında oturanların % 40'i hava kirliliği ve gürültü gibi hareketlilik sayesinde bile kaçamayacakları kötü koşullara karşı duyarlık kazanmışlar, buna karşılık semtte gerçekten eksik olan eğitim hizmetlerini başka yerlerden sağlayabilmişlerdir. Aynı eğilim sağlık hizmetleri için de doğrudur. Semtin kendi içinde sağlık merkezi bulunmadığından bu hizmeti şehrin büyük hastaneleri yükümlenmiştir. Oysa bu hastaneler yalnızca şehir bütünü içinde daha üst düzeyde sağlık görevlerini yerine getirmek değil belki bütün bölgeye hizmet etmek durumundadır.

Konut ve onun çevresini oluşturan mahalle yalnız yetişkinlerin yaşadığı ve barınma ihtiyaçlarını karşıladığı bir yer değildir. Aynı zamanda çocukların içinde yetiştiği bir ortamdır. Artık eskiden olduğu gibi, orta sınıf mahallesindeki evlerde çocuğun oynayabileceği, doğa ile karşılıklı ilişkide bulunacağı bir ev bahçesi yoktur. Bu mahallelerin sokakları da artık motorlu araçlarla dolduğu için çocukların tehlikesizce dolaşabileceği bir alan olmaktan çıkmıştır. Çocuk bahçesi olmasa bile çocukların bir araya gelerek birlikte oynayabileceği boş arsalar, yangın

yerleri vb. de kalmamıştır. Bugünün orta yaşlılarının çocuklukta sahip oldukları bu olanak ortadan kalkmış, boş arsaların tümüne yakını dolmuştur. Büyük şehirlerimizin orta sınıflarının çocuğu artık bir apartman katına sıkışıp kalmıştır. Oyun alanları apartmanların merdivenleridir. Doğayı televizyon programlarından tanımaktadır. Televizyon programının sunduğu uzay araçlarının adını bilmektedir. Ama belki de bir ağaçtan meyveyi kendi eliyle koparmamıştır, hayvanları yalnızca hayvanat bahçesinde görmüştür. Doğadan kopmuş, yabancılaşmıştır. Doğadan kopan bu çocuk hiç olmazsa şehir çevresine uyum yapabilmiş midir? İlkokulu bitirmiş bir çocuk kendi başına bir yerden bir yere gidememektedir. Bu lüks sayılan mahallelerde artık ilkokula yürüyerek giden çocuklar neredeyse kalmamıştır. Bu sokaklar çocukların yalnız başına bırakılabileceği yerler değildir. Sabahları 10 - 15 çocuğun doldurulduğu taksiler, minibüsler çocukları okullara götürmekte okuldan sonra da geri getirmektedir. Artan mahalle nüfusu, okulların en az ikili eğitim yapmasına neden olmaktadır. Bu ise çocuğun daha çok okul dışı zamanı olması demektir. Okul dışı boş zamanın artışı ile, doğal çevre ya da şehir çevresinin kalitesinin çocuk üzerindeki etkisi hızla artmaktadır. Yukarıdaki koşullarda daha çok okul dışı zamanın artması çocuğun daha çok apartmana tutsak olması demektir. Bir toplumda çocukların hem doğadan hem de şehirden kopuk yetişmesinin pahasını gelecekte kimler ödeyecektir? Bu paha kimlerin bugünkü çıkarı yönünden doğmuştur?

Kişiler bu gibi toplumsal pahalara karşı yeterli duyarlık kazanınca «düzeni» eleştirmeye başlarlar. Önceleri plan denetimi eksikliğinden bol bol yararlanmış olan bu kişiler artık plansızlıktan yakınmaya başlarlar. Tek tek apartmanların birbirinden bağımsız ve birbirinin olanaklarını gitgide kısan bir düzen içinde çoğalmasından plansızlığı sorumlu tutmak doğru mudur?

Yoğunluk Üzerinde Oynanan Oyunlar

Semt ölçeğinde yeterli servislerin sağlanamayışının en önemli nedeni plan dışı yoğunluk artışlarıdır. İmar planlarında konut alanları belli bir yoğunluğa göre tasarlanmış ve altyapı hizmetleri de bu yoğunluğa göre planlanmıştır. Ancak yoğunlukla ilgili kararların politik etkilere çok açık olması, kişilere ait parseller üzerindeki denetimi çok azaltmıştır. Kişilerin mülkiyetindeki küçük parseller üzerinde kurulacak binalarla ilgili kararlar sık sık değiştirilerek yık-yapcılara daha çok özgürlük, daha çok kâr olanakları tanımıştır. Örneğin kat eklenmesi ile ilgili kararların çoğunlukla seçimlerden önceye düşürülmesi bir rastlantı değildir. Kişilerin bu kararı uygulaması ise bir geri dönülmezlik yaratmaktadır. Danıştaya göre bu durumlarda mal sahibi haklıdır. Oysa eski varsayımlara göre planlanmış olan konut alanlarında yoğunluğun beklenmedik hızda artışı altyapıya ağır yükler bindirmekte, su, elektrik, havagazı dağıtım ağları felç durumuna gelip yollar yetersiz kalmaktadır. Okul, bahçe gibi kamu alanları da eski yoğunluğa göre belirlendiğinden yeni nüfusa hizmet edecek boş kamu alanı bulunamamaktadır. Bu yoklukta alternatif kullanışlar arasından güçlü olanı kendine yer kapmakta, örneğin çocukların oynadığı boş bir alanı özel otolar kaparak burasını oto parka dönüştürmektedir.

Servislere ayrılacak alanların kamulaştırılması için bu mahallelerde şehir toprağının geçerli piyasa değeri üzerinden kamulaştırılması belediyelerin mali gücünü kat kat aşar. Belediyelerin elindeki tek kontrol yapı faaliyetlerini yönetmeliklere uygunluk açısından denetlemektir. Bu pasif bir kontroldur. Yönetmeliklerin kısa zaman aralıkları içinde sürekli değişime uğraması böyle bir pasif kontrolu da etkisiz kılar. İlk imar planında uygun görülen semt hizmetleri tümüyle yetersiz

kalır. Örneğin Ankara için 1957 de hazırlanmış ve bugün de yürürlükte olan İmar Planı 750 000 nüfusa göre düzenlenmiş, oysa Ankara'ya yerleşen nüfus 1975 yılında 1.7 milyona ulaşmıştır. Bunun anlamı şudur: Yönetmelik değişmeleri ve yoğunluk üzerinde sorumsuzca oynanan oyunlarla kent alanında planın 2,5 katı kadar fazla nüfusun yerleşmesi teşvik edilmektedir. Bu nüfusun ihtiyacı olan altyapı ve hizmetlerin nasıl karşılanacağı hiç düşünülmemektedir. Şehrin en lüks mahalleleri bu türde yoğunluk artışından en çok zarar gören kent alanlarıdır. Örneğin Ankara'nın Kavaklıdere semtinde servislerin hepsi imar planında önerildiği biçimde gerçekleştirilmiştir. Ama bu semte ne kadar nüfus geleceği imar yönetmeliklerine bırakılmıştır.

Bugün Ankara'da acil bir sorun olarak ortaya çıkan hava kirlenmesi konusu da yoğunluk artışıyla yakından ilgilidir. Şimdiye kadar şehrin coğrafi konumu, esinti durumu, kalorifer yakıtlarının iyi yanmaması gibi teknik nedenler sorumlu tutulmuş, sorun daha çok çevre mühendisliği açısından ele alınmıştır. Oysa şehir içi yoğunluklarının artışı, daha çok dumanın küçük bir alanda daha kısa bir sürede birikmesi ve daha çok kişinin bu havayı soluması bizce sorunun temel nedenidir. Ankara'nın nüfusu 500 bin iken hava kirlenmesine duyarlık doğmuş, nüfus bir milyona varınca sorun iyice belirginleşmiştir. Nüfus 1,5 milyona eriştiğinde bir buhran ortaya çıkmıştır.

Kat Mülkiyeti Kanunu Değişimi Zorlaştırıyor

Kısa vadeli özel çıkarlar uğruna büyük toplumsal maliyetler doğuran bu gelişmenin yönünü değiştirmenin olanakları nelerdir? Apartmanlar betonarme gibi uzun ömürlü malzemeden inşa edildiklerinden «dayanıklı»dırlar. Bu yapılar fonksiyonel olarak işe yararlıklarını kaybetseler bile fiziksel olarak yine sağlam ka-

lırlar. Burada işe yararlığın ölçüsü yaşama biçimiyle fiziksel yapı arasındaki ilişkiyle belirlenmektedir. Bu konutlar herşeyden önce servislerin yetersizliği yüzünden işe yararlıktan yoksun kalacaklardır. Okul, oyun alanı, su, temiz hava gibi sağlıklı bir yaşam için gerekli koşulları yukarıda saydık. Bu gereksinmelerden bir kaçının kısa vadede küçük düzeltmelerle sağlanacağı düşünülebilir.

Ancak bu gibi küçük düzeltmelerin de karşısına bir engel çıkmaktadır. 1965 yılında yürürlüğe giren özel bir yasayla yaygınlaşan kat mülkiyeti apartman yönetiminde bazı yeni kurallar getirmiştir. Apartmanda yapılacak herhangi bir değişiklik için kat sahiplerinin toplu karar vermesi gerekmektedir. Bir apartmanın sorunlarına en çok duyarlı olan kuşkusuz orada oturanlardır. Oysa birarada oturanların en azından yarısı kat sahibi olmayabilir. Servislerin yokluğundan, binanın bakımsızlığından doğrudan doğruya etkilenenlerin önemli bir bölümü bina yönetiminde söz sahibi değildir. Eskiyen konut mahallerinde ev sahiplerinin oturma oranı daha da azdır. Bu yüzden eski apartmanların içinde ve dışında küçük değişikliklere bile girişmek zorken bu binaları yenileştirmek ya da tümden değiştirmekten hiç söz edilemez. İlerde veraset yoluyla bir katın mülkiyetinin daha çok kişi arasında pay edilmesi plancının karşısına içinden çıkılmaz karmaşıklıklar yığacaktır. Bir apartmanın mal sahiplerinin sayısı 10 - 20 den 40 - 50'ye yükseldiğinde herhangi bir değişiklik üzerinde bunca kişinin olurunu almak nasıl mümkün olacaktır? Bu durumda gereğinden büyük yatırımlarda ortaya çıkan «lüks» konut alanları içten ve dıştan köhnemeye yüz tutacak ve buraları kısa zamanda batı şehirlerinde «slum» adı verilen çöküntü mahallelerine dönüşecektir. Mal sahiplerinde ise bu mahalleri terkedip zengin dış semtlere göçetme eğilimi hissedilmektedir. Özel oto sahipliğinin getirdiği hareketlilik

ve üst gelir sınıfına sağladığı özgürce semt seçme imkanı bu eğilimi gelecekte daha da güçlü kılacaktır. Eskiyen mahalleler ise daha düşük gelirli kiracılarla dolacak ve konutlar büsbütün bakımsız kalacaktır. Başka bir deyişle mal sahipleri yarattıkları toplumsal zararı yine başkasına ödetme yolunu bulacaklardır.

Bu binaların eskimesi yüzünden kat sahiplerinin bir zararı yoktur. Birincisi binanın üzerinde bulunduğu arsanın değeri azalmamakta tersine artmaktadır. Konutun kendisi ise bir gelir grubu için çekiciliğini kaybederken bir başka gelir grubunun oturmaya razı olduğu bir yer olmaktadır. Ne var ki binanın yeni kiracıları olan düşük belirli gruplar aynı zamanda servis standartları yetersiz bir konutta oturmaya boyun eğecektir. Düşük gelirli gruplarda hane halkı sayıdı daha kalabalık olduğundan yoğunluklar daha da artacaktır. İlk bakışta «lüks» konutlar gibi gözüken bu binalardan kısa vadeli kârlar elde edenler çevreyi bir anlamda sömürüp bitirerek şehrin başka bir yerine taşınacak, terkettikleri bölgeleri ise düşük gelirli gruplara bırakacaklardır. Şehir içinde zengin grubun yer değiştirmesi artık yaşanamayacak bir hale gelen çevreyi bırakıp gitmesidir. Zengin grup arkasında talan edilmesi tamamlanmış bir alan bırakarak şehir dışında taze talan alanları aramaya çıkmaktadır.

Bugünün «lüks» konut alanlarının geleceği konusunda plancıyı tedirgin edecek başlıca iki süreç vardır: Bunlardan birisi çevre standartları hızla düşen bu konutları mal sahiplerinin bırakıp gitmesidir. İkincisi bakımsızlaşan binalarda değişiklik yapmanın bugünkü kat mülkiyet yasaları içindeki zorluğudur. Burada söz sahibi olanlar eksikliklerden asıl zarar gören düşük gelirli yeni kiracılar değil, binaları terketmiş olan mal sahipleridir. Ama bu böyle olmasa da, örneğin kiracılar bina tamirinde söz sahibi olsalar bile gelir düzeyleri herhangi bir değişikliği gerçekleştirmeye elverecek midir?

Anlaşılan kat mülkiyeti artık değişmesi gereken bir konut üretim yöntemiyle birlikte oluşmuş bir kurumdur. Bu kurum kısa sürede orta sınıfların konut sahibi olma imkanını arttırmıştır. Ama uzun sürede şehirde önemli sorunların nedeni olacaktır. İlerde konutlar toplu üretim gibi daha gelişmiş bir teknolojiyle inşa edildiğinde bu yasalar da mutlaka şehirde yenileme olanaklarını kısıtlamayacak şekilde değiştirilmelidir. Bu yazıda belirtmek istediğimiz, gerçekte şehirlerimizin en biçimli konutlarına sahip gibi gözüken apartmanlı semtlerin kısa zamanda gecekondulardan daha içinden çıkılmaz sorunlar yaratacağıdır.

Yeni Bir Şehir Biçimi Ortaya Çıkıyor

Şehirlerimizde «lüks» konutlar daha çok gösteriş ve özenti yönü ağır basan malzemelerle süslenmiş çok pahalı yatırımlar olmalarına rağmen sağlıklı bir yaşam sağlama açısından hızla yetersiz duruma düşmüşler ve ilerde daha da devleşecek sorunların ilk tohumlarını atmışlardır. Anlaşılan şehircilikte çözüm yalnızca para yatırmakla sağlanamamaktadır. Kötü şehirleşmenin nedeni parasızlık değildir. Tersine yukarıda anlatılan mahallelerde şehirleşmeye çok fazla para yatırılmış ve bu yatırıma değmeyen sonuçlar elde edilmiştir. Birbirinden bağımsız tek tek parseller üzerinde, kişisel çıkarların en çoğa çıkarılmasına yardım eden yasalar kaldıkça, plan-dışı yoğunluk arttırma politikacının elinde bir seçmen kazanma aracı oldukça ve kat mülkiyetinin ilerde büyük sorunlar doğuracak kuralları yeniden ele alınmadıkça bu gelişim başını alıp gidecektir. Sonuç sadece «lüks» konutların «slum»a dönüşmesi değil, yeni bir şehir formunun ortaya çıkışıdır. Şehir merkezinde gitgide bakımsızlaşan konutlara düşük gelirli halk yerleşirken üst gelir grubu şehir dışına göçecek böylece şehirlerimizde farklı gelir grupları arasında daha kesin

bir mekânsal ayrılık yaratılacaktır. Bugün şehir içinde basit bir arazi spekülasyonu olarak değerlendirilen daha çok mimari kalitesi açısından eleştirilen yık-yap düzeni ve «Aportaman Mimarisi» ilerisi için çok daha önemli sorunlar besleyen bir gelişmedir.

11
Toplu Konutlar

Sayfa 277 Fotoğraflar: Ankara'da üç toplu konut

Sayfa 278, 279 Fotoğraflar: Toplu konutta teknoloji ve pazarlama

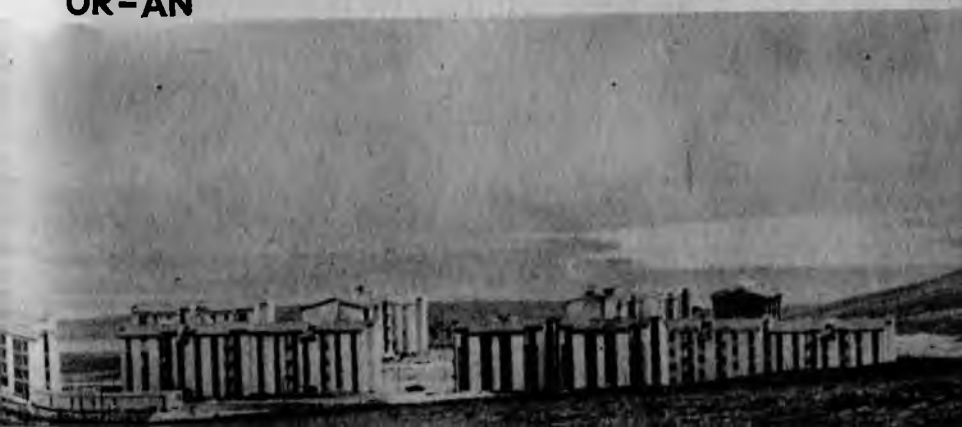
Sayfa 280 Tablolar: Konut ihtiyaç tahminleri ve gecekondu sayıları

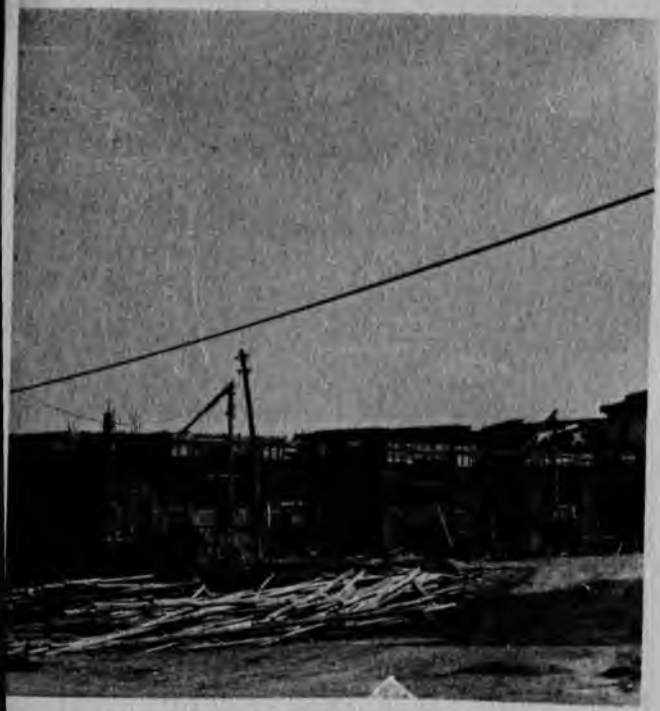


TÜRK - İŞ



ME-SA
OR-AN

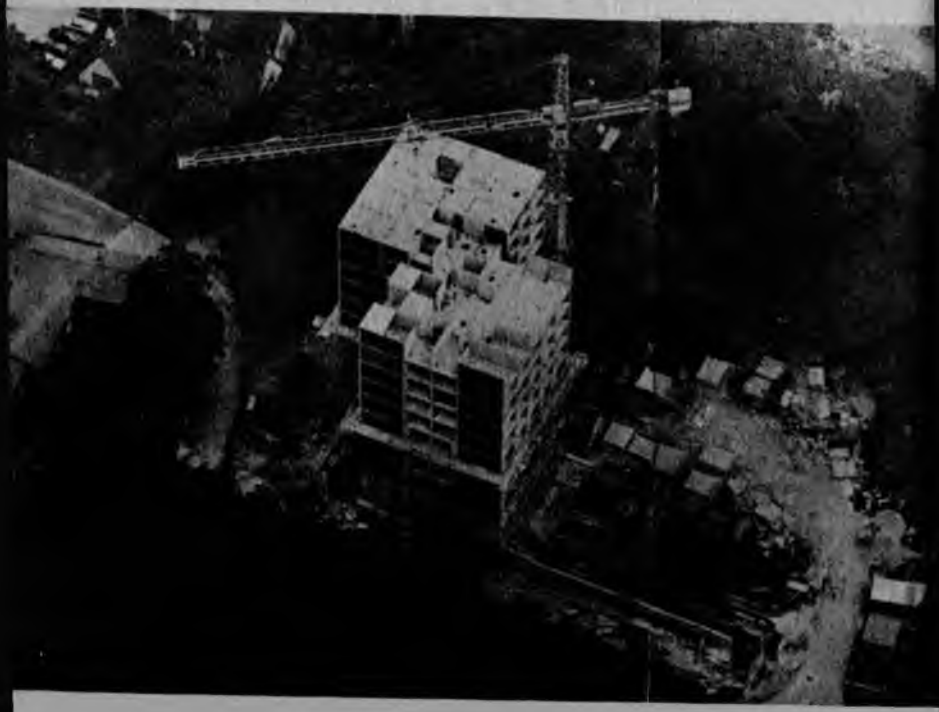




TEKNOLOJİ

Türkiye'de toplu konut yapım teknolojisi

İngiltere'de çok katlı prefabrike toplu konut yapım teknolojisi



PAZARLAMA

Yap-satçılar

Toplu konut üreticileri



Çok kısa bir SÜREDE 200'ü aşkın sigortalı vatandaşa konut sahibi yapan

ME-SA'nın sigortalılar için üç yeni sitesi

Ankara'da yeni bir Ankara



Gerçekleşmiş ME-SA Kooperatif Blokları

ME-SA ÇANKAYA SİTESİ

- Çankaya'da Ankara manzaralı
- uygar yaşamın her türlü kolaylıklarına sahip konforlu daireler.
- otoparktan çarşıya kadar her türlü sosyal tesisler
- devamlı sıcak ve soğuk su
- şehir merkezine çok yakın
- 1976'da teslim

ME-SA GÜNEŞ SİTESİ

- çok konforlu manzaralı bir sitede sigortalılar için 43 konutluk küçük özel bir bölüm
- 1977'de teslim

ME-SA BATI SİTESİ

- Ulus'a 14 km. mesafede
- Etimesgut Ergazide her türlü tesisin önerildiği 1100 konutluk bir küçük şehir.
- ucuz apartman daireleri
- tam konforlu müstakil bahçeli dupleks evler.
- sanayi bölgesine yakın olduğundan işçiler için de ideal
- merkezi ısıtma
- devamlı tazyikli sıcak, soğuk su
- şehir içinde sayfiye havası
- ÇOK UYGUN FİYATLAR.
- 1975 yılından itibaren teslim



Batı Sitesi Dupleks Evleri

Düşlerinizdeki YUVA bahçeli bir ev yoksa bir daire mi? Buyrun ME-SA sitelerine, seçin yuvanızı.

ME-SA
mesken sanayii anonim şirketi
Ankara Vali Dr. Reşit Cad. 64 Tel: 27 31 83
27 17 62

BROŞÜR isteyiniz.

SİGORTALILARLA İLGİLİ ME-SA Siteleri hakkında bilgi için BROŞÜR rica ediyorum.

İsim : _____ *Adres :* _____

TABLO — 1965 - 1970 Yılları Arasında Dört Büyük Şehir İçin Konut İhtiyacı Tahminleri

Şehirler	1965 stok (1)	1965-70 ihtiyacı (2)	Yapılan (3)	Açık (4)	Yüzde (5)
İstanbul	509.100	132.000	75.900	56.100	42,6
Ankara	232.100	90.100	38.900	51.100	56.8
İzmir	187.600	33.000	18.400	14.600	44,2
Adana	86.500	20.000	2.500	17.500	87.7
Toplam	1.015.300	275.000	135.700	138.300	50.7

TABLO — Dört Büyük Şehirde Gecekondu Sayıları (1970)

Kentler	1970 stok (1)	Gecekondu sayısı (2)	Yüzde (3)
İstanbul	585.00	195.000	33,3
Ankara	271.000	150.000	55,4
İzmir	206.000	60.000	29.1
Adana	89.000	28.000	32,4
TOPLAM	1.151.000	433.800	37,7

Kaynak: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı

ŞEHİRLERİMİZDE YENİ BİR BÜYÜME BİÇİMİ: TOPLU KONUT

Büyük şehirlerimizde yaşayanlar, bu şehirlerin «gecekondular» ve «apartmanlar» ile dolup taştığına tanık oluyorlar. Yine de şehirlerimizin konut açığı günden güne büyüyor. Bugünkü konut «arz»ı gelir gruplarının büyük bölümünü düzenli konut pazarı dışında bırakıyor. Bu gözlemle şehirlerdeki bugünkü uygulamanın konut ihtiyacını karşılayamıyacağı, yeni, büyük ölçekli, örgütlü girişimlerin gerekli olduğu düşüncesine temel hazırlıyor.

Toplu konut girişimleri son yıllarda Türkiye'de böyle bir ortamda gelişmeye başlamıştır. Bugün için toplu konuttan ne kasdedildiği tam olarak belirlenmemiştir. Toplu konutlar, «Topluca çok sayıda yapılan konutlar» dan «sosyal tesisleri, işyeri ve konut çeşitliliği ile bir bütünlük gösteren yeni şehir parçaları»na kadar değişen anlamlar taşıyorlar. Ama hepsinin ortak özelliği, çok sayıda konutu topluca üretmeyi planlamış olmalarıdır.

Tek tek konut yapımından toplu konut yapımına geçmede baskıyı yaratan ana öğe, konut ihtiyacı ile konut üretim düzeyi arasında gitgide artan açıktır. Önümüzdeki yirmi yılda şehirlerimizde yeni konut talebinin sekiz milyon kadar olacağı tahmin edilmektedir. Oysa, tüm yatırımlar içinde konut kesimine giden pay, bütün Kalkınma Planlarında öngörülen oranları aşarak yüzde yirmiyi bulduğu halde üretim yeterli olmaktan

çok uzak kalmaktadır. Belli standartlardaki konut açığı zamanla ve hızla artmaktadır. Üretilebilen miktardaki konutlar gerçek ihtiyaç sahiplerinin çok büyük bir bölümünü yalnızca üretilen sayının azlığıyla değil, aynı zamanda fiyatları nedeniyle de açıkta bırakmaktadır.

Bütün bu ve benzeri konut üretim sorunlarına cevap vermesi beklenen toplu konutlar, sanayileşmiş toplumların konut üretme biçimidir. Böylece tek tek konut yapımından toplu konut yapımına geçiş çabaları, toplumumuzun üretim biçimindeki bir değişimin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Üretim Düzeni - Konut Düzeni İlişkileri

Konut düzeni de toplumun üretim biçiminin bir fonksiyonudur. Sanayi öncesi üretim düzeninin konut biçimi tek tek evler, buna karşılık sanayileşmiş toplumların üretim düzeninin konut biçimi geniş anlamıyla toplu konutlardır. Bu iki tip konut üretim biçiminin doğal olarak farklı örgütleri, farklı teknolojileri vardır. Durumun açıklıkla kavranabilmesi için sanayileşmemiş ülkelerin şehirlerinin ve sanayileşmiş ülkelerin büyük şehirlerinin büyüme biçimlerinin gözönüne getirilmesinde yarar vardır. Birinci grupta şehirler tek tek binaların yapımı ile büyürlerken, sanayi üretiminin alışkanlıklarına ve düzenine sahip ikinci tip şehirler, «şehir parçaları» ve «yeni şehirler» halinde büyüyor ve değişiyorlar.

Sanayileşen ve toplu konut üretimine geçiş halinde olan ülkemizde bu değişim ne demektir? Yapıların tek tek düşünüldüğü düzenden, şehir parçalarının tasarlandığı düzene geçmek ne gibi değişmeleri birlikte getirmektedir?.

Şehir Planlama Alışkanlığının Değişmesi

Şehir planlaması ülkemizde başlangıçtan beri «bir

küçük parsel içinde tek yapı»yı birim alarak yapılmıştır. Bütün ilgili «mevzuat» —örneğin kat mülkiyeti kanunu— bu varsayıma dayandırılmış bulunmaktadır. Bu çerçeve içinde şehir parçaları olarak tasarlanabilecek toplu konutların ortaya çıkması çok zor olmaktadır.

Bugünkü şehir planlama alışkanlığı şehirleşme hızının çok düşük olduğu, şehirlerin fiziksel nitelikte planlarla kontrol edilebileceği zamanlardan kalmadır. Konusu ve sorumlulukları çok sınırlıdır. Şehir planlamasının sorumlulukları şehir hayatının ve sorunlarının karmaşıklık düzeyi ile birlikte artmış, konusu genişlemiştir. Örneğin, şehirlinin ödeme olanakları içinde onlara iyi konutlar sağlamak, bunun finansman kaynaklarını ve mekanizmalarını göstermek artık şehir planlamasının konuları arasındadır. Oysa bugün uygulamada konut üretimi ile şehir planlaması arasında gerekli ilişkiler yeterince kurulmadığından iki süreç bağımsız hatta çelişkin biçimde gelişmektedir.

Şehir planlaması bu görevi gereği toplu konutları şehir sorunlarına çözüm getirici, şehir yapısını organize edici, modernleştirici bir öğe olarak desteklemelidir. Başlangıçta toplu konut yapımcılarının en önemli konusu yerseçimi ve program kararlarıdır. Daha geniş bir çevre için plan yaparak, toplu konutlar için ayrılan alanları ana hatları ile programlayarak, bu kararlar yönlendirilebilir. Bugünkü şehir planlama alışkanlığının değişmesi, kendi başına gelişen uygulamanın belli normlara göre kontrolunu yapan pasif bir plan yapma faaliyetinin şehir halkının gerçek ihtiyaçlarına yönelik bir uygulamayı sağlayan mekanizmaları bulan ve işleten bir faaliyet biçimine dönüşmesi demektir. Böyle bir yaklaşım şehir planlamasının, toplu konutların örgütleşme, finansman, kredi, yeni teknoloji vb. sorunlarına bir bütün olarak sahip çıkma olanağını yaratabilir.

Yapı Teknolojisinin Değişmesi

Toplu konutlar, tek planın denetiminde, aynı yerde, çok sayıda ve hep birlikte yapılmaktan doğma ekonomilere ve olanaklara sahiptirler. Bu olanakların en önemlisi, saydığımız bu özelliklerin getireceği «yapı teknolojisindeki yenilikler»dir.

Sanayileşmiş yapı üretim teknolojileri her üretim sektöründe ortak özelliklere sahiptir. Bu teknolojilerde genellikle fabrikalarda yapımı tamamlanmış parçalar yapı yerinde birleştirilir. Buna «fabrika yapımı yapı elemanlarıyla üretim biçimi» denir. Bundan başka, mekanik kalıp sistemleriyle yapı yerinden beton dökmeyi gerektiren çeşitli sanayileşmiş üretim teknolojileri de vardır. Bu teknolojilerle bir yandan malzeme, enerji ve işgücü kullanımında ekonomiler sağlanırken öte yandan da yapı ağırlığı ve taşıma masrafları azalmakta, yapı süresi de kısalmaktadır. Kuşkusuz bu yararların sağlanması için yıllık üretimin belli bir sayıdan daha az olmaması gerekir. Bu sayının ne olacağı genellikle seçilen teknoloji ve örgütlenmeye bağlı olmakla birlikte, bunun kabaca 500 konuttan az olmayacağı söylenebilir. Bu teknolojilerin varlığı için gerekli örgüt, sermaye ve uygulama büyüklüğünü sağlayarak, toplu konutlar, ekonomi ve kaliteyi birlikte arttırırlar. Bu nedenle de, bir çok ülke tarafından konut sorununu şehir gelişme sorunu ile birlikte çözmede uygulanırlar.

Ülkemizde bu bakımdan toplu konutların durumu nedir? Türkiye'de uygulamaya geçmiş az sayıda girişim vardır. Bu girişimlerde konut üretim teknolojisinde yenilik ya yoktur ya da etkili olamayacak kadar azdır. Örneğin, hızlı, ucuz ve kaliteli toplu konutlar inşa etmek için gerekli «fabrika yapımı yapı elemanları» sanayi dalı gelişmemiştir. Bu çeşit teknolojik değişmelerin gerçekleşememe nedenlerinden biri olarak toplu konut uy-

gulamalarının ve bunları çeviren sermayelerin küçüklüğü gösterilmektedir.

Toplu konut kuruluşları ülkemizde konut alanındaki bütün özel kesim kuruluşları gibi, girişimlerinin büyüklüğüne göre çok küçük sermayelerle çalışırlar. İnşaat öncesinde yapacağı konutları satan girişimci alıcıların parasını kullanmak yoluyla bunu yapabilmektedirler. Bu para başlangıçta alınan peşinler, aylık taksitler ve konut kredilerinden oluşur. Bilindiği gibi Sosyal Sigortalar Kurumu konut bedelinin yaklaşık olarak yarısını, Emlak Kredi Bankası ise dörtte birini kredi olarak vermektedir. Krediler ile diğer özel tasarrufların toplu konutların finansmanı içindeki oranı % 90 civarında tahmin edilmektedir. Firmanın sermayesi aslında % 10 kadardır. Bu sermaye oranı ile bu kuruluşların işin organizasyonunu ve yapı teknolojisini toplu üretimin gereklerine göre modernleştirmesini beklemek boşunadır.

Özel firmaların sermaye küçüklüğü nedeniyle başarılı toplu konut uygulaması için gerekli ön yatırımı yapamadıkları görülüyor. Büyük sermayenin neden bu işle ilgilenmediği akla hemen gelen bir sorudur. Özellikle yapı malzemesi sanayicilerinin bu alana yatırım yapmaması dikkati çekiyor. Bilindiği gibi bir çok ülkede yapı sanayi kesimi, kendilerine bütünü ile kontrollarında olacak bir pazar yaratmak üzere toplu konut işine girerler. Böylece bir yandan pazarlarını büyütürlerken öte yandan da kendi ürettiklerini kendileri kullanarak bundan ek ekonomiler sağlarlar.

Ülkemizde bunun neden böyle yapılmadığı konusunda ancak varsayımlarda bulunma olanağı vardır. Toplu konut pazarının henüz yeteri kadar büyük olmadığı, bu büyüklüğü bulmak için daha alt gelir gruplarına inmek gerektiği, bunun ise lüks konut inşaatları için üretim yapan bu inşaat malzemeleri sanayinin yapısı ile bir çelişki yaratacağı öne sürülebilir. Bu çelişki yapı sa-

nayicilerini yapı üretimi içine girmede kararsızlığa düşürmüş olabilir.

Ülkemizde yapı malzemesi sanayicilerinin faaliyetleri konutun ana yapısıyla ilgili parçalardan çok, ince yapı malzemeleri üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu alanda ise asıl kâr, yer, cephe ve duvar kaplamaları, lüks «sıhhî tesisat» parçaları gibi «makyaj» malzemesindedir. Çünkü makyaj malzemesi, konutun üretimini ve kullanıcının yararını doğrudan etkilememekle birlikte satış değerini artırdığı için yeterli talebi her zaman yaratabilmektedir. Böylece denilebilir ki yapı sanayicileri kısıtlı bir pazara yüksek fiyatla mal arzederek yine kısıtlı bir pazar içinde yüksek satış değeri yaratılışına aracı olmayı, konut üretim sürecine doğrudan katılmaya tercih etmektedirler. Bu tutumda, toplu konutların kurumsallaşmamış olmasının, bu alandaki belirsizlik düzeyinin yüksekliğinin de etkisi olsa gerektir.

Genellikle büyük girişimcilerin toplu konut alanına girmeyişi devir hızının düşüklüğü ile açıklanabilir. Başka üretim dallarında sermayenin devir hızı konuta göre yüksek olmaktadır. Bu nedenle konut alanına başka alanda üretime sermayesi yetmeyenler, küçük sermayesine alıcının tasarrufunu da katarak iş çevirmek isteyen küçük sermayeli girişimciler girmektedir.

Toplu Konut Asıl Düşük Gelir Grupları İçin Bir Çözümdür

Soruna konut ihtiyacı olanlar açısından bakmak gerekir. Toplu konut girişimleri bugün bu kişilerin konut edinmesine olanak sağlıyor mu? Bunu ucuzlatıyor ve kolaylaştırıyor mu?

Bugün toplu konut şirketleri «daire» satış fiyatları 140.000 - 260.000 TL. arasında değişmektedir. Krediler ve diğer borçlanmalar nedeni ile bu fiyatları daha da artıyor. Böylece, yıllık tasarruf gücü 6.000 - 10.000 TL.

olan ve konut kredisi sağlayabilen bir gurup için çözüm olabiliyor. Bunun ülkemizde göreli olarak oldukça yüksek bir gelir seviyesini belirttiğine kuşku yoktur. Konut kredisi kullananların gelir durumunu belirtmek, bugünkü konut piyasasından yararlanabilen en alt gelir düzeyi hakkında fikir vermek bakımından yararlıdır. DPT. ca yapılan «Sosyal Sigorta Konut Kooperatifleri ile ilgili bir araştırma»da belirtildiğine göre, «...yüksek gelirli sigortalıların bu krediden yararlanma oranının çok yüksek olduğu ve bu oranın giderek artmakta olduğu saptanmıştır.» Bu «yüksek gelirli sigortalılar» piyasaya özel kesimce «arz» edilen konutların çözüm getirebildiği en alt gelir sınırını oluşturuyor.

İşte, toplu konut asıl bu gelir düzeyinin altında kalan orta ve alt gelir grupları için bir çözümdür. Toplu konutları bu yurtdaşların konut ihtiyacını karşılayacak biçimde organize etmesi beklenen devlet ise konut sorununu bir özel sektör işi olarak görmektedir. «Planlı dönem» içinde konut alanında özel kesim yatırımları 9 yılda toplam yatırımların ortalama % 91'ini gerçekleştirmiştir. Kalkınma planı beş yıl içinde bu alanda yapılması «gereken» 44 milyarlık yatırımın 41.8 milyarlık bölümünün özel sektör tarafından gerçekleştirileceğini öngörmektedir. Özel sektörün işletme sermayesinin % 90'ının devlet kredisi ve halk tasarrufundan oluştuğu gözönünde tutulduğunda durum şu olmaktadır; Özel şirketler ve «müteahhitler» halktan 38 milyar lira toplayacaklar, buna kendileri 4 milyar lira katacaklar ve 5 yıl içinde «plan hedeflerini» gerçekleştirecekler. 38 milyarın göreli olarak nekadar önemli olduğun bankalardaki toplam mevduat olan 80 milyar ile karşılaştırılınca görülür. Böylece devlet, yalnızca konutların yapım vb. işlerini değil pratikte konut finansman sorununu da özel kesime aktarmış bulunuyor.

Devletin bu tutumu sürüp gittikçe, konut üretimin-

de artış olsa bile, bu artışın alt gelir guruplarını etkilemesi beklenmemelidir. Üst ve orta gelir grupları için konut üretmekte olan bugünkü mekanizmanın hızlandırılması ile yine bu grupların kullanabileceği stokta bir artış sağlanmış olacaktır. Alt gelir gurubu alım yapamadığı bu piyasadaki artıştan etkilenmeyecektir. Bugünkü uygulama bu görüşü doğrular yönde devam etmektedir.

Toplu konutları alt gelir gruplarının konut ihtiyacını karşılayacak şekilde organize etmek üzere devletin etkin ölçekte işin içinde olması gerekir. Bu gerçekleştirildiğinde, özel toplu konut girişimcilerinin de daha büyük pazarlara uzanma eğilimleri yönlendirilip bu gruplar için yararlı hale getirilebilir.

Toplu Konutlarla Gelecek Yeni Tip Sorunlar

Toplu konutlar, kurumsal kanalların ve desteklemelerin yokluğuna rağmen önümüzdeki yıllar içinde gelişeceklerdir. Bu kanallar ihtiyaçların baskısı ile açılacak ve devlet de büyük bir olasılıkla bu işin içinde olacaktır. Toplu konutların şehir içinde ve çevresinde oluşumu bu üretim ve büyümenin yeni biçiminden gelme yeni sorunlar ve olanaklar ortaya atacaktır.

Şehirlerin şehir parçaları olarak büyümesi yeni parçaların ana şehir ile bağlantı - kopma dereceleri, birbirleri ve çevreleri ile ilişkileri bunlar arasındadır. Araba sahipliği oranı ve ulaşım teknolojisinin etkileri bu konularda kritik değer kazanacaktır. Özel araba sahipliğinin artışı ve bazı teknolojik değişmeler sonucu şehir çevresinde servis standartları daha yüksek olan bu yeni toplu konutlara doğru bir akımın doğacağı söylenebilir.Bugünün göreli olarak «lüks» sayılan konutlarında yaşayanlar yüksek gelir ve oto sahiplilik düzeyi ile şehir dışında yaşama olanağını elde edebileceklerdir. Böylece büyük bir olasılıkla bugünün lüks konut mahalle-

ri üst gelir gruplarınca terkedilecektir. Yüksek gelir gurubu şehir içinde alacağını almış, buradaki çevre standartlarını bir bakıma tüketmiş, yeni olanakların yarattığı yeni çevrelere geçmeye hazır duruma gelmiştir. Şehir çevresindeki ucuz arazi üzerinde kamu eliyle yaratılacak daha yüksek servis standartları buralarda yer alacak toplu konut girişimlerini hem yapımcı hem de üst gelir grubu açısından çok kârlı hale getirecektir. Çünkü, eğer söz konusu nedenlerin yarattığı değer artışı kamuya döndürülemezse, bu değer artışı buralara yerleşecek yüksek gelir guruplarına bir transfer niteliğinde olacaktır.

Şehirlerin, şehir parçaları olarak yenilenmesi ise soruna ülkemizde şimdiye kadar karşılaşılmamış boyutlar getirmektedir. İçte olsun dışta olsun gelişmenin büyük parçalar halinde düşünülmesi «şehir formu» konusunda etkili olma, dolayısıyla planlama ve uygulama olanakları yaratır.

Bu yeni şehir parçalarının ya da uydukentlerin ana-şehir belediyesi ile ilişkileri değişiklikler gösterecektir. Böylece yeni oluşan toplulukların kendi servislerini —örneğin ortak açık sahaların bakımını— çözecek örgütleşme ve finansman biçimi önemli bir konudur. Bu ölçeği ile bir apartmanın yönetiminden büyük farklılıklar göstereceği açıktır. Yeni kurumsallaşmalar gerektirecektir.

Yine çok önemli ve program aşamasında devletin katkısını gerektiren bir konu şudur: Yeni oluşan toplu konutlarda, gelir seviyelerine ya da başka özelliklere göre belirli gruplaşmaların olması, ilerde çözümü çok zor sosyal sorunlar doğurur. Bu bakımdan, bugünkü kurumsal ortamda ne tip kararların ne tip bir ayıklama mekanizması yarattığı sorusunun üzerine önemle eğilmek gerekmektedir. Tek tek bina yapmanın rasyoneline uygun olarak oluşmuş bir kurumsal düzende, toplu konut uygulanmasının yukarda sıralanan ve benzeri başka so-

runlar da sayılabilir. Önemli olan bu sorunların bilincine varacak toplu konut uygulamasına geçildiğinde onun gerektirdiği kurumsallaşmayı da gerçekleştirmektir.

12
İkili Arsa Piyasası

Sayfa 293 Gazete ilânları: Emlak piyasası

Sayfa 294 Gazete kupürü (Cumhuriyet)

Sayfa 295 Bir emlakçı açısından hisseli satışların yararı

Sayfa 296 Hisseli arazi satışlarına ilişkin Bakanlık genelgesi

Sayfa 297 Gazete kupürleri: Belediye arsalarının yağmalanması

Sayfa 298 Seyrantepe'yle ilgili yazı dizisi (Cumhuriyet, 13-15.11.73)

İstanbul Emlâk Piyasası

BÜYÜK FIRSAT!..

KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNE NAZIR ASFALT ÜSTÜNDE YENİ PARSELLEMİŞ OLDUĞUMUZ İFRAZLI ÇAPLI ARSALARI - MIZIN SATI ŞLARI BAŞLAMIŞTI R.

FİYATLAR: 20-30-40-45 TL.

Bu genimet yalnız ERDOĞAN TİCARET müessesesindedir

ARSALARIMIZDA CAMİ YERİ AYRILMIŞTIR. SU, ELEKTRİK ve YOLLARI MEVCUTTUR. TAKSİTLE ALANLARIN DAHİ TAPULARI, ÇAPLARI DERHAL VERİLİR. ARSALARI GÖSTERME ÜCRETİ ALINMAZ.

Geniş bilgi için: ERDOĞAN TİCARET

Cerrahpaşa Caddesi No: 39/B (Muratpaşa Camii karşısı- Akbank yanı) AKSARAY Tel: 21 53 34

GÜNDE

1 PAKET FİLTRELİ SİGARA BEDELİNE ARSALAR!

B. Çekmece'de göl manzaralı müstakil ifrazlı, peşinatsız 24 aya kadar taksitle tapusu derhal teslim.

1-) Büyük Çekmece barajı
2-) Çevre yolu Avrupa otobanı
3-) Büyük İstanbul limanı
4-) Sanayi bölgesi
5-) Örnek turistik bölge merkezi

Arsalarımızın yakın çevresindedir



Yetkili satıcı : SAİD İSFENDİYAR. (Ziraat Bank. Emk. Müd.)

Aksaray-Şekerli Sok. No : 4 Kat : 2

25 30 69

Arsalarımızın fiyatı bir televizyon bedeli karşılığı olup, her arsa sahibine İnşaat projesi ücretsiz verilecektir.

ÜNALACAK ARSA OFİSİ

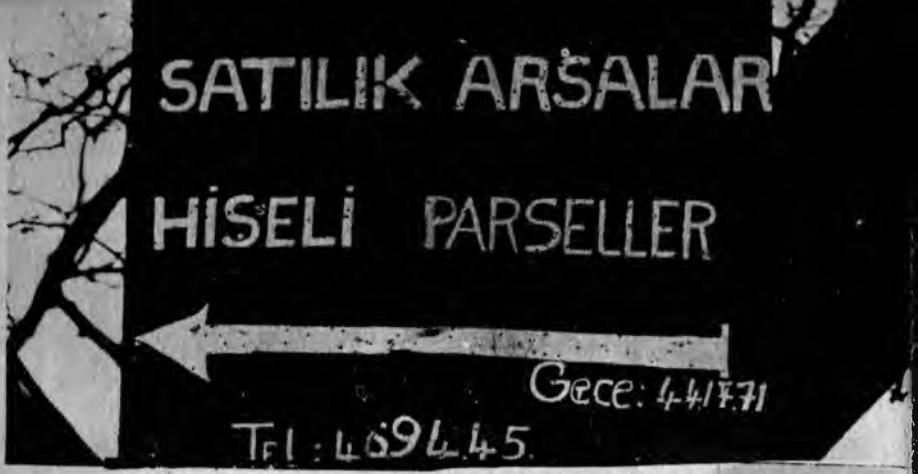
Not: Pazar dahil hergün açığız



Pendik tersanesi civarında deniz manzaralı elektrik, su ve okulu mevcut arsa ve villalar.

GÜNDE 15 LİRA TAKSİTLE SATIŞA BAŞLANMIŞTIR

Kartal (Bağdat) Caddesi No : 8 Tel : 53 45 36
Kadıköy Migros arkası Başçavuş Sok. No : 27/16
Tel : 36 53 98 Kadıköy



29 pafta; 390 ada 1 - 2 parsel (478 dönüm), 73 pafta; 438 ada 13 parsel, 439 ada 4 parsel, 510 ada 33 parsel, 59 pafta; 388 adanın tümü (450 dönüm), 50 pafta; 380 ada, 2 - 9 - 3 - 4 - 6 parseller. Sarıyer Belediyesinden aldığımız bilgiye göre 1964 yılından bu yana yukarda pafta ada ve parsel numaralarını verdiğimiz alanlar içinde sadece bir şahsa küçük bir ev için iskân ruhsatı verilmiş.

İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından İmar ve İskân Bakanlığına gönderilen bir yazıda ise söz konusu sahalar üzerinde kaçak inşaatların ve hatta mahallelerin yapıldığı, hisseli satışların sürdürüldüğü belirtilerek, «Buldozerlerle alenen yollar açılmakta ve asfaltlanmakta, mahallelerin isimleri konmakta, ana yollar üzerinde ve gazetelerde satış ilânları yapılmakta, çoğunlukla iskân alanı dışında olan bu alanlarda, spekülâtörler tarafından araziler ucuza alınarak, doğranmak suretiyle pahalıya satılmaktadır. Tapu sicil muhafızlıkları, Belediye şube müdürlükleri bu duruma seyirci kalmaktadırlar. Olayların önlenememesi halinde, büyük emeklerle meydana getirilen planların zorlanacağı ve hatta planlama yapmanın olanaksız hale geleceği açık olarak belirmektedir» denilmektedir.

Mahalle Olan Tarlalar

Planda tarla olarak görülen aynı alanların tapudaki mülkiyet durumlarına göre dağılımı ise şöyle: 390 adanın 422 dönüm olan 1. parseli Hazinenin, 56 dönüm olan 2. parseli Belediyenin malı. Atatürk Orman planında orman sahası iken Belediyeye devredilen bu alanları şimdi apartman tipi gecekonduların oluşturduğu birkaç mahalle doldurmuş. Diğer alanların tümü şahıs mülkiyeti, bir bölümünde hisseli satış resmen yapılmış. Diğer bir bölümünde hisseli satış kaydı da görülmüyor.

Ve Belediye kayıtlarına göre tarla olarak görülen bu geniş alanlar, yerinde incelendiğinde; 1 katlı - iki katlı - beş katlı, susuz - suyu olan, elektriği olan - olmayan, patika yollu - asfalt yolu olan, ilkel gecekondular - deniz manzaralı lüks daireler olmak üzere her türden evlerden oluşmuş irili ufaklı mahalleler göze çarpıyor. Her yamaçta ve her vadide öylesine çoğalmış ki mahalleler... Yeniliklerine, halen inşaat halinde olanlarına ve fiilen parsellenmiş arsalara bakılınca, çok değil 1 - 2 yıl sonra, Yeniköy sırtlarının tümü ile dolacağını söylemek bilgelik olmasa gerek.

ŞÜKRAN KETENCİ — ERDOĞAN KÖSEOĞLU

EMLÂKÇİ NE DİYOR

Arsa satışı yapan bir komisyoncu hisseli satışların yararını şöyle açıklıyor:

"....

1-Hisseli satışta ifraz masrafı yoktur.

2-Belediyeden istenilen formaliteden ötürü bir zaman kaybı yoktur.

3-Belediyede ifrazı mümkün olmayan park, bahçe, hastane yeri, okul yeri vs. gibi arsayı da satma imkanımız vardır.

4-Eğer tarlamıza bitişik hazine yeri varsa bunu da hisse nisbetini çoğaltarak vatandaşa kendi yerimiz gibi satabiliriz, zira huhuken bize bir mesuliyet yüklemiyor çünkü biz kendi tapumuzdan bir hisse satıyoruz.ancak fiilen hazine yerini gösteriyoruz. Vatandaş bunu anlamıyor.Bilahare zaten bu yerlere sahip oluyorlar.

5-Yol ve Kanal, su, elektrik gibi mabrafı gerektiren hizmetleri deyapmıyoruz. Özel Parselasyonumuzdaki yolları da yine hisse nisbetinde Vatandaşa satarak zayiatsız bir satışın kazanç miktarını arttırma imkanı vardır.

İşte başlıca bu nedenlerle ifraz yapmayıp, hisseli satışı tercih ediyoruz. Vatandaş Köyde ise muhtarla, Belediye hudutları içinde ise Belediye ile problemini halletme yolununa gidiyor. Bir de Belediye hudutları içinde olup ta İmar planında belki bir maksat için ayrılmış ifrazı mümkün olmayan (Hastane, Okul, İdari Merkez, Yeşil saha gibi) yerlerin plan tadilini yaptırmak için böyle bir yerin bir kısmını hisseli olarak satıyoruz. Bilahare hissedarları toplayıp 100-150 kişi ile Belediyeden plan tadili yapmasını istiyoruz. Yani sözümüzü dinletebilmek ve ölü sahayı canlandırmak için hisseli satışı tercih ediyoruz... "

İM Dai B.4

YASA NE DİYOR

T.C.
İMAR VE İSKAN BAKANLIĞI
Plânlama ve İmar Gn.Md.

Sayı : H-02-M-5-1021

28/2/1973

Hisseli arazi satışları hk.

Genelge No: 57

. . . . . Valiliğine,

Gazetelerde çıkan bazı ilanlardan ve Bakanlığımıza yapılan müracaatlardan; arazi ve arsa sahiplerince, İmar Kanunu, İmar Tüzüğü, imar planı ve belediye imar yönetmeliği hükümlerine uyulmaksızın, özel ifraz veya özel parselasyon adı verilen mevzuat dışı ifraz ve parselasyonlara gidilerek arazi ve arsa satışlarının yapıldığı ve bu ifrazların bazı tapu dairelerince de tescil olunduğu anlaşılmaktadır.

İmar planlarında gösterilen iskan alanlarında yapılacak ifrazlarda elde edilecek parsellerin büyüklüklerinin imar planında, planda belirtilmemiş ise belediye imar yönetmeliğinde yazılı ölçülere uygun olması gerektiği gibi, iskan dışı alanlarda da, İmar Tüzüğünün 41 inci maddesine göre, ifrazdan sonra elde edilecek parsellerin herbirinin yüzölçümünün 2 hektardan ve yola cephesinin 50 metreden az olmaması zorunludur.

Belediye sınırları ve varsa İmar Kanununun 47 nci maddesine göre saptanan mücavir alanlarda yapılacak bütün arazi tevhit ve ifrazlarında bu hükümlere uygunluğun sağlanması için, İmar Kanununun 39 uncu maddesinde; "Belediye hudutları içinde gayrimenkullerin tevhit ve ifrazı, bunlar üzerinde irtifak hakkı tesisi veya bu hakların kaldırılması, bu kanun ve talimatnameler hükümlerine uygunluğu belediye encümenlerince, varsa imar idare heyetlerince, kabul ve tasdik edilmedikçe, tapuca tescil olunmaz.

Tarafların rızası veya mahkeme kararıyle şuyunun izalesi ve arazi taksimi de yukariki hükümlere tabidir." hükümleri getirilmiştir.

İzinsiz yapıların yapılmasında önemli bir etken olan, mevzuat dışı arazi veya arsa ifrazlarının engellenmesi yönünden; İmar Kanununun 39 uncu maddesi hükümlerinin titizlikle uygulanması ve tescili istenilen ifrazların belediye encümenince (veya varsa İmar Yönetim Kurulunca) kabul ve onandığı belediyesi tarafından tapu dairesine yazıyla bildirilmedikçe tescil olunmaması hususlarının, İliniz içerisindeki tapu dairelerine bildirilerek uygulamanın buna göre yapılmasının sağlanmasını rica ederim.

Turgut TOKER
İmar ve İskân Bakanı

9 KİŞİLİK KOMİSYONUN HAZIRLADIĞI RAPORDA, FAKİR İLMÜHABERİ ALAN ŞAHISLARIN GECEKONDU ÖNLEME BÖLGELERİNDE FABRİKALAR KURDUKLARI, İHBARLI BAZI DOSYALARIN ORTADAN ANİ ŞEKİLDE YOK EDİLDİĞİ AÇIKLANDI

İstanbul Belediyesi'nin binlerce arsası ihtiyacı olmayanlara dağıtıldı

Belediye arsalarını şebekeler yağmalıyor

İstanbul Belediyesine ait 10 bin arsanın listesi bulunamadı

● Belediye Meclisinin reddettiği kişilere tapu verildi. Usulsüz tahsislerin iptali ve tapu dağıtımının durdurulması istendi

Selma Tükel

İSTANBUL Belediye Meclisinin, «Hak ve ihtiyaç sahibi» bulmayarak arsa isteklerini reddettiği kişilere Fatih, Beşiktaş, Şiş-

yazıyor, ANKARA

KOMİSYON BAŞKANI SERT KONUŞTU:

"Bu bir çetedir önüne geçilmez.

SEYRANTEPE'NİN SAHİBİ KİM?

ŞÜKRAN KETENCİ

CUMHURİYET 13 - 15 Kasım 1973

Siyasî gelişmelerin, daha da ö-nemlisi geçim sorununun ağırttığı başınızı, bir bilmece ile biraz da bîz karıştırmak istersek kabul e-der misiniz? Gerçi bu bilmeceyi idarî ve adlî sorumluların çözme si gerekiyor. Fakat yıllardır idarî ve adlî sorumlulaların çözmedik leri bu bilmeceyi çö mek, 25-30 milyon lira değerindeki bir yerin gerçek sahibini bulmaya çalışmak ilginç olsa gerek.. Bilmecemi ze gelince?; Kâğıthane Belediye sı nırları içinde, Ortabayır mevkiinde bulunan Seyrantepe'nin 39.720 metrekarelik bölümünün sahibi kim? Buranın zilliyetliğini 1951 yı lında bir motosiklet karşılığında satın aldığını söyleyen Nihat Gümüşoğlu mu? Halen tapusunu elinde taşıdığını açıklayan Kâğıthane Belediyesi mi? Yoksa burada ev yapmış olan 150-200 civarındaki gecekondu sahibi mi?..

Neden Seyrantepe

Bu tür bilmecelerle sık sık karşılaşan, özellikle gecekondularda oturanlar, «Neden Seyrantepe?» diyeceklerdir. İstanbul'un birçok gecekondu bölgesinde, özellikle son yıllarda en fazla gelişmler-anlaşılmaz görülen, idarî ve adlî sorumluların başına bela olmuş, pek çok milyonluk arsa vardır. Seyrantepe'nin diğerlerinden farkı, sadece gecekondu sahiplerinin birleşerek seslerini biraz daha faz la duyurabilmeleri ve hattâ Belediye Başkanına güvensizlik oyu verilmesinde başlıca neden olmasi...

Kâğıthane Belediye Meclisi üye leri 23 şubat tarihinde verdikleri gensoru önergesi ile Belediye Baş kanı Zeki Vural'ı, Seyrantepe'de bilmece konumuz olan arazi üze rinde hak sahibi olduğunu iddia eden Nihat Gümüşoğlu'nu himaye etmekle suçlamışlardır. 28 şubat tarihli toplantıda ise Belediye Baş kanı savunmasını yapmış, ancak oylama sonunda açıklamaları yetersiz görülerek güven oyu verilmemiştir. Gerçi Başkanın düşürülmesine neden olan Gensoru önergesinde, bütçede fazla harcama, kadro dışı eleman çalıştırılması gibi konular da yer almıştır. Fakat Belediye Başkanı Zeki Vural'a güven oyu verilmemesinde gösterilen asıl neden, 11.2.1970 ta rihinde Tapulama Müdürlüğüne gönderdiği ve Nihat Gümüşoğlu'-verilmesini isteyen yazı olmuştur. Belediye Meclisi üyeleri Başkanının bu yazısı yüzünden, Belediyeye ait 25 milyon lira değerindeki arazinin şahsın eline geçmek üzere olduğunu söylemişler, Başkanı görevini kötüye kullanmakla suçlamışlardır.

Aradan aylar geçmiş, Danıştay Kâğıthane Belediye Meclisinin aldığı kararı onaylamadığı için Belediye Başkanı görevinde kalmış, fakat Seyrantepe dâvâsında, ne başkanı, ne de Meclis üyelerini haklı çıkaracak bir gelişme olmamış, Seyrantepe'nin üç sahipli durumuna bir çözüm getirilememiştir.

Vurgunlar beldesi

Son yıllarda hızla gelişen Kâğıthane'de birkaç sahibi olan tek yer Seyrantepe değil. Kâğıthane'de yaşayanların anlattıklarına göre, bölgede görülen hızlı gelişim, burayı vurgunlar beldesi haline getirmiş... 1950 yılında değeri 5 bin lira olan bir toprak parçasına, 1973 yılında 25-30 milyon paha biçilir ve de o zaman hemen hemen boş olan bölgede gecekondu Kanunu 1965 yılından sonra gecekondu yapımını kesin olarak yasaklarken, Kâğıthane büyük bir çoğunluğu ile bu tarihten sonra yapılan gecekondularla dolmuş. Öyle ki 1965 yılında 54 bin olan nüfus, 1970 yılı sayımına göre 109 bine çıkmış. Belediye yetkililerinin verdikleri bilgiye göre, son iki yıl içinde daha da hızlı bir tempo ole devam eden gecekondu inşaatı sonunda bugünkü nüfus 150 binin çok üstüne ulaşmış. Özellikle 1969 yılı sonrası hızlanan gecekondu yapımı sonunda bir muhtarlık 4 muhtarlık olmuş. Gecekondu Kanunu gereğince, gecekondu önleme bölgesi olarak ayrılan 124 bin metrekarelik yer dahi gecekondularla dolmuş. Belediye Meclisi kararları ile önceden yurt yeri, mağdur vatandaşlar için ayrılan alanlar sonradan hep gecekondu yapılmış...

Vurgun yolları

Ve Kâğıthane'nin, bölgede sa-

düşünülürse, vurulan vurguniarın önemi kolayca ortaya çıkar.

gelen işçilerin ise kira derdinden kurtulma çabasını yeterince değerlendiren vurguncular çok çeşitli yollardan yararlanmışlar.. Gecekondu sahibi olmak isteyen bir kişi bu yolları çok iyi bir şekilde bilmek zorundadır. Çünkü eskiden Hazine veya Kâğıthane köyünün, sonra da Belediyenin malı olan topraklar üzerinde, yapacağı kaçak inşaatın karşılığında Belediye ile değil, bu toprağın gizli sahipleri ile mücadele edecektir. İster ruhsatlı, isterse ruhsatsız olsun Kâğıthane'de ev yapmış olan her şahıs, size birbirine çok benzeyen hikâyeler anlatacaktır.. «Evimi yapmak için boş bir yer seçtim. Belediyenin görevlilerine, yapacağım inşaatı görmemezlikten gelmeleri için birkaç bin lira verdim. Evimi yeni bitirmiştim ki, birisi çıkageldi, (Burası benim malımdır. Ya evini yıkarım, ya da parasını verirsin) dedi. Baktım çaresi yok, 10 bin lira karşılığında Noterde satış senedi yaptık.»

Örneğin, Seyrantepe'de. bilmece konumuz olan arazinin hemen karşısındaki tepede yapılmış yüze yakın gecekondunun sahibi, şu günlerde ortaya çıkmış bir hak sahibi ile mücadele halinde!.

Bilek ve para gücü

Kâğıthane'de gecekondu yapmış olanların büyük çoğunluğu evlerini Noter'de yapılmış satış senetleri ile aldıkları topraklar üzerinde yapmışlar. «Filânca mevkide ... metrekare arazimi ... lira karşılığında falanca şahsa sattım...» Satışı yapmış olan şahısların isimleri birçok senette aynı. Halk «gecekondu ağaları» diye adlandırıyor bu kişileri. Belediyede çok nüfuslu, hatta bir kısmı görevli olan bu kişiler, mal sahibi olduklarını iddia ettikleri toprakları nasıl almışlar belli değil. Tapularının varlığı söz konusu olmadığı gibi, zilliyetlik belgeleri de yok. Üstelik satış senetleri ile nereyi sattıkları da belli değil. Ve gecekondu sahipleri nerede satın aldıkları pek belli olmayan bu arsalar üzerinde ev yaparken birçoğu Belediye'den ruhsat almayı da başarıyor. Ruhsatlar ya arsayı satan kişinin yardımı ile alınıyor, ya da bir başka yer için alınmış bir ruhsat, bir diğer arazi üzerinde yapılan binada kullanılıyor. Çünkü Kâğıthane'nin henüz ölçülü - kitaplı bir planı yapılmış değil. Çünkü Kâğıthanedeki şehirleşmede henüz kanunların sözü dahi edilemiyor. Var olan sadece bilek ve para gücü. Burada barınmak isteyen her gecekondu sahibi ise bu güçlere yeterince boyun eğmek zorunluluğunda..

Seyrantepe Kâğıthane Belediye sınırları içinde en son gelişen yerlerden biri. Yeni kurulan muhtarlığa bağlı hane sayısı 500'ü aşmış. Çöp Merkezinin yanında olan bu bölgede su olmadığı için, halkın su ihtiyacı Belediyenin arazözleri ile sağlanır. Özel bir şirketin bağışı sayesinde mahalle okula kavuşmuştur. Yolları hep çamurdur tabii. Ancak Seyrantepe'de yerin metrekaresini bin liranın üzerine çıkaran çok önemli bir özellik vardır. 1950'lerde çorak arazi olan bu yer, Oto Sanayi Çarşısının hemen arkasındadır. Ayrıca çöp arabalarının gidiş - gelişleri için açılmış olan yol mahalle sakinleri tarafından da kullanılabilmektedir.

Seyrantepe çok yakın tarihlerde gecekondularla dolmadan önce alım - satım, kiralama işlemlerinde «Ortabayır mevkiinde çorak arazi» şeklinde değerlendirilir, tuğla harmanı olarak kullanılırdı. İşte çözümünü istediğimiz davaya konu olan arazi, Seyrantepe muhtarlığı içinde, Sanayi Çarşısına, fabrikalara, ana caddeye (Büyükdere asfaltı) ve çöp yoluna en yakın olan bölümde 43422 metrekarelik bir yerdir.

Ve bu paylaşılamayan yerin hemen hemen ortalarında, tuğla harmanları zamanından kalma, işçilerin yattıkları yer olarak kullanılmış bir bina harabesi vardır. Arazinin tamamına yakın bir kısmı gecekondu ile kaplı olduğundan, geçmişe ait başka izler bulma olanağı yok görülmektedir.

25-30 milyon değerinde olduğu belirtilen araziyi paylaşamıyan Nihat Gümüşoğlu, Kâğıthane Belediyesi ve gecekondu sahiplerinin birleştikleri tek nokta, geçmişte Sabri Aslan'a ait tuğla harmanının bu yerde bulunduğu ve bina kalıntısının da bu harmana ait olduğudur.

«Sahibi benim»

«1950 yıllarında İstanbul'da görevli idim. Bir motosiklet kazası geçirmiştim. Hastanede yatarken bana çok yakın olan bir âmirim emrivâki yaparak, benim motosikletimi satmaya ve 5000 lira karşılığında bu araziyi satın almaya zorladı. Bana buraların kıymetleneceğini israrla söylüyordu. Sözünü kıramadım ve Garbis Tırtır adındaki şahıstan 16.3.1951 tarihinde noter senedi ile arazinin zilliyetliğini satın aldım. 1960'a kadar ağaçlandırarak, bostan ve hayvan beslenmesinde kullandım.

Ancak görevim nedeni ile İstanbul dışında bulunduğum yıl

da yapılan gecekondular yü-
ıden ağaçlar tahrip olmuş.
960 sonrası, çıkarılan bir ka-
nla kullanılmayan zilliyetlik-
de hak iddiası kaldırıldığından,
ızimle ilgili herhangi bir teşeb
ste bulunmaktan vazgeçmiştim.
ha sonra Anayasa Mahkemesi-
ı bu kanun hükmünü iptal et-
si üzerine Kâğıthane Belediye-
ıe başvurarak zilliyetliği üze-
nde bulunan arazinin şahsıma
rilmesi talebinde bulundum. An
k 11.3.970 tarihli Belediye'den
len cevabî yazıda, kadastro geç
i zaman baş vurmamış bulun-
ım nedeni ile arazimin Beledi-
adına kayda geçtiği, Belediye
ırak herhangi bir işlem yapıla-
yacağı belirtildiğinden mahke-
ye başvurdum.. 14. Asliye Hu-
k Mahkemesinde açtığım dava,
Mahkemenin çekilmesi üzerine
Asliye Hukukta devam etti.
6.1971 tarihinde yerinde yapılan
livukuf tesbiti ile 1733 metreka-
ıi NATO hattı içinde kalmak
:tı ile bana ait 43422 metrekare-
bir yer olduğu ortaya kondu.
12.1972 tarihinde de 16. Asliye
ıkuk Mahkemesi lehime tapu
:ciline karar verdi. Ben, hak-
n olan bir şeyi talep ettim. Ne-
ı bu kadar gürültü koparıldığı
anlıyamıyorum » Nihat Gü-
işoğlu böyle anlatıyor bilmece-
zin kendi açısından çözümünü..
» de Mahkeme kararı olduğuna göre ortada çözümü gereken bir şey kalmadığını, Seyrantepe'nin 43422 metrekarelik bölümünün sa hibi olduğunu söylüyor.

Gecekonducular karışınca

Nihat Gümüşoğlu'nun evlerinin bulunduğu araziye sahip olmak için Belediye aleyhine dava açtığını öğrenen 150'ye yakın gecekondu sahibi, her biri en azından 50 bin lira harcayarak, sahip oldukları evlerinden olmamak kaygısı içinde avukat tutmuşlar ve 29/9/1971 tarihinde davaya müdahil olarak girmek istemişlerdir. Bunun üzerine 14. Asliye Hukuk Mahkemesi istinkâf etmiş, davaya 16. Asliye Hukuk bakmaya başlamıştır. Ancak 16. Asliye Hukuk Mahkemesi, gecekonduların 1965 yılından sonra, (Gecekondu Kanununa aykırı olarak) yapıldıkları gerekçesiyle, gecekonducuların müdahil olarak duruşmaya girmelerini reddetmiştir. (Nihat Gümüşoğlu tarafından mahkemeye sunulan havadan çekilmiş bir fotoğrafta 1965 yılında Seyrantepe'de sadece bir gecekondunun var olduğu görülmektedir.)

16. Asliye Hukuk Mahkemesi, ihtilâflı arazi üzerinde fiilî zilliyetlikleri bulunan gecekonducuların, müdahil olarak duruşmaya katılmak için, her celse yaptıkları başvurmaları reddetmiş, 25.10.1972, 22.11.1972, 29.11. 1972 ve 27.12.1972 tarihlerinde, bu tür davalarda pek rastlanmayan bir hızla, arka arkaya yapılan duruşmalar sonunda da, tapunun Nihat Gümüşoğlu lehine tesciline karar vermiştir.

Karar ve dedikodular

Gecekondu sahipleri duruşmaya katılamadıkları için savunmalarını yapamamışlar ve ellerinde bulunan belgeleri resmî sorumlulara gösterme olanağını bulamamışlardır. Ancak kendilerini destekleyen ve her an benzeri olaylarla karşı karşıya kalabilecek diğer gecekondu sahiplerinin yardımı ile de konuyu Belediye Meclisine getirmeyi başarmışlardır. Gecekondu sahiplerine göre, Belediye Başkanının, Nihat Gümüşoğlu lehine Tapu Dairesine gönderdiği yazı Mahkemeyi etkilemiştir. Belediye Meclisi üyeleri Başkanı, Belediyenin malı olan bir araziyi bir şahsa vermeye çalışmakla suçlamışlardır. Bu arada gerek Belediye Başkanının Tapu Dairesine gönderdiği yazı, gerekse Mahkemede delil olan ve Sıkıyönetim döneminde hazırlanan bilirkişi raporu ile ilgili çeşitli dedikodular çıkmıştır.

Nihat Gümüşoğlu, geçen yıl Ekim ayında lehine sonuçlanan davasının işleme konulması için henüz bir girişimde bulunmamıştır. Nihat Gümüşoğlu dâvâ harcını yatırmadığından karar taraflara tebliğ edilmemiş, bu nedenle de ne Mecliste tartışma konusu olduktan sonra dâvâya sahip çıkan Belediye, ne de gecekondu sahipleri, dâvânın temyiz edilmesi için bir çalışma yapamamıştır.

Seyrantepe'de dava konusu olan arazinin hemen hemen ortalarında tuğla harmanları zamanında işçilerin kullandıkları bir kulübenin harabesi duruyor. Herkes bu harabenin Sabri Aslan'a ait tuğla harmanından kaldığı konusunda birleşiyor. Fakat bu arada da 25-30 milyonun sahibini saptayacak belgeler birbiri ile çelişiyor..

Nihat Gümüşoğlu'nun mahkemeye örneğini verdiği satış belgesine göre, Garbis Tırtır daha önce satın almış olduğu bir zilliyetliği 5000 lira karşılığında kendisine devretmiştir. Nihat Gümüşoğlu'nun fotokopisini bize gösterdiği ve mahkemede de söz konusu ettiği ikinci bir senet ise, Sabri Aslan ile Garbis Tırtır arasında 3.8.1950 tarihinde düzenlenmiştir. Bu senette Sabri Aslan, 20 yıl süre ile zilliyetli-

ziyi Garbis Tırtır'a satmaktadır. Senette 20 dönüm olduğu belirtilen arazi (Sinan Tarlası, Zeki Temizkik Tarlası, Ayazağa Köyü, Askeri Hudut bitişiği) şeklinde sınırlandırılmaktadır. Bu arazi ile ilgili 16. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından yaptırılan 25. 6.1971 tarihli ehlivukuf raporundaki tespite göre ise, Nihat Gümüşoğlu'nun sahibi bulunduğu aynı arazi 43422 metrekaredir. (Sabri Aslan'ın sattığı arazinin iki katından fazla)

Çelişkiler zinciri

Ve müdahil olarak kabul edilmedikleri için, gecekondu sahiplerinin Mahkemeye sunamadıkları Kâğıthane Köyü Muhtarlığına ait bir kira kontratı örneğinde; Ortabayır mevkiinde, yüz metre karelik çorak bir arazinin 1954 yılından 1964 yılına kadar 10 yıllık bir süre için Güngör Özaslan'a kiralandığı belirtiliyor. Gerek Nihat Gümüşoğlu'nun gerekse gecekondu sahiplerinin ellerindeki belgelerde kesin yeri belli edecek bir işaret bulunmadığından, dâvâ konusu yerin hangi belgede söz konusu edildiğinin kesin tespiti olanaksız gibi görülmektedir. Ancak çok ilginç olan bir konu, Güngör Özaslan'ın Sabri Aslan'ın oğlu olduğudur. Sabri Aslan'ın da gerçek soyadı Özaslan'dır ve halk arasında Sabri Aslan olarak bilinmektedir. Ayrıca Sabri Aslan'ın çok uzun yıllar Seyrantepe'de tuğla harmanı işlettiği okullarının da bu işi devam ettirdiği bilinmektedir.

Babam satmış olamaz

Halen bir tuğla fabrikası sahibi olan Güngör Özaslan ise, babası nın mesleğini devam ettirdiğini 1954-64 yılları arasında da Kâğıthane Köyü Muhtarlığından tuğla harmanı için yer kiraladığını belirterek bu konudaki sorularımı şu özetle şöyle cevaplandırmıştır:

«Uzun zaman gitmediğim ve de gecekondular yapıldığı için kesin bir tarif yapamam. Fakat şimdiki oto sanayi sitesinin arkasında, bir yamacın başında tuğla harmanımız vardı. Biz burayı Kâğıthane köyünden kiralıyorduk. Bu nedenle zilliyetliğimiz söz konusu olamaz. Babamın buralara ya da bir başka yere ait zilliyetlik satışı yapması olmasına imkân yok. Her şeyden önce bunu bizim bilmemiz gerekir. Üstelik zilliyetlik hakkımız varken, bu yeri satıp ne diye Kâğıthane köyünden yeniden bir yer kiralıyalım. Biz buralarda yıllarca kaldık, buralar Kâğıthane köyüne ait çorak arazi idi. Şimdi çok kıymetlenmiş. Zilliyetlikle buranın sahibi olunuyorsa herhalde bizim olmamız gerekir. Bizim tuğla harmanı olarak kullandığımız yeri değil de, bir başka yeri Sabri Aslan adında bir başka şahsın satmış olması da bence mümkün değil. Çünkü o civarda tuğla harmanı işleten bir başka Sabri Aslan olsa bizim tanımamız gerekirdi.»

Mera ve zilliyetlik

Nihat Gümüşoğlunun senedin de (tarla), Güngör Özaslan'ın kira mukavelesinde (çorak arazi) şeklinde ifade edilen ve bu gün Seyrantepe muhtarlığı içinde bulunan yerle ilgili bir üçüncü belge, Kâğıthane Belediyesi avukatı tarafından mahkemeye sunulmuştur. Belediyede aslı bulunan «Taya Hatun fermanı» adı altındaki bu belgeye göre ise, dava konusu yerler Taya Hatun tarafından Kâğıthane köyüne hibe edilmiştir. Köyün ortak malı olan ve mera olarak kullanılan bir yerde kanunlarımıza göre zilliyetlik söz konusu olamamaktadır.

Belediye çıkmazda

Kâğıthane Belediyesi Nihat Gümüşoğlu'nun yaptığı ilk müracaattan bu yana birbiriyle çelişen kararlar içinde olmuştur; Nihat Gümüşoğlu'nun ilk müraçaatı üzerine Fen İşleri Müdürlüğünün yaptığı araştırma sonunda Nihat Gümüşoğlu lehine karar verilmiş ve Başkan Zeki Vural, Meclisten güvensizlik oyu almasına neden olan yazıyı Tapulama Müdürlüğüne göndermiştir. Nihat Gümüşoğluna tapu verilmesini teyen yazıdan 2 ay sonra konu Belediye Meclisine gerilmiş, Nihat Gümüşoğlunun lindeki belgeler yetersiz görlerek, Tapulama Müdürlüğü gönderilen ikinci bir yazı birincisinin iptali istenmiştir. Daha sonra Belediye Tapulama Müdürlüğüne yapılan bir racaatla bu arazinin Belediüzerine tescili istenmiş, tesişlemine Nihat Gümüşoğlu'n zamanında itiraz etmemesi rine de 5.7.1971 tarihinde konusu yer Kâğıthane Beleyesi adına tapu kaydına geçmiştir.

Kim zarar görüyor

Seyrantepe'de ilk gecekonlar 1965 sonrası yapılmaya başmış. Dava konusu olan arazi zerinde, daha önce yapılmış gecekondu dışında, ilk evler la harmanlarında çalışmış işçi tarafından yapılmış. Halen mtarlık sınırları içinde 500'ün tünde ve dava konusu bölüde 150'nin üzerinde ev var. evlerin büyük çoğunluğu lerine 50-60 bin liranın üzermaliolmuş. Çünkü hemen he

de düzenlenmiş senetlerle satın almışlar. Tabii çoğunlukla gecekondu ağalarından. İşin ilginç bir yönü de birçoğunun elinde Belediyeden alınmış ruhsat bulunması. Belediye gecekondu kanunundan sonra yapılan binalar için nasıl ruhsat vermiştir? Gecekonduculara buraları kimler satmıştır? Nihat Gümüşoğlu'nun 16. Asliye Hukuk Mahkemesinde kazandığı davanın Temyizde onanması halinde gecekondu sahiplerinin durumu ne olacaktır? Belediye gecekondu yapımına göz yumması bir yana, muhtarlık kurarak tanıdığı, yolunu yapmaya çalıştığı ve araçları ile su götürdüğü, ruhsat verdiği ve hatta bir kısmını bizzat yerleştirdiği gecekondu sahiplerine karşı olan sorumluluğunu nasıl ödeyecektir?.

Sahibi kim ?

Ve bütün bu anlatılanlardan sonra sorumuzu tekrarlamak istiyoruz; 25-30 milyon lira değerindeki Seyrantepe'nin gerçek sahibi kim? Kâğıthane'nin bütün diğer mahallelerinde, İstanbul'un, Türkiye'nin bütün gecekondu bölgelerinde olduğu gibi buraya bir bedel karşılığında, fiilen fakat kanunlara aykırı olarak ev yapmış gecekondu sahipleri mi? Kâğıthane köyünün muhtarlık olması ile ve Belediye sınırları içindeki Hazine arazilerini Belediyeye devreden kanunla, sınırları içindeki bütün arazilerin sahibi olan Kâğıthane Belediyesi mi? Yoksa başkasının kullandığı zilliyetlik hakkını bir motosiklet karşılığında satın aldığını söyleyen Nihat Gümüşoğlu mu?..



ME-KA

SİZLERİ MESKEN SAHİBİ YAPIYOR.

me-ka her doğru cevaba ankara'nın en mütena semti çankaya'da bir ev yeri veriyor

Akdeniz in ünlü korsanı kimdir.?

Dünyaca tanınan fıkracımız kimdir.?

Yön değiştirmeyen yıldızın adı nedir.?

Cevaplarınızı P.K. 504 ulus-Ankara adresine postalayınız
Büro: Talatpaşa bulvarı hamam önü pasajı 126/23-Ankara

ŞEHİRSEL TOPRAK SORUNU VE İKİLİ ARSA PİYASASI

I. ŞEHİRSEL ALANDAKİ ARSA POLİTİKASININ KAPSAMI İÇİN İLKELER:

İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızlı bir şehirleşme sürecine giren Türkiye'de son otuz yılın deneyi, şehirsel alanlarda bilinçli bir arsa politikasının uygulanması gereksinmesini ortaya çıkarmış ve böyle bir politikanın bulunmamasının toplum için yüksek bir maliyeti olduğunu açık hale getirmiştir.

Bu gereksinme, halen etkin bir çalışma içinde bulunmasa bile Arsa Ofisi gibi kurumların ortaya çıkmasını sağlamıştır. Zaman içinde bu kurumların etkin olmadığının açığa çıkması, daha etkin kuruluşların geliştirilmesi ve bilinçli arsa politikalarının uygulanması yolundaki toplumsal baskıları arttıracaktır.

Şehirsel alanlardaki arsa politikasının geliştirilebilmesi için bu konu ile ilgili iki olgunun çok iyi tanınması gerekir:

1. Hızlı şehirleşme sürecine giren ülkelerde şehirsel alanlar etrafındaki topraklar hangi yollarla şehirsel kullanışlara açılmaktadır? Şehir içi alanlarda yenileşmeler nasıl oluşmaktadır? Bu oluşumlar sırasında toprak rantı nasıl ortaya çıkmaktadır?

2. Şehirsel alanlardaki arsa piyasasında satıcı, alıcı, kullanıcı ve düzenleyici roller oynayan farklı grup-

ların çıkarları nelerdir? Söz konusu gruplar, oluşan bu toprak rantını nasıl bölüşmektedirler?

Bir ülkede bilinçli olarak belirlenmiş ve uygulanmakta olan bir arsa politikası yok görünse bile, üstü kapalı olarak uygulanan bir arsa politikası vardır. Yeni bir politika uygulamak, yukardaki iki olguyu incelemek ve onları değiştirmek ile olur. Yeni bir arsa politikasından söz edilince, bu politikanın hangi noktalarda bugünkü süreci değiştireceğini açıkça belirtmek gerekir. Başka bir deyişle yeni politika, şehirleşme sırasında yeni alanların şehirsel kullanışlara nasıl açılacağı, varolan kesimlerinin nasıl yenileneceği ve bu sırada oluşan rantın bu süreçte yer alan gruplar tarafından nasıl paylaşılacağı hakkında açık seçmeler getirmelidir.

Böyle bir politikanın önerilebilmesi için ne tip bir şehirleşme biçiminin istendiği ve toplumdaki hangi grupların çıkarlarının öncelikle korunacağı üzerinde açık seçmelere sahibolmak gerekir.

Şehirsel toprak üzerinde özel mülkiyetin egemen olduğu bir toplumda toprak sahibi olmanın hizmet ettiği birden fazla işlev vardır. Şehirsel toprak sahibi olma tek işlevli bir olgu değildir. Bu özellik şehirsel arsa sahipliğinin sosyal sonuçlarını çok karmaşık hale getirmekte ve sorunu bir şehir planlama sorunu olmaktan çıkarıp bir sosyal politika sorunu haline getirmektedir. Şehirsel toprak sahibi olmanın hangi işlevleri desteklenecek, hangi işlevleri desteklenmeyecektir? Bunun için şehirsel toprağın özelliklerinin ve işlevlerinin bilinmesi gerekir.

II. ŞEHİRSEL ARSALARIN ÖZELLİKLERİ VE ARSA SAHİBİ OLMANIN İŞLEVLERİ

A. Özellikler.

Şehirsel arsanın özellikleri beş başlık altında incelenebilir.

1. Şehirsel arsa yalnız bir toprak parçası değildir. Şehirsel arsa bağlı olduğu alt-yapılar sistemi, üstündeki yapılar ve imar hakları ile bir bütün oluşturur. Şehirsel arsanın değeri farklı davranışları olan bu üç ayrı öğenin karşılıklı ilişkilerine göre oluşur. Bu üç öğenin karşılıklı ilişkileri ele alınmadan arsa değerinin oluşması kavranamaz.

2. Şehirsel arsa üzerindeki bu üç öğenin devamlılık bakımından davranışları farklıdır. Şehirsel bir arsa toprak olarak devamlıdır. Üstündeki yapılar ve alt - yapı bağlantıları da oldukça uzun ömürlüdür. Değiştirilmeleri için önemli yatırım kararlarını gerektirirler. İmar hakları ise yönetsel kararlarla oluşur. Şehir planlama kurallarına göre imar hakları ile arsanın altyapı bağlantılarının birbirleri ile tutarlı olarak kararlaştırılması gerekir. Oysa İmar haklarının daha sonra doğacak dar boğazlar düşünülmeden, sadece bir yönetsel karar olarak verilmesi, çok rastlanan bir olgudur. İmar hakları, politik baskılara bağlı olarak kolayca değişebilmektedir.

3. Şehirsel alanda, bir toprak parçasının değerinde, altyapı bağlantıları ve imar hakları olarak hiç bir şey değişmese bile, yine de bir değişme (genellikle artış) söz konusudur. Çünkü, arsanın şehir içindeki göreli konumu sürekli olarak değişmektedir.

4. Şehirsel arsa, belirli bir andaki satış ile el değiştirir. Fakat yeni sahibi bu toprak parçasına sonsuz zaman süresince sahip olmak durumundadır. Bu süre içinde şehirsel arsanın bir toprak parçası olması dışındaki özellikleri nedeniyle kazandığı değerlere de o sahip olur. Şehirsel arsa sahibi belirli bir süre sonra imar hakları, alt-yapı bağlantıları ve şehir içindeki göreli konumu bakımından satın aldığı andakinden çok farklı bir mala sahip olmaktadır. Malın özelliğindeki bu değişme şehirsel arsa sahibinin kendi çabası sonucunda

değil, toplumdaki bazı değişmeler sonucunda kendiliğinden oluşmaktadır.

5. Daha sonraki bölümde göreceğimiz gibi, şehirsel arsanın birden fazla işlevi vardır. Bu işlevlerin bazıları bakımından, şehirsel arsa miktarı artırılabilirken, diğer bazıları bakımından arttırılamaz. Bu nedenle şehirsel arsa rantının doğuşunda bazı işlevler bakımından tekelci özellikler bulunur. Şehirsel alanlardaki arsaların yukarda sıralanan özellikleri, şehirsel arsa sahipliğine aşağıdaki işlevleri kazandırmaktadır.

B. İşlevler

1. Şehirde ve toplumdaki her faaliyet ancak bir alan içinde yer alır. Şehirde bir arsa sahibi olmak, sahibine belirli bir faaliyet için yer sağlar veya faaliyetin başka bir kullanıcı tarafından gerçekleştirilmesi halinde rant getirir.

2. Şehirde bir arsa sahibi olmak diğer faaliyetlere göreli bir ulaşılabilirlik sağlar. Şehirde her arsanın konumu, hangi faaliyetlerce kullanılacağını belirleyen en önemli etkendir.

Toplam şehirsel arsanın miktarı arttırılabilirse de, belirli göreli konumdaki arsa miktarı arttırılamaz. Belirli konumdaki arsa, tekel malı olur.

3. Şehirde bir arsaya sahip olmak ve onun özellikle oturma amaçları ile kullanılışı, belirli bir sosyal gruba uzaklık veya yakınlık da sağlar. Bir kimse kendi konut ihtiyacı için bir arsa aldığında, aynı zamanda ait olduğu veya olmayı istediği toplumsal katmanı belirlemiş olmaktadır. Arsa ile birlikte belirli sosyal statü satın alınmış olur.

4. Şehirdeki arsa sahipliği bir servet biriktirme yoludur. Özellikle hızlı enflasyon ile karşı karşıya olan ülkelerde, arsanın bu özelliği çok önem kazanmaktadır.

Enflasyonda etkilenmeyen bir servet biriktirme yolu da arsa sahibi olmaktır.

5. Şehirdeki arsa sahipliği, serveti enflasyonist değişmelere karşı koruma işlevinin de ötesinde olanaklar sağlamaktadır. Hızla şehirleşen bir ülkede şehirdeki bir arsanın göreli konumu, zaman geçtikçe hızla merkezîleşmekte ve dolayısıyla rantı artmaktadır. Bu nedenle, hızla şehirleşen bir ülkede şehirsel arsa sahibi olmak, kendisinin hiç bir katkısı bulunmadan, toplumdaki değişmeler sonucunda ortaya çıkan bu ranta sahip çıkmağa olanak vermektedir. Toplumda arsa sahipleri yararına gelir transferi yaratmaktadır. Hızla şehirleşen ülkelerde bu transferin, toplumda yaratılan değerin % 20 sine kadar yükselebileceği ileri sürülmektedir.

Bu özelliklere ve işlevlere sahip şehirsel arsa alış verişi ve şehirsel alan kullanışları çok farklı grupların etkilemeğe çalıştığı bir arsa piyasası içinde oluşacaktır. Bu piyasayı ve ortaya koyduğu sonuçları anlayabilmek için bu piyasa içindeki grupları tanımak gerekir.

III. ŞEHİRSEL ARSA PİYASASINDA YER ALAN ÇEŞİTLİ GRUPLAR:

Arsa piyasasında bulunanları genellikle üç grupta toplayabiliriz: A — Arsa sahipleri, B — Kullanıcılar, C — Kamu adına şehirsel gelişmeyi denetleyen ve düzenleyenler.

A. Arsa sahipleri de çeşitli gruplarda toplanabilirler.

1. Şehir çevresindeki kırsal alanda tarım işletmesine sahip olan toprak sahipleri, çiftçiler:

Şehirleşme ile birlikte, şehirler çevresindeki kırsal alanda, gelecekte şehirsel arsa olma umudu belirmekte ve buraları hemen çeşitli spekülatif faaliyetlerin alanı haline gelmektedir. Şehirsel arsa haline dönüşerek, gelecekte bu arsalar üzerinde doğacak ranta sahip olma

beklentisi dalgalar halinde şehir merkezinden dışarıya doğru yayılmaktadır. Toprak sahibi çiftçiye toprağın tarımsal üretkenliğine göre oluşacak fiyatın üstünde fiyat önerileri yapılmaktadır. Toprak sahibi çiftçi böylece toprağını elden çıkarmaktadır. Bu halde toprağı alanlar, genellikle arsa sahipliğinin dördüncü ve beşinci işlevlerinden yararlanmak isteyenlerdir. Veya şehire yakın alanlarda yer bulamayan endüstri gibi çok alan kullanan faaliyet sahipleridir.

Toprak sahibi çiftçi de gelecekteki rant artışını elde etmek şansını yitirmiş olmasına rağmen, bu toprak üzerindeki değer artışından küçük de olsa bir pay almış olmaktadır. Bu düzeydeki spekülasyon, daha şehirsel arsa haline gelmemiş, alt-yapısı ve imar hakları oluşmamış topraklar üstündedir.

2. Emlâkçılar:

Emlâkçılarm işlevi, satıcı ile alıcıyı bir araya getirmektir. Bu ilişkinin arsa piyasasında çok etkili olmayacağı ileri sürülebilirse de, bu sav özellikle şehirsel hale gelmemiş topraklardaki mülkiyet değişmesini açıklamakta yetersiz kalır. Emlâkçılar genellikle arsa piyasasındaki alım ve satımdan «yüzde» aldıkları için, alım ve satım miktarını en çoğa çıkarmaya çalışacaklardır. Bu husus, emlâkçıların yalnız varolan talep ile varolan arzı piyasada karşılaştırmanın ötesinde düzenlemelere gitmelerine neden olmaktadır. Şehir içindeki alt-orta ve orta sınıfların şehirsel ranttan pay alma heveslerini kullanarak, şehir dışındaki imar parselleri haline gelmemiş alanların satışlarını örgütlemekte ve «hisseli tapu»lu mülkiyet denilen, planlı gelişme uygulamalarını zorlaştırıcı mülkiyet biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadırlar. Bu alış verişlerde alt-orta ve orta sınıflar, şehirsel ranttan pay alma heveslerinin kurbanı olarak dolandırılmış olmaktadırlar.

3. Kırsal Toprağı Şehirsel Arsa Haline Getirerek Satanlar:

Bu grup, genellikle şehir çevresinde henüz şehirsel toprak haline gelmemiş alanlar olarak, onun üstünde imar haklarının oluşmasını sağlayacak yönde imar planı değişikliklerini gerçekleştiren, parselleyen, bu parsellere alt-yapı gelmesini kendi olanakları veya politik amaçlı yatırımlarla sağlıyanlardır. Bu halde, kırsal toprak şehirsel toprak haline dönüşmüştür. Girişimci aradaki farkı alacaktır. Bu girişimcinin amacı, kârını en çoğa çıkarmaktır. Bunu iki yolla sağlayabilir: Birincisi, doğan değer farkını çoğaltmak, ikincisi satış miktarını arttırmaktır. Hızlı enflasyon baskısı altındaki ülkelerde bu gruplar satış için gerekli talebi bulmakta sıkıntı çekmeyeceklerdir. Bu tip bir girişimcinin, kırsal araziyi şehirsel arsaya çevirebilmesi için toplumun politik karar organları üzerinde önemli etkileri ya da baskıları olan gruplarla işbirliği yapması gerekmektedir.

4. Bir Veya Daha Çok Sayıda Arsa Tutan Orta Sınıf Spekülatörleri:

Şehirlerdeki orta gelir grupları, doğacak bu rant artışından yararlanmak istemekte ve birikimlerini bu parsellenmiş veya gelecekte şehirsel arsa haline gelecek olanlara yatırmaktadırlar. Bu kişilerin genellikle bir meslekleri vardır. Bunun yanısıra, gelecekteki güvencelerini bu yolla sağlamak isterler. Bunlar, arsalarını daha önceki grupların aksine kolaylıkla elden çıkarmama ve ellerinde tutma eğilimi gösterirler. Elde ettiklerini bu fırsatı gelecekte en iyi şekilde değerlendirmek için beklemeyi yeğ tutarlar. Daha çok, doğrudan doğruya kullanıcıya satarlar veya kat karşılığında bazı hakları devrederler.

Buraya kadar incelediğimiz bu dört grupta arsa

değer artışlarından yalnız arsa sahibi olarak yararlanan grupları inceledik. Oysa arsa bir yapı ya da faaliyet için kullanıldıktan sonra da değer artışı gösterecektir. Çünkü, daha önceki bölümlerde de gördüğümüz gibi, şehir içinde arsanın göreli konumu değişecek, imar haklarının temsil ettiği değerler artacaktır.

B. Kullanıcılar:

Bu nedenle, üzerinde bina yapıldıktan sonra da sahip olanın artan rantlardan yararlanması söz konusudur. Arsayı kullananları da iki grupta toplayabiliriz: Birinci gruptakiler, arsayı, yaptıkları binaların satışı için kullananlardır. İkinciler ise, yaptırmak istedikleri binalar için bina ile birlikte arsa sahibi olanlardır. Önce ilk gruptakileri inceleyelim.

1. Bina Üreticileri:

a) Kırsal alandaki oldukça büyük alanları alarak alt-yapısını getiren, imar haklarını oluşturan ve üzerinde konut vb. «nihaî» üretimi yaparak satışa arzeden geliştiriciler:

Bu grubun kırsal toprağı şehirsel arsa haline getirip satanlarla benzer özellikleri olduğu açıktır. Buna karşılık aralarında önemli fark da vardır. Bu gruptaki geliştiriciler, temel olarak, daha önce sözü edilenlerle yarışmamakta, imara daha önceden açılmış parseller içinde inşaat yapan küçük üreticiler ile yarışmaktadırlar. Bu üreticiler arazideki değer artışlarını, üretim yaptıktan sonra elde etmeleri bakımından daha önceki gruptakilere benzerlerse de, varolan şehirsel parsellerde üretim yapanlarla yarışmak için bu değer artışının bir kısmını alıcı ile bölüşmek zorunda kalmaktadırlar. Bu bölüşme, gelişme alanlarının şehirleşmesi ilerledikçe. zaman içinde azalmakta veya hiç kalmamaktadır.

Yapım ilerledikçe bir yandan rant artmakta, öte yandan, eğer bu alanlarda belirli sosyal statü gurupları yaratılmış ise, bunun ek rantından yararlanma olanağı da ortaya çıkmaktadır.

b) Şehirlerde boş imar parsellerinde ya da var olan bir yapıyı yıkarak inşaat yapan daha çok küçük üreticiler:

Bu üreticiler, bir önceki gruptaki geliştiriciler kadar güçlü değillerdir. Şehrin içinde arsa tutan orta sınıf arsa spekülatörlerinin arsalarını, yapacakları kat karşılığı satınalmakta ya da şehir içinde imar haklarında artışlar meydana gelmiş parsellerdeki yapıları sahiplerinden kat karşılığı alarak, inşaat yapmaktadırlar. Bu inşaatçıların temel amaçlarının, yaptıkları yapı üretiminden elde ettikleri kârı en çoğa çıkarmak olduğu ileri sürülebilir. İlk bakışta, arazi üzerindeki değer artışlarını daha önceki arsa ve bina sahiplerinin aldığı sanılabilir. Oysa bu arsa sahipleri kendi arsaları üzerindeki tüm değer artışını gerçekleştirecek girişim gücüne sahip olmadıkları için, bu değer artışını küçük üretici yüklenicilerle bölüşmek durumunda kalmaktadırlar.

Genellikle sermayesi küçük olan üretici, kat karşılığı arsa alarak bu işe yatıracağı sermaye miktarını azaltmakta arsa bedelini «nihaî» ürün ile ödediği için kendi üretiminin kârını, ödemede kullanabilmiş olmakta ve ayrıca kendi üretiminin bir kısmı için belli bir pazara, başlangıçta sahip olmaktadır. Bu yollar ile kârlılığını artırmakta ve eski arsa sahibinin elde edebileceği rantı azaltmaktadır.

Bu ufak girişimciler, genellikle zaman içinde oluşan imar hakları faklarını değerlendirmekte olduklarından, bu farkları en çoğa çıkarmak ve her imar hakkı farkı fırsatından yararlanmak istedikleri için şehirde yoğunluk artıcı yönde baskı yaratırlar. Bir önceki gruptaki geliştiriciler ise, kendi denetimleri altındaki kırsal alanı, şe-

hirsel arsa haline getirecekleri için, kırsal alandaki büyük parçaları devretmeğe hazırdırlar. Yine aynı nedenle, düşük yoğunluklu imar hakları elde etmeğe kolayca razı olabilirler.

Bir önceki gruptaki geliştiriciler ile bu gruptaki küçük üreticilerin çıkarları arasında bir çatışma vardır. Geliştiriciler şehir dışı alanları, prestijli hale getirmeye çalışırken, bu küçük üretici grupların, şehiriçi alanların prestijini korumaya, devam ettirmeğe çalışacaklardır. Halen Türkiye'de bu tip küçük üreticilerin şehirleşme sürecinde önemli rolleri vardır. Büyük geliştiricilerin ortaya çıkması eğilimleri ancak son yıllarda görülmeye başlanmıştır.

2. **Bina Üreticisi Olmayan Kullanıcılar :**

Arsa kullanıcılarından bina üreticisi olmayanlar; emlâk sahipleri ve kiracılar diye başlıca iki gurupta toplanabilir.

a) Emlâk Sahipleri :

Emlâk sahipleri arsa piyasasında aktif olan bir gruptur. Emlâk sahiplerini de iki grupta toplamak olanaklıdır: Yalnız kendi kullanışı için emlâk sahibi olanlar, kendi kullanışı dışında rant almak için emlâk sahibi olanlar. Türkiye'de emlâk sahipliğinin şehir merkezlerindeki bazı kesimler dışında rant oranı çok düşüktür. Bu düşüklük konutlarda özellikle kendisini göstermektedir. Bugünkü şehirleşme koşullarında, emlâk sahibi olmayı özendiren ana neden, emlâk sahipliğinin getireceği kira değil, servet biriktirme ve şehirleşme rantından pay alma işlevleri olmaktadır. Bu emlâkin zaman içinde şehre göre konumunun değişmesi, imar haklarının artması, sahibinin katkısı olmaksızın yeni rant potansiyelinin doğmasına neden olmakta bu rantı paylaşmak isteyen şehiriçi bina ya-

pımcısı, bu emlâkin yıkılarak yeni koşullara göre yapılması veya yenilenmesi için baskı yaratmaktadır.

b) Yapılmış Bir Emlâki Belirli Bir Süre İçin Kiralayanlar:

Emlâk sahibi ile kiralayanın çıkarları çelişiktir. Emlâk sahibi gelirini en çoğa çıkarmaya çalışırken, kiracı ödemesini en aza indirmeye çalışacaktır. Şehirsel arazi rantının hızla arttığı ve enflasyonun çok hızlı olduğu ülkelerde, bu çelişki kendisini kira süresi üzerinde hissettirmektedir. Uzun süreli kiralama hakları elde edenler, şehirsel rant artışının bir kısmını emlâk sahibi ile bölüşmüş olmaktadırlar. Bu nedenle, emlâk sahipleri şehirsel rant artışlarının tümünü kontrol edebilmek için kısa süreli kiralama anlaşmaları yapma eğiliminde iken, kiracılar uzun süreli kiralama hakkı elde etme eğiliminde olacaklardır.

Türkiye gibi hızlı şehirleşen ve kullanma talebi dışında, spekülatif talepler nedeniyle de hızlı rant artışının olduğu ülkelerde, kiralama konusunda ilginç karşıtlıklar doğmaktadır. Örneğin, konut kiraları kiracıların gelirlerine göre, çok yüksek oranlara ulaşırken, emlâk sahibinin yatırımına göre çok düşük olmaktadır. Bu karşıtlığın en önemli nedenlerinden biri, ülkenin çok hızlı bir şehirsel arsa spekülasyonu içinde olmasıdır.

Arsa piyasası içinde düzenleyici ve denetleyici yetkilere sahip belediyeler ve İmar ve İskân Bakanlığı, arsa piyasası içinde birden fazla işleve sahip olarak etkinlik göstermektedir. Bu tartışmada bu gruba «kamu kuruluşları» adı verelim.

C) **Kamu Adına Arsa Üzerinde Kontrol Haklarını Kullanan Kuruluşlar :**

Bu kuruluşların arsa ile ilişkilerine, üç farklı rol açı-

sından bakmak gerekir. Kamu, önce arsa sahibidir. Sonra bu arsalar üzerindeki imar haklarına karar verici ve alt-yapı getiricidir. En sonra da kendisi arsa kullanıcıdır.

1. Önce kamunun arsa sahibi olması işlevinin Türkiye koşullarında şehirleşen bir ülkede nasıl işlediğini görelim. Türkiye, şehirleşme sürecine girdiği yıllarda şehirleri içinde ve çevresinde, kamu elinde önemli miktarda toprak bulunmasına rağmen, bu toprağı şehirleşme sürecini düzenlemekte kullanamamıştır. Belirli bir politikaya bağlı olmadan iki çeşit baskının altında, topraklarını hızla elden çıkarmıştır. Birincisi, özellikle gelir yetersizliklerinin kısa vadede uygulama yapmak isteyen belediyeleri, arsa satarak kaynak sağlamaya zorlamasıdır. İkincisi ise, yukarıda gördüğümüz şehirleşme rantından pay almak isteyen grupların baskısıdır.

Türkiye'nin son 30 yılın deneyiminde, şehir çevresinde şehirleşmeye açılacak kırsal toprakların kaynağını, çiftçilerin toprakları kadar hazinenin toprakları da oluşturmuştur. Hazine bu toprakları çeşitli politik baskılar altında elden çıkarırken, şehirleşme dolayısıyla doğacak değer artışından toprak sahibi çiftçiler kadar bile pay alamamıştır.

2. Kamu, elindeki arsaları yine kendisinin denetiminde olan araçlarla, örneğin alt-yapı getirme, imar hakları sağlama yoluyla şehirleşmiş toprak haline dönüştürerek arsa piyasasını düzenleyici şekilde kullanmak yerine, bu arsaların şehirsel toprak haline gelmesinde pahalı ve spekülatif kazançlara yol açan kanalların oluşmasına olanak sağlamıştır. Bu, kamu yöneticilerinin istekleri veya bilgi düzeyleri ile açıklanamaz. Sistemdeki siyasal güçler dengesinin bir sonucudur.

Kamu, geçirdiği 30 yıllık şehirleşme deneyinden sonra, arsa piyasasını düzenlemek için arsa stoku yapacak Arsa Ofisi gibi kurumları örgütlemek zorunluluğunu duymuştur. Fakat varolan güçler dengesi bu kuruluşu yeter-

li güçte kurdurmamış, hedeflerini ve malî kaynaklarını çok sınırlı tutmuştur.

Şehirsel büyümeyi aktif olarak kontrol etmekte yararlanabileceği önemli miktardaki toprağı elden çıkaran kamunun denetim olanağı böylece imar haklarını düzenlemeye indirgenmiştir. Oysa, şehirsel toprak üzerinde spekülatif baskıları azaltmadan imar haklarını düzenleyici kontrolların başarılı olarak kullanılamayacağını da şimdiye kadarki deneyler açıkça göstermiştir.

3. Kamu ile arsa ilişkilerinde kamunun üçüncü rolü, kendisinin bir arsa kullanıcısı olmasıdır. Kamu, kendi topraklarını elden çıkardıktan sonra, bu toprakların bir kısmını çok yüksek değerler ödeyerek çıkardıktan sonra, bu toprakların bir kısmını çok yüksek değerler ödeyere tekrar kendi gereksinmeleri için satın almak zorunda kalmıştır. Kamunun arsa kullanma ile ilgili politikasını yalnızca bu açıdan görmemek gerekir. Kamu, kendi kullanışında kalan arsalardan da etkin bir biçimde yararlanacak bir arsa politikasına sahip değildir.

Kamu kuruluşları, arsa kullanma ve bunun üzerinde yaptıkları yapılarda imar nizamlarına uyma ve planlama bakımından, en az özel kesim kadar sorun çıkarmakta, belki daha keyfî olarak davranmaktadırlar.

IV. İKİLİ ARSA PİYASASI:

Türkiye'deki ekonomik yapının evrimi sırasında ortaya çıkan şehirsel arsa piyasasının örgütlü kesimi diyebileceğimiz, yukarıda özetlenen kesiminin işleyişi Türkiye'deki hızlı şehirleşme olgusunun gerektirdiği sayıda ve fiyatta şehirsel arsa arz edip edememesi açısından sınanmalıdır.

Genellikle küçük üretici ve girişimciye dayanan ve spekülasyon güdüsü ile çalışan bu kanallar, ucuz ve yeterli sayıda arsanın piyasaya sürülmesinde yeterli olamamaktadır. Bu nedenle, formel yollarla örgütlenmiş ar-

sa piyasası dışında, formel olmayan bir başka arsa piyasası doğmaktadır. Böylece arsa piyasası da ikili bir yapı göstermektedir. Şimdi bu formel olmayan arsa piyasasında rol alan grupları ve alanların kullanışa açılma sürecini inceleyelim.

Bu formel olmayan arsa piyasası, kendisinin ortaya çıkış nedeni olan iki soruna cevap getirmelidir. Birincisi yeterli sayıda arz sağlamak için miktar kısıtlamasından kaçınmalı; ikincisi yeni şehirleşen çok düşük gelirli grupların ödeme olanakları içinde, arsa arz edebilmelidir.

Formel olmayan bu piyasada toprağın şehirsel bir kullanışa (gecekondu tipi) açılması ile alt-yapı üretimi ve imar haklarının formel kanallar yoluyla oluşturulması gibi ön koşulların sağlanmasına gerek yoktur. Bütün bu hususlar, bir topluluk halinde olup-bittiler yaratılınca gerçekleşmiş olmaktadır.

Gecekondu için imar hakkı nedir? İmar hakkı, gecekondu yapımcısının kendi kararına göre oluşmaktadır. Eğer gecekondu yapıldıktan belirli bir süre sonra yıkılmamayı ve çeşitli yasa değişiklikleriyle yasal hale gelmeyi sağlamış ise, imar hakkı kendiliğinden oluşur. Biriken gecekondu nüfusu, alt-yapı sağlanmasını gerektiren politik baskıyı doğurur. İmar hakkının olup-bitti ile gerçekleşmesi gibi alt-yapı da bunun zorunlu sonucu olarak sağlanabilir. Bir çok halde, mülkiyet de olup-bitti halinde, hazine toprağı ya da hisseli topraklar üzerinde elde edilmektedir.

Bir arsanın, formel olmayan piyasanın toprağı olması için mutlaka mülkiyetinin oldu-bittilerle elde edilmesi gerekmez. Üzerindeki imar haklarının ve alt-yapısının oldu-bittilerle elde edilmiş olması yeterli olur. Mülkiyetin, alt- yapının ve imar haklarının oldu-bittilerle elde edilebilir hale gelmesi, bu gruplar için yeterli miktarda ve ucuzlukta arsa arzını sağlamış olmaktadır.

Bu arsa piyasasında da çeşitli çıkar grupları yer al-

maktadır. Bunlar: 1) Tek bir gecekondu sahibi olanlar, 2) Birden fazla gecekonduya sahip olanlar, 3) Gecekondu spekülatörleri veya aracılar, 4) Gecekondu kiracılarıdır.

Bu gruplar içinde gecekondu spekülatörleri ya da aracılar, formel olmayan arsa piyasası bakımından en ilginç olan gruptur. Bunlar kendilerinin olmayan arsaları, başkalarının kullanmasına açan veya bunlar üzerinde gecekondu yaparak satanlardır. Bu gruplar gecekondu alıcısına şu hizmetleri sunmaktadırlar; a) Üstünde gecekondu yapıldığında yıktırılmayacak bir alan bulmak (hazine arsası, hisseli arsa vb.), b) Bu alana yeterli sayıda alıcı bularak grup halinde gelişmesini sağlamak, c) Bu alıcıya belirli bir toprak parçasını göstermek ve bu arsada evini yapıncaya kadar onu korumak; kamu idarelerinin göz yummalarını sağlamak. Böyle hizmetleri sağlayan aracılar, bu hizmetlerinin karşılığında belirli bir para almaktadır.

Zaman içinde gecekondu sahibi olan kimsenin arsasının değeri de, aynen örgütleşmiş arsa piyasasında olduğu gibi artış göstermektedir. Bu artışın kaynağını, bir yandan zaman içinde gecekondunun yasallaşmış olması, diğer yandan şehir içinde göreli konumunun değişmesi oluşturmaktadır. Eski gecekondu alanlarının iş alanlarına ulaşılabilirliği, yeni gecekondu mahallelerinden yüksektir. Bu nedenle, rantlar yükselir.

Ama bu formel olmayan arsa piyasası, her zaman sosyal statü gruplarına uzak olmayı içerdiği için, değer artış hızları şehrin örgütlü kesimi kadar hızlı olmayacak, gecekondu gruplarının alış güçleri içinde kalacaktır.

Şehir içinde böyle ikili bir arsa piyasasının varlığı kabul edildiğine göre, bu ikili piyasanın birbirleriyle olan ilişkileri hakkında da bazı önerileri geliştirmekte yarar vardır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde, bu formel olmayan arsa piyasasından yararlanan gecekondular şe-

hir dışında daha çok halka yerleşmeler şeklinde yer almakta, sektörel farklılaşma göstermemektedir.

Formel olmayan arsa piyasasının örgütlü arsa piyasasının topraklarını bir halka içine alması bu kesimin gelişmesini zorlaştırmakta içte kalan arsaların değerini artırıcı bir başka baskı yaratmaktadır. O zaman şehrin örgütlü arsa piyasasının gelişmesinde üç seçenek kalmaktadır: a) Şehrin formel arsa pazarı içindeki kesimde imar haklarını artırarak, b) Bu halka dışına sıçrayarak, c) Formel olmayan arsa pazarındaki arazide bir kısım gecekonduları tasfiye ederek, formel arsa piyasası içine almakla. Bugün için, bu üç yolun üçü de bir arada kullanılmaktadır.

V. BÖYLE BİR ARSA PİYASASI İÇİNDE UYGULANACAK POLİTİKANIN TEMEL İLKELERİ NE OLMALIDIR?

Yukarıda özellikleri tanımlanan formel arsa piyasasının, hızla şehirleşen Türkiye'nin gereksinmelerini karşılamaktan uzak olduğunu ve bu nedenle ikili bir arsa piyasası yapısının doğduğunu görmüştük. Böyle bir piyasayı düzenlemek için uygulanacak arsa politikasının temel ilkeleri ne olmalıdır?

Böyle hızla şehirleşen bir ülkede arsa politikasının iki temel amacı olmalıdır:

1. Türkiye'nin şehirleşme hızına ve şehirleşen kitlelerine ödeme güçlerine uygun miktarda şehirsel arsa üretimi sağlanmalıdır. Burada sözü edilen şehirsel arsa daha önce de belirtildiği gibi, toprak, alt-yapı bağlantıları ve belirlenmiş imar haklarından oluşmaktadır.

2. Arsa sahipliği yoluyla hakça olmayan gelir transferlerine engel olunmalı, başka bir deyişle emeğin yarattığı değerlere, arsa sahipliği yoluyla elkoymayı sağlayan arsa üzerindeki spekülasyon engellenmelidir.

Bu iki temel hedef birbirlerini tamamlamaktadır.

Spekülatif kazançların önlenmesi bir sosyal hedef olduğu kadar ayni zamanda birinci hedefi gerçekleştirecek bir araçtır. Ayrıca, amaçların bu şekilde yalnız bir spekülatif kazancın önlenmesi yerine, ikili olarak konulması arsa politikasını, yalnız mülkiyet haklarının düzenlenmesinin ötesinde çok önemli bir organizasyon sorunu haline getirmektedir.

Bu iki temel amacı destekleyen, onlar yardımıyla gerçekleşecek diğer iki alt amaçtan söz edilebilir;

(1) Yerleşmelerin planlı olarak gelişmesini sağlamak,

(2) Arsa politikaları yoluyla, çeşitli ekonomik faaliyetlerin şehir mekânında olduğu kadar, şehir üstü mekânlardaki (bölgesel ve ülkesel) dağılım politikalarını da etkilemek.

Bu hedeflerin sıralanması arsa politikasında arsa sahibi olmanın hangi fonksiyonlarının destekleneceğini, hangi fonksiyonlarının desteklenmiyeceğini açık hale getirmektedir.

Şehirsel arsa sahibi olma, bir faaliyet alanı olarak kullanılması halinde desteklenmek, fakat başkalarının emeği ile yaratılan değere elkoyma aracı olması halinde engellenmek istenilmektedir. Başka bir deyişle, başlangıç bölümünde değinilen arsa sahibi olmanın beş işlevinden ilk üçü benimsenecek beşincisi reddedilmektedir.

Bu amaçları gerçekleştirmek için önerilecek politikalar, Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının ilkeleri içinde yerine getirilmelidir.

Böyle bir politikanın temel dayanağını, kamunun şehirsel alanlardaki toprak mülkiyetini artırarak, kamuyu istenen nitelikte şehirsel arsa arzını sağlayacak şekilde örgütlemek oluşturacaktır.

Daha önceki bölümde gördümüz gibi, bugün kamu arsa piyasası içindedir. Ancak, önerilen politikada kamu-

ya verilen rol, bugünkü pasif rolü değildir. Bugün (ya da daha çok yakın zamana kadar) kamunun elindeki topraklar arsa spekülasyonunun ve formel olmayan arsa piyasasının kaynağını teşkil etmiştir.

Oysa, şimdi kamu için önerilen rol çok farklıdır. Kamudan, şehirsel arsa piyasasını a) Şehirsel arsa üreterek, b) Şehirsel arsa piyasasına alım politikaları ile girerek, arsa spekülasyonunu baskı altında tutması istenilmektedir.

Bunun için, kamunun, şu ilkelere göre örgütlenmesi gerekir:

1. Kamunun arsa satın alma yöntemleri kolaylaştırılmalı, olanakları artırılmalıdır. Bunun için bir yandan hukukumuzdaki kamulaştırma kapsamı genişletilmeli, diğer yandan kaynaklar hızla artırılmalı ve ayrıca kamu, kendi faaliyetleri ile kendisine kaynak yaratabilmelidir.

2. Kamu yeni şehirsel alanlara alt-yapı götürerek bunlardaki imar haklarını oluşturarak, bol miktarda ve ucuz arsa üretecek biçimde hem merkezî hem de mahallî idareler düzeyinde örgütleşebilmelidir.

3. Kamunun, bu arsalarının kullanıcıya geçişinde güttüğü temel ilke, bu toprakların kullanıcısının seçtiği faaliyete olanak sağlamak olmalı, spekülatif kazançlara kaynak yaratılmamalıdır. Bunun için çeşitli yöntemler önerilebilir: a) Kullanıcının bu arsayı satması halinde, kamuyu başlangıçta sattığı değerden geri alma hakkı sağlayan «kamu yararı kararı» alınarak, kamunun bu alanları başlangıçta sattığı değerden geri almasına imkân veren «takyidli» özel tapu biçimleri geliştirmek, b) Uzun süreli kira ile kullanıcıya vermek, c) Kullanıcının arsa üzerinde belirli sürede inşaat yapması zorunluluğu koymak vb.

4. Spekülatif kazançların vergilendirilme yoluyla kamuya dönmesini sağlamak için geliştirilmiş, yasal önlemlerin işleyebilmesi için yasalarımızda varolan «şufa»

hakkı (satış sırasında vergi dairesine bildirilmiş değerden kamunun öncelikle alabilmesi) etkili bir oranda kullanılmalıdır. Kamuya verilen bu rolün etkin olarak yapılması arsa piyasasındaki spekülatif baskıları azaltabilir.

Bu öneriler içinde kamunun oynayacağı rollerden üzerinde en çok titizlikle durulması gerekeni, kamunun bu toprakları kullanıcıya dağıtma süreci olacaktır. Böyle bir dağıtım sürecinde piyasa içindeki gibi bir yarışma olmadan dağıtım yapılacağı ve son karar, bürokratik kesimlere kalacağı için «keyfî»likten kaçınma zor olacaktır. Belki de arsa rantlarının bir kısmı, bürokratik «pozisyonel rant»a dönüşecek, bu gruplara geçebilecektir. Bu nedenle dağıtım sürecinde saptanacak belirli kurallar ve sınırlar içinde alıcıların yarışmasına dayanan ve son kararı bürokratik kesime değil, bu sürece bırakan bir yöntem önerilebilir.

Kamunun etkinliği ve denetim kapsamı gittikçe artan böyle bir piyasa içinde, özel kesim de yukarıda sayılan öğeleriyle faaliyetini sürdürecektir. Bu kesimde de başlangıçta belirtilen amaçların gerçekleştirilmesi için bazı önlemler ileri sürülebilir.

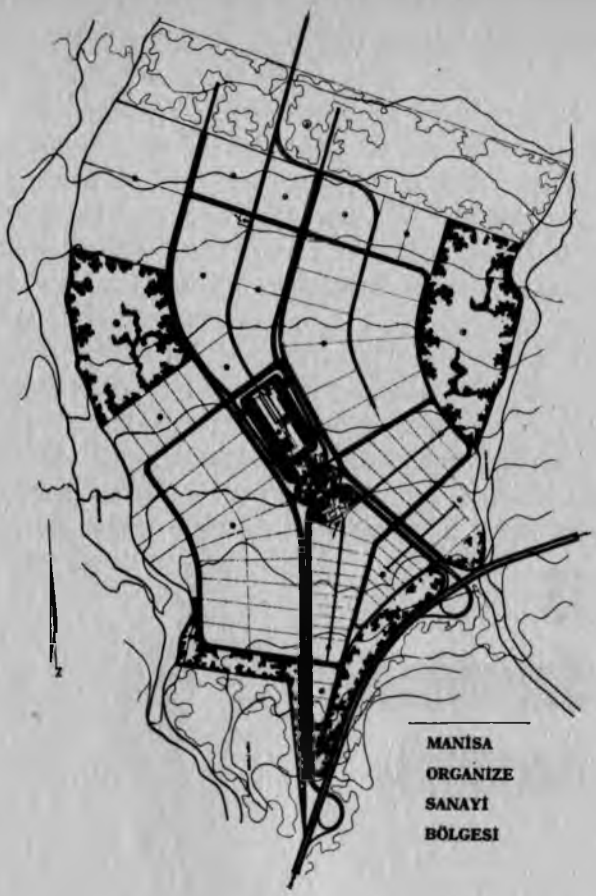
1. Bunlardan en önemlisi, spekülatif kazançların önlenmesi için imar haklarının verilmesinden doğan değer artışlarının kamuya geçmesini sağlayan bir vergilendirmedir. Bu vergilendirmenin gerçekten etkin olabilmesi için daha önce sözü edilen «şufa» hakkının devlet tarafından etkin olarak kullanılması gerekir. Bunun kullanılması, bir yandan politik isteğe, diğer yandan da gerekli fonların sağlanmasına bağlıdır. Yeterli miktardaki fonların elde edilebilmesinde bir yol, arsa değer artışları vergisinin belirli miktarını bu çeşit alımlar için ayırmaktır. Böyle bir fonun etkin olarak kullanılması, değer artışı vergisini artıracak, değer artışı vergisinin çoğalma-

sı, fonun etkinliğini sağlayacaktır. Böylece, bir karşılıklı besleme ilişkisi kurulacaktır.

2. Özel kesimin egemen olacağı alanlar, halen şehirleşmiş alanlar olacağı için, önemli bir yenileşme süreci içine girecektir. Bu yenileşmenin sağlıklı olabilmesi için, bu alanlardaki kamulaştırmaların kapsamının genişletilmesi ve bunlara ödenecek değerlerde mevcut mülkiyet anlayışının getirdiği spekülatif değerlerin ödenmesinden kaçınılması gerekir.

Bu önlemler ancak birbirini tamamlayan bir bütün olarak uygulanabildiğinde etkili olabilecektir. Bir bütün olarak uygulanmadığı zaman, ancak göstermelik tutumlar olmaktan ileri gidemezler. Bunun doğal sonucunda, arsa piyasası içindeki bugünkü gruplar etkinliklerini sürdürme olanağını bulurlar ve ulaşılacak sonuç bugünkünden çok farklı olmaz.

13
Sanayinin Konumu



Sayfa 324 Manisa Organize Sanayi Bölgesi Planı

Sayfa 325 Karikatür: Semih Balcıoğlu

Sayfa 326 Gazete kupürleri (Günaydın 16.1.1975, 1.4.1.975)

Sayfa 327 Plan ve fotoğraf: Oto Sanayi Sitesi, İstanbul

Sayfa 328 Milliyet'ten: Hasan Pulur'un yazısı

Sayfa 329 Fotoğraflar: Ankara mobilyacılarını teşhir ve imalât yerlerinin şehrin içinde ve dışında yer alışı: Şark mobilya, Ankara



"Organize sanayi bölgesi„ başarısız yürüyor

Bürokratik engellemeler yüzünden bir çok ilde teşebbüsler dramatik sona mahkûm oluyor

Türkiye'nin en önemli sanayi sitesi Manisa'da kuruluyor

● MANİSA SANAYİ BÖLGESİ'NDE 1975 YILI SONUNDA 37 FABRİKA ÜRETİME GEÇMİŞ OLACAK..

Ertuğrul AYTAÇ

MANİSA-Manisa Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Türek, yapılan çalışmalarla Türkiye'nin en önemli sanayi merkezlerinden birinin ortaya çıkmakta olduğunu söylemiştir.



Manisa organize sanayi bölgesindeki çalışmalar

Sanayi bölgelerinde durum

BÖLGE ADI	YATIRIM (Milyon lira)	ALAN (m^2)	FAAL İŞLET (Adet)
BURSA	28.7	2.500.000	37
MANİSA	30.2	1.700.000	14
GAZİANTEP	33.4	2.209.000	-
KONYA	12.8	1.004.000	5
ESKİŞEHİR	30.0	1.000.000	2
BARTIN	1.5	246.000	-
TOPLAM	136.6	10.659.000	58

Amaç yurdu "Yer yer sanayileştirmek" idi

ATATÜRK OTO SANAYİ SİTESİ - İSTANBUL

OLAYLAR ve İNSANLAR

HASAN PULUR

SABREDEN DERVİŞ ENAYİNİN BİRİYMİŞ

DİYELİM ki parasınız var. Parayla insanın kimde olduğu belli değildir ya! Ama biz, sizde para olduğunu kabul edelim.

Bu parayı ne yapacaksınız?

Bu tâ! da, pek tâfa benzemedi ya!

— Sen ver parayı da, bak ne yapacağını görürsün! diyeceksiniz ama, demeyin.....

Diyelim ki, ülkenizin kalkınma hamlesine katkıda bulunmak için yatırıma gireceksiniz. Bu yatırımı nasıl yapacaksınız? Sanayi yatırımı, teşvik gören bir yatırım. Ülkemizin kalkınması, sanayileşmeye bağlı. O halde seçenek belli. Bir fabrika kuracaksınız. Fabrika nasıl kurulur? Önce fabrikanın üzerine oturacağı bir arazi gerek. Uygun bir yerde bir toprak parçası bulduniuz, mal sahibi araziyi satmaya hazır, sizin de paranız cebinizde, o halde....

Yoooooo!

Kazın ayağı bildiğiniz gibi değil Nasrettin Hoca'nın hikâyesi değil bu! Öyle, şekeri, unu, yağı bulunca hemen helva yapıp yiyemezsiniz. İnsana hop diye fabrika kurdurmazlar.. Yolu var, yordamı var.....

Şimdi bu yolun ve da yordamın ne biçim kuş olduğunu görelim.

1974 yılının ocak ayının 11. günü ilk müracaatınızı yaptınız.

Nereye mi?

Maliye Bakanlığı Milli Emlâk Genel Müdürlüğü'ne.....

Genel Müdürlük, bu müracaatınızı sırasıyla şuralara havale etti:

1) Valiliğe,
2) Turizm Bakanlığı'na,
3) İmar ve İskân Bakanlığı'na,
4) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na,
5) Toprak ve Tarım Reformu Müsteşarlığı'na,

Evrakınız buralara gitti. Onlar da boş durmadılar. Önce Valilik havalesinden başlayalım:

6) Kaymakamlığa,
7) Defterdarlığa.

İmar ve İskân Bakanlığı da şuralara birer yazı yazdı:

8) Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'na,
9) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na,
10) Belediyeye,
11) Genelkurmay Başkanlığı'na,
12) Köyişleri Bakanlığı'na,

Köyişleri Bakanlığı geri kalacak değil ya, o da havaleye başladı:

13) Toprak Tarım Reformu Müsteşarlığı'na,
14) Toprak İskân Genel Müdürlüğü'ne,
15) Mal Müdürlüğü'ne.

Şimdi ilk müracaatı hatırlayalım. Nereye yapmıştık?

Maliye Bakanlığı Milli Emlâk Genel Müdürlüğü'ne değil mi? O da boş yere havale etmişti. Bunlardan biri de Toprak ve Tarım Reformu Müsteşarlığı'ydı.

Bakalım o ne yaptı?

Ne yapacak havalelere başladı:

16) Tarım Bakanlığı'na,

Tarım Bakanlığı,

17) Teknik Ziraat Müdürlüğü'ne.

Teknik Ziraat Müdürlüğü,

18) Zirai Mücadele Genel Müdürlüğü'ne,

Zirai Mücadele Genel Müdürlüğü,

19) Zirai Değerleme Genel Müdürlüğü'ne....

Geldik mi ondokuzuncu maddeye! Şimdi orada biraz durup nefeslenelim, terimizi silelim ve farabileyip yola çıkalım.

Sonra ne oldu?

Sonra olan şu:

Bütün bu havaleler toplanıp "Koordinasyon Kurulu"na geldi. Etti mi yirmi!

Koordinasyon Kurulu'nun kararı, Bakanlar Kurulu'na geldi!

Etti mi yirmibir!

İşte şimdi orada demir atıp durun!

Filmi başa alın!

İlk müracaat tarihiniz neydi?

1974 yılının ocak ayının 11. günü değil mi?

Başınızı kaldırıp takvime bakın:

1975 yılının nisan ayının 30. günü....

Aradan onaltı aydan fazla geçmiş....

Evrakı elden takip ettiğiniz halde bir sonuç alamamışsınız.

Ama yılmayacaksınız....

Sabredeceksiniz!

Ne demiş atalarımız?—

Sabreden derviş, nihayetinden gebermiş!

Siz bekmeyin o dervişsi

O derviş, enayinin biriymiş!

Yazıp, yazıp kuyruğuna gelmişken, işi bırakmak var mı?

Ha gayret!

Kurdunuz fabrikayı gitti!

Milliyet, 22 Mayıs 1975



ŞARK MOBİLYA

Şehir içinde

Marangozlar
Sitesinde



ŞEHİRLERİMİZDE SANAYİNİN KONUMU

Şehir tarım dışı faaliyetlerin toplandığı bir yer olarak bilinir. Tarım dışı faaliyetler içinde sanayi stratejik bir yer tutar. Şehir açısından sanayinin stratejik önemi sanayide çalışanların şehirde çalışanlara göre yüzdesi ile ölçülemez. Bugün şehir nüfusları içinde sanayide çalışanların yüzdesinin, hizmetler kesiminde çalışanlara göre daha az olması, sanayinin şehirleşmenin yapısını belirlemedeki önemini azaltmaz. Hizmetlerde çalışanların büyük kısmı, o şehirde ya da başka bir şehirdeki sanayi faaliyetleri yüzünden varolmaktadır. Hizmetler dallarındaki uzmanlaşma düzeyi ve verimlilik o şehirde ya da ilgili bir başka şehirde varolan sanayinin gelişme düzeyine bağlı olmaktadır. Sanayinin şehrin ve şehirleşmenin yapısını etkilemesi için o ülke içinde yer almış olması bile gerekli değildir. Sanayi olmayan bir ülkede sanayileşmiş bir ülkenin ürünleri tüketilmeye başlandığında o şehirlerin mekân organizasyonu sanayileşme tarafından etkilenmiştir. Örneğin sanayileşmenin belirli bir aşamasından sonra otomotiv endüstrisinin gelişmesi, otomobil üretmeyen ülkelerin mekân organazisyonlarında da otomobil üreten ülkelerinkine benzer etkiler doğurmuştur. Dünyanın, ülkenin ve bir şehrin sanayileşme derecesinin, o şehrin yapısı üzerinde önemli belirleyici etkileri olduğu açıktır.

Bu yazıda sanayileşme ile şehirleşme arasında üst düzeydeki etkileşmeler üzerinde durulmayacak çok daha pratik bir ilişki ele alınacaktır. Şehirler kendilerini böy-

le önemle etkilemekte olan sanayiye nasıl bir yer vermektedir? Aynı soru şehir açısından değil de sanayici açısından sorulduğunda sanayi şehir içinde nasıl yer seçmektedir?

Endüstri devrimini başlatan gelişmiş ülkelerin şehirlerinde sanayi, önceleri şehrin merkezinde yer almıştır. Şehrin merkezi genellikle her faaliyet için en çok istenilen yerdir. Şehrin emek pazarına, tüketiciye ve de altyapı tesislerine en kolay ulaşılabilen noktasıdır. Böyle bir nokta sanayi içinde istenilen bir yerdir. Ama bugün sanayileri artık şehrin merkezinde değil oldukça uzağında görüyoruz.

Zaman içinde sanayi, toplumda doğan çeşitli kuvvetlerin etkisiyle çevreye itilmiştir. Merkezde, kullandığı şehirsel arazi birimi başına en çok ödeyebilen ve en güçlü olan kalabilecektir. Böylece, şehir içinde yer alan sanayi, bir yandan sanayi ürünlerinin yarattığı yeni şehirleşme biçimi, sanayide teknolojik gelişme ve ölçek büyümelerinin getirdiği çok yer kullanma eğilimlerinin, öte yandan da sanayinin çevresine yaptığı yan etkilerin doğurduğu sosyal ve politik hareketlerin sonucu olarak kendisini şehrin çevresine iten güçlerin etkisi altına girmiştir. Son yıllarda bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de bir moda akım olarak gelişen çevre sağlığını koruma kampanyaları sanayi üzerinde yoğunlaşana bu yöndeki etkilerin son bir örneğidir.

Sanayinin şehir içinde yer seçimini kavramsal bir çerçeve içinde incelerken çeşitli sanayileri bir yandan şehir merkezinde yer seçmeye iten, öte yandan da şehir merkezinden uzakta yerleştirmeye özendiren iki yönlü etkilerin bulunduğunu göz önünde tutmakta yarar vardır. Sanayici şehirde kendine bir yer ararken bu iki yönlü etkinin altında amaçlarına en uygun yeri seçecektir.

Sanayici şehirde sürekli olarak değişen bir kuvvetler alanı içindedir. Bu nedenle her hangi bir sanayi türü

için verilecek bir yer seçimi kararı farklı zamanlarda farklı yerler olacaktır. Bir sanayicinin bir kez bir yeri seçmiş olmasıyla orada yaptığı yatırım ikinci bir kez yer değiştirmeyi engelleyen bir süredurum (atalet) kuvveti niteliğindedir; bu nedenle verilen bir yer seçimi kararı uzun süre geçerliğini korumaktadır. Ama zamanla biriken etkiler ilk yer seçimi kararının getirdiği süredurum gücünü yenerek sanayiciyi şehirde yeni bir yer seçmeye zorlayacaktır. Uzun sürede sanayici de yeni kuvvetler dengesine göre uyum yapacaktır.

Bu nedenle bu yazıda önce Türkiye'de sanayicilerin şehirsel yer seçim kararlarına yön veren amaçlar belirtilecek, sonra farklı sanayilere ve şehir büyüklüklerine göre sanayi kuruluşlarını şehir merkezinde kalmaya zorlayan nedenlerle şehir dışına iten etkiler incelenecek, daha sonra da Türkiye şehirlerinde gözlemlediğimiz sanayi dağılım deseni betimlenmeye çalışılacaktır.

Sanayicinin Yer Seçimine Yön Veren Amaçlar

Sanayici şehirde yer seçerken genellikle iki önemli karar vermektedir. Birinci karar şehir içindeki konumuna, ikincisi ise kapladığı arazi büyüklüğüne ilişkindir. Geleneksel yer seçimi kuramlarına göre yatırım ve (veya) işletme giderlerini en aza indirme, yer seçen sanayicinin temel ölçütüdür. Oysa bu ölçüt sanayinin şehirde yer seçim davranışlarını açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Bu ölçütler satışları şehir içindeki kuruluş yerinden etkilenmeyen büyük sanayi girişimleri için geçerlidir; işletme ve yatırım giderleri kuruluş yerine göre değişen ama satışları değişmeyen işletmelerin neden yol, liman gibi altyapı eksenlerine yakın olarak yer aldıklarını açıklamakta yardımcı olurlar.

Oysa bir çok küçük sanayinin işletme giderleri kuruluş yerine çok bağımlı değilken satışları şehir içinde konumlarından çok etkilenmektedir. Bu sanayilerin ama-

cı kendilerine satış miktarını en çoğa çıkaracak bir yer bulmaktır. Örneğin İstanbul giyim sanayii ve tüccarlara «fason» üretim yapan küçük dokuma sanayileri bu tiptedir ve şehir merkezine yerleşmişlerdir.

Yukarıda örnekleri verilen, giderlerini en aza indirme ve satışını en çoğa çıkarma isteklerinin kârı en çoğa çıkarma güdüsü ile kapsanabileceği açıktır. Ama çeşitli ölçekteki girişimcilerin davranışlarını yukarıdaki örneklerde olduğu kadar açıkça ortaya koymak zor olacaktır. Bu nedenle burada genel kapsamlı bir güdüden çok bunun içine giren daha özel güdüler üzerinde durulmuştur. Bu çerçeve içinde Türkiye'nin arsa piyasasının ve banka sisteminin özelliklerinden doğan benzer düzeydeki bir amaç aşağıda verilmiştir.

Türkiye'de sanayi girişimcisi spekülasyonun çok yoğun olduğu bir arsa piyasası ve taşınmaz malların değerine göre kredi açan bir banka sistemiyle karşı karşıyadır. Bu durum sanayicide arsanın spekülatif değerden yararlanması yolunda kuvvetli bir güdü doğurmaktadır. Genellikle şehir dışına çıkabilecek büyüklükteki sanayiler şehir dışında kendi genişleme ihtiyaçlarından daha büyük arsa almaktadırlar. Şehirleşme dolayısıyla, artan arsa değerine göre kredi alabilen sanayici, büyük arsa sahibi olması halinde kredi tavanını yükseltecek spekülasyondan yararlanmaktadır. Böylece sanayici arsasını satmadan şehirsel spekülasyondan pay alabilmektedir. Arsasını satarak spekülasyondan yararlanan arsa spekülatöründen bile daha kazançlı olabilmektedir. Bu ise sanayicinin mülkiyetinde bulundurduğu arsanın büyüklüğünü etkileyen önemli bir güdü olmaktadır.

Türkiye gibi geri kalmış ülkelerde sanayiciler için düşük faizle, uzun vadeli kredi elde etme olanakları sınırlıdır. Sanayiciler genellikle yüksek faiz oranları ödemek zorundadırlar. Bu ise fabrikalar kurulurken karşılaşılan

gecikmeleri çok önemli bir sorun haline getirir. Bu nedenle girişimciler işletmeye geçişi geciktirici riskleri artırabilecek «imar nizamı» gibi her türlü denetimin de dışında kalmayı tercih edeceklerdir. Bir sanayinin kuruluşunda bu tür denetimlerin ne kadar zaman aldığı Nejat Ölçen'in «Türkiye'de Endüstrileşmenin Sorunları» adlı incelemesinde belirtilmiştir; bir özel kesim sanayinin gerekli izinleri alması 180 iş günü sürmektedir. Bu olgu özellikle büyük sanayilerin şehirsel alanlar dışında yer seçme eğilimine bir başka yönden açıklık getirmektedir.

Sanayileşmede devlet kesiminin önemli bir payı olduğu Türkiye gibi ülkelerde sanayinin yer seçimini incelerken yalnızca özel girişimcinin davranışlarını incelemek yetmez. Devlet kesiminin yer seçimi davranışlarını da bilmek gerekir. Devlet kesimine ait sanayi kuruluşlarının genellikle büyük ölçekte olduğu söylenebilir. Bunların pazarı tüm ülkedir. Bu nedenle şehir içindeki konumları satışlarını etkilemez. Ayrıca bu kuruluşların genellikle harcamaları en aza indirmeyi amaçladıkları öne sürülebilir. Kredi almak için, özel girişimcinin yaptığı gibi, taşınmaz malların varlığından yararlanma zorunluğu ve gecikmelere karşı aşırı duyarlığı yoktur. Bu nedenlere dayanarak kamu kesimi kuruluşlarının kendi ihtiyaçlarından çok fazla arazi kullanmak eğiliminde olmayacağı öne sürülebilirse de bu sonuç amprik gözlemlere uymamaktadır. Devlet kesimi kuruluşları da çok büyük alanlara yerleşmiştir. Çünkü devlet kesimi kuruluşlarında eğilim sanayilerin yanında ve çevresinde sosyal tesisleri de hazırlamaktadır. Bunun sonucunda şehir içinde, kamu kesimi sanayilerinin bulunduğu yerlerde ayrıcalıklı şehir parçaları ya da bölgecikler ortaya çıkar. Bu olay küçük şehirlerde ve ülkenin geri kalmış bölgelerinde daha da belirgindir. Batman örneğinde olduğu gibi. Bu yoldan kamu işletmelerinin önemli bir sorunu olan yüksek beceride işgücü bulma olanakları artırılmak istenmekte-

dir. Bu kişiler için ülkenin geri kalmış bir bölgesinde ya da küçük bir şehirde yaşamanın etkinlikleri fabrikanın sağladığı sosyal tesislerle kapatılmaya çalışılmaktadır. Öte yandan geri kalmış bir bölgenin küçük bir şehrinde ayrıcalıklı bir şehir bölgeciliği yaratılması bu kuruluşun şehrin diğer kesimleri ile bütünleşmesini zedelemekte ve toplumsal gerilimler doğurmaktadır. Kuruluş yöneticileri bu özel tesisler sayesinde şehirdeki kamu bürokrasisiyle de ilişkilerini arttırırken yerli halktan kopmuş olmaktadırlar. Şehrin diğer kamu personeli de bu ayrıcalıklardan yararlanmak için fabrika yöneticilerine ödünler vermektedir. Böylece büyük arazi kullanma ve sosyal tesisler kamu kesimi sanayii için bir güç sağlama aracı olmaktadır.

Sanayi Türlerine Göre Yer Seçimi

Şehir içindeki bütün sanayileri içine alacak genel bir yer seçimi davranışından söz etmek anlamsızdır. Sanayi kuruluşları ürettikleri mal, büyüklük ve çevreye olan etkileri bakımından çok çeşitlilik gösterirler. Her birinin şehir içinde yer seçme eğilimleri farklıdır. Bu nedenle her çeşit sanayinin yer seçimindeki tutumu ayrı ayrıdır. Bunları teker teker araştırmaktan çok bu sanayilerin yer seçiminde etkili olan belli özelliklerini ele alıp ne tip yer seçim kararına yol açtığını incelemekte yarar vardır.

Sanayi yeri seçiminde en etken özelliklerden biri «müşteri» ile ilişkilerdir. Burada «müşteri» malın dağıtımını ya da satışını yapanları da kapsamına alan bir terimdir. «Müşteri»nin günlük ya da haftalık siparişlerine göre standartlaşmamış üretim yapan imalatçılar şehir merkezine yakın olmayı tercih edeceklerdir. Bu üreticiler için en önemli etken «müşteri»ye kolay ulaşılabilirliktir. Tamirciler ve yedek parça imalatçılarını da bu grubun içine sokabiliriz. Üretim standartlaşıp bunlar yığın üretimine dönüştükçe, sanayinin şehirden kop-

ması kolaylaşacaktır. Çünkü üretici artık «müşteri» ile doğrudan doğruya günlük ilişkiler kurma gereği duymayacak, pazarlama için ya varolan pazarlama kanallarından yararlanarak mallarını perakendeciye ve tüketiciye aktaracak, ya da kendi pazarlama kanallarını kuracaktır. Şimdi bir çok sanayi holding'i Türkiye'de bunu yapmaya çalışmaktadır. Bu durumda, üretici, dağıtım ve satış kanallarını ister kendi kursun, ister varolan kanallardan yararlansın, «müşteri» ile ilişkiler bakımından şehir merkezine bağımlılıktan kurtulmuş olmaktadır. Toplumdaki sözkonusu dağıtım kanallarının örgütlenme derecesi ve biçimi sanayinin özellikle büyüklük seçiminde çok önemlidir. Bir ülkede dağıtım kanallarının örgütlenmemiş olması belirli büyüklükteki sanayilerin kurulması için en önemli bir darboğaz haline gelebilir. Sanayiciler kendi dağıtım örgütlerini kurmaya itilirler. Bu ise yer seçimi kararlarını önemli derecede etkiler.

Ülkemizde «müşteri» ile sıkı ilişkileri olan bazı küçük sanayiler de şehir dışına çıkmaya şehir yöneticilerince zorlanmıştır. Bunlar gürültü, yangın tehlikesi gibi etkilerle çevreye zarar veren sanayilerdir. Örneğin Ankara'da marangozlar ve mobilyacılar şehir dışına çıkarılmıştır. Şehir dışında bir Marangozlar Sitesi kurulmuştur. Marangozlar daha çok sipariş üzerine tek tek üretim yapan, arada tamir ve bakım işlerini gören kimselerdir. «Müşteri» ile yakın ilişki bu tür kuruluşların can damarıdır. Marangozlar şehir dışına taşınmaya zorlandıklarında yeni koşullara nasıl uyum yapmışlardır? Uyum sürecini üç ayrı grupta inceleyebiliriz: Birinci tür uyum bir çok üreticinin müşteri ile ilişkilerini sürdürebilmek için şehir içinde satış dükkanları açmasıdır. İkinci tür uyum üretimi daha standart hale getirme ve belli kalıplara göre üretilen malları şehir içinde satış dükkanları eliyle tüketiciye aktarmadır. Üçüncü tür uyum ise, özellikle

mobilya tamiri gibi ihtiyaçları karşılamak üzere mahalle aralarında bir çok tamirci dükkanının açılmasıdır.

Bir üreticinin müşteri ile ilişkisi yalnızca dağıtım ve satış işlerinde değildir. Başka bir deyişle, bir üreticinin müşterisi yalnızca tüketici ve dağıtıcı değildir. Belli mal cinslerine göre uzmanlaşmış çeşitli üreticilerin birbirlerine yarattıkları karşılıklı talebi de düşünmek gerekir. Örneğin İstanbul'da basımevleri Cağaloğlu'nda yoğunlaşmaktadır. Bu semtte iki tip basımevi vardır: Her şeyi ile tamam, komple kuruluşlar; tek bir işte uzmanlaşmış işletmeler. Örneğin dizgiciler, baskıcılar, ciltçiler ayrı ayrı dükkânlarda olabilecekleri gibi bütün bu işlemleri tek bir kuruluş içinde gerçekleştirebilecek komple üretim yerleri de vardır. Tek işle uzmanlaşmış üreticiler birbirlerine talep yaratırlar ve bu ilişkiler sistemi, bir arada (bu durumda şehir merkezinde) kalmalarının en güçlü nedenidir.

Aralarında bu türde bütünleyici ilişkileri bulunan işlerin bir araya toplandıkları yerden kopmaları çok zordur. Ancak bütün işlemleri bir arada yürütebilen komple kuruluşların sayısı arttıkça ve dağıtıcı-satıcı ile müşteri ilişkileri daha örgütlü bir düzene kavuştukça eski yerlerinden kopma eğilimi ortaya çıkacaktır. İstanbul'da bazı basımevlerinin Cağaloğlu dışına çıkabilmelerinin nedeni budur.

Bu türde uzmanlaşmış parça ya da makina aksamı müşterileri, başka bir deyişle bu parçalara talebi olan kuruluşlar ülkede yaygınsa o zaman parça üreticileri de şehir dışına çıkabilmektedir. Belli bir büyüklüğe erişmiş akümülatör fabrikalarında olduğu gibi.

Sanayi kuruluşlarının şehirde yer seçimlerinde önemli bir başka etken olarak, kullandıkları teknoloji incelenebilir. Önce sermaye-emek yoğunluğu ilişkisini ele alalım. Emek-yoğun teknolojiden yararlanan fabrikalar için şehirden uzakta bulunmanın önemli pahaları ola-

cağı söylenebilir. Şehrin kolayca ucuz işçi bulunacak bir emek deposu olduğu düşünülebilirse de bu sav Türkiye için çok geçerli olmayacaktır. Ülkemizde emeğin de belli özellikleri vardır; fabrika yer seçimi tartışmalarında bunları gözönünde tutmak gerekir.

Şehirden kopabilen fabrika büyük ölçeğe varmıştır. Bu fabrikalardaki işçiler genellikle toplu sözleşme yapma olanağına sahiptirler. Bu nedenle ücretler daha çok o iş kolundaki ücret eğilimlerine göre oluşmuştur; fabrikaların şehirdeki konumları ücretleri etkilemez. Bu şehirden kopmayı ayrıca kolaylaştıran bir niteliktir. Öte yandan ülkede yarı işsiz sayısının çok olması işçi bulmayı kolaylaştırmaktadır. Ülkemizde özellikle kalifiye olmayan işçi bolluğu vardır. Şehir merkezinden kopan fabrikaların çevresine yerleşen gecekondular ise işyeri ile işçi konutları arasındaki uzaklığı kendiliğinden azaltmaktadır. Fabrika sahibinin işçilere konut yapma ya da yatacak yer bulma sorunu böylece kendiliğinden çözümlendiğinden fabrikaların şehir dışında yer seçerken en azından kalifiye olmayan işgücünü hesaba katma zorunluğu yoktur.

Öte yandan kalifiye işçiler genellikle daha önce şehre yerleşmiş kimselerdir. Daha eski gecekondu alanlarında oturmaktadırlar. Oturacakları semti yeni kurulacak fabrikalardan bağımsız olarak seçmişlerdir. Bu nedenle kalifiye işçilerin işyeri-konut bağlantısını sağlayacak bir ulaşım sistemine ihtiyaç vardır. Özel sektör sanayicisi, genellikle, özel ulaşım servisi sağlamadığından işçiler şehrin bugünkü kamu ulaşım olanaklarından yararlanma durumundadırlar. Şehirlerimizde Belediye ulaşım hizmetlerinin yetersiz olduğu yerlerde dolmuş gibi marjinal sektör girişimleri bu işi yüklenmektedirler. Özellikle gecekondu bölgeleri ile şehir dışındaki fabrikaların bağlantısı bu türden minibüslerle sağlanmaktadır. Örneğin İstanbul'da sabahın dördünde sefere başlayan ve ge-

cekondulardan iş yerlerine işçi taşıyan münibüs hizmetleri kendiliğinden oluşmuştur. Nasıl ki gecekondu - işyeri ile işçi konutları arasındaki uzaklığı en aza indiren bir mekanizma ise, dolmuş ya da minibüs de işyeri ile işçi konuları arasındaki bağlantıyı kolaylaştıran bir olgudur.. Her ikisi de sanayiciinn herhangi bir katkısını gerektirmez. Her ikisinin de pahasını sistem kendi içinden öder. Oysa her ikisi de sanayinin şehirden kopmasının kolaylaştıran, sanayicinin şehir dışında daha rahat yer seçmesine katkıda bulunan olgulardır.

Üretim süreci ya da teknoloji bir fabrikanın şehirdeki konumunu yalnızca sermaye-emek yoğunluğu açısından etkilemez. Üretim ve teknolojinin gerektirdiği sanayi arazisinin büyüklüğü ve özellikleri de belirleyici bir etkendir. Yarattıkları değere göre kapladığı alan küçük olan sanayiler, başka bir deyişle küçük bir arazi üzerinde çok değer yaratabilen kuruluşlar yüksek arazi değeri ödeme gücüne sahiptirler. Bu nedenle şehir merkezine yakın alanlara kolayca yerleşebileceklerdir.

Çeşitli sanayilerin kullandıkları teknoloji arazi boyutlarına belli sınırlamalar koyar. Örneğin bazı sanayi süreçlerinde yer çekiminden yararlanma olanakları vardır. Bu durumlarda düşey ve çok katlı yapılar daha ekonomiktir. Dokuma sanayii gibi başka tür üretim süreçlerinde ise yatay ve kesintisiz uzayan binalar uygun düşer. Birinci tip süreçlerde arazinin eğilimli olması işe yarayan bir durumken ikinci tip süreçlerde eğim sanayi yeri seçimi için sınırlayıcı bir koşuldur. Hangi türde sanayinin geleceği belli olmadan ayrılan sanayi alanlarında ise genellikle eğimin çok düşük olmasına dikkat edilir.

Otomatik makinalarla sürekli küçük üretim yapan fabrikaların kapladıkları alan küçük olmasına karşılık az zamanda birim alan başına yaratılan değer yüksektir. Gemi inşaası gibi eni ve boyuyla bütün bir gemiyi sığdıra-

cak büyüklükte alan gerektiren üretim süreçlerinde ise değer yaratma hızı düşüktür. Birinci grup sanayiler şehir içinde yer alabilirken, çok büyük alanlar kaplayan ikinci grup sanayiler şehir dışına yerleşme eğiliminde olacaklardır.

Arazi spekülasyonunun getirdiği baskının da şehir dışında büyük araziler satın almayı hızlandırdığı söylenebilir. Bir üretim kuruluşunun kapladığı alanın büyüklüğünü üretim sürecinin özelliklerinden başka bir de üretim sürecindeki girdiler belirler. Eğer bazı girdilerin istendiği zaman elde edilmesinde belirsizlikler varsa, başka bir deyişle girdi sağlamada bir güvence eksikliği varsa, o zaman bu sakınca büyük depolama alanları ayırma yoluyla kapatılmaya çalışılacaktır. Belli malların elde edilmesinde mevsimlik kıtlıklarla karşılaşılıyorsa kuruluş büyük depolama alanları ayıracaktır. Aynı şey tüketimdeki dalgalanmalar için de geçerlidir. Örneğin çimento tüketimi aylara göre dalgalanmalar gösterir. Yaz aylarında yüksek olan tüketim kış aylarında düşüktür. Malın kış aylarında depolanması gerekir. Ancak depolamanın miktarı üretime bağlı sabit bir değer olmaktan çok çeşitli satış stratejilerine bağlı olarak değişir. Depolama işlerinin bir kısmı dağıtıcıya veya perakendeciye aktarılabilir.

Son yıllarda dünya kamu oyunun çok duyarlık kazandığı bir konu seçilen üretim sürecinin çevre sağlığına etkileridir. Türkiye'nin bugün içinde bulunduğu koşullar altında «çevre» konusunda yürütülen kampanyanın, özel kesim sanayilerinin şehirdeki yer seçimini pratikte etkilemediği açıktır. Bu kampanyanın daha çok dış finansman kuruluşlarının yardımıyla, yeni kurulacak devlet kesimi fabrikalarının yeri ve teknolojileri üzerinde etkili olacağı sanılmaktadır. Antalya kâğıt fabrikasının yeri konusunda olduğu gibi.

Bugün Türkiye'de sanayinin yer seçiminde çev-

resel etkileri göz önünde tutan yasa «Hıfzıssıhha Kanunu»dur. 1930'lardan kalma bu yasaya göre sanayiler üç gruba ayrılmıştır. Birinci gruptaki sanayiler konut alanlarından kesinlikle uzak tutulması gerekenlerdir. İkinci gruptakiler konut alanlarından uzak tutulması gereken, ancak Hıfzıssıhha Komisyonunca yürütülen bir araştırma sonucunda konut alanları arasında kalması için özel izin çıkarabilenlerdir. Üçüncü gruptakiler ise konutlar arasında bulunmalarında hiç bir sakınca olmayanlardır. Genellikle bu yasanın endüstrinin konutlara göre konumunu etkilemediği söylenebilir. Bu yasada her gruba hangi sanayilerin girdiğinin çok belirgin olmaması «konut alanlarından uzaklık» kavramının çok açıklığa kavuşamaması ve sanayinin yer seçiminden sonra çevrede kendiliğinden oluşan gecekonduların denetim dışı kalışı yasanın etkinliğini kısıtlayan başlıca etmenler arasındadır.

Sanayilerin çevreye etkileri konusunda gelişen kampanyanın sanayi yer seçimine etkisi iki yönde gelişebilir. Eğer sanayilerin çevreye etkilerini azaltan çeşitli ek süreçler ekonomik ve yararlı bir biçimde geliştirilebilirse o zaman sanayinin şehir içinde kalmasını engelleyen nedenlerden biri ortadan kalkacaktır. Oysa bugün bu süreçler çok pahalıdır. Fabrika şehir dışında kurulduğunda ise konut alanları bu zararlı etkilerden daha uzak kalabilmektedir. Ancak fabrikanın uzakta bulunduğu konutlar fabrika yapıldığında şehirde varolan konutlardır. Kısa bir süre sonra fabrikanın çevresine yerleşecek gecekonduların bu yan etkilerden korunabileceği söylenemez. O zaman sanayinin şehir dışına çıkması ancak sınırlı bir sosyal grubun çevre kirlenmesinden kurtarılması anlamına gelir. Bugün şehirlerimizde merkeze yakın alanlarda yerleşmiş olan yüksek gelir grupları sanayinin şehir dışına çıkmasıyla çevre kirlenmesinden kurtulacak buna karşılık sanayiye yakın oturma eğilimi gösteren

düşük gelir grupları çevre kirlenmesinin en etkin olduğu alanlarda kalacaktır. Önümüzdeki yıllarda yüksek gelirli aileler şehir dışına yerleşmeye başlarlarsa bu ailelerin şehir dışında seçtikleri yerler sanayi kuruluşlarından uzak ya da çeşitli planlama yöntemleriyle sanayilerin yerleşmesine izin verilmeyen bölgeler olacaktır.

Şehir Özelliklerinin Sanayi Yeri Seçimine Etkileri

Sanayiciye tanınan olanaklar bakımından şehirler arasında önemli farklar vardır. Bu farklar sanayicinin yer seçimindeki tutumunu etkileyecek ve sanayinin şehirdeki dağıtım deseni şehirden şehire ayrılıklar gösterecektir. Üzerinde önemle durulacak konulardan biri sözü edilen şehirde yoğun bir arazi spekülasyonun varolup olmadığıdır. Şehirdeki spekülasyonun niceliği sanayicinin yer seçimini çok etkilemektedir. İlk yatırım harcamalarını azaltmak isteyen sanayici eğer büyük araziler de kullanmak zorundaysa ucuz ve şehirden oldukça uzakta bir yer seçecektir. Bu türde bir seçim yapmış sanayiciler ihtiyaçlarından daha büyük araziler satınalmak eğilimindedirler. Bunun sanayici için türlü yararları vardır. Boş alanlar zamanla genişleme ihtiyaçlarını karşılayacak, buna karşılık bu alanların boş bırakılmasının da sanayici için bir pahası olmayacaktır. Daha yukarda da belirtildiği gibi emlâkini ipotek ederek kredi alan sanayici toprağını satmadan da spekülatif değer artışlarından yararlanmaktadır.

Burada sanayi yer seçimiyle imar planları arasındaki ilişkide ortaya çıkan bir paradoksu da belirtmekte yarar vardır. Şehir için yapılan bir imar planında sanayiye özel bir yer gösterilmesi sanayilerin bu gösterilen yere taşınması için bir araç olacakken tersine, özellikle büyük sanayilerin bu alanlar dışında bir yere kurulmasına yol açan bir baskı niteliğine dönüşmektedir.

Bugünkü alışkanlıklar içinde bir şehrin imar planı

yapılırken önce gelecekteki nüfus tahmin edilir. Sonra bu nüfusa bakarak şehirde çalışması beklenenlerin niceliği ve çeşitli sektörlere göre dağılımı bulunur. Bu varsayımların yardımıyla birim alana düşecek işçi sayısıyla ilgili bir kabul de yapılarak şehirde ne kadar sanayi alanı ayrılması gerektiği saptanır. Burası şehir alanında bir sanayi lekesi olarak gösterilir.

Şehir planında böyle bir sanayi yerinin ayrılmış olması bu toprakları elinde bulunduranları tekelci bir duruma getirmekte, arazi fiyatlarını birden arttırmaktadır. Bu durum karşısında sanayici bu arsalar üzerinde iki nedenle yer seçmeyecektir: Birincisi, toprağın değeri yükselmiştir, sanayici sınırlı kaynaklarını toprağa yatırmak istemeyecektir. İkincisi, spekülatif değer artışından sanayicinin yararlanma olanakları azalmıştır. Değer artışından arsa sahibi yararlanacaktır.

Böyle pasif bir planlama anlayışı sonunda ortaya çıkan sanayi alanları dışında yer seçme eğilimi daha aktif planlama yöntemlerinin yürürlükte olduğu bölgelerde görülemeyebilir. Bir çok şehrimizde sanayi odalarınca kurulan «Organize Sanayi Bölgeleri» böyle aktif bir planlama anlayışının örneğidir. Alt yapısı sağlanmış ve imar hakları belirlenmiş bir alanda sanayi arsası sanayiciye spekülatif kazançlara yol açmayacak biçimde devredilebilmektedir. Özellikle yatırım sürecini kısıtlamaya yardımcı olması nedeniyle bu alanların orta büyüklükteki sanayiler için çekicilik kazandığı görülmektedir.

Böyle aktif tutumda bir planlamanın yürütülmediği şehirlerde yalnızca «zoning» tipi bir plan sanayicileri imar denetiminden uzak, belediye ve «mücavir saha» dışındaki alanlara itmektedir. Böylece sanayici tekelci bir piyasadan arsa alma ya da imar denetimlerine uyma zorundan kurtulabilmektedir. Sanayiler şehirlere yakın köylere ve muhtarlığa bağlı alanlara yerleşmektedir. Köy muh-

tarlarının kurulacak sanayiye hiç bir sorumluluk altında kalmadan istediği gibi izin verebilmesi, sanayicinin imar planı dışındaki yerlere kaçmasını kolaylaştırmaktadır. Köy muhtarları ve köylüler ise bu gelişmeden yarar elde etmekte, buralara sanayi kuruluşlarının gelmesiyle toprak hızla değer artışına uğramaktadır.

Böylece büyük şehirlerin çevresinde, sanayi kuruluşlarının yakınında gelişen gecekonduların da oluşturduğu yeni bir belediyeleşme biçimi ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un çevresinde 32 İzmir'de ise 14 bu türde belediye kurulmuştur. Bu yeni belediyeler kendilerine gelir getiren bu sanayileri hoşgörüyle karşılamaktadırlar. Bu belediyelerin imar planları ise gelişmelerin hep gerisinde kalmaktadır. Sanayiler ve gecekondular yerleşip doluştuktan sonra planlama işine girişilmektedir. Bu ise olupbittilerin yasallaştırılmasından öte bir iş değildir.

Türkiye Şehirlerinde Ortaya Çıkan Sanayi Dağılımının Özellikleri ve Sorunları

Ülkemiz şehirlerinde genellikle ikili bir sanayi yapısı vardır. Birinci gruba, şehir merkezinden uzakta kurulmuş ve genellikle ölçekli sanayiler girer. İkinci grupta ise daha çok şehirsel pazara bağlı ve şehir merkezinde yer alan küçük sanayiler vardır. Büyük şehirlerdeki büyük sanayiler genellikle şehri çevresine bağlayan ana yollar üzerinde, henüz büyük spekülatif değer artışlarına uğramamış topraklar üzerinde, genellikle kendi ihtiyaçlarından daha büyük arsalarda yerleşme eğilimi göstermişlerdir. Böyle büyük ve orta ölçekte sanayilerin şehrin belli bir bölgeciğinde yoğunlaşması buralardaki arazi fiyatlarını yükseltirken bir yandan da çevrelerinde gecekondu tipinde konutların gelişmesine yol açmaktadır.

Kendilerine yeni yer arayan büyük sanayiler ise gelişmesini tamamlayan bu alanlardan daha uzakta bir yer

seçeceklerdir. Böylece sanayi gelişmeleri arazi fiyatlarındaki sıçrama dönemlerini yansıtan halkalar oluşturacaktır. Şehir çevresinde bu türde sanayi halkalarının gelişmesi için ise söz konusu şehrin yeterince sanayileşmiş ve belli bir büyüklüğe ulaşmış olması gerekir. Bu halkaların açıkça belirdiği yer şimdilik İstanbul'dur.

Şehir çevresinde karayolları üzerinde kurulan sanayiler hammadeyi nereden elde ediyor ya da mallarını nereye yolluyorlarsa o yöndeki karayolları üzerinde kurulma eğilimleri yüksek olacaktır.

Orta büyüklükteki sanayilerin ise şehirden kopması daha zor olmaktadır. Bu sanayiler de şehri çevresine bağlayan yollar üzerinde yer almakla birlikte şehre daha yakın arsalar seçmişlerdir ve metrekareye düşen işçi yoğunlukları yüksektir. Bunlar, eğer şehirde gerçekleştirilmiş bir «Organize Sanayi Bölgesi» varsa, bu bölge içine yerleşmeyi tercih edeceklerdir.

Küçük sanayiler ise merkezde yaratılan dışsal ekonomilerden yararlanmak, gerek «müşteri»lere gerekse hammaddeyi aldıkları işletmelere ya da ticari kuruluşlara yakın olma amacıyla şehir içinde ve merkeze yakın bölgelerde yerleşmek isteyeceklerdir. Merkezde yer alan bu sanayiler sürekli ve çeşitli dinamik etkiler altında kalacaklardır. Birinci tip etki küçük girişimlerin büyümesiyle ortaya çıkar. Büyüyen küçük sanayi girişimcisi ya bugünkü yerini bırakıp daha elverişli bir yere taşınacak, ya da bulunduğu yerin yakın çevresindeki öteki kullanışları yerinden ederek büyümeye çalışacaktır. Bu tür büyümenin, özellikle şehir merkezinde, aşılamayan sınırları vardır.

Şehir merkezini terkedip giden sanayiciden arta kalan alanda iki tip gelişme görülmektedir. Bazı hallerde buraya yeni bir küçük üretim birimi yerleşmektedir. Ancak küçük üretimde üretim ve satış işlevleri genellikle farklılaşmamış olduğundan merkezin bu bölgeleri ay-

nı zamanda satış işlemlerinin de yürütüldüğü alanlardır. Bu yüzden bazı hallerde sanayici şehir merkezinden ayrılsa bile eski yerini satış mağazası haline dönüştürecek böylece buraların kullanış özelliği değişecektir. Eskiden üretim faaliyetlerine ayrılmış bu alan şimdi satış işlevleri yüklenecektir.

Öte yandan şehir merkezinde daha yüksek ödeme gücü olan kuruluşlar bu alanları ele geçirmek isteyeceklerdir. O zaman söz konusu arsa belli bir malın üretildiği alandan satıldığı alana dönüşmeyecek çok daha başka bir kullanışa da dönüşebilecektir.

Ülkemizdeki bu ikili sanayi yapısının sorunlarını kamu yöneticilerinin algılayışı da iki tip olmuştur. Kamu yöneticileri bir yandan gürültü, kirletme ve yangın tehlikesi gibi çevreye zararlı olan şehir içindeki küçük sanayileri şehir dışına çıkarmak istemişlerdir. Öte yandan da şehir dışına yerleşen büyük sanayi ile ilgili ana sorun onlarca, bu sanayilerin düzenli bir biçimde «Organize Sanayi Bölgeleri» içinde kurulmalarıdır. Birinci sorun şehir içindeki kamu arsalarında sanayi çarşıları kurma yoluyla çözümlenmeye çalışılmaktadır. Böyle bir çözüm zorla gerçekleştirilse bile, halen şehir içindeki sanayilerin ilişkilerini göz önüne almadığından, uygulama beraberinde belli yeni uyum mekanizmalarını da getirmektedir. Bu tür uyum süreçlerinden Marangozlar Sitesi örneğinde söz etmiştik. Böyle başka bir örnek olarak İstanbul Kazlıçeşme'deki der sanayilerinin taşınması çabası ise uzun yıllar geçmesine rağmen uygulamaya kavuşamamıştır.

Sanayicilerin şehir dışına taşınmayı göze almasını engelleyen nedenler arasında iki konu daha vardır. Eğer bazı sanayiler şehir dışına taşınırken bazıları şehir içinde kalmakta diretirlerse şehir içinde kalabilenler daha avantajlı duruma geçeceklerdir. Bu yüzden bu sanayilerin ya tümünün birden taşınması sağlanacak ya da hiç

biri yerinden kıpırdamayacaktır. Bunun ötesinde sanayiciler bırakıp gittikleri merkezdeki arsada doğacak değer artışlarından da pay almayı beklemektedirler. Buraya gelecek yeni kullanışlarla bu arsaların daha yüksek değerlere kavuşması doğaldır. Bu nedenle, örneğin Kazlıçeşme deri sanayicileri ayrıldıkları yerlerin mülkiyetinin yine kendilerinde kalmasını ön koşul olarak ileri sürmektedirler.

İkinci konu şehir dışına yerleşen sanayinin düzenli şekilde yerleşmesi olarak ele alınmakta ve bunun çözümü «Organize Sanayi Bölgelerinde» bulunmaya çalışılmaktadır. Organize sanayi bölgeleri sanayinin zaten gelişme eğilimi olduğu bölgelerde, sanayici için normal karşılanan fiyatlardan arazi arz ettiğinde başarılı olmaktadır. Yalnız organize sanayi bölgelerinin sanayinin gelişme eğilimi olmadığı geri kalmış bölgelere sanayi çekmekte bir araç olarak kullanılması başarılı olmamaktadır. Atıl kalan ve boşuna yapılmış bir altyapı yatırımı haline gelmektedir. Organize sanayi bölgeleri ancak sanayinin şehir etrafında kısa uzaklıklardaki dekonsantrasyonunu sağlayan bir araç olmaktadır Türkiye'de bölgelerarası yer seçimini etkilemekte vergi indirimi, gümrük «muafiyeti» vb. mali teşvik tedbirlerinin de etkili olmadığı görülmektedir. Bu «muafiyetler»den büyük şehir çevresinde kalarak yararlanma imkânı aranmaktadır. İstanbul'da hızla gelişen Çerkezköy sanayi alanı bu konuda ilginç bir örnektir. Çerkezköy Tekirdağ'ın İstanbul'a en yakın kesimidir. Tekirdağ kalkınmada öncelikli yöre olarak ilân edilerek geri kalmış yörelere uygulanan teşvik tedbirlerinden yararlanmaya başlayınca İstanbul'da yeni sanayilerin hızla Çerkezköy'e yığılmaya başladığı görülmüştür. Bu da sanayinin hem İstanbul'da kalmasına hem de geri kalmış bölgelerde imiş gibi teşvik tedbirlerinden yararlanmasına olanak açmıştır. Bu örnek büyük şehirlerdeki sanayinin şehir etra-

fında dekonsantrasyonunun kolaylıkla sağlanabileceğini, fakat bölgeler arasındaki dağılımının kolayca etkilenemediğini göstermektedir.

Genel olarak sanayinin Türkiye'de, şehirlerdeki konumunun ikili yapısı, şehir merkezinde ve çevresindeki sanayilerle yansırken, diğer yönden de şehrin gelişmesini piyasa mekanizmasına bırakan bir şehir planlama uygulamasında, şehir çevresindeki piyasada oluşan arsa fiyatlarına bir tepki niteliğindeki sıçramalı sanayi kuşakları ile kendini göstermektedir. Sanayinin yer seçiminin böyle piyasa güçlerine terk edilmişliği yalnız şehir planlama uygulamasının kararsızlığını değil aynı zamanda sanayileşme politikalarındaki kararsızlığın da bir göstergesi olmaktadır.

14
Sanayinin Yaygınlaştırılması

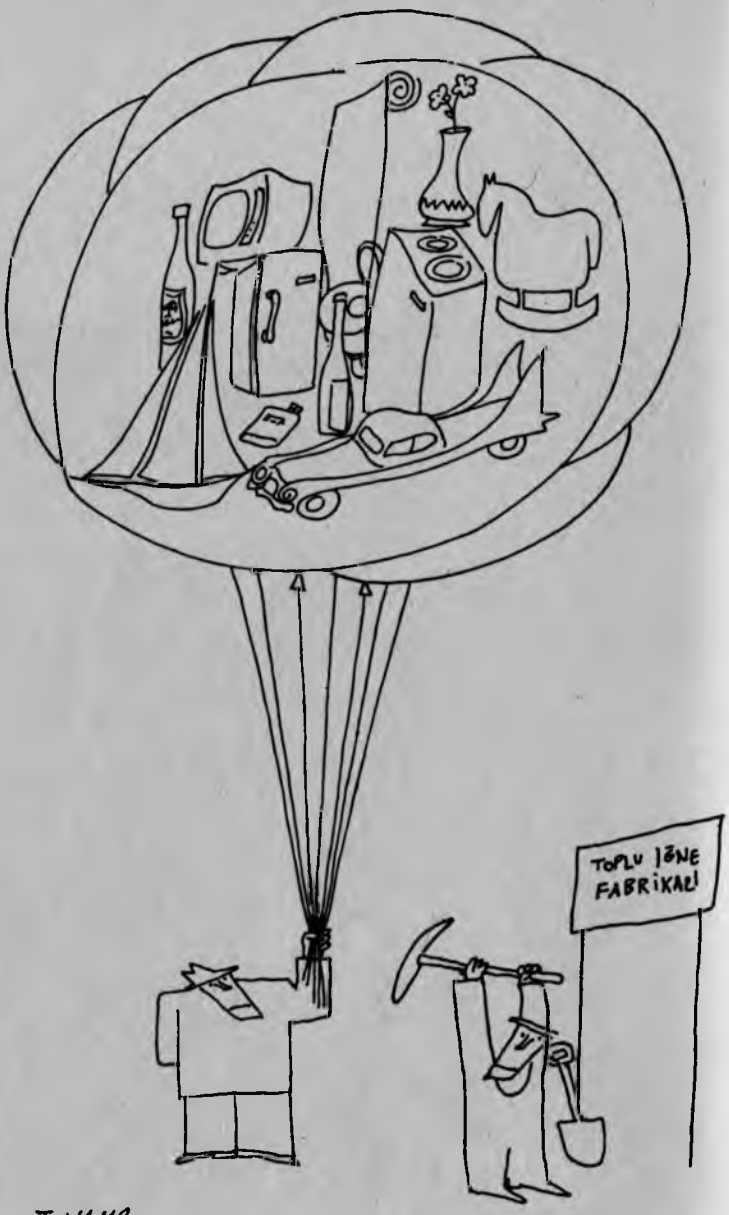
Sayfa 351 Fotoğraf: Gaziantep'te bir sanayi girişimi

Sayfa 352 Karikatür: Tonguç

Sayfa 353 Tablolar: Kredilerin bölgesel dağılımı ve teşvik belgesi

Sayfa 354 Karikatür: Metin Peker





TONGUÇ

KREDİLERİN BÖLGESEL DAĞILIMI

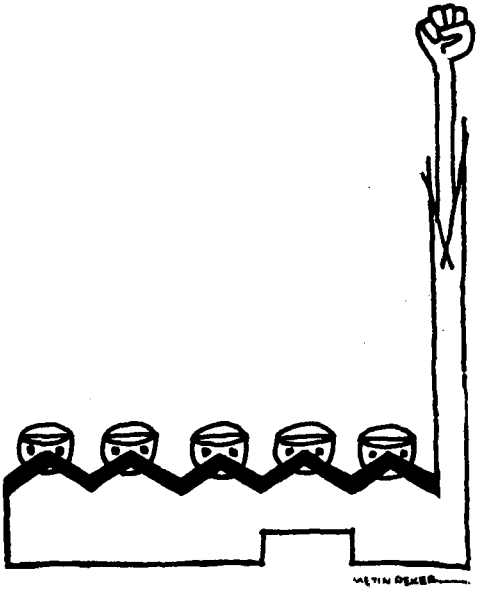
Bölge:	%
Marmara	34,7
Orta Kuzey	32,1
Ege	11,0
Akdeniz	9,2
Karadeniz	6,2
Orta Güney	2,7
Güney Doğu	1,7
Orta Doğu	1,3
Kuzey Doğu	1,0

Kaynak: Bankalar Birliği Yıl: 1972

TEŞVİK BELGESİ ALMIŞ ÖZEL SEKTÖR PROJELERİNİN BÖLGESEL DAĞILIMI

Bölge:	%
Marmara	37,8
Akdeniz	22,7
Ege	14,5
Orta Kuzey	9,9
Orta Güney	5,8
Orta Doğu	3,3
Karadeniz	3,2
Güney Doğu	1,2
Kuzey Doğu	0,6

Kaynak: DPT Yıl: 1973 - 74



SANAYİNİN YURT DÜZEYİNDE YAGINLAŞTIRILMASI NASIL OLABİLİR?

Bugünün siyasal çevrelerinde birbirleri ile ilgili dört politika önerisi yer almaktadır. Bunlar şöyle sıralanabilir:

1. Sanayi yurt düzeyinde yaygınlaştırılacaktır.
2. Halk sektörü teşvik edilecektir.
3. Köykentlerde sanayi kurulacaktır.
4. Uydu kentler kurulacaktır.

Bu yazıda işlenecek temel konu birincisidir. Diğer üç politikanın da bu birinci politikayı gerçekleştirmekte ne kadar yararlı olacağı araştırılacaktır.

Önce, «yaygınlaştırma»dan ne anlaşıldığının açıklığa kavuşturulması gerekir. Yaygınlaştırma ilkesinden üç sonuç çıkarabilir: Birincisi, sanayinin geri kalmış bölgelere götürülmesidir. İkincisi, sanayinin yalnız bölgesel merkezlerde değil daha küçük yerleşme merkezlerinde de yer almasıdır. Örneğin, köykentlerde sanayi kurulacaktır demek ikinci tip bir politikadır ve birinci politikanın gerçekleşmesini gerektirmez. Üçüncü yorum ise, İstanbul gibi büyük şehirlerde yığılmış sanayinin şehir çevresine dağıtılmasıdır. Uydu kentler önerisi, yaygınlaşmaktan bu tip bir işlevin de beklendiğini göstermektedir. Kısaca, bugünkü politik çevrelerin sanayii yaygınlaştırmaktan bu üç fonksiyonu da birden beklediği söylenebilir.

Sanayilerin Yerseçiminde Farklı Tipte Karar Vericiler

Şimdi böyle bir yaygınlaşma politikasının hangi karar vericiler için söz konusu olduğuna bakalım. Sanayinin yerseçiminde üç tip karar verici düşünülebilir: Birincisi devlet sektörü, ikincisi büyük tekelci ya da oligopolistik yapıya sahip özel sektör sanayicileri, üçüncü grup ise küçük özel sektör sanayicileridir. Burada «küçük sanayi» ile anlatılmak istenen «elsanatları» değil, modern teknoloji kullanan, 10 - 100 arasında —belki daha fazla— işçi çalıştıran, fakat tekelci bir yapıya sahip olmayan sanayilerdir.

Bu üç gruba ilişkin sanayilerin yer seçimi kararlarındaki davranışları çok farklıdır. Birinci ve ikinci gruptakiler yer seçimi kararlarını bilimsel araştırmalara dayandırmaktadırlar. Bu gruplar «en uygun», «en etkin» yeri arama amacı ile soruna yaklaşmaktadır.

Oysa üçüncü gruptaki sanayiciler yer seçerken soruna farklı şekilde bakacaklardır. Bu grubu oluşturan küçük sanayiciler genellikle bulundukları yerde yatırım yapma isteğinde olanlardır. Sorunu bulundukları yerde «paramı nasıl işletebilirim» diye ele almaktadırlar. Belirli bir sektörde yatırım yapmaya karar vermiş diğer gruplardaki kişilerden farklı olarak «optimum» yeri aramamaktadırlar. Küçük girişimcilerin yaşadıkları şehirlere öznel bağlılıkları olduğundan orada yatırım yapmak istedikleri söylenebilirse de, daha yapısal nedenler ileri sürülebilir. Küçük girişimci içinde yaşadığı şehirde sermayesini toplamış, başarılı olmuştur. Bu iş çevresini değiştirmesi, girişimcinin bu çevreyi tanımaktan doğan üstünlüklerini yitirmesi demektir. Bu nedenle yaşadığı şehirdeki en uygun yatırımın ne olduğunu araştıracaktır. Sanayideki toplam yer seçimi kararlarının % 60 dan çoğu böyle verilmektedir.

İki Ayrı Karar Verme Biçimi Açısından «Yaygınlaştırma»

Görüldüğü gibi büyük girişimci ile küçük girişimcinin sordukları sorular farklıdır. Büyük girişimci sanayiyi seçmiş, en uygun yeri araştırmaktadır. Oysa küçük girişimcinin yatırımı yapacağı yer bellidir; bu yerdeki en uygun sanayi yatırımının ne olduğunu saptamak durumu vardır. Demek ki bizim, sanayinin yurt düzeyinde yaygınlaştırılması sorununu iki ayrı karar verme biçimi için düşünmemiz gerekiyor: Birincisi belirli sayıda büyük kamu ve özel kesim endüstrilerinin yer seçimi konusudur. Bu yer seçimi kararlarının nasıl etkilenebileceği sorusu önemli ve karmaşık bir sorudur. Eğer kamu kesiminde geri kalmış bölgeler için bir sosyal paha göze alınırsa, ya da klasik ekonomik analizlerin firma düzeyi etkinlik kavramlarını bir yana bırakıp uzun süreli bir etkinlik tanımına gidilirse, bu büyük endüstrileri bölgelere dağıtma olanağı vardır.

Ama bu iki tip yaklaşım da bu konuda ciddi siyasal seçmeler gerektirir. Bu seçmeler kararları etkileyecek şekilde açıkça belirtilen karar kriterlerine dönüştürülmedikçe sanayinin dağılımını etkileyemezler. Ancak birer iyi niyet gösterisi olarak kalırlar.

Kamu sektörünün yer seçimi kararları böyle siyasal seçmelerle geri kalmış bölgelere öncelik verecek biçimde etkilenmese bile yine de yapılabilecek şeyler vardır. Bugün genellikle kamu sektörünün fabrikalarının yerleri seçilirken özel kesim gibi davranılmakta, yapılacak fabrikanın kazancını en çoğa çıkaracak ya da giderleri en aza indirecek en iyi yer araştırılmaktadır. Böyle bir yer seçimi yöntemi gelişmiş bölgelerin payını artırıcı bir eğilim taşır. Oysa, kamu kesimi için böyle bir karar ölçütü uygun değildir. Kamu kesimindeki bir sektörün bütün fabrikalarının yer seçimi kararları te-

ker teker alınmayıp, tüm olarak bir sistemin çözümü sonucu verilirse geri kalmış bölgelerin payına düşen fabrika sayısı artacaktır. Kamu kesimindeki durumun tersine olarak, büyük ölçekteki özel kesim sanayinin yer seçimi kararlarını kendisi için en kârlı olacağını hesapladığı noktadan siyasal seçmelerle saptırma olanaksızdır, ya da çok sınırlıdır. Ayrıca özel kesim kuruluşu için yeni bir yer seçerken diğer kuruluşların yerinin hesaba katılması ya da sektörün tüm fabrikalarının yerinin bir sistem halinde çözülerek bulunması için bir neden yoktur. Çünkü, en büyük ve en ekonomik tesisi, en ekonomik noktadan kurabilen özel sektör, bütün öteki üreticileri kapanmaya, piyasadan çekilmeye zorlayabilmektedir. Bu nedenle, büyük özel sektör kuruluşlarının gelişmiş bölgelerde yığılma eğilimi yüksek olmakta, bu da yaygınlaşma politikasına ters düşen bir eğilim ortaya çıkarmaktadır. Özel sektörün bu tip bir yer ve büyüklük seçimi eğilimi göstermesi, diğer fabrikaların kapanması yüzünden doğan pahayı kendilerinin değil başkalarının ödemesi nedeniyledir. Oysa kamu kesimi böyle davranamaz. İster özel kesime ister kamu kesimine ait olsun fabrikaların kapanmasından doğan sosyal kayıpları hesaba katmak zorundadır.

Özel sektörün bu karar verme modelinin yeni teknolojilerin girişini hızlandırıcı bir eğilim taşıyacağı açıktır. Ama bu yeni teknoloji girişinin tüm ülke ve geri kalmış bölgeler açısından ödenen pahası yüksek olacaktır. Bu tip büyük ölçekteki özel sektör sanayilerinin geri kalmış bölgelere kaydırılarak yaygınlaştırması çok zordur. Ama bu sanayiler kolayca büyük şehirlerden kopabilirler. Şehirlerin çevresinde yer alabilirler. Büyük olmaları bu tip bir şehirden kopmayı kolaylaştırır. Aynı nedenle bu sanayi kuruluşları gelişmiş bölgelerin alt kademe merkezlerinde kurulabilirler. Büyük ölçekteki özel kesim sanayilerinden ancak üçüncü tipteki bir yaygınlaşmayı beklemek gerçekçi bir tutumdur.

Türkiye'de Geçmiş Deneylerin Verdiği Sonuçlar

Türkiye'de sanayinin yaygınlaştırılması politikası yeni değildir. Özellikle 1930'ların plan deneylerinde, sanayinin demiryolları üstünde nüfusu 10.000 civarındaki kasabalara dağıtıldığı görülür. Bu girişim şehirlerde işçi sınıfı yaratmama gibi başka kaygılarla yapılmış olsa bile büyük ölçekli sanayilerin yaygınlaştırılması konusunda bugün için ders alabileceğimiz bir deney olması bakımından ilginçtir. Bu sanayilerin başarısında en çok tartışılan konu, çevreye etkilerinin çok sınırlı kalması ve şehri bir «cazibe merkezi» haline getirmeyişleri olmuştur. Çevreye etkileri arasında, bölgelerinde birer işçi eğitim merkezi gibi çalışmış olmaları ve bölgelerindeki tarımsal üretime artan bir taleb yaratmak gibi özellikleri sayılabilir.

Türkiye'nin 1930'lardaki bu denemesini değerlendiren çeşitli yazarlar bu etkilerin yeterli olmadığını ve bölgelerini geliştiren bir kutup haline gelemediği üzerinde anlaşmış gibidirler. Bu eleştiri yapılırken büyük kamu sanayilerinin bu tip etkiler yaratması olanağı bulunup bulunmadığı genellikle tartışılmaz. Daha çok bu tesisler çevresinde oluşturulan ve yer aldığı şehirden kopuk, ayrıcalıklı sosyal yaşantı üzerinde durulur. Bu yaşantının sosyal sakıncaları olmakla birlikte, o şehirde yeni yatırımları neden desteklemediğini açıklamakta yetersiz kalır. Bunu ancak bu kuruluşların bölgelerindeki yatırım miktarını etkileme sürecini inceleyerek açıklama olanağı vardır. Bu tip yatırımlarda kâr merkeze aktarılmakta ve merkezden yeni yatırımlar tüm ülke düşünülerek dağıtılmaktadır. Böylece bu tesislerin yer aldıkları bölgede yatırım çoğaltan etkileri olmamaktadır. Eğer belirtilen deneme konusu kamu sektörü değil de merkezi başka şehirlerde bulunan bir büyük ölçekli özel sektör kuruluşu olsaydı durum yine değişmeyecekti. Çün-

kü ikisi arasında kârın merkeze transferi ve merkezden yeniden dağıtılması bakımından fark yoktur. Türkiye'nin geçirdiği denemeler büyük ölçekli özel kesim ve kamu kesimi sanayilerinin yer seçimi kararlarını etkilenmenin sanayinin bölgeler arasında yaygınlığını artırmakta çok yararlı olamıyacağını göstermektedir. Buna karşılık bölge içindeki göreli olarak küçük girişimcilerin sanayiye yatırım yapmalarını sağlamak oldukça etkin bir yol olarak görülmektedir. Bu girişimcilerin bulundukları şehirde yaptıkları yatırımların kârları yine bu girişimciler eliyle yatırıma dönüştürülecek ve yine aynı şehirde kalacaktır. Böylece sorun belirli sektörlerdeki yatırımların nasıl etkileneceği olmaktan çıkmakta «geri kalmış bölgelerde sanayi nasıl yaratılır?» sorusuna dönüşmektedir.

Bir Bölgede Sanayinin Yaratılması Sorunu

Bir bölgede yukarıda özetlenen tipte bir sanayi gelişmesinin yaratılabilmesi için üç ayrı düzeydeki sorunun olumlu olarak cevaplandırılması gerekir.

1. Bu bölgede sermaye birikimi var mıdır?
2. Bu sermaye birikimi nereye yatırılmaktadır ve sanayiye nasıl kanalize edilebilir?
3. Bu bölgede başarılı olarak çalışabilecek sanayi dalının hangisi olduğunu girişimci kolayca seçebileeck midir? Eğer kendisinin seçme olanakları yoksa bu konuda girişimciye nasıl yardımcı olunabilir?

Bugün ülkemizde sanayinin yaygın olmadığı bölgelerde iki tip sermaye birikim kanalı vardır: Tarım ve ticaret. Doğal olarak, sermaye birikim süreci bölgesel «pazarlanan ürün» (cash crop) özelliğine çok bağlıdır. Her bölgede farklı olan bu pazarlanan ürüne ilişkin devlet politikaları da farklıdır. Örneğin Çukurova'nın dış piyasaya dönük ve çok verimli pazarlanan ürünü olan pamuk ile Orta Anadolu'nun fiatı düşük tutulan buğday ve

ekim miktarı devletçe kontrol edilen şeker pancarı ürünleri farklı toprak birikimi (kutuplaşma) ve farklı sermaye birikimi şekillerini ortaya çıkaracaktır. Tarımdaki duruma paralel olarak ticaretle de sermaye birikimi biçimleri farklılıklar göstermektedir.

Bölgedeki sermayenin birikim biçimi, miktarı ve dağılımı, bunun sanayiye yatırılma olanağını etkilemektedir. Sermaye birikiminin olup olmaması ve söz konusu özellikleri soruyu iki şekilde sormamızı gerektirir: Birinci soru, bu bölgelerden sermaye birikimi yüksek olanlarında bu birikimin sanayiye nasıl yöneltilebileceği sorusudur. Bu, gelişmiş bölgelerden buraya sanayici getirerek «yaygınlaştırma»dan tamamen farklı bir yaklaşımdır.

Sermaye birikimi belirli bir düzeye ulaşmış kişinin sanayiye yatırım yapmasını engelliyen yalnız hangi sanayiye nasıl yatırım yapacağını bilmemesi midir? Bu kişiye hangi sanayilere yatırım yapacağını göstermek, hazır proje vermek yeterli midir? Kuşkusuz ki, hayır. Sanayi üretimi ticaret ve tarımın gerektirdiğinden çok daha ihtisaslaşmış yönetim bilgilerini gerektirmektedir. Girişimci toplumla çok daha karmaşık ekonomik ilişkilere girecektir. Girişimci örgütleşmesinde yapısal bir değişim geçirecektir. Eğer bu değişimi geçirmesine yardımcı olacak yönetim elemanları toplumda çok kıt değilse bu dönüşümü geçirmesi zor olmayacaktır. Ama bu hünerler toplumda çok kıt ise ve bu hünerlere sahip olanlar gelişmiş bölgelerde yığılmış durumda iseler oldukça güçtür. Ancak, deneyler göstermektedir ki bütün zorluklara rağmen bu tür girişimler ülkenin her kesiminde artık yer almaya başlamıştır.

İkinci soru ise şudur: Acaba toplumun daha güçsüz kesimlerini yatırım yapacak şekilde organize etme olanağı var mıdır? Burada, acaba «Halk Sektörü» önerisi anlamlı bir araç olabilir mi? Halk sektörü eğer oluştu-

rulabilirse, bu amaçla, genellikle sanayi yatırımı yapmak için oluşturulacaktır. Bu ise başka tip bir birikim modeli ortaya çıkarıyor. Şimdi, bu yeni birikim modeli için durumu inceleyelim: Halk sektörüne kimler yatırım yapacaktır? Eğer küçük esnaf ve tüccar değilse, daha çok, ücretli işçi ve memurlar söz konusudur. Bunlar ise hem sanayileşmiş bölgelerde yoğunlaşan hem de bulundukları bu bölgelere yatırım yapma eğilimi gösteren bir grup oluştururlar. Bu yüzden sanayii yaygınlaştırmada etkileri az olur.

Gerçekte halk sektörünün sanayiyi yaygınlaştıracak şekilde yatırım yapma eğilimi olduğunu açıkça gösteren kaynağı, Avrupadaki işçilerin fonları ve bunun özel bir hali olan köy kalkınma kooperatifleri kontenjanı kanalıyla giden işçilerin gönderdikleri paralardır. Bunun düzeyi ise oldukça sınırlıdır.

Hangi Sanayiler?

Sanayi yatırımlarına dönüşme olanağı yaratılması halinde bu birikimler hangi endüstriyel sektörlere yatırılacaktır? Bu küçük sanayi kuruluşları, büyük monopolist sanayilerle yarışarak varlıklarını nasıl koruyabileceklerdir? Büyük tekelci firmaların ülke içinde dağıtım organizasyonlarına sahip oldukları ve her mahallin ticaret kesimini de bu kanalla kontrol altına aldıkları düşünülürse, bu şartların sınırladığı alan içinde, bu küçük kuruluşlar;

— tekelci büyük kuruluşlardan artakalan yatırım alanlarını seçmek zorunda olan sanayiciler,
— büyük çoğunlukla mahalli pazara dönük sanayiler,
— coğrafi ihtisaslaşmanın sağladığı avantajlardan yararlanacak sanayiler,
— mahalli tarımsal ürünü yerinde değerlendirecek, çoğunlukla daha küçük sanayiler, olacaklardır.

Bu dört grupta özetlenen sanayi alanlarının çok sınırlı olduğu sanılmamalıdır. Bu gruplar içine pek çok sayıda sanayi girer. En gelişmiş sanayi ülkelerinde bile bu ölçekteki önemli sayıdaki sanayinin varlıklarını sürdürdüklerini unutmamak gerekir. Bir ülkedeki sanayi yapısı ne kadar tekelleşirse tekelleşsin, bu ölçekteki sanayilere yine de oldukça geniş bazı alanlar kalmaktadır. Ancak temel sorun yine mahalli sermaye birikiminin bu alanlarda yatırıma dönüşmesini teşvik edebilmektir. Sanayinin yaygınlaştırılmasında daha çok bölgeler arasında yaygınlaştırmayı düşünerek sürdürdüğümüz tartışmaya şimdi yerleşme kademelenmesi boyutunu katabiliriz. Sanayinin en küçük yerleşme kademesine kadar indirilerek yaygınlaştırılması düşünülemez. Sanayilerin oluşabileceği yerleşmelerin bir alt sınırı vardır. Örneğin bu tip sanayi yatırımlarının — özellikle geri kalmış bölgelerde — köykent kademesine inebileceğini düşünmek zordur. Daha üst kademeler olan ilçe merkezleri ve kasabalarda yeterli derecede bir başarı olanağı vardır. Bu başarı birçok durumda bölgedeki yatırım fırsatlarının ortaya çıkarılması ve bunu gerçekleştirecek mahalli örgütleşmenin kurulabilmesi sorununun çözümüne bağlıdır.

Bu sorunun çözümü ülkesel planlama konusu değil, bir bölgesel planlama çalışmasıdır. Artık böyle bir planlamanın parti programlarında birer vaat olmaktan çıkıp uygulama zamanı gelmiştir ve geçmektedir.

15
Köykent

Sayfa 367 Fotokopi: Köykent için muhtarların dilekçesi
Sayfa 368 Köykent şemaları

DEVLET PİLANLAMA DAİRESİ GENEL BAŞKANLIĞI Y.MAKAMIN

ANKARA

Mayis 1974 günü KÖY-KENT teşkilatin kurulmasi için bölgemizin bazi muhtarları kaza merkezine gelerek azınlıkla her ne kadar bölgenin DİVEK köyü köy Kenti kabul ve imza edilmiş isede :

Bu köy köylerimizin merkezinde olmadığı ve mesafe itibarile uzak olduğu ve diger köylerimize nazar az nüfüs ve küçük olması ve sanayi teşkilati olamiyacak kadar olmasi hasebile, Bu kerre bütün köylerimize yakin ve orta yerde olmasi ve Nüfüs itibarile çokluğu ve daha cesim ve sanata elverişli ve Yol güzergâhi bulunan ayni bölgenin UC köy-Harapali- köyü daha münasip ve elverişli olduğundan bu köyün köylerimizin KENTİ olarak tensip etmiş buluniyoruz.

Evvelce yapılan azınlık tensibile Köy Kenti kabul olunan DİVEK köyünün İptali ve yukeride adı geçen UCKÖY-HARAPALİ köyünün köylerimizin KENTİ olarak kabuluna Oy birliğile tensip kılınmıştır. Ona göre işlemin yapılmasi için işbu mazbata tarafimizdan tanzim ve tastikan arzederiz.

3/6/1974

Nusaybin İlçesinin Girmeli nahiyesine bağli Köy muhtar ve İ.Heyet

UCKÖY Muh. Mo. Aydin — aza — aza — aza — aza

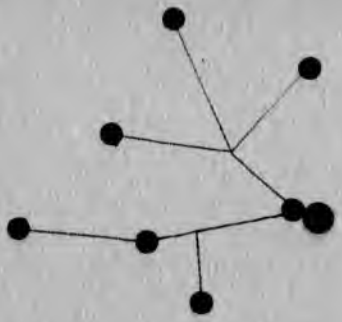
KALELİ Köy Muh. Nusrettin Yumşak — Aza — aza — Aza — Aza

TAŞ köy Mu. Aziz Akgül — Aza — Aza — Aza — Aza

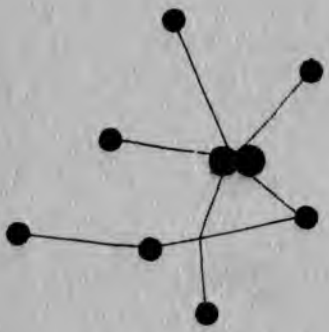
Anter Yiğit Dağiçi Muhtarı — Aza — Aza — Aza — Aza

Yermano Akbaba Yol Köyü Muhtarı — Aza — Aza — Aza — Aza

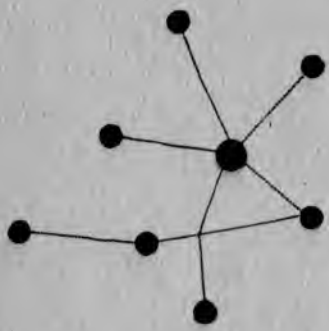
GÖZÖNÜNE GETİRİLEBİLECEK ÜÇ TİP KÖYKENT



Bir grup köye servis sağlayacak ve iktisadî canlılık kazandıracak biçimde mevcut bir köyün donatımı ile elde edilen köykent.



Bir grup köyün merkezinde aynı amaçlarla yeniden yaratılacak olan ve içinde konut alanlarının da bulunduğu köykent.



Bir grup köyün merkezinde aynı amaçlarla yeniden yaratılacak olan ve başlangıçta iskân edilmeyip yalnızca çevre köylere hizmet sağlayan servislerin bulunduğu köykent

Köyler

Yeni iskân

Yeni servisler

SON YILLARIN KIRSAL YERLEŞME DÜZENİ ÖNERİSİ: KÖYKENT

CHP.'nin Akgünlere Bildirgesi ile getirdiği ve bazı değişikliklerle CHP — MSP hükümet programına giren bir grup düzen değişikliği önerisi içinde «Köykent»lerin kuruluşu önerisi de yer alıyordu. Bu önerilerin ortak ve diğer programlardakilerden farklı özelliği, «mekân» organizasyonu içeriklerinin yüksek olmasıydı. Ecevit hükümeti programında Köykent, Uydukent gibi mekân organizasyonunun bazı elemanları doğrudan doğruya önerilirken, Kooperatifleşme, Halk Sektörü, Sanayinin Yaygınlaştırılması politikaları da bu mekân elemanları ile sıkı ilişkileri olan öneriler olarak getirilmişti.

Bu önerilerde Türkiye'nin bugünkü kırsal yapısının, kırdaki sosyo-ekonomik düzenin bozukluklarını yansıttığı kadar aynı zamanda bunların nedenlerinden biri olduğu varsayımı da gizlidir. Bunun için, sanayileşecek Türkiye'nin kırsal kesiminde meydana gelecek dönüşümün kendi kendine gerçekleşmesi beklenmeden, bu ileri düzene uygun ve hakça bir yerleşme düzeninin kurulması istenmektedir. Böylece, düzen değişikliğinin ülke mekânında yapılacak düzeltmelerle hızlanacağı ve kolaylaşacağı kabul edilmektedir.

Ecevit hükümeti programında yer almış olan köykent politikası, son yıllarda çeşitli siyasal partilerin programlarında ve Üçüncü Beş Yıllık Planda kabul edilen yeni bir kırsal yerleşme düzeni önerisidir. Bu politika çe-

şitli çevrelerce yeterince tartışılmadan benimsenmiş bir konudur. Bu nedenle köykent konusundaki politikaları berraklaştırmaya olanak verecek şekilde bazı soruları sormakta ve bunları cevaplandırmaya çalışmakta yarar vrdır.

Böyle bir kırsal yerleşme düzeni önerisi «Köykent» adıyla sosyal demokrat bir çizgide olan CHP programında, «Tarım Kentleri» adıyla milliyetçi toplumcu bir düzeni savunan MHP programında ve 12 Mart sonrasının özel koşulları içinde hazırlanmış Üçüncü Beş Yıllık Planda «Merkez Köyler» adıyla yer alıyor. Birbirinden çok farklı politik seçmelerden hareket eden bu üç program nasıl oluyor da benzer bir kırsal yerleşme düzeni önerisi getiriyor? Bu öneri temel politik seçmelerden hiç olmazsa birisi ile çelişmiyor mu? Böyle bir soruya karşılık bulabilmek için önce «üç ayrı isimle» anılan bu kırsal yerleşme düzeni önerileri arasında farklar olup olmadığını açıklığa kavuşturmak gerekir.

Köykentlerden Beklenen Nedir?

Üç ayrı programda genellikle köykent tipi diyebileceğimiz kırsal merkezlerden aşağıdaki amaçları gerçekleştirmesi beklenmektedir:

1. Kırsal yerleşmelere götürülecek alt yapı hizmetlerinde ve sosyal tesislerde ekonomiler sağlamak ve kamu hizmetlerinin maliyetini düşürmek.
2. Zamanla kırsal yerleşme düzenini değiştirmek, köylülerin toplulaşmasını sağlamak.
3. Köykentler yardımıyla, köylülükten kentliliğe, tarım toplumundan sanayi toplumuna sağlıklı geçişi sağlamak, şehirlerde olan aşırı yığılmayı azaltmak.
4. Tarımsal servis merkezleri, makina bakım istasyonları kurarak, tarımsal gelişmeyi hızlandırmak.
5. Sanayileşmeyi kıra yaymak, kırsal kesimde sanayilerin yer alabileceği nüveler yaratmak.

6. Köykent yoluyla tarımsal düzenin kooperatifler eliyle değiştirilmesinde bir çıkış noktası kurmak.

Şimdi bu altı amaç açısından üç ayrı programı karşılaştıralım. CHP'nin Akgünlere programındaki köykent önerisine altı fonksiyon birden yüklenmiştir. MHP'nin «Tarım Kentleri»nde ise yalnızca ilk beş fonksiyon belirtilmiştir. İki öneri arasındaki fark altıncı fonksiyonda toplanmıştır.

Üçüncü Beş Yıllık Planın köy sorunları bölümünde «Merkez Köyler»den beklenen fonksiyonun yalnızca birincisi olduğu yazılmaktadır. Fakat konuya planın kooperatifleşme ve şehirleşme bölümlerindeki ifadeleri de birleştirerek bakarsak, planda da bu altı işleve ilişkin cümleler bulunabilir. Planların her akla gelen soruyu cevaplandıracak birşeyler söyleyebilen yapısı düşünülürse öteki fonksiyonların ne kadar beklendiği tartışılabilir. Nitekim, Akgünlere kitabı, merkezî köylerden yalnız birinci fonksiyonu beklediği gerekçesiyle planı eleştirmektedir.

Köykentler Bu Amaçları Gerçekleştirebilir mi, Gerçekleştirse Bile Bu Amaçlar Ne Kadar Anlamlıdır?

Her programda ortak olan bir konu «aşırı şehirleşme»yi önlemekte, köykentleri bir araç olarak kullanmaktır. Önce açıkça belirtilmesi gereken, aşırı şehirleşme yargısının yanlış olduğudur. Şehirlere göç edenlerin marjinal işlerde çalıştıklarına bakarak böyle bir kanıya varmak doğru olmaz. En büyük şehirlerimizde yüzde otuz oranına vardığı söylenen marjinal işleri verimlilik ve üretkenlik açısından endüstriyel işlerle karşılaştırarak bunu aşırı bir şehirleşmenin dayanağı olarak göstermek yanlıştır. Bu karşılaştırma gerçekte kırsal alandaki işlerle yapılmalıdır. Şehirde marjinal kesimde çalışan bu kişiler şehirlere göç etmeyip köylerde kalsalardı, oradaki işsizlikleri nedeniyle asıl o zaman verilecek

yargı «aşırı kırsallaşma» olacaktı. Aşırı ve sağlıksız şehirleşmeden söz edenlerin gözünden kaçan gerçek, «aşırı şehirleşme» ve «aşırı kırsallaşma» denilen olayların eş zamanlı olmasıdır. Bu nedenle bu olgulardan biri üzerinde diğerinden bağımsız hüküm verilemez.

O zaman sorulacak soru, şehir ve kır arasında nasıl bir nüfus dağılımı görüldüğünde, «marjinal» de olsa, toplam işgücü fırsatlarının en çoğa çıkacağı sorusudur. Böyle şehirleşme olgusunun iç dinamiğine gitmeden verilebilecek aşırı şehirleşme yargısı çok yanıltıcı olur. Bugün Türkiye gibi geçiş halindeki toplumlarda nüfus dağılımı biçiminin toplam işgücü fırsatlarını, yapılan yatırım sınırları içinde, en çoğa çıkarıcı olduğu söylenebilir.

Ülkemizde aşırı şehirleşmenin varlığı konusundaki yargı, bir yandan da, şehir hizmetlerinde ve düzenindeki aksamalara bakılarak verilmektedir. Oysa, şehirsel servislerin sağlanamaması, trafik sıkışıklığı, hava kirlenmesi vb. sonuçlar gerçekte aşırı şehirleşmenin bir göstergesi değil şehir yoğunluğu, planlı olup olmama ve plan uygulama olanaklarının bir ürünüdür.

Köykent önerilerinin dayandığı aşırı şehirleşme yargısının geçersiz olduğu kabul edilirse, ortaya çıkan soru şehirleşme olgusunun yavaşlatılmasının bir politik yararının olup olmadığıdır. Şimdi soruna iki parti, CHP ve MHP açısından bakalım. Bu iki partinin böyle bir öneriden beklentileri nelerdir?

Nüfusun kırsal kesimde tutulması yolundaki önerilerin Mussolini İtalya'sında geçerli olduğu gözönünde tutulursa, MHP'nin bu önerisini anlamak kolaylaşmaktadır. Öte yandan son seçimlerde CHP'nin şehirlerden aldığı oy miktarındaki artış düşünülürse, sosyal demokrat görüşlerin hızla yayılmasını sağlayan bir çevrenin oluşumunu geciktirici bir CHP önerisini anlamak daha zor olmaktadır. Bu soruyu açıklığa kavuşturmak üzere

CHP ve MHP önerilerinin farklı olduğu kooperatifleşme fonksiyonuna eğilmeden önce, şöyle bir soruyu sormakta ve buna dünya tecrübesi içinde cevap aramakta yarar vardır: Sanayileşme yoluna girmiş bir toplum şehirleşmenin çeşitli süreçlerinin hızlanmasından kaçınabilir mi? Bunun faşist bir rejim içinde bile mümkün olamayacağını gösteren bir deney 1930'larda başlayan ve uzun süre devam eden kırda nüfus tutma çabalarının yürütüldüğü İtalya'da gözlenmiştir. İtalya'da köylerdeki yaşam koşullarını iyileştirmek için harcanan büyük çabalar ve şehirleşmeyi önlemeye dönük sosyal, ekonomik ve hatta yasal önlemlere rağmen güneydeki kırsal bölgeden kuzeydeki şehirlere on yıl içinde bir milyon kişi göç etmiştir. Kırda nüfus tutma çabaları yalnızca istenen amaçlara varmamakla kalmamış, ekonomik gerilik, sosyal istikrarsızlık, bölgelerarası dengesizlik gibi bir yüksek pahayı da yaratmıştır. Örneğin bu politikanın uygulanması sonucunda kırsal Güney Bölgesinin Kuzey Bölgesi ile dengesizliği öyle bir buhran noktasına ulaşmıştır ki 1950'lerde bu sorunu çözmek üzere Mezzogiorno Güney İtalya Bölge Planı gerekmiştir.

Öte yandan şehirleşme, sosyal demokrat görüşlerin hızla yayılmasını sağlayan bir çevrenin oluşumunu hızlandıran bir süreçtir. Şehirleşme böyle bir çevrenin oluşumunu iki şekilde hızlandırmaktadır: Birincisi, sorunların şehir yoğunluğunda görünür hale gelmesini sağlamakla, ikincisi, alt gelir gruplarını politik bilince ve güce kavuşturmakla. Bu gruplar içinde önemli bir yer tutan marjinal kesimin iş ilişkileri, bu grupların bilinçlenmesi için çok elverişli bir ortam sağlamasa bile, kırsal kesimdekilerden daha elverişli koşullara sahiptir. CHP'nin köykent ve şehirleşme hızını yavaşlatma önerileri şehirlerde bu gerilimi kontrol etmeye yönelirken, kırsal alanda bundan yararlanma gayreti içinde görünüyor.

Kırsal yerleşim düzeninde benzer görünüşte önerilerde bulunan iki farklı siyasal partinin bundan beklentilerini açıklığa kavuşturmak için CHP ve MHP önerilerinin farklı olduğu altıncı, «kooperatifçiliğin gelişmesi» işlevine bakmak gerekir. Burada aydınlatılması gereken, kooperatiften ne anlaşıldığıdır. Toprak reformuna dayalı bir üretim kooperatifi mi? Yoksa yalnızca kredi pazarlama kooperatifleri mi? CHP - MSP hükümet koalisyonu toprak reformuna dayalı bir üretim kooperatifini programı dışında bırakmıştır. Bu nedenle söz konusu kooperatifler kredi ve pazarlama konusunda yoğunlaşacaktır. Böyle olmasına rağmen köykent önerisinin hükümet programında kalmış olması, bu kooperatiflerin kasaba düzeyindeki tefeci-aracı kontrol halkasını kıracağının ve sosyal demokrat çizgide gelişmeleri teşvik edeceğinin beklenmesi ile açıklanabilir.

O zaman karşımıza iki temel soru çıkmaktadır: Birincisi, yalnızca pazarlama ve kredi kooperatiflerinin köykentlerin fiziksel oluşumları için yeterli olup olmayacağıdır. İkincisi ise toprak kutuplaşmasının çok gelişmiş olduğu yörelerde bu kooperatiflerin istenilen yönde bir başarı kazanıp kazanamayacağıdır.

Köykentlerden yalnızca bir servis merkezi olması fonksiyonu değil aynı zamanda da, köylerin toplulaştırılması işlevi beklendiğinden ilk soru önem kazanmaktadır. Türkiye'de bugün köylerin dağılımı hayvan gücüne dayanan bir tarımsal teknolojinin sonucudur. Genellikle tarımda tüm bir makinalaşmanın gerçekleştirilmesi koşuluyla merkezî köyler sistemine geçilebileceği söylenir. Oysa, bugün için Türkiye'deki traktör sayısı böyle bir sistem için bazı bölgelerde yeterli olup, diğerlerinde de kolayca yeterli hale getirilebilirse de, toprak mülkiyeti biçimi halen bu dönüşüme olanak vermemektedir. Toprak reformu yapılarak tarımsal üretimin kooperatifler halinde düzenlenmemesi halinde kırsal yer-

leşme sisteminin böyle köykentlere dönüşmesi beklenemez.

Tüm sistemde bir dönüşüm olmadan bazı servis merkezleri kurulursa, bu servis merkezlerinin de hareketliliği düşük olan az topraklı çiftçiler zararına, hareketliliği yüksek büyük toprak sahipleri yararına olacağı söylenebilir.

İkinci önemli konu ise kredi - pazarlama kooperatiflerinin ancak toprak kutuplaşmasının önemli hale gelmediği kesimlerde başarılı olabileceğidir. Toprak kutuplaşmasının olduğu yörelerde ya pazar için üretim yapan büyük çiftçi, ya da çok küçük topraklara sahip tarımsal işçi haline gelmiş köylüler vardır. Bu yörelerde kurulacak kooperatifler istenilen amaçları gerçekleştirmekte yararlı olmayacaktır. Şehirlere göçü esas olarak besleyen köyler de bunlardır. Dolayısıyla şehirlere akımı azaltmak gibi bir fonksiyonları olamıyacaktır.

Sonuç olarak yalnızca pazarlama ve kredi kooperatifleriyle bütünleştirilecek bir köykent politikası kendisinden beklenilen tüm fonksiyonları gerçekleştiremiyecek ve CHP önerisini MHP önerisinden çok farklılaştıramıyacaktır.

Bugünkü hükümet programının politikalar bölümü içinde merkez köylerden bugün için beklenebilecek tek fonksiyon kamu hizmetlerinde ekonomiler sağlamaktır. Bu da bir siyasal partinin ideolojik çerçevesini belirleyecek düzeyde bir politika seçmesi değildir.

Eğer kırsal yapının üretim düzeninde değişiklikler yapılmıyacaksa, değil merkez köy düzeyinde, kasaba düzeyindeki servis merkezlerinin bile göçü tutamayacağı şimdiye kadar olan Türkiye deneyinde gözlenmiştir.

Köykentler Hangi Kademe Yerleşme Merkezleridir

Köy-şehir ikileminin varlığından hareket ederek, köyün köy-kente dönüştürüleceğini ve böylece köy -

şehir ayırımının ortadan kalkacağını söylemek ancak kavramsal düzeydeki tartışmalar için yeterli olabilir. Oysa, uygulamaya geçildiğinde böyle bir yaklaşımın yetersiz olduğu hemen ortaya çıkacaktır. Çünkü yerleşmeler bir köy-şehir ikilemi göstermezler. Yerleşmeler kademelenmiş bir sistem oluştururlar. Çok kabaca, bu sistemde birinci kademeyi köy, ikinci kademeyi köy grup merkezi, üçüncü kademeyi kasaba, dördüncü kademeyi şehir, beşinci kademeyi bölge merkezi, altıncı kademeyi metropoller oluştururlar. Böyle bir tüm sistemin elemanları olan değişik kademe yerleşme merkezlerinin birbirleriyle olan ilişkileri bilinmeden bu sistemin yalnızca bir elemanı için öneriler getirmek çok sakıncalıdır.

Ülke mekânında, farklı yerleşme merkezleri birbirleriyle karşılıklı etkilemelerde bulunan bir yerleşmeler sistemi oluştururlar. Kalkınmada bu alandaki sosyal etkilenmeler ağı içinde oluşur. Ancak ülke gözönüne getirildiğinde kalkınma bu mekânın her yerinde aynı zamanda aynı hızla ve aynı ölçüde olmaz. Belli yerlerde gelişmeler doğar ve buradan çevresine yayılır. Yerleşme biçimi, böylece, gelişme için olanaklar ve koşullar yaratır.

Kırsal alanın geliştirilmesi için bir araç olarak önerilen köykentler nasıl bir yerleşme sistemi içinde yer alacaktır? Bu sistemle ilgili belli özellikleri sıralayalım:

— Köy en alt kademedeki merkezdir. Çok küçük bir pazarın ve günlük gereksinmelerin yarattığı mal ve hizmetleri sağlar.
— Köy grup merkezi çok sık gereksinme duyulmayan bazı hizmetleri ve malları sağlayarak öteki köylerden farklılaşmıştır. Köy üstündeki ilk yerleşme kademesini oluşturur.
— Daha yüksek kademedeki şehirlerin çok daha çeşitli mal ve hizmetleri, daha büyük nüfusları

daha çok sayıda kuruluşları ve daha geniş ticaret alanları vardır.

— Üst kademe merkezler yalnızca kademelerine uygun düşen çeşitte hizmet ve malları sağlamakla kalmaz, daha alt kademelerde bulunan hizmet ve malları da bulundururlar. Örneğin köy grup merkezinde köyün sağladığı hizmetlere ek başka hizmetler de vardır.

— Daha yüksek kademedeki merkezler, daha alt kademedeki merkezlere göre daha büyük uzaklıklarla birbirlerinden ayrılmışlardır. Örneğin köy grup merkezleri köylere göre birbirlerinden daha uzaktırlar.

Her kademenin kendine özgü bir grup merkezî fonksiyonu vardır. Her kademedeki merkezler belirli nüfus büyüklüğü grubuna girerler. Bu kademelenme, üretim ve dağıtım sistemlerinin kademeli oluşuyla daha da güçlenmektedir.

Köykent önerisi böyle bir yerleşme kademelenmesi içinde ele alınmamıştır. Bu önerilerin hangi kademe merkez düzeyini belirlediği birkaç yolla saptanabilir. Bunun için ya bu yerleşmelere yüklenen fonksiyonlara ya da bu merkezlerin sayısına bakmak gerekir. Üçüncü Planın merkez köy önerisi açıkça ikinci kademe merkezdir. Ancak siyasal partilerin önerilerinde bu merkezlerin ikinci kademe merkezler mi, üçüncü kademe merkezler mi olduğu hakkında karar vermek kolay değildir. Örneğin sanayi tarıma dayalı da olsa hinterland ilişkileri bakımından ikinci kademeye kadar indirilebilir mi? Eğer üçüncü kademe merkez düşünülüyorsa, bu merkezlerden beklenilen tarımsal fonksiyonlar köylerin toplulaştırılması bakımından ne kadar anlamlı olur? Genellikle sözkonusu olan kademenin ikinci kademe olduğu söylenebilir. Halen köykentlere indirilmesi istenilen

servisler üçüncü kademe merkez (kasaba) düzeyinde vardır.

Şimdiye kadar yazılıp söylenenlerden en az üç «prototype» köykent gözönüne getirilebilir: (a) Bir grup köyün merkezindeki mevcut bir köy'ün bütün gruba servis yapacak ve iktisadî canlılık kazandıracak biçimde organizasyonu ile elde edilen köykent, (b) Bir grup köyün merkezinde aynı amaçlarla yeniden yaratılacak olan ve içinde konut mahallelerinin de bulunduğu köykent, (c) Bir grup köyün merkezinde aynı amaçlarla yeniden yaratılacak ve başlangıçta iskân edilmeyip sadece çevre köylere «servis merkezi» olarak hizmet etmek üzere organize edilecek köykent. Anlaşıldığına göre bunların herbirinin de değişik koşullar içinde uygulanması düşünülmektedir.

Şimdi köykent projesini yerleşmeler kademelenmesi içinde yeniden tanımlamağa çalışalım: Bu proje, yerleşme sisteminde bugünkü üçüncü kademe merkez fonksiyonlarının özellikle kamu kesimiyle ilgili olanlarını ikinci kademeye indirmek ve zaman içinde birinci kademe merkezi kaldırmak biçiminde özetlenebilir. Bu tür bir değişikliği yerleşme kademeleri açısından tartışırken bölgesel farklılıkları gözden uzak tutmamak gerekir. Bugün ikinci kademe merkezlerin, servislerin farklılaşması bakımından durumu, Doğu ve Batı Anadolu'da çok farklıdır.

Batı Anadolu'da ulaştırma teknolojisi ve hareketlilik ikinci kademe merkezlerde servis yığılmasını anlamlı kılacak düzeyi aşmıştır. Çünkü servis fonksiyonlarının hangi kademede yer alacağını bir kademedeki servisin yalnızca varlığı değil, aynı zamanda çeşitliliği de belirler. Doğu Anadolu'da özellikle ağa kontrolunun olduğu yörelerde ikinci kademe merkezler genellikle oluşmamış ya da birinci kademe merkezlerden yeterince farklılaşmamıştır. Bu konuda bazı sayısal örnekler vermek açık-

layıcı olabilir: Örnek olarak batıdan Denizli doğudan Ağrı ve Güneydoğudan Urfa'yı karşılaştırırsak: (DPT KÖYD - Araştırmaları)

— İkinci kademe yerleşme merkezlerinin nüfus büyüklüğü diyebileceğimiz 2.000 - 10.000 dilimindeki merkezlerde yaşayan nüfus yüzdesi büyük farklar gösterir. Örneğin Denizli'de bu büyüklük dilimindeki merkezlerde yaşayan nüfus % 34'ü oluştururken, bu oran Urfa'da % 7'dir. Urfa'daki toprak düzeni ikinci kademe merkezlerin oluşmasını önlemektedir.

— Denizli ve Urfa'da 2.000'den büyük yerleşme merkezleri başına en alt kademe yerleşme merkezi sayısının karşılaştırılması da, bu iki bölgedeki kademeleşmenin farkını göstermektedir: Her 2.000'den büyük merkez başına düşen en alt kademe merkez sayısı Denizli'de 8, Urfa'da ise 150'dir.

— Bu farklılıklar yerleşme merkezlerinin servis fonksiyonlarında da görülmektedir. Merkezlerin servis fonksiyonlarının düzeyini vermede anlamlı göstergeler olan «tesis sayısı» ve «tesis çeşitliliği» yönünden Denizli ile Ağrı karşılaştırılırsa arada büyük fark görülür. İkinci kademe merkez ortalamaları olarak «tesis çeşitliliği» Denizli'de 70 iken Ağrı'da 8'dir.

Hangi kademe merkezde hangi servis fonksiyonlarının yer alacağı her servis için gerekli en az büyüklüğe, ulaştırma teknolojisine, nüfus yoğunluğuna vb. değişkenlere bağlıdır. Köy-kent önerisi de bu tutarlılık içinde ve ayrıntıda geliştirilmelidir.

Köykentler Demokratik Bir Yöntemle Seçilebilir mi?

CHP programı içinde köykentlerin demokratik bir yöntemle ve uzmanlık bilgilerinden yararlanılarak seçi-

leceği bildirilmektedir. Bu konuda da çok dikkatli olmak gerekir. Yer seçimi kararlarının geriye dönülmez etkileri çok yüksek olduğu için uygulamada bu kararlarda anlaşmak olanağı çok zordur. Merkez köyler diğerlerine göre çok üstünlük kazanacağı için bu seçimde köyler arası yarışmalar ve koalisyonlar çok değişik özellikler gösterecektir. Köykentlerin yer seçimi konusunda demokratik bir süreçle rasyonel kararlara ulaşmak olanağı çok sınırlıdır. Bu kararları ayrıntılı bilimsel araştırmalara oturtmak gerekir. Bu konuda bugünkü iktidarın önemli bir şansı vardır. Böyle bir ayrıntılı yerleşme merkezlerinin kademelenmesi çalışması Devlet Planlama Teşkilatı tarafından oldukça ileri bir aşamaya ulaştırılmış durumdadır.

Sonuçlar

Sonuç olarak denilebilir ki tarımsal üretim biçimini değiştirmeden köykent projesinin başarı kazanması olasılığı sınırlıdır. Bu yapılmadan köykent projesinden sözetmek, hele buna aşırı şehirleşmeyi önlemek fonksiyonları yüklemek sosyal demokrat bir politika ile tutarlı değildir. Bugünkü politik ortamda önerilebilecek olan, ancak bazı yerleşmelerde kamu hizmetlerinin toplanmasında meydana gelen ekonomileri en çoğa çıkarabilmektedir. Bu öneri ise ancak yerleşme merkezlerinin kademelenmesi çalışmasına göre bulunacak normlara dayandırıldığında uygulama olanağına kavuşabilir.

Vardığımız bu sonuçlara dayanılarak şunlar önerilebilir:

— Köykent önerisi ülke yerleşme merkezleri sistemi içinde tanımlanmalı ve bu sistemin diğer kademeleriyle ilişkileri içinde düşünülmelidir. Böyle bir yaklaşımda, bugün köykent'e yüklenilen fonksiyonların bir bölümünün başka kademe merkezlerde istenilen amaçlara daha uygun ola-

rak gerçekleştirilebileceği anlaşılacaktır. Bu şekilde getirilecek politikalar bir mekân ünitesinin olanakları ile yetinmeyecek, yerleşmeler sisteminin iç ilişkilerinin yarattığı olanakları da içerecektir.

— Böylece kırsal kesimde yalnızca bir kademe merkezde yapılacak düzenleme önerisi yerine, ülkemiz tüm yerleşme sisteminde uygulanacak, bir yerleşme stratejisine geçilmiş olmaktadır.

— Köykent deneysel olarak yalnızca Toprak ve Tarım Reformu Uygulama alanında başlatılmalı, bu tip planlamanın gereği olarak planlama - izleme - değerlendirme çabaları bütünleştirilmelidir. Gözlem araştırma ve sosyal buluşculuğa dönük gayretler sadece köykent'i konu almamalı, değişik kademelerde değişik yapıdaki merkezleri de kapsamalıdır.

— Köykent, Kooperatifleşme, Toprak Reformu önerileri bir arada geliştirilmeli, bu politikaların karşılıklı olarak birbirlerini etkileyerek, biçimlendirmeleri izlenmelidir.

— Köykent önerilerini, belirli bir tip proje ya da modele göre «5000 adet» yapılacağı söylenen anlayıştan kesinlikle uzaklaştırmalıdır.

— Köykentler adıyla bugünkü köylerden ayrı, tümüyle yeni yerleşmeler inşa etme sevdalarından uzaklaşmalı, sorunu varolan yerleşmelerin servis standartlarını geliştirme biçiminde ele almalıdır.

— Köykent'ler, yerleşme merkezleri sisteminin zamanla gelişip olgunlaştığı, gelirin ve hareketlilik seviyesinin belli bir düzeyin üzerinde olduğu yörelerde uygulanmamalıdır.

— Köykent'leri, şehirleşme hızını kesme politikasının bir aracı olarak görmek yerine, kırsal ala-

nın şehirleştirilmesinde bir ara-kademe olarak düşünmelidir. Bu durumda köykent önerisinde değişmeler görecektir.

16
Uydukent

Sayfa 385 Grafik: Yerleşme merkezlerinin kademelenmesi

Sayfa 386 Ş. S. Aydemir'in yazısı (Cumhuriyet 23.8.1971)

Sayfa 387 CHP Seçim bildirgesi ve Ecevit'in konuşması (Milliyet: 14.2.1974)

Sayfa 388 Türkiye'de Şehir büyüklükleri 1935, 1965, 2000

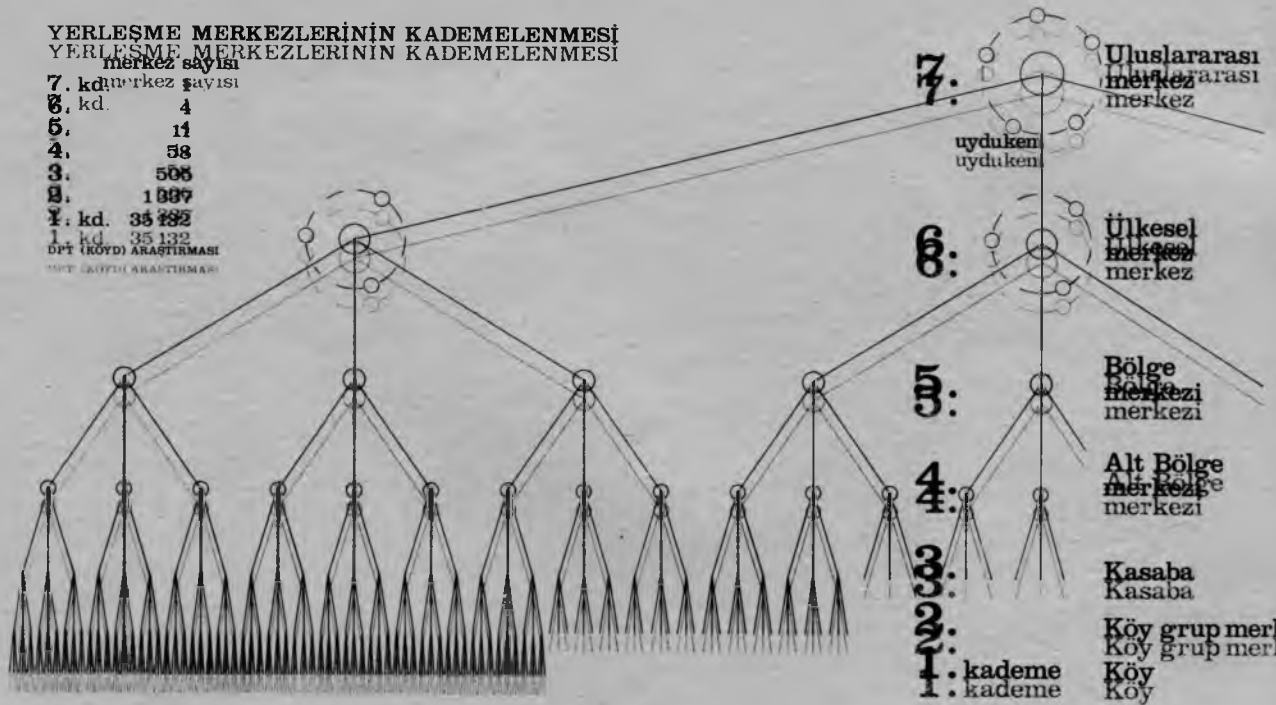
YERLEŞME MERKEZLERİNİN KADEMELENMESİ

YERLEŞME MERKEZLERİNİN KADEMELENMESİ

	merkez sayısı
7. kd.	1
6. kd.	4
5.	11
4.	58
3.	505
2.	1 387
1. kd.	35 132

1. kd. 35 132

DPT (KÖYD) ARAŞTIRMASI



«YILDIZ ŞEHİRLER»

Şevket Süreyya Aydemir

Cumhuriyet, 23 Ağustos, 1971

İkinci Dünya Harbi içinde ve çarpışmalar henüz Rus ovalarında sürüp giderken, o zamanki iktidar partisinin dört Vekile bağlı bir «Harb Sonrası Kalkınma Plânları Komisyonu» kurarak işe başlatması, galiba harple ilgili bütün devletler içerisinde, ilerisi için hazırlık bakımından. önde gelen bir karar olmuştu.

.....

Bakanlıklararası bir çalışma, sanıyorum ki ilk defa, gerek Bakanlıklar, uzmanları, gerek çoğu İktisadî Devlet İşletmeleri mühendislerinden kurulu bir kadronun heyecanı ve idealist bir işbirliği içinde yürüyordu. Harp sonrası Türkiyesine, hem çağın, hem rejimimizin istek ve ihtiyaçlarına cevap verecek plânlı ve çok cepheli bir kalkınmanın, ilk hamlede 5 yıllık proğramlarını hazırlıyordu. Bu proğramlarda, alt yapıdan, endüstri branş ve ünitelerinden, gümrük siyasetine, işçi, sendikalar ve millî işgücü seferberliğine kadar herşey, ele alınmıştı. Ulaştırma, ağır sanayi, yan sanayi, seyyal gümrük uygulamaları, işgücünün, millî bünyede kanserleşmlere yol açmayacak şekilde yaratılışı, seferber edilişi, hatta işçi kadrosunun eğitimine kadar işlenmiş, esaslara bağlanımıştı.

Ekonomik yapımız, gene karma ekonomiye dayanacaktı. Ama bu yapıda özel teşebbüsün şimdiki gibi, belirli bir kaç şehrin çevresinde, her türlü sosyal tesislerle yeşil havalandırma alanlarından yoksun, yoğunlaşması yerine, sanayinin bütün ülkeye dağılışı, fikirlerde, en dikkat edilecek prensibi teşkil ediyordu.

.....

Bu harp sonrası kalkınma plânlarına hakim olan ruhun arkasında, iki esaslı prensip yatıyordu. Bunun birincisi, sanayide; ana sanayi kollarında, devlet teşebbüsleri ile özel teşebbüsler arasındaki nispet veya orantıydı. Hedef, bir gün Türk ekonomisinin, şimdi olduğu gibi, bir oligarşiye dönmemesiydi. Millî bir karma ekonomi içinde ve geleceğin sosyal patlamalarını önleyecek, dengeli bir yapının, hem sermaye, hem işçi kadroları bakımından, daima muhafaza edilebilmesiydi. Bu konu üzerinde burada daha fazla durmayacağım.

İkinci temel prensip, sanayinin, b kaç şehrin çevresinde yoğunlaştırılm sı idi. Bu şehirler etrafında, geleceğin so yal patlamalarına zemin olacak anormal y ğınlaşmalara, gecekondu deryalarına, hülâ sa şehirlerin kanserleşmelerine meydan v meyerek, sanayii, memleketin iç bölgeler ne yaymaktı. Meriç'ten İran sınırına kad memleketin yüzü, sanayi tesisleri ile d nanmalıydı. Trakya'da, Anadolu'da, batıd merkezde, doğuda, yıldız şehirler yaratma lıydık. Bu yıldız şehirler, enaz yüzde alanları yeşil sahalar haline getirilecek, ışıklı merkezler olmalıydı. Sanayi burala da kurulmalıydı.

Eskişehir, Konya, Sivas, Kayseri çev releri ile Erzincan ovası, Kelkit vâdisi, E zurum, Muş, Hınıs, Tekmen ovaları, Diya bakır yöresi, Güney Anadolu, hep yıldız şe hirlerle süslenmeliydi. Bu şehirlerde yeş sahalar, fabrikalar, işçi - memur siteler halk yerleşme kooperatifleri, nihayet, mek tepler, hastahaneler, eğitim merkezleri, öy le gözalıcı bir şekilde yerleşmeliydi ki, bun lara daha karşıdan bakarken, içlerinde bir bir çelişme ve çekişmenin değil, dengeli bi yerleşmenin mutluluğu göze çarpsındı. Köy den şehre geçen vatandaşlar, buralarda plân sıhhat, geleceğe emniyet ve çocukları içi her türlü kültür ve meslek yetişmesi im kânları bulsunlar.

Bu yerleşmenin esasları, daha geniş bi plâna konu olmak üzere tasarlanmış tı. Hem işçiye hitab etmesini bilen, her tesis, hesap ve bankacılık işlerinden anla yan, teşkilâtçı bir arkadaşımızın, mevcu fabrikalar çevresinde kurulacak işçi siteler ri için yaptığı ilk tetkikler elimize gelmişt Bu siteler de başlıbaşına birer yıldız şehi olacaktı.

Memleket güzelleşecekti. Eskişehir - An kara, Eskişehir - Konya, Ulukışla - Kay seri ve Kayseri - Sivas arasında, nice yıl dız şehirler kurulacaktı. Ve bunlar batıda doğuya, güneyden kuzeye, en çok 40.000 75.000 nüfuslu modern merkezler halind çoğalacaklardı. Hepsi sanayie dayanacakt Memleketimizde ilk defa Ankara'da kurdu ğumuz Bahçelievler başarısından, büyü tecrübeler edinmiştik. Denebilir ki, böyl siteler, daha ilk günden kaydettikleri de ğerlemelerle sonunda, adeta bedavaya mal oluyorlardı. Böyle yeşil merkezlerde, toplu mun tabiatında bulunan tatminsizlik, bir ne vi güvenli yerleşme ile, gelecekten emin bi istikrar ruhuna dönüyordu.

Kentlerin gereğinden fazla ve düzensiz biçimde büyümesini önlemek, çevre sağlığı sorunlarını asgarî ölçüye indirmek, konut ve arsa sorunlarına adaletli çözümler getirmek, insan yaşamını yerleşim bakımından güzelleştirip mutluluştırmak için CHP iktidarı, aşağıdaki tedbirleri uygulayacaktır:

- Yeni kentleşme alanları veya kentlerin çevrelerindeki yerleşime elverişli alanlar kamulaştırılarak arsa spekülasyonu önlenecektir.
- Büyük kentlerin düzensiz ve çevre sağlığına aykırı biçimde büyümesi, çevrelerinde kurulacak «uydukent» lerle, denetimli bir düzene bağlanacaktır.

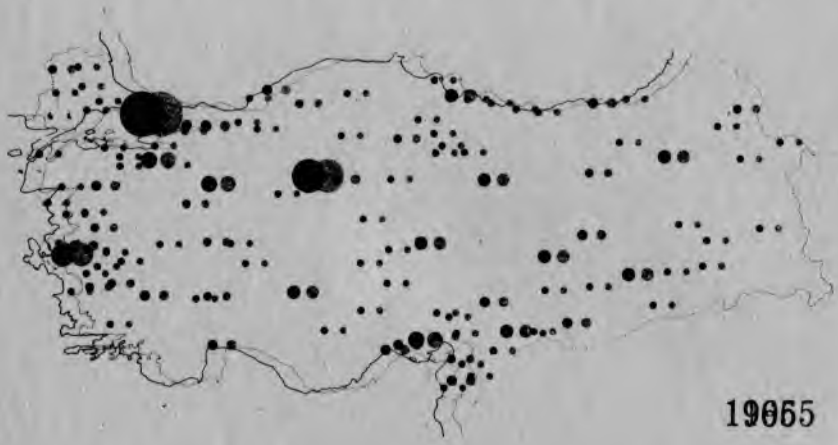
- Sanayi alanındaki teşvik tedbirleri, Türkiye'de gerçek ve güçlü bir ulusal sanayiin gelişebilmesi ve dış pazarlara açılabilmesi amacına yönelecektir. Bu anlayış içinde ve Bildirgenin öteki bölüntülerinde belirtilen önceliklere göre sağlanacak teşvik tedbirleri, verimliliği yükseltici, kâr oranını değil tasarruf ve yatırım eğilimini arttırıcı ve sınaileşme bakımından bölgeler arası adaleti kolaylaştırıcı yönde kullanılacaktır.
- Sınaileşme hareketinin başladığı veya başlıyabileceği her yerleşim merkezinin yanında, çevre sağlığı sorunlarını asgari ölçüde tutacak yerler seçilerek, sanayi alanları ayrılacaktır. Sanayi kuruluşlarının verimli tarıma, balıkçılığa ve turizme elverişli yerlerde kurulması önlenecektir.

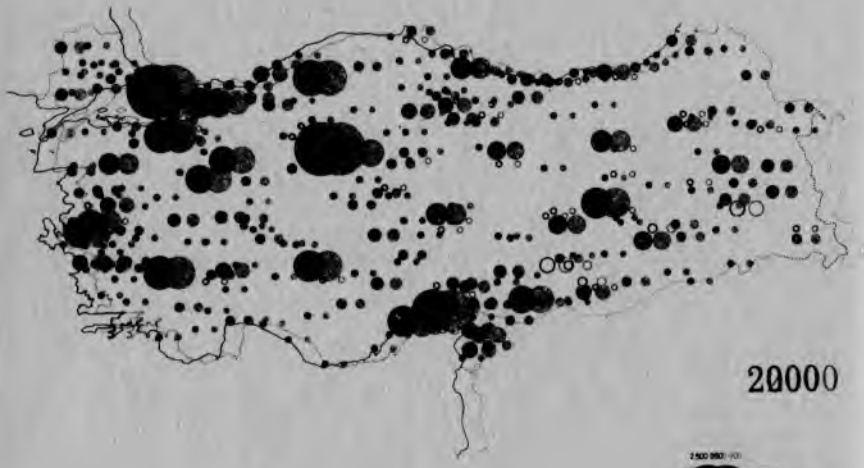
ECEVİT'LE KONUŞMA Milliyet, 14 Şubat 1974

Uydu - kentlere gelince; yine bugüne kadar süregelen düzensiz şehirleşme ortamında, şehirler büyük çevre sağlığı sorunları, arsa ve konut spekülâsyonu gibi sorunları yaratacak biçimde genişlemekte ve yayılmaktadırlar. Bu arada trafik sorunları, belediye hizmetleri sorunları, ayrıca tabii konut sorunu içinden çıkılmaz hale gelmektedir. Bir de kentler bu şekilde düzensizlik içinde büyüdükçe ancak çok zengin memleketlerin özellikle Amerika'nın tahammül edebileceği birşey yapılmaktadır. Daha uzun süre ayakta durabilecek binalar yıkılarak yerlerine büyük masraflarla yenileri yapılmaktadır. Bu, Türkiye gibi kaynaklarını çok dikkatli ve tasarruflu bir şekilde yerinde kullanması gereken bir ülke için akıl almaz bir israftır. Uydu - kentler bu israfı büyük ölçüde ortadan kaldıracaktır. Çünkü şehirlerin bir ölçünün üstünde düzensiz biçimde büyümesi yerine, o kentlerin çevresinde, esas merkeze bağlantılı uydu - kentler kurulacaktır. Şehir merkezlerinde yıkıp yapma yerine, bu yeni merkezlerde yeni yapılar ortaya çıkabidecektir.

Bu arada yine programımızda yer alan bir hüküm var: ehirlerin gelişme alanlardaki toprakların konut yapımı, yerleşime elverişli toprakların kamulaştırılacağını söylüyoruz. Bu yoldan arsa spekülâsyonu, dolayısiyle konut yapımında aşırı maliyet artışları da önlenmiş olacaktır. Yeni hem şehirleşmenin maliyeti düşürülmüş olacaktır, hem de çevre sorunları asgari bir düzeyde tutulmuş olacaktır.







TÜRKİYE'DE ŞEHİR BÜYÜKLÜKLERİ

UYDUKENT ŞEHİRLEŞME SORUNLARIMIZI NE KADAR ÇÖZER?

«Büyük şehir»lerin yıkımına uydukent kurma tasarısı 1967-69 yıllarında kurulan Büyük İstanbul ve Ankara Nazım Plan Bürolarında söz konusu edilmiştir. Ancak uydukentlerin sosyal reformcu bir politika niteliğinde ortaya çıkışı CHP - MSP hükümet programıyladır. İngiltere'de bu yüzyılın başında «büyük şehir»in doğurduğu haksızlıklara ve sorunlara mekânsal düzenlemelerle bir çözüm getirmek isteyen plancıların yaklaşımlarına önemli benzerliği olan bu uydukentler önerisinin amacı şöyle belirtilmiştir: «Kentlerin gereğinden fazla ve düzensiz biçimde büyümesini önlemek, çevre sağlığı sorunlarını asgari ölçüye indirmek, konut ve arsa sorunlarına adaletli çözümler getirmek, insan yaşamını yerleşim bakımından güzelleştirip mutlulaştırmak...» (Akgünlere Bildirgesi, 1973). Buradaki varsayım şehirlerin gerekli bir büyüklüğü olduğu, bu büyüklükten fazlasının zararlı olacağıdır. Şehirler daha küçük ölçüler içinde tutulursa insan yaşamı mutlulaşacaktır.

Bu açıdan uydu kentler önerisinin hükümetin kırsal alanlardaki yerleşme sisteminin temel elemanı olarak sunduğu köykentler ile yakından ilintisi vardır. Her iki önerinin de temelinde nüfusu şehirden uzak tutma amacı vardır; göçler daha çok büyük şehirlere olduğundan söz konusu olan, nüfusun büyük şehirlerden uzak tutulmasıdır. İlk akla gelen soru kırsal hayat ya da küçük kent yaşamının insanı daha mı mutlu kıldığı olmakla

birlikte tartışmalar genellikle bu yönde gelişmemekte, büyük şehirden kaçınmanın gerekçeleri daha somut olaylara bağlanmaktadır. CHP başkam Ecevit'in bazı açıklamalarından şu örnekler çıkarılabilir.

«Bugüne kadar süregelen düzensiz şehirleşme ortamında şehirler büyük çevre sağlığı sorunları, arsa ve konut spekülasyonu yaratacak biçimde genişlemekte ve yayılmaktadır. Bu arada trafik sorunları, belediye hizmeti sorunları, ayrıca konut sorunu içinden çıkılmaz hale gelmektedir. Bir de kentler bu şekilde düzensizlik içinde büyüdükçe ancak çok zengin memleketlerin, özellikle Amerika'nın tahammül edebileceği birşey yapılmaktadır; daha uzun süre ayakta kalabilecek binalar yıkılmakta yerlerine büyük masraflarla yenileri yapılmaktadır. Bu, Türkiye gibi kaynaklarını çok dikkatli ve tasarruflu bir şekilde kullanması gereken bir ülke için akıl almaz bir israftır. Uydukentler bu israfı büyük ölçüde ortadan kaldıracaktır.» (Milliyet, 14.2.1974).

Böylece uydukent yeni bir yaşantı önerisi olmaktan çok «Büyük Şehir» sorunlarına pragmatik bir çözüm olarak sunulmaktadır.

Ülkemizde «Büyük Şehir» Sorunu Yaratan Temel Nedenler

Örnekleri genel bir çerçeveye oturtmak gerekirse bir «Büyük Şehir» sorunu yaratan temel nedenler şöyle özetlenebilir. Şehirlerimizin büyümesiyle arazi değerleri üzerindeki spekülasyon artmıştır. Bu değer artışlarından çıkar elde eden grupların gücü şehir içinde planlama eylemlerine girişilmesini zorlaştırmıştır. Planlama kararları spekülasyonu azaltabileceğinden, plansızlık çıkar gruplarının tercih ettiği bir ortam olmuştur. Bu durumda «Büyük Şehri» düzene sokacak bir planlama örgütü kurulamamış, ilgi alanları kesişen ve birbirine ters kararları uygulama olanağına sahip çok sayıda ör-

güt plansız gidişe yardım etmiştir. Kısa vadeli spekülatif kârları temel alan bir şehirleşme düşük gelirli halkın konut sorununa bir çözüm getiremediği gibi toplumun uzun vadeli çıkarlarını düşünme yükümlülüğünü omuzlarına alan kamu kuruluşlarına ağır mali yük bindirmiştir. Örneğin, plansız yoğunluk artışları mevcut yapıyı zorlamakta, bu altyapının zamansız yenilenmesi için baskı doğurmaktadır. Bu durumda «şehirlerin belli bir ölçünün üstünde düzensiz biçimde büyümesi yerine, o kentlerin çevresinde, esas merkeze bağımlı uydukentler» (ECEVİT, 1974) kurma önerisi getirilmektedir.

Genellikle «uydukent» ile belirtilmek istenilen «satellite» türünde kentlerdir. Ancak batı örneklerinden, özellikle İngiltere denemesinden elde dilen sonuçlar, bu tür merkeze bağımlı daha çok yatakhane işleri gören uydukentlerin büyük şehirdeki arazi spekülasyonu ve ulaşım gibi sorunları çözemediğini, tersine şehrin iş ve ticaret merkezi olarak önemini arttırdığından arsa değerlerinin hızla yükselmeye devam ettiğini, ulaşım ihtiyacının ise büsbütün azmanlaştığını göstermişti. O halde önerinin amaçlarının bir kez daha gözden geçirilmesi gerekir: Belli bir ölçünün üstünde olduğu söylenen şehirlerdeki arazi spekülasyonuna yol açan nedenleri ortadan kaldırmak mıdır amaç? Yoksa bu şehirlerde gitgide güçlenen ve spekülasyondan yararlanan baskı gruplarının çeşitliliği karşısında sorunu, büyük politik zorlamalara girişmeksizin, büyük şehir dışında bir çeşit kaçışta mı çözmektir?

Birinci amaç gerçekleştirilmek isteniliyorsa, çözüm büyük şehirlere bağımlı ve bu yüzden de büyük şehir merkezlerindeki faaliyetleri azaltmayan, dolayısıyla, «Büyük Şehir»in yükünü hafifletmeyen uydukentler kurmak değil, işyeri olanaklarını da kendi içinde sağlayan bağımsız yenikentler yaratmaktır. Bu yenikentler içinde tekrar spekülatif girişimlerin doğmasını engelleyici mülkiyet düzeni de birlikte getirilmelidir. İkinci amaç önem-

liyse, o zaman, hiç yoktan yepyeni bir kent kurmanın fırsat maliyetiyle mevcut şehirleri düzenleme çabalarının maliyeti arasında ciddi bir karşılaştırma yapmak gerekir.

Şehirlerin uygarlığın ilerlemesindeki katkısı, bizim «büyük» olduğunu söylediğimiz şehirlerin hangi ülkesel işlevleri yerine getirdiği, bu şehirlerin teknoloji ve düşünce üretimini en çoğa çıkaracak büyüklüğe gerçekten erişip erişemediği, büyümeyi engellemek yüzünden uğranılabilecek kültürel ve teknolojik kayıplar henüz Türkiye için saptanmış değildir. Büyüklüğün çok göreli bir kavram olduğunu, dünyanın bazı ülkelerinde, örneğin Çin Halk Cumhuriyetinde 8 - 10 milyon nüfuslu şehirlerin büyük sayılmadığını hatırlamak gerekir. İskandinav plancılarının görüşleri bu açıdan önemlidir. İskandinav plancıları şehirlerinin Avrupamn diğer şehirlerine göre küçük olması nedeniyle uluslararası firmaların bu şehirleri tercih etmediklerinden yakınmaktadırlar.

Şimdiye kadar ülkemizde herhangi bir uydukent uygulama tasarısı ortaya çıkmadığına göre somut bir eleştiriye girmek zordur. Ancak bazı tasarılardan hareketle bunların başarı olanaklarını tartışabiliriz. Bu örneklerden biri 100 000 nüfuslu ana şehir İzmit'in çevresinde kurulacak iki adet onbeşer bin konutluk uydukenttir. Bugünkü büyüklüğü ve konumu ile İzmit'in kendisi İstanbul'un uydukenti olma durumundadır. Onbeş bin konutluk yerleşmeden anlaşılan herhalde İzmit'in dış mahallesi niteliğinde toplu konutlardır. Bununla birlikte ilk tasarının bu bölgeden çıkmış olması soruna önemli bir boyut getirmektedir.

Eğer yurdun gelişmiş bölgelerine belli nitelikte bir nüfus akımının olacağı kaçınılmaz bir varsayımsa ve bu akımın yalnızca İstanbul'da toplanması istenmiyorsa o zaman söz konusu gelişmiş bölge içindeki yerleşmelerin tümünün bir sistem içinde planlanması gerekir. Örneğin İstanbul metropoliten alanı dışında olan ama mut-

laka İstanbul ile birlikte ele alınması gereken İzmit, Bursa, Adapazarı gibi gelişme potansiyeline sahip şehirler vardır. Bu şehirlerin birbirileriyle ilişkileri, hangi sanayilerin buralarda yer alacağı, İngiltere Güneydoğu Planı örneğindeki gibi, Doğu Marmara Bölgesi'nin bütününü kapsayan bir mekân organizasyonu çerçevesinde gözden geçirilmelidir. Uydukentleri bu ölçekte bir çalışmadan bağımsız olarak tek başına planlamak öneriyi başından başarısızlığa götürebilir.

Buraya kadar gelişmiş bölgelerin bir sorunu olarak uydukentleri ve yenikentleri eleştirdik. Bu ise geri kalmış bölgelerde kurulacak yeni merkezlerin genel yerleşme düzeni kapsamına alınmadığı izlenimini uyandırabilir. Oysa hükümet programının getirdiği öneriler arasında sanayinin ülkenin bütün bölgelerine dengeli olarak yayılması ve coğrafi dengeye önem verilmesi de vardır. Bölgesel sanayilerin yalnızca köykentlere ilişkin düşünülmesi anlamsız olduğuna göre bölgesel şehirlerin de konu kapsamına alınması kaçınılmazdır.

Uydukentleri ve yenikentleri bölgesel ölçekteki bir mekân planlamasından bağımsız düşünmek doğru değildir. Bu hem gelişmiş bölgelere akan nüfusun dağılımı organize etmek hem de geri kalmış bölgelerde yeni şehirsel merkezler geliştirmek açısından önemlidir. Burada bölgesel mekân organizasyonundan anlaşılan yalnızca geri kalmış bölgeler için kalkınma programları hazırlamak değildir. Her bölgede sosyal ve ekonomik maliyetleri düşürmek amacıyla yerleşme sistemlerini planlamak da içerilmektedir.

Uydukentlerde Oturacak Nüfusun Sosyal Yapısı ve Önerinin Başarı Şansı

Uydukent önerisi ana şehire bağımlı yerleşmeler olarak ele alındığında hangi amaçlar gerçekleşebilecektir? Düşük gelirli grupların konut sorunu çözümlenecek mi-

dir Uydukentler gecekonduların yerini tutabilir mi? Bu konuda CHP - MSP hükümet programında yer alan bir hüküm sorunun çözümünde önemli bir adımdır: «Şehirlerin gelişme alanlarındaki toprakların, konut yapımına, yerleşime elverişli toprakların kamulaştırılacağım söylüyoruz. Bu yoldan arsa spekülasyonu, dolayısıyla konut yapımında aşırı maliyet artışları önlenmiş olacaktır.» (Ecevit, 1974) Diğer bir yazıda uydukentlerin finansmanını incelerken göreceğimiz gibi, geliştirilmesi düşünülen toprakların önceden kamulaştırılması dış ülkelerde de uygulanan bir yöntemdir. Ama uydukentlerde yapılacak konutların ne dereceye kadar gecekonduların yerini tutacağı tartışılabilir.

«Büyük şehir»lerimizde gecekonduların yerseçim nedenlerinden biri işyerine yakınlık, dolayısıyla ulaşıma yapılan harcamaların en aza indirilmesidir. Birçok işyeri yürüme uzaklığmdadır. Ayrıca gecekondu mahallelerinde oturanların çoğunluğu marjinal kesimde çalışmaktadır ve şehirde belirli sabit bir iş yerine sahip değildir. Gecekondudaki nüfus şehir merkezi ile ya da şehir ile temas fırsatlarını artırdıkça iş bulma olasılığını da birlikte artırmaktadır. Bu nüfusun şehirden kopması zordur. Sanayide istihdam edilemeyen gecekondulu nüfusun hizmetlerde çalıştığı bilindiğine göre uydukentler bu tür iş olanaklarını sağlayabilecek midir? Batı örnekleri bize yenikentlerde hizmet sektörünün çok yavaş geliştiğini göstermektedir. Oysa, yer değiştirmesini istediğimiz kişiler büyük şehrin ev hizmetlerini, çöp toplama gibi servislerini yerine getirenlerdir. Bunlar büyük şehirden ayrılamayacaklardır. Uydukentten ana şehire günlük gidiş-geliş kaçınılmaz olduğunda ise hiç yoktan ulaşım harcamaları arttırılmış olacaktır. Bu harcamaların eski düzeyde tutulması ise kamunun bu harcamaları kendi üstüne alması anlamına gelir.

Bir örnekle olayı somutlaştırmak gerekirse, 50 000 kişilik bir uydukentte nüfusun ¾ 30 unun çalıştığı ve

bunların sadece % 30 unun ana şehire çalışmaya geldiği varsayıldığında, trafiğin en yoğun olduğu saatlerde 4.500 kişi seyahat edecektir. Bu da uydukent ile ana şehir arasında hızlı bir demiryolu bağının gerekliliğini ortaya koyar.

Batı ülkelerinde, çeşitli nedenler yüzünden, uydukente yerleşenlerin çoğunluğu orta gelirli sanayi işçileri ya da yüksek gelirli nüfustur. Sanayi işçileri yenikent'deki modern sanayide çalışmayı seçerlerken, şehir içindeki yaşantının gerek fiziksel yetersizlikleri gerekse toplumsal karmaşıklığından yakınan yüksek gelirli aileler de şehir dışına kaçmaktadırlar. ABD'de şehir merkezlerinin «slum» ve «getto»lara dönüşmesi bu kaçışın nedeni ve sonucuyken İngiltere'de büyük şehirlerde bahçeli konutların bulunmaması ailelerin yenikentlere taşınma nedeni olmaktadır. Düşük gelirli halk için her iki ölçüt de fazla anlamlı değildir. Bu grup için şehrin uzağında yaşamanın bir rasyoneli yoktur. Uydu ve yenikentlerin daha çok üst gelir grubuna hizmet etmesi bu yerleşmelerin özel oto ulaşımına dönük bir sistemde planlanması demektir.

Özellikle kuruluş döneminde yenikent içinde perakende ticaretin yeterli nicelik ve nitelikte kurulamaması özel otoyu zengin gruplar için kaçınılmaz bir araç haline sokacaktır. İngiltere yenikentleri için ulaşım sistemi tipi daha çok özel otodur. Örneğin Londra'nın uydukenti Harlow dışına yapılan yolculukların % 80 inde özel otodan yararlanıldığı bilinmektedir. Bu tür bir ulaşım sisteminin kamuya maliyeti ise uydukentlerin finansman sorunu kapsamına alınmalıdır. Özel oto ulaşımından dolayı artacak kamu harcamaları hem kent-içi yol ve park yeri düzenlemeleri hem de şehirler arası sürat yolu yapımlarıyla ilgilidir

Bu örneklerin ışığında uydukentlerin düşük gelirli gruplara konut sağlama olanaklarının kısıtlı olduğu savı

daha ağır basmaktadır. Zamanla yüksek gelirli halkın uydukentlerde, düşük gelirli halkın ise şehir içinde yaşaması sosyal tabakalaşmanın mekân içinde daha belirgin bir biçim almasına yol açacaktır. Böylece dar gelirli ailelerin belirli bölgelere kısıtlı kalması «kentlerin sınıf duvarlarıyla bölünmesini önleme» (Akgünlere Bildirgesi, 1973) amacı güden demokratik sol politikaya ters düşecektir.

Bütün bunların ötesinde, batı deneylerinden edinilen bilgiler, uydukentlerin «insan yaşamını mutlulaştırdığı» ve «ruh sağlığına uygun» olduğu yönünde değildir. Uydukentler birçok sosyal ve psikolojik sorunların belirginleşmesine yol açan bir ortam olabilmektedir. Gözümüzün önüne bugünkü Türk şehirlerinden örnekler getirdiğimizde 70 - 80 bin nüfuslu bir kentimizin çekici olan hangi yönleri vardır? Bu değer yargısı yaş ve aile durumlarına göre değişmez mi? Gençler için bu çapta bir kent büyük şehirden daha mı caziptir? Uydukent ya da yenikent gibi bir yerleşme içinde yapılan konut arzının oldukça tekdüze koşulları vardır. Tekdüze oluş konutun değerinden, ödeme koşullarına, büyüklüğünden mimarisine kadar uzanır. Bu tekdüzelik yeni yerleşmelerde oturmayı kararlaştıracaklar arasında bir seçme mekanizması ya da filtre gibi çalışmaktadır. Böyle bir seçme süreci sonucunda yeni yerleşmelerde çok homojen bir nüfus oluşmaktadır. Bu homojen nüfus kompozisyonunun, uydukentlerdeki yaşantı ve servislerin planlanması bakımından, getirdiği bir çok sorun vardır. Bir şehir nüfusunu yeni baştan yaratmanın sorunları çok boyutludur.

Eğer bir «uydukent» sözcüğünden çokça anlam çıkarıp bu anlama göre bir eleştiri yaptıysak ve eğer uydukent toplu konut yapmaktan daha başka birşey değilse, o zaman sorunu da bu boyutlar içinde sunmak gerekir. Şehir parçalarının büyük parseller halinde planla-

nıp bunun için özel bir arazi mülkiyet politikasının uygulanması şehircilikte ileri bir atılımdır. Ama bu uygulamayı yürütmek için mutlaka şehire uzak yeni kentler kurmak gerekmez.

Sonuç

Son yıllarda «büyük şehir»lerimizde arsa spekülasyonu, hizmetlerin eksikliği, trafik tıkanıklığı gibi birçok sorunun içinden çıkılması zor bir karmaşıklık içine girmesine paralel olarak «uydukent»ler kurma önerisi getirilmiştir. Bir sosyal reform getirme ilkesini benimseyen hükümet programındaki bu öneriye göre uydukentlerde halka ucuz konut sağlanacak, ayrıca büyük şehrin yükü azaltılacaktır. Bu tür kent topraklarının önceden kamulaştırılması ve planlanması da öngörülmektedir.

Bundan sonraki yazıda incelediğimiz dış ülke uygulamalarından çıkarılan sonuç ana şehire iş ve ticaret ilişkileriyle bağımlı «uydukent»lerin «büyük şehir»in yükünü azaltmaktan çok arttırdığı, iş-konut yolculuklarının toplam ulaşım ihtiyacını gereksiz biçimde çoğalttığı yönündedir. Özellikle İngiltere'deki denemeler «büyük şehir»e nüfus akımını önleyecek kentlerin «uydu» olmayıp iş olanaklarını da kendi içinde sağlayan, daha büyük ve ana şehirden iyice uzakta kurulacak «yenikent»ler olduğunu göstermiştir. Buna rağmen bağımsızlığın tümüyle sağlanamadığı ve özellikle hizmet sektörüyle ilgili işyerlerinin yenikentlere yerleşmekte çok geciktiği de bir gerçektir.

Yenikentlerin sosyal konut gereksinmelerini karşılama olanağı ise bu konutların hangi yapı teknolojisi ile inşa edildiklerine ve nasıl finansman kaynakları sağlandığına bağlıdır. Yenikentlerin uzun süre hazinece desteklenmesi gerektiği ve geri ödemelerin oldukça yavaş olduğu da ortaya çıkmıştır. Konut kiralarını en aza indirebilmek için tek bir planlama-geliştirme kurumunun ko-

nut, sanayi ve ticaret yapılarını birlikte hazırlayıp kiraya vermesi ve yenikent kurmanın temel harcamalarını konut yerine ticari faaliyetlere yüklemesi daha sonraki bir yazıda göreceğimiz gibi İngiltere'de uygulanan bir politik tercihtir. Bu ticari kuruluşların yenikente taşınması bazı teşvik tedbirleri gerektiriyorsa o zaman yenikent kurma maliyetinin yükünü kim karşılayacaktır?

Yenikentlerde ucuz konut arzının yaratıldığı varsayılsa bile iş fırsatlarının çeşitliliği açısından büyük şehirden kopamayan gecekondulu halkın bu konutlara yerleşmesi, büyük şehirden kaçma eğiliminde ve hareketliliği (mobility) daha çok olan üst-gelir gruplarının yenikente taşınmasından daha az olanaklıdır.

Şehirlerin merkeze yakın alanlarının düşük gelirli halka bırakılıp üst gelir gruplarının şehir dışına göçmesi ise sosyal tabakalaşmanın mekân içinde daha da belirginleşmesi anlamına gelir. Bu ise «kentlerin sınıf duvarlarıyla bölünmesini önleme» ilkesini benimseyen demokratik sol görüşe ters düşecektir.

Uydukent önerisinin ışık tuttuğu en önemli sorunlardan biri gelişmiş bölgelerdeki büyük şehirler için olsun, gelişen ya da az gelişmiş bölgelerdeki yeni kurulacak merkezler için olsun, yerleşmelerin tek tek ele alınamayacağı, en azından kendi bölgesinin tümünü kapsayan bir yerleşme merkezleri kademelenmesi içinde düşünülmesi gerektiğidir. Bundan önceki aşama ise, ülkesel mekânın organizasyonu konusunda belli temel kararların verilmesidir. Uydukent önerisi, üzerinde açılacak tartışmalarla, belki de bu tür bir yaklaşıma olanak sağlayacak, ayrıca yeni kent alanlarının düzenlenmesiyle ilgili yeni bir yasa getirecek ve daha genel önerilere yol açacak bir başlangıç olabilir.

17
Uydukent'lerden Yeni şehir'lere

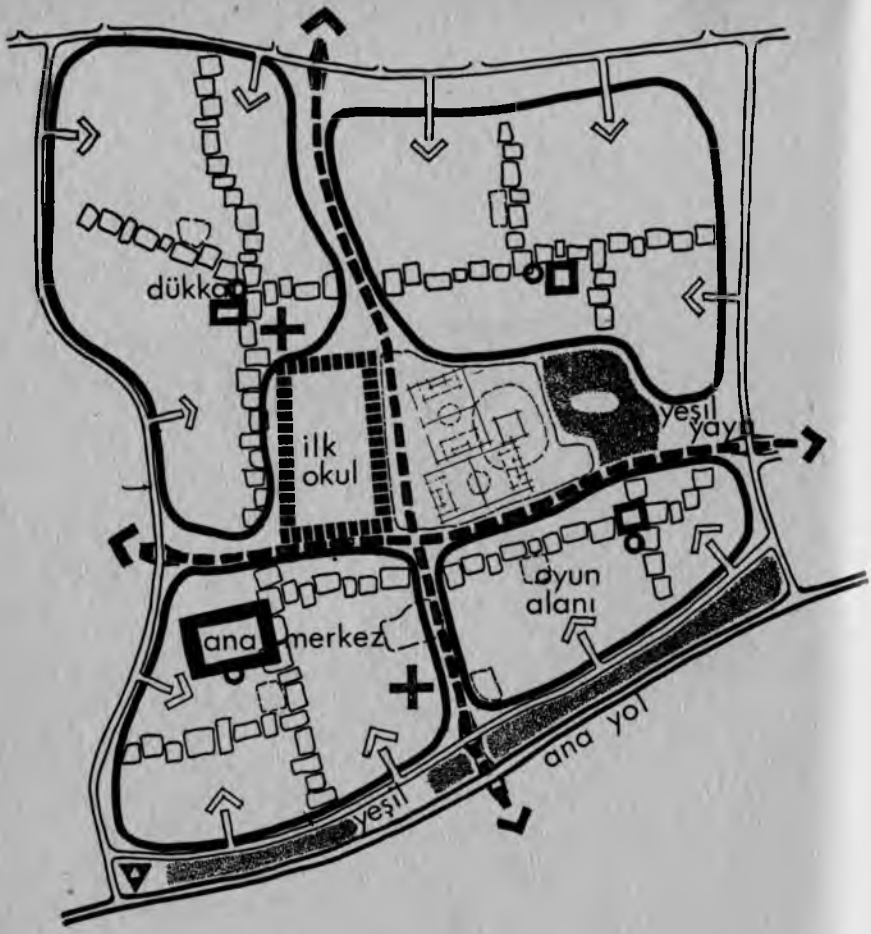
Sayfa 401 Maket fotoğrafı: Runcorn, İngiltere

Sayfa 402 Bir mahalle birimi şeması: Corby, İngiltere

Sayfa 403 Fotoğraflar: Cumbernauld, İngiltere

Sayfa 404 Runcorn şehir şeması ve Milton Keynes'te bir birimin fotoğrafı



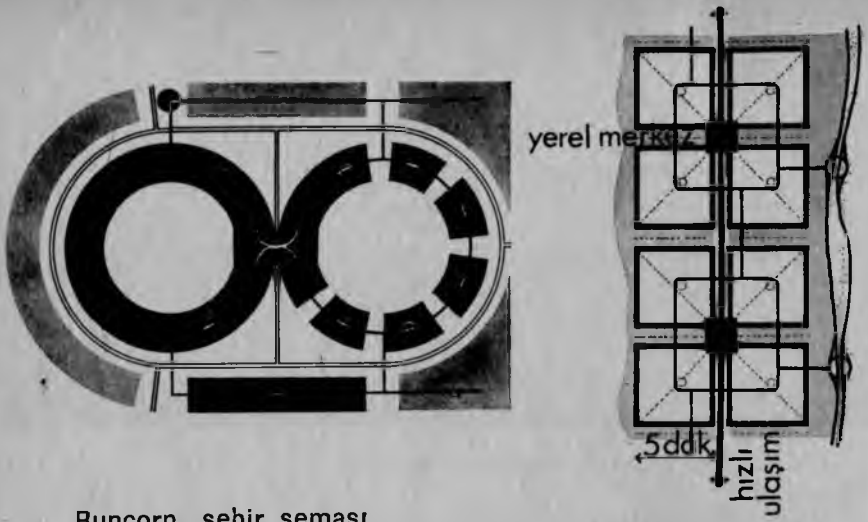


BİR MAHALLE BİRİMİ ŞEMASI
Corby, İngiltere

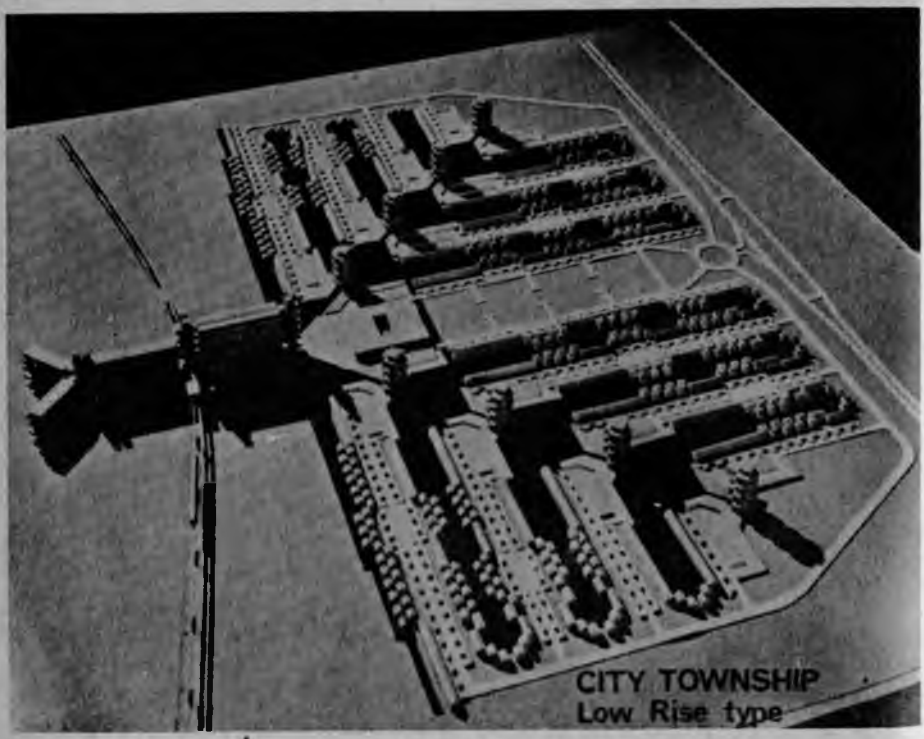


Cumbernauld şehir merkezi. İngiltere

Cumbernauld şehri. Havadan görünüş.



Runcorn, şehir şeması



Milton Keynes, İngiltere Mahalle birimi maketi

İNGİLTERE'DE UYDUKENT UYGULAMASININ EVRİMİ: «UYDUKENT»LERDEN «YENİ ŞEHİR»LERE

CHP'nin Akgünlere programı içinde «Reform» niteliğinde önerilen bir grup yeni politika arasında «uydukent» de bulunuyordu. Seçim sonrasında oluşan CHP - MSP hükümeti programında da uydukent yer aldı. Ve arkasından bazı belediye başkanlarının bu konudaki girişimleri görüldü. Böylece, İkinci Dünya Savaşı sonrasında birçok ülkede görülen yeni şehir uygulamalarının etkisi Türkiye siyasal ortamında da kendisini göstermiş oluyordu.

Bu gelişim nedeniyle, uydukent önerisinin ülkemiz koşulları içinde geçerliliğini tartışmadan önce, bu önerinin dünyanın şimdiye kadar bu konuda geçirdiği deneylerden ne ölçüde yararlanmış olduğu sorulabilir. Yeni şehir —ya da yenikent— değil de, Uydukent adının seçilmiş olması bile bu önerinin dünyada ilk ortaya atıldığı andaki gelişme düzeyinde anlaşılmakta olduğunu göstermektedir. Kuşkusuz en azından bu konudaki dünya deneyinin sonuçlarından yararlanmak gerekir.

Uydukent'ler konusunda bugün, çeyrek yüzyıllık bir uygulamanın gelişimini değerlendirme olanağı vardır. İkinci Dünya Savaşı sonunda İngiltere'de bir «Reform Programı»nın parçası olarak başlayan uydukent uygulaması, bu anlamdaki içeriğini koruyarak zamanla daha iyi hizmet veren fiziksel çözümlere ulaşmıştır.

Başlangıçta, «büyük şehir»in taşan nüfusunun yer-

leştirilmesi amacıyla «ana şehir» çevresinde «uydukentler»in kurulması düşünülmüştü. Bu öneride bir yandan büyük şehirlerde yaşayan aydınların şehir yaşantısına karşı çıkan tutumu, öte yandan da hızlı şehirleşmeye bir çözüm bulma kaygısı vardır. Uygulamada önceleri ana şehre yakın olarak kurulan uydukentlerin daha çok «yatakhane» işlevi gördüğü ve ana şehrin büyümesi sorununu hafifletmediği anlaşılmıştır. Değişik aşamalardan geçen İngiltere deneyi artık uydukentler değil, daha büyük ve daha bağımsız yerleşmeler olan «yeni şehirler» önermektedir. Yeni şehirler, kendi başına bir şehirsel yaşantı yaratabilecek ölçekte, bölgesel yerleşme dokusu ile bütünleşen ve bir çok halde de var olan bir yerleşmeyi hızla büyütmek şeklinde ele alınmaktadır. Kuşkusuz, bu deneyi yeniden yaşamanın, yeni baştan, hiçbir sorunu çözmediği anlaşılmış kırsal karekterde, küçük, yatakhane işlevli uydukentlerden başlamanın anlamı yoktur.

İngiltere denemesi Türkiye için birkaç bakımdan geçerli bir tecrübedir denilebilir. Bu geçerlilik yalnızca her iki ülkede de uydukentin bir «Reform Programı» çerçevesi içinde önerilmiş olmasından değildir. İngiltere'deki uygulama aynı zamanda kapitalist sistemdeki ülkeler arasında en önce başlayanı, en büyük ölçeklisi ve kendi içindeki evrimi en tutarlı ve anlamlı olanıdır.

Şunu da belirtmek gerekir ki, en çok propagandası yapılan İngiltere deneyi olmasına rağmen en etkin uygulama İngiltere'de yapılmamıştır. Sovyetler Birliği'ndeki uygulama İngiltere'deki ile karşılaştırılamayacak bir ölçektedir. İngiltere deneyi 30 yeni şehir ölçeğinde iken Rusya'da kurulan yeni şehirlerin sayısı 800'ün üstündedir.

İngiltere'de Uydukentlerin Ortaya Çıkışı

İkinci Dünya Savaşı o zamana kadar görülen savaşlara benzemez ölçekte cephe gerilerine uzanmış sivil halk

ve şehirler bombalanmıştır. Savaşa giren ülkelerin hemen hemen bütün şehirleri yakılıp yıkılmıştı. Buralarda yeni şehirler kurulacaktı. Bu şehirler eski yanlışları yinelemeden kurulmalıydı. Savaş sonu yeni şehirleşme kuramlarının deneneceği bir dönem olacaktı. Bunun hazırlıkları daha savaş içinde sürdürülüyordu. Ancak İngiltere'nin uydukent önerilerini yalnızca savaş tahribatının zorunlu kıldığı planlama çalışmalarına bağlamak yetersiz kalır. Unutmamalıdır ki, İkinci Dünya Savaşı sırasında sıcak savaşla birlikte ideolojik savaş da sürdürülmüştür. Savaşan taraflardan herbirinin savaş sonrası için bir «düzen» önerisi vardır. Savaşın faşist kanadı daha savaşa girmeden, içinde ekonomik krizlerin bir daha olmayacağını ileri sürdüğü bir «yeni düzen» önermiştir. Batı demokrasileri de savaş sırasında, savaş sonrasının dünya düzeni için çalışmakta, öneriler geliştirmekteydiler.

Bir yandan kapitalist sistemin uluslararası ilişkiler düzeni, Birleşmiş Milletler, Breton Woods anlaşmasına dayanan para sistemi, Dünya Bankası vb. ile kurulurken, öte yandan da kapitalist toplumlar için yeni bir sosyal politika ve yeni bir yaşama biçimi önerisi geliştiriliyordu. Savaş içindeki bu çalışmalarda daha dünya liderliği iddialarından vazgeçmemiş olan İngiltere etkin bir rol oynuyordu. Dünyada ekonomik bunalımların doğurduğu işsizliğe karşı geliştirilen sosyal politikalar kapitalist sistemin en önemli önerileriydi. Örneğin daha 1942'lerde İngiltere'de yayınlanan ünlü «Beveridge raporu» bu konudaki en önemli adımlardan biriydi. Bu ve benzeri belgelerle «Milli Sosyal Sigorta» «İş ve İşçi Güvenliği», «İşçi Emekliliği» hakkında birçok öneri getiriliyor, kapitalist düzen, içinde daha çok güvenle yaşanacak bir sistem olarak sunulmaya çalışılıyordu. Bu yeni düzen önerilerinin İngiltere'de gelişen bir başka parçası da yeni şehirlerdi.

Ondokuzuncu yüzyılda hızlı sanayileşme deneyi içinde aydınlar eskiden tanıdıkları şehrin çok kısa zamanda hızlı bir nitelik değişimine uğramasını, fiziksel ve sosyal çevrenin alışılmamış boyutlar kazanmasını «doğaya aykırı» buluyorlardı. Sorunların doğuşu da doğadan uzaklaşma yüzündendi. Ne var ki sanayileşmenin uygarlığa olan katkısı da bir yana atılamazdı. O halde sanayileşme ile doğaya dönük yaşamı bir arada yürütecek ideal bir çevre yaratmalıydı.

E. Howard'ın 1898'de yazdığına göre «Gerçekte, sanıldığının tersine, yalnızca iki seçenekle karşı karşıya değiliz. Kent yaşamı ile kır yaşamı yanında bir de üçüncü seçenek vardır ki burada enerji ve canlılık dolu kent yaşamının bütün iyi yanlarıyla kırın güzellik ve tatları eksiksiz bir kaynaşma içindedir... Kent ve kır yaşamı insanları çekmeye çalışan iki mıknatıs gibi görülebilir; bu yarışıcılıktan ikisinin de niteliklerini kapsayan yeni bir yaşam biçimi doğacaktır... Kent ve kır mutlaka birleştirilmelidir ve bu mutlu birleşmeden yeni bir umut, yeni bir yaşam, yeni bir uygarlık doğacaktır.»

Yüzyılımızın başında İngiltere'de «Bahçe Kent»ler önerisini ortaya atan Ebenezer Howard'a göre «İnsanların büyük ve kalabalık şehirlere koyun gibi güdülmesi kötü»ydü. İnsanları yeniden nasıl toprağa kavuşturmalıydı, «O gök kubbeli, esintili, güneşin ısıttığı, yağmurun çiğ'in nem kattığı, kutsal insanlık sevgisi kucaklayan toprağa...»

Ondokuzuncu yüzyıl sanayi şehrinin dumanlı, pis ve karanlık görüntüsüne karşı uyanan bu duyarlığın ötesinde Howard'ın, geleceğin şehir planlarına ışık tutan somut önerileri de vardı:

«Bahçe kent sağlıklı yaşam ve sanayi için tasarlanmıştır; toplumsal yaşantıyı tam olarak doyuracak kadar büyük ama daha büyük değildir; kırsal bir yaşayış düzeniyle çevrelenir; bütün arazi kamu ya da toplum adı-

na bir vakfın mülkiyetinde toplanmıştır.» Bu Bahçe Kent'in büyüklüğü 32 000 - 58 000 kişi arasında olmalıydı. Bu sınırı aşmak isteyen büyüme eğilimleri kenti çember içine alan bir yeşil kuşakla durdurulacaktı. Yeşil kuşak Bahçe Kent'le büyük şehir arasının kısa zamanda şehirleşmesini önleyecekti. Şehirleşme aynı büyüklükte başka Bahçe Kent'lerin kurulmasıyla sağlanacaktı.

İngiliz şehirciliğinde kökeni 19'uncu yüzyıl sonlarına uzanan Ebenezer Howard'ın bahçe-şehir önerisindeki büyük şehre karşı olan tutum, yeni bir biçimde savaş sonrasının uydu kentlerinde tekrar ortaya çıkıyordu. Bütün dünyaya sunulacak, propagandası yapılacak yeni bir yaşam biçimi programının bir parçası olarak.

Nitekim savaş sonrasında İngiltere'nin bu yeni şehirleşme biçimi önerisi bütün dünyaya oldukça geniş bir propaganda kampanyası içinde sunulmuştur. Bu arada Türkiye'de de 1947 yılı başlarında Ankara ve İzmir'de sergiler açılmış ve temel görüşler «Britanya Şehircilik Sergisi» adlı bir kitapçıkta açıklanmıştır.

Uydukentler böyle bir «sosyal reform» programının bir parçası olarak ortaya çıkmışlar ve şehirsel alanlarda yoğunlaşan sosyal sorunlara aranan çözümlerin tamamlayıcısı olmuşlardır:

— Çalışan sınıflar için daha «iyi» yaşama çevresi sağlamak.
— Çalışan sınıfların konut sorununun çözümünde maliyetin kısmen devlet ve önemli ölçüde de «iş çevreleri» tarafından karşılanmasını sağlamak.
— Büyük şehirlerin nüfus artışının ortaya çıkardığı sorunları azaltıcı subap rolü görmek vb.

İkinci Dünya Savaşı sırasında gelişen uydukent önerisi üst düzeyde bir «sosyal reformlar» programının parçası olarak geliştiği gibi, şehir planlaması düzeyinde de çok yönlü bir atılımın içinde yeralmıştır. Tüm şehir

planlama sorunlarına yeni bir bakış açısının bir elemanı olmuştur.

Bu reform programları 1943 yılından başlayarak bir seri yeni yasa ve örgüt ile yürürlüğe konmuştur:

— İlk olarak 1943 yılında arazi kullanma konusunda ülke ölçüsünde bir politika geliştirmek ve uygulamak üzere «Şehir ve Kır Bakanlığı» kurulmuştur,
— Yine aynı yıl içinde «Şehir ve Kır Yasası»,
— 1945'de «Sanayinin Yaygınlaştırılması Yasası»,
— 1946'da İngiltere'de 20 yenikent'in yapılmasını öngören «Yeni Kentler Yasası» yürürlüğe girmiştir.

«Yeni kentler yasası»nın yürürlüğe girmesinden yirmi yıl sonra, 21 yenikentte 750.000 den fazla nüfus yerleşmiş ve buralarda 350.000 kadar iş yaratılmış bulunuyordu.

İngiliz deneyinde Londra'nın sorunlarına çözüm bulmak ağırlık kazanıyordu. Ünlü İngiliz plancısı Patrick Abercrombie, Büyük Londra etrafında bir yeşil kuşakla şehrin alabildiğine yayılmasını kısıtlamak ve gelişmeyi bu kuşağın ötesinde kurulacak uydukentlere aktarmak istemektedir. Barlow Raporu (1940)nda belirtilen görüş Londra'nın gerek nüfus gerekse sanayi yerleşmeleri açısından doymuş olduğu, konut alanlarının aşırı yoğunluklara eriştiği ve bundan sonra Londra'ya hiçbir yeni nüfus ya da sanayinin yerleştirilmemesi gerektiğiydi. Dışa yayılma (decentralisation) zaten başlamıştı ama sorun bunun planlanmasıydı. Şehrin genişlemesi merkezden 25-35 kilometre uzaklıktaki kırsal nitelikte bir yeşil kuşakla durdurulacak, ek gelişme bu kuşağın ötesinde yeni kurulacak 50 000 nüfuslu şehirlere aktarılacaktı. Ayrıca bir kısım sanayi ile aşırı yoğunluktaki nüfusun buraya taşınmasına çaba gösterilecekti. Gerçekte bu önerinin temelinde Howard'ın «Bahçe Kent» ülküsünü bulmak zor

değilse de bu düşünce ilk defa büyük şehir bölgesi ölçeğinde bir şehirler sistemine uygulanıyordu.

Londra çevresindeki kentlerin çoğu 1950-60 yılları arasında kuruldu. İlk sekiz kent Londra merkezine 32-49 kilometre uzaklıktaydı. Daha küçük ana şehirlerin çevresinde kurulanlar ise 20 kilometre uzaklıkta olabilirdi (Reith Raporu, 1946). Bu yerleşmelerde nüfus 20 000'den az 60 000'den çok olmayacaktı. Bu kentlerin niteliğini değiştiren en önemli etken işyeri-konut ilişkileri olmuştur. Londra'nın 40 kilometre uzağında yaşayan nüfus yine Londra merkezindeki iş yerlerine gitmek zorunda mı kalacaktı? Çözümü gereken sorunlardan biri sanayinin dışa dağılmasıyla ulaşımın rahatlatılması olduğuna göre iş olanaklarının da yeni kentler içinde sağlanması ilkesi ağırlık kazandı. Çalışan nüfus oranı % 45-50 varsayılarak her dört kişi için biri sanayide biri de üçüncü sektörde olmak üzere iki iş olanağı tasarlandı. Örneğin 60 000 lik bir kent için 15 000 kişi çalıştıran iş yeri sağlanması gerekiyordu. Ancak bu tür bir hesapta yalnızca sayısal dengenin göz önüne alınması çokca iyimser bir tutum oldu.

Kente yerleşen sanayilerin türü bu sanayilerin karşılıklı ilişkileriyle belirleniyordu. Her tür sanayinin ise belli nitelikte işgücü ihtiyacı vardı. Kent nüfusunun bir bölümünün işgücü nitelikleriyle sanayinin aradığı nitelikler her zaman birbirini tutmuyordu. Örneğin belli bir kuruluşta çalışmak üzere o kente yerleşen kişinin eşi ya da kardeşi kendi yeteneklerini değerlendirebileceği bir iş yeri bulamıyordu. Hizmet sektörünün ise yenikentlerde bir türlü gelişemediği, özellikle büro işinin çok zor bulunduğu kısa zamanda ortaya çıktı. Bu durumda çevre kentlerden ana şehire günlük gidiş-dönüş kaçınılmaz oluyordu.

Kentlere ilk yerleşenlerden aynı kent içinde çalıştığını belirten bir belge istendi. Buna rağmen çalışan nüfu-

sun % 20'si kent dışına (% 10'u Londra'ya) iş yolculuğu yapıyordu. Bu oran Paris'in 40 kilometre uzağındaki yerleşmeler için % 30 - 40 civarındaydı. Kentlerin yaşlanmasıyla bu oran artıyordu, çünkü çalışan nüfusa katılan diğer aile üyelerinin çalışma yeri seçimini denetlemek zordu. Bu ilk denemelerin ortaya koyduğu derslerden yararlanarak daha sonra kurulan yeni yerleşmelerin bir «büyük şehre» uydu olma düzeyi azaltıldı. Bunlar «büyük şehir» lerden bu şehirlere hergün gidip gelemeyecek kadar uzak, sosyal ve ticari bağlantıları mümkün kılacak kadar yakın olarak planlandılar.

Dört Nesil Uydukent

İngiltere tecrübesinde dört nesil Uydukent'den sözedilebilir. Her nesilden bir örnek uygulama burada özetle incelenerek, uygulamanın evrimi gösterilmeğe çalışılacaktır.

CORBY: Stevenage, Harlow vb. ilk uygulamalardan biri olmamakla birlikte Corby uydukenti birinci neslin niteliklerini özellikle şehir planı açısından iyi gösteren bir örnektir 1950'de 80 000 nüfus için planlanmıştır. İlk nesil uydukentleri genellikle ışınsal bir plan içinde 000 - 7500 kişilik mahallelerden oluşan bir organizasyona sahipti. Bu mahalleler bir ilkokulu besleyecek nüfus büyüklüğünü esas alarak planlanmıştı. İlkokulu merkez alan bu mahallelerde, yaya ve taşıt trafiğinin birbirinden ayrılması, konutların mahalle altı ölçekte gruplar halinde yerleştirilmesi bu dönemin uydukentlerinde üzerinde durulmuş olan planlama ilkeleridir.

Yine bu nesil uydukentlerinde optimum büyüklüğü aşmamak önemli bir amaç olarak ortaya konmuş ise de daha bugünden bunların bazıları bu büyüklükleri aşmış ya da daha büyük ölçekler için planları değiştirilmiş bulunuyor.

1968 yılında Londra çevresindeki üç yenikentin

(Harlow, Stevenage, Basildon) varılmak istenen nüfusları iki katından daha çok arttırılarak 130 000'e çıkarıldı. Bunun nedeni yenikentlerin belli bir büyüklüğe erişmeden kendi içlerinde bağımsız kentler olarak yaşayamadıkları gerçeğinin zamanla farkına varılmasıydı.

CUMBERNAULD: İkinci nesil İngiliz uydukent'lerinin en ünlülerinden biridir. 1955'de «en fazla» 100 000 nüfus için Glaskow şehri çevresinde yapılması kararlaştırılmıştır. Yeni şehirler arasında ilk defa Cumbernauld'da fiziksel imaj, şehir karakteri göstermektedir. İlk nesil uydukentlerdeki yeşil sahalarla ayrılmış düşük yoğunluktaki mahalleler şeklinde özetlenebilecek planlama ilkesi değişmiştir. Konut yoğunluklarında da artış olmuş, ilk uydukentler 30 kişi/hektar yoğunlukla kurulurken sonradan kent yoğunlukları için 50 kişi/hektar uygun görülmüştür. Cumbernauld bir tepenin üzerine yerleştirilmiş çok amaçlı büyük bir tek yapıdan oluşan bir şehir merkezi etrafında planlanmıştır. Bu yenilik birinci nesil uydukentlere, özellikle bunların mahalle birimleri halinde planlanması ilkesine ve sonuçta ortaya çıkan kırsal karakterdeki fiziksel imaja karşı bir tepkinin ürünüdür.

RUNCORN: Üçüncü nesil İngiliz yeni şehirleri daha gelişmiş ulaşım sistemleri ve daha kuvvetle beliren şehir merkezleri ile geleneksel şehirsel merkezlere daha çok benzer bir karakter göstermektedir. Bunlardan biri olan Runcorn 1964'de Liverpool yakınlarında 30.000 nüfuslu bir mevcut şehrin geliştirilmesi şeklinde planlandı. Burada yeni şehrin yapımı ve eski şehrin yenileştirilmesi birlikte yürütülen bir uygulama olarak ele alınmıştı. Merkez parklar etrafında sekiz çizen bir yol boyunca şehir yüksek bir yoğunlukla planlanmıştı. Çok katlı büyük ve şehir merkezî fonksiyonlarını barındıran yapılar grubu ortada fiziksel şehir imajını güçlendiriyordu. Ulaşım sistemi otobüs'ü esas alan ve sınırlı sayıda özel oto'nun bulunacağını varsayan bir sistemdi.

1964'lere ulaşıldığında, İngiliz deneyinde uydukent'ten yeni şehir anlayışına geçilmiş oluyordu. Daha bağımsız daha büyük yerleşmelere... 1964 yılında tamamlanan «Güneydoğu Bölgesi Çalışması» Londra'yı merkez alarak bu gelişmiş bölgeye ülkenin çeşitli yerlerinden 3,5 milyon kişinin geleceğini varsayıp bu nüfusu yerleşmelere göre dağıtmayı amaç edinmiştir. Burada ilginç olan, Londra'ya göçü durdurmak için 110 kilometre uzakta biri 250.000 (Bletchley), öteki 150.000 nüfuslu (Newbury) iki yenikentin önerilmiş olmasıdır. Ayrıca nüfusları 100.000 olan kentlerin 200.000'e kadar büyütülmesi planlanıyordu.

MİLTON KEYNES: İngiltere tecrübesinin günümüzdeki son nesil örnekleri, ölçek ve fonksiyonlar yönünden büyük farklılıklar gösteriyor. Bu nesil yeni şehirler esasta ayrı (uydu değil), kendi kendine yeterli ve bölge ya da metropoliten dokuyu biçimlendiren şehirler olarak görülmeye başlandı. Daha büyük ölçeklerin gelişme ve istihdam yaratıcı güçleri farkedilerek Milton Keynes gibi çeyrek milyonluk yeni şehirler planlanmaya başlandı. Bu yeni şehirde toplu ulaşım sistemine büyük ağırlık verilmiştir. Toplu ulaşım hattının omurgasını oluşturduğu doğrusal bir plan organizasyonu düşünülmüştür. Bu omurgaya bağlı mahalle birimleri yoğun şehirsel karakter göstermektedir.

SONUÇ

İngiltere deneyinin yukarıda özetlenen çeyrek yüzyıllık gelişimi açıkça belirli yönlerde bir değişim göstermektedir. Bu evrim şöylece özetlenebilir:

— Planlandıkları nüfus bakımından küçükten büyüğe doğru,

— Şehre karşı kırsal bir yerleşme alternatifinden, metropoliten alanda yeni bir şehirsel alternatif olmaya doğru,

— Nüfus ve yapı bakımlarından az yoğundan çok yoğuna doğru,
— Ana şehirden kopma mesafesi bakımından azdan çoğa doğru,
— Şehir fiziksel planı ve görünümü bakımından kırsal bir karakterden şehirsel bir karaktere doğru, bir değişim göstermektedir.

Türkiye'nin yeni şehir denemelerine girmek istediği bu dönemde yukarıda özetlenen evrimin genel yönünü gözden uzak tutmamak gerekir.

Sorunu «uydukent» yerine «yeni şehir» tanımıyla ele aldığımızda kaçınılmaz bir soru ortaya çıkmaktadır: Yeni şehirler yalnızca büyük şehirlerin çevresine mi kurulacaktır? Bir iki gelişmiş bölgeye nüfus akımının sürüp gideceği varsayılıyorsa büyük şehirlerin çevresine yenikentler kurmak doğrudur. Ancak sanayinin yurt yüzeyine yaygınlaştırılması ilkesine uygun olarak geri kalmış bölgelerde de şehirsel büyüme merkezleri geliştirme politikası seçilmişse, o zaman bu bölgelerdeki belli kentlerin büyütülmesi, ayrıca yeni şehirlerin kurulması da ele alınması gereken bir konudur. 52 milyon nüfuslu Polonya'nın başkenti Varşova'nın nüfusu 300.000 iken sanayinin yurt yüzeyine daha hakça yayılması ilkesini temel alarak genellikle 100.000 nüfuslu şehirlerin geliştirilmesi planlanmıştı. Gerek ham madde kaynaklarını daha iyi değerlendirmek ve gerekse nüfusa yerinde iş olanakları sağlamak amacıyla yenikentlerin kurulması düşünülmüştür.

Sovyetler Birliği'nde ise yeni şehirlerin optimum nüfusu 100.000 - 200.000 arası seçilmiş ancak 300.000 - 500.000 kişilik bölgesel merkezler de planlanmıştır. 1926 - 63 yılları arasında bu ülkede 800 yenikent kurulmuştur. Bunların üçte biri geri kalmış bölgelerde olup çoğu doğudaydı. Uydukentler için seçilen büyüklük ise 50 - 100. 000 arasındadır. İlginç olan, sıkı planlama denetimine

rağmen Moskova çevresindeki uydukentlerin büyük şehrin büyümesini engelleyememesidir.

Uydukent konusundan «yenikent» konusuna geçtikçe, planlama sorunları da «büyük şehir» ölçeğinden bölgesel planlama düzeyine sıçramaktadır.

18
Uydukentlerin Finansmanı

Sayfa 419 Tablo: İzmit yeni yerleşmeler projesi programı
Sayfa 420 Tablo: İzmit yeni yerleşmeler projesi.
giderlerin dağılımı

İZMİT BELEDİYESİ 30 000 KONUTLUK YENİ YERLEŞMELER PROJESİ GİDERLERİN DAĞILIMI (1975 Fiyatlarıyla)

Giderler	Proje Toplam Giderleri (TL)	Oranı %	Konut Başına Giderleri (TL)
ARSA	85 000 000	2.7	2.833
ALTYAPI			
Temiz Su	33 000 000	1.1	1.100
Kanalizasyon	101 399 000	3.3	3.380
Yollar	91 972 000	3.0	3.064
Elektrik	30 022 000	1.0	1.000
TEKNİK HİZMET	50 000 000	1.6	1 617
KURULUŞ VE YÖNETİM	14 288 000	0.5	506
			Katılıcı tarafından Katılma Payları ile ödenecek (Konut başına 16 500 TL)
YAPIM ŞİRKETLERİ ÖRGÜTLENMESİ	90 000 000	2.9	3 000
(Bakım için devamlı fon yaratacak)			
YAPI GİDERLERİ	2 583 450 000	83.9	86 114
			Sosyal Güvenlik Fonları Konut Kredileri ile ödenecek
TOPLAM	3 079 131 000	100.0	102 615

Kaynak: İzmit Yeni Yerleşmeleri Yapılabilirlik Araştırması Birleşmiş Mimarlar

İZMİT BELEDİYESİ 30.000 KONUTLUK YENİ YERLEŞMELER PROJESİ TALEP VE ARZ PROGRAMI

Yıl	Konut Talebi	Konut Arzı
1975	10 000	—
1976	2 500	—
1977	2 750	1 500
1978	3 000	2 500
1979	3 000	3 500
1980	3 250	4 500
1981	3 500	4 500
1982	2000	4500
1983	—	4 500
1984	—	4 500
Toplam	30 000	30.000

Katılma Payları Ödeme Planları (1975 fiyatlarıyla)

Ödeme Planı	Peşin	Aylık Taksit	Konut Teslimi	Kontenjan
24 aylık ödeme	6 500	420	1977	1 500
36 aylık ödeme	6 500	280	1978	2 500
48 aylık ödeme	6 500	210	1979	3 500
60 aylık ödeme	4 500	200	1980	4 500

60 aylık ödeme planı 1980-1984 arasında 5 kez uygulanacak.

Kaynak: İzmit Yeni Yerleşmeleri Yapılabilirlik Araştırması Birleşmiş Mimarlar

UYDUKENTLERİN FİNANSMAN SORUNU

Ülkemizde sanayileşme ve şehirleşme eşliğinde ortaya çıkan sosyal maliyetlerin niceliği üzerinde çok durulmamıştır. Bu tür harcamaları toplumun kendi içinden karşıladığı varsayılarak ayrıca sosyal maliyetler kalemi hesaplanmamıştır. Örneğin şehirlerimizde gecekondulaşma ilk bakışta harcamaları kendi içinden karşılayan bir gelişmedir. Ancak gecekondular politik bir varlığa kavuştuktan sonra bazı kamu yatırımları zorunlu hale gelmektedir. Bir süre sonra yasallık kazanmak ve su, kanalizasyon, otobüs gibi normal şehir hizmetlerinden yararlanmak isteyen bir baskı grubu doğmakta ve ancak o zaman buralara kamu yatırımları ayrılmaktadır. Başka bir deyişle, sosyal maliyetlerin kamu tarafından yüklenilmesi önceden planlanmış bir yatırımlar dizisi niteliğinde değil daha çok olupbittiler karşısında bir fon bulma çabası özelliğindedir. Önceden kontrol edilemeyen ve tasarlanmamış bir gelişmenin sonradan zorunlu kıldığı şehirsel altyapı ve servis maliyetleri bugünkü büyük şehirlerdeki büyümeyi kontrol etme amacının gerekçelerinden biri olarak öne sürülmüştür.

Kontrolsuz gelişme yalnızca gecekondu alanlarına özgü değildir. Şehirlerimizde yüksek ve orta gelirli grupların yaşadığı semtlerde de plan ötesi aşırı yoğunlukların ortaya çıkması, belediyelerin mali olanaklarını kat kat aşan altyapı ve şehirsel hizmet yatırımları gerektirmektedir. İşte bu nedenlerle büyük şehirlerimizdeki büyümeyi yavaşlatacağı ve düzenleyeceği sanılan yeni kentler kurma önerisi ortaya atılmıştır.

Böyle bir önerinin sosyal maliyetler konusundaki tutumu bugünkü şehirleşme süreçleri karşısında gösterilen tutumdan farklı olmalıdır. Çünkü bu öneri pasif bir politik ödün değil, aktif bir eyleme geçme girişimidir. İkincisi, bugün belli bir şehirleşme aşamasına ulaşmış yerleşmelerde sorunlara marjinal çözümler getirmek olanağı vardır. Küçük ek yatırımlarla bazı çok önemli eksiklikler daha az duyulur hale getirilebilir. Ama daha önce hiçbir faaliyetin bulunmadığı ya da bu ölçekte şehirleşmenin oluşmadığı yerleşmelerde ise durum çok başkadır. Bu yerleşmelerin bir «yeni kent» niteliği kazanması ve buranın istenen politikaları gerçekleştirecek bir ölçeğe kavuşması böyle marjinal yatırımlarla olamaz. Büyük ve toplu yatırımları ilk aşamada gerçekleştirmek koşulu vardır. Yatırım kaynakları bulunmadan bu politikalar ya sözde kalmaktan ya da başarısız, boş harcamalara neden olmaktan kurtulamazlar. Oysa, büyük şehirlerimizin düzenlenmesinden başka bir seçenek arayan politik öneri sahipleri bir yeni kent kurmayı, ya da ülkede birçok yeni kentler geliştirmeyi tasarlarken bu işin yatırım boyutlarını hesaba katacak zaman bulamamışlardır.

İşte bu nedenle, «Uydukent Şehirleşme Sorunlarımızı Ne Kadar Çözer» yazımıza ilişkin olarak bir yeni kent kurmanın getirdiği finansman sorunlarını belirtmeyi yararlı bulduk. Verdiğimiz örnekler «Yeni Kentler» kurma politikasını uygulamaya koymuş ve belli bir deneme dönemini de aşmış ülkelerden alınmıştır. Burada önemli olan mutlak sayılardan çok hangi tip harcamaların ne oranda önemli olduğunu belirtmek ve yeni kentlerin kendi kendini finanse edebilme olanakları üzerinde bazı ipuçları verebilmektir.

Yenikentlerin finansmanı konusunu iki farklı ülkeden alınan örneklerle incelemek, ne tür finasman politikası ile hangi tip amaçların gerçekleştiğini görmek ba-

kımından ilginçtir. Ülkelerden biri yeni kent planlama ve kurma görevinin hazinece desteklenen bir kamu kuruluşuna verildiği İngiltere, ötekisi ise yeni kentlerin özel girişime bırakıldığı ABD.'dir.

İngiltere Örneği

İngiltere'de yenikent uygulamasının yasal temeli 1946 yılında kabul edilen «İngiliz Yenikentler Yasası» ile atılmıştır. Yasayı hazırlayan Reith komisyonu yeni kurulacak yerleşmelerin büyüklüğü, yeri, sağlaması gereken hizmetler, arazi alımı, finansman ve yönetsel yapısı konularında ad öneriler getirmiştir. Yeni Kentler Yasası büyük şehirsel merkezlerden taşan nüfus, sanayi ve ticareti içine alacak kendi kendine yeterli ve kendi varlığını sürdürebilecek ölçekte yerleşmeler yaratma tasarısıyla getirilmiş bir ulusal programdır. Bu programı yürütme amacıyla kurulacak özel kamu işletmeleri konut, ticaret ve sanayi için gerekli yapıları inşa edeceği gibi mülkiyetini de elinde tutabilecektir.

Programın ülke çapındaki yöneticisi «Konut ve Yerel Yönetim Bakanlığı»dır. Program üç aşamada uygulanacaktır: Birinci aşamada yeni kentin yeri saptanacak, ikinci aşamada kentin planlama, arazi alımı, geliştirme ve inşa işleri yürütülecektir. Üçüncü aşamada ise kentin yönetimi vardır.

Birinci aşama tümüyle Bakanlık içinde yürütülür. İkinci aşamada Bakanlık özel ve kamu sektöründen çeşitli kişileri seçerek her kent için bir geliştirme kuruluşu saptar. Kuruluş gerçekte bir kamu kuruluşu olmasına ve doğrudan Bakanlık ve Hazineye karşı sorumlu tutulmasına karşın kuruluş yöneticileri arasında iş ve ticaret adamları da vardır. Kuruluş aynı zamanda plan alanına giren yerel yönetimlerle de işbirliği yapmak zorundadır. Kuruluşun temel mali kaynağı hazinece verilen çok uzun vadeli (60 yıl) ve düşük faizli (% 5-6) kre-

dilerdir. Mali kaynağın devlet elinde olması devletin kuruluş'un uygulamalarını denetlemesine de olanak sağlamaktadır.

İngiltere uygulamasında bir yeni kente yapılan toplam harcamaların % 60'ının konuta, % 13'ünün altyapıya (özellikle su işlerine), % 10'unun arazi hazırlanmasına ve % 15'inin ticari yapılara ödendiği görülmüştür. Arazi kamulaştırmaları için harcanan miktar ise yalnızca % 2'dir. Arazi kamulaştırma harcamalarının bu derece küçük bir oran tutması arazinin hangi yasal temele göre ele geçirildiğine bağlı olmakla birlikte yenikent kurmayı yalnızca bir toprak kamulaştırma sorunu olarak görmenin yetersizliğini de ortaya koymaktadır.

Burada bir noktaya açıklık getirmekte yarar var. Şehirlerimizde bugün daha mutlu bir yaşam sağlama amacıyla yeşil alan, okul gibi halka hizmet edecek kamu alanlarının genişletilebilmesi için büyük kamulaştırma bedelleri ödenmesi gerektiği öne sürülmüştür. Örneğin şehir içinde bir kamu tesisine yapılacak harcamaları % 60-80'inin arazi alımına yatırıldığı söylenir. Oysa, bu arazinin hangi bedel üzerinden elde edileceği varsayımına yakından bağlıdır. Örneğin bir şehir içi toprağının geçerli piyasa bedeli başkadır, resmen «beyan» edilen vergiye esas olan bedeli başkadır. Bu bakımdan yeni kent toprakları kamulaştırılırken de arazinin ansızın değer kazanması sonucu yukarda verilen oranlardan çok daha yüksek bedeller ödenebilir. Arazi alımına yapılan harcamalar çeşitli politik çıkar gruplarına karşı plancının tutumuna ve politik ortamın sınırladığı koşullara yakından bağımlıdır. Ayrıca, toprağın tümünün birden alınmasıyla parça parça alınması arasında da farklar vardır. Parça parça toprak alındığında, kamulaştırılması geciken yerlerdeki değer artışları toprak sahiplerine geçer.

Yenikentler yasası'nın getirdiği önemli ve yenikentlerin finansmanı açısından gerekli kısıtlamalardan biri

arazi sahiplerinin artan toprak değerleri üzeride hak yürütemeyecekleridir. Bu değer artışı toprağın ilk fiyatının 10 - 30 katı arasındadır. Ama toprakların bir yeni kente dönüştürülmesiyle bir değer kazanılmıştır. Reith Raporu'nda 60.000 kişilik bir yerleşme için 2000 hektar kentsel alan ve 2400 hektar da yeşil kuşak olmak üzere 4400 hektarı birden kamulaştırılması önerilmiştir. Uygulamalarda bu büyüklükte yerleşmeler için 2500 hektar kamulaştırılmıştır. Yenikent için planlanan yoğunluklar ilk önerilerden daha yüksek tutulduğu için yapı alanı 700 hektara inmiştir. En yoğun yerleşme planlı Cumbernauld'da yapı alanı 350 hektardır.

Bir yenikent için gereken ilk yatırımlar üzerinde bazı örnek sayılar verebilmek amacıyla birkaç İngiliz yenikentini ele alalım. Londra çevresindeki yenikentlerden Stevenage 80.000 nüfus için planlanmış olup 1967 yılı sonuna kadar kente 60.000 kişi yerleşmiştir. Bu tarihe kadar yapılan toplam yatırım harcamaları (1967 fiyatlarıyla) 52 milyon sterlindir. Türk lirası olarak değeri 1,72 milyardır. Cumbernauld, geri kalmış kuzey bölgesinin bir yeni kenti olup 70.000 nüfus için planlanmıştır. 1967 yılına kadar buraya 23.000 nüfusun gelebilmesi için yapılan toplam yatırım harcamaları 30 milyon sterlin, ya da 990 milyon TL. dır. Bu yıla kadar Stevenage'de 17.000 kişi çalıştıracak sanayi, 1.500 kişi çalıştıracak ticari kuruluş inşa edilmiştir.

Burada yenikentlerin nüfuslarının neden 60 - 200 bin kişi arasında seçildiği üzerinde altyapı maliyetleriyle ilgili şu bilgiye değinilebilir. Çeşitli araştırmalara göre kişi başına teknik altyapı ve yeşil alan kamulaştırma giderlerinin en düşük olduğu şehirler 50 - 300 bin nüfus arasındadır.

250 bin nüfus için planlanan Milton - Keynes yeni kentinde ise harcamaların dağılış tahminleri şöyledir:

Teknik altyapı % 15, konut % 47, eğitim % 6, kamu tesisleri % 3, sanayi % 18, ticaret % 8, ulaşım % 4.

Yatırımlara başlandıktan sonra genellikle on yıl süreyle geliştirme kuruluşları hazine yardımı almaya devam etmişler, bu dönemden sonra kredinin faizini geri ödemeye başlamışlardır. Aradan yeterince uzun bir dönem geçtikten sonra yenikentler kâr getiren işletmeler haline gelmişlerdir. Örneğin 1946 yılında planlanan Stevenage yenikenti 1967 yılında 202.000 Sterlin yıllık kâr getirmiştir. Bu yılda yatırım ve faizin henüz geri ödenmeyen bölümü 48 milyon sterlindi. 1955 sonunda planlanan Cumbernauld ise 1967 yılında 280.000 sterlin zarar etmişti.

Geliştirme kuruluşları yapımı biten binaları kiraya vererek harcamaların bir kısmını karşılamaktadırlar. Ancak temel amaçlardan biri halka ucuz konut sağlamak olduğuna göre konut kiraları üzerinde bir kazanç sağlamak söz konusu değildir. Bu nedenle şehirsel harcamalar daha çok ticari ve sanayi kuruluşlarından alınan kiralarla karşılanmaktadır. Konuyu biraz daha açacak olursak, konut kiraları yalnızca binaların arsa ve inşaat maliyetleri üzerinden alınmaktadır. Bu kiralar bir stüdyo katı için (1965 fiyatlarıyla) yılda 2050 TL. yedi odalı bir ev içinse yılda 4100 TL. sıdır. Konutlar bazen de 99 yıllığına kiraya verilmektedir. Öte yandan fabrika ve ticarethanelerden alınan kira genel altyapı ve kent geliştirme harcamalarını da içine almaktadır. Ortalama fabrika kiraları (1965 fiyatlarıyla) 280 TL/m², büro kiraları ise 480 TL./m² civarındadır. Bazı durumlarda fabrikayı doğrudan doğruya inşa etme yerine fabrika arazisi kiraya verilmektedir.

Burada üzerinde durulması gereken uygulama yöntemi bir yenikent kurmanın maliyetini önce kamunun sonra sanayi ve ticaret kuruluşlarının en sonra da şehir halkının, yükleneceği varsayımının bir politik seçme

olarak saptanmış olmasıdır. Kişi başına konut ve sosyal altyapı maliyetleri genellikle bir kişi istihdam etmek için gerekli sanayi yatırımlarının iki buçuk katıdır. Türkiye koşullarında böyle bir seçmenin gerçekleşme olanağı tartışılabilir. Sanayi ile ilgili başka bir yazımızda da belirtildiği gibi şehir dışında bir yer arayan sanayilerin bir avantajı arazi spekülasyonundan yararlanmalarıdır. Bunun ötesinde, bu şehir dışına kurulan sanayilerin çevresinde oluşan gecekonduların maliyetini fabrika sahibi hiçbir şekilde yükümlenmemektedir. Oysa, İngiliz yenikentlerinde bunun tersi bir uygulama söz konusudur. Öte yandan az gelişmiş bir bölgede kurulacak bir yenikente sanayicinin gelmesi ise zaten özendirici tedbirleri gerektirmektedir. Başka bir deyişle, geri kalmış bir bölgede kurulacak yenikentteki nüfusa istihdam sağlamak için ilkin sanayinin oraya gitmesi sağlanacaktır. Eğer sanayici destek görecekse o zaman halkı kim destekleyecektir? Daha doğrusu yenikente yapılan toplam harcamalar nasıl geri ödenecektir.

Bir yenikentin başarı olanağı nüfus ile istihdam arasındaki sürekli dengenin korunmasına bağlıdır. Bir yenikent kurmak, sanayiciyi oraya çekecek özendirici tedbirleri getirmek ve halka ucuz konut sağlamak gibi çok yönlü amaçları içerir. Gerçekte bunların tümünün birden eş zamanlı olarak yapılabilmesinin mali yükümlülüğü iyice belirmeden girişilecek herhangi bir uygulama başarısız kalabilir.

Yenikentlerin çok uzun bir dönem sonra bile olsa kâr eden işletmelere dönüşmesi yenikentlerin yönetim biçimiyle yakından ilişkilidir. Yenikentlerin yapımı bittiğinde geliştirme kuruluşu görevini tamamlar ve yenikentin bütün taşınmaz malları yenikentler komisyonu gerçekte küçük bir örgüttür. Bu nedenle işlerin çoğu örgütün yerel komisyonu tarafından yürütülür. Yerel komisyon kent servislerinin sağlanması ve kamu elindeki

arsa ve taşınmaz malların işletilmesinden sorumludur. Kârlar üzerinde Hazine'nin de hakkı vardır. Hazine isterse kârları kendine geri aktarabilir.

A.B.D. Örneği

Gerek planlama gerekse finansman konularında kamunun büyük ağırlık koyduğu İngiliz denemesine karşılık A.B.D.'de yeni kentler özel girişimin faaliyet alanına bırakılmıştır. 1954 yılında çıkarılan Ülkesel Konut Yasası yerel yönetimin planlama çalışmalarına Federal Hükümetin katkıda bulunacağını belirtmiştir. Ancak Federal Hükümet yardımı daha çok bölge planlama çalışmaları ölçeğinde kalmış, yerel yönetimler ise yalnızca arazi satın alımlarından merkezî hükümetten üçte iki oranında yardım sağlamışlardır.

A.B.D.'deki genel ilke, merkez planlama örgütlerini güçlü kılmaktansa özel girişimin çeşitli projeleri gerçekleştirmesine yardımcı olmaktır. Yenikent yapımında en etkin girişimciler sanayiciler olmuştur. 1939 yılında yapılan bir ankete göre belli bir fiziksel plana göre inşa edilmiş toplu konutların % 535'ü sanayiciler eliyle finanse edilmiştir. Sanayiciler büyük endüstri kuruluşlarının yanına konutlar da inşa ederek bir yandan sanayiye işgücü sağlamış bir yandan da konut yapımından kâr elde etmişlerdir.

Bu firmalar daha sonra «suburb» gelişmesi türündeki şehir dışı konut mahallelerinin yapımına önayak olmuşlar, orta ve üst gelir grupları için onbin ya da daha çok konutlu yerleşmeler planlayıp inşa etmişlerdir. Özel oto sahipliğinin sağladığı hareketliliğin de yardımıyla orta ve üst gelir grupları için şehir dışı yaşantısı bir özentiye dönüşmüş böylece çok sayıda kent yapım-satımı kârlı bir girişim olmuştur.

Bu firmaların finansman kaynağı özel bankalardır. Bu bankalar % 6 - 7 faiz oranları ve 25 yıla kadar uzanan

vadelerle kredi açmaktan kaçınmamışlardır. Toprağın kamulaştırılmasına ilişkin herhangi bir yenikent yasası bulunmadığından arazi değerleri artışı yüzünden toprak satmalma işini tamamlayamadan batan firmalar olmuştur. Gerçekte yasanın bulunmayışı bu tür risklere ancak büyük firmaların girmesine olanak tanıyan bir durumdur. Uygulamada da batan firmaların yerini ülkesel sanayi ve ticaret kuruluşları alarak toprak alımını tamamlamışlardır. Ancak bu büyük firmaların ellerindeki araziyi başka toplu konut'çu firmalara ya da kendi yan kuruluşlarına aktardığı da görülmüştür. Bu konut üretiminde harcamalar çıktıktan sonra % 10 - 20 net kâr sağlanması bir geçerli ölçüttür. Buna karşılık yapı teknolojisi çok üst düzeyde tutularak inşaat harcamaları düşürülmüştür. Yıllık kira, toplam harcamaların % 16'sı olarak hesaplanmıştır.

Görüldüğü gibi bu «Suburb» türü gelişmelerde ağırlık daha çok konut yapımındadır. Sanayi ve ticareti de birlikte getirerek kendi içinde nüfus - işgücü dengesi sağlanmış yenikent kurma çabası yoktur. Bunlar daha çok orta ve üst sınıfın yatakhane kentleridir. Bu açıdan bunlara yalnızca «toplu konut» adı verilmesi daha uygundur. İngiltere'deki uygulamanın tersine kârlar ticaret ve sanayi kuruluşları yerine konutlardan elde edilmiştir. Amerikan yenikentlerinin bir sosyal reform programı olamamasının nedeni de budur. Birçok yenikent düşük gelirli gruplara daha iyi yaşama sağlayacağı ve ırklar arası toplumsal bütünleşmeye yardım edeceği gerekçesiyle desteklenmiş olmasına ve bu politikaya büyük umutlar bağlanmasına rağmen amaçlarına ulaşamamıştır. Örneğin yenikentlerin büyük şehirlerdeki «slum» ve «ghetto» sorunlarına çözüm getirmesi isteği 1967 yılında Başkan Johnson'dan gelmiş, ama bu isteği gerçekleştirecek araçlar geliştirilmemiştir.

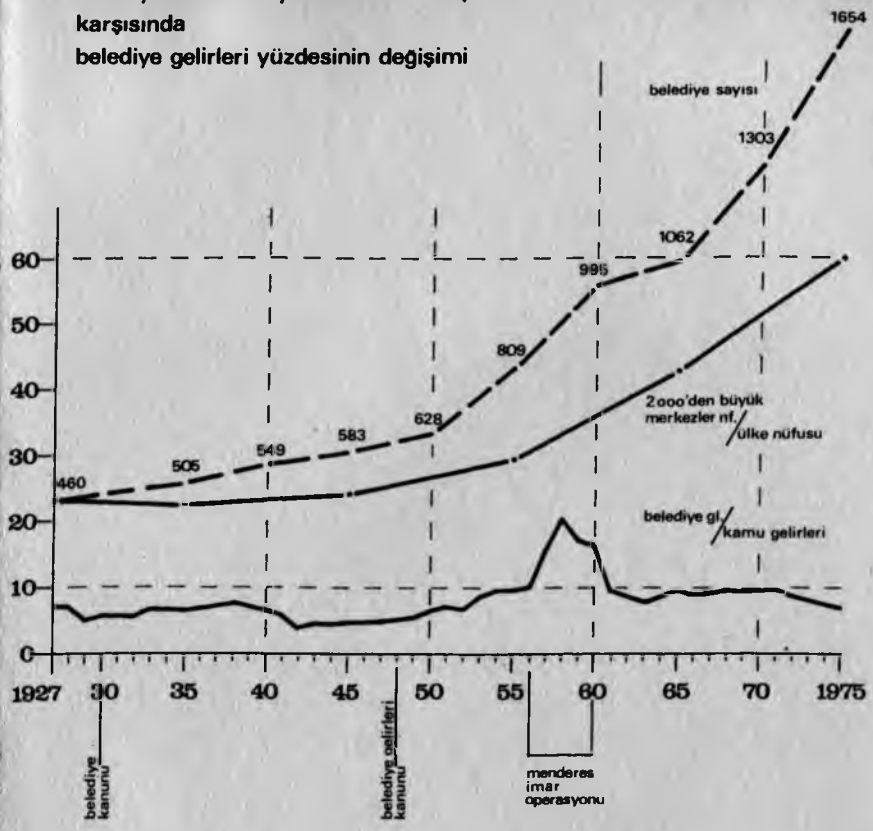
Bu iki ülke örneğinden ortaya çıkan sonuç, yeni-

kentlerin kurulma amaçlarıyla bunların gerçekleştirilmesi için gerekli araçların birlikte saptanması gereğidir. Özellikle yenikentlerin nasıl finanse edileceği sorunu harcamaların yükünü kimin karşılayacağı konusunda bir politik seçmeyi gerektirmektedir. Bu nedenle, uydukent önerisi yapılırken, bu öneriyi yalnızca bir fiziksel planlama önerisi olarak yapmak yetersiz kalır. Bunun arkasındaki politik boyutu açıkça ortaya koymak gerekir.

19
Şehirlerin Sahipliliği

Sayfa 433 Grafik: Belediyeler nüfus ve gelir yüzdelerinin değişimi
İstanbul Belediye harcamalarının dağılımı.
Sayfa 434 Gazete yazısı (Cumhuriyet 7.11.1973)
Sayfa 435 İstanbul çevre belediyeleri haritası (Nâzım Plan Bürosu Arşivinden)
Sayfa 436 Ahmet İsvan'ın yazısı
Sayfa 438 İmar ve İskân Bakanlığı örgüt şeması
Sayfa 439 Belediyelere giden yardımların akım şeması
Sayfa 440 İstanbul Belediye örgüt şeması

belediyeler nüfusu yüzdesindeki artış
karşısında
belediye gelirleri yüzdesinin değişimi



İSTANBUL BELEDİYESİ HARCAMALARININ DAĞILIMI

Mutlak Değerler: Milyon TL. YÜZDE DAĞILIMI

Yıl	Cari	Yatırım	Transfer	Toplam	Cari	Yatırım	Transfer	Toplam
1965	191	42	74	307	62,2	13,7	24,1	100,0
1966	222	40	71	333	66,8	12,0	21,2	100,0
1967	243	43	90	382	63,6	12,8	24,6	100,0
1968	268	52	106	426	62,9	12,2	24,9	100,0
1969	295	72	118	485	60,8	14,8	24,4	100,0
1970	346	68	112	526	65,8	12,9	21,3	100,0
1971	427	86	107	620	68,9	13,9	17,2	100,0

Cumhuriyet, 7 Aralık 1973

Istanbul Belediyesinin temel yatırımları, dış kredilerin alınmasına bağlı

Gelirleri toplamı, Türkiye'nin tüm belediyelerin gelirlerinin beşte birini aşan Istanbul Belediyesinin temel yatırımlarının yapılabilmesi, dış kredilerin ger çekleşme şansına bağlı durum dadır. Istanbul'un en temel ihtiyaçlarından biri olan su hizmetlerinin karşılanması için gerekli olan 1,5 milyar liralık yatırım Dünya Bankasından alınması kararlaştırılan 37 milyon dolarlık krediye tâbidir. Yarısından fazlası ekonomik ömrünü doldurmuş olan otobüs ve treleybüs parkının yenilenebilmesi için de Batı Avrupadan kredi sağlanmasına çalışılmaktadır. Istanbul Belediyesinin gerek kendi olanakları ve gerekse merkezî hükümetten sağladığı malî imkânları gittikçe büyüyen personel kadrosunun maaşlarını ödemek için kullanması, temel yatırımların yapılmasını dış borç ihtimaline bağlı duruma getirmektedir.

Istanbul ilinin su ihtiyacını karşılamak için, yabancı danış manlık firmalarının kurduğu Damoc Konsorsiyumu'nun hazırladığı projeye göre 1 milyar 638 milyon liralık bir yatırım yapmak gerekmektedir. Gerekli paranın 333 milyon lirasının Belediyece; 787 milyon lirasının merkezi hükümetçe ve geriye kalan 518 milyon lirasının ise Dünya Bankası kredisiyle karşılanması öngörülmektedir. Dünya Bankası, vereceği kredi için yüzde 8 oranında faiz almayı şart koşmuş ve dış borçlanma uygulamalarına göre çok yüksek sayılan bu faiz oranının düşürülmesi uzun müzakerelere konu olmuştur. Dünya Bankası, şartından vazgeçmediği için kredi anlaşması yüzde 8'lik bir faizle yapılmıştır.

Gerekli yatırımın ancak üçte birini sağlayan Dünya Bankası, anlaşmaya göre bazı ayrıcalıklı olanaklar elde etmiştir. İhale, uluslararası yarışmaya çıkarılacak; yapımı üstlenecek firma ile yapım sırasındaki danışmanlık firması da yine Dünya Bankası tarafından seçilecektir.

Istanbul Belediyesinin dış borçlanma ile yatırımlarını gerçekleştirmeyi düşündüğü tek hizmet su değildir. Bugün Istanbul şehir içi trafiğinin yüzde 52'si dolmuş, minibüs ve halk otobüsleriyle karşılanmaktadır. Bunun nedeni, Istanbul Belediyesine ait 738 otobüs ve 101 troleybüsten oluşan taşıt parkının yarısından fazlasının ekonomik ömrünü tamamlamış olmalarıdır. Bu durumda ilin trafik hizmetinin karşılanması için en az 800 yeni otobüsün alınmasının gerektiği hesaplanmaktadır. 800 otobüs için ise 25 ile 30 milyon dolar arasında bir malî kaynağa ihtiyaç bulunmaktadır. Istanbul Belediyesi, bu maksatla başta Hollanda olmak üzere İngiltere ve Batı Almanya'dan kredi bulma yollarını aramaktadır.

Türkiye'nin malî bakımdan bu en güçlü Belediyesinin, Istanbullulara gerekli hizmetleri sağlayabilmek için dış kredi arar duruma gelmesinin temel sebebi, diğer büyük belediyelerde olduğu gibi, gelirlerinin çok büyük bir kısmını başta personel giderleri olmak üzere cari harcamalara ayırmasıdır. Belediye'nin toplam gelirlerinin cari harcamalara ayrılan kısmında son yıllarda önemli artışlar olmuştur. 1969 yılında, yüzde 60,8 olan cari harcamalar payı, 1971 yılında yüzde 68,9'a çıkmıştır. Buna rağmen yatırım harcamaları yüzdesinde önemli bir değişme olmamıştır. Fakat borç ödemesi, sosyal yardım, kamulaştırma gibi kalemleri içeren transfes harcamalarında düşüş görülmüştür. Bu durum Istanbul Belediyesinin yeni dış borçlar bularak ve mevcut borçların ödenmesini yavaşlatarak gerekli hizmetleri sağlamaya çalıştığını göstermektedir.

İSTANBUL ÇEVRE BELEDİYELERİ



Milliyet

İstanbul Belediyesi'nin gelir darboğazı

TÜRKİYE'DE büyük küçük bütün belediyeler görevlerini yapamayacak kadar parasızdır. Bu durumun iki temel nedeni vardır.

★ Birinci neden: Belediye gelirlerinin bir bölümü 35 yıl önce, yüzde ile değil de, yirmibeş kuruşluk işgaliye resminde olduğu gibi, mutlak sayılarla belirlenmiştir.

YAZAN:
Ahmet İSVAN
[İstanbul Belediye Başkanı]

Böylece, para değerindeki düşüşle belediyelerimizin gelirleri her yıl biraz daha erimektedir.

★ İkinci neden: Belediye gelirlerinin, parlâmentonun o yönde bir kararı olmadığı halde, kazalara kurban giderek iptal edilmiş olmasıdır. Örneğin, tabelâ reklâm resmi, yasada tavan belirlenmediği için iptâl edilmiş, o zamandan beri parlâmento, tavanı belirli bir yasa yapmamıştır. Eski Emlâk Vergisi ile beraber alınan çöp ve fener parası, yeni Emlâk Vergisi yapılırken unutulmuştur. 4 yıldan beri belediyelerimiz çöpü parasız toplarlar, yurttaştan sokak aydınlatma parası alamazlar.

İstanbul Belediyesi'nin 281 çöp kamyonunun her gün 230 tanesi çalışmakta ve her kamyon her sefer için kent dışında 30 km'ye gidip gelmekte, yani 60 km. yapmaktadır. Kentin içindeki dolaşma ile birlikte çöp kamyonlarımız günde, 19 bin kilometre yaparlar ve 3 bin ton çöp taşırlar. Çöp işi için belediyemizde 170 memur, 3500 işçi çalışır. Yalnız bu iş için, İstanbulludan, en büyük ve kazançlı işyerleri, fabrikalar, oteller, lokantalar dahil, bir kuruş almadan yılda 200 milyon liradan fazla harcamaktayız.

Kentleşen Türkiye'nin, belediyelerini bu ölçüde güçsüz bırakmasının sosyal ve politik sonuçları, en anlamayanların bile anlayacağı duruma kısa zamanda gelecektir.

BÜYÜK BELEDİYENİN YÜKÜ DE AĞIR

Bütün belediyeler arasında büyük belediyeler küçüklere oranla daha da parasızdır. Çünkü, belediye gelirlerinin en önemli kesimini teşkil eden Gelir Vergisi ve İşletme Vergisi payları, bütün yurtta bir fonda toplanır ve son nüfus sayımındaki hemşehri sayısına göre belediyelere dağıtılır. İstanbul tüm Gelir ve İşletme Vergileri'nin %40'ını öder, belediye paylarının %6'sını alır. Ayrıca, İstanbul'un nüfusu yılda 200.000 kişi artmaktadır. Yeni hemşehrilerimiz önümüzdeki

nüfus sayımına kadar, belediyemizin sadece giderlerini artıracak, belediye paylarımızı etkilemeyeceklerdir.

Bazı hizmetlerin küçük belediyelere maliyeti, büyüklerden ucuzdur. Örneğin, 100 bin nüfuslu bir belediyenin çöp hizmeti,3milyonluk İstanbul Belediyesininkinden, nüfus başına daha ucuza malolur. Çünkü, kentin ortası ile çöpün gömülebileceği yer arasındaki uzaklık daha azdır. Nitekim İstanbul'un çöpü 1968 yılına kadar Edirnekapı'da surların hemen dışına gömülebiliyordu. Nüfus arttı, kent büyüdü. Şimdi her kamyonu 60 km. mesafeye göndermekten başka çaremiz yok. Çöp için bir yılda harcadığımız 200 milyon lirayı 3 milyon nüfusumuza bölersek, hemşehri başına 67 lira eder ki, küçük belediyeler, hemşehri başına bu kadar harcamak durumunda değildir.

Ayrıca, büyük belediyelerin küçük belediyelerde olmayan kamu görevleri de vardır. İstanbul Belediyesi bütün Türkiye'ye hizmet eden hastahanelerine geçen yıl 135 milyon, Konservatuvarına 9 milyon, Şehir Tiyatrosuna 16 milyon lira harcanmıştır.

AP İKTİDARI VE KESİLEN YARDIM

Bu nedenleri göz önünde tutan hükûmetler, genel olarak bütün belediyelerin parasız olmasına rağmen, İstanbul Belediyesi'ne yıllardan beri öncelikle malî yardım yapmak gereğini görmüş ve yardım yapmışlardır. Bu yardım hiçbir zaman Sayın Başbakan Demirel'in basına açıkladığı gibi yasa gereği, ya da Belediyemizin alacağına karşılık olarak değil, hükûmetlerin yukarıda açıklanan özellikler ve zorunluklar karşısında gösterdiği sorumluluk ve aplayışın sonucu olmuştur. Herhalde bu gerekçe ile olacak, 1971 yılında AP hükûmeti ve onun başında Sayın Demirel, AP'li Belediye Başkanı zamanında İstanbul Belediyesi'ne 175 milyon lira yardım yapmıştır. Oysa, ne yasa vardır, ne de Belediyenin alacağı.. O yıl, Belediyemizin toplam işçi ve memur ücretleri 342 milyon liraydı. AP hükûmeti o yıl 175 milyon yardım yapmakla toplam maaş ve ücretler yükünün sadece 167 milyon lirasını Belediyemize bırakıyor, kalan 175 milyon lirasını kendisi ödemiş oluyordu. 1975 yılında Belediyemizin maaş ve ücretleri 785 milyon liraya yükseldi. Bugünkü hükûmet, 1971 uygulamasında olduğu gibi, maaş ve ücretler tutarının 167 milyon lirasını Belediyemize yükleyip fazlasını üzerine alacak olsa bu yıl Belediyemize 618 milyon lira yardım yapmak gereğini duyardı. Üstelik bu hesap 1971 yılından beri yasalara bağlı olduğu için artmayan Belediye gelirleri karşısında artan nüfusun getirdiği hizmet artışlarını ve para değerindeki düşüşü yok sayarak yapılmıştır! Ayrıca, maliyenin elinde bugünkü hükûmetimizin hesaplarımızı inceleterek hazırlattığı müfettiş raporunda, İstanbul Belediyesi'nin cari giderlerini karşılamak için ayda 60 milyon liraya ihtiyacı olduğu yolunda belge vardır.

. . . . . .

Hazine yardımı kesilerek 1975 yılında İstanbul'a, geçen yıl içinde yaptığımız yatırım ve hizmetlerin durdurulması sağlanmak istenmektedir.

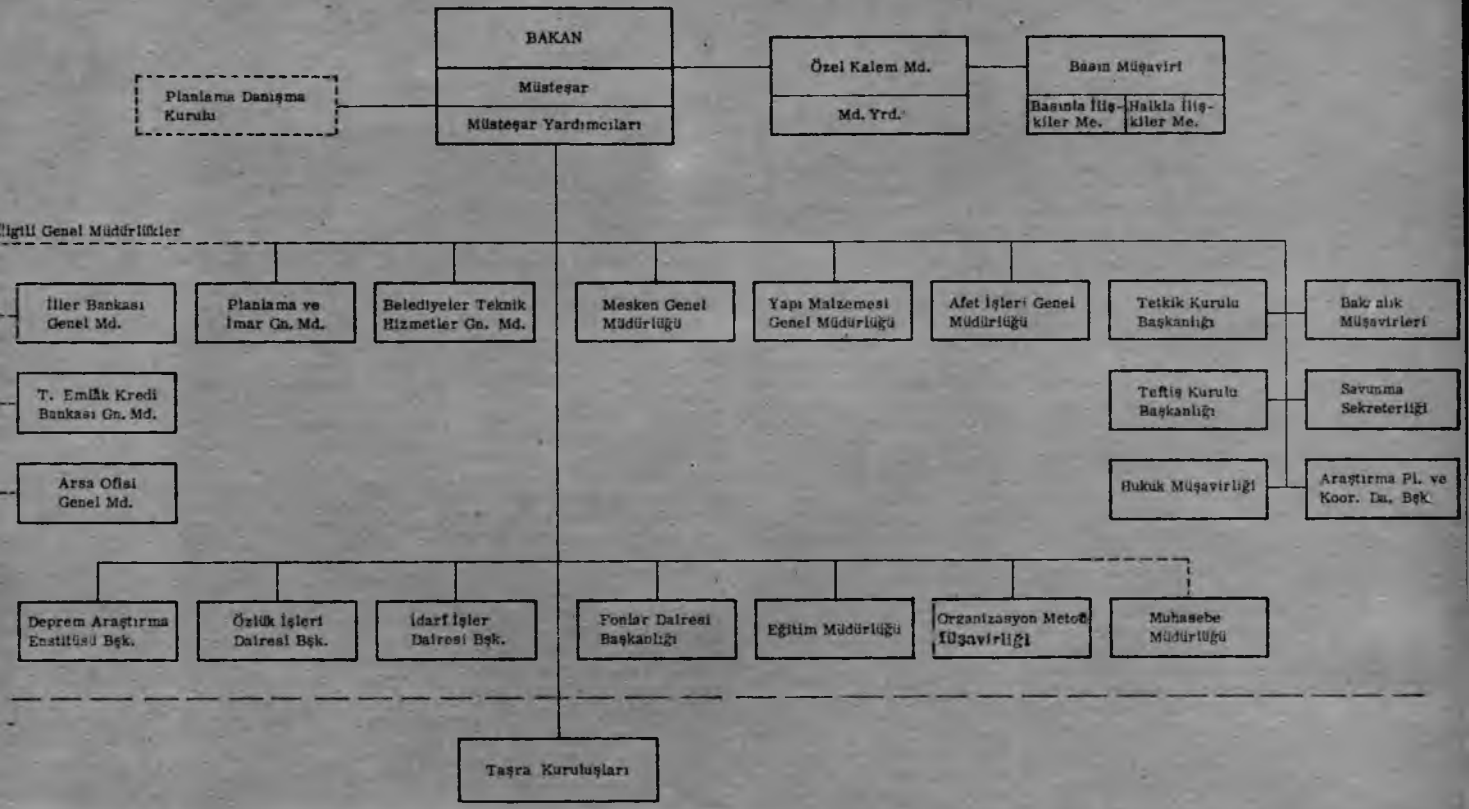
. . . . . .

Belediyemizde çalışan işçiler, memurlar, mühendisler, muhasebeciler ve yöneticiler bu hizmetleri yapmak için görev almışlardır. Geçen yıl içinde yapabildikleri ile geçmiş yıllara oranla çok daha fazla hizmet yapabileceklerini ispatlamışlardır. Şimdi İstanbul halkına hizmet etmek için Belediyemizde görev almış bu 18 bin kişi bizden olanak bekliyor, hükûmetimiz ise olanağı esirgiyor. Ücretlerini ödediğimiz bu 18 bin kişiyi boş oturtmak bahasına Türkiye'nin en büyük kentinde yaşayan ondabir nüfusumuzu onların hizmetinden yoksun bırakmak bahasına hükûmetimiz İstanbul Belediyesine yıllardır yapılan yardımı kesiyor.

Hükûmetin bu tutumunu İstanbul halkına şikâyet etmeyi bir görev sayıyorum.

İstanbul halkı bu konudaki gerçekleri bilir, şikâyetimizdeki haklılığı kabul ederse, uğradığımız haksızlığa çare bulunabilir. Halkın gücü ve inancının her sorunu çözeceğine güveniyorum.

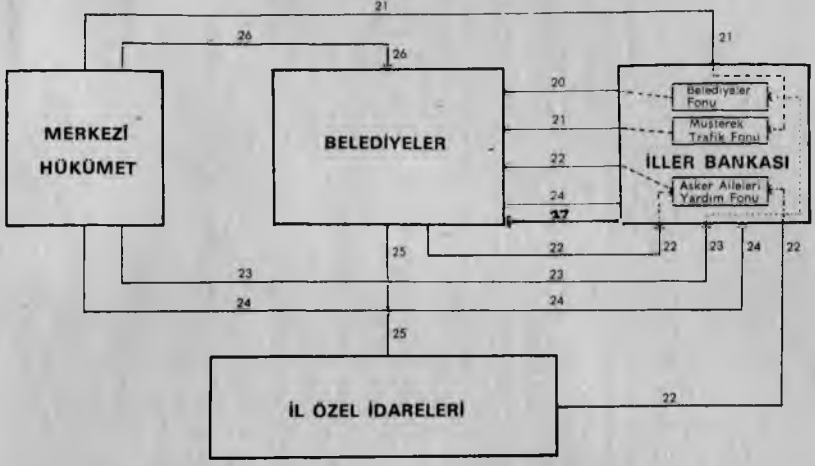
İMAR VE İSKAN BAKANLIĞI KURULUŞ ŞEMASI



BELEDİYELERE GİDEN YARDIMLARIN AKIM ŞEMASI

Akım : 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27

ŞEMA : 8



Akım 20 — İller Bankasındaki Belediyeler fonundan Belediyelere yapılan yardımlar.

Akım 21 — Müşterek Trafik fonundan Belediyelere yardım.

Akım 23 — 691 sayılı kanun gereğince tahakküm edilen Belediye borçlarının ödenmesi için merkezi hükümetten (Maliye Bakanlığı) İller Bankasına gelen paralar.

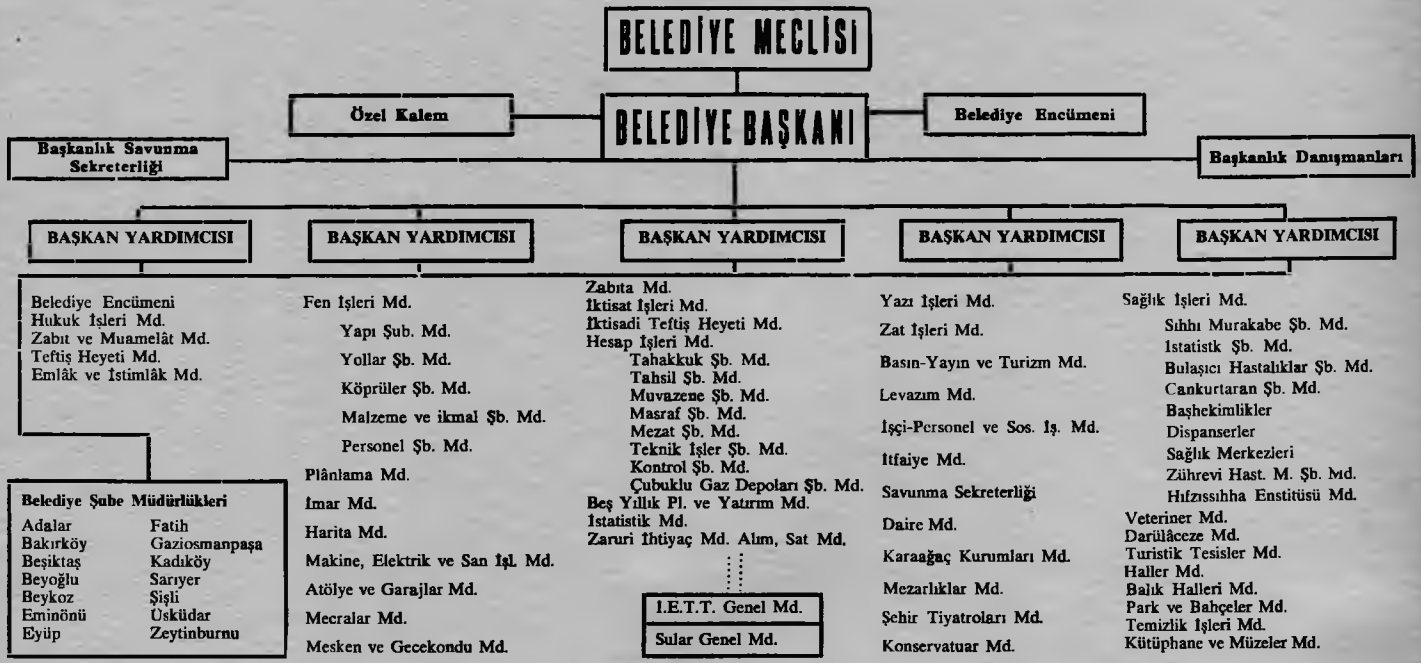
Akım 24 — Borçlanma gücü yetersiz belediyelerin İller Bankası programında yer alan tesisleri için hibe tarzında yapılan hazine yardımları (Bağışlar).

Akım 25 — İl Özel İdarelerinin Belediyelere direk yardımları.

Akım 26 — Merkezi Hükümetin Belediyelere direk yardımları. (Genel Bütçeden yapılan direk yardımlar).

Akım 27 — Belediyelerin İller Bankasından aldığı borçlar - istikraz

Kaynak: Merkezi Hükümet ile Mahalli İdareler arasındaki Malî İlişkiler - Teoman Yayın - 1971


BELEDİYE MECLİSİ
Özel Kalem
BELEDİYE BAŞKANI
Belediye Encümeni
Başkanlık Savunma Sekreterliği
Başkanlık Danışmanları
BAŞKAN YARDIMCISI
BAŞKAN YARDIMCISI
BAŞKAN YARDIMCISI
BAŞKAN YARDIMCISI
BAŞKAN YARDIMCISI
Belediye Encümeni
Hukuk İşleri Md.
Zabıt ve Muamelât Md.
Teftiş Heyeti Md.
Emlâk ve İstimlâk Md.
Belediye Şube Müdürlükleri
Adalar
Bakırköy
Beşiktaş
Beyoğlu
Beykoz
Eminönü
Eyüp
Fatih
Gaziosmanpaşa
Kadıköy
Sarıyer
Şişli
Üsküdar
Zeytinburnu
Fen İşleri Md.
Yapı Şub. Md.
Yollar Şb. Md.
Köprüler Şb. Md.
Malzeme ve ikmal Şb. Md.
Personel Şb. Md.
Plânlama Md.
İmar Md.
Harita Md.
Makine, Elektrik ve San İşl. Md.
Atölye ve Garajlar Md.
Mecralar Md.
Mesken ve Gecekondu Md.
Zabıta Md.
İktisat İşleri Md.
İktisadi Teftiş Heyeti Md.
Hesap İşleri Md.
Tahakkuk Şb. Md.
Tahsil Şb. Md.
Muvazene Şb. Md.
Masraf Şb. Md.
Mezat Şb. Md.
Teknik İşler Şb. Md.
Kontrol Şb. Md.
Çubuklu Gaz Depoları Şb. Md.
Beş Yıllık Pl. ve Yatırım Md.
İstatistik Md.
Zaruri İhtiyaç Md. Alım, Sat Md.
I.E.T.T. Genel Md.
Sular Genel Md.
Yazı İşleri Md.
Zat İşleri Md.
Basın-Yayın ve Turizm Md.
Levazım Md.
İşçi-Personel ve Sos. İş. Md.
İtfaiye Md.
Savunma Sekreterliği
Daire Md.
Karaağaç Kurumları Md.
Mezarlıklar Md.
Şehir Tiyatroları Md.
Konservatuar Md.
Sağlık İşleri Md.
Sıhhı Murakabe Şb. Md.
İstatistk Şb. Md.
Bulaşıcı Hastalıklar Şb. Md.
Cankurtaran Şb. Md.
Başhekimlikler
Dispanserler
Sağlık Merkezleri
Zührevi Hast. M. Şb. Md.
Hıfzıssıhha Enstitüsü Md.
Veteriner Md.
Darülâceze Md.
Turistik Tesisler Md.
Haller Md.
Balık Halleri Md.
Park ve Bahçeler Md.
Temizlik İşleri Md.
Kütüphane ve Müzeler Md.

ŞEHİRLEŞME VE ŞEHİR SORUNLARININ SAHİPLİLİĞİ

Bu kitapta, buraya kadar sunulan yazılarda, şehirlerimizin çeşitli sorunları ele alındı. Bu sorunların yapısı, bunları doğuran ve besleyen nedenler ve mekanizmalar incelenmeğe çalışıldı. Kuşkusuz daha pek çok sorun sıralanabilir. Bu sorunlar günümüzde bir yandan büyüyerek, bir yandan da karmaşıklık düzeyleri artarak bir bunalım noktasına doğru hızla yaklaşmaktadır.

Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana, şehirleşme ve şehir sorunları toplumumuzun değişen koşulları içinde farklı biçimlerde ortaya çıkmıştır. Örneğin, Kurtuluş Savaşı sonrasında yakılan, yıkılan Batı Anadolu şehirlerinde karşılıklı göçmen değişiminin ortaya çıkardığı sorunlarla bugünkü hızlı şehirleşme sonucu doğan büyük şehir sorunları başka başkadır. Doğal olarak bu sorunlara sahip çıkacak örgütler, sorunların nitelik ve ölçeğindeki farklılığa bağlı olarak değişmektedir.

Cumhuriyet'ten bu yana hangi bunalımlar şehirleşme ve şehir sorunlarını ön plana çıkarmıştır? Bu bunalımların ortaya koyduğu biçimleriyle problemler neler olmuştur? Ve ne tip bir örgütleşme ile bu sorunlar çözülmeye çalışılmıştır? Şehirlerde bugün sahip çıkılması gereken fonksiyonlar nelerdir? Bugünkü örgütler şehirlerimizdeki taleb artışlarını ne ölçüde karşılayabiliyorlar? Şehirleşme ve şehir sorunlarını çözmeye yönelik eylemler nasıl örgütlenmelidir?

Bu yazıda yukarıdaki sorular çerçevesinde sorunun

sahipliliği incelenirken son elli yıl içinde değişen problemlerin oluşturduğu farklı örgütler gözden geçirilmekte ve daha sonra bugünün sahip olunması gereken fonksiyonlarına elimizdeki örgütlerin ne ölçüde cevap verebildikleri araştırılmaktadır. En son bölümde ise nasıl bir örgütleşme biçimi ile şehirlerdeki yerleşme konularıyla ilgili taleb artışlarının karşılanabileceği üzerinde görüşler ileri sürülmektedir.

Cumhuriyetin İlk Yılları

Cumhuriyet devrinin karşılaştığı ilk yerleşme sorunları Kurtuluş Savaşı sonunda şehirlerimizin yanmış ve yıkılmış durumu ve Yunanistan'la yapılan göçmen «mübadele» sinin ortaya koyduklarıdır.

Lozan Mübadele Antlaşması gereğince 150.000 kadar Rum Türkiye'den ayrılmış ve 400.000 kadar Türk de göçmen olarak yurdumuza gelmiştir. Ancak gerçekte «mübadele» nin kapsadığı sayı çok daha yüksektir. Kurtuluş Savaşının son günlerinde 800.000 kadar Rum Anadolu'yu terketmiş, Balkan savaşından o yıllara kadar 600.000 aşkın Türk yurda gelmiştir. Böylece yaklaşık olarak on yıllık bir süre içinde bir milyonluk bir kitle ülkeye göçmüş, bundan daha fazlası ise Anadolu'dan ayrılmıştır. O yıllardaki nüfusun neredeyse onda biri çok kısa sayılabilecek bir süre içinde yer değiştirmiştir.

Yurtdan ayrılanların çoğu bedelsiz olarak hazineye geçen arsa, bina gibi taşınmaz malları ve yeniden yerleştirilmesi gereken büyük sayıdaki nüfus, büyük sorunların yanında yerleşme ve şehir problemleri açısından olanaklar da yaratmıştır. Ancak soruna bütün kapsamıyla ve boyutlarıyla sahip çıkılamamış tutarlı bir politika uygulanamamıştır.

O zamanın sınırlı koşulları içindeki, açık bir politikaya dayanmayan uygulama sonucu, bir yandan söz konusu taşınmaz mallar hazinece elden çıkarılırken, öte

yandan da göçmenler Anadolu'nun çeşitli yerlerindeki hazine arazileri üzerine yine belirli bir yerleşme politikası izlenmeksizin yerleştirilmiştir. Böylece bu tip politikaların doğması ve uygulanması için önemli bir tarihi fırsat kullanılamamıştır.

Bununla birlikte, Kurtuluş Savaşı'nın hemen bitiminde karşılaşılan bu buhran yerleşme ve şehir sorunları konusunda, savaş sonu koşullarının belirlediği çok dar anlamıyla da olsa, bakanlık düzeyindeki ilk örgütü ortaya çıkarmıştır. «Mübadele, İmar ve İskân» kanunu ile bu isimde bir bakanlık kurulmuştur. Ancak bu bakanlık bir yıl sonra kaldırılmış, görevleri İçişleri Bakanlığına bağlı olarak kurulan İskan Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Bu örgüt, 1958 de İmar ve İskan Bakanlığı'nın kuruluşuna kadar geçen 35 yıl içinde İçişleri Bakanlığından, Sağlık ve Tarım Bakanlıklarına geçmiş, daha sonra Başbakanlığa ve en sonunda da İmar ve İskan Bakanlığına bağlanmıştır. Toprak, iskan ve yerleşme sorununun sahipsizliği, bu örgüt'ün yıllar boyunca yetkili bir organ içinde sürekli olarak yer alamayışında da görülmektedir. Bu durumu çok yadırgamamak gerekir. Tarihin belirli bir anında daha çok geçici bir sorun ortaya çıkan göçmenlerin iskânının çözümü geçici bir örgütlenme ile karşılanmaya çalışılmıştır.

Başlangıçta bakanlık düzeyindeki bu örgüte verilmiş olan bir görev de ülkenin yakılıp yıkılan beldelerinin imarıdır. Ancak bu örgüt bakanlık olarak bu göreve sahip olduğu çok kısa süre içinde bu yönde bir faaliyet gösterememiştir. Gerçekte, yukarıda belirtilen ölçekte bir nüfus hareketi önemli yerleşme sorunları yaratırken, savaş sonrasında yanmış, yıkılmış olan şehirlerimizin işler hale getirilmesi de o denli önemli bir sorun olmuştur. Bu şehirlerimiz içinde en çok zarara uğramış olan İzmir'dir. İzmir, gerek bölgesinin ekonomik faaliyetlerini düzenleyen, gerekse de o tarihlerde ülke endüstrisi-

nin beşte birini içinde bulunduran bir merkez olarak önemliydi. Savaş sonunda İzmir, sanayiinin neredeyse bütününü, iş merkezinin büyük bir kısmını ve nüfusunun yarısını kaybetmiş bulunuyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında İzmir'in imarı ve iktisadi hayatını canlandırmak için yerel çabalar gösterilmiştir. 1922'de yanan bugünkü adıyla Alsancak semtinin «mevzii imar planı» bu konudaki ilk girişimdir.

Bu dönemin imar çabasıyla ilgili ilginç bir girişimi planlama çabasına paralel olarak bir imar şirketinin kurulmasıdır. 1925'lerde «İzmir Şehri ve Havalisi İmar ve İnşa Şirketi» kurulmuştur. Zamanın Anonim şirketleşme hareketi içinde planın uygulama sorunlarına yaklaşılmak istenildiği söylenilebilir. Ancak böyle imar faaliyetleri Cumhuriyetin ilk yıllarında merkezî bir organca düzenlenmemiş, yerel düzeyde parça parça iyileştirme çabalarından ibaret kalmıştır. Bu dönemin büyük sorunu savaş sonu nüfus mübadelesinin ortaya çıkardığı yerleşme sorunudur. Bu buhranın şehirleşme, yerleşme ve şehir sorunları için sağladığı örgütleşme fırsatı kullanılamamış, göçmenler iyi-kötü yerleştirildikten sonra örgüt kurulması denemelerine son verilip işler yine sahipsiz bırakılmıştır.

Ankara Deneyi

Cumhuriyetin kuruluşunu izleyen yıllarda Türk Hükümetinin bugünkü anlamda açıkça ifade edilmiş bir şehirleşme ve yerleşme politikası yoksa da bu dönemde ülkenin yerleşme biçimini etkileyen mekân organizasyonunun yapısında önemli değişmeler sağlayan ilginç denemelere girişilmiştir. Ankara'nın Başkent yapılması, ülke iç pazarını bütünleştirecek demiryolu programı, sanayinin Anadolunun küçük şehirlerine yayılması, Anadolu şehirlerine Ankara'daki ideolojik gelişmeyi taşıyacak «Halkevleri» sisteminin kurulması gibi. Bütün bu kararların kö-

keninde Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki ekonomik ve sosyal ilişkilere ve bunun sonucu olan mekânsal yapıya bir tepki görülebilir.

Bu kararlardan belki de en ilginci, ve şehir planlama düzeyinde olması bakımından bizi daha çok ilgilendireni İstanbul'un değil de Ankara'nın başkent olarak seçilmesidir. Ankara bir kurtuluş savaşının karargâhıdır, ve bu kararı kurtuluş savaşının örgütleşme rasyoneli içinde değerlendirmek gerekir. Ankara kararı savaş sonrasında bir anda İstanbul'a karşı tepki olarak doğmaktan çok savaşın örgütlenmesi içinde oluşmuştur.

Mustafa Kemal Birinci Dünya Savaşı sonrasında önce İstanbul'da kalarak bir direnme örgütlemeye çalışmıştır. İstanbul'un kozmopoliten düşün havası ve doğrudan doğruya batı göçlerinin müdahalesine açık ortamında böyle bir direnmenin örgütlenmesi olanağını bulamamıştır. Bunu örgütlemek için «batı» etkisinin ve entrikalarının daha zor ulaşacağı Anadoluya geçerek Osmanlı İmparatorluğunun batıya bağlı baş şehrine karşı Anadoluda yeni bir karar noktası ya da sosyal kutup oluşturmaya başlamıştır. Önceleri «heyeti temsiliye» düzeyinde iken sabit bir yere sahip olmayan bu karar noktası, savaşın örgütlenmesinde önemli stratejik bir yer olan Ankara'da karar kılmış, daha önceleri bölgesel nitelikte olan kurtuluş hareketleri bu merkez etrafında ulusal kurtuluş hareketi haline dönüşmüştür.

Ankara'da oluşan bu sosyal kutup çevresini kurtuluş savaşı için örgütlerken, Ankara imgesi Anadolu'nun ulusal burjuvasiye dayanan devrimi ile özdeşleşmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrasında siyasal bağımsızlığını sağlayarak aristokrasiyi kaldırmak isteyen bu hareket dışa bağımlılık, padişahlık ve hilafet imajı ile özleşmiş İstanbul'u tekrar başkent seçse idi çok şey kaybedecekti. Ankara'nın başkent seçilmesi Kurtuluş Savaşının saygınlığına rağmen çok kolay olmamıştır. İstanbul'da

yetişmiş Türk aydınları (!) ve İstanbul üzerinde daha kolay kontrol kuracağını düşünen yabancı ülkeler bu karara karşı çıkmışlardır. Yabancı ülkelerin sefaretlerini İstanbul'dan Ankara'ya taşıması bile önemli sorun olmuştur.

Ankara'nın Başkent seçilerek Anadolunun içinde modern bir şehir olarak kurulmasının başarılması, yeni rejimin başarısı ile özdeşleşmiştir. Neredeyse 950'lere kadar uzanan sürede Türkiye'nin en önemli şehircilik faaliyeti Ankara uygulaması olmuştur. Ankara, cumhuriyet rejiminin yalnız bir örnek şehri olarak geliştirilmek istenmemiş aynı zamanda da İstanbul'daki dışa bağlı burjuvaziden farklı biçimde oluşturulmak istenen Cumhuriyet burjuvazisinin yaşam biçiminin de simgesi olması istenmiştir.

Ankara'nın imarı, rejimin bütün olanakları kullanılarak gerçekleştirilmeğe çalışılmıştır. Rejimin başarısı ile özdeşleşmiş bir şehrin imarı sorunu o zamanın diğer şehirlerinin imarından farklı olarak bir belediye sorunu olarak değil daha çok bir hükümet sorunu düzeyinde ele alınmış ve örgütlenmiştir. Sorunun bu düzeyde ele alınması bugün için bile önemli dersler çıkarılabilecek ilginç uygulamalara girilmesini sağlamıştır. Ankara imarına plan yapılmadan daha önce 583 sayılı kanunla 1924 yılında 4.000.000 m^2 toprak «istimlak» edilerek başlanmıştır. Ankara'nın 1950 yıllarına kadar oldukça planlı gelişmesinde bu kararın etkilerini aramak gerekir. 583 sayılı kanunun diğer ilginç özelliği Yenişehir ve çevresinde istimlak edilen bu toprakların piyasa değeri üzerinden değil, vergi değeri üzerinden kamulaştırılmış olmasıdır. Bu anlayış o zaman 583 sayılı kanun dışında uygulanmak olanağını bulamamıştır. Ankara'nın imarının ilk yıllarındaki bu tutum bilinçli bir arsa politikasının uygulanmasından çok, sınırlı kaynaklarla şehrin imarını gerçekleştirmek isteyen yöneticilerin pragmatik tutumları so-

nucudur. Nitekim böylece kamunun eline geçen topraklar daha sonra özel mülkiyete devredilmiştir. Ankara'nın o zamanki sosyal yapısı içinde daha çok bürokratik kesimin eline geçen bu topraklar üzerinde oluşan değer artışı özellikle son yıllarda Ankara İmarı'nın spekülatif hareketlere terkedilmesine neden olmuştur.

Mustafa Kemal Ankara şehrinin taşıdığı simgesel öneme yakışır düzeyde bir merkez olarak gelişmesini öngörüyordu. 1927 yılında önce bir yabancı uzmana ihale yoluyla yaptırılan bir plan beğenilmeyerek, dönemin oldukça ünlü üç şehircisi arasında sınırlı bir yarışma açılmıştır. Yarışmacılara bazı temel kararlar veri olarak yarışma öncesinde verilmiştir. Bu temel kararlar Türk mühendisleri tarafından önceden hazırlanan bazı yol aksları ve Ankara'nın istimlak edilen Yenişehir yönünde geliştirilmesi kararıdır. Aslında bu karar o zaman için önemli bir karardır, ve önemli gerilimler doğurmuştur. Şehrin eski bölümü bırakılarak yeni bir kesim kurulmaktadır. Eski bölümde yerleri olan eski Ankara'lıların şehirleşmeden doğacak değer artışından alacakları pay şehrin daha çok yeni sakinlerine kaydırılıyordu. Bu karar eski şehir üstündeki spekülatif baskıyı azaltmıştır. Nitekim eski Ankara mahalleleri daha dururken ondan sonra yapılan Yenişehir aradan 30 sene geçmeden yıkılmış ve yeniden yapılmıştır. 1950'lerden sonra 1920'lerde verilen kararın benzeri tekrarlanamamıştır. Gerçekte şehrin yeni gelişme yönü bir planlama kararından çok şehirde M. Kemalin oturacağı yeri seçmesiyle kendiliğinden ortaya çıkmıştır. Bütün Anadolu şehirleri gibi demiryolu geçtikten sonra önce demiryolu istasyonu yönünde gelişen Ankara, M. Kemal'in Çankaya'da evini seçmesi ile Ulus Çankaya ekseninde gelişmiştir. Plancılarca verilen başka bir karar Ankara şehrinin 50 yıl sonra 300.000 nüfusa ulaşacağıdır. Şehir 25 yıl sonra bu nüfusa ulaşınca bu karar sonraları çok eleştirilmiştir. Yalnız unutma-

mak gerekir ki öngörülen nüfus kararın verildiği andaki şehrin nüfusunun yaklaşık olarak dört katıdır. Ülkedeki şehirleşme hızının çok yavaş olduğu bir dönemde daha yüksek bir hedefin konulması umulamazdı. Eleştirilecek husus nüfusun düşük tahmin edilmiş olmasından çok, 1950'lerden sonra aşılan nüfusa karşı şehir planının nasıl uyum yapacağı konusunda 1927'lerdeki gibi radikal bir tutuma sahip olunamayışıdır. Bu yöndeki gelişmeyi sezerek kendi görev döneminin sonunda Jansenin yaptığı öneriye uyularak şehrin çevresinde yeni yerleşmelerin özendirilmesi yerine, varolan şehir üzerinde yoğunluk artırarak yeni duruma uyum yapılması asıl eleştirilmesi gereken tutumdur. Ancak şehrin merkezinde artık güçlü karar vericiler oturmaktadır ve bu merkezin eski Ankara gibi bırakılması zordur.

1927'de açılan sınırlı yarışmanın jürisi Türklerden kuruludur. Jürinin kompozisyonuna teknisyenlerden çok rejimin «mutemet» adamları hakimdir. Son karar M. Kemal'in kendisi tarafından verilmiştir. Yarışmayı Berlin planı yarışmasını da kazanan Jansen'in kazanmış olması ilginçtir. Çünkü Jansen'in planı «abidevî» bir plan değildir. Başkentlere uygun düşeceği ileri sürülebilecek, daha anıtsal bir öneri reddedilerek, çok daha alçak gönüllü ölçeklerdeki Jansen planına birincilik verilmiştir. Bu oldukça ilginç bir tutumdur. Daha sonra örneğin Brezilya'da, Brazil'in ülke içinde başkent olarak seçilmesinden sonraki planlama tutumu çok farklıdır. Şehrin fizikî imgesi ile başkentlik fonksiyonu kazandırılmak istenilmekte diğerlerinden ayrılık vurgulanmaktadır. Oysa Ankara, öteki şehirlerden ayrı olmaktan çok onlara öncü ve model olacaktır. Jansen Planı Türk şehirlerinin o zamana kadarki yapısından çok değişik bir yaşantı önermektedir. Geniş bulvarlar, düşük yoğunluk, geniş yeşil alanların bu ölçekte uygulanması Türkiye için yenidir. Denilebilir ki Ankara planı İkinci Dünya savaşı sonlarına kadar bir çok sorunlarına rağmen uygulanabil-

miştir. Bu uygulama da rejimin saygınlığı ile Ankara kararının özdeşleşmesi kadar, Türkiye'nin diğer şehirlerinde şehirleşmenin çok yavaş olmasının etkisi de vardır. 1950'lerden sonra neredeyse her şehirde görülen % 6'ya yakın yıllık büyüme hızı bu dönemde yalnız Ankara'da görülmekte ve Cumhuriyet hükümetinin çabaları bu bir tek şehirdeki büyümeyi görevli olarak kontrol altında tutabilmektedir. Daha sonra göreceğimiz gibi 1950'lerden sonra bütün şehirlerde görülen büyüme patlamasını kontrol altında tutmaya Cumhuriyet hükümetlerinin kaynakları, ve örgütleşmesi yeterli olamayacaktır.

Ankara planı ile başlayan ve İkinci Dünya Savaşı sonlarına kadar süren bu dönemde İstanbul, İzmir ve diğer şehirlerde de Belediye hizmetlerinin merkezce kontrolü, desteklenmesi ve organizasyonu için bir yandan mevzuat, bir yandan örgütler geliştirilmiştir. Bütün diğer belediyelere yaygınlaştırılmak istenilen imar çabalarında, Ankara deneyinden elde edilen sonuçlar yol gösterici olmuştur.

Bu dönemde şehirlerin farklı sorunlarına farklı örgütlerce parça parça sahip çıkılmaya başlandığı görülür. Bu nedenle ilgili mevzuat da aynı nitelikte, yani parça parça gelişmektedir.

Bunları özetle sıralarsak;

— 1928'de 1351 sayılı özel yasa ile Ankara planının yapılması ve uygulanması özel statüde Ankara Şehri İmar Müdürlüğüne verilmiştir.

— 1930'da 1580 sayılı «Belediye Kanunu« belediyeler için «Müstakbel Şehir Planı» ve en az beşer yıllık çalışma ve imar programı yapma zorunluğu getirmiştir.

— 1933'de 2290 sayılı «Belediye Yapı ve Yollar Kanunu» ise belediyenin beş yıllık «Müstakbel Şehir Planı» ve bunun için uyulması gereken koşulları belirtiyor.

— 1935 yılında 1580 sayılı yasaya ek 2763 sayılı ya-

sa ile 10.000 den fazla nüfuslu belediyelerin harita ve İmar planları ile bir kısım altyapılarını 2490 sayılı yasaya göre yaptırmaya İçişleri Bakanlığı yetkili kılınıyor.

Bu dönemdeki şehirlerin imarı konusundaki Türk denemesinin en ilginç kuruluşlarından biri de 1933 yılında kurulan «Belediyeler Bankasıdır». Türkiye gibi genellikle merkezî yönetimin güçlü olduğu bir ülkede, merkezin belediyeler üstünde de gözetimini ve yol göstericiliğini sürdürmek istemesi olağandır. «Belediyeler Bankası» bir yandan malî olarak güçsüz olan belediyelere kaynak aktarma kanalı olarak kurulurken, öte yandan da bir özel kontrol yolu olarak gelişmiştir.

Görülmektedir ki, bu dönemde devletin merkez örgütleri parça parça kurulmakta, yüzeyde görülen şehir sorunlarına yine parçalı bir yaklaşımla çözüm aranmaktadır. Bu dönemde şehirleşme hızı düşük, şehirleşme oranı küçük ve büyük denilebilecek şehirlerin sayısı azdır. Şehir sorunlarını kontrol etmede ülke ölçüsünde örgütlenme büyük bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmamakta, böyle bir örgütleşmeyi yaratacak baskı doğmamaktadır. Sorunlar bir yandan İçişleri ve Bayındırlık Bakanlığı vb. merkezî organların birer yan faaliyeti olarak görülmekte, öte yandan da yerel yönetimin sorumluluğunda yürütülmektedir. Konu daha çok şehirlerin imarı olarak ele alınmaktadır. Anadolu şehirleri, Ankara'daki başarılı planlama uygulamasının biçimsel etkisi altındadır. «Devrim»in fiziksel görüntüleriyle «imar» edilirken, İstanbul ve İzmir şehirlerinde de, Ankara'nın plan elde etme yolu izleniyor: İstanbul için 1933'den başlayarak Elgötz, Wagner, Prost gibi şehir plancılarına planlar ve bazı uygulamalar yaptırılıyor. Dönemin ilk yıllarında ülkenin büyük şehirlerinin planları hemen hemen tamamen yabancı uzmanlara yaptırılırken, dönemin sonunda Türk plancılarının bu alanda söz sahibi olmağa

başladıkları görülüyor. Nitekim, İzmir şehir planı elde etmek üzere Abercrombie ve Bonatz'm jürisine katıldıkları uluslararası yarışma, Aru-Özdeş-Canpolat grubunca kazanılıyor.

Dönemin son yıllarında Almanya'nın Nazilerce kontrolu sonunda Türk Üniversitelerine gelen Alman plancılarının da etkileriyle şehir planlamanın çok yönlü özelliği anlaşılarak mimarlık fakülteleri dışında da şehircilik eğitimi başlamıştır. Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde daha sonra Berlin Belediye Başkanı olan Reuter tarafından şehircilik dersleri verilmiştir. Şehir planlamada mimarlık alanının dışına çıkmanın ilk eğilimlerinin belirlemesine rağmen, bu dönemin planlama uygulamasında geleneksel «imar planı» çizme alışkanlıkları devam etmektedir. Bu planlarda «güzel şehir» anlayışının ağırlık kazandığı görülmektedir. Böyle şehir planlarının uygulanması büyük kaynaklar istemekte, bu kaynaklar ise bulunamamaktadır. Belediyeler bu dönemde getirilen «mevzuat»la şehir planı yapmaya zorlanmakta, ancak belediyelerin bütçeleri ve Belediyeler Bankasının sağlayabildiği olanaklar bu planları gerçekleştirmeye yetmemektedir. Bunun sonucu olarak, gerçekleştirilmiyeceği baştan bilinen yasal, göstermelik belgeler olarak şehir planlarının hazırlanması alışkanlığı bu dönemde başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı Sonrası

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin dış ilişkilerindeki değişmelere paralel olarak girmek zorunda kaldığı tarımdaki hızlı makinalaşma ve birlikte gelişen karayolu programının Türkiye'nin kırsal yapısında meydana getirdiği dönüşüm, Türkiye'nin o zamana kadar karşılaşmadığı hızlı bir şehirleşme sürecini başlatıyordu. Ülkenin şehirleşme hızı yılda % 5,5 - 6 düzeyine ulaşmıştı. O zamana kadar Türkiye'nin yavaş şehirleşme dü-

zenine göre oluşmuş plan anlayışı ve örgütleşmesinin yetersizliği kendisini ortaya çıkardı. Bu örgütleşme içinde hızlı şehirleşmenin gerektirdiği sayıda arsa, altyapı ve konut üretilemiyordu. Bu durumun yarattığı baskı ile örgüt ve «mevzuat» da bazı değişiklikler yapılarak duruma çözüm arandı. Bunlar arasında önemli olanları, Belediyeler Bankasının sorumluluk alanının genişletilerek İller Bankası'na dönüştürülmesi (1945) ile Belediye gelirlerini devlet gelirlerine dayandıran 1948 tarihli 5237 sayılı «Belediye Gelirleri Kanunu»dur. Bu dönemin başlarında getirilen bu tedbirler, şehirleşme olayının ortaya çıkardığı sorunlar karşısında çok etkin olamamışlar, ancak daha önceki döneme göre planlı şehirleşme çalışmalarına göreli bir bütünlük sağlamak ve belediye gelirlerine marjinal bir artış getirmekle kalmışlardır.

Hızlı şehirleşme önce kendini savaşın hemen ardından en büyük şehirlerimizde yarattığı konut bunalımı biçiminde göstermiştir. Konut bunalımı bu dönemde en hızlı şehirleşen ve eski konut stoku az olan Ankara'da en yoğun şekilde hissedilmiştir. Bunun sonucu olarak da kamunun konut programları ve uygulaması başlamıştır. Saraçoğlu Mahallesi, daha sonraları Yeni Mahalle uygulamaları bu yöndeki kamu uygulamalarına örneklerdir.

Özellikle düşük gelir grubundakilerin konut gereksinmesinin karşılanamaması, bu dönemde gecekondu olgusunun hızla yaygınlaşmasına neden olmuştur. Ankara'da Yeni Mahalle, gecekondu olgusuna karşı çözümü oldu-bittileri yasallaştırarak aramanın ötesinde, aktif bir tutumun Türkiye'de uygulanan ilk örneği olması açısından ilginçtir. Ankara belediyesi yaklaşık olarak hazineden devraldığı 110 hektarlık araziyi planlayıp altyapısını getirdikten sonra üstünde iki yıl içinde inşaat yapma koşulu koyarak halka aktarmıştır. Burada bina yapacak-

lara Emlak ve Kredi Bankası'nın da kredi olanakları açılmıştır. Bu yolla Ankara'da 3 - 4 yıl içinde 25 bin kişinin oturduğu bir konut mahallesi oluşmuştur. Bu girişim gecekondulu kesimden çok, dönemin küçük memurlarının konut gereksinmesine cevap vermiştir. Buna rağmen daha sonraki yıllarda Türkiye'nin bu deneyi geliştirerek, gecekondu konusunda aktif bir girişim yolu tutmak yerine, gecekondu oldu-bittilerine boyun eğen bir tutum içine girmesi siyasal tercihler bakımından üzerinde durulması gereken bir konudur.

1950'ler sonrasının konut bunalımının Türk şehir planlamasına getirdiği yalnız gecekondular değildir. Bu bunalım birçok yabancı konut uzmanının Türkiye'nin konut sorunu üzerinde rapor vermesini sağlamıştır. Doğal olarak, Türkiye'nin değişen dış ilişkileri, bu uzmanların artık Alman değil Amerikan olmasını gerektiriyordu. Bu yıllardan sonra Türkiye'nin daha çok orta Avrupa şehirciliğinin etkisi altında oluşmuş planlama alışkanlıkları yanısıra Amerikan şehir plancılığının fiziksel planlamadan çok sosyal sorunlara dönük ele alışlarının etkisi de kendisini göstermeğe başladı.

1950'ler sonrasının ABD çıkışlı uzman akımı içinde Birleşmiş Milletler Uzmanı olarak gelen Charles Abrams'm raporu ilginçtir. Abrams konut sorununun yabancı uzmanlarla çözülebileceğini söyliyerek Türkiye'de şehir planlama eğitimi üzerinde uzmanlaşacak bir üniversitenin kurulmasını öneriyordu. İşte bir Birleşmiş Milletler girişimi olarak Orta Doğu Teknik Üniversitesi böyle ortaya çıkmıştır ve kamuoyunda genellikle sahip olunan kanının tersine ABD önceleri Birleşmiş Milletlerin bu önerisine karşı koymuştur. Charles Abrams'ın bu raporu başka bir çok bakımdan da ilginçtir. Abrams ODTÜ'de önce planlama bölümlerinin kurulmasını, bunlar kurulmadan mühendislik bölümlerinin kurulmasının zararlı olacağım bu dalların üniversiteyi kontrol etme-

sinin, üniversitenin asıl kuruluş nedeni olan planlama bölümlerinin gelişmesini engelliyeceğini ileri sürmüştür. ODTÜ'nin bugünkü gelişme biçimi Abrams'ın öngörülerini haklı çıkarmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan şehirleşme sorunu yalnızca hızlı şehirleşmenin ortaya çıkardığı gecekondu sorunundan ibaret değildir, Karayolu gelişmelerine paralel olarak artış gösteren motorlu araç sayısının eski şehir merkezlerinde ortaya çıkardığı önemli bir sorun da tıkanıklıktır. Başka bir ulaşım düzenine uyum gösteremeyen şehirlerin eski mahallelerinde önemli imar operasyonları yapmak gerekmiştir. Bu sıkışıklığın hissedildiğinde 1955-1956'lara ulaşılmıştı. Bu ise dönemin iktidarının önemli ekonomik bunalımlarla karşılaşmağa başladığı yıllardır. O zamanki Başbakan Adnan Menderes'in imar konularını politik gündemin ön planına çıkarması bir anlamda ekonomik bunalımların tartışmasını geri plana itmek istemesindendir. Adnan Menderes İstanbul Ankara ve kısmen de İzmir'de büyük «imar» hareketlerine girişmiştir. Çok belirli bir planlama kararı olmadan Başbakanın bir şantiye şefi tutumuyla yaptığı operasyon özellikle İstanbul'un eski mahalleri içinde bir çok tarihi eserin de ortadan kalkmasını birlikte getirmiştir. Bununla birlikte planlama ile tarihî çevrenin ve eserlerin korunması konusu dönemin başlıca ve oldukça romantik «planlama» tartışmalarını oluşturmuştur. Bu dönemdeki imar çabalarının ana eksenini İstanbul oluşturmuştur. İstanbul'un hükümet ve başbakanlık düzeyinde ilgi görüşü yalnızca şehrin sorunlarının büyüklüğü ve başbakanın kişisel meraklarıyla açıklanamaz. Bu seçimde 1950'ler öncesinin Cumhuriyet rejiminin Ankara'ya önem verişine bir tepkinin de etkileri vardır. Başbakan İstanbul'u bir «gayriresmî» başkente dönüştürme eğilimi göstermiştir. DP devrindeki Cumhuriyet devrimlerinden bir kısmına karşı olan tutumun

bir uzantısı olarak da yorumlanılabilir. 1958'lerden sonraki Türk ekonomisinin enflasyonla canlandırılması politikası da şehirsel arsa ve konut üzerindeki spekülatif kazançları büyük ölçüde arttırmıştır. Bu durum şehirleşme sorunlarının çözümünü daha da çıkmaza sokmuştur.

İmar sorunlarının 1955'lerden sonra politik gündemde ön sıraya çıkması birçok önemli kurumsal değişmeyi de getirdi. Bir imar yasası olmaktan çok, bir yönetmelik niteliğine çok daha yakın olan 2290 sayılı yapı yollar kanunu değiştirilerek, 1956 yılında 6785 sayılı imar yasası getirildi. Plancıya çok daha fazla esneklik tanıyan, planlama kararlarını yasadan çok plana bırakan bu kanun gerçekten ileri bir adımdır.

Öteki önemli değişme 1958 yılında 7116 sayılı kanunla İmar ve İskan Bakanlığı'nın kuruluşudur. Bu bakanlık daha çok bölge planlama, şehir planlama, konut, yapı malzemesi vb. konularla çok yönlü bir araştırma ve planlama bakanlığı olarak kuruluyordu. Planlama Bayındırlık Bakanlığının fen kurulu müdürlüğü düzeyinden bir genel müdürlük haline geliyordu. Bakanlığa bağlanan İller Bankası ve Emlak ve Kredi Bankası ile birlikte Türkiye'de imarla ilgili konuların tümüne sahip çıkacak bir merkezî örgüt kuruluyordu. Acaba bundan önce devletin parça parça sunduğu hizmetin tek elden yürütülüp, şehirleşme sorunlarına sahip çıkabilecek miydi?

İlk yıllarını daha çok kuruluş çalışmaları içinde geçiren bakanlıktan başka, birde o zamana kadar Türkiye'de alışkın olunmayan düzey ve ölçekte planlama çalışmalarına 1960 devriminden sonra Türkiye'de yeni bir planlama ve politika kurumu olarak Devlet Planlama Teşkilâtı (DPT) doğuyordu. Artık Türkiye'nin planlama konukurumu DPT'dir. DPT ile İmar Bakanlığının planlama sunda umut bağlanan, neredeyse mucizeler beklenen

kurumları arasında çatışmalar bulunmasına rağmen, planlama kavramının saygınlığı genel olarak planlama çalışmalarının gelişmesine sebep olmuştur denilebilir. 1965'lere kadar süren bu gelişme 1965'lerden sonra AP iktidarı döneminde önemli kayıplar vermiştir. Bu dönemin baskıları altında bakanlık yetiştirdiği plancıları kaptırmış ve politik etkilere çok açık bir yapı kazanmıştır. AP döneminin iki ilginç gelişmesi 1965'lerden sonra üç büyük şehirde metropoliten planlama bürolarının kuruluşu ve daha önceki dönemde geliştirilmiş Arsa Ofisi'nin oldukça yozlaştırılmış şekilde kurulması olmuştur. Bu dönemde yetiştirdiği elemanları hızla kaybeden bakanlık, üstüne aldığı metropoliten planlama görevlerini yerine getirememiş uzun yıllar süren çalışmalar sonrasında elde edilemiyen planlar, yabancı uzmanların ya da kuruluşların Türkiye planlamasının içine kontrollu da olsa tekrar girmesine neden olmuştur. İstanbul planlamasında Dünya Bankası ile İzmir Planlamasında OECD ile yapılan işbirlikleri gibi.

Kamu kesiminde bir anlamda işler yine elden çıkarken öte yandan daha önce atılan tohumlar gelişiyor, ona paralel olarak toplumda yeni çelişkiler şekilleniyordu. Daha önce kurulan okullardan yetişen şehir plancıları örgütleniyor bir ayrı meslek odası oluşturuyordu. Türkiye'de Mimar Mühendis odalarında gelişen bilinçlenme hem şehircilik sorunlarını yeni bir çerçeve içinde ortaya koyuyor, bu işlere Türk Teknisyenlerinin sahip olmasının mücadelesini veriyordu. Toplumdaki bilinçlenme çatışmaları güçlendirecek örgütleşmelere ve çözümlere yeni dinamikler getiriyordu.

NASIL BİR ÖRGÜTLEŞME

Ülkemizde bugünkü nitelikleriyle şehirleşme ve şehir sorunlarına sahip çıkabilecek yeterli bir örgütleşme bulunmamaktadır. Bugün, bu sorumluluğu taşır görünen örgütler, yavaş şehirleşen bir toplumun çok karmaşık olmayan şehirleri ve sorunları için oluşturulmuş örgütlerdir. Şehirleşmenin hız kazanmasından sonra bunlar yetersiz hale gelmişlerdir.

Şehirsel arsa, altyapı, konut ve şehirsel hizmetler için hızla artan talebin karşılanması işlevi günümüzde neredeyse sahipsiz kalmıştır. Oysa, şehirler belli bir büyüklüğe ulaştıklarında, ancak yeterli altyapıya, ve şehirsel teknik hizmetlere sahip olabilirler ve bunlarla donatılmış arsa ve konut arzını yeni gelenlere sağlayabilirlerse, sağlıklı olarak işlev ve gelişmelerini sürdürebilirler. Bu taleblerin karşılanabilmesi ise bugünkü yönetim düzeninin işleyişinde değişiklikler gerektirecektir.

Merkezî Yönetim — Belediye İlişkileri

Aslında sözkonusu taleb artışlarını karşılamak için gerekli bütün hizmetleri yapma görevi 1580 sayılı Belediyeler Kanununa göre belediyelere verilmiştir. Daha önce Ankara örneğinde görüldüğü gibi belediyeler bu yasa içinde uygulamalar yapma olanağını bulmuşlardır. Ancak bu yasa 1930 tarihlidir. Bugün, sözkonusu hizmetleri belediyelerin malî güçlerinin azlığı nedeniyle yapmalarına olanak yoktur. Ankara Belediye Başkanı, belediye borçlarını öderse kasasında dört bin lira kadar pa-

ra kalacağını söylemektedir. Şehirlerin büyümesiyle belediyelerin yapmaları gereken hizmetler hızla artmakta ve bunlar için gerekli yatırımlar büyümekte, buna karşı belediye gelirlerinde bu giderlerle karşılaştırılabilecek ölçüde artış olmamaktadır. Belediyelerin malî güçsüzlüğü bu yerel yönetimleri merkezî organlara ve kuruluşlara bağımlı halde tutarak, yerel yönetimin varlığı ile çelişkili bir durum yaratmaktadır.

Yasal olarak belediyelere ilişkin işlevlerin en önemlileri zamanla bir kısım Bakanlıklara ve ülke ölçüsünde benzer hizmetlerden sorumlu Genel Müdürlüklere verilmiştir. Bu işlevlerin zamanla merkezî organlara kayması yalnızca belediyelerin mal güçsüzlüğü ile açıklanamaz. Bazı şehirsel hizmetlerin merkezîleşmesinin ekonomik ve teknik nedenleri de vardır: Şehirsel teknik hizmetlerin çoğu günümüzde bir belediye büyüklüğünün çok üstünde ölçekler için ekonomik ve teknik açıdan olanaklı bulunmaktadır. Örneğin elektrik, su, ulaşım vb. hizmetlerin sağlanması, yapım ve işletilmesinde durum genellikle böyledir. Ayrıca, teknolojik gelişmeler de, bazı teknik hizmetleri zamanla daha büyük ölçekler içinde ele almayı olanaklı kılması yanında bir bakıma da zorunlu hale getirmektedir. Görülüyor ki, bir ölçüde merkezîleşme sözkonusu koşullar içinde kaçınılmaz bir olgudur.

Merkezîleşme, açıklanan nedenlerle belli ölçüler içinde kaçınılmaz olunca, yapılacak şey merkezî yönetim ile genel yönetim arasında dengeli bir işbölümünün sağlanması olmaktadır. Bu, ekonomik ve teknik nedenler daha büyük ölçekleri gerektirmedikçe sözkonusu işlevlerin belediyelere bırakılması anlamını taşımaktadır. Belediyelerin yasa gereği sahip oldukları işlevleri yapacak malî güce kavuşturulmaları da bunu izlemelidir.

Belediyelerin bugün olduğu gibi güçsüz ve sorumsuz bırakılması yalnızca yerel olarak daha iyi biçimde

gerçekleştirilebilecek uygulamaları önlemekle kalmamakta aynı zamanda da belediyelerin becerilerini artırmalarını önlemektedir. Aynı şekilde, yerel kültürlerin kişiliklerini koruma ve geliştirme hakları ve olanakları da merkezdeki genellemelere dayanan kararlarla ortadan kaldırılmaktadır. Bunlar ve benzeri nedenler şehir sorunları ile ilgili örgütleşmeyi en az yerel ve merkezî yönetim olmak üzere iki ölçekte birden düşünmeyi gerekli kılmaktadır.

Şehirsel alanlarda yönetimler arası ilişkiler yalnızca merkezî-yerel yönetim kademeleri arasındaki ilişkilerden ibaret değildir. Yerel düzeyde yönetimler arası ilişkiler de vardır. Şehirlerin büyümesi sırasında çevrede küçük belediyelerin ortaya çıkmasıyla bunlar arasındaki ilişkiler önem kazanır. Özellikle metropoliten alanlarda yerel yönetimler arası koordinasyon sorunu üzerinde önemle çalışılması gereken bir konudur. İstanbul metropoliten alanında 32, İzmir'de 14 belediye böyle bir koordinasyon sorunu ile karşı karşıya bulunuyor. Çok sayıda belediyenin bulunduğu büyük şehir alanlarında bu sorun yönetsel açıdan ortaya çıkmaktadır. Şehir servislerinin işletilmesi, bütün metropol alanın tek yönetim altında olması halinde kolaylaşmaktadır. Oysa, durum bu değildir. Metropoliten alanların bu çelişkisini çözmek üzere iki tedbir önerilebilir: Birincisi, belediye sayısının bugünkü hızda artışını önlemek: Büyük şehirler çevresinde yeni belediye kurma talebinde bulunan alanlar «mücavir saha» içine alınmalı ama belediye kurma için 2000 nüfusu aşmadan ibaret yasal koşul bu alanlar için değiştirilmelidir. İkinci tedbir, bugün varolan belediyeleri «belediyeler birliği» kurmak için zorlamak ve sözkonusu şehir servislerini onun kontroluna bağlamaktır. 1650 ile değişen 6785 no'lu kanunla İmar ve İskan Bakanlığı, belediyeleri böyle bir birlik kurmayı planlama fonksiyonları için zorlayabilmektedir. Belediyeler

kanununun, Belediyeler Birlikleri kurulmasını yalnız belediyelerin isteklerine bırakan hükümleri her ne kadar belediyelerin özerkliklerini koruyorsa da bu metropoliten alanların karmaşık sorunlarının çözülmesinde önemli bir engel teşkil etmektedir.

Metropoliten alanlarda, yönetimler arası ilişkilerin bir boyutu daha ortaya çıkmaktadır. Bu, yerel yönetim birimleri arası ilişkiler ile merkezî-yerel yönetimler arası ilişkilerin birbirlerini etkilemesidir. Uygulamada bu boyut merkezî yönetimin metropoliten alanlarda belediyelerarası ilişkileri düzenlemede etkin bir rol oynamasına olanak sağlayabilir.

Böyle, merkez-belediye ikilemi içinde soruna bakıldığında, bugün bunlar arasında olması gereken kuvvet dengesinden ne kadar uzakta bulunulduğu görülmektedir. Bu dengesizliğin aslında belediyelerin malî güçsüzlüğünden kaynaklandığı belirtilmektedir. Ancak bunun neden böyle olduğu, belediyelerin güçsüz kalmakta neden devam ettikleri sorusu ortaya çıkar. Bu soru, bundan sonra gelen belediye başkanları ile ilgili yazıda sorulmuş ve merkezdeki politikacıların yerel politikacılar ile ilişkileri çerçevesi içinde cevaplandırılmaya çalışılmıştır.

Eğer sözkonusu yönetimler arası denge sağlanmak isteniyorsa belediye gelirlerinin mutlaka arttırılması yoluna gidilmelidir. Bu yönde şunlar önerilmektedir:

— Devlet gelirlerinden belediyelere ayrılan pay arttırılmalıdır: 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanununa göre bazı devlet gelirlerinden belediyelerin aldığı miktar arttırılmalı, bunların belediyelere dağılım biçimi, şehirleşme, konut vb. politikaların uygulaması özendirici olmalıdır. Toplam devlet gelirlerinin her sene sabit bir yüzdesi, örğin % 5, belediyelere verilmelidir. Bugün için bu

oran tespit edilmediğinden yıllara göre belediye payları azalmaktadır.

— Şehirleşmenin yarattığı vergilerden belediyeler daha çok pay almalıdır: Özellikle şehirleşmenin hızlanmasından sonra şehirlerde vergiye temel olan değerlerde artış olmuştur. Örneğin gerek emlak vergisi matrahında gerek emlak'ın getirdiği gelirin vergi matrahında şehirleşme sonucu artışlar olmaktadır. Şehirlerin yarattığı bu değerlere bugün Maliye kanalıyla merkezî hükümet el koymaktadır. Bunun rasyonelini anlamak olanağı yoktur. Belediyeler bu olgunun yarattığı bu ve benzeri değer artışlarından aynı ölçekte yararlanmalıdır.

— Benzer şekilde tüketim vergisi de Türkiye'de merkezî hükümetçe toplanmaktadır. Oysa, başka ülkelerde tüketim vergileri hep yerel yönetimin payı olarak düşünülmüştür.

— Belediyelere «munzam kesir ilavesi» hakkı verilmelidir: Normal vergilere belediyelerce vergi ekleme hakkı vererek, özellikle büyük şehirlerde yaşamanın olanaklarından yararlanan kişi ve kuruluşların bu şehir belediyelerinin masraflarına katılmaları sağlanmalıdır. Bu «kesir ilâve»lerinin şehri kullanış biçimine göre ayarlanması ile, sanayi ve diğer kesimler için değişik derecede elverişli koşullar yaratılabilir. Böylece şehirden sağlanan avantajlardan bir kısmının belediye yolu ile yine şehre dönmesi sağlanırken, şehir planını uygulama için bir amaç elde edilmiş olur. Ayrıca «munzam kesir ilavesi» nüfusun şehirler arası dağılımını etkileyen bir araç olarak da düşünülebilir.

SAHİP OLUNACAK İŞLEVLER NELERDİR

Hızlı şehirleşme ve şehirlerin büyümeleri sonucunda karşılanması gerekli taleb artışları başlıca şu başlıklar altında toplanabilir: Şehirsel Arsa, Altyapı, Konut ve Şehirsel Hizmetler'de taleb artışları. Şimdi bu taleb artışlarının karşılanması fonksiyonlarının sahipliğini ve bu kuruluşların etkinlik düzeylerini nasıl arttırabilecekleri inceleyelim:

Şehirsel Arsa Talebindeki Artışın Karşılanması

Şehirleşmenin hızlanması sonucu özellikle büyük şehirlerimizde şehirsel arsa dediğimiz, altyapı ve imar hakları ile donatılmış arsa talebi hızla artmaktadır. Buna karşılık şehirsel arsa üretimi bu talepte karşılaştırılamayacak kadar daha azdır. Böylece şehirsel arsa açığı yıldan yıla artmaktadır. Şehirleşme tahminlerine bakılarak yapılan hesaplamalara göre, önümüzdeki 20 - 25 yıl içinde şehirlerimizde gerekli donatılmış arsa ihtiyacı 350.000 hektar kadar olacaktır. Bu hızla artan talebi karşılayacak şekilde ve alt gelir gruplarının da yararlanabileceği fiyatta arsa arzının şehirlerimizde sağlanması, sahip olunması gerekli çok önemli bir fonksiyon olmaktadır. Bu konu geniş şekilde «Şehirlerimizde Toprak Sorunu» adlı yazıda incelenmiştir.

Arsa konusunda devlet politikalarının uygulanma ve arsa piyasasının düzenlenmesinin sorumluluğu İmar ve İskan Bakanlığı Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü'ndedir. Ar-

sa Ofisi 1969'da 1164 sayılı kanunla ve «Arsaların aşırı değer artışlarını önlemek amacı ile tanzim alış ve satışları yapmak, konut, sanayi ve turizm bölgeleri için arsa sağlamak üzere...» kurulmuştur. Ancak Arsa Ofisi, arsa piyasasını düzenleme işlemini malî kaynak sınırlılığı nedeniyle yapamamaktadır. Arsa Ofisinin döner sermayesi, en geç on yılda tamamlanmak üzere 250 milyondur. Bakanlar kurulu kararı ile sermayesi 500 milyon TL.'ye çıkarılabilir. Her yıl bütçeye Arsa Ofisi için 25 milyon TL. gibi küçük bir miktar konulmaktadır. Kısaca, bu ölçekleriyle bütçeye konacak ödeneklerle kamulaştırma yapılabilecek büyüklükler Arsa Ofisi'nin arsa piyasasında etkin bir rol oynamasına olanak sağlayamamaktadır.

Bu durumda, «Hazine ve Belediyelerden intikal edecek taşınır ve taşınmaz mallar»ın söz konusu amaçlar yönünde kullanılmasının yolları aranmalıdır. Arsa Ofisi kanununa göre «...Hazineye ait olanlar hazine tarafından ve evvelce hazineden intikal etmiş olup belediyelerce herhangi bir hizmete tahsis edilmemiş bulunan arazi ve arsalar da ..... belediyelerce ..... Arsa Ofisi Genel Müdürlüğüne devir edilir.»

Arsa Ofisi bu yoldan sermayesini kısa bir süre içinde tamamlayabileceği gibi, belediyelerle işbirliği yaparak, amaçları yönünde kendi sermayesinin çok ötesinde bir etkinlik de kazanabilir. Ama bugün uygulamada bu yol pek işletilememektedir. Bunun nedeni olarak Millî Emlak Genel Müdürlüğü ile Arsa Ofisi arasındaki anlaşmazlıklar gösterilmektedir. Aslında iki kurum arasındaki yanlış anlayışların ortadan kaldırılması gerekir. Bu yanlış anlama iki kurumun karşılıklı görevlerini iyi tanımlamamalarından gelmektedir. Arsa Ofisi bir arsa stok kurumu değildir. Arsa Ofisi şehirsel arsa üreten bir kurumdur. Onun için arsa stok etmekten çok kendi arsalarının devir hızını artırarak piyasayı düzenleyecektir. Devlet adına arsa sahipliliği Millî Emlak'ın görevleri ara-

sındadır. Oysa Arsa Ofisi başka arsalar yanında bu arsaları da şehirsel arsa haline getirerek belirli politikalar yönünde kullanıma açmakla görevlendirilmiştir. Bu nedenle bu iki kurum bir anlamda birbirleriyle yarışandan çok birbirlerini tamamlayıcı işlevlere sahiptirler.

Belediyelerle işbirliği yaparak, sermayesini aşkın bir etkinlik düzeyini daha geniş bir arsa piyasasında sağlamak için Arsa Ofisinin ve genellikle İmar ve İskan Bakanlığı'nın yetkinin tümünü merkezde toplayan tutumundan vazgeçmesi gerekecektir. Arsa Ofisi, karar verme yetkisini belediyelerle paylaşarak, belediyelere verilmiş olan hazine arsalarının amaçlara uygun yönde kullanışa açılışını sağlayabilmelidir. Bu yaklaşım, hazineden belediyelere intikal eden ve bu kanunla Arsa Ofisine geri verilmesi sözkonusu olan arsalar için olumlu ve yeni sorunlar çıkarmayan bir yaklaşım olacaktır. Böyle bir işbirliğinde, arsa stokunun kullanışa açılması sonucu geri dönen değerler iki yönetim birimince hakça paylaşılmalıdır.

Bütün bu girişimler ve uygulanmalarda ilke, devlet eliyle toplanan bu arsaların eğemen kuvvet gruplarının eline geçmemesinin mutlaka sağlanması olmasıdır.

Altyapı Talebindeki Artışın Karşılanması

Bir arazi üzerinde plan yapılması bir anlamda imar haklarının oluşturulması, o arazinin şehirsel arsa haline gelmesi için yeterli değildir. Altyapılarının mutlaka sağlanması gerekir. Burada sözü edilen, su, pis su, elektrik, yol gibi şehirdeki yaşamı sürdüren, şehrin işleyişini sağlayan beledî altyapıdır.

Bugün yeni şehirsel arsa üretilmesinde karşılaşılan en önemli darboğazlardan biri bu olmaktadır. Gerçekte bu görev belediyelerindir. Şehir çevresindeki alanları planladıktan sonra, imar kanununun «hamur kaidesi» diye adlandırılan ünlü 42'inci maddesini kullanarak altya-

pılar için gerekli yerleri (¾ 25'e kadar) aldıktan sonra; altyapısını getirecek ve imara açacaktır. Belediyelerimiz bu yola genellikle gitmemektedir. 42'inci madde yaygın olarak yalnız Ankara'da kullanılmıştır, denilebilir. İstanbul'da yapılan uygulamanın eğer kasıtlı değilse bile beceriksizliği 42'inci maddenin Anayasa mahkemesince iptaline yol açmıştır. Belediyelerin altyapı getirerek yeni alanları imara açamamaları şehirleşmenin kontrolunu zorlaştıran en önemli eksikliklerden biri olmaktadır.

Bugün belediyelerin şehirsel altyapı getirmelerini zorlaştıran ya da pahalılaştıran bir konu da getirilen altyapıların karşılıklarının arsa sahibinden değil de bina yapandan alınması olmaktadır. Böyle bir tutum gerçekte üreticiyi ya da kullanıcıyı değil arsa spekülatörünü koruyucu yöndedir. Bu açıdan, altyapının yapılması halinde yararlananların paylarına düşeni ödeme zamanı önem kazanmaktadır. İşletme niteliğinde olmayan karşılıksız altyapı için bu konuda ilke, hizmetin arsaya getirildiği tarihte katılma payının alınması olmalıdır. Bu şekilde bir yandan altyapı ekonomisi sağlanırken, öte yandan da elde boş arsa tutulmasını önleyen, bu arsalarda inşaatı teşvik eden bir tedbir uygulanmış olacaktır.

Şehirlerin altyapı sorununu yalnızca yeni imara açılacak yerlere götürülecek altyapılar açısından ele almak yetersizdir. Özellikle ülkemizdeki gibi şehrin yerleşik kesimlerinde verilen imar hakları yüzünden sürekli yoğunluk artışı görülen yerlerde eski kesimlerinin altyapısının sağlanması da önemli darboğazlarla karşı karşıyadır. Bunun ötesinde şehre her eklenen yeni nüfusla birlikte şehrin altyapı hizmetleri talebi artmakta, belirli noktadan sonra ölçek değişmesinin sorunları ile karşılaşmaktadır. Şehirlerin büyük şehirlere dönüşmeleri sonucu, sözkonusu altyapı gerek yapım, gerekse işletme açılarından bir yerel sorun olmaktan çıkarak arasıra bölgesel, çoğu zaman da ülkesel ölçeklere varmıştır. Bu gelişmeye paralel olarak, ülkesel ölçekte Devlet Su İşleri,

(TCK) gibi kuruluşlar en büyük şehirlerin altyapı yapım sorumluluğuna katılmışlardır. Daha önce de belirttiğimiz gibi, belediye altyapısı konusunun asıl sahibi belediyelerdir. Bu yerel yönetimlere teknik ve malî yönden yardım edecek merkezî kuruluşlar İmar ve İskan Ba- (DSİ), Türkiye Elektrik Kurumu (TEK), Karayolları kanlığına bağlı Belediye Teknik Hizmetler Genel Müdürlüğü ile İller Bankasıdır.

Görüldüğü gibi, şehirsel altyapı sorunlarına yerel ve merkezî düzeyde sahip çıkan örgütler yanında bir de belirli altyapı konularının ülkesel ölçekte sektörel sorumlusu olan kuruluşlarla onların bölgesel örgütleri vardır. Şehirsel alanda bu sorumlulukların hep birlikte oldukça karmaşık bir biçimde bulunuşu, sorunun sahipliliğini yaygınlaştırıp belirsizleştirmektedir.

Belediyelerin güçlendirilmesi ve Belediyeleri merkezden destekleyen İller Bankasının ülkenin tümünü kapsayan bir faaliyet alanına ve hızına ulaştırılması durumunda belediyeler bu konuya daha fazla sahip çıkabileceklerdir.

DSİ, TEK, vb. kuruluşların ekonomik, teknik ve ölçeğe bağlı nedenlerle işin içinde olmaları gerekirse de, bu, sorumluluk ve yetkilerin tümünün onlara aktarılmasını gerektirmez. Belediyelerin bu kuruluşlarla işbirliği söz konusu olsa bile işlerin olabildiğince büyük bölümünü kendilerinin yapmaya çalışması yararlı ve olanaklıdır. Altyapı ve ilgili faaliyetlerin birbirinden farklı evreleri bu olanağı yaratmaktadır. Altyapının projelendirilmesi, yapımı ve işletilmesi belediyenin belli oranlarda katılabileceği üç evredir.

Bu işin tümünü ülkesel ölçekteki kuruluşlara yükleme yerine bu kuruluşlarla belediyeler arasında bir işbölümü sağlanmalıdır. Sözkonusu olan altyapının projelendirilmesi, DSİ, Karayolları ve benzeri kuruluşlardan beklenmelidir. Yapım evresinde, İller Bankasının etkin

rol oynaması, yapımcı firmaları örgütlemesi, geliştirmesi, kontrol etmesi gerekmektedir. Belediyeler de yapımcı kuruluşları ile altyapı yapımına katılmalıdır. Belediyelerin tümüne sahip çıkmaları gereken evre, altyapının işletilmesidir. En azından bu işler tüm olarak belediyelere ve onların kuracakları üst birliklere bırakılmalıdır.

Özellikle karşılıklı altyapıların işletilmesinde fiyatların tesbiti üzerinde durmakta yarar vardır. Belediyelerin fiyat tesbitinde kesinlikle amortisman paylarını hesaba katması sağlanmalıdır. Ayrı bir fonda toplanacak bu amortisman payları mutlaka yatırıma dönüştürülmelidir. Bu belediyelerin altyapı getirme konusundaki kaynaklarını artırmak için gereklidir. Belediyelerin bu hizmetlerin fiyatlarını saptamadaki özerkliği artırılmalı, merkezî hükümetin fiyat politikasına bağlı olarak zarar etmeleri önlenmelidir.

Konut Talebindeki Artışın Karşılanması

Konut talebindeki artış bugünkü imar düzeninin yasal saydığı biçimde üretilmiş konutlarla karşılanamamakta, gitgide büyüyen açık, gecekondular yolu ile kapatılmaktadır.

Konut talebindeki artışı karşılayacak bir konut üretim düzeyinin sağlanması ve bunun için gerekli örgütleşmenin yapılması, büyük önemi nedeniyle genellikle devletin görevi sayılmıştır. Ülkemizde «memleketin bünyesine uygun mesken politikası esaslarını tespit etmek ve tatbikini sağlamak» görevi 1958 de 7116 sayılı kanunla İmar ve İskân Bakanlığına verilmiştir. Bakanlık bu uygulamayı, «Evsiz vatandaşları birer mesken sahibi yapacak veya mutedil kiralarla barınmalarını sağlayacak tedbirleri almak..., kredi müesseseleri tarafından verilen mesken kredilerinin ve yapılan çeşitli yardımların tahsis şartlarını tayin ve tanzim etmek, tatbikatını murakabe etmek»le görevli Mesken Genel Müdür-

lüğü eliyle yapacaktır. İmar Bakanlığının ülkenin konut politikalarını uygulamadaki yetkileri çok geniş olarak yorumlanmaya elverişli olmasına rağmen, İmar Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü uygulamada daha çok 775 sayılı Gecekondu Yasasını yarım yamalak uygulayan bir Gecekondular Genel Müdürlüğüne indirgenmiş, gecekondu dışındaki konutlar konusundaki yetkilerini kullanmamıştır.

Konut üretimi konusunda devlet politikalarının uygulanmasına yardımcı olan iki tip merkezî kuruluş daha vardır. Bunlardan birincisi, konut konusunda bir ihtisas bankası olan Türkiye Emlak Kredi Bankasıdır. Diğer tip kuruluşlar üyelerine konut kredisi veren Sosyal Sigortalar Kurumu (SSK), Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) gibi sosyal güvence kuruluşlarıdır.

Yerel düzeyde belediyelerin de şehir halkına belli koşullarla satmak ya da kiraya vermek üzere konut yapması yasal olarak olanaklıdır.

Artan konut talebinin karşılanmasında en büyük engelin kaynak yetersizliği olduğu konunun sorumlularınca hemen ileri sürülmektedir. Oysa konuta ayrılmış kaynakların hepsi kullanılamamakta, kullanılan bölümü ise asıl ihtiyaç sahiplerine yönelmemektedir. Ayrıca, konut kesiminin ülkenin tüm yatırımları içindeki payının artırılmasının doğruluğu da tartışılabilir bir konudur. Asıl engel, konut kesiminin büyük ölçüde üretim yapacak biçimde örgütlenememiş olmasında ve kredi sisteminin böyle bir üretimi örgütler şekilde geliştirilmemiş bulunmasındadır.

Bu konu, «Yeni bir Şehirsel Büyüme Biçimi Toplu Konut» adlı yazıda ayrıntılı olarak açıklanmaya çalışılmıştır. Burada yalnızca, toplu konut ve toplu inşaat birimlerinin örgütleşememiş olmasının konut üretim düzeyinin düşüklüğü için büyük bir engel olarak karşımızda durduğunu söylemekle yetineceğiz.

Konut kesimindeki bugünkü kredilendirme sisteminin üretimin örgütleşmesine doğrudan doğruya olanak sağlamadığı da ortadadır. Konut kesiminde bugün tüketici kredi verilmek yoluyla daha çok kooperatifler halinde örgütlenmektedir. Böyle örgütlenmiş tüketicinin üreticiyi bulması istenmektedir. Tüketici konut sahibi olur olmaz bu örgütleşme ya da kooperatif son bulmaktadır. Böylece her tüketici aynı tecrübeyi bir kez tekrarlamaktadır. Böyle bir ele alış içinde tecrübe birikmesi olamamakta çok yönlü büyük konut girişimleri doğamamaktadır. Bunun için kooperatif örgütlenmelerinde üst kooperatif birimlerine yer vererek deneyin birikmesine profesyonelliğin gelişmesine olanak verecek bir yeni örgütlenmeye gidilmelidir. Bu önerilebilecek birinci husustur.

Üretimi geliştirmek için önerilecek ikinci husus üreticinin örgütlenmesini destekleyecek yeni yöntemlerdir. Örneğin önerilebilecek bir yöntem üreticinin devletin konut, arsa, altyapı politikaları çerçevesinde kalarak üretimi hızlandırmak ve teknoloji geliştirmek gibi koşullarla kredilendirilmesi olabilir. Bu sistem bugün DPT'ce endüstriyel girişimlerin desteklenmesi ve kredilendirilmesi için izlenen «teşvik belgesi» uygulamasına benzemektedir.

Konut üretiminin büyük ölçeğe geçmesinde devlete düşen rolü yalnızca özel girişimcilere dolaylı «teşvik tedbirleri» sağlamak olarak görmemelidir. Devlet kendi kuracağı bir «konut ofisi» yoluyla konut üretimine doğrudan doğruya katılmalıdır. Devlet ülke konut talebinin büyük kısmının özel sektör eliyle karşılanmasını öngörüyor olsa bile, yine de bir Konut Ofisi kurmalıdır. Bu halde konut ofisinin görevi ülkeye yeni yapım teknolojilerini getirmek olacaktır.

Türkiye'de son yıllara kadar konut politikası tartışılırken konu hep konut standartlarının saptanması üzerinde toplanmış, üretimin örgütlenmesi konusu unutul-

muştur. Sosyal konut standartlarının uygulanması yeterli üretimin sağlanabilmesi halinde anlamlıdır. Onun için bugün tartışmalarımızı daha çok Türkiye'nin sanayi öncesi konut üretim biçiminden, endüstriyel dönemin konut üretimi biçimine geçişinin yolları üstünde toplamakta yarar vardır.

Yukarıdaki bölümlerde şehirlerimizdeki hızlı gelişmenin kontrol altına alınabilmesi için yeniden örgütlenmesi zorunlu olan arsa, altyapı ve konut üretimi üzerinde oldukça genel öneriler getirildi. Bu konularda köklü girişimlerde bulunmadan bugünkü şehirleşmenin kontrol altına alınması, plancının istediği biçimde yönlendirilmesi olanağı yoktur. Bu önerilerin doğrudan doğruya uygulama ile ilgili olmasına bakarak şehir planlamanın dışında bir konu gibi görme yanılgısına düşülmemelidir. Bu üç konudaki örgütleşme biçimi aynı zamanda planlama «stili»ni de tayin etmektedir. Eğer yukarıdaki öneriler gerçekleştirilirse hakim olan planlama tutumu eyleme dönük aktif planlama, yoksa pasif bir planlama olacaktır. Eğer şehirlerin gelişmesi kontrol edilmek isteniyorsa bu yönde Devlet Planlama Teşkilâtı'nın işbirliği ile İmar ve İskân Bakanlığı konunun asıl sahibi olarak ortaya çıkmalı ve bunun için yeni atılımlara girmelidir

Bu konuda merkezî politikaların DPT ve İmar ve İskân Bakanlığı tarafından saptanmasını önermek Belediyelerin yetkilerini elinden almak şeklinde yorumlanmamalıdır. Aksine DPT ve İmar Bakanlığının politikalarının yerel koşulları ve gereksinmeleri yakından tanıyan güçlü belediyelerle gerçekleştirileceği düşünülmelidir. Merkezî örgütlerin politikaları ancak güçlü yerel örgütlerle başarılı bir uygulamaya kavuşabilir.

20
1973 Belediye Seçimleri

Sayfa 473 Fotoğraf: Kahvede seçim konuşması
Sayfa 474 Seçim kampanyasında kullanılan sloganları gösteren gazete başlıkları
Sayfa 478 Tablo: 1973 Belediye Başkanlığı seçim sonuçları



KAHVEDE bir belediye seçimi konuşması

Ecevit: Seçim, genel seçim önemi kazandı

Milliyet, 30 Kasım 1973

AP'nin Başkan adayı Kibar, "Elektriğin ve suyun kesilmesinde Belediye'nin suçu yok,,

Cumhuriyet, 5 Aralık 1973

1973 MAHALLÎ SEÇİMLERİ

Feyzioğlu: «Mahallî idarelerden hırsızlığı söküp atmak lâzımdır»

***Ahmet İhsan:** «Belediye memurlarının, yabancı firmaların konuğu olarak dış gezilere gitmelerine izin vermeyeceğim»*

Milliyet, 3 Aralık 1973


İsvan: Imar plânları açık olacak

CHP

Milliyet, 2 Kasım 1973

Üç İstanbul iç içe yaşıyor: Eski, zengin ve gecekondu İstanbul

"Halkı sahipsiz bırakan bir belediyeyi de halk sahipsiz bırakır"

Cumhuriyet, 18 Kasım 1973

MSP Ankara Belediye Başkan adayı

Mehmet Güver seçilirse Halk Meclisleri kuracak

Halkçı,
Aralık 1973

Dalokay, imar affı çıkaracağım

CHP'nin Ankara Belediye Başkan Adayı, «Yarım kalan Kızılay yeraltı geçidini kapatacağım. Gösteriş için yapılmıştır» diyor...

Milliyet, 21 Kasım 1973

«Gecekondular akkondu olacak»

Milliyet. 1 Aralık 1973

ALTINDAĞ'DA "ALTIN PARK„ KURULACAK

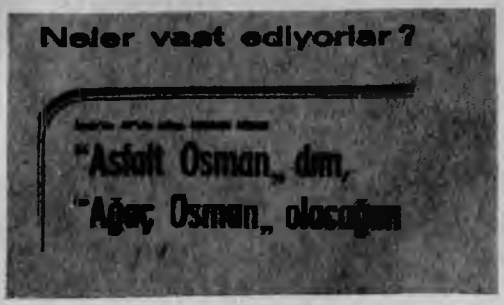
■ Dalokay, "Kabzımallerin yarattığı meyve ve sebze fiyatı artışları ile sonuna kadar mücadele edileceğini" söyledi

Milliyet, 1973

AP, İstanbulda kaçak inşaatlar için af çıkarmağa çalışacak

AP İl Başkanı, «Gecekondular kaldırılmayacak, böyle söyleyip [illegible]» söyledi...

Milliyet, 1 Aralık 1973

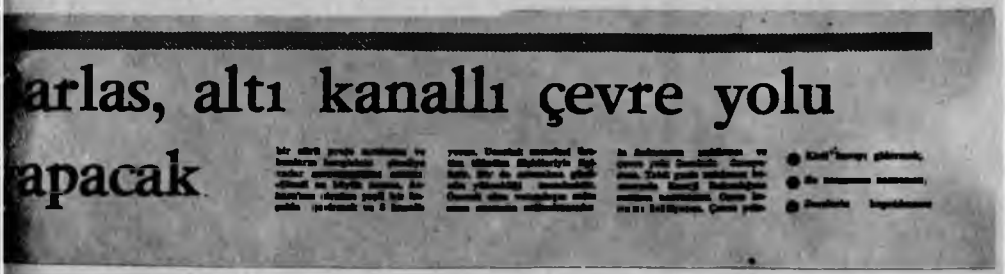


Neler vaat ediyorlar?

"Asfalt Osman„ dim,

"Ağaç Osman„ olacağım

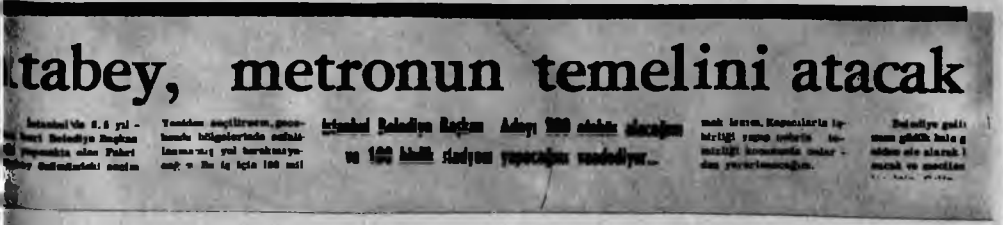
Hayat, Aralık 1973



arlas, altı kanallı çevre yolu

apacak

Milliyet, 21 Kasım 1973



tabey, metronun temelini atacak

İstanbul Belediye Başkanı Ahmet [illegible] ... ve 100 kilometre stadyum yapacağını vaadediyor...

Milliyet, 2 Kasım 1973

BELEDİYE BAŞKANLIĞI SEÇİMİ 9 Aralık 1973

Siyasal Partilerin ve Bağımsızların Oy Oranları

200.000 den büyük kentler		CHP	AP	CG?	DP	MP	MHP	MSP	TBP	Bağımsız
İstanbul	%	62.1	30.0	—	2.4	0.3	0.6	4.5	—	0.2
Ankara		60.8	28.1	—	—	—	—	4.6	—	6.6
İzmir		50.9	43.6	—	2.6	—	0.3	2.4	—	0,3
Adana		49.9	8.9	0.5	31.2	—	3.9	3.3	0.0	2.3
Bursa		33.5	54.3	0.5	2.6	—	—	4.9	—	4.3
Gaziantep		69.2	15.2	8.2	3.4	—	—	—	—	3.9
Eskişehir		42.7	30.7	—	21.0	—	0.2	4.2	—	1.3
Konya		30.0	3.9	—	41.4	—	—	24.6	—	—
Seçim sırasında mevcut 1624 Belediye Başkanlığı için ortalama		39.3	33.9	1.4	6.9	0.1	0.8	3.8	0.0	13.7
Belediye başkan sayısı		554	642	40	103	—	5	32	—	248
Belediye başkan oranı	%	34.1	39.5	2.5	6.3	—	0.3	2.0	—	15.3

Kaynak: 9 Aralık 1973 Mahalli Seçim Sonuçları, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü - Ankara 1974

SON BELEDİYE SEÇİMLERİ SIRASINDA BELEDİYE BAŞKAN ADAYLARININ ŞEHİR SORUNLARINA BAKIŞI

Şehirlerin yerel yönetim birimleri olan belediyeler için sürdürülen seçim kampanyalarının incelenmesi, yakın gelecekte şehirlerimizde yer alabilecek uygulamaları göstermesi ve şehir sorunlarının toplumumuzdaki ele alınış biçimini açıklığa kavuşturması bakımından ilginçtir. Son belediye seçimleri sırasında en büyük şehirlerimizin yönetimi için yarışan belediye başkan adaylarının basına yansıyan görüşleri değerlendirildiğinde, büyük şehir sorunları ile ilgili konularda, partilerin belirlenmiş ve yeter derecede işlenmiş politikaları olmadığı hemen ortaya çıkmaktadır. Gerçi yerel seçimlerin merkezdeki iktidar yarışında bir araç olarak kullanılmasının partilerin yerel yönetimle ilgili politikalarının açığa çıkmamasına neden olduğu ileri sürülebilir. Ancak partilerin şehir sorunları ile ilgili konularda belirli politikalarının bulunmadığı gerçeği, şehirlerimizdeki krizler karşısındaki vaziyet alışlarında da açıkça ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, yerel seçimlerde de, merkezî politika tartışmalarının sürdürülmesi yine bu nedenle açıklanabilir.

Öte yandan, partilerin şehir ve şehirleşme sorunlarına daha ciddi programlarla eğilmeleri gereği gün geçtikçe daha belirli hale gelmektedir. Türkiye'de bir yandan şehirli nüfus hızla artarken, şehre göçen gruplar da göreli yoksunluklarını köyleri ile kıyaslayarak değil artık şehrin yüksek gelirli bölümleri ile kıyaslayarak duy-

maya başlamışlardır. Bu nedenle, şehir oyları sosyal demokrat partilere kaymakta ve böylece, şehir sorunları için politikalar ve programlar geliştirmeleri yönünde bir baskı yaratılmış olmaktadır.

Bu görünür gereksinmeye ve politik baskıya rağmen, partilerin hiçbiri son yerel yönetim seçimlerine girerken, bu konulardaki görüş ve politikalarını bir genel program içinde belirleyip yayınlamamıştır. Böylece, her belediye başkan adayı kendi belirlediği programın propogandasını yürütmekte serbest bırakılmış olmaktadır. Doğal olarak böyle bir tutum aynı partinin farklı adaylarının birbirleriyle çelişen programlar önermelerine ve propogandalar yapmalarına yol açmıştır.

Çünkü, adaylar programlarını belirlerken, kendi partilerinin temel ideolojik çizgisinin yerel sorunlara nasıl indirileceği hakkında bir genel çerçeveye sahip olamamışlardır. Parti merkezlerince hazırlanan radyo konuşmalarında, merkezdeki politikacıların dikkatleri genel politika konularında toplamaları böyle bir çerçevenin ortaya çıkması fırsatını ortadan kaldırmıştır. Yayın organlarına yansıyan görüşler ise ancak üç büyük belediyenin başkan adaylarının yarışması nedeniyle yer almıştır. Bir anlamda bu üç büyük belediyenin başkanlığı için yapılan seçim mücadelesi, partilerin bu konudaki yaklaşımlarının göstergesi olmuştur. 1973 yerel seçimleri sonucunda, bu üç büyük şehrin belediyesi de daha tutucu bir görüşün temsilcisi olan AP'den sosyal demokrasiyi temsil eden CHP'ye geçmiştir. Ama bu dönüşüm sırasında, yerel yönetimde bir sosyal demokrat programın, tutucu bir programdan belirgin bir farklılaşması ortaya çıkmamıştır.

Belediye Başkan Adaylarının Kullandıkları Çeşitli Taktikler

Önce, seçim sırasındaki iktidarla bütünleşmiş olarak başta bulunan belediye başkanlarının propaganda

taktikleri ve önerilerinin neler olduğunu görelim. Son belediye seçimleri kampanyasına belediye başkanı olarak katılanlar, kendi uygulama yılları sırasında yapılan işlerin istatistiksel bir değerlendirmesini sunmuşlardır. Kendi dönemlerindeki uygulamayı daha önceki yıllardaki uygulama ile karşılaştıran sloganlar geliştirmişlerdir. «5 yılda 45 yılda yapılandan daha çok yapıldı» gibi. Bu sonuçlarda belediye başkanları genellikle şehirlerde yapılan uygulamaların tümüne sahip çıkmaya çalışmışlardır. Bunun en ilginç örneği İstanbul'da Boğaziçi Köprüsü üzerinde verilmiştir. Bütünüyle devlet yatırımı niteliğindeki bu uygulamayı Fahri Atabey kendisine maletmiştir. Bu tutum söz konusu belediyeler için genel bir nitelik olmuştur. Belediyeler mali güçlerinin elvermediği yatırımları merkezî idareden beklemektedirler. Bu yatırım ve hizmetlerdeki aksamaların neden olduğu suçlamaları, belediye başkaları kolayca merkezî idareye yöneltebilmekte, bunların şehir içinde yer almasından doğma yararları da oya çevirmeğe çalışmaktadırlar. Ancak, bu olguyu basit bir şekilde, «merkezî hükümetin yaptıklarına sahip çıkmak» şeklinde yorumlamak, gerçeği tam olarak yansıtmamak olabilir. Aslında, burada, belediye başkanlarının yapmak istedikleri, halka, merkezdeki iktidar güçlerini etkileme düzeylerini göstermek ve bunu oya çevirebilmektedir. Bu amaç doğrultusunda, merkezî yönetimden yapılan borçlanmanın büyüklüğü belediye başkanı açısından bir başarı ölçüsü olmaktadır. Yine aynı anlayış çerçevesinde, denk bütçe ya da borçlanmama, hiç bir şey yapmamak sayılmaktadır. Böylece, özellikle en büyük şehir belediyeleri, örneğin Karayolları, TEK, DSİ, İller Bankası vb. merkezî kuruluşlara bağımlı hale gelmektedir. Bu gelişim içinde, büyük belediyelerin başkanlarının ilginç yönü, belediyelerinin merkeze bu kadar bağımlı oluşuna karşı çıkmamış olmalarıdır.

Bu belediye başkanlarının önerdiği programların bir

başka özelliği, kısa vadede çözümü gereken, darboğaza ulaşmış, örneğin trafik gibi sorunlara ilişkin olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nitelikte sorunların çözümlenmesinde belediyelerin mali olanakları içinde yapılabilecek işler sınırlıdır. Bunların ancak merkezî hükümetin katkısı ile gerçekleştirilebileceği açıktır. Bu konularda belediyelerin önerdikleri ise sorunun tümünü değil parçalarını çözmeğe çalışan alt-üst geçit gibi çözümlerdir. En az bir seçim dönemi uygulama yapmış bu büyük belediye yönetimleri için genelleştirilebilecek bir özellik, hiçbirinin bir uzun vadeli programı geliştirmiş olmamasıdır.

Son seçimleri kazanan üç sosyal demokrat belediye başkan adayı da seçimde uyguladığı taktiklerde benzer yapıya sahiptir. Üç adayın da seçim sloganlarında kullandığı temel unsur, belediye yönetimindeki yolsuzluk iddiaları olmuştur. Adaylar kendi kişiliklerini, bu yolsuzlukları önlemede güven verici bir unsur olarak ortaya koymuşlardır. Gerçekten bu adayların propagandalarında en etkili, en inandırıcı husus, kendi önerdikleri programlardan ve bunların iktidardaki grubun programlarından farklı olmasından çok, bu yolsuzluk iddiaları olmuştur.

Propagandalarda, yolsuzluk konusunun bu ölçüde etken olması birkaç yönden ilgi çekicidir. Her şeyden önce TBMM seçimlerinde, merkezî yönetimdeki yolsuzluk iddialarına fazla ağırlık verilmezken, belediye seçimlerinden yerel yönetimdeki yolsuzluk iddialarının başlıca rolü oynaması ilginçtir. Tüm belediyelerin toplam bütçesi olan üç milyar lira merkezî hükümetin seksen milyar liralık bütçe düzeyi ile karşılaştırıldığında, durum daha da ilginç olmaktadır. Buradan yerel yönetimlerin, merkezî yönetimlerden daha çok yolsuzluğa açık olduğu sonucuna ulaşmak, oldukça yüzeysel bir yargı olur. Yerel yönetimlerin yolsuzluğa açıklığa bir genelleme ile ile-

rı sürülemez. Tersine, yerel yönetimlerde işlerin halkla daha doğrudan doğruya ilişkili olduğu ve bu nedenle de denetimin daha yüksek olacağı ileri sürülebilir.

İkinci ilgi çekici husus, yolsuzluk iddialarının daha çok imar, inşaat vb. yapım işleri ile ilgili konularda ortaya çıkması ve kurumsallaşmış bir görüntü kazanmasıdır. Örneğin 6.12.1973 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yer alan İstanbul CHP örgütü başkanımn konuşmasında, Belediye Meclisinde Atabey'in bazı Özel ve Tüzel kişilerden 63 milyon liralık bağış aldığı söylediği ve bu bağışların İmar Planı ve benzeri değişikliklerle sağlanan haklar karşılığı olduğu belirtilmektedir.

Görülüyor ki, hızlı şehirleşme nedeniyle ortaya çıkan spekülatif kazanç olanakları, yolsuzluklar için temel bir etken olmakta, yolsuzluğa uygun bir çevre yaratmaktadır. Böylece, belediye seçimlerinde, yolsuzluk iddialarının kazandığı ağırlık ve bu iddiaların etkenliği açıklanabilir.

Adayların Program ve Propagandalarındaki Temel Farklılıklar

Son belediye seçimlerinde, sosyal demokrasiyi temsil eden adayların program ve propogandalarında daha öncekilere göre temelde bazı farklılıklar vardır.

Birinci önemli ayrım, bilimsel kaynağa dayanma kaygısında ortaya çıkmaktadır. Daha yakından izleme olanağını bulabildiğimiz İstanbul ve Ankara'nın sosyal demokrat belediye başkan adayları bir uzmanlar kadrosuna, «beyin takımına» dayanmaya önem vermektedirler. Oysa, seçim öncesinin belediye başkanları «pragmatik» bir tutumla daha çok kendilerine dayanmaktadırlar. Bu farkı, adayların bağlı oldukları partilerin tutumlarına bağlamak her zaman doğru olmayabilir. Daha başka etkenlerin de varlığı kuşkusuzdur. Örneğin uygulamada bulunmuş başkanların tutumları, uygulama

dönemlerinde planlama organlarından ve teknisyenlerinden yeterince yol gösterici öneri alamamış olmaları ile de açıklanabilir. Gerçekten, sözkonusu devrede, İstanbul, Ankara ve İzmir'de oldukça zayıf kuruluşlar halindeki metropoliten planlama büroları operasyonel öneriler ve programlar ortaya çıkaramamışlardır.

İkinci önemli ayırım, halkın büyük kesimine, dolayısıyla en alt gelir gruplarına hizmet götürme kaygısında görülmektedir. Sosyal demokrat adaylarda bu kaygının daha ağır bastığı söylenebilir. Bu farklılıkları gecekondu sorunu gibi, sözü çok edilmiş, çeşitli ödünlerin kurumsallaşmış olduğu alanlardan çok, yeni ele alınan çok deşilmemiş konularda ortaya çıkmaktadır. Örneğin, Ankara belediye seçimlerinde «Hal» ve «Metro» konularında iki adayın önerilerine bakmak bu yönden ilginçtir.

AP adayı Barlas Ankara'da Ankara çevresindeki on beş ile hizmet edecek bir «Bölgesel Hal» kurulmasını önermiştir. Böyle bir Hal'in Ankara halkına sunulan perakende mal fiyatları düzeyini düşüreceği söylenemez. Böyle bir uygulamanın, Ankara halini kontrol eden aracı grubunun kontrolunu bütün Orta Anadolu'ya yaygınlaşması ve tekelci gücünü artırması sonucunu doğuracağı kuşkusuzdur. Oysa, CHP adayı Dalokay, Ankara halindeki tekelci yapıyı parçalayacak bir sistemi, «desantralize» haller sistemini önermiştir. Ankara içinde birden fazla «hal» ve çok sayıda semt pazarları ile halkın daha büyük kesimine daha düşük fiyatlarla malın ulaştırılabileceği düşünülmüştür.

Benzer farklılıklar, metro sorununa her iki adayın bakış açıların adda kendisini göstermektedir. Barlas'ın, şehrin gelişmiş bölümlerindeki iki eksende yapımını önerdiği metro'ya Dalokay, bu eksenlerdeki bir metro sisteminin ancak küçük bir gruba hizmet edeceği gerekçesiyle karşı çıkmıştır.

Halkın büyük kesimine hizmet kaygısı, Dalokay'ın «Yeşil saha», «Altın Park», «Halka kapalı yeşil sahaların açılması» önerilerinde, İsvan'ın, «Halka hizmet eden belediye yönetimi», «Halka açık plan» ve Alyanak'ın yapım halindeki İzmir Belediye Sarayı'nın «Süpermarket»e dönüştürülmesi önerilerinde de görülmektedir. Bu yöndeki en ilginç önerinin MSP Ankara adayından geldiğine dikkati çekmek yerinde olur. MSP adayı, belediyeye halkın katılımını artırmak için halk meclisleri kurulmasını önermiştir.

Böyle örneklere rağmen, sosyal demokrat adayların halkın büyük kesimine hizmet götürme kaygısının AP belediye başkanlarının programlarından çok belirgin şekilde farklılaştığını söylemek zordur. Programlar arası farklar özellikle gecekondu mahallelerine götürülecek hizmetler ve gecekondu sorunlarına ilişkin önerilerde iyice azalmaktadır.

Adayların Önerdikleri Programlarda Benzerlikler Farklılıklardan Daha Önemlidir.

Gerek eski belediye başkanları olan AP'li adayların, gerek yeni belediye başkanı olan adayların önerdikleri programlarda benzerlikler farklılıklardan daha önemlidir.

İlk göze çarpan benzerlik, her iki grup adayın da önerdikleri programların çok genel vaadler topluluğu olması diye ifade edilebilir. Belediye başkan adayları yaptıkları bu vaadleri gerçekleştirme olanaklarının ne olduğu hakkında güvendirici bir açıklama yapmamışlardır. Bu öneriler, belediye başkanlarının yapmak için uğraşmaya söz verdikleri konularda bir programdan çok bir vaatler topluluğu oluşturmaktadır. Bu nitelikte, gerçekleştirme olanakları belirlenmemiş program önerileri, seçim kampanyası sırasında vaatler, ödünler yarışması haline dönme tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır.

Önerilerin gerçekleştirilme olanakları üzerinde durulmayışı bir bakıma belediyelerin içinde bulundukları yapısal ilişkilerin bir sonucu olarak da düşünülebilir. Merkezî yönetime bu kadar bağımlı hale gelmiş, temel işlevlerini merkez organlara kaptırmış, kaynakları çok sınırlı olan belediyelerin başkanlarının önerilerinin uygulama olanakları hakkında söyleyecekleri fazla bir şey olmamaktadır.

Bu koşullar içinde belediye başkan adayları için seçim kampanyası sırasında izlenebilecek iki tutum olanağı kalmaktadır. Bunlardan birincisi, yukarıda anlatıldığı şekilde bir vaadler listesi sunmaktır. İkincisi ise, ayrıntılı konularda vaadlerde bulunmaktan çok, belediye başkanı olarak takınacağı genel tutumu ortaya koymak ve bu tutumu satmağa çalışmaktır.

İkinci yaklaşımla daha sağlıklı bir seçim kampanyası yürütülebileceği söylenebilir. Ancak, bu tutumun halk katlarına başarıyla sunuluşunun özellikle çok kısa süren bir kampanya döneminde oldukça zor olduğu açıktır. İsvan'ın İstanbul'da yürütmüş olduğu kampanyaya bu tipin bir örneği olarak bakılabilir. Bu tutum, özellikle İsvan'ın 17 Aralık 1973'te Milliyet gazetesinde yayınlanmış olan konuşmasında açıklıkla görülmektedir.

AP ve CHP adaylarının program önerilerinin ikinci bir ortak yanı, belediyelerin kendi kontrolları altında olmayan krizlere çözüm bulmayı vaad edici olmasıdır. Adaylar, trafik, gecekondu, su, enerji, hava kirlenmesi gibi şehirlinin hergün karşılaştığı krizleri çözmeyi vaad etmektedirler. Oysa, bu sorunları bugünkü koşullar içinde belediyelerin çözme olanağı yoktur. Bunlar bugün merkezî hükümetin görevleri arasına girmiştir. Belediyelerin yapabileceği, ancak şehir adına bu işlerin izleyiciliğidir. Bu nedenledir ki, belediye başkanlarının merkezi yönetimi etkileme güçleri, merkezdeki politik güçlerle bütünleşme dereceleri çok önemli bir etken olmaktadır.

Bu «aracı olma» görevini ve izleyiciliği belediyelerin bugüne kadar başarıyla yaptıkları söylenemez. Örneğin, geleceğe ait talep tahminlerinin hesaplanabildiği su, elektrik ve benzeri altyapı ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için belediyeler merkezî yönetimi ikna etmede yeterince etkili olamamışlardır. Ancak sorun kriz derecesine geldikten sonradır ki, krizin doğurduğu politik baskı merkezî yönetimi bu sorunlara çözüm bulmaya itmiştir.

Böylece, krizlerin yönlendirdiği bir çeşit altyapı uygulaması ortaya çıkmaktadır. Merkezî yönetimle bütünleşmiş belediye başkanlarının bulunması halinde de durum değişmemektedir. Gerçi taleplerin karşılanmaması halinde bu başkanlar merkeze karşı baskı uygulayabilmektedirler, ama bunu yaparken de merkezî politikanın rasyoneline uyma zorunda kalmaktadırlar.

AP ve CHP adaylarının programlarının üçüncü benzer yanı, birçok büyük sorunun çözümü için parçacı önerilerde bulunmalarıdır. Birkaç kavşak, altüst geçit ve tek tek bina önerileri gibi. Bu durumun da belediyelerin uygulama olanaklarının sınırlılığından doğduğu söylenebilir. Gerçekten, belediyelerin çok sınırlı olanakları ile doğrudan doğruya uygulama yapabildikleri konular bu ölçeklerdedir. Aslında normatif olarak doğru bulunmayacak bu tutum gerçekçi bir nitelik göstermektedir.

Belediyelerin anlamlı ölçeklerde uygulama güçlerine sahip olmamasına paralel olarak, yerel düzeyde bir sosyal demokrat program ile daha tutucu bir programın farklarını gözleme olanağı kalmamaktadır. Bu durumda, yerel yönetimde yapılan seçmeleri, ülke düzeyindeki politik seçmeler yönlendirir hale gelmektedir.

Belediye seçimlerinde ortaya çıkan bu durum bir raslantı değildir. Tersine, Türkiye'de şehirleşme olgusunun ve genel yönetsel evrimin ortaya çıkardığı yapının

bir sonucudur. Bu nedenle, durumu açıklamak için sözkonusu yapının özelliklerine eğilmek gerekir. Bu özelliklerin başında ise belediyelerin «merkeze bağımlı olma» özelliği gelmektedir.

Merkeze Bağımlı Belediye

Ülkemizde özellikle son yıllarda artan bir hızla yerel yönetimler merkezî yönetime bağımlı hale getirilmektedir. Bu durum bir yandan malî güclerini sınırlı tutarak, belediyeleri devamlı olarak merkezî yönetime bağımlı durumda bulundurmak, öte yandan belediyelerin karar yetkilerinin merkezî yönetime devrini sağlayan «mevzuat» gelişmeleri ile gerçekleştirilmektedir.

Yerel yönetimlerin merkeze bağımlılığındaki artış eğiliminin bir bakıma normal olduğu söylenebilir. Gerçekten, sanayileşme ile birlikte ülkenin bütünleşme düzeyi artmakta, merkezîleşme hem bir gereksinme olarak ortaya çıkmakta hem de teknolojik açıdan olanaklı hale gelmektedir. Örneğin, bugün her belediyenın enerji sorununu kendi başına çözmeğe çalışması rasyonel değildir. Tersine, enerji üretim ve dağıtım konusunda bir merkezîleşme bugün anlamlı ve olanaklıdır. Ancak, Türkiye'de belediyelerin bugün karşılaştıkları merkezîleşme, beklenen ve normal denilebilecek böyle bir merkezileşmenin ötesinde bir olgudur. Belediyeler akçalı güçlerini kaybederek merkezî yönetime tam bağımlı hale gelmişlerdir. Öyle ki, 1966 yılından beri belediyeler kendi personelini bile tayin edememekte, bu işlem için İmar ve İskan ve ilgili başka bakanlıkların kontrolu gerekmektedir.

Belediyelerin Güçsüzleşmesi Bir Rastlantı mı

Belediyelerin böyle bağımlı hale gelmesinde etken rol oynayan politik ve bürokratik çevreler, yerel yönetimlerin yeterli teknik kadrolara sahip olmamaları, ye-

rel politik baskılardan çok etkilenmeleri ve akçalı olanaklarının azlığı gibi gerekçeler kullanmaktadırlar.

Belediyelerin bu ölçüde merkezî yönetimin kontroluna sokulmuş olması, belediye seçimlerinin anlamını bir ölçüde ortadan kaldırmaktadır. Merkezde politik iktidarı elinde tutan partilere bağlı olmayan belediye başkanlarının uygulama olanakları önemli ölçüde azalmaktadır. Bu ise belediye seçimlerinde muhalif parti adaylarının seçilme olanaklarını azaltan bir etken olarak çalışmakta ve kullanılmaktadır. Böyle bir yaklaşım içinde belediyeler bir kısır döngüye itilmektedir. Mali kaynakları güçlendirilmeyen belediyeler gün geçtikçe sorunlarını çözme olanaklarını kaybetmekte, bu durumda yetkilerini merkezî yönetime devrederek daha da güçsüzleşmektedir. Ve bu böylece devam edip gitmektedir.

Bu kısır döngü içinde belediyelerin sürekli olarak güçlerini kaybetmeleri kuşkusuz bir rastlantı değildir. Politik gücün kademeli bir şekilde yerel yönetimlere dağılmış olması yerine bu gücün merkezde toplanmasından yararlanmakta olan gruplar vardır. Bunlar doğrudan doğruya merkezi etkileyebilecek olan «en güçlüler»dir. Politik gücün merkezde yoğunlaşması sonucu bir yandan yerel politikacılar merkezdeki politikacıların etkisi ve kontrolu altına girmekte öte yandan da ancak «en güçlüler» isteklerini yaptırabilir hale gelmektedir. Bu çerçeve içinde, merkezdeki politikacı ve bürokratların, belediyelerin gücünü azaltmada gerekçe olarak ileri sürdükleri konulara tekrar dönmek gerekir. Acaba gerçekten ileri sürüldüğü gibi, yetkiler merkeze devredildiğinde, yerel politik etkiye kapanılmakta mıdır? Yoksa, yerel politik etkiye kapanış yalnızca güçsüzler için söz konusu olmakta ve bir de bu nedenle güçlülerin kararları etkilemesi daha mı kolaylaşmaktadır? Merkezdeki bürokratik kesimin etkilenmeğe yerel bürokratlardan daha az açık olduğunu ileri sürmek zordur. Yalnız, merkez-

dekileri etkilemek için etkinin daha güçlülerden gelmesi gerekmektedir. Üstelik, bu durumda, yerel ölçekte oluşan bir özel kontrol biçiminin de dışında kalındığı için bu etkilenme daha da kolay olmaktadır.

Merkezdeki politikacının bir sonraki seçimde tekrar seçilebilmesi için, parti örgütü içindeki gücünü kaybetmemesi gerekir. Oysa seçim bölgesinden uzak kalan merkezdeki politikacının etkisini sürdürmesi oldukça zordur. Bu durumda merkezdeki politikacıların etkilerini sürdürmede kullanmaya çalışacakları bir önemli araç, belediyelerin kontrolu olmaktadır. Böylece, yerel politikacılar ile merkezdeki politikacılar arasında belediyeyi kontrol konusunda ortaya çıkan çatışma, belediyelerin güçlerini merkez lehine kaybetmesi sonucunu doğurmaktadır. Çünkü belediye başkanları parti örgütünün merkezle bütünleşmiş bölümüne bağlı olmak zorundadırlar. Bu durum AP'nin büyük şehirlerin belediye başkan adaylarının seçiminde açıkca gözlenmiştir. Parti örgütünün yerel önderleri ile eski belediye başkanları arasında çatışma olmuş, eski başkanlar, parti merkez yöneticilerinin yardımıyla aday olabilmişlerdir.

Böyle olunca, sistem içinde belediyelerin güçsüzlüklerinin önlenmesi için güçlü bir siyasal akım doğamamaktadır. Ayrıca belediyeler ya da yerel yönetimler böyle bir akımı doğuracak baskıyı yaratabilecek güçlü bir örgütten de yoksundurlar. Bu tip bir kuruluş olarak görülebilecek olan Türkiye Belediyeciler Derneğinin yönetimi halen AP'nin üst kademedeki merkez politikacılarının elindedir. Bir başka deyişle, yukarıda açıklanan mekanizmadan çıkarı olan grubun elindedir. Bu nedenle, belediye gelirlerini artıracak yasanın yıllardır çıkmayışına yaşamamak gerekir.

Belediyelerin örgütlenmesi ve merkeze bağımlılıklarının azaltılması konusu son seçimde başkan adaylarının programlarında yer almamaktadır. Bu yöndeki bir

önderlik isteği yalnızca Dalokay'ın programında görüyor.

Uygulanabilir Ayrıntıda ve Biçimde Bir Şehirleşme Politikasının Yokluğu

Belediyeleri bu şekilde kontrol altına alma eğilimlerine rağmen, merkezî karar organlarının şehir sorunlarının çözümü için geliştirilmiş politikaları yoktur. Hatta başka alanlarda aldıkları kararların şehirleşme konusunda ne tip sorunlar doğuracağı, bu kararların maliyetinin ne olacağı ve kimlerce nasıl ödeneceği hakkında da görüşleri bulunmamaktadır.

Görülüyor ki, merkezî karar organlarının belediyeleri kontrol altında tutma istekleri, kararlaştırılmış belirli bir politikayı uygulama isteğinden değil, yukarıda açıklanan biçimde bir politik taktik nedeninden doğmaktadır.

Devlet Planlama Teşkilatınca ve İmar ve İskân Bakanlığınca belirlenen şehirleşme politikaları, şehirleşmenin desteklenip desteklenmemesi ya da hangi kademedeki şehirlerin destekleneceğinin belirtilmesi düzeyinde kalmıştır. Bunlar şehir sorunlarının çözümlerini yönlendirecek operasyonel düzeyde ve biçimde belirlenmemişler bu nedenle de bir etkinlik kazanmamışlardır. Şehirleşme sorunları doğurucu birçok politika düzeyinde karar, şehirleşme alanındaki sonuçları hiçbir şekilde gözönüne alınmadan verilmektedir.

Örneğin, Türkiye'de son yıllar içinde özel araba yapımı ve sahipliğinin hızla artması kararının veriliş biçimi bu açıdan ilginçtir. Bu karar otomotiv sanayi sektörünün rasyoneli içinde tartışılarak verilmiştir. Oysa, bu karar ülkemizdeki temel ulaştırma biçiminin seçilmesi demektir. Bu karar bir yandan gelecekte şehirlerin yayılma ve yığılma derecesini, öte yandan da trafik tıkanıklıklarının derecesini etkileyerek şehir sorunlarını

belirler. Bu sorunların çözümü için gerekli imar işlemlerinin pahasını otomotiv sanayicileri değil, yaygın halk kitleleri ödemektedir. Bu örnekte gösterildiği gibi şehirlerde birden bire ortaya çıkmış gibi görünen trafik gibi buhranlar, daha önce şehirsel alanda sonuçları ve pahası düşünülmeden sınırlı bir firma kârlılığı anlayışı içinde verilen kararların hazırladığı sonuçlardır.

Bugün belediyelerin çözüm bulmak durumunda oldukları buhranların neredeyse hepsinin kökeninde, yukardaki örnekte verildiği gibi, başkasına ödettirilmekte olan bir paha vardır. Son belediye seçimlerinde yapılan propagandalarda, sosyal demokrat adaylar bile bu mekanizmayı açıklamamış ve buna karşı çıkmamışlardır.

Sonuç

Son belediye seçimlerinde büyük şehirlerin başkan adaylarının seçim kampanyaları, basma yansıyan kesimiyle değerlendirildiğinde, çeşitli bakımlardan ilginç sonuçlar ortaya koymaktadır.

Belediyelerin merkeze bağımlı ve çok güçsüz yapısı, seçimlerde, adayların programlarını ve propaganda biçimlerini belirlemektedir. Böyle, merkeze bağımlı yapısı içinde gün geçtikçe göreli gücünü kaybeden belediyelerin yöneticilerinin çözüm önerileri de parçacı, birçok halde geçici ve yüzeysel olmak durumunda kalmaktadır. Uzun vadeli düşünce, plan, program bugünkü belediye yapısı içinde bir «lüks» hatta belediye başkanını başarısızlığa itecek bir yöntem olmaktadır. Belediyelerin sınırlı kaynakları içinde birbirine bağlı çeşitli kararları adım adım uygulama olanakları hemen hemen yoktur. Bugün belediye başkanları kendileri fırsat ve kaynak yaratmakta, başkalarının kullanmadığı fırsatları kollamakta, ancak bu fırsatlardan yararlanarak uygulama yapabilmektedirler. Uygulama bir anlamda böyle fırsatları kollamaya kalmaktadır. Bu yapı, başarılı belediye başkanı

tipinin ne olduğunu ortaya koymaktadır. Aranan belediye başkanı «açıkgöz», «becerikli» belediye başkamdır. Aslında «normal» kişi değil olağanüstü bir kişi aranmaktadır. Şehir sorunlarının normal yeteneklerle çözülemeyeceği kanısı toplumda neredeyse yerleşmiştir. Bu «beceriklilik» birçok hallerde, toplumun yerleşmiş kurallarını ve yasaları dışına çıkabilmeyi, hiç değilse onlara dokunmadan onların yanından geçebilmeyi de içermektedir.

Bu koşullarda şehirlerin yönetimine talip olan belediye başkanlarının önerilerinin parçacı olmasına şaşmamak gerekir. Şehirleşme sorunlarının çözülmesinde atılacak en önemli adımlardan biri şehirlerin sahipleri bulunan belediyeleri güçlendirmek olacaktır. Belediye başkanlığı ancak yüksek düzeyde «beceriklilikle» iş görülebilen bir yer olmaktan çıkarılmalıdır. Uzun vadeli, planlı ve programlı yaklaşımların çıkar bir yol haline geleceği bir yapıya kavuşturulmalıdır. Bunun için yapılacak ilk işlerden biri olan merkezî yönetim ile yerel yönetimin ilişkilerinin yeniden gözden geçirilmesi zamanı gelmiştir. Şehirleşmenin çıkardığı sorunların çözülmesinde, gün geçtikçe merkezî yönetimin yetkilerini ve gücünü artırarak, çözümleri tek düzeliğe itmenin, yerel koşullardan kopuk, soruna yabancı çözüm önerilerine bırakmanın çıkar bir yol olmadığını görecek kadar deney birikmiştir.

Bu yolda atılacak ilk adım belediyelerin malî güçlerini artırmaktır. Güçlü belediyeler daha yetenekli kadrolara, daha büyük, dolayısıyle kapsamlı programlara sahip olma olanağını elde edeceklerdir.

Böyle, çok sayıda oldukça güçlü ve bağımsız belediye, şehirleşme sorunlarına yaklaşımlarında birbirinden farklı yollar izleyecek, sorunların çözümlenmesinde çok zengin bir deney hazinesi doğacaktır. Bu deneyler doğru

çözümlerin bulunmasında başlı başına bir kaynak olacaktır.

Böyle, oldukça güçlü belediyelerin bulunması merkezin şehirleşme sorunlarının çözümündeki önemli rolünün ortadan kalkması sonucunu vermez. Merkez, belediyeler üzerindeki kontrolunu, onların güçsüzlüğü sonucu kendine bağımlı kılınması yoluyla sağlamayacaktır. Merkezî politikalar, güçlü, kendine has birçok problemi çözme yeteneğindeki üniteleri yönlendirecektir. Kuşkusuz bu yönlendirme daha güçtür, daha üstün bilgiyi, merkezde bulunmanın avantajlarını daha rasyonel kullanmayı gerektirir. Ama bu yönlendirmenin uygulamadaki etkinliği daha yüksek olacaktır.

Son belediye seçimleri kampanyası açıkça göstermiştir ki, Türkiye'de şehir sorunlarının Türkiye'nin politik gündemindeki ağırlığı henüz ön plana çıkmamıştır. Türkiye'de şehirli nüfus oranının artması, şehirli oylarını politik gücü belirler hale getirdikçe ve şehirlerde doğan sorunlar krizler haline dönüştükçe konunun politik gündemdeki ağırlığı artacaktır. Ama, herhalde bugün de şehir plancılarına ve şehircilere o günün gelip çatmasını beklemenin dışında daha aktif roller düşmektedir.

İÇİNDEKİLER

Giriş 5

1. Şehirlerimizde Merkezî İş Bölgesi 27

2. Şehirlerimizde Çıkar Grupları Açısından Plansızlık 65

3. Şehirdeki Çıkar Gruplarının Olaylara Bakış Açılarını Gösteren Bir Örnek Olay: «İmar Yönetmeliği Değişikliği»nin İptali 93

4. Özel Araba Sahipliği ve Otomobil Üretimi Açısından Şehirsel Ulaşım Sorunu 115

5. Özel Araba Sahipliğinin Artışıyla Ortaya Çıkan Park Sorunu 133

6. Dolmuşlar ve Dolmuşçular 145

7. Şehir Halkının Beslenmesinde Bir Dağıtım Kontrol Merkezi: Toptancı Halleri 167

8. Şehirlerimizdeki İkili İstihdam Yapısı ve Marjinal Kesim 187

9. Gecekondular ve Planlama Sorunları 217

10. Bugünkü Yapım Düzeninde Üs ve Orta Sınıfların Konutları, Gecekondulardan Daha mı Çok Sorun Çıkaracak? 257

11. Şehirlerimizde Yeni Bir Büyüme Biçimi: Toplu Konut 275

12. Şehirsel Toprak Sorunu ve İkili Arsa Piyasası 291
13. Şehirlerimizde Sanayinin Konumu 323
14. Sanayinin Yurt Düzeyinde Yaygınlaştırılması Nasıl Olabilir? 349
15. Son Yılların Kırsal Yerleşme Düzeni Önerisi: Köykent 365
16. Uydukent, Şehirleşme Sorunlarımızı Ne Kadar Çözer? 383
17. İngiltere'de Uydukent Uygulamasının Evrimi: «Uydukent»lerden «Yeni Şehir»lere 399
18. Uydukentlerin Finansman Sorunu 417
19. Şehirleşme ve Şehir Sorunlarının Sahipliği 431
20. Son Belediye Seçimleri Sırasında Belediye Başkan Adaylarının Şehir Sorunlarına Bakışı 471



Kitabın yazarları (soldan sağa) Tarık Okyay, İlhan Tekeli, Yiğit Gülöksüz

Cumhuriyet sonrasında Türkiye, şehir planlaması çevrelerinde Ankara'nın başkent olması gibi yankılar uyandıran kararlarını ünlü yabancı plancılar eliyle uyguluyordu. 1950'lere ulaşıldığında Türk plancıları uluslararası yarışmaları kazanıyor, ülkelerinin şehir planlamasına el koyuyorlardı. Ama bu planlarda daha çok mimarî kaygılar ağırlık kazanıyordu. Oysa İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye hızlı bir şehirleşme sürecine girmişti, böyle mimarî kaygılarla hazırlanan planlar şehirlerin düzensiz gelişmesine hakim olamıyordu. Şehir olgusu yalnız mekânsal olarak değil tüm sosyal ve ekonomik içeriği ile kavranmalıydı. İşte bu dönemde daha çok batı ülkelerinde şehir planlama eğitimi gören yeni plancılar Türkiye'ye döndüler ve şehir planlamanın sosyal içerik kazanması kavgasını verdiler. Sayıları azdı. Türkiye'nin şehirleşmesini yönlendiremeseler bile birçok kişinin şehirleşme konularına sosyal içeriği ile eğilmesine neden olan havayı yarattılar ve çevreyi doğurdular. İşte bu çevre içinde eğitimlerini daha çok Türkiye içinde gören, uygulamayla sıkıca ilişkileri olan daha genç bir kuşak yetişti. Bu kitabın yazarları işte bu kuşaktan. Ülkenin şehirleşmesine ve planlamasına kendi deneyleri açısından bakarak, yeni bir senteze ulaşma arayışı içindeler.

Kapak resmi : Mehmet Sönmez
Kapak düzeni : Said Maden

dahil

KEY Basımevi