

tmmob HABER şehir planlama odası BÜLTENİ mimar ve mühendisleri

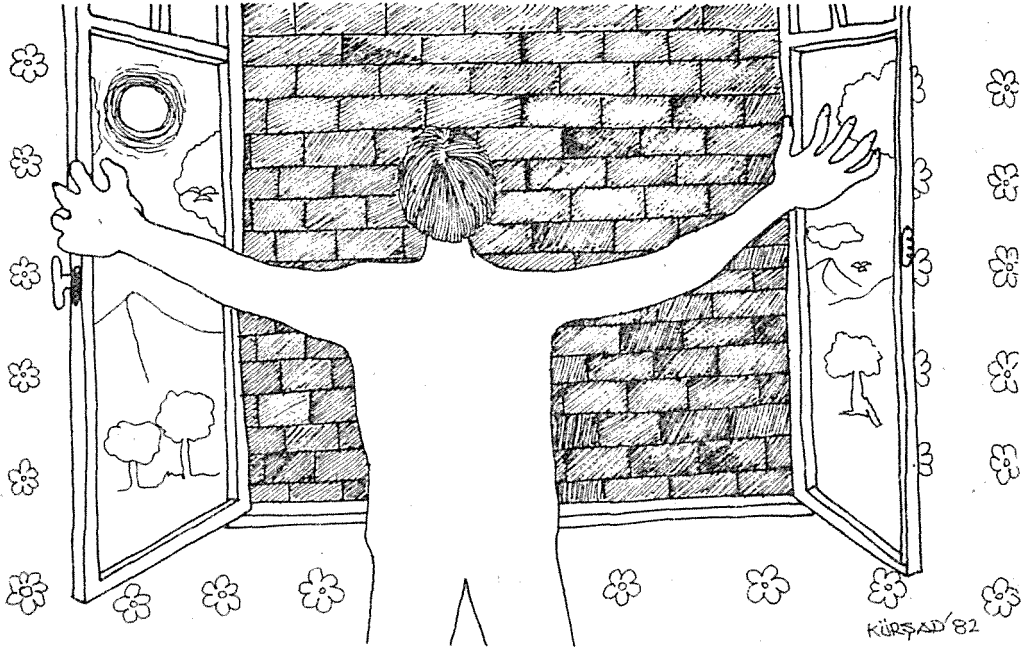
Sahibi : Kemal SARP

Adres: Konur Sokak 4/4-06

SAYI 51
NİSAN
MAYIS 1982

Sorumlu Yön. : Yusuf OKÇUOĞLU

Yenişehir - ANKARA



bu sayıda :

- ÜYELERDEN.....(Sayfa: 5-11)
ANKARA BELEDİYESİ YENİ RAYLI
TOPLU TAŞIM SİSTEMİ PROJESİ
R.E.Ünsal
- DUYURULAR.....(Sayfa: 2)
- PLANLAMA DENEYİMİ.....(Sayfa:2-4)
- ODA ÇALIŞMALARI.....(Sayfa:12-13)
İMAR APFI
- POLONYA - E.Şahin, I.Sun
- BASINDAN HABERLER...(Sayfa:14-16)

duyurular

ŞPMMO YÖNETİM KURULU GÖREV BÖLÜMÜ YAPTI

Yeni Yönetim Kurulu 3.3.1982 tarihli toplantısında kendi içindeki görev dağılımını şu şekilde saptamıştır.

Başkan : M.Kemal SARP
II. Başkan : Mehmet AYDEMİR
Sekreter Üye: M. Vedat ÖZBİLEN
Sekreter Üye: Mehmet YAVUZ
Üye : Sezai GÖKSU
Üye : Rifat TÜRKKAN
Üye : Kürşad ARIGÜMÜŞ

- . Yayın Kurulu Sekreterliğini yürütebilmek üzere Kürşad ARIGÜMÜŞ seçilmiştir.
- . "Turizm ve Koruma Kurulu" çalışmalarını sürdürmek için Sema UNALAN ve Emel GÖKDERE görevlendirilmiştir.
- . 657 Sayılı Yasa ile ilgili çalışmaları Öznur ÖZER ve Pınar MÜZZİNOĞLU yürütmektedir. Konuyla ilgili olarak Danışma Meclisi üyeleri ve İmar İskan Bakanlığı ile yapılan görüşmelere Kemal SARP, Mehmet AYDEMİR ve Öznur ÖZER katılmışlardır. Çalışmalarını sürdüren Yönetim Kurulu'muz bu konuda üyelerimizin katkısını beklemektedir.

İL VE İŞYERİ TEMSİLCİLİKLERİ BELİRLENİYOR

- . İmar ve İskan Bakanlığı
Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü
Şehir ve Bölge Planlama Daireleri İşyeri Temsilcisi
: Işın SUN
Temsilci Yrd : Sait YANMAZ
- . İ.İ.B. Metropolitan Planlama Dairesi İşyeri Temsilcisi : Zerrin YENER
- . İ.İ.B. Mesken Genel Müdürlüğü İşyeri Temsilcisi : Hayri GÜVEN
Temsilci Yrd : Sefa ERDAL
- . Ankara Belediyesi, EGO Ulaşım Planlama Dairesi İşyeri Temsilcisi : N.Mehmet ARSLANTÜRK
- . Samsun İl Temsilcisi : Selman BOYACIOĞLU
Temsilci Yrd : Vildan TURGUT
- . Ankara Belediyesi İmar Müdürlüğü İşyeri Temsilcisi : Kudret KAYI
- . Turizm Bankası A.Ş. İşyeri Temsilcisi : Ali ESEN

"BELEDİYELER PLANLAMA HİZMETLERİ VAKFI"
Yönetim Kurulu üyeliklerine Rifat TÜRKKAN, Deniz ARTAMLI ve Levent ÜNEN; Denetleme Kuruluna Öznur ÖZER atanmışlardır.

İstanbul Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi Mimarlık Bölümü'nün "Yerleşme Bilimleri ve Şehircilik Enstitüsü Yönetmeliği" yayınlanmış olup, enstitüye üyelik için başvuru beklenmektedir.

Bu enstitüye üye olmak isteyen üyelerimiz ayrıntılı bilgi için Oda'mız veya İDMMA ile ilişki kurabilirler.

Adres: İDMMA MİMARLIK FAKÜLTESİ
YERLEŞME BİLİMLERİ ve ŞEHİRCİLİK
ENSTİTÜSÜ YILDIZ-İSTANBUL

PLANLAMA DENEYİMLERİ

POLONYA

ERCÜMENT ŞAHİN, İŞİN SUN
(Şehir Plancısı)

. PLANLAMA ORGANİZASYONU:

Planlamanın yasal boyutu 1961'de yürürlüğe giren "The Spatial Planning Act" ile düzenlenmiştir. Kararname fiziki planlamanın yerel, bölgesel ve ulusal seviyede entegrasyonu sağlarken, yerel planlama yönetimin üst seviyelerden ayırmıştır. Ülkenin ve bölgelerin fiziki planlaması, ekonomik planlamanın entegral bir parçası olarak kabul edilmekte olup, şimdi Ministry of Building (İmar Bakanlığı olarak) sorumluluğunda, kent ve kırsal planlamayla entegre olma durumundadır.

Ülke seviyesinde kent planlaması 1964 yılına kadar "yapı, kent planlaması ve mimarlık komitesi" tarafından idare ediliyordu. Bu komite 1964 yılından sonra bir reorganizasyonla İmar Bakanlığına dönüştü. (Kanun 196 de yürürlüğe girdiğinden İmar Bakanlığı yerine "yapı, kent planlaması ve mimarlık komitesinden" söz eder.)

. PLAN KADEMELERİ:

Ulusal ve Macro Bölgesel Planlama:

Ulusal ekonomik gelişme perspektif planına göre, bölgesel planlama, analiz araştırma ve sonuçlarına dayanılarak uzun vadeli fiziksel, mekansal yapı planları yapılır. Anahatları aşağıdaki gibidir:

- . Endüstriyel komplekslerin tipine ve büyüklüğüne göre dağılım.
- . Ziraat ve Orman bölgeleri
- . Güç şebekesi modeli
- . Temel ulaşım şebekesi modeli
- . Ana servis ağı
- . Turistik ve Rekreatiyonel alanlar
- . Nüfus ve yerleşme ağı dağılımı
- . Su ekonomisi
- . Korumaya
- . Harici ulaşım bağlantıları
- . Dahili bölgesel iş bölümünün ilkeleri

Genellikle planlamada 2 ana teknik kullanılır. Bunlar: Balance-Sheet Method ve Successive Approximation Method'dur ve çalışmalar 1/500000 ölçekli harita üzerinde belirlenir.

Bölgesel plan çalışmaları sırasında mevcut Voyvodaship'ler arası bağlantı ve diğer mekansal ve ekonomik korelasyonların test edilmesi sonucu bu analizlerden elde edilen birleşik çözüm gerektiren sorunlar, makro bölgesel planlamanın ana hatlarını oluşturur. Bu plan ölçeği çözümlenmelerle, bölge planına yol gösterici ve aynı zaman kapsamına giren bölgeler için destekleyici amaç setini oluşturur. (Bu çalışmalar 1/300000 ölçekli harita üzerine çizilir ve ülke 6 macroregion'a bölünür.)

NOT: Polonya idari olarak 17 Voyvodaship'e bölünmüştür. Bunların hepsi de county'lere (mevcut 320 county vardır.) bölünmüştür. Buna ilaveten 15 büyük kent Voyvodaship, diğer büyük kentler de county muamelesi görmektedir. County'ler de daha küçük kentlere bölünmüştür.

BÖLGE PLANI:

Bölge planları belirli bir alanın genel ekonomik ve sosyal gelişim eğilimleri, bunların uygulanmasının tarzını ve aşamalarını, üretim güçleri ve servis kullanımlarının tahsisatının prensiplerini, yerleşme şebekesinin şekillendirilmesini, nüfus dağılımını ve belirli amaçlar için alan ayrılması gibi konuları tanımlar. Gelecekteki kısa dönem milli ekonomi planının kapsadığı periyoda uygun şekilde hazırlanır. Taslak bölge planlarının hazırlanmasıyla aynı zamanda, bunların hazırlanmasında sorumlu olan birimler, mekansal gelişim ile ilgili varsayım ve hipotezlerin ve özellikle uzun dönem milli ekonomi planı izleyen dönem için, söz konusu alanda, temel yatırımların tahsisatının bir bölümünü gerçekleştirirler.

Bölge planı genel ve detay olmak üzere 2'ye ayrılır:

Genel bölge planı, bütün bölgeler için hazırlanır. Kural olarak, bölgenin idari sınırlarına uyar. Bu sınırlara uymayan bir genel plan, Bakanlar Konseyinin Planlama komisyonu başkanı ile ilgili bölgelerin halk konseyinin prezidyumunun onayını takiben hazırlanır.

Ortak bölge planları, Voyvodaship derecesine sahip kentlerin alanları ve Voyvodaship'in içinde böyle bir kentin bulunduğu alanlar için yapılır.

Detaylı bölge planları, Voyvodaship'in bir kısmını oluşturan alanlar için veya büyük yatırımların gerçekleştirilmesinin düşünüldüğü komşu bölgelerin belirli kesimleri için yapılır.

(Voyvodaship, ülkenin temel ekonomik ve idari birimidir. Eyalet ile eş anlamlıdır. Genel bölge plan ölçeği 1/200.000 ve 1/100.000'dir. Detay plan ölçeği ise 1/50.000 ve 1/ 25.000'dir.)

. Master plan . Detay plan

Master plan, tüm perspektif planlama periyodu için (Bölge planı) genel olarak ana eğilimleri ve gelişme ölçülerini ve alanın mekansal gelişme prensiplerini tanımlar. Ayrıca yerleşme biriminin gelecek kısa vadeli milli ekonomik plan süresindeki mekansal gelişme programını tanımlar.

Master plan birim alandaki yatırım ihtiyaçlarının geliştirilmesinde baz teşkil eder. Bu alanlardaki detaylandırılmış planların yürütülmesi için temel bilgileri kapsar ve bu tür hazırlıkların gerekli olduğu alanları düzenler.

Detay Plan, Kısa dönem milli ekonomik planın şimdiki ve bundan sonraki döneminde gelişeceği tasarlanan bir yerleşme biriminin belli bir alanı için master planla ilgili olarak hazırlanır. (bizdeki 1/1000 uygulama planı) Kırsal alanlarla ilgili detay plan, yalnızca iskan yapılması amacıyla tahsis edilmiş alanlar için hazırlanır.

PLANLAMADA KARAR VERME SÜRECİ:

Karar verme sürecinde rol oynayan idari birimler şunlardır:

. Devletin Merkezi İdari birimleri

a. Bakanlar Konseyinin Planlama Komisyonu: Bütün ülkenin mekansal gelişimi ve bölgesel planlarla ilgilenir.

- b. İmar Bakanlığı: Mahalli planlar konusunda iki kurulun uzlaşma içinde mekansal gelişme yerel planların hazırlanması ile ilgili kuralları belirler. Mekansal gelişmeyi belirleyen mahalli planların içerikleri
- Planların geliştirilmesinin metod-prosedür ve şekli.
 - Planların detaylandırılması ve geliştirilmesi hakkında kural ve standartlar ;
- c. Yerel düzeyinde mahalli mekansal planlama işini yürüten Voyvodaship adı verilen bölgesel birimlerin ve County (il) halk konseyi presedyası'nın yetkili bölümleri,
- d. Bilimsel Kuruluşlar: Mekansal planlamaya ait konularda merkezi idare ile eşgüdüm içinde oluşturulan programlara uyarak mekansal planlamadaki problemlerin çözümü için vazgeçilmez olan araştırma ve bilimsel çalışmalarını yerine getirirler.

BÖLGE PLANININ HAZIRLANMASI :

Taslak bölge planları bölgenin (Voyvodaship) ekonomik planlama birimince hazırlanır. (1962'de Bakanlar Konseyinin kararı ile her Voyvodaship ekonomik plan komisyonunun bölgesel plan araştırma kısmı kurulmuştur. Bölüm çeşitli uzmanlık dallarından 350 kişiyi kapsamaktadır. Varşova'da planlama ve istatistik okulu lisans üstü olarak yılda 30-35 arasında mesleki planlama uzmanı yetiştirmektedir. Bu okulun gayesi bölge planlamasında çalışanların mesleki bilgisini arttırmaktır.)

Devlet idari kuruluşlarının temsilcilerinden, bilimsel kuruluşlardan ve yetenekli profesyonel uzmanlardan oluşan yetkili Voyvodaship konseyleri tarafından toplantıya çağırılan komisyonlar bölge planlarının hazırlanması çalışmasına katılırlar. Eğer bölge planı Voyvodaship alanlarını ve Voyvodaship kentleri (metropoliten) veya iki ve daha fazla Voyvodaship'i kapsıyorsa (macroregional ve ülkesel fiziki plan) halk konseyi prezidyumu tarafından özel bir komisyon planı yapmak üzere atanır, ve bu komisyon halk konseyleri ile eşgüdüm içinde planı hazırlar. Bu komisyonların kombinasyonu Bakanlar Konseyi Planlama Komisyonu Başkanı ile beraber kararlaştırılır ve halk konseylerince kabul edilen bölge planları üzerinde Bakanlar Konseyi Planlama Komisyonu ve İmar Bakanlığı görüşünü bildirir. Bakanlar Konseyinde bölge planlarının temel elemanları onaylanır.

YEREL PLANLAR:

Metropollerin ve kentlerin taslak master planları ve yerleşim gruplarının planları ayrı ayrı her bölgenin mahalli mekansal planlama kuruluşları tarafından hazırlanır. Diğer yerleşim birimlerinin (kasaba, vb) taslak master planları ve detaylı taslak planları County'lerin mekansal planlama birimlerince hazırlanır.

Taslak mahalli planlar, halk konseylerinin prezidyumlarının ilgili bölümleriyle koordine bir şekilde geliştirilir. Aynı şekilde bu planlar, halk konseylerine bağlı olmayan merkezi idare yerel birimleri ile eşgüdüm içinde yürütülür.

Plan onaylanmadan önce her bir halk konseyi prezidyumu ve çeşitli sosyal, ekonomik, mesleki kuruluşların temsilcilikleri ile ilgilenen özel şahıslar arasında planın prensiblerinin tartışılması gerekir ve bu tartışmalar sırasında belirlenen görüşler, planları kent halk konseyi prezidyumu tarafından görüş belirtildikten sonra County halk konseyi prezidyumunun kararına sunulur.

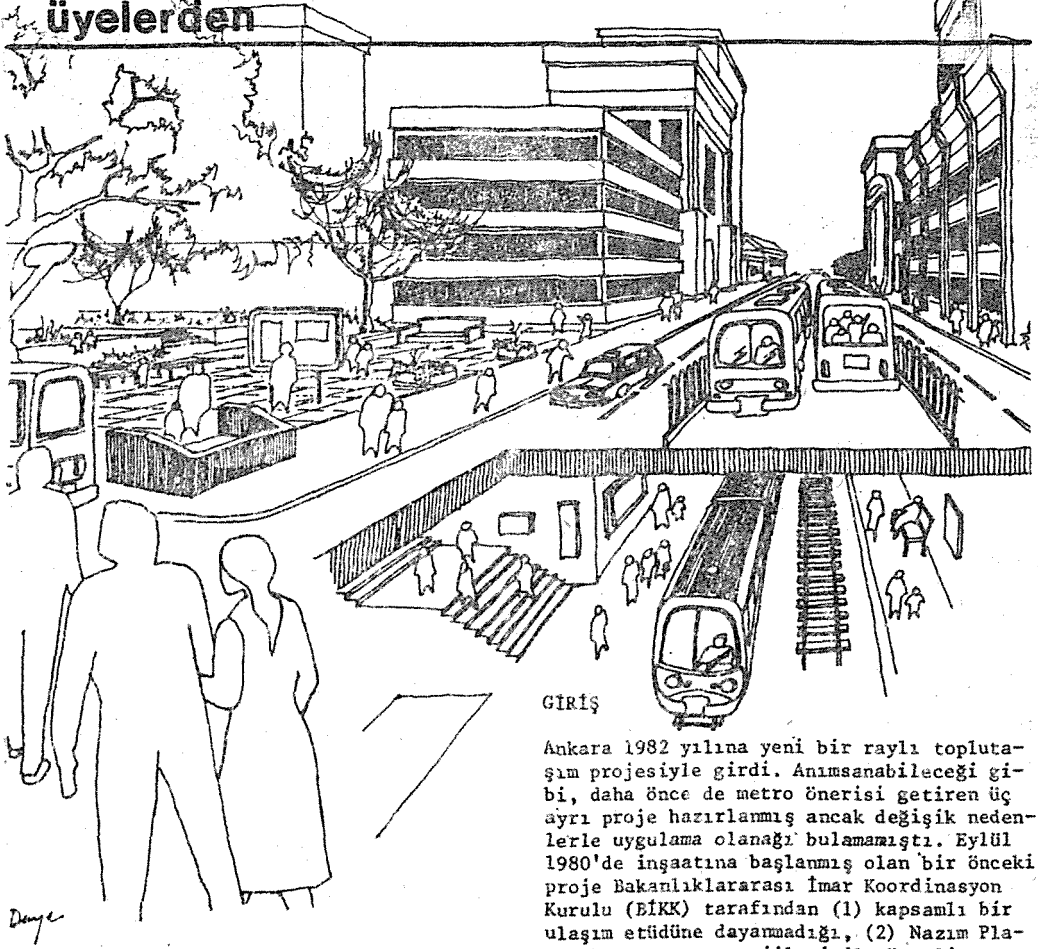
Kasaba nazım planları ve kasaba yerleşim birimleri gruplarının planları, County halk konseyleri prezidyumu, Kent nazım planları ise bölge (Voyvodaship) halk konseyleri prezidyumu tarafından onanır. Detay planlar county halk konseyleri prezidyumu tarafından onanır, Bakanlar Konseyi temel elemanlarına göre kendisine onay için sunulacak yöresel planları tanımlar. Bu Planlar İmar Bakanlığı ve Bakanlar Konseyi Başkanı tarafından görüş bildirildikten sonra Bakanlar Konseyi onayına sunulur.

HALK KATILIMI:

Taslak planlar her bir halk konseyi prezidyumunun bulunduğu yerde 14 günlük bir süre ile halka gösterilir. Halk teşhiri ile ilgili haberler, mahalli gazetede ve prezidyumun ilan tahtasında ilan edilir. Plan teşhirde olduğu sürece, sosyal, ekonomik birimler, sosyal meslek kuruluşları, ilgili resmi ve özel kişiler görüş ve önerilerini halk konseyi prezidyumuna sunabilirler. Ayrıca plan hakkındaki işlemlerden biri olarak da ilgili prezidyum tarafından tartışma ve toplantıların yapılması gerekir.

Ortaya çıkan görüş ve öneriler hakkında taslak plan hazırlamakla yükümlü birim tarafından incelenerek, planı onaylamakla yükümlü olan halk konseyi prezidyumuna sunulması zorumludur.

üyelerden



GİRİŞ

Ankara 1982 yılına yeni bir raylı toplu taşıma projesiyle girdi. Anımsanabileceği gibi, daha önce de metro önerisi getiren üç ayrı proje hazırlanmış ancak değişik nedenlerle uygulama olanağı bulunamamıştı. Eylül 1980'de inşaatına başlanmış olan bir önceki proje Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulu (BİKK) tarafından (1) kapsamlı bir ulaşım etüdüne dayanmadığı, (2) Nazım Planının karar ve stratejileri ile önemli uyumsuzluklar göstermesi, (3) maliyet ve finansman kaynakları açısından gerçekçi olmaması biçiminde özetlenen gerekçelere dayanılarak durdurulmuştu.

ANKARA BELEDİYESİ YENİ RAYLI TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ PROJESİ

R.Erdal ÜNSAL
Y.Şehir ve Bölge
Plancısı

(Yayın Kurulu Notu: Yazar bu yazıyı Şubat 1982 tarihinde kurulumuza iletmış idi. Daha önce yayınlama olanağı bulunamayan yazı bu zaman aralığı içinde bilgi kaybına uğramış olabilir. Bugün bile yayınlamakta yarar görüyoruz, uyarır, özür dileriz.)

12 Eylül'den sonra yeni bir proje hazırlanması için girişimlerde bulunulmuş ve Ocak 1981'de İmar ve İskan Bakanı ile Ankara Belediye Başkanı arasında bir Protokol düzenlenmişti. Bu protokol Bakanlık ile Belediye arasında sağlanacak işbirliğinin esaslarını, çalışma yöntemini ve sorumluluk dağılımını bir termin planına dayanarak belirlemekteydi. Protokolde projenin yürütücüsü ve sorumlusu olarak Belediye öngörülmüş, oluşturulan çalışma grubuna katılan üç Bakanlık temsilcisinin görevi "Bakanlık

ğın genel ulaşım politikaları ve Nazım Plan ilke ve kararları ile uyum içinde düzenlenmesini sağlayacak katkılarda bulunmak" biçiminde özetlenmişti. Çalışmanın farklı aşamalarında Bakanlığın yetkili organı olan planlama ve İmar Gnl.Md.'nün olumlu görüşleri alınacak ve tasarımlanacak en az üç seçenek öneri sistemin tüm özelliklerini içeren bir raporla birlikte Bakanlığın uygun görüşü ile BİKK'na sunulacaktı. Protokol ayrıca, Nazım Planca sağlanacak 1990 nüfus ve işgücü dağılımının çalışmada gir-di olarak kullanılmasını ve projenin en geç Temmuz 1981'e kadar BİKK'na sunulmasını ön-görmekteydi.

Anlaşılabildiği kadarıyla Belediye Başkan Yardımcısı Sn. Muhittin ÖZDİRİM'in yöneticiliğinde yürütülen proje çalışması Aralık 1981'de bitirilmiş ve onay aşamasına gelinmiştir. Proje çalışmaları ilgili uzman ve kamuoyuna açık olarak yürütülmediği için sonuçta nereye varıldığı merak konusudur. Yeni proje konusunda bir takım özet bilgiler vermek bu yazının birinci amacıdır. Yeni proje dört seçenekli olarak hazırlanmıştır. Bunlardan ikisi Belediye, biri Bakanlık tarafından geliştirilmiş ve karşılaştırma amacıyla 1980'de yapımına girilen ancak BİKK tarafından durdurulan proje dördüncü bir seçenek olarak gözetilmiştir. Bu seçenekler konusunda sınırlı fakat önemli olduğuna inandığım bir takım eleştiri ve yorumları şehir plancıları kitlesine açmak bu yazının ikinci amacıdır.

Durdurulan projenin tüm aşamalarında yeni projenin bir bölümünde görev almış bir teknik eleman olarak konuyla ilgili bazı izlenimlerimi ŞPMMO Haber Bülteni'nin 48 no'lu sayısında aktarmıştım. Daha önceki projenin üretiminde inançla ve heyecanla çalışmış olmam nedeniyle, yeni projenin tanıtımı ve özet değerlendirmesi niteliğindeki bu yazıda ister istemez eski proje ile yapılan karşılaştırmalar ağırlık kazandı. Eleştiri ve yorumlarımda da tümünden yansız ve nesnel olmak savında da değilim. Ancak eski projenin bugünkü koşullarda aynen uygulanmasının sözkonusu olmadığını bilincindeyim. Bu hem olanaksızdır, hem de doğru değildir. Eski proje durdurulalı bir buçuk yılı aşan bir süre geçti ve ek birikimler edinildi. Eski projede verilen temel kararların (yapım standartları, güzergah vb.) halen doğruluğuna inanmakla birlikte projenin durdurulmasına neden olmayacak bazı yönlerinin düzeltilmesi gerekecekti. Ama yeni projede de bir seçenek niteliğinde olduğu için eski projeyi yine gündeme getirmek kaçınılmaz oldu.

Böyle bir çalışmada karşılaşılan en büyük güçlük, konunun çok boyutlu ve ayrıntılı bir değerlendirmeyi gerekli kılmasından kaynaklanmaktadır. Bunu yapmak ise bu yazı kapsamında olanaklı değil. Ayrıca yeni projeye ilgili resmi dökümanlar (üç cilt olduğu söyleniyor) Belediye dışındaki kuruluşlara iletilmiş olmasına karşın, Belediye içinde ilgili kişilere tümüyle ulaştırılmadı. Bu nedenle buradaki görüşler daha çok projeye ilgili genel bilgilerin verildiği birinci ciltteki anlatıma dayanacak. Diğer yandan, konunun teknik bazı yönleri, geniş bir kitle tarafından anlaşılmasını güçleştirmektedir. Sonuç olarak, yazıyı önemli olduğuna inandığım bazı noktalar çevresinde sınırlamak zorunlu oldu. Getirdiğim eleştirilerin proje çalışmalarını yürütenlerce gözetilmesi bu yazının bir diğer amacını ya da dileğini oluşturmaktadır.

ÇALIŞMA BİÇİMİ VE PROJE ÜRETİM SÜRECİ

Yeni proje 12 Eylül sonrasında iş başına gelen yeni yerel yöneticilerle, eski projenin durdurulmasına teknik gerekçe hazırlama merkezi yönetim temsilcilerinin ortak çalışmasının bir ürünüdür. Her iki grup da eski projeye karşı olduğu için belirli konularda anlaşmışlar ve zayıflayan yerel yönetim kardosuna karşın bir rapor çıkarabilmişlerdir. Bu raporun kamu kesiminde üretilmiş oluşu başlıbaşına bir başarıdır. Ülkenin diğer kentlerine görelî olarak Ankara'nın proje üretimindeki başarısı böylece sürdürülmüş olmaktadır. Daha önce bitirilmiş olan bir diğer projenin kalıplarından geniş ölçüde yararlanılmıştır. Ayrıca, eski projenin durdurulması karşısındaki kamuoyu nedeniyle oluşan psikolojik baskının da, proje üretim hızını etkilediği söylenebilir. Çalışmada yer alanların bir bölümü aynı zamanda projeyi onaylıyacak Bakanlık temsilcileri olduğu için uygulamaya öncesi sürenin kısaltılabilmesi açısından anlamlı bir yöntem seçilmiştir. Eski proje dolayısıyla yerel yönetimce işe alınanların bir bölümü bu projede de kullanılmış ve özellikle Muhittin ÖZDİRİM'in denetiminde geliştirilen seçenekte onun isteği ve standartları doğrultusunda iş üretmek durumunda kalmışlardır.

SEÇENEKLER

Çalışma raporunda dört seçenek raylı toplu taşıma projesinden söz edilmektedir. Ancak bunlardan yalnızca Belediye önerisi olan seçenek II ayrıntılarıyla anlatılmıştır.

İmar ve İskan Bakanlığı yaklaşımını yansıtan seçenek IV'ün neden uygulanmaması gerektiği uzun uzun anlatılmış fakat proje gereğince tanımlanmamıştır. Seçenek I eski projedir ve bunun için yalnızca 200 kelime, lik bir eleştiriyere yazılmaktadır. Seçenek III ise birkaç yıldır Muhittin ÖZDİRİM tarafından savunulan tramvay projesidir. Nihayet kendisi tarafından da safdışı edilmektedir.

Tüm seçenekler 1990 yılı için hazırlanmış olup, o tarihe kadar 25 km'lik, raylı toplu taşıma ağıları önermektedir. Belediye'nin "esas önerisi" olan seçenek II ve seçenek I Şekil 1 ve Şekil 2'de gösterilmiştir. Bunların kısaca anlatılması yararlı olacaktır. Ancak raporda seçenek I anlatılmadığı için burada eski bilgilerden yararlanılmıştır.

Seçenek I: Eski Proje (Ankara Metroşu)

12 Eylül'den hemen sonra yapımayı durdurulan ve kısaca "Ankara Metroşu" olarak adlandırılan Ankara Raylı Toplu Taşıma Projesi'nin üç aşamalı bir uygulama olması düşünülmüştü. İlk aşama Bakanlıklar-Ulus arasındaki beş istasyonluk bir güzergahı kapsıyordu. Toplam uzunluğu 3405 metre olan bu kesimin 1605 metresi (Kızılay-Bakanlıklar) tünelle geçiliyordu. İkinci aşamada Ulus-Dışkapı, Ulus-Demetevler ve Bakanlıklar-Bahçeli hatlarının yapımı önerilmektedir. Bu aşamada 2200 metre tünelle ve 2000 metre viadük düşünülmüştü. Üçüncü aşamada Batıkent, Kallaba, A. Eglence ve Dikmen bağlantıları sağlanarak 1990 yılına kadar 25 km'lik toplama ulaşım yapılmakta idi. Üçüncü aşamada 1000 metrelik ek viadük dışında tüm bağlantılar hemzemin önerilmektedir.

Eski projenin en belirleyici özelliklerinden birisi TCDD Adapazarı tesislerinde halen üretilmekte olan elektrikli ve otomatik kapılı dizilerden yararlanmasıydı. Altyapı ve istasyon standartları buna uygun olarak projelendirilmişti. Saatlik taşıma kapasitesi 36.000 kişi/yön olarak planlanmıştı. Bu sistem için 1979 fiyatlarıyla % 15'i dış para olmak üzere toplam 9 milyar TL'lik yatırım gerektiriyordu. Bu projenin çeşitli boyutlarını ayrıntılı olarak ele alan 42 ciltlik döküman vardır.

Seçenek II: Yeni Belediye Projesi-

"Esas Öneri"

Yeni proje eski proje için kullanılan ula-

şım etüdünü "işin ivediliği" nedeniyle kısaca revize ederek benimsemektedir. Bu konuya aşağıda değineceğim. Sözkonusu projenin üç aşamada tamamlanacağı düşünülmüş ve ilk aşama Kavaklıdere-Dışkapı olarak belirlenmiştir. İkinci aşamada Beşevler-Dikimevi ve 1990'a kadar bitirilecek üçüncü aşamada Ulus-Batıkent ile Bakanlıklar-Bahçeli sondurak bağlantıları planlanmıştır.

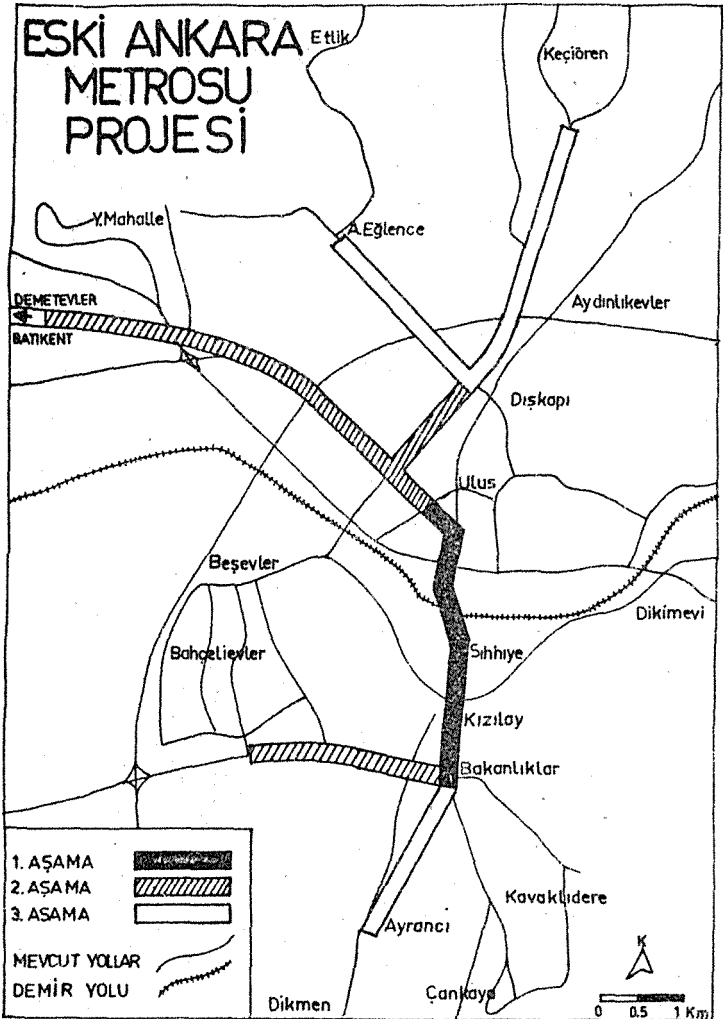
1/200 ölçekli istasyon tasarımları verilmiş olan ilk aşama önerilen hat Atatürk Bulvarı boyunca yolun ortasından gitmekte ve iki yanında 2x2 şeritli ekspres-Karayolu düşünülmektedir. Raporda kentın topografik ve sel durumu gözletilerek şu yapıların gerekliliği belirtilmiştir: (1) Kavaklıdere'de yarma içinde istasyon, (2) Akay'da alt geçit, (3) Kızılay'da üst geçit, (6) Ulus'ta alt geçit, (7) Dışkapı'da üst geçit. Bu geçişlerin maliyeti konusunda bilgi verilmektedir. Daha önceki projede alt geçişin önerildiği Kızılay'da getirilen çözüm gerçekten ilginçtir: Set kafeterya hizasından iki tarafında ikişer şeritlik karayolu ile birlikte havaya alınan bir raylı sistem ve Kızılay göbeği üstünde yer alan bir yolcu peronu. Böylesine büyük buna karşılık birçok sakıncaları olan yapıları kentın en önemli ulaşım bağlantısı boyunca sıralayan raporda şöyle denilmektedir:

"Burada gerçekleştirilen sistemde Atatürk Bulvarı'nın ileride raylı sistemden vazgeçildiği zaman, büyük bir kentiçi otoyolu olarak çalışması öngörölmüş bulunuyor. Böyle bir durumda yapılacak şey rayların sökülüp asfaltlanması ibaret olacaktır." (Sayfa 35)

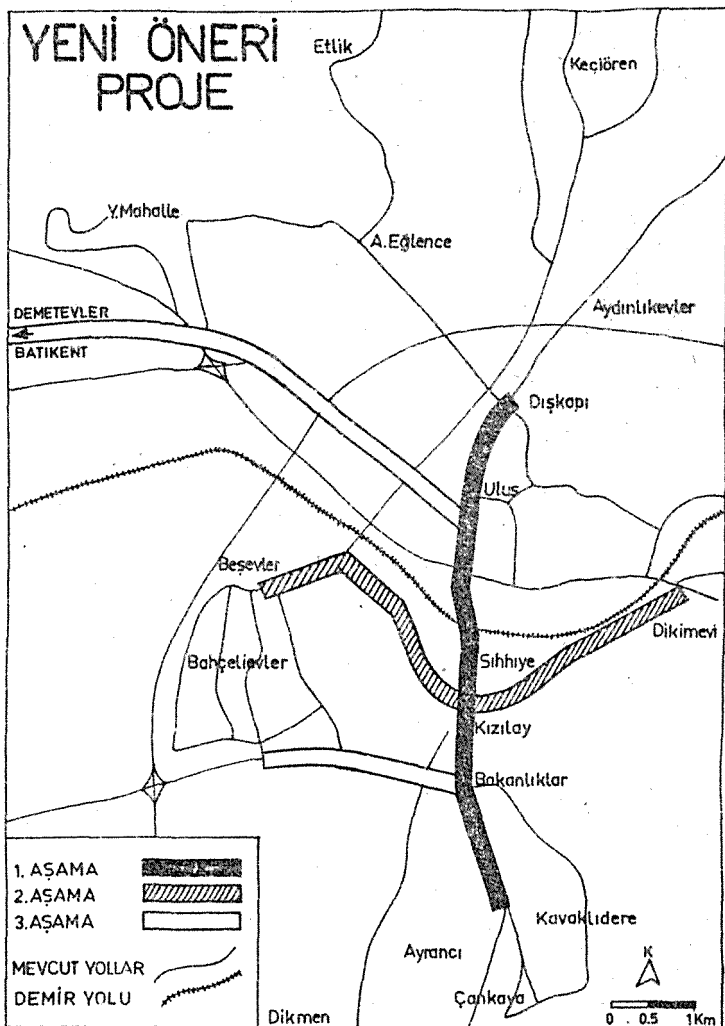
Bu alıntı proje hazırlayıcısının ne tür bir anlayışa sahip olduğunu göstermesi açısından çarpıcıdır. Toplu taşımadan, özeltasına nasıl geçilebileceğini bu kadar somut olarak anlatabilecek bir diğere örneği bulunmak güçtür. Projenin bu esnekliğe sahip olması bir üstünlük olarak öne sürülebilmektedir... Önerilen altyapı üzerinde çalıştırılacak araçların "hafif raylı toplu taşıma" araçları olduğu söylenmektedir. Ancak bunun ötesinde tam bir belirsizlik vardır. Önerilen eğitim standartları halen üretilmekte olan yerli araçlarla yararlanmayı engellemekte, yerli yapımdan ise söz edilmemektedir. Dışarıma karar verildiyse koşulları nedir?

Diğere proje gibi tümüyle korumalı bir güzergahta ancak merkezi kumanda olmadan çalıştırılacak araçlarla saatte tek yönde 20.000 yolcu taşınabileceği varsayılmıştır.

ESKİ ANKARA METROSU PROJESİ



YENİ ÖNERİ PROJE



Seçenek III ve Seçenek IV: Hemzemin Tram- vaylar

Belediyece hazırlanan ikinci proje olan Seçenek III, Seçenek II ile aynı güzergahları kullanmakta Osmanlı-Dışkapı bölümü dışında kavşakları hemzemin geçmektedir. Ancak raporda, ücret ödeme sistemi peron kontrollü olmadığı için ve hemzemin geçişlerdeki gecikmeler nedeniyle bugünkü otobüs sisteminin daha düşük kapasite yaratacağı belirtilmektedir.

Seçenek IV, Seçenek III'de olduğu gibi kavşakları hemzemin geçmekte, ondan farklı olarak Atatürk Bulvarının ortasındaki refüj yerine, yanından gitmeyi önermektedir. Ayrıca Kızılay'da yeraltına girilmekte ve burada mezaninli, iki hatlı bir yeraltı istasyonu önerilmektedir. Belediye raporunda İmar ve İskan Bakanlığı'nın isteği üzerine hazırladığı belirtilen bu proje hemzemin kesişme sorunu dışında 15 ayrı açıdan eleştirilmektedir.

Değerlendirmede güçlük yaratan nokta tüm seçeneklerin sistemli bir biçimde karşılaştırılmamış olmasıdır. Daha doğru bir yaklaşım ortaya koyulan belirli ölçütlerin ışığında proje seçeneklerinin maliyet ve yararlarının (örneğin bir tablo ile özetlenerek) gösterilmesi olabirdi. Bu yapılmamış, özellikle sinyalizasyon ve trafik sorunları üzerinde durulmuştur.

Sonuçta varılan nokta şudur: "Atatürk Bulvarında 1990'da olabilecek yolculuk isteminin hemzemin ve ucuz bir sistemle taşınması olanaklı değildir... en uygun çözümün Seçenek II olan Belediyemiz önerisi olduğu ortaya çıkmaktadır."(Sayfa 77)

NEDEN FARKLI SONUÇLAR?

Belediye'nin hazırladığı raporda ön plana çıkarılan yeni proje (Seçenek II) ile daha önce uygulaması durdurulan eski projenin (şimdi Seçenek I) birbirinden farklı sonuçlara nasıl vardığını kısaca açıklamakta yarar vardır.

Yeni projede, eski projenin dayandığı ulaşım etüdü, önerilmek istenen hafif raylı toplu taşıma sisteminden daha fazla kapasiteli bir sistemi gerekli kılmayacak bir biçimde değiştirilmiştir. Bu nasıl yapılmıştır? Önce kentin 1990 yılında ulaşacağı nüfus Nazım Planın öngördüğü düzeyde tutulmuş, yani eski etüde görelî olarak düşürülmüştür. DİE'nin açıkladığı şaşırtıcı 1980 sayım sonuçlarından sonra herhangi bir projeksiyon çalışmasına girilmemiş ve doğruluğu tartışılmadan Nazım Plan kestirimi esas alınmıştır.

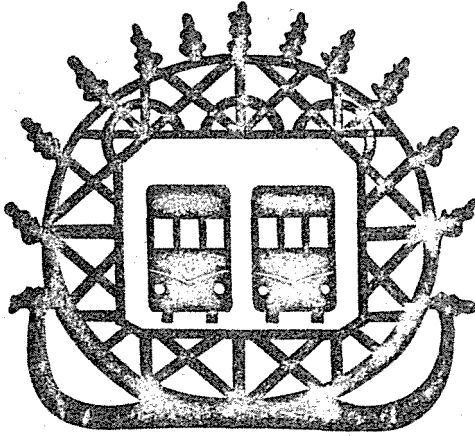
İkinci olarak nüfus ve işgücünün mekansal dağılım değerleri de Nazım Plandan alınmış ve yolculuk davranışlarının bu verilere göre biçimleneceği varsayılmıştır. Bilindiği gibi Ankara Nazım Planı gelişmeyi batıya yönlendirmeyi planlamaktadır ve bu savunulması gerektiğine inandığımız bir yaklaşımdır. Ancak Nazım Planın 1990 yılına kadar öngördüğü Batı gelişmesinin önerilen düzeyde gerçekleşmesini beklemek gerçekçi değildir. Bunun için daha gerçekçi bir tarih 2000 yılıdır. Ama yeni proje sahipleri yolculuk istemlerinin bu yıl için yapılmasını istememektedirler. Bunun dile getirilen nedeni eldeki verilerin uzun erimli kestirimleri olanaklı kılacak bir düzeyde olması ve gelecekteki teknolojik gelişmelerin şimdiden anlaşılamayacağıdır.

Bu görüşte belirli bir haklılık payı vardır, ancak büyük yatırım projelerinin "olabilir" çıkabilmesi için projeksiyon süresinin uzatılması gerekir. En azından kısa erimli bir proje hazırlansa bile uzun erimdeki durumun bir olasılık olarak düşünülmesi ve geliştirilecek çözümün bu olasılığa hazırlıklı olması gerektirir. Ama böyle bir yaklaşımın izlenmesi durumunda daha yüksek kapasiteli bir sistemi önerme zorunluluğu ortaya çıkabileceğinden yeni proje grubu daha çalışmaların başında düzenlenen Protokol ile bu tartışmayı kesmiş ve 1990 yılı yani yalnızca 8 yıl sonrası esas alınmıştır. Halbuki Ankara Nazım Plan Bürosu'nun elinde proje için gerekli 2000 yılı verilerinin tümü vardır. Mademki verilerin doğruluğu tartışılmamaktadır, neden bu veriler en azından fikir vermek amacıyla kullanılmamaktadır?

1990 yılı için önerilen güzergahtaki bağlantıların önemli bir bölümünün yapılmadığı gün dolacağı varsayılmakta ancak bu tarihten 5-10 yıl sonrası düşünülmemektedir. Eğer önerilen sistemler daha üst kapasiteli raylı sistemlere geçişe elverişli olsaydı bu konu önemsenmeyebilirdi. Ama görünen odur ki böyle bir geçiş olanaksızdır. Eldeki en gelişmiş proje olan Seçenek II'nin ancak bir kentiçi otoyola dönüşebileceği dile getirilmiştir.

Üçüncü olarak bölgelerarası yolculukların ulaşım ağına bindirilmesi yani "atama" olarak nitelendirilen işlem-değişik bir şekilde yapılmıştır. Eski projede (dünyada yaygın olduğu gibi) iki planlama bölgesi arasındaki akım bu iki bölgeyi birleştiren en kestirme yola atanıyordu. Bunun dayandığı varsayım ise kişilerin yolculuklarını en kestirme biçimde yapmak isteyecekleri idi. İzlenebilecek bir diğer yöntem söz-

konusu akımın seçenek güzergahlara belirli oranlara göre atanmasıdır. Kuşkusuz bu ikinci yöntem gereğince yapılacak olursa çok daha zordur. Ama bu iş yeni projede kolaylıkla yapılabilmektedir çünkü herhangi bir bağlantıda hafif raylı toplu taşıma taşıma kapasitesinin üst sınırı olan 20.000 kişi/yön/saat aşıldığında, ek yolculuklar seçenek arterlere yüklenmiştir. Ama bu yapılırken kişilerin gerçekten yolculuklarını kağıt üzerinde önerildiği biçimde yapacaklarına ilişkin bir kanıt verilmemiştir. Böylesine keyfi bir atanmanın sakıncası ne olabilir? Eğer önerilen tramvay gibi düşük kapasiteli bir sistemse kişilerin önemli bir bölümünün en kesirime yoldan gitmek istemesi durumunda bu bağlantıda tıkanmalar, sıkışıklıklar olacaktır. Buna karşılık seçenek olarak önerilen güzergahta ise atıl kapasite sözkonusu olacaktır.



Uygulanan atama yaklaşımının doğal bir sonucu belirli hatlarda yüksek kapasiteli bir sistem yerine çok sayıda hat üzerinde tramvay kapasitesi yaratılmasıdır. Sonuçta 25 kilometreyle çözülebilecek bir sistem yerine, yeni etüdde olduğu gibi 60 kilometrelik bir güzergah sözkonusu olabilir. Belirli kavşaklarda alt veya üst geçitler gerekli olacağı için bu çözümün daha ucuz olacağı da çok tartışmalı hale gelir. Ayrıca aynı sayıda kişiyi taşıyabilmek için daha fazla yolcu x kilometre yapılmış olur ki bu da maliyetleri etkiler.

YENİ BELEDİYE PROJESİNİN SAKINCALARI

Belediye raporunda savunulan Seçenek II, proje raporunda en ayrıntılı olarak anlatılan projedir ancak buna karşın sistemin teknik özellikleri ve maliyeti bu raporun kapsamında açıklanmamıştır. Ancak anlatılan sanat yapılarının yapımı durumunda, eski projeden ucuz çıkacağı çok kuşkuludur.

Örneğin eski projede en pahalı geçit olan Kızılay'ı ele alalım. Yeni proje burada karayolu ile birlikte viadük üzerine alınan bir üst geçit önermektedir. Bu geçitin eni en az 30 m boyu ise en az 200 metre olacaktır. Böylesine geniş tabliyelili bir platform taşıyabilecek kolonların temelini atılabilmesi için zeminin 2-3 metre kazılması gerekecektir. Bu ise tünel yapımı durumunda sözkonusu olan altyapı aktarma (su, kanalizasyon, elektrik, telefon hatları) maliyetlerinden kurtulunamayacağını göstermektedir. Çünkü varolan altyapı tesislerinin çoğu bu derinliktedir. Çok daha geniş bir alan etkileneneği için maliyetlerin daha düşük çıkması pek olanaklı değildir. Eski proje bu maliyet kalemini içermiştir, yenisi ne kadar içermektedir? Geçitlerin üst alınışının bir gerekçesi sel olasılığı olarak gösterilmektedir. Kanımca sel olayını değiştiremeyecek bir veri olarak kullanmak yerine, böylesine büyük bir yatırım projesini fırsat bilerek sel sorununa bu vesileyle çözüm getirmek daha doğru bir yaklaşım olurdu.

Proje dökümanlarından anlaşılabilen bir noktada iki raylı sistem hattının kesiştiği noktalarda ne tür bir çözüme gidileceğidir. Örneğin, Kızılay'da Kuzey-Güney geçişi ilk aşamada viadükle sağlanmaktadır. İkinci aşamada önerilen Beşevler-Dikimevi hattı bu kavşaktan nasıl geçecektir?

Yine bir viadük sözkonusu olamayacağına göre ya hemzemin geçilecek ya da tünel'e başvurulacaktır. Proje yaklaşım tüneli reddettiğine göre tek çözüm viadük altından hemzemin geçiştir. Bu ise Atatürk Bulvarındaki diğer trafik nedeniyle kapasite düşmesi yaratacaktır. Böyle bir çözüm benimsense bile, kesişme noktasında viadükle bütünleşmenin nasıl yapılacağı iyice planlanmak zorundadır.

Beton bloklar üzerindeki viadük geçitlerin en olumsuz yölerinden birisi yaratılacak olan gürültü ve sarsıntıdır. Demir tekerlekli araçların ne tür gürültü çıkarabildiği-

ni anlamak için İstanbul banliyö hattı çevresinde, motorlu araçlar için Mecidiyeköy' de bulunmak yeterince fikir verebilir. Proje sahibi bu konuyla ilgili eleştirileri için bir de gürültü etüdü yaptırmıştır. Bu etüdün sonunda önerilen raylı sistemin gürültüyü artırması bir yana, bugünkü gürültüyü bile azaltacağı belirtilmektedir. Bu etüd ayrı bir inceleme konusudur.

Bir diğer önemli bağlantı Osmanlı-Dışkapı arasında yer almaktadır. Eski proje hazırlanırken önce bu bağlantının yeni projede önerildiği biçimde yapılması düşünülmüştü. Yani Merkez Bankası önünden tünele girerek ve Heykel altında bir istasyon yaratarak yaya hareketlerinin ağırlık merkezine daha çok yaklaşılmış olacaktı. Ancak bundan iki nedenle vazgeçildi. Birinci neden maliyetten kaçınmak, ikincisi ise Nazım Plan Bürosunun Ulus'u dondurmak ve gelişmeyi Kuzey-Güney geçişi için bir seçenek olan Kazım Karabekir Caddesine kaydırmak isteğiydi. Kızılay için böyle bir seçenek yoktu ama Ulus'ta bu şansın değerlendirilmesine çalışılarak Ulus istasyonu Stad Oteli karşısına alınmıştı. Şimdi yeniden terkedilen eski yaklaşıma dönülmektedir. Projeyi onaylayacak kadroda yeralan Nazım Plan Bürosu'nun bu geçiş konusunda nasıl bir tepki geliştireceği merak konusudur.

Projede, eskisinden farklı olarak güney bağlantısı Kavaklıdere'ye kadar uzatılmaktadır. Buna karşılık yolculuk isteminin daha fazla olduğu Dikmen, Etlik ve Keçiören'e ulaşılmamaktadır. Üstelik buraları Kavaklıdere gibi az yoğun kullanımlarının (park, etkinlikler vb) bulunduğu bir yer olmayıp, istasyon yürüme uzaklıkları içinde çok sayıda yolcunun toplanabileceği yerlerdir.

Eski projenin Ankara Nazım Plan "ilke ve stratejilerine" ters düştüğü, önemli bir eleştiri idi. Bu ters düşmenin, yalnızca işgücü ve nüfus değerlerinin kabulünde olmadığını sanıyorum. Kentin gelişme stratejisi, büyük yatırımların batı koridorunda yoğunlaşması gerekiyor. Nevar ki bu yaklaşım unutulmuş gibi görülüyor. Eski projeye görece olarak yeni projede, kenti kemikleşen dokusuna daha da bağlayan yönler yer almakta; örneğin, Raylı sistemin ikinci aşamada Dikimevi-Beşevler doğrultusunda yer alması.

Son olarak, seçenekleri değerlendirmede eski projenin (bir seçenek olarak gözetildiği söylenmesine karşın) fazla ciddiye alınmadığı açıkça belli olmaktadır. Durdurulmasına zaten karar verilmiş olan ve yönetici-

leri mahkemelik olan bir projenin böyle bir çalışma grubunca aklanmasını beklemek aşırı bir saflık olurdu. Bu nedenle eski projedeki Ulus-Opera bağlantısının yapılmış olan 100 milyonluk hafriyata karşın kullanılmayıp, ortadan refülü geçişin yeğlenmesi anlaşılabilir. Şimdi NE OLACAK?

Belediye'nin önerisi açıktır. Bu öneri uygun görüş için İmar ve İskan Bakanlığı'na ve diğer ilgili Bakanlıklara onay için BİKK'na gidecektir. Bu durumda şunlardan birisi gerçekleşecektir:

1. Proje aynen veya ufak düzeltme istekleriyle benimsenecek ve uygulanması istenecektir. Bu durumda ayrıntılı proje çalışmaları başliyacaktı. Herşey yolunda giderse uygulamanın başlayabilmesi için gerekli süre en az bir yıldır. Dolayısıyla 1983 baharından önce bir uygulama beklenemez. Kaynak sağlamada bir zorlukla karşılaşılmazsa ilk aşamanın biririlmesi tarihi en geç değil en erken 1985 olacaktır.

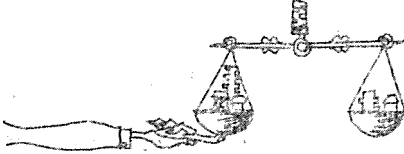
2. Proje İmar ve İskan Bakanlığı ve BİKK arasında gidip gelecektir. Nihayet Bakanlık da inandığı bir çözüm geliştirilmiştir. Eğer taktik gereği hazırlanan göstermelik bir çalışma değil ise Bakanlığın bu projenin uygulanmasında ısrarlı davranmasını beklemek doğaldır. Eğer merkezi yönetim arka çıkarsa, tepeden inme bir karar Seçenek IV'ü ön plana çıkarılabilir. Bu durumda Belediye katılmadığı bir projeyi uygulamak durumunda bırakılacaktır. Yapımcı kuruluşun bu durumda kalması projenin uygulanmasında daha ciddi geçimlere neden olabilir. Daha da önemlisi ortaya çıkabilecek isteksizlik hiç uygulanmama durumu yaratılabilir.

3. Belediye önerisi reddedilir;Daha önceki projeye yapıldığı gibi "prensip olarak" yeni bir sistem önerisi istenebilir veya daha ucuz olan Bakanlık projesi gözetilerek yeni, daha sağlıklı bir proje üretilmesi karara bağlanır. Kısacası raylı toplu taşıma projesi bir kez daha ertelenir. Bu süre içinde konuyla ilgili elemanların bir bölümü görevden ayrılabilir, karar vericiler ve proje koşulları değişebilir. Ankara büyük, yolculuk istemi artar ve ilerki bir tarihte metro daha büyük bir gereksinme olarak ortaya çıkar.

Proje raporunun ilgili Bakanlıklara sunulduğu bugünlerde gelişmeleri hep birlikte izleyeceğiz.

ODA ÇALIŞMALARI

İMAR AFFI



ŞPMMO İLE İMAR VE İSKAN BAKANLIĞI ARASIN-
DAKİ "İMAR AFFI" DAVASI DANIŞTAY'DA DURUŞ-
MALI OLARAK GÖRÜŞÜLDÜ.

İmar ve İskan Bakanlığı'nın 28.9.1978 tarih-
li Resmî Gazetede yayınlatarak yürürlüğe
soktuğu "Belediyelerin İmar Yönetmelikle-
rindeki Çatı ve Çatı katı ya da Çekme Kat
yapılmasına ve vüstemlatılara ilişkin mad-
delerin değiştirilmesine, ek madde ve bir
geçici madde eklenmesine dair yönetmelik".
Odamızca İMAR AFFI olarak değerlendirilmiş,
kamu yararı açısından sakıncalı bulunarak
iptali için Aralık 1978'de Danıştay Baş-
kanlığına dava açılmıştı. Davada duruşma
istemi vardı ve dava sonuna kadar yürütme-
ninde durdurulması istenmişti.

Danıştay yürütmeyi durdurmaya gerek duyma-
mış ve Nisan 1979 tarihli İmar ve İskan
Bakanlığı'nın konu ile ilgili savunusunu
da bu kararı ile birlikte tarafımıza ilet-
mişti.

26 Ocak 1982 tarihinde de isteğimiz üzere
dava ile ilgili bir duruşma yapılmış ve
 taraflar dinlenmiştir. Danıştay'ın kararı
daha sonra ilgililere iletilecektir.

SÖZKONUSU YÖNETMELİĞİN İÇERİĞİ

Dava konusu Yönetmelik iki bölümü içermek-
tedir. Birinci bölümde, İmar Yönetmeliğine
göre çekme, çatı katı yapma olanağı olan
yapıların çekme ya da çatı katları tam ka-
ta çevrilmekte; ikinci bölümde, ruhsatsız
ya da ruhsat eklerine aykırı yapılmış ya-
pıların ruhsata bağlanmaktadır. Ruhsatsız ya-
pıların ruhsata bağlanması için, imar pla-
nı olan yerlerde kat nizamına, genel ara-
zi kullanım kararlarına ve arsa mülkiyet du-
rumuna dikkat edileceği; bahçe mesafelerine,
bina derinlik ve yüksekliklerine, taban a-
lanı ve kat alanı ve kat alanı kat sayıları-
na dikkat edilmeyeceği belirtilmektedir.

imar planı olmayan yerlerde ise ruhsat veril-
mesi için başkasının mülkiyet hakkına teca-
vüz etmeyen, tabii olduğu iskan dışı şartla-
ra bağlı kalan ve bu şartları ancak %20'ye
kadar fazla kullanan yapıların kapsam için-
de olması söz konusudur. Bu hükümler, ruh-
sat ve eklerine aykırılığı nedeni ile durdu-
rulmuş yapılar ile yıkım kararı alınmış fak-
kat henüz kesinleşmemiş yapılara da uygula-
nacaktır. Ankara Belediyesi kapsam dışı
bırakılmıştır.

ŞPMMO'NIN DAVA DİLEKÇESİ

Danıştay'a açılan dava a) yetki bakımından,
b) esas bakımından olmak üzere iki bölüm iç-
ermekte idi. Yetki bakımından; sözkonusu
Yönetmeliğin 6785/1605 sayılı İmar Yasası-
nın 6,7,13,19,20,21,22,23, ve 24 üncü mad-
de hükümlerini ortadan kaldıracak nitelik-
te bir "kaide-tasarruf" olduğu, İmar ve İskan
Bakanlığı'nın buna yetkili olmadığı be-
lirtilmişti. Dava dilekçesinde, böyle bir
tasarrufun yasama erkine ait bir yetkinin
yürütme erki tarafından gasp edilmesi gibi
bir fonksiyon gasp niteliğinde olduğu be-
lirtilmişti. Bu durumda, İmar ve İskan Ba-
kanlığı'nın belediyelerdeki imar düze-
nini sağlayacak bir yönetmelik yapmamış,
imar Yasası'nın bir çok hükmünü ortadan
kaldıran yönetmelik adı altında yeni bir
tür yasa düzenlediği belirtilmişti. Ayrıca,
Ankara Belediyesini de uygulama dışı tuta-
rak düzenleyici tasarrufların "eşitliği"
ilkesine aykırı olduğu; yönetmeliğin bir
yasa ile tayin olunan yaptırımların ve ceza-
ların uygulanmasını önlleyici hükümleri iç-
ermesi bakımından ceza hukuku ilkeleriyle
de bağdaşmadığı belirtilmişti.

Esas bakımından; imar affının uzun dönemde
kaçak yapılaşmayı özendirmesinin kaçır-
ılmıyacağı, Türkiye'de varolan kentleş-
me sürecinin, imar affının bazı çevrelere
haksız kazançlar sağlaması olgusunu günde-
me getirdiği belirtilmişti. Dava dilekçe-
sinde; kentlerimizin en büyük darboğaz-
larından olan teknik ve sosyal altyapının
aşırı yoğunlukla zorlanması sonuçlarının
ortada olduğu belirtilerek; tüm bunlara kar-
şın yönetmelik değişikliğiyle yoğunluğu artır-
tıran bir karar getirilmekte ya da yasalara
aykırı biçimde oluşan yoğunluklar, temel
altyapı gereksinimleri gözardı edilerek, uy-
gulayıcı belediyelere yeni sorunlar yükleye-
cek biçimde affedilmekte olduğu ifade edil-
mekte idi. Çatı katlarının tam kata ta-
mamlanmasıyla da belirgin bir yoğunluk artı-
şının öngörüldüğü ve önceden yapılmış ya da
yapılması olanaklı çatı ve çekme katlarını
aynı kapsamda değerlendirilmesinin sakınca-

lı olduğuna değinilmişti. Dava dilekçesine göre, getirilen uygulama, sağlıklı bir imar politikasıyla çelişkili olacaktır. Diğer bir önemli konu da çoğu kentlerimizde süren yanlış uygulamadır. Mevcut yapılaşmada çekme katları ve çatı katları ayrı ayrı

yorumlanarak her ikisinin birden yer almasıdır. (örnek: Çanakkale, Çorlu, İskenderun) Bu durumda yönetmelik açıklayıcı değildir ve yoğunluk artışı yüksek düzeylere varmaktadır. Dilekçeye göre, Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği gün bitmiş durumdaki yapılarla birlikte en az..... seviyesine gelmiş yapıların da affedilmesi kararı yeni kaçak yapıların türemesine yol açmıştır. Nitekim 23 Kasım 1978 günlü gazetelerin baş haberi "af var diye kaçak inşaat arttı" olmuştur. Dava dilekçesinin yaklaşımına göre; çatı katlarının tam kata tamamlanması konusunda ele alınan yoğunlaşma korkutucu boyutlara varmaktadır. Şöyleki, imar planlarında saptanan kat nizamına aykırı olmamak koşulu aranırken; bahçe mesafelerinde, bina derinlik ve yüksekliklerinde, kat alanı kullanma katsayılarında ve taban alanı kullanma katsayılarında imar planı ve yasaya uygunluk aranmamaktadır. Kentlerde yoğunlaşmanın temel ölçütleri kat nizamlarından önce uygunluğu aranmayan bu dört temel elemandır. Dilekçenin son değerlendirmesi, kıyılardaki kaçak yapılar ve sanayi yapılarının özellikle imar planı dışında kalanlarının bu af kapsamı dışında bırakılması gerekliliği idi.

İMAR VE İSKAN BAKANLIĞININ SAVUNMASI

Danıştay Başkanlığınca savunması istenen İmar ve İskan Bakanlığı, Müsteğar Selami ÜNER imzalı bir yanıt yazısı düzenlemiştir. Bu yazının tarihi 13.4.1979 ve sayısı (Hukuk Müş.) 2433-1189 idi. Bu yazıdan ilginç bazı alıntılar aşağıda verilmiştir.

"İddia edildiği gibi İmar Yasasının 6.7.13. 19. maddelerini ortadan kaldırıcı bir tasarruf söz konusu değildir. Her üç madde hükümlerinin Ek Yönetmelikle kaldırıldığını düşünmek imar mevzuatını hiç bilmemek demektir."

"Davacının ısrarla İMAR AFFI terimini kullanması gariptir."

"Davacının yoğunluk arttırıcı kat ilavelerini bu konuda dile getirmesi hayal gücünün sonsuzluğa gidebileceğinin delilidir."

"Dava Basın haberi ile imar mevzuatını karıştırmaktadır. İmar Yasası ruhsatsız bir yapının yıkımından önce durumunun incelen-

mesini kabul etmiştir. Aykırılık oranında ceza alınarak, gerekirse imar planı, imar yönetmeliğine göre aykırılıklar giderilerek ruhsat verme esasını getirmiştir. Davacı bu gerçeği nedense görmemektedir."

"Davacının esas amacı, Danıştayın yürürlükten kaldırdığı TUS Yönetmeliği sebebi ile Bakanlık odalarca projelerin vize mecburiyetini kaldırdığından bu vesile ile böyle bir davaya gereksinme duymasıdır. Uygulamada sorumlu meslek elemanları kişisel imkanlardan istifade edemeyeceklerdir. Esas amaç budur."

Yukarıdaki alıntılardan da anlaşılacağı gibi, İmar ve İskan Bakanlığı, Müsteğarının imzaladığı bir yazıda basit suçlamalarda bulunmuş. Konunun temeline inememiş, Odamsi bilgisizlikle suçlamıştır. Bu arada, yukarıdaki son alıntıda, Odamsizle hiç ilgisi olmayan bir vize uygulamasının iptalinin açısının çıkartılmak istendiği gibi gülünç bir yoruma saptanmıştır.

DANIŞTAY'DAKİ DURUŞMA

Söz konusu Yönetmeliğin iptali için açılan davanın duruşması aradan üç yıldan uzun bir süre geçtikten sonra yapılabildi. ŞPMMO adına dava dilekçesini imzalamış olan Şükrü ATACAN ve Yusuf OKÇUOĞLU, duruşmada da Odamızı temsil ettiler.

Duruşmada bu kez sözlü olarak, İmar ve İskan Bakanlığı'nın İmar Yasası ve İmar Planı hükümlerini geçersiz kılacak böyle bir yönetmeliği çıkarmaya yetkili olmadığı savunuldu. İmar Yönetmeliğinde değişiklik yapma konusundaki "Danıştay İçtihatları" dile getirildi. Değişiklik gerekçesinin belirli olması ve ancak KAMU YARARI amacını taşıması gerekliliği anımsarıldı. Ayrıca, yönetmeliğin iki bölüm içerdiği, bunlardan ilki olan çatı katların tam kata çevrilmesinin kasıtlı olarak ön plana çıkartıldığı ve yönetmeliğin isminde de tek olarak ele alındığı, ancak ikinci konu olan kaçak yapıların AFFI konusunun gizlendiğine dikkat çekildi. Bu arada imar affının özendirici özelliğinin tehlikeleri belirtildi.

İmar ve İskan Bakanlığı Avukatı, bir önceki bölümde alıntılar verilen savunma yazısından bölümler özetlemekle yetindi.

Duruşmada görevli savcı davacının iddialarında haklı olmadığı kanısında olduğunu belirtti. Duruşma başkanı ve diğer yargıçlar kararlarını belirtmediler. Kararın yakında yazı ile belirtilmesi bekleniyor.

basından haberler

İMAR AFFI İLE İLGİLİ YASA TASARISI
(Cumhuriyet, 28 Mart 1982)

ANKARA- İmar mevzuatına ve Gecekondu Yasasına aykırı olarak yapılan yapı ve tesislere uygulanacak işlemlerle ilgili yasa tasarısında kaçak inşaatlar konusunda yeni önlemler getiriliyor. Tasarı: yasa, tüzük, plan ve yönetmelik hükümlerine aykırı olarak inşa edilmiş "konut, sanayi tesisi, turistik tesisler, depolama tesisleri ve tarımsal amaçlı tesisler" gibi yapıları kapsamına alıyor. Yasanın anılan yerleşim biçimlerinin "Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kendisine veya başkasına ait arazi ve arsalar üzerinde imar mevzuatına aykırı olarak inşa edilenlerden kullanılmakta olan veya kullanılmaya hazır durumda bulunan resmi ve özel bütün yapılarla" uygulanması öngörülüyor. Tasarıda kaçak inşaatlara ruhsat verilme koşulları bazı cezai hükümler getirilerek anlatılıyor. Tasarının 3'üncü maddesinde bu konuda şöyle deniliyor: "Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında bulunan imar mevzuatına aykırı yapı ve tesislerin ilgilileri bu kanunun yayını tarihinden itibaren bir ay içinde yapısına ait tapu, fotoğraf varsa ruhsat gibi belgeleri eklemek suretiyle ilgili makama başvurur. İmar mevzuatına aykırı yapılmışın tesbitinde, ilgili belediyenin fen ve imar işleri ile görevli Dairesi, sınırları dışındaki yerlerde ise İl İmar Müdürlüğü yetkilidir. Tesbitler bu kanunun yayını tarihinden itibaren bir yıl içinde yapılır. Belediye sınırları içinde yapılan tespitin değerlendirilmesi belediye encümenlerince, belediye sınırları dışında ise İl İdare Kurulunca yapılır karara bağlanır." Tasarıda, Eski Eserler Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu, Umumi Hıfzısıhha Kanunu, Orman Kanunu gibi kanunlardaki özel hükümlere aykırı olmamak koşuluyla yapılacak düzenleme şöyle belirtiliyor: "İmar planı bulunan alanlarda, kendi parseli içinde yapılmış olupta, kullanılmakta olan veya kullanılmaya hazır hale getirilmiş olan, fen ve sağlık kurallarına uygun, ön cephe hattına tecavüz etmeyen, imar planlarında

kamu hizmet ve tesisleri için ayrılmış alanlarda bulunmayan binalarla, imar planı ve yönetmelikte belirtilen yan bahçe mesafelerine, çıkmalı binalarda çıkma ucunda, çıkmaz binalarda binanın zemine oturduğu noktalar bir metreden fazla yaklaşmayan veya komşu parsel sahibi ile bu şartı sağlayacak şekilde anlaşma yapılan binalara imar ruhsatı verilebilir.

Tasarıda ayrıca, "Plan ve yönetmelikte belirtilen bina derinliğine en fazla 5 metre ilave edilmiş olan ancak arka komşu sınırı çıkma ve balkon ucunda bir metreden fazla yaklaşmayan yapılarda, imar planı ve yönetmelikle getirilen yapılanma şartlarına iskan edilen bodrum, asma kat, çekme kat, çatı kati ve kapalı çıkmalar dahil bütün katların açık çıkmalar ve ışıklıklar çıktıktan sonra elde edilen tüm inşaat alanı miktarının en fazla yüzde 20'si kadar aykırılığı bulunanlara İmar Kanununun 6. ve 7. maddelerine göre ruhsat verilebilir." deniliyor.

Tasarıda, yüzde 20 oranının bölgenin kat nizamına göre fazla yapılmış bit katı karşılamaması halinde "en çok bir katı geçmek üzere yüzde 20'nin üzerinde kalan her metrekare için metrekare normal inşaat maliyet bedelinin yüzde 20'si tutarınca ayrıca para cezası alınmak suretiyle ruhsat verilebileceği" belirtiliyor.

İMAR PLANI BULUNMAYAN ALANLARDA

Tasarıda, imar planı bulunmayan veya iskan dışı şartlarına uygulandığı alanlardaki kaçak inşaatlarla ilgili düzenlemeler şöyle sıralanıyor:

"Kendi arsa ve arazisi üzerinde inşa edilen yapılardan fen ve sağlık kurallarına uygun olmak koşuluyla iskan dışı yapılanma şartlarından olan inşaat metrekaresinin yüzde 50'sine kadar aykırılığı bulunan yapıların ruhsata bağlanarak muhafazasına belediyesine karar verilir ancak bu yüzde 50 oranı içermeyen iskan dışı alanlarda, inşaat alanı brüt 100 metrekarelik bir konut ünitesinin korunmasını sağlamıyorsa, yüzde 50 ile 100 metrekare arasındaki her metrekare fark için ruhsat harcına esas olan metrekare birim fiyatının on katı para cezası olarak alınır."

BELEDİYECE KARAR VERİLEBİLİR

Tasarıda, hisseli arazi ve arsalar üzerinde inşa edilen kaçak yapılar konusunda da şöyle bir çözümleme bulunuyor:

"Bu tür yapılardan imar planları yapılıncaya kadar fen ve sağlık kurallarına aykırı olmamak şartıyla arsa payına göre, iskan dışı yapılanma şartlarından olan inşaat metrekaresinin yüzde 50'sine kadar aykırılığı bulunan yapıların muhafazasına belediyesince karar verilebilir ve 2464 sayılı belediye gelirler kanunu gereğince gerekli katılma payları alınmak suretiyle geçici olarak belediye hizmetlerinden yararlandırılabilir. Ancak bu yüzde 50 oranı inşaat alanı brüt 100 metrekarelik bir konutünitesinin korunmasını sağlamıyorsa, yüzde 50 ile 100 metrekare arasındaki her metrekare için Maliye Bakanlığınca tespit edilen inşaat maliyet bedellerinden yüzde 10'u para cezası olarak alınır.

İMAR AFFI KOMİSYONDA TAKILDI

(Güneş, 4 Mayıs 1982)

İmar Yasası tasarısı, yasaya aykırı olarak yapılan konutlarla ilgili uygulamada hükümet ve Danışma Meclisi'nin bazı üyelerinin farklı görüşler ileri sürmesi nedeniyle Komisyon'da takıldı.

Hükümetin hazırladığı tasarıda, belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında imar mevzuatına aykırı olarak inşa edilen binaların, fen ve sağlık kurullarınca uygun görülmesi, ön cephe hattına tecavüz etmemesi, kamu hizmet ve tesisleri için ayrılmış alanlar üzerinde bulunmaması koşuluyla hukukileştirilmesi öngörülmüyordu. Danışma Meclisi, İmar, Bayındırlık ve Ulaştırma Komisyonu'nda ise hükümet tasarısında yeralan koşulların kaldırılması ve tüm kaçak binalara bir defaya mahsus olmak üzere ruhsat verilmesi görüşü savunuldu. Çıkan tartışmalar sonucu tasarı Komisyon'dan geçmedi.

Ankara İstanbul ve İzmir'de yaklaşık 540 bin aile konutlarına kavuşabilmek için tasarının biçimlenmesini bekliyorlar.

TOPLU KONUT KREDİSİ

(Milliyet, 1 Mayıs 1982)

İmar ve İskan Bakanlığı, bazı kooperatif ve kişilere Temmuz 1982 tarihine kadar başvuruları halinde, yapı tasarrufu hesabı açılması şartı aranmaksızın özel kredi verilmesine karar vermiştir.

İmar ve İskan Bakanlığı'nın Toplu Konut ile ilgili olarak dün yayınlanan tebliğine göre, krediden yararlanabilecek kooperatif ve kişiler şunlardır:

"Toplu Konut Kanunu'nda öngörülen hak sahipliği niteliğini taşıyan kooperatif üyelerinden her biri için brüt inşaat alanı 100 metrekareyi aşmayan konutlar karşılığında kullandırılmak üzere 10 Temmuz 1981 tarihinden önce kurulmuş olan, yapı kooperatiflerine, ana sözleşmelerinde bağlı kooperatiflerin üyelerine konut inşa ettirme yetkisi bulunan kooperatif birliklere, kanunlarında üyelerine konut sağlama veya bu amaçla ikrazda bulunma yükümlülüğü bulunan sosyal güvenlik kurumlarına, 1 Ocak 1978 tarihinden 10 Temmuz 1981 tarihine kadar özel toplu konut yapımcıları ile brüt inşaat alanı 100 metrekareyi aşmayan konut edinme bağlantısı yapmış ve Toplu Konut Kanunu'nda öngörülen hak sahibi niteliklerini taşıyan yurttaşlara, 10 Temmuz 1981 tarihinden itibaren 1 yıl içinde başvurmaları halinde, bir defaya mahsus olmak üzere, yapı tasarrufu hesabı açılması şartı aranmaksızın, özel kredi verilmesi ve bu özel krediden yararlanmak için başvuru şekilleri ile bu başvuruların değerlendirilmesi esasları, kıstasları, öncelik şartları ve kredilendirme esaslarında Toplu Konut Yüksek Kurulu'nun bu kararı uygulanacaktır."

KREDİ MİKTARI

Her yıl konut büyüklüklerine göre, metrekare başına açılacak kredi miktarı İmar ve İskan Bakanlığı'nca belirlenecektir. 1982 yılında konut büyüklüklerine göre metrekare başına açılacak kredi miktarları şöyle olacaktır:

"75 metrekare ve daha az büyüklükteki konutlar kalorifersiz ise, metrekare başına 20 bin lira, kaloriferli ise metrekare başına 22 bin 500 lira, büyüklüğü 75 ile 85 metrekare arasında bulunan konutlar kalorifersiz ise, metrekare başına 19 bin, kaloriferli ise metrekare başına 21 bin 250, büyüklükleri 85 ile 100 metrekare arasında bulunan konutlar kalorifersiz ise 18 bin, kaloriferli ise 20 bin lira kredi alacaklardır."

(Hürriyet, 1 Mayıs 1982)

Toplu Konut Yasası'nın uygulama esasları ve hak sahibi olma koşulları son şeklini aldı. İmar ve İskan Bakanlığı'nın dün yayınlanan tebliğine göre, "1982 yılı içinde konutlara,

türlerine göre metrekare başına 18 bin lira ile 22 bin 500 lira arasında kredi" verilecek. Kredi verilecek kişi ve kuruluşların arsa ve binaları ipotek edilecek. Kredilerin geri ödemesi, borç sözleşmesinin imzasından sonraki iki yıl içinde yapılacak. Hak sahibi olmak için 1981 yılı fiyatları ile, "aile geliri"nin 57 bin lirayı geçmemesi gerekiyor.

1982 yılında konut büyüklüklerine göre m2 başına açılacak özel kredi miktarları şöyle:

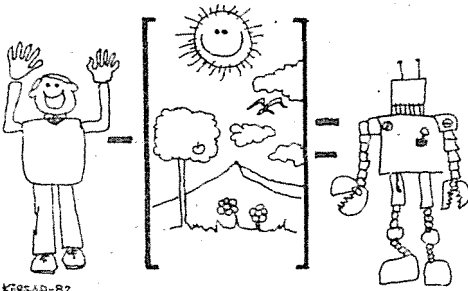
Metrekare	Kalorifersiz (TL/m2)	Kaloriferli (TL/m2)
75 m2 ve daha az	...20.000	22.500
75.01-85 m219.000	21.250
85.01-100 m218.000	20.000

duyuru

13. Dönem ŞPMMO İş Dağıtım Komisyonu Nevzat UĞUREL, Erhan BENLİ ve Ali Ulvi ULUBAŞ'tan oluşmuştur.

Yeni dönemde iş yaratma olanaklarını da araştıracak olan komisyon, iş geldiğinde veya oluşturulduğunda "Haber Bülteni" aracılığı ile üyelere duyuruda bulunacaktır.

Duyuru üzerine Serbest Şehir Plancısı üyelerimizin yazılı başvuruları ile değerlendirme yapılacaktır.



KR-10-82

ÜYE AİDATLARINIZI PAMUKBANK ANKARA ŞUBESİ 210393-1 NUMARALI HESABIMIZA YATIRAFİLİRSİNİZ.

gönderen : tmmob şehir planlama
mimar ve mühendisleri odası

Adres:

Konur sokak 4/4 - 06
Yenişehir , ANKARA

gideceği yer :

TMMOB Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası Yayın Organı
İlan Koşulları : Sütun CM'si : 175 TL 1/2 Sayfa 7500 TL
Tam sayfa 14500 TL. Yayın ve Kültür Faaliyetleri İlanlarında
% 20 indirim yapılır.

19 MAYIS 1982

Baskı: EKONOMİST OFFSET TESİSLERİ Tel: 18 37 31