

KENTSEL ALTYAPI PROJELERİNDE ÖN ÇALIŞMALAR VE GAP ÖZELİNDE BAZI İRDELEMELER

Kasım YENİGÜN, M. İhsan ŞENOCAK

**Harran Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü
Yenişehir Kampüsü, 63300, Şanlıurfa, TÜRKİYE**

ÖZET

Çarpık kentleşme adı verilen yapı kirlenmesi artık şehirlerde geniş kitleleri ilgilendirmekte ve dolayısıyla çok sayıda planlayıcı ve uygulayıcıyı bu problemin çözümü için çaba harcamaya itmektedir. Akademisyen, şehir plancısı, mimar, çeşitli branşlardaki mühendisler, sosyolog, sanat tarihçisi, estetisyen, hukukçu, idareci, maliyeci, yöre halkı ve daha pek çok insan bu konu ile bireysel veya koordineli çalışma içindeyken, gözle görülen problemlerin yanı sıra sadece teoride kalan ve uygulamaya sokmakta çoğunlukla sıkıntı çekilen kentsel altyapı projelerindeki eksiklik ve göz ardı edilen bazı konular, bu alandaki başarısızlıkların önemli etkenlerinden birini oluşturmaktadır.

Bazı uygulamalarda, kentsel altyapı projelerine başlamadan önce halledilmesi gereken etüt çalışmalarının yeterli olmadığı gözlenmektedir. Toplanması gereken bilgilerin eksik veya yanlış olması durumunda ortaya çıkabilecek hataların sonradan düzeltilmesi çok zor hatta bazen imkansız olabilmektedir.

Kentsel altyapı projelerini yapmaya başlamadan önce, bu projelerin gelecekte ne kadar nüfusun ihtiyacını karşılayacağını bilmek için çok ciddi bir çalışmayla nüfus tahmin hesaplarını yapmak, deprem damarları, su damarları, zeminin dayanıklılığı ve kayganlık derecesini bilebilmek için yörenin jeolojisini tanımak, hafriyatın azaltılması için topografyadan faydalanabilmek, tarihi ve arkeolojik alanları tahrip etmemek için bu konularda dokümanlar temin etmek gibi faaliyetler neticesinde ortaya çıkacak sonuçları bir halihazır harita üzerine geçirip bu bilgilerin ışığı altında hazırlanacak projelerin uygulanma şansının yüksek olacağı ve uzun ömürlülüğü bakımından da ekonomik bulunacağı tartışmasız bir gerçektir.

Türkiye'de ciddi bir finansman kaynağıyla vücuda gelen ve sonuçlarının alınmaya başlamasıyla ortaya çıkan önemli gelir artışı ve istihdamla pek çok insanı çeken Güneydoğu Anadolu Projesinin sınırları içinde yer alan kentlerde büyük boyutlarda

görülmeye başlayan hızlı nüfus artışıyla birlikte baş gösteren, çarpık kentleşme ve sağlıklı altyapının ürkütücü boyutlara doğru ilerlediği gerçeği göz önüne alındığında, bu konunun bölge illeri açısından değerlendirilmesi ve bazı örneklerden hareketle, çözüme ulaştırıcı değerlendirmelerin yapılması gerekliliği kaçınılmazdır.

1. GİRİŞ

Çarpık kentleşme adı verilen yapı kirlenmesi artık şehirlerde geniş kitleleri ilgilendirmekte ve dolayısıyla çok sayıda planlayıcı ve uygulayıcıyı bu problemin çözümü için çaba harcamaya itmektedir. Akademisyen, şehir plancısı, mimar, çeşitli branşlardaki mühendisler, sosyolog, sanat tarihçisi, estetsiyen, hukukçu, idareci, maliyeci, yöre halkı ve daha pek çok insan bu konu ile bireysel veya koordineli çalışma içindeyken, gözle görülen problemlerin yanı sıra sadece teoride kalan ve uygulamaya sokmakta çoğunlukla sıkıntı çekilen kentsel altyapı projelerindeki eksiklik ve göz ardı edilen bazı konular, bu alandaki başarısızlıkların önemli etkenlerinden birini oluşturmaktadır.

Bazı uygulamalarda, kentsel altyapı projelerine başlamadan önce halledilmesi gereken etüt çalışmalarının yeterli olmadığı gözlenmektedir. Toplanması gereken bilgilerin eksik veya yanlış olması durumunda ortaya çıkabilecek hataların sonradan düzeltilmesi çok zor hatta bazen imkansız olabilmektedir.

Aslında düzenli kentleşme iddiasında bulunan yerleşim birimlerinde bile yaşanan sıkıntılar konunun sadece görsel düzeyde ele alınmaması gerekliliğini gözler önüne sermektedir. Çünkü, son yaşanan 17.Ağustos.1999 depremi ile altyapı düzeninin ve yeterliliğinin sağlanmadığı, karşılaşılan can ve mal kaybı ile acı bir biçimde açığa çıkmıştır. Üstelik yaşanan böylesi bir deprem hangi bölgede olsaydı da benzeri bir sonuçla karşılaşılacak mı? Bu soruya "şu bölge" diye cevap verebileceklerin azlığı, problemin belli bir bölgeye has olmayıp tüm yurdu ilgilendiren bir sorun olmasından kaynaklanmaktadır.

Aslında, üniversitelerimizin lisans ve yüksek lisans düzeyinde anlatılan pek çok konu, (pratik eksikliğine rağmen) altyapı projeleri ile ilgili tasarım bilgilerini ve ön çalışmaları yeterli düzeyde vermesine rağmen, sorun bunların uygulamalarda bulunmayışıdır.

Bunun dışında, karar verici mekanizmaların yetersiz bilgileri, konuyu daha da karmaşık hale getirmekte ve altyapısı yetersiz altyapı bilgileriyle hazırlanan imar çalışmaları sonucunda durum içinden çıkılmaz bir hal almaktadır. "Çarpıklığın önlenmesi için fikri alınması gerekli kamu ve özel tüm unsurların bir araya getirilememesi aslında çok önemli bir problem olarak göze çarpmaktadır. Bayındırlık, Karayolları gibi merkezi devlet kurumlarının yanı sıra, yerel özellikleri yansıtabilen Belediye ve Üniversite gibi kurumlarla, danışma ve denetim mekanizmalarını işletebilecek sivil toplum örgütlerinin (mimar ve mühendis odaları, kültür ve tarih varlıklarının korunmasını amaçlayan vakıf ve dernekler gibi) ve özel çalışan şehir plancı, mimar, mühendis, estetikçi, tarihçi, hukukçu ve benzeri ilgililerin bir araya gelmelerini sağlayacak bir diyalog ve fikir alışverişi ortamının temin edilmesi zorunlu görünmektedir." (Şenocak-Yenigün, 1997)

Dahası, kentsel altyapı projelerinin yeterli ve düzeyli olması için gerekli ön çalışmalarda ihtiyaç duyulan maliyetler açısından bile konu incelense, böylesi bir altyapı projesi için ayrılması gereken tutarın, bu tür bir projeye önem verilmeden hazırlanmış bir imar çalışması neticesinde, yaşanabilecek orta şiddetteki bir depremde yıkılan yahut hasar gören binalardan sadece bir iki tanesinin maliyeti kadar olduğu gerçeği göz önüne tutulursa, olayın bu açıdan bile önceliğini ve önemini açığa çıkarmaktadır.

2. KENTSEL ALTYAPI PROJELERİNDE ÖN ÇALIŞMALAR

“Kent planlanan, yönetilen, kaynak üretilen tüketen ve kuralları olan yaşam yeridir. Kenti planlayanlar, planı uygulayanlar ve bu plana uymak zorunda olanlar vardır. Burada sorumluluk yoksa yaşanılmaz bir yer haline gelir.

-Çarpık kentleşme ya da kentileşememe,

-Bir yandan kent standardı yakalanmaya çalışılırken, diğer yandan kentlerin köyleşmesi...” (Gümüşçü-Yenigün,1997)

Kentsel altyapı projelerini yapmaya başlamadan önce, bu projelerin gelecekte ne kadar nüfusun ihtiyacını karşılayacağını bilmek için çok ciddi bir çalışmayla nüfus tahmin hesaplarını yapmak, deprem damarları, su damarları, zeminin dayanıklılığı ve kayganlık derecesini bilebilmek için yörenin jeolojisini tanımak, hafriyatın azaltılması için topografyadan faydalanabilmek, tarihi ve arkeolojik alanları tahrip etmemek için bu konularda dokümanlar temin etmek gibi faaliyetler neticesinde ortaya çıkacak sonuçları bir halihazır harita üzerine geçirip bu bilgilerin ışığı altında hazırlanacak projelerin uygulanma şansının yüksek olacağı ve uzun ömürlülüğü bakımından da ekonomik bulunacağı tartışmasız bir gerçektir.

Yerleşim merkezlerindeki konut ve sosyal amaçlı diğer yerleşim merkezleri ile ticaret alanlarındaki yoğunluğun tahmini ve bunlarla ilgili yapılaşmanın yönlendirilmesi ile paralel olarak ihtiyaç duyulacak yol, su, kanalizasyon, yeşil alan vs. gibi altyapı tesislerinin projelendirilmesi ve alternatiflerin sunulması açısından çok ciddi bir nüfus projeksiyonu bu çalışmaların ilk ve en önemli adımını oluşturmaktadır.

Deprem damarları, su damarları, zeminin dayanıklılığı ve kayganlık derecesini bilebilmek için yörenin jeolojisini tanımak, altyapı ile paralel olarak yapılaşmanın yönünü ve karakterini belirlemek açısından önem taşımaktadır. Yakın zamanda yaşadığımız Marmara depremi, jeolojik çalışmaların yetersizliğini veya pek önemsenmediğini göstermesi bakımından ilgi çekicidir.

Bunların dışında dikkate alınması gereken birtakım ön çalışmalar şöyle sıralanabilir:

Hafriyatın azaltılması için topografyadan faydalanabilmek amacıyla bölgenin topografik haritalarının hazırlanması ve dikkatli bir şekilde gözden geçirilmesi,

II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyumu

Tarihi ve arkeolojik alanları tahrip etmemek için bu konularda dökümanlar temin edilmesi,

Bütün bu faaliyetler neticesinde ortaya çıkacak sonuçların bir halihazır harita üzerine geçirilip bu bilgilerin ışığı altında hazırlanacak projelerin uygulanma şansının yüksek olacağı ve uzun ömürlülüğü bakımından da ekonomik bulunacağı tartışmasız bir gerçektir.

Altyapı projelerinin ön çalışmalarıyla ilgili olarak üzerinde durulması gereken bir başka konuda da **tarıma elverişli toprakların miktar ve özelliklerinin** tespitidir. Çünkü unutulmaması gereken **dünyada her şeyin üretilebildiği, ancak tarım alanlarının üretilemediğidir**. Fakat buna rağmen en çok tahribata uğrayan ve dikkate alınmayan ve hatta suiistimal edilen bir konu olarak karşımıza tarım alanları çıkmaktadır.

Yine kamu kurumlarının tespit ettiği önceki bilgiler, sözgelimi sanayi tesisleri ile ilgili altyapı bilgileri veya benzeri dar alanlı altyapı çalışmaları veya sonuçları gözlenmiş uygulamalar bu tür proje çalışmaları içine girecek kişileri çok yakından ilgilendirecektir.

“6785 sayılı imar kanununa en çok yapılan eleştirilerden biri de planların 15-20 yıl sonraki ideal duruma göre yapılması ve bu planların hızla değişen kent sorunlarına uyum sağlanabilecek **esneklikten yoksun** olması gerekçesidir.” (Gümüşçü-Yenigün, 1997)

Değişen çağın yeni teknikleri ve sosyal gelişmeler hakkında **yeni bilgilerin takibi** ve elde edilmesi, altyapı projeleri için çok faydalı sonuçlar doğurabilmektedir. Örneğin, ulaşım alanında metro ve benzeri alternatifler hakkında yeterli bilgi sahibi olmak ya da trafik düzeni ve sinyalizasyon ile ilgili yeni uygulamalar hakkında bilgilenmek, altyapı problemleri içinde öncelikli olarak sayılan ulaşım konusunda düşük maliyetli yüksek verimli çözümler doğurabilmektedir.

“Şehirlerin çoğunda vatandaşlara sunulan ulaşım hizmetlerinin tümü karayolu altyapısı ile sağlanır.

- Şehrin her tarafından yayalar için kaldırım bulunmak zorundadır. Yaya kaldırımı kesinlikle sıfır olmamalı, çok seyrek yaya olan yerlerde bile en az 1 m. yaya kaldırımı yapılmalıdır.
- Yaya geçitleri olabildiğince sık ve yolları dik geçmelidir.
- Tek şeritli yollar bile 5 m'den dar olmamalı, bir şerit genişliği minimum 3.5 m olmalı, park şeridi genişliği minimum 2.5 m olmalıdır.
- Otobüs durakları kesinlikle trafiği engellememeli, durak kesimleri cep tipinde yapılmalı ve aynı mevkiye ait duraklar şaşırtılmalıdır.
- Kent içinde yol boyunca genişlik sabit olmalıdır.

II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyumu

- Yol genişletme, yayaların kullanım alanlarını daraltmamalıdır.” (Gümüüşü-Yeniğün, 1997)

“Daha iyi yaşanabilir kent için ulaştırma ve çevre uyumunun sağlanması gerekmektedir. Bu uyumun sağlanabilmesi için ulaşımın çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi gerekmektedir. Ulaşımın çevreye verdiği zararın en aza indirilmesi için, kent için mevcut ve gelecekteki problemleri çözebilmenin en önemli şartı, kentin bugünkü ve gelecekteki ulaşım problemlerinin çözümü için kısa, ortak ve uzun vadeli çözüm önlemlerini de içeren **Ulaşım Ana Planının** hazırlanarak, yapılacak iyileştirmelerin planlı bir şekilde uygulanmasını sağlamak gerekmektedir.” (Ergün-İyınam-İyınam, 1999)

Hazırlanan altyapı projelerinin **uygulanabilir** olması, **gerçekçiliğiyle** doğru orantılıdır. Değişimlere ve zamanla oluşabilecek yeni ihtiyaçlara adapte olabilecek projelerin uzun ömürlü olma şansının yüksek olacağı unutulmamalıdır. Bu yüzden özellikle temiz ve atık su güzergahlarının aplikasyonu, aplikasyonun prezisyonu, bakım ve kontrol için uyumluluğu ve imar alanlarıyla çatışmaması bakımından çok önemlidir.

Bütün bu çalışmalar için gerek şart durumunda olan paranın çoğu zaman yeterli olmadığı veya zor şartlarla temin edilebilen kredi imkanlarıyla yapıldığı düşünülürse, **israftan kaçınma** ve gerçekçi bir maliyet çözümlemesi için **optimizasyon** yapma gerekliliği de kaçınılmazdır.

Sözü edilen çalışmaları icra edecek **deneyimli ve özverili kadronun koordinasyonu** ile başarılı bir sonuca kısa zamanda ulaşılacağı şüphesizdir.

3. GAP ÖZELİNDE BAZI İRDELEMELER

Türkiye’de ciddi bir finansman kaynağıyla vücuda gelen ve sonuçlarının alınmaya başlamasıyla ortaya çıkan önemli gelir artışı ve istihdamla pek çok insanı içine çeken **Güneydoğu Anadolu Projesinin sınırları içinde** yer alan kentlerde büyük boyutlarda görülmeye başlayan hızlı nüfus artışıyla birlikte baş gösteren, çarpık kentleşme ve sağlıksız altyapının ürkütücü boyutlara doğru ilerlediği göz önüne alındığında, bu konunun bölge illeri açısından değerlendirilmesi ve bazı örneklerden hareketle, **çözümüne ulaştırıcı değerlendirmelerin yapılması gerekliliği kaçınılmazdır.**

“Makro düzeyde planlamanın eksikliği, yasal düzenlemelerdeki boşluklar, bürokrasinin ağırlığı, denetim organizasyonlarının yetersizliği; vahşi bir arsa talanını, sağlıksız ve biçimsiz bir yapılaşmayı, düzensiz bir trafiği, yetersiz bir ulaşım ağını ve sağlıksız bir çevreyi oluşturmuştur.” (Şenocak-Yeniğün,1997)

Planlama ile ilgili birimlerin bu konuda halkın gerisinde kalması ve sosyal yapıdaki gelişmeye ayak uyduramamasının bir sonucu olan gecekondular, aslında çarpık kentleşmeyi ve zaten hiç olmayan altyapıyı çözüme kavuşturmak açısından hem teknik hem de mali açıdan büyük çapta zorlamaktadır.

II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyumu

“Sanayileşme, istihdam oluşturan çeşitli etkenler (GAP gibi), güvenlik sorunları ve diğer sosyal etkenlerin doğurduğu en önemli sorunlardan biri olan göçün başını çektiği hızlı nüfus artışı, konut ihtiyacını had safhaya çıkarmış, dolayısıyla mevcut yapı düzeni ve mimarisi bu talebe cevap verememiştir.

.....

Kentleşme ile ilgili planlamaları yapan insanların yetersiz bilgileri, kurumların mali yetersizliği, ilgili kurumlar arası koordinasyon eksikliği, gelişmenin miktar şekil ve yönünün tahmin edilemeyişi, siyasi mekanizmaya bağlı gecekondular ve imar afları gibi olumsuz nedenlerden dolayı kentleşmenin çarpıklaşması, gecekondular bölgelerinin oluşması, yeni yapılaşma tarzının kangren bölgelerini sergilemektedir.” (Şenocak-Yenigün,1997)

Nüfus projeksiyonlarının yetersizliği veya bu yetersizliğe neden olan teknik, idari, siyasi ve sosyal gelişmeler, önce gecekondulaşmayı ve ardından altyapı ve imar çalışmalarının talebi şeklinde korkunç bir kısır döngüyü doğurmaktadır.

Bu yüzden gerek yeni imar çalışmaları için ve gerekse birtakım ilave veya tadil çalışmalarında hem konut ihtiyacı için ve hem de buna bağlı olarak ihtiyaç duyulacak altyapı tesislerinin tasarımı için çok dikkatli bir nüfus tahmin çalışmasına olan ihtiyaç bölgenin hala ciddi bir problemi olarak görülmektedir.

Türkiye'nin ciddi kaynaklarının seferber edilmesiyle vücuda gelen GAP'ın merkezindeki Şanlıurfa ve diğer komşu illerdeki tarım alanı tahribatı, bir yandan bilinçsizlik, bir yandan kötü niyet ve bazen de (idarenin yetersizliği yüzünden konut ve sanayi alanları oluşturulması şeklinde) zorunluluklar karşısında devam etmektedir.

Artan nüfusa paralel olarak doğan yol, trafik, park problemleri ve yeşil alan ihtiyacı daha önceye ait altyapı projelerinin eksikliğini veya hiç olmadığını göstermektedir. Üstelik siyasi mekanizmaların ve sosyal yapının etkinliği kendini iyiden iyiye bu alanda da hissettirmektedir.

Kamu ve ilgili özel kesim arasındaki koordinasyon sıkıntısı ve iletişimsizlikten kaynaklanan mükerrerlikler, tezatlar, maliyet artışları ve harcanan emekler, başarılı ve tecrübeli elemanların kamudan kaçışını doğuran kötü personel politikalarıyla birleşince ortaya oldukça karmaşık bir tabloyu çıkarmaktadır.

Bunlara ilave olarak çözüm bekleyen konular için yaşanan bürokratik zaman kaybı ve parasal eksiklikler, çözümün maliyetini her geçen gün daha da artırmaktadır.

4. SONUÇ

Şehirlerdeki yapıların yoğunluğu, altyapı, yetişmiş insan gücü, ulaşım, haberleşme ve çeşitli hizmet imkanları nüfusu hızla çekmiştir ve çekmeye devam etmektedir. Bunun sonucunda, şehirlerde gecekonduların yanı sıra, fiziki olarak gecekondular görünümünde olmayan, fakat altyapı ve hizmet tarzı açısından düşük standartta konut alanlarının oluşması sorun olmaya devam etmektedir.

Bu sorunun giderilmesi, her şeyden önce **kentsel altyapı projelerinin, bütün imar çalışmaları öncesinde ve kapsamlı olarak yapılmasına** bağlıdır. Söz konusu projelerin yönlendirilmesinde etken olan bütün ön çalışmalar gereği gibi yapıldıktan sonra, **etkinliği uygulama şansına bağlı** olmaktadır. Bunun için **yeterli mali kaynak, tecrübeli ve özverili eleman ve idari otorite**; insanların yaşam alanlarını ideal yaşam alanlarına dönüştürecektir.

KAYNAKLAR

ERGÜN, M., İYİNAM, Ş., İYİNAM, F., (1999), Daha iyi yaşanabilir bir çevre için Ulaşım ve Çevre İlişkisinin Düzenlenmesi, Çukurova I. Kent Kurultayı, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Adana.

GÜMÜŞÇÜ, M., YENİGÜN, K., (1997), Şanlıurfa'da İmar ve Altyapı Konusunda 2025'lere Bakış, İller Bankası Dergisi, Sayı:1, Ankara.

ŞENOCAK, M.İ., YENİGÜN, K., (1997), Çarpık Kentleşmeyi Önleme Çözümlerinin Eleştirisi, I. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyumu,

THE PRELIMINARY WORK OF URBAN INFRASTRUCTURE PROJECTS: A CASE STUDY ON SAP (SOUTHEASTERN ANATOLIAN PROJECT) REGION

ABSTRACT

Improper urbanisation concerns a great number of people and therefore a lot of planners and practitioners are trying to solve this problem. Academician, city planner, architect, engineer, sociologist, art historian, lawyer, administrator, economist, local people and others are in close co-operation with each other, besides the obvious problems, deficiency in the infrastructure projects of the cities which are based only on theories and are difficult to implement and some other matters form one of the most important reason of failure in this field.

Before starting the preparation of urban infrastructure projects, it is necessary that a serious study to estimate the population in future which will benefit from this project be performed, the geology of the site be known in order to find out the faults, underground water roads, the strength of the soil be known, and some documents to minimize the overburden by utilising from topography be acquired not to damage the historical and archaeological sites. The results obtained from such studies should be mapped and under the light of this information, it is obvious that the chance of implementation of infrastructure projects will be higher and more economical.

