

AYLIK POPÜLER BİLİM DERGİSİ

BİLİM ve TEKNİK



YENİ UFUKLAR MEGAKENTLER

OCAK 2006 SAYISININ ÜCRETSİZ EKİDİR
HAZIRLAYAN : LTD ARASTIRMA VE YAZI GRUBU



ŞANS MI ŞAN

Megakentlerde yaşamak birçok insanın hayali. Her yıl binlerce insan köyünü, kasabasını, yaşadığı kenti, hatta ülkesini bırakıp megakentlere göç ediyor. İnsanın evini, yurdunu bırakması pek kolay değil elbette. “Bir insan bunu yapıyorsa, ya yaşadığı yer beklentilerini karşılamıyordur ya da yaşamak istediği yerde kendisini çok büyük olanakların beklediğini düşünüyordur” diyor birçok sosyalbilimci. Türkiye’de de her yıl binlerce insan “taşı toprağı altındır” deyip, İstanbul’a göç ediyor. Bunların çok az bir kısmı hayalini kurdukları gibi bir yaşama kavuşurken, çoğu “neden geldim İstanbul’a?” türküsünü dilinden düşürmüyor. Ama yine de, kimse İstanbul’u bırakıp geri dönmeyi düşünmüyor. Yalnızca Türkiye’de değil, dünyanın başka yerlerindeki

megakentlerde de benzer sorunlar yaşanıyor. Her megakentin yaşayanlarına sunduğu bazı olanaklar ve olumsuzluklar var. Her şeyden önce, megakentlerin bu kadar çok göç almalarının en önemli nedeni, sanayi tesislerinin buralarda kurulmuş olması, ticaret ve hizmet sektörlerinin daha çok buralarda bulunuyor olması. Bu da, beraberinde iş olanaklarını getiriyor elbette. İstanbul gibi diğer megakentlere göç edenlerin de ilk hedefleri, iyi bir iş bulmak. Megakentlerin sağladığı en büyük avantajlardan biri, iş bulma olanağı. Üstelik, işyeri sahiplerine büyük bir işgücü havuzu ve tüketmeye hazır bir pazar sunuyor. Yatırım alanlarının çok olması da, megakentlerin sanayicilere sağladığı olanaklardan. Megakentlerin sağladığı diğer

avantajlar listesinin elbette üst sıralarında sağlık ve eğitim olanakları bulunuyor. Özellikle, gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelerde köy, kasaba ya da küçük kentlerde eğitim olanakları kısıtlıyken, megakentlerde çocuklara ve gençlere sağlanan eğitime ulaşmak hem daha kolay, hem de eğitimin kalitesi daha yüksek. Aynı şekilde sağlık hizmetlerine ulaşım da megakentlerde daha kolay. Ayrıca konu sağlık olduğunda, hem uzman personel hem de gerekli donanım açısından megakentlerin birçok üstünlüğü bulunuyor. Megakentlerin bir başka üstünlüğü de elektrik, su, yol, kanalizasyon gibi altyapı hizmetlerinin gelişmiş olması. Ayrıca megakentlerin sağladığı sosyal yaşam olanakları da kent sakinleri için önemli



Fotoğraf: Serpil Yıldız

İŞSİZLİK Mİ?

avantajlardan.

Ancak madalyonun bir de diğeri yüzü var! Megakentlerde, işsizlik sanıldığı kadar aksine, hiç de azımsanacak oranda değil. Ne yazık ki, herkes becerilerine, deneyimine ve eğitime göre iş bulamayabiliyor. Özellikle eğitim düzeyi düşük olanlar, genellikle çok düşük ücretlerle kayıtdışı birtakım işlerde çalışmak zorunda kalıyorlar. Birçok kişi sigortalı ve düzenli bir işte çalışmıyor. Megakentlerdeki gecekondulaşma da barınma olanaklarının nasıl olduğu konusunda fikir sahibi olmamızı sağlıyor. Düşük gelir grubu, genellikle, altyapı olanaklarının yeterli olmadığı bu bölgelerde yaşıyor. Buradaki evler, genellikle rutubetli ve sağlıklı olmadığı gibi, kışı geçirmek için gerekli yakacak da, köylerdeki

gibi, kuru dallardan ya da tezekten sağlanamadığı için, ısınmak önemli bir sorun. Birçok gecekondulu bölgede altyapı hizmetleri ya tamamlanmamış ya da yetersiz; elektrik ve su kaçak kullanılıyor. Bu nedenle enfeksiyon kapma, bulaşıcı ya da salgın hastalığa yakalanma riski fazla. Ayrıca, sanayileşmenin olumsuz etkilerinden hava ve su kirliliği de megakentte yaşayanları tehdit eden risklerden. Bununla birlikte, herhangi bir sosyal güvencesi olmayanlar için, megakentlerdeki sağlık hizmetlerinden yararlanmak da pek kolay değil. Birçok göçmen, kentin hiçbir nimetinden yararlanamasa da, çocukları okusun, ileride kendileri gibi geçim sıkıntısı çekmesin diye, geri dönmek istemiyor. Ancak bu ailelerin çocukları, genellikle

zorunlu eğitim sırasında bile aile bütçesine katkı sağlayabilmek için çalışmak zorunda kalıyorlar ya da zorla çalıştırılıyorlar. Evden kaçan, sokaklara düşen çocuklarla suç oranının yüksek olması da, genellikle megakentlere özgü sorunlardan.

Nüfusu 10 milyonu bulan ve Türkiye'nin tek megakenti sayılan İstanbul'da da manzara pek farklı değil. Bir yanda kentin aydınlık yüzünü yaşayanlar, diğer yanda karanlıkta kalanlar! Her gelir ve eğitim düzeyinden, her kültürden insan var İstanbul'da. Hepsisi de İstanbul'u birlikte yaşıyor, paylaşıyor. Ancak herkesin megakenti yaşayış biçimi farklı, İstanbul'dan beklentisi ayrı. Yine de İstanbul'a gelen bir daha gidemiyor.

Elif Yılmaz



MEGAKENTLER VE NÜFUS

Onsekizinci yüzyıl başından bugüne tam 10 kat artan dünya nüfusu, 2003 hesaplamalarına göre 6,4 milyar. Oysa 1927'de nüfus yalnızca 2 milyardı. Bu sayının 2 katına çıkması 50 yıl bile sürmedi; 1974'te 4 milyarı buldu. Bir sonraki 2 milyarın eklenmesi içinse yalnızca 25 yıl geçmesi gerekti. Nüfusumuz son 40 yılda ikiye katlandı. 20. yüzyılın ikinci yarısından önce yaşayan hiç kimse, dünyada yaşayan insan sayısının 2 katına çıktığını görememişti; şimdiyse neredeyse 3 kat artışa bile tanık olanlar var. Yapılan öngörüler 2050'de dünya nüfusunun 9 milyarı bulacağını söylüyor. Bu hızlı artışı en fazla hissedersenler, büyük kentlerde yaşayanlar olacak.

Dünyada nüfusu 1 milyonu geçen ilk kent Roma olmuştu. MS 5. yılda Roma'nın nüfusu 1 milyonken tüm dünyanın nüfusunun 170 milyon olduğu tahmin ediliyor. O zamana göre gerçekten bir megakent olan Roma'da, kente özgü bir sağlık ve trafik sistemi geliştirilmişti. Ancak MS 410'da Roma yıkıldıktan sonra, kentlerin nüfusu uzunca bir süre bu denli kalabalık olmadı. 17. yüzyıla birlikte insanlar kentlerde yaşamak konusunda istekli olmaya başladılar. Özellikle sanayi devrimiyle birlikte kentlerde iş olanaklarının artması, insanları kentlere çeken en önemli etken oldu.

En az 200 yıldır da tüm dünyada kentleşme eğilimi sürüyor ve özellikle 20. yüzyılda kentleşme hızı çok arttı. 1800'lerde insanların yaklaşık % 2'si kentlerde yaşarken, bu oran 1900'de % 12'ye, 2000'deyse % 47'ye çıktı. Kentlerde yaşayan insanların % 10'u, nüfusu 10 milyon ve üstünde olan kentlerde yaşamalarını sürdürüyor. 1800-1900 arasında kentlerde yaşayan insanların sayısı 11 kattan daha fazla artarak, 18 milyondan 200 milyona, 1900-2000 arasıdaysa 14 kat artarak 200 milyondan 2,9 milyara ulaştı. 1900'de hiçbir kentin nüfusu 10 milyona ulaşmamıştı. 1950'de tek bir kent; New York, bu sayıya ulaştı. 2000'de tam 19 kent 10 milyon ya da üstü nüfusu barındırıyordu; bunlardan Tokyo, Osaka, New York ve Los Angeles dışında hiçbir sanayileş-

miş kentler değil. 2015'te nüfusu 10 milyonu geçen kent sayısının 23'e çıkacağı, bunların da 19'unun gelişmekte olan ülkelerde bulunacağını söylüyor.

Yapılan tahminlere göre, önümüzdeki 10 yıl içinde, insanlık tarihinde ilk kez, dünyadaki tüm insanların yarısından fazlası kentlerde yaşıyor olacak. Gelecek yarım yüzyılda tüm nüfus artışının çok büyük kısmı, yoksul ülkelerdeki kentlerde gerçekleşecek. Kırsal kesimde nüfus 3 milyar civarında sabit kalacak. BM Nüfus Dairesi kent nüfusuyla ilgili olarak ancak 2030'a kadar öngöründe bulunabiliyor. 2000-2030 arasında nüfusta meydana gelecek 2,2 milyarlık artışın 2,1 milyarının kentlerde olacağı tahmin ediliyor. 30 yıl içinde kentli nüfusun yıllık artış oranı % 1,8 olacak. Bu, neredeyse bu süre içinde öngörülen yıllık artış oranın 2 katı. Gelişmekte olan ülkelere, köyden kente göçle ya da kırsal yerleşim alanlarının kentlere katılmasıyla kent nüfusunun artışı daha hızlı olacak. Zengin ülkelerde, kırsal alanların nüfusu 1950'lerde en

yüksek düzeyine erişti. O zamandan beri de yavaş yavaş azalma gösterdi. Günümüz yoksul ülkelerindeyse, kırsal nüfusun 2025'te en yüksek düzeyine erişeceği ve sonra dereceli olarak azalacağı düşünüyor. 2000'de % 75 olan zengin ülkelerdeki kent nüfusu oranı artmaya devam edecek, 2030'da da % 83'e çıkacak. Aynı dönemde, yoksul ülkelere kentli nüfus oranı % 40'tan % 56'ya yani, 1950'lerde zengin ülkelerdeki düzeye çıkacak. Nüfus artış hızı düşse de, nüfus yoğunluğu 1990'da 73 kişi/km² iken, 2000'de 88 kişi/km²'ye yükseldi. Nüfusun yaklaşık % 60'ı kentlerde yaşıyor. Bu daha çok köyden kente göç hareketlerinin etkisiyle gerçekleşen bir durum. Ancak, bununla birlikte kentlerde yıllık nüfus artış hızı köylerdeki göre çok yüksek; kentlerde binde 26,81'ken, köylerde binde 4,21.

Geçtiğimiz yirmi yıl içinde gelişmekte olan ülkelerde megakentlerin sayısının artmasının en önemli nedeni iş, barınma, sağlık, eğitim ve diğer temel gereksinimler konusunda yaşanan yetersizlikler. Dünyanın en kalabalık kentleri listesinde, gelişmiş ülke kentleri, yerlerini hızla geliştirmekte olan ülkelere büyük kentlere bırakıyor. 1980 - 2000 yılları arasında Lagos (Nijerya), Dhaka (Bangladeş), Kahire (Mısır), Tianjin (Çin), Haydarabad ve Lahor (Hindistan) gibi kentler listede boy göstermeye başladılar. 2010'da Lagos'un dünyanın en kalabalık üçüncü kenti olacağı öngörüldü. Bununla birlikte Milano, Essen ve Londra gibi Avrupa kentleri en kalabalık 30 kent listesindeki yerlerini kaybederken, New York, Osaka, Paris, 2010'a geldiğimizde listede bir hayli gerilemiş olacak. Gelişmiş ülke kentlerinden yalnızca Tokyo, bu 30 yıl boyunca listenin en üst sırasındaki yerini korumayı başarıyor. Aslında, Londra dışında bu büyük kentlerin hiçbirinin nüfusunun azalması beklenmiyor. Megakentler büyümeye devam ediyor, ancak gelişmiş ülkelere kentleşme hızında yaşanan genel yavaşlamanın etkisiyle bu büyümenin hızı da düşüyor. Buna karşılık Asya'da kentleşme oranı hızla artıyor ve bu da, megakentlerin de aynı hızla büyümesine yol açıyor. Örneğin, Birleşmiş Milletler'in yaptığı öngörüye göre Mexico City'nin nüfusu 2000'de 30 milyona erişecekti. Ancak gerçek sayı bunun oldukça altında kaldı. Benzer biçimde Rio de Janeiro, Kalküta, Kahire ve Seul gibi kentlerin nüfusları da beklenenin altında artış gösterirken, Amman, Dar üs Selam, Lagos ve Nairobi kentlerde nüfus artışı oldukça hızlı.

Türkiye'nin nüfusu 2005 Birleşmiş Milletler verilerine göre 73 milyon. Bu sayının 2050'de 101 milyona çıkacağı öngörüldü. 2000'de yapılan genel nüfus sayımına göre Türkiye'nin en kalabalık kenti, 10 milyonu bulan nüfusuyla İstanbul. Bu haliyle bir megakent olmaya hak kazanan İstanbul'un nüfusunun, 2015'te 12,5 milyonu bulacağı ve en kalabalık 30 kent listesindeki yerini alacağı söyleniyor.

Elif Yılmaz

Cohen J.E., "Human Population: The Next Half Century", Science, 14 Kasım 2003
http://www.unfpa.org/swp/2005/images/e_indicator2.pdf
<http://www.unfpa.org/swp/2001/english/tables.html>
http://www.die.gov.tr/nufus_sayimi/2000Nufus_Kesin1.htm
www.unhcr.org/Istanbul/5/10-11.pdf
<http://www.unhabitat.org/Istanbul/5/bg10.htm>
www.emagazine.com/view/72849

1975

Tokyo (19,8)
 New York (15,9)
 Şangay (11,4)
 Mexico City (11,2)
 São Paulo (10)

2000

Tokyo (26,4)
 Mexico City (18,1)
 Bombay (18,1)
 São Paulo (17,8)
 Şangay (17)
 New York (16,6)
 Lagos (13,4)
 Los Angeles (13,1)
 Kalküta (12,9)
 Buenos Aires (12,6)
 Dhaka (12,3)
 Karacı (11,8)
 Yeni Delhi (11,7)
 Cakarta (11)
 Osaka (11)
 Manila (10,9)
 Beijing (10,8)
 Rio de Janeiro (10,6)
 Kahire (10,6)

2015

Tokyo (36,5)
 Bombay (26,1)
 Lagos (23,2)
 Dhaka (21,1)
 São Paulo (20,4)
 Karacı (19,2)
 Mexico City (19,2)
 New York (17,4)
 Cakarta (17,3)
 Kalküta (17,3)
 Yeni Delhi (16,8)
 Manila (14,8)
 Şangay (14,6)
 Los Angeles (14,1)
 Buenos Aires (14,1)
 Kahire (13,8)
 İstanbul (12,5)
 Beijing (12,3)
 Rio de Janeiro (11,9)
 Osaka (11,0)
 Tianjin (10,7)
 Haydarabad (10,5)
 Bangkok (10,1)

Dünyanın En Kalabalık Kentleri

NASIL DOĞDULAR?

Günümüzde insanların büyük bir kısmı kentlerde yaşıyor. Çok değil, bundan yaklaşık elli yıl önce dünya nüfusunun kentlerde yaşayan kısmı yalnızca % 30'lardaydı. 1980'lerden başlayarak günümüze değin gelen süreçte kentlere yönelim arttı. Bugün artık dünya nüfusunun % 60'ı kentlerde yaşıyor. 2000 yılından günümüze geçen zamanda, dünya üzerinde 400'den fazla kentin nüfusunun bir milyonu geçtiği söyleniyor. Bu da, endüstri devrimi sonrasında ortaya çıkan modern büyük şehirler kavramını çok daha ileri götüren bir olguya dönüşüyor. Artık metropol dediğimiz büyük şehirler, yerlerini megakentlere bırakıyor.

İnsanın yerleşik yaşama geçtiği neolitik çağdan, endüstri devriminin başlangıcına kadar geçen sürede, yani ilk kentlerden modern kentlerin ortaya çıkışına kadar insanların yerleşim alışkanlıkları çok da değişmemişti. Antik dünyanın ya da ortaçağın büyük kentleri elbette vardı. Sözelimi Antik Yunan'da Atina, sonrasında Roma İmparatorluğu'nun başkenti olarak Roma kenti, dönemlerinin kalabalık ve bölgeye hakim megakentleri olma özelliklerini taşıyorlardı. Bugün, megakent tanımlarının en göze çarpan yanlarından biri kentlerin nüfusuyla ilgili. 1 milyon insan sınırını geçen ilk kent olan Roma'nın ilk megakent kabul edilmesi normal. Bununla birlikte zamanla bu nüfus sınırının 5 milyona, günümüzdeyse 10 milyona çıkmış olması, kentte yaşayan insan sayısından daha farklı ölçütler olması gerektiği fikrini doğuruyor. Bu ölçütlerin ne olduğunu daha iyi anlayabilmek için, kırsal nüfusun neden kentlere göç etmeye başladığını, kentte ne gibi değişimler geçirdiğini incelemek lazım.

Neolitik çağa başlayan dönemde, insanlar toprağa bağlı yaşamak zorunda olduklarından göçer hayatı ve avcılığı terketmiş, yerleşik yaşama geçmişlerdi. Neolitik çağ, toplumsal işbirliğinin ve tarıma dayalı üretim biçimlerinin ortaya çıkıp geliştiği dönemdir. Yerleşik yaşam kısa sürede kentlerin ortaya çıkmasına neden olduysa da, günümüzdeki anlamıyla büyük kentlerin oluşması beklenemezdi. Üretim tarıma dayanıyor, bunun için de geniş arazilere gereksinim duyuluyordu. Kentte yaşayan insanlar ağırlıklı olarak yiyecek üretmeyen, toplumsal işbölümü içinde hizmete yönelik mesleklerle yönelmiş kişilerdi. Askerler, din adamları, politikacılar ya da zanaatkarlar, kentli nüfusunun oluşturan temel unsurlardı. Bu kentli profilinin yüzyıllar içinde çokça değiştiğini söyleyemeyiz. Günümüz megakentlerinin ortaya çıkışının temellerini sanayi devriminde aramak gerek. Sanayi devrimi, kentlerin görünüşünü kökünden değiştiren dinamikler başlatmıştı. Yeni fabrikalar kuruluyor ve bu fabrikalarda çalışacak yeni insanlara gerek duyuluyordu. Yeni bir yaşam umuduyla kente göçün ilk örnekleri, bu dönemde görülmeye başlıyordu.

Kentlerin büyümesinde en önemli etken, sanayileşmeyle gelen yapıları; bununla birlikte kentin büyümesine doğrudan etki eden iki buluş vardı: asansör ve otomobil. Asansörler kentin yükselmesini sağlamışlardı. Binalarda çelik giriş ve kolonların kullanılmaya başlamasıyla kentlerde ilk gökdelenler görülmeye başlıyordu. Asansörler, yalnızca merdivenle çıkılamayacak kadar yüksek binala-



rın yapılmasını sağlayarak kent içindeki arazi kullanımını alışkanlıklarını da değiştiriyordu. Kentler bir çekim merkezi olarak dışarıdan göç almaya devam ettiği sürece, dikey gelişme ne ölçüde olursa olsun yatay genişlemeden de kaçınmak mümkün değildi. Bir merkezin çevresinde genişleyen kentlerde yaşayanlar için, ulaşım en önemli sorunlardan biriydi. Bir işçi sabah işine, akşam evine ulaşmak istediğinde eskiden olduğu gibi yürüyerek gitmekte zorlanıyordu. Otomobillerin ve toplu taşıma araçlarının bu dönemde gelişmesi, kentin genişleyebilmesine de olanak sağladı. İlk otomobillerde, aracın çalışmasını sağlamak için motor kaputunun önündeki bir deliğe sokularak çevrilen bir levye bulunurdu ve bunu kullanmak için kol gücüne gerek vardı. Sonradan bir marş motoru eklendi ve otomobilin içinde kontak anahtarını çevrilerek çalıştırılabilen otomobiller piyasaya sürüldü. Bu gelişme, kadınların da otomobil kullanabilir hale gelmesine yardımcı oluyordu. Bu buluşlar, ilk başta yalnızca bir ayrıntı, kentsel gelişimle ilgisiz gibi görünse de, aslında kentlerin megakente dönüşmesinin temelinde yatan gelişmelerdi. Üretim ilişkileri kenti ön plana çıkarırken, kent de kendi değerlerini yaratıyordu.

MÖ 400'lü yıllarda Atina, 300 bin nüfusuyla döneminin en büyük kentiydi. 1 milyon kişi sınırını geçen ilk kentse Roma olmuştu. MS 5 yılında Roma İmparatorluğu görkemli bir biçimde dünyaya hakimken, kent milyonluk nüfusuyla dünyanın başkentiymiş gibi gururlanıyordu. O dönemde dünya nüfusunun 170 milyon olduğunu anımsarsak Roma'nın, döneminin megakenti olmayı hak ettiğini söyleyebiliriz. Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasının ardından kent nüfusu düşmüş ve hiçbir kent yüzyıllarca bu nüfusa ulaşamamıştı. İzleyen yüzyıllarda 1 milyon sınırını aşan ilk kent Beijing (Pekin) oldu. Bunu kısa süre sonra New York ve Londra izledi. Bu kentlerin sonraları yaklaşık her 50 yılda bir nüfuslarını ikiye katladıklarını görüyoruz. Yine de o yıllarda kent yaşamının çok yaygın olmadığını söyleyebiliriz. 1800'lerde dünyada kentlerde yaşayan nüfus, toplam nüfusun yalnızca yüzde ikisi oluşturuyordu.

Megakent tanımını yaparken, kentte yaşayan insan sayısından daha fazlasına vurgu yapmamız gerekiyor. Nüfus yoğunluğu, megakent olma açısından bir ölçüt. Son yıllarda yapılan tanımlardan biri, kilometrekareye 2000 kişiden fazla kişinin düştüğü, 10 milyon nüfuslu kentleri megakent olarak adlandırıyor. Kimi tanımlara göreyse megakent yalnızca merkezdeki kentsel alanı kapsamakla kalmayıp, banliyöleri, uydukentleri hatta kentin kırsal kesimlerini de içine alan bir oluşum. Hatta birden fazla kentsel alan, zamanla birleşerek de bir megakent meydana getirebiliyor.

1950'lerin başında dünyada 10 milyon nüfusu aşan tek kent New York'tu. 1985 yılında bu rakam 9'a, 2000'de 19'a ulaştı. Günümüzde en kalabalık megakent olarak Japonya'daki "Büyük Tokyo Bölgesi" gösteriliyor. Tokyo, Yokohama, Kawasaki, Chiba, Kanagawa ve Saitama bölgelerini içine alan megakentin 5200 kilometrekarelik bir araziye kapsadığı ve 2015 yılı tahminlerine göre yaklaşık 36,5 milyonluk nüfusuyla dünyanın en kalabalık megakenti olduğu söyleniyor.

Birleşmiş Milletler'in tahminlerine göre 2005'ten sonra yeni megakentlerin ortaya çıkış hızında bir yavaşlama olacak. Bununla birlikte, dünya nüfusunun büyük kentlere göç etmesinin bitmesi beklenmiyor. Üstelik kentlerin küreselleşmesiyle megakentler yalnızca kendi ülkelerinin kırsal alanlarından değil, dünyanın her yerinden göç alır hale geliyor. Günümüz megakentlerinde yabancı işçilere, hatta yabancıların kaldığı mahallelere herkes alışık. Bütün bunların yanında kentin büyümesiyle sorunların büyüdüğü de bir başka gerçek. Artık kentlerde alışıldık çözümler yetersiz kalıyor.

Megakentler, yeni değilse de değişmekte olan bir yaşam tarzını beraberinde getiriyor. Dünya kırsal yaşamdan hızla uzaklaşırken, megakentlere özgü yeni bir yaşam tarzı belirliyor. Geleceğin dünyasını da bu yeni yaşam biçimi belirleyecek gibi görünüyor.

Gökhan Tok

Kaynaklar:
<http://yaleglobal.yale.edu/display.article?id=4573>
<http://www.dcrp.ced.berkeley.edu/bpj/pdf/12-Castells.html>
<http://en.wikipedia.org/wiki/Megacity>

Megakentlerin benzeri

BİR “DOĞU BAŞKENTİ”: TOKYO

Japonya, adalardan oluşan bir ülke. Bu adaların ortasındaki bir körfez kıyısında da başkent Tokyo bulunuyor. Bölgedeki İzu ve Ogasawara Adaları, birkaç küçük Pasifik adası ve Japonya'nın en önemli adalarından biri olan Honşu'yu da içine alan Tokyo, bir megakent. 2003 sayımlarına göre nüfusunun yaklaşık 35 milyon olduğu saptanmış ve bu sayının 2015'te yaklaşık 36,5 milyon olması bekleniyor.

Tokyo'nun bir kent olarak geçmişi 400 yıl öncesine dayanıyor. Bu kent, 16. yüzyılda bir “kale kenti” ve Edo (Japonca “haliç” anlamına geliyor) olarak anılıyordu. Bu dönemde Tokugawa Şogunluğu'nun yönetiminde olan kent, zamanla büyüyüp gelişti. 18. yüzyılda nüfusu 1 milyon oldu. 1868'de Şogunluğa son verilip “Meici Restorasyonu” denilen ve imparatorluğun yeniden kurulmasını hedefleyen yönetim değişiklikleriyle birlikte ülkenin başkenti Kyoto'dan Edo'ya taşındı. Bu yenilenme sırasında Edo'nun adı, “doğu başkenti” anlamına gelen Tokyo olarak değiştirildi. Meici dönemi, Japonya'nın hızlı bir şekilde batı kültürünü özümsemeye başladığı bir dönem oldu. Binalar, yollar, telefon, tren, yaşamı kolaylaştırmak üzere Japonların dünyasına girdi. Kent, aynı zamanda bir ticaret ve finans merkezi haline de geldi. 1900'lerin başında kentte çalışan insan sayısı arttı, eğitimde ilerlemeler kaydedildi ve daha fazla sayıda kız, yüksek öğretim olanağını yakalamaya başladı. Bu hızla gelişen kent, ne yazık ki 1923'teki Büyük Kanto Depremi'nde çok zarar gördü. Yaklaşık 300.000 ev yıkıldı ve 140.000 insan kayboldu ya da yaşamını yitirdi. Depremden sonra kentin yeniden yapılanması için bir plan yapıldı. Ancak maliyet yüksekliği nedeniyle planın küçük bir bölümü gerçekleştirildi. Depremden ardından bir gelişme dönemi daha yaşandı. Bu dönem içinde ilk “metro” hattı açıldı, Haneda'daki Tokyo Havalimanı tamamlandı ve Tokyo Limanı açıldı. 1935'te kentte yaklaşık 6,5 milyon insan yaşıyordu. Ancak II. Dünya Savaşı sırasında kent 102 kez bombalandı ve çok büyük zarar gördü. Savaş bittiğinde kentin nüfusu yaklaşık 3,5 milyona düşmüştü. 1950'ler, yeni bir iyileşme ve büyüme döneminin başlangıcı oldu. Televizyon yayıncılığının başlaması, Japonya'nın Birleşmiş Milletler'e üye olmasını hızlı bir ekonomik gelişme dönemi izledi. Teknolojik yeniliklerin art arda gerçekleşmesine bağlı olarak da, insanların günlük yaşamları da değişti. 1960'ların ilk yıllarında kentte 10 milyon insan yaşıyordu. Kentin grafiğinin giderek yükselmesine bağlı olarak, 1964 yılının Olimpiyat Oyunları Tokyo'da yapıldı. Yine bu tarihte “shinkansen” adı verilen hızlı trenler devreye sokuldu ve Metropolitan Otoyolu açıldı. Tüm bu gelişmeler, Tokyo'nun bugünkü refah durumuna kavuşmasının temellerini oluşturdu. 1980'lerdeyse uluslararası açılım ve bilgi toplumu olma yolunda tüm dünyada gerçekleşen gelişmeler nedeniyle büyük boyutlu ekonomik ilerlemeler kaydedildi. Sonuç olarak Tokyo, dünyanın en büyük kentlerinden biri haline geldi. Teknoloji, bilgi, kültür ve modada öncü olmanın yanında, kamu güvenliğini sağlama



bakımından da iyi bir noktaya ulaştı.

Günümüzde Tokyo, dünyanın en kapsamlı ekonomilerinden birine sahip. Dünyanın en büyük yatırım bankaları, sigorta şirketleri bu uluslararası finans merkezinde bulunuyor. Tokyo, aynı zamanda ülkenin politika, eğitim ve kültür merkezi. Üniversiteler, kolejler, müzeler, tiyatrolar, alışveriş ve eğlence merkezleri de var. Tokyo, sözünü ettiğimiz bu özellikleri nedeniyle sürekli olarak Japonya'nın diğer bölümlerinden ve başka ülkelerden insan çekiyor. Son yıllarda Japonya'da ve dünyada bilginin küreselleşmesine verilen önemin artmasıyla kent, daha çok dikkat çekmeye başladı. Tokyo'nun yönetiminden “Tokyo Metropolitan Yönetimi” adı verilen merkez sorumlu. Bu merkezin, Tokyo'nun kentsel açıdan yenilenmesine, var olan durumun iyileştirilmesine ve sorunların çözümüne yönelik planları var. Yönetim, kent gelişimini ve yenilenmesini sağlamanın amaçlandığı çok sayıda projenin de sahibi aynı zamanda. Bu projelerin kapsamında güvenli açık alanların düzenlenmesi, bölgesel gereksinimlere uygun planlar geliştirilmesi, evlerin iyileştirilmesi, çocukların daha sağlıklı koşullarda yetiştirilmesi amacıyla çevre koşullarını geliştirmek, yeni çocuk bakım merkezleri kurmak, yayaaların yaşamını kolaylaştırmak ve kenti ilgilendiren çevre sorunlarına çözüm üretmek gibi işler yer alıyor. Örneğin, Tokyo'da hava kirliliğini önlemek amacıyla öncelikle dizel yakıt kullanılan ulaşım araçlarının yaydığı egzoz dumanlarını azaltmak üzere, birtakım yeni düzenlemeler yapıldı ve bunlar uygulamaya konuldu. Tokyo'nun, kendi payına düştüğü kadarıyla bir çözüm üretme çabasında olduğu bir konu da, küresel ısınmaya olan katkısını azaltmakla ilgili. Tokyo, bu sorunla bağlantılı olarak “kentin ısınması” ya

da bilimsel anlatımıyla “kent ısı adası” olgusuyla karşı karşıya. Genellikle büyük kentlerde ortaya çıkan bu durum, kentin çevresine göre daha yüksek bir sıcaklığa sahip olduğu anlamına geliyor.

Tokyo'da ulaşım, ağırlıklı olarak raylı sistemle gerçekleştiriliyor. Dünyanın en geniş yeraltı ve yerüstü raylı sistem ağı burada bulunuyor. Tokyo'daki raylı sistemlerin bir kısmı devlete, bir kısmı da özel şirketlere ait. Tren ve metro hatları, birbirini tamamlayacak şekilde düzenlenmiş. Banliyö trenleri, pek çok hatta doğrudan metro hatlarına geçebiliyor. Tokyo'da günde 20 milyon insanın 70 tren hattını kullanarak 1000 istasyondan geçtiği tahmin ediliyor. Shinjuku ve Tokyo İstasyonları gibi bazı çok büyük istasyonlar, birkaç kilometre uzunluğunda olup çok yoğun biçimde kullanılıyorlar. Dünyanın en büyük raylı sistem şirketi olan Japan Railway East ve Shinkansen hızlı trenleri Tokyo'nun en büyük ray ağını oluşturuyor. Taşımacılığın önemli bir parçası da otobüsler. Tokyo'da “ku” adı verilen 23 “mıntıka” var. Devlet, bu 23 mintikanın her birine otobüs işletiyor, özel şirketlerse bunlardan farklı hatlarda çalışıyorlar. Tren ya da metro istasyonlarından uzak olan yerler için otobüs kullanımı zorunlu. Bunların dışında ulaşım ile ilişkili bir başka konu da, kentte yoğun bir trafik sıkışıklığı sorunu olması. Bu sorunu çözmek amacıyla şu anda işleyen yolları geliştirmeyi ve çevre yolları yapmayı tasarlıyorlar. Trafik sorunlarına çözüm bulmak üzere “Smooth Tokyo 21” adında bir proje planlamışlar. Trafik konusunda “daha düzgün bir Tokyo'yu” düşleyen bu proje kapsamında, trafik sıkışıklığındaki payı düşünülecek, yasa dışı park etmeyi azaltmayı hedefleyen bir de kampanya başlatılmış.

Kültürün yaşamı zenginleştirdiği düşüncesine dayanarak Tokyo'nun bir “yaratıcılık merkezi” haline gelmesi hedefleniyor. Gerçekten de Tokyo, sanat ve kültür alanında çok sayıda etkinliğe ev sahipliği yapıyor. Tokyo yönetimi turizm konusunu da gündemine almış. Tokyo'ya gelen turist sayısını artırmayı planlıyorlar. Bu amaçla Tokyo'ya gelen turist sayısını artırmayı hedefleyen bir plan hazırlanmış. Bu plana göre, öncelikli olarak Tokyo'nun ilgi çekici yanlarını dünyaya tanıtmayı, turistik kaynakları geliştirmeyi ve turistlere seyahat kolaylığı sağlamayı hedefliyorlar.

Tokyo, Asian Network of Major Cities 21 (Asya'nın Büyük Kentleri Ağı-21) adlı bir uluslararası ağa da üye. Bu ağın amacı, birtakım ortak projeler yürütmek ve bu projelerin sonuçlarını, Asya bölgesinin gelişimi ve refahının artırılması amacıyla kullanmak. Bu amaçla yapılan çalışmalar, bu işbirliğine katılmış kentleri ilgilendiren yeni teknolojilerin geliştirilmesi, çevresel ölçümlerin yapılması ve sanayinin desteklenmesi, eğitim, kriz yönetimi, sağlık gibi konuları kapsıyor.

Zuhal Özer

Kaynaklar:
<http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/index.htm>
http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/foreign_map/imgs/english_map.gif
<http://www.megacitiesproject.org/network/tokyo.asp>

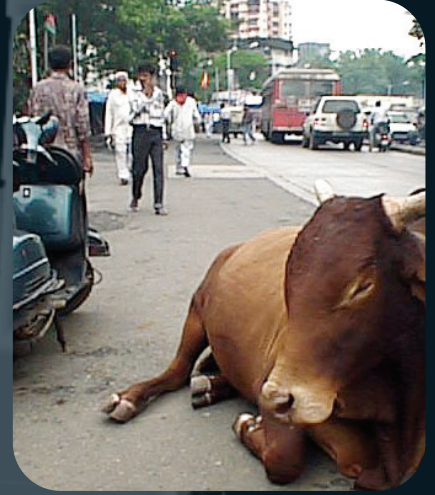
ve sinema RÜYALAR KENTİ: BOMBAY

Küçük adacıkların süslediği geniş bir liman, sıcak ve nemli bir iklim, insanı derinden etkileyen bir doğa güzelliği, muson yağmurları, hindistancevizi ve mango ağaçları. İşte, Bombay! Hindistan'da Maharashtra eyaletinin kent merkezi ve aynı zamanda dünyanın en kalabalık kentlerinden biri. Bombay'ın nüfusu, 2003 sayımlarına göre yaklaşık 17 milyon. 2015'te bu sayının yaklaşık 26 milyon olması bekleniyor.

Dünyanın en güzel, en ilginç, insanı en heyecanlandırıcı ülkelerinden biri Hindistan. Ancak bu ülkenin bazı kentleri var ki, bunların yeri bambaşka. Bombay da bu kentlerden biri. Doğal güzellikleri, kalabalığı, yoksullukla zenginliğin zıtlığıyla beslenen "renkliliği", ülkenin en önemli iş ve para merkezi olması, Bombay'a çok farklı tatlar katıyor. Tüm bunlara Hindistan'ın sinema, sanat ve moda merkezi olmasını da eklersek, sözünü ettiğimiz bu tat daha da artıyor. Ülkenin diğer kentlerine göre yaşam standartlarının daha yüksek olması, buraya hem Hindistan'dan hem de Asya'nın diğer ülkelerinden çok sayıda insanın göç etmesine neden oluyor. Kent, farklı toplulukların ve kültürlerin çeşitliliğini yansıtıyor. İnsanların Bombay'a gelmelerinin temel nedeni, daha kolay para kazanmak. Para kazanmanın binbir yolunu burada görmek mümkün; caddelerde yiyecek, çalıntı cüzdan ya da kullanılmış takma diş satanlardan, yılanlarıyla dolaşan dilencilere kadar çeşit çeşit satıcıya rastlayabilirsiniz. Bombay, aslında kentin eski adı ve "Bom Bahia" sözcüklerinden geliyor. Anlamı "iyi körfez". 1995 yılında kentin adı Mumbai olarak değiştirildi. Mumbai adı, Hindu tanrıçası Mumbadevi'den gelen Mumba sözcüğüyle, "ai" (anne) sözcüğünden türetilmiş. Ancak yine de kent, batıda daha çok eski adıyla anılıyor.

Bombay, Hindistan'da Umman Denizi kıyısında yedi ada üzerinde kurulmuş bir kent. Geçmiş, tarihöncesi dönemlere dek uzanıyor. Ancak kentin bilinen ilk sakinleri, balıkçılığa geçindikleri bilinen ve yerli bir halk olan Koliler. Bombay ve çevresinin, MÖ 1000 yıllarında Hindistan'ın Mısır ve İran'la olan deniz ticaretinin merkezi olduğu biliniyor. 17. yüzyılda kent, bir Portekiz kolonisi haline gelmiş. O dönemden kalma limanlar bugün hâlâ var. Ardından Büyük Britanya'nın eline geçmiş. Kentte bulunan çok sayıda tekstil imalathanesi, 1800'lerin ortalarında binlerce Hindistan vatandaşını buraya çekmiş. Günümüzde artık bu imalathaneler, yerlerini daha teknolojik üretim merkezlerine bırakmış olsalar da, geçmişte bulundukları bölge hâlâ eski özelliklerini koruyor. Bu bölgede, koloni zamanından kalma eski yapıları ve Büyük Britanya'nın Hindistan'da yükselip inen grafiğinin izlerini görmek çok kolay. Kent, son elli yıldır inanılmaz bir hızla büyüyor. Kentin çekirdek bölümünü oluşturan kısma "Ada Kent" diyorlar ve bu bölgede Hindistan'ın en pahalı ev ve arazileri bulunuyor.

Bombay, 1940'lardan beri sürekli büyüyor ve hızlı büyüyen tüm kentlerde olduğu gibi birtakım sıkıntıları var. Aşırı nüfus artışı ve yoksulluk, en ciddi sorunlardan biri. Bu da sağlık, işsizlik, evsizlik ve eğitim sorunlarını beraberinde getiriyor. Kentte yoğun bir konut sıkıntısı yaşanıyor. Yapılar, özel kişilere ait. Devletin yaptırdığı işçi evleri de var. Ancak kentte aşırı nüfus artışını önlemek



amacıyla yeni sanayi ve ticaret kuruluşlarına izin verilmiyor. Başlangıçta da belirttiğimiz gibi, Bombay zıtlıkları bir arada barındıran bir kent. Bunun bir örneği kentin, bir yandan evsiz insanlarla dolup taşarken bir yandan da ülkenin, hatta bir anlamda dünyanın en pahalı evlerine sahip olması. Hızlı sanayileşmeye bağlı olarak kentin çeşitli bölümlerinde gecekondular var. Gecekondular, gökdelenler, eski resmi yapıların birlikteliği kente çok farklı bir kimlik katıyor. Bir başka zıtlık bileşimi de kentte enerji kullanımıyla ilgili. Bombay'ın çoğu bölümlerinde hayvansal yakıt kullanılırken, Hindistan Atom Enerjisi Komisyonu'nun nükleer reaktörleri de bulunuyor. Çok sayıda fabrika, yoğun trafik ve çevredeki petrol arıtma tesisleri, hava ve su kirliliğini artıran bir tehlike. Ayrıca kentte AIDS, verem, kronik solunum bozuklukları, sıtma ve çiçek gibi hastalıklara yaygın olarak rastlanıyor.

Bombay'da işe gitmek için bir saat harcamak, son derece sıradan bir durum. Ulaşım sistemi gelişmiş olmasına karşın, yeterli değil. Elektrikli trenler ve belediye otobüsleri, başlıca ulaşım araçları. Trenler her gün yüzbinlerce yolcu taşıyorlar. Bunun dışında denizde hoverkraftlar ve feribotlar, karada taksiler kullanılabilir. Banliyölerdeyse bunlara ek olarak "rikşa" adı verilen ve taksiye benzer, Hindistan'a özgü daha küçük taşıma araçları çalışıyor.

Kentte biri iç ve diğeri dış hatlar için kullanılan iki havaalanı var. İkinci bir uluslararası havaalanının yapılması da planlanmakta. Hindistan'ın en önemli limanlarından bir olan Bombay Limanı'ysa, dış ticaretin en önemli noktalarından biri.

Bombay, ülkenin en önemli kültür ve eğlence merkezi. Kentte çok sayıda müze, kütüphane, tiyatro, sinema, kültür ve sanat merkezi bulunuyor. Ayrıca Bombay, "Bollywood" olarak adlandırılan Hint sinema sanayinin de merkezi. Hindistan'da sinemacılığın temelleri, 1930'lu yıllarda Bombay'da atılmış ve buradaki sinema sanayii, zaman içinde dünyanın en büyük sinema imparatorluklarından biri haline gelmiş (yılda yaklaşık 900 filmle). Romantik, bol şarkılı, danslı, bolca şiddet ve melodram örneği içeren, kahramanları neredeyse birer ilaha dönüştürülmüş olan, parlak, zengin yaşamın anlatıldığı tipik Hint filmleri, hep bu sanayinin elinden geçiyor. Piyasa filmleri olarak adlandırılacak bu filmlerin dışında, sayıları çok daha az olmakla birlikte sanatsal değeri yüksek filmler de çekiliyor. Kent, bunun yanı sıra çıkarılan çok sayıda gazete, yine çok sayıdaki televizyon ve radyo istasyonu ile önemli bir basın yayın merkezi.

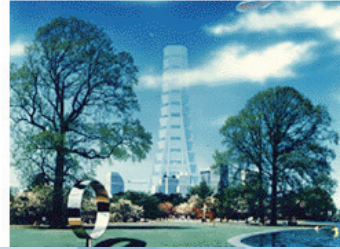
Zuhal Özer

Kaynaklar:
<http://theory.tifr.res.in/bombay/history/>
<http://en.wikipedia.org/wiki/Bombay#History>

PLANLAMADA YENİ EĞİLİMLER

Megakentlerde hızla artan nüfusa karşılık toprak sıkıntısının yaşanması, planlamada yeni eğilimleri zorunlu kılıyor. Mimarlar, özellikle Asya ülkelerinde yaşanan bu sıkıntıyı gidermek üzere “ideal megakent konutu” arayışı içindeler. İdeal megakent konutlarının, yüzölçümü olarak az yer kaplaması çok önemli. Bunun için de şehirlerin yanlara değil, yukarılara doğru genişlemeleri gerekiyor. Bu yüzden, 15, 30, 55 derken neredeyse 200 katlı binalardan söz ediliyor artık. Aslında bu yapılar bina demek çok güç. Çünkü bunlar, içlerinde okul, işyeri, ev, alışveriş merkezi, yeşil alan, sinema, park yeri gibi, bir kente olması gereken her şeyi barındırıyor, özel güvenlik sistemleriyle de yaşamı daha güvenli hale getiren farklı özelliklere sahip yapılar. Güzel bir de adları var: “gökyüzü kentleri”

Bu kadar gelişmiş ve yapımı zor projelerin önemli varoluş nedeni elbette toprak sıkıntısı. Bu sıkıntı o kadar yüksek boyutlarda ki, artık ağaçların kesilerek ormanların yok edilmesi ya da denizlerin doldurulması bile sonuç vermiyor. Kaldı ki, her iki toprak eldesi yöntemi de dünyamıza getirdiği olumsuzluklar nedeniyle istenmeyen çözümler. Örneğin nüfus yoğunluğunun çok olduğu Hong Kong ve Tokyo’da, kentin genişleyebileceği kara uzantısı olmadığından, çare, denizin doldurulmasıyla toprak eldesinde bulunmuş. Ancak bu durumdan çevredeki deniz ekolojisi çok olumsuz etkilenmiş. Hong Kong’da çok sayıda mercan topluluğunun yok olması ve pembe yunusların yaşamının tehlikeye girmesi söz konusuyken, Tokyo’da bir zamanlar oldukça kârdan olan balıkçılık sanayinin gelişmesi durmuş. Dünya ormanlarının da, yol yapımı, konut, iş merkezi ya da tarım alanı açma ve madencilik gibi nedenlerle yok edildiği, uzun



1 km yüksekliğinde bir gökyüzü kenti projesi örneği. Toplam 800 hektarlık alana kurulmuş. Bu yapay kentte, 36 000 kişi oturabilecek, 100 000 kişi de çalışabilecek.



zamandır bilinen bir gerçek. Bu amaçlarla yalnızca 1980 - 1990 yılları arasında dünya ormanlarının % 2’si yok edilmiş. Bu, kabaca Mısır’ın yüzölçümü kadar orman alanı anlamına geliyor. Or-

mansızlaşmanın dünyamıza verdiği zararlar medyada neredeyse her gün yer buluyor.

Durum böyle olunca megakentler için yeni planlamalar yapmak bir gereklilik halini alıyor. Neyin nasıl yapılması gerektiğine ilişkin kesin planlar bulunmadığından, özel sorunlara özel çözümler üretmek gerekiyor. Günümüz megakentlerinin çoğu iş, ticaret ve endüstri bölgeleri, alışveriş merkezleri, şehir merkezinde ve dışında yer alan konut bölgeleri, alt sınıf ya da azınlık mahalleleri gibi kesimlerden oluşuyor. Oluşturulacak yeni kentlerin de tüm bunları içermesi gerekiyor. Ayrıca, bu kentlerin kendi kendilerine yetebilmesi, örneğin yağmur suyunun depolanarak çeşitli yerlerde kullanılması, kendi enerjisini kendisinin üretmesi amaçlanıyor. Diğer toplam gereksinimlerinin üretim ve dağıtımında da yüksek verim hedefleniyor. Ve tüm bunların en az düzeyde alan kullanımıyla gerçekleştirilmesi planlanıyor.

Bu tasarımların, motorlu araçların kullanımını da azaltma gibi bir yararı da var. Çünkü, birkaç Asya ülkesinde gösterildiği gibi, özel araçların kullanımı yalnızca gelir düzeyiyle ilintili değil. Kent coğrafyası ve toplu taşımacılık sistemlerinin etkinliği de özel taşıt kullanma oranını etkiliyor. Örneğin, Hong Kong sakinlerinin % 50’si tren istasyonlarına en çok 500 metre uzaklıkta ikamet ediyor. Demiryollarını kullananların % 69’u, bu istasyonlarla evleri arasındaki mesafeyi yürüyerek kat ediyorlar. Singapur’da mahalleler insanları yürümeye ya da bisiklete binmeye teşvik etmek üzere tasarlanmıştır.

Meltem Yenal Coşkun

Kaynaklar:
<http://mc2000.arch.hku.hk/Megacities2000.pdf>
http://www.takenaka.co.jp/takenaka_e/super-high/2skycity/skycity.htm

YARALAR KANADIĞINDA...

Megakentlerin ilk göze çarpan ortak özelliği, kalabalık nüfusları. Kalabalık bir nüfus, hem karşılanacak gereksinimlerin çeşitlenmesi hem de bu gereksinimler için talebin artması anlamına geliyor. Sağlık sektörü de, megakentlerde büyük bir hızla artan talep karşısında, sırtına en ağır yükü alan hizmet alanlarından biri.

Amerikan Ulusal Uzun Yaşam Merkezi ve New York Üniversitesi Wagner Fakültesi’nin ortaklaşa yürüttüğü Dünya Kentleri Projesi (WCP) kapsamında, Londra, Tokyo, New York ve Paris’in sağlık sistemleri ve sağlık hizmetlerinin altyapıları inceleniyor. Çeşitli değişkenler bakımından birbirleriyle karşılaştırılan bu 4 megakentin seçilme nedeni, her bakımdan düzgün birer megakent modeli sergilemeleri ve gelişmekte olan ülkelerde bulunan megakentler ya da geleceğin megakentleri üzerinde, ha-

fife alınamayacak etkilerinin bulunması. Bu megakentlerin gelişim basamakları ve karşılaştıkları sorunların masaya yatırılması, geleceğin megakentleri için değerli “dersler” niteliğinde.

Sağlık sistemlerini değerlendiren çalışmalar kapsamında, öncelikli olarak incelenen değişkenler sağlık eğitim ve uygulama kurumlarının sayısı, eğitim ve uygulama koşullarının kalitesi, teknolojik olanaklar, hastane ve diğer sağlık kurumlarının yatak kapasiteleri, buralarda görev yapan ve eğitim gören kişi sayısı ile sağlık personelinin uzmanlık alanlarının dağılım dengesi. Ancak bir megakent söz konusu olduğunda, iş bu kadarla bitmiyor. Kentsel gelişimin her aşamasında gerekli sağlık tedbirlerinin düzgün şekilde uygulanmasından sorumlu olan sağlık sektörüne, hızlı bir kentsel gelişim modeli içerisinde de çok iş düşüyor.

Bir megakentin, kalabalık nüfusu ve çevre kentlere göre çok daha zengin olanaklarıyla, çok daha ileri teknolojiye sahip, çok daha fazla sayıda doktorun çok daha iyi koşullarda çalıştığı hastanelere sahip olması son derece doğal. Ancak bir megakent, özellikle söz konusu “sağlık” olduğunda, civar kentlere de gerektiği zaman destek verebilecek bir alt yapıya sahip olmak zorunda. Bunun da ötesinde, kendi içindeki göçmen gruplara ve çeşitli alt nüfus gruplarına eşit koşullarda sağlık hizmetleri sağlanabilmesi gerekiyor. Sağlık sistemleri değerlendirilirken, belirli azınlık grupların ve gelir seviyesi düşük kesimin sağlık hizmetlerine erişebilirliği göz önünde tutuluyor. Megakentler, nüfusun genel gelir seviyesi bakımından diğer kentlerden daha dengersiz bir dağılıma sahip olmaları ve çok sayıda etnik grup barındırmaları nedeniyle, bu konuda zorlu bir sınav

MEGAKENTİN MEGARİSKLERİ

Megakentlerde yaşamak, aynı zamanda büyük risk altında yaşamak anlamına geliyor. Bir kentte ne kadar risk altında olduğunuz, o kentin yeryüzündeki coğrafi konumu, nüfusu, planlı yapılaşp yapılaşmadığı, afetlere karşı hazır olup olmadığı gibi çeşitli etkenlere bağlı. Ancak, genel olarak değerlendirildiğinde, bir megakentin risklerinin de "mega" olduğu söylenebilir.

İstatistikler, gelişen dünyadaki megakentlerin en azından yarısının, ana deprem kuşaklarına yakın ya da tropik fırtınalara açık bölgelerde konumlandıklarını gösteriyor. Gelişmekte olan ülkelerde, megakentlerde yaşayan insanlar, gelişmiş ülkelerdekine göre 150 kat daha yüksek risk altında yaşıyorlar. Yine, bir doğal afet ya da benzeri bir risk alanında, gelişmekte olan ülkelerdeki ekonomik kayıplar, gelişmiş ülkelerdekilere göre 20 kat yüksek. Gelişmekte olan ülkelerdeki megakentlerin plansız ve çarpık yapılaşması, nüfusun belli bölgelerde yoğunlaşması, idari ve yönetimsel mekanizmaların gereksinimleri karşılayacak özellikleri taşıması gibi nedenlerle afet planlaması sağlıklı ve işlevli yapılamıyor. Bunlar, gelişmekte olan ülkelerdeki ekonomik kayıpların ve can kayıplarının yüksek olmasının ana nedenleri olarak gösterilebilir.

Güçlü depremler, megakentlerde en çok yıkıma ve kayıba neden olan doğal afetlerdir. Depremlerin yıkıcı etkileri, kentlerin kurulduğu bölgenin jeolojik yapısıyla doğrudan ilişkilidir. Deprem riski özellikle, tektonik plakaların üst üste bindiği okyanus ve bazı iç denizlerin kıyılarında yüksektir. Megakentlerin birçoğunun okyanus kıyılarında olduğu düşünülürse, depremin megakentlerdeki en önemli risk faktörü olduğu söylenebilir. Bir megakent için, deprem riskinden söz ederken, yalnızca binaların yıkılacağını ve kayıpların buna bağlı olacağını düşünmek yeterli olmaz. Büyük kentlerde, özellikle de megakentlerde, deprem sonucunda oluşabilecek birtakım ikincil etkenler, daha yıkıcı ve ölümcül olabilir.

Doğal ve sabit bir toplum barındırma-yan megakentlerde sosyal bütünlüğün sağlanabilmesi, sağlık konusunda dayanışma ve işbirliğinin teşvik edilmesi açısından önemli. Tabii ki bu durumların oluşmasında bir araya gelmiş olan çeşitli kültürlerin etkisi de büyük. Ancak, dengenin sağlanabilmesinde, sağlık sektörüne de görev düşüyor.

Bir diğer değerlendirme ölçütü, sağlık hizmetlerine yönelik sigorta sistemleri. Devlet ya da özel şirket sigortalarının nüfusun farklı kesimlerini ne oranda ve sağlık hizmetlerini ne çeşitlilikle kapsadığı, sağlık sistemlerinin verimliliğini ciddi düzeyde etkiliyor. Özellikle de çok pahalı olmayan temel sağlık hizmetlerine erişim ve bu hizmetlerin sigorta kapsamlarında karşılanma oranları, değerlendirilmelerinde büyük titizlikle ele alınıyor.

Megakentlerde yaşlı nüfusun ve nüfus genelinde yaşam süresinin belirgin oranda yüksek oluşu, sağlık hizmetlerinin ve sosyal hizmetlerin düzenlenmesi üzerinde etkili. Toplumda yaşlı nüfusun artışı,



cül olabilir. Yangın, tsunami, yanardağ patlaması, bulaşıcı hastalık, çevre kirliliği ve buna bağlı olarak kısa ve uzun dönemde ölümcül etkileri olabilecek endüstriyel kazaları da hesaba katmak gerekir.

Okyanuslardaki sıcaklık ve hava hareketlerindeki değişimlerden kaynaklanan kasırga ve fırtınalar, özellikle tropikal ve alt tropikal bölgelerde bulunan megakentlerin en büyük sorunlarından biri. Bu kasırga ve fırtınaların etkileri, kıyılardaki megakentlerde çok daha yıkıcı boyutlara varabiliyor. Çünkü bunların sonucunda oluşan dev dalgalar sel baskınlarına ve daha büyük yıkımlara neden olabiliyor. Yine bu fırtınalar sırasında oluşan hortum, şiddetli yağışlar, buz fırtınaları ve yıldırım düşmeleri, bölgesel olarak büyük hasarlara yol açabiliyor.

Görece daha düşük can kayıplarına neden olan sel baskınları, yapılaşmanın plansız ve çarpık olduğu bölgelerde çok daha fazla hasar ve ekonomik değer kayıplarıyla sonuçlanabiliyor.

Megakentler doğal afetlerin yanı sıra, teknolojik risklere ve çevre felaketlerine de açık. Kentler ilk kurulduğunda, çevre banliyölerde gelişen tehlikeli madde sanayi alanları, özellikle plansız büyüyen megakentlerde zamanla yerleşim birimlerinin arasında kalabiliyor. Doğal afetler ya da kazalar sonucundaysa insan sağlığı ve yaşamı için önemli

kanser, kalp ve solunum yolu hastalıkları, şeker ve alerjiler gibi hastalıkların görülme sıklığını da yükseltiyor. İleri yaşlarda hastalık ve sakatlık gibi durumların engellenmesi için, sağlık eğitimlerinin genç nüfusu bilinçlendirmeye yönelik içeriklerinin de, bu amaca uygun olarak zenginleştirilmesi gerekiyor.

Her şeyin ötesinde, bir megakent, beklenmedik durumlara karşı diğer kentlerden çok daha fazla hazır olmak zorunda. Doğal afetlerin yıkıcılığı buralarda çok daha ciddi rakamlarla göze çarpabileceği gibi, terör olaylarının (biyolojik terör de dahil) buraları hedef olarak seçme olasılığı da çok daha yüksek. Bunların yanında, megakentlerin turizm ve iş merkezi kimliği, salgın hastalıklar için beklenmedik davetiyeler çıkarabiliyor. Özellikle uçak yolculukları nedeniyle, dünyanın farklı yerlerinde yeniden başlayan ya da yeni ortaya çıkan salgın hastalıkların megakent nüfuslarını tehdit ettiği vakalar, geçtiğimiz son 5 yıl içinde sıkça yaşandı.

ölçüde tehlike oluşturlar. Geçmişte bu tür durumların yaşandığı çok sayıda örnek vermek mümkün. Bu kazalardan biri, 27 Ocak 2002'de, Lagos'ta (Nijerya) yaşandı. Yerleşimin yoğun olduğu bir bölgedeki dinamit deposunda meydana gelen bir patlamada 500'den fazla kişi yaşamını kaybetti. Şimdiye kadar meydana gelen ve en çok ölüme neden olan kazalardan biri de Hindistan'ın Bhopal kentinde yaşandı. Bu olayda metiliso-siyanat adlı kimyasal madde tesisinde meydana gelen kaçak sonucu, 20.000 kişi yaşamını kaybetti, 200.000 kişi de yaralandı.

Megakentlerde, genellikle kitlesel ölümlere yol açmayan, daha "gizli" birtakım risk faktörleri de var. Trafik kazaları, hava kirliliği, sıcak dalgaları, elektromanyetik ışınım, bunlardan birkaçı. Taşıtların egzozlarından çıkan, ısıtmada ve sanayide kullanılan yakıtların ve kimyasal maddelerin neden olduğu hava kirliliği yanında, elektronik aygıtların yoğun biçimde kullanılmasından doğan elektromanyetik kirlilik gibi etkenler, genellikle uzun dönemde etkisini gösteriyor.

Megakentlerin, yalnızca insanlar için risk taşıdığını söylemek doğru olmaz. Megakentlerin neden olduğu hava kirliliği, kirlettiği ırmaklar, kazalar nedeniyle çevreye yayılan zehirli maddeler, insanları olduğu kadar, başka canlıları da etkiliyor.

Megakent yönetimlerinin "megariskler" in farkında olmaları ve ona göre stratejiler uygulamaları gerekiyor. Kentlerin, karşı karşıya bulundukları riskler gözönüne alınarak yapılandırılmaları, herhangi bir afete karşı her alanda her an hazır bulunma, bireylerin üzerlerine düşenler konusunda bilinçlendirilmeleri gibi önlemlerin alınması, gelişmiş ülkelerin izledikleri stratejiler arasında.

Alp Akoğlu

Kaynaklar:
Megacities – Megarisks, Trends and Challenges for Insurance and Risk Management, Münchener Rückversicherungs, 2004
<http://www.proventionconsortium.org/articles/megacities.htm>

Olağanüstü hallerde kalabalık kentlerde oluşturulan tespit, izleme, değerlendirme ve bilgilendirme merkezlerinin hızlı ve verimli şekilde çalışabilmesi, hemen her açıdan yaşamsal önem taşıyor. Aynı şekilde, salgın hastalık vakalarını küresel çapta uygulamalarla başarılı bir şekilde karşılayabilmenin sırrı da, izlenecek politikaların ve böyle bir durumda gereksinim duyulacak olan altyapı ve işgücünün önceden hazır edilmesinde yatıyor. Birleşmiş Milletler'in tahminlerine göre, 2015 yılına gelindiğinde nüfusu 10 milyon üzerindeki megakent sayısının 23'e ulaşacağı düşünüldüğünde, birçok kent şimdiden bu risklere karşı kendini hazırlamak zorunda.

Deniz Candaş

Kaynaklar
Rodwin, V.G. "Health and Megacities: A Neglected Dimension of U.S. Health Policy"
Rodwin, V.G., Gusmano, M.K. "The World Cities Project: Rationale, Organization, and Design for Comparison of Megacity Health Systems" Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine, Vol. 79, No. 4, December 2002
http://www.nyu.edu/projects/rodwin/home_n.htm



MEGAKENTLERDE DOĞAL AFET KAYNAKLI RİSKLERİN TABLOSU

Megakent	Ülke	Risk İndeksi	Doğal Afetler ve Gerçekleşme Olasılıkları							
			Deprem	Yanarda Patlaması	Tropikal Fırtına	Buz Fırtınası	Kasırğa / Dolu ya da Yıldırım Fırtına	Sel Baskını	Tsunami	Fırtına Dalgaları
Tokyo	Japonya	710,0	A	C	B	C	B	C	C	B
New York	ABD	42,0	C		C	B	B	C		C
Mexico City	Meksika	19,0	A	A			B	C		
São Paulo	Brezilya	2,5					B	C		
Bombay	Hindistan	5,1	B		C		C	C		C
Los Angeles	ABD	100,0	A			C	B	B		
Yeni Delhi	Hindistan	1,5	B				B	B		
Manila	Filipinler	31,0	A	B	A		B	B	B	C
Kalküta	Hindistan	4,2	B		A		B	A		B
Buenos Aires	Arjantin	4,2	C			C	B	B		B
Osaka, Kobe, Kyoto	Japonya	92,0	A		B		B	B	C	B
Şangay	Çin	13,0	C		A		C	B		A
Cakarta	Endonezya	3,6	B	B	C		C	B	B	C
Dhaka	Bangladeş	7,3	A		A		B	A		C
Rio de Janeiro	Brezilya	1,8			C		B	B		
Karaçi	Pakistan	3,1	A		C		C	B	C	B
Kahire	Mısır	1,8	B				C	B		
Beijing	Çin	15,0	B				B	C		
Lagos	Nijerya	0,7					B	C		
İstanbul	Türkiye	4,8	A				B	B	C	C
Bangkok	Tayland	5,0	C		C		B	B		

Anahtar:

A: Yüksek, B: Orta, C: Düşük, Boş: Yok

MEGAKENTLERİN GELECEĞİ

Bilimkurgu filmleri ya da kitaplarında kentlerin geleceğine ilişkin birçok değişik tasarıma rastlamak mümkün. Birçok bilimkurgu filminde kentlerin gelecekte çok da yaşanması yer olmayacağı kurgusu vardır. Devasa gökdelenlerin, gelişmiş laboratuvarların arka planında insanların acı çektiği, havanın zorlukla solunduğu, birçok sorunun insan yaşamını tehdit ettiği karanlık bir dünya betimlenir. Peki, gerçek bu mu? Gelecekte kentlerimizi ve bizi böyle bir dünya mı bekliyor? Megakentler kendimizi sıkışmış, çıkış yolundan mahrum hissedeceğimiz karabasanlara mı dönüşecek?

Dünya nüfusu bugün daha önce hiç olmadığı kadar kalabalık. Üstelik bu nüfusun büyük bir kısmı artık kentlerde yaşıyor. Geçmişte yalnızca birkaç bin kişiden oluşan kentlerde artık milyonlardan söz ediliyor. Megakent tanımı yapılırken de 10 milyon kişiden daha fazla insanın yaşadığı kentlerden söz ediliyor. Geçmişte yaşayan biri bu manzarayı önceden düşünseydi belki bunalır, bunun bir kabus olduğunu düşünürdü. Oysa günümüzde kentlerin “mega” yani çok büyük olması normal karşılanıyor. Teknoloji, megakentlerin ayakta durmasına yardım ediyor ve gelecekte de yardım etmeyi sürdürecektir. Teknolojiyle donatılmış akıllı binalar günümüzde de yavaş yavaş yaygınlaşıyor. Akıllı binaların gelecekte çok daha büyük gökdelenler, hatta bloklar halinde olması bekleniyor. Bu devasa bloklarda yaşayan insanların, dilerlerse kendi bloklarından çıkmadan yaşayabilecekleri bir dünya, gelecekbilimcilerin öne sürdüğü tezler arasında. Bu da aklı, “insanlar geleceğin kentlerinde daha içine kapalı ve mutsuz bir yaşam mı sürecekler?” sorusunu getiriyor. Ünlü kuramcı George Simmel, daha 20. yüzyılın başlarında kentleşmenin getirdiği etkileri incelerken, aslında bizi gelecekteki bir yaşam biçimine karşı da uyarıyordu. Metropol ve Zihinsel Yaşam adlı makalesinde Simmel, kentleri paranın ve ağırlıklı olarak pazar ekonomisinin ön planda olduğu, üretim tarzlarının kent yaşamıyla iç içe geçtiği yerler olarak tanımlıyor. Simmel, kentli insanı sarmalayan kırsal kültürden farklı, nesnel bir kültür olduğunu ileri sürüyor. Bu kültür, Simmel’in “blase” davranış dediği, kişilerin birbirlerine ve çevrelerine kayıtsız bir davranış içinde olacağı yaşam biçimi. Paranın olduğu, para ve ticaretin ağır bastığı, bunların karar alma mekanizmalarının ve organizasyonlarının yoğunlaştığı kentte, yaşam bir biçimde ölçüye ve nesnellığe ön plana çıkıyor; kişilerin kayıtsızlığına da bu neden oluyor, ön plana çıkarsa araçsal akıl denen, bir işi yapıp bitirmeye yönelik düşünüş biçimi. Geri kalan düşünceler kentli insanın aklında hesap kitap yapmak kadar, ya da işi kadar önem taşıyor. Kent yaşamında insanlar zamanlarını, iş zamanı-eğlence ve dinlenme zamanı olarak neredeyse kesin zamanlar biçiminde ayırıyorlar. Frankfurt Düşünce Okulu’nun önde gelen isimlerinden Max Horkheimer, iş zamanının her zaman dinlenmeye ve eğlenmeye ayrılan zaman üzerinde baskı kurduğunu söylüyor. Kapitalist üretim biçiminin ortaya çıkardığı megakentlerde, bu gayet doğal karşılanan bir davranış. Zihnin arka planlarında bir yerlerde, ertesi gün yapacakları işler kişiyi alttan alta uyarmayı sürdürüyor. İş yaşamının tasası, sanki kenti

ayakta tutan itici gücümüz gibi, kişileri bir an bile rahat bırakmıyor. Geçtiğimiz yüzyılda kentlerin ön plana çıkmasıyla başlayan bu süreç, günümüzde sürüyor ve gelecekte de uzun süre geçerliliğini koruyacak gibi. Megakentler sürekli değişim halinde olsalar da, onları açıklamak için gerekli arka plan, aslında hep aynı kalıyor. Bu bağlamda megakentler, bugün olduğu gibi gelecekte de para ekonomisinin en gelişkin düzeyde olduğu ve kentin yapısını belirlediği yerler olacak. Bir megakent, yalnızca çok geniş bir araziye yayılmış olmasıyla ya da içinde milyonlarca kişinin yaşamasıyla değil, bu kentteki para ekonomisinin kültürel, politik ve sosyal yapıları ne denli etkilediğiyle de tanımlanacak.

Kentsel süreçler, 20. yüzyılın başında olduğu gibi gelecekte de kentin yapısını belirlemeyi sürdürecektir gibi görünüyor. Sözelimi kırdan kente göç, kentteki insanları belli merkezlere toplamış, dağınık mahallelerin birleşerek kentin fiziksel yapısının belirlenmesine neden olmuştu. Benzer biçimde artık büyük kentsel alanların birleşmesiyle ortaya çıkan ve adına “metropoleks” denen dev oluşumlar da megakent kavramını geliştiriyor. Sözelimi ABD’de, “Büyük Los Angeles Bölgesi”; Los Angeles, San Diego, Long Beach, Anaheim, Riverside, Orange, San Bernardino, Palmdale, Bakersfield ve Ventura bölgelerinin birleşmesinden oluşuyor. Yaklaşık 16,5 milyon kişiden oluşan nüfusuyla bu bölge megakentlere güzel bir örnek. Benzer biçimde dünyanın en büyük megakentlerinden kabul edilen Japonya’daki “Büyük Tokyo Bölgesi” de Tokyo, Yokohama, Kawasaki, Chiba, Kanagawa ve Saitama bölgelerini içine alıyor ve yaklaşık 36,5 milyon kişiye ev sahipliği yapıyor. Büyük kentlerin zamanla genişleyerek birbiriyle birleşmesi, gelecekte nasıl kentlerde yaşayacağımızın bir ipucunu verebilir bize. Isaac Asimov’un yazdığı “İmparatorluk” serisinde adı geçen Trantor adlı gezegen, aslında tüm gezegene yayılmış tek bir megakentten oluşuyordu. Şimdilik hâlâ bir bilimkurgu ögesi olan, gezegen çapında bir megakent gelecekte olabilir mi, bunu zaman gösterecek. Bununla birlikte bir kent megakente dönüşükçe diğer megakentlerle ortak yönü artıyor. Bu anlamda, gelecekte birbirinin aynı mekanlarda yaşayan insanlardan söz edebiliriz. Öyle ki megakentlerde, belirleyici öğeler olan anıtlar, ayırdedici binalar dışında her şey gelecekte aynı olacak gibi. Uluslararası havaalanları, otoyollar, alışveriş merkezleri, iş merkezleri, medya kuruluşlarının bulunduğu merkezler gibi birçok kentsel öge, dünyanın her yerinde aynı biçimde var olacak. Bu kadar benzerlik içinde insanların kendilerini yabancılaşmış hissetmemeleri için elbette kent planlarına büyük iş düşüyor. Yaşanabilir kentlerin planlanması ve büyük kentlerde bu yönde iyileştirmeler yapılması çok önemli. Eğer tek bir kişinin mülkiyetindeki tek bir yapıdan söz etseydik, mimari tasarımla yaşanabilir bir yer yapmak oldukça kolay olurdu. Oysa bir megakentin yaşanabilir olmasını sağlamak için planlamada fiziksel, biyolojik, sosyal, estetik hatta psikolojik kaygılarla düşünmek lazım.

Bir megakentin süreçleri içinde en önemlilerinden birinin ekonomik yapı olduğunu biliyoruz.



Kentlere kırsal alanlardan olduğu kadar, sermayenin ve iş gücünün küreselleşmesiyle uluslararası unsurlardan da göç olduğundan söz edebiliriz. Bu anlamda megakentlerin geleceği küreselleşmeyle de ilintili. Belki artık megakentleri besleyen, çevresindeki kırsal alanlar ya da diğer ulusal kentler değil, tamamen farklı ülkelerden ithal edilen ürünler olacak. Tahminler 2025 yılında dünya nüfusunun üçte ikisinin kentlerde yaşayacağı yönünde. Bugün bile kimi kentlerde küreselleşmenin etkilerini yoğun biçimde gözlemliyoruz. Gelecekte küreselleşmiş kentlerin yalnız kendi bölgelerini değil, ekonomik, politik, kültürel bakımlardan tüm dünyayı etkileyeceğini söyleyebiliriz. Küresel kentler, belki de dünyamızı “Trantor” benzeri tek bir kente götüren yoldaki kilometre taşları olacaklar.

Yaşayan bir organizma olarak bir megakenti insana benzetirsek, onun nasıl sağlıklı olacağı, nasıl beslenmesi gerektiği, sağlıklı büyümesi için neler yapılması gerektiği fikri belki kafamızda biraz daha netleşir. Geleceğin megakentlerinin sağlıklı, yaşanabilir yerler olması için, trafikten çevre kirliliğine, suç oranından sağlık sorunlarına dek birçok alanda dengeli büyümeleri gerekiyor. Bugün için megakentler sorunlar yaşıyor; ne var ki planlı bir büyüme, geleceği kurtarabilir. Planlamaların megakentlerin büyümesinde her zaman istenildiği gibi uygulanmadığı, sorun çıkaracak pek çok unsurun beklenmedik zamanlarda ortaya çıktığı bir gerçek. Yine de gelecekte bu yaşayan organizmayı sağlıklı tutmak için güvendiğimiz tek şey, bilim ve teknoloji.

Gökhan Tok

Kaynaklar
<http://en.wikipedia.org/wiki/Metroplex>
http://condor.depaul.edu/~dweinste/intro/simmel_M&ML.htm
<http://www.institutveoliaenvironnement.org/en/documents/9D94g316ATyRh91YA9e.aspx>



Tarih, 14 Ağustos 2003. New York ve çevresindeki 21 milyon insan, ABD tarihindeki en büyük elektrik kesintisiyle neye uğradığına şaşırdı. Bir anda karanlığa gömülen kentin yaşamı felç oldu, makineler durdu ve aydınlatmadan soğutmaya, metro, tren ve uçak ulaşımından iletişime; modern yaşamın sağladığı tüm konfor bir süreliğine minimuma indi. İnsanlar, gelişmeleri pilli radyolarından takip etmek zorunda kaldılar. Bu olay, enerjinin, kentlerin yaşam kaynağı olduğunu bir kez daha gözler önüne serdi. Tahminlere göre yakın gelecekte dünya nüfusunun yaklaşık üçte ikisinin kentlerde yaşayacağı, megakentlerin sayısının 23'e ulaşacağı; bunlara paralel olarak 20 yıl içinde dünya enerji tüketiminin % 50'den fazla olacağı düşünülecek olursa, konunun mercek altına alınması gerektiği kesin.

Kentsel yaşamda sosyoekonomik gelişmenin yapıtaşlarından biri olan enerji, temel olarak ulaşım, endüstriyel üretim, ev ve iş yerlerinin motoru. Bu nedenle, kilometrekareye en az 2000 insanın düştüğü megakentlerde enerji bakımından aşılması gereken engeller var. Bunlardan biri, enerjiyi etkin, verimli ve tasarruflu kullanmak, yani sürdürülebilir enerji politikalarıyla ilgili.

Çünkü, megakentlerin enerjisi büyük ölçüde fosil yakıtlardan sağlanıyor. Fosil yakıtların, yenilenemez oluşları ve karbon dioksit salımı nedeniyle çevre kirliliği, atıklar ve küresel ısınmayla doğrudan bağlantısı, uzmanları düşündürüyor. Diğer yandan nüfusu, ulaşımı, binaları ve teknolojik iletişimiyle kendine özgü çözümlere gereksinimleri olan megakentlerin enerji yönetiminin planlanmasında neler yapılması gerektiği tartışılıyor.

Dünyada örnekleri olduğu gibi, merkezi olmayan elektrik üretim sisteminin varlığı, megakentlerde enerji yönetimi açısından önemli. Çünkü, merkezi olmayan elektrik sistemi, bir kesinti sırasında tüm kentin karanlığa gömülmesini önlerken, megakentlerin önemli risklerinden biri olan terörist saldırılarında da, istenilen yerlerin elektriğinin kesilmesini sağlıyor. Merkezi olmayan elektrik sistemi, yeşil teknolojiler, küresel ısınmadan kaynaklanan zorunlu yükümlülükler ve serbest enerji marketlerinin ortak akı doğrultusunda yüzyıllık eski kent elektrik ağına yeni bir yaklaşım getiriyor. Uzmanlar, megakentlerde "mikrogüç" adını verdikleri sistemle küçük ve yerel enerji kaynaklarının kullanılabilceğini, böylece merkezi olmayan elek-

trik üretiminin etkinleştirilebileceğini söylüyorlar. Enerji sorununa hem yerel hem de alternatif çözümler bulunması yönünde, artan bir eğilim söz konusudur. Rüzgar enerjisi, başta şeker kamışı olmak üzere biyokütle enerjisi, panellerden nanoölçekli pillere güneş enerjisi, yakıt pilleriyle hidrojen enerjisi kullanımına yönelik teknoloji gelişimi devam ediyor. Doğrusu biliminsanları, geleceğin kentlerine ilişkin umut verici bir tablo sunuyorlar. Şunu düşleyin: Evinizin enerjisini sağlamak için garajda arabanızı çalıştırmanız yeterli olacak. O da ne? Arabanızın motorunun sesi bir kedi mırıltısından farksız! Çünkü artık karbon dioksit salımı en aza indirgenmiş yakıt pilleri kullanılıyor. Arabanızı duvardaki elektrik prizine bağlıyorsunuz ve tek yapmanız gereken, elektrik metreyi saat yönünün tersine çevirmek. Arabanızın yakıt pilliyle, yalnızca evinize enerji sağlamakla kalmayacak, fazladan üretilen enerjiyi "akıllı" bir çip sayesinde yerel enerji komisyoncularına açık artırmayla satabileceksiniz. Üstelik, hidrojenin önemli bir özelliği daha var. Elektriğe dönüştükten sonra fazlası yeniden hidrojen olarak depolanabiliyor. Ne yazık ki, günümüzde hidrojenin en kolay ve ucuz kaynağı doğalgaz ve doğalgaz-

MEGAKENTLERİN ENERJİ YÖNETİMİ

dan hidrojen elde etmek karbondioksit salımını azaltmaz. Ancak, bunun hidrojen ekonomisinin oluşmasında önemli bir basamak olacağı da inkar edilemez. Dünyada merkezi olmayan elektrik üretiminin, 2004 sonuçlarına göre % 7 olduğu, ancak ileri görüşlü enerji politikalarının uygulandığı Danimarka gibi ülkelerde bunun yaklaşık % 50'ye ulaştığı rapor ediliyor.

Kimi uzmanlarsa, alternatif enerji kaynağı olarak atıkları görüyorlar. Bir ülkenin atıklarının büyük bölümünün megakentlerde üretildiğini vurguluyorlar. Bu nedenle atık termik santralleri kurarak bunlardan enerji olarak yararlanma uygulamasının yaygınlaşması gerektiğini söylüyorlar. Birçok ülkede kent ulaşımında biyodizelle çalışan otobüslerin sayısı artıyor. Üstelik, atıkları geri kazanmanın ve organik gübre olarak kullanmanın enerji yönetimi açısından önemi üzerinde duruluyor. New York kenti atıklarının yaklaşık %75'inin geri kazanılabilir ve organik gübreye dönüştürülebilir olduğunu düşünün! Diğer yandan Tokyo'da olduğu gibi iyi düzenlenmiş bir kent ulaşım ağının, enerji yönetiminin bir başka basamağı olduğu ortaya çıkıyor. Aslında uzmanların önerdikleri, en az enerjiyle ve gelişmiş toplu ulaşım ile kolay erişebilir, gereksinimlerin bir arada olduğu, yani konutlar, işyerleri, alışveriş, dinlenme, eğlence merkezleriyle eğitim mekanlarının birbirine yakın olduğu ve ekolojik öğelerin unutulmadığı kentler oluşturmak. Ülkemizde büyük şehirlerdeki yerleşim yerlerinde bunun örneklerini görüyoruz. Ancak, ulaşım ağıyla ilgili olarak kentin işlevi de çok önemli. Bu açıdan elbette geliri ticaret üzerine olan bir kentle, merkezden uzağa kurulu yapısıyla endüstri yoğunluklu bir kentin enerji yönetimi farklı olacak. Kent planlamasında merkezden uzaklaştıkça enerji faturasının arttığı açık. Bu nedenle benimsenen yeni yaklaşım, gereksinimi karşılamak üzere yeni yeni yolların eklenmesiyle genişleyen kentleşme yerine, "akıllı büyüme". Akıllı büyümenin iyi bir örneği olarak Brezilya'nın başkenti Curitiba gösteriliyor. İstanbul'da gerçekleştirilen Habitat II-İnsan Yerleşimleri

Dünya Konferası'nda en yenilikçi kent seçilen Curitiba'da farklı işlevlere yönelik otobüsler ve 12 yolcu terminali üzerine kurulu ulaşım ağı, basit ve pratik. Üstelik kentte toplu taşıma dışında ulaşım zor. Bunun bir nedeni, kentte çok sayıda tek yönlü yol olması, diğeriyse trafik yoğunluğu. İnsanlar kendi araçlarıyla trafikte bunalmaktan sa toplu taşımayla istedikleri yere rahatça ulaşabiliyorlar.

Konfor, megakentlerin albenisi. Her ne kadar dünyada gelişmemiş örnekleri olsa da, megakent yaşamına, insana sunduğu yüksek standartlar nedeniyle gıpta ile bakılıyor. Ancak, yüksek yaşam standartlarının enerji bakımından yüksek bir de bedeli var. Elbette çözümü de. Enerjiyi verimli kullanmak, ev eşyalarında ve binalarda enerji korunumlu teknolojilere yönelmek, çoktan kent yaşamının parçası oldu. Ancak, bunların yerleşmesinde eğitim öne çıkıyor. Uzmanlar, megakentte yaşayanların eğitim düzeylerinin yüksek olması gerektiğini vurguluyorlar. Bu nedenle, çevre kirliliği, atıklar ve küresel ısınma konularında farkındalığın artması ve teşvik programları, megakentlerde sürdürülebilir enerji politikalarının bir diğer ayağı olarak karşımıza çıkıyor. Yaşama geçen birçok "akıllı enerji" programında pratik önerilerden tatil aydınlatmalarına kadar birçok



New York'taki Solaire binası, yeşil teknolojinin güzel örneklerinden biri. Bina, güneş pilleri sayesinde yıllık 34.300 kilowatt-saat enerji üretiyor.

bilgiyi bulmak mümkün. Enerji korunumlu teknoloji üretmeye yönelik programlar da can alıcı. Örneğin, New York eyaleti, bu tür projelere düşük faizli kredi veriyor. Bu programa 2001 yılında 26 kurum başvurmuş. Bugüne kadar 10,7 milyon dolar dağıtılmış. Uzmanlar, programları rayına oturduğunda yıllık 54,2 milyon kilowatt-saat enerji tasarrufu yapılacağını ve enerji gereksiniminde 18,1 megawatt azalma olacağını söylüyorlar.

Megakentlerin, turist akımının yoğunlaştığı yerler olmalarının nedenlerinden biri de görkemli binaları. Üstelik bunlardan bazıları, görkemli olmalarının yanı sıra enerji korunumlu, çevreye etkisi en aza düşürülmüş, teknoloji harikası binalar. Bütüncül tasarımların hakim olduğu yeni anlayışta ısıtma, soğutma, havalandırma, aydınlatma, güneş enerjisinden yararlanma, yalıtım, pencereler, iklim etkenleri, çevre koşullarına uyum gibi öğelerin hepsi düşünülüyor. Son 15 yılda binalarda elektrik tüketiminin ikiye katlanması da bu yaklaşımı destekliyor. Enerji korunumlu binalarda güneş enerjisinden azami ölçüde yararlanmak üzere güneş ışınlarını depolayabilen mekanik tasarımlar (ki bunlar elektrik faturasını % 50 indirebiliyor), mekanik ya da elektrikle çalışarak suyu ısıtan güneş panelleri ve elektrik üretimini sağlayan güneş pilleri kullanılıyor. Tasarımlarda güneşe bakan ve gün ışığını içeri alan büyük pencereler, verimli ısıtma, soğutma ve havalandırma sistemleri, enerji korunumlu ve hareketi algılayıcı aydınlatma sistemleri, yalıtımı sağlayan malzemelerin yaygınlaşması, geleceğin kent yaşamı açısından olumlu bulunuyor. Enerji korunumlu tasarımlar, toplumun farkındalığı, sürdürülebilir politikalar, yeşil teknolojiler, yerel çözümler... Aslında bunların hepsi olumlu gelişmeler ve özlenen kent yaşamına kavuşabileceğimizin güzel ipuçları.

Tuğba Can

Kaynaklar
<http://www.globalcarbonproject.org/MEETINGS/2004/Urban%20development%20meeting/MegacitiesAsia&GHGs.IGES2004.pdf>
<http://not-clima.net/leap-frogging-grid.pdf>
http://www.eere.energy.gov/states/alternatives/technology_options.cfm



Sanayileşmeyle birlikte, tarım toplumundan kent toplumuna bir geçiş başladı. Bu durum son 200 yılda ivme kazandı. 1800'lü yıllarda en büyük kentler, 1 milyonluk nüfusuyla Beijing, sonra New York ve Londra. Bu zamanlarda dünya nüfusunun yalnızca % 3'ü kent merkezlerinde yaşıyordu. 19. yüzyıl boyunca kent merkezlerinde daha kolay iş bulma, daha çok para kazanma, daha iyi eğitim gibi etkenler kent merkezlerinin cazibesini artırdı ve kent nüfusu dışarıdan gelen göçlerle birlikte hızla artmaya başladı. 1950'de New York, Londra, Tokyo ve Paris en kalabalık kentlerdi. Günümüzdeyse, Tokyo, New York, İstanbul, Mexico City, Bombay, Beijing, Sao Paulo gibi, nüfusu 10 milyonun üzerinde olan kentler megakent olarak kabul ediliyor. Kentleşmenin yararları yanında olumsuz yönleri de var. Bunlardan biri, belki de en önemlisi, kentsel atıklar. Üstelik bunların miktarı her geçen gün artıyor. Bugün tüketim alışkanlıkları gibi çeşitli nedenlerle bir günde, İstanbul'da 10 bin ton, New York'ta 13 bin ton, Tokyo 12 bin ton katı atık çıkıyor. 2010 yılına gelindiğinde tüketimin % 25 artacağı hesaplanıyor. Buradan, atık oranının çok daha fazla artacağını tahmin etmek zor değil. 2050 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun % 46 daha artacağı düşünülüyor. Bu, yaklaşık 9 milyarlık bir dünya nüfusu demek. Bu kadar nüfusun üreteceği atık mik-

tarını düşünmek bile insanı korkutuyor. Ancak, bilimin bu sorunu da çözeceğinden kuşumuz yok. Katı atıkları yiyen, ya da başka ürünlere çeviren bakterilerin üretilmesi, kendi kendini yok eden atıklar gibi çözümler de belki 2050'ye gelmeden bulunacak. Peki günümüzün megakentlerinin atıkları ne? Bu atıklarla nasıl mücadele ediliyor?

Katı Atıklar

Katı atıkları kabaca, insanlar tarafından üretilen ve doğada kolayca bozunmayan her türlü sınai ve organik ürünler olarak tanımlayabiliriz. Katı atıkların artmasının en büyük nedenlerinden birinin megakentlerin tüketim alışkanlığı olduğunu söylemiştik. Hijyen amacıyla üretilen tek kullanımlık ürün ve paketler, kolalı içecek, meyve, içme suyu paketleri, hazır satılan yiyecek gibi paketlenmiş gıda ürünleri, neredeyse paketsiz ürünün hiç olmaması, katı atık miktarının artmasının nedenleri. Elbette katı atıklar yalnızca bunlardan oluşmuyor. Organik (evsel) atıklar, cam, metal, kağıt, plastik, tekstil ürünleri gibi maddeler de katı atıkları oluşturuyor. Tehlikeli olarak sınıflandırılan, zehirli, kimyasal atıklar ve petrol atıkları da katı atık olarak kabul ediliyor. Özel atık olarak sınıflandırılan tıbbi atık, piller, aküler gibi ayrıştırılması zor olan atıklar da katı atıklar

grubuna giriyor. Bugün bu atıkların çevreyi kirletmeden toplanması için depolama, kompostlaştırma, yakma gibi yöntemler uygulanıyor.

Atıkların depolanması düzenli ya da düzensiz olarak yapılır. Düzensiz depolama, daha çok gelişmekte olan ülkelerin megakentlerinde görülür. "Çöplük" denilen alanlara, atıkların gelişigüzel atılarak depolanmasına dayanan bu sistem, görüntü kirliliğinin yanında hastalıklara ve kötü kokuya da neden olur. Ayrıca çöplükten sızan suların içme sularına karışma, çöp içindeki gazların patlama olasılığı her zaman var. Bu nedenlerle düzenli depolama uygulaması yaygınlık kazanmaya başlamış durumda. Bunun için kent dışında, coğrafik yapısı uygun bir alan belirleniyor ve kil ya da özel "zar"la alanın geçirimsiz olması sağlanıyor. Bunun yanında, çöpten çıkan sızıntı suları için drenaj, çürüme sonucu oluşacak gazlar için de boru sistemi de yapılıyor. Çöpler düzenli olarak sıkıştırılarak üzerleri 20 cm kalınlığında toprakla örtülüyor. Alanın kapasitesi dolduktan sonraysa çöpün üzeri 1 m kalınlıkta toprakla örtülüyor. Alan daha sonra yeşillendirme, ağaçlandırma, futbol sahası ya da park gibi ortamlar oluşturularak değerlendirilebiliyor. Bu yöntem, atıklardan tamamen kurtulmayı sağlayan, uygulanabilecek arazi bulunduğu sürece oldukça düşük maliyetli ve yatırım gerektirmeyen bir

MEGAKENTSEL ATIKLAR

yöntem.

Diğer bir yöntem olan kompostlama, organik katı atıkların oksijenli ortamda indirgenerek bozunması temeline dayanıyor. Kompostlama işlemi çeşitli büyüklüklerdeki kompost tesislerinde yapılıyor. Bunun için organik atıkların diğer atıklardan ayrı toplanması ya da kompost tesisinde ayrılması gerekiyor. Bu işlemin sonunda ortaya çıkan kompost miktarı, toplam organik atığın % 30'u kadar oluyor. Bu ürün, toprağın zenginleştirilmesinde kullanılıyor. Geriye kalan bir miktarı buharlaşıyor, bunun dışında kalan kısım düzenli depolama alanında depolanıyor.

Atıkların yakılması da bir başka yöntem. Yakma işlemi, katı atıkların tümüyle zararsız hale getirilmesi, hacminin azaltılması ve az da olsa enerji elde edilmesi amacıyla yapılıyor. Yakma işlemiyle atığın hacmi % 70-80 oranında azaltılabilir. Geriye kalan külse atık depolama alanlarına gömülüyor. Yakma, depolama alanlarının küçük olduğu megakentlerde daha fazla uygulanıyor. Yakılacak atığın yanma özelliği azsa, fazladan yakıt gerekeceğinden maliyet artabiliyor. Ayrıca, yakma işlemi sırasında hava kirlenmesine karşı fazladan önlem alınması (bacaların çıkan kirli havayı daha iyi temizlemesi gibi) da gerekiyor. Yakma işlemi tıbbi atıklar için kullanıldığında oldukça yararlı. Bunun yanında ısı değeri yüksek atıkların yakılmasıyla da enerji elde edilmesi mümkün. Genel olarak uygulanan sistemlerin yanında, ürün tasarımını iyileştirerek (ürünü daha kolay bozunabilir hale getirerek) atığın

kaynakta azaltılması ve geri kazanım, çevre politikaları arasında artık önemli bir yere sahip. Özellikle cam, kağıt, metal, plastik, pil, akü gibi ürünleri geri kazanma ya da başka ürünlere dönüştürmek çok önemli.

Atıksular

Sıvı atıkların arıtılması katı atıklara oranla daha kolay. Bunların arıtımı için genelde büyük arıtma sistemleri kullanılıyor. Bu sistemlerde, düşük maliyetlerinden dolayı daha çok fiziksel ve biyolojik arıtma yapılıyor. Bu arıtmaların yeterli olmadığı durumlarda yapılırsa, maliyeti daha fazla olan, kimyasal arıtma. Ancak, tüm endüstri kuruluşlarının kendi arıtma tesisini kurma zorunlulukları var. Yani zehirli madde, ağır metal, ya da başka bir özel kirlenici içeren atıksular, atıksu toplama sistemine verilmeden önce ön arıtmadan geçiriliyor. Ancak, arıtma tesislerinin tam anlamıyla çalıştırılması, yalnızca, gelişmiş ülkelerin megakentlerinde söz konusu. Az gelişmiş ülkelerdeyse bu sorun devam etmekte ve atıksular doğrudan denize ya da akarsulara bırakılmakta. Sıvı atıkların arıtılmasında uygulanan sistem genelde aynı.

Megakentlerde atıksu arıtma tesisleri, kentin coğrafi konumu ve yerleşim yerlerine göre farklı büyüklüklerde ve sayılarda inşa ediliyor. Atıksular, arıtma tesisine geldikten sonra ilk olarak ön arıtma istasyonuna gönderiliyor. Burada, kalın ve ince delikli ızgaralardan geçirilen atıksu, içindeki kaba pisliklerinden arındırılıyor. Bir süre burada bekletilen atıksu, içindeki katı mad-

delerin % 20'si çöktürüldükten sonra, ön çöktürme tanklarına gönderiliyor. Burada, yaklaşık % 70 organik içerikli çamurun % 40'ı çöktürülüyor. Atıksu buradan da, biyolojik arıtmanın gerçekleştirileceği havalandırma tanklarına gönderiliyor. Böylece atıksu içindeki organik maddeler, çeşitli mikroorganizmalarca zararsız maddelere dönüştürülüyorlar. Atıksu, buradan son çöktürme tanklarına gönderilerek, içindeki çamurdan tamamen arındırılıyor. Atıksu, artık temizlenmiş durumda. Geride kalan çamursa, çamur yoğunlaştırıcı tanklara alınarak yoğunluğu artırılıyor. Sonra, çamur özümleme tanklarına gönderilerek hastalık yapıcı mikroplardan arındırılıyor. (Burada uygulanan bazı işlemlerle biyogaz üretimi de söz konusu. Biyogazla üretilen enerji yoluyla, tesisin enerji gereksinimini karşılamak mümkün.) Kalan çamurun yoğunluğu daha artırılıyor ve içine bir kimyasal madde (polimer-poli-elektrolitik) katılarak biyokatı elde ediliyor. Bu da toprağın verimini artırmada kullanılıyor. Bunun yanında yeni teknolojiler de atıksu arıtımında yerlerini yavaş yavaş alıyorlar. Bunlar, biyolojik arıtmadan geçen suyu mikro, ultra ve nano filtrelerden de geçirip, içindeki kirliliği çok daha fazla azaltan sistemler. Ancak, maliyetleri şu an için yüksek olduğundan yaygın olarak kullanılmıyorlar.

Atıksuların arıtılmasında uygulanan bir başka yöntem de, doğal örneklerine benzer yapay sulak alanlar oluşturarak, doğal arıtma sistemlerini kullanmak. Bu sistem, özel olarak yapılmış alanlara ekilen sulakalan bitkileriyle atıksuyun arıtılması temeline dayanır. Genelde çok küçük uygulamaları olan bu sistemle, Mexico City gibi bir megakentin atıksuları arıtılıyor. Oldukça düşük maliyetli ve doğal olan bu uygulamada bitkiler, suyun kirlenmesine neden olan azot, fosfor gibi elementleri besin kaynağı olarak kullanarak suyun arıtılmasını sağlıyorlar. Bunca avantajına karşın, uygun alanın çoğu zaman bulunmayışı, sistemin tek olumsuz yanı.

Bülent Gözcelioğlu

Kaynaklar
<http://www.emagazine.com/view/72850>
<http://www.no-burn.org/resources/library/Ruif.pdf>





Çevre kirliliği, megakentlerin önemli sorunlardan biri. Biz insanlar doğayı nasıl tüketiyor ve kirliliğe nasıl yol açıyorsak, tükenip kirlenen doğa da bize zarar vermeye başlıyor. Bu konuda yapılan ve özellikle de gelişmekte olan ülkeleri kapsayan çok sayıda araştırmaya göre, megakentlerde yeşil alarmlar çoktan ötmeye başlamış bulunuyor. Havada, karada ve suda... Çözüm için de kafa kafaya verilmiş, çok şey yazılmış, çizilmiş, kimi kentlerde uygulamalar başlamış. Ama görünen o ki, bu çözümler henüz listelerin üst sıralarına ulaşamamış durumda.

Bugün dünya nüfusunun yarısından fazlası daha kaliteli yaşam koşullarına kavuşmak için şehirlerde yaşıyor. Bu şehir merkezlerinin birçoğu, hızla artan nüfusa ev sahipliği yapmaya çalışıyor. Bu büyümelerin büyük bir kısmı da nüfusu 10 milyarı aşan megakentleri ortaya çıkarıyor. Hızla artan insan yoğunluğu ve etkinlikleri doğal çevre üzerinde bölgesel ve küresel düzeyde baskıya neden oluyor. Hızlı büyüme, gelişmekte olan ülkelere daha fazla göze çarpıyor. Gelişmiş ülkeler, ekonomileri uygun olduğundan gerekli yatırımları yapıp, çevre düzenlemelerine gereken önemi zamanında göstermişler. Ve yine ekonomileri sayesinde büyüyen nüfusa yetişebiliyorlar. Var olan sağlam altyapıyı, büyümeyle aynı hızda iyileştirebiliyorlar. Gelişmekte olan ülkelereyse sorunlar, gelişmiş ülkelere oranla çok daha fazla. Hem alt yapı yetersizliği hem de ekonomik sıkıntılar, bu ülkelerin megakentlerinde hızla artan nüfusu yakalayamıyor. Bir yandan ulaşım sistemindeki yetersizlikler, bir yandan da mantar gibi sürekli yenileri çıkan konutsal yapılaşma, su ve kanalizasyon eksiklikleri, megakentlerdeki sorunların başlıca kaynakları. Gerekli iyileştirmeler geciktirildikçe de durum, içinden daha da çıkmaz bir hal alıyor. Ortaya kara bulutlarla kaplı ve sevimsiz kentler çıkıyor.

Isınan Kentler

Kentleri, çevrelerindeki kırsal alanlardan ayıran başlıca unsurlardan biri, kentsel alanda hakim olan iklim. Kent-

sel alanlarda yapılar ve taşlarla döşenmiş yollar giderek doğal mimarinin yerini almaya başlıyor. Bunun sonucunda da, güneş enerjisi yollar ve yapıların çatıları tarafından aşırı miktarda emilmeye başlıyor. Bu da, kentsel alanlarda yüzey sıcaklığının çevredeki sıcaklıktan 10 - 21° C daha yüksek olmasına neden oluyor. Bu olaya "kent ısı adası" adı veriliyor. Çıkardığı ısı çevresindeki alandan ölçülebilir derecede daha çok olan bir endüstri ya da yaşam bölgesi olarak tanımlan bu alanlar, kent sıcaklığının da 1-5 C° civarında artmasına yol açıyor.

Kentlerdeki ısı adalarının neden olduğu yüksek sıcaklık, işyerleri gibi ticari yapılar ve yerleşim yerlerinin soğutulması için daha fazla enerji gereksinimine yol açıyor. Elbette, fazladan kullanılan bu enerjinin de bir bedeli var. İstenen ısının elde edilmesi, tüketicilere ve belediyelere binlerce dolarlık ek bir fatura çıkarıyor. Bu, işin parasal yönü. Diyelim ki ülke olarak çok zenginiz ve bu sorunu hallettik. Bunun yanında bir de, bu fazladan elektriği üretmek için çalışan güç santrallerinin saldırdığı yüksek oranda kükürt dioksit, karbon monoksit ve azot oksit gibi fazlası zarar olan atıklarla başatmamız gerekiyor. Ki, günümüzün en büyük sorunlarından olan küresel ısınmaya yol açan sera gazlarından karbon dioksit de bunların yanında eşantyon olarak geliyor. Kentlerdeki bu ısınma, genellikle nitrojen oksitler (NO_x) ve uçucu organik bileşikler (VOC_s) gibi bileşiklerin oluşumunu hızlandırıyor. Bu bileşikler aynı zaman-

da ozononun da öncülleri; güneş ışınlarının etkisiyle fotokimyasal tepkime sonucu, yer seviyesinde ozon oluşumuna neden oluyorlar.

Her ne kadar ısı adalarından uzun zamandır haberdar olunsada, son yıllarda kentlerde bu etkiyi gidermek için çalışmalarla başlanmıştır. Bu çalışmalardan biri NASA (ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi) ve EPA (ABD Çevre Koruma Dairesi) ortaklığında gerçekleştiriyor. Çalışmanın ilk adımlarından biri, şehir alanlarındaki etkileri giderici önlemlerin araştırılması. Bunlar, çatı ve kaldırım yüzeylerinin yansıtıcılığını artırmayı ve şehir bölgelerini ağaçlandırmayı kapsıyor. Bu önlemlerle, hem yapılardaki soğutma sistemleri için gerekli enerji tüketimi, hem de ağaçlardaki buharlaşmayla çevre sıcaklığı azaltılabilecek. Çevre sıcaklığının azalması, bazı fotokimyasal tepkimelerin hızını düşürür, ısıya bağlı biyojenik hidrokarbonların salınımını düşürür, organik bileşiklerin buharlaşmasını önler ve soğutma için enerji ve güç kapasitesi gereksinimini azaltır; böylece de elektrik santrallerinden salınım düzeyi düşer. Tüm bunlar, hava kalitesinde de iyileşmelere neden olur. Ancak, yüzey sıcaklığının düşmesi, bazı yerlerde olumsuz etkilere de yol açabiliyor. Bunu önlemek amacıyla, seçilen bölgenin iklim, topografi ve kentleşme yapısı da göz önünde bulundurularak ileri bilgisayar modelleme teknikleriyle bölgedeki hava kalitesi, su, ısı ve etkileşimlerinin ortaya konması gerekiyor. Şu anda bu proje, ABD'de Salt Lake City (Utah), Sacramento (California) ve Baton Rouge (Lo-

KENTLERDE YEŞİL ALARM

uisiana) olmak üzere, seçilmiş üç pilot bölgede uygulanıyor.

Atmosfer Daha Çok Kirleniyor

Hava kirliliği, 1980'lerden beri megakentlerdeki en önemli sorunlarından biri. Büyüyen kent nüfusu ve endüstrileşme düzeyinin kaçınılmaz sonucu, artan enerji gereksinimi. Enerji üretimi de beraberinde daha fazla kirlenici salınımına yol açıyor. Elektrik santrallerinde, motorlu taşıtlarda, endüstriyel süreçlerde ya da ısınma amacıyla fosil yakıtların kullanımı ve katı atıkların yakılarak bertaraf edilmesi, kent alanlarında hava kirliliğinin başlıca kaynakları. Kirlenici-lerin başında kükürt dioksit (SO_2), nitrojen oksitler (NO ve NO_2), karbon monoksit (CO), ozon (O_3), parçacık formunda havada asılı katı maddeler (SPM) ve kurşun geliyor. Kükürt dioksit asit yağmurlarına ve kükürtlü duman kirliliğine yol açıyor. Nitrojen oksitler, parçacık kirliliği ve asit birikimine yol açıyor. Bunlar aynı zamanda ozonun öncüleri. Parçacık kirliliği aynı zamanda duman ve tozu da kapsıyor.

Megakentlerin hava kirliliği sorunları birbirlerinden oldukça farklı yönleri sahip ve bu farklılıklar topografi, demografi, meteoroloji, endüstrileşme düzeyi ve sosyoekonomik gelişimlerden etkileniyor. Bu sorunlar, artarak daha fazla önem kazanıyor. Çünkü nüfus arttıkça kirlilik artıyor ve kirlilik arttıkça da bu kirliliğe maruz kalan insan sayısı artıyor.

Fosil yakıtların sabit kaynaklarda yakılması kükürt dioksit, nitrojenli oksitler ve parçacık üretimine neden oluyor. Kömür ve odun gibi yakıtlarsa özellikle gelişmekte olan ülkelerde bu kirlenici-lerin kaynaklarından. Benzinle çalışan motorlu araçlar, nitrojen oksitler, karbon monoksit ve kurşunun başlıca kaynakları. Diesel yakıtlı araçlar da nitrojen oksitlerin yanı sıra, önemli miktarda parçacık ve kükürt dioksit salınımına neden oluyor.

Ozon, doğrudan yakım kaynaklarından salınmıyor; ancak gün ışığında atmosferin alt seviyelerinde nitrojen oksitler ve uçucu organik bileşiklerden (VOC_s) ya da tepkimeye hazır hidrokar-

En Kirli Megakentler

En kirli megakent sorusunun yanıtını vermek çok da kolay değil. Çünkü, tüm megakentlerde, kirlilik kaynakları ve kirlenici çeşitlilik gösteriyor. Bu nedenle, bu sorunun yanıtını farklı kirlenici ölçütleri içinde vermeye çalışacağız. Mexico City, Beijing (Pekin), Kahire, Jakarta, Los Angeles, Sao Paulo ve Moskova, WHO sağlık koruma kılavuzunda belirtilen sınırları aşan en az üç kirleniciye sahip. Bunlardan Mexico City, başta kükürt dioksit, asılı parçacık, karbon monoksit ve ozondan kaynaklı, oldukça ciddi hava kirliliği sorunu yaşıyor. Bunların yanında kurşun ve nitrojen dioksit de kirlenici listesinde yerini almış. Mexico City yüksek konumu ve havalandırma sıkıntısına yol açan iklimi nedeniyle yüksek parçacık miktarından oldukça çekiyor. Yaşlı ve bakımsız araçların yaygın olarak kullanılması da işin tuzun biberi.

Havada asılı parçacıklar, özellikle Asya kıtasındaki megakentleri en olumsuz yönde etkileyen kirlenici. Havada yüksek miktarlarda parçacık bulunması, artan ölüm olaylarıyla yakından ilişkilendiriliyor. Yapılan araştırmalar, gelişmekte olan ülkelerin megakentlerinin çoğunda sağlık müdahalelerinin bu tip acil durumlarla başedebilecek kadar gelişmiş durumda olmadığını gösteriyor. Asılı parçacık kaynakları oldukça çeşitli. Bunların içinde, çöllerden rüzgar yoluyla taşınan tozlar gibi doğal kaynaklar; ve elektrik santralleri, motorlu taşıtlar ve endüstriyel süreçlerden ortaya çıkan daha zehirli kaynaklar da var.

Pek çok megakent yakıt kullanımını yüksek kükürt içerikli kömür ve petrolden daha temiz olarak kabul edilen doğal gazla değiştirerek SO_2 salınımını düşürmüş. Ancak Beijing, Mexico City ve



Seul'da ciddi boyutlarda SO_2 sorunları yaşanmaya devam ediyor. Shanghai'da SO_2 'nin en büyük kaynağı kömür yakımı.

Bu kirlenici-lerin ve henüz hiçbir megakentte kontrol altına alınamayan hidrokarbonların başlıca kaynağı motorlu ulaşım araçları. Tüm dünyada araba sayısı hızla artıyor. Şu anda 630 milyon civarında olduğu söylenen bu sayının, önümüzdeki 20 - 30 yıl içinde ikiye katlanması bekleniyor. Her ne kadar pek çok ülkede kurşunlu benzin kullanımı kademeli olarak kaldırılmış ya da azaltılmış olsa da, özellikle Kahire ve Karachi'de kurşundan kaynaklı ciddi sorunlar yaşanıyor. Kurşun, özellikle de bebeklerde ve küçük çocuklarda çok ciddi sağlık sorunlarına yol açıyor.

Ozon için yeterli veri bulunmasa da yapılan çalışmalar, en ciddi ozon kaynaklı sorunların Mexico City, Sao Paulo, Tokyo ve Los Angeles'da yaşandığını gösteriyor. Ozon, kirlenici-ler arasında ikinci sıraya giriyor ve oluşumu için yüksek oranda güneş ışığı ve araç kirliliği gerekiyor. Her ne kadar yeterli veri bulunmasa da, yapılan incelemeler megakentlerin çoğunda bu oluşumu sağlayacak koşulların mevcut olduğunu gösteriyor. Bu nedenle, Bombay, Kahire, Kalkutta, Delhi ve Manila için de yüksek ozon kaynaklı sorunların bulunduğu tahmin ediliyor.

bonlardan oluşuyor. Uçucu organik bileşikler, trafik, organik kimyasalların yapımı ve kullanımı, ham petrol taşıma ya da kullanımı, doğal gaz kullanımı ya da dağıtımı ve çok yaygın olmasa da atık bertaraf ve atıksu arıtım tesisleri gibi insan yapımı kaynaklardan salınıyor.

Çoğu kentte, özellikle gelişmekte olan ülkelerde başlıca kirlilik kaynağı ulaşım. Bir yandan ulaşımın zararlı çevresel etkilerinden korunmak, bir yandan da onun nimetlerinden yararlanmak, megakentlerdeki en büyük çelişkilere biridir.

Ya Sularımız...

Tarihin başlangıcından beri, insan nüfusu arttıkça su ve atık suyun uzaklaştırılması gereksinimleri de hep artmıştır. Su yönetimi, insan nüfusu ve yoğunlaşmaların az olduğu durumlarda sorun değildi. 1950'li yıllarda nüfusun

ve beraberinde şehirleşme oranının hızla atmaya başlamasıyla, temiz su ve su atıklarını güvenli şekilde ortamdaki uzaklaştırmak daha karmaşık ve ciddi bir iş haline geldi. Bu kargaşaya bir de megakentler katıldı. Bu büyüme yeni başlamadı elbette. Londra ve New York gibi kentler, büyüme 19. yüzyılda başladılar. Ancak o zamanlardaki büyümeyle bugünkü büyüme arasında iki önemli farkı atlamamak gerekiyor. Bunlardan biri büyüme hızı. Gelişmiş ülkelerdeki büyüme hızı yavaş yavaş gelişen bir süreçti. Yani bu kentlerdeki nüfus artışının büyük bir kısmı, yüzyılın tümüne yayılmıştı. Bu, sözkonusu kentlerin su bazlı etkinlik ve servislerinin altyapısıyla yönetimini düzenli biçimde geliştirmelerine olanak tanıdı. Aksine, gelişmekte olan ülkelerdeki megakentler, özellikle 1960'lardan sonra nüfus patlamalarına maruz kaldılar. Örneğin, Mexico City büyükşehir bölgesinin nüfusu

Megakentler ve Hava Kirliliği						
ŞEHİR	Nüfus (bin)			Partikül Madde	Sülfür dioksit	Nitrojen dioksit
	1975	2000	2005	mikrogram / m3 1999	mikrogram / m3 1995 - 2001	mikrogram / m3 1995 - 2001
Tokyo, Japonya	26 600	34400	35.327	43	18	68
Mexico City, Meksika	10 700	18100	19.013	69	74	130
New York, USA	15 900	17800	18.498	23	26	79
São Paulo, Brezilya	9 600	17100	18.333	46	43	83
Bombay, Hindistan	7 300	16100	18.336	79	33	39
Yeni Delhi, Hindistan	4 400	12400	15.334	187	24	41
Kalküta, Hindistan	7 900	13100	14.299	153	49	34
Buenos Aires, Arjantin	9 100	12600	13.124	-	-	-
Şangay, Çin	11400	12400	12.665	87	53	73
Cakarta, Endonezya	4 800	11000	13.194	103	..	..
Los Angeles, USA	8 900	11800	12.146	38	9	74
Dhaka, Bangladeş	2 200	10200	11600 (2003 yılı)			
Osaka-Kobe, Japonya	9 800	11200	11.203			
Rio de Janeiro, Brezilya	7 600	10800	11.469	40	129	..
Karaçi, Pakistan	4 000	10000	11100 (2003 yılı)			
Beijing, Çin	8 500	10800	10.849	106	90	122
Kahire, Mısır	6 400	10400	11.146	178	69	..
Moskova, Rusya Federasyonu	7 600	10100	10.672	27	109	..
Manila, Filipinler	5 000	10000	10,432 (2000 yılı)	60	33	..
Lagos, Nijerya	1 900	8700	10,102 (2003 yılı)			
İstanbul, Türkiye	3 904(şehir + kırsal)	9085	9.761	62	120	..
WHO Kriterleri				90	50	40

Bu tablo için kaynak olarak EPA, WHO, World Development Indicators 2005 revizyonu verileri kullanılmıştır.

1950'de 3,1 milyonken % 425'lik bir oranla 1980'de 13,4 milyona ulaştı. Bu büyüme, bugün de aynı şekilde sürüyor. Şu anda nüfusu 22,5 milyonu aşmış durumda. Bu megakentler, patlayan nüfus artış hızını yönetmekte başarısız kalıyor. Üstelik, bulundukları durumu korumak için bile çok daha hızlı hareket etmek zorundalar. Bir diğer önemli fark da ekonomik büyüme. Endüstrileşmiş ülkelerdeki megakentler büyüdükçe, bu kentlerin ekonomileri de aynı hızla büyüdü. Dolayısıyla, bu kentsel bölgeler suyla ilgili gerekli hizmetleri karşılayacak mali koşullara sahipti. Oysa, gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri bu hızlı büyüme sürecine uyum sağlamak oldukça yetersiz kalıyor.

2004 yılında Dünya Su Haftası'nda Stockholm'da yapılan seminerlerin başlıca konularından biri de megakentlerin geleceğiydi. Bu seminerler sonucunda ortaya çıkan raporda Jakarta, Sao Paulo, İstanbul, Mexico City, Johannesburg, Dhaka ve Bangkok'tan uygulamalı örneklerle megakentlerdeki su yönetimine ağırlık verildi. Su yönetimi denildiğinde işin içine yalnızca tükettiğimiz su değil, atık suların yönetimi de giriyor. Büyüyen şehirleşmeyle evler, endüstri ve diğer etkinlikler için artan su gereksinimi, beraberinde atık su miktarının artışı da getiriyor. Sıvı atıklardan ayrı

olarak kentlerdeki etkinlikler büyük oranda katı atıkların da oluşmasına yol açıyor. Zehirli ya da zehirsiz, çöplerimiz başlı başına büyük bir sıkıntı yaratıyor. Özellikle sokaklarda ve kaldırımlarda biriken çöpler, yaşam alanlarında sağlığı tehdit eden başlıca nedenlerden biri. Bu çöpler drenaj kanallarının da tıkanmasına neden oluyor. Suda eriyen maddeler, yeraltına sızıyor ya da uygun atık toplama sistemlerinden çok, akıntı sularıyla ve rüzgarla taşınıyor. Stockholm'da sunulan verilere göre, atıkların yalnızca küçük bir kısmı düzenli bir sistemle bertaraf ediliyor. Örneğin, tahminlere göre Mexico City'de şu anda üretilen atık suyun uygun koşullarda arıtılan oranı, %10'dan bile az.

Megakentlerde kirlilik, çevre üzerinde olduğu kadar insan sağlığı üzerinde de çok etkili. Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki manzaralar iç karartıcı.



Ekonomik çıkmazlar, altyapı yetersizlikleri ve uzman kadro eksikliği, megakentlerdeki megabüyümelerin hızına yetişmedeki en büyük engeller. Buna karşın, bilimsanları, uygun planlamalarla ve yeni atık kontrol teknolojileriyle megakentlerdeki bu iç karartıcı manzaranın önüne geçilebileceği konusunda umutlular. Megakentlerde çevreye olan etkiler, yalnızca o bölgeye ait sorunlar doğuruyormuş gibi görünse de, aslında bunlar, küresel ısınma gibi tüm dünyayı alarm pozisyonuna geçiren küresel sorunlar. Bu durumda, mali gereksinimler de küresel çabalarla karşılanmalı. Üstelik, sanayi yatırımlarını geliştirmekte olan ülkelere yaptıkları düşünülrse, gelişmiş ülkeler, megakentlerinde megasorunlar yaşanmamasını biraz da bu ülkelere borçlu değiller mi?

Banu Binbaşaran Tüysüzöğlu

Kaynaklar

- Gurjar, B., R., Lelieveld, J., New Directions: Megacities and global change, Atmospheric Environment 39 (2005) 391-393
- Lundqvist, J., Tortajada, C., Varis, O., Biswas, A., Water Management in Megacities, Ambio Vol. 34, No 3, Mayıs 2005
- Mario J. Molina and Luisa T. Molina, Megacities and Atmospheric Pollution, ISSN 1047-3289 J. Air & Waste Manage. Assoc. 54:644-680
- Akimoto, Hajime, Global Air Quality and Pollution, Science, 00368075, 12/5/2003, Vol. 302, Issue 5651
- Marshall, J., Megacity, mega mess..., NATURE, Vol 437|15, September 2005
- http://weather.msc.nasa.gov/urban/urban_heat_island.html
- <http://devdata.worldbank.org/wdi2005/Cover.htm>
- <http://earthtrends.wri.org/>
- <http://www.siw.org/>
- <http://www.nap.edu/books/0309055385/html/37.html>
- http://www.ace.mmu.ac.uk/Resources/Fact_Sheets/Key_Stage_4/Air_Pollution/11.html

21. YÜZYILDA KENT YÖNETİMİ



“Kent yönetimi”yle refah, birbiriyle ayrılmaz bir biçimde ilintili. Kent vatandaşlığı ilkesine dayanan “iyi” kent yönetimi, hiç bir kadını, erkeği ya da çocuğu, kent yaşamının, yeterli barınma, mülkiyet güvenliği, temiz su, temiz çevre, sağlık, eğitim, beslenme, iş olanakları, kamu güvenliği ve ulaşım gibi gerekliliklerine erişimden yoksun bırakmaz. Kent vatandaşlığının yararlarına erişimi eşit kılmaya çalışır. İyi kent yönetimi, vatandaşlara, toplumsal ve ekonomik koşullarını iyileştirmek üzere yetenek ve becerilerini değerlendirebilecekleri bir platform sağlar.

21. yüzyıl, kentlerin ve kentleşmenin yüzyılı. 2025 yılında, dünya nüfusunun yaklaşık üçte ikisi kentlerde yaşıyor olacak. Dünya nüfusu her gün 280.000 kişi artıyor. Nüfus artışıyla birlikte, kırsal bölgelerdeki işsizlik, olanakların kısıtlılığı nedeniyle kentlere göç sonucu kentler büyüyor. 10 milyon ya da daha fazla nüfusa sahip, megakent olarak adlandırılan yerleşimlerin sayısının tüm dünyada arttığına tanık oluyoruz. Bu kentlerin üçte ikisi, özellikle Güneydoğu Asya’daki, gelişmekte olan ülkelerde yer alıyor.

Hızlı kentleşme süreci ve megakentlerin sayısındaki artış, çok çeşitli ekolojik, ekonomik ve toplumsal soruna ve risklere yol açıyor. Bu sorunlarla başedebilmek, riskleri azaltabilmek için, daha iyi, uzun dönemli kentsel gelişim stratejilerine, sürdürülebilir politikalara ve kent yönetiminde yeni anlayışlara gereksinim duyuluyor. Gelecekte, merkezîyetçi yerel yönetim anlayışlarının, hem megakentlerin boyutları, hem de bu kentlerin kendi içindeki ve çevre bölgelerle arasındaki dinamik ve karmaşık ilişkiler nedeniyle yetersiz kaldığı gözleniyor.

Kentlerin ve megakentlerin gittikçe büyümesiyle, kent yönetimi de gittikçe karmaşık bir duruma geldi. En önemli sorun, elbette ki bu kentlerin çok geniş bir alana yayılması ve nüfuslarının fazlalığı. Kimi uzmanlar, bu kentlerdeki etkinliklerin, yerel birimler aracılığıyla eşgüdümlü olarak düzenlenmesi ge-

rektiği kanısında. Yerel politilardan buna göre biçimlendirilebilmesi için, megakentlerin “yönetilebilir” birimlere ayrılarak, kimi sorumlulukların yerel aktör ve girişimlere devredilmesi gerektiğini savunuyorlar. Bununla birlikte, kentteki bu bölgelerle kenti çevreleyen bölgeler ve merkezi yönetim arasında bütünlüğün sağlanması gerekiyor. Tüm bunlara ek olarak, kent çapında, bölgesel çapta, toplu taşıma, atık yönetimi ya da planlama gibi kent çapında ya da bölgesel çapta hizmetlerden sorumlu birimlerin de bulunması gerekiyor. İyi yönetimin en önemli ölçütlerinden biri de, yerel yönetimlerin saydamlığı ilke edinmesi, vatandaşlarına her konuda hesap verebilmesi.

Bugün birçok ülkede, kent yönetimi merkezîyetçilikten uzaklaşma yolunda ilerliyor. Bu kapsamlı anlayış değişikliğinin hedefi, gereksinimlere olabildiğince doğrudan yanıt verilerek kentteki yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve kentte yaşayanların kentle ilgili konulara katılımının sağlanması. Ancak, merkezîyetçiliğin terk edilmesi, tek başına iyi yönetimin garantisi değil. Merkezîyetçilikten uzaklaşma, yerel yönetimler için kapasite oluşturmayı da gerektiriyor. Örneğin, vergilerde adaletin sağlanması ya da yerel kaynakların bir yerden başka bir yere kaydırılması gibi çeşitli engellerin aşılması için özgün çözümler geliştirilmesi gerekiyor. Bunun bir formülü yok. Bu yolda her



kentin, kendi koşullarına uygun, kendi özgün modelini oluşturması gerekiyor.

Kent yönetimindeki bu anlayış değişikliği belki de en iyi özetleyen sözcük, “yönetişim”. Yönetişim, yönetim sözcüğünün eşanlamlısı değil. Yönetişim, yönetimle öteki toplumsal örgütlerin birbirleriyle etkileşimi, vatandaşlarla nasıl bağ kurduğu ve karmaşık bir dünyada kararların nasıl alındığıyla ilintili bir kavram. Bu anlamda yönetim, toplumların ya da örgütlerin aldıkları kararları, bu süreçlerde kimlerin rol oynayacağını ve kimlere hesap verileceğini kapsayan bir süreç. Yönetişim, resmi otoritenin ve devlet kurumlarının içinde olduğu kadar, dışında da güçler bulunduğunu kabul ediyor. Özetle, yönetimle yönetim arasında iki temel fark bulunuyor. Birincisi, yönetim tanımı, üç temel grup içeriyor: yönetim, özel sektör ve sivil toplum. İkincisi, yönetim bir süreç vurgu yapıyor: bu süreçte kararlar, farklı önceliklere sahip, farklı aktörler arasındaki karmaşık ilişkiler sonucu alınıyor.

Birleşmiş Milletler HABITAT, “Küresel Kent Yönetişimi Kampanyası” adı altında, dünyadaki tüm kentler için geçerli olacak, iyi kent yönetişiminin ilkelerini belirlemek üzere uluslararası bir tartışma başlatmış. Amaç, bu ilkeleri, yaşama geçirilebilecek evrensel normlara dönüştürmek. Kampanya, bir öneri olarak, iyi kent yönetişimini sürdürülebilirlik, eşitlik, verimlilik, saydamlık ve hesap verebilirlik, yönetime katılım ve güvenlik gibi normlarla bağdaştırıyor. Bu normların birbirine bağımlı ve birbirlerini etkileyen nitelikte olduğunu kabul ediyor.

Örneğin, kentler, şimdiki ve gelecek kuşakların toplumsal, ekonomik ve çevresel gereksinimleri arasında denge kurmalı. Bu, kentteki yoksulluğun azaltılması konusunda kesin bir kararlılığı da içermeli. Kent toplumunun liderleri, sürdürülebilir insani gelişme konusunda uzun dönemli, stratejik bir vizyona ve farklı ilgilere doğabilecek çatışmaları, ortak yararlar yaratacak biçimde çözmeye becerisine sahip olmalı. Vatandaşlar, kent yaşamının temel gerekliliklerine ve karar verme süreçlerine eşit erişim hakkına sahip olmalı. Güçün paylaşımı, kaynaklara erişim ve kaynakların kullanımı konusunda eşitlik sağlayacak. Kadınlar ve erkekler, kentlerdeki karar verme süreçlerine, önceliklerin belirlenmesine ve kaynakların aktarımı sürecine eşit katılmalı. Kent, yoksulları, gençleri, yaşlıları, engellileri de “içine alarak” herkeşe, beslenme, eğitim, iş, kazanç, sağlık hizmetleri, barınma, temiz içme suyu gibi temel hizmetlere eşit erişim hakkı sağlamalı. Kentlerin en önemli zenginlik kaynağı insanlar. Kentler, insanlara hizmet götürür; sürdürülebilir insani gelişimin temelini de yine insanlar oluşturur. Kent yaşamı, birlikte yaşamak, insanların yerel yönetimlere katılarak etkin bir biçimde ortak yararlarına katkıda bulunmasını gerektirir.

Aslı Zülâl

Kaynaklar
Kötter, T. “Risks and opportunities of urbanisation and megacities” http://www.fig.net/pub/athens/papers/ps02/ps02_2_kotter.pdf
“Principles of good urban practice”, UN-HABITAT-The Global Campaign on Urban Governance. <http://www.unhabitat.org/campaigns/governance/>



TÜRKİYE'NİN MEGAK

Megakentlerdeki yaşam koşulları, kent yaşanları için hem birçok sorunu hem de birçok fırsatı kendiliğinden getiriyor. Sorunların ya da fırsatların biçimleri megakentin yapısına, büyüklüğüne, iş olanaklarına, insanların ilişki biçimlerine, göçlere, kentin hatta ülkenin sosyo-ekonomik kültürüne göre biçimleniyor. İşsizlik, yabancılaşma, stres ve suç, toplumsal sorunların başında gelirken, sınıf atlama, rekabet edebilme, direnme, mücadele edebilme, özgülleşme gibi durumlar da fırsatlar olarak karşımıza çıkıyor.

Megakentlerin sorunlarıyla ilgili olarak, Hacettepe Üniversitesi Sosyoloji Bölümü'nden kent sosyolojisi üzerinde çalışan Yrd. Doç. Dr. Serdar Sağlam'la görüştük:

"...Sanayileşmenin adım adım dünyayı sardığı yıllarda, kent olgusundan farklı olarak, kentleşmenin de pek çok ülkede birden ortaya çıktığını görüyoruz. Batı Avrupa ve Amerika başta olmak üzere, sanayileşmeye koşut olarak ortaya çıkan bir kentleşme var. Ancak dünyanın başka bölgelerinde de, sanayileşmesiz ortaya çıkan kentleşme var. Hangi türde olursa olsun kentleşme, içinde bulunduğu ülkenin tarihi, konumu, ekonomik gücü, teknolojik gücü ve içerdiği sosyal sınıflar bakımından farklılık gösteriyor. Kentleşmenin doğrudan doğruya sanayileşmenin sonucu olarak ortaya çıkmadığı ülkelerin megakentleri de, birbirlerinden farklı özellikler taşıyabiliyorlar. Sanayileşmeye koşut oluşan, sanayileşmeyi ikinci elden yaşayan ya da sanayileşmesiz oluşan megakentlerin hepsinde insan malzemesi farklılık gösteriyor; böyle olması da çok doğal. O zaman suçtan, işsizlikten ya da öteki sosyal sorunlardan bahsederken, bunların, megakentin getirdiği işsizlik, suç ve sosyal sorunlar mı, yoksa o kentin tarihsel, kültürel yapısından kaynaklanan sorunlar mı olduğunu ayırt etmek gerekiyor.

İsmlendirmedeğimiz, soyut bir megakentten bahsediyorsak, megakentlerdeki aşırı nüfus yoğunluğu ve bu nüfusun birarada yaşarken karşılaştığı bazı durumlar, insanların kendi aralarındaki bağları zayıflatıyor elbette. Kent ve kırdan yola çıkılarak cemaat ve cemiyet denen iki temel ayırım var. Cemaat, yüzyüze ilişkilerin, akrabalık ilişkile-

rinin varolduğu; samimiyete dayalı bir dayanışmanın yaşandığı, ancak zayıf uzmanlık özellikleriyle kırsala ait bir sosyal yapı. Cemiyetse kentteki yapıya göre şekillendirilmiş: Burada da ikincil ve resmi ilişkiler var, yüzyüze ve samimi olmayan resmi, ticari ilişkiler var, uzmanlığın yaygınlaşması söz konusu, ikincil ilişkiler güçlü, uzmanlık da güçlü, meslekler farklılaşıyor. Kentler bu yüzden oldukça heterojen. Yabancılaşma kavramının doğduğu noktalardan biri bu. İnsanların yabancılaşması yalnızca heterojenlikle ilgili değil, ama somut olarak kentlerle ilişkilendiriliyor. Yabancılaşmayı kentle ilişkilendirmeden önce, sanayide "Taylorculuk" diye bilinen bir akımdan söz etmek gerekir: Sanayinin henüz o kadar gelişmiş olmadığı dönemlerde, küçük üretim merkezlerinde, örneğin bir sandalyeyi beş kişi üretiyor. Bu beş kişi, birinci sandalyeyi ürettikten sonra ikinciye geçiyorlar, burada sandalyenin bütün parçalarını ve bütün üretim aşamalarını herkes biliyor. Yine geçmiş dönemde tarlalarda çalışanlar, ürünü ettikleri zamandan başlayarak, hasat dahil bütün aşamaları biliyorlar. Sanayileşmenin yeni üretim bantlarıyla birlikte, herkes ürünün bir parçasını üretiyor ve ortaya çıkan şeyin tümünü bilmiyor. İşte bu, yabancılaşmanın

somutlaştığı durumlardan biri. Yabancılaşmanın, bir de büyük şehirlerle ilişkilendirilen bir yapısı var. Burada da, bulunduğu toplumda geleneksel bağlarından kopmuş, zorunlu olarak bireyselleşmek durumunda kalmış kişilerden bahsediliyor. Batıda sanayileşme ya da kentleşmenin ortaya çıktığı -ve bugünün dünyasında varolan ya da bizim gibi ikinci elden sanayileşen ülkelerde olduğu gibi- kavram ya da oluşumların hazır bir paket halinde alınmadığı dönemlerde, bu ülkeler ücret, çalışma saati, teknolojik cihazlar, sendika gibi kavram ve araçları da üretip buluyorlar, bu süreçte çatışarak, uzlaşarak bir noktaya geliyorlar. Oysa 'ikinci elden' yaşayanlar için, tüm bu kavramların oluştuğu süreçleri de yaşamadıklarından, farklı bir yabancılaşma söz konusu oluyor.

Yabancılaşmada geniş aile yapısının parçalanıp, çekirdek aile düzeninin etkinleşmesi, kentlerde daha atomize ve bireysel dinamik yaşamın oluşması gibi durumlar da rol oynuyor. Ancak kentlerde cemaatler yeniden oluşuyor. Küçük yerleşim birimlerinde ortaya çıkmayan hemşehrilik önemli bir rol oynuyor. Hemşehri olgusu tümüyle büyük kentlere özgüdür. Bir de etnik grupların oluşturduğu cemaatler var. Bu yapılar ancak megakentlerde ayakta kalabilmek üzere üretilen yapılardır. Üstelik bu cemaat yapısı ortak davranmayı gerektiren bir yapıyı da kente taşıyabilir. Cemaat dayanışmasının, kente uyumu sağlayan bir yapısı da vardır. Bireysel olarak kente yabancılaşmış kişiler, cemaatler aracılığıyla, bir grup olarak kent içinde kendilerini ifade etme olanağına sahip olabiliyorlar. Bu yapıları bazı açılardan çok olumlu olarak da, bunlara bazı açılardan kültürel uyum süreci olarak da bakabiliriz.

Geleneksel toplumlarda insanların duygusal ilişkilerinden kaynaklanan durumlarını, örneğin aylarca yas tutma ya da 40 gün düğün yapma gibi, acı ve sevinçlerini yaşamak için çok zamanları varken; hızlı ve uyanık olmaya çalışan megakent insanı bunları sadece belli günlerde, belki de yalnızca saatlik sürelerle yaşamak zorunda kalabilir. Modern toplum insanının duygularının parçalanmışlığı söz konusu; onları doyurması yapılamıyor. Bu aslında yabancılaşmayla da ilgili bir durum.

Sayılarla İstanbul

Yüzölçümü: 2650 km².

Nüfus: Yaklaşık 10.000.000

Nüfus Yoğunluğu: Türkiye'de km²'ye düşen kişi ortalaması 81'ken İstanbul'da 1747.

Göç Hızı: % 0.99

Bina Sayısı: Yaklaşık 1.250.000

Kişi Başına Düşen Yeşil Alan: 7 m². Bu sayı Roma ve Paris'te 55, Londra'daysa 60 m².

Motorlu araç sayısı: Türkiye'deki toplam 10.4 milyon aracın 2.200.000'i İstanbul'da.

İstanbul'da Hava Ulaşımı: Yılıda yaklaşık 99.000 dış sefer, 40.000 iç sefer.

Toplam Hastane ve Yatak Kapasitesi: Devlet Kurumlarına bağlı ve özel hastanelerin toplamı 1.189, yatak kapasitesi, 164.323.

Kütüphane: 51 kütüphane bulunan yaklaşık 2.000.000 kitap.

Suç Oranı: Yılıda yaklaşık 46.800 vaka. Bunun yarısından fazlası hırsızlık vakaları.



Fotograf: Serpil Yıldız

KENTİ VE SORUNLARI

Tıpkı yabancılaşıma gibi suç, şiddete ve bazı sosyal sorunlara ilişkin yoğunluk da ülkeden ülkeye, bir megakentten diğerine değişebiliyor. Örneğin İstanbul, son zamanlarda artan bir suç oranı gösteriyor. Ancak, pek çok ülkeyle karşılaştırdığınız zaman bu oran, orta düzeye karşılık geliyor. Genel olarak İstanbul'da, çoğu megakentte olduğundan daha az toplumsal sorun yaşıyoruz. Çoğu ülkede yaşanan sefaletin boyutları çok farklı. Megakentlerin kendilerinin doğrudan doğruya suç ürettiğini söylemek zor. Ancak sürekli artan nüfusun yönetimindeki ve güvenliğindeki zayıflıklar, bu kentlerde suçun önünü açabiliyor. Megakentleri bekleyen ana tehlike, suçların artık burada kolayca işlenebilir hale gelmesi. Suçların çeşitliliği ve gerçekleşme oranı da yine gelişmişliğe bağlı olarak ülkeden ülkeye değişkenlik gösterir; ama megakentlerde sosyal denetimin yetersizliği, yöneticilerinin de gerekli tedbirleri almakta sosyal ya da ekonomik nedenlerle yavaş kalmaları, bu kentlerde artan suç oranlarının temel nedenlerden biri. Suç oranlarındaki artışlarda, fırsat eşitsizliği de önemli bir etken. Küçük yerleşimlerde iş çeşitliliği, megakentlerle kıyaslandığında çok az. Megakentlerdeyse bu çeşitlilik çok fazla. Buralarda birbirinden farklı sosyal tabakalar içiçe. Kentin farklı kesimlerinde yerleşmiş olsalar bile, kent mekanizması birbirlerini görebilmelerine yardımcı oluyor. Elbette sosyal sınıf farklılıkları, işsizlik unsuruyla da birleşince suça yönelimleri artırabilir. Ayrıca megakentler, yeni suç biçimlerinin üretilebileceği yerler de olabiliyorlar. Hatta "entellektüel suçlar" tümüyle bu kentlerin doğurduğu bir suç türü. Bilgisayar, borsa suçları, yolsuzluk gibi bilgi birikimi gerektiren suçların merkezi, bu tür kentler.

Kentler aynı zamanda farklı ve çok çeşitli iş alanlarını, zengin eğitim olanaklarını da bünyelerinde barındırıyorlar. Bu olanakların peşinde olanlar, doğal olarak kente odaklanıyor ve oraya ulaşmaya çalışıyorlar. Ancak, işsizlik de kente gelenlerin ya da burada yaşayanların karşılaştıkları bir başka sorun. Ama megakentler, işsizliğin doğrudan yaratıcısı olmayabilir. Çünkü işsizlik de aslında ülkenin sosyo-ekonomik yapısıyla ilgilidir. Ülkenin %30'u işsizse, o ülkenin megakentindeki nüfus artışı yo-



Fotograf: Serpil Yıldız

ğunlaşır, çünkü iş aramak için insanlar oraya gideceklerdir.

Stres, megakentlerle ilişkili bir başka toplumsal sorun. Özellikle işe yetişme, belirli çalışmaya uyma, ya da bir yere zamanında varma gibi baskılar strese neden oluyor. Megakentler, aynı zamanda, yeni iş fırsatlarıyla yükselme ya da sınıf atlama olanakları da sunarlar. Bu, küçük yerleşimlerde rastlanılmayan bir olgu. Önünüzde sonsuz bir yükselme olanağı varken, yükselmek için rekabet etmek ya da mücadele etmek zorunda kalınabilir. Bu da bir stres nedeni. Birey yoksul ya da işsizse stres süreklilik kazanır; çünkü bu kez yaşama karşı bir mücadele söz konusudur. Geleceği görmemenin getirdiği belirsizlik, zor durumda kalındığında yardımcı olacak kişilerin olmayışı, kalıcı streslere yol açabilirler. "Fast food" kültürü de büyük kentlere özgü bir durumdur ve stres yaratır. Hatta hava kirliliği bile stres nedeni olabilir.

Megakentler güvensizlik verebilir ama aynı zamanda dayanışma, özgürleşme durumları da yaratabilirler. Bireyler sosyal denetimden görece uzak,

kendi yaşamlarını diledikleri gibi sürdürebilirler. Büyük kentlerin böyle olumlu yanları da var. Megakente olan göçün altında, daha önce yaşanan yerde gereksinimlerin karşılanmaması yatıyor. İşsizlik ve eğitim yetersizliği bunların başında. Megakentlerdeki bu yoğunlaşma, aslında sorunu da derinleştiriyor. Bu sorunlar, megakentin kendi içinde de çözülebilir; ama asıl çözüm insanların büyük kente gelmesini önleyecek şekilde, daha küçük yerleşim yerlerinin de okul, tiyatro, sinema, kültür ve sanat merkezleri, büyük kitapçılar, müzeler gibi birimlerle desteklenmesiyle, iş olanaklarının yaratılmasıyla, sosyal, kültürel ve ekonomik gereksinimlerin karşılanmasıyla sağlanabilir. Bu sayede, bugün yaşanan sorunların, megakentlerin sorunu olarak yansımalarının önüne geçilebilir.

Sonuç olarak megakentlerde fırsatlarla engeller birarada bulunuyor. Megakentler, hem müthiş bir zenginliği hem de müthiş bir yoksulluğu bir arada sunabiliyor..."

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

“HERKES KENDİ KÜLTÜRÜNÜ GETİRDİ..”

İşkadını Nur Ger, dergimize “İstanbul’u olmak” ve çok-kültürlü, çok-kimlikli bir kentte yaşamının, kendi açısından nasıl birşey olduğunu anlattı.

Megakent denince aklınıza ne geliyor? İstanbul bir megakent mi?

Uzun bir tarihçesi olsa da kısa zamanda, hızla büyümüş bir kent. Bir ülkenin çok farklı yerlerinden, ya da değişik ülkelerden gelen insanların bu kenti sahiplenmesi olgusu söz konusu. İlk duyduğunuzda olumlu bir şey çağırıştırmıyor. Trafik karma karışık, hızlı kentleşmiş, yani köyünü kente taşımış; ama bütün bunların birikmesiyle de, kendine özgü bir dokusu ve büyüğü olan bir kent. İstanbul, her şeyiyle bir megakent. Camdan dışarı baktığınızda gördüğünüz şu bina yığınının yeri, 15 yıl önce yemyeşildi. Bugün tam anlamıyla, özellikle geceleri tam bir kent görünümü veriyor. Bu bölge de çok çabuk kente entegre olan yerlerden bir tanesi. İstanbul’un büyümesi 1950’lerde başlamış. “Taşı toprağı altın” diyenlerin akınına uğramış, göç almış. Ben 15-16 yaşındayken 3 milyon gibi bir nüfustan söz edilir ve “büyük şehir” denirdi. Herhalde 12 milyonu geçmiş 25 yılda. Çok hızlı kentleşen bir yer; iki tarafa da büyüyor. Tüm bu alanlara herkes İstanbul diyor, bence bir çekirdek İstanbul bir de İstanbul’un çevresi var. Belki de hepsini İstanbul diye adlandırmak yanlış.

Bu kentte yaşarken ne tür sıkıntılarla karşılaşıyorsunuz? İstanbul’da doğup yaşayan biri olarak, değişim sürecini nasıl gözlediniz?

Bu hüznü bir soru benim için. Epeyce bir kent görmeme rağmen, İstanbul kadar sevdiğim ve bağlanabileceğim bir kent daha görmedim. İstanbul maalesef çok hırpalanmış, çok horlanmış, aslında bir “kaşıkçı elması”yken paralanmış. Tüm bunlara rağmen ben yine de olağanüstü, muhteşem bir kent olarak görüyorum İstanbul’u. Çocukluğumda İstanbul’a aşıkım. İlk yurtdışı deneyimim 17 yaşında oldu. Gittim, geldim, İstanbul’u daha çok sevdim. Ondan sonra, gözümün önünde paralanıp, yok oluşunu seyrettim ve hiçbir şey yapamamanın acısını yaşadım. Bir nazım planına sadık kalınmaması, kentin ne kadar büyüyelebileceğinin hayal bile edilmeden kendi başına bırakılması, İstanbul’u tam anlamıyla paramparça etti. Aslında yalnızca olumsuzluklardan söz etmek gerekir. Son 10 yıl, benim için yeniden İstanbul’a aşık olma ve keşfetme dönemi. Artık daha az yıprandığını, yaşarken görebildiğim için seviniyordum. Çok umutsuzdum, ama kente sahip çıkma adına çok daha olumlu bir dönüşüm ve değişim var. Hep şunu hayal etmişimdir: 1950-60’larda sanayileşme süreci İstanbul’un üzerine kurulmamış olsaydı ya da hiç değilse 30-40 km’lik bir sınırdan dışından başlayan bir gelişme öngörülseydi, burası açık ve tarihi bir kent olarak kalırdı, herhalde insanlık yaşadıkça dünyanın en güzel kentlerinden biri olarak yerini koruyabilecekti. Bir benzeri kesinlikle yoktu. İstanbul’u çok hor kullandık. Aslında, kabul etmeliyiz ki bunca uğraşa karşın yok edemedik: Bu kentin güzelliği odur ki, neresine giderseniz, hangi sokak arasında bulunursanız bir anda sizi büyüğün içine alacak ya bir çeşmesi, ya bir evi ya da benzeri bir şeyi bulunur. Bunca farklı insan, farklı kültür aynı sokaklarda, aynı yerlerde yaşıyor! Hepsinin bir arada olması size çok farklı duygular yaşatır. Böyle algıladığınız süre-



ce de dünyanın en güzel kentidir. Taşradır kenttir, köydür kenttir, mahalledir kenttir: Çok kimlikli, çok kültürlü bir yerdir.

New York’ta da yaşadınız? İki kenti karşılaştırabilir misiniz?

İkisi de 24 saat yaşam kültürü olan kentler. Gecerası, sabaha karşı ne yapmak isterseniz yapabilirsiniz. Sadece gezmek eğlenmek meselesi değil; kapıda kaldınız, bir çilingire kapınızı açtırmak gibi ihtiyaçlarınızı da her an karşılayabilirsiniz. New York’a dünyanın her yerinden insan gelmiştir, İstanbul’a Türkiye’nin her yerinden insan gelmiştir. Anadolu çok renkli bir coğrafya olduğu için de, ben çok benzer bir renklilik buluyorum. Ama bu, New York’ta daha açık görünüyor. “New York’lu olma” benzer biçimde, “İstanbul’lu olmak” diye de birşey var. İki kentte de çok kültürlülük var. Özellikle son yıllarda artan ve gelişen sanatsal etkinlikleriyle İstanbul da New York gibi, sanat ve sanatçının çok ciddi derecede odaklandığı bir kent oldu. Örneğin, Paris ve Londra bu açıdan daha ‘tek çizgi’li bir durum sergilerken, İstanbul ve New York çok renkli ve çok çizgilidir, bu kentlerde yaşam, kültür ve sanatın her şeklini bulmanız mümkündür. İnsanlar büyük yaşam güçlükleri içindedirler. Çok zengin ve çok yoksul, aralarında çok büyük bir uçurum olmasına rağmen dipdibe yaşarlar. İki kentte de çok büyük trafik sorunu vardır; iki kentte de taksiciler kentin esas sahipleridir. Her ikisi de umut kentidir. Sokak yaşamları da benzer; sayısız işportacı, sokak satıcısı, seyyar satıcı görebilirsiniz. Aynı şekilde sokakta sayısız insan görürsünüz...

Ulaşım konusunda ne düşünüyorsunuz?

Bunun çok büyük bir sorun olduğunu idrak etmiş biri olarak, evim işe yakın; 25 - 30 dakikada arabayla gidip gelerek, merkezi bir mesafede birçok kişiye göre oldukça kolay bir yaşam sürüyoruz. Ancak hiç öngörülmediği için, çok büyük bir trafik ve park sorunu var. Yalnız, biz Türkler, toplumsal olarak toplu kültüre alışmış değiliz. Metroyu, layıkıyla, ben dahil kimsenin kullandığını zannetmiyorum. Köprü meselesi ayrı bir sorun. Hâlâ inanılmaz bir işkence çekiyor buradan karşıya, karşıdan buraya gelip giden insanlar. Hayatlarının dört saati yolda geçiyor, ama ben hiç dört kişinin birleşip tek arabayla geldiğini görmedim. Yaşamaz hale gelince bunun bir alternatif olacağını umuyorum. Bir de İstanbul’un her yeri sürekli kazılı olduğu için zaten normal bir trafik de mümkün değil. Bir de İstanbul’un çok sık değişen kaldırımları var. Arnavutköy’de 7 yılda üçüncü ya da dördüncü kez kaldırım değiştiğini söyleyebilirim. Kalıcı olmayan gündelik çözümler çok yaygın.

Kültürel olarak İstanbul’un yapısıyla ilgili neler söyleyebilirsiniz? Siz bu kültürel yapıdan nasıl etkilaniyorsunuz?

Çok kültürlü bir yerde yaşamaktan keyif alıyorum, ama, kendimi koruyamadığımı, yok olduğumu da hissediyorum. İstanbul, gerçekten onu tanımayanların, yaşamayanların elinde. Mesela New York’un gökdelenler kenti olması, sanayi devrimi sonrası ilk büyük kent olmasıyla doğru orantılı bir olgu. Kentin sınırları belli ve kentin dikey büyümesi gerekmiş. Bunu da, tarihte ilk yapan kentlerden biri NY. Bunun keyfini, kültürünü, her şeyini sürebilir; üzerine her şeyi koyabilir. İstanbul’un bu kültürle ne ilgisi var? Milattan önce kurulmuş, üzerinden 10 tane imparatorluk geçmiş bu kentin, bu kadar tarihi dokusu, bu kadar çok kültürlülüğü temsil etme kabiliyeti varken, burada gökdelenin ne işi var? Ayrıca gökdelen tarihe mal olmuş bir mimari; 20. yüzyıl başındaki bir kültür. Bugün artık kim gökdelen diker ki büyükşehir kültürünü ortaya koymak için. Bu, İstanbul’un kalbine ok saplamak eşdeğer. Dünyada kim sarayının bahçesine otel yaptırır? Paris’te Versailles’in bahçeleri vardır, orayı imara açıp otel mi yaptırıyorlar ki biz Dolmabahçe’nin bahçesine kocaman bir otel yaptık. Kentimizin İstanbullu kimliğine sahip çıkmak çok önemli. Hayalim oydu ki, 40 km’nin ötesinde kentleşme yapılabilsydi, Boğaz’ın kirliliği önlenbilmiş olsaydı,



Fotoğraf: Serpil Yıldız

eşsiz bir kent olabilirdi İstanbul. Bir zamanlar da Tarlabası'nı açmak için, Ömer Hayyam sokağına kadar bir sokak, olduğu gibi yıkıldı. Ben şehircilikten anlamam, ama yıkarak olmaz ki. Yıkarak yapmak, herhalde en kolay çözüm.

Kent ve kentsizlik üzerine neler söyleyebilirsiniz? Göç, İstanbul'un öz kültürüne nasıl katkılar yaptı?

Çarpık kentsizliğin buradan daha kötü sonuçlar verdiği yerleri Latin Amerika'da, Peru'da gördüm. Peru'da İstanbul'dan bin betör bir sefalet gördüm; içime işlemedi, unutamadım. Ama bizde de yaşamımızın içinde. İstanbul'da da tenekede sayılabilecek çok mahalle var, ama, bazılarının kapısında arabası, çatısında çanak anten. Değişime gelin-

ce, köy olduk biz. Herkes kendi kültürünü getirdi buraya. Bu da bir plan meselesi! Mesela New York'un Chinatown'ı, bütün Çinlilerin yaşadığı, önemli ölçüde gelir getirici bir bölgedir ve kent dokusuna zarar vermez; çünkü planlanmıştır. Biz de insanları belirli bir plan dahilinde belirli bölgelere yerleştirip, oradan kente enjekte edebilsaydık, eminim bugünkü şekil oluşmayacaktı. Ama şimdi, binlerce küçük taşra; Anadolu'nun muhtelif kentlerinin örneklerini görebiliyorsunuz. Şimdi İstanbul'da 10 tane Sivas, 20 tane Erzurum, 40 tane Malatya var! Bu insanlara "neden kendi kültürünüzü getiriniz, neden burada yaşıyorsunuz" diye sorulamaz. Bu Almanya'nın Türklere yaptığından farklı olmaz. Sanayiye buraya kurarsanız, işgücü de buraya gö-

çer. Ortaya çıkan kültürler -gerçi, bu çok kültürlülük hali, bu karmaşıklık yabancılar için çok ilginç geliyor- garip olsa da, durum bu.

İstanbul'dan bir beklentiniz var mı?

Boğaz'ı biraz daha temiz görebilsem, gerçekten o tarihi dokusunun ortaya çıktığını ve korunduğunu görebilsem, tezatin bu boyutta olmadığını görebilsem -ki, bu da İstanbul'la değil çağdaşlaşmakla ilgili bir beklenti-, İstanbul'un özelinde kendisini var eden değerlerin ortaya çıkışını görebilsem çok mutlu olurum. Bir de kentin, kendi insanları tarafından korunduğunu görmek, bunun olduğunu bilmek beni çok mutlu eder. Aksi halde, kendi kendine direnebildiği ölçüde yaşayabilecek.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

MEGAKENTİN KARANLIK YÜZÜ

İstanbul da, ne yazık ki dünyadaki diğer megakentler gibi, gülleryüzünü tüm sakinlerine göstermiyor. Kimileri bu kentin tüm olanaklarından yararlanıyor, kenti tüm güzelliğiyle yaşıyor, kimileri de halinden şikâyetçi değil. Ama öyle bir grup var ki, İstanbul onlara küskün, onlar İstanbul'a. Taşı toprağı altındır diye duyup, bir umut, bohçalarını kapıp gelmişler buraya. Hepsinin de beklentisi aynı; geçimlerini sağlayacak bir iş, başlarını sokacak bir ev. Elbette İstanbul'a göç edenlerin hepsinin durumu aynı değil; ama gecekonduda yaşayıp iş olursa çalışsan, iş olmazsa eve ekmek getiremeyen birçok "İstanbullu" var.

Kezban Cengiz 27 yaşında, 4 çocuk sahibi. İstanbul'a 10 yıl önce Yozgat'tan gelmişler. Yozgat'ta çiftçilik yapıyorlarmış. Kezban hiç istememiş İstanbul'a gelmeyi, ama eşinin daha iyi bir iş bulması umuduyla gelmişler. Kezban'ın eşi inşaatlarda çalışıyor; daha doğrusu iş olduğunda çalışıyor. İnşaat işlerinin durduğu kış aylarında, çalışma isteğine ve gücüne sahip olduğu halde çalışmıyor. İş olduğundaysa, İstanbul'un neresinde olursa olsun sabah ezan vakti evden çıkıp çalışmaya gidiyor. Kezban hem rahatsız olduğu hem de çocuklara bakacak kimsesi olmadığı için çalışmıyor. Yaşadıkları gecekonduda kendilerine ait değil; kirada oturuyorlar. Ancak, kışın ev kirasını vermekte çok zorlanıyorlar. Gecekonduyun bahçesinde besledikleri tavuklar sayesinde bazı günlük gereksinimleri karşıladıkları gibi, köylerine duydukları özlemi de bir parça giderebiliyorlar. Özlediği halde memleketine bu 10 yıl içinde yalnızca ölüm, kaza ya da düşüş gibi önemli olaylar nedeniyle birkaç kere gi-



Fotoğraf: Serpil Yıldız

debilmiş. Kezban "Geçim sıkıntısı insana anasını da unutturur, babasını da" diyor. Hayatta en büyük isteği bir evinin olması, bir de eşine sigortalı bir iş. İstanbul'dan en büyük beklentisiyse çocuklarının "okuması".

Köyünü bırakıp İstanbul'a gelenlerden biri de Sibel Kal. Sibel'in de 5 çocuğu var; hepsi okuyor. Sibel 15 yıl önce Iğdır'dan gelmiş; oradayken durumları iyiymiş. Eşi İstanbul'da çalışıyormuş, daha sonra Sibel'i de almış yanına. Şimdi Yenisahra'da bir gecekonduda yaşıyorlar. Ütü yaparak para kazanmaya çalışan eşi, kalbinden rahatsız. Ne yazık ki hem sürekli olarak iş bulamıyor, hem de rahatsız olduğu için ağır işlerde çalışmıyor. Yeşil kartları olmadığı için megakentin sağlık hizmetlerinden de yararlanamıyorlar. Sibel, Aile Danışma Merkezleri'ndeki okuma yazma kurslarına gitmiş; artık bu kentte kendisine daha fazla güveniyor, aile bütçesine katkıda bulunabilmek için evde dışarıya iş yapıyor. Oturdıkları gecekondunun rutube-

ti eşinin kalp romatizmasına hiç iyi gelmiyor, ama daha yüksek kira verebilecek durumda olmadıkları için başka bir yere de taşınamıyorlar. Sibel de 15 yıldır bir tek cenaze için gitmiş memleketine. Bu kentte onu en çok mutlu eden şey, çocuklarının okuması. Yaşadığı onca zorluğa karşın yine de köyüne geri dönmek istemiyor Sibel; "çocuklarımı orada okutamazsam" diye korkuyor. İstanbul'da onu en çok mutsuz eden şey maddi sıkıntı. İstanbul'dan en fazla beklediği şeyse kendilerine ait bir evlerinin olması.

Songül Toka da 10 yıl önce İstanbul'a göç eden ve Yenisahra'daki gecekonduda bölgesinde yaşayan kadınlardan. Memleketi Kars'tan İstanbul'a gelmeyi istememiş Songül, ama eşi İstanbul'da çalıştığı için gelmek zorunda kalmış. Songül'ün eşi de pazarlarda işçi olarak çalışıyor; iş olduğunda para kazanabiliyor, iş olmadığında boşta. Songül'ün birtakım rahatsızlıkları olduğu için çalışmıyor, ama iki çocuğuna bakıyor. Yaşadıkları gecekondunun kirası onlara da fazla geliyor ancak yapabilecekleri bir şey yok. Songül Kars'a dönmeyi çok istemesine karşın, çocuklarının eğitimi için İstanbul'da yaşadığı bu sıkıntıya katlanıyor. Bu kentte çok sahipsiz olduklarını düşünen Songül, bir tek Aile Danışma Merkezi'ndeki gönüllülerin onlara sahip çıktığını, orada bulunmanın kendisine çok iyi geldiğini söylüyor. Bu kentte onu da en çok rahatsız eden şey "yokluk". Songül de "bir evim olsa, gerisi o kadar zor gelmez" diyor.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ



Fotoğraf: Serpil Yıldız



Fotoğraf: Serpil Yıldız



Fotoğraf: Serpil Yıldız



MEGAKENTLERİN EN BÜYÜK SORUNU: ULAŞIM

Tüm kentlerde ulaşım çok önemli. Hem her zaman önemli sorunların ortaya çıkmasına neden oluyor hem de her zaman yeni çözümlere gereksinim duyuyor. Çözümlerde, ulaşımın “alan planlama ve ulaşım yatırım ilişkisi” ve “çok modellenli ulaşım sistemleri”ni içeren temel kavramları, gerçekten çok önem kazanıyor.

Kullanım alanlarının planlaması, hızlı kent gelişimi ve buna eşlik eden hızlı ve sürekli motorlaşmayla, bir gereksinim olarak ortaya çıkıyor. Özellikle otomotiv sanayisinin getirdiği motorlaşma, kentlerin merkezi bir yapıdan uzaklaşmasını sağlayan baskıları ortadan kaldırarak, genişlemelerine neden oluyor. Ulaşım maliyetleri bu baskıyı korumaya yardımcı olsa da, aşırı nüfus yoğunluğu ve yüksek gelirli kentlerdeki merkezi yaşam karşıtı baskı, yalnızca ulaşım maliyetlerinin aşırı oluşuyla sınırlı değil. Alan kullanım planları, ulaşımın çok yönde (merkezden merkeze, merkezlerden dış çepelere, dış çepelerden merkeze) gerçekleştirilmesi için, yüksek kapasiteli yollarla farklı ulaşım biçimlerini birbirine bağlayan modeller oluşturarak bölgesel, “çok-merkezli” bir gelişim dokusunu yaratılmasını sağlıyor.

Ulaşım plan ve yapıları, kentin ekonomik ve kültürel yapısıyla ilişkili biçimde kentten kente çeşitlilik gösterebiliyor; bu nedenle yaşanan sorunlar ve karşılaşılan fırsatlar da farklılık ve çeşitlilik içeriyor. Farkların ve çeşitliliğin temelinde, gelişen ülkelerdeki gelir düşüklüğü, yani, orada yaşayanların görece daha az motorlu araç sahibi olmaları yatıyor. Bu yüzden, bu tür kentlerde motorsuz ulaşım, ulaşım politikalarının önemli bir parçası haline geliyor. Minibüs, dolmuş gibi çoğu ülkede resmi olmayan ulaşım yöntemleri de, kent içi ulaşımın, yani trafiğin önemli bir parçası oluyor ve çeşitliliğin artmasına katkıda bulunuyorlar. Çok çeşitli uygulamalar içeren bir ulaşım biçiminin etkin planlamasını sistematik olarak yapmaksa oldukça zor. Yine de, içerdikleri çeşitli ulaşım modellerine bazı düzenlemelerle önemli katkılarda bulunabilen

kentler var. Ayrıca, gelişen ülkelerde yaşayanlar, çevreyi daha az kirleten ulaşım yöntemlerine karşı daha duyarlı davranabiliyorlar.

Ulaşım çok boyutlu bir olgu. Bu olguyu daha iyi kavrayabilmek için, ulaşım ve trafik mühendisliğiyle trafik güvenliği konularında uzmanlaşmış, Atılım Üniversitesi öğretim üyesi Yrd. Doç. Dr. Cumhuriyet Aydin’la megakentlerde ulaşım sorunları ve çözümleri üzerine görüştük.

“...İnsan ve malın ya da yükün bir yerden bir yere, zaman boyutu da dikkate alınarak, en ucuz, en etkin, en güvenli taşınması olayıdır ulaşım. Zaman, mekan değişikliği, yolcu ve yükün taşınması, ulaşımın temel kavramları. Raylı sistemler, varsa denizyolu ulaşımı, otobüs vb sistemler gibi toplu taşıma araçları, arabalar, yayalar, yollar, park alanları ulaşımın hizmet eden ve hizmet alan elemanlarıyken, trafik mühendisliği, trafik güvenliği, trafik ya da trafik sıkışıklık yönetimi gibi kavramlar da, verilen hizmetin kalitesiyle ilgili yönetsel elemanlar. Ulaşımın bir de sürdürülebilirlik, ekonomik olma, güvenlik, hızlilik ve denetim gibi bileşenleri var. Bu bileşenler her zaman bir uyum içinde olmak zorunda değil, ama mutlaka kurul-

ması gereken bir denge var. Bu dengenin kurulmasında planlama, merkezi rolde. Ulaşım planlamalarında bilimsel, teknik ve ekonomik analizlere dayanan fizibilite çalışmaları çok önemli.

Megakentlerde ulaşım olgusu, mutlaka, ulaşım sistemlerinin değerlendirildiği, birbirine entegre edildiği farklı ulaşım sistemlerini içine almalı; kısa, orta ve uzun dönem kent ulaşım planlarına dayanan, olabildiğince tekil taşımaları öne çıkarmayan, aksine toplu taşımacılığı destekleyen, ama mutlaka alan kullanım planlarıyla üretilmiş bir ana ulaşım planının parçası olan, oradan desteklenen ulaşım kararlarıyla çözümlenmeli. Dünyanın çoğu megakentinde uzun süredir, toplu taşımaya yönelik önlemler alınmış durumda ve bunlar giderek genişleyen ağlarla hizmet veriyor. Ucuz, hızlı ve güvenli raylı sistemler ya da metro, megakentlerin olmazsa olmazı. Ancak otomotiv sanayii de hâlâ bütün ülkeler için son derece önemli ve çok baskın. Bu yüzden, bulunan ve uygulanan çözümler, motorlu taşıt trafiğiyle başa çıkmayı olanaksız kılıyor. Bu çözümler, günümüzde artık motorlu taşıtlardan uzaklaşmak ya da motorlu taşıtları kentten uzaklaştırmak yönünde. Örneğin Londra’nın merkezine



girmek isteyen motorlu taşıt sahipleri, ek vergi ya da ek ödemeler yapmak zorunda. Başka kentler-deyse, iç çepere girdikçe park ücretlerinin artırıl-ması ya da araçların hızlı gitmesini fiziksel biçim-de önleyecek yaya ağırlıklı geniş bölgelerin düzen-lemesi, son 15 yıldır daha da öne çıkıyor.

Büyük kentlerde genel eğilim ve yönelim, kent merkezlerinden dışarıya doğru, küçük ya da orta büyüklükte modüller şeklinde gelişmek. Bu türde bir gelişme, tek bir kent merkezi yerine, birçok kent merkezi oluşturuyor. İnsanlar, örneğin İstan-bul'da değil, Kadıköy'de yaşıyor oluyorlar, iş ve günlük yaşamlarını orada sürüyorlar. Megakent üzerine çalışan tüm planlamacılar, herkesi bir kent merkezine getirmek ya da oradan götürmek yeri-ne, varolan ya da oluşan yeni modüllerde, tüm ih-tiyaçların nasıl karşılanacağına kafa yoruyorlar. "İstanbul'da, herkesi Avrupa'dan Anadolu'ya ya da tersi yönde taşımak zorunda mıyız gerçekten; böy-le bir talep var mı, olmalı mı?" gibi. İstanbul'da, kentin iki yakasını birbirine bağlamak çok önemli-se de, yapılan etüdlr şunu gösteriyor: Bu konuda-ki ulaşım talepleri, İstanbul'un tümünde gerçekle-şen ulaşım taleplerinin %10 - 25'i düzeyinde. Ula-şımın %85'i hâlâ her iki yakanın kendi içinde ger-çekleşiyor. O zaman, bu örnekte ya da çoğu kent-te olduğu gibi, ulaşım sorunları da insanların yaşa-dığı alanlarda çözülebilecek. Bu nedenle, yeni ula-şım planları yapılırken kent planlamacılarından güncel bilgileri almak ve yeni planları bu bilgilere dayandırmak çok önemli. İnsana yönelik kavramlar da olanca önemini koruyor. Araştırmalar yaya-taşıt çarpışmalarında, yayanın hayatta kalma oranının yüksek olduğu hızın 30 km/saat olduğunu gösteri-yor. Bu hızla gerçekleşen çarpılmalarda daha çok ayak kemikleri zarar görüyor; kısa süreli bir teda-viyle iyileşebilmek ya da hiç zarar görmemek müm-kün. 40 km/saat hızla gerçekleşen çarpılmalarda kalça kemiklerinin zarar gördüğü, bunların uzun süreli sakatlıklarla sonuçlandığı ve yine uzun süre-li tedavi gerektirdikleri saptanmış. 50 km/saat hız-la çarpmadaysa, yayayı %80 olasılıkla kaybediyo-ruz; bu hızdaki çarpımlar beyin kanamalarına ne-den olabiliyor. Motorlu taşıt kullanıcılarını hız baki-mından caydıracak mühendislik uygulamalarını içe-ren 30 km/saat zonları bu nedenle düzenleniyor. Bunlar sürücülerin sayısını azaltırken, yayaların sa-yısını artırıyor. Oyleyse, insan öncelikli düzenleme-lerin yaratılması gerekiyor.

'Kendi kendini ifade eden' yollarla hız deneti-mi yapılabilir. 30 km/saat zonunda bir yola gi-ren sürücü, istese de daha hızlı gidemiyor. 'Affe-dici' olanlarsa, bütün tehlikeli unsurlardan olabil-diğince arındırılmış yollar. Kentlerde üç temel yol grubundan daha söz edilebilir. Birincisi, transit trafiğe de hizmet veren yoğun taşıt trafiğine sahip, hızlı akışlı yollar; ikincisi, toplayıcı dağıtıcı yollar; üçüncüyse yerleşimlerde kendi içinde hareketi sağlayan arayol-lar. Toplayıcı dağıtıcı yollar, ara-yollardan aldıkları trafiği transit yollara, transitten aldıklarını da arayollara aktarırlar. Ulaşım plan-lamasında bu hiyerarşi de çok önemlidir. Transit trafiğe hizmet veren bir yola, toplayıcı dağıtıcı yollar olmaksızın arayollar yollar kesinlikle bağlanmaz.



Fotoğraf: Serpil Yıldız

Kentlerde, özellikle karayolu taşımacılığına ilişkin çözümler üretilirken, sürücülerde, yol kulla-nıcılarında ve yöneticilerde 'kavşaklardaki kesintiler ortadan kaldırılrsa, trafik daha iyi akar' şeklinde genel bir kanı var. Oysa ulaşım mühendisliğinin abc'si anlatılırken, şu, özellikle belirtilir: 'Bütün kavşaklar birer vanadır. Kavşaklardan birini açar-sanız, diğerini su basar, onu da açarsanız bir son-rakinde birikir. Bir an hepsini açtığımızı düşün-e-lim! İşte o zaman kenti su basar; yani, araç ba-sar!' Avrupa ve Amerika'nın büyük kentlerinde araç baskını önemli ölçüde yaşanmış. Şimdilerde planlamacılar, bu baskını sindirme, düzenleme ve daha büyüklerinden korunma konularına kafa yo-ruyorlar. Bilime, yani trafik ve ulaşım mühendisli-ği ilkelerine dayanarak son derece uygun maliyet-li küçük düzenlemelerle, trafik akışının düzenlen-mesinde ve güvenliğinde çok önemli rahatlama-ları, planlamalar yoluyla yaratmak mümkün.

Ulaşımın, 'toplu taşıma mı, otomobile bireysel ulaşım mı?' gibi tür seçimi ve seçilen türe ilişkin insan davranışlarıyla derin bir ilişkisi var; hızlı ve dikkatsiz araç kullanma, ya da toplu taşıma sistem-lerini uygunsuz kullanma, park alanlarını doğru kullanma gibi, günlük yaşamın her noktasını ilgi-lendiren müthiş bir insan boyutu sözkonusu. Bu nedenle ulaşım, her aşamasında, yalnızca müh-en-dislik gerektiren bir alan değil, farklı bilimsel alan-ları da içeren bir mozaik. Eğitimle insan davran-şına ne kadar ve nasıl müdahale edilebildiği, ula-şımın önemli bir konusu. Sadece kültürel boyutu-yla değil, belki yaşanan iklim boyutuyla da ele alı-narak, insan davranışlarının ne şekilde etkilenebi-

leceğine ilişkin araştırmalar yapıyor. Bazı psiko-loglara göre, tek başına teknik trafik eğitimi yeter-li değil. Örneğin, 'hızlı gitmenin riskleri, hız sınır-lamalarının nedeni, toplu taşıma uygulamasının ül-ke ekonomisi açısından önemi, hız-yakıt ilişkisi ve bunun ekonomik yansımaları' gibi çoğu temel so-runun yanıtları, anaokulundan üniversiteye, ya da sürücülerle yapılan tüm eğitim çalışmalarında ger-çekten verilebiliyor mu? Ülkemiz sözkonusu oldu-ğunda bu soruyu olumlu yanıtlamak pek mümkün değil. Eğitimli eğitimsiz herkes, her aklına geleni her an yapmak istiyor. Disiplin, düzen, denetleme yok. Etkin biçimde yapılmayan denetimlerse, so-runların üstesinden gelmeyi güçleştiriyor.

Ulaşım meselesinin çözümünde eğitim çok önemli; ama uzun dönemli eğitim. Bugün başlasa-nız sonuçlarını 20 - 30 yıl sonra alabilirsiniz. De-netim işi de çok önemli; ama daha çok günün ge-reksinimlerine yönelik ve etkisi kalıcı değil. Müh-endislik uygulamaları, yani işin planlaması, altya-pının düzenlenmesi, doğru sistemlerin oluşturul-ması, alanların doğru tasarlanması, bilet sistem-lerinin doğru entegrasyonu, sistemlerin birbirleriyle doğru entegrasyonu, bilime ve plana göre yapı-ldığında, uzun süreli, üstelik de çok etkili olaca-kıdır. Her üçünden de destek olacak, her üçünü bi-r-birine bağlayacak çözümler, en iyileri elbette.

Bu konuda genel bir referans olması bakımın-dan, bir kentte yaşayanların yaklaşık %10'luk bir nüfusu, motorlu taşıt sürücüsü olarak trafikte bu-lunur, geri kalan %90'sa genellikle yayadadır. Ama mutlaka herkesin bir yaya rolü var; en azından arabasından indiğinde. İster mega, ister küçük bir kent olsun, öncelikle yayaların ve bi-sikletlilerin hem güvenliklerini, hem de varlıklarını gözeten çözümler ve uygulamalar üretilmek zorunda. Ya da motorlu taşıtlara çözümler üretir-ken, yayaların varlığı hiçbir biçimde gözardı edilmemeli. Yayaların kültü-rü ve trafik düzenine uyumu, elbette yaşamsal bir konu ve trafik güvenli-ğinin etkinliğini artırmadaki önemli unsurlardan biri."

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız,
Kumru Şardağ



Fotoğraf: Serpil Yıldız

“İSTANBUL ASLINDA BİR ÜLKE!”

İşadamı Cefhi Kamhi'nin gözünden, bir megakent olarak İstanbul...

Megakent nedir? İstanbul megakent tanımına girer mi?

Bir kentin ya da kentlerin gelişimi, o ülkenin sosyal toplumunun, ekonomik toplumunun ve uluslararası taleplerin üçlü dengesi içersinde yapılır. Bir de bulunduğu yöre, bölge de çok önem taşır; biliriz ki, dağdaki bir kentin gelişimiyle bir ovadaki ya da farklı bir coğrafyadaki bir kentin gelişimi farklılık gösterir. İstanbul zaten hiçbir tanıma sığmayan bir şehir; New York, Paris, Zürih, Londra gibi kentler için yapılan tanımlara da sığmaz. Çünkü bunlar, kendi ülkelerinin gerek mozağını gerek yerleşmiş ekonomik ve sosyal sistemlerini temsil eden şehirler. Türkiye'deyse bu normlar veya prensipler daha tam yerleşmemiş. Tarihsel geçiş bakarsanız, bildiğimiz hiçbir büyük kent, İstanbul'un taşıdığı göç yükünü, İstanbul'un hem kendinden hem Anadolu'dan hem de tarihten gelen çok kültürlülüğünü ve sesliliğini yaşamamıştır. Türkiye'nin de dünya çerçevesindeki gelişimine baktığınız zaman, halen bir ekonomik ve sinai gelişme var; İstanbul'un ya da Türkiye'nin gelişiminde, diğer ülkelerin karşılaşmadığı bir gerçek daha var. O da, ülkelerdeki yaş orantıları! Diğer ülkelerde genç nüfus oranı %22-%30'u geçmez. Türkiye profilinde 30 yaş altı nüfus % 67, İstanbul'daysa % 69. Demek ki İstanbul'un, insanlara yalnızca yaşayacak yer üretmesi yetmiyor; ekonomik varlıklarını sürdürebilecekleri platformlar da oluşturması gerekiyor. Yaşama alanlarının yanı sıra, ekonomik yaşama alanları, ekonomik yerleşme alanları da yaratmak lazım. Bir megakent bir bütün olarak büyür, halbuki İstanbul'da, son zamanlarda, artı ve eksileri olan uydu kentler oluşmaya başladı. İstanbul, aslında bir ülke! İstanbul ve Marmara, gerçekten eğitimiyle, kültürüyle, herşeyiyle, Türkiye'yi taşıyan bir profil. İstanbul'un megakent gelişimine bir tek altyapılarla, yollarla, bina şekillenmesiyle, yani bu başlıklarla, kısıtlı bir şekilde bakılmasına pek taraftar değilim. Bir ülke neyi sağlıyorsa, İstanbul gibi bir şehrin de aynı olanakları sağlaması lazım; İstanbul bir ülkedir, bir şehir değil.

İstanbul'da doğup yaşayan biri olarak, değişimle ilişkin gözlemlerinizi var mı?

Doğduğum yıl 900 - 950 bin kişi varmış İstanbul'da. Değişim çok ürkütücü! Bugün sorunlar olmasa zaten, bu konu gündeme gelmez. Bu sorunların nedeni “plansız gelişme” değil, “sorumluluk taşımayan insanların İstanbul'a yaptığı kötülükler” diyelim. Belli başlıklar altında slogan atıp, ondan sonra yapmadığı zaman suçu başkasına atan bir karakterle, bir zihniyetle, yalnız İstanbul değil, diğer şehirler de yönlendirilirse, başına gelecek olan budur. Şimdiye dek verilen kararların hepsi, o an için geçerli olan, çok kısa ömürlü kararlarıdır. Oysa bugün, bir çevre analizi yaptığımızda bile, bölgede toprağın, bitkinin, böceğin dokusunu bozmayacak dengeleri araştırırız. Aynı hassasiyet ne İstanbul'a, ne doğasına ne de insanına gösterildi!



Fotoğraf: Serpil Yildiz

Dünyadaki başka megakentlerle İstanbul'u karşılaştırırsanız ne söyleyebilirsiniz?

Hiçbirine benzemez! İstanbul'da en büyük avantajımız ne, biliyor musunuz? O kadar çok hata yaptık ki, artık hatalarımızın gözüken şekli önümüzde. Yapmamız gereken, o hatalarımızı nasıl düzeltileceğimize karar verip bunu uygulamak. Onları düzelttiğimiz zaman, belki diğer megakentlerden daha güzel, daha doğru bir planlamaya bile yönelebiliriz. Kimisi der ki, “hata yapmadan, doğrularla başlamamız lazım”. Ona fırsatımız olmadı.

Kafanızdaki megakent tanımında olmazsa olmaz nedir, örneğin, trafik sorunu mudur?

Trafik, ulaşım, enerji, sağlık, eğitim, bütün o klasik, olmazsa olmaz başlıkları aklınıza geldiği gibi sıralayabilirsiniz; onlardan hiçbirimiz vazgeçmeyiz. Onlar ütöpik değil. Herkesin hayalinde olması gerekenler. Onların ötesinde, şununla hayır demek lazım: İstanbul sana değişik bir yaşam sunuyor; geldiğin yerdeki yaşamı buraya taşıman yasa. Kendi kültürünü, örf ve adetlerini muhafaza edebilirsiniz, ama yaşadığınız köyü, olduğu gibi İstanbul'un bir boş arazisine kurup, yaratabileceğin niteliksiz ortamların olumsuzluğunu -ki, daha iyi-

sini hak ediyorsun- çevreye ve başkalarına yansıtmaman lazım. İşgal edecek yer mi istiyorsun, al, burayı işgal et; ama 500 metrekare yeri kullanacaksın ve şu koşullara uyacaksın, bunun farklısını yapamazsın. Gecekondu yapacak 50 kişi birleşsin, 10'ar milyar verin, belediye size şu binayı yapacak... Gecekondu yok, kaçak yapmaya da, rüşvet vermeye de gerek yok. Eğitim çok önemli elbette. İstanbul'daki gençlere yarızamanlı çalışma olanağı yaratmak önemli. Zaten birsürü kuruluş, birsürü işletme, yarı zamanlı ya da kaçak işçi alıyor. Bunları kayıt içine alır, disipline edersin. Daha bir eğitimsel temele oturtursun. İstanbul için de benzer bir yasa çıkarılması lazım.

İstanbul neden bir Tokyo ya da New York değil? Oralandaki insanlar da kalabalık açısından aynı şeyi yaşamıyorlar mı?

Kalabalık demeden önce, Japon yaşam disiplinine ve kültürüne bakmanız lazım. Japonya'da şu anda gençlerle, geleneksel şekilde eğitilmiş yaş grubu arasında inanılmaz bir uçurum var ve bu büyük bir sorun. Tokyo'nun kıpırdamaya olanağı yok. Tokyo'da en büyük ev, 80- 90 metrekare. Bugün, Japon yönetim sisteminin inanılmaz bir yaptırım gücü var. Japonlar, savaş sonrasında çok önemli planlamalar yaptılar; çünkü yıkılmış olan bir ekonomiyi, bir ülkeyi sıfırdan ayağa kaldırmada, belli bir stil ve belli bir koşul söz konusudur. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, ilk kurulan meclisin milletvekillerinin seçim şekli, bölgelerden geliş öncelikleri, dengeler, bugünkü 20 farklı partiden oluşacak bir koalisyonun sağlayabileceği bir dengeyi karşılamaktaydı. Türkiye o yıllardan başlayarak, çok uzun yıllar köylü ekonomisiyle, köylü politikasıyla gelişti. Japonlarsa, daha ilk günden disiplinli ve sinai bir politikayla geliştiler. Halka yönelik hizmetler, belli sektörlerde ama devlet güdümünde oldu. Aynen Kore modeli gibi, Güney Kore de devlet güdümünde olmasaydı, bugün bir Lucky Gold Star, bir Samsung olmazdı. Türkiye'ye, “o müteahhite, bu müteahhite vereyim”



Fotoğraf: Serpil Yildiz

diyerek, gelişmeye gayret gösterdi.

İstanbul'da daha rahat yaşanabilir bir yaşam için neler yaptınız? Dikey yapılanmaya nasıl bakıyorsunuz?

Her şeyden önce, orada çok devletçi olurdum, İstanbul'a çok ciddi bir bütçe ayırırdım. Çünkü, İstanbul için sonunda, Türkiye'nin bütün yükünü taşıyan ve vergisini veren bir yer. Şimdiye dek bir-sürü başlıktan bahsettik, o başlıkları gayet net bir şekilde tek tek ele alıp değerlendirirdim.

Dikey yapılanma aykırı bir şey değil. Bazı insanlar bunları sevmiyor, İstanbul'un silüetinden bahsediyorlar. İstanbul'a baktığınız zaman, uzak-tan Topkapı sarayını, Nuru Osmaniye camii'ni ya da öteki değerleri görebilmek için, etraftaki binaları yıkmak lazım. İstanbul'un bir silüeti yok. Google Earth'e girin, bir zoom yapın İstanbul'a. İlk yaklaştıkları yer, E5 otoyolu yakınındaki bir gecekondu bölgesi. Ondan sonra başka yerleri seçebiliyorsunuz. Öncelikle, o gecekonduları temizlerim, ama o insanlar için üretecek çözümlerin çalışmasını da yine İstanbul dahilinde yaparım. İstanbul taşır o insanları. Şöyle düşünün: Tek katlı yüz tane gecekondu yapacağınıza, 10 katlı, 4'er daireli, 2,5 gökdelen yaparsanız, 100 aileyi yerleştirebilirsiniz; onları daha konforlu, ısıtması, elektrigi, yolu, hizmeti daha düzgün, çok daha az yer kaplayan bir yapı içerisinde toparlarsınız. Ama başka gerçekler var! Çoğu insan bu gecekondu-ları yaptığı zaman, birinci önceliği "bir çatısı olsun" değil ki; birinci öncelik rant. Yani, "bu araziye ben el koydum, 5-10 yıl sonra devlet bana bir tapu verecek, tapu gelince bunun üzerine beş katlı bir bina yapacağım, şu kadar para kazanacağım". Yani insanların birinci önceliği, evimi yapayım değil, rantımı elde edeyim. Buna nasıl çare bulurdum, bilmiyorum.

Şimdiye dek genel kavramları konuştuk. İstanbul'daki değişimden nasıl etkileniyorsunuz?

Çok yabancı, çok yalnız ya da çok nostaljik hissediyorum kendimi. Kızlarıma anlatıyorum, o yıllarda nasıl yaşadığımızı; mahallede yürüdüğümüz zamankomşumuzu tanırdık, selam verirdik. Tanısak tanımasak, gözgöze gelip, başımızı sallarsa da gülümserdik. "Günaydın", yaşamımızda standart bir kelimeydi, "nasılsınız" demek yadırganan birşey değildi. Bugün birine yardım ettiğinizde, ya da daha önce iki üç defa gördüğünüz bir insanla karşılaşp başınızı salladığınızda, "bu adam ne istiyor?" der. Halbuki bu, o zamanlar gayet normaldi. İstanbul'un kendine özgü güzelliği gitti. Belki kendine göre değişik yeni güzellikler yaratılıyor. İşte, o da çağın gereği; ama İstanbul'da beşeri ilişkilerinin artık kopuk oluşunu ya da hiç olmayışını, hızlı ve plansız gelişen bir şehirdeki kültürel kopukluğu yadırgıyorum. Biliyorum çok şey özlüyorum; en çok da yeşili özlüyorum. Duygular yok, haliyle ilişkiler zayıflıyor, insanın kendi dostlarıyla bile ilişkileri azalıyor. Çünkü günlük sosyal yaşamın başlıkları değişiyor. Eskiden aileler arasında buluşmaydı, şimdi bir restoranda ya da bir gece kulübünde ya da bir kokteylde buluşma. Eskiden yürüyüp, yan binadaki arkadaşınıza gidebiliyordunuz, şimdi mesafeler çok arttı. Ekonomik kaygılar çoğaldıkça, insanın insani değerleri azaldı ya da törpüledi. İnsan çok daha fazla bencil olmayı öğrendi. Eskiden insani ilişkilere, insani sıcaklıklara çok daha fazla önem veriyorlardı. Şimdi insanlar daha kapalı bir sınır



Fotoğraf: Serpil Yıldız

Akmerkez

Akmerkez kimilerine göre çok kısa sürede İstanbul'un simgelerinden biri olmayı başarabilmiş bir alışveriş merkezi. Genellikle yüksek gelir düzeyindeki İstanbullular'a hizmet veren mağazaların bulunduğu Akmerkez, İstanbul'un en kalabalık alışveriş merkezlerinden biri. Ancak Akmerkez'de alışveriş yapanlar dışında, oldukça kalabalık bir başka grup daha bulunuyor; Akmerkez çalışanları. Herkesin keyfine göre alışveriş yapmak, sinema ya da başka etkinlikler için geldiği Akmerkez, çalışanlar için belki de yalnızca bir işyeri. İşe gelmek, eve dönmek ve belki de gün içinde işyerinde yaşadıkları birçok şey, onlar için, belki de önemli sorunlar oluşturabiliyor. Kentte yaşayan kimilerinin keyif almak için yaptığı birtakım etkinlikler, diğerleri için ciddi sorunlar oluşturabiliyor. Bu da bir mega kentin sakin-

lerine yaptığı sürprizlerden olsa gerek.

Oya Yürek 19 yaşında, Akmerkez'de bulunan bir çocuk eğlence parkında çalışıyor. İstanbul'da kendisini en çok rahatsız eden şey dolandırıcılık. Kasaya baktığı için dolandırıcılık olaylarıyla çok karşılaşılıyor. İstanbul'dan en büyük beklentisi insanların daha duyarlı olması. Her gün Bakırköy'den işe gelip gitmek çok zor olduğundan, bir de trafiğin açık olmasını istiyor İstanbul'dan.

Bora Gökçek 27 yaşında, Akmerkez'de bir restoranın müdürlüğünü yapıyor. İstanbul'da kendisini en çok rahatsız eden şey trafik. Dolayısıyla İstanbul'dan en büyük beklentisi de trafiğin rahatlaması. Bir başka beklentisi daha var İstanbul'la ilgili: Deniz kenarlarının, insanların daha fazla kullanımına açık alanlar olarak düzenlenmesi.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

çizip, o sınırın içindeki önceliklerine ağırlık vermeye başladılar. Kısıncılık unsuru çok arttı. Çünkü bir sosyal yarış, bir ekonomik yarış var. İşte "sosyete", "VIP" gibi olmayan tanımlamalar yaratıldı. Artık dayanışma sıfır. Hâlâ gülümsediğiniz şeyler oluyor, ama gülümsemenin yanında burukluk çok daha fazla. Önce, şehrin göbeğinde otururken, daha sakin köşesine taşındım. Orası da gürültülü olmaya başlayınca, şehrin içinde, sakin ve yeşili bol bir yere taşındım; İstanbul'un hengamesini, karmaşasını istiyorsam, o zaman arabama binip gidiyorum. Tercih hakkımdan vazgeçmedim. Çok insan tercih hakkından vazgeçti. Bu üzüyor beni; eskiden bir tercih hakkımız vardı.

Göçle gelen insanların kent kültürüne uyum sorununu nasıl değerlendiriyorsunuz?

"Kültürel uyum" diye bir şey yoktur, kültürlerin birbirine saygısı vardır. Yani, benim kültürümün sana, senin kültürünün bana uyması gerekmez. Senin kültürüne erişebilmem için biraz fikir sahibi olmam lazım. Bir kere kendi kültürümüzü bilmiyoruz ki, birbirimizin kültürüne ilgi göstereyim. Birşeyin farkına vardım ki, herkes kendi sorunlarını bir başlık olarak konuşuyor. Alt maddelere inme fırsatı olmamış henüz. Kendi alt maddelerine inemeyen bir kitleden, belirli yüzeysel baş-

lıkları değerlendirmesini nasıl istersin?

İstanbul'da sizi en çok rahatsız eden şey nedir?

Uğultusu! İstanbul'u günün her saatinde duyabiliyorum. Kentin kendi sesinden bahsediyorum. Bu ses eskiden bir senfoniydi. Çünkü varlıklı ya da varlıksız, imkânlı ya da imkânsız olmak değildi, hayatı yaşamamanın keyfiydi o. Her gün aynı tramvaya binerdim. Vatman varlıklı değildi; gülümserdi, paylaşırdı, sohbet ederdi. Polis vatan-daşla ilgiliydi. Şimdi de ilgisiz değil, ama ilginin sıcaklık dereceleri farklı.

İstanbul'dan özlemle beklediğiniz bir şey var mı?

İstanbul'un herhangi başka bir yerle karşılaşmadığı gün, benim mutlu olacağım gün. İstanbul'un dünyaya, yaşama sunduğu özellikler, satırlar çoğaldıkça, ben mutlu olacağım.

Eski bir İstanbullu olarak söyleyebilirim ki, İstanbul'da, İstanbul'u özleyen çok insan var. İstanbul'u İstanbul yapacak olan, bütün farklı görüşleri bir araya getirmeyi başarmak. Dışarıdan gelip değiştirmek yerine, İstanbul'u özleriyle kabul edip gelmek lazım İstanbul'a.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

PLANSIZ GELİŞME SÜRECİNDE İSTANBUL

Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şube Başkanı Eyüp Muhçu, İstanbul'da yapılaşmanın durumu ve yapılaşma sorunlarıyla ilgili görüşlerini dergimize aktardı.

Megakenti nasıl tanımlarsınız?

Nüfusu belirli bir yoğunluğu aşmış kentlere megakent deniyor. Ancak nüfus yoğunluğu tek ölçüt değil. "Megakent" dediğimiz kavramın, ekonomik büyüklük, devingenlik ya da uluslararası konum gibi faktörleri de barındırması gerekiyor. Megakent için, sorunları da olanakları da büyük kent diyebiliriz.

İstanbul megakent mi?

İstanbul'u sadece "megakent" olarak açıklamak mümkün değil. Çünkü İstanbul aynı zamanda dünya kültür mirası bölgelerini de barındıran bir kent. Doğal güzellikleriyle, topoğrafyasıyla ve binlerce yılı aşan tarihi geçmişiyile, dünya ve Türkiye ölçeğinde özel bir konumu var. İstanbul, geçmişi, mimari öğelerle, kültür mirasıyla ve diğer pek çok özelliğiyle zenginlik olarak bugüne getirebilmiş. Ama olumlu yanlarının dışında, sorunları da çok olan bir kent. Göçe bağlı kontrolsüz büyümesi, çarpık kentleşmesi, nüfusun yoğunluğu ve ulaşım da yaşanan büyük sorunlarıyla da ele alınmalı.

Başka megakentlerle İstanbul'u karşılaştırırsanız neler söyleyebilirsiniz?

İstanbul'u, 150-200 yıllık süreç içinde gelişmiş, tarihsel mirası, kültür mirası bakımından zengin olmayan batı kentleriyle kıyaslamak doğru olmaz. Batıda tarihsel kent niteliği taşıyan Londra, Paris, Roma'yla kıyasladığımız zamansa, İstanbul'un çok daha zengin bir kültür birikimine sahip olduğunu görüyoruz. Ancak batı, az olan tarihsel zenginliğine önemli ölçüde sahip çıkmış. İstanbul'u, büyüklüklerinin yanında kültürel zenginlikleri olan doğu kentleriyle kıyaslamak, belki daha doğru. İstanbul'un doğudaki Delhi, Bombay gibi büyük nüfuslu, tarihsel geçmişi olan kentlerden farkıyla, hem doğunun hem batının değerlerini bünyesinde barındırması.

İstanbul'un gelişme biçimi nasıl?

İstanbul eski nazım planı (10 yıldır bir nazım planı yok), İstanbul'la ilgili bir gelişme planı ortaya koyuyordu. Nazım planına göre İstanbul, doğu ve batı yönünde, çizgisel biçimde gelişmeliydi. Planın öngördüğünün aksine, kuzeye doğru kontrolsüz bir büyüme modeli ortaya çıktı. Ekonomik etkinliğin %50'ye yakın bir kısmının Marmara kıyılarında gerçekleştirilmesi, göçe dayalı bir kentleşmeye yol açtı. Ulaşım acilen ele alınması gereken ana sorunlardan biri. Deniz ve demiryolu taşımacılığı öncelikli yatırım alanları olmalıyken, tersine karayolu tercih edilmiş ve büyüme kuzeye yönelmiş. "Marmara-Ray" projesi, ulaşım için öngördüğümüz bir proje ve İstanbul'un ulaşımına katkı sağlayacağını düşünmekteyiz.

Marmara-Ray projesini açıklar mısınız?

Marmara Ray, Marmara tüp geçişi projesi. Boğaz'ın altından tüplerle geçilmesini öngörüyor. Devlet Demiryolları ve İstanbul metrosuna entegre bir raylı ulaşım sistemi. Tamamlandığı takdirde Ulaştırma Bakanlığı verilerine göre, saatte karşılıklı olarak



Fotoğraf: Serpil Yıldız

150 bin kişinin Boğaz'ı geçmesi sağlanacak. Bugünkü köprülerle karşılaştırdığımız zaman, bu sayı, beş köprüden bir saatte geçebilecek yolcu sayısına eşit. İstanbul metrosunun da hızlı bir şekilde tamamlanması, havayolu, denizyolu ve karayoluyla entegre olması gerekir.

Sağlıksız yapılaşma İstanbul'un bugünü nasıl etkiliyor?

İstanbul'da mevcut yapı stokunun %70'i kaçak ve nitelsiz; kalan %30'unun da niteliği tartışmalı. Kontrolsüz büyüme sonucunda İstanbul'un kuzeyinde bulunan orman ve içme suyu havzaları üzerinde tahribatlar oluştu. Kuzeydeki havzalar İstanbul'un içme suyu ihtiyacını karşılayamaz hale geldi. Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, doğuda Zonguldak ve Düzce'den, batıdaysa Istanca dağlarından su getiriyor. İstanbul'daki yeşil alan miktarı, farklı metropollerle karşılaştırılamayacak kadar az ve yetersiz. Paris gibi yoğun kentleşmenin olduğu bir metropolde, aktif ve pasif olanlar dahil, kişi başına düşen yeşil alan 55 metrekarenin üzerinde. İstanbul'daysa aktif ve pasif, kişi başına düşen yeşil alan 7 metrekareyi aşmamakta. Deprem açısından sakin olan kıyı dolgu alanları, vadiler, dere yatakları, tarımsal araziler gibi alanlarda deprem güvenliği olmayan yapılar inşa edilmiş durumda. Geçmişte İstanbul'un dışında, kaçak yollarla, kimyasal depolar, benzin istasyonları ve akaryakıt depoları gibi kimyasal madde depolarına ve benzeri işletmelere izin verilmiş; ancak kentin kontrolsüz büyümesi sonucunda da bu işletmeler, kentin yerleşim alanlarında kalmış. Ayrıca İstanbul'da çok sayıda çıkmaz sokak var. İtfaiyenin ya da ambulansların giremeyeceği sokaklar çok sayıda.

Yapılaşmayla ilgili öneriler, planlar var mı?

Bunun için kimi kamu kurumlarının yaptığı, kente dönüşüm planları var. Bu önerilerin kısmi

yaklaşımlar şeklinde değil, bir plan bütünlüğü içinde ele alınması gerekir. Bu bağlamda İstanbul metropoliten çalışması yapılıyor. Planlanıp yürürlüğe girdiği zaman, yapılaşmanın hukuku oluşacak. 1994 yılında İstanbul'un nazım planının iptal edilmesinden sonra 10 yılı aşkın bir süredir yaşanan plansızlık, bir karmaşaya neden oluyor. İstanbul metropolitenin yürürlüğe girmesi, bu karmaşanın ortadan kalkması açısından önemli.

Plansız süreçte, 10 yıl öncesine göre ne tür olumsuz gelişmeler oldu?

Bir bölge için plan yapılırken, kimileri 83 planını, kimileri de 94'te iptal edilen planı esas aldı. Kimileriye planlama çalışmalarını, nazım planı ilişkisi olmadan oluşturdular. Sonuçta plan bütünlüğüne aykırı yapılaşmalar kente yeni yoğunluklar getirdi. Tarihi yarımada koruma çalışmaları sürdürülemedi. 10 yılı aşkın bir aradan sonra nazım planı çalışmaları tekrar başladı.

Nazım planı olmadan izinsiz yapılaşma nasıl engelleniyor?

Kimi yasal engeller var. Örneğin havzalardaki yapılaşmayı çevre yapısı, havzaları koruma yönetmeliği gibi pek çok yönetmelik ve yasayla engellemek mümkün. Tarihi yarımada, 1863 sahilleri koruma yasası engelleyici oluyor. Ancak plan yapılırken, planın dayanması gereken bir üst plan olmalı. Plandaki yoğunluklar, ulaşım, yeşil alan miktarı bu üst plana dayanmalı.

İstanbul'un tarihi mimari yapısını korumak adına neler yapılıyor?

Kentsel dönüşüm projeleri dünya kültür mirasının korunması açısından önemli. Devam eden restorasyon çalışmaları bir kazanç. Ayrıca Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan, ancak tarihi yarımadayı bozacağı gerekçesiyle onaylamadığımız bir koruma planı var.

İstanbul'da daha rahat bir yaşam için neler yapılabilir?

İstanbul'un kentleşmesini planlayabilmemiz için deniz ve demiryolu ağırlıklı ulaşım kararları, buna bağlı yatırım kararları alınmalı. Bölgesel yatırımlar artık Marmara kıyısına yapılmamalı. Göçü azaltıcı ekonomik ve sosyal önemler alınmalı. "Marmara-Ray" projesi, İstanbul metrosuyla entegre bir şekilde, İstanbul halkının hizmetine sunulmalı. Kişi başına düşen yeşil alanın artırılması için planlama dahilinde temel kararlar alınmalı. Ayrıca İstanbul, depreme hazırlanmalı. Dört üniversitemiz İstanbul Teknik, Yıldız Teknik, Boğaziçi ve ODTÜ, geçmişte bir İstanbul planlaması yaptılar. Bu çalışmaların öngörülerini, yaşam kalitesini artırma yönünde ve bunların yaşama geçirilmesi gerekli.

İstanbul daha ne kadar büyüyebilir?

İstanbul, coğrafik kapasitesini aşmış durumda; yeni yerleşim alanları söz konusu olamaz. İstanbul'da nüfus artışının sürmesi, 12 milyonun 25 milyona çıkması söz konusu; böyle bir gelişmenin yaratacağı sorunlar, bir yaşam kalitesinden söz etmeyi olanaksız kılar.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ



Fotoğraf: Serpil Yıldız

“BİZDE ŞEHİRCİLİK PEK CİDDİYE ALINMIYOR”

Kadıköy Belediye Başkan Yardımcısı İnci Beşpinar, dergimize İstanbul'da gecekondulaşma sorunları, bu bölgelerde yaşayanlara sunulan hizmetler ve uygulanan projelerle ilgili bilgi verdi...

İstanbul'da gecekondulaşma ne boyutta?

Kadıköy, en eski gecekondulu bölgesi Fikirtepe'yi içinde bulunduran ve Anadolu'dan ilk göç alan bölgelerden biri. 1960'larda yaşanan göç dalgasında popülist bir yaklaşım etkili olmuştu. O yıllarda siyasi kaygılarla desteklenen bu hareketin sonuçları ağır oldu. Ancak o dönemde, kendilerine gecekondulu yapmak için yer hediye edilen birçok kişi, şimdi orada 3 - 5 katlı apartmanların sahibi olarak oturuyor. Bu için bir oyun olmadığı, ancak yakın tarihlerde anlaşıldı. Bizde “şehircilik” pek ciddiye alınmıyor. Kentin altyapısı, kaç kişiye hizmet vereceği ya da kentte neler olması gerektiği gibi konularda ciddi planların yapılmış olması gerekir. Bütün bunlardan sonra konutların nerelerde yapılacağına karar verilir, bağlantı yolları çizilir, daha sonra kent parsellenir ve inşaatlara başlanır. Bizdeyse gecekondulaşmanın getirdiği birtakım sürprizler hâlâ yaşıyoruz.

Yerini yurdunu bırakıp İstanbul'a göç eden insanların, bu kente gelişlerinin bir nedeni var. Göçlerde en temel etken ekonomik yetersizliklerle, yaşanan bölgelerde sağlık ve eğitim gibi temel hizmetlerin gitmemesi ya da geç gitmesi. İşsizlik sorunu o bölgelerde çözülmüş olsaydı, kimse yatağını

yorganını toplayıp Fikirtepe'ye ya da Taşlıtarla'ya gelmezdi. Bunda da en önemli etken, planlarının yanlış yapılmış olması.

Gecekondulaşmaya karşı belediyelerin aldıkları önlemler var mı?

Belediyelere burada çok iş düşüyor. Belediye kaçak inşaat konusunda radikal kararlar almış ve kurum olarak bunu izliyorsa, bu konuda çok önemli adımlar atılmıştır diyebiliriz. İmar zabıtları, komşular ve diğer kent sakinleri bu konuda sıkı bir işbirliği içinde çalışıyor. Bunu önlemek için yasalar yeterli aslında.

Özellikle bu bölgelerde yaşayanların kentin olanaklarından yararlanmalarını sağlamak için neler yapılıyor?

Kadıköy'ün 28 mahallesi bulunuyor. Bunların 10 tanesinde Aile Danışma Merkezleri var. Kadıköy'ü bir köşegen gibi ikiye bölen E5 karayolu onu aynı zamanda sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan da ikiye bölüyor. Bir tarafta tarihi kent dokusuyla ve kent kimliğiyle yaşayan Kadıköy, öteki taraftaysa kent yoksullarının yaşadığı, gecekondulaşmanın çok olduğu Kadıköy var. Buralara, sivil toplum kuruluşlarıyla, gönüllülerle işbirliği yaparak kurduğumuz Kadıköy Kadın Platformu'yla hizmet götürmeye çalışıyoruz. 70 binin üzerinde aileye ulaşmış durumdayız ama bu yeterli değil; çünkü göç, azalarak da olsa devam ediyor. Ayrıca üreme oranı da bu bölgelerde daha yüksek. Buralarda çeşitli projeler



Fotoğraf: Serpil Yıldız

uyguluyoruz. Örneğin bunlardan biri Aile Danışma Merkezleri, diğeri İnsanca Yaşam Projesi. Ayrıca 36 ay boyunca, yaşayan meslek gruplarının bu konularda eğitimini sağlayan bir program uygulandı. Böylece örneğin muhtarlar, imamlar, öğretmenler, hemşireler ya da doktorlar aldıkları bu eğitimle, sosyal duyarlılık ve bundan sonra gidecekleri diğer bölgelerde yaşayan hedef kitlelere ulaşarak onların hakları konusunda bir bilinç oluşturulması konusunda yetiştirilmiş oluyorlar. Bir diğeri Yeni Umutlar Projesi. Bu projede de kadının istihdama dahil edilmesi amaçlanıyor. 800 kişi, kimi ara mesleklerde eğitim alıyor. Daha sonra da bunların İşKur'la işbirliği çerçevesinde sigortalı işe girmeleri sağlanıyor. Ayrıca bu bölgelerde, akraba evlilikleri çok fazla olduğu için engelli doğan bebek sayısı da çok. Bu nedenle, engellilere yönelik projeler de uygulanıyor.

Bunların dışında bu bölgelerde yaşayanlar okuma yazma kurslarına, meslek edindirme kurslarına katılıyorlar. Daha sonrasında da iş sahibi olabiliyorlar. Ayrıca çocuklarına burs, dersane desteği ve etüt desteği veriyoruz. Büyük çoğunluğu da bu hizmetlerin farkında ve bunlardan yararlanıyorlar. Çoğu, evlerinin yakınına park yapılmasını istiyor. Bu isteği elimizden geldiğince karşılamaya çalışıyoruz. Aslına bakarsanız kentin sağladıklarından yararlanmak konusunda çoğumuz eksiklik duyuyoruz. Orta gelir düzeyinden insanların bile, sinemaya ya da tiyatroya gidebilmeleri için hem zaman hem de para ayırmaları gerekiyor. Kentin bu yüksek temposuna ayak uydurmaya çalışırken, bu tür gereksinimler çoğumuz için biraz lüks kaçıyor. Artık, kentin sağladığı bu nimetlerden daha çok üst gelir grubundakiler yararlanabiliyor.

Kenti iyileştirmek için kentliler ne gibi çalışmalar yapıyor?

Belediyelerin kendi tasarruflarında olan birtakım çalışmalar dışında, kentliler de kentlerine sahip çıkmak için ellerinden geleni yapıyorlar. İste-medikleri bir yapılaşma ya da parkların ve yeşil alanların bozulup yerine beton binalar yapılması gibi etkinliklere karşı bir araya geliyorlar, kentli bilinciyle hareket edip, bu tür etkinlikleri durdurmaya çalışıyorlar. Ayrıca, kenti paylaştıkları ve yardıma gereksinim duyduklarını bildikleri yoksul kişilerin çocuklarını okutmaktan tutun, birçok başka gereksinimlerine kadar, yaşadıkları kentin herşeyine sahip çıkmaya çalışan insanlar var.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

İstanbul'da yaşayan işsiz kadınların sorunu genellikle aynı: Meslek sahibi olamamak. Bu nedenle, çalışmaya istekli olsalar bile, aile bütçesine katkıda bulunamıyorlar. Bu da, özellikle gelir düzeyi düşük aileler için önemli bir kayıp. Ancak İstanbul'da kadınların meslek edinmesini sağlayan bazı girişimler var. Kadıköy Belediyesi'nin açtığı “Kadınlara Meslek Edindirme Kursları”, Aile Danışma Merkezleri'ne gelen kadınlardan çok ilgi görüyor. Kuaförlükten yemek yapmaya, bilgisayardan okuma yazmaya kadar birçok alanda, çevrede oturan evkadınlarına kurs veriliyor. Kursiyerlerin bir kısmı bu kursları televizyondan, bir kısmı arkadaşlarından, bir kısmı Aile Danışma Merkezleri'ne gidip gelirken öğrenmişler. Bu kurslar yalnızca belli bir süre eğitim verip sonra kursiyerleri kendi kaderlerine terketmiyor. Kurs bitiminde, staj döneminin ardından açılan atölyelerde kadınların bir kısmı emeklerini değerlendirirken, bir kısmı için de başka kurum ve kuruluşlarda istihdam edilmeleri için çaba harcanıyor.

Kursiyerler ya evkadını ya da daha önce bir işte çalışmış, ama şu anda işsiz olan kadınlar. Hepsinin amacı hemen hemen aynı: Bir meslek sahibi olmak, kursu bitirdiklerine ilişkin resmi bir belge edinmek ve bir işe girebilmek. Genellikle, yakın çevrede oturdukları için kursa gelip gitmek çok zor olmuyor. Küçük çocukları olan kursiyerler dersteysen, çocukları da yine aynı binada bulunan



Fotoğraf: Serpil Yıldız

kreşte bakılıyor. Ücretsiz olan bu kurslar tüm kadınların katılımına açık.

Tümüyle gönüllü çalışan kadınların azim ve çabasıyla yürütülen Aile Danışma Merkezleri'nin kapısı herkese açık. İstanbul'da yaşayan ve gelir düzeyi düşük olan aileler, bu merkezlerden yiyecek ve giyecek, çocukların okullarındaki başarıyı artırmak üzere verilen dersler, bilgisayar kursları, kadınlara meslek edindirme kursları gibi, gelecekte daha rahat yaşamalarını sağlayabilecek bazı önemli destekleri de alabiliyorlar.



Fotoğraf: Serpil Yıldız

KENT KÜLTÜRÜNE UYUM: “YALNIZ İSTANBULUN DEĞİL, TÜRKİYE’NİN GERÇEĞİ”

İşadamı İshak Alaton ile, İstanbul’da yaşam, kentin büyüme süreci, kültürel değerleri ve sorunları üzerine görüştük...

Tüm yaşamınızı burada sürdürmüş biri olarak İstanbul’un büyüme sürecini nasıl değerlendiriyorsunuz; bu süreçte kentsel büyüme planlı oldu mu?

Kesinlikle olmadı. Uzun vadeli planlama yapılmadığı için İstanbul, garip bir şekilde büyüdü: Hiç bir projeye dayanmadan, ihtiyacı gözönüne almadan, özellikle de varoşların plansız büyüdüğü bir gerçekle karşılaştık. Tabii bu, standardı çok düşürüyor ve dünyaya yanlış bir mesaj veriyor. Aslında bugün Sao Paulo’nun da hem endüstriyel, hem de hızlı ve plansız büyüyen bir şehir olduğunu görürsünüz. Orada da “favela” denen, teneke gecekondular vardır ve bizimkilerden beterdir. İstanbul civarında gecekondulaşma hat safhadadır, plansızdır. Bu da, Avrupa’yla bütünleşmeyi arayan bir ülke için iyi bir kartvizit değil. İstanbul da bir megakent oldu, ama akıllıca bir şekilde olmadı. Planlama gerektiği şekilde yapılmadı, yapılmıyor. Şimdi de megakentleşmeyi önleme çabalarıyla karşılaşıyoruz. Bu çabalar da plansız, akılsızca ortaya konuyor. Bir tarafta nüfus artışının neden olduğu bir baskı, diğer tarafta da gökdelenlere karşı çıkış var. İkisi yan yana durmuyor. Buradan çıkan temel sonuç şu: Megakentleşmeyi planlı bir şekilde kontrol altına almak istiyorsak, gökdelenleşmeyi önlemek yerine gökdelenlerin belirgin yörelerde, belirgin noktalar da çoğalmasını teşvik etmeli, gökdelenleşme politikamızı açık bir şekilde ortaya koymalıyız. Aynen New York, Londra, Frankfurt ve diğer büyük, ama henüz megakentleşmemiş, ama akıllı bir şekilde planlamayı yapabilmiş kentlerde olduğu gibi.

Fiziksel alandaki plansızlıklar, özellikle 50’lerden sonra göçün yoğunlaşmasına neden olmuş ve kültürel plansızlığı beraberinde getirmiş. Göçle gelen insanların kent kültürüne uyum sorununu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bu, yalnız İstanbul’un sorunu değil, Türkiye’nin bir gerçeği. Türkiye’nin yönetsel karar alma mekanizmasında rol alanlar, Türk halkının önceliklerinin en başında eğitimin geldiğini hiçbir zaman kabullenmek istemediler; belki anlamadılar, belki de işlerine öyle geldi. Öyle ki, bugün Türk toplumunun genelini, herhangi bir gelişmiş ülke toplumuyla karşılaştırdığınızda, daha geri kalmış, daha az eğitilmiş olduğunu görüyorsunuz. Bu az eğitilmiş insanlar, birdenbire İstanbul’un varoşlarında çoğaldıkları zaman hayretlere düşüyoruz, “nasıl oldu, nereden çıktı bunlar” diyoruz. Hiç hayret etmemek lazım. Ülke ve toplumun geneli, vasat altı bir eğitim düzeyinde olduğu için, bunların kültürel arayışları da o kadar oluyor. Atatürk zamanının İstanbul’unu yaşamış biriyim; ki, o zamanlar birkaç yüz bin kişilik bir şehirdi; savaştan hemen sonra, 1950’lerde bir milyonu buldu. İşte, o zamanın İstanbul’undaki kültürel düzey, vasatın üstündeydi. Bunu görebilirsiniz; caddelerin temizliği, insanların bulunduğu yerdeki toplumsal standart bunları gösterirdi. Zamanla insanlar çoğaldığında bu vasat üstü kültürel



Fotoğraf: Serpil Yıldız

standartın, yeni gelenlere de geçmesi beklenirdi, ama olmadı. Aksine, İstanbul büyük bir şehir olacağına, birçok köyün bir araya geldiği muazzam bir kasaba haline geldi.

Kasabalaşma, dünyanın başka kentlerinde de olmadı mı? Bu, Sao Paulo’nun da sorunu değil mi? New York ya da Tokyo’nun böyle bir sorunu var mı?

Tokyo’nun hiç öyle bir sorunu yok. Eğitim, Japonya’nın belki de birinci önceliği. Japonlar hem zor bir eğitim sistemine sahipler, hem de bunu çok yüksek bir kaliteye erişmişler. Türkiye ise tam tersini yapmış; eğitime önem vermemiş ve böyle devam etmiş. Sao Paulo’ya gelince; Türkiye’ye ve İstanbul’a çok benziyor. Orada maddi nedenlerden, eğitime önem verilmiyor değil, verilemiyor. Yine de ziyaretim sırasında, Sao Paulo’nun eğitim standardının, özellikle işçi mahallelerinde, İstanbul’dan bir nebze daha yüksek olduğu kanısına kapıldım; belki de bana iyi taraflarını gösterdiler. New York’u konuşmaya gerek yok. Herkes biliyor ki, standardı bazı yerlerde vasatın altında; örneğin Bronx adlı mahallede, insanların birçoğunun okuma olanaklarına sahip olmasına karşın, okuma yazması olmadığını görebiliyorsunuz. Londra’da bu durum daha az. İngiliz toplumu eğitime çok önem verdi. Paris dersenez, orada da bir eğitim arayışının hiç olmazsa Türkiye’dekine göre fazla olduğunu görürsünüz.

Eğitim bakımından megakentleri karşılaştırsak, Türkiye’deki yetersizlik sistemin hatası. Türk toplumunun gerektiği kadar gözönünde bulundurulmadığı, ona önem verilmediği ya da eğitim sisteminin gerektirdiği maddi olanakların tanınmadığı sonucu çıkıyor.

Fiziksel yönlerini karşılaştırırsanız ne söyleyebilirsiniz?

Trafığı ele alalım. Çok kalabalıklaşmanın ve servise konulan nakil araçlarının, özellikle özel arabaların miktarının kısıtlanmamış olması sonucunda, İstanbul’daki trafik sıkışıklığının, zamansal sorunlar bir yana, hem her yıl birkaç milyar doları hem havaya atmamıza hem de hava kirliliğine doğrudan neden olduğunu hepimiz biliyoruz. Beni asıl şaşırtan, bununla ilgili olarak hiçbir sivil toplumdan tepki gelmemesi. Saatler geçiyor trafikte, ama biraraya gelip “yahu, biz buna sivil toplum olarak bir çare arayalım, bulalım” diyen yok. Bu bir “doğal olgu” olarak kabul ediliyor. “Kardeşim ne yapalım? İstanbul budur! Trafikte de zaman kaybedersin” diye razı olunuyor. Bunu anlayamıyorum; sivil toplum dediğin, dertlerine çare arar. Bizimkiler çok kabullenici; sonuç, emreden otorite ve kabullenen toplum.

Akıllıca planlanan bir megakentte toplu taşımacılık öncelikler arasında değil midir?

Hemen bir örnek verelim; Londra. Londra’da akıllı bir toplumun akıllı bir belediye başkanı, önce birçok kişinin itiraz ettiği bir sistemle geldi: Şehrin göbeğini haritada bir yuvarlak içine aldı, dedi ki, buranın içine giren arabaların ön camlarında bir sertifika olacak. O sertifika da otomatik olarak, kameralarla izlenecek. Bir araba, her gün şehrin o kısmının içine girdiği anda 5 Pound o araba sahibinin hesabına otomatik olarak yazılıyor. Böylece bu parayı ödemek istemeyen arabalar buraya girmez oldular, dışarıya park ettiler ve metro, otobüs ya da ne varsa toplu taşıma araçlarına binilmeye başlandı. Kısa bir zamanda şehrin merkezindeki trafiğin çok daha hızlı akmaya başladığı görüldü, üstelik ikinci bir kazanç elde edildi: Hem hava kirliliği hem de yakıt masrafı azaldı. Bir taraftan da belediyenin müthiş bir gelir kaynağı oldu. Bir taşla



Fotoğraf: Serpil Yıldız

birçok kuş vurdu bu Kent Livingstone denen belediye başkanı. İstanbul için de önerildi bu yöntem, ama sanırım politik nedenlerden, uygulamaya konulmadı.

İnsanlar buraya yeni umutlar peşinde geliyorlar ve çalışma olanakları sınırlı. Bir işadami olarak istihdam ve işsizlik üzerine ne söyleyebilirsiniz?

Bu sosyolojik bir soru; megakentin yalnızlığını dile getiriyor. Hem çok büyük ve kalabalık hem de insanlar yalnız. Çünkü küçük köylerde, kasabalarda aile yaşamı ve birliktelik çok daha kıymetli, çok daha rahatlatıcı; aynı zamanda, aile düzeninin devamlılığı bakımından Türk toplumuna daha yakın, daha sıcak. Ama şehre gelenler bu sıcaklığı kaybediyor ve mutsuz oluyorlar, özellikle de varoşlarda. Yüksek işsizlik oranı, hem yaşam standardının düşmesinde hem de oradaki insan mutluluğunun azalmasında çok önemli bir etken oluyor. Türkiye’de gerektiği kadar yeni iş olanaklarının açılmamış olması, ülkenin genel dertlerinden biri. Çünkü nüfus çok hızlı bir şekilde büyüyor.

Kentte doğup yaşayan insanlar bu büyüme karşısındaki yalnızlaşmaya karşı kendilerini koruyabiliyorlar mı? Siz, 30 yıl önceki arkadaşlık ilişkilerinizi zı günün de sürdürülebiliyor musunuz?

Tabii ki, fiziki zorluklar var. Trafik yüzünden yollarda saatlerimiz heba oluyor. Bunu göze alamadığımız için akşam davetlerini azaltmak ya da tamamen ortadan kaldırmak gibi garip bir durumla karşılaşıyoruz. Bunları yanyana koyduğunuzda, yaşam tarzının eskisine göre çok değiştiği sonucuna varabiliyorsunuz. Ancak, eski dostlukların devam edebilmesi için bazı özel tedbirler aldığımızı da söyleyebilirim. En azından ayda bir buluştuğumuz bir yer var. O gün orada buluşmak için tedbirler alırız. Yani sosyal yaşam eskisi kadar rahat olmamasına rağmen, devam etmesi için bir çaba harcıyorsunuz, çünkü hayatın anlamı, hedefi, güzelliği burada. Sırf koşullar değişti diye hayatınızın da tümüyle değişmesine karşı koyuyorsunuz, direniyorsunuz. O da güzel bir şey. Böyle bir direniş olmazsa, iletişim şekli çok hızlı bozulur.

İstanbul’dan en çok beklediğiniz bir şey, ya da çözümlenmesi istediğiniz bir sorun var mı?

Kendi adıma hiçbir şey beklemiyorum. Sadece, trafik sorunu çözülebilir isterim. Şu ana kadar, olumsuzlukların analizini yaptık. “İstanbul yaşanır bir şehir mi?” diye sorarsanız, “muhtakkak” derim. Allah beni sevmiş ki, İstanbul’da doğdum, İstanbul’da ölmek isterim. İstanbul’da yaşıyorum ve İstanbul’dan ayrılmamak için birçok daveti reddediyorum. Çünkü altını çizerek söylüyorum, İstanbul’da yaşamaktan çok mutluyum. Bütün olumsuzluklara rağmen İstanbul’da yaşamamanın ne kadar ayrıcalıklı, ne kadar muhteşem bir macera olduğunu vurgulamak isterim. Yabancı dostlarım var, buraya ilk geldiklerinde şaşırıp kalıyorlar. Böyle bir manzara, böyle bir yer, böyle bir boğaz, böyle bir park... Ama kaç kişinin bu mutluluğu tadbildigini de farkındayım. İstanbul’dan başka bir yerde yaşamayacağım sonucuna vardım. Dünyanın birçok kıtasını, birçok şehri dolaştım, Stockholm’da da iki yıl yaşadım. Hepsinin güzellikleri var, ama hiçbirisi İstanbul’un, özellikle Boğaz hayatının karşılığını veremez. İstanbul Boğazı’nın üzerinde yaşama heyecanını dünyanın hiçbir yerinde duymadım. Bu tabii çok öznel bir olay, ama benim için önemli olan, bu duygunun hâlâ canlı olması. Başka bir yer aramıyorum.

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

Salı Pazarında Temizlik

Yaklaşık 10 milyon kişinin yaşadığı İstanbul’da, en fazla tüketimin yaşandığı alanlardan Salı Pazarı’nda halk gereksinimlerini karşılarken, esnaf da yaşamını sürdürmek için gerekli kazancı elde ediyor. Ancak, bu tüketimin bir de arka planı sözkonusu. Herkes terkettikten sonra pazarı teslim alan birileri var: tüm pazar alanını temizleyen ve yeni güne hazırlayan belediye temizlik görevlileri. Salı Pazarı’nın temizliğiyle ilgili Kadıköy Belediyesi Temizlik İşleri Müdürü Hasan Tapan’la görüştük:

“Kadıköy’de yaklaşık 50 dönüm üzerine kurulan Salı Pazarı, 2000 esnafıyla Türkiye’nin en büyük pazarlarından biri. Kentin çok merkezi bir yerinde olması nedeniyle ulaşımı da kolay olan bu pazar, yalnızca İstanbulluların değil, Çanakkale’ye varıncaya değin çevre kentlerde yaşayanların da alışverişlerini yaptıkları bir yer. Salı Pazarı’nda sebze ve meyve dışında, gıysiden ev eşyasına kadar birçok ürünü bulmak olası. Üstelik, genellikle düşük gelir grubuna hizmet ettiği için, fiyatlar da piyasaya oranla daha düşük. Ancak belediye hizmetleri açısından, bu kadar büyük bir pazarın kentin içinde olmasının doğurduğu birtakım sıkıntılar var. Bunların en başında, pazarın bulunduğu Kadıköy semtinde, Salı günleri trafiğin felç olması ve kirlilik geliyor. Ayrıca gürültü, birtakım polisiye olaylar ve pazarın çevreye yayılması nedeniyle, bir yangın durumunda, itfaiye araçlarının ve ambulansların olay yerine ulaşmasında yaşanan zorluklar da kent merkezinde kurulan büyük pazarların getirdiği sıkıntılardan. Belediye, pazar süresince genellikle etiketleri ve ölçü aletlerini denetliyor, alışverişe gelenlerle, pazar esnafının güvenliğini ve belli saatte pazarın boşaltılmasını sağlıyor.

Salı Pazarı, saat 04:30 gibi, halden gelen kamyonlardan malların indirilmeyle başlanmasıyla hareketleniyor, 08:30 – 09:00 gibi müşteriye sunum başlıyor. Pazarın toplanması kışın biraz daha erken olurken, yazın geç saatlere kadar uzuyor. Toplanmanın ardından yapılan temizlik işlemi de, gece yarısından sonra bile sürüyor. Pazarın, kurulduğu çevrede oturanlara verdiği rahatsızlık, neredeyse bir gün sürüyor. Temizlik sırasında belediye temizlik görevlileri 16 – 20 ton arasında artık topluyor. Elbette, gelir düzeyi çok düşük bazı İstanbullular, kapanış saatinde pazara gelip, bu atıklardan toplayabiliyorlar. Bu süre içinde atıklardan yayılan kirliliğin, sağlık açısından da bir tehdit oluşturma olasılığı var. Kadıköy Belediyesi Salı pazarının temizliği için iki çöp kamyonu, iki süpürge aracı, iki yıkama aracı ve toplam 50 işçiyi görevlendiriyor. Pazarın temizliğine, ıslatma işlemiyle başlanıyor. Bu sayede naylon poşet gibi hafif atıkların rüzgârla uçması engelleni-

yor. Daha sonra yerdeki atıklar belli noktalara toplanıyor ve çöp kamyonlarına yükleniyor. Kaba temizliğin ardından tüm pazar alanı, araçlarla yıkılıyor, son olarak da süpürülüyor. Pazarın tüm temizliği yaklaşık 4,5 saat sürüyor.”

Elif Yılmaz, Serpil Yıldız, Kumru Şardağ

