



TMMOB  
Şehir Plancıları Odası

# Eğrisiyle Doğrusuyla GALATAPORT

**15 KASIM 2006**

Yayına Hazırlayanlar

Yrd. Doç. Dr. Pelin Pınar Özden  
Duygu Ağar

OCAK, 2008  
İSTANBUL

**Basım Yeri ve Yılı**  
İstanbul, Ocak 2008

**Baskı:**  
Kurumsal Baskı Hizmetleri

**ISBN:**  
978-9944-86-4593

## **İletişim ve Sekreteryaya**

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

Adres : Emirhan Cad. Bayındır Çıkmazı Sok. No: 1/1 Beşiktaş  
Tel : 0 212 275 43 67 – 0 212 288 99 60  
Faks : 0 212 272 91 19  
GSM : 0 533 372 84 32  
e-posta : [spoist@spoist.org](mailto:spoist@spoist.org)  
Web adresi : [www.spoist.org](http://www.spoist.org)

TMMOB Şehir Plancıları Odası yayınıdır.

Bütün hakları saklıdır.

Bu eserin bir kısmı veya tamamı TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın izni olmadan, hiçbir şekilde çoğaltılamaz, kopya edilemez.

## **PROGRAM**

**09.00 – 09.30** - Kayıt

**09.30 – 10.00** - Açılış

**10.00 – 12.00** Birinci Oturum

**Oturum Başkanı**

**Doç. Dr. Fatma ÜNSAL**

*MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*

**Konuşmacılar:**

**Murat TABANLIOĞLU**

*Mimar*

**Prof. Dr. Mete TAPAN**

*İstanbul II. No'lu KTVK Bölge Kurulu Başkanı*

**Av. Bülent ÖZDEN**

*TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi*

**Mücella YAPICI**

*TMMOB Mimarlar Odası Büyükşehir Şubesi*

**Hayriye YILDIZ**

*Galata Derneği*

**Eşref BEYAZITLI**

*Kılıç Ali Paşa Mahallesi Muhtarı*

**12.00– 13.00** Öğle Yemeği

**13.00 – 14.30** İkinci Oturum

**Oturum Başkanı**

**Prof. Dr. Zekai GÖRGÜLÜ**

*YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı*

**Konuşmacılar:**

**Prof. Dr. Zekiye YENEN**

*YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*

**Adnan GÜRDAL**

*ÖB Gayrimenkul İşlemleri Proje Grup Başkanı*

**Prof. Hüseyin KAPTAN**

*İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı*

**Erhan DEMİRDİZEN**

*TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi*

**Av. Ömer AYKUL**

*İstanbul Barosu Çevre ve Hukuk Komisyonu Başkanı*

**14.30 – 15.00 Ara**

**15.00 – 16.30 Üçüncü Oturum**

**Oturum Başkanı**

**Yrd. Doç. Dr. Pınar ÖZDEN**

*TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi*

**Konuşmacılar:**

**Uğur İNAN**

*İBB Şehir Planlama Müdürü*

**Tavit KÖLETAVİTOĞLU**

*Şehir Plancısı*

**Okan YILMAZ**

*İstanbul Turizm Atölyesi*

**Prof. Dr. Mesture AYSAN BULDURUR**

*İTÜ Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü*

**Recep DÜZGİT**

*Deniz Ticaret Odası*

**16.30 – 17.00 Ara**

**17.00 – 18.00 – Tartışma/Forum**

**Yönetici: Ahmet TURGUT**

*TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı*

## ÖNSÖZ

Günümüzde kentsel dönüşüm projeleri, özellikle eski liman alanlarına özel olarak üretilen projelerle kendini gösteriyor. Bu alanlara getirilen karışık kullanımlı işlevler, bu projelerin özüne yönelik tartışmaları bir adım daha öteye taşıyor. Yasal konular üzerine tartışmalar, usule ilişkin sorunlar, uygulamadaki aksaklıklar ve içerik / öze yönelik tartışmalar, bu projelerin tekrar ve yeni bir bakış açısıyla gözden geçirilmesini gerekli kılıyor.

Galataport, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın, Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te yaptığı değişiklikle "Kruvaziyer Liman"ı tanımladığı 30 Mart 2004 tarihinden bu yana, ülkenin ve İstanbul'un gündeminden düşmüyor. Alanın, bir yandan 2863 sayılı Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası uyarınca kentsel sit alanı oluşu, diğer yandan da 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında turizm alanı ilan edilişi ve tüm bunların da ötesinde özelleştirme kapsamına alınışı, sözkonusu alanda çok sayıda sorunun içiçe geçmesine neden oldu. 5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Karamamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Galataport'un plan üretim sürecini ve proje sürecini tarifledi.

Ancak süreç, başından itibaren bir ayağı topal yürüdü. Yetkiden plan içeriği, mentalitesi ve tasarımına kadar her aşamada son derece ciddi sorunlarla ilerlemeye çalıştı ve sonuçta da dava süreçlerinin kapısı açıldı.

Galataport sürecinin şekillenmesinde önemli bir rolü olduğuna inandığımız bu etkinlikte, bizler TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi olarak, Galata alanının gelişim perspektifini, içinde barındırdığı tüm kavramsal değerlerle birlikte tartışmaya

açmak istedik. Sözkonusu alanın yalnızca bir liman değeri olmadığını, Tarihi Yarımada ile de bütünleşen Beyoğlu bölgesi içinde, kentsel sit alanının önemli bir parçası olduğunu, dolayısıyla kendi parsel sınırları içinde tasarlanıp hayata geçirilecek bir proje olarak kabul edilemeyeceğini ortaya koymayı arzu ettik. Bunu da projenin tüm taraflarını bir araya getirerek gerçekleştirdik. İşte bu kitap, bu amaçlarla çıkılan yolda yapılan tartışmaları, kavramsal açılımları ve varılan sonuçları, paylaşımları içine toplayan bir çalışma olarak sizlere saygıyla sunulmaktadır.

**Yrd. Doç. Dr. P. Pınar ÖZDEN**

TMMOB Şehir Plancıları Odası  
İstanbul Şube Başkanı

**Ocak 2008**

## AÇILIŞ KONUŞMASI

**AHMET TURGUT (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı)**- Değerli meslektaşlarım, kıymetli öğretim üyeleri, sayın katılımcılar ve basının değerli temsilcileri; hepinizi TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi adına saygı ve sevgiyle selamlıyorum. *“Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport”* isimli panelimize hoş geldiniz, şeref verdiniz. Galata Liman Bölgesine ilişkin geliştirilen imar planı, proje ve daha sonraki ihale süreciyle birlikte kamuoyunun ve basının yakından takip ettiği ‘Galataport’, gerek İstanbul’un, gerekse Türkiye’nin gündeminde son üç yıldır tartışılan bir konu haline gelmiştir. Söz konusu alanın 2863 sayılı Yasa kapsamında Kentsel SİT alanı olması, 2634 sayılı Yasa kapsamında turizm merkezi ilan edilmiş olması, son dönemde özelleştirme uygulamalarını düzenleyen kanun kapsamına alınması ve son olarak 3621 sayılı Kıyı Kanunundaki düzenlemeler bölgenin kaotik bir planlama süreci içerisine girmesine yol açmış, getirilen planlama kararları ve tartışmaları ihale süreci ile bu konu büyümüştür. Odamızın açtığı plan iptal davasının tezlerimiz haklı bulunarak lehimize sonuçlanması ve bu gerekçe ile ihalenin iptal edilmesi ile beraber yeni bir boyut kazanmıştır.

Hepinizin bildiği üzere, İstanbul’un kuruluşundan itibaren önemi asla azalmayan tarihi Galata Limanının ve çevrelediği alanın bugün hangi fonksiyonların verileceği, kamu yararı ilkeleri doğrultusunda alanın nasıl kullanılacağı, Kentsel SİT alanı olmasını gerektiren özellikler paralelinde, çevresiyle birlikte nasıl yenileneceği ve buradaki aktörlerin nasıl ve kimler tarafından biçimlendirileceği tartışılmaktadır ve önümüzdeki dönemde de tartışılmaya devam edecektir. Bu konu, İstanbul için tartışılması gereken önemli konulardan bir tanesidir.

Sürece şöyle bir baktığımızda; belki hazırlık çalışmaları daha önce başlamış olan Galataport Projesi kamuoyunun gündemine, 30 Mart 2004 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığının Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte yaptığı değişiklik ile geldi. Bugüne kadarki 6785 sayılı İmar Kanununun ek maddeleri daha sonra da Kıyı Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte de Kıyı Kanununda tanımlanan kıyı, sahil şeridi, dolgu alanlarında yapılacak yapılara

Kruvaziyer Liman tanımı adı altında yeni bir düzenleme getirildi ve 30 Mart 2004'e kadar da, sadece kamu yararı doğrultusunda zorunlu altyapı tesisleri ve açık alanlar olarak kullanılan kıyı alanları ilk defa mevzuatımıza giren bu düzenleme ile maalesef yapılaşmaya açıldı.

Şehir Plancıları Odası tarafından Anayasanın 43. maddesine ve Kıyı Kanununa aykırılık teziyle yargıya taşınan yönetmelik, tezlerimiz haklı bulunarak iptal edildi. Danıştay iptal kararında; konunun hem Anayasa'ya hem de Kıyı Yasası'na aykırı olduğunun altını çiziyordu. Kültür ve Turizm Bakanlığı ise bu süreçte alanın turizm merkezi olması paralelinde hazırlatılan imar planını; gerek Kıyı Kanunu gerekse Turizmi Teşvik Kanununun 7. maddesi kapsamında, ilgili belediyelerinin görüşlerinin olumsuz olmasına rağmen onaylayarak, alanın Kentsel SİT alanı olması paralelinde, ilgili Koruma Kurulunun imar planı ile ilgili herhangi bir onama kararı bulunmamasına rağmen askıya çıkarılmasını istemiş ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Beyoğlu Belediyesi tarafından da 5 000 ölçekli nazım plan ve 1/ 1 000 ölçekli uygulama imar planları 2005 yılında askıya çıkarılmıştır.

Zaten kamuoyunda da tartışma ağırlıklı olarak bildiğiniz üzere bu imar planı süreci üzerinden başladı. İmar Planları Odamız tarafından yargıya taşındı. Yine yargı, imar planlarını kamu yararı ilkeleri ve yönetmeliklere aykırılıklar olduğunun saptanması ve özellikle de biraz önce söylediğim Kıyı Kanunu uygulama yönetmeliğinin ilgili maddelerinin iptal edilmiş olması nedeniyle imar planlarının yürütmesini durdurdu. Tartışma bundan sonra başladı. Kamuoyunun ve basın ilgisinin bu alanının yenilenmesi, yenilenirken ne tür fonksiyonların da olması, aktörlerin nasıl biçimlenmesi, nasıl bir katılım süreci oluşturması yönünde oluşmadı. Maalesef bu kamuoyumuzun belki de dikkatini başka konulara hep yönlendirmesi olarak değerlendirilebilir. Bir ihale süreci Galataport'u daha ön plana çıkardı. İhalenin tartışılması daha sonra da imar planının iptal ediliyor olması nedeniyle ihalenin iptal etmesiyle gelişen süreç; bu bölgede yapılacak imar planı ve projeyi öne çıkardı.

Bildiğiniz üzere, Batı ülkelerinde, gelişmiş ülkelerde, demokrasinin uygulandığı ülkelerde, katılım modellerinin geliştiği ülkelerde bu plan ve proje süreçleri bütün açıklığıyla ve şeffaflığıyla tartışılır. Bizdeki tartışma, tartışmalı bir ihale süreciyle birlikte oluştu. Eğer ihale tartışılır bir hale gelmeseydi, ihale iptal edilmeseydi, bizlerin eleştirdiği ve yargı kararı ile iptal edilen o imar planı süreciyle

“Galataport” belki de bu 2-2,5 yıl içerisinde şekillenmiş olacaktır; kentimizde birçok proje örneğinde olduğu gibi yanlış bir uygulama süreci ile karşılaşacaktı.

Daha sonrasında da 5398 sayılı Kanunla getirilen düzenleme ile karşılaştık. Gerek Kıyı Kanununda, gerekse Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine Ait Kanunda değişiklik yapıldı ve Galataport’un plan üretim sürecini ve proje sürecini bu maddeler tarif etti. Özellikle Kıyı Kanununa ve Özelleştirme Uygulamalarına Ait Kanununa gelen bu maddeler yeni bir süreç oluşturdu. Bu yeni süreç de zannediyorum birkaç aydır devam ediyor. Bu süreçle birlikte de İstanbul’daki kurumlar, kuruluşlar, sivil toplum örgütleri, bizim gibi meslek odaları da tekrar bu sürecin içerisine girmeye başladılar.

TMMOB Şehir Plancıları Odası olarak bu süreç içerisinde bu tartışmaları sağlıklı bir şekilde kamuoyuna taşımak gerektiğini düşündük ve bu ilk toplantıyı düzenledik. Şehir Plancıları Odası bugüne kadarki süreç içerisinde toplum ve kamu yararı ilkeleri doğrultusunda bütün eylemlerini ve icraatlarını gerçekleştirmiş Anayasanın tarif ettiği kamu kurumu niteliğinde bir meslek örgütüdür. Şehir Plancıları Odasının bu konuda bir duruşu da vardır; bu duruşumuzla da gerek imar planı sürecinde, gerekse proje sürecinde, gerekse yönetmeliklerle ilgili yetkimiz çerçevesinde olan süreçte yargıya da gittik. Doğru bulmadığımızı belediyelere de, konunun sahibi olan Kültür ve Turizm Bakanlığının ilgili genel müdürlüğüne de toplantılara katılarak anlatmaya çalıştık, kamuoyuna taşıdık. “Kıyı Kanunundaki” yeni düzenlemeyi de yanlış bulduk, ama Anayasanın tarif ettiği yasaların nasıl iptal edileceğini gerektiren bir sürecimiz var, o süreçte bir hükümet tasarısı olarak Meclise gelen 5398 sayılı Yasanın yanlışlarını sayın milletvekillerimize anlatmaya çalıştık, ama bu yasa maalesef geçti. Oda Yönetim Kurulumuz, Sayın Cumhurbaşkanımıza çıktı, bu kanunla ilgili sıkıntıları dile getirdi. Maalesef 5398 ile ilgili düzenleme yürürlüğe girdi.

Şimdi “Kruvaziyer Liman” tanımının kıyılara nasıl bir kullanım getirdiğinin, neden kıyıların bu şekilde yapılaşmaya açılmaya çalışıldığının kamuoyunda tartışılması gerekir. Kamuoyunun gündemine Haydarpaşa, Galataport ve Kuşadası Limanı olarak gelen bu sürecin Türkiye’de açıklıkla tartışılması gerekiyor. Bunu yapması gereken de belki de sadece bizler değiliz. Onun için bizler sadece eleştiren kurumlar olarak da algılanmak istemiyoruz. Bu

yasaları gündeme taşıyan Kıyı Kanunuyla ilgili düzenlemeyi yapan Bayındırlık ve İskan Bakanlığının ya da kıyıların bu şekilde kullanılmasının ülke turizmi açısından faydalı olacağını düşünen Kültür ve Turizm Bakanlığının konuları kamuoyuna taşıyıp doğruları bulmasını gerektiğini düşünüyoruz. Biz yaptık, oldu, dayatmacı zihniyetin terk edilmesi gerektiğini düşünüyoruz. 2006 yılının yılbaşına kadar oluşan süreçte yargı kararlarıyla iptal ettirdiğimiz imar planı, proje ve yönetmelik düzenlemeleriyle ilgili tarafız, o düzenlemeler iptal oldu. o sayfayı kapattık, uzlaşamadık, ama yargı bir karar verdi ve yapılanların yanlış olduğu sonucu kesinleşti.

TMMOB Şehir Plancıları Odasının bundan sonraki tavrı bazı kurumların söylemeye çalıştığı, kamuoyuna taşımaya çalıştığı hakem rolü üstlenmek değil. Bizim öyle bir misyonumuz yok, hiç olmadı. TMMOB Şehir Plancıları Odasının kurulduğu dönemden itibaren biz böyle bir görev almadık, hakem rolü üstlenmedik, kurumları hiç uzlaştırmadık. Meslek örgütüyüz, meslektaşlarımızın fikirleriyle, özellikle uzman meslektaşlarımızın bu konudaki fikirleriyle, ayrıca kamuoyunda bu konuyu iyi bildiğini düşündüğümüz akademisyen ve bilim adamlarıyla bir araya geliriz, görüşümüzü oluştururuz, ilgili kurumlara sunarız. Sadece eleştirmeyiz, sunarız; sonuç alamazsak tabii ki itiraz ederiz, yargıya da gideriz; bu böyle bir tablo.

Bundan sonra yeni bir süreç başladı. Süreçle ilgili olarak panelin düzenlenmesinde görev alan arkadaşlarımız çok sayıda kuruma çağrı yaptı. Aklınıza gelmeyecek kadar kurumu davet ettik. Bu işle herhangi bir şekilde ilgisi olan bütün kurumları biz bu sürece katmaya çalıştık ki, bu iş tartışılsın. İstanbul'da benzer alanlar çok fazla; Şu anki kimliğiyle İstanbul dünya kenti değil. İstanbul'u yönetenlerin ya da merkezi otoriteyi yönetenlerin de akşamdan düşündükleri projeyi sabaha uygulamalarıyla İstanbul kurtulmaz. Biraz sonra panelistlerimiz konuyu bütün detayları ile tartışacak. Kentin çok önemli tarihi bir noktasının, tarihi bir ticaret alanının antrepolarla dolu bir şekilde öylece kalmasını, muhtemel ki kamuoyundan hemen hemen hiç kimse savunmuyor. Şehir Plancıları Odası olarak hiçbir zaman *"Galata Liman Bölgesi böyle kalsın, çok güzel demedik"*, ama Galata bölgesinin nasıl şekilleneceği, Galata alanının sadece bir parsel olmadığını, bir liman bölgesi olmadığını, kentsel SİT alanı içindeki bir bölge olduğunu, Beyoğlu ilçesi sınırları içinde kaldığını, Tarihi Yarımada'yla bütünleştiğini hiç gözden kaçırmadan bir süreç

oluřturmak gerektiđini dűřűnűyoruz. Bu toplantıları da iřte bunun için bařlattık.

Buradan çok değerli katılımcılarla bir sűre oluşturacağız; bir sonuca gideriz ya da gidemeyebiliriz. Bir sonuca ulaşalım, o sonuçla uzlaşalım gibi bir kaygımız da zaten yok. Kamuoyu bunu tartışmalı, doğruyu bulmalı, doğru projeleri uygulamalı; onun için yola çıktık. Birilerinin sűylediđi gibi bir uzlaştırma misyonumuz yok. Biz kamu adına kamu yararının gereği olan doğruyu bulmaya çalışıyoruz, İstanbul kenti adına doğru bulmaya çalışıyoruz, İstanbul halkı adına doğruyu bulmaya çalışıyoruz.

Panelin dűzenlenmesinde emeđi geçen arkadařlarıma çok teřekkűr ediyorum. Sađ olsunlar. Ayrıca deđerli panelistlerimize ve bűtűn katılımcılara teřekkűr ediyor, hepinizi sayđı ve sevgiyle selamlıyorum.

Birinci oturumumuzu bařlatmak űzere Fatma űnsal Hocamızı davet ediyorum. Teřekkűr ederim.

# BİRİNCİ OTURUM

## Oturum Başkanı:

**Doç. Dr. Fatma ÜNSAL**  
MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

## Panelistler:

**Murat TABANLIOĞLU**

Mimar

**Prof. Dr. Mete TAPAN**

İstanbul II. No'lu KTVK Bölge Kurulu Başkanı

**Av. Bülent ÖZDEN**

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şb.

**Mücella YAPICI**

TMMOB Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi

**Hayriye YILDIZ**

Galata Derneği

**Eşref BEYAZITLI**

Kılıç Ali Paşa Mahallesi Muhtarı

**Doç. Dr. FATMA ÜNSAL** (MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü) - Günaydın, değerli konuklar. Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesinin duyarlılıkla, cesaretle ele aldığı konulardan birini daha görüşmek üzere bir aradayız. Öncelikle bu organizasyonu gerçekleştirdikleri için kendilerine teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanın da ifade ettiği gibi ben izninizle tartışmalarımıza bir ön kabulde başlamayalım diye “*Galata Limanı*” ifadesini kullanmaya çalışacağım. Bu Galata Limanı üzerine yapılan tartışmaların odağında aslında metropoliten kentin pek çok alanında karşımızda çıkan metropoliten bir kentin beklentileriyle, yerel toplulukların gereksinimleri arasına sıkışmış bir kentsel alanı tartışmaya açıyoruz. Dolayısıyla bu ikilemleri bütün gerçekliğiyle masa üzerine yatırmak açısından da belli ifadeleri kullanmaktan imtina edeceğim. Galataport da bunlardan biri.

İzninizle önce katılımcıları davet etmek istiyorum; daha sonra da nasıl bir yöntem izleyeceğimizi önerinize sunacağım. İlk konuşmacımız Mimar Murat Tabanlıoğlu, ikinci konuşmacımız İstanbul 2 no’lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mete Tapan; üç numaralı konuşmacımız Av. Bülent Özden, dördüncü konuşmacımız Mimarlar Odası Büyükşehir Şubesini temsilen Mücella Yapıcı, beşinci konuşmacımız Galata Derneğini temsilen Hayriye Yıldız ve son konuşmacımız da Kılıçalıpaşa Mahallesi Muhtarı Eşref Beyazıtlı.

İzninizle şöyle bir yöntem öneriyorum; bu oturumu iki turdan oluşturabiliriz. İlk turda bütün konuşmacılar için onar dakika görüşlerini ifade etmeleri için bir fırsat verip, daha sonra salondan soruları ve katkıları alabiliriz. Konuşmacıların birbirlerine soruları olabilir, onları alabiliriz ve daha sonra da soruların adresine göre beş ila on dakikalık bir süremiz daha olacak. Eğer bu yöntem uygunsa, bir talep daha var, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesinin “Fahri Avukatı” bunu özellikle belirtmek istiyorum; bu işi sadece gönüllü olarak yapan fahri Avukatı Bülent Bey’in bir talebi oldu; hukuki süreci en başta özetlemenin tartışmaların bir perspektife oturtulması açısından yararlı olacağını söyledi. Ben de katılıyorum. Eğer diğer katılımcılarca da uygunsa ilk sözü Bülent Bey’e verebiliriz. Buyurun Bülent Bey.

**Av. BÜLENT ÖZDEN** - Teşekkür ederim Sayın Başkan. Değerli panelistler, değerli konuklar; öncelikle hepiniz hoş geldiniz. Aslında Sayın Başkanım söyledi. Benim yaptığım işlemde süreç bitti, yeni bir süreç başladı. Dolayısıyla ben geçmişte olan süreci size anlatmak durumunda kalacağım. Bu davalarda nereden, nereye geldik ve şu anda hangi aşamadayız. Ben de Hocama katılarak “Galataport” kavramını kullanmak istemiyorum, çünkü Galataport kavramı baştan bazı şeyleri kabul etmek anlamına geliyor. Burada özellikle Beyoğlu, Tophane, Salıpazarı Turizm Merkezine ilişkin 1/ 5000 nazım imar ve 1/ 1000 uygulama imar planında diye bahsedeceğim ya da kısaca imar planları diye bahsedeceğim; bunu da özellikle söylemek istiyorum.

Sözü geçen planlarda, özellikle plan notlarında “*Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanununun uygulanmasında, yönetmelik hükümlerinin uygulanacağı*” hükmüne yer verilmiştir. Biz Sayın Başkanla ve Oda yönetimiyle konuştuğumuzda; bu planların bazı noktalarda hukuka aykırı olduğunu tespit ettik ve dedik ki; biz bu davaları ya da davayı açalım. Neydi bu aykırılıklar? Ben size kısaca bunlardan da bahsetmek istiyorum. Öncelikle bu planlar bize göre “Kıyı Kanununa” aykırıydı. Neden Kıyı Kanununa aykırıydı? Bilindiği üzere planlara yeni bir terim getirildi, “Kruvaziyer Liman Fonksiyonu”. Bu fonksiyonda yeme-içme tesisleri, alışveriş tesisleri, konaklama tesisleri ve ofisler yer almaktaydı. Bunlar Kıyı Kanununa göre sahil şeridi dolgu alanı ve kıyıda yapılması mümkün olmayan fonksiyonlardı. Planlar bu yönden Kıyı Kanununa aykırıydı. Aynı planlar Sayın Başkanın da dediği gibi “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanuna” da aykırıydı. Bilindiği üzere bu bölge bir SİT alanıdır ve dolayısıyla aynı kanuna göre mutlaka bir plan yapmadan evvel ilgili koruma kurulunun olumlu görüşü alınmak zorundadır. Fakat 1 No’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kendisinin onayına sunulan bu işlemler için 20.09.2004 tarihinde 118 sayılı Kararla plan tekliflerini uygun bulmamıştır. Buna rağmen bu planlar askıya çıkartılmıştır. Yine bu planlarda planlama ilkelerine aykırılıklar tespit ettik. Bunu ben teknik olarak bilemediğim için Odadaki teknik arkadaşlarım, Sayın Başkan ve Yönetim Kurulu Üyeleri bunları dile getirdi. Bunlar neydi? Yapılaşma değerleri getirilmişti, emsal 2 ve H maksimum 30’a 50. Bunlar civardaki “*anitsal yapılara ve kültür varlıklarına zarar verecek, bu yoğunluk ve yükseklikteki yapılar silüete doğu etkisi yaratarak içerisinde yer aldığı kentsel SİT alanlarına özgü yapılaşma değerlerini yok edecek*” diye düşündük ve bu nedenle bir dava açtık. Bu Bakanlık işlemi olduğu

için Danıştay Kanunu 24. madde gereğince bu davayı asıl mahkeme olarak Danıştay'da açtık ve dedik ki: "Ey Danıştay, bu sebeplerden dolayı, bu İmar Planları hukuka aykırıdır, önce yürütmeyi durdur, sonra da bunu iptal et" dedik.

Danıştay davada öncelikle bizim yürütmeyi durdurma talebimizi değerlendirdi. Bilindiği üzere bir yürütmeyi durdurma kararı verebilmesi için o işlemin önce hukuka aykırı olması, ikincisinin de mutlak şekilde bir zarara sebep olması gerekiyor, hatta telafisi güç bir zarara. Danıştay bizi haklı buldu ve yürütmeyi durdurma kararı verdi. Yalnız Danıştay yürütmeyi durdurma kararı verirken, bu kararı teknik olarak bizim yazdığımız şehircilik ilke ve prensiplerine aykırılıktan vermedi, hukuka aykırılıklardan dolayı verdi.

Bunlar neydi? Öncelikle Odamızın açtığı ve kazandığı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Hükümlerine dayandığı için ve bu hükümlere dayandığı için hukuka aykırıdır dedi. İkincisi, biz dava açtığımız sırada Meclis bir kanun çıkarttı; o da şuydu: Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasında Dair Kanuna bir madde eklendi; Ek 3. madde. Burada dediler ki: "Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait veya kuruluş lehine irtifak (kullanım) hakkı alınmış arsa ve arazilerin 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde her tür ölçekte İmar Planları ve İmar Tadilatlarının mevzii imar planında yapımı; Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanmak suretiyle yürürlüğü girer." denildi. Oysa burada Kültür ve Turizm Bakanlığı planı onaylanmıştı. Danıştay "bu bölgede bu programda Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketine ait olan dava konusu alan artık özelleştirme kapsamındadır. Kültür ve Turizm Bakanlığının onaylama yetkisi yoktur" dedi ve yürütmeyi durdurdu.

Bu aşamadan sonra neler olacak? Davalı Kültür ve Turizm Bakanlığı, İdari Davalar Daireleri Genel Kuruluna gitti, dedi ki; "Ey Genel Kurul, Danıştay'ın verdiği yürütmeyi durdurma kararı yanlıştır, bunu kaldır" Dava daireleri bunu kabul etmedi, şu anda işlem durmuş vaziyette. Bundan sonra kuvvetle muhtemel, Danıştay ya burada bilirkişiyi atayacak ya aykırı olmadığına karar verecek ya da bu kararlarla davamızı kabul edip planları iptal edecek. Dolayısıyla yeni bir süreç başlayacak. Bu süreç de imar planlarının mevzuata göre yeniden düzenlenmesi. Bu noktada benim işim burada bitiyor,

teknik Hocalarıma ve diğer arkadaşlarıma görev düşüyor. Benim söyleyeceklerim bu kadar.

Şu anda bu planların uygulaması durmuş vaziyette, yani uygulanamaz, ama hukuken bu planlar var. Neden? Çünkü mahkeme kararları iptal edilmedi. Mahkeme, Danıştay bunu iptal edecek diyecek ki; *“ben bu planları iptal ettim, ondan sonra bu hukuk düzeninden kalkacak, ama şu anda sadece uygulanması durmuş vaziyette”*. Bu önemli bir ayrıntı. Bizim elimizdeki karar herkesin bildiğinin aksine imar planlarının onaylanmasını iptal eden bir karar değil, imar planlarının uygulanmasının durdurulmasına ilişkin bir yürütme durdurma kararı. Yani şu anda o planla ilgili yapılaşma yapamazsınız, çivi bile çakamazsınız.

Benim söyleyeceklerim bundan ibaret, teşekkür ediyorum.

**Fatma ÜNSAL** - Sayın Bülent Özden'e teşekkür ediyoruz. İlk turda da bir parça bize süre kazandırdı.

İkinci konuşmacıyı kürsüye davet ediyorum. Murat Tabanlıoğlu yapacağı bir görsel sunum olduğu için on dakikadan daha fazla süreye ihtiyacı olduğunu bildirdi. Dolayısıyla ilk konuşmacımızdan kazandığımız süreyi de kendilerine takdim edebiliriz.

**MURAT TABANLIOĞLU (Mimar)** - Mete Bey *“projeyi anlatma”* dedi, ama ben projeyi anlatayım diyorum. Şimdi işin hukuki tarafı çok önemli. Mete Bey de buradayken bir tek Anıtlar Kurulu konusunu tartışmalıyız. Benim bildiğim şeyler başka, başka bilmediğim şeyler varsa da, orada Anıtlar kurulunun onayı var, sonradan ona geliriz.

Bu proje ihalesi 2001 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından yapıldı ve bir gazete ilanıyla açıklandı. Gazete ilanıyla daha önce de bu tip projeler yapmış mimari gruplar arasında bir ihale süreci başlatıldı ve biz bu ihaleyi kazandıktan sonra görevlendirildik. Biz bu görevi aldıktan sonra kendi içimizde bir mühendislik grubu aynı zamanda denizcilikle ilgili bir grup, daha sonra buradaki diğer öğeler turizm ve alışveriş olabilir diye bir grup ve yatırım ön değerlendirme konusunda da Turner Proge ile birleşerek Tabanlıoğlu çatısı altında bu ihalenin gereklerini yerine getirmeye çalıştık. Buradaki bizim görevimiz bir avan proje hazırlamak, bunu gerekli kurullardan, belediyelerden izinlerini aldıktan sonra özelleştirme

kapsamında olan Denizcilik İşletmelerinin ihaleye çıkmasına teknik olarak destek vermektir, idari olarak değil tabii ki. Ben size çok kısa olarak bu süreçte yaşadığımız projenin yelpazesinden birtakım slâytlar göstermek istiyorum.

İşe ilk olarak dünyadaki örneklerle başladık. Her mimarın ve şehircinin yaptığı gibi bir dünyayı araştırdık, bilhassa devlet yetkililerine gösterdik. Bence buradaki en önemli sorun şuydu: Burası bir kıyı şeridi Beyoğlu'nun eteği tamamıyla Boğaz'a dayanan, bir yanda Haliç'in ve Marmara Denizi'nin başlangıcı, ama bir yandan da şu anda İstanbul'un tek "Kruvaziyer Limanı" yani yolcu olarak geldiğiniz zaman halen benim bildiğim kadarıyla başka bir yerde inemiyorsunuz, tek gümrüklü liman o.

Burada tabii ki ikinci bir fonksiyon daha var. Bu kapsamın biraz da yanlış yönlendirilmesi ile ortaya çıkmış, bir ikinci yük limanı gibi. Şimdi gittiğiniz zaman da orada görürsünüz çeşitli Rus ve diğer onun etrafındaki ülkelerden gelen gemilerin yaptığı, hatta ambarların olduğu bir kısım ve benim küçüklüğümden beri yaşadığım, İstanbul modern sürecine kadar gümrüklü bölge olan, giremediğimiz bir bölge.

Benim bulduğum 1537 yılından kalma bu minyatür, bu bölge için bulduğum en eski minyatürlerden bir tanesi, o zamanki İstanbul şehrini gösteriyor. O zaman denizin ne kadar kuvvetli olduğunu gösteriyor. Bu yine aynı bölgenin sarı şeridin içinde bu bahsettiğimiz bölge yaklaşık belki de devletin İstanbul'daki sahip olduğu, 100.000 m<sup>2</sup> olduğu için, sahip olduğu en büyük alanlardan biri. Tam şehrin ortasında tek parsel, tek tapulu alan, o bakımdan da çok farklı bir durumu var.

Bu iki Pervitich haritasından biz birleştirerek bunu elde ettik. Burada şu gözüküyor: Projeyi bence güney ve kuzey olarak ayırmakta fayda var. Güney kısmı daha çok yüz yıllık yapıların olduğu sadece içinde 60'lı yıllardan kalma Gorbon'un yaptığı yolcu salonu var, bir de burada yeni bir bina var. Genel olarak ikinci dereden tarihî eser kabul edilmiş, Yıldız Üniversitesi tarafından rölöveleri çıkarılmış bir bölgeydi. Bu bölge ise, sadece şu anda Saat Kulesi'nin kalmış olduğu eski kışla, antrepoların olduğu bölge. Daha sonra 60'lı yıllarda çoğunuzun bildiği gibi Sedat Hakkı Eldem'in ilk projelerinden biri olarak burada antrepolar yapılıyor. Sedat Hakkı

Eldem'in bulduğuğm ilk planı bu. Burada enteresan bir Şey var; Şu anda İstanbul Modern'in olduğu kısımdaki antrepo ilk planında yok. Herhalde gereksinme olarak hepsi de birbirine benzediği için dördüncü antrepo da buraya, Şu anki İstanbul Modern'in olduğu yere yapılmış. Saat kulesi, Tophane Meydanı, kendisine tekrar o Tophane Meydanı'nı bırakmıŐ.

Bunlar yine bulduğumuz çeşitli gravürler. Burada Tophane Meydanı'nın askeri olarak kullanılması gözüküyor. Burası, daha sonra da tekrar geleceğiz, ölçek olarak da çok yakın, bana hep San Marco Meydanı'nı hatırlatıyor. Tek farkı sadece askerler var, o zamanlar insanlar yerine askerler var. Bu kıyıda olan birtakım silüetler o kışla zamanları sağ tarafta gözüküyor, lineer bir yapı olarak Boğaz'a yapıŐmıŐ.

Daha sonra İstanbul'un başkent olduğu zamanlarda birtakım yazılardan görüyoruz, İtalyan elçisi gemisiyle gelip, atlı arabasıyla kendi sarayına gidermiŐ. Bu aslında çok güzel bir resim, dünyanın nasıl deđiŐtiđini gösteriyor. Eski filmleri gördüğümüz zaman, o Titanikleri de... O zamanlar ne gümrük, ne zon var, ne terörizm var, her yer açık. Ama Şu anda bu gemilerin yanaŐtıđı yerler ki bence buranın en önemli konularından biri o; aynen bir uçak havalimanı gibi gümrüklü bir zon olmak zorunda. 11 Eylül'den sonraki kapsamda da güvenlik önlemleri artırıldı. Bir anda Şehrin içinde bir Şey yapmak gerekiyor; ayrı bir zon. Şu an İstanbul Modern'in dışındaki tüm zon gümrüklü alan, öyle düşünün. Yolcu olmazsanız veya orada çalıŐmıyorsanız giremeyeceğiniz bir alan.

Şu andaki silüet bu, yaklaşık 1,2 km. Burada da açıktta görünüyor ki; güney tarafında o bahsettiğim daha çok tarihi yapılar, çeşitli dönemlerde yapılmış. Burada da önemli bir Şey vardı, biz projeye başladığımız zaman 2001 yılında üçüncü olan Şu andaki Gümrük Bakanlığına ait olan bina kapsam dıŐındaydı. Biz bununda projenin kapsamı içine alınmasını doğru bulduk ve çeşitli süreçlerden sonra bu da o kapsamın içine girdi.

Şu andaki mevcut durum. Burada Şunu göreceğiz ki, bence kabul edelim veya etmeyelim, esasında proje bence başladı ve ilk bebeğini verdi; onu da göstereceğim. Şu anda, Şu bina yok. Burada geçici bir otopark var ve bence burası ilk bebeğini verdi ve modern bir müze geldi.

Bizim ilk devlet yetkililerine gösterdiğimiz imaj şuydu; hemen eski şehrin yanındayız, Taj Mahal'in önünde resimler çekerler, Topkapı Sarayı'nın önünde ben kimsenin resmini çektiğini hatırlamıyorum. Biz buradan başladık, *"Bir kere burası şehirden tamamıyla kopmuş bir yer, halkın giremediği bir yer, şöyle bir resim niye çekilmesin?"* diye bir fotomontaj yaptık. Şu anda esasında İstanbul Modern'in terasından ilk defa yapılabiliyor. Eski şehirle buranın, iki yakanın birbirine bağlanması bizim için biraz da yetkileri etkilemek için ilk motivasyondur. Bu bahsettiğimiz bölge ve bir görevimiz olmamasına rağmen, biz mimari bir grup olarak dedik ki, *"buranın etrafındaki bir dokuyu araştıralım"* ve buradaki *"görevimiz olmamasına rağmen"* derken mimar olarak tabii ki görevimiz, ama kapsam içinde bizim bu bölgede bir planlama yapmamız gerekiyordu. Ama biz böyle bir araştırma yapıldığını önceden görmediğimiz için kendimiz bir doku çalışması yaptık. Buradaki ölçeklerin şehirle olan ilişkilerine baktık, tabii ki şu ortaya çıkıyor: 60'lı yıllarda yapılan antrepolar şu andaki şehir ölçeğinde çok farklılık arz ediyor ve o yüzden de ilk sorumuz devlete dönüp ilk araştırma sonucunda *"bu antrepoları yıkarak buraya ne yapabiliriz?"* dedik. O zamanlar mevzuatlar incelendiği zaman şu andaki, tabii biraz önceki bahsedilen yasaya göre de, burada bir şey yapmanın imkânı yok.

Peki, o zaman ne olabilir? Güney yakasında ikinci derecedeki tarihi eserleri restore ederek onlara yeni fonksiyonlar vererek, kuzey kısmındaki bölgelerde ise bu binaların dönüştürülmesi. Dünyadaki örnekler baktığımız zaman Buenos Aires, Hamburg Limanlarında veya Napoli'de de yapıldığı gibi, bu 60'lı yıllarda yapılan antrepoların dönüştürülmesini bu sefer bizim projenin ana konusu olarak kabul ettik. Burada biraz önce bahsedilen 30'a 50'ler arasında bence hiç projeye bakılmadan söylenen şeylerdir. Oradaki bir yazı yazabilir, ama önemli olan ihaleye çıkan proje hiçbir ek yapı yapılmadan sadece mevcut binaların dönüştürülmesi; yeni fonksiyonlarla bezenmesiyle ortaya çıkmıştır. Bu fonksiyonlar tartışılmamalı mıydı? Tartışılmalıydı, ayrıca buna da geleceğim.

Daha sonra buranın trafiği söz konusuydu, buradaki en önemli konulardan biri, böyle yeni bir merkezin burada muhakkak trafikte bir problem yaratacağı. Bize resmen başvurmamasına rağmen belediyenin burayla ilgili çeşitli şehircilik ve trafik açısından çalışmalar yaptığını duyduk. Bunun ilk süreç içerisinde orada hızlı tramvayın gelmesiyle gördük. O konuşularak yapılmadı, bir anda

oradan yapıldı. İki kurum da aralarında konuşular mı bilemiyorum, burası için en önemli konulardan biriydi. Burada biz devlet yetkililerine sadece yolların değil, aynı zamanda deniz trafiğinin de; şu anda İstanbul'da çok az kullanılan deniz trafiğinin de, burada çok etkili olmasını savundum ve buraya geliş yapılan birtakım ek seferler ve bağlantılarla insanların araba yerine bu merkeze ve etraftaki diğer yerlere de deniz yoluyla daha küçük deniz vasıtalarıyla gelmesini de tavsiye ettik.

Burada önemli olan ikinci şey otoparktı. Ama orada yeni bir süreç yaşandı ve hepimizin bildiği gibi bir tünel yapıldı. Onun altında bildiğim kadarıyla 500 araçlık bir otopark var. Tabii ki belediye yasalarında belli bir yere otopark yapmak gerekir, ama otopark da aynı zamanda belli bir trafik çeker. Bence burada tartışılması gereken konularından biri de otoparkın kapasitesi. Otopark büyüdükçe trafik artabilir, ama birtakım gereklilikler de var, yasalar var, bunlar nasıl aşılabilir?

Burada unutulmuş en önemli şeylerden biri, mahalle kavramı. Burası Kılıç Ali Paşa kısmında, ama etrafında bir sürü mahalleler var. Kılıç Ali Paşa olduğu belki de unutuldu diye tahmin ediyorum. Biz onun için buradaki mahalleleri tekrar ortaya koyduk.

Buradaki turizm konusu var. Bildiğiniz gibi 1995 veya 1996 yılında burası turizm bölgesi ilan edilmiş. Demek ki burada bir mimar olarak bize verilen bir görev de belli bir yatak kapasitesine otel yapmamız gerekiyor. Etrafındaki daha büyük oteller kongre vadisinde, Beyoğlu'nda ise daha küçük oteller var. "*Acaba burada otel nasıl olur?*" diye düşündük. Tarihi yapılar etrafta. Bu bölgedeki yeşil alanların azlığı bence çok önemli ve bütün bunları birleştirdiğimiz zaman bu mozaik ortaya çıktı.

Bizim için en önemli konulardan biri Galatasaray Meydanı'yla buranın bağlanmasıydı, yine bizim asıl proje kapsamında olmamasına rağmen bu konuyu da devlet yetkililerine belirttik ki; bu iki bölge nasıl Tünel ile Karaköy bağlandı. Şu anda Taksimle, Kabataş bağlandıysa, burası da Galatasaray Meydanı'yla bir şekilde bağlanmalı ve bu aradaki bağlantıda, o şekilde ıslah edilmeli. Şu anda da Galatasaray Meydanı'ndan buraya beş dakikada yürüebilirsiniz. Tabii ki kesite baktığımız zaman yukarı çıkmak daha

zor, ama aşıağı inmek daha kolay. Bu fotoğrafta da bu hat çok kolay belli oluyor, eskiden de çok kullanılan bir hat.

Şu andaki mevcut durum Topkapı Sarayı'yla olan ilişkisi. Burada, bu fotoğrafta da biraz önce bahsettiğim gibi cruise kısmı ve o küçük şeyleri görüyoruz.

Daha sonra biz bir program önerdik. Bu programı önerirken, bu projeye ilk başladığımız dönem 57. Hükümet yani; Ecevit-Mesut Yılmaz Koalisyonunun olduğu zaman. Rahmetli Ecevit o zaman Başbakanı, bu proje Bakanlar Kuruluna da Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü tarafından sunuldu. Daha sonra yeni Hükümet zamanında bildiğiniz gibi tekrar gündeme geldi.

Burada önemli olan bir karma yapmaktır. Mevcut yapıları koruyarak bu karmanın içinde aynı zamanda alışverişin, sanatın ve kültürün olduğu turizm odaklı bir merkez. Ama bizce de doğrusu, bence en önemli şeylerden biri konutun da bir şekilde... Yaşanan da bir bölgenin burada oluşmasıydı, bunun da dünyada örnekleri var. Bu projenin bence konuşulmayan en önemli tarafı cruise kısmını bir tarafa bırakırsak; belki bu proje yapılsaydı bu 100.000 m<sup>2</sup>'nin yaklaşık 30.000 – 40.000 m<sup>2</sup> açık alanları şehre direkt teslim edilecek alanlar olacaktı. Hatta ben eski dönem zamanında Mesut Yılmaz'a buraların belediyeyle ortaklaşa yapılması gerektiğini söyledim, ama daha sonra onlar yeni yatırımcının yapmasını önerdiler. Bu bölgede gördüğümüz tekrar bu Tophane Meydanı'nın yapılması, üniversiteyle bağlanan bu aradaki promenat ve buradaki kıyı şeridi ve bütün aralardaki kısımlar esasında şehrin bir kısımları. Burası duvarlarla dışarıya kapalı bir yer değil. Buraya gelecek hiçbir yatırımcı da bence bunu istemez; çünkü buradan halkın geçmesini ister. Esasında buranın bir Nişantaşı'ndan bir Bağdat Caddesi'nden, Beyoğlu'ndan hiç farkı yok, onun içindeki binalar olduğunu düşünün.

Buradaki ikinci önemli şeyimiz; buradaki binaların, içlerindeki fonksiyonların kullanırken, binaların içlerinin yıkılarak değil, eski şekillerinde restore edilmesidir. Şimdi bir örnek daha vereceğim; Rotterdam'dan. Otel, alışveriş çeşitli lokantaların olduğu kıyı şeridinde buluşan bir bölge yaratmaktı. Çünkü bızım önerimizde, bu sol tarafta şu an liman ve gümrüklü olan bölge kıyı şeridine dönüştü. Biz onlara dedik ki *“zaten buraya derinlik yüzünden o büyük cruise gemileri yanaşamıyor”* ve bir şekilde burayı tekrar İstanbul'a

kazandırdık. Bir etap olarak, biz teknik olarak açıkça söyleyeyim; biz de buraya cruiselerin gelmesine başından beri karşıydık, ama ilk etap olarak onlara, “*buranın zaten teknik olarak gelemediğini bu tip gemilerin de burada doğru olmadığını*” söyleyerek burayı şehrin kıyı şeridi olarak kazandırdık.

Şimdi otel denince herkesin tüyleri ürperiyor. Buraya bir Çırağan mı gelecek? Burada bir örneği var; Rotterdam’da, Otel Newyork, eskiden şu anda da bildiğim kadarıyla gidiyor, ama asıl Amerika’ya giden gemilerin başladığı limanın olduğu kısım, buraya çok benzer. Kendim de gittim, kaç kere kaldım. Burası şehrin bir buluşma noktası, herkes oraya geliyor. Sokağın devamı, burası bölge içi. Tahmin ediyorum Pera Palas ta inşallah yeni sahiplerince bu şekle dönüşür veya buradaki ölçek farklı olsa bile Gorbon’un yaptığı 60 yıllardaki yolcu salonu İngiltere’deki yeni Tate müzesi gibi dönüştürülebilir.

Bu bölgede ise, muhakkak ki İstanbul sanat müzesine ihtiyaç vardı. O yıllarda da konuştuk. Hatta Guggenheim’a, onun direktörüne bir yazı yollandı; “*İstanbul’da bir müze yapılsaydı Guggenheim gelseydi nereye gelirdi?*” Kendisi İstanbul’a birkaç kere geldiği için bu projeyi de görmeden, bu bölgeyi göstermiş ve bence tesadüftür ki, o da nasıl yapıldığı tartışılabilir, ama ilk defa ticari olarak Türkiye’de yapılmış bir projenin ilk bebeği bir müze oldu ve Türkiye’deki bu müze, geçenlerde Köln’de ilk defa sergilendi ve bence müzecilik bakımından dünyada örnek. Çeşitli mimarlardan da övgüler alıyorum. Burada bebeğidir, bence bu projenin ilk yapılmış parçasıdır.

Bizim önerimiz bu bölgeye binaların olmadığı yerlerde otoparkların yapılması. Cruiseler geldiği zaman buradaki en büyük sorun, yaklaşık 60 otobüs buraya geliyorlar ve o ara sokakları kapatıyorlar. Gündüz ve akşam vakitlerinde otobüsleri toprak altına alarak otoparkta barındırmak düşünülebilir.

Bu bir analiz: Bu iki antrepo arasındaki sokağın genişliği dünyadaki çeşitli işte en geniş biliyorsunuz Champs Elysees, Avenue Montaigne Paris gibi onlarla karşılaştırdığımız zaman en darlarından biri Beyoğlu 15 metreyle. Burası 25 metre ve bu binalar nasıl bir sokak yaratır diye bir analiz yaptık ve burada yeni bir promenatın yapılmasını uygun bulduk.

Bu aynı ölçekte San Marco Meydanı'yla, Tophane Meydanı'nın karşılaştırılması yaklaşık aynı büyüklükler. Onun da burada olduğu gibi dışarı doğru bir ağız var ve biz o yüzden bu bölgenin bir müze, burada ise sinema ve sanat galerileri ve müzenin olduğu bir kitle, diğer kısımlarda da alışveriş alt katlarda üst katlarda ise otel ve konutların olduğu bir proje önerdik. Bu mevcut durum 2002 yıllarında.

Bence çok önemli bir fotoğraf bu, mimarlık konferansının birinci veya ikinci gecesiydi. Bu projenin ilk kullanılışı. Burası yaklaşık 1/4'i; Saat Kulesi bu tarafta, yaklaşık 5 000 kişi geldi. Eczacıbaşı sponsorluğunda bir gece düzenlendi Burhan Öcal konser verdi ve burası hayatında ilk defa kullanıldı. Bu da bu otoparkın üzerinde önerdiğimiz alanın sadece 1/5lik kısmı. Yani 20 000 kişilik çok maksatlı yeni bir alan geliyor, tabii bu yapılırsa.

Buradaki bizim önerdiğimiz eğer bu cruise kısmı gelirse dünyadaki örneklerde normal olarak maalesef havalimanlarında olduğu gibi çelik bir bina yapılıyor ve cruiselar insanlar onlara binip daha sonra terminallere geliyorlar. Biz şunu önerdik: bir bina yerine hareketli bir konteynirin buradan yolcuları alıp, hareket edip daha sonrada terminal binasına bırakıp, onları otobüse bırakıp asıl ana bölgenin ise şehir kapsamında olmasına yani gümrüklü alanın sadece bu kısımda olmasını önerdik. Bu bölgede ise küçük bir marinanın olması. Burada daha küçük ölçekteki vapurların İstanbul'un çeşitli yerlerine buraya bir trafik sağlamasını düşündük.

Bu aradaki sokak, bu sokağın ikinci katlarından aşağıya olan ilişki. Diğer önemli bir şey ise bu gümrüklü alanla İstanbul'u bir şekilde birbirinden ayırmak için bir su şeridi düşündük, bir su hendeği düşündük, görsel bir bariyer. Bu işte o bahsettiğim hareketli olan aletler ve biraz önce o bahsettiğim meydan işte o fotoğraf, sadece onun 1/4' lik kısmında oldu.

Bu modern İstanbul, bunları biliyorsunuz hızlı geçelim.

En son olarak çok kısa bir açıklamada bulunmak istiyorum. 2001 yılından itibaren, biraz önce denildi ki transparan bir süreç yaşanmadı. Biz mimari grup olarak, tüm mimari dergilerde ve gazetelerde yurtiçinde ve yurtdışında bu projenin çıkmasını sağladık. Bizzat, bu benim gördüğüm en küçük topluluk bunun gibi on tane

konferansa katıldım ve bu projeyi anlattım. Mimar Sinan Üniversitesinde, Teknik Üniversite, Yıldız Üniversitesinde, St. Petersburg'da, Londra'da, ama o zamanlar Ofer ve fiyat olmadığı için hiç kimse ilgilenmedi. Şu anda tekrar uykuda olduğu için bence burası boş. Gazetelerde iki haber çıkmış olsaydı burası tıklım tıklım olurdu.

Bu örneğin Arademento'da çıkan, mimari bir dergi biliyorsunuz, bu Architectural Review çeşitli gazetelerde çıkan; bunlar ihale öncesinden de önce çıkan yazılar ve ondan sonra çeşitli köşe yazıları. Gerekli görürseniz bu CD yi hepimizle paylaşabiliriz. Bence burada önce ve sonra yapılan şeyleri incelemekte fayda var diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

**Fatma ÜNSAL** - Üçüncü konuşmayı yapmak üzere Prof. Dr. Mete Tapan'a sözü bırakıyorum.

**Prof. Dr. METE TAPAN (İstanbul II. No'lu KTVK Bölge Kurulu Başkanı)** - Efendim, çok teşekkür ediyorum buraya davet edildiğimiz için. Bana böyle bir yazı geldi, daha sonrada Koruma Kuruluna geldi. Koruma Kurulu da tabii çok doğal olarak katılabilmek için Bakanlığımıza müracaat ettiler ve Bakanlığımızda konuşmacı olarak tesadüfen beni uygun görmüş. Bana gelen yazıda bizim de bir taraf olduğumuzu söylüyorlar; hâlbuki biz bir taraf değiliz, olamayız. Koruma Kurulu olarak hiç bir şeyin tarafı olamayız. Koruma kurulları, Tabiat ve Kültür Varlıkları açısından olayı değerlendiren kurumlardır. Hep bu açıdan meseleye bakmamızın gerektiğine inanıyoruz.

Açıkça söyleyeyim: Ben Kurulumun adına veya kendi adıma da bizim önümüze sunulan plan önerisiyle ilgili olarak herhangi bir öneride veyahut da değerlendirmede şu anda bulunmanın çok doğru olduğu kanısında değilim. Ben bazı genel sorunları dile getireceğim.

Öncelikle şunu dile getirmek istiyorum: Bunlardan bir tanesi bu plan. Burası biliyorsunuz Kentsel SİT alanı olduğu için bize geliyor; vakia kentsel SİT alanı olmamış olsaydı da bir alanın bitişiğinde bir tarihi eser varsa, Nusretiye Camii gibi veya oradaki Kılıç Ali Paşa olduğu gibi bize zaten yasa gereği sorulması gerekli. En önemlisi Beyoğlu'nda koruma amaçlı bir imar planı yapılıyor ve burası da

onun bir parçası. Neden bu plan, bu şekilde önümüze parça olarak belli bir bölge olarak geliyor. Çok açık çünkü buradaki plan yapma yetkisi belediyenin değil, ilk defa Kentsel SİT iken ve aynı zamanda turizm alanıyken Turizm Bakanlığının, daha sonra burası özelleştirmeye devredilince buradaki plan yapma yetkisi ve onayı özelleştirmenin oldu. Biliyorsunuz, ben bundan 15-20 yıl evvel Büyükşehir Belediyesi'ndeyken de özellikle bu turizm merkezlerinin ilan edilmesine karşı olanlardan bir tanesiydim. Bu karşı olmam turizmi baltalamak için değil, benim amacım bir planın bütünlüğünü bozmamak. Çünkü bir planı bir yerinden bozarsanız bu plan açıkça söylüyorum hiçbir zaman dikiş tutmaz. Onu bütün kalbimle ve samimiyetimle söyleyeyim; tabii ki planlar zaman içerisinde tadil edilebilirler vesaire. Ama siz bir yıl evvel, iki yıl evvel yapılmış bir planı kalkıp ta parça parça bölmeye kalkarsanız, o plandan hiçbir şey çıkmaz. Onun için de Türkiye'de planlara karşı olan bu sadakatsizlik, Türkiye'nin bugünkü İstanbul'umuzun kaosunu oluşturmuştur; bunu tekrardan dile getirmek istiyorum.

İkincisi, keşke bu toplantı önümüze gelen plandan evvel yapılmış olsaydı. Benim amacım, Kurulumuz için de aynı şeyi söylüyorum. Bizim amacımız bilimsel ve doğru olarak bir şeyin kararını vermektir. Doğru da nasıl bulunur? Siz ne kadar bir olayın sağlıklı bir şekilde analizini yaparsanız, daha doğru kararlar alırsınız. Esasında bu açıdan baktığımız vakit bu bizim önümüze daha bu plan ilk olarak geldi, biz de değerlendirmeleri yapmaya çalışıyoruz. Kent bütünüyle olan ilişkisini kurmaya çalışıyoruz, dolayısıyla bu toplantı keşke daha önce yapılmış olsaydı, bizim için zamanı diyebilirim ama plan hâlbuki özelleştirmeden kabul edilmiş ve Büyükşehir Belediyesinin görüşü alınmış, Beyoğlu Belediyesinin görüşleri alınmış ve bizim önümüze gelmiş. Konuşmamın başında söylediğim gibi; sırf koruma açısından bakmakla mükellefim diye düşünüyorum. Kentsel SİT olduğu için tabii buradaki kente, bir bütün içinde de meseleye baktığım için buradaki bir ulaşım meselesi ister istemez söz konusu olabiliyor. İster istemez burada kentin silueti zaten bizi ilgilendiren bir olay. Diğer tarihi eserlerle olan ilişkisi de bizi ilgilendiriyor. Dolayısıyla biz yalnız tarihi eserlerle olan ilişkisi açısından değil, kentin bütünü açısından da bakmak zorunda kalıyoruz böyle bir konu önümüze geldiği vakit.

Dediğim gibi, bu türlü çalışmalarını nedeniyle Şehir Plancıları Odasını kutluyorum demokrasi açısından. Bugün artık planların bu

şekilde katılımcı bir yaklaşımla ele alınması veya bunların her yerde tartışılabilmesi, bir planın kamuya mal edilmesi çok önemlidir. Eğer siz, bir planı kamuya mal etmezseniz, o plan hiçbir zaman bir işlerlik zaten kazanamaz; aynı yasalar gibidir. Biz her zaman şunu söylüyoruz, hem Şehir Plancıları olsun, hem Mimarlar olsun, bir plan yasadır dolayısıyla o hassasiyeti bizim plan üzerinde göstermemiz gerektiğine inanıyorum. Burada dediğim gibi; bugünkü bizim önümüze gelen planı sizler tartışabilirsiniz, bizler de dinleyici olarak bizim için çok yararlı olabilir. Ancak daha karar vermediğimiz bir konu hakkında çok fazla bir değerlendirme yapmak istemiyorum, o bizim bilimsel kurul açısından da çok yanlış. Çünkü çok boyutları var ve bunları bizim sahidin enine boyuna tartışmamız lazım. Onun için ben bütün arkadaşlarımdan ve diğer kurul üyelerinden de rica ettim, onlar da bugün buradalar. Bizim amacımız doğru bir karar vermektir, doğruyu yakalayabilmektir. Ben hep şunu söylüyorum: Biliyorsunuz belli bir şeyin fizibilitesi bugün herkesin ağzında. Fizibilite, fizibilite dedikleri şey esasında yıllardır fakültede de o dersi verdiğim için “fayda maliyet analizi” birtakım analizlerden bir çözüme gelirsiniz. Bu kadar yatırım yapıyorum, bu kadar da parasal olarak değer kazanıyorum.

Bir de bu işin diğer bir tarafı var. Bir projenin özellikle kent içinde böyle bir şey yapıldığı vakit onun sosyal değeridir. Bugün çağımız bize sosyal değerlere daha fazla ağırlık vermemiz gerektiğini gösteriyor. Bugünkü uygar dünyamız“ben bu kadar para yatırdım, bu kadar para kazanacağım” şeklinde bir fizibiliteyi artık kabul etmiyor. Bu açıdan meseleyi hepimize sunmak istiyorum. Bunları da bizim burada tartışmamız lazım, ama ben Kurul olarak taraf olarak görülmememizi rica ediyorum. Taraf diye kendilerini kabul edenlerin de bütün fikirlerine saygım olduğunu belirtmek isterim. Hiçbirimiz kötü niyetle bir şey yapmak istemiyoruz, ben buna inanıyorum amacımız anlaşarak, birbirimizi ikna ederek; çünkü bu toplantıların amacı esasında doğruyu bulmak ve aynı zamanda sosyal değeri yüksek projelerin altına imza atmaktır.

Beni burada rahatsız eden bir tek nokta var; onu da söyledikten sonra ben daha fazla konuşmayacağım, daha fazla dinleyici olmak istiyorum. Gerçekten ben de İstanbul’la çok uğraşmış bir kişi olarak söylüyorum; bir kere planda birtakım amaçlar var, bu amaçların başında buranın Galatasaray’ın, Beyoğlu’nun denize açılan bir bölgesi olması. Demek ki burada insanlar bu denizi kullanabiliyor.

Buraların gümrükle ilgili olan kısmının dışında halkın açılımına sunulmasında büyük yarar görüyorum. Yoksa başka türlü, eğer bir otel yaparak veyahut ta Murat'ın dediği gibi; Çırağan Sarayı gibi, söylediği gibi onun halka açılmış olması, o anlamda bir halka açılmayı herhalde kastetmiyoruz. Tabii ki her şey halka açılabilir, ama Çırağan Sarayı'nı halka açık diye böyle bir şey söylemenin burada yeri olmadığı düşüncesindeyim, ama Beyoğlu'ndan gelen kişiler için buranın halka açılması demek insanlarımız için bu kıyılardaki binaların önünün en azından kamuya açık olması anlamına gelir.

Bütün bu şeylerin yüzde yüz arkasında olmam gerektiğine inanıyorum. Ayrıca inanıyorum ki; kruvaziyer liman olması kararını tabii ki Koruma Kurulu veremez. Esasında İstanbul Metropolitan Planlama diye bir kurumumuz var, çeşitli bilim adamları çalışıyorlar, onların görüşleri, onların önerileri bence tabii çok önemlidir. Büyükşehir Belediyesinin, Beyoğlu Belediyesinin ki de çok önemlidir, bu konuda daha evvelki teklifle ilgili olarak, buraların büyük bir kısmının en azından yüzde 40'ünün yeşil olan olarak olmasını öneriyorlar. Tabii bu öneriler derken; kamuya hatta "terk" kelimesini de kullanmışlar, ama dediğim gibi buradaki bütün mesele hep beraber bütün bu bilgileri de ve yaklaşımları da burada tartışmak ve bizlerin doğru karar vermesine yardımcı olmanızdır.

Özelleştirme İdaresinin de tabii çalışmalarını, çabalarını ben çok değerlendiriyorum, şu açıdan değerlendiriyorum: Elleri belli bir değer var, bu değeri İstanbul halkına hem kazandırmak istiyorlar, hem de buradan kamuya belli bir ölçüde maddi olarak bir yararın gelmesini istiyorlar, ama bütün bunlar dediğim gibi burada tartışılmasının sağlanmış olması beni çok sevindiriyor açıkça Şehir Plancıları Odasına teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum efendim.

**Fatma ÜNSAL** - Teşekkürler Sayın Hocam.

Şimdi aramıza gecikerek katılan Mimarlar Odası Büyükkent Şubesini temsilen Mücella Yapıcı'ya sözü veriyorum.

**MÜCELLA YAPICI (TMMOB Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi)** - Merhabalar efendim; önce hepinizden özür diliyorum, fakat maalesef İstanbul'da her yeni yapılan tünel ve kavşak bir trafik sıkışıklığına neden olduğu için ben Sarıyer Maslak bölgesinde

sıkışarak geç kaldım. Özür diliyorum, hesaplayıp da çıktım, ama biraz geç kaldım.

Gerçekten Mimarlar Odası İstanbul Şubesi adına daha doğrusu ÇED Danışma Kurulumuz adına Şehir Plancıları Odasına bizi böyle bir toplantıya davet ettikleri için teşekkür ediyoruz. Zaten bu konuda her iki Oda da başından beri duyarlılıklarını birlikte sürdürmüş ve deyim yerindeyse taraf olanlardan birisidir. Burada özellikle Mimarlar Odası ÇED Danışma Kurulunun bir ilkesini Sevgili Meslektaşım Tabanlıoğlu'na hatırlatmak istiyorum. Sözümüz Tabanlıoğlu'nun proje yetkinliğine, mesleki yetkinliğine ve etkinliğine onun Mimarlık anlayışına ve değerlerine dair değildir. Sözümüz yönetime, biçime kente dairdir. Onun telif hakları her ne kadar projeyi onaylamasak da planı, onun telif hakları, eğer Odasına getirip de denetime tabi tutarsa, Mimarlar Odası tarafından sonuna kadar savunulacaktır.

Şimdi müsaade ederseniz ben sunuşuma çokta fazla dağılmamak için, çünkü konu çok çetrefilli, çok büyük bir dosya var sizleri yormamak için bir iki not almıştım. Bir powerpointten devam edeyim, hem de size bir hatırlatmış olayım.

**Fatma ÜNSAL** - Bu arada bir telgrafımız vardı, Sayın Başkan iletti. Teknik sorunu çözene kadar onu burada zaman kazanmak için okuyayım.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Kadir Topbaş'ın telgrafı: *“Programımın yoğunluğu nedeniyle düzenlemiş olduğunuz programa üzülerek katılamayacağımı bildirir. Tüm katılımcılara saygı ve selamlarımı sunarım.”*

**MÜCELLA YAPICI** - Şimdi gerçekten “Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport” dediğimiz zaman önce zaten isminden başlamak lazım. İstanbul için son zamanlarda geliştirilen her şey bir nevi “İstanbul portladı” anlamında gerçekten Haydarpaşaport, Galataport, Zeyport, Kuşadasıport gibi bir “port”lama dönemine girmiş bulunuyoruz. Belki bu işi hani “*eğrisi porttur*” da, “*doğrusu Galata’dır*” diye kendimce bir başlık hazırladım, ama bu port üzerinde durmak lazım.

Gerçekten Mimarımızın da en büyük endişesi buranın port olmasından dolayı, ama burası port olmasaydı; Kıyı Kanununa göre oradaki hiçbir şey yapılamazdı. Port olduğu için yapılabiliyor, onun

için biz mecburen port kısmına dayanacağız. Tan Oral İstanbul için aslında her şeyi söylemiş. Portlayan ve yükselen İstanbul'da yeni bir topografya yükseliyor. Şaka bir yana diyelim, bu için başlangıcı. Mimarımızın da söylediği gibi, gerçekten 1999'larda ve 2000'lerde bu trend meselesiyle başladı ve Ali Müfit Gürtuna İstanbul Belediye Başkanı'yken "21. Yüzyılın en önemli trendlerinin kozmoslaşmış kentlerin varacağı küresel düşler olduğunu" iddia etti ve geleceğin lider kentlerinde enerjilerini vizyonlarından alacağını, asıl yarışın kentler arasında değil vizyonlar arasında olduğunu söylemişti. Hatırlarsınız 1999 senesi deprem olmamıştı, bu vizyon projeleri açıklandıktan sonra biliyorsunuz Marmara depremi oldu, bu projeler arasında o zaman İstanbul lider ve yöneten kentti.

Şuraya dikkatinizi çekeceğim: Bakın, en altta bir uygarlık atağı vizyon projesi olarak mega kentsel dönüşüm projeleri vardı. Yıl 1999'du henüz deprem mastır planı açıklanmamıştı ve bizim hayatımızda kentsel dönüşüm projeleri deprem bahanesiyle henüz girmemişti. O dönem bir uygarlık atağı olarak altı çiziliyordu ve bundan üç yıl sonra ve yine İstanbul deprem mastır planı açıklanmasından bir yıl önce, biliyorsunuz İstanbul Deprem Mastır Planı 18 Ağustos 2003'te açıklandı, tekrar bir konsept değişikliği yapıldı. Artık İstanbul'un dünya kenti olarak şişirilmesine önüne bir engel gelmişti: AB. İstanbul biraz daha küçüldü, bir koridor kenti ve Avrupa gelecek konseptiyle o dünya üzerindeki oyunu biraz daha hizmet sektörüne doğru çekti. Hocalarım var, bana düşmez, ama başına dert olan birtakım "vizyon kararları, misyon kararları" aldı. Tam bu sırada biz birtakım projelerle ne yazık ki duyduk, gazetelerden okuduk. Mimarlar Odası olarak bilmiyorum belki Şehir Planlamacı arkadaşlarımızın haberi vardı da bize söylemediyseler küseriz, ama onların da haberi yoktu, onlar da duyular. Birtakım projeler ortalığa çıkmaya başladı ve çok ilginç bir şekilde bu sefer İstanbul "Marmara Depremi" geçirmişti ya, o vizyon projeleri uygarlık atağı, kentsel dönüşüm projelerine hemen bir ceket giydirildi ve İstanbul depreme hazırlanması fonksiyonunda o projelere yedirildi ve önümüze çıktı. Bu projelere baktık, sayın meslektaşım bu projeleri çok zor bulduk ve öyle zor bulduk ki, saklıydı çünkü inşaat kurulmuştu, ama bir türlü bize verilmedi. Sırasıyla baktık, isimleri değiştirmedim. Bunları yavaş yavaş artık İngilizce bilmek zorunda olduğumuz için tercüme etmiyorum: *Golden Horn*'ları bu meşhur mimar meslektaşım Sayın Kadir Topbaş'ın boynuzlu köprüsü, Istower konsept, bu geldi. Küçükçekmece konsepti gördük, Ken Yeang'a çok saygıdeğer meslektaşımız 70 katlı yeşil bir otel dikti ve

biz bu arada “port”larla karşılaştık. Haydarpaşaport ne olduğunu bilmiyorduk, bunu da bulduk. Hatta Yargı önüne çıkmayı göz önüne alarak bunu yürüttüğümüzü söyleyebilirim, projeyi, planı. O kadar gizliydi, zaten gizli tutulsun diye kanunu var. Simule ettik, kamuoyuna yarattık ve Galataport.

Biliyorsunuz Galataport, Haydarpaşa’dan önce ünlendi. Anayasaya aykırılığıyla, Koruma Kurulunun o “ölme eşeğim ölme” planıyla. Bunları şöyle geçelim basında yer aldı. Biz şimdi belgeler üzerinden bakalım. Bir ihale: 24.08.2005 günü saat 10’da ihaleyi yapan, Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü. İş biliyorsunuz İstanbul Salıpazarı, Karaköy Kruvaziyer Liman turizm ticaret kompleksinin “yap-işlet-devret modeliyle” yapım işletim devri. 3 yıl yatırım, 46 yılda işletim süresi olmak üzere toplam 49 yıl. Aynen belgeden aldım. İhale konusu işin tanımı: Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde eki 1/500 ölçekli avan projede gösterilen ki, 1/500 ölçekli bir avan proje varmış, ihaleye ek olarak gösterilmiş, çıkmış.

Bu kruvaziyer liman tesisinde neler var? En az bir adedi enternasyonal standartlarda 5 yıldızlı olmak üzere uluslararası zincirler tarafından işletilecek olan iki adet otel, apart oteller, dükkânlar, satış üniteleri, yeme içme alanları, sinema, müze, eğlence tesisleri, otopark, kapalı garaj ve buna ilişkin alt yapı ve mahaller. Burası kıyı, önce bildiğimiz kıyı, hem de dolgusu var. Şimdi kıyıda sonra burası hep beraber biliyoruz tarihi, doğal ve kültürel özellikleriyle dünyanın mirası olan İstanbul’un geçmişi, kent içindeki konumu, dokusu, barındırdığı çok önemli yapılar, son derece önemli. Hani kıyı da, öyle Maltepe-Kartal kıyısı değil, oralar da önemli, ama böyle bir kıyı. Bu nedenle de İstanbul 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından 1993’te “Kentsel SİT alanı” olarak da ilan edilen bir kıyı parçası. Şimdi bütün koşullara rağmen Hocam da söyledi, maalesef 1994 yılında, 1993’te kentsel SİT alanı ilan edilip 1994’te de Turizmi Teşvik Kanununa göre turizm merkezi olarak belirlenmiş talihsiz bir kıyı ve çok acıdır ki, Ecevit’in cenazesinde gördüğümüz manzara benim için bir özürdü, ama hâlâ bu kanunlar 12 Eylül hukukunun koruması altındaki kanunlar hâlâ, sene 2006. Hal böyleyken 1/5000 ve 1/1000 ölçekli bir Tophane-Salıpazarı kruvaziyer yat limanına ilişkin 27.07.2004’te planlar çıkıyor. Ben bugün yetkili ağızdan öğreniyorum ki, ta Bülent Ecevit Hükümeti sırasında bu iş başlamış. Ondan zaten Kültür Bakanı

Erkan Mumcu “bu benim projemdir” diye, bağırıp yolsuzluk ihbarları yapıyor. Adam haklıymış, onu da öğrendik, teşekkür ederim.

Plan haline getirilmesi meselesine gelince, plan dosyada var. Mimarlar Odasının bütün dosyasını getirdim, sınır çekilmiş, emsal üç verilmiş geçmiş bir plan. Koruma Kurulu’nun onayına sunulmuş, 20 Eylül 2004’te Koruma Kurulu çok önemli bir karar almış. Bu kararı hepimize basıp dağıtabilirim.

Bu kurul kararı çok önemli bir karar. Kurul kararı diyor ki, Hocamın da özetlediği gibi koruma amaçlı imar planından soyutlanarak yapılan planların, korumacılık ilkeleriyle ters düşeceği ve spekülatif baskıları tetikleyeceği açıktır. O arada da Beyoğlu Belediyesi, Beyoğlu’nun koruma imar planlarını yapıyor, yine Beyoğlu Belediyesinin de bundan haberi yok. Gerçekten, Sevgili Tabanlıoğlu, hani St. Petersburg’un haberi var, Londra’nın, Dubai’nin, ama Beyoğlu Belediyesinin haberi yok. Yok ki koruma planı yapıyorlar, ya da birileri bizi kandırıyor, ya sizi ya bizi. Bizim elimizdeki kurumsal belgelere göre konuşuyoruz. Kurul bunu diyor, gerçekten bunu tek tek okumak isterim. Bakın ne diyor: “*Öneri projenin yasal bir gereklilik olarak hazırlanması gereken 5000 ve 1000 ölçekli Beyoğlu Kentsel SİT Alanı Koruma Amaçlı İmar Planlarıyla entegre ederek, hazırlanmasını gerektirir.*” Lütfen bunu aklınızda tutun. Niye altına basıyorum: Diyor ki; “*Karaköy’den Beşiktaş’a kadar buradaki Boğaziçi mimarisinin genel ölçü ve kuralları soyutlanarak projenin gelmesi lazım.*” İşin matrak tarafı da orada: korumaya çalıştığımız silolar da, antrepolar da zamanında, 1960’larda, zaten geçici olarak yapılmış yerler ve çok büyük tartışmaya neden olmuş yapılar. Biz şimdi aman oraya gökdelen dikileceğine antrepolar kalsın gibi bir garip haldeyiz. Doğrusu şunu da bilelim: O antrepolar da muvakkat inşaattır, o zamanın mimarları o muvakkat inşaata dahi tahammül edememişlerdir, çünkü kamuya açık bir alandır. Kurul böyle dedikten sonra biz, tabii bu arada bütün bunların yapılabilmesi için, hepsi Kıyı Kanunu’na aykırı, imkânı mı var; otel, konut her şey yapıyorsunuz ve Kıyı Kanunu çok net ve açık.

Ne oluyor 30 Mart 2004 tarihinde? Bakın, tarihler aynı, bu arada Haydarpaşaport Yasası çıkıyor, Kıyı Kanunu Yönetmeliği’ne “Kruvaziyer Liman” diye bir tanım getiriliyor. Burada meslektaşlarım var, Şehir Plancıları var, Mimarlar ve Hocalarım var, lütfen hepimiz şu

“Şehircilik ve Mimarlık Literatürünü” şöyle bir hatırlayın, belki ben atlıyorum. Şimdi diyor ki, aynen tanıımı çektim: *Bütün kıyılarımız ve koylarımızın, organize turlarla seyahat edecek kişilerin taşındığı kruvaziyer gemilerin bağlanacağı -bu yönetmelik maddesi- beş yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri, yeme-içme merkezleri, ofis binaları gibi kapalı korumalı alanların bulunduğu turizm ve ticaret merkezi* haline bu maddeyle getiriyor. Maddede şöyle bir laf var: *Ülke tanıtım ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm tesisleri*. Buyurun hocalarım; bu nasıl bir tanımdır, bu nasıl bir kavramdır? Ne demektir ülke tanım ve imajını üst seviyeye çıkarmak, üst seviye neresidir? Kime göre ölçülmüş ve biçilmiştir, bu nasıl bilimselliklidir? Buna göre biz araştırdık bulamadık, ama Şehir Plancıları Odası bu konuda daha yetkin bir araştırsınlar; neymiş bu üst seviye. Biliyorsunuz sonra dava açtık. Bu Kıyı Yasasının bu maddesine, Şehir Plancıları Odasıyla bizim Antalya Şubemizin derhal bu yönetmelik maddesine Danıştay’da dava açtılar. Danıştay’da bunu Anayasa ve Kıyı Yasasına aykırı buldu ve yürütmesini iptal etti, durdurdu. Yürütmeyi durdurdu, Anayasaya aykırı buldu. Bu sefer bu maddenin tıpkı kopyası, virgüllü bile değiştirilmeden; yönetmelikte olmadı ya, bu sefer applike edildi Kıyı Kanununa.

Kıyı Kanunu maalesef bir hukuk kazası sonucu, ana muhalefet partisi, hep beraber hatırlarsınız, çünkü sadece partiler dava açabiliyorlar, Anayasa Mahkemesine götürdük: 3194’ün 9. maddeyi kurtardık, ama bu geçti. Bugün Kıyı Kanunumuzda bütün kıyılarımızı çok büyük kruvaziyer turizmin tehdidine sokacak bu madde durmaktadır ve ne uğruna durmaktadır? Sadece Galataport ve Haydarpaşa uğruna Türkiye’nin bütün kıyıları ve koyları şu anda kruvaziyer liman tehdidi altındadır, Yumurtalık’tan başlamıştır Mersin’den doğru devam etmektedir. Geçmiş olsun.

Ondan sonra bu çıktı ya, bu sefer Kurulun 118’le iptal ettiği kabul etmediği planlar, arkadaşlar, tarihi bile değiştirilmeden yani bir ozalıt bile çekilmeden, Kurul atlatılarak tekrar onaya sunulmuştur. Bunların kim cezasını verir bilmem ve Büyükşehir Belediyesi’nce 14 Şubat’ta askıya çıkarılmıştır. Çok büyük ve önemli bir parantez açıyorum; bütün buralarda bu yönteme, plana karşı olan sadece Şehir Plancıları, Mimarlar Odası, Çevre Mühendisleri, TMMOB Odaları değil, bizatihi Beyoğlu Belediyesi ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı’dır. Onlar da bu plana itiraz edip dava açmışlardır. Biz yazı yazdık, itirazımıza bunları da yazdık üç kuruma, bu nasıl iş?

Aylar sonra çok ilginç üç farklı kurumdan üç farklı yanıt aldık. Sizlerle onu paylaşacağım.

Birinci yanıt Kültür ve Turizm Bakanlığı İşletmeler Müdürlüğünden, Beyoğlu Belediyesi tarafından hazırlanan ve kurulun incelemesinde bulunan bu alan hakkındaki Koruma Amaçlı Beyoğlu İmar Planı, Bakanlıktan ön izin alınmadığı için usulsüzdür. İncelemiyorum bile. Ama bu plan, Kruvaziyer Turizm gelişimine başka gözle bakın diyor. Bu bir ibret vesikasıdır; belgeler dosyada, aynen geçirdim, verebilirim.

İkinci yanıt Bayındırlık Bakanlığından geldi. Anayasanın 138. maddesi İdari Yargı kanununa göre yürütmeyi durdurma kararı alınmış bir konuya ilişkin, daha sonra yapılacak işlemlerde işlem hiç yapılmamış gibi hareket edilmesi lazım ve yapılan bütün işlemlerin planların, ihalelerin, hepsinin yok hükmünde sayılması gerekir dedi. Bu karar doğrudur.

Üçüncü bir yanıt geldi, İstanbul Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğünden. 118 sayılı Kararı almış olan kurulda; o 118 sayılı Kararın çekinceleri tekrar yazılmış uzun bir karar. Ama o gelen proje aslında yok hükmündeki proje, Bayındırlık Bakanlığının çok doğru kararına göre, yok hükmündeki projenin uygun bulunduğu, uygulama projelerinin tekrar kurula getirilmesine karar verilmiş.

Bu arayı da arkadaşlar anlatacaktır, çok fazla uzatmayalım. Biliyorsunuz ihale çok haklı olarak iptal edildi. İptal edilmiş nedeni, Özelleştirme İdaresi... Arada o kadar çok özel şey var ki, burada en az size yarım saat belge sunmam lazım. Kendi görüşlerimi araya sokarsam, iki buçuk saat sürer. Onun için burada onları kesiyorum. Bu görüş çok önemli. *“Burası bir Akmerkez, Beyoğlu ya da bir Nişantaşı değil; İstanbul’un kentten denize bağlanabileceği en son nokta”* Murat Tabanlıoğlu. Teşekkür ediyoruz.

*“Gerekirse yasa çıkartırız, ama alışveriş merkezimizi yıkmayız”* Mehmet Kutman haklı çıkmıştır. Çünkü Kıyı Yasasını değiştirmiştir. Bu da bizden: *“toplumsal sorumluluklar olmadan ve yüklenilmeden mimarlık yapılamaz”*. Çok teşekkür ediyorum.

**Fatma ÜNSAL** - Biz de çok teşekkür ediyoruz Sayın Yapıcı.

Galata Derneğini temsilen sözü Sayın Egemen Akalın'a veriyorum.

**EGEMEN AKALIN (Galata Derneği)** - Bugün burada sizlerle birlikte olmaktan mutluluk duyduğumuzu söyleyerek başlayalım. Ayrıca, "Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport" Panelini düzenleyen Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesine teşekkür ediyoruz.

Galata Derneği maalesef bu projeden ihale sırasında haberdar olmuştur. İstanbul'u ilgilendiren bir projedir, ama doğrudan ilgilendirdiği bölge, Galata bölgesidir. Galata yaşayanları olarak ve Derneğimizin bu konudaki görüşlerini çok kısa olarak söylemek istiyoruz. Akademisyen ve Oda temsilcileri, gerçekten çok teşekkür ediyoruz, kuruldan arkadaşımız Mete Tapan'a, bir anlamda Galata'nın denize bakan terasına sahip çıkmaları ve buradaki yaptıkları çalışmalar için teşekkür ediyoruz, katılıyoruz ve devamını diliyoruz. Bölgemize bu projenin getireceği yükleri istemiyoruz.

Bu yükler nedir? Özellikle trafik, nüfus yoğunluğu, buradaki denizden bakıldığı zaman veyahut cadde üzerinden geçerken gördüğümüz çok kıymetli Kılıç Ali ve Nüzhetiye Camileri, o askeri yapılardan kalan Saat Kulemiz, bir dantel güzelliğinde işlenmiş Tophane-i Amire Binamız. Bunlar denizden görünsün istiyoruz. Yüksek gemiler geldiği zaman bunlar birer karşı çıktığımız veya durdurduğumuz "Park Otellerin" kıyılarımıza demirlemiş hali olacak. Kıyıyla ilişkisi kesilmiş olarak yaşayan alt-yapı, orta direk İstanbul yaşayanları, bu projeye iyice denizsiz kalacak. Yapılan ulaşım projeleri de orta direk ve fakir halkın, İstanbul'un altından işine gitsin gelsin, Galata Derneği olarak İstanbul'un üstünü deniz kenarını da varlıklı insanlar ve dışarıdan gelen turizm adı altında, turistle mi yaşayacak, yoksa bizim ülkemizdeki parasının hesabını bilemeyecek kadar para kazanan insanlar mı oraları kullanacak; bundan endişe ediyoruz.

Şöyle bir şey duyuyoruz; yalnız bu Galataport projesiyle ilgili değil, buna benzer birçok projelerde halkın kulağına fısıldanıyor ve bilinçli olarak halkın bu projelerin yanında olması, bu projeleri benimsemeleri için bir fısıltı gazetesinin rüzgârının estiğini görüyoruz. Tophane'de dolaştığımız zaman oradaki esnafla, yolun kenarında muhabbet eden iki komşuyla hasbıhal ederken konu Galataport'a geliyor. Gazetelerde birinci sayfadan manşet olduğu dönemlerde

oldu bunlar. Bir de bakıyoruz ki halk buraya Galataport Projesi geliyor, efendim, mülklerimiz, ticarethane olsun, konut olsun bunlar değerlendirilecek bir rant peşine halk koşturulmaya bakılıyor. Sanki buranın şey olmasıyla, daha fazla para kazanacakları, yaptıkları ticari işlerle sanki oralara inip gezebileceklermiş, çocuklarını arabasıyla deniz havası almaya indirebileceklermiş gibi işte farkında olmadan mülküm kıymetlenecek diyor. Mülkün kıymetlendiğinde, zaten içinde oturulmuyor. Para o kadar cezbedici bir şey oluyor ki, gerçek yaşayanlar o paralar uğruna oraları terk edip gidiyorlar. Oturamayacağı yerin üzerine bal sürülmüş kaymaklı ekmek şeklinde fıstıklar oluyor. Bu da çok yazık, halkın kandırılması olarak görüyoruz.

Bu Galata'da yaşayan halk için de geçerli oldu ve konuşmalar bu yönde oldu. Konuşabildiğimiz, görüşebildiğimiz insanlarla projenin gerçek olarak kendilerine ne getirecekleri anlatılıyor. Bir de burada şöyle bir şey oldu, proje müellifi arkadaşımız dedi ki, 2005 yılında Mimarlık Kongresi sırasında burada Eczacıbaşı tarafından bir davet oldu ve Burhan Öcal'ın konseri oldu, keyifli bir akşamdı; burada o zaman 5 000 kişi vardı saptaması yapmış. O zaman ben bilemiyorum. 20 000 kişinin kullanabileceği açık bir alan diyor. Eğer gününbirlik gezme ve kullanma alanları veya kültürel eğlence şeridi olamayacaksa, biz bu 20 000 kişinin hangi 20 000 kişi olacağını biliyoruz. Herhalde onların içinde bizler olmayacağız başka 20 000 kişiler olacak.

Dernek olarak "kullanma maksadı ve fonksiyonu ne olsun?" diye sorulursa; Galata Derneği ki, birebir Galata yaşayanlarını temsil ettiği için sorulması dileğimizdir. Bu bölgede gerçekten gününbirlik gezinti alanları, kültür merkezleri, müzeler, çeşitli müzeler sadece kültür sanat müzesi değil, çocuklarla ilgili müzeler olabilir. Çocukların müzikle, kültürle İstanbul'la buluştuğu, İstanbul'u tanıyacağı, torunlarımızın İstanbul'dan mahrum yaşasın istemiyoruz. Bu gidişle torunlarımız İstanbul göremeyecek, İstanbul'da yaşayıp göremeyecek. Bu anlamda düzenlenebilecek, ama bu geçici olarak yapılmış binaların içinde, ama yeni projeler üretilerek bu şekilde kullanılmasını düşünüyoruz. Galata Derneği olarak buraya çağırıldığımız içinde tekrar teşekkür ediyoruz, sağ olun.

**Fatma ÜNSAL** - Teşekkürler Sayın Akalın,

Kılıç Ali Paşa Mahallesi Muhtarı sanıyorum aramıza hala katılmadı. O zaman ikinci tura geçebiliriz.

**EGEMEN AKALIN** - Çok özür dilerim Başkan, muhtarı tanıyorum, gelmedi. Şöyle bir şey oluyor İstanbul'da yaşayıp da İstanbul'u kullanamamak, kullanılmamasından kaynaklanan bir şey. Muhtar kesinlikle, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin nerede olduğunu, sosyal tesislerin nerede olduğunu ayrıca oraya nasıl gidilebileceğini bilmediği için gelmemiştir. Bu da bizim ayıbımızdır, teşekkür ederim.

**Fatma ÜNSAL** - Sayın Bülent Özden'in bir talebi vardı, daha önce iletmişti. Kendisinden rica edelim. Daha sonra soru ve katkılarınız alacağız.

**BÜLENT ÖZDEN** - Şimdi ben birkaç noktayı belirtmek istiyorum. Bunlardan bir tanesi, Sayın Tabanlıoğlu "*Koruma kurulunun uygun görüşü var*" dedi. Belki proje olabilir, ama planlar için yok. Tekrar söylüyorum, açık ve net söylüyorum; Sayın Mimar hanımefendi de söyledi, Koruma Kurulunun görüşü yok.

İkincisi, yine Sayın Mimar Hanım dedi ki; Yürütmeyi durdurma kararı vardır ve bunun evraki işlemi yoktur; bu da doğru değil. "*Yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir, bundan önceki işlemler yok hükmündedir*" dediniz. "*Yok, hükmünde*" diye bir şey yok. Planlar halen şu anda mevcut, yok değil, sadece uygulanması durdurulmuştur.

**MÜCELLA YAPICI** - Hayır efendim, biraz yanlış anladınız. Yönetmelikte verildi, kanuna işlendi. O dönem bakanlığın bize verdiği ara dönemki cevabı ve ben size söyledim. O dönemde yok hükmündedir.

**BÜLENT ÖZDEN** - Ben de doğru değil diyorum ve hukukçu olarak söylüyorum. Bir de Hocamın şimdi konuşmasından duydum, bana kendisi ilettiler. Önce şunu söyleyeyim: Hocam dediği kavram aşağı yukarı doğru İmar Planları, yasalar gibi işlem görür, niye? Çünkü imar planları geri işlemdir, ilgili herkesi bağlar, tıpkı yasalar gibi. Yanlış duymadıysam Hocam dedi ki; "*önümüze ikinci bir plan geldi*" Bu takdirde işin seyri değişiyor, lütfen bunu bilelim. Usulüne uygun ikinci plan gelmişse, iddiamız konusuz kalacaktır demektir.

Çünkü artık eski mevcut plan olmadığından yeni bir plan olduğundan bizim davamız sebepsiz kalacak ve reddedilecektir. O zaman da ne olacak? Hocamın önüne yeni gelen planlar uygulamaya konulacaktır. Bunun için de ayrı bir dava açmak gerekmektedir. Eğer bu da hukuka aykırılık taşıyorsa, biliyorsunuz; bir imar planının iptal edilebilmesi için beş unsurdan bir tanesinin sakat olması gerekiyor. Yetki unsuru, şekil unsuru, sebep unsuru, konu ve amaç unsuru, bunlardan bir tanesi sakatsa; bu planlar iptale tabi tasarruflardır. Nitekim burada yetki ve şekil sakattı, Danıştay durdurma kararı verdi. Eğer Hocamın önüne gelen planlarda bunlardan bir tanesi sakat değilse, plan yürürlüğe girer, dava açsanız bile kaybedersiniz. Ancak biz yine dava açacağız kuvvetle muhtemel ve bunun hukuka aykırı olup olmadığını biz savunacağız, ama esas planlama ilkelerine aykırı mı, değil mi kararını bilirkişiler verecek. Seçilecek olan bilirkişiler inceleme yapacak, ona göre diyecekler ki; *“bu planlama ilkelerine aykırıdır”* veya *“değildir”*. Eğer *“değil”* derlerse, bunlar yetki, şekil açısından sakınca yoksa bu plan uygulanacaktır demektir.

**FATMA ÜNSAL-** Teşekkürler Sayın Özden.

Şimdi salondan soru ve katkıları rica edelim. Bu arada Mete Hoca'nın saat 12.00'de ayrılması gerekiyor, Onun için öncelikle söz hakkını kendine vereceğiz. Onun içinde sorularda öncelik eğer Mete Hoca'ya olursa, zaman kazanırız.

**HAMDİ ÇİÇEK (Kanaltürk Televizyonu Kent Muhabiri)-** Benim Sayın Tapan'a bir sorum olacaktı. Belki ilk kısımda anlatmıştım, biraz geç kaldım özür dilerim. Önünüze ikinci bir plan geldiğinden bahsettiniz, ilk planla farklılıkları nedir efendim ve sizce kurulun bu kez görüşü nasıl olacak? Bize değerlendirebilir misiniz?

**METE TAPAN** - Efendim çok özür dilerim, ben bir kere şunu baştan söyledim, siz galiba geç geldiniz. Ben o kurulun üyesi değildim. Bu kurul yeni bir kurul ve yeni bir plan ve 1 No'lu Kurul değil, 2 No'lu Kurul. O bakımdan bizim önümüze de bir plan geldi ve plan Özelleştirme İdaresinden geldi. Plan yapma yetkisi olan kurumdan geldi. O konuda benim, başta da söyledim, *“şu anda o planla ilgili olarak karar verecek olan bir kurum olduğum için bunları benim dile getirmem yanlış olur”* dedim. Ben burada Mete Tapan adına konuşmuyorum, ben Kurulumun adına buraya geldim. Hep

beraber o kararı vereceğiz, o sağlıklı kararı verebilmek için ben buradayım. Bütün görüşleri değerlendireceğiz. Teşekkür ederim.

İlk plandan fark var, bir kere emsalde fark var, emsal daha düşmüş, dediğim gibi limanla ilgili olan kısmı daha azalmış, kontrollü bölge diyelim daha azalmış. O plan zaten Kurul tarafından bir evvelki plan benimsenmiş değil. Demin arkadaşımız da onu dile getirdiler. Sayın Mimarlar Odası Temsilcisi arkadaşımız da dile getirdiler. Plan Kurul Kararı olmamasına rağmen veyahut da menfi olmasına, olumsuz olmasına rağmen Kurul tarafından değişikliklerin yapılması önerilmiş. O değişiklikler maalesef yapılmadan plan askıya çıkartılmış. Kurula gelmiş kurul demiş ki, *“bu plan şu şekilde değiştirilmesi lazım ve kabul etmemiş”*. Plan geri gitmiş askıya çıkarılmış ve plan kabul edilmiş, kabul edilmiş derken yürürlüğe konulmuş. Ondan sonra bir proje geliyor, Sayın Murat Tabanlıoğlu'nun projesi diyebilirim herhalde. O projede ise Kurul diyor ki, Sayın Mimarlar Odası Temsilcisi de gösterdi, *“Uygundur”* diye birtakım değişiklikleri yine istiyor, ama uygundur diye yine onaylıyor. Bu farklı bir olay, itiraz edilen planla ilgili olarak. Yeni plan bizim önümüze yeni geldi, biz onu şimdi değerlendirmekle mükellefiz ve o plan zaten demin arkadaşlarımızın da anlattığı gibi durdurulmuş. Yürütmesinin durdurulması söz konusu olmuş, şimdi de bu arada bir başka esas plan yetkisi olan Özelleştirme İdaresi tarafından da bize bir teklif geldi, onu değerlendireceğiz.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Senelerdir bu işin içinde resmi de, Devlet Denizcilik İşletmeleri A.Ş'nin Mimarı sıfatında da birtakım şeylerde bulunduğum için; buradaki en önemli karar bence Kurula bile gitmeden Ankara'nın burada bir kruvaziyer turizmi yapılıp yapılmayacağına kararının verilmesi lazım. Buna ne ben, ne Anıtlar Kurulu, ne belediye reisi karar veremez. Bu bir genel karardır, buna kimin karar vereceği, mercii çok önemlidir. Bu değişmediği sürece bu Odadaki hiç kimse memnun olmaz, birinci karar bu.

Eğer *cruise-port* duyduğumuz gibi Galeria'nın yakınına gidecekse -ki, orada daha doğrudur daha büyük bir *cruise* düşünülüyor veya o da tartışılabilir- buranın bütün projesi ona göre değişecektir. İkinci karar ise, antrepoların geçici olarak yapıldığı söylendi; ben de bunu ilk defa duydum. Altında muazzam kazıklar yapılmış, büyük maliyetlerle yaptırılmış. Sedat Hakkı Eldem'e projeler yaptırılmış -çirkinliği tartışılabilir ayrı bir ortamda- bunların

yıkılıp yıkılmaması kararı çok önemlidir. Eğer bunlar yıkılacaksa, zaten oraya büyük bina yapılamaz, Türkiye'deki kanun da bunu söylüyor, orası park olacaktır. Bunun içinde İstanbul Modern de vardır, Türkiye'nin ilk modern müzesi de otomatikman yıkılmış olacaktır.

Diğerleri ise, ikinci derecede tarihi eserdir, biri hariç, onların ise nasıl yapılacağını zaten Kanun tarifler. Bunları sarıhlaşmadan, burada böyle uzun uzun konuşmaya gerek yok. Sonradan buraya nelerin olacağına programı tartışılmasıdır. Bu pürüzler, bence burada halledilmeden ileri gitmenin faydası yok diye bir görüşüm var. Üç nokta çok kritiktir, ondan sonra buraya ne geleceğine göre trafiği ve her şeyi. Bu üç nokta sarıhlaşmadan mimar olarak tavsiyem, bence Kurul da karar vermeli diye düşünüyorum.

**Fatma ÜNSAL** - Soruları alıyoruz. Burada bir söz talebi var. Lütfen öncelikle Mete Hocaya yöneltilecek soruları alalım.

**NECAT SELİMOĞLU** - Efendim, bu Galataport'un başlangıcı var. Bir Menderes zamanı var, Tophane-i Amire Binasının yıkılması, bir de D'Aronco Çeşmesi'nin Maçka'ya kaldırılması, o arada da bazı yapıların da kaldırılması, 118 sayılı Kurul Kararında bu yapıların yeniden reproduksiyonun yapılması isteniyor. 118'de bu vardır, buraya özellikle Özelleştirme İdaresi getirirken mutlak suretle kaybolan tarihi eserlerin; mutlak suretle reproduksiyonu isteniyor, bu birinci konu. Menderes zamanında Tophane bölgesi bir tarumar edilmiştir, şimdi ikinci bir tarumar olayı var. Tarihini söyleyeceğim, elimde Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Trafik Düzenleme Komisyonu Kararı, 28.09.2006 tarihli kararı var elimde. Bu karara göre "Beyoğlu, Tophane Kurtuluş Caddesi, Kemeraltı Caddesi arası Karayolu Tüneli Uygulama Projesi". Efendim, bu proje nereden geliyor biliyor musunuz? Kabataş Camisi - İşçi Bulma Kurumu arasındaki yeşil alan içerisindeki üst viyadükler alt viyadükler yapılmak suretiyle Kılıçalipaşa Camisinin önünde, 1. Mahmut Camisinin önünde büyük viyadükle beraber giriyor, Beyoğlu'nun altından İplikçi'deki Kasımpaşa Mevlevihanesinin altından çıkıyor. İki tane tarihin altından çıkıyor. Sırf Galataport'un ulaşım aksını düzenlemek üzere - buna özellikle dikkatinizi çekerim. Siz alışveriş merkezi yapacaksınız, havaalanından bu insanları getireceksiniz. İstanbul trafiğinde getiremezsiniz İstanbul'a bir tünel girecek. Beyoğlu'nda metro tüneli yapılırken özellikle Fransız

Konsolosluğunun altı çöktü, orada çöküş oldu. Nuri Süel Sokağı'nda sağlamaştırıldı.

Müsaade buyurun, ben teknik konuya geleceğim. Galataport'u yaparken biz Galataport'a ne getireceğiz? Sistem içerisinde alışveriş merkezi getiriyoruz, bir de otel getiriyoruz; bunun bir yoğunluğu var. Bu yoğunluğu siz Kemeraltı Caddesi'nde, raylı sistem orada tıkanıyor, Tarihi Yarımada'ya taşıyamazsınız: Tarihi Yarımada'ya turisti nasıl taşıyacaksınız? Gemiyle mi taşıyacaksınız, tahterevalliyile mi taşıyacaksınız, orası belli değil. Sadece havaalanından insanlar getirmek için, karayolundan bir tünel planlanıyor. Burası SİT'tir, esasında 118 sayılı Kararda hepsinin bütünlük içerisinde ele alınması gerekiyordu. Şimdi bölük pörçük yapılıyor. Birisini kurtaralım, birisini getirelim, hep şaşırtmaca. Perşembe Pazarı planlarında da aynı olay var. Bölük pörçük bir tarafta ayrı bir plan var, bir tarafta ayrı plan var. Esasında bu konunun burada konuşulması lazım. Beyoğlu'nu hep beraber mi koruyacağız, hiç mi korumayacağız. Hocam, her bir açıdan taraflı oluyor.

**METE TAPAN** - Katkınıza çok teşekkür ederim. Sizin sayenizde ben de burada öğrenmiş oluyorum. Dediğim gibi, arkadaşımız da söylediler. Birtakım şeyler yapılıyor. Şehri direkt etkileyen ve yönetimin kendi ellerinde olan kişilerin dahi zannedersen bazı projelerden haberi olmuyor. Bizim de mesela bu projeden hiçbir haberimiz yok. Acaba bir öneri midir, yoksa resmi bir şey midir? Bu kimin kararı? Büyükşehir Belediyesinin mi?

Size bir şey söyleyeceğim. İstanbul'la ilgili olarak bu şekilde birtakım projelerin olduğunu biliyorum. Teknik Üniversite'de ulaşım ile ilgilenen bazı hocalarla konuştum. İstanbul'da birtakım yerlerde tüneller yapılıyor. O tünellerle ilgili olarak onların da haberi yok, Belediyede galiba danışman olarak çalışıyorlar. Bu konuda açıkça bir şey bilemiyorum, spekülasyon yapmaya başlayacağım. Bilmediğimiz bir konu tünel konusu, bunu da bize geldiği vakit herhalde bir şekilde değerlendireceğiz, eğer gelirse tabii...

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - İstanbul halkı adına konuşacağım. "Vapurlarımızı Vermiyoruz" diye bir kampanyamız var. Geçen sene başladı, yine böyle; önce şüyu bulan ondan sonra birdenbire uygulamaya konulan İstanbul'un ulaşımını, halkın bir yerden bir yere gitmesini, kitle hareketlerini ilgilendiren çok büyük kararların gece

yarılarında verilip uygulamaya konulmasından endişeyle yola çıkan on binlerce insandan biriyim. Biz bir web sitesi kurduk, toplantılar yapıyoruz. Yine sağ olsunlar Mimarlar Odası bazı dayanışma platformları, İstanbul halkı aramıza katılıyor, biz de onlara katılıyoruz ve İstanbul'un geleceğini Türkiye'nin geleceğini düşünüyoruz.

Burada görüyoruz ki son derece teknik bir konu. Konunun tüm tarafları burada, herkes iyi niyetle hareket ediyor, ancak İstanbulluların, İstanbul'un geleceğini çok yakından ilgilendiren önemli bir kararlar alınıyor. Ben eğitilmiş bir kişi olabilirim, fakat medyayı yarım yamalak izleyen İstanbullu geleceğinden endişeli, bir şey anlayamıyor. Ben şu bakımdan endişeliyim: burada Koruma Kurulu olarak, Mimarlar Odası olarak olayı Karaköy'den Beşiktaş'a kadar alıyorsunuz. Bu sahil, bu kıyı şeridini Kıyı Kanununun uygulamasını oradaki hareketleri alıyorsunuz. Biz daha büyük alıyoruz, biz Sirkeci'yi biz Haydarpaşa'yı, biz İstanbul'un bütün kıyılarını, İstanbul'un bütün iskelelerini Boğaziçi'ni hatta Haliç'i alıyoruz. Birileri çıkıyor -isimleri bende mevcut- daha geçen gün beyanat veriyor, bu konunun dışında değil. Biz Haliç Tersanelerinin olduğu yeri Sirkeci'yi müze yapacağız, oteller yapacağız. Üstelik bu kamudan da birisi değil, arkasından kamuyu temsil eden, en yüksek organları temsil edenler, o özel sektördeki kişinin tanınmış kişinin sözlerini doğrular mahiyette konuşuyorlar. Kararlar bürolarda alınıyor, kararlar şirketlerde alınıyor, devletle kamu bu kararları uygulamak durumunda. Kanunlarla destekleme konusunda çıkıyor. Bütün toplantıları Mimarlar Odasının, ICOMOS'un olsun toplantılara halk olarak gittim, niçin gittim? Kendim anlayayım, yakın çevreme, halka Internet yoluyla veya şahsen anlatayım diye gittim. Siyasi kimliğimi bir tarafa bırakıyorum, inançlarımı bir tarafa bırakıyorum, hiçbir partiyi temsil ederek konuşmuyorum. Sadece halktan normal izlemeye çalışan, yaşamının çoluk çocuk geleceğini düşünmeye çalışan bir insan olarak konuşuyorum.

Mimarlar Odası diyor ki; Haydarpaşa'yla ilgili karar gece yarısı kanunuyla gol atmak suretiyle alındı ve ana muhalefet Belediye Başkanları Üsküdar, Kadıköy, Anakent Belediye Başkanlarının iki-üç ay sonra haberleri oldu. Böyle olunca bütünü bozmadan Galataport'un açıklıkla kamuya mesajlar verecek şekilde açıklanmasını rica ediyorum, tartışılmasını talep ediyorum. Teşekkür ederim.

**METE TAPAN** - Şimdi efendim, esasında beyefendinin bütün bu genel tavrını ben de benimsiyorum ve kendisini kutluyorum. Türkiye’de eğer biz demokrasinin yerleşmesini istiyorsak, demin de söyledim; planlar yasayla eşanlamlıdır, nasıl bir yasa çıktığı zaman sağda solda tartışılıyor ve ama sonunda meclis karar veriyor, bizde demek ki temsili demokrasi var. Söz konusu 12 milyonluk bir kentte projelerle ilgili olarak tabii ki ilgili kurumların halkla temas edip birtakım fikirleri almalı doğrudur, ama sonunda karar verecek olan tabii ki meclistir. Bu süreci başlatmış olmak bence çok başarılı. O açıdan ben sizi kutluyorum. Bütün projeler keşke bu şekilde olsa; maalesef böyle olmuyor, bunun da olmasında böyle olmamasının birtakım nedenleri var. O nedenleri de esasında hepimiz biliyoruz. Bilmiyor değiliz, ama bunlar bu şekilde kişilerin sayısı arttıkça bu işlerin düzeleceğini inanıyorum. Sivil toplum örgütlerinin bu konuda çok büyük görevi olduğuna inanıyorum. Çok teşekkür ederim.

**FATMA ÜNSAL** - Daha sonraki oturumlarda da yine Mete Hocaya soru yöneltilebilir; ayrıca projeye yönelik sorular, öğleden sonraki oturumlarda da yanıt bulabilir. İkinci Oturumda Özelleştirme İdaresinden de katılım olacak. Şimdi diğer konuşmacılara yönelteceğiniz soruları ve katkıları rica edelim.

**AHMET HİLMİ BALCI** - Teşekkür ederim. Murat Bey’e bir sorum olacaktı. İstanbul Modern’le ilgili olarak avan projeniz çok merkezde ve ilk çocuk düzeyinde, önemli bir prodüktivite düzeyinde bir ürün olarak gösteriyorsunuz avan projenizde. Benim en çok merak ettiğim şey; *Guggenheim* Müzesinin, İspanya’daki Bilbao kenti, BASK bölgesindeki, Amerika Birleşik Devletlerinden çıktıktan sonra karşı tarafa yani Avrupa’ya tekabül eden ilk önemli müze çalışması, o konseptteki müze çalışmasını 1990’ların başında 94’lerde, 95’lerde Bilbao’da inşa ettikleri -Bilbao son derece zor bir durumdaydı, sanayi tesisleri bitmişti ve 1 milyondan az bir nüfusu vardı ve şehir gittikçe küçülüyordu- bu modern sanat müzesi sayesinde Avrupa’nın şu anda kültür ve sanat başkenti olmaya doğru ilerliyor. İnanılmaz derecede önemli. Bu söylenirken, “bu önemliliğin altında” binanın bizatihi kendisinin bir sanat eseri olarak inşa edilmesi süreci ve son derece karmaşık tekniklerle ve son derece modern sanata tekabül edebilecek eğriltmiş iç mekânlarla.

Sizin baştan beri söylediğiniz anlamda, antrepoların bu dönüşümü, mimari anlamda dönüşümü; sadece mimari anlamdan

çok korkunç derecede karmaşık farklı katmanları da içeren bir dönüşüm. Bunun içinde inanılmaz derecede sanat sosyolojisi üzerine, hanımefendinin de söylediği anlamda temel veriler üzerinde çalışmalar yapılmamış durumda. Bu anlamda aslında projenizdeki bu dönüşüme dair çok ciddi akademik gerekçeler konmuş olabilse ya da bunlar yeterince çalışılmış olsaydı, belki bu kadar ne olduğu anlaşılmayan soru işaretleri ile projenizin ilk karşılaşma sorunu kalmazdı. Bir şekilde yukarıdan aşağıya gelen İstanbul Modern o kadar böyle... yani biz sizin projenize herhangi şekilde herhangi bir soru sorduğumuzda sanki "Afganistan Taliban'ında" dönüşüyormuşuz gibi oluyor. İstanbul Modern projede o kadar eşitsiz bir ilişki kuruluyor ki ve sizin söyleminizle özne haline geliyor ki, kimse bunu sorgulama durumunda kalmıyor. Bu aynı zamanda çok trajik bir durum.

Kusura bakmayın; burada bir soru yok, ama ben bunun altını çizmek istedim. Sizin yorumunuzu isterim.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Benim herhalde akademik yapım, sizi herhalde anlayamadım. Buraya Guggenheim gibi bir müze gelmesini mi önerdiniz? Bir kere şöyle bir şey söyleyeyim; Projede müze kavramının olması, demin "*müzeler de olmasın*" denildi, ben çok üzüldüm. "*oteller, müzeler*" denildi, ben çok üzüldüm. Bence de bu projeyi Hanımefendi de incelememiş, en soldaki bayan da. "*Kamusal alan yok*" deniyor, bence yanlış algılama var.

Müzeye gelemim, müze şu anda orada geçici, şu anda kirada. Ben niye bunun üzerine durdum. Devletin bu kadar ticari olarak düşündüğü bir ortamda burada ilk müzenin yapılması, hiç olmazsa bu kadar karamsar bir ortamda bir ışıktır diye düşündüm. İstanbul Modern de şu bakımdan önemli; Türkiye'de ilk defa yapılmış müzecilik anlamında bir ilerlemedir.

Akademik çalışmaya gelince, biz müze konusunda bilhassa, biz orayı ayrıca bağış olarak da yaptık ve şu anda da içindeyiz, ilk defa böyle bir müzenin nasıl yapılacağı aramızda çok tartışıldı. Bu tip müzeler de dünyada çok var. Herkes Frank O'Gehry'i konuşuyor, ama bu tip müzeler; dünyada antrepoların içinde yapılan müzeler var. Burası doğru bir ortam olmasaydı ne Venedik Bienal'i buraya gelebilirdi, şimdi belki Fransız... Gelecek çok önemli müzeler gelecek ve şehrin ortasında.

Bakın, bir örnek: Sabancı Müzesi şehrin ortasında değil, çok az kişi ulaşabiliyor. Burası şehrin ortasında ilk defa müzeye gidiliyor, benim için önemli olan bu. Bunu söylemek istiyorum. Kıyıda da maalesef dünyada her yerde çok şey var, denizin üzerinde de var. Bence onun nasıl olduğu tartışılmalıdır. “Kıyıda bir şey olmayacaktır diye” ben bunu doğru bulmuyorum. Barcelona’nın kıyısında var, ama onun nasıl yapılacağı mimari ve şehircilik açısından, teknik açıdan nasıl yapılacağı tartışılmalı. “Niye kıyıda bir şey olmasın” kıyıları sadece İstanbul’un şey yakasında olduğu gibi parklar... Oralar kamusal alanlar mı? Bence hiç değil, hiç kullanılmayan alanlar. Bence burada bir yanlış anlama var; olay çok politikleşiyor.

**MÜCELLA YAPICI** - Kruvaziyer liman yapmadığınız takdirde kıyı hukukumuzla göre yapamıyorsunuz. Hukuku delmenin yolları...

**MURAT TABANLIOĞLU** - “*Binaları yıkalım*” dedim o zaman, buna karar verelim. Binaları yapmıyorsak oraya park yapalım. Bir öneri bekliyorum, bir mimar çıksın bir şehirci desin ki, ben beş senedir bunu duymadım. Ayrıca da sizin Derneğin benim ilk Mimar Sinan Üniversitesindeki 2002’deydi galiba, Dernek yoktu dediniz. Dernek vardı, ben herkesle bunu paylaştım. O zamanlar hiç kimse de bir şey söylemedi bu program konusunda. Keşke söyleselerdi, aynen Mete Tapan’ın, tüyo verdi size “*dava açın*” diyor, aynen o zaman da “*ben bu projeyi yapıyorum, bir şeyler söyleyin, gazetede çıksın, tenkit edin*” denildi. Ben Açık Radyoda da konuştum, ama hiç kimse o zaman para konuşulmadığı için o milyarlarca dolarlar, konusunda hiç kimse bir şey söylemedi; acı olan bu zaten. Proje benim tarafımdan gizlenmedi.

**MÜCELLA YAPICI** - Efendim, projeyi zaten konuşmuyoruz. Konuştuğumuz planlama prosedürü. Özellikle ne olur sizinle karşı karşıya gelmeyelim Sayın Meslektaşım. Burada planlama İstanbul’un kullanılışı lojistiği, bu kadar şey sizi etkilemedi mi? Sayın Meslektaşım, gün olur devran döner ve hukuksuzluk sizi de vurur. Zaten de vuruyor, artık dünya mimarları gelip bu hukuksuzluğa alet oluyor.

**BÜLENT ÖZDEN** - Hocam, bu noktada bir şey söyleyebilirim. Yalnız ben şunu söylemek istiyorum: Eğer prosedür yanlışsa bu düzeltilir, örneğini gördünüz. Tartışılması gereken şu: Bu proje İstanbul’a ne getiriyor, ne götürüyor, bunun tartışılması gerekiyor.

**MÜCELLA YAPICI** - İstanbul'u götürüyor, turist getiriyor.

**BÜLENT ÖZDEN** - Bakın, buna katılabilirim, ama şuna katılmıyorum: *"Bu uygulama yanlıştır, prosedür yanlıştır"* tanımına katılmıyorum. Prosedür düzeltilir. Gördünüz Özelleştirme İdaresi onayladı, planı gündeme getirdi. Benim sorum şu: biz burada uygulamayı mı tartışacağız, prosedürü mü? Eğer bizim burada tartışacağımız şey... Bana göre şu olmalı: hukuka uygun hale getiriyorlar, bunu söylemeye çalışıyorum. Benim söylemek istediğim şu: Tabanlıoğlu'nun yaptığı proje...

**MÜCELLA YAPICI** - Hukuk efendim, hukuk; işin başı hukuk. Hukuka uygun hale getirilmez. Bakın, Türkiye'de en kötüsü budur. Bırakın kıyayı, İstanbul'u yaptığınız her şeyin eğer hukukunu yaparsanız, bu hepimizin hayatını ilgilendiren bir şeydir. Bunun gerisi laf-ı güzaftır.

**BÜLENT ÖZDEN** - Müsaade ederseniz şunu söylemeye çalışıyorum. Bizim yürütmeyi durdurma almamızın sebebi bunu Özelleştirme İdaresinin onaylamamasıydı. Ne yaptılar? Bir plan getirdiler, Özelleştirme İdaresi onayladı. Benim sorum şu: bu plan İstanbul'a kötü bir şey getirir mi? Bence tartışmanın konusu bu olmalı.

**FATMA ÜNSAL** - Plan ve proje meselelerini ayırt etmekte yarar var. Tabii ki her şey hukuk çerçevesinde. Zaten planın kendisi bir yasa hükmünde. Konuyu yine perspektife oturacak katkı ve soruları alalım. Mücella Hanıma zaten tekrar söz vereceğiz.

Burada cevap hakkı doğdu; buyurun Sayın Tabanlıoğlu.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Biraz önce de bir yanlış yapıldı. Keşke Mete Bey de olsaydı. *"Emsal azaltıldı"* denildi, herkes sevindi. Burada emsal meselesi yok, burada mevcut planlar var. Bunlar ya yıkılacak ya burada zaten o binaların projede içine bir şey giriyordu.

**MÜCELLA YAPICI** - Hocam, siz planı görmediniz mi? Ben planı size gösteriyim.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Bak hâlâ “plan” diyor. Maalesef orada 60’lı yıllarda Sedat Hakkı Eldem tarafından...

**MÜCELLA YAPICI** - Yeni planı görmemişsiniz, hemen getireyim.

**MURAT TABANOĞLU** - Görmedim, bakın önemli değil...

**MÜCELLA YAPICI** - Emsal 3, emsal plan var.

**BÜLENT ÖZDEN** - Emsal 2, Hmax 30/50, getiriliyor.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Emsal önemli değil. Bu binaların mevcut bir kısmı tarihi eser, bir daha tekrarlıyorum. Oraya daha farklı bir şey yapılamaz. Sadece *cruiseport* kalkacak mı? İkincisi de bu binalar yıkılacak mı? Yıkılırsa kanun oraya bir şey yaptırmaz, bitti başka bir şey yok.

**MÜCELLA YAPICI** - Peki, size bir şey soracağım; siz bu projeyi sonuna kadar “müelliflik hakkının” sizde olabileceğini nasıl garanti ediyorsunuz? Ken Yeang alırsa ne olacak; sizin tazminatınız ödenirse? Biz sizin iyi niyetinize bağlı olarak, İstanbul’un en önemli kıyısını, sizin iyi niyetinize bağlayamayız ki... O plandaki plan notlarına, oradaki hukuka bağlıyız. Siz yarın, ben sizi tanıyorum mimari yetkinliğinize kefilim, Odam adına kefilim, iyi niyetinizden şüphemiz yok...

**MURAT TABANLIOĞLU** - Bir düşünün, ben gelip niye size projeyi register ettirmedim biliyor musunuz?

**MÜCELLA YAPICI** - Bilmiyorum efendim, o ayrı...

**MURAT TABANLIOĞLU** - İşte bundan dolayı yaptırmadım.

**MÜCELLA YAPICI** - İşte hukuk bu. Siz Oda denetimine uymakla yükümlü bir mimar arkadaşımız, Odamızı tanıyorsunuz; olay budur.

**MURAT TABANOĞLU** - Hayır, ben bir şey söyleyebilir miyim?

**FATMA ÜNSAL** - İkili görüşmeye dönüştürmeden sorularımızı da alalım.

**MÜCELLA YAPICI** - İkimizi buraya çağırırken bu topluluk herhalde bunu biliyordu.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Yanlış bir şey var: bakın, ben kendimi düşünen, halkımı düşünmeyen, mimarimi düşünen biri olsaydım, ilk yaptığım zaman o resmi projenin telif hakkını alırdım. Özelleştirmeden de burada arkadaşım var, onlar hiçbir şey yapamazlardı. Türkiye’de, müelliflik yasaları çok kuvvetli, ama ben bu projenin doğruluğunu halâ sizlerle tartışıyorum; bunun farkında değilsiniz ve anlatmaya çalışıyorum. Siz bana diyorsunuz ki “*niye gelip bana tescil ettirmediniz?*” O en tehlikelisi. Tecil ettirsem, hanımefendi bu proje yapılır. İsterseniz bundan sonra ben geleyim yaptırayım, bu proje yapılır. Doğru değil mi?

**MÜCELLA YAPICI** - Efendim, ÇED uygulamamız var biliyorsunuz. Bir soru soracağım. Sedat Hakkı Eldem binaları konusunda, bundan önceki mimarların telif hakları ve size muvafakatleri var mıdır?

**MURAT TABANOĞLU** - Hangi bundan önceki mimarların?

**MÜCELLA YAPICI** - Yüz yıllık telif hakkı süresi var. Madem o antrepolar çok değerli eserler, bunları Sedat Hakkı’nın varislerinin; size verilmiş.

**MURAT TABANOĞLU** - Ben bilmiyorum, siz araştırın.

**MÜCELLA YAPICI** - Niçin efendim, bize gelseniz araştıracaktık. Sizden muvafakat isteyeceğiz. Gelmediğiniz için, prosedürü yerine getiremiyoruz.

**BÜLENT ÖZDEN** - Hocam, bunların bugünün konusu olmadığını düşünüyorum. Bu başka bir tartışma konusu, bu sadece mimarlıkla ilgili şeyler. Ben yine de şunu iddia ediyorum...

**MÜCELLA YAPICI** - “Hatice’ye bakmayın neticeye bakın” mantığının bizim disiplinimize yaptığı işlerdendir.

**BÜLENT ÖZDEN** - Hanımefendi, böyle bir yere varamayız. Müsaade ederseniz, ben konuşayım isterseniz.

Bence bu imar planları, projeyi bir kenara koyuyorum, İstanbul'un bu bölgesine ne getiriyor, ne götürüyor? Bence bunu tartışalım. Yoksa muvafakat aldınız, tescil ettirdiniz, bunlar özel şeyler.

**MÜCELLA YAPICI** - Siz hukukçusunuz. Bunu siz söylerseniz hakikaten tartışma yapılır.

**BÜLENT ÖZDEN** - Hanımefendi, tartışmanın konusu burası değil diyorum. Bakın tartışalım, deyin ki; telif haklarına bir gün açarsınız tartışırız. Buradaki tartışma konusu...

**MÜCELLA YAPICI** - Galataport.

**BÜLENT ÖZDEN** - Hanımefendi, tescille bunun ne alakası var?

**MÜCELLA YAPICI** - Efendim, bu da bizim... Ben Mimarlar Odası adına buradayım.

**BÜLENT ÖZDEN** - Efendim, mimarınıza cezayı keserseniz, Odanızdan atarsınız olur biter.

**MÜCELLA YAPICI** - Ben burada istediğimi tartışırım.

**BÜLENT ÖZDEN** - Tartışsınız, ayrı konu, ama bugünün konusu değil.

**MÜCELLA YAPICI** - Neyi tartışacağıma da ben karar veririm.

**FATMA ÜNSAL** - Detaylara girmeyelim, daha yapıcı katkı almak önemlidir. Oturumun en başını hatırlarsanız Mete Hoca da çok güzel ifade etti; aslında hiçbirimiz burada taraf değiliz. Hepimiz bir tarafız; herkesin beklentileri kentten yana, kentliden yana. Lütfen, mutlaka ki her bir söylediğiniz çok değerli ve önemli, sürecin detaylarına girmeden konuşalım. Bülent Bey'e katılıyorum; önce bu kararlarının bu kente, kentliye ne getireceği, bunun sosyal maliyetinin ne

olacağı? Bu bir oda aktivitesi aslında, sosyal sorumluluk projesi. Bunu tartışalım daha sonra mutlaka projeye ve içeriğe yönelik hepimizin kafasında binlerce soru var. Eğer bir uzlaşma platformu yaratmak istiyorsak, daha yapıcı bir tartışmanın da altyapısını oluşturabiliyor olmamız lazım.

Soru sormayan diğer katılımcılarında sorularını alalım, buyurun.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - İzninizle ben bir öneride bulunmak istiyorum. Burada bir telif hakkı söz konusu, bir eser söz konusu. Bu eserin bağlı olduğu onay mercilerinden biri de kamu adına hareket eden mesleki kuruluş Mimarlar Odası. Ben halk adına diyorum ki, - Sayın Tabanlıoğlu'nun ben babasını tanırım. Sayın Hayati Tabanlıoğlu'yla bu Atatürk Kültür Merkezi inşaatında tanıştım, kısa pantolonluydum. "Hayati amca dedim" bana orayı anlattı, örnek bir şekilde eseri savundu. O zaman ben Taksim'de oturuyordum. Onu düşünerekten bu çizgiden gelen bir insan. Ayrıca Prof. Sedat Hakkı Eldem -merhumu da tanırım, onunla da konuşmuşluklarım vardır. Kardeşim yanında çalıştı, dolayısıyla burada bir telif eser de söz konusu. Kamu adına, İstanbullu olarak rica ediyorum. Mimarlar Odasıyla gitsin, mesleki olarak projeyi onaylatsın, tartışsın, Sedat Hakkı Eldem merhumun da kemikleri sızlamasın.

Teşekkür ederim.

**FATMA ÜNSAL** - Tabanlıoğlu Mimarlık Bürosunun bu öneriyi dikkate alacağına inanıyorum. Buyurun.

**SALONDAN** - Şu an Kurulda onaya sunulmuş olunan 1/5 000'lik planlar görüş alınmak üzere Mimarlar Odasına sunulmuş durumda mı? Yoksa gayri resmi mi?

**MÜCELLA YAPICI** - Bilemiyoruz, böyle bir duyum aldık. Bakın getirdim, ama gelen plan mıdır, proje midir? Askıya çıkacak herhalde. Normal olarak Şehir Plancıları Odasından plan olduğu için vize almış olması gerekir. Onu arkadaşlara sorun, ama proje bize gelmiyor.

**SALONDAN** - Sorumu bitirebilir miyim? 1/5000 planları hukuki açıdan Anıtlar Kurulu onayına sunulmadan önce, bu bölgede

yaşayan STK'lar veya Mimarlar Odasının hukuki olarak incelemesi mümkün mü? Mümkünse bunun prosedürü nedir? Bunu öğrenmek istiyordum, benzer şekilde bu bölgede yaşayan bir STK olarak bu konuda bir görüş bildirmek istiyoruz.

**MÜCELLA YAPICI** - Efendim; hukuki olarak zaten prosedür budur. Planlar onaylandıktan sonra, kamuoyunun görebileceği bir yerde -ki her plan için bu görebilecek yer değişir, bazen Başkanın odası olur, bazen başka bir yer- bir ay süreyle askıya çıkar ve siz itiraz edersiniz. Ne yazık ki itirazlarınız ya da açılan davalar o planın uygulamasını engellemez. Plan onaylandığı andan, askıya çıktığı günden itibaren ya da askıdan indiği günden itibaren uygulama başlar. Siz hızlı hareket edebiliyorsanız, yapı ruhsatı ve temel üstü ruhsatınızı alırsınız, müktesep hak olur. Dava kazanılsa dahi müktesep haktır, o bina oraya yapılır, Gökkafes gibi.

**BÜLENT ÖZDEN** - Aman efendim, burada lüks ... yoktur. Lütfen hukukçu olarak ben bunu savunayım.

**MÜCELLA YAPICI** - Bakın, İmar Hukuku konusunda, Mimarlar Odası 1 000 dava açtı. Siz yeni içtihatları bilmiyor olabilirsiniz; lütfen gelin konuşalım. Danıştayın son kararına göre planlar onaylandıktan itibaren şu anda imar durumu veriliyor ve bütün işlemler yapılıyor, sayın hukukçu. İmar Hukuku özel bir konu, lütfen araştırın.

**BÜLENT ÖZDEN** - Tabii ki yapılacak, benim de uzmanlık alanım imar hukuku. Şunu söylemek istiyorum: imar planları genel düzen işlemi olduğu için, emsal veya müktesep oluşturmazlar. Açın planlarla ilgili üç kitap, son sıralarda onu okuyun lütfen.

**MÜCELLA YAPICI** - Efendim, yapı yapıp temel üstü ruhsatı alındığı zaman müktesep hak olur. Siz o davayı kazansanız dahi o bina orada yapılır.

**BÜLENT ÖZDEN** - Ben de bir hukukçu olarak bunun böyle olmadığını savunuyorum. Aksi takdirde belediyemiz sorumluluğundadır.

**MÜCELLA YAPICI** - Buyurun, şekil Gökkafes, sonra yıkımla uğraşırsınız o başka.

**FATMA ÜNSAL** - Bülent Bey, hukukçu olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı? Yoksa tekrar salondan...

**BÜLENT ÖZDEN** - Ben şunu savunurum salondakilere de, ben şehirci değilim, mimar hiç değilim, kimseye o konuda bilgi vermek istemiyorum; çünkü bilmiyorum, ama ben imar hukukçusuyum. Müsaade ederseniz bunu da biz söyleyelim. Mesela, Hanımefendi dedi ki: "İmar planları bir ay süreyle askıda kalır". Hayır, efendim, 30 gün kalır, Şubat 28 çeker. Askı süresi 30 gündür, 28 değildir.

**MÜCELLA YAPICI**- Özür dilerim!

**FATMA ÜNSAL** - Salondan bir sorumuz daha var. Daha sonra, zaten süremizi aştık. Son soruyu alıyorum.

**AYNUR SAVAŞ (Mimar)** - Meslektaşım Sayın Tabanlıoğlu'na bir soru yöneltmek istiyorum. Kendi sunumunda da geçti, gerek Venedik'teki San Marco Meydanı'ndan örnek verdi, gerek Paris kent merkezinden, Champs Elysees'den örnekler verdi. Bu iki örnek benim aklıma soracağım soruyu anımsattı. Sizce İtalyanlar, Venedik'te San Marco Meydanı'nda böyle bir liman ve arkasında böyle bir yapılanma düşünürler miydi? Aynı şekilde Paris kentinde Defans Bölgesinde yapılan modern mimarlık ürünleri kent merkezinde yapılır mıydı?

**MURAT TABANLIOĞLU** - Aynur benim ilkokuldan arkadaşımdır. Birinci sorunun cevabı: Burada bir kere ben tekrar tekrar söylüyorum. 1/5000'lik ve 1000'likler, Türkiye'deki yasalara göre mimarlar yapamaz, şehirciler yapar ve buranın da 5000'liklerini ve 1000'liklerini "İlke Planlama" yaptı, Denizcilik İşletmeleri adına. Onlar bildiğim kadarıyla gördüğüm belgelerden Şehir Plancıları Odasından imzalandıktan sonra Bakanlığa sunuldu. Herkese bunu bir bilgi için veriyorum.

Yasaya göre ikincisiyse, bu çıktıktan sonra mimarın görevi başlar. Mimar ne yapar? Oradaki ilke kararlarına göre projesini yapmaya başlar, bizde de birincisi gibi antrepoların kalacağı üzerine. Benim burada gösterdiğim şeyler. Sadece mevcut elimizde bir potansiyel var. Nedir o? Binalar yapılmış, biraz önce de tescil edilmesi istendi. Tescil edilirse, bildiğim kadarıyla zaten o binalar yıkılamaz. Bilmiyorum, onu konuşmak lazım, o zaten bambaşka bir

şeye girer. Sonra onların içine ne programı geleceği tartışılmaya başlanabilir, ama San Marco'yu ben ölçek olarak gösterdim. Elimizdeki tarihten gelen Tophane Meydanı'nın ölçeği San Marco'yla benzer olduğunu birebir gösterdim. Onun için o örneği verdim.

İkincisiyse, dünyada artık Londra'da da, Paris'te de modern binalar iyi ki yapılmaya başlanıyor. Biraz önce yine tüylerim ürperdi. "Menderes zamanında" burası için revizyon düşünülmüş. Ben ona tamamıyla karşıyım, eskiyi hortlatmaya. O kışlanın, size gösterdiğim kışla resminin tekrar yapılması. Bir ara geçen eski Anıtlar Kurulunda maalesef çok kısa bir görüşüldü, ben suratımı çevirdim. Ben ona tamamıyla karşıyım, mimar olarak tamamıyla ilkelerime aykırı.

Üçüncüsüyse, çok önemli bir şey. Burada bence her şey bitmemiştir, buradaki tartışılan; işte Devlet te burada, Özelleştirme de burada. Ben tabii son imar planının ne gittiğini bilmiyorum, onu ben görmedim. Bence burada asıl onun tartışılması lazım, en önemli nokta o. Keşke, belki Adnan Bey onu anlatır diye düşünüyorum. Çok mu ileri gittim? Anlatacaksınız tamam, çünkü ben görmedim. Onun bence tartışılması lazım. Bence çok yapılabilecek şeyler var, ama bunun arkasından belediyeden burada kimse var mı? O çok önemli. Belediyeden kimsenin olmaması, bence çok acı. Var mı? Var.

**FATMA ÜNSAL** - Öğleden sonra İstanbul Metropolitan Planlama Bürosunun başındaki Hocamızda burada olacak.

**MURAT TABANLIOĞLU** - O belediye değil ki.

**FATMA ÜNSAL** - Değil, ama planın IMP'yle ilgili olan süreci anlatacaktır.

**MURAT TABANLIOĞLU** - IMP bambaşka bir kuruluş, IMP'nin daha bir şey yaptığını görmedik.

**MÜCELLA YAPICI** – IMP, Belediye değil efendim.

**FATMA ÜNSAL** - Ölçek kararları tartışmak açısından mümkün olduğu kadar provakatif söylemlerden...

**MURAT TABANLIOĞLU** - Benim bürom hemen üstünde, Kadir Bey'in aşağıda 500 kişilik bürosu var. Ben öyle görüyorum.

**FATMA ÜNSAL** - Buyurun

**MURAT TABANLIOĞLU** - Kararların resmi olduğu konusu da tartışılıyor.

**FATMA ÜNSAL** - Bugünkü konuşmalarda o mutlaka bir açıklığı kavuşacaktır.

Salonda başka soru talebi olan var mı? Buyurun Bülent Bey.

**BÜLENT ÖZDEN** - Bu planlarla ilgili, benim şu aşamada bir önerim olacak. Galata Derneği Temsilcisi de burada, oranın insanları da var mutlaka. Bunun için hukukta bir çözüm var: Referandum. Acaba bu konuda referanduma gidilebilir mi? *“Buradaki halk kendisi için ne istiyor. Öyle bir plan istiyor mu, istemiyor mu?”* diye. “Bence somut olarak acaba bu düşünülemez mi?” diye görüşlerinize açıyorum. Bence hiç olmazsa bu bölgede bir referandum yapıp, buradaki halkın imar planını görüp *“biz bunu istemiyoruz, böyle bir şey yaptırmayız”* dedikleri anda. Referandum seçim sonucunda bu kabul etmemiz zorunlu bir şeydir. Bence böyle bir şey düşünülebilir mi? Tekliflere ve görüşmelere sunuyorum.

**FATMA ÜNSAL** - Son bir sorumuzu tekrar alalım, Oturumu kapatacağım.

**TURHAN GİRİTLİOĞLU (Mimar)** - Bir sivil toplum örgütü adına konuşuyorum, İstanbul Konseyi Derneği adına. Bu “Galataport” kavramı çıkmadan beş yıl önce biz burası hakkında birtakım öneriler sunmuştuk ve burada böyle bir liman yapılamayacağı hakkında. Farkındasınız gelen gemiler en azından 4000 – 5000 kişi taşıyan gemiler. Bir Hilton Otelini yan yatırın, sahile koyun, beş tane arka arkaya, bütün sahil kapanıyor demektir ve buraya gelen gerek turist, gerek oranın personeli -ki bir gemide personel yarı yarıyadır- çıktığı zaman 5000 kişiye bir araba, otobüs imkânları ve alışveriş merkezleri zaten iş trafiği son derece sıkışmış vaziyette. Bu kadar kişiyi sahile aktarmanın çok zor olduğunu düşünelim. Bu arazi parçasının İstanbul'un en kıymetli parçası olduğunu düşünelim. Buraya yeni bir

fonksiyon verilmesi lazım, böyle bir liman yapılamaz, bir kere iş trafiğe aykırı. O bölgeye düşünün, bir daire düşünün; Karaköy, Üsküdar, Adalar trafiği vardır. Bu kadar trafiğin, koskoca o gemilerin içeri girdiğini düşünün, ne kadar zor bir durum. Benim şahsi kanaatim, oraya fonksiyon değişikliği verilsin, ama bu gemiler buraya yanaşmasın.

Arkadaşımız San Marco Meydanı'ndan bahsetti; San Marco Meydanı'na böyle bir gemi yanaştırırlar mı? Oraya ayrı bir liman yapmışlardır, alıyorlar, o limana gemileri götürürler, turistleri oradan getirirler. Mesela Kazlıçeşme tarafında pekâlâ böyle imkânlar var. Kazıklar üzerinde yapılabilir, bu çok büyük bir projedir. Katiyetle bu gemilerin buraya gelmesi sakıncalıdır. Benim söylediğim bu. Sayın Avukat "*buraya ne getirir, ne götürür?*" diyor. Hakikaten buraya çok şey getirir. Bir yanlılık getirir.

**FATMA ÜNSAL** - Bu kent parçasının işlevsel bütünlüğü bütün konuşmacılar tarafından dile getirildi. Bugün içinde açıklığa kavuşacağını ümit ediyoruz. Çok teşekkür ediyoruz. Biraz önce organizasyon komitesi yukarda bir yemek ikramı olduğunu iletmemi istedi. Bu anonsu yapayım. Tekrar bütün katılımcılara ve izleyenlere teşekkür ediyoruz.

**MÜCELLA YAPICI** - Benim bir duyurum olacak, yalnız önemli bir duyuru. Başkan on dakikamı sataşarak kullandığım için vermedi. Çok önemli bir şey bu, bakınız ICOMOS geldi ve biliyorsunuz İstanbul Dünya Kültür Başkenti oldu. ICOMOS bütün bu projeleri inceledi ve Berlin Üniversitesi'nde İstanbul'un değişen tarihi topografyası diye...

Teşekkür ederim.

## İKİNCİ OTURUM

### Oturum Başkanı:

**Prof. Dr. Zekai GÖRGÜLÜ**  
YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı

### Panelistler:

**Prof. Dr. Zekiye YENEN**  
Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü  
**Adnan GÜRDAL**  
ÖİB Gayrimenkul İşlemleri Proje Grup Başkanı  
**Prof. Hüseyin KAPTAN**  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı  
**Erhan DEMİRDİZEN**  
TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi  
**Av. Ömer AYKUL**  
İstanbul Barosu Çevre ve Hukuk Komisyonu Başkanı

**ZEKAI GÖRGÜLÜ** (YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı) - Efendim, hepinize merhabalar.

Enerjisi yüksek bir toplantı oluyor diye düşünüyorum. Sabah oturumu sanıyorum hepimiz adına böyle gerçekleşti. Şimdi bir öğle yemeği rehaveti içerisindeyiz, onun da çok kısa süre içerisinde toparlanacağını düşünüyorum.

Bu toplantılar tabii, hem yarattığı sinerji ve enerji itibarıyla, hem bizlere taşıdığı birikim itibarıyla, hem de böyle bir kültürü hızla yakalamamız gereğinin altını kalınca çiziyor olması itibarıyla, yani baktığınız zaman bu panel ve bu toplantılarda bu konunun bütün aktörleri, temsilcileri kanalıyla aramızdadır, bu yönüyle de bu toplantıları çok önemsememiz gerektiğini düşünüyorum; çünkü artık devletle serbest piyasa mekanizmasının makasının çok açtığı bir noktada sivil hareketlerin önemi Batı ülkelerinde olduğu gibi bizde de artık iyiden iyiye açığa çıkmıştır. Bu yönüyle de biraz önce bu toplantıyı değerlendirmek istedim.

Makasın açması noktasında gerçekten piyasa mekanizmalarının devletin çekildiği her alanda -tabirimi bağışlayacağınızı umuyorum- hesapsız kitapsız doldurur hale gelmesi, yani bir başka deyişle devletin rolünü gereği gibi oynamaması, yani kaynak yaratmak adına, denetleme adına, birikimler adına oynamaması nedeniyle bu tür sıkıntıları özellikle büyük kentlerimizde yaşıyoruz. Yani bir yönüyle de sanayileşmede, üretimde problem yaşayan bir ülkenin kentlerinin mekânı başka türlü sermaye birikim süreçlerinin alanı haline geldi. Bu konuşmalarımızın bir boyutunda da bu vardır.

Bu yönüyle baktığımız zaman da planlama ve mimarlık öncelikle, ama diğer bütün aktörlerde siyasetin çok içinde olmak durumundalar ve bu böyle bir iş. Bu teknik işimiz olmadığı anlamına gelmiyor. Ama planlamayı da, mimarlığı da tek başına teknik bir iş tarif etmemek, yanışın içine de düşmemek durumundayız. Ama o teknikten ve pratikten nasıl besleneceğimizi iyi bilmek durumundayız; bu da işin bir başka yönü diye düşünüyorum.

Vaktinizi pek fazla almak istemiyorum, süremiz de biraz sınırlı. Ama bu oturum şu açıdan önemli: Sabah oturumunda bu oturuma

çok mesaj verildi planlama konuşulurken. Bu oturumda da ağırlıklı plancılar var, onun dışında da bir onay kurumu var, yine bir sivil toplum örgütünün, yani sivilleşmenin bir başka temsilcisi de aramızda.

Bir de galiba şöyle de bakmak gerekecek: Sanıyorum bunu da duyacağız diye bu oturumda ve sonrasında aklımdan hep geçiriyorum. Biliyorsunuz çok da güncel, ama eğer Galata'nın geldiği şu noktayla bu bölge gerçekten bir dönüşüm alanı olarak düşünülüyorsa, bu dönüşümün, bu projenin, bu yaklaşımın devlet ve ilgili kurumları tarafından arkasındaki kültürel sermaye, sosyal sermaye, ekonomik sermaye nedir? Planlama hakikaten bunu yapmak yolunda önemli uğraşlar içerisine girmiş midir, girmemiş midir? Sanıyorum bu oturumda bu da sorgulanacaktır diye aklımdan geçiriyorum.

Konuşmacılarımızı davet etmek istiyorum buradaki yazılış sırasına göre:

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Zekiye Yenen Hocam, buyurun.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Gayrimenkul İşlemleri Proje Grup Başkanı Sayın Adnan Gürdal, buyurun.

Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı, Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim üyesi Prof. Sayın Hüseyin Kaptan, buyurun.

Şehir Plancıları İstanbul Şubesini temsilen Erhan Demirdizen, buyurun.

İstanbul Barosu Çevre ve Hukuk Komisyonu Başkanı avukat Ömer Aykul, buyurun.

Efendim, Kaptan Hocanın şöyle bir ricası var, haklıdır da. Yoğunluğu nedeniyle geç gelmesi nedeniyle *“sonra konuşursam, konuşulanları yakalamak şansım daha yüksek olacak”* der. Onun

için Sayın Kaptan hocaya son sözü vereceğim, ama onun dışında buradaki yazılış sırasına göre devam edeceğiz.

Konuşmacılardan ricam şu: Konuşmamın başında “Bu oturumda hakikaten bir enerji var” derken, soru-cevap bölümünde gerçekten çok yoğun bir süreç yaşadık. Hem süreyi doğru kullanmak, hem de bu noktada katılımcılara daha geniş zaman ayırmak adına mümkünse 10 dakika içerisinde toplarsak, yetişmeyenleri sorularla birlikte açmak, yanıtlamak ve böyle devam etmek şansı olabilir diye düşünüyorum, şimdiden ilgilerine teşekkür ediyorum- ve ilk sözü Zekiye Hocaya veriyorum; buyurun Hocam.

**Prof. Dr. ZEKİYE YENEN (YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi) - İyi bir öğleden sonra diliyorum.**

Erhan Bey'in teklifleri çerçevesinde konuşmamı dört başlıkta yapacak bir çerçeve kurdum. Önce dönüşüm sürecine hızla bakacağım. İstanbul Kenti imajının ana öğelerine bir gönderme yapacağım, sonra turizm merkezi meselesini plan ve mevzuatları hatırlatacağım ve “*kruvaziyer limanla ilgili somut öneri yapılabilirse*” demişlerdi, bir şeyler söylemeye çalışacağım.

Bu dönüşüm sürecini ölçek, yoğunluk ve yapı stoku açısından görmemizi diliyorum. Başkanım da tanıdığı süreye göre bazı şeyleri atacağım. Dönüşüm sürecini bir hatırlatayım istiyorum. Tophane adını nasıl aldığını biliyoruz. Osmanlı ordusunun toplarının üretilmesi nedeniyle burada bir askeri tesis kurulması nedeniyle Tophane-i Amire'den gelen bir ismi var ve bu II. Beyazıt ve Kanuni dönemlerinde de gelişen bir tesis. Dolayısıyla da zaman içinde mahallelerle çevreleniyor ve cami, çeşme, mescit, hamam, okul, türbe, tekke anlamında hizmet yapılarıyla donatılıyor. Kılıç Ali Paşa külliyesini de bu kapsamda düşünmek gerekiyor.

1790 öncesinde, yani 18. Yüzyılda daha patlamaların neden olduğu bu ateşli üretim nedeniyle yangınlar var ve hizmet yapılarının ve çevrelerinin onarımı var ya da değişimi var. Aynı zamanda Tophane'nin süreç içinde genişletilmesiyle de ya da yangında tahrip olan yerlerin değişmesi, başka şekilde işlevlendirilmesiyle de bir dönüşüm yaşanılmaya başlanılıyor. Ama bu dönüşüm mesela her zaman yapılanma şeklinde de olmuyor. Örneğin, 1912 yangınında

Defterdar Camii civarı tahrip olduğunda yeşil alan olarak kalmıştır. Hâlbuki Pervitich planlarında burası için öngörülen yeni imar durumu gözükür.

Burası Tophane, Tophane Çeşmesinin de yer aldığı gezinti ve mesire yeri. Yamaçta da konaklar var. Melling'in gravürlerinde gözüküyor. Burası Beyoğlu'nun kıyısı, yani kentin Galata'dan sonra Boğaz tarafında gelişen kısmının kıyısı. Bir iskele elçilerin de Topkapı Sarayı'nı ziyaretlerinde kullandıkları bir yer aynı zamanda. 18. Yüzyıl sonunda buraya farklı bir yapılanma geliyor: Nizam-ı Cedid Kışlası ve Talimhane ve bunu da yine gravürlerde ve fotoğraflarda görüyoruz. Bu dönemde de konut alanlarının kışlaya dönüştüğünü biliyoruz, böyle bir dönüşüm de var.

19. Yüzyılın ikinci yarısında kentin ölçülerinde değişim var. Biliyorsunuz İstanbul'un Haliç'in Kuzeyindeki liman yerleşmesiyle birleşmesi süreci, bütünleşmesi sürecidir bu. Dolayısıyla merkezi işlevlerin de bu yakada yoğunlaşmaya başlaması söz konusu. Bu tam bir dönüşüm, ama bu dönüşüm sürecinde aynı zamanda bazı donatı yapıları yine buraya getiriliyor. Nusretiye Cami gibi önceki bir caminin yerinde Tophane Kasrı ve bu yakadaki diğer saat kuleleri gibi yine Abdülhamit zamanında deniz kenarında bir saat kulesi yapılıyor.

1864-1870 yıllarında eski ahşap iskelelerin yerini dolgu alanları yapılıyor ve 750 m uzunluğunda bir rıhtım süreç içinde tamamlanıyor, gümrük binaları tesis ediliyor. Galata Köprüsü'nden Dolmabahçe Sarayı ve Yıldız Parkı'na doğru uzanan ve liman alanıyla bütünleşik olan bir sahil yolu da aşağı yukarı 1846 yıllarında bu dönemde görülüyor. Rıhtım meydanına da inşaat yasağı konuluyor.

Bundan sonraki ana dönüşümü karayolu ulaşımına ağırlık veren politikaların kenti biçimlendirdiği, değişimler getirdiği 1950'li yıllarda görüyoruz. Tophane Caddesi'nin genişletilmesi, kışlanın yıkılması, külliye kapsamındaki yapıların Sanayi Mektebi, Müşirlik Binasının yıkılması ve aşağı yukarı 370 m gibi bir uzunluktaki çok etkileyici bir mimari çevrenin ve onun referansların yok edilmesi sürecidir bu. Yani bugünkü problemlerin bir nedeni diye gördüğümüz için söylemek istedim. Daha sonra biliyorsunuz, bunu takiben Salı Pazarı antrepoları, işhanları yapılıyor ve gümrük alanının yüksek duvarla

çevrilmesi ve dolgu alanındaki yapılaşmayla perdelenmiş eski doku manzarasıyla karşılaştığımız dönem başlıyor. Bu dönem aynı zamanda boş alanlardaki kaçak yapılaşma dönemidir. Daha sonra bu yapıların bir kısmı yasallaşmış, ama hâlâ bunların içinde yasal olmayanlar var. 1986'da da burası yük gemilerine kapatılıyor bilinen nedenlerle.

1993 yılı bugünkü toplantı açısından çok önemli. Çünkü Temmuz ayında Beyoğlu kentsel SİT alanının ilanı var. Hemen o sonbaharda, Eylül ayında da İstanbul Beyoğlu, Tophane, Salı Pazarı Turizm Merkezi ilanı var. Bu da tarafımızdan geri bölge, tarihi çevre açısından başka bir dönüştürme nedeni olarak görülüyor.

Burada İstanbul'un kimliğini hatırlarsak, İstanbul doğal fiziksel altyapısıyla ve konumuyla ilgili bir kimliğe sahip. Yani yer seçtiği alanın topografik özellikleri ve dünyada kıtalararası bir konumu var, sanayi dönemi öncesi koşullarında ticaret yolu üzeri kenti. Su kenarında konulanmış bir kent.

Bunları neden hatırlattım, çünkü İstanbul'un küreselleşen ilişkiler sisteminde yer edinmesi sürecinde 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren bu süreç belli koşullara bağlanmıştır. Sanayi kenti kimliği, hizmet kenti, ama nasıl bir hizmet kenti? Tarihi potansiyel gözetilerek kültür ve turizm merkezi şeklinde tarif edilmiştir ve bu tarifte de bunun için gerekli altyapının sağlanması der. Kültür ve turizm ağırlıklı bir hizmet kenti işlevi için nasıl bir altyapı kastediliyor dersek, bu ulaşım, iletişim, konaklama ve iş merkezi yapılanmasıdır. Binlerce yıllık tarihi olan İstanbul'a, böyle bir altyapının enjeksiyonunun sistemli ve planlı olması noktasında sanıyorum sorun başlıyor. Çünkü bu henüz İstanbul'un kimliğine uygun bir şekilde ele alınmış değildir. Kentin dinamiklerini, gereksinimlerini, kimliğini ve sürdürülebilir her türlü kaynak kullanımını -biraz önce Başkan da toplantıyı açarken söyledi- dikkate alan bir altyapı yapılanması diye düşünmek istiyoruz bunu.

Ama durum böyle olmadı ve 1990'lı yılların başında -Venedik'in lafı edildi öğleden önce, onun için öyle söyleyeyim- su merkezi diye bir merkeze hazırladığımız bir yazı var. O yazıyı sormuştu bir kere hocamız "ne yazıyorsunuz, başlığı nedir?" filan diye. Ben de başlığının "Su Kentinden Kara Kente İstanbul'un değişimi" olduğunu söylediğimde beni acımasızlıkla ve katı olmakla suçlamıştı.

Ama plancılar aslında geçti bile o zamanlar zaten durumu görüyorduk. Yani bugün İstanbul'un suyla ilişkisini ve suyla beraber olan doğal güzelliklerini Boğaz Köprüsünden geçerken fark edilen bir anlık hazla yetinmek şeklinde algılıyoruz; "*Seninle Bir Dakika*" gibi. Bizim denizle ilişkimiz, İstanbulluların bu meşakkatli kentte görülemeyen, kavuşulamayan, kucaklanılamayan bir yer gibi bizim için deniz.

Turizm merkezi konusuna aceleyle bakmak istiyorum. Turizm amaçlarından birini hatırlatacağım; o da doğal ve yapay güzelliklerin terennümüdür. Ancak, turizm yapılanması hemen tüm dünyada bulunulan sosyal ve fiziksel çevreyle bütünleşemediğinden, turizmin karmaşık ilişkileri nedeniyle ve çevreye duyarsız yoğunlaşması nedeniyle turizm bugün amansız bir kirletici olmuştur. Kıyılarda yayılan, tarihsel ve arkeolojik alanlarda yapılanan, doğal peyzajı tahrip eden, dokuyu değiştiren ve daha da ilginç -burada mimarlar, fizik mekâncılar da bulunuyoruz diye- aynılık tehlikesi yaratan bir duruma dönüşmüştür. Yani bu aynılık meselesinde daha ayrıntıya gitmeyelim, bu aynılık meselesini de anlıyoruz.

Burada 1995 yılında 1/50 000 ölçekli İstanbul Alt Bölge Nazım İmar Planı, turizm işlevi için nereleri gösterdi planlara bir bakalım, onlar ne diyorlar turizmle ilgili olarak diye. Boğaziçi kıyılarını ve tarihi çekirdeği, tarihi ve kültürel çevreye bağımlı turizm merkezleri diye tarif ediyor 1/50 000. Bunun önemli olduğunu düşünüyorum bir kere. Tarihi ve kültürel çevreye bağımlı olacaksak, kıyılarda ve tarihi çekirdekte turizm, o zaman silüet ve suyla ilişki tekrar önem kazanıyor. Silüet dediğimiz zaman da yine sadece kütle biçimi bile burada çok önemli; yatay ve düşey ölçüler tabii başka kaygılar da. Bunu da hatırlatalım.

Tabii başka ilkeler de var suyla ilişki açısından; o da şöyle: Her zaman kıyıların toplumsal açıdan en rahat kullanılabilir şekilde dinlenme ve eğlenme eylemleri için değerlendirilmesi, buna göre yapılanması ilkesi var. Böyle bir ilkeyi plancılar ve kıyı konusunda uzmanlaşan plancılar özellikle vaat ediyorlar. Dolayısıyla kıyıda gerideki yapılardan daha yüksek, soluksuz bir duvar gibi olan ve havalanmayı, drenajı önleyen yapılanmanın karşısında olmak gerekiyor planlama etiği açısından.

Aynı zamanda bir de o yere ait olmak var; bir yeri hissetmek, onunla bütünleşmek ve orayı tarihi geçmişi ve coğrafi koşulları içinde yaşayabilmek meselesi var. Dolayısıyla bu da yapılacak eylemler ya da dönüşümlerle getirilecek işlevler ve o işlevlerin şekli şemalı hakkında katılımı ve kabulü doğuran nedenlerden biri olarak önemli oluyor.

Mademki doğal, tarihi, kültürel birikimle turizm endüstrisi arasında doğrudan bir ilişki kuracağız. Yani bu temel bir girdi mademki, yoksa aksi takdirde turizm olmuyor zaten. O zaman denilebilir ki, genel yaklaşımlar yerine tanımlanmış alanlar için karar üretilmelidir; pekâlâ bunu söyleyebiliriz. Bu hem çevresel özelliklerin korunması, hem de alanın çevresel kalitesinin korunması açısından önemli. Buna toplam kalite yönetimi deniliyor ve bu konu böyle yorumlanabilir.

Burada yasalara baktığımız zaman, özellikle başımızı en çok ağrıtan 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasasına baktığımızda, ben daha çok onun 4. maddesinin benimsendiğini ve kullanıldığını görüyorum -Turizm bölge, alan ve merkezlerinin tespitinde yetki dağıtan maddedir bu- ama mesela 6. maddeye bakılmaz. 6. madde der ki *“turizm kaynaklarının kamu yararına korunması ve kullanılması”* der. 9. madde de maalesef bildiğimiz gibi imar planlarında ilgili bakanlıkların yetkilerini düzenleyen hükümlerdir ve bu da sık sık hatırlatılmıştır. Turizm Bakanlığı durmadan plan yapılırken ilgili kurumlara yazı yazar ve belli bir bölgenin turizm merkezi olduğunu hatırlatır ve *“koruma kurullarının görüşü alınacaktır şüphesiz, ancak onama yetkisi bizimdir”* der. Ne yazık ki bahsettiğim 1/50000’de, Büyükşehir’in çok şaşırtıcı bir plan notu vardır, orada denilmektedir ki *“1/500 ve 1/1000 ölçekli planlarda 2634 sayılı Yasa hükümlerine göre onanmadan uygulama yapılamaz”*

İşin ilginç 1993 yılında Beyoğlu Kentsel SİT ilan edilen alanda bu turizm merkezi kararlarıyla ilan edilen başka turizm bölgeleri de var ve bu kadar turizm merkezini ve özel koşullu yapı alanlarını içeren alanla ilgili bir plan önerisi gelmişti 2002 yılında Kurulda ben görevliken rast gelip görüştüğümüz. Orada da plan notunda *“2634 sayılı hükümler gereği ilgili bakanlıklarca onanacaktır”* deniliyordu ve bu turizm bölgelerinden bir kısmı bu Kentsel SİT Alanı Koruma Planı önerisi içindeydi, ancak bu plan daha sonra geri çekilmiştir. Ancak Tophane ve Salı Pazarı alanı bunun dışında bırakılmıştı.

Burada şunu da hatırlatmak istiyorum. Belki kruvaziyer limanla ilgili sözlerimi sonraya bırakmama izin verir Başkan. Şunu söylemek istiyorum: Yine Büyükşehir Belediyesi Perşembe Pazarı planlarına da böyle sadece Perşembe Pazarı olarak nitelenen alan için getirmişti. O zaman yine çalışıp karşı görüş yazmıştı, benim bir karşı görüşüm vardı. Bu karşı görüşe göre Büyükşehir kendi hukukçularıyla bu öneriyi geri çekti. Bu karşı görüşü burada söylemek istiyorum, çünkü öğleden önceki oturumda tartışma kısmında bunun sözü geçti, denildi ki “*Salı Pazarı'nın 1/5 000'lik bir nazım planı var*”. Evet, bir nazım planı olduğu söylenilebilir yasalara göre, ama bir plancı olarak bunun nazım plan olduğunu söylemek çok zordur. Çünkü bir nazım plan -biz öğrencilerimize böyle öğretiyoruz ve öyle olmasını da arıyoruz- bir kere geri bölgesiyle beraber hazırlanır, yani geniş bir alanı kapsar, ama Salı Pazarı Turizm Merkezinin nazım planı sadece kentsel SİT alanının aşağı yukarı 1/30 kadar bir büyüklüğü bile olmayan 10 hektarlık bir alan içindir. Bana göre bırakın kenti bir yana, bu kentsel SİT alanının bile giriş kapısı niteliğindeki bir alana burada bir mevzi plan gibi bakılmıştır. Ne arazi kullanım kararları, ne yoğunluk, ne ulaşım kademelenmesi ne de plan notlarıyla desteklenmemiş bir 5000, evet kâğıt üzerinde vardır, ama buna 5000 denilmeli midir; bunu da görüşlerinize açmak istedim.

Şimdilik burada bırakıyorum Sayın Başkanım.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Çok teşekkürler Hocam, sağ olun.

Efendim, hızla devam edelim. Söz sırası Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Gayrimenkul İşlemleri Proje Grup Başkanı Sayın Gürdal'da; buyurun.

**ADNAN GÜRDAL (Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Gayrimenkul İşlemleri Proje Grup Başkanı)** - Efendim, bizleri buralara kadar davet eden Şehir Plancıları Odasına öncelikle teşekkür ediyorum.

Belki ilk defa idare olarak toplumsal katılımçılıkla bilgilendirme mahiyetinde böyle bir toplantıya katılıyoruz diyebilirim. Sabahattan en çok gözlemlediğim birkaç konu var ki, bilgi eksiklikleri oldukça fazla, yanlış bilgilendirmeler fazla. Bu eksik bilgileri mümkün olduğu kadar gidermeye çalışacağım. Teknik boyutunu da bütün otoriteler

burada, bütün katılımcıların görüşlerine son derece saygımız var ve çok önemsiyoruz bu anlamda. İdare olarak da önemsiyoruz, ben şahsen bir teknik adam olarak da önemsiyorum ve nihayet zaten Şehir Plancıları Odamız ve Mimarlar Odamız bizim son dönemdeki proje çalışmalarımızda bu önemsedüğimizin farkındadırlar. Birlikte toplantılar yaptık, bu konuları değerlendirmeye çalıştık. Dolayısıyla toplumsal konsensüsün sağlanıldığı bir proje olması için elimizden gelen gayreti gösteriyoruz. Her şeyden önce bu hususu öncelikle belirtmek istiyorum.

Tabii Galataport ya da Salı Pazarı Liman Projesi diye bir proje var. Bu proje devletin elinde, sabah ta belirttiler, 1999 yılından bu yana, tam tersine 1980 yılında ilk önce Galata Limanı TIR trafiğine kapatılıyor, 1986 yılında yük gemilerine kapatılıyor ve ondan sonra devrin Ulaştırma Bakanı rahmetli Sayın Veysel Atasoy'un bir emriyle yolcu gemilerine hizmet etmek üzere bundan sonraki faaliyetlerini sürdürmesi talimatıyla bu karar alınıyor.

Dolayısıyla ondan sonraki aşamada devlet idareleri buranın yolcu limanı olması şeklinde, kruvaziyer liman denilen bu yolcu limanının, tarihiyle, şehircilik ilkeleriyle, verdiği hizmetlerle ihtiyaçlarla ona göre ülkemize yakışır bir proje hazırlanması talimatları verilir ve devrin yöneticileri 1986 yılında bu hizmetlere başlarlar ve o zaman 1986 ya da 1989 zannediyorum -kronolojisine tam bakmam lazım- İstanbul Teknik Üniversitesi ile Denizcilik İşletmeleri tarafından bir çalışması yapılır, sonra 1990 yılında buranın plan ve projelerin hepsinin birlikte yapılması için ihaleler ilan edilir ve bu ihalelere katılımlar yeterince olmaz. Ya da şöyle söyleyeyim: Hep yasaların elvermediği imkânlar yüklenicilerden beklenilir. Yani şöyle söyleyeyim: Hukuki bir altyapı yok, siz bir müellifsiniz, size diyorlar ki *"burası için bir plan yap, bu planda kruvaziyer liman olsun"* Sizin Kıyı Kanununuz eğer buna imkân vermiyorsa, yüklenicinin ya da plan yapıcının ya da mimarın yapabileceği hiçbir şey yoktur.

Dolayısıyla bu göz ardı ediliyor ya da edilmiyor, ama kronolojisine baktığımız zaman bu konu ihmal edilmiş. Nedir ihmal edilen? Hukuki altyapı, yani zannediyorum bugün de tartıştığımız bu konu. Hukuki altyapı oluşmamış, oluşmadığı için de bu tartışmalar oluşmuştur. Ama zaman içerisinde tabii bu yanlışlar, belki tecrübeler, belki kamuoyundaki eleştiriler görüldükçe, yaşanıldıkça ya da

otoritelerin daha bilinçli hale gelmeleri pozisyonunda yasal altyapı ele alınmıştır.

Bu projeye ilk defa vakıf olduğum zaman gözlemediğim tek eksik buydu. Yani düz bir arazi olarak görülmüş hep bir yerler ya da orada istediğiniz gibi oynayabilirsiniz, istediğiniz gibi bina yapabilirsiniz, istediğiniz gibi proje geliştirebilirsiniz gibi bir mantıkla bakılmış ve otoriteler de bu nedenle yanıltılmış belki de. Yani bu otorite en üst makamdaki de olabilir, en alt makamdaki de. Yani ehil ellerin elinde bir süre dolaşmamış projeler, yeterli bilgilendirilmemiş. Dolayısıyla en üst otoriteler siz ne bilgi verirsiniz ona göre işlem yaparlar, yani her zaman doğru kabul ederler. Ama sonuç olarak bir icraat gerçekleştirilememiştir.

Sebebi de şu: 3086 sayılı Kıyı Kanunu 1986 yılında Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilince 1990 yılına kadar, 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkıncaya kadar kıyı mevzuatında bir boşluk vardır. Bu boşluk da zaman zaman İmar Kanunuyla çözülmeye çalışılmış, ama bu da muhtelif tartışmalar ve de yasal itirazlarla hep tartışmalı olmuş müktesep haklar, şunlar bunlar şeklinde.

Sonra 3621 sayılı Yasa çıkmış ve 6. maddesinde kıyıda yapılabilir yapılar tanımlanmış. Bunlar pompaj istasyonları, limanlar, şunlar bunlar. Ama “*kruvaziyer liman*” diye bir tanım var. Bu kruvaziyer liman kıyı mevzuatında, konseptinde kıyı mevzuatına uygun değil. Kıyı mevzuatına uygun değilse, o zaman ya bu projeden vazgeçeceksiniz ya da böyle bir projenin hayata geçebilmesi için altyapıyı hazırlamak zorundasınız. Yani biz, yani yöneticiler ve icra makamında olanlar üstlerimize bu bilgiyi vermek zorundayız. Yani böyle bir proje, hayali bir projenin üzerinden spekülasyon yapıp ya da kamuoyunda tartışmanın hiçbir mantığı yoktur. Öncelikle altyapının hazırlanması gerektiği konusunda gerekli bilgilerimizi arz ettik ve bu noktada sabahtan beri tartışılan konu, yönetmelik denilen maddeyle çözmeye çalıştık. Belki çözebildik ya da çözemedik, arkadaşlarımız da söyledi, Şehir Plancıları Odamız buna itiraz etti ve Danıştay 6. Dairesi de Yönetmeliğimizin yürütmesinin durdurulmasının iptaline karar verdi, sonra planımıza itiraz filan oldu.

Demek ki orada bizim de eksiğimiz bir kanundu. Danıştay’ın bize gösterdiği yol şuydu: Kanun Kıyı Yönetmeliğiyle ya da yönetmeliklerle genişletilemez, dolayısıyla bunu kanunla düzenlemek

zorundasınız. Anayasanın 43. maddesi de bunu emrediyor ve diğer maddeleri de bunu emrediyor. Dolayısıyla biz de yasal olarak Kıyı Yönetmeliğinden sonra kanun metnini Meclisimiz bu şekilde kabul etti, onaylandı.

Sabah da bahsedildi, ana muhalefet partimiz tarafından bunun Anayasaya aykırılığı iddiasıyla dava açıldı. Anayasa Mahkemesinde o silsile içerisinde bazı maddeler iptal edildi, ama 2-3 tane kıyı mevzuatına eklenen kruvaziyer liman ve bizim imar planı yapmak yetkimiz okey aldı. Dolayısıyla yasal prosedür böylelikle bütün merciler aşılarak tamamlanmış oldu.

Heyecanımı başışlayın, çünkü ben bu kadar seçkin, güzide bir topluluğun karşısında konuşmaya çok alışık değilim. Her şeyden önce biz sadece icraat yapıyoruz, ama bu da demek ki gerekli.

Dolayısıyla kruvaziyer limanın nerede yapılacağı ayrı bir konu, ama bir kruvaziyer liman yapacaksınız ve bu bir ihtiyaçtan kaynaklanıyor. Nedir? Ülkenize lüks gemilerle ya da dünyaca ünlü tur operatörlerinin iki yıl önceden programına aldığı limanlara seyahat eden gemilerdir bunlar. Yani şöyle söyleyeyim; kruvaziyer gemiler rasgele sizin limanınıza bir gün *“benim canım sıkıldı, İstanbul Limanına bir uğrayayım”* şeklinde bir tur değildir. Bunlar uluslararası standartlarda liman güvenliği ve ülkenin kruvaziyer gemilerle hizmet edecek teknik altyapısı olan limanlara uğramayı öncelikli olarak ele alırlar. Dolayısıyla sizin de eğer bu ülkede kruvaziyer turizminden bir gelir elde edeceksiniz, bu teknik altyapıya sahip ve bu özellikleri barındıran bir limana ihtiyacınız vardır.

Bizim Salı Pazarı'na geldiğimiz zaman, hepimiz biliyorsunuz bu Salı Pazarı şu anda 1 200 m rıhtımı olan ve tamamı gümrüklü saha olduğunu, tamamı kruvaziyer ve diğer gemilerin hizmetine sunulan gümrüklü bir alan, dolayısıyla bu alanda da çok ilkel koşullarda hizmet vermekteyiz ve burası da bir ülkenin ilk giriş kapısıdır. Yani bu giriş kapısında ülkenize ilk giren insanların ülkenize baktığı bir imaj çok önemlidir ve bu imajı düzeltmek zorundasınız. Yani o limandan almayabilirsiniz, başka bir limandan alabilirsiniz, ama o limanı kruvaziyer liman olarak kullanıyorsanız, bu konsepti düzeltmek zorundasınız.

Bize de verilen ya da projemiz ya da bu anlamdaki görevimiz, buranın kruvaziyer liman olması yolunda bir konsepttir. Dolayısıyla kruvaziyer liman olacaksa biz de dönüp bakıyoruz, diyoruz ki bir kruvaziyer limanda neler gerekliyse, onların bu imkânda olması gerekiyor. Nedir bunlar? Yolcu salonları olsun, *duty free*'ler, gümrük sahanız olmalıdır. Çünkü her şeyi gönlünüze göre yapamıyorsunuz. Diyor ki Gümrük Bakanlığı *“Size şu kadar yolcu salonu, şu kadar gümrüklü mal alanı, şu kadar güvenlik sahası”* ve şu bu şekilde belirli kısıtlamalarla siz baştan başlıyorsunuz. Yani orayı şekillendirirken tek başınıza bir otorite değilsiniz, birtakım mevzuatlar vardır, diğer taraftan Kurulumuzun aldığı 118 sayılı karar vardır. Bu kararda diyor ki, *“Mimar Sinan Üniversitesinin saçak kotunu geçemezsiniz. Kılıç Ali Paşa Camii, Saat Kulesini perdelemeyecek etkide bir yapı yapabilirsiniz ya da bunu dikkate almak zorundasınız”* diyor.

Biz bir proje teklif ederken bir kere bundan bağımsız, bunlardan soyut bir öneriyle gelemezsiniz, yani gelmiyoruz da zaten. Dolayısıyla yaptığımız her işi yasalara, Kurulumuzun kararlarına ve uluslararası standartta, ülkemizin ihtiyacı olan ve mevzuatımıza uygun bir kruvaziyer liman unsurunu yerleştirmek için gayret ediyoruz.

Hocam, tabii belki de çok etkilendi, bu mevzuatın hayata geçmesi aşamasında Şehir Plancıları Odasından arkadaşlarımız dediler ki *“Biz Reiscumhura da gittik, gerekli muhalefet partilerimizi ikna ettik”* Evet, aynı şekilde, aynı yöntemi ben de kullandım. Çünkü Mecliste bu yasa çıkarken Ana Muhalefet Partimizin sayın milletvekilleriyle bizzat, birebir konuştum, bu konunun zorunluluğunu anlattım ve onlar bana o noktada *“haklı olduğumu, ama prensipte karşı çıktıklarını”* filan söylediler. Sonuçta bunu Cumhurbaşkanlığı katında da -tabii Sayın Cumhurbaşkanının bürokratları ve teknik heyetiyle beraber- bunun ülkemizin için gerekli olduğunu anlatmaya çalıştık ve lütfettiler, onayladılar. Bir yaptığınız işten emin olursanız ve onu da inanarak yaparsanız size güveniyorlar. Bu noktada ben rahatım, zaman içerisinde belki sorularla konular açılacak, belki de İkinci Oturumda size daha ayrıntılı bilgiler arz etmeye çalışacağım.

Teşekkür ederim.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Evet, Adnan Beye biz teşekkür ediyoruz. Tabii çok kısa, mütevazı, aslında ikna yöntemlerini ve süreçlerini çok iyi biliyor ve de kullanıyor diye düşünüyorum ben şu yaptığı konuşmadan. Ama *“ilk kez böyle bir toplulukla beraber oluyorum, hata yaparsam bağışlayın”* filan sözleri o mütevazılıktan kaynaklanıyor gibi geldi.

Evet, efendim, söz Erhan Demirdizen’de, buyurun.

**ERHAN DEMİRDİZEN** - Aslında Adnan Bey’den sonra konuşmam iyi oldu. Çünkü Adnan Bey uğraşırken biz de uğraşıyorduk aynı anda, aynı kişilerle görüşüyorduk. Ben de geçen dönem Odanın Başkanıydım. Sayın milletvekillerine biz de anlatmaya çalıştık. Gittik, Sayın Cumhurbaşkanıyla kruvaziyer limanın muhtelif sakıncalarını anlatmaya çalıştık, ama kanun çıktığına ve yürürlükte olduğuna göre Adnan Bey bizden daha başarılı olmuş; onu da söyleyeyim. Tabii biz bir tek Danıştay’ı ikna edebildik, orayı da Adnan Bey ikna edemedi; onu da söyleyeyim.

**ADNAN GÜRDAL** - Öyle değil de, tabii yönetmelik noktasında ana karardan söz ediyorum, ama önemli bir vurguydu o, yani yönetmelikle kanun genişletilemez. Bunun üzerine direktmenin âlemi yoktur, yani böyledir ve mahkeme kararına karşı kimse de diretemez. Bu anlamda belki böylesi daha hayırlı olur diye düşündüm.

**ERHAN DEMİRDİZEN** - Biz Oda olarak, Plancıların meslek odası olarak Galataport meselesiyle, daha doğrusu Galata Limanına ilişkin tasarılar, farklı fikirler diyelim, bunlarla ilk olarak kamuoyunda karşılaştığımız andan itibaren Oda olarak, plancılar olarak nasıl baktık, onu biraz anlatmak istiyorum. Çünkü galiba bazı meslektaşlarımızın, dostlarımızın kafası da bu konularda karışık. Plancılar acaba gerçekten nasıl bir konum aldılar, hangi tezlerle, hangi aşamalarda ne tip bir müdahaleler yaptılar, neyi anlatmaya çalıştılar? Biraz onları anlatmak istiyorum.

Bizim Şehir Plancıları Odası olarak Galataport sürecine dahil olmamız resmi olarak 2004 başıdır, yani Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliğine kruvaziyer liman tanımının girmesi. Kruvaziyer liman meselesi tabii çok boyutları olan bir konu. Burada turizmciler de var, kruvaziyer turizmin nasıl bir kruvaziyer liman tanımını dünya genelinde, dünya ölçeğinde kruvaziyer turizmi konusunda deneyimli

ülkelerde nasıl bir liman tanımının olduğunu muhakkak anlatacaklardır daha sonraki oturumlarda. Turizmci arkadaşlarımız da buradalar, onun için bu konuya çok fazla girmek istemiyorum.

Şunu söylemek istiyorum: Bizim yaptığımız kruvaziyer liman tartışması Türkiye'nin kıyılarına kruvaziyer gemilerin gelip gitmemesiyle ilgili bir tartışma değil. Türkiye'nin kıyılarına, Türkiye'nin temel sektörlerinden biri turizm sektörü ve bunun herkes farkında, turizmin içerisinde farklı türler var, farklı gruplara yönelik turizm stratejileri var, yaklaşımları var. Onların içerisinde biri de muhakkak bizim uzmanlık alanımızda değildir, muhakkak kruvaziyer turizmdir, o tartışılır. Dolayısıyla bizim yaptığımız tartışma o değildir. Yani *“Türkiye’de bir kruvaziyer liman olmasın”* tartışması yapmadık; o yüzden bunu çok net bir söyleyeyim.

Bizim yaptığımız tartışma, Galataport dolayısıyla mevzuata getirilen kruvaziyer liman sahasının içerisindeki fonksiyonlardır. Çünkü burada da şimdi bir parantez açacağım, çünkü Oda olarak yaptığımız görüşmelerde bunu anlatmaya çalıştık, yani eğer turizmciler kruvaziyer turizminin bir gereği olarak, kruvaziyer liman alanının içerisinde bazı fonksiyonların muhakkak liman alanı içerisinde, muhakkak bazı fonksiyonların olması gerektiği konusunda bizleri ikna edebiliyorlarsa o zaman şöyle bir tartışalım dedik. Sayın Cumhurbaşkanıyla görüşmemizde de açtık bu tartışmayı. O zaman kruvaziyer liman alanları Kıyı Kanununun tanımladığı sahil şeritleriyle sınırlı kalsın. O zaman kruvaziyer liman alanları sahil şeritlerinden içeriye doğru uzansın, Kıyı Kanunu kapsamının dışında kalan alanlara doğru genişlesin ve farklı fonksiyon tanımlarını orada tartışalım. Yani kıyıda yapılması Kıyı Yasasına ve kıyıyla ilgili olarak Anayasanın 43. maddesine aykırı olan fonksiyonlar, kullanımlar bir zorlama düzenlemeyle kıyı koruma geleneğimizin içerisine bu şekilde girmesin dedik.

Tabii bu 2004 Martında Yönetmeliğin içerisine giren kruvaziyer liman tanımını bu anlamda sorgulamaya başladık biz. Neden kruvaziyer liman tanımı geliyor? Az önce Adnan Bey gerçi *“Kıyı Yasamız kruvaziyer limana uygun değil”* dedi, ama liman faaliyetleri için Kıyı Yasamızda herhangi bir engel yoktur aslında bizim. Balıkçılık, liman, tersane, bütün bunlarla ilgili her türlü yapı Kıyı Yasamıza göre kıyılarımızda yapılabilir; bununla ilgili bir sorun yok. Kruvaziyer liman da bizim anladığımız kadarıyla kruvaziyer gemilerin

yaşıdığı limandır. Dolayısıyla kruvaziyer gemilerin yanaşmasına imkân sağlayacak şekilde, onların teknik altyapısıyla ilgili yapılar, limanla ilgili idari yapılar da yine bizim Kıyı Yasamıza göre pekala yapılabilir. Buna Anayasamız da engel değildir, Kıyı Yasamız da engel değildir, kruvaziyer turizmine de böyle bir engel yok bu anlamda mevcut yasalarımızda diye değerlendiriyoruz.

Dolayısıyla burada bizim esas olarak Galata Limanında bugün ağır aksak işleyen bir kruvaziyer liman olduğunu da söylemek pratikte, fiili durumda pekala mümkün ki onu da öğreniyoruz ki 80'li yıllarda dönemin bakanı tarafından verilen bir talimat sonrası mümkün olabildi ki, Kıyı Yasamız da aşağı yukarı o dönemlerden beri bu tanımları itibarıyla hem Anayasamız, hem Kıyı Yasamız mevcut kıyı düzenlemelerini koruyor kendi bünyesinde ve bu mümkündür yani.

Buradaki sorun tamamıyla kruvaziyer liman tanımının içerisinde bugüne kadar kıyıda kimseye verilmemiş olan bir imar ayrıcalığının, imar ve kullanım ayrıcalığının Galataport'ta getirilmiş olması, yani kruvaziyer liman alanında getirilmiş olması. İlk defa Kıyı Yasasına tabi olan bir sahil şeridinde bir parantez açılıp bu parantezin içerisinde -az önce Murat Bey'in sunumundan da gördük- oteller, alışveriş merkezleri, lokantalar, bankalar, ofisler bütün bunların yapılabilir olması. Planlama açısından bizim temel tartıştığımız nokta bu. Dediğimiz gibi biz iki soruyu başka uzmanlara bırakmak durumundayız. Bunlardan biri gerçekten Kruvaziyer Liman alanının içerisinde bu fonksiyonlar turizm işletmeciliği açısından olmalı mıdır?

İkincisi de *“kruvaziyer liman alanını belirleyen idareler, kruvaziyer limanları muhakkak sahil şeridi boyunca denize paralel alanlar olarak mı belirlemek zorundadırlar? Bu konuda nasıl bir zorunluluk vardır?”* diye çeşitli soruları kendi kendimize sorduk. Tabii bugüne kadarki kıyı düzenlemelerimiz açısından yeni gelen tanımlarla birlikte bu kullanımların fonksiyonların otellerin, alışveriş merkezlerinin yani projede gördüğümüz bugüne kadar kıyıda yapılması mümkün olmayan, kıyıyı korumaya karar verdiğimiz tarihten itibaren artık kıyıda yaptırmadığımız fonksiyonların kıyı düzenlemeleri bakımından; bugüne kadarki kıyı yasalarımız yönetmeliklerimiz açısından, Anayasamız açısından ne getirip ne götürdüğünü tartışmaya çalıştık.

Burada bir hatırlatma yapmak istiyorum. Anayasa aslında kıyılarla ilgili iki temel şey söylüyor. Bir; *“kıyı vesair şeridi kamu yararına kullanılacaktır”*, ikinci olarak da *“devletin hüküm ve tasarrufu altında olacak”* diyor. Bunlar hiç tartışmasız biçimde çok net, hiçbir yoruma açık olmayan anayasal hükümler. Kamu yararı olacak, öncelikli kamu yararı olacak, devletin hüküm ve tasarrufunda olacak. Buranın içersinde Anayasada herhangi bir parantez yoktur. Anayasaya göre çıkartılmış olan Kıyı Yasamızda da çok net olarak; Anayasadan belki biraz daha ileri giderek, kıyılarla ilgili herkesin eşitlikle ve serbestlikle yararlanmasından söz ediyor. Bu Kıyı Yasasının temel düzenlemelerinden bir tanesi diyor ki: *“herkesin eşitlikle ve serbestlikle yararlanmasına açık tutulacak, muhakkak devletin hüküm ve tasarrufunda bulunulacak. Kamu yararına kullanılacak, ama teknik olarak yapılması sadece kıyıda zorunlu olan yapılar yapılabilecek”*. Az öncede söylediğim; bunların içersinde kruvaziyer limanla ilgili yapılar da dâhildir. Liman yapıları, balıkçılık yapıları, balıkçılıkla ilgili yapılar, tersane ve böyle teknik olarak kıyıda yapılması zorunlu olan kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapılar sadece kıyıda yapılacaktır.

Bizim sorguladığımız kruvaziyer liman meselesiyle ilgili olarak temel şey buydu. İkinci olarak tabii kruvaziyer limanın gerçekleştiği Galata Limanı bölgesi, tarihi Galata Limanı bölgesi -az önce Zekiye Hocam biraz o konuya girdi. Ben o yüzden çok detaylı girmeyeyim-bizim bugüne kadarki Oda olarak tezlerimizde, burada iki temel soruyla karşılığını aramaya çalıştık.

Bir Galata Limanına yeni yönetmeliklerin, yönetmelik düzenlemelerinin getirdiği bir kruvaziyer liman fonksiyonun içinde o yeni kullanımlarla birlikte o kruvaziyer liman fonksiyonu İstanbul kentine nasıl bir katkıda bulunur. O sorunun cevabını aramaya çalıştık. İstanbul'a kent bütünü açısından nasıl bir katkıda bulunur. Benden sonraki konuşmacılar onun belki de daha detayına girecekler. Bu soruyu sorduk, hem altyapı açısından, hem ulaşım açısından İstanbul kent bütünü açısından getirecekleri yükleri tartışmaya çalıştık; tabii burada çevreyle ilişkilerini tartıştık. Ona da Zekiye Hanım az önce girdi.

Burada bir kent bütününden koparılmış bir turizm parçasının kendi başına geliştirilmesi bizim geçmiş yıllarda da biliyorsunuz; 1990'lı yıllardan beri Antalya'da, İstanbul'da da Oda olarak “Turizm

Merkezi” konusu davalar açtığımız bir konudur. Maalesef turizm merkezi uygulamalarını planlama açısından, şehircilik açısından biz bugüne kadar yararlı örneklerini, sonuçlarını, belki istisnaları bir kenara bırakarak göremedik. Bugüne kadar çok sayıda bunlara dava açmak zorunda kaldık. Kentin içersinde belirli bir parçayı izole edip, turizm merkezi ilan etmek planlama sistematiğimize uymuyor. Tabii bütün bu sorduğumuz sorulara, bizim açımızdan tatminkar cevaplar vermeyen bir Yönetmelik düzenlemesi hemen arkasından bir imar planıyla gündemimize beraber geldi. Çok hızlı ve seri bir biçimde, imar planı da bizim aslında meslek yaşamımızda çok sık örneğine rastlamadığımız türden son derece basit bir imar planı olarak karşımıza çıktı. Şu anlamda basit: Çok temel iki tane kararı vardı. Bir miktar konuşuldu, bir emsal getirmesiyle ilgili bir karar var. Onun ötesinde işte plan, Yönetmelikte tanımlanan kruvaziyer liman burasıdır diyor. Bir parsel olarak bir alanı sınırlıyor, onun içersini işaret ediyor ve Kıyı Kanununun Yönetmeliğinde tanımlanan *“filan resmi gazetede yayımlanmış olan Yönetmelikle ilgili kruvaziyer limanda burasıdır. Burada o yönetmelikteki düzenlemeler geçerlidir”* diyen, bunun gerçekten kent bütünüyle, hem bölgesiyle, hem geri bölgesiyle ilişkileri açısından çok fazla sorgulanmamış, ulaşım ilişkileri bakımından çok fazla sorgulanmamış, getirdiği yükler çok fazla test edilmemiş o dönemde, bir plan olarak değerlendirdik. Burada keşke bugün Odamızın üyesi, planın müellifli olan arkadaşımız da olsaydı, ama bugün şehir dışında başka bir toplantıda olduğu için burada olamıyor. Aslında bunları keşke tartışabilseydik. Bundan sonraki süreçte benzer belki durumlara düşmemek açısından.

Tabii ki bütün bu yönetmelik, bütün bu imar planları düzenlemeleri geldikten sonra, biz Oda olarak hızla dava sürecini başlattık. Aslında biz ilk Yönetmeliğe açtığımız davayı Harita Mühendisleri Odasıyla açtık. Danıştay 6. Dairesi sadece Yönetmeliğin Yasayla belirlenmesi gereken, tanımlanması gereken bir konuda, yani yasanın belirlediği bir konuda bir genişletme yapması gibi *“Usul gerekçesiyle”* Yönetmeliği iptal etti. Onun da önünde Danıştay 6. Dairenin kararında çok net bir ifade vardır, onu size iki cümle okumak istiyorum. *“Anayasa ve Kıyı Yasası hükümlerine aykırı olarak, kıyılardan herkesin eşit ve serbest yararlanma hakkını ortadan kaldıracak veya sınırlandırabilecek herhangi bir tasarrufta bulunulması mümkün değildir”* dedikten sonra Yönetmelikteki *“kruvaziyer liman”* tanımını Danıştay yürürlükten kaldırdı. Ayrıca onun arkasından Bayındırlık ve İskân Bakanlığının

*“kanuna aykırı yönetmelik çıkarma yetkisinin olmadığını”* belirterek Yürütmeyi Durdurma Kararı verdi, ama ondan önceki cümle az önce okuduğum cümledir. Yürütmeyi Durdurma Kararı da, aşağı yukarı Yönetmeliğin çıktığı Mart 2004’ten yedi ay sonra Ekim 2004’te alınan bir karardı. Fakat Eylül sonunda daha biz bu yürütmeyi durdurma kararını mahkemeden almadan son bir hafta kala, az önce söylediğim imar planıyla karşı karşıya kaldık. İmar planını Kültür ve Turizm Bakanlığı yürürlükteki tartışmalı Yönetmeliğe dayanarak çok hızlı bir biçimde onaylamıştı. Tabii söyledim gibi imar planını da aynı şekilde Şehir Plancıları Odası olarak hızlı bir biçimde dava ettik.

Burada biraz konuşuldu Danıştay 6. Dairesi yine yaptığımız itirazı görüştü ve iki gerekçe söyledi. Planın yürütmesinin durdurulmasıyla ilgili olarak; bir planın dayandığı Yönetmelik, Danıştay’ın karar verdiği tarih itibarıyla Bakanlığın onayladığı tarihle değil de, Danıştay’ın karar verdiği tarih itibarıyla yürütmesi durdurulmuş bir Yönetmeliğe istinaden yapılmış bir plandı. O yüzden plan dayanaksız kalmıştı.

İkinci olarak da, Kültür ve Turizm Bakanlığının -bu da sabah oturumunda konuşuldu- burada Özelleştirme Yasası kapsamına alınmış olduğu için plan yetkisi yoktu. Tabii bu turizm merkezi ve Özelleştirme Yasasıyla ilgili mevzuatın hangisinin öncelikli olduğuyla ilgili bir meseleydi. Bu konuyla biliyorsunuz; İmar Kanununda bir geçici madde var. Onunla ilgili bir düzenlemeye dayanarak Danıştay yetkiyi Özelleştirme Yüksek Kurulunda olduğuna belirterek buradaki yetki yönünden Kültür ve Turizm Bakanlığının onayını iptal etmiş oldu. Aslında tartışma süreci basın ve kamuoyunun girmesine yol açan tartışma bu aşamadan sonra oldu. İhaleyle ilgili süreçte bu aşamada kamuoyunun gündemine geldi. Şehir Plancıları Odası basının, kamuoyunun ihale süreciyle birlikte gündemine gelen Galataport meselesinde, Galata Limanı meselesinde dediğim gibi, 2004 başından beri dile getirdiği temel tezlerinden hiçbir ödün vermeksizin bir: kıyı Anayasaya uygun kullanılmalıdır. İki: Kruvaziyer liman yoğunluğu İstanbul kent bütünlüğü içinde Galata’da yanlıştır. Üç: İhale süreci başından beri *“bizi Oda olarak ilgilendirmez”* dedik.

Burada gazeteci olan arkadaşlarımız da var, başından beri bizi ihale süreciyle yorumlar yapmaya, demeçler vermeye çok zorladılar. *“Biz ihale sürecinin tarafı değiliz, bizim konumuz değildir”* dedik. Şunu da söyleyeyim; plan müellifimizle de ilgili olarak, mesleki bir

soruşturma sürecini de üniversitelerimizden planla ilgili aldığımız görüşler paralelinde başlattık; burada sabah proje müellifi bir mimarla, Mimarlar Odasını temsil eden bir Arkadaşımız arasındaki tartışmayı da ilgiyle izlemiş ve eski Oda Yöneticisi olarak bunu burada söyleyeyim.

Geldiğimiz noktada yönetmelik te, yönetmeliğe göre yapılmış plan da, planla bağlantılı olarak yapılmış olan ihale de iptal edilmiş oldu, ama son olarak bir yasal düzenleme gerçekleştirildi, bunlar konuşuldu. Biz Sayın Cumhurbaşkanı'na ziyaretle ilgili olarak çok kısa, çok fazla yorum yapmadan şunu söyleyeyim, biz Sayın Cumhurbaşkanı'nı görüşmeden çıktığımızda ikna ettiğimizi sanmıştık. İkna edememiş olduğumuzu sonradan sürprizle karşıladık; onu söyleyeyim. Biz oradan veto bekliyorduk. Ana Muhalefet Partisine yaptığımız çağrılarının sonuç vermesi bizi sevindirdi. O güne kadarki Danıştay Kararları, her ne kadar Yönetmelikle ilgili olmuş olsa da, az önce okudum, çok net kararlar; hem Anayasaya hem Yasaya atıflar yapan kararlar. Biz Anayasa Mahkemesinde de dava açılması halinde buradaki düzenlemenin iptal edilebileceğine ilişkin inancımızı sonuna kadar koruduk. O konuda yanıldık, onu tekrar dönüp bir daha tartışmak lazım.

Şunu söylemeye devam ettik. Kıyı Yasasının içerisinde -burası önemli- şu an biliyorsunuz, Bakanlığın, Bayındırlık ve İskan Bakanlığının, hala gündemde tuttuğu bir yeni "Kıyı Yasası revizyon çalışması" var. Kıyı Yasasının içerisine girmiş olsa da Kruvaziyer Liman tanımı Kıyı Yasasının ruhuna aykırıdır. "*Kıyı Yasasının bütünlüğüne, amaç maddelerine, kapsamına, kıyıyla ilişkin Kıyı Yasasının ruhuna aykırıdır*" dedik. Mevcut Kıyı Kanununun 1. maddesi der ki "*Sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözетerek, toplumun yararlanmasına açık, kamu yararı doğrultusunda koruma ve kullanım esaslarını belirlemek*". Yasanın ruhunu ifade eden cümle buysa, bunun içerisinde koruma var, koruma ve kullanım esaslarının kamu yararı doğrultusunda belirlenmesi var, toplumun yararlanmasına açıklık var. Bunlar hâlâ bizim "Kıyı Yasası" açısından diğer düzenlemeler ne olursa olsun, her an sığınabileceğimiz düzenlemelerdir. "*Yasanın ruhunu tarif eden, Anayasaya uygun olan cümlelerdir*" diye buna güvenirken, şu anda Bayındırlık ve İskan Bakanlığının tartışmaya açtığı "Kıyı Yasası değişikliğiyle ilgili taslak" bu ifadeyi -şu okuduğum ifadeyi şu hale getirdi, onu da dikkatinize sunayım: "*Sahil şeritlerine ait*

*düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararı doğrultusunda yararlanma imkân ve şartlarını belirlemek”* diyor. Bakın hiç toplumun yararlanmasına açıklık, koruma vesaire gibi terimler bu yeni taslakta geçmiyor. *“Kamu yararı doğrultusunda yararlanma imkân ve şartları”* diyor. Buradan artık “Kıyı Meselesi” koruma öncelikli bir konu olmaktan çıkmaya başlamış ve sanki diğer bölgeler gibi sahil şeritleri de yapılaşmaya, imar gelişebilmelerine açılacak gibi bir izlenim tehlikeli bir biçimde çıkıyor. Bizim de “Kruvaziyer Liman” kıyıyla ilgili temel evrensel ilkelerimize aykırıdır tezlerimiz, maalesef Bakanlığın bu yeni revizyon çalışmasıyla da dayanaksız ve desteksiz kalmaya başlıyor diye endişeleniyoruz.

Ben son olarak Şehir Plancıları Odası olarak bizim çok öz netliğinde, fakat bu gerçekten çok önemli toplantıdan sonra bazı tartışmalar olacak: *“Kıyının kullanımında kamu yararı ve toplumun eşit serbest yararlanması”* dedik, Galata’yla ilgili söyledik, *“ihale süreci tamamen bizim dışımızdadır”* dedik. Planlama ve Şehircilik açısından bizim yaklaşımımız çok nettir. Bundan sonra da, sabah Oda Başkanımızda açılış konuşmasında vurguladı, bundan sonra da bizim Oda olarak hiçbir biçimde bugüne kadarki tezlerimizi esnekleştirecek birtakım kıyının kullanımına ilişkin yeni yaklaşımları planlama disiplinin dışına çıkararak benimseyebilecek, onlara bir anlamda hakemlik, bir anlamda da bir arabuluculuk yapabilecek herhangi bir pozisyonumuzun olmayacağını çok net bir biçimde bütün plancılar adına söylemek istiyorum. Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Teşekkürler Sayın Demirdizen.

Hızla devam edelim, söz İstanbul Barosu Çevre ve Kent ve Hukuk Komisyonu Başkanı Sayın Ömer Aykul’da; buyurun.

**ÖMER AYKUL (İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuk Komisyonu Başkanı)**- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Ben biraz kıyılarla ilgili hukukta söylenmeyenleri söyleme gayreti içinde sözlerime başlayacağım. Sonra da özellikle somut olayımız olan Galataport’u -ismini beğensek de, beğenmesek de konusu bu olduğu için söylüyorum- uluslararası sözleşmeler ve İdari Yargıda temel dayanağımız olan üstün kamu yararı nitelemesi olarak değerlendireceğim.

İlk defa 1982 Anayasasıyla hukukumuz 43. maddede kıyılarla ilgili bir düzenlemeye kavuşuyor, bu bir ilk. Şu anda uyguladığımız 1990 tarihli Kıyı Kanunundaki son değişiklik -ki arkadaşlarımız bahsediyorlar, sabah ta bahsedildi- Anayasa Mahkemesinin denetiminden geçmesi, daha doğrusu iptal etmemesinin sanki somut olayda, Yönetmeliğe dayanarak yapılan Galataport konusundaki işlemlerin önü açılmış gibi bir izlenim hissettim.

Anayasa Mahkemesi ne yapar? Anayasa Mahkemesi, Meclis İktüzüğünün ve kanunların, Anayasaya şekil ve esas açısından uygunluğunu; Anayasa değişikliklerininse sadece şekil açısından Anayasaya uygunluğunu denetler. Anayasa Mahkemesi bir “Vaka Mahkemesi değildir”. Galataport olayı hukuki midir, değil midir? Henüz daha o, idari yargının denetiminden geçmemiştir; o başka bir olaydır. “Kruvaziyer” tanımını Anayasa Mahkemesi uygun olarak bulabilir; doğrudur, değildir. Kesinleştiği için o da ayrı bir tartışma konusudur. Bana göre; denize 40 metre, 50 metre yukarıdan bakan insanların deniz sevgisini, bir de yelkencilere balıkçılara sormak lazım. Denize 30 cm, 40 cm, 50 cm, 1 metreden yakın insanlar olarak, ama teknik olarak ne bugünün konusu ne de benim uzmanlık alanıma giriyor. Anayasa Mahkemesinin bu konudaki kararını lütfen dikkatli yorumlayalım.

Tekrar söylüyorum, idari yargının henüz Galataport’un somut vaka olarak denetimini tamamladığı anlamında değildir. Pek çok konuda sizlere bir şeyler söyleyecektim, ama hakikaten hukuki konularda hukukçu olmayan arkadaşlarımız bile Odanın arkadaşları o kadar içine girmiş ki, zaten açtığınız davaların başarıları da bunu gösteriyor, doğrusu bana pek bir şey kalmadı.

Bu senenin Mart ve Nisan ayında bir tehlike yaşadık, pek kimse de sahip çıkmadı. “Kıyı Kanununu Tasarı Taslağı” diye bir metin ortaya çıktı, Bayındırlık Bakanlığından kimse de savunmadı, en sonunda orada bir Genel Müdür Arkadaşımızın üstüne kaldı. Bir televizyon programında savunmak zorunda kaldı ve bu yasa hemen Meclise bile gelmeden geri çekildi. Bazı maddeleri söylendi, ama burada birkaç korkunç gelişme vardı. Kıyı hukukuyla, söylenmeyen anlamında, onları söylemek istiyorum. Kıyılarla ilgili hukukçu olsun, olmasın herkesin dikkatini çekmek istediğim bazı konular var. Kıyı Yasasıyla ilgili olarak, bu yasada bu ülke yüzey sularının kullanımı planlanmak istenmektedir. Türkiye’nin 167 Sayılı Yeraltı Suları

Kanunu vardır, ama yüzey sularıyla ilgili henüz bir çerçeve Su Yasası ve yüzey sularının temel oluşumunu nitelendiren havza yönetimiyle ilgili bir hukuk yoktur. Dikkat edilmesi gereken çok ciddi önemli bir konudur.

Arkadaşım bahsetti, koruma yerine kullanmanın ön plana çıkarılması, bu benim notumda da var. “Yerleşke” gibi bir anlamsız tanımla Türkiye’nin her yerdeki 100 metrelik korumaları 50 metreye çekilmek istenildi. Kamu yararının gözetilmesindeki “kesinlik” kelimesinin yerine “öncelik” getirildi veya getirilmek istendi. Bunlar çok dikkat edilmesi gereken konular. Kaçak yapılara af her zamanki gibi var.

Daha korkunç bir şey var, burada devletin kamulaştırma hakkı, o *bölgeden yararlanmak isteyen yatırım yapmak isteyen kuruluşlar tarafından kamulaştırma bedeli ödenir* gibi bir kavramla; kamulaştırma bir gasp hukukuna dönüştürülmek istenildi. Bunlar birer hukuk faciasıdır. Burada aydın, konuyu bilen, inceleyen insanlar olarak sizlere seslenmek istiyorum. Burada çok ciddi büyük hukuki olumsuz girişimler var. İdari Yargı açısından hepimizi hayrete düşüren çok ciddi bir gelişme var. İdari yargıda siz bir dilekçe verirseniz; idare size süresi içerisinde cevap vermezse, bu ret anlamındayken bu tasarıda, bu kabul anlamına çevrildi, böyle bir şey olabilir mi? İdari yargının temel prensiplerini siz değiştiremezsiniz. Onlar yasayla değişmez, onlar toplumsal hatta uluslararası toplumda yüzyıllara varan süreler içerisinde oluşur. Hukuk bir sosyal olgudur, siz yasa yaparak hukuku oluşturamazsınız. Hukuk oluşur, siz onu yasalaştırırsınız. Bütün bunları arkadaşım söylediği için söylemiyorum. Kıyı Kanununda daha da ayrıntılı belirtilmiş, Anayasada daha da ayrıntılı belirtilmiş. Kıyıyla ilgili temel ilkelere uymadığı ortadadır ve zaten toplumda da bu konuda çok büyük bir gürültü koptu. Herkes buna karşı çıktı ve bu konuda bu yasa da geri çekildi. Hukuki konu bu kadar yeter, çünkü çok konuşuldu. Ben şimdi somut olayın iki farklı noktasını getirmek istiyorum.

Özellikle bu iki farklı noktada, hukuki mücadele yapan Odalara, sivil toplum kuruluşlarına da bu konuları da lütfen mücadelelerinizde gündeme getirin diyorum.

Bunlardan biri uluslararası sözleşmeler, değerli dinleyenler. Anayasamızın 90. maddesi Türkiye Büyük Millet Meclisinde usulüne

uygun olarak, 227 sayılı Yasadır. Usulüne uygun olarak onaylanmış sözleşmelerin *“İç hukuk kuralı olduğunu amirdir”* ta 1982’den beri. Avrupa Birliğine uyum süreci içerisinde Anayasanın 90. maddesinin son fıkrasına şöyle bir değişiklik yapıldı: *“Eğer bu uluslararası sözleşmeler temel hak ve özgürlükler niteliğindeyse, kabulünden sonra iç hukukumuzla çatışıyorsa uluslararası sözleşmeler esas alınır”* Bu ne demektir? Bu üstün değildir, üstünlük egemenliğinizi devretmişsiniz demektir. Bu, hukukta eşitler arasında birincilik demektir. Çatışıyorsa uluslararası sözleşmeleri alacaksınız.

Temel hak ve özgürlükler nedir? Anayasanızı açtığınız zaman 2. kısım başlığı altında 12. maddeden başlayıp 74. maddeye kadar olanlar *“Temel Hak ve Ödevler”* der. Bunu Temel Hak ve Özgürlükler diye algılayacağız. Bütün bunlar, 43. madde de bunun içindedir. Demek ki bu konuda iç hukukla, uluslararası sözleşmelerde çatışma varsa, uluslararası sözleşmelerdeki esaslar kabul edilecek. Bu konuda uluslararası sözleşmeler var mı? Tabii ki biliyorsunuz var, Birleşmiş Milletler nezdinde yapılmış olan Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme; 1972 Paris. Türkiye Cumhuriyeti buna iç hukuk kuralı haline getirmiş. Sadece izninizle buradan bir madde okuyacağım. 6. maddesinin 1. fıkrasını okuyorum: *“Bu Sözleşmeye taraf olan devletler -Türkiye Cumhuriyeti- sözü edilen kültürel ve doğal mirasın toprakları üzerinde bulunduğu devletlerin egemenliğine tam olarak saygı göstererek...”* diyor. Kıyıların tanımı neydi? Devletin hüküm ve tasarrufu altında olan yerler, mülkiyetinde değil. Devlete, sadece ve sadece egemenlik hakkını yürüten organ olduğu için teslim edilmiş. Onun için ona koruma ve tasarrufta bulunma yetkisi verilmiş yerler. Yoksa Hazine gibi istediği zaman satabilecek tipteki bir arazi değil.

Bakınız, uluslararası sözleşme bile buna saygı duyuyor. Yasaları ve sözleşmeleri dikkatli incelediğimiz zaman hukukumuzda ciddi bir bütünlük olduğunu görülür. Hukuki mücadelede aslında kullanmadığımız yeni ufuklarımızın da olduğunu göreceksiniz.

*“Ulusal yasaların sağlandığı mülkiyet haklarına zarar vermeden -tabii mülkiyet hakları da çok kutsal. Özel mülk de olabilir, bizim Kıyı Yasamızda bunu korumuştur; Anayasa da bunu korumaktadır- bu tür mirasın bütün uluslararası toplum tarafından işbirliğiyle korunması gereken evrensel bir miras olduğunu kabul ederler”.* Daha bu sözleşmede pek çok madde var.

İkinci bir sözleşme var mı? Var tabii. Avrupa Mimarisinin Korunması Sözleşmesi 1985 Granada, mekân Avrupa Konseyi. Türkiye bunun üyesi mi? Evet. Türkiye bu antlaşmaya taraf olmuş mu? Evet. Yine buradan size, koruma politikalarıyla ilgili sadece kısa bir cümle okuyacağım. Koruma Politikaları 10. madde, madde 1. *“Mimari mirasın korunmasını kırsal yörelerle şehirlerin düzenlenmesinde başlıca hedefler arasında dahil etmek ve bu gereksinimin hem düzenleme planlarının hazırlanması hem de söz konusu planların uygulanmaya konulması aşamalarında, dikkate alınmasını sağlamak”*. Koruma politikalarının uluslararası sözleşmeyle kabul edilmiş ilk ilkesidir. Daha pek çoğu var, ama burada zamanı yok.

Üçüncüsü; yeni Avrupa Peyzaj Sözleşmesi. Burada peyzajın tanımı var. Peyzajın tanımında bu sözleşmelere atıfta bulunuyor ve peyzajın tanımında insanlar tarafından algılandığı şekliyle karakteri, doğa veya insani unsurların eyleminin ve etkileşiminin sonucu olan bir alan anlamına gelir. Peyzajın bir evrensel tanımını yapmış, Galata'nın peyzajının tanımı da bunun içerisinde. Peyzaj politikası, yetkili kamu makamları tarafından peyzajların korunması yönetiminin ve planlanması amacına yönelik olarak özel önlemlerin alınmasına izin veren genel ilkelerin, stratejilerinin ve rehber kurallarının ifadesi anlamına gelir. Türkiye'de belediyelerin taraf olmadığı, ama konumuz olmadığı için çok önemli Avrupa Kentsel Şartını saymıyorum. Sonuç itibarıyla bu uygulamanın uluslararası sözleşmeyle barışır, birleşir yanı yok. Bu hukuksal mücadelede kullanılmayan ve henüz maalesef idari yargımızın da Anayasa yargımızın da henüz dikkate almadığı bir uygulamadır. Dava açan kişilerin, davacıların, uğraş verenlerin bunları ısrarla mahkemelerde uygulatmak üzere gündeme getirmeleri gerekir.

Hemen kısaca toparlıyorum. Son anlatmak istediğim de, üstün kamu yararı. Kamu yararının tanımı yoktur, olamamalıdır da. Kamu yararı ancak mahkemelerin takdir edebileceği bir konudur, somut olaylara göre. Kamu yararı; Anayasamızda bir başlık olarak düzenlenmiş; kıyılar, toprak mülkiyeti, kamulaştırma, devletleştirme, tarım ve hayvancılığın korunmasıyla ilgili konular bunun içerisine sokulmuştur. Kıyılar, kamu yararı düzenlemesinin içindedir. Kamu yararı bir fayda maliyet analizi değildir. Kamu yararında maliyet yüksek olur, ama kamu yararı vardır. Bu bir şirket muhasebesi değildir, kamu yararının hesabında bu unsur kullanılmaz. Pek çok

yasanın gerekçesinde görüyoruz ve ısrarla söylüyoruz, böyle bir unsur kullanamazsınız. Devlet yönetilirken, şirket yönetilir gibi hareket edilemez, ama tabii ki Maliyeyi düşünürsünüz, tabii ki basiretli olmak zorundasınız, ama kamu yararında tek unsur bu olamaz. Kamu yararı içinde hukuka uygunluk, en geniş ve en ucuz yararlanma, yaygın ve etkin yararlanma, en uzun süreli en az maliyetle yararlanma gibi unsurlar var. Kamu yararında aslanan *“bunda kamu yararı vardır, yoktur”* tartışması değildir. Her yerde kamu yararı vardır, önemli olan hangisi üstündür.

Bir arkadaşımız burada çıkar der ki “ben bütün oradaki Galata’yı yıktım, oraya da kocaman bir otel yaptım, burada da geceyi 1 000 Euro’dan koydum, Türkiye’ye şu kadar gelir” Kamu yararı var mı? Var, ama gerçek kamu yararımı bu, böyle bir kamu yararı olabilir mi? Olması için bir kere, Anayasaya uygunluk, kıyı hukukuna uygunluk en önemlisi SİT Hukukuna uygunluk... Burada bir karar vermiş, burasının kentsel SİT olduğunu ilan etmiş; SİT hukukuna uygun mu? Girmeye çalıştığınız, gireceğiniz ne kadar şüpheli belli. Avrupa’nın uyguladığı kentsel şartta uygun mu? Buradaki karar alma süreçlerine uygun mu? En önemlisi devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler ve bağlı olduğu tanım olan “egemenlik hukukuna” uygun mu? Bunlara uygun değilse veya bunlarla tartışması yapıldıktan sonra hangisinin kamu yararı üstündür; buna karar verilecek. Varlık-yokluk değil, kamu yararında asıl tartışma üstünlük meselesidir. Teşekkür ediyorum.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Efendim, Sayın Aykul’a teşekkürlerimizi iletiyoruz.

Oturumun son konuşmacısı Hüseyin Kaptan Hoca. Buyurun Hocam.

**HÜSEYİN KAPTAN (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı)** - Teşekkür ederim. Hepinizi saygıyla ve sevgiyle selamlıyorum. Ben bu tartışmanın sonuçları öğleden önce alınmıştır diye tahmin ediyordum ve kendimi biraz rahat hissediyordum, fakat gördüm ki, iş zor. Buradaki söyleyeceğim görüşlerim 20 seneden beri tekrarladığım konular. Metropolitlen planlama sürecine başlamam nedeniyle oluşmuş görüşler değil, bu bakımdan bu perspektifte yorumlayabilirsiniz.

Ben, bu Kıyı Kanunu çıktığı zaman, bunun ne menem şey olduğunu hiçbir zaman anlamadım. 1970'lerde kıyılara vahşi bir şekilde saldırmıyorduk, böyle bir kanuna gerek yoktu. Planlama esastır, planlama derse ki "yerleşim olarak kıyılardan 1 km geriye gideceksiniz" oraya gidilir. Planlama derse ki "denizin içine şehir yapacaksınız" oraya şehir yapılır. Planlama diye bir kavram vardır; ülke, bölge ölçeğinden gelen işlevler vardır. Kıyı Kanunuyla geçmişte olsaydı; Sinop da olmazdı, Bodrum da olmazdı, hiçbir kıyı kentimiz olmazdı; yalılarımız olmazdı, hiçbir tarihi kentten bahsedemezdik. Bu mesele şudur: Akıllı olmamız lazım, bir sarkacı ne kadar yukarıya doğru gererseniz, bıraktığınız zaman o kadar bu tarafa çıkar; bunu böyle kabul etmek lazım.

Bilmiyorum bizim yarıştırdığımız dünya kentlerinde böyle agresif **kanunlar** var mı? Bir gün gelip de bir kruvaziyer limanını böyle bir çizgide tartışacağımızı ben hiç beklemezdim. Benim bildiğim Galataport, Bizanslılar zamanından beri Galata Limanı. Ben 1956 yılında bu limandan İstanbul'a ayakbastım. Dünyada İstanbul'u tehdit edenler, İstanbul'u işgal ettiği zamanlar bu limana demirlemişler. Toplarını buradan İstanbul'a çevirmişlerdir. İstanbul'u onurlandıran insanlarda selamlamayı buradan yapmışlardır. Galataport, İstanbul'un bir numaralı girişidir ve liman işlevi vardır. Biz Galataport'u, Galata Limanı'nı hiçbir zaman Galata Limanı olarak görmeyiz. Evrensel boyutlarda dünya kentleri değişiyor; limanlar, tersaneler kentin öz bölgelerinden uzaklaşıyor buna karşılık geleneksel limanlar, kültürel, rekreatif turizme yönelik işlevlere dönüşüyor. Bunu bütün Akdeniz kentlerinde izlersiniz. Bizim limanımızın da böyle bir evreyi geçirmesi lazımdır ve geçiyor. Tersaneler gitmiştir, liman işlevleri ambarlar gitmiştir. Fakat insan ilişkisini, ziyaretçi ilişkisini koruyan kruvazör işlevi kalmıştır. Bu bir ölçüde mantıklı gözükür, doğru bir yaklaşımdır. Bir metropole böyle onurlu bir kapıdan girmek büyük bir prestijdir; yani böyle bir işlev olabilir.

Fakat biz meseleyi bu boyutta görmedik, burada bir rapor yazılmış. İstanbul Metropolen Planlama tarafından; bu rapor resmi olarak onaylanmış ve kurumlara iletilmiş. Bu raporu ben size dağıttım, bu bizim görüşümüzdür, fakat canınızı sıkarak okumayın. Ben size özetleyeyim: Galata Limanı tek başına bir Galata Limanı değildir, Beyoğlu bölgesinin, Beyoğlu MIA Bölgesinin vazgeçilmez bir parçasıdır. Galata olduğu gibi, Galata'nın devamı olan Mimar Sinan

Üniversitesi, Saraylar, Kongre Vadisi buradan güneye doğru indiğimizde Perşembe Pazarı, devamı olarak Haliç Tersaneleri, Haliç Tersanelerinden sonra Taşkızak Tersaneleri bunlar hep Beyoğlu'nun bir parçasıdır. Bu kıyı alanlarının çöküntü alanlarına dönüşmesi arkalarında kriminal alanlar yaratmıştır.

Biz bekleriz ki, İstanbul'u 4 milyon yabancı turist ziyaret ediyor bunu yaptığımız projeksiyonlarda, Cumhuriyetin 100. yılında 30-40 milyon olarak tahmin ediyoruz. İstanbul'un çok ciddi bir konaklama sorunu vardır, biz inanıyoruz ki turizm merkez alanları ilan ederek İstanbul'un silüetlerinde gökdelenler yaratmak yerine; Beyoğlu Belediyesinin kapasitesini konaklama ve rekreasyon ve kültür işlerinde o bölgenin güçlenmek gibi bir misyonu vardır. Tarifsiz potansiyelli vardır, imkânları vardır; fakat Galata Rıhtımıyla başlayan ve öbür tarafta da Taşkızak Tersaneleriyle biten bu serüvende bu imkân gerçekleşmez; çünkü bu alanların arkası kriminaldir.

Dünya metropollerini izlediğiniz zaman, kardeş metropollerini, Napoli'den başlayarak Barcelona'ya kadar, aslında prestij alanları kıyılarından başlar. Bizde olay terstir, bizde prestij alanı Beyoğlu Caddesi'dir, oradan yukarıdan aşağıya iner. Bu projeyi bu perspektifte bulduğunuz zaman Galata rıhtımlarının, halka açık alanlar haline getirilmesi son derece önemlidir.

Burada detaylara girmeden önce şunu söyleyeyim. Bizim verdiğimiz resmi yazıda şu üç esasın üzerine bu dört sayfalık yazı inşa edilmiştir. Bu da şudur: 1. Alanın bugün olduğu gibi işlevsel ve mekânsal olarak kendi içine kapalı, kentten ve kentliden izole edilmiş bir düzenlemeye konu olmaması. 2. Yakın çevresiyle işlevsel ve mekânsal birlikteliğinin kurulması ve kentle bütünleşmesi. 3. Tarihi doku ve İstanbul'un eşsiz silüetiyle uyumunun mutlak suretle sağlanmasıdır. Bu üç temel ilkeyi koyduktan sonra bu yazı; dört kruvaziyer limanı, dört kruvaziyer kapasitesini emreden yaşayan bugünkü durumunda bir kruvaziyerle sınırlandırılmasını dünyaya ölçeğinde bu prestij ilişkisinin korunmasını öngörmektedir.

Şüphesiz ki bizim kurullarımız vardır. Bilmiyorum böyle bir yerde, böyle bir sistemi kurullardan sorup, soyutlayacak bir düşünce var mıdır? Ben öyle bir iddiayı hiç bir zaman kimseden duymadım. Burada geliştirilecek olan binalar simgesel anlamda İstanbul için başyapıtlar olmalıdır. Ambarları ben başyapıtlar olarak tarif edemem,

başyapıtlar için bizim bu bölge için tavsiyemiz uluslararası ve ulusal çok kaliteli bir yarışmanın gerçekleştirilmesi ve mevcut kültürel ve rekreatif ekseninin güçlü tutulması bunun yanında da tek gemilik bir limanın gerçekleşmesidir. Bence kruvaziyer limanına girilmez, doğrudur gümrükleri vardır. Yat limanına da girilmez. Bizim Fenerbahçe Yat Limanına kimse giremez, tersanelere de girilmez. Deniz kenarında hepimizin özgür olarak giremeyeceği yerler vardır, ama ben şuna inanıyorum ki; eğer Mimar Sinan Üniversitesinin önü açık olsaydı, Beşiktaş yönünde yürüyecek olan bir yayalaşma sisteminin kesintisiz olarak devamı tartışılabilirdi. Mimar Sinan'ın oradaki varlığı nedeniyle, o tarafta olacak bir kruvaziyer iskelesinin bu tarafındaki işlevler... O adamlar Galataport Projesinden sonra bize gelmiştir. Onlar elektrik depocuları, ambarcılar, o bölgedeki çeşitli imalathaneler bunun bilinci içindedirler. Burası artık sahillerin açılmasıyla vazgeçilmez şekilde değerli bir olaydır ve bu sahillerin arkası son derece değerli konaklama ve rekreasyon kültür alanları olarak değişebilecek dönüşülebilecektir. Hayret, ilk olarak erken bitirdim sözümü.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Çok iyi Hocam, tartışma adına geniş zamanlarımız kalır, teşekkür ederiz.

**Prof. Dr. ZEKİYE YENEN** - Sayın Başkan ben kruvaziyer limanla ilgili bir şeyi tamamlayabilir miyim?

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Hocam, sizden birkaç cümle alalım sonra salona dönüyorum.

**Prof. Dr. ZEKİYE YENEN** - Plancıların yol göstermesi düşüncesiyle, inancıyla birkaç yapıcı şey söylemek istiyorum. Başkandan onun için izin istedim. Turizm sektörünün yapılanmasında coğrafi konumla, turizmin ölçeği arasında bir denge kurmak gerektiği gibi bir durum oluştu. O nedenle de diyorum ki, yasa koyucular ve karar mercileri bir işleve karar verirken onu yapı yüksekliği ve KAKS'la tanımlamasınlar. Bizde turizm merkezi kararları böyle alınmıştır. Çevrenin taşıma kapasitesini yani taşıma, sosyal açıdan, kültürel açıdan, yapı stoku açısından, siluet değerleri açısından taşıma kapasitesini ve ulaşım açısından katlanabilme kapasitesini gözetenek bunu yapınlar.

Bu çerçevede de aslında bir de soru getirmek istiyorum. Şimdi bizde farklı plan nitelermeleri var, o da başımıza bir sorun açıyor. Turizm planı diyoruz, imar planı diyoruz, koruma planı diyoruz. Öteden beri bu farklı nitelermelere karşıyız. Kaptan Hoca'nın dediği gibi, plan zaten olması gerekeni yapar, yapmalıdır. Bu farklı planlar ve farklı yetkiler çoksesliliği doğuruyor. Burada benim hâlâ çok merak ettiğim, ama Kurul Üyesiyken de çok önemseydiğim bir konu var. Bunlardan biri biraz önce de okuduğum plan notlarında da böyle bir kabul vardı, ama ben bu kabulün kaynağını bulamadım. Korumadan, kültürden ya da imardan daha önemli olması yani kentin kendisinden daha önemli olması ileriye dönük olarak daha bizler kaybolduktan sonra yıl yaşayacak olan, binlerce yıl daha yaşamasını dilediğimiz bu kentler için neden Bakanlar Kurulunun kısacık bir bilgilenmeyle aldığı karar en üstün kabul ediliyor? Bu benim çözemediğim bir şeydir. Biz o zaman Bakanlığın Baş Danışmanına da sorduk, ama bu konuda hiçbir yanıt alamamıştık. Ben bu konuyu hakikaten çok merak ediyorum. Böyle nasıl algılanıyor?

Turizm konusunu sadece konaklama ve alışveriş yani ticaret mekanizması olarak algılamak yerine, özgün dokunun sağliılaştırılması ve yaşatılması için bir araç olarak algılamak bize bir çare olabilir diye düşünüyorum. O zaman çevre kirliliği diye bahsettiğim konularda ortadan zaten kalkacak. Plan sadece mülk sahiplerinin, girişimcilerin ve çeşitli çıkar gruplarının planı değil.

Burada da şunu hatırlatmak istiyorum: Biz İstanbul için stratejik eylem planı öngörüsünde de böyle bir cümleyi yazdık. Kruvaziyer limanlarla kent merkezleri arasında günümüzde farklı bir ilişki var. Kruvaziyer limanlarla binlerce kişi 3 000 ya da 4 000 kişi bir anda, kısa bir anda kente dağılmak gerektiği için bu gerçekten biraz önce de Erhan Bey'in de işaret ettiği bazı olumlu olumsuz etkiler yaratıyor. Bunları önlemek için kruvaziyer limanlar kent merkezlerine 20 dakika kadar bir mesafede, ama neyle 20 dakika? Çağdaş ulaşım araçlarıyla 20 dakika mesafede alanlara yerleştiriliyorlar, ama burası daha önce konulmuş ve kabul edilmiş işlevine de uygun olarak yine bir aktarma iskelesi olabilir. Kruvaziyer limanlar böyle aktarma iskeleleri de kullanıyorlar, merkeze çabucak ulaşmak için.

Yine bir giriş kapısı işlevi bu çerçevede sürdürülebilir. Biraz önce avukatımız dedi ki; fayda maliyet analizlerine dayanmasın, ama fayda maliyet analizlerine tek yönlü bakılırsa öyle söylenebilir. Biz

plancılar diyoruz ki, fizibilite hesabı yaparken, sosyal, kültürel, ekonomik, çevresel fayda maliyet analizleri esas olmalıdır. En azından benden bazı öneriler istenmişti, kendimce söylemeye çalıştım.

Teşekkürler.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Biz teşekkür ederiz Sayın Hocam, sağ olun.

Efendim, tüm konuşmacılara teşekkür ediyorum. Tabii ki önemli konuların ya da konuya ilişkin önemli soruların altını çizdiler.

Öneriler de var, yalnız bir şey söyleyeceğim, sizin çok fazla vaktinizi almayacağım, ama şöyle bir yanlıştın içine biz düşmeyelim: “Öneri, öneri” derken bu tür gruplar, bu tür birliktelikler yöntemler ve süreçler adına öneri yapar. Bulduğumuz yer itibariyle bunu da yapmak hepimizin görevidir, ama sabah söylendiği gibi bana otel ne oldu diyeceksiniz, ticaret ne olacak diyeceksiniz, liman ne olacak diyeceksiniz; hayır; bizim böyle bir görevimiz yok. Yöntemler ve süreçler tartışılır, konuşulur genişletilmiş karar çevrelerinde onu yapacak mesleki insanlar zaten vardır. O başka bir şey, bizler bürolarımızda, sizler profesyonellerle oturup onu çizmeyiz zaten. Bu kötü bir şeydir, bu tartışmanın sınırlarını çok daraltıp bir noktada onu yok etmeye yönelik bir iştir. Bu konuda hepimizin çok duyarlı olması gerekir. Şu öneri konusu açılmışken bunu bir söylemek istedim, yani bu yönüyle önemli.

Söz sizde, ama ısrarla şöyle bir ricam var, katkı öncesi soru. Buyurun.

**CEMAL BEŞKARDEŞ (Vapurlarımızı Vermiyoruz Kampanyasından)** - Efendim, kısa bir katkı olacak ve bir sorum olacak. Biz İstanbul halkı olarak kruvaziyerlerin gelmesini, yaşamasını izliyoruz, kruvaziyerler senelerdir geliyorlar. Kruvaziyer geliyor, giderek de büyüyecek bunlar. Kruvaziyerlerin yükseklikleri, boyları ve taşıdığı insan sayısı artacaktır; bir kere unutmayalım. Bir kere kruvaziyer limanı yaptınız mı gelecek olan gemilerin boyunu kısıtlamak da zordur. Yük gemilerinin girmesi kısıtlandı, limana yük gemisi girmeyecek, ama kruvaziyerler de neticede insan taşıyorlar. Bunlar da gelip yanaşacaklardır limana.

Tesadüfen Sayın Kadir Topbaş'ın da bulunduğu bir vapur tanıtımıyla ilgili İstanbul Modern'de bir basın toplantısında idik. Tam basın toplantısı başladığında en büyüklerden değil de orta boy bir kruvaziyer geldi, yanaştı, toplantının amacını bozdu. Oysa biz vapurları konuşacaktık orada, vapurların oylaması yapıyordu. Hani Yıldız Üniversitesinde böyle müellifi belli olmayan vapurlar var ya, zaten eski vapurların taklididir oylatılan halka, yani oylatılır görünen. İşte onların oylaması sırasında geldi, yanaştı ve bütün manzarayı gökyüzüne kadar kapattı. Gittikçe büyüyen kruvaziyerler ve oranın hemen yükselen Salı Pazarı'nı kıyılarını da kapatacaktır. Bir kere onu düşünelim.

Kruvaziyerden inen yolcular kitlesel bir şekilde otobüslere bindirilmektedir. Otobüsler de limandaki trafiği dar alanda tıkayacaktır, dolayısıyla giderek sayıları artan otobüsler de büsbütün trafiği felç edecektir diye düşünüyorum. Birinci sorum: Bu etkiler, yani manzaranın, siluetin, İstanbul trafiğinin bozulması düşünüldü mü? Bu sorunun muhatabı Adnan Bey, Hüseyin Hocam.

Hüseyin Hocama bir soru daha soruyorum: Kıyıların planlaması Haliç'ten, Sirkeci'den başlıyor. Kıyıların planlaması oradan başlıyor, ama Bizans gerçeğinden yola çıkıyor. Bizans zamanında Haliç tersanelerinin bulunduğu bölge İstanbul'un deprem gerçeği karşısında en sağlam, en korunmuş, en stratejik mevkii olarak biliniyordu. Eğer İstanbul'da deniz ulaşımı yaşayacaksa -öyle deniz otobüsleriyle filan değil, dolmuş motorlarıyla filan değil- vapurlarla, İstanbul'un 171 senelik gerçeği olan şehir hatları vapurlarıyla yaşayacaksa buranın bir tek bakım-onarım imkânı verecek stratejik mevkii vardır, Haliç Tersanesidir. Haliç Tersanesini öldürdüğümüz anda İstanbul Teknik Üniversitesinin de kuruluş yeri orası olduğu için tarihimizi de öldürüyoruz. Hani bir müze yaparak orayı koruruz filan yok. Buranın stratejik önemi bence ICOMOS tarafından da tescil edilmiştir. Haliç tersaneleri mutlaka yaşmalıdır, garlar yaşmalıdır, tren ve vapur bağı kopmalıdır. Bunun aksini düşünen varsa lütfen bana anlatsın.

Teşekkür ederim.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Teşekkürler.

Buyurun Mücella Hanım.

**MÜCELLA YAPICI** - Gerçekten sorulacak çok şey var, ama biraz da rahatlayalım diye soruyorum bu soruyu. 4 tane kruvaziyer vapura 2 tane 5 yıldızlı otel, konutlar, eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri gibi bir yapılanma getiriyor kanun. Şimdi 4 sayısı 1'e düştüğüne göre otel sayısında, konut sayısında filan azalma olacak mı, böyle bir oran var mı? Yoksa hiç kruvaziyer liman gelmese dahi orası ilan edilerek sadece alışveriş merkezleri, oteller mi yapılacak? Bu gemiler acaba Kıyı Kanununu delmek için mi kullanılacak.?

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Teşekkür ederim.

Buyurun.

**HAMDİ ÇİÇEK (Kanaltürk Televizyonu Kent Muhabiri)** - İlk sorum Adnan Gürdal'a olacak. Bize yeni planın ayrıntılarını verebilir mi? Eski planla farkları nedir? Emsal ne oranda oldu? Bu ayrıntıları merak ediyorum Sayın Gürdal'dan.

İkinci sorum da Hüseyin Kaptan Hocama. Biraz önce kısa konuştu ben aslında bu projeyi destekleyip desteklemediğini anlamadım. Eğer bunu daha net ifadelerle anlatırsa iyi...

Bir de şunu merak ediyorum: İstanbul, metropoliten bir şehir olarak planların İstanbul dışında, Ankara'da yapılmasını nasıl değerlendiriyor? Açıkçası bu konudaki görüşlerini de merak ediyorum.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Teşekkür ederim.

**AHMET SALMAN (Öğretmen)**- Sabahtan bu tarafa dinliyoruz, teşekkür ederiz. Burada en fazla ilgimi çeken Sayın Baro Temsilcisinin sözleri oldu. Toplumsal açıdan mı, kamu mülkiyeti açısından mı yoksa şahısların kullanımı açısından konuyu dile getirdiler. Kamu mülkiyetinde olan malların yıllardan bu tarafa, aşağı yukarı 1980'li yıllardan bu tarafa hep bir özelleştirme şeklinde görüyoruz. Bunların da sonuçta ülkemizin her geçen gün, her yönden zayıfladığının içinde olduğunu yaşıyoruz. Galataport, Haydarpaşaport, Zeytinport şimdi bir de bugün Gedikpaşaport çıkıyor. Bugün okul satışı var, kamu mülkiyetlerimiz şahısların mülkiyetine devrediliyor. Burada sonuçta, eskiden bir vatan diyorduk,

çünkü bundan sonra da herhalde bir vatan sözcüğü de artık şahısların vatani olacağı düşüncesindeyim. Özür dilerim, saygılar sunarım.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Peki teşekkürler.

**YILDIRIM DERYA (Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 2. Başkanı)**- Benim merak ettiğim husus, 2000 yılın üstündeki birikimle gelen kültür konusunda Le Corbusier “İstanbul bir Acem halısıdır” diyor, öyle benzetiyor. Bu kültürün oluşturduğu Acem halısını bu sayın baylarımız bir paspasa mı çevirecekler? Acem halısının başına neler gelecek?

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Bir şey rica edebilir miyim anlaşılıyor. Zorluk çekiyoruz.

**YILDIRIM DERYA**- Le Corbusier diyor ki, “İstanbul bir Acem halısıdır” o kadar güzel. Bu Acem halısını bu sayın baylarımız acaba bir paspasa mı çevirecekler? Sorum bu.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Son soru arkadaşımızda, buyurun efendim.

**NECAT SELİMOĞLU**- Şimdi sorumun biri sayın kamu görevlisi olan Adnan Gürdal Bey'e: 657 Sayılı Devlet Memurları Kanuna göre görevli olan bir kişiliktir. Bu Galataport Projesi, mahkemede olan Galataport Projesi kapsamı, Deniz Ticaret Odasının bulunduğu bina, bahsettiğimiz orada ufak bir girinti orada liman var. Oradan Karaköy'deki Vapur İskelesine kadar mı? Acaba bunun ötesinde o zaman Sabah Gazetesinde haber çıktı. Mimar Sinan Üniversitesi Rektörü İsmet Vildan Alptekin bunu basına aksettirdi. Acaba Mimar Sinan Üniversitesi de oradan kaldırılıp bu Galataport içerisine dahil edilecek mi?

İkincisi, Galata bölgesinde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait olan İngiliz Bahriye Hastanesi, şu anda Beyoğlu Göz Hastanesinin olduğu yer. Birtakım duyumlar var, buranın kaldırılıp da bu proje kapsamına alınacak mı?

Hüseyin Kaptan Hocaya soracağım; Ben Galata doğumluyum, gururla beraber nüfus cüzdanımda Galata yazıyor. Benim doğduğum

1956 senesinde, Karadeniz'den gemiyle geldiği vakit acaba o mutluluğu şu anda yaşayabiliyor mu? O zaman mı mutluydu, yoksa bu Galata projesiyle mi mutlu olacak? Teşekkür ediyorum.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Buyurun Aron bey.

**ARON ANGEL**- Efendim, bizde maalesef şehirciliğin kurulduğu bugüne kadar, şehirlerin nazım planı diye bir şey düşünülüyor. Bugün İstanbul en büyük şehirdir. İstanbul'un nazım planı olmadan herhangi bir şey düşünülemez. Bunun için her şeyden evvel Galataport olsun, daha büyük şeyler olsun, böyle mevzii imar planı şeklinde ve bu mevzii imar planlarını maalesef nazım planının ne olduğunu bilmeyerek hepsine nazım plan ismini vermek büyük bir yanlışlıktır. Şehircilikte kanuni, hukuki olarak, kanunlarda Anayasa ne ise, bir şehir içinde nazım planlar odur ve Anayasa olmadan kanun yapılmaz. Nazım plan olmadan mevzii imar planları katiyen yapılmaz. Bir birine bağlı olduğu için ilk evvela oradan başlamak lazım, ondan sonra mevzii imar planları. Benim için ne şekilde olursa olsun, ne büyüklükte olursa olsun Galataport bir plandır. Nazım planı içerisinde yer alacak bir plandır ve bütün planın ana prensiplerine, ana şekillerine ve anayollarına bağlı olan bir şeydir. Bütün bu ana prensipler olmadan bunun içinde herhangi bir imar planı yapmak tamamıyla kanunsuzdur.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Efendim, zaten artık biliyorsunuz mevzii imar planlarının adı özellikle son üç yıldır projeye dönüştü. Projenin önüne de bir şey takıldı "kentsel dönüşüm projesi" oldu, artık mevzii imar planı demiyoruz. Onların adı yeni adıyla kentsel dönüşüm projesi. Ben size bir ilave yapmak istedim.

Söz Adnan Bey'de; buyurun.

**ADNAN GÜRDAL**- Teşekkür ediyorum. Efendim, kruvaziyer liman sanırım orada biraz açıklama yapmak gerekecek. Belki kıymetli zamanlarınızı almış olacağım, ama lütfen bu konuda affedin.

Şöyle bir şey: "*Kruvaziyer limanda otel, alışveriş merkezi, konaklama üniteleri, sergi salonları, tiyatro, mini eğlence merkezleri, kafeler, fast food'lar olacak mı, olması gerekir mi?*" diye bir bakış açısıyla belki girmek lazım. Mevcut fiili durumda Salıpaazarı limanına yanaşan bir kruvaziyer liman gemisinden inen yolcuların o bölgede

ikmal etmeniz, orada oyalamanız ve orada zaman harcamalarını ve para harcamalarını sağlamanız mümkün değildir, fiziki konum ona müsait değildir. Çünkü neden? Zaten yat gemide kalacak ya da gemiden ayrılacak. Şehrin muhtelif yerlerine bir program çerçevesinde yayılacaklar. Dolayısıyla aynı anda 1500 - 2000 – 3000 kişinin gelip hiçbir yerde eğlenecek. Eğlenme anlamında değil, vakit geçirme anlamında hiçbir sosyal aktivitenin olmadığı bir limana indirdiğiniz zaman bu yolcuların bir şekliyle o sürecini çok iyi şekilde realize edip değerlendirmek zorundasınız. Aksi takdirde sizin limanınıza yanaşmanın bir mantığı ve mantalitesi yoktur. Dolayısıyla kruvaziyer liman dünyada, niye içerisinde konaklama üniteleri var? Niye alışveriş merkezi yalnız bu makro ölçekli alışveriş anlamında değil, küçük alışveriş yapılan dükkânlar şeklinde? Ülkenin belirli konseptlerinin orada rahat bulundurabilecek mekânlar olarak düşünün.

Bu şunun için gerekli: Kruvaziyer limanlara yanaşan gemiler ortalama bir ülkenin limanında 8 saat kadar kalıyor. Çünkü onlar bütün turlarını bir program dahilinde yapıyorlar ve 8 saat kalıyorlar. Şimdi 8 saatte bütün İstanbul'u gezdiremezsiniz, hele böyle bir trafikte bir yerden, bir yere götüremezsiniz. Dolayısıyla limana yanaşan yolcular ihtiyaçlarını karşılayabilecek, talepleri neyse, orada bir çay, bir bira, bir kahve bir başka şey; ya da bir sanat eserini görmek, orada dinlenmek isteyecek. O anlamda o konseptleri sizin onlara sunmanız gerekiyor. Kruvaziyer yolcuların en büyük özelliklerinden birisi de güvenli bir liman arıyor, hem bu güvenlilik sade liman anlamında değil ülke güvenliği içinde önemli. Dünyanın en zengin yaş ortalaması oldukça üzerinde, yaşlı demeyi doğru bulmuyorum, ama daha çok böyle emekli olmuş, daha çok zamanını gezintiye ayıran gruplar ve üst gelir gruplarının hizmet aldığı bir kruvaziyer turizmi. Bu dünyada yılda 15 milyar Amerikan Dolarlık işlem hacmine sahip. Bizim ülkemiz bu kruvaziyer turizminden yeterli payı alamıyor. Bir kere bunun altını saptayalım.

Galataport özelinde ve kruvaziyer liman özelinde dolayısıyla bu konsepti yakalayabilmeniz için 8 saat, 6 saat kalan bir yolcu gemisinden yolculardan maksimum faydayı elde edebilmeniz için ve o limanın güvenliğini sağlamanız için oranın bir konsepti olması gerekir. Bu konsept de dünyada emsalleriyle araştırıldı ve dünyadaki örnekleri gezildi, görüldü. Ben gezmediysem gezen arkadaşlarımız ya da danışmanlarımız, proje üreten birimlerimiz bunları yakinen

inceledi ve bu konseptin bu şekilde olması zorunluluğu tur operatörleriyle görüşüldü. Kruvaziyer işleten firmalarla ne tür talepler, ne tür ihtiyaçlar olduğu konusunda Denizcilik İşletmelerimiz bu konuda çok deyimli uzun yıllar bu sektöre hizmet verdiler. Dolayısıyla onların görüşleri alındı ve bu tanımlar böyle hazırlandı. Şimdi isterseniz ben maksadımı anlatayım da, Erhan Bey de az önce söyledi; Kıyı Kanunda bir otelin... işte *Taksim’de bir otelde kalabilir mi?* Orada alışveriş yapmazsa Beyoğlu’nda yapabilir mi? Pekala yapabilir. Size söylediğim gibi 6 saat, 8 saatlik bir sürede kalacak.

İkinci bir ayağı da şöyle bir şey: Kruvaziyer limanlar her zaman dünyanın bir yerinden başlamıyor. Bir başlarsınız İstanbul merkez, yani toplanma merkezi, nedir efendim bu? Siz yolcularınızı on gün önceden ya da üç gün önceden uzaklıklarına göre çağırıyorsunuz, diyorsunuz ki *“İstanbul’dan başlayacak Barcelona’da bitecek bir tura katılıyorsunuz”* Dolayısıyla İstanbul bir toplanma merkezi olabiliyor, bu yolculara hizmet üretilirken o insanlara aynı zamanda konaklama hizmetini de vermek zorundasınız. Sizi bu şekliyle tercih ediyorlar, bunu tercih ederken sadece yolcular değil dünyada “kruvaziyer turizmi” dört beş tane büyük firmaların elinde, onlar yönetiyorlar. Onlar da sizi ülkelerine ya da sizin limanlarınızı destinasyonlarına dahil edebilmeleri için, limanlarınızın fiziki niteliklerinin uygun olması gerekiyor. Bu nedenle çoğu zaman destinasyonlarının içine almıyor ve gelirden veya imkânlardan yararlanamıyoruz. Kruvaziyer liman içerisindeki bu konaklama üniteleri, alışveriş merkezleri -alışveriş merkezi dediğim bu Kapalıçarşı’daki küçük dükkânlar, ülkemizin çeşitli kültürlerini yansıtabilecek üniteler, aklınıza ne gelirse-bulunacak.

Diğer taraftan, Hocam da bahsetti şu anda 1200 metrelik rıhtımı olan bir limanın şu anda sivil ya da vatandaşın oraya direkt olarak girmesi söz konusu değil. O zaman düzenlenen ya da öngörülen projede, henüz kesinleşmiş hiçbir şey yok. Bizimkisi sadece bir öngörüdür. Bu limanın Kılıçalipaşa Camisi, Nusretiye Camisi, Saat Kulesi ve Tophane Çeşmesi ve o bölgedeki meydan, kamuya açık meydan olarak düzenlenip ondan sonra oradan Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü’nün önüne doğru aksta, yani tarihi siluetin olduğu bölgede zaten halkın rahatlıkla girip çıkabileceği dolaşabileceği kafesinden, tiyatrosundan, sinemasından diğer ünitelere, sadece gümrüklü alan dışındaki alanlardan, normal vatandaşlar her yerde olduğu gibi havaalanına nasıl giremiyorsanız. Burada da denizciliğin

giriş kapısı niteliğinde olan bu yerde tabii ki bunun girme prosedürlere vardır. Diğer ünitelerden herkes serbestçe eşitçe yararlanabilecek, çünkü bu limanın konsepti böyle.

Başka türlü limanın üç ayağı var dedim. Güvenli olması lazım ve şehrin merkezinde olması lazım, çünkü şehrin merkezinde olmasının bir gerekçesi onu da söylüyorum; 8 saat kalıyorlar. Şimdi siz bunu bir başka yerde Avcılar'da, Pendik'te kurduğunuz zaman tabii ki bir liman olabilir, ama ülkeye gelen insanlar sizden beklentileri Pendik'i gezmek için gelmiyorlar. Onların da yıllarca tarihlerden meydana gelen Avrupa yakasındaki tarihi dokunun birkaç ana arterlerini gezip ve onları gördükten sonra tekrar gemilerine dönüp yollarına devam ediyorlar. Siz bunu çok uzaklarda planlayamazsınız, planladığınız zaman o zaman kruvaziyer liman konseptinin programında şaşma oluyor. O şekilde bu boyutuyla da düşünmek zorundayız.

Bunun içinde metropolün merkezinde siz 100 metre sahil şeridi ondan sonra bir 100 metre planlanacak alan bulmanız zaten mümkün değil. Bulsanız bile buranın makro ekonomik değerleri sizin projenizi fizibl hale getirmesi imkânsız. Getiremezsiniz, sizin oradan kazanacağınız yolcu gemisinden elde edilen gelirler, yük gemisinden elde edilen gelirlerle eşdeğer değildir. O anlamda burada İstanbul Limanı şu anda fiilen var, çok sorun değildir, yatırım anlamında önemli değildir. Bundan sonra ülkenin diğer yerlerinde bu limanlar yapılacak, ama liman maliyetli bir yatırımdır. Maliyetli yatırımı da kamu eliyle de yapabilirsiniz.

Az önce hukukçumuz söyledi; her şey fayda-maliyet analizi, iktisadi anlamda bir fayda-maliyet analizi tabii ki yapmanız gerekmiyor. Bu bir ticari işletmeyseniz; siz bunu ticari anlamda özel sektör eliyle yaptırmayı arzu ediyor ve bu şekilde planlıyorsunuz. Kamu kaynağınızla aktaramıyorsanız ve aktaramayacaksınız ülke ekonomisi açısından fizibl olmadığını düşünüyorsanız, bir projenin hangi proje olursa olsun, fayda maliyet analizini hem iktisadi anlamda, hem sosyal anlamda, hem kent kültürü, kent etiği açısından her yönüyle birçok boyutuyla değerlendirmek zorundasınız.

Biz de olaylara bakarken sizlerden hiç farklı düşünmüyoruz ve en az sizler kadar bunların içerisinde yoğrulmaya çalışıyoruz. Bugün burada çok şeyler öğrendim, çok şeyler aldım, bunların çok faydalı

olduğuna inanıyorum ve inanın sizlerden farklı bir Şey öngörmüyorum ve düşünmüyorum. Eğer orada bir kent silueti varsa, kentin tarihi dokusunda Şu andaki tartışılan Sayın Murat Tabanlıoğlu'nun yaptığı proje, eğer o kent kültürüne aykırılık teşkil ediyorsa, tezat teşkil ediyorsa, o gözden geçirilir. Zaten Murat Bey sabah belirtti, o zaman Şöyle bir sıkıntı vardı. Kıyı Kanunu; kıyılarda dolgu alanlarında, sahil Őeritlerinde size yapı yapma imkânı vermiyordu. Onu belki Şu anda bir kısmını kaçırdığı için, hâlâ aynı mevzuat olduğunu düşünüyör. Kendine verilen iş planında, proje mevcut yapıların korunmasından ibaret bir geliştirmeydi. Onun da yapabileceği çok fazla bir Şey yok. Denilmiş ki; mevcut yapıları en güzel nasıl modernleştirirsin, nasıl güzelleştirirsin? Nasıl fonksiyonel hale getirirsin? O onu yapmış, en güzelini yapmıştır, ama bugün gelmiş olduğumuz noktada Hocam da az önce bahsetti. Beyoğlu'nun SİT alanı içerisinde kalması ve SİT kararlarını etkileyen unsurları değerlendirip, yeni bir proje, benim ölkemin mimarlarının çok daha güzellerini yapacağına inanıyorum.

Hocam “uluslararası” ve “ulusal” dedi. Ben inanıyorum, uluslararası düzeyde, ulusal mimar dostlarımızın bunları çok daha güzel Şekilde Őekillendirecek ve inanın sizlerin bile Őařıracađı projeler ortaya çıkabilecektir. Biz bugün bunu, bu noktada, bu kente hizmet eden sivil toplum örgütleri, Şehir plancılarımız, mimarlarımız, belediyelerimiz diğer kuruluşlarımız herkesle tartışıyoruz, herkesin burada bir katkısı olsun diye arzu ediyoruz ve bir noktaya gelmek için gayret ediyoruz. Hiç birimiz arzu etmiyoruz ki burada her birimizin “ah keşke olmasaydı” Şeklindeki bir projenin hayata geçip de “vahların, tühlerin” bir gün hiçbir anlamının olmadığının farkındayız. İnanın ki bu anlamda çok gayret ediyoruz.

Hocam, tabii ben bu kısmını kruvaziyer limanın biraz algılanması için -Erhan Bey de o konunun çok üzerine düştü- özellikle herkesin yararlanıp yararlanamayacağına ve bu bölgede turizm, otel vesaire yapılması. Zannediyorum Mücella Hanım Şu anda aramızda yok. İşte bu liman olmasa da mı, buraya böyle bir Şey yapılacak? Hayır değildir. Bu yapılaşma koşulları sadece kruvaziyer limanlara özgü bir yapılaşma ve yasal altyapısıdır; ona özgüdür. Aksi takdirde bir başka yerde sırf bu yasadan yararlanılarak “içinden bir kısmını alırım, oraya otel yaparım, öbür tarafa lokanta yaparım” demek gibi bir lüksünüz yok, böyle bir Şey yok. Türkiye’de kaç yere kruvaziyer liman yapabileceksiniz. Bu kolay bir Şey değildir, kruvaziyer liman

yapmak öyle fizibl bir proje değildir. 1 metrekare, siz bir 4000 grostonluk ya da 4000 kişi taşıyan bir geminin 13 metre drafta demirleyebildiğini bilmek zorundasınız ve 13 metreyi her yerde bulamazsınız. Deniz çalkantısını, destinasyonlarını, segmentasyonları hesaplayıp ona göre liman yerini seçmek zorundasınız. Her önünüze gelen yere de liman yapamazsınız. Bu egzotik limanlarımız vardır, Kuşadası'dır, Marmaris'tir, Antalya'dır belki bundan sonra Karadeniz'de eğer bundan ülke olarak bir menfaat elde edeceksek bu destinasyonları değerlendirmek zorundayız. Çünkü dünya bu konjonktürdeki yolcular hep aynı yerlere seyahat etmekten bıkmışlar, artık yeni destinasyonlar arıyorlar. Önümüzdeki yıllarda ülkemiz hakikaten bu anlamda potansiyel bir ülke ve keşfedilmeyi bekleyen bir ülke. Bu konseptte düşündüğümüzde önemli bir şey diye düşünüyorum.

Galataport'un kapsamı neresidir? Efendim, bize verilen proje kapsamında aklımıza getirdiniz, ama sizin dediğiniz yerleri değerlendiririz. Değil tabii ki, böyle bir şey yok, en azından ben bu işin başında olan bir otorite olarak böyle bir şeyimiz yok. Denizcilik İşletmeleri mülkiyetiyle 101 227 metrekare alanı kapsamaktadır. Hiç endişeniz olmasın, o da ülkemize en iyi şekilde kazandırılması için hep birlikte gayret ediyoruz.

**SALONDAN** - Acaba bu Galataport projesi içerisinde daha önce Kurul Başkanı Özer Eranman Rektör Yardımcısıydı, özellikle Özelleştirme İdaresiyle, Belediyeye beraber epeyi görüşmeler oldu. Buradan bir kısım Mimar Sinan Üniversitesi'ne çok sıkışık vaziyete, bazı alanları çok dar, bir kısmını proje kapsamında acaba kullanıma verebilir misiniz?

**ADNAN GÜRDAL** - Şimdi efendim, şöyle bir şey söyleyeyim. Zaten arada Deniz Ticaret Odası var. Birde gümrüklü saha zaten, Mimar Sinan tarafındaki drafta sağlayabiliyoruz. Dolayısıyla orada 300 m2lik bir rıhtımımız var, birde cep marınamız var, dolayısıyla fiziken zaten bu mümkün değil. Önünde Ticaret Odası var, bize de böyle bir talep gelmedi.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Bu zaten çok ayrı bir konu, Boğaziçi Üniversitesi "bize orada yer verin" diyebilir. Çok ayrıntı onu orada bırakalım.

**ADNAN GÜRDAL** - Planın ayrıntıları sanırım soruldu, planın ayrıntılarını ben size şu şekilde söyleyebilirim. Planın çok özel bir ayrıntısı yok, ayrıntısı şu. Biz biliyoruz ki, bir Kurulumuz karar almıştır, bu kararda diyor ki; *“Mimar Sinan Üniversitesinin saçak seviyesini geçmeyeceksiniz”* Nusretiye Camii, Kılıçalipaşa Camisi ve oradaki tarihi silueti gölgelemeyecek ve perdelemeyecek şekilde bir projenin üretilmesi tavsiye ve telkinde bulunulmuş ve karar alınmış. Biz bu karara uymak zorundayız. Dolayısıyla bu kararlarda da bellidir ki, Mimar Sinan Üniversitesinin saçak kotu 20,9 m'dir. 21 m'ye yakın sizin zannettiğiniz kadar da çok maksimum yükseklikleri aşan bir proje değildir. Kaldı ki, buradaki mimari yapı, yeniden şekillenecektir. Bu şekillendirmede tarihi silueti içinde yer alacağı kanaatini düşünüyorum.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Hocam buyurun.

**HÜSEYİN KAPTAN** - Ben Adnan Bey'le bir iki defa görüştüm. Performansı giderek gelişiyor, bu konuda hatıralarını Galataport üzerine yazabilir.

Şimdi Aron Bey'den başlayayım. Bizde gerek çevre düzeni dediğimiz plan gerek stratejik plan dediğimiz plan, gerek nazım plan dediğimiz plan, onun altındaki kademeler bitmez. Bir metropolü şöyle tarif etmemek lazım. Bunları 1960'larda söylüyorduk, *“planı bitir onunla uyumlu uygulamaya yönelik yeni planları üret”* gibi. Şimdi bu sistem değişti. Nasıl anlatayım; yani baştan, sondan ve ortadan her kademedem. Uzak vadeli, orta vadeli ve yakın vadeli düşünceler üretebilirsiniz, üretmezsiniz. Onun adı dinamik bir süreç sürekli bir eylem içinde olmak. Biz Galataport'u da bu şekilde tartabiliyoruz. Bizim gözümüzde Beyoğlu kültür ekseninde, rekreasyon ekseninde bir MIA alanı bir eğlence alanı, onunla özdeşleşen sahilleri var. Bu sahillerin ilişkisi kurulamamış, bunları raporlarımızda söyleyebiliyoruz, kuracağız. Şimdi gücümüz olsaydı, kendileri açmasaydı biz bunun cebren açılması için yollarda arardık. Aranması lazımdı, bir metropolün eğlence akslarının önünü 2 km kesemezsiniz.

Bugün Haliç Tersanesi ve Taşkılla Tersanesi için İstanbul Belediyesi çok ciddi kritikler alıyor. O bu bölgelerin prestij alanı olması demek, hayatın başlaması, gece hayatının renklenmesi

demek. O bakımdan bundan bir zarar gelmez, bu iyi bir projedir. Kruvaziyer limanı dört tanedir.

Biraz önce arkadaşım sordu, ona da cevap vereyim. Orada gördüğünüz dördünde dolu olduğu zamanlar vardır şu anda. Üçünün dolu olduğu zamanı ben gördüm, o gemiler giderek büyümektedir, o kritik doğrudur. Kentin önüne geldiği zaman, bizim kentlerimiz modelleri itibariyle son derece organik yani New York'ta, Manhattan'da durduğu gibi bunlar durmaz. Biz daha nazeniniz, daha hassasız, dantel gibi işlenmiş binalarımız ve yapılarımız vardır. O bölgenin Beyoğlu'nun kapısına bir Kruvaziyer limanına bir prestij kapısı olarak yanaşmasında bir sakınca görmedik. Bu fikri destekledik. Üç gemiyi açacağız, bir kapıyı oradan kapı olarak vereceğiz. Öbür gemiler nereye gider? Kruvaziyer limanı yapmak kolay mı? Öbür gemilerin gittiği yerler aşağı yukarı altı düşünüyoruz. Mesela hesaplarımıza göre sığdıramadığımız göre Kartal'a bile Kruvaziyer limanı yapıyoruz, Silivri'ye Kruvaziyer limanı yapıyoruz, Haydarpaşa'ya öneriyoruz. Haydarpaşa dediğim zaman elektrik olduğu için yapıyoruz demiyorum, öneriyoruz. Haydarpaşa'da geminin güvertesinden seyretsin silueti, kanyağını içsin, bir musiki dinlesin ve motora binsin, gitsin Tarihi Yarımada'yı keşfetsin yine gelsin.

Son derece ciddi bir olay ve muhtemelen Zeytinburnu'na da öteye öneriyoruz. İstanbul'un kapasitesi ileride 10'a kadar kruvaziyer limanı gerektirebilecektir. Şimdi bu böyle, ama bunlar düşünce kesinleşmiş projeler değil. Bunu açıkladıktan sonra onun arkasında şöyle cümleler var. Tophane Limanında mevcut binaların yıkılması sonrasında, biz bu binaları yıkalım dedik IMP olarak. Sedat Hakkı Hoca bizi affettisin. Buralarda başyapıtlar yapabiliriz. Çok ciddi meydanlar yapabiliriz, Sahili daha kaliteli bir şekilde açabiliriz. Onun için, burası için ne harcanırsa, ne emek verilirse biz yakışır diye düşünüyoruz ve sonrasında aynı yapılaşma yoğunluğu içinde yapılaşma yoğunluğunu artmasını tavsiye etmiyoruz, kültür rekreasyon ticaret hizmetlerine yönelik yapılar öngörülmektedir. Yolcu limanı açısından mevcut dört gemilik yanaşma olanağının bir gemiye indirilerek gerekli tesislerin yapılması. Bir gemiye indirmişiz; onu anlattım, Mimar Sinan Üniversitesinin önünden bir yayalaştırma park olabilseydi belki bu tartışılabilirdi. O rıhtım yürüyüşü orada bitiyor, ondan sonra tekrar karayolunun kenarına geliyorsunuz, tekrar saraya doğru gidiyorsunuz.

Bakın, gerekli tesislerin tüm yapılaşma ve açık alanlar için özgün mimari yorumların sağlanması koşulu aranacaktır. Yapılar için maksimum yükseklik Mimar Sinan Üniversitesinin çatı seviyesi kadar olacaktır, tavsiyemiz öyle oluyor. Sonra ne demişiz; şurada bir cümle var, onu da okuyayım: *Alanın sadece kendi içinde değil, komşusu olduğu yakın bölgedeki Kılıçalipaşa Camii, Tophane-i Amire Binası, Saat Kulesi, Gaziler Yurdu gibi tarihi ve önemli kültürel yapıların olumsuz etkilere maruz kalmayacak şekilde korunması koşulunun sağlanması esastır.* Yeni projede İstanbul Modern'in aynı işlevle yer alması uygun olacaktır. "İstanbul Modern bizim bir başarımızdır" yani böyle bir şeyimiz yok. İstanbul'a 30-40 tane yakışır. Müzesiz bir kentiz, sanat galerileri olmayan, ziyaret edilmeyen ıssız bir kentiz. Bu bize yeni imkânlar verebilir.

Şimdi ulaşım bakımından söyleyeyim mi? Bilmiyorum, bana zor bir sual sordular "planları Ankara mı yapıyor?" diye. Böyle şeyler yok. Onların detaylarını İMP'de yirmiye yakın panel düzenlendi; her onbeş günde bir panel var. Bu panellerin Arkitera organizasyonunda ilanı yapıldı. Hangi konuyla ilgilyseniz Galataport, Haydarpaşa, Dubai Kuleleri, köprüler onun günü var, onun günü gelirsiniz, orada çok ciddi tartışmalar oluyor. Geçen akşam 01.00'de mi ne bitti. Güzel oluyor, kaliteli oluyor. Orada hem sorularınızı sorarsınız, size cevap verebiliyorlarsa, Ankara'yı orada sorarsınız. Ankara ne yapıyor? Ankara'yla ilişkiler nedir? Yeri burası değil onun için söylüyorum.

Mücella Hanımın sorusu; ben kanun işine karışmam, bir avukatım vardır; Derviş Parlak. Hiç hayatta mahkemeye gitmedim, hiç avukatım olmadı. Ben akla inanırım. Galataport'ta kıyı kenar çizgisi demek olabilir mi? Bir limanda, böyle bir şey olabilir mi? 2000 senelik limana kıyı kenar çizgisi soruyorsunuz. Kanunlarla bunu yakalıyorsunuz, buradan oradaki hâkimlerde "evet" diyor. Burada kıyı kenar çizgisini aşmıştır. Böyle şey olur mu?

Arkadaşlar, bu kıyı kenar çizgisini kaldıralım, adam gibi plancılar yetiştirelim, adam gibi planlar yapalım, kendi kendimizi böyle Aziz Nesin'in hikâyeleri gibi boşluğa daireler çizip; bunlar bizi zayıflatan şeyler. Bu memlekette plancı yoksa, olur. Kendi kimliğimizi, kendi gücümüzü bilgimizden alalım. Denizin ortasına da gerekirse şehir yapalım. Gerekirse planlarımıza 2 km yaklaşma sınırı koyalım. Bunlar değişik ölçeklerinden, ülke ölçeklerinden gelen kademeleri içinde akılla verilecek olan planlama stratejileri çerçevesinde

kararlar. Artvin, Hopa'da da 800 metre in aşıya Mersin'de de çek, Ege'de çek böyle bir mantıksızlık coğrafyaya ters düşen bilgi. Orada milletvekilleri bunalmış, çek şunu "100 metrede bitir" demiş bir tanesi. Biz yokmuşuz gibi davranmışlar. Tabii gidersen, bütün kumsalların ortasına şeyler yaparsan, denizin içine dolarsan, plajları da istila ederse, birisi de çıkar böyle yapar. Her şey böyle bu kanun işini bırakalım.

Biri mutlu musun diye sordu? Başına böyle şeylerin geleceğini bilmiyordum, o zaman geldiğim zaman çok mutluydum. Onu da size başka bir gün anlatayım. 1956'da İstanbul nasıl? O zaman Orhan Veli vardı, Sait Faik vardı ya, biz o neslindeniz.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Efendim, hızla bitiriyoruz, Ne olur izin verin bitirelim, Sonra bitirelim, arkadan bir başka panel var. Onun ardından forum yapılacak lütfen bu heyecanınızı koruyun, ama lütfen kalkmayın henüz bitirmedim. Diğer katılımcılardan son bir cümle ilave etmek isteyen var mı? Evet, bu oturumu sonlandırıyoruz. Süreyi koruyoruz. Sevgili konuklar, galiba Aron Bey ısrarla şu soruyu soruyor: "Nazım plan yapılmadan böyle bir plan yapılır mı yapılmaz mı?" diye.

İsterseniz yanıtını ben vereyim. Yapılmayacağı gayet açık, ama artık nazım plan olayından da kendimizi kurtarmamız lazım. Burada planlama tartışmayacağız ama biz artık öğrencilerimizle de böyle konuşuyoruz. Aron Bey burada sorun şu: Stratejik bir yaklaşımla gidildiği zaman, eylem planı niteliğindeki bir Galataport böyle mi olmalı olmamalı mı? Mesele odur.

**ARON ANGEL** - Bunlar benim için detaydır.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Kaptan Hoca söyleyecek, bitirmek istiyorum. Çünkü birkaç şey daha var. Hocam çok çabuk lütfen.

**HÜSEYİN KAPTAN** - Bence plan yapılır. Planın yapılması koşulları var, kurullar var, yarışmalar var, jüriler var, halka sunulması var, toplumda tartışılması var. Siz Anıtlar Kuruluna, jüriilere...

**ARON ANGEL** - Bütün bunlar doğru, ama nazım plan yapıldıktan sonra.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Aron Bey, bitirsin lütfen, hocam da cevap veriyor. Sizin şeyiniz o, ama günümüzde sizi söylemek için eleştirmiyorum.

**ARON ANGEL** - Şununla bitireceğim. İstanbul'un bugüne kadar bir nizam planı olmadığı için İstanbul bir mezbeleye dönmüştür. İstanbul artık bir şehir değildir, bir gecekondu. Bütün gökdelenler, şeyler hepsi gecekondu. İstanbul'un nazım planını her şeyden evvel yapmamız lazım.

**Zekai GÖRGÜLÜ** - Evet efendim, oturumu bitiriyorum. İlginize sonsuz teşekkürler, ama galiba bir soru da şurada duruyor diye düşünüyorum. Çok kısa aslında ben de birkaç şey söylemek istiyordum, ama sabrınızı ve zamanınızı katiyen almak istemiyorum.

Bir de şu var galiba: Bütün bunlar tamam, tartışılıyor. Ayrışmanın neoliberal politikalar sonucunda özellikle başta İstanbul olmak üzere ayrışmanın müthiş bir kapanmanın aşılmasının en önemli araçlarından biri olan kamusal alan yaratma konusunu bütün bu bağlamda acaba nasıl çözeceğiz? Bir yandan da dünya örneklerine baktığınız zaman öncelikle kapanmış alanlar kamu alanlarına çevrilmeye çalışılıyor, sonra tarihi dokular, eski dokular buna çevrilmeye çalışılıyor. Galiba bu da çok iyi planlarda da çok iyi dengelememiz gereken çok somut bir veri olarak önümüzde duruyor. Gerilimi alma adına çok önemi var. Aşağıdan bir tanesi ilişiği kurma adına çok önemli aşağıdan bir tanesidir. Kentsel yoksullukları, kent yoksulluğu, evsizliği, işsizliği günümüzde düşündüğünüz zaman gelir dağılımında açmış olduğu makasları düşündüğünüz zaman; kent plancılarının da, mimarların da ardından böylesine önemli bir rolü oluşunu ve bunlar adına da kıyıların çok öncelik kazandığını da hep bir yerimizde tutmamız gerekiyor. Belki bir yönüyle de böyle bir gözle de bunu tartışmak gerekiyor.

Zamanımız yok, belki sonrasında olur, Hepinize sevgiler, saygılar. Şehir Plancıları Odasının İstanbul Şubesi'ne, böylesine bir panelden ötürü kendi adıma, tüm hocalarım ve arkadaşlarım adına içten teşekkür ediyorum, sağ olun.

## ÜÇÜNCÜ OTURUM

### Oturum Başkanı:

**Yrd. Doç. Dr. Pınar ÖZDEN**  
TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

### Panelistler:

**Uğur İNAN**  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürü  
**Tavit KÖLETAVİTOĞLU**  
Şehir Plancısı  
**Okan YILMAZ**  
İstanbul Turizm Atölyesi  
**Prof. Dr. Mesture AYSAN BULDURUR**  
İTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü  
**Recep DÜZGİT**  
Deniz Ticaret Odası

**Oturum Başkanı: Yrd. Doç. Dr. PINAR ÖZDEN** (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi) - Üçüncü Oturumumuzu açıyoruz.

Bir telgrafımız var, önce onu okumak istiyorum. Beyoğlu Belediye Başkanı Ahmet Misbah Demircan'dan; *“Nazik davetinizden dolayı yakın ilgi ve inceleğe teşekkür eder, Panel programının güzel bir ortamda geçmesini diler, tüm davetlilere sevgi, saygı ve selamlarımı sunarım”*.

Bir de son konuşmacımız Deniz Ticaret Odası Recep Düzgüt kendisi buradaydı, ama bir başka programa katılacağından dolayı ve buradaki program uzadığından dolayı ayrılmak zorunda kaldı. Kısa bir not bıraktı, görüşlerini ileten. Ben izninizle önce onu okumak istiyorum:

*“Saygıdeğer konuklar, Deniz Ticaret Odası olarak Galataport Projesini mevcut haliyle İstanbul'un kruvaziyer liman ihtiyacını, rıhtım boyu itibarıyla karşılamadığı gibi mevcut rıhtım boyutunun yarıya düşürüldüğünün hayretle altının çizilmesi gerektiğini belirtiriz. Bunun dışında İstanbul'un ihtiyacı halkın kıyıyla buluşması kapsanarak mevcut antrepo binalarının yıkılmasını da içeren, şehre yakışan yasal kabul görmüş bir projenin kesinlikle destekçisiyiz. Fakat, her halükârda İstanbul'un ihtiyacına çözüm bulacak bir kruvaziyer limana ihtiyaç olduğu unutulmamalıdır. Teşekkürler, Recep Düzgüt. Deniz Ticaret Odası. “*

İlk konuşmacımız Uğur İnan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürü. Buyurun Uğur Bey.

**UĞUR İNAN (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürü)** - Teşekkür ederim. Ben kısaca yerel yönetimlerin yetkilerinin artırılmasıyla başlayan süreçte bir iki söz söyleyerek başlamak istiyorum. Yerel yönetimlerle ilgili genel anlamda 1980 yılından sonra başlayan süreçte biliyorsunuz; yetkilerin artırılması, merkezi hükümetteki olan birtakım yetkilerin yerel yönetimlere devri ile ilgili 3194 sayılı Yasa, 3030 sayılı Büyükşehir Yasasıyla birlikte bir dönem başladı. Şu anda geldiğimiz noktada Bakanlık ve kurum olarak en son benim bildiğim kadarıyla 17 tane plan yapma yetkisi olan kurum ve Bakanlık var. En son bu yetkiyi alan da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları. Burada tabii bu açıdan baktığınızda hem yerel yönetimlerin güçlendirilmesi, hem de bu yetki

belli noktalarda kullanan Kurumların olması şehirlerde ister istemez bir kaotik planlama hiyerarşisi ve disiplin açısından kaotik bir yapı oluşturuyor. Bu noktada Galataport da bu noktalardan birisi diye ifade edebiliriz. Şimdi noktasal anlamda çok, belki alansal anlamda, şehir veya metropol ölçeğinde çok önemli bir alan olmamasına rağmen getirdiği ve getireceği etkiler anlamında çok büyük zincirleme birtakım reaksiyonları da beraberinde getirecek hususlar olarak bu ve buna benzer konularda birtakım öngörüler olması gerekir diye düşünüyorum.

Galata alanıyla ilgili Galataport'un dâhil olduğu alanla ilgili ben kısacası bir kronoloji vermek gerekirse. Bu alan 1993 yılında 1. numaralı Koruma Kurulu tarafından, Beyoğlu Kentsel SİT alanı olarak ilan edildi. 1994 yılında Bakanlar Kurulu Kararıyla turizm alanı ilan edildi. 2004 yılında da eğer yanlış hatırlamıyorsam; Özelleştirme İdaresince özelleştirme kapsamında alan olarak ilan edildi. Bu anlamda süreç içinde farklı kurumların ve bakanlıkların yetkisi dâhilinde bir alan olarak karşımıza çıkıyor.

Bunları ifade ettikten sonra genel anlamda İstanbul'un son dönemdeki üst ölçekli planlarıyla ilgili ve bunların getirdiği özellikle limanlarla ilgili çok kısa bir bilgi vermek istiyorum. 1980 yılında yapılan, o zaman İmar İskan Bakanlığı adı altında şu anda Bayındırlık ve İskan Bakanlığı olan Bakanlık tarafından İstanbul Nazım Plan Bürosu aracılığıyla yapılan, 1980 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı bildiğiniz gibi onaylanmıştı. Bu planda yolcu limanı olarak Haydarpaşa ve Kazlıçeşme-Zeytinburnu gözüküyor. Yük ve konteynır limanı olarak da Marmara Ereğlisi ve Dilovası. İstanbul sınırları içinde olmamasına rağmen Marmara Ereğlisi ve Dilovası yük ve konteynır limanı olarak önerilmiş. 1995 yılında Büyükşehir Belediyesinin yaptığı ancak yok hükmünde açılan davalar sonucunda, yok hükmünde sayılan Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planında ise, 95 onanlı nazım planındaysa, yolcu limanı olarak Haydarpaşa ve Salıpazarı, Galataport'un olduğu alan yolcu limanı olarak ifadelendirilmiş. Yalnız burada özel plan notlarına da bakarsanız, Haydarpaşa'nın ana liman Salıpazarı'nın ancak bir servis, yani o ana limandan belli araçlarla belli ölçekteki araçlarla ziyaretçilerin, turistlerin getirilip belli şekilde şehrin, metropolün belli noktalarına dağıtım amaçlı kullanabilecek bir odak olarak, servis limanı şeklinde ifade ifadelendirebileceğimiz bir ölçekte yer almıştır 1995 planında. Yük limanı olarak da yine Marmara Ereğlisi ve

Derince Limanları il sınırları dışında olmasına rağmen 1995 planında yük ve konteynir limanı olarak önerilmiş.

2004 yılında çıkan 5216 sayılı Büyükşehir Yasasıyla birlikte belli ölçekteki, 1/25000'e kadar ölçekteki nazım planları yapmak yetkisi Büyükşehir Belediyesine verilmişti. Bu anlamda da çevre düzeni planına uygun olmak kaydıyla şartı olduğundan dolayı Çevre ve Orman Bakanlığının yetkisinde olan bu yetkiyi, protokol yapılarak Büyükşehir Belediyesi çevre düzeni planını yaptı bildiğiniz gibi. 14.07.2006 tarihinde Meclisten geçerek 22.08.2006 tarihinde de onaylandı. Bildiğiniz gibi biraz önce hocamızın başında bulunduğu Tepebaşı'ndaki uzman ve akademisyenlerin oluşturduğu grup tarafından planlar hazırlanmıştır.

Bu son, şu anda geçerli üst ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planındaysa yük limanı olarak Ambarlı ve Pendik ve ayrıca Gümüşyaka alanları önerilmiş. Yolcu limanı olarak ise Haydarpaşa, Salıpazarı ve Kazlıçeşme ifadesini bulmuştur. Bunun detayında tabii bir ana liman, servis limanı şeklinde detay yok, ama belli şekilde bir kademelendirmenin olması da muhtemeldir. Bu yapılacak, 25000 veya şu anda yapılmakta olan, tamamlanma sürecine girmiş olan 25000 İstanbul Nazım Planında bunların belki bir kademelendirilmesi de olabilecektir diye düşünüyorum.

Burada esas ikinci oturumu belli bir süre takip edebildim. Orada da değinildiği gibi, bu üst ölçekli meriyet kazanmış planları incelediğimizde Salı Pazarı bir şekilde bir liman olarak tarihteki ifade edilen şekilde, biraz önceki oturumda da ifade edildiği gibi tarihteki şekilde bir yolcu limanı olarak önerilmiş.

Bence buradaki en önemli nokta şudur: Yapılmak istenen veya düşünülen liman konseptiyle burada olması gereken arasındaki farklılık. Üst ölçekli planlar eğer bir hiyerarşi anlamında uyulması gereken planlar olarak kabul ettiğimizde, bunu özümsemişimizde burada nispet anlamında bir farklılık ortaya çıkıyor. Yani yüklenecek limanın ölçeği belli şekilde üst ölçekli planlarla bir çelişki oluşturabilecek noktada bir problem olabileceği şeklinde ortaya çıkabilir diye düşünüyorum.

Onun dışında buradaki esas şeyin şu olması gerekir. Hüseyin Kaptan hocanın da ifade ettiği gibi, limanın belli şekilde burada

olabileceği, fakat bunun -kendi ifadesini söylüyorum- ancak 1/4'ünün bir şekilde kruvaziyer liman olarak ifadelendirilmesi, diğer alanlarınsa, halka ve kamuya açık alan olarak değerlendirilmesi ve bunun bir yarışma projesi olarak çalışılması ve bu noktada projelerin üretilmesine, değerlendirilmesi gereken öneriler olarak ben de katılıyorum.

Bir örnek de şöyle ifade edeyim: Bu tür arayışların ve bu tür toplantıların, panellerin yapılmasının hemen bu alanın yanı başında Park Otel olayı vardı 15 sene kadar önce kamuoyunun gündemini işgal eden. Burada bir şekilde oluşturulmuş, yapılmış bir şeyle ilgili sosyal anlamda bir tepki oluştu. Galataport'ta da bu tür tepkilerin bir şekilde, ben yaptım oldu şeklinde değil, ama belli şekilde bir konsensüs sağlayacak noktada birtakım platformlarda bu tür hususların detaylarıyla birlikte tartışılmasının yararlı olduğu kanaatindeyim. Bunlar bir şekilde değerlendirilecektir diye de düşünüyorum. İlgili plan yapmak yetkisi şu anda bulunan Özelleştirme Dairesince de bunların bir şekilde değerlendirilip belli bir noktada dikkate alınacağını düşünüyorum.

Benim ekleyeceğim şu anda başka bir şey yok. Teşekkür ederim.

**PINAR ÖZDEN** - Teşekkür ediyoruz.

Sırada Tavit Bey vardı, ama *“İstanbul Turizm Atölyesinden Okan Yılmaz'ı da dinleyelim, müsaade ederseniz ondan sonra konuşmak istiyorum”* dedi, Okan Bey de uygun buldu. Buyurun.

**OKAN YILMAZ (İstanbul Turizm Atölyesi)** - İstanbul Turizm Atölyesi İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı bir atölye. Kentin turizmle olan ilişkisine dair projeler, çalışmalar yapan bir birim. Bu birim daha önce Beyoğlu Belediyesi'nde, Beyoğlu Turizm Geliştirme Platformu olarak kuruldu. Çeşitli kamu kuruluşundan temsilciler, üniversiteden akademik kişiler, sanatçılar, sivil toplum örgütleri, meslek örgütleri, gazeteciler ve birçok sivil inisiyatifin içinde yer aldı bir platformdu. Asıl maksadı da Beyoğlu'ndaki turizmin gelişmesine yönelik çalışmalar projeler üretmekti. Daha sonra bildiğiniz gibi Büyükşehir Belediyesi seçimleri Sayın Kadir Topbaş kazandıktan sonra bu bir üst ölçekli İstanbul Platformu haline çevrildi.

Sayın Başkanımızın kente ilişkin vizyonlarından biri de, artık İstanbul bir sanayi şehri değil, kültür ve turizm odaklı çeşitli turizm formatları var tabii. Kongre turizmi, sağlık turizmi, kültür ve spor turizmi, alışveriş turizmi gibi birtakım farklı versiyonlarında olduğu bir şehir haline getirilmesi; yani bizde böyle bir vizyondan yola çıktık, bu doğrultuda projeler yaptık.

Bugünkü panelin bana göre getirdiği nokta şu: Galataport, ismine takılmadan söyleyeyim, *doğru isim midir, yanlış mıdır?* Bu bence bir polemik konusu olabilir ancak. “Doğrusuyla, Eğrisiyle” bizim burada bunun olup olmaması ya da olacaksa nasıl olması gerektiği ve eğer olacaksa da getirdiği problemlerin nasıl çözüleceğine dair birtakım fikirlerin söylendiği bir platform olması gerektiğini düşünüyorum açıkçası. Kruvaziyer turizmi tabii bu bahsettiğim turizm formatlarından birisi. Şu anda mevcut olarak kruvaziyer turizmüne hizmet eden alan. Biz 6-7 Eylül tarihlerinde 52. Venedik Bienali çerçevesinde, 14 Ekimde Palermo’da düzenlenen bir serginin ismi “Citta e Porte” yani şehir ve liman. Porto aynı zamanda İtalyancada kapıda demektir, “kapı ve liman” manasında iki anlam taşır. Serginin konsepti şuydu; “Local Gates to the global markets” yani “Global Pazarlara Açılan Yerel Kapılar”. Limanları öyle adlandırılıyordu. Bu serginin formatında şehirdeki limanın tarihsel gelişiminin birtakım diyagramlarla, eski resimlerle, gravürlerle desteklenerek tarihsel gelişimini, şu anki halini ve gelecekte ortaya koyulan vizyonunu konu alan bir sergiydi.

Bizim ilk takıldığımız nokta şuydu: İstanbul’un belirli bir limanı yok, hatta ufak bir yayın da yaptık, şöyle dedik: “İçinden deniz geçen şehir”. İstanbul’un yıllar boyunca, yüzyıllar boyunca tamamı neredeyse liman olarak kullanılmış. Konu olan Galata Limanı da artık liman kelimesi tam doğru değil çünkü bir rıhtım. Haliç’in kendisi doğal bir liman, Marmara kıyısında da birçok liman olarak kullanılan bölgeler var; adı geçen Kazlıçeşme’de bunlardan biri. Şu anda Yenikapı’da antik bir liman ortaya çıktı, Anadolu yakasında farklı limanlar var, Boğaz’ın tamamı neredeyse farklı maksatlarla kullanılan iskeleler ve rıhtımlarla dolu. Haydarpasha Limanı da biliyorsunuz 20. Yüzyılın başında yapıldı, sonuçta o da bir planlama veya bir iradenin sonucunda ortaya çıkmış bir yer. Böyle düşündüğü zaman olaya sadece yasal, hukuki açıdan değil, İstanbul’un ihtiyaçları ve bunların giderilmesi için gerekli 7 farklı bir perspektiften bakmak gerekiyor. Kaptan Hocanın da demin söylediği gibi; kıyı kenar çizgisi, işte

efendim Antalya'daki kıyı kenar çizgisiyle veya Karadeniz'deki kıyı kenar çizgisiyle İstanbul'un içinde o tabii kanunun nasıl yorumlanacağı benim haddim değil. Birtakım gerçekleri de göz ardı etmemek gerekiyor. Benim anladığım kadarıyla da bu sebeplerden dolayı buraya özel bir yasa çıkarılmış, özel bir bölge ilan edilmiş, yıllarca bunun sorunu çözülememiş anladığımız kadarıyla bir 25 yıllık bir süreç var burada.

Sonuç olarak, gelinmesi gereken nokta bence burada bunun yapılıp yapılmayacağı. Yapılacaksa çözümlerin üretilmesi, ulaşım bir problemdir. Ama eğer yapacaksanız, bunu çözümlerin de başka yöntemleri vardır; eğer burada olacaksa tabii.

Bizim Turizm Atölyesi olarak bakış açımız; bölgenin gelişmesi, kalkınması ve belli bir seviyeye gelmesi. Olay sadece oradaki liman, limanda yapılacak olan otel, alışveriş merkezi vesaire değil. Bunun çevresinde bir kentsel doku var. Bu kentsel dokuda sadece Galata'yla da sınırlandırılmaz, hatta önemli olan daha farklı bölgeler var. Nedir? Fındıklı, Kabataş, Tophane, Salıpazarı, Perşembe Pazarı... Yani bunların hepsi, akşam gittiniz mi bilmiyorum ama 20.00'den sonra kimsenin olmadığı yerler. Özellikle Perşembe Pazarı'nda, Arap Camii Mahallesi vardır, yerleşik nüfusu 25 kişidir. Karaköy vardır, akşam 20.00'den sonra herkes dükkânı kapatır gider. Belli bir saatten sonra yaşayan kimse yok, orayı kullanan da kimse yok. Buranın üniversite de akşam belli saatlerde kapanıyor, müze de kapanıyor ve kimse kalmıyor.

Orada yeşil alan mantığıyla bakırsa, oldukça geniş bir park var, Kabataş parkı, Fındıklı Parkı ismi ne olursa olsun fark etmez. Bahsedildiği gibi burada bir kıyı çizgisinden bahsedilemez, çünkü Karaköy'den sonraki Denizcilik İşletmeleri binaları arkasından antrepoların olduğu yerler bu çizgiyi zaten kesiyor. Arkasından bu bölgeyi üniversite kesiyor. Onun arkasından Dolmabahçe Sarayı'na kadar kıyı şeridi halkın kullanımında. Nasıl kullanılıyor, böyle kullanılması doğru mudur? Bu da ayrı bir tartışma konusu. Ama belli saatlerden sonra oraya gitmenin güvenlik açısından bana göre çok büyük sakıncaları var. Oranın sadece bu haliyle bile halka açık kısmının bile efektif olarak kullanılmadığı bir gerçek.

Kruvaziyer turizminin şöyle bir özelliği var: Birtakım eleştiriler vardı, "neden otel yapılıyor? Sadece liman olarak düzenlenmesi

uygundur” gibi, ama kruvaziyer turizmi belli bir rotada giden kruvaziyer gemisinin başlangıç ve bitiş noktalarının çok önemli olduğu bir turizm biçimi. O da nedir? İstanbul’a gelen geminin bittiği ya da başladığı nokta olduğu için, o turu yapacak kişi İstanbul’a ya uçakla gelir, oradan turizm gemisine biner, turunu yapar. Ya da kruvaziyerle oraya gelir, uçakla gideceği yere tekrar geri döner. Bu koşulda İstanbul’da yaklaşık üç günlük ortalamalı bir konaklama var. Ürün olarak İstanbul’un üç günden daha fazla konaklanması gereken bir hale getirmeye çalışıyoruz. Ayrıcada kruvaziyerle gelen kişiler eğer son nokta olmazsa şehri gezebilmeleri için çok kısa bir süreleri vardır. Bu 12 saat, 16 saat, 24 saat civarında çeşitli süreler. Oradaki *timing* de çok önemlidir. Böyle bir kompleks içinde bir otelin var alması, orada konaklayacak kişinin orada gemisini beklerden veya gemisinden indikten sonra birkaç gün daha İstanbul’da kalmasına olanak tanır. Alışveriş yapmasına, şehri gezmesine, tanınmasına ayrıca bu açılan kapılarda; global pazarlara açılan kapılarında belli bir nitelikte olması gerektiğini düşünüyorum. Bu nitelikte en azından fiziksel olarak belli niteliklere sahip olması gerektiğini düşünüyorum. Bu turizmi yapan kişiler bu turlara 1000 Euro’dan başlayan 5, 6, 7 veya 10000 Euro’ya kadar çıkan meblağlar ödemektedirler. Buradan elde edilebilecek gelir en üst düzeyde turizm gelirlerinden biridir. Günümüzde hatta bir süre önce epey *cruise* turları iptal edildi, İstanbul rotadan çıkartıldı, fakat bu güven tekrar tesis edildi ki aynı turizm rotasına tekrar girdi. Dediğim gibi; sadece oranın değil bölgenin de bu durumu destekleyecek farklı tesislerle birlikte yaşayan bir yer olması gerekir. Sadece gündüzleri belli saatlerde eğitim, ticaret yapılan ya da insanların gelip geçtiği bir yer olmaması gerekir. Bunları söylüyorum.

**PINAR ÖZDEN** - Teşekkür ederiz.

Şehir Plancısı Tavit Köletavitoğlu; buyurun.

**TAVİT KÖLETAVİTOĞLU (Şehir Plancısı)** - Efendim, hepiniz hoş geldiniz. Sanıyorum bu toplantıyı düzenleyen değerli arkadaşlar benim bir ayağımın daha doğrusu gelişimin, orjinimin şehir plancısı olması ve şehir plancısı duyarlılığıyla da birazcık turizm işlerine de bulaşmış olduğumu düşündüler diye düşünüyorum. O yüzden izninizle işin birazcık turizm kısmını öne alarak bazı konuları sizinle paylaşmak istiyorum.

Şimdi her şeyden önce kruvaziyer limanla ilgili bir iki ufak noktayı anlatmamda yarar var. Çok anlatıldı, ama ben yaklaşık 1982 yılından bu yana yoğun bir şekilde turizm işleriyle uğraşıyorum. 1982 ile 1991 yılları arasındaki 9 sene içinde 7 kere Miami'de Dünya Cruise Forumlarına katıldım, çoğunda Türkiye'den bir tek ben vardım. Orada çok insan tanıdım, daha sonra da galiba 98 veya 99 yılında bir bildiri vermem için yine oraya bildirici olarak katıldım.

Değerli arkadaşlar, kruvaziyer olayı bütün dünyada yaklaşık olarak 11-12 milyon insanın katıldığı bir olaydır. Akdeniz çanağı içerisinde bu olayın büyüklüğü yaklaşık olarak 4 milyon kişidir. Bu 4 milyon insandan Türkiye'nin almış olduğu rakamsa yaklaşık olarak 500 bin civarındadır. Bu hafta sonu gazeteleri okuduğum zaman Turgay Noyan'ın bir yazısını gördüm. "*Türk denizciği ilerliyor, komşu tedirgin*" diye. Bilmiyorum okuyanız var mı? Üç hafta önce Yunanistan'da Atina'daydım. Atina'da Turgay Noyan'ın gördüğünü aynen Yunan turizmcilerden o izlenimi ben de edindim. Bugün eğer Türkiye son 20 yılı içerisinde turizmde ve ekonomide göstermiş olduğu büyük atılımı, kruvaziyer işinde gösterecek olursa, inanan bugün Pire'ye yoğunlaşmış olan Doğu Akdeniz'in, Akdeniz'deki en doğu ucu olma noktası İstanbul'a kayacaktır; bunu Yunanlılar biliyor. Bana Miami'ye gittiğimde bütün *cruise* hep şunu söylemişlerdir: "*Siz İstanbul gibi korkunç büyük potansiyeli olan bir kente sahipsiniz, ama onu kullanamıyorsunuz*" ve de bizim rakiplerimiz biz kullanmadığımız için onlar bu işten daha büyük yararlar sağlıyorlar. Biz oralardan çıkan gemilerin bize uğramasıyla By producte olarak kentimizi 7-8 saat gezdirebiliyoruz, ama İstanbul son nokta olduğu zaman gemilerin İstanbul'da kalma süresi 24 saat olacaktır, hem de sayısı artacaktır.

Değerli arkadaşlar hemen şu kadarını söyleyeyim: İstanbul'un kruvaziyer potansiyeli öyle iki tane, üç tane gemi değildir. İstanbul'un kruvaziyer potansiyeli bugün başlasak 7-8 yıl içinde bu noktaya çıkmamız kaydıyla en az 12 ila 15 gemidir. Bakınız, eğer siz Galataport gibi bir zavallı bir 1200 metreyi İstanbul'un kruvaziyer limanı olarak tanımlarsanız ve de oranın kruvaziyer liman olması üzerine her şeyi kurgularda İstanbul'un kruvaziyer limanı ihtiyacı artık yok gibi yanlışın içine girerseniz; bu şehre hainlik etmiş olursunuz. Bu şehrin çok büyük potansiyelini görmezlik bunu tanımlamaya yetmez, bu hainliktir; bunu görmemek mümkün değil. Bu işle uğraşıp bunu görmemek mümkün değil. Hiç kimse kusura bakmasın, bu işle

birazcık ulaşan her insan bunun doğru olduğunu bilir. İstanbul'un potansiyelini üç gemiyle izah etmek, İstanbul'a kör bakmak demektir. İstanbul'a doğru bakacağız, İstanbul'a 7-8 yıl içerisinde 12-15 gemi gelebileceğini düşünerekten ona göre planlama yapacağız.

Burada kruvaziyer limanı filan olmaz, burada ne olur? En fazla İstanbul'un doğru dürüst adam gibi kruvaziyer limanı yapılanaya kadar geçici bir liman olur. Onu geçici biliriz, adını koyarız, Ankara da bilir İstanbul da bilir, Belediye de bilir, herkes bilir ve herkes seferberlik halinde onun gerçekleşmesini sağlar. Yoksa "burası kruvaziyer olsun" deniliyor, ama Kıyı Kanununda kruvaziyer limanını şöyle tanımlayalım, oradan arkadan da dönelim, bunu yapalım." Artık bunları geçelim, artık Türkiye çok önemli noktalara geldi. Böyle kıvraklıklarla İstanbul'un en güzel noktalarından birini kötü ve hak etmediği kadar yanlış kullanmayalım, İstanbul'a yazık etmeyelim.

Kruvaziyer limanı ile ilgili konuyu birazcık burada o şekilde açmakta yarar var. Kruvaziyer limanı dünyada nasıl? Arkadaşlar, kruvaziyer limanı nehirlerle açılan şehirlerdeki, nehirlerin içine kadar girenleri eğer saymazsanız, bizim öyle bir durumumuz yok, saymazsanız eğer iki türlü: Bir tanesi izole kruvaziyer limanları, izole kruvaziyer limanları; ben onlara koloniyer kruvaziyer limanları diyorum, güvenliğin olmadığı, güvenliğin sıkıntı yarattığı, ancak orada müşterinin indirebildiği -haydi konuk diyelim- ve alıp bir yerlere götürülüp gezdirildiği izole limanlar. Buralarda izole limanlarda günlük tura çıkmayan insanlar için alışveriş üniteleri, parklar, ufak tefek eğlence yerleri, lokantalar hatta oteller olabilir. Hatta alışveriş olayını desteklemek ve teşvik etmek için geminin içerisinde bazı mekanizmalarda, bazı teşvikler de yapılabilir, ama bunlar koloniyer limanlardır. İstanbul gibi 2500 yıllık bir kentte koloniyer liman yapamazsınız. İstanbul'da koloniyer liman olmaz, İstanbul'un kent bütününün bir parçası olarak bir kruvaziyer limanınızın olması lazım. İstanbul'a yapılacak olan kruvaziyer limanının arkasında alışverişti, şuydu, buydu gibi zorunluluklar olmaz. İstanbul zaten bir alışveriş kentidir. Kapalıçarşı gibi bütün dünyanın imrendiği bir yer vardır. Tarihi Yarımada'yı, buraya gezmeye geliyorlar. 6 saat demirleyip de 6 saat geminin içerisinde veyahut inip 150 metrelik limit içerisinde bu insanlar eğlenmeye gelmiyorlar. Gemilerle gelip İstanbul'u gezmeye geliyorlar, İstanbul ne? 2500 yıllık tarih, o tarihin içerisinde otantik mekânlar, otantik

mekânların binlerce yıl içinde oturmuş inanılmaz yoğunlaşmış değerleri. Siz Kapalıçarşı'ya götürmezseniz, o insanlar inmezler.

Değerli arkadaşlar, ben alışveriş işiyle uğraşan bir holdingin on sene genel koordinatörlüğünü yaptım. Ben alışveriş için bir kruvaziyer müşterisinin nasıl yönlendirildiğini iyi bilirim; izin verirseniz, çok iyi bilirim. Değerli arkadaşlar, 80li yıllarda gelen müşteriler 500-600 kişilik gemilerle gelen müşterilerin yaş ortalaması 45-50 arasındaydı, gelen müşterilerin de hemen hemen yüzde 95 i gemiden iniyordu ve de Kapalıçarşı'ya gelip alışverişini yapıyordu. Bunlar Ayasofya'ya, Topkapı'ya giderler. Ayasofya, Topkapı, Kapalıçarşı'dır, bu üçü için insanlar gelir. 8 saatte bundan başkası zaten sığmaz, rehberin biraz uzmanlığıyla alışveriş bunun içerisine konulur.

Değerli arkadaşlar, o zaman gelen müşterinin yüzde 95i inerti, şimdi bu yaş ortalaması oldu 65-70. Eğer iki tane gemi demirlerse, üçüncü gemi açıkta, 70 yaşındaki insan kimse kusura bakmasın sallarla, şatlarla rıhtıma gelmek istemiyor. O zaman “yeter, ben İstanbul'a geldim” diyor. “İstanbul'a geldim” dediği zaman; şu anda inen müşteri ne kadar biliyor musunuz? yüzde 40, yüzde 45 e inmiştir. Gelen müşteri İstanbul'dan yararlanmıyor, burada İstanbul Ticaret Odası yok. İstanbul ticaretinin avukatlığını yapılış bir organizasyonun Galataport Projesine bütün yüreğiyle karşı çıkması lazım. Şehir Plancılarından önce, Şehir Plancıları Odası hukuk olarak, teknik olarak karşı çıkabilir. İstanbul Ticaret Odasının varlığıyla ortaya çıkması lazımdır, “Durun bakalım, ne yapıyorsunuz?” diye. Nerede? Adamlar yoklar, farkında bile değiller.

İstanbul'a yapılacak olan kruvaziyer liman kentle bütünleşmek zorunda olan bir plandır. Kente küsmek durumunda olan bir liman olamaz. Hem böyle bir limanımız var dediğimiz an on sene en azından İstanbul'a yapılacak doğru limanı erteleyeceğimiz için, hem de bu yapacağımız liman zaten şu anda çalışmayan Karaköy'de iyice çalışmaz bir mekanizma üretilip sadece gelenlerin liman gerisinde yaratılmış alışveriş ve eğlence mekânlarında kalmasını zorunlu kılacağı için burada kamu yararı yoktur, sıfırdır. Kamu yararından kesinlikle bahsedilemez.

Burada biraz önce Ömer Aykul Bey, kamu yararını çok güzel anlattı. Ben kendimce bir şeyler hazırlamıştım, kamu yararını sizlerle

paylaşacaktım, ama o anlattıktan sonra kendimi susmak zorunda hissediyorum, çünkü çok güzel anlattı. Şu kadarını söyleyeyim ki; İstanbul'un kamu yararı özel durumlara göre yazılır hakikaten genel bir tanımı yoktur; ansiklopedik tanımı yoktur, Anayasada da bir yerde yazmaz. İstanbul için yazılması gereken kamu yararı fonksiyonuna iki tane, üç tane geminin sığabileceği bir kruvaziyer limanını yazamazsınız. Bu en azından İstanbul'a haksızlıktır. Onun için İstanbul'a bunu yazamadığımız müddetçe Galataport Projesi diye bir proje benim için yoktur, özü itibariyle yoktur. Bu noktaya eğer yetkililer, etkililer, otoriteler, şu anda sorumluluğu olmadığı halde yetkisi olan insanlar kalkar da bunu böyle yaparlarsa, yatarlar tabii. Türkiye'nin en kuvvetli müessesesi emrivaki müessesesidir. Bir emrivaki müessesesiyle o da yapılır, ama 10 sene sonra bu dediğimin kayıtlara geçmesini istiyorum. Bu proje hiçbir şekilde İstanbul'un kruvaziyer ihtiyacını karşılayamaz. İstanbul'u kruvaziyer olarak küçük, güdük, çapsiz, vizyonsuz bir yere hapsetmek demektir. Buna kimsenin hakkı yoktur, hiç kimsenin hakkı yoktur.

Ayrıca, biraz önce Uğur Bey dedi ki; İstanbul'da 17 tane birbirinden farklı İstanbul için plan yapma hakkı olan otorite var. Belediye dışında hiçbirisinin sorumluluğu yok, bir tek Belediye oylarımızla seçildiği için biz oylarımızla en azından denetleyebildiğimiz için bir hakkı vardır. Yetki sorumluluk bütünlüğü bir tek Belediye için geçerlidir, onun dışında hiç birisinin yetkisi vardır, sorumluluğu yoktur. Hukukçu değilim ama, bu da herhalde hukukun özü oğlu özüne aykırıdır. Böyle bir saçmalık olur mu? Siz yetkiyi vereceksiniz, ama sorumluluğu vermeyeceksiniz. Özel olarak konuşayım, kusura bakmayın, sizin şahsınıza konuşmuyorum, siz elinizden geleni yapmaya çalışıyorsunuz. Özelleştirme İdaresinin hiçbir sorumluluğu yok. Burayı yapacak, planlayacak, onaylayacak şak şak çok güzel, birisine de vereceğiz bir şak şak daha. Kamu yararı vardı-yoktu bir zaman sonra unutacağız. Özelleştirme İdaresinin hiçbir sorumluluğu yok ki, plan yapma sorumluluğunun ötesinde bir sorumluluğu yok. Buranın altyapısı, buranın üstyapısı, buranın kentsel uyuşumu, buranın ticaretle bağlantısı, buranın İstanbul yaşantısıyla bağlantısı, İstanbul'un buraya girebilir, giremez olması. Bunlar nerede? Bunlar hepsi Belediyede. Belediye nerede? Yok, niye? Çünkü yasalar koymuşlar demişler ki; senin dışında daha 16 kişi daha plan yapabilir, yok böyle bir şey. Eğer buna karşı çıkmıyorsak, daha bu 17nin sayısı 27-37-57 olacaktır. Eğer buna karşı çıkmıyorsak, onların yaptığı planlarda bütün dünya yerel yönetimleri kuvvetlendirirken, paradoks olarak siz söylediniz,

bütün dünya yerel yönetimlerin daha kuvvetli olması, yerel yönetimlerde katılımcı modellerle insanların katıldığı modellerle, kentlinin katıldığı modellerle proje üretme becerilerinin tartışıldığı bir yerde, biz plan yetkilerini İstanbul'u bilmeyen Ankaralılara bırakıyoruz. Sizi tenzih ediyorum, ama bu doğrudur. İstanbul'u, bilmeyen Anakara'lılara bırakmak bana neyi hatırlatıyor biliyor musunuz arkadaşlar? Hani bir zamanlar bir tek parti iktidarı döneminde bir komünist partisi kurulmaya karar verilmiş de, o zamanın valilerinden meşhur Nevzat Tandoğan demiş ki "bir komünist partisi kurulacaksa, onu da biz kurarız" İstanbul'da bir şey yapılacaksa, Ankara'dan yaparım. Bugün Boğaz Kurulu tamamen Ankara'ya bırakılmıştır. Affedersiniz Hocam, doğru mu? Boğaz'ın işi altı yedi Bakanın yetkisiyle Ankara'ya bırakılmıştır. Buradakiler bir şeyler yapıyor, ne yapıyor, onlar kendi biliyor, ama Ankara'ya bırakılmıştır. Boğaz'ı Ankara'ya bırakın, TCDD yetki alsın kendi limanlarını kendisi yapsın, Özelleştirme, özelleştirmeye ait yerleri kendisi yapsın, diğer 15 tanesi de başka bir şey yapsın. Ondan sonra da İstanbul'dan sorumlu, İstanbul organizmasının iyi işlemeden ve çağdaş bir kent olarak insanlara doğru hizmet vermesinden sorumlular yok. Ortada yoklar, güzel güzel projeler yapıyor olduklarını söylesinler. Ellerine sağlık, ama ben sorumluyu bulamıyorum.

Değerli arkadaşlar, bu çok önemli bir konu, korkunç önemli bir konu. Ben daha fazla sabrınızı taşımadan bir-iki noktada hemen toparlamak istiyorum. Biz evvela her şeyden önce Atatürk, Çanakkale'de tabyaları kontrol etmeye gitmiş, bir bakmış ki düşman gemileri geçiyor, ama bizim bir tabya hiçbir şekilde sıkılmıyor. Demiş ki "yahu, niye düşmana ateş etmiyorsun?" Bizim onbaşı çıkmış selamı demiş ki: "Komutanım, düşmana ateş edemiyor olmamın yirmi tane nedeni var", "Say bakalım" demiş komutanı. "Bir cephanem yok" demiş, Komutanı "Dur, gerisini sayma" demiş. Değerli arkadaş burada kruvaziyer liman olmaz, gerisini konuşmaya gerek yok. Hiçbir şekilde konuşmaya gerek yok.

Peki, ne olur? Bir sefer en azından geçici olarak üç yıl, üç yıldan daha uzun olmamak kaydıyla, dünyada bir piyasa var, piyasayı kaybediyoruz, ben burada turizmcı şapkamı takıyorum, o piyasayı kaybetmeden, İstanbul'a bir kruvaziyer limanı Doğu Akdeniz'de en doğu uç, İstanbul'u en hak ederekten uç olmuş kent haline getirmemiz lazım. Onun için daha fazla kaybedemeyiz. Üç yıl

içerisinde buranın sadece düşük yoğunluklu, öyle iki emsal üç emsal yok, “*yok Sedat Hakkı yaptı rahmetli*”... Yok efendim, öyle bir şey yok. Onlar geçici uyduruk binalardı. Sedat Hakkı'nın çizmiş olması, uyduruk olmasını ve geçici olmasını ortadan kaldırmıyor. Belki Sedat Hakkı bugün sağ olsaydı, kendisi gelirdi, o geçici binaları benden daha acımasız eleştirirdi.

Onların derhal yıkılması, oraya düşük yoğunluklu kent kullanımının öne çıktığı kullanımların gelmesi lazım. Düşük yoğunluklu kent kullanımından kastım, özellikle müzelerdir. Bugün müze kullanımı güne yayılan vakti daha çok olan insanlara yayılan, kentlinin de kullandığı düşük yoğunluklu bir kullanımdır, yüksek yoğunluklu bir kullanım değildir. Arkadaşlar, bugün artık dünyada modern turist kavramı değişti. Böyle “kutu kutu pense” uçaklara koy, getir, otobüslere koy, götür, ondan sonra gezdir; o tür turist kalmadı. Artık bizim yaşantımızı bizle beraber yaşamaya gelen, onu paylaşmaya gelen insandır turist. Meraklıdır, benim olduğum yerlere gelir. Dolayısıyla şehrin mekânlarını iyileştireceğiz. Ben yaşayacağım o da gelip benimle beraber yaşayacak, artık turist bu. Ben yurtdışına gidip de beni kutulara koyan yerlere turist olarak gitmiyorum, siz kaçınız gidiyorsunuz. Kaçınız paketlenen, paketlenen gidiyorsunuz? Paketlenerek gitseniz dahi kaçınız böyle yönlendirilerek tatil yapıyorsunuz? Hep gidip orada otantik yerleri görüyorsunuz, o tür yerleri öğreniyorsunuz, oralara katılıyorsunuz, çünkü artık turizm kavramı bu. Önce nitelikli kent mekânlarını kentli için, İstanbullu için yaratacağız. Turist onun içerisine gelecek. Düşük yoğunluklu şeyler de bunlardan biridir.

Bu limanın yine de küçük birçok lüks 60 metreyle 100 metre arasındaki gemilerin, çok lüks yatların geldiği bir liman olarak kullanılması lazım burası. Bütün dünyada da öyledir, kent merkezine en yakın, en prestijli yerlere bu tür gemileri koyarsınız. 4000 tane insan taşıyan gemi gelir 60000 dolar verir, bu benim dediğim gemi bir hafta kaldığı zaman 200000 dolar verir arkadaşlar. Onların yükseklikleri de 8-9 metreyi geçmez. Bütün kenti duman etmez, tam tersine kente güzel bir silüet verirler.

Ondan sonra peki nereye kruvaziyer limanı yapacağız? İstanbul'da Kruvaziyer limanı yapılacak tek yer, Yenikapı'nın açıklarıdır. Yenikapı'nın açıklığına zaman içinde parmak uzunluğu olarak 10 km ye ulaşacak bir kruvaziyer limanı yapmak zorundayız,

bir. Yetmez, bu limanı raylı sistemle güvenli, saatli, insanların güvenebileceği hale getirmek lazımdır. Bakın, bu çok önemli; yaşlı insanlar ancak güvenli olursa, saatini ayarlayabilirlerse turlara katılabilirler. Raylı sistemle Kapalıçarşı'ya, Ayasofya'ya, Sultanahmet'e bağlamamız lazım.

Yetmez, yine raylı sistemle havaalanına bağlamamız lazım. Bunun arkasında, Yenikapı'nın arkasında hemen otel planlamasına gerek yok. İstanbul'un her tarafında otel, planlamacılar nereye uygun görüyorsa, oralara otel yaparsınız. Eğer bir gece İstanbul'da kalacak ondan sonra bütün Akdeniz'i gezecek ve Barselona'da inekse Taksim'de kalmasıyla veya Maslak'ta kalmasıyla Salıpazarı'nda kalması arasında dramatik farklar yoktur. Merak etmeyin, öyle bir şey yoktur veya orada Yenikapı'da illa orada burnunun dibinde kalması zorunluluğu yoktur. Airport oteli gibi kruvaziyer limanı oteli kavramı diye bir kavram yoktur. Hep karıştırıyoruz, sadece küçük şehirlerde kruvaziyer limanlarının olduğu küçük şehirlerde otelde yakındadır, ama şehirler 1 milyon nüfuslu 400000 veya 500000 nüfuslu küçük küçük şehirlerdir. Bu küçük şehirlerin modelini alıp 12 milyon nüfuslu bir metropoliten kente uygulayamazsınız. Dolayısıyla İstanbul'da bu şekilde bir kruvaziyer limanı olacaktır.

Başta kısa olarak yapılan diyelim ki; burası 1200 m, en azından 2,5 km ile başlayan, aynı anda 5-6 gemiyi bağlayacak kapasitesi olan, ama daha sonra büyüme becerisi de olan bir limanı Türkiye artık çok rahat yapar. Kimse pahalı filan demesin, bunları yapmak zorundayız, bunu şehre, Tarihi Yarımada'ya ve havaalanı bağlamak zorundayız. Bu limanı da bu şekilde kullanmak durumdayız. Eğer bunu bu şekilde kullanmazsak, burasını kruvaziyer limanı desek, İstanbul'un büyük potansiyeline hainlik etmiş oluruz. Hepinize çok teşekkür ediyorum.

**PINAR ÖZDEN-** Tavit Bey'e biz de çok teşekkür ediyoruz. Süremiz olsaydı herhalde daha da konuşacaktı. Daha güzel öneriler bize iletcekti. Belki sorularla da daha açabiliriz.

Evet, Mesture Hocam buyurun.

**MESTURE AYSAN BULDURUR** (İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü) - Teşekkür ederim. Ben konuya tamamen farklı bir açıdan bakmak istiyorum; biraz daha genel üst

ölçekten bakmak istiyorum. Bizim ülkemizin gündemine son zamanlarda sıklıkla çok farklı büyük projeler geliyor ve kamuoyu bundan yeterince bilgilendirilmeden tartışmaya başlıyor. Bilindiği gibi, bilgisiz fikir olmaz, yanlış fikir üzerine de doğru bilgi, doğru fikir üretilemez. Yine bu tartışmalar dikkat ederseniz, belli kesimler tarafından *“her şeye karşıyız şeklinde”* ya da projeyi ortaya koyanlar açısından düşündüğümüz zamanda *“her yere her şey yapılır”* şeklinde algılanıyor. Bu işin böyle olmadığını bir kez baştan kabul etmemiz lazım. Bu Galataport için olabilir başka konular için olabilir, ama genelde bu konulara çözümleri yaklaşım biçiminde, yöntemde aramızda yarar olduğunu düşünüyorum. Onun için Şehir Plancısı olarak önemli bulduğum birkaç konuyu, konuyu dağıtmamak adına kısa mesajlar üzere okumayı tercih ediyorum.

Bu konuyu da gündem oluşturması sırasında medya aracılığıyla öğrendik. Nasıl oldu? Daha sonra internete ulaştı. Bana konuşmaya yapmak üzere arkadaşlarımdan telefon geldiğinde internetten bu konuyla ilgili biraz daha detaylı bilgi almak üzere başvurduğumda; konut alanına varıncaya kadar, hatta planlama alanının doldurulacağına varıncaya kadar, çok farklı alan kullanımına ilişkin, fonksiyonlara ilişkin, metrekarelere ilişkin çok farklı bilgilere erişme imkânı buldum. Hangisinin doğru olduğunu burada bile daha tam kesin olarak öğrenmiş değilim. Genel ana başlıklar var tabii ki ve özellikle kruvaziyer liman üzerinde durulduğunu burada öğrendim. Galataport herhangi bir liman daha sonra tabii ki Kıyı Yasası nedeniyle, Kıyı Yasasının da Kruvaziyer limanı yapımı sayesinde böyle bir tesise, alt yapıya olarak vereceğini öğrendim.

Ben mesajları vermeye çalışayım, Bu mesajları birkaç ana başlıkta toplama çalıştım. Bir kere karar alma süreçlerine katılım konusunu çözmemiz gerekiyor. Biliyorsunuz demokrasilerde, batı ülkelerinde bunları çözecek mekanizmalar oluşturulmaya çalıştırılıyor. Bunları da belki hep birlikte yapacağız, yine sivil toplum örgütleri halkla birlikte ve konunun tarafları aktörlerle birlikte başarmaya çalışacağız. Galataport Projesi demokrasilerde kararların oluşmasında, aktörlerin katılımı konusu, her alanda olduğu gibi hatta daha fazla olmak üzere planlama alanında yerini almış durumda. Bu nedenle doğrudan ya da dolaylı olarak ülkede yaşayan herkesi ilgilendiren fonlarda, katılımın sağlanması boyutu, projelerin kabul görmesi ve benimsenmesi, sahiplenilmesi açısından önem arz etmektedir. Konuya ilişkin bilgilerin halka doğru olarak ulaştırılması

için bu ve benzeri projelerin konunun kaynağından, resmi bir kanaldan net bir biçimde halka açıklanması spekülasyonları önleyecek ve tartışmaların doğru bilgi üzerinden yapılmasını sağlayacaktır. Bu nedenle kentsel planlama çalışmalarında, kentlilerin planları değerlendirme, yönlendirme ve etkileme yöntemleri geliştirilerek daha demokratik ve katılımcı bir plan, karar, uygulama zinciri benimsenmeli ve bunu sağlayacak mekanizmalar oluşturulmalıdır. Bu işin temeli, bugün Galataport vardır, yarın başka bir proje gündeme gelir ve biz yine böyle kısır tartışmalarla belli alanlarda, dar platformlarda sorunun çözümünü aramaya çalışırız.

İstanbul kimliği ve işleviyle ilgili olarak bir iki şey söylemek istiyorum. Bilindiği gibi 1954 Lahey Sözleşmesi, 1972 UNESCO Dünya Mirası Listesi, 1986 Barselona sözleşmesinde İstanbul'un bir dünya mirası olduğu kaydedilmiş ve İstanbul'u korumanın yalnız ülkemiz açısından değil aynı zamanda uluslararası bir sorumluluk olduğu görüşüne yer verilmiştir. Bu gün İstanbul'a yönelik yapılan metropoliten planlama çalışmalarında öncelikle değişen dünya koşullarında İstanbul'un kent kimliğinin ve dünya sistemi içerisindeki rolünün tarihsel ve kültürel kimliğine uygun olarak belirlenmesi ve kentin temel yapısını belirleyici stratejik gelişmesi kararlarını bu çerçevede alınması gerekmektedir. Bu bağlamda diğer işlevleri yanında dünya çapında bilinen değerleriyle ağırlıklı olarak kültür ve turizm kenti olan İstanbul'un geleceğine yön verilirken bu sektöre hizmet edecek alanların planlaması zorunlu olacaktır. Turizme hizmet edecek altyapı her tür tesisi ve ulaşım altyapısıyla birlikte kent strüktürünü büyük ölçüde karaları etkili kararları gerekli kılacaktır. Bu nedenle her ne kadar turizm alanları, özel kullanım alanları niteliğinde değerlendirilmesi nedeniyle merkezin yönetim yetkisinde alanlar olsa da, Galataport ve benzeri projelere ilişkin kararların kentsel işlevlerden bağımsız olarak ele alınması plan bütünlüğünü zedeleyen bir yaklaşım olacaktır. Yatılacak seyahat talebi açısından otel, alışveriş merkezi ve liman işlevleri çok boyutlu ele alınması gereken belirli kriterlere uygun geniş alana gereksinim gösteren ve yoğun seyahat talebi yaratan işlevlerdir. Bu nedenle Galataport ve benzeri konulara ilişkin alınacak kararlar gereksinim duyulduğu anda ya da özel sektörden yatırım talepleri geldiğinde uygun alan aranması şeklinde tersine işletilecek bir süreçle çözüm aranmaması gereken kararlardır.

Alışveriş merkezi tek başına yoğun talep yaratan çekim özelliğine sahip bir varış noktasıdır. Proje tanımında otel, fuar, seminer, sanat, kültür merkezi, eğlence merkezi ve sergi salonları ve bürolarında yer alacağı belirtilen alanın İstanbul ölçeğinde ve uluslararası ölçekte odak niteliğinde bir kompleks olacağı açıktır. Söz konusu alan kentin kalbini oluşturan yine benzer şekilde İstanbul ölçeğinde yolcu çeken Eminönü, Karaköy, Beyoğlu merkez işlevi arasında sıkışmış Kabataş İskelesi, Mimar Sinan Üniversite ve çok sayıda işyerinin de bulunduğu tarihi bir alandır. Halen mevcut olan karayolu ulaşımı aynı zemini kullanan hafif raylı sistemden oluşan, toplu taşıma kapasitesi yoğun kullanımı olan bu alanın yükünü taşımakta zorlanmaktadır. Dolayısıyla öngörülecek proje kapsamında yani, turizme hizmet edecek ulaşım altyapısı niteliğindeki bir liman olarak öngörülecek proje kapsamında; İstanbul'un turizm potansiyeline yanıt verecek, sergi salonları, kongre merkezleri ve benzeri turizm ve liman tesislerinden oluşan büyük ölçekte kullanımlar için plan bütünlüğü içinde yer ayrılması zorunludur. Ancak Galataport için seçilen alan tarihi çevrede kent merkezi işlevleri ve kıyı bölgesi arasında sıkışmış bir alan olması nedeniyle gereksinimlere yanıt verebilmesi mümkün olmadığı gibi yaratacağı çekimle kent merkezini kilitleyecektir.

Arazi kullanımı ulaşım etkileşimi çerçevesinde kentsel gelişim, kent bütünlüğüne yönelik arazi kullanım ulaşım etkileşimi çerçevesinde geliştirilen planlama çalışmalarıyla yönlendirilir. Bilindiği gibi, ulaşım talebi yaratan en önemli etken arazi kullanım kararlarıdır. Dolayısıyla planlama sürecinde her tür arazi kullanım kararının yaratacağı seyahat üretim ya da çekim etkisinin değerlendirilerek kararların etkileşimli olarak alınması gerekmektedir. Galataport Projesinde belirtilmiş olan alan kullanımlarının tüm kent ölçeğinde oluşturulacak strüktür ve öngörülecek ulaşım sistemi seçenekleriyle birlikte model aracılığıyla ters edilerek incelenmesi ve kararın bu şekilde alınması gerekmektedir. Bu bağlamda belirlenecek alanın turizme hizmet edecek liman özelliklerine uygun karayolu ve demiryolu sistemlerinin bulunduğu kent için yeni bir odak yaratmak üzere diğer işlevlerle bütünleşip planlama uygun tarihi çevreyi olumsuz etkilemeyecek ve yeterli büyüklükte bir alan olması gerekmektedir. Ayrılacak alanın genel nitelikleri bunlar olmalı.

Planlamada hiyerarşi kuralına da biraz deyinmek istiyorum. Kentsel planlama 20 yıllık geleceği yönlendirmek üzere yapılmaktır.

Stratejik planlama bu öngörülen planlara strateji oluşturmak üzere daha alt düzeyde yapılması gereken planlama şeklidir. Ana kararlar şehrin strüktürü kurulmadan detay planlara geçilmesi doğru yaklaşım değildir. Kent planlamanın üst ölçek plan kararlarına uyması bir zorunluluktur. Alınacak kararların stratejik önemi uzun bir geleceğe yön vermesi ve derin araştırmalara dayanması gereği nedeniyle Galataport ve benzeri sanayi alanları, turizm bölgeleri, havaalanları, garlar ve limanlar gibi ülke ölçeğinde yapılacak büyük yatırımlar; üst ölçekte merkezin yönetiminin yetkisine verilecek kararlardır. 40-50 yıllık geleceği öngörmelidir ve mekânda geniş kapsamlı ve çok boyutlu olarak ele alınmak zorundadır.

Bu çerçevede ülke ölçeğinden, yerel ölçeğe her planlama kademesinde alanın kararların alt ölçek plan kararlarının yönlendirmesi gerekirken, planlar arası hiyerarşinin doğru tesis edilmesi ve genellikle üst ölçek planlarının hazır olmaması nedeniyle kentsel planlama aşamasında bu etkileşim sağlanamamaktadır. Planların uygulama sürecindeyse merkezi yönetimin yasaların verdiği yetkiyi kullanarak, burası önemli beklenmeyen arazi kullanım kararları alması plan bütünlüğünü bozmaktadır. Daha önceki toplantılarda İstanbul'un sorunları tartışılırken en fazla üzerinde durulan konu. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Planlama yetki sınırlarının İstanbul'un etki alanının örtüşmediği konusuydu. Son çıkan Yerel Yönetimler Yasasıyla bu bir anlamda bir ölçüde aşılmış oldu.

Planlama adına diğer önemli bir konu alt ölçek planlara veri oluşturacak, uzun bir geleceği öngören, ülke ölçeğinde mekânsal stratejik kararların alınmamış olmasıdır. Planlama sürecindeki bu aksaklık nedeniyle İstanbul'un sorunları denilince ilk akla gelen ulaşım sorunu, arazi kullanım ulaşım etkileşimi çerçevesinde doğru planlanarak çözülecek olsa dahi merkezi yönetim tarafından öngörülecek bu tip geniş alan gerektiren büyük çekim özelliğine sahip projelerin mevcut yapıya sonradan dâhil edilmeye çalışılması; sağlanmış olan bu dengeyi de en kısa zamanda bozabilecektir. Planlamada hiyerarşi kuralının işletilebilmesi bu nedenle son derece önemli olmaktadır.

Ülkemiz planlama pratiği ne yazık ki bu şekilde işlememiştir. Oysa bazılarını sıraladığım büyük çaplı projeler ülkemiz geleceğine yönelik, stratejik öneme haiz konulardır. Dinamik bir gelişme

sürecine girmiş, AB çağdaşlık yolunda yeniden yapılanmaların söz konusu olduğu bir dönemde ülke ekonomisine; sürdürülebilir kalkınma ve dolayısıyla ülkemizin geleceğini şekillendiren ve farklı disiplinleri, farklı projeleri ve kamu yararını ilgilendiren turizm potansiyelini tarihi ve doğal kaynakların korunması ve benzeri konular içeren çok boyutlu ele alınması gereken projelerdir. Hızlı bir devinim içinde olan ülkemiz; Yakın bir gelecekte sürpriz projeler olarak gündemde yerini almaya aday daha pek çok konuyla yüz yüze gelebilecektir. Örneğin; hangi tür sanayi, nerelerde yer alacaktır? Ülkemizin ithalat, ihracat limanları yeterlimidir? Yoksa projelerin tamamlanması ya da yapılaşmalardan sonra kalan alanlarda yer mi aranacaktır. Ülkemizin turizm potansiyeli nedir? Hangi alanlar ne tür turizm potansiyeline sahiptir, hedef kitle nedir? Talepleri nelerdir? Bu ve diğer konulara bağlı olarak ulaşım alt yapılarımız, havaalanları, garlar ve benzeri yeterli midir, değilse nerelerde konumlandırılmalıdır? Konular uzun şekilde sıralanabilir.

Yine bazı arkadaşlarımız değindi, benzer bir konu yakın gelecekte gündeme gelecek ve sık sık geliyor, kapanıyor: Hazine arazilerinin satışı konusu. Hazine arazileri satılıp onların yerinde bu anlayışla planlama yapmaya ya da projeler üretmeye çalışma durumu bu ve bundan daha olumsuz sonuçlara neden olabilecektir. Özelleştirmelerde de benzer şekilde, özelleştirmeler bir fabrikayı satıyorsunuz, ama yine fabrika olarak kullanılması gibi bir zorunluluk yok. Oraya farklı bir kullanım gelebilecek, onun kent mekânına nasıl bir yük getirileceği baştan kestirilemezse planlama onları dikkate almadan yapılacak olursa; siz istediğiniz kadar düzgün bir şekilde planlayın. Ulaşım sistemi doğru çalışmayacaktır, kent yine felç olacaktır. Bu örnekler uzatılabilir.

Demek istediğim konu şu: Belli temel konuları çözmediğimiz zaman, planlama yaklaşımı konusunda, yöntemler konusunda, halkın katılımı sağlama konusunda, halka doğru bilgi verme mekanizmalarının oluşturmasını sağlamadığımız sürece bu tip konular gündeme gelebilir. Belki de gelmeyebilir, yapılır bitilir. Davalar açılır, davalar olumsuz yanıtlar gelse davalar düşse de o binalar orada dikili vaziyette kalır, örnekleri var. O nedenle, bu yöntemleri ve yaklaşım biçimlerini doğru tesis edecek ve uygulanmasını sağlayacak yasal organizasyonu, yasal altyapıyı mutlaka sağlamak ve onun denetimini toplum olarak takip etmek durumundayız.

Sonuç olarak, uygar ve kaliteli yaşamın sürdürülebilirliğine, sağlayabilen planlama disiplinin kurumsallaşması adına toplum çeşitli kesimlerinin katılımına, dolayısıyla genel kabul gören projelerin uygulanmasına olanak tanıyacak mekanizmaların oluşturulması gerekmektedir. Toplumsal uzlaşma sağlayacak projelerin hayata geçirilme çabası aynı zamanda toplumun farklı kesimlerince benimsenecek, kamu yararını gözeten ve bilimsel esaslara dayanan projelerin üretilmesini sağlaması yönünden de önemlidir. Hükümetlerle değişmeyen kalıcı devlet politikası niteliğinde olan, ilkeleri nedeniyle geniş toplum kesimlerince benimsenecek tutarlı; ülke ve kent ölçeğinde alınacak kararlara rehberlik edecek, sürekliliği olan, geniş kapsamlı, kamu yararı sürdürülebilirlik ve hakçalık ilkelerini benimseyen turizm, arazi, ulaşım politikalarının hazırlanması gerekmektedir. Planlamada hiyerarşi kuralının gerçek anlamda tesis edilmesi, planlar arası koordinasyonu sağlayarak ülke kalkınma politikaları ve tutarlı kentsel planlama çalışmalarının gerçekleşmesine olanak verecektir.

Teşekkürler.

**PINAR ÖZDEN** - Evet, büyük bir performansla oldukça kısa bir sürede oturumu tamamladık. Sorularımızı alacağız ancak yorum ve katkıları sonraki foruma bırakacağız. Arkasından da çok kısa bir kahve molasıyla geri döneceğiz. Evet, sorularımız varsa, isim söyleyerek lütfen.

**MÜCELLA YAPICI** - Efendim, ben bir soru ve bir teşekkürde bulunmak istiyorum. Bütün katkı veren panelistlere teşekkür ederim, ama özel bir teşekkürüm olacak. Gerçekten turizm konusunu ve kruvaziyer liman konusunu son derece açık ve net olarak bize anlatan Uğur Bey'e çok teşekkür ederim. Ben Uğur Bey'e söylemeyeceklerini söyleyeceğim forumda kendi adıma. Fakat bir sorum olacak:

Biz biliyoruz ki, İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğünde çalışan, kamu kurumunda çalışan meslektaşlarımız ve plancılar - deneyimlerine de saygımız sonsuz- bu tür projeler için, özellikle Galataport, Haydarpasaport -o da bir kruvaziyer liman olarak planlanmış ve 8 gökdelenle karşımıza gelmiştir- ciddi eleştirileri ve raporları vardır aslında. Çünkü bilirler planlamayı ve nasıl yapılması gerektiğini. İtirazları vardır: hem Beyoğlu Belediyesinin hem de

Büyükşehir Belediyesinin Planlamasının. Bu planlara ciddi itirazları vardır, bu itirazlar gerçekten bilimsel, teknik, hani yoruma bağlı değil olması gereken itirazlardır. Fakat bir şekilde İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu Kıyı Kanununu, bu kruvaziyer madde, -ben hâlâ duymadım, ülke imajını en üst seviyeye çıkaracak turizm tesisi nasıl bir şeydir?- çıktıktan sonra, birden bire Basın Danışmanlığından bir açıklama yapıldı, Büyükşehirde, denildi ki, -biraz egzajere ediyorum, abartıyorum, ama aklımda kalanı aynen şöyle- “Merak etmeyin, Anayasa Mahkemesinin 3194 Sayılı Yasanın 9. maddesini bizim önerdiğimiz şekilde kabul etmemesinin Dubai Projesine bir zararı olmayacak” Sanki kamuoyu çok üzülecekmiş gibi. İkincisi de, “*biz Galataport projesine itirazımızı geri çekiyoruz*”. Şimdi itirazı biliyoruz, son derece kapsamlı ve teknikti. Geri çekilebilecek gibi bir şey yoktu, çünkü o itirazı değiştirecek teknik ve fiziki anlamda hiçbir olay ortada olmadı. Niye İstanbul Büyükşehir Belediyesi Galataport projesine durduk yerde itirazını geri çekti, şimdi neden plan henüz ortada olmadan, Kurula gelen planı komik bir şekilde bir kruvaziyer gemiye indirilmiş. Tek parsel için İslah Planı yapıldı, bir kruvaziyer gemi içinde kruvaziyer limanı yapılıp ardına bir sürü şey konulabiliyor? Bizim ülkemizde olur, ben onu sordum, bana açıkçası komik geliyor. Niçin Beyoğlu Belediyesi ve Büyükşehir Belediyesi orada hazırlamış olduğu Koruma İmar Planı varken ve “bu ön olur almadı” diye reddedilmişken bu plana ikna oldu? Acaba, bizim bilmediğimiz bir teknik düzeltilme mi var? Biz de burada hakikaten fikrimiz, zikrimizi boşuna yormayalım. Lütfen bu açıklansın, olaylara yeni duruma göre yaklaşalım. Çünkü mesele gerçekten didişmek değildir. Herhalde olumlu bir şey var ki, belediyelerde aniden itirazlarını çektiler. Ben Uğur Bey’den bunu sormak istiyorum.

**PINAR ÖZDEN** - Teşekkür ederiz, başka soru var mı?

**CEMAL BEŞKARDEŞ (Vapurlarımızı Vermiyoruz Kampanyası)** - İstanbulluların Tavit Köletavitoğlu Bey’in ifade ettiği gerçek İstanbulluları bir araya getiren spontane olarak bir kampanya. Şimdi Tavit Bey’i dinledikten sonra Okan Beyi de dinledikten sonra, bütün bu konuşmacıları ve Sayın Buldurur Hocamızı da dinledikten sonra şunu diliyorum: Sabahki oturumlarda olan arkadaşlar acaba bu bildirilerden faydalanacaklar mı? Neticede ortak akıl çıkacak, bu panel Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport’un tartışıldığı üzerinde görüşüldüğü bir panel. Bu bir sonuç bildirgesiyle, bu Galataport Projesini ortaya koyan, ihaleye çıkararak merciler tarafından bir

kamuoyu konsensüs haline gelecek mi? Bunu arzu ettiğim için soruyorum. Bu soruyu paneli düzenleyen herkese yöneltiyorum. Ortak bir şekilde hepimizin imzalayacağı bir sonuç bildirgesi çıkması lazım. Bu arada altını çizdiğim plan disiplini, hiyerarşik planlama, ortak aklın, demokratik katılımın esas alınacağı bir modelin Galataport tartışmasından ortaya çıkarak İstanbul'un geleceğini ilgilendiren; kentin tarihi, kültürel mirasının varlıklarının da korunmasını öne çıkarılmasını öngören turizm projelerini destekleyecek, yeni planlamaların ihtiyacını ortaya koyan. Aynı şekilde kruvaziyer turizmi, dillere pelesenk olmuş turizmde doğru bir şekilde nasıl yapılabileceğini ortaya çıkarabilecek bir iradenin ortaya konulmasını diliyorum. Bir İstanbullu ve bir kampanyanın temsilcisi olarak. Çok teşekkür ederim.

**PINAR ÖZDEN** - Biz teşekkür ederiz, başka soru yok zannediyorum. Buyurun tekrar Mücella Hanım.

**MÜCELLA YAPICI** - Mesture Hocama bir şey sormak istiyorum. Gerçekten yıllardır savunduğumuz, sizlerden öğrendiğimiz ve bunun mücadelesini sürdürdüğümüz bir sunuş yaptınız. Doğrusu bu, fakat biliyorsunuz ki, Türkiye Bölgesel Kalkınma Ajansları diye yeni idari yapılanmaya ve yeni bir anlayışa girdi. Bu kanunda Şubat'ta çıktı. Bölgesel Kalkınma Ajanslarının OECD toplantısı yapıldığında bize söylenen şeydu: Artık globalleşen dünyada, hani trendler -ben sunuşumda belirtmişim- kentler birbiriyle yarışacaktır ve Türkiye 21 bölgeye ya da 19 a indirildi o bölge ve şu dendi: Her kent, her NUTs kendi şansını, kendi talihini kendisi yaratacaktır ve hal böyle olunca yarışacaktır. İstanbul bugün Çanakkale'yle yarışacaktır. Ankara, Erzincan'la yarışacaktır. Yarışma bu konuda çok uzun tartışabiliriz. Belki bir panel konusu, ama şimdi bu tür büyük konularda artık meseleler Devlet Planlama Teşkilatı'na gitmiyor.

Hocam, bu noktada ne yapmamız gerekiyor? Bizim söylediğimiz ülke planlamasından başlayarak, bölge planlaması ve kent planlaması kavramı artık tamamen dinamitlenmiştir. Bir başka idari yapılanmaya geçilmiştir. Artık kentler, mahalleler birbiriyle yarışıtırılmaktadır. Bu konu ne gibi bir tehdit, belki kruvaziyer liman konusunda da bugün İstanbul bunu yapmıyorsa Çanakkale ben varım diyecektir ve belki de bütün değerlerini ayaklar altına serecektir. Çünkü iş ekmek kavgasına dönüşmüştür. Kentlerin para kazanması adına, bu noktada ne yapacağız? Biraz derin mi oldu?

**PINAR ÖZDEN** - Sizden başlayalım o zaman hocam, teşekkür ediyoruz.

**MESTURE AYSAN BALDURUR** - Şimdi bu konu yeni bir gelişme, yeni bir mantalite getiriyor. Kentlerin birbirleriyle yarışma konusu bu şekilde ele alınmış durumda. Tabii bu konuyu ayrıntılandırılarak, bu zihniyetle ilçelerin yarışma şekline de getirilebilir. O zaman bununla mücadele, işte benim söylemek istediğim zaten bu noktada. Şimdi Batı ülkelerine baktığımızda Batı ülkelerinde birçok şey durmuş oturmuş durumda. Batı ülkeleriyle kendimizi kıyaslayarak her şeyi oradan bire bir kopya ederek hiçbir yere varamayız. Amerika'da mesela Galataport vesaire Dubai'yi dikkate aldığınızda herkes Internet teki denize uzanan bu parmaklar, palmiyeler şeklindeki limanı, onlarla İstanbul'u karşılaştırmak mümkün mü? Sabahki arkadaşımız Venedik'ten bahsetti. Venedik meydanıyla burasının aynı ölçekte, Venedik meydanını bırakın, Venedik'te araba yok. İnsanlar yaya ve bisikletle gidiyor, kanalda gondollar var, gemiler var biliyorsunuz. Onun için olaya baştan o şekilde girdim, vakit de kısıtlı olduğu için bunları açmadım bazı şeyleri hemen reddetmek, bazı şeyleri hemen her şeye olur demek doğru bir şey değil.

Bu anlayışla, dediğim gibi; parçacı yaklaşımlara giderek yarın bir gün, 2b maddesi, hazine arazileri, özelleştirmeler o zaman ilçelerde birbiriyle yarışarak "burada en fazla dünyanın en yüksek binasını nerede yaparız?" anlayışına gelir olay. Bu sonradan kamu yararı denilen olayı da belki çok yanlış anlıyoruz. Sabahki oturumdaki arkadaşlarımız çok güzel izah ettiler, siz de değindiniz, kamu yararı nereye kadar? Kamu yararı bir yerde, eğer siz getirilecek ekonomiyi düşündüğünüz takdirde, sadece olaya ekonomik açıdan Amerika'da olduğu gibi düşündüğünüz takdirde Çevre Protokolünü imzalamazsınız. Biz de imzalamadık, yarın bir gün turizm niye geliyor? Gidiyorsunuz koyları gezin, yatlarla, teknelerle gezin. Masmavi bakir hiç değmemiş koylar. Oralarda da bu şekilde bilinçsiz yapılaşmalar olduğu takdirde o koylara bir daha kim gelir? Niye buraya gelinmeye başlandı? İspanya'nın turizmi yavaş yavaş bu taraflara kaymaya başladı; niye? Tarihimizi de bu anlayışla böyle zedelediğimiz zaman o turistler gelir mi? Kentlerin yarışması olayını bu şekilde algıladığımız takdirde hiçbir yere varamayız. Ülkemizde ben planlama anlayışı olarak ülke kalkınma planları, ülke fiziki planları yapılsın ondan sonra, eskiden olduğu gibi karış karış şuraya

şu yapılsın, buraya bu yapılsın şeklinde, kâğıda yansıtma şeklinde söyleyemiyorum. Tamamen ilkeler, tamamen politikalar, nereler korunacak? Turizm Bakanları var, ben hiç seçim yaklaşımlarında hiçbir zaman, hiçbir partide “biz iktidara geliyoruz, projelerimiz şunlar, biz turizmi şu şekilde düşünüyoruz, ülkemizin şuraları turizm alanlarıdır. Bu şu kadar istihdam yaratacaktır, kapasitemiz budur” denildiğine rastlamadık. Ülkemizin envanteri yok, nerede neyimizi olduğundan haberimiz yok. Ondan sonra şehirler yarışsın. O zaman buna da karşı çıkalım. Ondan sonra bütün kaynaklarımızı bu anlayışla yok ettiğimiz takdirde turisti de bulamayız. Oluşan olumsuz gelişmeleri, tarihin yıpratılmasını, eserlerimizin yok olmasını, denizlerimizin kirlenmesini, olmadık yerlere ormanın içine sanayi alanları yapılmasını seyrederek.

Durum bu, yoksa planlama mantalitesi değişti, ama yabancı, batılı her şeyi oturmuş. Bir liman yapmak için 40-50 yıllık, 100 yıllık geleceği planlıyor. Liman sonradan her şey tamamlandıktan sonra getirip oraya yerleştireceğiniz bir şey değil; çok boyutlu. Ben de tek başına plan yerine karar veremem. Bakın, arkadaşımızdan çok farklı şeyler öğrendik. Kruvaziyer liman benim bildiğim kadarıyla Moskova’yla Saint Petersburg arasında mesela o farklı bir modeli. Şu oluyor içinde aynı zamanda konaklama olanağı da var. Onun için belki de otel yapılmasını gerektirmeyebiliyor. Dediği gibi, bunların çok farklı türleri var. Hangi türünü buraya getirip koyacağız? O nedenle bilgiyi, doğru bilgi üzerine temellendirmek lazım, tartışmak lazım. Tarafılı olup olayı bir tarafa çekmek yerine; bilimsel kriterleri esas almak lazım, yöntemde uzlaşmak lazım. Aksi takdirde hiçbir şeyin içinden çıkılmaz. Herkes karşısındakini olumsuz şeyle suçlarsa, herkes bir tarafından çekmeye çalışırsa, hiçbir yere varamayız.

Teşekkürler.

**UĞUR İNAN-** Konuyla ilgili tabii diğer planlama biriminin inceleyip belli şekilde dava ve görüşleri verdiği için detayda benim bazı şeyleri kaçıрма durumum olabilir. Benim bildiğim kadarıyla daha önce onaylanan, Kurul tarafından da uygun görülerek onaylanan, plan davası devam ederken belli şekilde bir projenin tekrar düzenlenmesi yeniden revize edilmesiyle ilgili tekrar bir görüş sorulmuş. Buna istinaden davadan feragat edilmiş olabilir. Bu noktada böyle bir tasarruf kullanılmış. Planlama İmar Müdürlüğü’nün,

Özelleştirme Dairesine yazdığı yazıdan okuyayım: “Başkanlığınız ve Başkanlığımız arasında yapılan koordinasyon toplantısında dile getirilen konuların dikkate alındığı gözlemlenmiş olup, daha önceki planda kabul edilemez bulunan yoğunluk ve irtifainin makul seviyelere düşürüldüğü bölgenin kentsel SİT alanı olması nedeniyle 2863/5226 sayılı Yasa gereği ilgili Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun onaylayacağı avan projeye göre uygulama yapılmasının sağlandığı; İstanbul 1. numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunca alınan 20/09/2004 gün ve 118 sayılı Karar Uyarınca; planda gerekli yaptırımların getirildiği tespit edilmiştir.” Sonuçta bunlara dikkat edilmesi şeklinde bu yeni yapılan, revize edilen planla ilgili bir görüş var. Başkanlığımızın buna istinaden davayla ilgili bir tasarrufta bulunmuş olabilir bildiğim kadarıyla. Yetki Özelleştirme Dairesinde olduğu için bizden görüş soruyor. İlgili kurumlar olarak bizden görüş sunuyor, daha sonra da SİT alanı olması sebebiyle ilgili Koruma Kurulundan görüş alıp onama işlemini gerçekleştiriyor.

**PINAR ÖZDEN** - Evet, sizlerin eklemek istediğiniz, birer cümleyle.

**OKAN YILMAZ** - Vallahi ben bir şey eklemek isterim, rekabet konusunda: şimdi şehirler yarışıyor, belki şehirlerin içinde ilçeler yarışıyor vesaire gibi bir konu var. Rekabet, benim şahsi kanaatim doğrultusunda; belli kurullarda ve bir prensiple yapıldığı takdirde her zaman ilerlemeyi getirir. Benim fikrime göre rekabet iyi bir şeydir. Ayrıca bu vahşi bir rekabet, kuralsız bir yaklaşım her şeyin mubah sayıldığı bir arena değildir. Sonuç itibarıyla, bu rekabeti yapacak kuruluşlar da birçok yasayla ve meclislerle vesaire çerçevelenmiş ve birçok şeyde bağlayıcı olan kurum ve kuruluşlardır. Konu Galataport ya da Galata Bölgesindeki Rihtim olduğu için ben büyük ölçekte olayı değerlendirmemiştim, ama bir duayen olarak Tavit Bey'in söylediği gibi 3-4 kruvaziyer gemisinin yanaşabileceği bir liman tabii ki İstanbul'un potansiyelinin çok altında olduğu gibi yeri konusunda da geçici bir süre için belki düşünülebilir.

Bizim konuya bir başka yaklaşımımız da, o bölgenin gelişmesi, yaşanan bir yer olması, kentlinin yarattığı yer olması. Bir planlama sürecinde değil, bir liman orada belirli koşullarda, belirli bir süre için planlanıyorsa dahi. Sonrasında farklı kullanımlarda kendini gösterdiği zaman çevresinde oluşacak gelişimi yine kentlinin yapması

gerekmektedir. İnsanların kendi bilinçleri, kendi inisiyatifleri, kendi yatırımlarıyla şekillenmesi gerekir diye düşünüyorum.

**PINAR ÖZDEN** - Teşekkür ederiz.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Yani burada Okan Bey'i yanlış dinlemediysem, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı bir sivil toplum platformu şeklinde...

**OKAN YILMAZ** - Hayır, İstanbul Büyük Şehir Belediyesine bağlı bir kuruluş, direkt Başkanlığa bağlı bir kuruluş.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Yani bu sivil toplum etiği açısından böyle Başkanlığa bağlı onun altında bir sivil toplum platformu düşünebiliyor musunuz? Sizin faaliyetlerinizi küçümsemek anlamında demiyorum, ama şekil ve plan hiyerarşisi yönünden bana biraz ters geldi.

**OKAN YILMAZ** - Hayır, yanlış anladığınız bir şey var. Ben size o zaman izah edeyim. İstanbul Turizm Atölyesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı, çalışanları da Büyükşehir Belediyesi çalışanları ama onun oluşturduğu bir İstanbul Platformu var. Bu platform çeşitli komisyonlar halinde kendi fikrini, kendi düşüncesini kendi yaratıyor.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Yani hem bağlı, hem bağlı değil.

**OKAN YILMAZ** - Platform, işleyiş olarak Büyükşehir Belediyesinin hiyerarşisinde değil. Biz onun içindeyiz.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Tamam, ben cevabımı aldım. Yine burada Mesture Hocanın dikkatini çeken bir şey var: İstanbul planlanıyor, İstanbul Nazım Plan gibi bir İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu bütün alanları bu arada bütün bu üzerinde konuştuğumuz alan dâhil planlıyor. Bu ihale sürecinin de dışında bir olay. Bunun peşinden gelecek bir sürü ihaleler var; Haliç Tersaneleri var, Sirkeciport var, var da var. Bunun yasal bir dayanağı bir yasası yok. Yetkisi olmayan bir kuruluş tarafından bütün İstanbul'un en tepe noktadan planlanıyor, maaşlar veriliyor, bizim vergilerimizden alınan maaşlar veriliyor. İnsanlar çalıştırılıyor, profesörler, doçentler

alışıyor ve ben bunu anlayamıyorum; İstanbullu olarak anlayamıyorum, yanlış anlamayın.

**PINAR ÖZDEN** - Sonraki tartışma platformunda arzu ederseniz daha detaylı bir şekilde konuşabiliriz.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Bu tartışma platformunu etkileyen bir durum. Yani geliyor, İstanbul Metropolitan Planlamanın başındaki kişi konuşuyor, fikir beyan ediyor, bu işi planlıyor, bu işle ilgili, ama yetkisi yok, ama yapıyor. Onaylanıyor, ilan ediliyor herkes buna bakıyor, geleceğini ona göre tayin ediyor. Bu nasıl bir Şeydir?! Ben anlayamıyorum. Teşekkür ederim.

**YILDIRIM DERYA** - Beyefendinin konuşması aklın ışmasıydı. Beni son dönemde bu kadar mutlu eden bir konuşma görmedim; kendisine çok teşekkür ediyorum. Keşke bu konuşmayı bin kere Hüseyin Kaptan'a dinletseydik.

İkincisi Şu: O ilçeler arası yarışma falan konuşmaları. Bir örnek vereyim, küçük beldeler kurulunca o beldeler sanayinin kendi alanına gelmesi için yarışmaya başladılar ve bir sürü tarım alanı göz göre göre gitti. Sandığınız gibi demokratik koşullarda iyi olmuyor. O yarışma kötü bir yarışmadır.

**PINAR ÖZDEN** - Teşekkür ederiz. Çok özür dileyerek son soruyu alıyorum; buyurun.

**SALONDAN** - Ben Şöyle hemen söyleyeyim, bir sefer yarışan beldeler meselesinin realist olabilmesi için her Şeyden önce Yerel Yönetimler Yasasının, Teşvik Yasasının muhakkak değişmesi lazım. Hatta Seçim Yasasının ve Siyasi Partiler Yasasının buna uyumlandırılması lazım ki; yerel odaklarda meseleye sahip çıkan yerel inisiyatifleri yakalayalım. Yerel inisiyatifi yakalayamadığınız yerde, yerelin başka bir yerelle yarışması diye bir Şey söz konusu olamaz; kesinlikle olamaz. Kaldı ki, zaten bizim merkezi hükümetin alışkanlıkları da buna izin vermez.

Beyefendi ne diyor? "17 yer plan yapıyor" diyor. Dolayısıyla onu unutun, o hiç olmaz, sadece akademik olarak birkaç yıl daha konuşulur. Değerli arkadaşlar, bir tek konuyu izah etmekte yarar

görüyorum. Eğer İstanbul'un bir ulaşım modeli olsaydı, hiç konuşmayacaktık. O ulaşım modeline bir kruvaziyer, üç-dört tane kruvaziyer gemisin Salıpazarı'na hangi tür etkiler yaptığını basit simüle ettiğimiz zaman. İstanbul'un kilitlendiğini orada görecektik ve buradan vazgeçecektik, bize gelmeyecekti, bu toplantı olmayacaktı, Şehir Plancıları Odası bir dava açmayacaktı, hocam bunlarla uğraşmayacaktı, teknik adamlar bunu önermeyecekti; böyle bir şey olmayacaktı. İstanbul'un kamu yararını, Denizcilik İşletmeleri kendi mülkü olan 100 dönümü nasıl daha yükseğe satarımla kuramayacaktı. O zaman Beyefendiye de proje yaptırmayacaklardı.

Ben sabahleyin Beyefendinin proje savunmasını üzülerək dinledim. Eğer koşullar oysa mükemmel bir proje, ama koşullar yanlış. Dediğim gibi, burada kruvaziyer limanı olmazsa nasıl kruvaziyer varlığının üzerine bütün bunları bina ederisiniz? Cephanemiz yok. Atatürk'ün dediği gibi, cephane yoksa nasıl kalkar da gerisini getirirsiniz. Dolayısıyla burada en önemli nokta, hakikaten İstanbul'un bir kent olarak, bir organizma olarak, bir ulaşım modelinin olmaması nedeniyle burada bir test yapma şansımız yok. Olsa olsa tahminler yapıyoruz, hepimiz karnımızdan konuşuyoruz. Hepimiz aklımıza gelen güzel şeyleri, güzel güzel söylüyoruz.

Teknik olarak ölçme yönünün bir tane yöntemi vardır. Dünyada, Batıda, nüfusu 10 milyonu geçip de ulaşım modeli olmayan kent yoktur. Ankara kentinin bile Ali Dinçer zamanında yapılmış ve bugüne kadar revize edile edile getirilmiş bir ulaşım modeli vardır. O ulaşım modeli test edildiği için Ankara Belediye Başkanı, İstanbul Belediye Başkanından daha başarılı gibi gözükmektedir. Çünkü o modele koyarlar, o geçit yapıldığı zaman öbür tarafı tıkamayacaksa yaparlar, tıkayacaksa yapmazlar. Önce öbür tarafı yaparlar, sonra bu tarafı yaparlar. Bakın, ne kadar basit bir mesele. İstanbul'da bunu böyle yapamıyoruz. İstanbul'da ne yapıyoruz? Burası tıkanır, tıkanırda açarız. Ne yaparız? Bir tünel yaparız. Haydi, yaparız bir tünel, olmazsa iki tane geçit yaparız. Yarısı tutsa, yarısı tutmuyor, çünkü başarısı tesadüfî. Tesadüfî başarılarla bağlanmış yatırımlarda da belediyecilik yapmak gerçekten güç. Yapanları candan kutluyorum.

**PINAR ÖZDEN** - Teşekkür ediyoruz. Oturumu burada kapatıyoruz. Geri kalan soruları tartışma platformuna alıyoruz.

## FORUM/TARTIŞMA

### Yönetici:

#### **AHMET TURGUT**

*TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı*

**AHMET TURGUT** – Bütün katılımcılara ve panelistlere şu ana kadar ki katkıları için teşekkür ediyorum. Bugün İstanbul 2. Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun toplantı günü olmasına rağmen, toplantıyı da iptal ederek, bütün hocalarım ve müdürlükteki arkadaşlarım da burada yer aldılar. Onlara da ayrıca katılım ve yaklaşımlarından dolayı teşekkür ediyorum.

Buradan hareketle biz bir görev alalım, yönetimdeki arkadaşlarım da buradalar. Perşembe Pazarı ve Tersaneler bölgesiyle ilgili de böyle bilgilendirici belki tartışma ortamı oluşturacak bir toplantıyı kısa sürede organize etmekte fayda var gibi gözüküyor.

Öneriler paralelinde bir diğer konu; UNESCO süreci ile tartışılması çok acil hale gelen Tarihi Yarımada'yı gündeme taşımak gerekiyor. İstanbul Büyükşehir Belediyesi hızlı bir örgütlenme modeliyle proje üretiyor. Bence bu konuyu da kamuoyunun tartışması gerekiyor. Geçtiğimiz günlerde okuduğum rapordan etkilendim, yönetim kurulundaki arkadaşlarıma da aktardım. Biz de sivil toplum örgütü sıfatıyla UNESCO'nun İstanbul'daki temsilcilerinin toplantısına katılmıştık. Önceliği zaten bize vermişlerdi, resmi toplantılarından önce, gerçekten elbirliğiyle bir çaba sarf edildi bu Dünya Mirası Listesiyle ilgili. Ama zannediyorum bir ay kadar önce toplantıdan gelen hocalarımdan dinlediklerimden dolayı üzüldüm. “*Şu anki gidişinizle olağanüstü bir çaba sarf etmeyin,*

*muhtemelen listeden çıkarsınız dediler” dediler. Şu anki yaklaşım tarzımızı, proje üretim modelimizi, tescilli kültür varlıklarına yaklaşımımızı demek ki İstanbul Büyükşehir Belediyesinin değerlendirmesi ve tartışması gerekiyor.*

Diğer oturumlar daha çok soru cevap şeklindeydi, isterseniz bu oturumu zamanımızın elverdiği ölçüde belki karşılıklı diyalog şeklinde de geliştirebiliriz. Ben bütün oturumları takip ettim, oturumlardan çok kısa notlar çıkardım.

Bu toplantıyla ilgili, davet ettiğimiz bir kurumdan bir hafta önce talihsiz bir değerlendirme aldık, onu özellikle açılış konuşmasında dile getirmeye çalıştım. Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi olarak 2004'ten itibaren kamuoyuna yansıyan süreçte taraf olduk, taraflığımızı halen kaybetmedik, öyle bir niyetimiz de yok. Bundan sonraki gelecek süreçte de katılım modellerinin hepsinin içerisinde biz yer alırız. Davet edildiğimiz sürece uzman meslektaşlarımızla, kendi bakış açımızı ortaya koymaya çalışırız, ama uzlaşmazsak meslektaşlarımızdan aldığımız o yetkiyi kullanırız; yine dava açarız, yine itiraz ederiz. Şimdi bu başka bir şey, ama bu tür toplantıları düzenlemek başka bir şey diye düşünüyorum.

Bugünkü toplantıda belki projeyi yeni görenler oldu, yargı sürecini öğrenenler oldu. Kruvaziyer limanı turizmi konuştuk, koruma ilkelerini konuştuk. Bu alanın kentsel sit özelliklerini konuştuk, nasıl bir planlama süreci oluşturmamız gerektiğini konuştuk. Biz kurumları uzlaştırmaya, burada kurumları kaynaştırmaya, barıştırmaya çalışmadık, bu toplantıyı da bu amaçla düzenlemedik.

Bu toplantıda bazı sonuçlar oluştu. Planı değerlendirecek Koruma Kurulunun gösterdiği bu önemi ve ciddiyeti, plan üretim süreci içerisindeki bütün kurumların ve onama mercilerinin aynı hassasiyetle göstermesi gerekir. Özellikle de Tavit Beyin dediğine çok gönülden katılıyorum, ama bizler demokrasiye ve yerleşmeye inanan insanlarız. Bizim için belediyeler öncelikli kuruluşlar, belediyemizi de buradaki bazı oturumlarda gördüm, aramızda zannediyorum o oturumlardaki konuşmacılar yok ama Büyükşehir Belediyesinin de burada pasif bir aktör gibi 3 gemi, 4 gemi, 1 gemi yaklaşımının ötesine geçip, Perşembe

Pazarı'ndan, Karaköy'e ve Karaköy'den, Salıpazarı'na kadar olan bölgenin yaşamaması, gece yaşaması gibi değerlendirmelerinin ötesine geçmesi gerektiğini düşünüyorum.. Belediye oluşturduğu kurullarıyla bu tartışmaları yapabilir. Burada aldığım sonuçlarda çok çarpıcı değerlendirmeler var. Sayın Ömer Aykul Bey, kamu yararının nasıl olması gerektiğini, kamu yararının nasıl tarifleneceğini, kıyıların nasıl kullanılması gerektiğini anlattı. Buradan hem projeciler, hem onama mercileri sonuçlar çıkarmalılar. Geçmişteki yargı sürecini Erhan Bey detaylı anlattı, Mücella Hanım, Şehir Plancıları Odasının avukatlığını yapan Bülent Bey anlattı. Baktığınızda Ömer Bey *“sadece iç hukuk düzeninin değil, uluslararası sözleşmeler konusunun da önem kazandığını bu konuda değerlendirmeler yapmamız gerektiğini”* söyledi. Zekiye Hanım, buranın liman özelliklerini, tarihi misyonunu, planlama sürecini, kentsel SİT olmasıyla ilgili içinde bulunduğu kararları değerlendirdi. Adnan Bey, yaklaşımlarını koymaya çalıştı. Aslında ben de İmar Planının nasıl şekillendiğini, ne tür farklı araştırmaların yapıldığını bu toplantıda öğrenemedim; onu ifade edeyim. Bir önceki süreçte de benzer yaklaşımlar sergilenmişti

Ben Sayın Tabanlıoğlu'na da teşekkür ediyorum, projelerini bütün detayları ile anlattılar. Belki burada tartışılması gereken bir konu da şudur. Başlıklarla baktığınızda, yargı sürecinin getirdiği bir tablo var. Üç yılı böyle, bir şekilde eleştirerek geçirdik. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin iki Planlama Müdürlüğü var biliyorsunuz. Uğur Beyin, Saraçhane'deki Müdürlüğün raporu olarak okuduğu, ama çok soyut bulduğum raporu var. Daha önceki *“2 emsal 30/50 yüksek koşullarının iyileştirildiği”* ifadeleri planlama dilinde bana çok fazla anlamlı gelmiyor. Bunu daha farklı değerlendirmek lazım, ama o ölçüde Belediyeye bir şey sunuldu mu bilemiyorum. Ancak o imar planı sürecinde, bugün Mesture Hocam'da o konuya girdi. Biz konuşmacılarımızdan, hocalarımızdan, kurumlar adına gelenlerden de *“şu çerçevelere biraz daha fazla yönelebilir misiniz?”* diye rica etmiştik. Hocam orada arazi kullanımı ulaşım ilişkisine girdi.

Paneli düzenlememizde esin kaynağımız Tavit Bey'dir. Galataport projesini elimizdeki imar planı kararlarıyla, Yasa ve Yönetmelik hazırlıklarıyla değerlendirirken *“Tarihi Kent Merkezlerinin Yenilenmesi”* diye, yapı fuarının içerisinde iki

oturumlu küçük bir panel yapmıştık. Tavit Bey orada konuşmacıydı. Konuşmamız içinde bu konu yoktu, ama Tavit Bey çok kısa bu konuya değindi. Ben ve o gün panelde bulunan arkadaşlar o konuşmayı hafızamızın bir yerine yazmıştık. Orada bu konunun özüne giren konuşmalar yapmıştı. Ben o gün de arkadaşlarıma toplantıdan sonra yaptığımız değerlendirmede şunu vurguladım, kıyı kullanımının kamu yararına açık olması, kıyı kullanımında toplum yararı hepimiz açısından tartışma getirmeyen bir konu, ama kruvaziyer liman, yer seçimi, Galata'nın uygunluğu, ya da uygunsuzluğu, ulaşım ilişkileri, kentli ilişkileri, kentsel siluet içerisindeki yeri gibi kavramların tartışılmadığını gördüm. Bu konuların tartışılması gerektiğini, proje üretenlerin ya da önerenlerin de bu çerçevede bakması gerektiğini düşünüyorum.

Ben daha fazla uzatmayayım isterseniz. Ben tekrar Adnan Bey'e, değerlendirmelerimizin kişisel olmadığını hatırlatmak istiyorum. Burada bulunmanıza da gerçekten çok teşekkür ediyorum. Bir daha altını çiziyorum ama, plan yapması meselesi dışında, geleneği olmayan bir kurum meselesine gelince, bakın, Bayındırlık Bakanlığını, Kültür ve Turizm Bakanlığını biz eleştiriyoruz, *"turizm merkezleri kavramıyla plan yapmasın"* diyoruz, ama Kültür ve Turizm Bakanlığının içerisinde belki Türkiye'nin birçok belediyesinden çok sayıda şehir plancısı ve meslek adamı çalışıyor. Baktığınızda gelenekleri olan bir kurum. Ama bazı kurumlar var ki, bunlardan biri Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 4046 sayılı Kanunda yanılmıyorsam aldığı yetki 5398'de de başka bir noktaya getirildi. Plan yapması kabul edilemez bir durum. Kanun, onaylanan planları *"beş yılda değiştiremezsiniz"* diyor. Sayın Kenan Evren'in Anayasa koyduğu madde gibi bir şey oldu bu. Bu kanun dokunulmaz bir tablo da oluşturdu, ama özelleştirme uygulamalarına baktığınızda bunu sorgulamak lazım.

Şu güzide topluluk, kenti ve ülkesi için üreten ve düşünen insanlar bulunuyor burada, onun için bunu söylüyorum. Hocalarım da söyledi, burada özelleştirilecek bir durum aslında yok. İnanıyoruz ya da inanmıyoruz, o tartışmaya girmiyorum, ama özelleştirme kavramının içerisinde burası girmiyor. Kamu arazileri ya da Zincirlikuyu'daki 17. Bölge Müdürlüğü de girmiyor. Şimdi onun çalışmasını da Özelleştirme İdaresi devralmış.

Burada bir yanlışlık yürüyor. Özelleştirme bu anlamda çok eleştirilecek. Bu noktada katılımcılar nasıl değerlendirecek bilmiyorum, ama planlama geleneği olan ya da ara sıra girip çıkan Bakanlığın ya da bağlı kuruluşun planlama yetkisi alması gibi değil, Özelleştirme İdaresinin meselesi. Belki, siz konuya çok hâkimsiniz, her boyutuyla bunu konuşmanızda gördük. Belki orada çok değerli arkadaşlarım var tenzih ediyorum, “Özelleştirme İdaresinin işi midir?” diye bir soruyu açmamız gerektiğini düşünüyorum; çünkü bu tartışmayı farklı bir yöne çekecek.

Bunları herhalde önümüzdeki dönemde sorgulamamız lazım. Nasıl bir plan üretim süreci, kruvaziyer liman, kruvaziyer limanın İstanbul içerisinde gerekliliği ya da gereksizliği, yer seçimi, yer seçilecekse hangi alanlar; bu alan değilse Galata’yı nasıl değerlendirelim? Bence burada iş İstanbul Büyükşehir Belediyesine düşüyor. Benim muhabatım İstanbul Büyükşehir Belediyesinin resmi yetkilileridir, bürokratlarıdır. Burada da ben Uğur Beyi karşımda görüyorum. Gitmediği için teşekkür ediyorum. O zaman İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu görevi almalı, bizim önümüze düşmeli. Biz bir noktaya kadar taşırız, bazı kurumlar, meslek odaları bir noktaya kadar taşır, üniversiteler bir noktaya kadar getirir, ama bence Tavit Bey güzel koydu meseleyi, biz de hepimiz kafamızı salladık. Eğer İstanbul Büyükşehir Belediyesi kentin sahibiyse -biz öyle olduğunu düşünüyoruz- bu tartışmaların önüne geçmesi lazım. “Önüne geçmesi” derken; hepimizin önümüze düşmeli, platformlar oluşturmalı.

Turizm Atölyesi, Tavit Beyin ürettiğinden daha fazlasını üretmeli diye düşünüyorum. Bunu yapmalı ki ben tartışmalıyım. Sizin konuşmanızdan ve Tavit Köletavitoğlu’nun konuşmasından belki birçoğumuz öğrendik “Kaç milyon kruvaziyer gemilerle gelen turist var? Ne kadar gelir elde ediliyor? Ne tür kriter var?” diye. O zaman demek ki bunun önümüze konulması lazım. Hep beraber bunlarla tartışmamız lazım.

Buyurun, artık söz sizlerde. Soru-cevap şeklinde yapmayalım isterseniz tartışma ortamına geçelim. Hocamla başlayalım mı? Güzin Kaya Hocam buyurun.

**GÜZİN KAYA** - Çok genel olarak baktığımızda, Galata da bunun bir parçası. İstanbul'da planlama yönünden bu noktasal müdahalelerin kaynağı bana Ankara gibi geliyor; daha çok Ankara'dan gelen projeler... Veyahut da ilk ivmenin Ankara tarafından geldiğini hissediyorum. Dolayısıyla burada gerçekten bir başkent ve yerleşme ve merkezi sistem arasında bir diyalog meselesine geliyoruz galiba.

İstanbul'un üzerinde hemen bir soru geliyor arkadan: İstanbul'un üzerinde Ankara'nın söz hakkı var mı? Bana göre var, çünkü İstanbul'un ekonomik yönden önemini ve ne olduğunu biliyoruz. Dolayısıyla Ankara'yı aktör olarak yok farz etmek mümkün değil bir yerde. Bu şekilde müdahalelerle hakikaten yereli çok sıkıntıya sokan müdahaleler olarak karşımıza çıkıyor. O zaman gerçekten İstanbul'u ben bir taraftan küreselleşme dediğimiz bu yukarıdan gelen gereksinimler ve Ankara'nın arasında bir anlamda sıkışmış gibi hissediyorum. Şu anda Planlama sistemi de buna müsait gibi görünüyor. O zaman gerçekten biraz evvelki tartışmada tekrarlıyoruz. Tavit Bey bize hakikaten çok önemli bilgiler verdi. Demek ki bir konunun özüne inildiğinde farklı düşünmeye başlayıveriyoruz. Galiba planlama sistemimizin de burada hakikaten tekrar tekrar tartışılması lazım gibi geliyor bana.

Planlama sistemi de dünyada çok büyük değişiklikler geçirdi; şimdi görüyoruz. Hangi plan? Plan hiyerarşisi nedir? Bu yerel projelerin, daha doğrusu proje-plan ilişkisi nedir? Bütün bunların açıklığa kavuşması gerekiyor gibime geliyor. Artık arazi kullanım planlarından vazgeçildiğini, nazım planların artık uyum planı haline geldiğini; çok aktörlü, çok sektörlü olduğuna göre, katılımın da işin içine girdiği düşünülerek hakikaten emredici özelliğinden daha çok uyumda uygun olmak şekline dönüştüğünü bilmemiz gerekiyor. Bir plana uymak değil, uyumlu olmak diye bir kavram geldi.

Biz Batıdan aktardığımız birçok şeyi bizim toplumumuzla ne kadar uyduğunu, uymadığını galiba pek tartamadık. Bu Galata Projesi de onlardan biri diye düşünüyorum. Bu Galata Projesi için bu şekildeki tartışmalar çok yapılmalı. Biraz evvel konuşuldu, buradaki işlevin ne olduğunu bile tam tanımlayamamışız. O yüzden birçok proje yapılabilir, birçok

tartışma olabilir. Henüz galiba fikir projesi aşamasındayız. Oranın işlevlendirilmesi bile bir sorun diye düşünüyorum. O yüzden Ankara bu olayı, eğer hemen kendi yetki alanında üst düzeyde “*ben bir aktör değilim de, karar vericiyim, mühür benim elimde*” diye düşünüyorsa, o zaman sorun çok başka yerlere düşüyor. Ben Ankara'nın sözü var derken, Ankara'yı da diğer aktörlerden biri olarak düşünüyorum. Önemli bir aktör, muhakkak ki sözü var, ama mühür tek Ankara'nın elinde olmamak şartıyla.

Teşekkür ederim.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Hatırlatma yapmak istiyorum. Bu Ankara'dan gelen veya İstanbul'la, Ankaralılar arasında İstanbul'un aktörleriyle fikir üreticileriyle İstanbul için böyle tepeden inme projelere güzel bir örnek var. Formula-1, ondan evvel Sabiha Gökçen Havaalanı. Bütün bunlar, trilyonlar, milyonlarca dolar sarf edilerek öğrenildi, görüldü. Proje yapıldı, proje başladı, istim arkadan gelsin. Şimdi Sabiha Gökçen Havaalanı örneği önümüzde dururken, kime yaradı? Birtakım müteahhitlere yaradı. Milyon dolarlık projelerle, villalar yapılıyor. Özel mülkiyete açılarak oradaki tarım alanları talan edildi. Birinci sınıf tarım alanlarıdır bu yerler. Planlama olmadığı için, nazım planlaması İstanbul'un uygulanmadığı için, olmadığı için tarım alanları talan edildi, yağmalandı; havaalanı yapıldı, Formula-1 yapıldı, topluma büyük bir bedel ödeltildi. Hatta “sen bu kadar kapacaksın, ben bu kadar kapacağım” diye talancılar birbirine girdi, Mesut Yılmaz'ın başını yedi.

Sabiha Gökçen yan projelerden biridir, ama öte yandan Çorlu'ya da havaalanı yapıldı. O da işlevsiz, işlevli olması lazım. Sonra IMP doğru bir karar verdi. İstanbul Tekirdağ'la, Kocaeli arasındadır. Doğru İstanbul, Tekirdağ ile Kocaeli arasında, ama yanlış projeler ve bunların harcamaları hızla devam ediyor. Aman uyanalım, lütfen doğru mesajlar verelim; artık daha fazla büyük paralar harcamayalım ve yanlışlar yapmayalım.

Teşekkür ediyorum.

**ADNAN GÜRDAL** - Efendim, Ahmet bey “*planlama sürecinde planların nasıl oluştuğunu henüz anlayamadım*” dedi.

Ben şöyle notlarımda görüyorum. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin iddiaları var. Az önce söylediniz, dediniz ki, *“bir dava süreci vardı, sonra o davadan vazgeçti”*. Şimdi burada, mesela bir tane koruma amaçlı plan kriterlerine uyulmadığını iddia etmiş Büyükşehir Belediyesi. Kültür Tabiat Varlıkları Koruma Kurulunun plan onayından geçirilmeden onaylandı. İşte *“1/1000 ölçekli 1/ 5000 ölçekli nazım plan ve uygulama imar planları, plan kriterleri ve ilkelerine uyulmadan hazırlandı. Toplum yararı gözetilmeden plan”* filan şeklinde çok iddialar yapıldı. Burada Mimarlar Odamızın *“planın kamu yararına aykırı olduğunu, imar planında Koruma Kurulunun şu tarihli kararına uyulmadığı, İstanbul’un tarihi ve kültürel kimliğini tahrip edecek şekilde tüm planlama ve şehircilik kurallarına aykırı olarak getirilen bir yapı olduğu”* önerileri ve iddiaları var.

Şehir Plancıları Odamız özette *“yasalara, imar planına, Kıyı Kanununa, 2863 sayılı Yasaya, SİT alanı içerisinde yapılanma koşullarına aykırı olduğu. Danıştay’ın verdiği kararda kısıylerde kullanma ve yapı kararlarının Yönetmelikle getirilemeyeceği, Anayasaya aykırı olduğu”* iddiaları var ve ihalenin iptal edilmesi şeklinde bir süreç var. Tüm bu süreçlerde sonuçta kamuoyu bunu tartıştı. Yani kamuoyunda hepimiz tanıklık ettik buna, biz de tanıklık ettik. Benim sizden bir farkım şu: Ben karar merciiindeyim, yani icra üretmek zorundayım. Ben icra üreteceğim, yani siz burada konuşursunuz, istediğiniz gibi konuşursunuz, bu konuşmaların hepsini pozitif kabul edip, bu konuşmaları hamur edip ondan bir çözüm üretmek zorundayım. Ben bunu şöyle bir kenara itip *“Of, bugün İstanbul’da Galataport tartışıldı, hiç de hoş geçmedi. Yahu, bunu da ben istemiyorum artık”* diyemem, benim böyle bir lüksüm yoktur, devlet bana maaş veriyor. Sizlerin vergilerinizle alıyorum ben maaşımı ve en güzel projeyi Ankara’dan olma eleştirileri karşısında bile şunu şöyle yapıyorum: Ben oturup orada plan yapmıyorum, Büyükşehir Belediyemizle, Beyoğlu Belediyemizle, Metropolitan İmar Planlama Daire Başkanlığımızla, oturup bunlarla tartışıyorum.

Mimarımız sabahleyin bütün silüetleri, analitik etütler yaptı, çevresinde nasıl bir doku var, ticaret mi var, konut mu var, ulaşımında ne tür sıkıntılar getiriliyor? Ulaşımında sıkıntı yaratmamak için projede ne tür değişiklikler yapılabilir? Bütün

bunlar düşünöldü. Şu çok kolay bir çözüml: Yahu, hiçbir Şey yapmasan, hiç kimse de size sormuyor. Bu herkesçe bilinen klasik bir Şeydir. Bu bir çözüml değil, ama ben orada Şu anda fiilen bu hizmeti veriyorum; bütönl mesele budur. Yeni bir liman inşa etmiyorum, rıhtım yapmıyorum, 1 m inşaat yapmıyorum. Bir rıhtım var, orada ilke koşullarının, ölkemize yakıŐmayacak bir Şekilde hizmet vermek zorunda kalıyor; niçin? Kamu kaynakları yeterince aktarılamadığı için. Oradaki yöneticilerin de günahı yoktur. Efendim, onlar Hükümetten 5 milyon dolarlık bir yatırım istese, hiç kimse buna onay vermeyecektir. Dolayısıyla ne yapacaklar? Kıt kaynaklarıyla güzelleŐtirmeye çalışıyor arkadaşlarımız. Ama bu yetmiyor; niye yetmiyor? Ülkenize yeterince potansiyeli olmasına rağmen, dünyada kruvaziyer turizminin ne kadar hızlı ilerlediğini söyledi arkadaşlar, ama bunun çözümlünü ben Şurada göremedim.

Evet, 4 tane, 10 tane, 12 tane kruvaziyer liman önerisi var, İstanbul'da bunun potansiyelinin olduğu söyleniliyor, ama siz limanı -bu bir baraka değil ki- inşa edemezsiniz. Yani bunun için önceden tedbirini almanız lazım. Elbette ki İstanbul Salıpzarı Limanı bir çözüml değildir, sadece bir prestij projesidir. Nedir prestij proje? Bunun sayesinde belki İstanbul Salıpzarı ve Galataport Projesi sayesinde öлке böyle bir ihtiyacının olduğunu tespit etti. Yani bizim kruvaziyer turizminden faydalanabilmemiz için kruvaziyer liman yapmamız lazımdır. Bunun için altyapı ve yasa yok, o zaman o yasa düzenlenmiŐtir. Bunun yerinin tartışılması ayrı bir olaydır, ama en azından böyle bir katkısı vardır. Sizin deyiminizle eğrisiyle doğrusuysa bu bir süreçtir ve bu süreç tartıŐılacaktır. Eğer milli gelir, eğer öлке bu ekonomik getiriden yararlanmak istiyorsa, bu konsepti ve ölkesini tanıtmak zorundadır.

Karadeniz sahilimiz ya da limanlarımız bizim çok bakir alanlarımızdır. Oralarda otantik birçok yerler var, ama hiç görölmüyor oralar. Oralara da ihtiyaç olacak, Marmaris'e, Kuşadası'na belki bu konuda ihtiyaç olacak ve bu limanlar yapılmak istenilecektir. Bu limanlar dediğim gibi çok pahalı yatırımlardır, dolayısıyla yapmak öyle akşamdan sabaha planlanan bir Şeyler değildir.

O yüzden eğer kamuoyunda, basında bu kadar tartışılmış olmasaydı, ta Cenevizliler döneminden ya da yakın tarihimizden 1986 yılından bu yana Salıpazarı zaten yolcu limanı olarak hizmet veriyor, bu hizmetler veriliyor; orada değişen bir şey yok. Sadece yapılan, mevcut durumun daha iyi, daha güzelleştirilmesinden ibarettir. Bunun için de o bölgeye bir kötülük yapmak hiçbirimizin haddine değildir.

**AHMET TURGUT** - Ama bir önceki ihalede bu yeri siz kaç yıllığına verdiniz?

**ADNAN GÜRDAL** - Efendim, verme şu, işletme hakkını veriyorsunuz.

**AHMET TURGUT** - Kamudan çıktı; o boyutuyla da değerlendirin, yani geri dönüşünü Allah normal ömür verirse görmeyiz.

**ADNAN GÜRDAL** - Efendim, kamudan şöyle çıkamaz, şöyle söyleyeyim: Aynı şey değil. Bir açıklama yapayım: Birinin işletmesiyle kamudan çıkmaz. Niye çıkmaz biliyor musunuz? Çünkü standart bir projeye çıkıyorsunuz devlet olarak.

**AHMET TURGUT** - Ben dediğinizden sanki geçici, zorunluyuz, iyileştiriyoruz gibi anladım da onun için sordum.

**ADNAN GÜRDAL** - Kabotaj Kanunu gereği limanlarda mülkiyet devri söz konusu değildir. Burada limanların iyileştirilmesinden kastım 10 yıl sonra kapatılacak anlamında söylemiyorum. Yani fiili hizmeti oralarda daha güzel, daha modern koşullarda verebilmenin yolu açılıyor. Bunun da konseptini tanımladım. Bu olurdu, olmazdı şeklinde bir şey. Ama şu anda İstanbul'da başka bir kruvaziyer liman gösterebiliyor musunuz bana? Yoktur. Ben burayı işletiyorum.

**MÜCELLA YAPICI** - Haydarpaşa var.

**ADNAN GÜRDAL** - Efendim, kurulmadı henüz, henüz kruvaziyer liman değil, Haydarpaşa yük limanıdır.

**MÜCELLA YAPICI** - Hayır hayır, yolcu limanı...

**ADNAN GÜRDAL** - Tartışılıyor, düşünülüyor. Ben o projeyi de biliyorum, yani orada çıkan kanunun da ne kadar uygulamasının imkânsız olduğunu bütün yetkililere söyledim. Bir kanun alelacele yazılmıştır o uygulanmaz, bu uygulanmaz diye ve hiçbir kontrolden geçmemiştir. Bütün bunları fiiliyatta uygulanmak zordur. Her şey kanun yazmak ya da bir şeyleri yapmakla olmuyor. Yani bir şeyleri toplumda konsensüs sağlayarak çözümlenin daha sağlıklı olduğunu inanıyorum. Dolayısıyla bizim görevimiz sadece kanun yazmak değildir ya da *“bizim elimizde yetki var, biz yaptık oldu”* değil. Böyle olmadığı işte nihayet gözüktüyor. Bugün sizlerle burada bunları paylaşıyorsam, sizlerin değerli fikirlerinizden çok faydalanacağımı düşündüğüm için buraya geldim ve eksik bilgim varsa tamamlamak, bilgilendirmek ihtiyacı gibi bir durum varsa onları da arz etmeye geldim.

Planlama süreciyle ilgili bir de şöyle bir şey söyleyeyim...

**AHMET TURGUT** - Ben size planlama süreciyle ilgili şöyle bir şey söyleyeyim: Biraz önce özel olarak sordum *“planı nasıl bir yöntemle üretiyorsunuz?”* dedim, *“kurumda üretiyorsunuz”* dediniz. Şöyle bir hususu hatırlatayım size: çünkü bir hafta-on gün sonra kurula yazı yazarım, Koruma amaçlı imar planı statüsünde yapıyorsunuz; Koruma amaçlı imar planı yapımıyla ilgili bir yönetmelik çıktı. İyi bir şey yapıldı. 5226 sayılı Kanuna ve Yönetmeliğine göre de Şehir Plancıları Odasının düzenlediği bu toplantıyı sizin organize etmeniz lazım. Çünkü yönetmelik o hükümleri getiriyor. Burada Koruma Amaçlı İmar Planı Yönetmeliği asgari müşterekte buluşmayı gerektiriyor. Burası bir SİT alanı ve bu plan da o yönetmeliğe göre üretiliyor. Onu da değerlendirin isterseniz.

**ADNAN GÜRDAL** - Tabii ki, baştan da söyledim, burada Beyoğlu'nun kentsel dokusunu göz ardı edip orada yeni bir teknoloji, yeni bir yapılanma şekli, şunlar bunlar düşünülmemiştir. Zaten kısıtlı imkânlarla çalışıyoruz. Yani kısıtlı derken, SİT kararları zaten moda çekmiş, belirli çapına çekmiş, siz ona uymak zorundasınız. Buna uymuyorum demek şansınız var mı, lüksünüz var mı? Bu kurulla bağlı değil ki, bu

yasal bir olaydır; kanun size bunu emrediyor. Kanuna aykırı bir işlem yaparsanız ya kuruldun döner, ya mahkemeden döner. Dolayısıyla burada yapılmak istenilen Beyoğlu'nun orada ölü olarak, bugün için çok ilkel koşullarda hizmet verilen limanı daha modern, daha yaşanılabilir, daha kamuya açık bir alan olarak düzenlenmesinden ibarettir.

Genel imar planıyla ilgili olarak dediniz ki *“köklü bir kuruluş, gelenekleri olmayan bir kuruluş niçin imar planı yapıyor?”* Doğru, haklısınız, ben meraklı değilim, ama size, bütün buradaki heyete şunu arz etmek isterim: Siz özelleştirilecek bir yeri aldığınız gün diyorsunuz ki burası Beyoğlu'nda Sümerbank'ın fabrika alanı. İhaleye çıktınız ve dediniz ki fabrika alanı. Biliyorsunuz ki teknolojisi de eski, artık fabrika da faaliyetini sürdürmeyecek ve kimse de orayı fabrika olarak almıyor. Ne oluyor? Rant olarak düşünüyor, *“buranın arsası güzeldir, ben buraya bir alışveriş merkezi yaparım, şunu bunu yaparım”* mantığıyla size teklif veriyor. Dolayısıyla bu aşamada ne yapacaksınız? İmar planı notlarında *“kamu kurumu alanı”* yazıyor. Kamu kurumu alanı olarak bir değer biçtiğiniz zaman bir ederi var, diyelim ki 100 lira, fakat aynı yatırımcı ertesi gün belediye imkânlarından yararlanarak buraya bir rant yaratabilir. O zaman peki ben bir kamu otoritesi olarak ne durumdayım? Peşkeş çekmiş durumdayım. Yani ne oldu? 100 liralık bir yere yeni bir rant getirdim ve 200 liraya sattım.

Tam tersi de olabilir, şöyle de olabilir. Ben bir yere sanayi alanı olarak yapıyorum ve ona göre değerlendiriyorum, ertesi günü belediye yeşil alan yapıyor. Yatırımcı bu bakımdan güven istiyor, diyor ki *“kardeşim, ben ne alacağımı bilmek istiyorum. Beni orada burada endişelerle, risklerle karşılaştırmayın. Yeşilse yeşil, kırmızıysa kırmızı, sanayiye sanayi, konutsa konut, turizmse turizm”* Biz bunları yaşadık. Biz ilan süreci içerisinde diyelim ki ilana çıkıyoruz. Belediye sizden hoşlanmak zorunda değil ya da o yatırımcıyı beğenmiyor. Diyor ki *“Adnan alsaydı iyi, ama Ali alınca durum kötü”* direkt size bunu söylüyor. Ondan sonra meclisten bir karar, sizin sanayi alanınızı yeşil alan yapıyor. Bu durumda devletin düştüğü prestij ve itibarı düşünün.

Şunu anlatmaya çalışıyorum, illa da imar planı yapalım, rant yaratalım anlamında söylemiyorum. Zaten çevre imar

bütünlüğünü bozmayacak kentsel planlarla birlikte bir doku, bir fonksiyon yüklüyoruz. Bu fonksiyon da o kente sahipleriyle, belediye başkanlarıyla, yerel yönetimlerle konuşarak bir fonksiyon yüklüyoruz. Ne bizim avantajımız ne de bir şey. Atraksiyonumuz hızlı, zamana karşı yarışıyoruz. Çünkü bizim önümüzde kruvaziyer plan var, özelleştirme planı ve bu konuda çözüm üretmek zorundasınız. Bu süreçte dolayısıyla bizim ille de ranta dönüşün diye bir derdimiz yok. Belediyelere milyonlarca metrekaarelik yeşil alan için kamu yararı gereği yer devrettik. En yakın tanıklarından İzmit Büyükşehir Belediyesine 500 dönümlük SEKA arazisini sırf kentin sahille bağlantısı olmadığı gerekçesiyle yeşil alan ve rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi için bedelsiz devrettik. Böyle ille de rant yapalım, her yere plan yapalım, oralara da götürelim gibi bir lüksümüz yok, öyle bir düşüncemiz yok. Kent hepimizin kenti.

Yarın ben Galataport'ta gezerken dönüp arkama baktığımda *"tüh keşke"* dememek için gereken her türlü tedbiri alıyorum, almaya çalışıyorum. Dolayısıyla plan yapmak yetkisine çok meraklı olduğum için değil. Ben 13 yıldır Özelleştirme İdaresinde çalışıyorum, ben bunları çok yaşadım. Bu süreçler içerisinde devlet inanılmaz zaafa uğratıldı. İlle siz herkesi kendiniz gibi iyi düşünüyor kabul edemezsiniz. Ettiğiniz zaman, birileri de sizin siyasi düşüncenize aykırı olabilir, yatırımcıyı beğenmemiş olabilir, beklentisi vardır, karşılayamamış olabilir. Ondan sonra da diyoruz ki *"beş yıl değiştiremezsiniz"*. Değiştiremediğiniz Anayasa kuralı değil, ama bunu yatırımcıyı korumak, devletin zafiyetini minimize edilmek için bu ifade kullanılmıştır. Yoksa biz yaptık, kimse değiştiremesin değil. Eğer bir rant kalacaksa, adı da rantsa -ki bu normaldir- varsa, bu da devlete kalsın. Ben önceden yapıyorum, ama ertesi günü özelleştirdiğim zaman birileri de gidip oradan ekstra bir rant sağlatıp da beni zor durumda bırakmasın, işte *"birilerine peşkeş çekti"* demesin diye. İşte bu tedbir bunun için alınmıştır. Yoksa kentlinin, şehrin yetkililerinin elinden imar planı yetkisini alıp kafasına göre planlama modeli üzerine kurulmamıştır. Bu bir ihtiyaçtan kaynaklanan bir şeydir.

Bu anlamda Ankara'dan plan yapmanın hoşuma gitmediğini söyleyebilirim. Ama bu bir zorunluluktur, bu bir gerekliliktir. Bir

yerde uyum sağlayabilirsiniz, bir yerde sağlamazsınız. Dolayısıyla bu bir ihtiyaçtan kaynaklanmıştır.

**AHMET TURGUT** - Teşekkür ederiz.

Buyurun efendim.

**MÜCELLA YAPICI** - Benim bir sözüm vardı, onu yerine getireceğim. Ankara'dan "Ankara" diye bahsedilmesini reddediyorum, "merkezi otorite" denilmesi gerekir. Ankara'nın ne suçu var?

**AHMET TURGUT** - Yani kamu otoritesi ya da merkezi hükümet denilmesi lazım.

**MÜCELLA YAPICI** - Ben "merkezi otorite" demeyi tercih ederim. Çünkü Ankara'nın da başı belada, o da gidiyor. Yani kentsel dönüşüm belası Ankara'ya da uğradı, oraya doğru da esti. Ankara'yı da belki İstanbul'dan planlayacağız, NUTS-1 olacağız ve Dolmabahçe kıyılarında hazırlanıyor tek durak ofisi İstanbul'un. Yani öyle Ankara, İstanbul lafını birden değiştiriveririz, İstanbul Ankara'yı planlar. Çok yakında görünüyor bu. Onun için belki sizi de korumaya alırız.

İki şey eklemek istiyorum. Bir sözüm vardı, ben Uğur'un eksik bıraktığı ve herhalde farkında olmadığını bir şeyi söyleyeceğim.

İkincisi de, şu meseleye şöyle bakmak gerekir. Kuvvetler ayrılığı vardır. Denetleyen kuruluş plan yapmaz. Yani birtakım kurallar vardır hukukta. Zaten en kötüsü de bizim hukuki zihniyetimizin, hukuksal zihniyetimizin yok olması. Toplum olarak çok ürkeceğiz. Bakın, mafya da bir sivil toplum kuruluşudur. Siz kendi hukukunuzu devletin organları olarak işinize geldiği gibi 17 bölgeye dağıtarak projeye uygun hukuk yaratmaya başlarsanız, yarın öbür gün mafya ya da kendi intikamını almak için hukuka güvenmeyen insanları cezalandıramazsınız.

Burada olan şudur: Siz bir araziye özelleştiriyorsunuz. En yakınından size net örnek vereceğim. Emlak Kredi Bankasından

arta kalan bir arsayı satışa çıkarıyorsunuz. Arsayı satışa çıkarırken planlama yetkiniz var ya, üzerine 3,5-6,5 olmak üzere 2 katlı bina veriyorsunuz. Bunu yapan sizsiniz, kamu idaresi. 3 kişi giriyor ihaleye. Bu 3 kişiden biri taş gibi bir yapı, sağlam, biliyor işi, diğerlerinin verdiği fiyattan iki kat fazla veriyor; taş gibi ya biliyor. Ertesi günü aynı idare imar planında orayı üç emsale çıkarıyor. Bu sorun ne politiktir, ne tekniktir, ne estetikdir, bu sorun etikdir, ahlakla ilgilidir ve kamu idaresinin ahlaki bozulmuştur.

Çok ilginç bir şey, ben kamuda çalışmış ve bundan onur duymuş bir insanım ve biliyorum ki eğer bugün biz Nil Nehri deltası gibi İstanbul'un kıyılarına 5 Sheraton'u hâlâ dikemediysek, bu kamuda çalışan meslek etiğine sahip insanların yüzü suyu hürmetindedir. Kendimi de buna dahil ederek gözlerimden öpüyorum hepsini, arkadaşımın da. Ama yine 12 Eylül hukuku, kamuda çalışan teknik insanların meslek odalarına kayıt zorunluluğunu ihtiyari hale getirdiğinden ve 657 sayılı Kanunu bırakıp da kamu rejimiyle sözleşmeli personel çalıştırmaya başladığından, kamuda çalışan insanların meslek güvencesini koruyacak tek kuruluş kalmamıştır. Burada kamu içinde çalışan insan tipolojisi de mecburen değişmiştir. Yoksa gerçekten ben çok iyi biliyorum terbiyesini, bugün ortalığa çıkacak önce İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü çalışanları meslektaşlarımızdır, çünkü onurlarıyla oynanılmaktadır.

Niye onurlarıyla oynanılmaktadır? 1/100000 ölçekli çevre düzeni planı yapım yetkisi Çevre Bakanlığına verilmiştir. 1/50000 ölçekli nazım imar planı yapmak yetkisi büyük tartışmalardan sonra Büyükşehir belediyesinden alınmıştır, Bayındırlık İskân Bakanlığına verilmiştir. Doğrudur, yetkisi vardır; çünkü ülke bütünlüğünde bakmak zorundadır, onun için Ankara-İstanbul dedim.

Sevgili arkadaşlar, ne yapılmıştır? İMP diye bir kuruluş BİMTAŞ, belediyenin bir şirkettir. BİMTAŞ şirketinin vizyonu çok moda tabiriyle uluslararası ölçekte bilinen, uluslararası projelerde başarıya ulaşmış proje yapan, plan yapan, örgütleyen bir kurum olmak iddiasıdır.

Belediyenin bir başka şirketi daha vardır KİPTAŞ. KİPTAŞ ta inşaat yapar.

**AHMET TURGUT** - Galataport'a getireceksiniz sözü değil mi?

**MÜCELLA YAPICI** - Vallahi Galataport'a siz bundan binin gelin.

Ondan sonra siz Çevre Bakanlığıyla bir protokol yapacaksınız, planlama yetkisini Çevre Bakanlığı Büyükşehir Belediye Başkanlığına verecek, Büyükşehir Belediye Başkanlığı bir protokol yapacak BİMTAŞ'a ihale edecek.

**AHMET TURGUT** - Orada protokol yok.

**MÜCELLA YAPICI** - BİMTAŞ'a ihale edilen iş konusunda da 1/100 000 çevre düzeni plan yapmak hukuken olamaz, böyle bir şey yok. Açın ihale belgelerini bakın, BİMTAŞ ya da kurulan İMP'nin analiz çalışmalarını yapmaktır işi. Bütün bilim insanlarını oraya toplayacaksınız, sonra 100000 plan yapacaksınız, 100000 planı yaparken de bir yandan diğer atölyelerde müze kent yapacaksınız, kentsel tasarım projeleri yapacaksınız -güzel-projeleri yapacaksınız, KİPTAŞ, TOKİ inşa edecek. Böyle ne rekabetçi düzen olur, böyle ne liberal ekonomi olur, böyle ne rekabet olur, böyle hiçbir şey olmaz. Tartışmamız gereken bu zaten. Al gülüm, kendin pişir kendin ye ve bunu yapan kamu idaresi.

Yönetmeliklere usulen bir bakın, İstanbul 100 000 ölçekli planı hazırlanıyor ve bunu imzalayacak insan bulamıyorsunuz. Bugün imzalayan Hüseyin Kaptan Hocamız ve arkadaşları bu planı imzalamakla suç işlemişlerdir, yetkisizdirler.

**AHMET TURGUT** - Mimarlar Odası planı imzalayan yetkisiz mimarlar konusunu değerlendiriyor mu?

**MÜCELLA YAPICI** - Evet efendim, yetkisizdirler. O plan Belediye Meclisine gitmiştir, oybirliğiyle geçmiştir. Muhalefetin il

örgütü alkışlarla kabul etmiştir, muhalefetin merkez örgütü, il örgütüne “*sen ne yaptın yahu?*” demektedir.

Sevgili Mete Hocam, çocukluğumdan beri hayran olduğum beni yetiştiren Hocam şöyle bir laf etti, “*Biz Anıtlar Kurulu olarak kruvaziyer liman kısmına karışamayız*” dedi. Hocam, neye karışsınız? Bakın, İstanbul gibi bir kentte Haydarpaşa'nın önüne ve arkasına kruvaziyer liman kararı getiren 1/100 000 ölçekli nazım imar planı, kentsel SİT alanlarında sizin onayınızdan geçmek zorunda değil mi? Ben soruyorum, yani Hocam, burada bir yumuşama var. Yani burada sistem tamamen başka bir şekilde işlemektedir; bunu bilelim. Bununla başa çıkmak imkânsızdır.

**AHMET TURGUT** - Hayır hayır, bir dakika. Şöyle bir şey yapabiliriz: Şunun altını çizmek lazım, hocama da söyledim, ama “*geleceğim, konuşacağım*” dedi. Şimdi Hale Hoca, Mete Hoca, diğer hocalarım, kurullardaki hocalarım için söylüyorum, fikirleri olmamasından değil Mücella Hanım. Siz de kamuda görev yaptığınızı ifade ettiniz. 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu ya da atamayla geldiğiniz hükümler bazı görevlerde bazı kurallara uymayı gerektiriyor. Bazı kurallara uymak lazım, en sadece onun altını çiziyorum.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Müsaade ederseniz, ben başka bir şey söylemek istedim, belki de onu beceremedim. Dedim ki “*Bu Koruma Kurulunun meselesi değildir*” dedim. Bir kentin planlanmasıyla ilgili farklı bölgelerde birtakım işlevler verilir, planlamanın esas amacı budur. Bunlardan biri de, ben Koruma Kurulu Üyesi olarak diyorum ki, benim tabiat ve kültür varlıkları açısından meseleye bakmak zorunluluğum vardır. Çünkü Anıtlar Kurulu, yani bölge koruma kurulları hiçbir zaman plan yapan müesseseler değildir. Ben oraya kruvaziyer değil de, hayır efendim, burası sırf alışveriş merkezi olsun diye benim önüme bir plan gelmiş olsaydı veyahut otel projesi gelmiş olsaydı, ben aynı şeyi yine söyleyecektim. Yani o kruvaziyer limandan değil, bugünkü kendi konumumdan dolayı, kendi görevimden dolayı bunu söylüyorum. Mete Tapan olarak burada konuşmuş olsaydım, başka türlü konuşurdum. Ben burada Mete Tapan olarak konuşmam bugünkü pozisyonumla. Bunu demek istedim.

Yani deselerdi ki *“burası baştan aşağı yeşil olacak”* ve benim önüme gelmiş olsaydı ben yine *“yeşil alan olsun”* diye iddia edemezdim. Bunu demek istiyorum, yanlış anlaşılmasın. Sonra dedim ki *“Yalnız burası kentsel SİT, kentsel SİT olduğu için de benim bu konularda düşüncelerim -benim derken Kuruldan bahsediyorum- Kurulun düşünceleri olur”* dedim; o kadar. Çünkü o da niye? Öneri plan kentsel dokuyu acaba bozuyor mu, bozmuyor mu? Çünkü kentsel SİT burası. Ama fonksiyon açısından, burada benim önüme *“burası şu olsun, bu olsun”* demek hakkım yok; onu demek istiyorum. Bilmiyorum, daha farklı şeyler olabilir mi?

**MÜCELLA YAPICI** - Ben de onu soruyorum.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Ben onu diyemem ki. Efendim, müsaade edin, bunun kararı plançıların kararıdır. Ben bunu daha evvelden de İMP'ye de, Sayın Kaptan'a aynı bu şekilde konuştum, bundan altı ay evvel çok açık ve net olarak söyledim. Dedim ki *“Koruma kurulundan evvel hangi fonksiyon buraya verilecekse, bu doğru bir şekilde bilimsel olarak ortaya konulsun”* Siz kalkmışsınız koca bir planlama teşkilatı kurmuşsunuz, iyisiyle veya kötüsüyle bir sürü bilim adamını orada çalıştırıyorsunuz, ama analiz yapıyorlar, -ama sentez yapıyorlar- sahiden İstanbul Metropolitan Bürosu diye bir şeyi Büyükşehir Belediyesi kurmuş, bütün bu arkadaşlar da buradalar. Eğer onlar İstanbul'un neresi hava meydanı olacak, neresi liman olacak, onlar karar verecekler ve benim önüme gelecek. Ben de tabii kendi sorumluluğum açısından Kültür ve Tabiat Varlıkları açısından bakacağım konuya; onu demek istedim ve bunu her yerde de söylüyorum. Çünkü öbür türlü eğer 2863 sayılı Yasa ne diyor biliyor musunuz? -siz benden daha iyi bilirsiniz- *“Koruma Kurulunun aldığı kararlar kamu ve tüzelkişileri bağlar”* Bu ne demek? Bu yetki cumhurbaşkanında yok. Böyle bir yetkiyi bizim kurula vermişler, ben o zaman her şeyi sonuna kadar incelemek zorundayım. Ama yine de söylüyorum, yetkim olmayan bir şey hakkında karar vermek gibi bir sorumsuzluğu yapamam; bu benim görüşüm. Yani burada bana yetkiyi vermişler, ben istediğim gibi *“Yok hayır, burası olmamış”* diyeceğim. Şunu deseydim, *“burası baştan aşağı yeşil alan olacak”*

**SALONDAN** - Ne güzel.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - “*Ne güzel*” demeyin. Mete Tapan’ın, benim Koruma Kurulunun böyle bir karar vermesi, böyle bir teklifte bulunması o kadar doğru değildir. O bakımdan söylüyorum.

Teşekkür ederim.

**AHMET TURGUT** - Biz teşekkür ederiz.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Şu veya bu şekilde planlandı, buranın kruvaziyer liman yapılmasına karar verildi. Sizin önünüze bir problem geliyor, bir sorun geliyor. Yani buranın Kültür ve Doğa Varlıkları mevzuatı açısından, çerçevesi açısından burası buna uygun mu değil mi şeklinde siz bunun kararını veriyorsunuz.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Şimdi söz konusu yer bir bina olmuş olsa idi, daha kolay karar verebilirdik. Ama ne diyorum, burası bir mekânın, bir bölgenin, belli bir işlevle dönüştürülmesi olayıyla veyahut da bugünkü var olan fonksiyonların değiştirilmesi sorunuyla karşı karşıyayız.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Ama buraya yapılar yapılacak.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Efendim, tamam projesi benim elime gelecek zaten.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Projesi sizin elinize gelecek.

**Prof. Dr. METE TAPAN**- Ben o zaman zaten proje açısından esas ağırlığımı koyacağım. Yani benim oradaki görevim, yine söylüyorum, birincisi kentin silüetini, ikincisi Kılıç Ali Paşa Camiini, Nusretiye Camiini, çeşmeyi, diğer eski yapılarla ilgili olarak getirilecek olan fonksiyonun o binalara zarar verip vermeyeceği konusunda daha ayrıntılı ve yetkili bir şekilde karar verebiliriz.

**CEMAL BEŞKARDEŞ** - Bu görevinizde yüzde yüz mutabıkım.

**Prof. Dr. METE TAPAN-** O zaman yalnız bizim önümüze ne geliyor biliyor musunuz? 1/5000 ve 1/1000'lik koruma amaçlı imar planı adında olmayan bir plan geliyor. Esasında bu bölgeye gelecek olan planların -ne tür plan gelirse gelsin- koruma amaçlı imar planı olması lazım. Ama bana burada bir leke geliyor. Bu lekenin üzerinde bir yükseklik var, başka hiçbir şey yok. Yani hiçbir şey yok derken bunu bir eleştiri olarak söylemiyorum. Demin bir arkadaşımız çok güzel söyledi, bugün artık mevzii imar planları yok, dönüşüm projeleri var. Bir proje gelmesi lazım, tabii buraya nasıl bir proje geleceği de belli değil. Yani daha evvelden bir proje gelebilir. Çünkü koruma amaçlı imar planları esasında bir avan proje değil de, bir konsept projesine dayanarak özellikle böyle bir yerlerde gelmesi lazım, öyle bir çalışmanın olması lazım, öyle bir çalışma da yok. Ama dediğim gibi ben yine söylüyorum, Adnan Beyle daha evvel birkaç defa konuştuk, geldiler Kurulda da konuştuk, çok iyi niyetli. Bu iyi niyet her şeyin mükemmel olacağı anlamına gelmiyor tabii ve elimizden geldiği kadarıyla yardımcı olmaya çalışıyoruz. Burada bir yumuşama filan yok ve ben bu “yumuşama” kelimesini duymamış olayım, bunu ben size de söyleyeyim. Yumuşama değil, çünkü burada...

Bakin, ben Anayasanın bazı maddelerini hiç beğenmiyorum, bunu bütün açıklığıyla söylüyorum, ama o Anayasaya uymak zorundayım değişene kadar. Ben baştan konuşmamda söyledim, eğer siz merkezi hükümete, birimlerine, bakanlıklarına planlama yetkisi verirsiniz, ben yerel yöneticilik de yapmış bir kişi olarak bunun son derece yanlış olduğunu, İstanbul'daki turizm merkezlerine dava açan ekibin içinde olan bir kişi olarak söylüyorum. Ama bu vakıa var, ne yapacağım? Yani o anda ben istemediğim yasaları mı değiştireceğim yani? Hayır, *“bunun mücadelesini vermedi”* dersiniz, yalan söylersiniz, çok mücadelesini vermişimdir. Ama maalesef olmuyor, olması için sabahki konuşmamda da söyledim, beyefendilere de söyledim. Eğer Beyefendi gibi 50-60 tane daha adam olursa, sivil toplum örgütleri daha bilinçli olarak bazı meselelerin üzerine giderlerse bu düzelecektir. Demokrasi bunu gösteriyor.

Yoksa benim elime yetki gelmiş *“ben bunu kabul etmiyorum”* demek, yani sorumluluğum dışındaki şeyler, bunları yapmak çok zor ve yanlıştır. Dejenere olur yoksa sistem. Zaten

olmuş olacağı kadar. Ama hayır, yani daha fazla olmamasını istiyoruz. Yani bir şeyi kurtarmak istiyoruz.

Bakın, ben onu da söylüyorum, Şehir Plancıları Odasının yaptığı şu iş, çok önemlidir; bizler için de önemlidir, sizler için de önemlidir. Çünkü bir kere bir konuşma ortamı doğuyor, herkes birbirine söylüyor. Tavit Bey kalktı, “burası kruvaziyer limanı olmaz” dedi. Buna karşılık Kaptan Hoca “Hayır, biz 1/100 000’lik çevre planında üç yer gösterdik, bunlardan biri de Sali Pazarı” dedi. Bakın, onu da anlatayım size. Bizde çok şükür iki tane şehir plancısı var, iki mimar var, bir arkeologumuz emekli oldu, bir tane sanat tarihçimiz var, bir tane de hukukçumuz var. Bakın, bazı koruma kurullarında o da yok veyahut da hukukçu var da bilmem şehirci hiç yok veya mimar yok. Şunu demek istiyorum: Koruma kurulları her konuda fikir sahibi olamazlar. Uzman çağırırız biz. Bizim kurullara 5226 ile çok şükür o geldi, uzman olarak, hem şehir plancıları odalarını çağırıyoruz, hem de mimarlar odasının temsilcilerini çağırıyoruz, “gelsinler konuşalım” diyoruz. Yani uzman çağırırız.

O bakımdan şunu söylüyorum: Bütün meselelere iyi niyetle bakmak lazım. Herkes yanlış yapabilir, ama dediğim gibi böyle toplantılarda işte bu tartışma bizi çok daha sağlıklı karar vermeye yarar, onun için geldim buraya. Yani beni zorla kimse buraya getiremezdi. Bakanlık da sahiden iyi niyetle... Kurula gelmiş olan bir konu hakkında görüşülürken oraya hiç kimsenin gitmesini istemeyebilirdi belki. Hayır, resmen ben görevlendirildim. Ben de dedim ki tek başıma değil, arkadaşlarımdan rica ettim, sağ olsunlar onlar da geldiler. Ama başka türlü demokrasi yürümez, katılımcılık da olmaz. Bir taraftan ben katılımcı olacağım diyeceğim, bir taraftan da hep kendi fikrim olacak diye ortaya çıkacağım, bu da olmaz. Yani tartışmak lazım...

Çok teşekkür ederim.

**AHMET TURGUT** - Hocam, biz teşekkür ederiz. Söz sırasına göre gidersek Sayın Tabanlıoğlu’na vereceğiz.

Ben de size bir soru sorayım. Adnan Bey daha sonra söyledi de, yürüyen bir plan süreci içerisinde, siz de sonra

herhalde Özelleştirme İdaresi'nden üstlendiniz o proje sürecini. Olmayan bir plan, siz mevcudun rehabilitasyonu diye bir proje sürecine girdiniz değil mi? Konutlar da gördüm, mesela o konutu ben çok merak ediyorum, televizyonda sizin grubunuzdan konuşmada duymuştum ve şaşırılmışım, ama siz burada söylerken konut da vardı içinde.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Biraz onu anlatmak istiyorum. Eğer bir konsensüs sağlayarak Mete Bey'in önerdiği yöntem çok modern bir yöntemdi, çok önemli bir şey söyledi, sadece şehir plancılarının o lekelerin üzerinde programları belirlemesi değil, bununla ortak bir konsept projenin yapılması lazım, avan proje demeyelim, bugünkü dünyada da bu yapılıyor, bütün şehirlerde o yapılıyor. Barcelona'da da o yapıldı, İtalya'da da yapılıyor, Amerika'da da yapılıyor.

Eğer bundan gidersek, 4 sene geriye dönelim, bize Denizcilik İşletmesinin verdiği görevde zaten bu yatıyordu. Ama maalesef işlemeyen taraf bizlerdik. Yani şöyle: Burada size vakit azlığından dolayı çok kısa geçtim, inanın ben bütün üniversitelere giderek bu konuları açtım. Ama o zaman ne Ofer vardı, ne parası vardı, kimse bunu tartışmadı; bakın, bunu açıkça söylüyorum.

Ben bir mimar olarak bunu Denizcilik İşletmesi bana emretmedi ya da Başbakan telefon edip "*şunu açıkla*" demedi. Ben kendim bir mimar olarak, bir İstanbullu olarak herkesle tartışmaya açtım. Bir tek aklıma gelen, Haliçli biri dedi ki "*Çatıları yeşil yap Murat Bey*" dedi. Bir tek onu hatırlıyorum, bakın hiçbir öneri gelmedi. Açık söyleyeyim, Yapı Dergisi'nde de bu yayınlanmıştı, okuyalım.

İkincisi, benim bilemediğim bir şey var, çünkü sizlerle ilk defa beraber oluyorum. Bizim şehir planlaması yetkisi olmadığımızdan dolayı bize paralel İstanbullu bir büroda, Ankara'da da, örneğin İlke Planlama burada 1000'likleri ve 5000'likleri yaptı ve bildiğim kadarıyla da Oda onayı aldı. O sırada niye böyle bir şey olmadı diye çok merak ediyorum, keşke olsaydı. Ben Mimarlar Odasına niye gitmediğimi de söylüyorum, halen ben bu projenin sadece programını tartışmaya... O renkli resimlerin hepsi Bakanlıktaki insanlar anlasın bunu, bu dünyada

yapılan bir metot, ben kendi kafamdan... Onun için tartışmaya açmak için açtım, onun için oraya gidip tecil ettirmedim, ama sizin üyeniz size tecil ettirdi ve burada siz nasıl imzaladınız? Bence tartışalım.

Keşke imzalamasaydınız şu anda itiraz ediyorsanız. Siz diyeceksiniz ki bana Oktay Ekinci bana bir şey demişti, İstanbul Hava Limanını yaparken rahmetli babamın devamındaki hava limanı yaparken bize bir çağrı gelmişti, *“yurtdışından yabancı danışmanlarla proje yapılacağı için biz Mimarlar Odası olarak bu projeye karşıyız, eğer bu projeyi yarışmaya teslim ederseniz yarışmaya, sizi atarız Odadan”* dediler, bizler de çekildik. 7 kişi kaldı, o 7 kişi hâlâ mimarlık yapıyor ve ismini ben bugün Sabihaport koyuyorum, Sabihaport projesine de davet edildi o hanımefendi. Odadan atılmadı ve hâlâ faaliyetlerine devam ediyor.

**MÜCELLA YAPICI** - Atma yetkimiz yok efendim, sadece katılmamasını isteyebiliriz.

**MURAT TABANLIOĞLU** - O yazıyı ben size gösteririm. Neyse ben size şunu söylemek istiyorum, odalar bu tip telkinlerde bulunabilirler. O zamanlar da bu yazı resmen geldi, biz de yarışmadan çekildik.

Demek ki odalar gerektiğinde çok etkili de olabiliyorlar ve neticede de bence burada öğrenmek istiyorum açıkçası. Şimdi demek ki bu konsept proje niye yapıldı? O lekede biraz önce Mete Bey'in önüne de şimdi öyle bir leke gelmiştir, orada yazıyor yanında *“KAKS, TAKS, silueti bozmayacak yapılar”* diye. Bunların aynı süreci biz geçen 4 senede de yaşadık esasında. Anıtlar Kuruluna ilk proje gösterildiği zaman Anıtlar Kurulunun o zamanki Başkanı Özer Bey *“Ben burada bir port yapılmasına karşıyım”* dedi ve bu Mesut Yılmaz'ın Başkanlığında olan bir toplantıda oldu ve onun üzerine biz de -hani biri sormuştu, *“akademik olarak bu projeye girdiğiniz mi”* diye. Evet, araştırmalara girdik, orada gösterdiğim gibi İngiltere'de Arup Maritim Firmasıyla çalışarak buradaki derinlikleri inceledik. Zaten ortaya çıktı ki, burada saatlerdir tartışıyoruz, ama burası bir port limanı değil. Tavit Beyin söylediğini biz zaten şey yaptık ve bunun limitine indirdik. Son Anıtlar Kurulu kararlı projeye

bakarsanız da zaten orada şu andaki İstanbul Modern'in, oradaki binanın yıkılması, arkadaki siluetin açılmasını önerir ve tek bir *cruise* gemisinin -"geçici" lafı yazmaz, ama hep onu İstanbullu olarak öyle tercih ediyorum- bağlanmasını oraya ister ya da tavsiye eder. Çünkü Anıtlar Kurulu kararında kırmızı kalemle yazılmıştır. Bunun belgeleri Adnan Bey'de de var, bende de var.

Diğer önemli bir şey de, buradaki fonksiyonların tartışılmasıdır. Bunu da ben açtım. Esasında burada resmen konut olamaz zaten. Turizm belgesi olduğu için ben buna konut diyorum. Ben bunu önermemdeki sebep, Almanya'daki o architectlara gittim senelerce ve oraların akşamları kapandığını gördüm. Aklıma benim yine tartışmak üzere konut geldi. İşte Beyoğlu şu anda seçmenleri şu anda maalesef başkaları. Ben Beyoğlu'na sabah gidiyorum, akşam dönüyorum. Burada da bir şekilde, biraz önce biri söyledi "*burası akşamları kapanıyor, herkes gidiyor*" dedi. Burası da öyle olursa, akşamları kapanacaktır. Demek ki buranın...

**MÜCELLA YAPICI** - (*Sesi mikrofona yansımadiğinden yazılamamıştır*)

**MURAT TABANLIOĞLU** - Ama onların hepsi kaçak yapıları biliyorsunuz.

**MÜCELLA YAPICI** - Olsun.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Niye? Olsun değil yani. Bakın, nostaljiye girmeyelim, orası benim küçüklüğümde Amerikan Pazarı'ydı ve orası da güzeldi o zaman. Orası da Tophane Meydanı ve meydanın olmasını doğru buluyorum.

**MÜCELLA YAPICI** - Kruvaziyer olmazsa konut nasıl yapacaksınız?

**MURAT TABANLIOĞLU** - Hayır hayır, ben konuşmamda ne diyorum? 1. Liman olup olmaması, 2. Bu binalar yıkılacak mı yıkılmayacak mı? Bir de tarihi binalar var ki onları zaten

yıkamazsınız. Bütün bunların, şu üçünün cevabını verdiğiniz zaman yeni proje süreci başlar; gayet basit.

**AHMET TURGUT** - Teşekkür ederim.

Murat Bey soru sordu. Biliyorsunuz bütün odalar aynı kanuna tabiyiz, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu çerçevesinde çalışıyoruz. TMMOB'a bağlı 23 oda vardır ve Şehir Plancıları Odası da onlardan biridir. Proje üretim süreci içinde olan odalarımız var, biz de onlardan biriyiz. Kendi yönetmeliklerimiz dâhilinde mesleki denetim uygulaması işlemini yapıyoruz. Bu işlemlerde bizim onama yetkimiz yok, imar planlarını tutma yetkimiz de yok, reddetme yetkimiz de yok. Biz kendi iç denetimimizi yapıyoruz. Orada yönetmelikte tanımlanmış çeşitli kriterler var.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Çekince yazamıyor musunuz? Var mı bu projenin çekincesi?

**AHMET TURGUT** - Bu çekincenin yazısı var, zaten yargıya taşınmasının süreci de, biz de bu imar planı sürecinden bu süreçte haberdar olduk. Yani arkadaşımız Odaya çalışmasını sunduktan sonra Odada da tartışma konusu haline gelmiştir.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Niye o zaman tartışmadınız böyle bir platformda? Onu merak ediyorum. Çünkü bunun tarihi 2003'ler diye biliyorum. Yani böyle bir toplantıyı niye yapmadınız?

Bir de unutmadan söyleyeyim, Kadir Bey'in bürosunda, pardon İMP'de böyle bir tartışma olacak ay sonunda, tam tarihini bilmiyorum. O tarihi biliyorsanız biri söylesin, bence orada olmakta da fayda vardır.

**AHMET TURGUT** - Denizcilik İşletmeleri yapabiliirdi, Beyoğlu Belediyesi yapabiliirdi, Büyükşehir Belediyesi yapabiliirdi. Bu görev normal şartlarda meslek odalarının değil, ama biz de bunu kamu adına yapıyoruz.

**MURAT TABANLIOĞLU** - Hayır, ben sadece “*biliyor muydunuz?*” dedim, o kadar.

**Ali RIZA NURHAN** - Oda biliyordu ve o tadilattan sonra da denetim başladı ve bizim Oda olarak bu işin üzerine gitme sürecimiz hızlandı.

**MURAT TABANLIOĞLU** - İşte bu çok önemli, yani bu dediği şey çok önemli. Biraz önce hocam da aynı şeyi söylüyor, “*şehirciler karar versin, mimarlar...*” değil mi? Bence bu en önemli şey.

**Ali RIZA NURHAN** - Hocamın söylediği çok daha farklı. “*Biz kurul olarak plan kararı üretmek durumunda değiliz. Plan kararı önümüze gelir, biz de kurallara göre denetleriz*” diyor. Hocamın dediği buydu. Yani plan kararını plancılar...

**AHMET TURGUT** - Bu geçen hafta Kaptan Hocanın söylediği toplantıda da tartışıldı. Arkitera'nın toplantısına davetliydim, Oda adına gittim. Orada da çok tartışıldı plan üretim süreci. Baktığımızda şehir plancıları demokrat insanlardır ve biz katılıma açık insanlarız. Şöyle bir şey: Yani sadece şehir plancılarınsa şehir planlama müdürüm burada. Yani sadece şehir plancılarından kurulu kadrolar imar planları yapmazlar, böyle bir şey yok, böyle bir iddia da yok, öyle bir üretim süreci de yok. Ama hani kamuoyunda başka tartışmalara geldiği için iş imza yetkisine gelince haklı kavgalar yaşıyoruz. Siz de meslek odalarından belki duyuyorsunuz, biliyorsunuz, ama o başka bir tartışma, bu başka bir süreç.

Şunu söyleyeceğim size: X firması veya Y firması, Özelleştirme, Büyükşehir. Demek ki böyle bir alanın üretim sürecinde turizmle ilgili de araştırma yapacaksınız, açık alanlarla ilgili de araştırma yapacaksınız, ulaşım ile ilgili de araştırma yapacaksınız. İşte ulaşımın duayeni orada oturuyor. Yani ben yapamam, ulaşım planlamasını ulaşım mühendisleri yapacaklardır, ulaşım plancıları yapacaktır. Biz o kararları harmanlayacağız, hep beraber bu süreci üreteceğiz. Doğru olan bu, ama sadece imar planı kararlarından dolayı tabii ki onun için de ben proje üretim dediğinizde sadece onun sınırları içerisinde

etrafa bakmam dersiniz bir şey diyemem. Ama proje üretirken de o süreci değerlendirmek lazımdır.

**AHMET SALMAN** - Efendim, geçen yıl Bişkek'te 1 milyon nüfusu olan bir yerde 10 tane büyük zavot denilen, büyük fabrikaların hepsi de çürümeye terk edilmiş 1990 sonrası. Onları görünce ülkem aklıma geldi, aynı şekilde biz de devletin ne kadar işe yarar yeri varsa özelleştirme kapsamında -Müdürümüz de burada bir sorumlu- bunları elden çıkarmaya çalışıyoruz. Bizim onlardan bir farkımız var, onlarda daha böyle bir sermaye olmadığından dolayı küfleniyor, alan yok. Bizdeyse örneğin, Yeni Bosna'daki Süt Endüstrisi Kurumu, Ankara'daki Et ve Balık Kurumu, 17. Bölge bizde kapış kapış gidiyor. Az evvel telefonla haber verdiler, Gedikpaşa İlkokulu maalesef 17 milyon liraya satılmış, alana hayırlı olsun, uğraşımızı sürdüreceğiz.

Efendim, şunu arz etmek istiyorum. Ankara'da Özelleştirme İdaresinin altına girdim, başımda da şapka vardı, kafamı kaldırdım, inanın şapka düştü. Bu ülkenin nimetleri o kadar büyük ki, şapkanız bile düşüyor. Demek ki sata sata bu memleketi bitiremeyeceğiz.

**AHMET TURGUT** - Bitti bitti, bir şey kalmadı.

**AHMET SALMAN** - Hayır efendim, bitmez; yüreğimiz bitmez.

Son yıllarda, 20 yıldır bir özelleştirme furçası başladı. Bunu siyasi iktidarlar yapıyorlar. Zaten aslında bütün sorun Galataport'un, yani Galata'nın satılmasından ziyade toplumda bu genel yapıldığından dolayı halkın tepkisi var, Oda temsilcilerinin tepkisi var. Biz gerçekten yerinde, değerince kullanıldığını bilsek kimin istediği hiç önemli değil.

Efendim, teknik insanlara, hocalarıma şunu söylüyorum. Bugün biliyorsunuz İstanbul'un çoğu yeri gecekondu. Gecekondu da ufak bir arsası olan dahi o mülkiyeti satmıyor, kat karşılığı veriyor, üste para da alıyor. Yani oradan mutlaka bir mülkiyet hakkı alıyor. Koskoca bir devlet, her türlü imkânı olan bir devlet, neden böyle özelleştirme idareleri kurup da toplumsal mülkiyeti kişilerin tekeline veriyor? Bunu anlamanın mantığını

göremiyorum. Bu iktidarlar böyle yapıyor, inşallah bugün muhalefet partisi de özelleştirmeyi savunuyor -ki o partinin üyesiyim- inşallah bir gün de bir iktidar gelir ki, bu özelleştirilen her şeyi tekrar yerine alır.

Saygılar sunarım efendim.

**AHMET TURGUT** - Teşekkür ederiz efendim. Güzin Hocam, bir şey söyleyecek misiniz?

**GÜZİN KAYA** - Kentsel mekânın üretim süreci içinde planlamanın yeri Türkiye için çok tartışılır; onu biliyoruz. Yani nasıl çıkıyor ortaya bütün bu kentsel mekân biliyoruz. Yeni bir süreç başladı, proje plan olayı; biraz evvel de söylediğim şey.

Burada planlama veya projelendirme sürecinden sonra bir uygulama süreci var değil mi? Ben Özelleştirme İdaresinin rolünü anlamaya çalışıyorum burada. Genelde bizim bildiğimiz eğer kent arazisi kamunun elindeyse planlama için çok büyük kolaylıktır. Çünkü ben büyük zorluğumuz özel mülkiyeti birleştirme konusudur. Bu yönden de kamulaştırmak da çok zordur. Bildiğimiz şey, plan bir karar verir, ama o özel sektörün elindeyse, özel sektör uygular zaten.

Kuzey ülkelerinde planlama eğer başarılıysa, çünkü kent arazilerinin mülkiyet durumu kamunun elindedir; yani bu çok önemli bir şey. Biz burada bakıyoruz başka ülkelerdeki uygulamalara. Yani kamunun elinde olmasa da ne yapıyor? Birleştiriyor, bir kere bunun yasal sürecini koruyor, bir proje elde ediyor. O projenin üstünde herkesin evet olduğu bir program ve proje var. İlk önce program, özür dilerim üzerinde çok tartışılan bir program var. Ondan sonra projelendirme geliyor. O projenin elde edilmesi de koskocaman bir süreç. Gidin La Defans için kaç tane proje üretilmiş görün. Onun gibi diğer konularda aynı şeyi birçok kent için görebilirsiniz. Bir projeye hemen çok önemli alanlarda bir konsensüs sağlanabilir mi?

Ondan sonra uygulama geliyor. Şimdi böyle bir projeyi - bildiğimiz gibi bir dönüşüm alanına, mesela benim bildiğim kentlerde- uygulamaya açtıkları zaman oraya beklenen yatırımın tam üç misli yatırım isteği geldi, ama ellerindeki proje

birdi, konsensüs sağlanılan bir projeydi, bir dönüşüm alanıydı ve buraya yatırım yapacak var mı denildiği zaman tam üç misli geldi; bunu unutmayalım. Ama hiçbir şekilde yatırımcının isteğine göre bir proje yapılmadı; bunu unutmamız lazım.

Burada Özelleştirme İdaresi eğer kentlerin üretimini rant ekonomisine bağlıyorsak öyle etüt edelim. Zaten İzmir'deki toplantıda da bu çıktı az çok. Yani kent ekonomisinin yarattığı bir rant var, çok önemli. Doğru, özelleştirme bu kent rantından özelleştirmeden bir şeyler getirmeyi sağlayacaksa onu bilmek lazım. O zaman tabii ki rantı en yüksek projelere doğru yönlentmemiz lazım. Dolayısıyla bu süreçte Özelleştirme İdaresinin rolünü çok iyi anlayamıyorum. Gerçekten bunu çok iyi netleştirmek lazım. Sizin burada ne gibi rolünüz var? Bunu felsefi yönden, ilke olarak ne gibi rolünüz var?

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Müsaadenizle bu konuda açıklama yapmak istiyorum.

Esasında bakın dünyanın acaba neresinde bu anlamda bir özelleştirme yasası vardır? Biraz onu öyle düşünmek lazım. Yani demin Sayın Adnan Bey ayrıntılarıyla veya kendi mantığını bize yansıttılar. Tabii ben ona bir kere daha aramızda konuşmuştuk ona katılmadığımı söylemişim; o da şu: Beş yıllık bir imar planı hazırlıyorlar ve o beş yıl geçerli oluyor. Onun neden beş yıl olduğunu açıklamaya çalıştılar. Hepimiz de duyduk, ben onu tekrarlamak istemiyorum. Ben de ona *"Peki, belediyenin bir plan yapıp da, o plana göre yatırım yapan kişiler neden aynı hakkı sahip değiller?"* *"Yatırımcı geliyor, beş yıl hiç olmazsa garantisi olsun ki oraya yatırım yapsın"* dedi. Ben de dedim ki *"Peki, belediye bir plan yapıyor, yerel yönetim olarak bütün İstanbul'u planlıyor. O planda da diyelim ki buralar konut alanı. Ben buraya yatırım yapıyorum, ama 2-3 sene sonra belediye değişiyor veyahut sistem değişiyor, orasını yeşil alan ilan ediyorlar veya yol geçiyor. Peki, o yatırımcının bir garantisi olmayacak mı?"* dedim. Yani özelleştirme yoluyla elde etmiş olduğunuz bir mülk var, onun imar hakları beş yıl müddetle garanti altına alınmış oluyor, belediyenin yaptığı planda ise öyle bir hak yok; her han, her dakika değişebilir. Bu bir kere sosyal adalet açısından yanlış diye düşünüyorum.

İkincisi, bizde esasında Özelleştirme İdaresi -bunu Kurul adına konuşmuyorum, Mete Tapan olarak konuşuyorum- özelleştirmenin temelinde yatan şey, bana öyle geliyor ki, mantığı yanlış. Yani sizin bir endüstriniz var, o endüstrinizi siz iyi çalıştıramıyorsunuz devlet olarak ve bunu siz başka bir özel müteşebbise diyorsunuz ki *“Al sen bunu, buradaki işçilerin tazminatlarını ver, ama bunu modernize et”* Hâlbuki bu böyle bir şey değil. Yani bu anlamda özelleştirme yapılmıyor Türkiye’de. Bunu biz yanlış değerlendiriyoruz. Özelleştirmenin buradaki temel felsefesi bana sorarsanız -kimsenin günahını almayayım- bütçe açığını kapatmaktır, borçlarımızı kapatmaktır.

**AHMET TURGUT** - Efendim, Maliye Bakanlığına bağlıdır.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Maalesef Türkiye çok borçlandı. Her gün onu yaşıyoruz ve onun için bizim bağımsızlığımızı esasında bu şekilde her gün kan kaybediyor ve bizim burada aydınlar olarak, düşünen insanlar olarak -burada ben bir parti, öbür parti diye ayırım yapmıyorum- hepimiz doğru bir şeyler yapmak için çalışıyoruz, çaba gösteriyoruz. Ama dediğim gibi sahiden sonuçta bu konuşmalar fazlalaşırsa, biz birbirimizi ikna edebiliriz. Yani bu politikaların yanlış olduğunu söyleyebiliriz. Bir parti anlayışıyla filan söylemiyorum ben bunu. Gerçekten bizim bilmem kaç milyar dolar borcumuz var?

**AHMET TURGUT** - 380 milyar dolar Hocam.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Böyle bir borçlu ülke olduğumuz vakit, cari açığımız her gün büyüdüğüne göre bizim bağımsız olmamız, bağımsızlıktan laf etmemiz o kadar kolay olmaz; onu demek istiyorum. Biz kendi kendimizi aldatıyoruz esasında. Dolayısıyla bu borcu bir miktar daha indirmek için Özelleştirme diye bir şey kurduk ve kamunun tesislerini özelleştirmeye çalışıyoruz ve oradan elde ettiği parayla şu veya bu şekilde bütçemizdeki borcu ödemek istiyoruz. Burada böyle bir durum var. Yani sistem teorisi açısından bakarsanız, her şey birbirine bağlıdır. Bizim planlama anlayışımızda da her şey için birbiriyle bağımlıdır.

Konuşmamın başında da söyledim, daha sonraki arkadaşlar da söyledi, hep her şey acaba günü nasıl kurtarabilirim anlayışı

ile geliyor ve bir fayda-maliyet analiziyle her şeyi yaparım diyoruz. Hâlbuki bütün dünyada, gelişmiş ülkelerde -maalesef biz gelişmiş ülkelerin hep iyi taraflarını değil de, kötü taraflarını örnek alıyoruz, bana öyle geliyor- sosyal değer diye bir kavram var; sosyal değer analizi, fayda değer analizi gibi bir sosyal değer analizi var. Yani sosyal değeri nedir? Bu değerın parayla filan ölçülmesi olanaklı değildir.

Bakın, bizim zamanımızı katmayayım, ama genel olarak davranışımız hep şöyleydi, biz kent topraklarının satılmamasından yanaydık. Yani Hocamız Hande Süher'i de burada anayım, koruma kurallarında beraber olmuştuk. Hep kendisi de söylerdi -ben de aynı şeye katılıyorum- sonra belediyedeki görevim esnasında da aynı şeyi yapmaya çalıştık. Tabii ne kadar yapabilirsiniz yapın, kent topraklarını satmamak lazım. Yani daha doğrusu kamunun topraklarını satmamak lazım. Kent geliyor, bazen yerlerde sahiden imar değişikliği oluyor. Onun için donatı alanlarına ihtiyaç var. Siz o donatı alanlarını eğer kamulaştırma yoluyla yaparsanız zaten paranız yok. Ama toprak varsa, çok rahatlıkla yeşil alan açısından halledebilirsiniz, okul alanları açısından halledebilirsiniz. Yani kent sosyal değeri yüksek bir şekilde bunları kullanmak, bu kamu topraklarını kullanmak mümkün. Ama maalesef biz bunu da kaçırdık. Şimdi sahiden bütçe açıklarımızı kapatmak istiyoruz.

Teşekkür ederiz.

**AHMET TURGUT-** Biz teşekkür ederiz Hocam.

Başka söz almak isteyen? Buyurun.

**YILDIRIM DERYA -** Biz biraz mirasyediye benziyoruz. Yani bizi yönetenler bir mirasyedi gibi davranıyor, ama kendi malını değil, bizim varlığımızı satıyor; buna hakları yok. Belediye Başkanı Danışmanı Hüseyin Kaptan ve onun gibilere bayağı hüznle bakıyorum, üzülüyorum. Onlar hani çok modern teknik, elektronik bir kent mi planlıyorlar, öyle bir kent yapmak istiyorlar, ama çok eski bir kentin yöneticisi olmuşlar. Keşke onlara öyle bir kent verebilsek, diledikleri gibi değiştirebilseler. Bu kente

dokunmaları kadar korkunç bir şey olamaz; ama bunun farkında bile değiller.

Dubai bize kültür aşılacakmış. Nasıl bir kültür? Dolar yeşilinde bir kültür mü acaba? Yaşı benden küçük olan bir devlet 2000 yıllık bir mirasın kültürünü değiştirecek; bu komik bir şeydir, bu kara mizahtır. Ağlamaktan başka ne yapabilirim bilmiyorum? Onlara akıl ihsan eylemek gerekiyor, ama o akli da biz verecek durumda değiliz. Ne yazık ki çok kötü insanlar bizi yönetiyor, iyi niyetli değiller.

Teşekkür ederim.

**AHMET TURGUT** - Teşekkür ederim.

Sizin o değerlendirmenize katılıyorum. Adnan Bey burada, duysun isterim. Zincirlikuyu'da aynı süreci yaşayacağız. Ben o dönem o koruma kurulundayım. Hocam dedi ya biz fonksiyon da önerdik. Yani Bayındırlık Bakanlığında arkadaşlarımız o kadar geldiler gittiler ki, dedik ki *"Bu alan Karayolları deposu olarak kalmaz, doğru"* Aynısını Hocam belki hatırlayacak, yine beraberdik ilk Haydarpaşa kararını aldığımızda. Haydarpaşa için dedik ki *"Tipik bir kentsel dönüşüm alanıdır"* dedik ve sonra arkasına açtık, o kararı da beğenmediler.

Cesaretle bazı şeyleri söylemek lazım. Zincirlikuyu için de yazdık, ben o dönem o kurulda üyeydim. Dedik ki *"Bu alan artık Karayolları deposu olarak kalmaz, mutlaka kentle entegre olmalı, ama siz yapmayın bu planı. Bu planı İstanbul Büyükşehir Belediyesi yapsın, normal planlama süreçleriyle, içerisinde analizleriyle, analitikleriyle, etütleriyle üretsın. İlla fonksiyon soruyorsunuz da kamuya yönelik fonksiyonlar olsun. Burada derdimiz rekreasyon, kültür ve kongreyi uygun buluruz"* dedik ve Hocamız da bir konseptte dedi ki *"Bugünün kongre merkezlerinin mutlaka kapasitesi düşük de olsa bir otel olur mutlaka onun içinde budur"* dediler. *"O da olabilir"* dedik. Yani kongrenin içerisinde olabilir dedik. Bir imar planı yaptı Bayındırlık Bakanlığı, dinlemedi tabii, beğenmedik, beğenme şansı yoktu. Biz beğenmedik Şehir Plancıları Odası olarak dava açtık. Ama ben Güzin Hocanın dediğine geleceğim, niye o ihale iptal oldu? Bunu sorgulayacağız ileriki günlerde. Yani bu siz bürokratların

sorunu değil. Bu ihale niye iptal olduğunu, 3-5 gün sonra yapılacak imar planında gelecek fonksiyonlar çıktığında söyleyeceğim. Yani o fonksiyonu bile beğenmedi yatırımcı, o ihale yöntemini de beğenmedi; yanlış olan bu yani. Sattırma, sattırmama zaten karşı çıkılan konular, ama planlama ciddi şekilde zarar görüyor. Biz burada zelleştirmedeki teknik arkadaşlara bunu anlatmak şansına sahip değiliz, yani biz bunu zemiyoruz. 1985'te İmar Kanununun çıkmasından beri, ben de 1991-1992'den beri bunu tartıştığımızı iyi hatırlıyorum. Bu yetki karmaşasını, planlamanın çok boyutluluğunu, müdahaleleri yıllardır tartışıyoruz ve zemiyoruz. Bu kaotik ortam tercih ediliyor zaten.

Onun için şu etapta dediğinize katılıyorum, yani bir anda çözmek şansımız var mı? Yok, ama kurumlar açısından baktığımızda Mücella Hanım, koruma kurulunun ya da belediyenin önüne bu mevzuatla gelmiş bir planı *"yahu, bu mevzuatı sevmedim"* demek şansına sahip değilsiniz.

**MÜCELLA YAPICI** - Burada UNESCO'nun dünya mirası listesi var özellikle limanlar, garlar, kentlere özgü.

**AHMET TURGUT** - Sizinle anlaşamadığım nokta şu, karışıp karışmamak meselesi şu: bakınız, olduğundan fazla yükü koruma kurullarının sırtına yükleme durumda değiliz. Bakın, size şunu söylemeye çalışıyorum: Ben şehir Plancıları Odası İstanbul şubesi Başkanı olarak ya da siz Mimarlar Odasını temsilen, burada oturan bir başka arkadaşımız bir derneği temsilen der ki, *"Bu zelleştirme Kanunuyla plan yapmak yanlış, yapılmasın, bu kanun kaldırılсын, planlamayı zedeliyor"*. Ancak, şunu söylüyorum, bu 5398 sayılı Kanun yürürlükte. Türkiye Cumhuriyeti kanunlarla yönetiliyor. Biraz önce eleştirdiğimiz şeyhin ülkesi de değiliz çok şükür halen. Ama bu kanunlar varsa, bir plan üretilip geldiğinde, belediyedeki arkadaşlarım da, koruma kurulundaki ğretim üyelerimiz de ya da görev yapan kişiler de bu çerçeveden bakmıyor. *"Kusura bakma arkadaş, bu kanunu beğenmedim. Sen bunu alıyorsun gidiyorsun, belediye getirsin"* diyemezsiniz, böyle bir yönetim olmaz. Ama Hocanın söylemeye çalıştığı oydu. Yani bu çerçevede orada yapacak bir şey yok, ona diyebileceğimiz bir şey yok, yani o kurumların

diyeceği bir Şey yok. Biz deriz, ama o kurumlar diyemez, öyle mi Hocam?

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Efendim, ben gerçekten bu konuyu burada kapatmak istiyorum. Bunu uzun uzun tartışırız. Koruma kurulları gerçekten çok önemli görevler yapmıştır. Ben 19 senedir bu işin içindeyim ve Şunu söylüyorum: Eğer koruma kurulları olmasaydı her yerde de söylemişimdir, Sultanahmet'in yanına gökdelen dikerdik, bu kesinlikle yapılırdı.

Şöyle bir olay var yalnız: demin çok güzel ifade edildi, ben bütün koruma kararlarını, bir koruma amaçlı planda olsa dahi delemem. Zaten bilimsel olarak da yanlıştır. Diyoruz ki plan disiplinler arası bir Şeydir; öyle değil mi? Plancı arkadaşlarımız da buradalar. Yani ben orada kalkacağım, A veya B kişi olarak "*ben bunu beğenmedim, burası yeşil alan olsun, burası gar olsun, burası bilmem restoranlar bölgesi olsun*" deme hakkım olamaz, böyle bir hak olamaz zaten, öyle bir hakkım yok, bunu bu Şekilde ele almak son derece yanlıştır.

**AHMET TURGUT** - Kimsenin böyle bir hakkı yok Hocam.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Demin verdiğim örnek aynı Őekildedir.

**MÜCELLA YAPICI** - Diyelim ki Haydarpaşa Garı sizin önünüze otel olarak geldi diyelim. "*Haydarpaşa'nın fonksiyonuyla birlikte bir tarihi değer ifade ettiğini*" söyleyemez misiniz?

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Söylerim onu, bu Şu demek değil bakın, Şunu yaşadım...

**MÜCELLA YAPICI** - "*AnlaŐılamadı*" dediğiniz.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Hayır anlaŐılamadı değil, anlaşılıyor. Yalnız Şöyle bir Şey var, bir örnek vereceğim size: Spor ve Sergi Sarayı. Ben o zaman imardan sorumlu genel sekreter yardımcısıydım ve gerçekten HABİTAT toplantısı da var ve İstanbul'a en azından 3 000 kişilik kongre merkezi lazım, bu

şarttı, başka çaresi yoktu, toplantı dahi yapılamayacaktı ve biz de dedik “ihale usulüyle buranın kongre merkezi olmasını” istedik. İnanır mısınız ben sorgulandım “neden buna izin verdik” diye. Kimin tarafından biliyor musunuz? Üzüleceksiniz ama Mimarlar Odası tarafından. Çünkü niye?

**MÜCELLA YAPICI** - Fonksiyonu önemli.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Fonksiyonu önemli, hâlbuki orası çalışmıyordu hiçbir zaman, orada konserler veriliyordu müzik festivallerinde; alt katı baştan aşağı pislik içinde depoydu, Şehir Tiyatrolarının depo yeri idi. Şimdi oranın bu şekilde yapılmış olması kötü mü oldu ve Anıtlar Kurulundan projesi de geçmişti. Mimar şikâyet etti, yani Belediyeyi şikâyet etti ve ben de bilgi verdim. Mimar sonunda da mahkemeye müracaat etti. Sonuçta mahkemede kamu yararı olması nedeniyle çok şükür biz kazandık ve orası da yapıldı.

Şu açıdan söylüyorum: tabii ki derim burası şu olsun, bu olsun diye, ama Anıtlar Kurulu belki bunun aksini söyleyebilirdi; bu da mümkün. Bina için fonksiyon belirlemek kolay...

**MÜCELLA YAPICI** - Çırağan'da yaptı.

**Prof. Dr. METE TAPAN** - Çırağan'da yaptı, ama plan açısından diyorum. Yani bir bölgenin hangi fonksiyonlarının nereye geleceği hakkında... Bu bir planlama kararıdır, birtakım raporlara dayanması lazım, analizlere dayanması lazım. Ben orada Koruma Kurulu olarak söylüyorum, herkes de biliyor “buradaki yoğunluk nasıl değişecek, trafik nasıl olacak?” soruyorum ve rapor istiyorum. Bu soruların cevabı kolay değil ama o raporu ben dahi ne kadar değerlendirebilirim? O rapor nereden gelecek?

Efendim, katıldığınız ve destekleriniz için hepimize çok teşekkür ediyoruz. Aktörlerin bir araya gelmesi ve tartışması sürecin sağlıklı işlemesi açısından, yasal prosedürün işlemesi açısından bence iyi olmuştur. Biz bunu yayına dönüştürüp dağıtırız. Ama öncesinde buradaki katılımlardan bir sonuç bildirgesi çıkarıp bu işlerde görev alan kurumlara da dağıtmayı düşünüyoruz. Çünkü burada bazı başlıklar oluştu, o başlıklar

dahilinde kurumların bu planlama sürecini sorgulaması gerektiğini de ileticeğiz sizlere.

Teşekkür ederiz.