

Şehir ve Kasaba İmar Plânları Ne Şekilde Tanzim ve Tatbik Edilmelidir

Memleketimizde imar plânlarının tanzimi ve tanzim edilen plânların kontrole tabi tutulması 1935 senesinde Nafia Vekâleti Yapı İşleri Reisliğine bağlı Şehircilik Fen Heyetine tevdi edilmiştir.

Bilâhare servisleri meyanına Şehircilik ve Haritacılığı da ilâve edilen İller Bankası, imar plânı tanzimi işini, belediyeler adına bu işle uğraşan mimar ve mühendisler arasında kapalı zarf usulü ile ihaleler yapılarak halletmekte ve bu plânlar Nafia Vekâleti Şehircilik Fen Heyeti uzmanlarınca kontrol edilmekte idi. Bu arada şu hâdiseyi zikretmeden geçemeyeceğim. Orta Doğu Üniversitesinde Şehircilik Enstitüsü kurmak üzere Türkiye'ye gelen Amerikalı Profesör, şehirciler takdim edilirken İmar Plânları müteahhidi diye takdim edildikleri zaman adamcağız kulaklarını kapamış ve bir daha bu gibi şahısları bana yalnız mühendis veya mimar diye tanıtmınız demişti. Binaenaleyh imar plânları tanzim işini yapanları müteahhit telâkki ederek kapalı zarf usulü plân ihale etmek tabiidir ki acı neticeler doğurmaktadır. Bu son durumda ise İmar ve İskan Vekâletinin teşkilî ile bu hak, yani plân yapma ve kontrolü hakkı bu vekâlete verilmiş bulunmaktadır.

Türkiye'de belli başlı şehir ve kasabaların plânları hemen hemen ikmal edilmiş olmakla beraber günün ihtiyaçlarını karşılayamadığından her an tādili yoluna gidilmektedir. Bu plânlardan tatbik mevkiine konanlar ise hemen hemen yok gibidir.

Bu niçin böyle olmaktadır?

1 — Belediyelerden yapılan plânları tatbik mevkiine koyacak teknik elemanların bulunmaması.

2 — Belediye bütçelerinin kıfayetsiz oluşu.

Yazan :
Celâl ULUSAN
Yük. Müh.



3 — Tatbik mevkiine konan yerlerde nüfuzlu şahsiyetlerin malına dokunduğu takdirde bunu önleyici tedbirlerin alınması için derhal faaliyet geçmeleri ve plânda değişiklik talebi.

4 — Nazım plânla beraber tatbikat plânlarının hazırlanması.

25 senedir yapılan tecrübeler şunu göstermiştir ki tanzim edilen imar plânları yukarıda gösterilen dört sebepten biri veya bir kaç dolayısıyla tatbik mevkiine konamamıştır.

Bu da gösteriyor ki bu derde bir çare bulmak lazımdır. Yeni teşkil edilen İmar Vekâletinin de bu işi pek hal yoluna koymadığı görülmektedir. Memleketimizde eleman kıtlığı, Belediye bütçelerinin gayri müsait oluşu, bu hususta yeni yolların aranmasını icap ettirmektedir.

Bu da memleketi İmar bölgelerine ayırmak ve istihsal kabiliyeti, turistik imkânları olan bölgeleri ehemmiyet sırasıyla ele almak ve umumî bütçeden her sene bu bölgeye gereken tahsisatla, Belediyelerin imkânlarını da göz önüne alarak, yardım etmek.

Meselâ; bu bölge taksimatı Seyhan Bölgesi, Ege Bölgesi, Marmara Bölgesi... ilh. şeklinde olabileceği gibi Karayolları Umum Müdürlüğünün Bölge taksimatının aynı da olabilir ve her bölgede bir imar bürosu kurmak suretile işler yürütülebilir. Bu suretle Karayollarına muvazi bir şekilde memleket kalkınması ve memleket plânlanması ele alınabilir. Hattâ bu teşkilât Karayolları bünyesi içinde de olabilir ve onların imkânlarından da istifade edilebilir.

Karayolları 13 Bölgeye ayrılmış olup her birinin müteaddit şubeleri vardır ve bu şubeler o bölgenin muhtelif şehir ve kasabalarına dağılmış vaziyettedir.

Teşkil edilecek imar bölgeleri müstakil çalıştığı takdirde, vasıta kıtlığı eleman darlığı gibi müşküllerle karşılaşması ihtimal dahilindedir. Bu yukarıda söylediğimiz imar kalkınması bütün memlekette küll halinde ele alınmak imkânını sağlayacağı gibi tatbikatta, para ve eleman bakımından, bazı aksaklıklar verebilir.

İkinci bir şekil ise memleketi yeni bölgelere ayırmak ve yukarıda söylediğim gibi istihsal ve turistik durumu göz önüne alarak en ücra köşesine kadar o bölgeyi imar etmek. Bölge plânı hazırlanan meselâ A Bölgesini imar ederken B Bölgesinin plânını hazırlamak, B Bölgesini imar ederken C yi hazırlamak. Uzun vadeli görünen bu plân diğerinden daha verimli ve esaslı olacağı kanatindeyim. Şöyle ki;

Eleman ve para o bölgeye miktar itibariyle fazlaca tahsis edileceği için süratli kalkınmayı sağlayacaktır. Bu bölgelerde çalışacak elemanların nereden bulunacağı sualine gelince bugün Türkiye'de imar plânları ihalesine iştirak eden asgarî yüz eleman vardır; fakat plânlardan elde ettikleri para onları tatmin etmediği için hepsi esaslı birer işe bağlamak zorunda kalmışlardır.

Bu elemanlar tatmin edildiği takdirde gerek merkez ve gerek bölge teşkilâtını tatmin edecek adet ve durumdadırlar. Bunlara yeni iltihaklar da olacaktır.

Tanzim edilecek Bölge plânlanmasında nazarı itibare alınması gereken hususlar şunlardır: Bölgenin;

- 1 — Turistik durumu
- 2 — Ziraî durumu
- 3 — Ticarî durumu
- 4 — Sınai durumu
- 5 — Mesken durumu
- 6 — Nüfus durumu.

Yukarıda sıralanan hususlar tesbit edildikten sonra köylerin kasabalara, kasabaların şehirlere ve şehirlerin liman veya demiryolu istasyonlarına olan ihtiyaç ve irtibatları sağlanmalıdır.

Bölge dahilinde birbirine yakın bulunan köy, kasaba veya şehirlerin su, elektrik, demiryolu, karayolu, hava alanı ve umumî parkları müştereken mütalâa edilebileceklerinden bu tesislerin her iki veya üç şehri de tatmin edecek tarzda mütalâa edilmesi iktisadî bakımdan çok faydalar temin eder.

Nâzım plânları şehirciler tarafından tanzim edilen şehir ve kasabaların tatbikat plânları, nâzım plânı yapan şehircinin daimî veya aralıklı nezaretinde, Bölge Müdürliğünde teşkil edilecek olan imar bürosu tarafından, en ince teferüatı düşünülerek yapılmalıdır. Bu tafsilât plânları ise tatbik sahasına geçilecek kısımlar için tanzim edilmelidir.

Bugün hiç bir şehircinin, bir şehrin, 50 senelik istikbâlini tayin edecek durumda olduğunu zannetmiyorum. Buna en yakın misâl Ankara'mızdır. Prof. Jansen Ankara Şehri Nâzım Plânını yaptığı zaman 50 senelik nüfus artışını 125 bin olarak düşünmüş ve Belde ihtiyaçları da buna göre tanzim edilmiş olduğundan bugün nüfusu yarım milyona yaklaşan Ankara'nın en basit ihtiyacı karşılanamaz bir hale gelmiştir.

Yeni hükümetin durumu esaslı şekilde incelemesini, alınacak kararların, atılacak adımların çok düşünülerek ve bilerek atılmasını candan temennî ederiz.

Mühendis Ücretleri

Kemal NOYAN
(Engineering News Record'dan)

1953 ile 1960 yılları arasında mühendis ücretlerinin her yıl takriben % 5 nisbetinde arttığı Birleşik Mühendisler Konsülünün, Mühendislik İnsan gücü Komisyonu tarafından yapılan etüdler neticesinde meydana çıkmış bulunuyor. Bu etüdlere istinaden hazırlanan mukayeseli grafikte durum sarahaten görülmektedir.

İnşaatçı çalışan mühendisler artışta yükselme hızında aynı seyri takip etmekle beraber ücret seviyesinde sanayide çalışan mühendislerden geri kalmakta devam etmişlerdir.

Raporda 1960 yılında umumî olarak mühendislerin yıllık vasatı ücretlerinin 9600 dolar olduğu tesbit edilmiştir. Aynı konsülün 1953 yılında elde ettiği netice 6500 dolar idi.

7 yılda artış nisbeti % 49 dur. Aynı periodda sanayide çalışan işçilerin ücretleri % 28,8, mamûl mallar endeksi ise % 10,50 nisbetinde artmıştır. Tetkikat ayrıca mühendis ücretlerinin hiç bir zaman geriye doğru gitmediğini ve ücretlerin yükselişinin mesleğe intisabın ilk yıllarında daha süratli olduğunu göstermektedir.

Yirmi yıllık kıdemden sonra ücretlerde artış çok azalmaktadır. Mafih yirmi senelik tecrübeli mühendislerin ücretlerinde ufak düşüşler ve çok büyük yükselmeler de tesbit edilmiş bulunmaktadır. 200.000 mühendis üzerinde yapılan tetkikatta % 1,5 unun 25.000 doların üstünde ücret aldığı görülmüştür.

Diğer bir tasnif şöyledir :

En yüksek ödeme sanayidedir; sanayii, Federal Hükümet ve onu müteakip Lokal Hükümet daireleri takip etmektedir. Öğretim yapan mühendisler halen az ücret almakta iseler de son iki yılda artış sür'atleri % 14,3 olarak en yüksek hızı iktisapetmiş bulunmaktadır.

Mühendis Ücretleri

