

TÜRKİYE'DE PLANLAMA SORUNSALINA GENEL BAKIŞ ve YAPISAL ÇÖZÜM ÖNERİLERİ III

Olgu Çalışkan

Sanayileşme-Kentleşme İlişkisinde Değişen Dinamikler

Genellikle kenti kırdan farklılaştıran ölçütler arasında nüfus, toplumsal örgütlenme biçimi ve fiziksel karakterlerin dışında, öncelikli olarak egemen üretim tarzı gösterilir ki bu da tarımsal üretim şeklinin alternatifi olan sanayidir (Suher, 1996: 32). Endüstri Devrimi'ni yaşamış Batı ülkelerine baktığımız zaman da, 19. yy'ın ilk yarısından itibaren kentleşmenin esas dinamiğinin sanayileşme olduğunu görmekteyiz (Hall,1992: 12-21). Bununla birlikte günümüz kent tanımında, kentleşme ile sanayi ve sanayileşme kavramları arasındaki bağın gün geçtikçe gevşediğini görmekteyiz. Öyle ki 1996 tarihli Habitat Agenda'da kent tanımı, "*Ekonomik, ruhani, kültürel ve bilimsel gelişimin kaynağı olan uygarlık merkezi*" (UN, 1996: 2) gibi klasik kent tanımlarından farklı bir şekilde karşımıza çıkmakta. Bu tanımın, günümüz 'global' kentinin niteliklerini ortaya mı koymakta olduğu; yoksa az gelişmişlere yönelik sanayisizleştirme stratejilerinin bir ürünü mü olduğu sorulduğunda yanıtımız her ikisi de olacaktır. Şöyle ki:

Konuyu merkez-çevre ilişkisi içerisinde ele alırsak, küreselleşme sürecinin gelişmiş Batı metropollerini yukarıdaki tanım çerçevesinde dönüştürdüğü doğrudur. Çünkü, uluslararası finans kapitalin hedeflediği kent prototipi, geliri ve boş zamanı artmış kentlilerden oluşmuş, hizmet sektörünün egemenliğindeki tüketim kentleridir. Üretken olmayan sermayenin belirleyiciliğindeki bu kentlerin yaşadıkları 'kentsel gerilimlerin' ise ne denli tehlikeli boyutlarda olduğunu anımsatmakta yarar var (Jacobs, 1996:103-121). Çevre ülkelerde ise süreç çok daha farklı bir nitelikte yaşanmaktadır. Batı, küresel yatırımlarıyla üretimden kaynaklanan kentsel sorunlarını dışallaştırmaya çalışırken sanayi yatırımlarını çevre ülkelere kaydırmakta ve az gelişmiş ülke kentlerinde ikili yapılar neden olmaktadır. Bu dönüşüm ise, bambaşka soru işaretlerini beraberinde getirmekte: Günümüz planlama modeli merkez-çevreci bakış açısıyla ne olmalıdır? Bu şemada Türkiye'nin konumu nedir?

Tüm bu gelişmeler karşısında planlama, gelişmiş ülkeler için tüketim planlaması şeklinde kendini gösterecekken az gelişmiş ülkelerde ise üretim modellerine dayalı bir planlamaya yönelim ortaya çıkacaktır (Yalçıntaş, 1997: 20). Birçok anlamda bir geçiş dönemi yaşayan Türkiye'de ise (gerçek anlamda) her türlü planlamanın sistem tarafından reddedilmesi, söz konusu sorunsal ülkemiz açısından belirsiz kılmaktadır. Oysa Türkiye'de sanayi son kırk yıldır ulusal planlama süreciyle yönlendirilmesi gereken ciddi bir yapısal dönüşüm yaşamaktadır. İthal ikameci modellerle, 1950'li yıllarda dayanıksız tüketim malları sanayii, 1960'larda dayanıklı tüketim ve ara malları üreten sanayilere dönüşürken; 24 Ocak kararları sonrası neo-liberal politikalarla da finans ve para piyasaları oluşturulmasına ağırlık verilecek, diğer bir anlamıyla sanayisizleştirme politikaları devreye girecektir (Ersoy, 1993:2).

Sanayinin yer seçim dokusunda, her ne kadar son dönemde vergi durumu, yerel yönetimde istikrar, uygulanan teşvikler gibi kriterler ön plana geçse de; bugüne kadar uygulanan esas ölçüt ulaşım, hammadde ve pazara erişim ve iş gücü maliyetleri olmuştur (Ocakçı, 1997:30). Genel olarak gelişmekte olan kentlerde, kent içinde kalmış büyük ölçekli sanayilerin artan kentiçi-dışsal ekonomilerin fiyatlarını karşılamak istememesi sonucu kendilerine kent dışında yer seçtikleri gözlenir. Bu durum, az gelişmiş ülke kentlerinde ana yollar boyunca sıralanarak kent dışına sarkan sanayi koridorları olarak kendini gösterir (Bademli, 1986: 10). Ülkemizde bu devinim, 1950'lerin etkisiyle 1960'lı yıllarda ortaya çıkmıştır.

1950'lerin liberal politikalarıyla dünya kapitalist sistemi ile daha güçlü bir bütünleşme amacıyla İstanbul çıkış noktası olarak görülmüş ve o döneme kadar yaşanmamış çapta bir büyüme dönemine girmiştir. Bu durumda kent içi artan maliyetleri karşılayamayan İstanbul sanayii, çevreselleşme (decentralization) süreci içine girmiştir. Gelişmiş ulaşım altyapısı, ucuz arsa fiyatları ve gelişmiş kamu yatırımlarının da etkisiyle (TÜPRAŞ ve PETKİM gibi ara ürün imal eden büyük sanayi birimleri) sanayi, önce Kocaeli sonra Sakarya'da yer seçmiştir (Sökmen, 1984: 273). İşte bu noktadan itibaren denetlenemeyen (ya da denetlenmek istemeyen) sanayi gelişimi, büyük yıkımla sonuçlanacak sürecin dinamiği olmuştur.

Yaşanan sanayi dönüşümü, bütüncül bir planlama ve konut politikalarıyla yönlendirilmediğinden beraberinde yeni sorunlara yol açmıştır. Artan ucuz işgücü gereksinimi

bu sanayi komplekslerinin yakınında oluşan gecekondu alanlarıyla karşılanmıştır. Buna göre, Kocaeli'nin kuzeyinde yerleşime elverişsiz araziler üzerinde ve Sakarya'da ova toprakları üzerinde (daha sonra bir çoğu affa uğrayacak) pek çok gecekondu mahallesi kurulmuştur (TMMOB, 2000: 2).

İstanbul'da ise yaşanan dönüşüm İstanbullu sanayici profilini değiştirerek kentsel mekanda farklılaşmalara neden olmuştur. Özellikle 1980'lerle birlikte uluslararası sermayenin ve beyaz yakalı kadroların kente yönelişi, artan kentsel ranttan payını kapmak isteyen yerli sermayeyi de bir anda harekete geçirmiştir. Eskiden İstanbul'a fabrika diken büyük sermaye, artık sermaye birikim sürecine hizmet edecek plazalar, lüks villa siteleri, alışveriş ve eğlence merkezleri yapacak inşaat sektörüne yönelmiştir. Sanayicilik, kentsel rantlar kadar para etmiyordur artık (Sönmez, 1998: 138). Sektördeki yerli ve yabancı işgücüne hitap eden, Latin Amerika tarzı güvenlik önlemleriyle kentliden yalıtılmış 'prestijli' konut alanlarıyla daha çok enformel sektöre ait kesimlerin oluşturduğu düşük çevre kaliteli gecekondu alanları, büyük bir kentsel eşitsizliğin kaynağı haline gelmiştir (Balı, 1999: 35). Şehr-i İstanbul'da artık; **citylerin countrylerin** ve **kurtarılmış bölgelerin** varlığı **öteki Türkiye** tartışmalarına konu olabilecektir.

Sanayinin mekansal hareketliliğini kısıtlayan planlamanın reddi ise, serbest piyasanın anarşik ortamında sosyo-ekonomik ve çevresel faktörleri göz ardı eden bir hareket serbestisi yaratmıştır. Bu koşulu en iyi şekilde değerlendiren özel sermaye zamanla kentsel yaşamı ve doğayı umursamadan gelişimini sürdürmüştür. Süreç; verimli tarım arazilerinin, su havzalarının ve kentsel tarihi dokunun aleyhine çalışmıştır.

Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre Türkiye'deki sanayi tesislerinin yüzde 98'i deprem bölgelerinde bulunmaktadır (Cumhuriyet, 2000: 13). Bu durum, yerleşim boyutuyla birlikte ele alındığında, depremde yaşanan kaybın esas nedeni olarak ele alınabilir.

Yıllarca Doğu Marmara'yı etkisi altına alan yanlış sanayi yer seçimi artık, Trakya'yı da tehdit etmektedir. Yine aynı nedenlerle İstanbul'a yakınlığı tercih eden sanayi ve onun kontrol dışı gelişimi, Çerkezköy, Lüleburgaz ve Çorlu'yu etkisi altına almıştır. Önlem alınmazsa Türkiye'nin en verimli topraklarından Meriç Havzası, yeraltı sularının sanayi atıklarınca kirletilmesi sonucu elden gidecektir. Bölgedeki sanayi tesislerinin %70.43'ünün üretimi çevreye zararlı atık içermektedir (Koşar, 1999:3).

Aynı yaşamsal tehdit su havzaları konusundadır. İstanbul'a su sağlayan altı ayrı baraj gölü için yapılan bir araştırma, yönetmeliklerce en küçük barınak yapımının bile yasaklandığı göl mutlak koruma sınırı içerisinde toplam 41 adet sanayi tesisinin varlığını saptamıştır. Bu sanayi yatırımları, su rezervini kirletici bir konut yapılaşmasına da neden olmaktadır. Nitekim, İstanbul'a en çok su sağlayan havzalardan biri olan Ömerli Havzası içinde 1985-90 yılları arasındaki nüfus artış oranı % 364.5'tir (Erten, 1999: 296-98). İstanbullu, içtiği suyun kalitesini sorguladıkça ipin ucunun doğayı yağmayla sonuçlanan plansızlığa gittiğini anlayacaktır.

Bu konudaki son değerlendirmemiz yıllarca üzerinde birçok somut projenin üretildiği **sanayi siteleri** üzerine olacaktır. Küçük sanayi siteleri uzmanlaşma, farklılaşma, üretim tekniği ve örgütlenme bakımından az gelişmiş metropoliten alan yerleşmelerinin bir ögesi olarak kabul edilmektedir (Kıray, 1998:105). Fakat, Türkiye deneyimi bu saptamayı yanlışlar niteliktedir. 1950-60 arasında daha çok kent merkezlerini imalathane ve zanaat dükkânlarından arındırmanın bir aracı olarak kullanılan küçük sanayi siteleri, birçok Anadolu kentinde olduğu gibi kent çeperinde çöküntü bölgelerini oluşturmuştur. 1960'lardan sonra ise örgütlü küçük sanayi siteleri sanayileşme, istihdam yaratma ve ekonomiyi canlandırma aracı olarak görülmüş ve çok sayıda proje bu anlamda başarıya ulaşmıştır (Bademli, 1986:10). Organize sanayi bölgeleri önemli bir kent planlama aracı olmasına karşın, onunla ilintili gelişimlerin (konut vb.) üst ölçekte bölge planlarıyla yönlendirilmemesi nedeniyle bölgesel eşitsizlik konusunda yeterli çözüm üretilemediği de bir gerçektir.

Yazındaki farklı tanımlamalar bir yana, Türkiye gibi nüfus akışkanlığı yüksek, dinamik bir yapıya sahip ülkede mekansal planlama açısından sanayi, üzerinde hâlâ yeni projeksiyonların üretilmesi gereken önemli bir girdidir. Bu konudaki yanlış tercihler ülkeyi geri dönülmez çıkmazlara (deprem örneğinde olduğu gibi) sürüklemektedir. Öyle ki, kısa dönem maliyetlerinin karşılanmaması, ülkeyi uzun dönemli toplumsal maliyetlere mahkum etmektedir.

Planlamanın Bakış Açısıyla Marmara Depremi

Planlamanın vazgeçilmezlerinden biri de ekonomik ve sosyal veriler kadar doğal çevreyi de planlamaya yön veren girdiler arasında kabul etmektir. Bu anlayışla doğal afetler, kimi devlet adamlarının nitelendirmelerinin aksine 'takdir-i ilahi' değil, bilimsel anlamda birer **risk faktörüdür**. Ulusça acı bir şekilde yaşadığımız Marmara Depremi'ni de bu çerçevede değerlendirmek gerekir.

Kendi coğrafyasında görülmüş en yıkıcı depremi yaşayan ülkemiz ne yazık ki yıllardır göz ardı edilen bir gerçekle daha yüz yüze gelmiştir: Toplumunu birinci derecede ilgilendiren kentlerin yer seçim kararlarında, üst düzey ulusal planlar ve politikalar yerine, kâr maksimizasyonunun belirleyici olduğu neo-liberalizm ve piyasa rasyonaliteleri.

Yaşanan yıkımın büyüklüğü depremin derecesinden çok, niteliğini tarihsel süreç içerisinde planlamayı reddeden sistemin belirlediği bölgedeki yerleşim dokusu ile ilintilidir. Bizleri bu sonuca getiren süreç, planlamanın yerini alan rant ilişkilerinin özgün(!) tarihsel dönüşümü ile içiçedir. Özgün diyoruz, çünkü hiçbir gelişmekte olan ülke böyle bir deneyimin diyetini bu denli kanlı ödememiştir. Ödenen bedel, 1950'lerden beri iç göçlerle desteklenen **yiğilma ekonomisi** ve birikim rejimince ortaya konan tek merkezde gelişim modelidir (Keskinok, 1999:60). Sorunu, birçoklarının ortaya koyduğu biçimiyle yalnızca yapı bazında denetim eksikliği olarak koymak yanlış olur. Sorunun aslı, bölgesel dengesizlik gerçeği karşısında, bölgenin deprenselliğinin göz ardı edilerek sınırsız bir gelişmeye kayıtsız kalınmasıdır.

Ülkeyi bu noktaya getiren dönüşümün ilk belirtilerini 1960'larla birlikte görmekteyiz. Yapısal değişime uğrayan sanayi, altyapı ve işgücü maliyetleri bakımından diğer bölgelere oranla görece avantaja sahip Doğu Marmara Alt Bölgesi'nde yer seçerken, o yıllarda yapılan alt bölge planında ise böyle bir yönelim sakıncalı görülmemeyerek kabul edilmiştir.* Oysa bu dönemden kısa bir süre önce uygulanan ve dünya planlama pratiğinde başarılı bir örnek olarak kabul edilen İngiltere deneyimi tek başına yönlendirici olabilecek nitelikteydi. Nitekim, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Yeni Kentler Yasası ile kamu öncülüğünde kırka yakın yeni ve küçük yerleşim birimleri kurulmuş, yatırımlar Londra metropoliten alan dışına kaydırılarak bölgeye olan aşırı nüfus yığılmasının önüne geçilebilmiştir (Keleş, 1999: 2).

Planlama anlayışının tamamıyla bir kenara atıldığı son otuz yıllık dönemde ise **ne pahasına olursa olsun sanayileşme** düsturuyla ekonomik, teknik ve toplumsal öncelikler yerine sermayenin belirleyiciliğindeki kontrolsüz gelişim esas alınmıştır. Küreselleşme rüzgârının etkisi ile geniş yetkilere sahip belediyeler **yarışan kentler** anlayışı ile kentlerinin nesnel koşullarını göz ardı ederek büyük sanayiye çekici parçacıl planların altına imza koymuşlardır. Sonuç ise sosyal altyapı yetersizliği içinde, kentin taşıyabileceği kapasite ötesinde aşırı nüfus yığılması ve yoğunluk kararlarıdır (TMMOB, 2000:1).

Bölgede süreç içinde kendini gösteren yanlış yatırım-gelişim kararları incelendiğinde sorunun sistemden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Buna göre, ilk ve en temel sorun, bütüncül olmayan ve **bölge** kavramını göz ardı eden mevcut planlama sistem(sizliği)dir. Çağdaş mekansal planlama kriterlerine göre bir bütün olarak ele alınması ve bu doğrultuda projelendirilmesi gereken İstanbul-Sapanca koridoru, bugün herhangi bir metropoliten alan planından yoksundur. Bölgedeki onlarca irili ufaklı belediye hiçbir eşgüdüm olmaksızın birbirinden bağımsız imar planları üretmektedir. Özellikle, İzmit-Yalova arasında irili ufaklı hemen hemen tüm yerleşim biriminin belde belediyesine dönüştürülmesi, imar ve yapılaşmada bütünüyle ranta dayalı bir yerleşim dokusuna neden olmuştur (Hacısalıhoğlu, 1999: 2). Bölgedeki gelişmiş ulaşım altyapısı mesafenin caydırıcı etkisini büyük oranda ortadan kaldırdığından bir belde belediyesinin verdiği sanayi ya da altyapı yatırım kararı başka bir yerleşim biriminde kendisini artan konut gereksinimi olarak gösterebilmektedir. Bunun sonucu önceden kestirilemeyen demografik hareketler mevcut parçalı planları da geçersiz kılmaktadır.

Mevcut sistem içerisinde yapılabilen en üst planlama ölçeği Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca üretilen 1/25000 çevre düzeni planlarıdır ki bu planlar bütün bölgenin ancak bir bölümünü kapsamaktadır. Kaldı ki bu planlar da devletin ürettiği çevre ve yatırım politikalarını kapsayan bölge planlarıncı değil, yatırımcı istemleri ile yönlendirilmektedir. Bu olumsuz koşul bir yana ülkenin en kritik ve hareketli alt bölgelerinden biri olan Körfez için söz konusu planı bugüne kadar yapmamış olan bakanlık, Körfez çevresinde belli bir süreklilik yakalayan yığılma kentsel dokunun önüne geçilememesine neden olmuştur (TMMOB SPO, 1999: 2).

Deprem öncesi verilen yer seçimi kararlarında yerbilim açısından yapılması gereken kapsamlı etüt çalışmaları arka plana atılmış, asıl olan bilim değil, rant ve arazi mülkiyeti olmuştur. Büyük

arazilere gereksinim duyan yatırımların hemen hemen tamamı zemin yeteneği sorgulanmadan meralar, ormanlar, hazine arazileri ve tarım alanları gibi kamu mülkiyetindeki araziler üzerinde yer almıştır (age:2). Bunun sonucu 1. sınıf tarım toprağına sahip Sakarya ve Bursa Ovaları, bırakın belediyelerin ihmali devletın en üst düzey makamının özendirici girişimleri ile yapılaşma tehdidi altında kalmıştır.

Doğaldır ki piyasa düzeni içerisinde büyük sermayenin sosyal kaygıları olamaz. Bu durum, kendini en çarpıcı şekilde Sakarya'da dev sanayi tesisleri yanında konuşlanmış çevre kalitesi düşük konut alanlarında göstermektedir. Yıldan yıla bölgede palazlanan sanayiye bitişik alanlarda ucuz işgücü deposu, derme çatma, yap-satçı sistem ürünü konut bölgeleri; bizlere kentleşmenin itici gücü olan sanayinin ne denli kent planlaması dışında tutulduğunu göstermektedir.

Bölgedeki kentlerde sınırsız gelişim tercihi **yağ lekesi** olarak tanımlanan ve az gelişmiş ülke kentlerinde görülen gelişim modeline neden olmaktadır. Bu gelişim modeline göre ana ulaşım akslarına asılan, sınırsız genişleme nedeniyle sanayi birimlerinin ve buna bağlı konut alanlarının ova toprakları da dahil olmak üzere zemin kalitesi düşük her türlü alanda kendine yer seçen bir kentsel doku ortaya çıkmıştır. Yıkımın bu derece büyük olmasının en önemli nedeni ise ilk yerleşimlerin su kaynaklarına yakın, dolayısıyla fay hatlarının oluşturduğu su havzaları üzerinde yer almalarıdır. Daha sonra gelen büyük çaplı ulaşım yatırımları ise bu noktadaki kentsel gelişimi desteklemiş ve nüfus artışına hız vermiştir. Buradan da anlaşıldığı gibi milyarlarca dolara mal olan ulaşım yatırımları mekansal planlamadan yoksun yaşama geçirildiklerinde gün gelip üzerinde binlerce depremzedenin taşındığı otobanlara dönüşebilmektedir.

Yaşanan deneyim bize mevcut yasa ve yönetmeliklere de gereği gibi uyulmadığını göstermiştir. Bunlara verebileceğimiz ilk örnek Kıyı Kanunu'dur. İzmit, Yalova ve Gölçük örnekleri yasaya aykırı şekilde kıyıların doldurulması ve yapılaşmaya açılmasının sonucu ortaya çıkmıştır. Diğer bir örnek ise uygulandığı taktirde daha az yapı hasarına neden olabilecek, bakanlıkça 1998 yılında hazırlanmış Deprem Yönetmeliği'nin yeterince uygulanmamasıdır (age:3,4). Fakat bu durum bizleri yanıltmamalıdır. Asıl olan sorun, mevcut yasa ve yönetmeliklerin uygulanmaması değil, bütün olarak yeniden ele alınması gereken imar sistemindeki yozlaşma ve bozukluktur.

İmar düzenlemeleri afet konusunda da dar, ve çağdaş birçok araçtan ve yaptırım gücünden yoksundur. Mevcut imar sistemi afet konusunu çok yönlü ele alabilecek yetiden yoksun bırakılmıştır. Afet Mevzuatı'nda ise afet öncesi döneme ait imar da dahil olmak üzere diğer alt başlıklara yönelik yaptırım ve önlemler yok gibidir (Balamir, 1999: 8-9). Jeolojik etüt ve rapor koşulu ise yalnızca İller Bankası tarafından hazırlanan planlar için geçerlidir (Ekinci, 1999:3). Kısaca, afetlerle yaşamasını bilmesi gereken bir ülkede bu konudaki kurumsallaşma henüz sağlanabilmiş değildir. Küresel bir fay hattı olan KAF'tan habersiz imar planlarıncı geliştirilmiş sanayi kentlerimiz buna en çarpıcı örneğini oluşturmaktadır.

Taşıma kapasitesini artık fazlasıyla aşmış olan İstanbul ve Doğu Marmara'nın gelişimini (önleyici olmasa bile) denetlemeye yönelik herhangi bir çaba gündeme gelmemekte ya da getirilmemektedir. Bunun en önemli etkenlerinden biri bölgenin gelecekte de geliştirilmesi yönünde çıkar birliğine sahip yerel ve uluslararası büyük sermayenin varlığıdır.

Ülkemizdeki imar planı yapma sürecindeki yetki karmaşası, kent planlarının planlama formasyonu almamış meslek gruplarıncı yapılmasına neden olmaktadır. Bu durumun yol açtığı sonuçlar 17 Ağustos depremiyle açık biçimde ortaya çıkmıştır. Buna göre, Şehir Plancıları Odası'nın yaptığı çalışmada şu ana kadar bölgede yer seçimi kararı getiren 8900 adet imar planının ancak %13'ü yeterlilik sahibi şehir plancıları tarafından yapıldığı ortaya çıkmıştır (TMMOB SPO, 2000: 15). Bugün ülkemizde plancı inisiyatifinin eksikliği bir yana; konuyla ilgili bölümlerin verdiği planlama eğitiminin kalitesi ve mevcut profesyonel plancıların ne kadar kamusal etiğe sahip oldukları da tartışmalı bir konudur.

Sözde demokrasi adına plan yapma ve onama yetkisinin belediyelere verilmesinden sonra sistemin ne denli denetimsiz çalıştığı 17 Ağustos Depremi ile birlikte bir kez daha ortaya çıktı. Zira bölgedeki çökmelerin büyük çoğunluğunu 1985 sonrası yapılan ve hatta ruhsat alan yapılar oluşturmuştur (Ekinci,1999: 20).

Deprem sonrasında ulusal kamuoyu ise, büyük bir aymazlık ve bilinçsizlik örneği sergilemiştir. Denizdeki balık misali, Oktay Ekinci'nin tabiriyle yıllardır bizi sarmalayan **suç zincirini** algılayamayıp zincirin yalnızca basit bir halkası olan **hırsız müteahhidi** ipe götüren medya, adeta toplu katliamın gerçek sorumlularını kamuoyundan gizlemiştir. Gerçek sorumlular ise

sisteme göbekten bağılı çıkar gruplarıdır. Kimdir bunlar?

- 1950'lerde "Bize plan değil, pilav lazım" deyip; 1990'larda "Gerekirse Çankaya'nın bahçesini veririm" diyerek Mustafa Kemal'in Çankaya'sını bile yabancı sermayeye peşkeş çekmeye cüret edebilen alaturka liberalizm ve onun planlama düşmanı siyasal temsilcileri,

- 1948 yılından beri hiçbir kentbilim ölçütüne uyulmadan hazırlanan ve asıl amacı kamusal arazilerin yağmasını meşrulaştırmak olan 15 imar affı ile yağma kültürünün yaratıcısı olmuş halk dalkavuşu sözde devlet adamları,

- 1984 sonrası **sürekli imar affı** anlamına gelen ve kentsel talanı yasallaştıran İslah İmar Planları'nı yurt düzeyinde yürürlüğe sokan dönemin hükümeti ve cumhurbaşkanı,

- Bütün yapıları kaçak, nazım planlarca onaylanmamış alanlar olan su havzaları, orman alanları, SİT ya da tarım toprakları üzerine yapılmış yığınları, **nüfusları çoğaldı** gerekçesiyle belediye ilan edip temel görevi planlı gelişmeyi yönlendirmek olan belediyeleri **resmi emlak bürolarına** dönüştüren hükümetler, buna onay veren valiler, bakanlar, (Ekinci, 1999: 4)

- Planlama sonrası oluşacak kentsel ranttan pay alma amacıyla kamusal alanların yağmalanmasına göz yuman, çoğu bu çarkın birer dişlisi konumundaki lümpen belediye meclis üyeleri,

- Turizmi Teşvik Kanunu çerçevesinde kıyılara, orman arazilerine, Sanayiye Teşvik Politikası doğrultusunda verimli tarım topraklarına yerleşmekte hiçbir sakınca görmeyen; bugüne kadar neden olduğu yıkımların hiçbir toplumsal maliyetini üstlenmemiş sanayici, turizmci ve diğer kolay kâra yönelmiş yatırımcılar,

- Spekülatif imar rantını yoğunluk artışı kararları ile yaşama geçiren ve su şebekesindeki yangın suyu kapasitesini de yeni gelecek nüfusa tahsis edip kentleri büyük yangınlar karşısında savunmasız bırakan popülist yerel yöneticiler ve bu kararların altına imza atan etik yoksunu şehir plancıları, -Adapazarı'nda son belediye seçimleri sonrasında yapılarla bir kat daha çıkma iznini veren belediye meclisi, o katlarda ölen yurttaşların katil sorumluları konumundadırlar- (Boysan, 1999:8).

- Yönetmeliklere uymayarak eksik, kalitesiz ya da uygunsuz malzeme kullanarak kâr elde etmeyi marifet bilen yap-sat sistemi ve onun aktörleri olan müteahhitler,

- Çıkar gruplarının tekelinde yayın yaparak imar konusunda karar odakları karşısında baskı unsuru olabilen ulusal ve yerel yazılı-görsel yayın organları.

Sanırsınız ki; Türkiye'de hiçbir çete, ülke tarihi boyunca bu denli yıkıcı olamamıştır. Oktay Ekinci'nin 1998'de yaptığı şu saptama ise depremler sonrası "Hata nerede?" sorularına en yalın yanıt niteliğindedir:

"...kentsel planlama ve koruma alanında da bugün ülkemizde yaşanan bunalımın ve yağmaya dönük politikaların kökeninde Cumhuriyet kültürü ve onun ülke ve toplum çıkarını gözetken aydınlanma devrimine bağılı hukuku değil, ağırlıklı olarak son 40 yıl içinde bu kültür ve hukuka yön vermiş Cumhuriyet temel ilkelerinin terk edilmesi ve hatta giderek yadsınması yatmaktadır." (Ekinci, 1998:14)

Not Yazıyla ilgili kaynaklar, yazı dizisinin sonunda verilecektir.