

8-9 Eylül 2009 tarihinde yaşanan su taşkınları nedeniyle,
TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından hazırlanan

Ön Değerlendirme Raporu

Ülkemizin temel gündem maddeleri olarak zaman zaman kuraklık sorunuyla, su taşkınları sorunuyla, deprem ve benzeri doğal olaylarla karşılaşmaktayız. Kimi zamanda insandan kaynaklanan teknolojik esaslı, can, mal kayıplarına neden olan ve afet olarak ortaya çıkan bir durumla da karşılaşmaktayız.

İfade etmemiz gerekir ki, doğa veya teknolojik olayların afet olarak adlandırılması, olayın kendisiyle ilgili değil, doğurduğu sonuçlar olarak ele alınmaktadır. Açıkçası "afet" bir olayın kendisi değil, doğurduğu sonuçlar olarak değerlendirilmektedir.

Ülkemizin Su Sorunu, Su Taşkınları ve Can Kayıpları

Su, canlıların yaşaması için vazgeçilmez bir maddedir. Canlı organizmaların oluşumunun % 60'ı ile % 90'ı sudan oluşmaktadır. Susuz bir hayat düşünülemez. Yeryüzünde bulunan tüm su kaynaklarının ancak %1,5 kadarı tatlı sulardan oluşmaktadır. Ülkemiz, su kaynakları bakımından zengin bir ülke olarak bilinmesine karşın su fakiri olmasa da, su kısıtlı olan bir ülkedir. Bu nedenle tatlı su kaynaklarımızın kirlenmesinin önlenmesi, su havzalarının yapılaşmadan uzak tutulması, yağın yağmur sularının da akıp denizlere karışması yerine, olabildiğince biriktirilmesi de gerekmektedir.

İki yıl kadar önce kuraklık konusu ülkemizin temel gündem maddelerinden birini oluştururken; kısa bir süre önce Karadeniz'de meydana gelen su taşkınları, bugün de İstanbul ve çevresinde yaşanan su taşkınlarının ortaya çıkardığı can ve mal kayıpları ülkemizin, bölgemizin ve bizlerin temel gündem maddesi olarak yeniden tartışma konularının odak noktasını oluşturmaya başlamıştır. Şimdilik 33 yurttaşımızın can kaybının yanında, ortaya çıkan ekonomik kayıplar, ülkemiz açısından sıradan olaylar(!) olarak gündeme gelmeye başlamıştır.

Su kısıtlı olan ülkemizde; yağmur, kar ve dolu gibi meteorolojik odaklı su kaynağının afet yaratması yerine, yeryüzünde tutularak havzalarda depolanmasının sağlanması son derece önemli bir konudur.

Hukuki Süreç

İnşaat Mühendisleri Odası Genel Merkezi ve İstanbul Şubesi olarak su havzalarının korunması kapsamında bugüne kadar birçok çalışma yapılmıştır. Afet ve Su taşkınları konusunda panel, sempozyum ve kongreler düzenlenmiştir. İSKİ'nin Su



Havzaları Yönetmeliği'ne yönelik olarak davalar açılmış, çoğu zamanda bu davalar kazanılmıştır. Ne yazık ki, tüm çabalarımıza rağmen su havzalarının, dere boylarının ve ormanlık alanların yapılaşmasına engel olunamamıştır.

İSKİ, su havzalarının yapılaşmasını kontrol altına almak bahanesiyle, mevcut kaçak yapılaşmayı yasallaştırmayı amaçlayan, "1995 Su Havzaları Yönetmeliği'ni çıkarmıştır." Açmış olduğumuz dava sonucu bu yönetmelik iptal edilmiştir. İSKİ, bu yönetmelikte birkez daha küçük bir değişiklik yaparak, 1998 yılında yeni bir yönetmelik daha çıkarmıştır. Bu yönetmelikte su havzalarının, dere yataklarının ve orman alanlarının yapılaşmasına yol açacağı için, yeniden dava açılarak ilgili maddeleri iptal ettirilmiştir.

Bu davalar açılırken, gerek 1995 İSKİ Yönetmeliği'ne, gerekse 1998 yönetmeliğine yönelik olarak açtığımız davaların temel gerekçesi, 750.000 nüfusa sahip olan bölge de "kötü sınıfına" giren suyun, bölgenin 7.000.000 nüfusa ulaşmasıyla "kirlilik boyutu" ne olacaktır? diye sorulmuş, su havzalarının ve dere boylarının yapılaşmasının engellenmesi gerektiği de ifade edilmiştir. Bu kapsamda, İSKİ'nin çıkardığı yönetmeliklere sürekli olarak dava açılmış, en son olarakta 15.01.2009 tarihli kararlarla İSKİ yönetmeliğinin bazı maddeleri birkez daha mahkemece iptal edilmiştir. Küçükçekmece Gölü'nün tatlı su kaynağı olarak kullanılmasından vazgeçilmesi ve su havzasının yapılaşmış olması nedeniyle, havza kapsamından çıkarılması bu noktadaki öngörümüzü ve haklılığımızı da ortaya koymaktadır.

Taşkın Kavramı, İstanbul ve Çevremizde Yaşadığımız Taşkınlar

Taşkın, akan bir suyun doğal ve yapay olarak oluşturulmuş olan yatağına sığmayarak, bu yatak sınırları dışında akışını sürdürmesi ve çevreye zarar verme olayı olarak tanımlanmaktadır.

Doğal yollardan veya insan müdahalesi sonunda ortaya çıkan afetlerden biri de su taşkınları olarak gündeme gelmektedir. Toplumlar ve ülkemiz insanları yüzyıllardır taşkın problemiyle karşı karşıya kalmışlardır. Bu taşkın problemleri nedeniyle toplumlar konuyu araştırmışlar, taşkinden korunmanın yollarını bulmaya çalışmışlardır.

Özellikle ülkemizde ve bölgemizde varolan bilgi birikimine rağmen, zaman zaman taşkınların ortaya çıkardığı can ve mal kayıplarıyla karşı karşıya kalmaktayız.

Son yıllarda yerkürenin ve ülkemizin bazı yerlerinde kuraklık yaşanırken, bazı bölgelerde de önemli iklimsel değişiklikler gündeme gelmektedir. Bunların sonucunda da taşkın olaylarının daha sık ve daha etkili bir biçimde ortaya çıktığı da görülmektedir. Buna karşın, bir yandan meteorolojik ölçekteki bilgi düzeyinin gelişmesiyle birlikte, yeni teknolojik araçların gelişmesi; diğer yandan da, teknolojik gelişmelerin önceden ortaya koyduğu meteorolojik olaylarla ilgili bilgiler, yönetimlerin önlem almalarına olanak sağlayarak, yönetimlerin işlerini kolaylaştırmaktadır.

Taşkın esas itibarıyla doğal bir olaydır. Bu olayı can ve mal kayıplarına neden olacak şekilde afete dönüştüren neden ise çoğunlukla kötü yönetimler ve insan müdahalesidir. Burada, doğal ve insandan kaynaklanan taşkınları kısaca değerlendirdiğimizde;

Nedenlerine Göre Su Taşkınları

1) Doğal nedenlerden kaynaklanan taşkınlar; Günümüzde, dünyanın ve ülkemizin pekçok yerinde, uzun yıllar ortalamasının çok üzerinde yağmurun yağması ve bu nedenle taşkınların ortaya çıkmasıdır. Ancak, taşkın olayının doğal boyutunu engellemek veya ortadan kaldırmak çok kolay değildir. Buna karşın taşkın risklerini mühendislik yaklaşımıyla değerlendirerek ortaya koymak, her alanda riske dayalı tasarım ve planlama yapmak son derece önemlidir.



- 2) Yönetim ve insan etkisinden kaynaklanan taşkınlar; İnsanların doğanın kendi kurallarıyla uyumlu olmayan veya doğaya engel oluşturacak olan her türlü aktivitesi, taşkın ortaya çıkaracağı zararların boyutunu da arttırarak, taşkın bir afete dönüşmesine neden olabilir.

Açıkçası doğanın kendi çizgisini dikkate alarak ona uygun davranmak, taşkın ortaya çıkarabileceği zararların azaltılmasını sağlayabilir. Veya, doğanın ortaya koyduğu çizgiye uygun davranarak yapılacak müdahaleler, taşkın boyutunu büyüterek taşkın zararlarını artırabilir.

Doğal taşkınlar: bir akarsuyun, kar erimesi veya yağmur yağması sonucu akışa geçen suyun, su yatağının yetersiz kalması (akarsu ve dere) sonucu taşarak akışını sürdürmesidir.

Yapay taşkınlar ise, su depolamak amacıyla yapılan bir barajın herhangi bir nedenle yıkılması ve kapaklı dolu savaklardaki kapakların bilinçsiz/kontrolsüz bir şekilde açılarak dere yatağında ani tehlikeli taşkın dalgasının ortaya çıkmasıyla oluşmaktadır.

Taşkın Planlama ve Yönetiminden Sorumlu Kurumlar:

- 1) DSİ Genel Müdürlüğü
- 2) İller Bankası Genel Müdürlüğü ve Belediyeler
- 3) İl Özel İdareleri

Bir yağmursuyu drenaj şebekesi ve taşkın önleme/kontrol yapılarının planlanma-projelendirme, uygulama ve yönetim süreci:



- 1) Taşkın riski oluşturabilecek bir dere/akarsu havzasına ait uzun süreli yağış, sıcaklık, toprak nemi gibi meteorolojik verilerin derlenmesi,
- 2) Varsa, bu akarsu/dereye ait uzun dönemli akış verilerinin temini; yoksa, bilimsel olarak kabul görmüş ve ilgili standart ve şartnamelere girmiş olan hesap/tahmin yöntemleri kullanılarak "yağış-akış bağıntıları"nın ortaya konulması ve bundan yararlanılarak yatakta olası taşkın debilerinin hesaplanması,
- 3) Dere/akarsuda ölçülmüş veya sentetik olarak üretilmiş (hesaplanmış) debilerinden yararlanıp, geçerli analiz yöntemleri kullanılarak değişik dönüş/tekerrür aralıklarına karşı gelen taşkın debilerinin belirlenmesi,
- 4) Yapılacak taşkın önleme yapısının koruyacağı alan veya bölgedeki olası sosyo-ekonomik (çevresel) riskler dikkate alınarak yapı için uygun bir "proje/tasarım debisi"nin belirlenmesi, (bu proje debisinin seçilmesinde, korunması gereken bölge/alan ve arazi kullanım politika, karar ve özelliklerine göre uluslararası kabul görmüş ve ilgili standartlara girmiş kural ve ilkeler mevcuttur.)
- 5) Belirlenen taşkın proje/tasarım debisine göre yapılacak taşkın koruma yapısının (baraj, gölet, tersip bendi, dere/akarsu yatak ıslahı/düzenlemesi veya yatağın yer değiştirmesi ve yeniden inşası gibi) boyutlarının belirlenmesi; Hidrolik, Geoteknik ve Yapısal Stabilitate Analiz ve Hesaplarının Yapılması,
- 6) Koruma yapısına ait uygulama projelerinin ve ilgili teknik şartnamelerin hazırlanarak buna göre inşaatın yapılması/yaptırılması,
- 7) Dere/akarsu havzası ve dere yatağı çevresi için planlama ve projelendirme aşamalarında öngörülen (kabul edilen) "arazi kullanım koşul ve esasları" ile "işletme dönemi için kabul edilen bakım-onarım esasları" dikkate alınarak bu yapıların korunması ve çevre koşullarının kontrol altında tutulması.
- 8) Barajların doluluk oranlarının %100 seviyeye ulaştığı düşünüldüğünde dolu savak baraj kapaklarının kontrollü olarak açılması,



Bu Süreçte Görev Alan (Alınması Gereken) Kurum-Kuruluş ve Meslek Grupları:

Bu sürecin her aşamasında başta DSİ olmak üzere, İller Bankası, İl Özel İdareleri ve ilgili belediye doğrudan veya dolaylı olarak görev ve sorumluluk taşımaktadır. Bu kurumlar arasında zaman zaman yetki ve sorumluluk devirleri yapıyor olsa da özellikle DSİ ve belediyelerin görev ve sorumlulukları esastır.

Sürecin tamamlanmasında öncelikli olarak yetki ve sorumluluk üstlenen meslek gruplarının başında İnşaat Mühendisliği gelmektedir. Son İstanbul taşkınyından sonra kamuoyu karşısında en çok gördüğümüz Meteoroloji Mühendisliğinin

yetki ve sorumlulukları, bu sürecin 1. maddesindeki iş ve çalışmalarla sınırlıdır. Bundan sonraki aşamaların tamamı İnşaat Mühendisliğinin yetki ve sorumluluğu altındadır. İnşaat Mühendisi, bu konuda yapacağı bütün etüt, planlama ve projelendirme çalışmalarında konuya taraf olan DSİ, İl Özel İdareleri, Belediyeler, Kent Plancıları ve Çevre Bakanlığı gibi kurum ve meslek gruplarıyla sürekli temas halinde olacaktır. Daha işin başında DSİ, Valilik (Özel İdare) ve Belediyeler bu konuda işveren, hizmet talep eden ve sürecin her aşamasında işi kontrol etmek ve işletme-bakım sorumluluğunu almak durumunda olan kurumlardır.

İstanbul ve Trakya Bölgesinde Meydana Gelen Son Taşkınlarda Sorgulanması Gereken Noktalar

- 1) Bu taşkın bölgelerinde yukarıda tanımlanan süreç baştan sona kadar doğru ve eksiksiz bir şekilde tamamlanmış/tamamlanmamıştır mı?
- 2) Tamamlanmamış/tamamlanmamış ise, eksik veya yanlışlık nerede?
- 3) Baştan sona kadar tüm kurum-kuruluş ve konuya taraf olan gruplar görev sorumluluklarının yerine getirmiş veya önemli sayılabilecek bir yanlışlığı olmamış ise, yaşanan bu çok acı ve ürkütücü tabloya neden olan taşkın olayının tek nedeni, siyasilerin öne sürdüğü gibi sadece planlama/projelendirme kabul ve kriterlerini aşan bir "yağış miktarı" mıdır? Eğer gerçek bu ise, hiç eksik bir iş ve suçlu bir taraf aranmamalıdır; böyle bir gerekçe ve risk dünyanın her tarafında geçerlidir. Dolayısıyla zaman zaman çok zayıf da olsa bu acı fatura her an ödenebilir.

Son Taşkın Olayları ve Bir Değerlendirme

Doğal meteorolojik koşullara müdahale edebilmek olanaklı olmadığı dikkate alınır, taşkına neden olabilecek meteorolojik koşulların gelişmiş yöntemlerle tahmini yapılabilir, taşkın riski irdelebilir.

Ayrıca, dere havzalarının doğal özellikleri dikkate alındığında herhangi bir müdahalenin yapılması da söz konusu olmamalıdır.

Yine, hatalı arazi kullanımı, bitkilerin yok edilmesi, ormansızlaştırma, dere yataklarında yasa dışı ve bilimsel olmayan yöntemlerle yapılaşma, erozyon ve benzeri konulara yönelik olarak insandan, ve denetim eksikliğinden ve yönetimden kaynaklanan taşkın zararları azaltılabilir. Bugüne kadar taşkınlara yönelik olarak ortaya konan raporlar, sel ve taşkın afetinin tamamen insan ve yönetim aktivitelerinin bir sonucu olarak ortaya çıktığı belirtilmektedir. Kontrolsüz yapılaşma ve kentleşmenin, sel ve taşkın riski bulunan her yerde mutlaka bir afet yarattığı görülmüştür.

Özellikle bölgemizdeki sanayileşme ve sektör çeşitliliğinin ortaya çıkardığı kentleşme süreci ve

plansızlık, akarsu havzalarının üzerinde bulunan yapılaşma yoğunlunu da önemli ölçüde artırmıştır.

Bu durum havza bütünlüğünde bulunan hidrolojik dengeyi önemli ölçüde bozmuş, son karşılaştığımız olayda olduğu gibi ortaya çıkan taşkınlar can ve mal kayıpları yaratmıştır. İstanbul ve çevresindeki akarsu havzalarında ortaya çıkan yerleşim alanları, açılan kural dışı yollar, yapılan alışveriş merkezleri, fabrikalar, yeni tesisler arazi yapısını da önemli ölçüde değiştirmiştir. Ayrıca, meraların tahrip edilmesi de su taşkınlarına davetiye çıkarmıştır.

Açıklamaya çalıştığımız nedenler, birçok yerde taşkın koruma önlemine gerek duyulmayacak önlemlerin alınmasının zorunluluğunu da gündeme getirmiştir.

Silivri ilçesinde yaşanan su taşkını, Boğluca Deresi'nin taşması ve gelen suyu denize taşıyamaması nedeniyle çevrede bulunan yapıları alanların içine dolmuş, birçok konut oturulamaz hale gelmiştir. Yine Selimpaşa'da bulunan iki derenin taşması sonucu yazlık sitelerin önemli bir kısmı sular altında kalarak kullanılamaz hale gelmiştir. Dere çevresinde bulunan birçok araç denize sürüklenmiştir.

Yine önemli can ve mal kayıplarına neden olan ve basında da çok sıkça gündeme gelen Ayamama Deresi'yle aynı güzergahta bulunan Mahmutbey-Yeşilköy bağlantı yolu, yaklaşık 7,5 km uzunluğundadır. Bu yol, "Basın Ekspres Yolu" olarak bilinmektedir.

Kısa Bir Tarihçe

- Yeşilköy - Mahmutbey Bağlantı Otoyolu'nun yapımına başlandığı tarihte, Ayamama Deresi havza alanı içerisinde kalan Yenibosna, Güneşli, Mahmutbey, İkitelli, Halkalı ve Sefaköy yerleşimlerinin köy yerleşik alanı dışında kalan bölümlerinin tamamı tarım alanı niteliğinde olup, Ayamama Deresi su akış kotu dere yatağı üst kotundan 3.50m - 4.00m. derinliğindedir. Ayamama'nın taşmasıyla birlikte görülmüştür ki dere yatağı yer yer 2.00m - 2.50m dolmuştur.
- Mahmutbey- Yeşilköy bağlantı yolunun projelendirildiği ve yapıldığı dönemde; gerek TEM Otoyolunun kuzeyindeki İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Başakşehir kesiminde, gerekse; Yeşilköy bağlantı yolunun her iki tarafında, imar planlarında öngörülen herhangi bir yapılaşma sözkonusu değildir. Yola dair projelendirmede esas alınan hesap kriterleri ve başlangıç durumu budur.
- Ayamama Deresi üzerindeki tüm yapılar, Mahmutbey-Yeşilköy bağlantı yolu tamamlandıktan sonra gerçekleşmiştir. Ayrıca, yüzey suyu drenajı ve arazi yüzeyindeki değişiklik nedeniyle suyun emilememesi (akışkanlık kat sayısının değişmesi ve su akış hızının ve gelen su miktarının artması), Ayamama Deresi üzerinde, başlangıçta var olmayan olumsuz bir etki yaratmıştır.
- Mevcut durum gözetilmeksizin yapılaşma izni verilmiş ve bu arada değişen çevre koşullarına göre gerekli önlemler alınarak mevcut dere kesiti ve dere akış değerleri güncellenerek mevcut sanat yapılarının ıslahına gidilmemiştir.
- Dere yatağı koruma alanını etkileyen imar değişikliklerini düzenleyen İstanbul yerel yönetimi, mevcut dere yatağında gerekli ıslah çalışmalarını da yapmakla yükümlü oldukları halde herhangi bir iyileştirme ve ıslah çalışması yapmamışlardır.
- Bağlantı yolunun yapıldığı tarihlerdeki arazi durumu, yıllık yağış miktarları, akış katsayıları ve drenaj ile ilgili diğer şartlar dikkate alınarak hazırlanan hidrolik yapılar, o günün koşullarına göre teknik şartnamelere uygun olarak, olması gereken yerde ve kesitte inşa edildikleri izlenimi edinilmiştir. Fakat değişen dere yatağı koşullarına göre bu hidrolik yapılar güncellenmemiş, gerekli temizlik ve bakım çalışmalarının yapılmadığı da anlaşılmıştır.



- Mahmutbey-Yeşilköy bağlantı yolunun projeleri hazırlandığı tarihte, günün şartları dikkate alınarak, köy yollarının bağlantısının sağlanması amacıyla, üst geçit köprüsü olarak projelendirilen ve inşa edilen İkitelli, Güneşli ve Sefaköy üst geçit köprülerinin bulunduğu yerler, 1990'lı yılların başlarında köprülülük kavşak şekline dönüştürülmüştür. Bu kavşak bölgeleri ve dere yatakları da dâhil olmak üzere birilerine, peşkeş çekilmiş, kaçak yapılaşmaya göz yumulmuştur.
- Yol yapım evresinde, mevcut arazi kotunun 2.50m - 3.00m. üzerinde yapılan Bağlantı Yoluna; yol ana gövdesini çevre suların etkisinden kurtarmak ve suyun enine geçişlerini sağlamak amacıyla gerekli yerlerde menfezler yapılmıştır. Ancak plansız olarak imara açılan bu bölgedeki yapılaşmalar, arazi ve dere yatağı topografyası göz önüne alınmadan yapılan hafriyatlar ve dolgular nedeniyle, bu menfezlerin her iki ucu kapatılmış, dolayısıyla menfezler devre dışı kalmıştır. Esasında yol ana gövdesi dolguda olan otoyol bu dolgular sonucunda yer yer yarmada kalmıştır. Buna bağlı olarak hem enine geçiş menfezleri hem de drenaj sistemleri devre dışı kalmıştır.
- Bağlantı Otoyolu etrafında yapılan sanayi tesislerinin kanalizasyon ve atık suları, bütün müdahalelere rağmen, otoyol drenaj sistemine bağlanmıştır.
- Proje sonundaki Mahmutbey Batı Kavşağı ile İkitelli Kavşağı arasında bulunan Ayamama Deresi'nin akış rejimini düzenlemek amacıyla, yürürlükte olan teknik şartnamelere uygun olarak yaklaşık 1.10 km. uzunluğunda ki dere yatağı ıslah edilerek derine edilmiştir. Bu kesimin dışında; Bağlantı Otoyolu ile ilişkisi olmayan Ayamama Deresi'nin Halkalı Bağlantı Yolu menfezi hariç, hiçbir kesimine müdahale edilmemiştir.
- Plansız olarak imara açılan bu bölgede dere koruma alanı içinde izinli ve izinsiz olarak yapılan yapılara ait hafriyat ve dolgular, dere akış koridoru içine itilmiştir. Bunun sonucunda imar parsellerinde yapılan dolgular, dere yatağını ve dolayısıyla dere koruma kesitini iyice daraltmıştır.
- Bu konuda tek yetkili idare olan DSİ tarafından hazırlanan hesap kriterlerine uygun olarak yapılması gereken hidrolik hesap ve sanat yapıları, yerel yönetimlerce kontrol edilerek zamanla değişen arazi kullanımı; imar planlamaları ve kaçak yapılaşmalar sonucunda hesap kriterlerinin değişmesinden dolayı tekrar gözden geçirilerek gerekli önlemler alınmamıştır.
- 1985 yılında ihale edilen, Kınalı-Sakarya (TEM) Otoyolu'nun yapımı devam ederken, o güne kadar hiçbir planda yer almayan İkitelli Organize Sanayi Bölgesi 28.000 iş yeri olarak planlanmış fakat plansız olarak gelişen söz konusu sanayi bölgesinin bugün ulaştığı nokta, 42.000 iş yeri olmuştur.
- Son sel baskınında; bir bölümü TIR Parkı olarak kullanılan ve dere akışını engelleyerek büyük can ve mal kayıplarına sebep olan TIR parkının bulunduğu alan, 1995 yılı 1/5000 imar planlarında İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'nin atıksu arıtma ile çöp toplama ve imha alanı olarak planlanmıştır. O zamanki planlarda olan ve daha sonra iptal edildiği anlaşılan İkitelli Org. San. Bölgesi atıksu arıtma tesisinin mevcut olmaması, bölgenin bütün atık suyunun Ayamama Deresi'ne akması sonucunu doğurmuştur. İSKİ yetkilileri, Ayamama Deresi etrafındaki sanayi yapılarına ait atıksu arıtma tesisinin Ataköy'de yapılacak arıtma tesisi ile sağlanacağını ifade etmektedirler.
- Ayamama Deresi'nin O3 Otoyolu (TEM) öncesindeki ıslah edilmiş dere kesiti 9.50x2.50m olup bu kesit O3 Otoyolu altında 6.20x5.00m lik bir kutu kesite bağlanmaktadır. Mevcut kesit yerinde yapılan inceleme sonucunda gerekli bakım ve temizliğin yapılmaması sebebiyle yaklaşık 2.00m doluluk kesit boyutu 6.20x3.00m olarak çalışmaktadır. Dolayısıyla dereden gelen suyu geçirme-yememektedir. Bu menfezin acilen temizlenerek açılması gerekirken, herhangi bir işlem yapılmamıştır.

Sonuç

- Arazi kullanımına karar veren, imar planı yapan, yapılaşma izni veren ve yapılaşmayı kontrol etme yetkisi ve görevine sahip olan Anakent Belediyesi yönetimleri, mevcut dere yataklarını yeni oluşan çevre koşullarına göre tekrar gözden geçirerek gerekli önlemleri almakla yükümlüdürler.
- Asıl işleri kentin altyapısına gerekli yatırımları yapmak olan yerel yönetimler işin kolayına kaçarak, çevre peyzajına gereksiz paralar harcıyarak bugün oluşan problemlerin baş aktörleri olmuşlardır. Halktan toplanan vergiler bahçelerdeki lalelere harcanmış asıl yapmaları gereken dere ıslahlarına gereken önem verilmemiştir.



- Dere ıslahları için dünya bankasından alınan kredilerin başka işlerde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bugün gelinen noktada suç daha önceki yönetimlere yüklenerek halkın kafası karıştırılmak istenmiştir. Dere yatağı çevresindeki sanayi yapıları ve alışveriş merkezlerinin dere yatağına girmelerine göz yumulmuş, bu tip yapıların dere koruma alanlarına yapılmasına seyirci kalınmıştır. Dere koruma alanı birilerine peşkeş çekilmiş ve kaçak yapılaşmaya göz yumulmuştur.
- Altyapı hizmetlerini yürütmekle görevli olan İstanbul yerel yönetimi bu işlerin başkaları tarafından yapılmasına seyirci kalmışlardır. Asıl işi sosyal konut imal etmek olan KİPTAŞ, kavşak ihaleleri yapmıştır. Asıl işi ucuz ve altyapılı arsa üretmek olan TOKİ, köprü ve kavşak ihaleleri yapmıştır. Bütün bunlar yapılırken kentin asıl sahibi olan Anakent Belediyesi hiç dikkate alınmamış, bu konuda onların görüşü bile alınmadan kararlar verilerek kent yağmalanmıştır.
- Bütün bu gelişmelere karşı çıkması gereken belediye başkanı halkın karşısına çıkarak “benim bunlardan haberim yoktu benim bilgim dışında yapılmıştır” diyerek kente ve yerel yönetime ne kadar hâkim olduğunu da itiraf etmiştir. Yerel yönetimler günü kurtarmakla yetinmiş, asıl işlerini yapmak yerine birilerine rant sağlamak için kent planları üzerinde sürekli değişiklikler yapılmış, imar kararları ve değişiklikleri yeni bir rant alanı oluşturmuştur.
- Ayamama Deresi’yle, Mahmutbey-Yeşilköy bağlantı yolu güzergahı üzerinde de yukarıda sözü edilen uygulamalar yapılmış, dere koruma alanlarının rantçılar tarafından yağmalanmasına göz yumulmuştur. Otoyol çevresi imara açılarak burada daha önce öngörülmemiş yeni yağmursuyu rejimleri oluşmuştur. Bunun sonucunda mevcut dere yatakları yeni duruma göre tekrar incelemek gerekli önlemler alınmamıştır. Hafriyat artıkları ile dolan dere yatakları temizlenmemiş, buraları dolduranlar hakkında gerekli işlemler yapılmamıştır.

Öncelikle Yapılması Gerekenler

- Dere koruma alanı içindeki bütün yapılar yıkılarak dere yatağı eski rejimine kavuşturulmalıdır. Otoyol boyunca ilerleyen dere yatağı temizlenmeli yeni akış değerlerine göre dere kesiti tekrar gözden geçirilerek üzerindeki bütün sanat yapıları yenilenmelidir. Dere içerisi düzenli olarak temizlenmeli akarsuyla gelen pislikler ve yabancı malzemelerin birikmesi önlenmelidir.
- İlgili kurumlar tarafından yapılan dere ıslah çalışmalarının lokal bazda kaldığı, kurumlar arası bir koordinasyonun yapılmadığı belirlendiğinden, kurumlararası koordinasyonun yapılması gerekir.
- Su ve sel havzalarının bir bütün olduğu dikkate alınarak havza yönetimi çalışmalarına yer verilmelidir.
- Alınacak önlemler sadece dere taşkın sahalarıyla sınırlı kalmamalı, dere üst havzalarını da kapsamalı, kurumlar arası bir koordinasyon sağlanmalıdır.
- Kurum ve kuruluşların kendi görevlerini yapmalarının yanında, halkın bilinçlendirilmesine yönelik bir eğitimin yapılması da son derece önemlidir.