

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**İSTANBUL KENT MERKEZİ'NİN DÖNÜŞÜMÜ:
GELİŞME VE PLANLAMA İKİLEMİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Sinem GÜZELSOY**

**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Kentsel Planlama Anabilim Dalı**

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Fatma ÜNSAL

MAYIS, 2008

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ/TEŞEKKÜR.....	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
TABLO LİSTESİ	vi
FOTOĞRAF LİSTESİ.....	vi
GRAFİK LİSTESİ	vii
HARİTA LİSTESİ	viii
ÖZET.....	x
ABSTRACT	xii
GİRİŞ.....	1
1 KENT MERKEZİ KAVRAMI	6
1.1 KENT MERKEZİ KURAMSAL YAKLAŞIMLAR.....	6
1.1.1 Kent Mekânı Üzerine Klasik Kuramlar	8
1.1.1.1 <i>J. H. Von Thunen-İzole Şehir Modeli</i>	9
1.1.1.2 <i>J. G. Fichte - Kapalı Ticaret Devleti</i>	10
1.1.1.3 <i>W. Christaller - Merkezi Yerler Teorisi</i>	10
1.1.2 Kentin Mekânsal Örgütlenmesi Üzerine Kent Ekolojisi Kuramları	12
1.1.2.1 <i>Tek Merkezli (Eş Merkezli / Ortak Özekli) Halkalar Kuramı</i>	12
1.1.2.2 <i>Sektörler Kuramı</i>	13
1.1.2.3 <i>Çok Merkezli Büyüme Kuramı</i>	15
1.1.2.4 <i>Akslar Halinde Büyüme Kuramı</i>	15
1.1.3 Merkezileşen Yerler Kuramı	16
1.1.4 Çağdaş Kent Kuramları	16
1.1.4.1 <i>Haberleşme Kuramı</i>	17
1.1.4.2 <i>İnsan İlişkilerine Dayanan Yaklaşım</i>	17
1.1.4.3 <i>Şehir Biçimine Dayanan Kavramsal Sistem</i>	17
1.2 KENT MERKEZİ KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR.....	19
1.2.1 Merkezler Kademelenmesi.....	19
1.2.1.1 <i>Merkezler Kademelenmesinin Belirleyicileri</i>	20
1.2.1.2 <i>Farklı Ölçekteki Yerleşmelere Göre Merkezler Kademelenmesi</i>	24
1.2.1.3 <i>Hizmet Ettikleri Alana Göre Merkezler Kademelenmesi</i>	27
1.2.1.4 <i>Merkezi İş Alanı</i>	28
1.2.1.5 <i>Alt Merkezler</i>	29
1.2.2 Kent Merkezi Dokuları.....	30
1.2.3 Kent Merkezi Özellikleri.....	32
1.3 METROPOLİTEN ALANDA KENT MERKEZİ	37
1.4 BÖLÜM SONUCU	40
2 İSTANBUL KENT MERKEZİNİN TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE DÖNÜŞÜMÜ	42
2.1 TÜRKİYE'NİN GENEL KONJONKTÜREL YAPISI VE MEKÂNSAL GELİŞİM SÜRECİNDE İSTANBUL.....	43
2.1.1 1923–1950 Dönemi	45
2.1.1.1 <i>Genel Konjonktürel Yapı</i>	45
2.1.1.2 <i>Kent Yönetim Sistemi</i>	49
2.1.1.3 <i>Mekânsal Dönüşüm</i>	50
2.1.1.4 <i>Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi</i>	52
2.1.2 1950–1960 Dönemi	59
2.1.2.1 <i>Genel Konjonktürel Yapı</i>	59
2.1.2.2 <i>Kent Yönetim Sistemi</i>	63
2.1.2.3 <i>Mekânsal Dönüşüm</i>	64

2.1.2.4	<i>Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi</i>	66
2.1.3	1960–1980 Dönemi	69
2.1.3.1	<i>Genel Konjonktürel Yapı</i>	69
2.1.3.2	<i>Kent Yönetim Sistemi</i>	73
2.1.3.3	<i>Mekânsal Dönüşüm</i>	73
2.1.3.4	<i>Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi</i>	78
2.1.4	1980–1990 Dönemi	83
2.1.4.1	<i>Genel Konjonktürel Yapı</i>	83
2.1.4.2	<i>Kent Yönetim Sistemi</i>	84
2.1.4.3	<i>Mekânsal Dönüşüm</i>	85
2.1.4.4	<i>Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi</i>	91
2.1.4.5	<i>1980 Planı</i>	92
2.1.5	1990–2005(1994–1995 Planları) Dönemi	107
2.1.5.1	<i>Genel Konjonktürel Yapı</i>	107
2.1.5.2	<i>Kent Yönetim Sistemi</i>	109
2.1.5.3	<i>Mekânsal Dönüşüm</i>	109
2.1.5.4	<i>Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi</i>	111
2.1.5.5	<i>1995 İstanbul Nazım İmar Planı</i>	111
2.2	BÖLÜM SONUCU	125
3	İSTANBUL KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ	137
3.1	İSTANBUL KENT MERKEZİ DÖNÜŞÜMÜ VE ALT MERKEZLERİN ORTAYA ÇIKIŞI	138
3.1.1	İstanbul Kent Merkezinin Dönüşümü	138
3.1.2	Alt Merkez Kavramının Ortaya Çıkışı	144
3.2	İSTANBUL KENT MERKEZİNİN ALT SEKTÖRLERE GÖRE GELİŞİMİ VE PLANLAMANIN ETKİSİ	148
3.2.1	Tarihi Yarımada (Eminönü ve Fatih İlçeleri)	150
3.2.1.1	<i>Eminönü</i>	150
3.2.1.2	<i>Fatih</i>	153
3.2.1.3	<i>Öngörülen</i>	156
3.2.2	Kadıköy-Kozyatağı-Altunizade	161
3.2.2.1	<i>Kadıköy</i>	161
3.2.2.2	<i>Kozyatağı-Altunizade</i>	165
3.2.2.3	<i>Öngörülen</i>	167
3.2.3	Beyoğlu-Maslak-Şişli-Beşiktaş	173
3.2.3.1	<i>Beyoğlu</i>	173
3.2.3.2	<i>Şişli</i>	177
3.2.3.3	<i>Beşiktaş</i>	180
3.2.3.4	<i>Öngörülen</i>	184
3.2.4	Kartal-Maltepe-Pendik-Ümraniye	189
3.2.4.1	<i>Kartal -Maltepe</i>	189
3.2.4.2	<i>Pendik</i>	193
3.2.4.3	<i>Ümraniye</i>	195
3.2.4.4	<i>Öngörülen</i>	197
3.2.5	Bayrampaşa-Zeytinburnu	201
3.2.5.1	<i>Bayrampaşa</i>	201
3.2.5.2	<i>Zeytinburnu</i>	204
3.2.5.3	<i>Öngörülen</i>	207
3.2.6	Avcılar-Yenibosna-Güngören-Bahçelievler-Bakırköy	209
3.2.6.1	<i>Avcılar</i>	209

3.2.6.2	<i>Bakırköy-Bahçelievler</i>	210
3.2.6.3	<i>Yenibosna (Bahçelievler)</i>	213
3.2.6.4	<i>Güngören</i>	214
3.2.6.5	<i>Öngörülen</i>	216
3.3	BÖLÜM SONUCU	224
3.3.1	Hizmet Alt Sektörlerine Göre Dağılımın Kent Merkezine Etkisi	225
3.3.2	Diğer Göstergelerin Kent Merkezine Etkisi	237
	SONUÇ	245
	SON NOTLAR	255
	KAYNAKÇA	256
	EK 1	260
	EK 2	265
	EK 3	268
	ÖZGEÇMİŞ	272

ÖNSÖZ/TEŞEKKÜR

Kimi zaman hayat herkese adil davranmıyor. Ama bir şeyi gerçekten isteyince mutlaka sana inanan destek veren birileri oluyor. Öncelikle, kimi zaman kızdırsam da bana güvenini kaybetmeyen, bu tez çalışması boyunca bana kısıtlı zamanı da olsa sonuna kadar destek veren, lisans yıllarımdan bu yana bana gelişmem için her aşamada yardımcı olan tez danışmanım Doç. Dr. Fatma ÜNSAL'a teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Hayatıma girdiği andan beri uğurum olan eşim Recep GÜZELSOY'a, beni bu süreçte başından sonuna kadar desteklediği için teşekkür ediyorum. Son olarak da, tezimde yardımı geçen arkadaşlarıma ve aileme teşekkür etmek istiyorum.

Eşim İçin...

Mayıs, 2008

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Burgress Eş Merkezli Çemberler Modeli(Rodrigue, 2007)	13
Şekil 1.2 Hoyt Sektör Modeli, Haris ve Ullman Çok Merkezli Büyüme Modeli(Rodrigue, 2007).....	14
Şekil 1.3 Santralizasyon	30
Şekil 1.4 Desantralizasyon	30
Şekil 1.5 Yerleşme Zinciri	31
Şekil 1.6 Lineer Gelişme	31
Şekil 2.1 Türkiye'nin Genel Konjonktürel Yapısı ve Mekânsal Gelişim Sürecinde İstanbul Kent Merkezinin Gelişimi(Hazırlayan: Sinem GÜZELSOY)	44
Şekil 2.2 1980 Planı Plan Yapım Aşamasındaki Aktörler	94
Şekil 2.3 İstanbul 1980 Planı Planlama Aşamaları (Hazırlayan: SİNEM NEFES, Mayıs 2006)	97
Şekil 3.1 Marmara Bölgesi İllerin Nüfus ve Hizmet İşgücü Büyüklükleri(İBB, 2005a).....	142

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1 Teşviki Sanayi Yasasına Giren Tüm Sanayi Kuruluşları ve Devlet Kuruluşlarının Yüzdesi.....	47
Tablo 2.2 Türkiye'de GSYİH'nin Sektörel Dağılımı.....	84
Tablo 2.3 Türkiye'de İstihdamın Sektörel Dağılımı (15 yaş üstü)	84
Tablo 2.4 1980 Yılı İstanbul Nüfus Dağılımı	95
Tablo 3.1 Merkezler Kademelenmesi(İBB, 2007).....	170
Tablo 3.2 Zonlara Göre Tahakkuk Edilen Gelir ve Kurumlar Vergisi Miktarları(İBB, 2005-İstanbul Defterdarlığı 2004 verileri)	242

FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 2.1 1930'larda Beyoğlu(İBB, 2003b).....	51
Fotoğraf 2.2 Menderes Uygulamalarından Sonra Barbaros Bulvarı(İBB, 2003a).....	67

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 3.1 İstanbul nüfus piramidi 1950 – 1990 (Hacisalihoğlu, 1999)	139
Grafik 3.2 1990–2000 yılları arasında İstanbul ilçelerinin nüfus artış oranı (Hacisalihoğlu, 1999).....	140
Grafik 3.3 Alt Sektörlerde Hizmet Veren Firmaların Metropolitan Alan Genelinde Dağılımı (İTO, 2005).....	149
Grafik 3.4 Eminönü ilçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	152
Grafik 3.5 Eminönü İlçesi Üretici Hizmet Sektörlerinin Dağılımı(İTO, 2005)	153
Grafik 3.6 Fatih İlçesi Hizmet A orta derecede İngilizce İt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	154
Grafik 3.7 Fatih İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005).....	155
Grafik 3.8 Kadıköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	163
Grafik 3.9 Kadıköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	164
Grafik 3.10 Altunizade Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	165
Grafik 3.11 Kozyatağı Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	166
Grafik 3.12 Beyoğlu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	175
Grafik 3.13 Beyoğlu İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)	176
Grafik 3.14 Şişli İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	178
Grafik 3.15 Şişli İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005).....	180
Grafik 3.16 Beşiktaş İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	182
Grafik 3.17 Beşiktaş İlçesi Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)	184
Grafik 3.18 Maltepe İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	190
Grafik 3.19 Kartal İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	190
Grafik 3.20 Kartal İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005).....	192
Grafik 3.21 Pendik İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	193
Grafik 3.22 Pendik İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005).....	194
Grafik 3.23 Ümraniye İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	195
Grafik 3.24 Ümraniye İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005).....	196
Grafik 3.25 Bayrampaşa İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	202
Grafik 3.26 Bayrampaşa İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)	204
Grafik 3.27 Zeytinburnu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	205
Grafik 3.28 Zeytinburnu İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)	207
Grafik 3.29 Avcılar İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	209
Grafik 3.30 Bakırköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	211
Grafik 3.31 Bakırköy İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005).....	212
Grafik 3.32 Yenibosna İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	213
Grafik 3.33 Güngören İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	215
Grafik 3.34 Hizmet Sektörünün Alt Sektörlere Göre İlçeler Genelinde Dağılımı(İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	226
Grafik 3.35 İlçelerin 1992–2002 Hizmet Çalışan Sayıları(İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri).....	238
Grafik 3.36 İlçelerin 1992–2002 Üretici Hizmet Çalışan Sayıları(İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri).....	240

HARİTA LİSTESİ

Harita 2.1 Prost Planı 1937(İBB, 2003b)	55
Harita 2.2 Suriçi Nazım İmar Planı, 1964(İBB, 2003b).....	81
Harita 2.3 1966 Onanlı İstanbul Sanayi Alanları Planı(İBB, 2003b).....	82
Harita 2.4 1980 Onanlı 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı (İBB, 1980)	102
Harita 2.5 İstanbul Metropliten Alan Alt Bölge Nazım Planı, 1995	119
Harita 3.1 Eminönü İlçesi Hizmet Alt Sektörlerinin Dağılımı(İTO, 2005)	152
Harita 3.2 Fatih İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	155
Harita 3.3 Kadıköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	163
Harita 3.4 Altunizade Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	166
Harita 3.5 Kozyatağı Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	167
Harita 3.6 2. Etap Merkezler Kademelenmesi(İBB,2007)	173
Harita 3.7 Beyoğlu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	176
Harita 3.8 Şişli İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	179
Harita 3.9 Beşiktaş İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	183
Harita 3.10 Merkez Planlama Alt Bölgesi (İBB, 2007)	185
Harita 3.11 Mevcut Merkezi İş Alanı Kümesi(İBB, 2007).....	186
Harita 3.12 Kartal İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	191
Harita 3.13 Maltepe İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	192
Harita 3.14 Pendik İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	194
Harita 3.15 Ümraniye İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	196
Harita 3.16 Sanayi Alanları Desantralizasyonu(İBB, 2007)	197
Harita 3.17 1.Etap Merkezler Kademelenmesi(İBB, 2007)	198
Harita 3.18 Bayrampaşa İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	203
Harita 3.19 Zeytinburnu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	206
Harita 3.20 Gelişme Merkezi İş Alanı Kümesi(İBB, 2007).....	208
Harita 3.21 Avcılar İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	210
Harita 3.22 Bakırköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)	212
Harita 3.23 Yenibosna İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	213
Harita 3.24 Güngören İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005).....	216
Harita 3.25 Göller Arası ve MİA Etkileşim Planlama Altbölgesi(İBB, 2007)	217
Harita 3.26 Göller Arası ve MİA Etkileşim Alanı Altbölgesi Merkez Kademelenmesi(İTO, 2005).....	222
Harita 3.27 İlçelere Göre Üretici Hizmetler Sektörünün Hizmetler Sektöründeki Payı (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	227
Harita 3.28 İstanbul Hizmetler Sektörünün Alt Sektörlere Göre Dağılımı(Üretici Hizmetler) (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	228
Harita 3.29 İstanbul Hizmetler Sektörünün Alt Sektörlere Göre Dağılımı(Kişisel Hizmetler) (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	229
Harita 3.30 İstanbul Hizmetler Sektörünün Alt Sektörlere Göre Dağılımı(Sosyal Hizmetler) (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	230
Harita 3.31 İstanbul Hizmetler Sektörünün Alt Sektörlere Göre Dağılımı(Dağıtıcı Sektörler) (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	232
Harita 3.32 İstanbul Üretici Hizmetler Sektörünün Analizi (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)	233
Harita 3.33 İstanbul Dağıtıcı Hizmetler Sektörünün Analizi (İTO, 2005).....	233
Harita 3.34 İstanbul Üretici ve Dağıtıcı Hizmetler Sektörünün Dağılımı (İTO, 2005)	234
Harita 3.35 İstanbul Üst Düzey ve Dağıtıcı Hizmetler Sektörünün Dağılımı-Sentez1 (İTO, 2005).....	236

Harita 3.36 İstanbul İlçelere Göre Hizmetlerde Çalışan Sayılarının Dağılımı(İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri)	239
Harita 3.37 Kentsel Projeler(İMP, 2007)	243

**İSTANBUL KENT MERKEZİ'NİN DÖNÜŞÜMÜ:
GELİŞME VE PLANLAMA İKİLEMİ
(Yüksek Lisans Tezi)
Sinem GÜZELSOY**

**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MAYIS, 2008**

ÖZET

Son yirmi yılda küresel ölçekte üst düzey teknoloji, bilgi ve iletişim her alanda olduğu gibi kentlerin gelişme formunda etkili olmaktadır. Dünya üzerinde belli başlı kentler sanayi sonrası üretim yerleri olarak hizmet sektörünün geliştiği mekânlar haline dönüşmektedir. Bu gelişim kentlerin hem beyni hem de kalbi olan kent merkezlerine birebir yansımaktadır.

Kent merkezi durağan bir yapıya sahip değildir. Kentlerin nüfusu hızla yükselmekte, bununla beraber insan, mal ve para akışları, bunların arasındaki üretim, tüketim ve bölüşüm ilişkileri gelişmektedir. Bu ilişkilerin gerçekleştiği mekânlar olarak kent merkezlerine olan talep de giderek artmaktadır.

İstanbul gibi küresel ve ulusal ölçekte ekonomik ve toplumsal süreçlere etki eden ve bu süreçlerden etkilenen bir metropolde kent merkezi olgusu karmaşık bir yapıya sahiptir. Bu aşamada kent merkezinin analizi önem taşımaktadır. Bir kentin merkezini anlamak öncelikle o kentin tarihsel süreç içerisinde geçirdiği ekonomik, toplumsal ve siyasi dönüşümlerin analizi ile mümkün olabilmektedir.

Bu tezde, “İstanbul Kent Merkezi'nin Dönüşümü: Gelişme ve Planlama İkilemi” başlığı altında 1923'ten bugüne Türkiye genel konjonktürel yapısı içerisinde ekonomik, toplumsal ve siyasi gelişmeler çerçevesinde İstanbul kent mekânının dönüşümü ve planlamanın buna etkisi üzerinde değerlendirmeler yapılmaktadır.

Bilim Kodu :

Anahtar Kelimeler :

Sayfa Adedi :

Tez Yöneticisi :

**EVOLUTION OF URBAN CENTRAL AREAS IN ISTANBUL:
PARADOX OF DEVELOPMENT AND PLANNING**

(M.Sc. Thesis)

Sinem GUZELSOY

MİMAR SİNAN FINE ART UNIVERSITY

INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

MAY, 2007

ABSTRACT

For twenty years, high level technologies, information and communication have effected form of cities development, in the world wide, like all case. In the world, main cities that are producing centre of post industry. This development has been reflected exactly Central Bussiness District that are both heart and brain of cities. Central Bussiness District doesn't have stable structure. City's population has risen increasingly, in addition to this, human, property and money movements and production, consumption and distribution relations that are among them have increased. Also the demand at CBD has been risen increasingly as the places that has been realised those relations.

Fact of CBD that ise in metropolis that has effected at economic and social processes in global and natinonal range and has been effected in those processes, like İstanbul. At this phase, analysis of CBD is very important. Understanding of city centres is possible analysing economic, social and political evolution of that city in historical processes.

In this thessis, under title of "Evolution of Urban Central Areas in Istanbul: Paradox of Development and Planning", Since 1923, it has been commented on evolution of İstanbul urban spaces and reflecting of planning frame on economic, social and political development in general conjuncture structure of Turkey.

Science Code :

Key Words :

Page Number:

Supervisor :

GİRİŞ

Son yirmi yılda tüm dünyada ortaya çıkan küresel ekonomi sonucunda kentleşme süreci hızlı bir gelişim ve dönüşüm yaşamaktadır. Dünya üzerindeki belli kentler teknoloji, bilgi ve hizmetlerin üretildiği mekânlar haline gelmeye başlamışlardır. Dünya ekonomisi, imalat sanayi, tarım ve diğer malları üreten sanayilerin tarihi baskınlığından, hizmet sağlayan faaliyetlerin üstünlüğüne doğru değişmektedir. Kentsel yaşam kent merkezlerinde ortaya çıkmaktadır. Kent merkezi o kentin özelliklerini, yaşadığı gelişimin ve dönüşümün en iyi ve açık yansıdığı mekânlardır. Dolayısı ile ekonomide yaşanan değişim, teknoloji ve bilgi üretiminde yaşanan dönüşüm, bu faktörlerin doğduğu mekânları Merkezi İş Alanlarını da dönüştürmektedir. Bu dönüşüm çoğu zaman sermaye ile yönlendirilirken, planlama kararları bu dönüşümde önemli bir rol oynamaktadır.

Kent merkezi kentin hem kalbi hem de beynidir. Kentler tarımsal olmayan üretimin yoğunlaştığı, sanayi ve hizmet etkinliklerinde çeşitlenme ve ihtisaslaşmanın en üst düzeylerde olduğu, yeni iş ve mal türlerinin yaratıldığı, art bölgelerdeki faaliyetlerin yönlendirildiği ve denetlendiği, ekonomik kültürel ve politik üretim/karar merkezleri olarak tanımlanmaktadır. Kentsel yerleşmelerin ayrıcalığı özelliği olarak nitelenen bu hususlar esas olarak kent merkezlerinde ortaya çıkmaktadır. (BADEMLİ, 2000)

Günümüz küresel süreçte rekabet eden ve bu sürece eklenmek isteyen kentlerin merkezinde yaşanan dönüşümü sadece sermayenin yer seçim kararları ile açıklamak yeterli değildir. Bu dönüşüm farklı süreçler ile tetiklenmektedir. Hem siyasal, hem toplumsal hem de ekonomik süreç kent mekânını etkilemektedir. Bir kenti tanımak için öncelikle o kentin kent merkezine bakmak gerekmektedir. Ama kent merkezini tanımlamak sanıldığı kadar kolay olmamaktadır.

Kent merkezleri kentsel mekândaki dönüşümlerden etkilenen bir olgu olduğu gibi durağan bir sistemin ürünü değildir. Kent merkezlerinin günlük işleyiş ve büyüme dinamikleri ötesinde, iç içe geçmiş ancak farklı düzeylerde anlamlı yapısal değişim ve dönüşüm çerçeveleri bulunmaktadır. Bu bakımdan kent merkezlerini tanımlamak, onu diğer merkezlerden ya da kentsel işlev alanlarından ayırmak ve sınırlarını belirlemenin ötesinde kent merkezlerinin

yapısını ana çizgileri ile ortaya koymak, geçirdikleri ve geçirmekte oldukları dönüşümleri açıklamak gerekmektedir.

Kentler içinde buldukları uluslar arası ve ulusal sistemlerden etkilenmektedir. Bu etkinin en iyi gözlemlendiği kent merkezlerinin dönüşümünü anlayabilmek tarihsel süreç içerisinde sosyal, siyasal ve ekonomik ölçekte nasıl bir dönüşüm yaşandığının analizi ile mümkündür.

Geçmişten günümüze kent merkezlerinin yaşadığı dönüşüm kentsel dokuyu değiştirmektedir. Benzer bir dönüşüm Türkiye'nin küresel ekonomi ile en önemli ilişki kapısı olan İstanbul kent merkezinde de gözlenmektedir. Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana belirli kırılma noktalarında yaşanan siyasal, toplumsal ve ekonomik olaylar İstanbul'a dolayısı ile İstanbul kent merkezine yansımaktadır.

Birçok ekonomik, toplumsal ve siyasal faktörler bir araya gelerek sınırlarını belirlediği kent merkezleri yerleşmelerin büyüklükleri ile doğru orantılı olarak farklılaşırken metropoliten kent merkezini açıklamada yeterlimidir?

İstanbul geçmişten günümüze stratejik konumu sebebiyle hem dünya hem de Türkiye ekonomisinde önemli bir rol üstlenmiştir. Bu durum İstanbul'un, dünya ve Türkiye ekonomisindeki gelişmelere açık olmasına dolayısı ile bu gelişmelerden birebir etkilenmesine yol açmıştır.

İstanbul kent merkezi gelişimi son dönemde belli başlı tehditler altındadır. Bu tehditler doğrultusunda merkezler kademelenmesi fikri giderek ağırlık kazanmıştır. Üst ölçekli plan yapımının temel hedeflerinden biri olan merkezler kademelenmesi fikri ilk olarak 1980 planı ile ortaya atılan, 1994 ve 2005 planlarında sürekli üzerinde çalışmalar gerçekleştirilen bir konudur. Bu doğrultuda İstanbul için Tarihi Yarımada'yı, Beyoğlu'nu, Maslak-Levent Aksını ve Kadıköy'ü içine alan bir çeperde Merkezi İş Alanı tanımlanırken, bu merkezleri dengelenmesi, kendi içinde yeterli merkezlerin oluşturulması bu planlar doğrultusunda ele alınmaktadır. Son dönemde bu dengesiz gelişim sonucu ortaya çıkan alt merkezler kavramı, İstanbul'da belirli sektörlerin geliştiği gözlemlenen ve son dönemde ticari fonksiyonların çıkış yaptığı ilçeler için tanımlanmaktadır.

Metropoliten kentlerde merkezi iş alanı, sermayenin yer seçimi, sanayinin organizasyon biçimi ve çalışan nüfusun dağılımı göz önünde tutulduğu zaman kentin makro formunda alt merkezlerin ortaya çıkışı doğal bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Ama bu sürecin sadece kentsel projeler yardımı ile yönlendirilmesi mümkün değildir. Maslak-Levent gibi üst düzey hizmetler sektöründe giderek hızla büyüyen bir aksın, üst düzey hizmetlerde henüz

gelişmemiş kentin lineer formu göz önüne alındığında erişim mesafesinin fazla olduğu alanlarda bu ana aksı dengeleyecek odakların yaratılması ne kadar uygulanabilirdir konusu önemlidir.

Bu çalışmanın amacı, geçmişten günümüze Türkiye’de genel konjonktürel yapının kentsel sistemi dolayısı ile kent merkezinin gelişimini hangi yönde etkilediğini belirleyen süreçte planlamanın ve sermayenin ne kadar etkili olduğu; İstanbul ölçeğinde yapılan planlama çalışmaları çerçevesinde belirli dönüşüm alanları ve yapılan yarışmalar ile yaratılmak istenen prestij alanlarının uygulamada ne kadar başarılı olabileceği sorularına cevap alabilmektir.

Üç bölümden oluşan bu çalışmanın giriş bölümünde konu genel hatları ile ele alınmış olup, tezin genel amacı ve hangi sorunlar üzerinden hareket edileceği tanımlanmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde kent merkezi ile ilgili olarak kavramsal açıklamalar ile geçmişten günümüze kent merkezi kuramsal olarak açıklanmaya çalışacaktır. Kent merkezi ile ilgili klasik ve çağdaş kuramlar incelendikten sonra merkezler kademelenmesi ve metropoliten alanda kent merkezi konusuna değinilecektir.

İkinci bölümde, İstanbul Kent Merkezinin genel konjonktürel yapı içerisinde nasıl bir dönüşüm ve gelişim yaşadığı; siyasal, ekonomik ve toplumsal faktörlerin özellikle kent merkezine nasıl yansıdığı ve planlamanın bu dönüşümde nerede, nasıl bir rol üstlendiği üzerinde durulacaktır. Mekânsal, yönetsel ve ekonomik gelişmelerin, kentte ticaretin konumlanmasıyla ilişkileri dâhilinde, kent mekânına yansımaları araştırılacaktır. Bu bölüm temel ekonomik ve politik gelişmelerin kırılma noktaları olarak kabul edilen zaman dilimlerinde incelenmiştir. Belirli kırılma noktalarında öncelikle Türkiye’nin genel konjonktürel yapısında toplumsal, siyasal ve ekonomik gelişmeler ve bu gelişmelerin kent yönetim sistemine etkileri incelenecektir. Ardından yine her dönem için genel konjonktürel yapıdaki dönüşümün İstanbul’daki yaşanan mekânsal dönüşümle bağlantısı ve planlamanın bu mekânsal dönüşüme etkisi araştırılacaktır. İstanbul ölçeğinde yapılan planlama çalışmaları bu mekânsal dönüşüm çerçevesinde değerlendirilecektir.

Bu amaçla Cumhuriyetin kuruluşundan Türkiye’deki kentleşme süreci için önemli bir kırılma noktası olan tarımda modernizasyonun, makineleşmenin ve sonucunda göç olgusunun başlangıcı arasındaki süreç 1923–1950 tarihleri arasındaki dönem olarak ele alınacaktır. Büyük kentlerdeki nüfus artışı ve kentleşme hızının arttığı ve planlı dönem olarak niteleyebileceğimiz döneme geçiş süreci 1950–1960 tarihleri arasındaki dönem olarak tanımlanmıştır.

1960 Askeri müdahalesi ile başlayan ve kalkınma planları ile devam eden ve liberalleşme politikalarının benimsendiği döneme kadar ki süreç için 1960–1980 tarihleri arasındaki dönem incelenecektir. Ve son olarak küreselleşme ve liberalleşme politikaların ağırlık kazandığı 1980 sonrası dönem irdelenecektir.

Üçüncü bölüme gelindiğinde İstanbul kent merkezinin dönüşümü nüfus, sektörel yoğunluk ve katma değer gibi kriterler üzerinden istatistiksel veriler ile irdelenecektir. İlk olarak İstanbul kent merkezinin dönüşümü genel olarak ele alınacak ve alt merkezler kavramının ortaya çıkışı, planlamanın buna etkisi üzerinde durulacaktır. Ardından İstanbul kent merkezinin alt sektörler göre gelişimi ve yine bu alanlar için öngörülen proje ve fikirler üzerinde durulacaktır. Bu kapsamda İstanbul kent merkezi mevcut MİA alanının içinde gösterilen Geleneksel merkezler-Tarihi Yarımada-Beyoğlu- Kadıköy ve son yirmi yıllık dönemde gelişen Maslak- Levent aksının değerlendirilmesi yapılacak olup, özellikle 1980 sonrasında gelişen ve planlarla da desteklenen dengeleyici merkezler üzerinde durulacaktır. Bu amaçla belli gruplar halinde analizler ilçeler bazında yapılmıştır. Özellikle hizmet alt sektörleri üzerinden yapılan bu analizler 6 grupta hazırlanmıştır. 1. grup olarak, İstanbul geleneksel merkez özelliğini Osmanlı'dan günümüze kadar koruyan Tarihi Yarımada olarak ele aldığımız Eminönü ve Fatih ilçeleri ile ilgili olarak İTO'ya kayıtlı 2005 yılına ait firma bilgileri kullanılacaktır. İkinci grupta yine geleneksel merkez özelliğinde olan Kadıköy, yeni gelişen akslar arasında bulunan Üsküdar ilçesine bağlı Altunizade ve Bağlarbaşı ve Kadıköy ilçesine bağlı Kozyatağı aksı incelenecektir. 3. grup olarak Merkezi İş Alanı olarak nitelendirdiğimiz aks üzerinde bulunan geleneksel merkez özelliğinde Beyoğlu ilçesi, özellikle 1980 sonrasında hızla gelişen Beşiktaş ve Şişli ilçeleri ele alınacaktır. Dördüncü grup olarak Anadolu yakasında özellikle köprülerin yapımı ile sanayilerin yer seçmeye başladığı, giderek hizmetler sektörünün gelişmeye başladığı ve dengeleyici merkez olarak öngörülen lineer formu sürdürmeyi hedefleyen Maltepe, Kartal, Pendik ve Ümraniye ilçeleri incelenecektir. Beşinci grup olarak özellikle Merkezi İş Alanının Avrupa yakasında yükünü hafifletmesi planlanan ilçeler olan Bayrampaşa ve Zeytinburnu ilçeleri değerlendirilecektir. Son olarak da yine Avrupa yakası için lineer form göz önünde bulundurulduğunda MİA alanını dengeleyici özellikli olan mevcutta potansiyeli bulunan Avcılar, Bakırköy, Bahçelievler, Güngören ve Bahçelievler ilçesine bağlı Yenibosna aksı üzerinde durulacaktır. Bu araştırma çerçevesinde mevcut durum değerlendirilmesi yapılacak olup, bu ilçeler için öngörülen dönüşüm ve değişimlerin değerlendirilmesi yapılacaktır. Alt sektörel incelemelerde, İstanbul Ticaret Odası işyeri sayım verileri(2005), meslek grupları

kullanılmıştır. Bu bölüm İstanbul genelinde alt sektörlere gelişimin hangi yönde olduğunu ortaya çıkaracaktır.

Sonuç olarak günümüzde İstanbul metropoliten alanında Maslak-Levent aksı boyunca MİA alanı bu kadar güçlenirken, merkez fonksiyonunu lineer düzlemde kentsel tasarım projeleri ile ne kadar bu aksa rakip merkezler oluşturulabileceği konusunda değerlendirilme yapılırken, geleneksel merkezlerin İstanbul metropoliten alanı içindeki önemi tekrar göz önünde bulundurulacaktır.

1 KENT MERKEZİ KAVRAMI

Günümüzde kırsal nüfusun egemenliğinin sona erdiği çok net anlaşılmaktadır. Kent merkezi kavramının anlaşılabilmesi açısından “kentsel merkezîyet”in anlaşılması önemlidir. Bu amaçla ilk bölümde “Kentsel Merkezîyet” kavramı tanımlanarak ve şehirlerin mekânsal organizasyonundan yola çıkarak geliştirilen ve genellikle kent merkezini kuramsal olarak açıklamaya yönelik kuramlardan bahsedilecektir. Ardından bu bölümde kent merkezi özellikleri ve merkezler kademelenmesi konusunda kuramsal yaklaşımlara değinilecektir.

1.1 KENT MERKEZİ KURAMSAL YAKLAŞIMLAR

“Kentsel” ve “merkezîyet” her zaman birbirleri ile sıkı sıkıya ilişkili olmuş iki kavramdır. Kentsel merkezîyet kavramı kasabaların, kentlerin önemi, fonksiyonları ve sorunlarının incelenmesinde önemli bir araç olmuştur. Gerçekte kentsel kavramı nüfusun hacmi, yoğunluğu ile yönetim teşkilatının birleşmiş özelliklerini teşkil etmektedir. Bu sonuncusu sayısal olarak ölçülemez, ama hem toplumun idari ve politik birliğini hem de normal olarak kentsel özelliği olmayan yerleşmelerde bulunmayan ekonomik ve sosyal faaliyetlerin şehirselleşmiş yerlerde var olma sebeplerini açıklamaktadır.

Ortaçağ Avrupa’sından bazı tarihi örnekleri belirtirsek; devamlı bir pazara sahip olmak kasabalar için bir imtiyaz idi; şehirlerin statüleri çoğu zaman pazarları belirtiyor, pazardaki faaliyetleri düzenliyor ve bazen de kentin sınırları ötesine uzanarak hizmet ettiği sahayı tanımlıyordu. Endüstri öncesi devrede bütün şehir ve kasabalar “Pazar kasabaları” değillerdi fakat hepsinin en az mahalli ölçekte birer pazarları vardı.(GOTTMANN, 1976)

Fonksiyonların bir yerdeki çeşitliliğini ve çokluğunu şehirselleşmenin ilk karakteri olarak kabul etmek mümkündür. Birçok kasabalar, hatta büyük şehirler çoğu kez kendi var olma sebepleri olarak tek bir fonksiyon ya da kuruma işaret etmeleri ile tanınmışlardır. Bu sebeplerdir ki hala birçok şehir, üniversite şehri, sanayi şehri vb. şekillerde anılmaktadırlar.

Bir yer başlangıçta mevcut bir fonksiyon ya da kurumun yer alması sebebi ile merkezîyet kazanabilmektedir. Başarılı ve devamlı bir merkezîyet, çevrede değişik büyüklükteki sahalara çeşitli yollardan hizmet eden farklı faaliyetlerin gruplaşmasına sebep olmaktadır. Hemen

hemen kaçınılmaz olan bu gruplaşma merkezde meydana gelmektedir. Farklı kökenli merkezi yerler, zaman süresince gelişmenin bir sonucu olarak benzer merkezi fonksiyonlar karışımı sunabilir, bununla beraber benzer başlangıca sahip şehirler benzer gelişme göstermezler.

Coğrafi mekân beşeri faaliyetlerin ona erişebilirliği ile tanımlanmaktadır. Merkeziyet ise merkezin hizmet ettiği çeşitli mekân parçalarının birbirlerine uygun bir şekilde erişebilmelerini ifade etmektedir. Büyük bir şehirsal aglomerasyonun varlığı her zaman için iyi organize olmuş ulaşım ve arz şebekesine sahip olmasına dayanmıştır. Medeniyetin başlamasıyla su ulaşımı ve denizciliğin uzak mesafelere büyük yüklerin taşınmasında en kolay ve en verimli yol olmasından beri büyük aglomerasyonların deniz kenarında yer alma sebebini açıklamaktadır. Böylece merkeziyetin uygulandığı coğrafi mekânın merkezi yere erişilme ağının iyi bir organizasyonuna dayandığı kabul edilmelidir.(GOTTMANN, 1976)

Kentsel merkeziyetin tanımı; merkeziyet bir kentsel yerde toplanmış merkezi fonksiyonların çokluğundan ve çeşitliliğinden meydana gelmiştir ve o yerde toplanan bir ya da birkaç ulaşım sistemine dayanmaktadır.

Kentlerin özetle tanımını yapmamız gerekirse; tarımsal olmayan üretimin yoğunlaştığı, sanayi ve hizmet etkinliklerinde çeşitlenme ve ihtisaslaşmanın en üst düzeylerde olduğu, yeni iş ve mal türlerinin yaratıldığı, çeşitli faaliyetlerin yönlendirildiği ve denetlendiği, ekonomik, kültürel ve politik üretim karar merkezleri olarak tanımlanabilmektedir.

Kentsel yerleşmenin ayrıcı özelliği olarak nitelenen bu hususlar esas olarak kent merkezlerinde ortaya çıkar. Bu bakımdan, kent merkezleri gündüz nüfusunun, etkinliklerin, iletişim ve yüz yüze etkileşimin, alınan kararların, yapılan işlerin, yaratılan değerlerin, ulaşımın, yapılaşmanın ve alt yapı ağlarının en yoğun; kiralar, arazi fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu kentsel alanlardır.

Kentteki merkezler ile kent merkezi kavramlarını birbirinden farklı olup her kentte kent merkezinin yanı sıra semt, mahalle, sokak arası gibi farklı düzeylerde birçok alt merkez vardır. Kent merkezi ve alt merkezlerin kent içinde bir sistem oluşturduğu dikkate alınırsa kent merkezi; bu sistemin odağında ve merkezler kademelenmesinin zirvesinde yer alan başta ticaret olmak üzere, kişisel, mesleki, işsel ve kurumsal hizmetler ile depolama ve imalat gibi birçok kullanımın iç içe geçtiği yerdir.

Kent merkezi o kentin özelliklerini ve geçirdiği dönüşümleri, kent tarihinin izlerini taşımaktadır. Dolayısıyla bir kenti tanımak ve anlamak için öncelikle kentin merkezine bakmak önemli bir adımdır. Bu bakımdan kent merkezi kavramı kentin ticaret merkezi, kentin

iş merkezi, kentin kültür merkezi vb. kavramlarla örtüşmek durumundadır. Dolayısıyla kent merkezine, -merkezdeki konut dışı kentsel işlevlerin yoğunlaştığı alan anlamında- MİA demek ve MİA'nın coğrafi sınırlarını kentsel işlevler yanında ulaşılabilirlik, arsa/yapı oranı vb. kentsel mekân özelliklerini dikkate alarak belirlemek daha doğrudur. MİA'nın sınırlandırılmasındaki amaç kentsel merkez içerisindeki çeşitli kuruluşlar arasında sadece iş ve ticarete yönelik olan alanların belirlenmesidir.(BADEMLİ, 2000, sf: 35)

Kentler sürekli bir büyüme olgusu içinde değişimler göstermektedir. Genel olarak bu değişimlerin en büyük etkisi kent merkezlerinde izlenmektedir. 20. yy. başından ortalarına doğru kentsel alanların yapısı, gelişimi ve değişimlerini açıklayıcı çeşitli kuramlar öne sürülmüştür. Kent merkezini inceleyen kuramlar değişik ülkelerde yer alan farklı kentleri ve kent merkezlerini inceleyerek genellemelere gitmeyi amaçlar. Bu kuramlar başlıca 3 ana grupta toplanabilir.

Bunlardan ilki, Kent mekânı üzerine klasik kuramlardır. Kent merkezini ve işlevlerini bu merkezin içinde yer aldığı kentin bulunduğu bölge kademelenmesi bağlamında inceler. Diğer bir anlatımla, her hangi bir kentin ve o kentin merkezi işlevini, ülkesel yerleşme sistemi ve kademelenmesi içindeki yerini belirleyerek açıklamaya çalışır. İkincisi kentin mekânsal örgütlenmesi üzerine kent ekolojisi kuramlarıdır. Kent merkezinin konumunu kentte yer alan diğer kullanımlara göre belirleyerek ve kentte yer alan bu farklı kullanımların birbirleri ile olan ilişkilerini tanımlayarak açıklamaya çalışır. Üçüncü başlık ise Kent Ekonomisi Kuramlarıdır.

1.1.1 Kent Mekânı Üzerine Klasik Kuramlar

Merkeziyet, coğrafyaya, yerleşme ile coğrafi çevrenin çeşitli ve farklı kısımları arasındaki ilişkiler üzerine yapılan çalışmalarla toplanan ve onu özetlemeye çalışan soyut bir kavramdır. Bir şehrin var olma ve ihtiyaçlarını karşılama yollarının belirlenmesi “hinterland”ının örgütlenmesi sonucunu doğurmaktadır. Şehirlerle hinterlandları arasındaki ilişkiler, kentlerin mekânda neden halen buldukları biçimde dağılmış olduklarını açıklamak için üç modele esin kaynağı olmuştur. Bunlar:

- J. H. Von Thunen'in izole şehir (devlet) modeli,
- W. Christaller'in merkezi yerler teorisi ve
- J. G. Fichte'in “Kapalı Ticaret Devleti” dir.

Gerek Thunen gerekse Christaller, üzerinde nüfus yoğunluğu ve kaynakların tekdüze bir şekilde dağıldığı en basit hayali bir coğrafi görünümle, dümdüz türdeş bir yüzeyle işe

başlamışlardı. Böyle bir yüzeye izotropik düzlem denilmektedir. Böyle bir yüzeyde taşıma maliyetleri de dümdüz hatlar olarak alınan mesafeye göre belirlenmiştir.(GOTTMANN, 1976)

Von Thunen böyle bir coğrafi düzlemde bir şehir varsa, şehrin etrafındaki alan nasıl organize olacaktır?” sorusunu sormakta iken Christaller bu düzlemde şehirler nasıl dağılmış olabilir? Sorusunun cevabını araştırmaktadır. Von Thunen’ nin şehri daima bir pazaryeri olarak görmesi ve tarımla ilişkisini incelemesine karşılık, şehirlerin nüfuslarını, fonksiyonlarını ve aralarındaki ilişkileri teorik olarak ilk inceleyen Christaller olmuştur.

1.1.1.1 J. H. Von Thunen-İzole Şehir Modeli

Von Thunen, tek bir kentsel merkezin etrafındaki tarımsal alanların dağılışını etkileyen faktörleri belirlemeye çalışmıştır. Bu doğrultuda bazı varsayımlarda bulunmuştur.

- Birincisi, tüm bölgede toprak ve iklim koşulları aynı olacaktır.
- İkincisi de tamamen dümdüz olan araziye hiçbir akarsu vadisi ya da dağ kesintiye uğratmayacaktır.
- Üçüncüsü, İzole Devlet’de merkezi konuma sahip tek bir şehir bulunacaktır ve bu şehrin etrafı boş, yerleşilmemiş alanlarla çevrili olacaktır.
- Dördüncüsü, çiftçiler ürünlerini merkezi şehir olan pazara doğrudan kendileri öküz arabaları ile taşıyacaklardır. Bu da, merkezden çevreye doğru eşit ve aynı nitelikli bir yol sistemi bulunduğunu varsayıyordu ki bu sistemde taşıma maliyetleri mesafeyle doğru orantılı olacaktır. (TÜMERTEKİN, ÖZGÜÇ, 1998, sf442)

Von Thunen, deneyimleri sonucunda, tarımsal faaliyetlerin mekânsal düzeninin merkezi şehirden dışarıya doğru açılan (konsantrik) bir dizi halkalar halinde olacağı sonucuna varmıştır. Von Thunen modelinde Pazar merkezi olan şehri kuşatan dört konsantrik kuşak ya da tarımsal arazi kullanılış halkası ayırt edilir: Birinci zon enstansif tarım ve mandıracılık yapılan kuşaktır. Sebzeler gibi en yüksek Pazar fiyatına sahip tarımsal ürünlerin yetiştirildiği bu kuşağa birçok şehrin çevresinde rastlamak mümkündür. Modeldeki ikinci halka, yakacak odun ve tahta ihtiyacını karşılayacak bir orman alanını içeren kuşaktır. Burasının orman alanı olarak ayrılması garip görünse de o dönemde ormanlar inşaat ve yakacak ihtiyacının kaynağı idi. Ağır taşıma maliyetleri nedeni ile ormanların modele eklenmesi gerekmektedir.

Üçüncü kuşakta daha çok ekstantif tarım yapılan tarlalar yer almaktadır. Bu kuşakta aslında üç bölümden oluşmaktadır. Bunun ormana bitişik olan bölümünde tarımsal ürünler rotasyonla yetiştirilirler: ikinci bölümü orta çağın üç tarlalı sisteminin uygulandığı halkadır. Burada bir bölümü ekili iken, diğerinde otlama yapılır geri kalan nadasa bırakılırdı. Dördüncü ve en dış

kuşak da ise ticari hayvancılık, hayvansal ürünler elde edilen faaliyetler yer alırken, bu kuşağın ötesinde de bölgeyi dünyanın geri kalan kesimlerinden ayıran ıssız alanlar başlamaktadır.

1.1.1.2 J. G. Fichte - Kapalı Ticaret Devleti

Neslinin önde gelen politik filozoflarından biri olan Fichte ekonomik bakımdan izole bir devlet üzerine yaptığı bu uzun denemesinde, izolasyon yüzünden ortaya çıkan sorunları çözmek için devletin kontrol ve planlamasını savunan bir gerekçe öne sürmekteydi. Fichte ve Von Thunen'in izole devlet hakkındaki kitaplarının yayınlandıkları tarihler arasındaki yıllarda, Alman âleminin yeniden kurulması gereği giderek daha belirginleşiyordu. Kendi sahasının ihtiyaçlarını temin etmek üzere organize olmuş büyük fakat kapalı pazarın avantajları Alman devletlerinde oldukça tartışılmıştır. Bu zemin 1820'lerde bir Alman bilginin birleşmiş kapalı bir mekânın zirai ekonomisi ve araziden faydalanma şekillerini araştıran bir kitabı nasıl meydana getirebildiğini açıklamaktadır. Von Thunen bunu büyük bir hayal gücüyle açıklamıştır.

1.1.1.3 W. Christaller - Merkezi Yerler Teorisi

Von Thunen'den sonra, W. Christaller'in Güney Almanya'daki şehirlerin dağılışı düzenlerine dayanan "merkezi yerler teorisi" takip etmektedir. Şehirlerin hinterlandları, yani hizmet alanları, çeşitli zamanlarda ve çeşitli yerlerde daima tartışılmaktadır. Bu tür bölgeler için şehirler "merkezi yerler"dir. Hatta bir köy bile küçük bir alan için merkezi bir yerdir. Bu noktada şu sorular ortaya çıkıyor:

1. Bu hizmet alanları birbirleri ile nasıl ilişki kuracaklardır?
2. Üst üste mi denk düşerler?
3. Yaklaşık aynı büyüklükteki şehirler birbirlerinden hemen hemen eşit mesafelere mi ayrılırlar?
4. Mekân üzerinde şehrsel yerlerin dağılışı düzenleyen kurallar nelerdir?

Bu soruların cevabını Christaller hiyerarşi de, merkezi yerlerin birbirlerine göre durumunu gösteren bir modelde aramaktadır. Merkezi yer teorisinin uygulaması için bölgenin yüzeyinin düz olacağı, fiziki engeller bulunmayacağı varsayıyordu. Topraklar aşağı yukarı aynı yapıda olacak, verimlilik bakımından değişkenlik olmayacaktı. Model için diğer şartlar olarak;

- Düzenli bir nüfus dağılımı,
- Eşit bir satın alma gücü olacak,

- Her bir yerleşmeden diğerine doğrudan erişime izin verecek tekdüze bir ulaşım sistemi bulunacaktı.

Bu varsayımlara dayanarak oluşturulan merkezi yerler kuramı ülke genelinde kademeli bir yerleşme sistemi öngörmektedir. Bu kademeli yerleşme sisteminin özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- Her kent kendi etki alanı içinde toplam yolculuk zamanını en aza indiren noktada yer aldığı için merkez yer adını almıştır.
- Bir ülkesel ya da bölgesel yerleşme sistemi içinde kentler merkezilik derecelerine göre kendi aralarında bir kademelenme gösterirler.
- Üst kademe merkezler, alt kademe merkezlere oranla daha uzmanlaşmış mal ve hizmet sunarlar. Hizmet verdikleri art bölgeleri daha büyüktür ve dolayısıyla hizmetten faydalanan nüfus büyüklüğü de daha fazladır. Üst kademe merkezlerin birbirlerinden olan uzaklığı, alt kademe merkezlerinkinden daha fazladır.
- Bir merkezi yerde her hangi bir mal ya da hizmetin üretilmesi, bu mal ya da hizmetin ekonomik olarak üretilmesini sağlayarak minimum talebin bu merkezi yerin alt bölgesi içinde yaratılmış olmasına bağlıdır.
- Alt kademe merkezlerde satın alınmasına daha sık gereksinim duyulan ve üretimi için gerekli talep eşiği düşük olan mal ve hizmetler üretilir/sunulur.
- Her üst kademe merkez kendinden sonra gelen bir alt kademe merkezin sunduğu tüm işlevleri sunar ve ek olarak da kendi kademesine özgü işlevleri görür.
- Bir üst kademe merkezin, o kademeye özgü işlevleri yerine getirebilmesi için gerekli talep eşiğinin aşılabilmesi ancak daha alt kademe merkezlerden o merkeze olan talebin artmasıyla mümkündür. Bu nedenle bir üst kademe merkezi yerin art bölgesi, alt kademe işlevleri açısından, alt bölgeleri art bölgelerinden oluşur.

Son olarak, Christaller yerleşmede üretilen herhangi bir ürünün satışıyla ilgili sabit bir maksimum mesafenin yerleşmeden her yöne doğru aynı olacağı varsayımını kullanıyordu. Bazı yerlerin diğerlerine göre daha fazla “merkezi” olduğunu düşünmekteydi. Daha büyük yerleşmelerin merkezi fonksiyonların içinde yer aldığı bölgede daha az merkezi fonksiyonları olan daha küçük yerleşmeler de yer alabilirdi. Burada ihtiyaç duyulan şey çeşitli yerlerdeki merkeziyet derecesini hesaplayabilmektir. Bunu yapabilmek için de Christaller ancak merkezi yerde bulunabilecek merkezi mal ve hizmetleri ayırt etmeye çalışmıştır.

Sonuçta bir merkezi yer, içinde yerleşmenin belirli bir mesafe içinde ve belirli bir fiyatla sağlanabileceği belirli mallar üzerinde tekelinin bulunduğu bir tamamlayıcı bölgesi olmaktadır. Buraya kadar söylenenlerden böyle bir tamamlayıcı bölgenin biçim bakımından dairesel olması gerektiği görülmektedir. Fakat model eğer bu temele dayanarak oluşturulursa ortaya sorunlar çıkmaktadır. Daireler birleştiğinde ya hizmet verilmeyen alanlar belirlemekte ya da hizmet verilen alanlar üst üste binebilmektedir. Böyle olunca da bir tekel durumundan söz etme olanağı da kalmamaktadır. Bunlara getirilen çözüm “altıgen bölgeler Sistemi”dir.

1.1.2 Kentin Mekânsal Örgütlenmesi Üzerine Kent Ekolojisi Kuramları

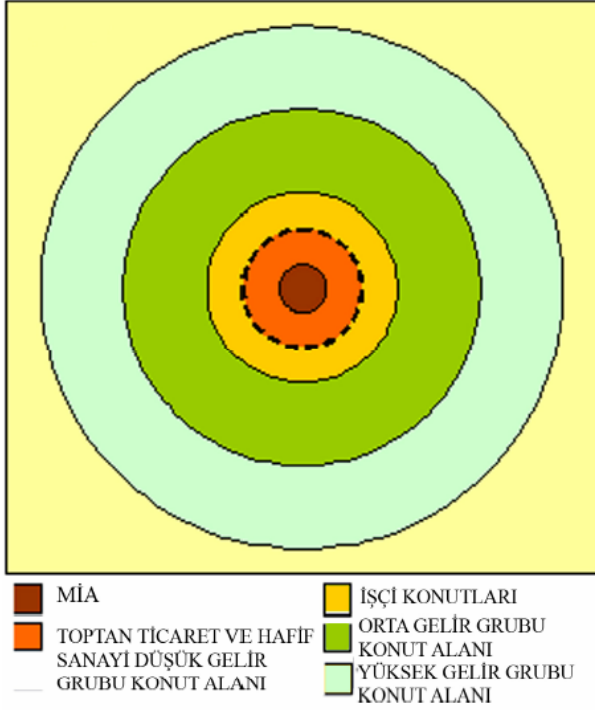
Kent Ekolojisi Kuramları genel olarak kent içi mekânın örgütlenmesini ve kent merkezinin konumunu diğer kullanımlar ile belirleyerek arasındaki ilişki üzerine gelişmektedir.

1.1.2.1 Tek Merkezli (Eş Merkezli / Ortak Özekli) Halkalar Kuramı

Kuram genel olarak kenti iç içe geçen çemberlerin birbirinden ayırdığı işlev bölgelerinin bütünü olarak yorumlanmaktadır. Tek Merkezli Çemberler Kuramına göre en içte bulunan çekirdek merkezi iş alanını (MİA) oluşturur. MİA'nın etrafındaki ilk halka ise geçiş bölgesi olarak adlandırılmıştır. Bu bölgede iş ve küçük üretim alanları ile çöküntü halindeki konut alanları bir arada yer almaktadır.

Üçüncü halkada, ikinci halkadaki konut standartlarından daha iyi koşullarda yaşama olanağına sahip işçi konutları bulunmaktadır. Bu bölgede yaşayanlar genellikle MİA ve geçiş bölgesinde yer alan iş yerlerinde çalışan ve dolayısıyla da bu alanlara yakın olmak zorunda olan işçilerden oluşmaktadır. Dördüncü halka orta ve üst gelir grubu ailelerin oturduğu daha yüksek standartlara sahip konut alanlarından oluşmaktadır. En son halkada ise banliyöler yer almaktadır. Bu kurama göre kentlerin büyümeleri de birbiri için yer alan bu halkaların genişlemeleri ve bir halkada yer alan kullanımların kendinden sonra gelen halkadaki kullanımları işgal etmeleri sonucunda olmaktadır. Bir başka anlatımla ‘kent büyüdükçe her halka genişler ve kendisinden sonra gelen halkanın içine doğru sokulma eğilimi gösterir. Bu büyümedeki en büyük etken de kentin ekonomik gelişmesidir.(KELEŞ, 2000)

Tek merkezli Halkalar Kuramı Chicago Okulu'nun öncü isimlerinden Burgess tarafından 1925 yılında geliştirilmiştir. Bu kuram dönemin Amerikan kentlerinin incelenmesi ile ortaya çıkmıştır. Kentte bulunan farklı fonksiyonların bir merkezin çevresinde yer alan iç içe geçmiş halkalar halinde yer aldıkları varsayılmıştır.

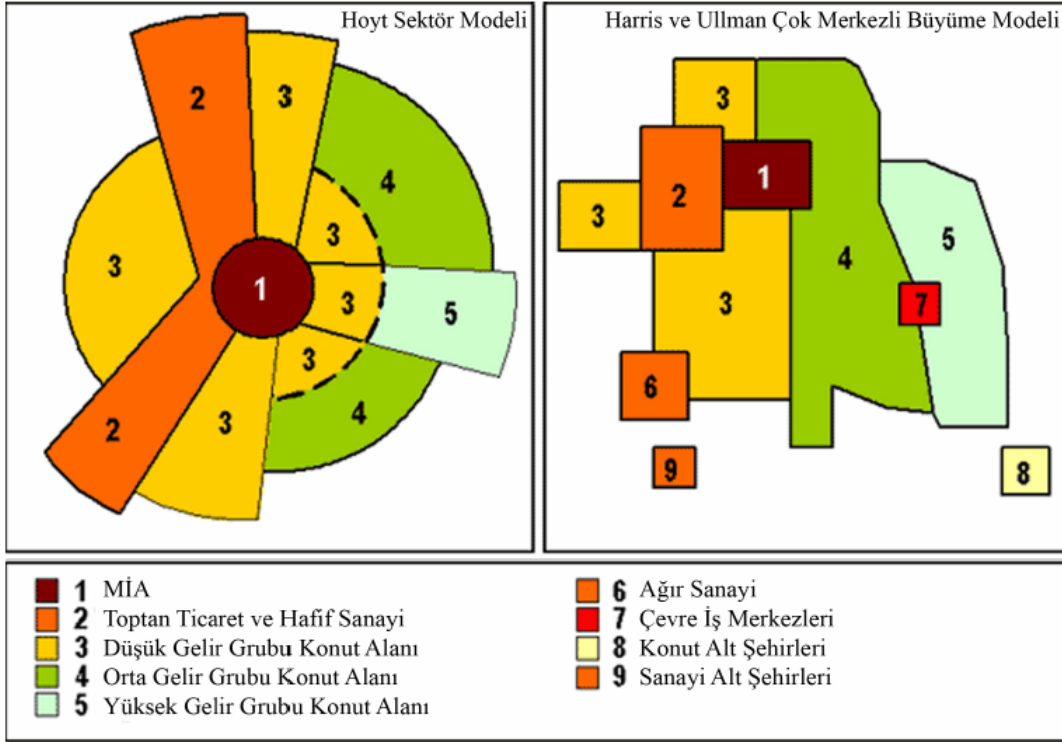


Şekil 1.1 Burgess Eş Merkezli Çemberler Modeli(Rodrigue, 2007)

Kuram kent özelindeki arsa değerlerinin çevresine oranla yüksek olduğunu belirtmektedir. Burada ortaya çıkan işçi konutlarının merkeze yüksek gelir grubunu konut alanlarından daha yakın olması çelişkisi ise işçilerin mülk sahibi olmadıkları ve mülk sahiplerinin arsalarında çalışıp onlara kira ödemek durumunda oldukları göz önünde bulundurulursa ortadan kalkmaktadır. Bu kuram kentin topografik durumu, ulaşım durumu, vb. özellikleri göz ardı ettiği için eleştirilmiştir. Dairesel yapının ekonomik görüş açısından en iyiye ulaşabilmesi için merkezin lokasyonu diğer tüm kullanışlar için amaç olmalı ve merkezden bütün uzaklıkların benzer erişebilirlikte olması gereklidir. Her nokta her bakımdan merkezden eşit ulaşılabilirlikte olmalıdır. Ulaşılabilirlik sadece merkezden ulaşılabilirliktir.

1.1.2.2 Sektörler Kuramı

Bu Kuram 1930'lu yıllarda Hoyt tarafından geliştirilmiştir. Ortak Merkezli Çemberler Kuramının geliştirilmesi olarak da yorumlanabilir. Kentte yer alan kullanışların farklılaşmasının merkezden çevreye yayılan halkalar halinde homojen bir biçimde değil de yine merkezden çevreye uzanan dilimler halinde olduğunu ileri sürmektedir. Bu dilimler de kent merkezinden çevreye uzanan ulaşım aksları boyunca olmaktadır.



Şekil 1.2 Hoyt Sektör Modeli, Harris ve Ullman Çok Merkezli Büyüme Modeli(Rodrigue, 2007)

Sektör Kuramında da merkezde MİA yer almaktadır. MİA'dan kentin dışına açılan ana yollar boyunca yer alan dilimler üzerinde de küçük üretim ve toptan ticaret fonksiyonlarının yer aldığı alanlar bulunmaktadır. MİA'nın hemen sonrasındaki halkada ve küçük üretimin yapıldığı dilimler boyunca düşük gelirlilerin yaşadığı konut alanları bulunmaktadır. Orta gelirliilerin konut alanları ise kentin dışı açılan aksları arasında kalan dilimlerden birinde yer almıştır. Yüksek gelirliilerin konut alanları da MİA'dan kentin dışına uzanan ana yollardan biri üzerinde yer almaktadır.

Sektör Kuramı modelinde kentsel farklılaşmanın tek belirleyicisi MİA' ya olan uzaklık değildir. Ulaşım ağının türü ve kalitesine göre değişen erişebilirlik düzeyi, farklı gelir gruplarının birbirlerine göre farklılaşan yer seçim davranışları vb. kriterler kentsel mekânın şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. Model ayrıca kentsel büyümenin açıklanmasında da daha esnek bir gelişme önermektedir. Bu modele göre kentte yer alan konut dilimlerinde yaşayan yüksek gelir grupları, sürekli olarak merkezi alanları daha düşük gelir gruplarına terk ederek dışı açılmaktadırlar. Kent beş ayrı bölümden oluşmaktadır. Özetle özerk iş ve ticaret bölgesi yer almaktadır. MİA yalnızca ticaret ve kültür merkezi değildir ve sınırları kesin olarak belirlenmemektedir. MİA içinde yer alan ticaret bölgesi homojen olarak

gelişmekte ve kendi içinde ulaşım akslarına da bağlı olarak bölgelere ayrılmakta, kademelenmektedir.

İkinci dilim Burges'ün geçiş bölgeleri ile benzerlik taşıyan toptancılık ve hafif imalat kuruluşlarının yer aldığı bölgedir. Yüksek gelir grubu konut alanlarının karşısında yer alan bu dilim düşük ve orta gelir konut alanları ile çevrelenmiştir. Kuram toplumsal sınıf yapısını basitleştirdiği, toplumsal davranışların etkisini ve değer yargılarını hesaba katmadığı için eleştirilmiştir. Liberalizme yönelik düzeni veri olarak kullanmakta planlama ve yerinden yönetimleri hesaba katmamaktadır. Bu da kuramın diğer eleştirilen özelliklerinden biridir.

1.1.2.3 Çok Merkezli Büyüme Kuramı

Çok Merkezli Büyüme Kuramına göre MİA kentin geometrik merkezinde yer almayabileceği gibi diğer bazı farklı kullanımlar da (sanayi, toptan ticaret, eğitim vb.) merkezileşebilirler. Bu merkezlerden bazıları kentten öteden beri var olan merkezler olabilir ya da kentlerin gelişmesini paralel olarak ortaya yeni merkezler çıkabilir. Bu merkezlerin sayıları ve yer alanı altı farklı kullanım vardır. Bunlar MİA, toptancılık ve hafif sanayi, konut, ağır sanayi, alt merkezler, banliyölerdir. Konut alanları gelir gruplarının dağılımına göre üçe ayrılmakta(yüksek, orta ve dar gelirliler konut alanları) ve benzer biçimde banliyöler de konut ve sanayi banliyölerinden oluşmaktadır. Çok Merkezli Büyüme Kuramı kentsel arazi kullanımı farklılaşmasını diğer kuramlara göreli olarak daha detaylı açıklasa da belli bir andaki kentsel arazi kullanımının tanımını yapmakta ancak gelecekle ilgili kestirmeler de yetersiz kalmaktadır.(KELEŞ, 2000)

1.1.2.4 Akslar Halinde Büyüme Kuramı

Eş Merkezli Çemberler Kuramının gelişmiş bir modeli olan bu kuram, Bablock tarafından 1932'de ortaya konmuştur. Doğal ve yapay engellerin Eş Merkezli Çemberler Kuramında öne sürülen düzenli şehirsiz olguyu bozacağını savunan Bablock büyümenin mevcut merkezden dışarıya açılan ana ulaşım arteri boyunca uzantılar göstererek oluşabileceğini ve şehir yapısının uçları ana arterler tarafından kesilen ve zonların iç içe halkalar yerine yıldız biçimini alacağı tezini savunmaktadır.

Kuramda ulaşılabilirlik, ulaşım sistemi içinde zaman-maliyet ilişkisi olarak düşünülür. Geometrik olarak merkezin yakın görünen bir bölgenin, merkeze ulaşılabilirlik derecesinin ana arterlerle olan ilişkisine göre değişeceği savunulmaktadır.

Kentsel büyüme ana ulaşım aksları üzerinde zonun ayrılması yerine, her zonun kendi içinde ana ulaşım aksları üzerinde merkezden uzaklaşması biçiminde olur. Zaman yönünden eşdeğer erişebilirliğe sahip olan noktaların, benzer kullanışların ayrılacağı ileri sürülmektedir.

1.1.3 Merkezileşen Yerler Kuramı

Kuramın özü şudur: bir kentin büyümesi kentin hizmet işlevlerinin uzmanlaşmasına bağlı olduğu halde, merkezileşen bir yerin ne ölçüde hızlı büyüyeceğine, hizmet alanı içinde sunulan kent hizmetlerine olan istem belirlenmektedir.(KELEŞ, 2000) Kentin başlıca görevi hinterlandı için türlü hizmetler sağlayabilmektir. Bu kuramın gerçekleştirebilmek için bazı varsayımların yapılması gerekmektedir.

- Nüfusun türdeş bir bölgede her noktaya eşit yoğunlukta dağılması,
- Merkezileşen yerleşme noktaları, büyüklükte değişmeyen çevrelerine öyle mal ve hizmetler sunarlar ki, aynı hizmeti sunan iki merkezileşmiş yerin hinterlandı da aynı büyükte olur,
- Merkezileşen yerleşim yerleri, kendilerine bağımlı, alanların büyüklüğünü en üst seviyeye çıkaracak biçimde gelişmektedirler.

Merkezileşen yerler kuramında yerleşme noktalarını bir takım mal ve hizmetleri neden sunduğunu açıklayan iki kavramdan söz etmek gerekmektedir. Bunlardan birinci, en küçük istem eşliğidir. Bu eşik belli bir hizmetin sunulmasına haklı çıkaracak nüfus ya da gelir olarak tanımlanabilir. İkinci kavram ise yayılma alanıdır. Bir özerkin sunduğu mal yâda hizmetlerin yayılma alanı, teknolojik gelişme ile genişleyebilir. (KELEŞ, 2000)

Kuram kentlerin büyümesini açıklama konusunda hinterlant kavramını da göz önünde bulundurduğundan önemli bir kuramdır. Fakat bazı konularda eleştirilmiştir: ulaşımındaki gelişmelerin kuramın öngördüğü, düzenlediği, bozduğu ortaya atılmıştır. Merkezileşen yerleşmeler özgü mal ve hizmetlerin neler olduğunun kesin sınırlarla belirlenmesinin zorluğu ile merkezileşen yerleşme olma kriterlerinin açık olmaması eleştirilen konular arasındadır.

1.1.4 Çağdaş Kent Kuramları

Bu kuramlar 1960'lı yıkardan sonra oluşturulmuş kuramlardır. 1960 sonrasında geliştirilen kuramları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Haberleşme kuramı
- İnsan ilişkilerine dayanan yaklaşım

- Şehir biçimine dayanan yaklaşım

1.1.4.1 Haberleşme Kuramı

Haberleşme kuramı 1962 yılında Richard L. Meier tarafından şehrin nasıl geliştiği sorusundan hareketle geliştirilmiştir. Bu çalışma şehrin esas oluşumu, nasıl kurulduğu, nasıl büyüdüğü, bu sürecin bir süreklilik ve düzenlilik içinde olup olmadığını arayan bir süreçte ortaya çıkmıştır.

İletişimin temel belirleyicileri haberleşme ve iletişim teknolojileridir. Bu teknolojilerle yaşanan gelişmeler insanlar arası haberleşme konusunda yüz yüze görüşmeleri gittikçe zorunluluk olmaktan çıkarmış ve kent içi haberleşme de özellikle kent içi yer seçiminde önemli değişimlere yol açmıştır.

1.1.4.2 İnsan İlişkilerine Dayanan Yaklaşım

Haberleşme kuramından daha geniş çerçevede Melvin Weber tarafından geliştirilen bu kuramın iki temel kriteri bulunmaktadır:

- Mekâna bağlı topluluklar,
- Mekândan bağımsız topluluklar.

Bu kuramda mekânsızlaşma kavramı ön plana çıkmıştır. Mekânsızlaşma, insan ilişkilerinin mekândan koparak gerçekleştirilmesidir. Mekânsızlaşma ile beraber ortaya çıkan diğer bir olguda sınırsız kent kavramıdır. Planlama kavramı ile çelişen bu duruma rağmen kavramsal kentte sınır yoktur. Toplumsal anlamda sınıfsızlaşma ortaya çıkmaktadır. Mekândan kopma, kimliksizleşme anlamlarını da ortaya çıkarmaktadır.

1.1.4.3 Şehir Biçimine Dayanan Kavramsal Sistem

Bu yaklaşım şehir planlamanın hedefleri ile şehir biçiminin arasındaki ilişki üzerine kurulmuştur. Bu kuram şehri iki temel öge tarafından oluşturulmuş bir sistem olarak kabul etmektedir. Bunlardan birincisi insan ihtiyaçlarına göre tasarlanmış mekânlar, diğeri ise mal ve insan akımıdır. Bu kuramda ilk önce kentin biçiminin analizi yapılmakta, hedeflerinin belirlenmesi bu analizi takip etmekte, en son aşamada ise her iki öge arasında ilişkiler irdelenmektedir.

Bu yaklaşımın ilk aşaması çeşitli şehirselleşme formlarının saptanabilmesi için altı farklı ölçüt önermektedir:

1. Karakter: Mekân tipleri ile akım sistemleri arasındaki ayrımı ifade etmektedir.

2. Büyüklük: Mekân tipleriyle akımlar sayısını vermektedir.
3. Yoğunluk: Her mekân veya akım biriminde insan, hizmet ve araç sıklığı ilişkisinin tanımlanmasıdır.
4. Doku Özellikleri: Kent yapısı içinde yer alan, birbirine benzeyen ya da benzemeyen öğelerin arasındaki sınırlı ilişkilerdir.
5. Merkezileşme Eğilimi: Kentteki belli başlı noktalarda kentin biçimi arasındaki ilişkileri belirleyen bir ölçüttür.
6. Mekândaki Genel Dağılım Biçimi: Kentsel mekânın belirli bir yükseklikten görüldüğü biçimi ile bıraktığı izlenimdir.

Yaklaşımın 2. temel ögesi hedeflerin belirlenmesi noktasıdır. Hedeflerin konusu iki düzlemli ilişkilerin (yani insanla ve insanın çevresi ile) etkinliğinin, hem sosyal, hem de ekonomik olarak veriminin artırılması ve maliyetin azaltılmasıdır.

Yaklaşımın 3. temel aşaması; şehir biçimi ile hedefler arasındaki ilişkiler ve şehir planıcısının ve şehir planının hangi noktalara ağırlık vermesi gerektiğinin saptanmasıdır.

1.2 KENT MERKEZİ KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR

Kentlerde ve bölgelerde, alanın her noktasının merkez noktasına eşit şartlarda ulaşabilme isteği vardır. Bunun nedeni, yine merkez unsurlarının içinde vardır; yani, merkez yaşamsal faaliyetlerin, alandaki her noktaya erişebilmek için seçtiği mekândır. Alandaki her noktanın da bu fonksiyonlara erişebilme isteği vardır. Dolayısıyla bir arz talep durumu söz konusudur. Ancak günümüzde bu dengeyi ayarlamak zordur. Yerleşimlerin gelişmesi, aktivitelerin çeşitlenmesi, teknolojik gelişmelerle yaşam ve ulaşım tarzının değişmesi, alandaki her noktanın bu hizmetlerden istedikleri düzeyde yararlanmak istemesi nedeniyle problemler ve merkez teorileri ortaya çıkmıştır. Yeni planlama modelleri, merkez kademelenmesi gibi yöntemlerle tüm alana hizmet vermek isteyen bu hizmetlere etki alanının herhangi bir noktasında bulunan ve istediği düzeyde ulaşmak isteyen noktalar bütününe çözüm bulmaya çalışılmaktadır.

1.2.1 Merkezler Kademelenmesi

Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere, kentler tarımsal olmayan üretimin yoğunlaştığı, sanayi ve hizmet etkinliklerinde çeşitlenme ve ihtisaslaşmanın en üst düzeylerde olduğu, yeni iş ve mal türlerinin yaratıldığı, hinterlandındaki faaliyetlerin yönlendirildiği ve denetlendiği, ekonomik, kültürel ve politik üretim karar merkezleri olarak tanımlanmaktadır. Kentsel yerleşmenin ayrıcalığı olarak nitelenen bu hususlar esas olarak kent merkezlerinde ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan, kent merkezleri gündüz nüfusunun, etkinliklerin, iletişim ve yüz yüze etkileşimin, alınan kararların, yapılan işlerin, arttırılan değerlerin, ulaşımın, yapılaşmanın ve alt yapı ağlarının en yoğun; kiralar, arazi fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu kentsel alanlar olarak belirtilmektedir.

İlk olarak kentteki merkezler ile kent merkezi kavramlarını netleştirmek gerekmektedir. Bilindiği üzere her kentte kent merkezi yanı sıra semt, mahalle ve köşe başı ya da sokak arası merkezi gibi farklı düzeylerde birçok alt merkez bulunmaktadır. Bu bakımdan kentteki merkezlerin yani kent merkezi ve alt merkezlerin bir sistem oluşturduğu söylenebilmektedir. İşte kent merkezi bu sistemin odağı, merkezler kademeleşmesinin ise zirvesi noktasında bulunmaktadır. Yani kent merkezi kentteki merkezlerin merkezi olarak da belirtilebilmektedir.

Kentsel merkezler, belirli etki alanı içinde, o alanda yaşayan nüfusun ekonomik, yönetim, teknik, kültürel vb. gibi gereksinimlerini karşılayacak olan donatımların toplandığı

merkezlerdir. Diğer bir anlatımla, şehrin çekim alanı içindeki nüfusun yaşama fonksiyonlarına cevap verirler. Nüfusun yer aldığı etki alanı ile kentsel merkez arasındaki ilişki 3 ayrı grupta toplanmaktadır(GÖÇER, 1974, sf:6):

- a. Coğrafi veriler yönünden birbirleri ile beraber yaşayan yerleşmeler,
- b. Ekonomik yapı yönünden birbirleri ile beraber yaşayan yerleşmeler,
- c. Birbirleri ile fonksiyonel ilişkileri olan yerleşmeler.

1860'lı yıllarda yayınlanan Thunen teorisinde, tarımsal alanlarda homojen bir dağılışı mümkün kılmak için düşünülen “Pazar” merkezlerinden söz edilmektedir. Buna karşılık son dönemde tartışılmakta olan kentsel merkezlerin kademelenmesi teorisinde ise, merkezler ve hizmet alanları fikri, endüstri ve hizmetler sektörlerinin de çoğunlukla bulunduğu yöreler için de geçerlidir.

Kentsel merkezler kademelenme teorisine, kentsel merkezler arasında hiyerarşik bir düzenin ifadesidir. Bu bakımdan, ülke planlaması içinde ağırlığı olan bir konudur. Kentler gittikçe çok nüfus kazanmaktadır. Bunun nedeni kuşkusuz endüstrileşmenin yanı sıra işbölümündeki gelişmedir. Bu gelişmeler kentlerin şeklini değiştirmeden devamlı iş yeri ve buna bağlı olarak da nüfusun artmasını doğurmuştur. Kentlerin yüklendiği yeni fonksiyonlar, endüstri ve buna bağlı olarak hizmetler sektöründeki işyerleri sayılarının artmasıdır.

Kentsel merkezler ve bunların etki alanları içindeki yerleşmeler bir birim meydana getirmektedir. Bu alan içinde iki türlü hizmet alanı vardır:

- Kendi merkez nüfusunun yerleştiği alan
- Çevre yerleşmelerinin bulunduğu etki alanı

1.2.1.1 Merkezler Kademelenmesinin Belirleyicileri

Merkez her iki alandaki nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak donatımlara sahip olmalıdır. Kentsel merkezlerin yükledikleri fonksiyonlar ve hizmet donatımlarına göre etki ve çekim alanlarının büyüklüğü değişmektedir(GÖÇER, 1974, sf:36).

A – Temel donatımların etki veya çekim alanı: bu bölgedeki nüfus, her türlü temel ihtiyaçları için merkeze gelebilir.

B – Bu bölgede yaşayan nüfus temel donatımlar için (M1) merkezine gider. Daha büyük ihtiyaçlar için (M) büyük merkezine gelir.

C – C bölgesi içindeki nüfus ise (M) merkezine çok büyük ihtiyaçları için gider. Temel ihtiyaçlarını ise (M2) merkezlerinden giderirler.

Bu çeşitli kademelerdeki etki alanlarını ülke düzeyini hiç boşluk bırakmadan örtmesi, arzu edilen bir ülke planlama prensibidir. Kentsel merkezlerin seçimi için saptanacak kriterlerin objektif ve birbirleriyle kıyaslanabilecek nitelikte olması gereklidir. Bu kriterler, bütün şehirselle fonksiyonları kapsmalıdır. Kıyaslama ancak sayısal olduğu zaman objektif olabilir. Bu bakımdan kentsel merkezlerin seçiminde kullanılacak kriterler, genel olarak şunlardır:

1. Nüfus kriterleri (kendi ve çevresinin nüfus büyüklükleri)
2. Erişebilirlik kriteri(Ulaşım olanakları)
3. Çalışan nüfusun sektörlere dağılışı ve endüstriyel işyerleri sayısı kriteri
4. Bütün iş yerlerine olan git-gel hareketleri sayısı(çalışan nüfusun günlük hareketleri)
5. Toptan ve perakende ticaretin yıllık kapasitesi, cirosu,
6. Sahip olduğu donatımlar, cinsi ve kapasiteleri,
7. Topografya, iklim, coğrafi verileri özellikleri,
8. Haberleşme olanakları,
9. Stratejik noktalara ve hudut bölgelerine ait özel kriterler,
10. Turizm yönünden bölgenin veya kent merkezinin önemi.

Nüfus Büyüklüğü Kriteri:

Kentsel merkezlerdeki donatımların cinsi, kapasitesi ve kalitesi hizmet edeceği nüfusun büyüklüğüne bağlıdır. Zira nüfus büyüklüğü ile donatımları optimal kullanma arasında bir korelasyon vardır. Öte yandan nüfus büyüklükleri kademelendirilmesi yalnız başına bir kriter olamaz. Zira bu büyüklüklerin saptanmasında henüz ortak bir kabul yoktur. Birkaç yıl öncesine kadar alt kademe, yani alt kentsel yerleşme merkezleri nüfusu için çeşitli yayınlarda 2.500–3.000 kişi önerilmekteydi. Kısa süre sonra bu miktar temel donatımların rantabilitesini temin için önce 5000 daha sonra 7500 kişi olarak ileri sürüldü. Bugün ise rakam 20.000 olarak savunulmaktadır.

Erişilme Kriteri:

Kentsel merkezlerin kademelenmesinde bir diğer önemli faktör, erişilme koşulları, başka türlü deyişle ulaşım olanaklarıdır. Etki alanı yerleşmelerinden, şehirselle merkeze olan ulaşım bağlantıları ne derece iyi olursa, hizmet alanı yerleşmelerinin ihtiyaçları da o derece rahat ve iyi karşılanmış olur. Aynı koşul, şehirselle merkezler arasındaki ulaşım bağlantıları içinde geçerlidir. Çeşitli kademelerdeki şehirselle merkezler arasındaki ulaşım koşulları ne derece iyi olursa şehirselle merkezlerden o derece fazla yararlanılabilir.

Kentsel merkezin etki alanının büyümesi, etki alanındaki yerleşmelerden merkeze olan ulaşım olanaklarının cinsine ve kalitesine bağlıdır. İyi ulaşım olanaklarının cinsine ve kalitesine bağlıdır. Amaç her yerleşmedeki nüfusa, aynı zaman süresi içinde merkeze ulaşabilme koşullarını yaratmaktır. Öte yandan ulaşım araçlarının çeşitliliği de, çok önemli diğer bir faktördür.

Çalışan Nüfus Kriteri:

Bir kentsel merkezin hem kendi bünyesindeki ve hem de etki alanı içindeki çalışan nüfusun dokusu, çok önemli bir kriterdir. Çalışan nüfusun sektörlere dağılışı, o şehirselle merkezin karakterini etkileyecektir. Örneğin tarımsal faaliyetlerin çok olduğu bir yörede merkez hiç şüphesiz Pazar fonksiyonlarını üzerinde toplayacaktır. Çalışan nüfusun endüstri sektöründe toplanması ise şehre bambaşka görev ve fonksiyonlar yükleyecektir. Endüstri dallarındaki işyerleri beraberinde hizmetler sektöründeki iş yerlerini sürüklemektedirler. Başka bir deyişle, bir yerin endüstriyel iş yeri sayısı, o yerin şehirselle merkez gücünü gösteren göstergelerden biridir.

Çalışan Nüfusun Periyodik Git-Gel Hareketleri:

Bir diğer faktör olan çalışan nüfusun git gel hareketleri kentsel merkezin fonksiyon ve gücünün derecesini gösteren bir kriterdir. Git-gel hareketleri, şehir merkezinde oturup çevre yerleşmelere çalışmaya giden veya genellikle bu durumun tersi olan; yani çevrede oturup merkeze çalışmaya gelenlerin sayısıdır. Bu sayımlar kuşkusuz çeşitli periyotlar için yapılmaktadır.

Bir kentsel merkezde işyeri sayısı ne kadar fazla ise çevreden çalışmaya gelenlerin sayısı da o derece fazla olacaktır. Yapılacak anketlerden çıkarılacak sonuçlara göre çeşitli sektörlerdeki iş yerlerinin şehre dağılışı saptanacaktır. Eğer bir yerde, endüstriyel işyeri sayısı az, fakat gel-git hareketleri sayısı çoksa, o zaman o yerde turizm, askeri tesisler ve hizmet sektörü işyerleri fazla demektir. Bu oldukça özel bir durumdur. Genellikle hizmetler sektörü çalışan nüfusu şehir merkezlerinde oturmayı tercih etmektedir. Buna karşılık endüstride çalışanların pek çoğu, çevre yerleşmelerde oturan nüfustur.

Eğer çevre yerleşmelerden, merkez şehre çalışmaya gelenlerin sayısı çok büyükse, çevrede yeni küçük şehir merkezleri ve işyerleri kurmak gereği ortaya çıkmaktadır.

Toptan ve Perakende Ticaretin Kapasitesi, Ticari Ciro:

Diğer bir kriter ise toptan ve perakende ticaretin kapasitesi ve ticari cirodur. Gerektiğinde kamu yatırımlarının ufak bir katkısı ile ticari ciro artabilmektedir.

- i. Ticari cironun ölçülmesinde çeşitli şekiller vardır:
- ii. Toptan ve perakende ticarete hedef alınan ciro,
- iii. Ticaret sektöründe çalışanların sayısı, iş yeri sayısı, işletme büyüklükleri vb. incelenmesi
- iv. Ticari faaliyetlere ayrılan alanların büyüklüğü,
- v. Ticari cironun kendisi

Bu faktörler arasında en az ağırlığı olan ikinci faktördür. Az personelle ve hatta otomasyonla ticari cironun çok büyümesi olağandır. Ticari ciroda, ticaret yapılan yerlerin, inceleme yapılan yerdeki cirosunun miktarı önemlidir. Başka kentlerde şubeleri olan büyük mağazaların dış ciroları hesaba katılmazlar. Bir şehir merkezinde ticari ciro ne derece fazla ise, ticaret canlı, ticari faaliyetler o derece çok demektir.

Coğrafi Veriler, Topografya, İklim Özellikleri:

Bu faktörler her yerleşme için önemlidir. Özellikle şehirselleşme merkezlerinin bu konudaki avantajları, hem çekim alanını arttıracak hem de donatımları kullananların sayısını yükseltecektir. Kentin ve etki alanının coğrafi verileri, iklimi, bulunduğu yükseklik, deniz, göl ve su kenarında olup olmadığı, liman durumu ve donatımı vb. gibi faktörler, konu incelenirken üzerinde durulması gereken faktörlerdir.

Haberleşme Olanakları:

Kentsel merkezin sahip olduğu haberleşme olanakları ve bölgesinin durumu da önemlidir. Şehrin, etki alanındaki yerleşmelerle olan haberleşme bağlantıları, nicelik ve nitelikleri, çeşitliliği vb. gibi hususlar, merkezin çekimini arttıran önemli bir faktördür. Ama günümüzde iletişim ve teknoloji olanaklarının hızla geliştiği göz önünde bulundurulacak olursa önemli bir ölçüt olmaktan çıkmaktadır.

Stratejik Bölgeler ve Sınır Kentleri:

Konunun özellikle Türkiye için bir ağırlığı vardır. Bazı yerleşmeler, stratejik nedenlerle, donatımların rantabilitesi düşünülmeden donatılmak zorundadır. Ayrıca iklim koşulları, topografik durumun uygun olmadığı bölgelerde de bazı yerleşmeler, nüfusları az, çekim alanları zayıf olmalarına rağmen merkez fonksiyonları ile donatılmak durumundadır.

Turizm Faktörü:

Bazı yerleşmelerin gelişme gücü turizm faktörüne bağlı olabilmektedir. Turizm 3. sektördeki iş yerleri demektir. Şehirler, büyüklük, tabii güzellik, tarihi gezilecek yerleri, dinlenme ve eğlence olanakları vb. gibi faktörlerle turizm yönünden bir değerlendirmeye tutularak gerekli donatımlarla donatılabilirler. Ayrıca yine turizm sezonunun uzun veya kısa oluşuna bakılmadan, gelenlerin ihtiyaçlarını karşılayacak donatımlar kurulmaktadır.

1.2.1.2 Farklı Ölçekteki Yerleşmelere Göre Merkezler Kademelenmesi

Günümüzde genel olarak hemen her ülkede kent merkezleri birbirinden hem nüfus hem de alan bakımından 4 büyük grupta ele alınmaktadır.

- Küçük yerleşme merkezleri,
- Küçük kent merkezleri,
- Orta büyüklükte kent merkezleri,
- Büyük şehir merkezleri.

Bu gruptadaki ilk iki kademe merkez temel ihtiyaçların karşılandığı temel donatımlara sahiptir.

Kentsel merkezler, belirli bir etki alanı içinde, o alanda yaşayan nüfusun ekonomik, yönetim, teknik, kültürel vb. gibi gereksinimlerini karşılayacak olan donatımların toplandığı merkezlerdir. Başka bir deyişle şehir merkezindeki donatımlar, şehrin çekim alanı içindeki nüfusun yaşama fonksiyonlarına cevap vermektedirler.

Edmund Gassner, şehir merkezlerini: “ etrafında, nüfusun halkalar şeklinde toplandığı kristalizasyon merkezleri” olarak tanımlanmaktadır. Dietrich ise şehirsal merkezleri “Tarımsal Bölgelerde Pazar fonksiyonunu yüklenmiş yerleşme noktaları” olarak görmekte ve konuya “şehirlerin, endüstri toplumunun gereksinimlerine cevap veren doku elemanlarıyla donatılması” olarak yaklaşmaktadır.

Küçük Yerleşme Merkezleri:

Küçük yerleşme merkezleri, en küçük yerleşme birimlerinin etki alanındaki nüfusun ihtiyaçlarını karşılayan birimlerdir. Planlama da, genel olarak konut ve iş yeri arasındaki mesafenin 30 dakikayı aşmayan bir yolculuk ile sağlanması temel amaçtır. Bu merkezlerin ülke düzeyini homojen olarak kapsayacak şekilde dağılımları hedeflenmektedir. Diğer bir deyişle halkın temel ihtiyaçları aynı sürede erişme olanakları ile her bir yerleşmede küçük yerleşme merkezlerinden sağlanmalıdır.

Bu merkezlerin özelliklerini özetlersek;

- Nüfusu 10.000'e kadar olan yerler,
- Erişme uzaklığı r: 6km,
- Hizmet alanı 130-140km²
- İlköğretim,
- Sağlık ocağı, eczane
- Banka şubesi, postane
- Ana ulaşım aksı
- Küçük atölyeler
- Günlük ticari ilişkiler, Pazar alanı.

Küçük Kent Merkezleri:

Bu merkezlerin asıl faaliyetleri, küçük yerleşme merkezlerindeki donatıları tamamlamak ve kullanıcının daha nitelikli ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Küçük şehir merkezlerinin nüfusları, küçük yerleşme merkezleri nüfusuna göre daha fazladır. Bu açıdan hem yüklendikleri fonksiyonlar hem de donatılarına göre, daha geniş bir etki alanına sahiptir. Küçük kent merkezlerinin hizmet ettikleri etki alanının çapı 15 km'yi genellikle geçmemektedir.

Bu merkezlerin özelliklerini özetlersek;

- Nüfusu 10.000–20.000 arası yerleşmeler
- Erişme uzaklığı r:6-12km
- Hizmet alanı 450-500km²
- İlköğretim, ortaöğretim
- Yönetim merkezleri
- Küçük hastane
- Kamu kuruluşları
- Terminal
- Tamir atölyeleri, yedek parça satıcıları
- Mezbaha
- Günlük ve haftalık ticari ilişkiler, Pazar alanı

Orta Büyüklükte Kent Merkezleri:

Genellikle küçük kent merkezi donatılarını tamamlayıcı nitelikte donatıların yer aldığı bu ölçekteki merkezlere gelme süresi 60 dakikayı geçmemelidir.

Bu merkezlerin özelliklerini özetlersek;

- Nüfusu 20.000–100.000 arası yerleşmeler
- Erişme uzaklığı r:12-20km
- Hizmet alanı 1650-2850km²
- İlköğretim, ortaöğretim, halk eğitim, meslek liseleri
- Kütüphane
- Özel Hastalıklar hastanesi, uzman doktor
- Stadyum, kapalı spor salonu
- Kaymakamlık, valilik, maliye
- Sendikalar, odalar, banka şubeleri, kredi kuruluşları
- Terminal
- Toptan ve perakende ticaret, merkez Pazar alanları
- Mezbaha
- Günlük ve haftalık ticari ilişkiler, Pazar alanı

Büyük Şehir Merkezleri:

Bu tür merkezler ikiye ayrılmaktadırlar: Büyük Şehir Merkezleri ve Metropoller. Bu şehirlerde diğer merkezlerle karşılaştırıldığında ticari cirolarının yüksek olduğu merkezlerdir. Ayrıca toptan ticaretin önem kazandığı gözlemlenmektedir.

Bunun dışında eğitim ve kültür kuruluşları bakımından zengin olan şehirlerin yanı sıra sağlık, yönetim, adli donatımlar en büyük kademedeki donatımlardır.

Bu ölçekteki merkezlerin özelliklerini özetlemek gerekirse;

Büyük Kent Merkezleri:

- Nüfusu 100.000–500.000 arası yerleşmeler
- Erişme uzaklığı r:20-25km
- Yüksek öğretim
- Büyük Kütüphane
- Büyük hastane, uzman doktor
- Stadyumlar, büyük spor alanları, kapalı spor salonu
- Tiyatro, sinema, eğlence yerleri
- Kurum ve kuruluşların merkez ofisleri
- Sendikalar, odalar, banka şubeleri, kredi kuruluşları

- Terminal, liman, havalimanı ve gar
- Uluslar arası ticari ilişkiler, büyük ticaret merkezleri

Metropoller:

- Nüfusu 500.000'den fazla olan yerleşmeler
- Erişme uzaklığı r: 30–50 KM (GÖÇER, 1990)

Merkezlerin kademelenmesi nüfus büyüklüğü, yerleşme büyüklüğü, yoğunluk alanlarının konumu ve özellikle her merkezin satış için sunduğu mal ve malzemelerin türleri ve çeşitliliği ile ulaşım boyutlarına bağlı bir olaydır.

1.2.1.3 Hizmet Ettikleri Alana Göre Merkezler Kademelenmesi

Bu sınıflama dâhilinde kademelenme ikiye ayrılmaktadır: Kent içi ticaret alanları ve Kent Dışı Ticaret Alanları.

Kent İçi Ticaret Alanları:

Günlük Gereksinimlerin Karşılandığı Küçük Merkezler(İlkokul Yerleşme Birimi): günlük ihtiyaçların karşılandığı, idari, sosyo-kültürel, dini tesislerin yer aldığı 15–20 adet dükkân ve mağazadan oluşan, uygun erişme uzaklığı yaya olarak 10 dakika yürüme mesafesi olan ticaret merkezidir.

Semt Merkezleri(Tali Merkezler): Günlük gereksinimlerden daha uzun zaman periyotlu gereksinimlerin karşılandığı merkezlerdir. Bu tür alanlarda perakende satış yapan dükkân ve mağazalar, eğlence kültür ve iş büroları yer almaktadır. Konut-Ticaret, Konut-Büro fonksiyonlarına rastlanmakta ve ticari birimler genellikle zemin katlarda yer almaktadır.

Şehir içi Ticaret ve İş Merkezleri: Her çeşit toptan ve perakende ticaretin yer aldığı, şehir içi ticaret ve iş merkezlerinde mesleki ve mali bürolar ile idari birimlerde bulunmaktadır. Bu merkezlerde toplu taşıma ile erişme süresi 20 dakikayı aşmaması gerektiği gibi yaya-taşıtlı ulaşımı birbirinden ayrılarak merkez çevresinde yeterli otopark alanları oluşturulmalı ve merkezde araç trafiği rahatlatılmalıdır.

Kent Dışı Ticaret Alanları:

Bölge İş Merkezleri: kent merkezi içinde büyümesini tamamlayıp boğulma noktasına gelmiş ticari tesislerin şehir çevresinde planlı bir şekilde düzenlenmelerinden oluşmaktadır. Bu ticaret merkezlerinde, çevre nüfusun her türlü ihtiyacını karşılayan dükkânlar, mağazalar, dinlenme, eğlenme alanları, çeşitli iş büroları ve mali servisler yer almaktadır.

Merkezi İş Bölgeleri: genellikle büyük trafik akımlarının kesişme noktasında yer seçen merkezlerdir. Bu bölgelerde yaya ve araç ulaşımı çözümlenmiş ve donatı alanları ayrılmıştır. Ülke düzeyinde ya da bölgesel hizmet vermektedirler. Merkezi İş Bölgesi kavramı ile ihracat-ithalat firmaları, çeşitli mali ve mesleki bürolar ve bunlarla ilgili servislerin bulunduğu ticaret merkezleri anlatılmaktadır.

1.2.1.4 Merkezi İş Alanı

Kent merkezleri, konut alanları, sanayi bölgeleri, yeşil alanlar, kentsel hizmet alanları, hastaneler, okullar ve askeri alanlar gibi homojen ve sınırları kolayca belirlenen arazi kullanımları değildir. Kent merkezlerinde başta ticaret olmak üzere kişisel, mesleki, işsel ve kurumsal hizmetler, depolama ve hatta imalat gibi birçok kullanım iç içe girdiği görülmektedir. Bu bakımdan kent merkezi kavramında kentin ticaret (alış veriş) merkezi, kentin iş merkezi, kentin uluslar arası ticaret merkezi, kentin kültür merkezi ve benzeri kavramlar örtüşmek durumundadır. Dolayısıyla kent merkezine merkezdeki konut dışı kentsel işlevlerin yoğunlaştığı alan anlamında Merkezi İş Alanı (M.İ.A.) demek ve M.İ.A.'nın coğrafik sınırlarını kentsel işlevler yanında ulaşılabilirlik, arsa-yapı oranı ve benzeri kentsel mekân özelliklerini dikkate alarak belirlemek daha doğru olarak görülmektedir. (SEPETÇİ, 2007)

Kent Bilimleri Sözlüğü'ne göre, merkezi iş alanını, bir kent içinde genellikle merkez ve çevresinde yer alan alışveriş faaliyetlerine ayrılmış alan olarak tanımlanmaktadır. Merkez iş alanı genellikle kentin varlık nedeni olan kontrol faaliyetlerinin toplandığı alanlardır. Bir sistemin parçası olarak tanımlanabilen MİA üst ve alt kademedeki merkezler arasındaki ilişkiyi sağlamaktadır. Üst kademe faaliyetlerin etkisi altında olan kent, MİA içindeki faaliyetlerle ait kademeleri etkisi altına almaktadır.

Bu genel tanımlamaların dışında Merkezi İş Alanı, alışveriş etkinliklerinin dışında depolama, imalat, kişisel-kurumsal hizmetler gibi faaliyetlerin de yer aldığı alanlardır. Ticaret, iş ve kültürel etkinliklerin bir arada bulunduğu MİA kent kimliğini ve kent olgusunu anlamakta önemli bir noktada yer almaktadır. Küreselleşme ile birlikte hizmetler sektörü MİA'yı şekillendiren en önemli sektördür. Merkezler, bankacılık, sigortacılık-finance-reklamcılık-medya gibi alt sektörlerin yer seçtiği uzmanlaşmış bölgeler haline gelmektedir.

MİA bu sayede kuruluşları kendine çekmekte, rant kavramını gündeme getirmektedir. Ve bu sayede yapı yoğunluğu yüksek alanlar ortaya çıkmaktadır. Alan kullanımının hemen hemen tamamını konut dışı fonksiyonların oluşturması ve çekim etkisi ile alanın kat sayısı sürekli

yükselmektedir. Kentin en yüksek arazi değerlerine sahip MİA alanı planlama açısından da kentin en karmaşık alanlardır. MİA şu alt bölgelerden meydana gelmektedir:

Çekirdek(Merkez) Bölge: Artık değerlerin en üst düzeye ulaştığı ve uzmanlaşmış kuruluşların bölgede yerleştikleri bir bölge olarak algılanmaktadır. Hem şehrin hem de hinterlandının beyni ve kontrol fonksiyonlarının toplandığı yerdir. Üretimin değil, üretimin kontrolünün yapıldığı yerdir.

- Büyük bankaların, sigorta şirketlerinin, büyük faaliyetlerin kontrol ve koordinasyonunu, dağıtımını yapan her türlü tesisin yerleştiği mekân,
- Her türlü fikir, kültür, sanat, bilgi üretim kontrolü, yayınevi ve basın evleri,
- Haberleşme örgütleri, karar merkezleri,
- Örgütlü büyük mağaza,
- Otel, lokanta, sinema ve terminaller bu bölgelerde yer almaktadır.

Geçiş Bölgeleri: Çekirdeğe göre daha az yoğun olan, işyeri ve konutun birlikte bulunduğu bölgedir. Depolama, tüketim ve üretim faaliyetleri yer almaktadır. Şehrin gelişmesine bağlı olarak kısa sürede merkeze eklemlenmektedir.

Merkezi İş Alanı Etki Alanı: MİA'daki faaliyetlerin şehrin etkisi altındaki bölgede bir kontrol kurmaktadır. Erişebilirlik çok önemlidir. Ulaşım ve haberleşme sistemi ne kadar gelişmiş ise bağ o derece artmaktadır. Ulaşım ağının gelişmişliği, merkezin daha fazla talep görmesini sağlamaktadır. MİA bütün bölgelerden gelen ulaşım ve haberleşme akslarının çakıştığı ve ulaşılabilirliğin en yoğun nokta etrafında toplanmaktadır.

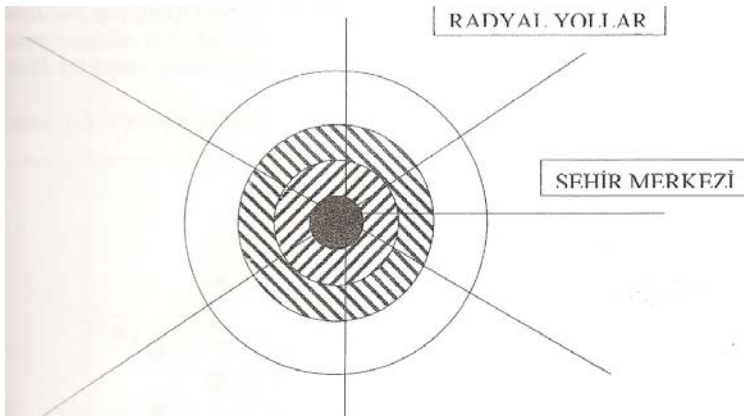
1.2.1.5 Alt Merkezler

Alt merkezler Merkezi iş alanların dışında bulunan, genellikle MİA'ya bağlı olarak faaliyet gösteren, içinde bulunduğu yerleşime yakın ve yakın çevresine hizmet eden, çeşitli işyerlerinin ve fonksiyonların bir araya geldiği kent mekânlarıdır. Alt merkezlerin içinde bulunan fonksiyon alanları: ticaret alanları, toptan ve perakende, idari alanlar ve sosyal donatı alanlarıdır. Kullanıcıların kolaylıkla gelip gidebilecekleri ulaşım mesafesinde konumlanan alt merkezler, MİA'ların tersine genellikle nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu yerleşimlerde ve konut alanları ile iç içe gelişmektedirler.

1.2.2 Kent Merkezi Dokuları

Santralizasyon-Konsantrasyon:

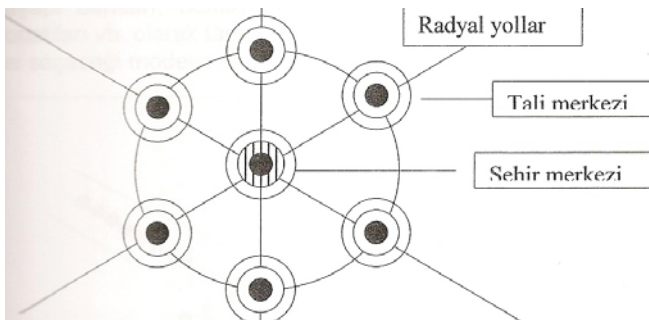
Tipik aglomerasyon özellikleri gösteren konsantrik kentlerde tüm donatılar kent merkezinde toplanmaktadır. Kent merkezi ticaret ve yönetimin yanı sıra sosyal ve kültürel donatıları da barındırmaktadır. Konut yoğunluğu merkezden dışarı doğru azalmaktadır. Sanayi ve küçük sanatlarla dış çemberde yer almaktadır. Bu tür bir modelin temel şartı merkezle dış çemberler arasında iyi işleyen bir ulaşım şebekesidir. (GÖÇER, 1984)



Şekil 1.3 Santralizasyon (GÖÇER, 1984)

Desantralizasyon-Deglomerasyon:

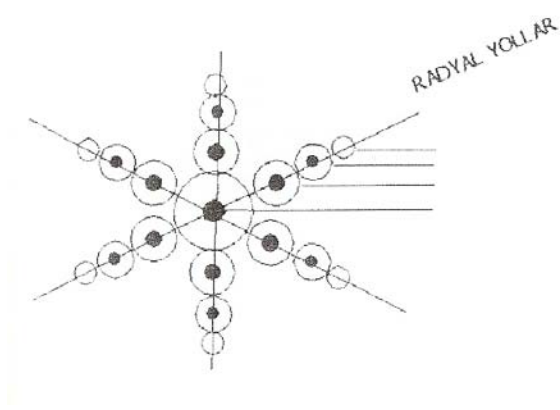
Desantralizasyon modelinde merkez şehirde en önemli şehirseller fonksiyonlar yer alırken merkez şehir dışında kendi içinde bağımsız yerleşme birimleri bulunmaktadır. Günümüzde en uygun görülen modeldir. Merkez şehrin dışındaki birimler, perakende ticaret, sanayi ve üçüncü sektör işyerlerini barındırmakta bu nedenle de merkeze giren çıkan nüfus hareketini azaltmaktadır.



Şekil 1.4 Desantralizasyon(GÖÇER, 1984)

Yerleşme Zincirleri:

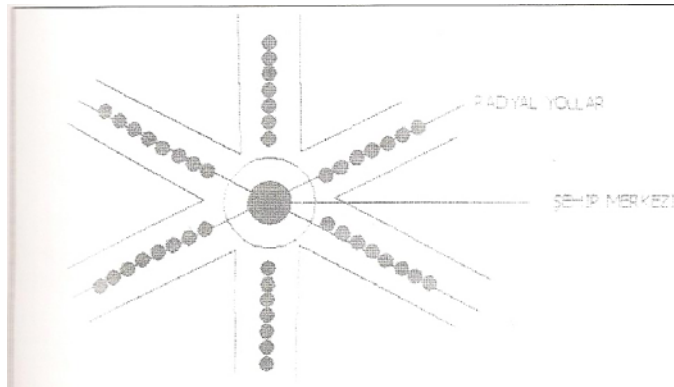
Moskova için geliştirilen bu model de bir desantralizasyon modeli olarak tanımlanabilmektedir. Batı Avrupa kentleri için uygun olmayan bu modelde de donatımların büyük bir kısmı şehir merkezinin dışında yer almaktadır.



Şekil 1.5 Yerleşme Zinciri(GÖÇER, 1984)

Lineer Gelişme:

Ulaşım aksları boyunca bantlardan oluşan model lineer gelişme modeli olarak adlandırılmaktadır. Şehirler altyapı aksları etrafında gelişmektedirler. Altyapı aksları; demiryolu, metro, su, tramvay, gaz, elektrik hatları hizmet-merkez donatıları vb. olarak tanımlanmaktadır. Bu aksın her iki tarafında ise konut alanlarının yer seçeceği modelin ana kurgusudur.



Şekil 1.6 Lineer Gelişme(GÖÇER, 1984)

1.2.3 Kent Merkezi Özellikleri

Toplumun fonksiyonu olan aktivitelere, zaman, finans ve kalite olarak en karlı şekilde ulaşmak istemesi, ancak mevcut mekânsal organizasyonun buna izin vermemesi sebebiyle aktivitelerin yerleşim bölgesi için doğru öncelik ve eşitlikte konumlanması gerekmektedir. Dolayısıyla merkezîyet teorileri geliştirilmeye başlanmış; eş merkezli, sektörel ve çok çekirdekli merkez vb. merkez teorileri açıklanmıştır.(SEPETÇİ, 2007)

Bugün çoğu kent merkezi çeşitli özelliklere sahiptir. Merkezler kentin ve ülkenin yapısına bağlı olarak özellikleri geliştirmekte, bu özellikler farklılaşabilmektedir. Ancak genel olarak kent merkezlerinin özellikleri şöyle sıralanabilmektedir(SEPETÇİ, 2007):

- Merkez, içinde bulunduğu ülkenin siyasal durumunun, dış ülkelerle olan ilişki biçimini, kenti uluslararası ve kenti ülkesi içinde bulunduğu önem derecesinin ve üslendiği işlevlerin, kent ve alt bölgesinin büyüklüğünün, sosyal yapısının özelliklerini yansıtır,
- Kentin ve hatta ülkenin sosyo-ekonomik yapısındaki değişimlerinin kentsel mekâna yansımalarının ilk gerçeğidir.
- Genellikle kapitalist ülkelerde iş ve ticaret faaliyetlerinin, sosyalist ülkelerde ise yönetsel, siyasal ve kültürel etkinliklerin yoğunlaştığı yerlerdir.
- Kentsel ekonomik temelin ticari alan kullanımına yansıdığı/yansıtıldığı yerlerdir.
- Ekonomik yapıyı yönlendiren yönetim, denetim, eşgüdüm etkinliklerinin yanı sıra perakende ticaret ile geleneksel üretim etkinliklerinin yoğunlaştığı yerlerdir.
- Çok özelleşmiş mal ve hizmet üretiminin yapıldığı ve pazarlandığı yerlerdir.
- Kentsel iletişim akımlarının toplandığı ve dağıldığı bölgelerdir.
- Yaya ve taşıt ulaşımının ve gündüz nüfusunun en yoğun olduğu bölgelerdir.
- Kentsel arsa değerlerinin en yüksek olduğu yerlerdir.
- Sosyal yaşantının en aktif olduğu yerlerdir.
- Kentsel yaşam ile ilgili ekonomik, sosyal, kültürel kararların alındığı yerlerdir.
- Kültürün geliştiği yerlerdir.
- Merkezi işlevler kentin etki alanındaki faaliyetleri denetler, koordine eder.
- Merkez, kentin en önemli perakende ticaret işlevini barındırır.
- Kentin en önemli kamu ve yarı kamu hizmetleri bu alandadır.
- Kent merkezi geleneksel üretim etkinliklerinin yüksek yoğunlukta olduğu bölgedir.

Günümüzde merkezler ya da bir diğer adıyla Merkezi İş Alanları (MİA) (Merkezi İş Alanı kavramı planlama ile direkt uğraşan grupların dışında da tanımlanmaya çalışılmaktadır.

Sanayi ve ofis Emlakçuları Derneği standartlarına göre, Merkezi İş Alanı: Ofis alanı ve iş hizmetlerinin en yoğunluklu olduğu alan olarak tanımlanmaktadır [Çakılcıoğlu, 2004; PEGA, 2006]), kentte yer alan her türlü fonksiyonun, aktivitenin, kentsel alanda merkeziyet kazandığı mekân parçasıdır (İnce, 1994). Suher (1994) kent merkezini şu şekilde tanımlamaktadır (Yırtıcı 2005:86):

“Merkezi İş alanı kentin ve metropol alanının beynidir. Sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki etkileşimi sağlayan kurumlar ve kompleks iş örgütleri bulunur. Merkez, metropoliten alanda arazi değerinin en yüksek, erişilebilirliğin ve çekiciliğin en fazla olduğu yerdir. Uzmanlaşma ve örgütlenme sürecinde ancak üst sıralarda yer alan eylemler kalmayı başarabilmektedir.”

Kısaca MİA'nın karakteristik özelliklerine bakacak olursak;

- Kentsel alanda MİA'nın çizilmiş bir sınırı yoktur.
- MİA, kesin olarak bölgesel karaktere sahip olan ancak tarihi süreç sınırları ve karakteri sabit olarak ortaya konamayan bir çeşit belirsiz bölgedir.
- Geçirdiği evreler içinde kentin ve etki alanının sınırları nasıl değişirse değişsin, MİA sürekli olarak etki alanının merkezi durumundadır.
- Günümüzde kentin diğer herhangi bir bölgesinden görülebileceğinden çok daha çok yüksek binalara; ofis ve büyük satış birimlerine rastlanılmaktadır. Araç ve yaya trafiğinin en yoğun olduğu, diğer bölgelere göre en yüksek arazi fiyatlarına ve vergilere sahip olduğu alanlardır.
- MİA, kentsel bölgenin ulaşım odağı olmasından dolayı en çok ve kolay erişilebilen bölgesidir.
- MİA'nın öncelikli erişilebilirliği, kentsel alanda yer alan iş bölgelerinin sahip olmadığı bir kriterdir. Konu edilen merkeziyet, kentin diğer alanlarındaki iş alanlarında daha az olan erişilebilirliğinin fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Bu alanda “hazır erişilebilirlik potansiyeli” olduğu için ve böyle bir potansiyele sahip olan bir alana ihtiyacı olan kuruluşların yer seçmesiyle bu alan gelişmiştir.
- Gün geçtikçe MİA'nın varlığının farkına varılması sonucunda bu bölge iki konuda ünlenmektedir. MİA, ihtisaslaşmanın en üst düzeydeki aktivitelerinin alanıdır. MİA'nda iş aktivitelerinin, gücü ve yoğunluğu kesinlik kazanır.

- Buna karşılık MİA, problemlı bir alandır. Yükselen arsa fiyatları ve buna bağılı olarak artan vergiler, bölgeyi zorlamaktadır. Bununla birlikte hemen hemen tüm kentsel alanlarda yer alan alışveriş merkezleri, MİA aktivitelerinin çoğı zaman önüne geçmekte, bu alışveriş merkezlerinin MİA çevresine olan yoğun talepleri ve beraberinde getirdikleri çok yoğun ulaşım yükü, MİA'na olan erişilebilirliğı zorlamaktadır.

MİA'ların büyüklüğü kentin nüfusuna göre değışmektedir. Küçük bir kentte toplu bir ünite şekli göstermeyebilir. Buralarda dükkânlar ve diğeri işyerleri, arada bir konutlar ve hatta “küçük sanayi tesisleri” tarafından kesintiye uğratarak, daha çok bir sıra halinde uzandıkları görülmektedir. Daha büyük kentlerde alışveriş alanı daha sıkılaşmış haldedir ve ayrı bir büro zonu da gelişebilir. Çok büyük kentlerde ise fonksiyonların birbirlerinden ayrılması iyice belirginleşmiştir. Örneğın merkezi Londra'da iki büyük alışveriş alanı West End ve Kensington'dır ve birbirlerinden bir yeşil alanlar kuşağı ile ayrılmıştır. Bu alışveriş alanlarının bazı kesimleri ise bazı belirli ürünlerde özelleşmiştir. Londra ayrıca iki büyük büro zonuna sahiptir: City (bankacılık, sigorta, ticaret) ve Whitewall(siyasi binalar).(TÜMERTEKİN, ÖZGÜÇ, 1998, sf464)

Merkezi iş alanlarının alışveriş kesimleri en yüksek arazi fiyatlarına ve kaldırımlarında en büyük yaya yoğunluğuna sahip yerlerdir. Bu yüzden de bürolar ya da diğeri bazı işyerleri, arazi fiyatlarının daha düşük olması nedeniyle, dükkânların arkasında kalan sokaklarda yer almak eğilimindedirler. Ya da ana alışveriş caddesinin dışında inşa edilen, yeni tür iş hanları olan yüksek büro bloklarında (tower) toplanmayı tercih etmektedirler.(TÜMERTEKİN, ÖZGÜÇ, 1998, sf464)

Büyük mağazalar genellikle en merkezi kesimlerde kavşaklarda toplanma eğilimindedirler. Çünkü bunlar yüksek bir yaya trafiğine bağımlıdırlar. Bu tür bir trafiğı zaten bu alanlar kendileri yaratmaktadırlar. Bir araya toplanma müşterilerin hepsi için en elverişli olduğundan bu tür mağazalar kazanç sağlamaktadırlar.

Bu en merkezi alandan uzaklaştıkça daha geniş bir mekâna ihtiyacı olan fakat daha az yoğun kullanılacağı diğeri dükkân türleri ortaya çıkmaktadır(mobilyacılar vs.). Merkezi İş Alanlarının kenarlarına doğru da yiyecek satan marketler ve indirim mağazaları yer almaktadır. Böylece, pahalı araziler üzerinde yer alan giyim eşyası ve ayakkabı dükkânları gibi çeşit mağazalarından daha ucuz arazi üzerindeki mobilyacılar gibi dükkânlara geçiş eğilimi, aslında büyük mağazaların içinde de gözlemlenmektedir. Bir alışveriş merkezinde en

erişebilir giriş katında giyim eşyası, ayakkabı vb. satış mağazaları oluyorsa üst katlarda geç erişilebilen ev eşyası vb satış reyonları da yerleşebilmektedir.

Mücevherciler, antikacılar, bazı kitapçılar vb. gibi küçük özel dükkânlar Merkezi İş Alanında daha çok küçük yan sokaklarda yer almaktadırlar. Bunların ticaret faaliyetleri olabildiğince çok yayanın kendilerini görmelerine bağlı değildir. Ancak belirli bazı dükkânlar birbirlerine yakın olma eğilimindedirler. Bu durum özellikle alışverişe çıkanların moda ve tarz açısından karşılaştırma yapmalarına olanak sağlamaktadır. Merkezi İş Alanlarında ticaret faaliyetleri oldukça yoğunlaşmış olmasında rağmen, arazinin büyük bir bölümü başka amaçlarla değerlendirilmektedir. Arazinin bir kısmı insanların hareketlerini, Merkezi İş Alanına geliş gidişlerini kolaylaştırmak için gerekli olan yollar, otoparklar ve oldukça geniş tutulan kaldırımlara ayrılmıştır. Merkezi İş Alanında, ayrıca “mall” denilen büyük alışveriş mekânları, meydanlar, anıtlar, yönetim binaları-dernekler, müzeler ve hatta parklar bile yer alabilmektedir.

Gelişmiş ülkelerde Merkezi İş Alanlarında dikkat çekici en belirgin özellik gece ve gündüz arasındaki farklılıklardır. Gündüzleri alışverişe çıkanlar, iş adamları ve çalışanlarıyla dolu olan sokaklar ve kaldırımlar geceleri birkaç eğlence yeri ve turistik tesis dışında tamamen terk edilmektedir. Bu aşamada güvenlik sorunu ortaya çıkacağından insanlar bu alanlara geceleri gelmekten çekinmektedirler.

Son 20 yıldır gelişmiş ülkelerde, şimdi hızlanan bir şekilde gelişmekte olanlarda da, süpermarketler sayıca büyük artış göstermişlerdir. Evlerdeki depolama kolaylıklarının artması ihtiyaç maddeleri için sık sık alışveriş etme zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır. Otomobil sahipliğinin yaygınlaşması da daha önce kamu araçları ile yapılabildiğine göre çok daha büyük miktarlarda alışverişini de kolaylaştırmıştır. İlk süpermarketler şehrin merkezinde kolay ulaşılabilir alanlarda yer aldıkları halde, esas gelişme arabaların park edebilmeleri için daha geniş alanların bulunduğu daha az trafik sıkışıklığı olan şehirlerin kenar kesimlerinde yaşanmaktadır.

Genel olarak bürolar, diğer arazi kullanım türlerinden daha fazla olarak MİA alanlarında toplanmışlardır. Bunlar mekânı yoğun bir şekilde kullanmaktadırlar. Ana alışveriş caddelerinin daha güç erişilebilen yerlerinde ve bazen de binaların üst katlarında yerleşmişlerdir. Büroların yer seçiminde fonksiyonel bağlantılar son derece önemlidir. Bunun anlamı bürolar bir arada toplanmış olmaktan kaynaklanan dışsalılıklardan faydalanmaktadırlar. Birçok büro farklı hizmetlere de ihtiyaç duymaktadırlar. Örneğin şehir merkezinde mahkemelerin etrafında avukat bürolarının toplanması verilebilir. Yine bazı bürolar bankalara

ve gayrimenkul kuruluşlarına yakın olmayı istemektedirler. Ama gelişen teknoloji ile “yakınlık” koşulu önemini yitirerek yer seçimi kriterlerini büyük oranda değiştirecektir.

Çok büyük şirketlerin idare merkezleri de sık sık büyük şehirlerin merkezlerinde yer almaktadırlar. Özellikle de tanınmış caddelerde yer alma eğilimindedirler. Üst düzey yöneticilerinde çalışmış oldukları bu bürolar sık sık toplantılara ev sahipliği yapmaktadırlar. Bu durumda kent merkezindeki seçkin lokantalara etki etmektedir. Bu tür bağlantılar özellikle finans sektöründe, eğlendirme hizmetlerinde(TV, vb), giyim eşyasında (moda) ve basınyayında önem taşımaktadır. Diğer bürolar ise MİA dışında yer alabilmektedirler. Bazı bürolarda da günümüzde şehrin merkezinden kenarındaki ucuz yerlere doğru taşınma eğilimi gözlemlenmektedir. Büro işlerinin daha çok bilgisayarlı hale gelmesi ve işgücüne olan talebin azalması ve iletişim olanaklarının giderek artması sebebi ile yüz yüze müşteri temaslarının önemli olması alanlarda bürolar için avantaj sağlamaktadır.

Son olarak sanayi alanlarına baktığımızda geçmişte kent merkezine bağımlı olan sanayiler yavaş yavaş yerlerini dükkânlara terk ederek kent merkezlerinin kenarlarına doğru yönelmeye başlamışlardır. Ama bazı sanayi kolları- matbaacılık, giyim eşyası firmaları ve fırınlar kent merkezine yakın olmak durumundadırlar.

1.3 METROPOLİTEN ALANDA KENT MERKEZİ

Modernleşme ile birlikte tarımsal olmayan sanayi üretimi kentlerde yoğunlaşmaya başlamış ve buna bağlı olarak kent ile kırsal arasındaki ilişki temel bir dönüşüm yaşamıştır. Kentlerde tarım dışı üretim yoğunluğunun kent merkezinde azalması, üretimin merkezden uzaklaşması, çevreye yayılması ve sanayi üretiminin işlevsel olarak ayrışması ise metropolleşme sürecinin adımlarını oluşturmuştur.(YIRTICI, 2005, sf: 85–88)

Bu kapsamda Metropolleşme; kentsel yoğunlaşmanın belirli bir doygunluk noktasında ortaya çıkan yeni bir mekânsal örgütlenme biçimidir. Bu örgütlenme biçiminde kentsel alan gerek mekânsal olarak gerekse ekonomik ve sosyal ilişkiler açısından çözümlene sürecine girerek, şebekesel bir yapılanma şeklinde yeni bir örüntü oluşturmaktadır. Metropolitan alan; ana şehir ve ona komşu yapılanmış alanlarda oturan 500.000 veya daha fazla sayıda sakinin oturduğu kentsel topluluk özelliğinde olmakla beraber Metropolitan alan kavramı iş ile ev arasındaki günlük gidiş - gelişlerin yoğunluğu itibarıyla faaliyetleri merkez şehre bağımlı sayılan daha uzak mesafedeki toplulukları da kapsayabilir.

Metropolleşme süreci kentlerin fiziksel yapısını yeni baştan tanımlamış ve şimdiye kadar bilinenden farklı bir mekânsal yapının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Özçevik'in (2001) "Metropol Kent Çeperindeki Yerleşmelerde Yapısal Dinamikler" adlı çalışmasında metropol alanların yapısını üç alansal parçaya dayandırmaktadır. Buna göre metropol alanların üç parçalı yapısı şu şekildedir:

Merkez Kent: Merkezi iş alanının kentin ve metropol alanının odak noktasıdır. Sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki karşılıklı etkileşimi sağlayan kurumlar ve kompleks iş örgütlerinin bulunduğu yerdir. Merkez kent, metropolitan alanda arazi değerinin en yüksek, erişilebilirliğin ve çekiciliğin en fazla olduğu yerdir.

Alt Merkez: Genellikle konut alanları niteliğinde olan; kent merkezinin dışında ancak fiziksel, sosyal ekonomik etki alanında bulunan, aynı zamanda küçük ve orta ölçekli imalat sanayinin merkezden koparak yerleştiği alanlardır.

Saçaklanma – Geçiş Alanı: Metropolitan kentin yayılma ve dağılma alanının sonudur. Kentsel ve kırsal alanları ayıran bir sınırdır. Merkezden ve alt kentsel alanlardan nüfus çeken, büyümenin ve gelişmenin en fazla izlendiği alandır.

Küçük ya da büyük, bütün kentsel merkezlerin en önemli fonksiyonel alanı ticari çekirdek ya da Merkezi İş Alanı'dır. Bu alan, herhangi bir kıyıda yer alanlar dışında, şehirlerin coğrafi merkezinde ya da yakınında yer almaktadır. Kıyı şehirlerinde ise mutlaka kıyıya yakın yer almıştır ve rekreasyon ağırlıklı olarak gelişmiştir. Şehirlerdeki Merkezi İş Alanları dört beş dükkânlık küçük gruplardan başlayıp otoparkları da olan, araç trafiğinden arındırılmış alışveriş merkezlerini de içeren çok alanlara kadar değişik ölçeklerde olabilmektedirler.

19. yüzyılın sonlarına doğru İngiliz ve Amerikan şehirlerinin, daha önce konut amacıyla kullanılan merkezi kesimlerinde geniş çapta dükkânlardan oluşan bir MİA alanı yaratılmaya çalışılmıştır. Kentler büyüdükçe yeni konut alanlarında da dükkânlara ortaya çıkmıştır. Motorlu taşıt kullanımının yaygın hale gelmesinden önce konut alanlarını birbirine bağlayan yollar boyunca gelişen dükkânlara, bu Merkezi İş Alanının kenarında da şeritler halinde yayılıyorlardı. Gelişmekte olan ülkelerde günümüzde gözlemlenen bu durum motorlu taşıtlarının kullanımının yaygınlaşması ile gelişmiş ülkelerde değişmeye başlamış ve ara sokaklarda yer alan dükkânlara çoğu ortadan kalkmışlardır. Hatta otomobil sahipliğinin çok yüksek olduğu Kuzey Amerika kentlerinde MİA bozulmaya başlamıştır. Yoğun araç trafiği MİA oluşumunu ciddi oranlarda sınırlamaktadır. Bu yüzden birçok büyük mağaza zincirlerinin en büyükleri kentlerin kenarlarında yer alan dev alışveriş merkezlerinde yer almaya başlamıştır.

Merkezi İş Alanları, bir kentte dükkân ve başka işyerlerinin en yoğun olarak bulunduğu alanlardır. Aynı zamanda arazi fiyatlarının en üst düzeye çıktığı alanlardır. Özellikle Amerikan şehirlerinde en yüksek binalar burada yer almaktadır. Ama Avrupa şehirlerinde durum farklılaşmaktadır. 19. yüzyıl boyunca şehrin ana yollarının bulunduğu merkezi kısmında daha önce konutların ve küçük ölçekli imalat faaliyetlerinin bulunduğu akslarda gelişmiştir. Bundan dolayı daha çok şehrin en eski kesimini kaplamaktadırlar. Fakat sürekli yenilenmekte ve değişmektedirler. Genellikle sokak düzeni korunmaktadır ama bazen büyük alışveriş merkezleri ve bürolar ile doku tahrip olabilmektedir.

Metropolitan Kentlerin en belirgin özellikleri şu şekilde sıralanabilir: (KIRAY, 1998)

- Bu kentler toplumun kontrol gücünün toplandığı yerler olup; kent, bölge hatta ülke yaşantısını etkileyecek kararlar metropolitan kentlerde alınır veya bozulur.
- Metropolitan kentlerde sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki karşılıklı etkileşimi sağlayan kurumlar ve kompleks iş örgütleri yer alır.

- Metropoliten kentin merkezi iş mıntıkası kent ve bölge maliyesinin ve mali transaksionların merkezidir. Büyük banka merkezleri, yatırım bankaları, mal borsaları ve mal üzerine bütün alım satım prensiplerinin belirlendiği, işlemlerin yapıldığı örgütler buradadır.
- Metropoliten kentler kültür yaratma ve kültür yayma mekânıdır. Kültürel üretimle ilgili kararların verildiği, finansman sağlayan kurumların bulunduğu yerdir.
- Bütün sistemlerin gerektirdiği beceri ve bilgiyi üretecek kaynak, eğitim ve araştırma, maliye ve stratejiye ait karar verme süreçlerinin esas mekânı yine metropoliten kent merkezleridir.

Bir başka ifadeyle; (YIRTICI, 2005, sf: 85–88)

“Metropol alanlar şebekesel, çok merkezli, gevşek, değişken ve esnek bir yapıya sahiptir. Küresel ile yerel ölçek arasındaki ilişkilerin, karşılıklı etkileşimin yoğunlaştığı, bulunduğu yerlerdir. Metropoliten alanlar, mekânın yer ile ilişkisinin koptuğu ve altyapısal ilişkilerin ön plana çıktığı bir yapıdadır. Bu gevşek yapı, metropoliten alanlarda sermayenin yoğunlaşma ve dağılma sürecini kolaylaştırmakta; sermaye kolaylıkla buraları dönüştürebilmekte, küresel ölçekte dolaşıma çıkan değerleri bu yapının içine yerleştirebilmekte ya da bu yapının kendine özgü değerlerini alıp dolaşıma çıkarabilmekte, küresel ile yerel arasındaki akışı arttırabilmektedir.”

Ulusal kabukların kırılması ile ortaya çıkan dönüşüm kentlerin sosyal yapısını da etkilerken; değişen kent dinamikleri ile kentin fiziki mekânında yeniden yapılanma süreci yaşanan kentlerde, kentler küresel sistem ilişkileri içinde kentin gelecekte öngörülen nüfus büyüklüğü ve kentsel işlevin değişimine göre o kentin modelinin oluşturulması gerekmektedir. Bu model oluşturulurken, kent gelişiminde rol oynayan fiziksel, sosyal, ekonomik, yönetsel, yasal eşik ve sınırlamaların etkisi altındaki kentli nüfus için, sosyal faydayı en üst düzeyde tutan bir gelişmenin ve kentin gelişim sürecinde içsel-dışsal eğilimleri dikkate alınmalıdır.

Planlama rasyoneli bu değişim ve dönüşüm sürecinde ekonomik, ekolojik ve sosyal faydayı eşit düzeyde göz önünde tutmaktadır. Ama metropol alanlar, karşılıklı etkileşimlerin ve iletişim yoğunlaştığı, gevşek yapısı ile sermayenin kolaylıkla dönüştürebildiği kısaca metropolitenleşme dinamiklerinin dönüştürdüğü alanlar olarak planlamanın sosyal ve ekolojik rasyonelleri ile çoğunlukla çakışmaktadır. Metropol alanlarda planlama ve gelişme dinamikleri olarak nitelenen bu iki süreç farklı yönleri işaret etmektedir. Planlama rasyoneli sürekli metropolitenleşme dinamikleri ile kesintiye uğramakta, çoğu zaman planlama sürecini kendi yönüne çevirmektedir.

1.4 BÖLÜM SONUCU

Günümüzde kent merkezi giderek sınırlar ile tanımlanamayacak karmaşık bir olgu haline gelmiştir. Kent merkezi olgusu çok çeşitli anlamlarda kullanılmakta, merkez kavramı çeşitli kademelerde farklılaşmaktadır. Farklı düzeylerde merkezlerden söz etmemiz mümkündür: semt merkezi, mahalle, köşe başı vs. Ama kent merkezi kentteki merkezlerin merkezi olarak tanımlanmaktadır.

Kent merkezleri, belirli etki alanı içinde, o alanda yaşayan nüfusun ekonomik, sosyal, teknik, kültürel gereksinimlerini karşılayacak olan donatımların toplandığı merkezlerdir. Kentsel merkezler ve bunların etki alanları içindeki yerleşmeler bir birim meydana getirmektedirler. Bunlardan ilki kendi merkez nüfusunun yerleştiği alan, ikincisi ise çevre yerleşmelerin bulunduğu etki alanıdır.

Merkez her iki alanda nüfusun ihtiyacını karşılayacak donatımlara sahip olmalıdır. Merkezler kademelenmesinde etki alanlarının ülke düzeyinde hiç boşluk bırakmadan organize olması ülke planlamanın temel hedefleri arasında yer almaktadır.

Kent merkezi, ülkenin siyasal, toplumsal ve ekonomik durumundan, dış ülkeler ile olan ilişki biçiminden, kentin uluslar arası ve kendi ülkesi içinde bulunduğu önem derecesini ve üstlendiği işlevlerin sosyal yapısının özelliklerini yansıtmaktadır.

İlk bölümde görüldüğü üzere ilk olarak kentsel merkezîyet ve kent merkezi ayrımına değinilerek kent merkezi özelliklerinden ve kentsel merkezler kademelenmesi konusunda kavramsal açıklamaya gidilmiştir. Kent merkezinin kavramsal tanımlamaları çerçevesinde kent merkezi dokularına değinilmiş olmasına rağmen, kent merkezi dokuları diğer bölümlerde referans olarak kullanılmamıştır.

Söz konusu İstanbul gibi bir metropoliten alan olunca asıl konu olan metropoliten kent merkezi üzerine yoğunlaşılması gerekmektedir. Metropolleşme süreci kent merkezinin yeniden tanımlanmasını gerektirmiştir. Bu doğrultuda metropoliten kent merkezinin 3 parçalı yapısından söz edilmektedir.

- Kent Merkezi
- Alt Merkez
- Geçiş Alanı-Saçaklanma

Küçük ya da büyük, bütün kentsel merkezlerin en önemli fonksiyonel alanı ticari çekirdek ya da Merkezi İş Alanı'dır. Bu alan, herhangi bir kıyıda yer alanlar dışında, şehirlerin coğrafi

merkezinde ya da yakınında yer almaktadır. Kıyı şehirlerinde ise mutlaka kıyıya yakın yer almıştır ve rekreasyon ağırlıklı olarak gelişmiştir. Şehirlerdeki Merkezi İş Alanları dört beş dükkânlık küçük gruplardan başlayıp otoparkları da olan, araç trafiğinden arındırılmış alışveriş merkezlerini de içeren çok büyük alanlara kadar değişik ölçeklerde olabilmektedirler.

Merkezi İş alanı kentin ve metropol alanının hem kalbi hem de beyni konumundadır. Sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki etkileşimi sağlayan kurumlar ve kompleks iş örgütleri bulunmaktadır. Merkez, metropoliten alanda arazi değerinin en yüksek, erişilebilirliğin ve çekiciliğin en fazla olduğu yerdir. Uzmanlaşma ve örgütlenme sürecinde ancak üst sıralarda yer alan eylemler kalmayı başarabilmektedir.

Metropol alanlar şebekesel, çok merkezli, gevşek, değişken ve esnek bir yapıya sahiptir. Metropoliten alanlar, mekânın yer ile ilişkisinin koptuğu ve altyapısal ilişkilerin ön plana çıktığı yerlerdir. Bu gevşek yapı, metropoliten alanlarda sermayenin yoğunlaşma ve dağılma sürecini kolaylaştırmakta; sermaye kolaylıkla büroları dönüştürebilmekte, küresel ölçekte dolaşıma çıkan değerleri bu yapının içine yerleştirebilmekte ya da bu yapının kendine özgü değerlerini alıp dolaşıma çıkabilmekte, küresel ile yerel arasındaki akışı arttırabilmektedir.

O zaman “Kent Merkezi sınırları nasıl tanımlanmaktadır? Merkezi İş alanının, alt merkezlerin ve geçiş alanlarının sınırları nasıl çizilmektedir?” sorularına verilebilecek tek bir cevap yoktur. Sonuç olarak birçok ekonomik etkenin bir araya gelerek sınırlarını belirlediği kent merkezi geçmişten günümüze yerleşmelerin büyüklükleri ile doğru orantılı olarak farklılaşmış ve yapılan kavramsal çalışmalar o sınırlar içerisinde kalmıştır. Bu durumda, bu doğru orantı metropoliten kent merkezini açıklamada yeterli olmakta mıdır?

Günümüzde giderek karmaşıklaşan merkezler kademelenmesinde bir metropoliten kent merkezini tanımlanmak, sınırlarını belirlemek oldukça güçtür. Kavramsal açıklamaların yanı sıra tarihsel gelişim sürecinde toplumsal, ekonomik ve siyasi kırılma noktalarında geçirdiği dönüşümü anlamak bu noktada önem kazanmaktadır. Bir yerleşme nasıl bir toplumun geçirdiği dönüşüm ve gelişimi yansıtıyor ise kent merkezleri de kentlerin birer aynası olarak bu dönüşüm ve gelişim sürecinden etkilenmektedir.

2 İSTANBUL KENT MERKEZİNİN TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE DÖNÜŞÜMÜ

200 yıllık bir dönemi kapsayan sanayileşme, yüksek derecede ihtisaslaşmış şehirler oluşturarak, şehir büyümesinde özel fonksiyonların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Teknolojik ilerlemelerle birlikte, şehirlerin hiyerarşik sıralanması, hem yığılma hem de yoğunlaşma çerçevesinde büyük oranda değişme göstermiş ve bu duruma bağlı olarak bazı bölgelere büyük yararlar sağlayan ve yüksek maliyet getiren, yeni bir metropoliten kent anlamı ortaya çıkmıştır.

Tarihi geçmişe sahip günümüz şehirlerinde hızlı kentleşme süreci kentin çekirdeğinde değil, çeperinde gerçekleşmektedir. Kent alt merkezleri ve çevresinde yapı stoku doygunluğa ulaşmış ve fiziksel büyümeye dayalı kentsel gelişme durmuştur. Günümüzde küresel süreçte rekabet eden veya eklemelenmek için mücadele eden şehirlerin kent merkezlerinde yaşanan kentsel değişim ve dönüşüm çok farklı boyutlu faktörlerle tetiklenmektedir. Dönüşen ya da dönüşecek olan kentsel alanlar sermaye bakımından potansiyel alanlardır. (GÜRLER, 2004, sf:613)

İstanbul'da kent merkezi olgusu genel konjonktürel yapıya referansla belli dönemlerde dönüşümler yaşamıştır. Merkezler için kırılma noktaları olarak ifade edilebilecek ve belli sıçramaların görüldüğü dönüşümlerin 1960'lı yıllar itibari ile başladığı gözlemlenmektedir. Özetle 1960'lı yıllarda dünya kentleri oluşumu sebebi ile servisler sektörü ağırlıklı bir yaklaşım ile kent-içi tarihi alanlar kentsel dönüşüm sürecinde önem kazanmaya başlamıştır. 1970'li yıllarda dünyadaki politiko-ekonomik ve sosyo-kültürel paradigma değişimi ile başlayan post-modern hareket, endüstrinin desantralize edilerek şehir dışına taşınması sonucunda kent merkezleri potansiyel alanlar olarak ortaya çıkmışlardır. 1980'lere kadar, konut ve ticaret yönelimli kentsel yeniden üretim daha çok servis sektörü oluşumu, ofis gelişimi ve tarihi koruma müdahalelerini birleşik bir stratejik olarak kullanmışlardır. 1980'lerde küresel kentlerin oluşumu sebebi ile yeniden canlandırma yönelimli kentsel yeniden üretim yaklaşımı ile kent içi tarihi alanlar kentsel dönüşüm sürecinde odak kentsel alanlar haline gelmiştir. 1990'lı yıllarda Sovyetler Birliği'nin dağılarak Doğu Blok ülkelerinin politiko-ekonomik sisteme eklemelenmesi sebebi ile güç dengelerinde bir değişim yaşanmış ve

küresel hareket doğrultusunda şehirlerin yeniden-yapılanmasını zorunlu kılmıştır. (GÜRLER, 2004, sf:613)

Bu bölümde Türkiye'nin genel konjonktürel yapısının özellikleri dönemlere ayrılarak incelenecek ve bu özelliklerin mekâna yansımaları sektörel açıdan irdelenecektir. Kent merkezinin dönüşümünü ve gelişimini etkileyen faktörler ele alınacaktır. Ardından İstanbul kent merkezinin dönüşümü ve alt merkezin ortaya çıkışından bahsedilecektir. Bu bölümün esas amacı İstanbul metropoliten kent merkezinin gelişim sürecinde hangi dinamiklerin etkin olduğu ve bu süreci gerçekte planlamanın mı yoksa sermayenin mi yönettiği sorusuna cevap almaktır.

2.1 TÜRKİYE'NİN GENEL KONJONKTÜREL YAPISI VE MEKÂNSAL GELİŞİM SÜRECİNDE İSTANBUL

Günümüzde dünya ekonomisi; imalat sanayi, tarım ve diğer malları üreten sanayilerin tarihi baskınlığından, hizmet sağlayan aktivitelerin üstünlüğüne doğru değişmektedir. Gelişmiş dünya şehirlerini karakterize eden çok yüksek derecede ihtisaslaşma, günümüzde artık mevcut olmamakla beraber etkili haberleşme ortamı; yer seçimi sorunlarını azaltmada rol oynamıştır.

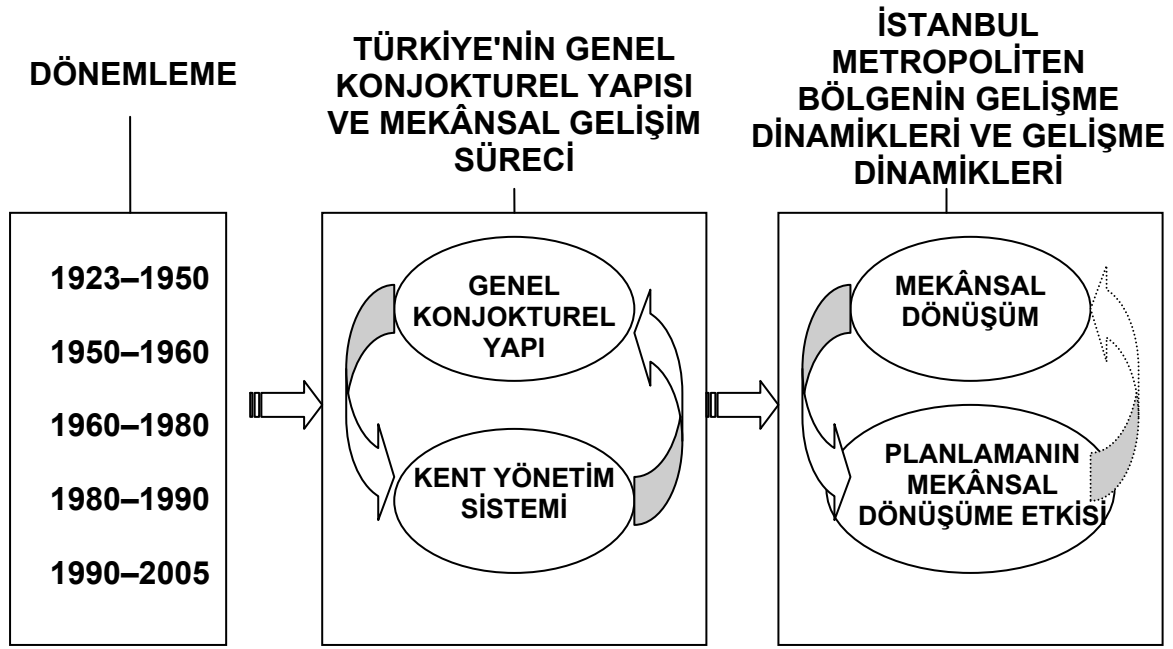
Hızlı teknolojik değişim çağında nüfus, iş ve gelir artışında başarılı olan metropoliten alanlar yeni teknolojik sistemlere başarılı bir biçimde uyum sağlamaktadır. Uyum sağlayamayan metropoller, şehirler ya da şehir parçaları, ekonomik yönden düşüş, durgunluk ya da gerileme riski taşımakta dolayısıyla ekonomide sanayinin önemi azalmakta ve bu durum kentlerin gelişim süreçlerinde etkili olmaktadır. Ekonomik çerçevede sanayinin önem kaybetmesi, tüketilen kaynakların düşük kalitede ve yüksek maliyette olması ve hükümet politikalarının farklı olması sonucu oluşan rekabet kaybı; üretim imkânlarının yer seçimi kararındaki idari süreçler, teknolojik ilerlemeler vb. çeşitli sebeplerden ileri gelmektedir. (Atkinson vd. 1995)

Sanayi alanlarında, gerçekleştirilen desantralizasyonlara; nüfus yoğunluğu, trafik sıkışıklığı, çevre faktörlerinin bozulması ve arazi değerlerinin yüksek olması gibi durumlar altlık oluşturmaktadır. Desantralizasyon bir taraftan yeni yerleşmelerin organizasyonunu gündeme getirirken, diğer taraftan şehir merkezlerinde dönüşüm ve dönüşüm sonrası alan tahsisi ve kullanımı olgusunu önemli kılmaktadır. Şehirlerin gelişmelere bağlı olarak merkezi iş alanı (MİA) ve alt kademe merkezlerde dönüşüm ve farklılaşmaların nedenlerinin, etkilerinin ortaya konması, imalat sanayi yer seçim beklentilerinin ve eğilimlerinin belirlenmesi ile büyük sanayi kuruluşlarının yer seçim tercihlerinin ve geleceğe yönelik beklenti ve

projelerinin belirlenmesi amacıyla birçok kent, sanayi alanlarında meydana gelen değişimlerin izlenmesine yönelik çalışmalar başlatmıştır. (Haren ve Hooling, 1979).

İstanbul kent merkezinin dönüşümünün incelenmesi bakımından Türkiye'nin genel konjonktürel yapısında ekonomik, sosyal ve siyasal dönüşümlerin etkisi göz ardı edilmemelidir.

Bu yüzden bu bölümde dönemsel olarak ilk Türkiye'nin genel konjonktürel yapısı ve kent yönetim sistemi incelenirken, sonrasında İstanbul ölçeğinde mekânsal dönüşüm ve planlamanın bu dönüşüme etkisi üzerinde durulacaktır.



Şekil 2.1 Türkiye'nin Genel Konjonktürel Yapısı ve Mekânsal Gelişim Sürecinde İstanbul Kent Merkezinin Gelişimi(Hazırlayan: Sinem GÜZELSOY)

İstanbul' da sermaye birikim sürecinin irdelenmesi, ülke sermaye politikalarının genel özelliklerinin belirtilmesiyle açıklanabilmektedir. Özellikle cumhuriyet dönemi sonrasında ülke sermaye politikalarının, İstanbul sermaye birikim sürecine ve dolayısıyla İstanbul kent mekânına etkisi önemlidir.(SEPETÇİ, 2007)

1923 yılından sonra 1955 yılına kadar geçen süreçte, ülke genelinde, tarımsal birikimin sanayiye aktarıldığı görülmektedir. 1920'li yıllar Türkiye'nin dünya ekonomisine hammadde satıp, tüketim malı aldığı dönem olarak belirtilmektedir. Bu dönemde yabancı tekellere karşılık devlet tekeli oluşturulmaya çalışılmaktadır. 1929 ekonomik krizi ile müdahaleci devletçilik politikası sonucu sanayi gelişmektedir. Sanayi bu dönemde ara malı ve tüketim malı üretmektedir.(ÖZDEMİR, 2005)

1940 – 1945 II. Dünya savaşı yıllarında, kentsel mekânda sanayiden daha çok ticaret geliştiği görülmektedir. 1946 yılından sonra korumacı ve içe dönük politikalarda serbestleşme gözlenmektedir. Dış yardımlar ile yabancı sermaye önemli sermaye birikiminde bulunmuştur.

1950’li yılların ortalarına doğru, tarımda makineleşme ile birlikte işgücü ihtiyacı azalmıştır. Atıl durumda kalan işgücü, kent mekânlarında, daha ucuz emek ihtiyacı doğrultusunda, göç olgusunu ve bununla birlikte gecekondulaşma yapısını ortaya çıkarmıştır. (ÖZDEMİR, 2005) 1955 ve 1980 dönemleri arasında kentlerin fiziksel formları küçük sermayenin faaliyet ölçeğine göre belirlenmektedir.(Tekeli,1988)

Kar oranlarının düşüş eğilimi, eksik üretim, devlet harcamalarında genişleme ve toplumsal ilişkilerin yeniden üretilmesi süreci 1970 ekonomik krizini beraberinde getirmiştir. Sonuç olarak, üretim ve tüketim kalıplarının esnekliğine dayanan esnek birikim tarzı ortaya çıkmıştır. Esnek birikim tarzı, sermayeyi ulus devletin sınırlarından çıkarmayı ve dünya üzerinde dolaşımını hedeflemektedir. Sermaye üretime yatırım yerine; yeni teknolojilere, kentsel topraklara, yeni konut inşasına ve özellikle lüks konut inşasına yönelmiştir. (Özdemir, 2005)

1980’li yıllarla birlikte, Türkiye ihracata yönelik liberal büyüme politikalarını izlemektedir. İstanbul kenti iktisadi tabanı, imalattan finans ve tüketici hizmetlere kaymaya ve İstanbul küresel dinamiklere açılmaya başlamıştır. Sanayisizleşme sürecinin yaşandığı kent mekânında, arsa fiyatları hızla artmakta, fabrikaların İstanbul çevresindeki alanlara taşınması teşvik edilmekte, sanayiye yapılan yatırım azalmaktadır. İnşaat sektörü ve hizmetlere kent mekânında yönelme eğilimi gözlemlenmektedir. Bu süreçte, uluslar arası banka ve otel zincirleri, ofis binaları, alışveriş merkezleri ve danışmanlık firmaları kent mekânını tercih etmektedir. (Özdemir, 2005)

Esnek üretimin mekânsal boyutta karşıya çıkması “dünya kentleri” kavramı ile anlatılmaktadır. Dünya kentleri, bütünsel kapitalist ilişkilerin, güç ilişkilerinin ve buna bağlı olarak iktisadi, politik, ideolojik ve kültürel ilişkilerin kontrol edildiği merkezler olarak ortaya çıkmaktadır.(Ercan, 1996)

2.1.1 1923–1950 Dönemi

2.1.1.1 Genel Konjonktürel Yapı

Osmanlı ekonomisi son döneminde kapitülasyonlar ve dış borçlar gibi uzun tarihsel süreç sonunda Avrupa ülkelerinin denetimi altına girmişti. Kapitülasyonlar gümrüklerde koruma

önlemleri alınmasını engellerken, dış borç da ekonominin tam bir batıya yönelmesine yol açmıştır (KONGAR, 2001).

Cumhuriyetin ilanı, hem modern bir ulus-devletin kuruluşu ve ulusal bir ekonominin inşası yönünde kalıcı adımların atılması, hem de mevcut sınırların büyük ölçüde çizilmiş olması bakımından yerleşim sisteminin evriminde başlangıç yılı olarak alınmaktadır. Cumhuriyetin Osmanlıdan devraldığı ekonomik yapı için, dünya ekonomisi ile tarım ürünleri ve madenler ihraç edip sınıai tüketim malları ithal eden bir yarı-sömürge ülke nitelemesi uygun görünmektedir. 1953 yılına kadar süren dönemde dünya ekonomisi ile eklemlenme biçiminde (tarım ülkesi olmak bakımından) köklü bir değişiklik yaşanmazken, ulusal bir ekonominin inşası ve ulusal bir burjuvazinin yetiştirilmesi bakımından önemli adımlar atılmıştır. Ulusal ekonominin inşası ve burjuvazinin yetiştirilmesi bakımından, asıl olarak devletten aldığı çeşitli imtiyazlara (belediye hizmetleri, ulaşım, enerji, maden vb.) odaklanmış bulunan yabancı sermayeli kuruluşların millileştirilmesi ile burjuvazinin Türkleştirilmesi iki önemli adımdır. Burjuvazinin Türkleştirilmesinde de, özellikle iç ve dış ticarete önemli bir ağırlığa sahip olan gayrimüslim burjuvazinin çeşitli yollarla bu konumundan edilmesi ile tehcir, mübadele vb. uygulamalarla boşalan mülklere el konulması temel mekânizmalar olarak görünmektedir. Özel sermaye birikiminde ithal ikameci sanayileşme döneminin başlayacağı 1950'lere kadar bu süreç büyük ölçüde tamamlanmıştır(ATAY, 2001).

Ele alınan dönemde sermaye birikiminde ve burjuvazinin oluşumunda iki ana alan, iç ve dış ticaret ile büyük toprak sahipliğidir. Bunlara eklenebilecek olan diğer faaliyetler ise müteahhitlik, imtiyazlı şirketler, bankacılık ve sanayidir. Özellikle sonradan ülkenin büyük holdingleri durumuna gelecek olanların önemli bölümünün bu dönemde ticaretle uğraşanlar ya da üst düzey siyasi ya da yönetsel konumda bulunurken iş hayatına geçenlerden çıktığı görülmektedir (Buğra, 1995:91).

1923 tarihinde gerçekleştirilen Türk İktisat Kongresinde Özel girişimci çabalarıyla sermaye biriktirilmesini sağlayıcı önlemler örgütlendi. Bu kongre ile yabancı sermaye Türkiye'ye çağrıldı.

1924 yılında Türk girişimcileri borç gereksinimlerini karşılamak amacı ve yeni sanayi kuruluşlarının yönetimlerine yardımcı olmak amacı ile ulusal bir banka "Türkiye İş Bankası" kuruldu. Yine aynı amaçla "Sanayi ve Maadin Bankası" adıyla bir başka banka daha kuruldu ve yurt dışına satılacak mal üreten işletmelerde kullanılacak hammaddelerin yurda girişi için uygulanan gümrük vergileri indirilmişti.

1927 yılında kabul edilen “Sanayi Teşvik Kanunu” Sanayiciler için çok önemli vergi bağışıkları, gümrük vergisi indirimleri, hükümet yardımları, pazarlama kolaylıkları ve yeni kurulacak işletmeler için arsa olanakları sağlandı.

Tablo 2.1 Teşviki Sanayi Yasasına Giren Tüm Sanayi Kuruluşları ve Devlet Kuruluşlarının Yüzdesi

Yıllar	“Teşviki Sanayi” Yasası Kapsamına Giren Kuruluş Sayısı	“Teşviki Sanayi” Yasası Kapsamına Giren Devlet Kuruluşları Sayısı	Devlet Kuruluşlarının Yüzdesi
1932	1473	31	2.1
1933	1397	36	2.5
1934	1310	38	2.7
1935	1161	56	4.8
1936	1101	86	7.8
1937	1116	89	7.9
1938	1103	104	9.4
1939	1144	111	9.7

Kaynak: Naklen, KONGAR, Emre; “21.Yüzyılda Türkiye:2000’li Yıllarda Türkiye’nin Toplumsal Yapısı”, Remzi Kitapevi, sf:341

1923 sonrası dönemde oluşmaya başlayan yerleşme sisteminin temel özelliklerinden birini, ulusal devletin kurulması ertesinde ulusal pazarın bütünleştirilmesine dönük çabalar belirlemiştir. Osmanlıdan yarı-sömürge tipi bir ekonomi ve buna uygun olarak hammaddelerin limanlara ulaştırılması amacına uygun olarak planlanmış bir ulaşım ağı (ağaç tipi) devralan Cumhuriyet yönetimi, iç pazarın bütünleştirilmesi çabasına uygun olarak ülkeyi demiryolu ağı ile donatmayı (ağ tipi ulaşım sistemi) öncelikli hedeflerden biri olarak koymuştur (Tekeli, 1981: 370). Zira ülkenin bazı bölgelerinde (Marmara, Ege, Çukurova, Doğu Karadeniz) tarımsal üretim ihracata dönük olurken, başta İstanbul olmak üzere birçok kent, temel tüketim malları bakımından dışa bağımlı durumdaydı. Anadolu’nun iç ve doğu bölgeleri ise ulaşım altyapısının yetersizliği nedeniyle, ancak yakın kent ve kasaba pazarlarına açılabilirdi. Ülkenin demiryolu ağı ile donatılması iç pazarın bütünleştirilmesi konusunda önemli bir adım olmuştur (Sönmez, 1992). İkinci olarak, bu dönemde izlenen temel politikalar, Türkiye’nin dünya ekonomisi ile bir tarım ülkesi olarak eklemlenmesinin derin izlerini taşır. Ülke, tarımsal ürünler ve madenlerden oluşan hammadde ihraç edip karşılığında sınaî ürünler ithal etmektedir. Ülkenin ulaşım altyapısı ve yerleşim sistemi bu işbölümüne uygun olarak kurulmuştur. Kırsal kesimin üretimi, oldukça ilkel durumdaki kara yolu bağlantıları ile demiryolu ağı üzerindeki Anadolu kentlerine, oradan da başta İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun olmak üzere liman kentlerine ulaştırılmaktadır. Sınaî ürünler de yine aynı yolla kırsal kesime götürülmektedir. Bu dönemde Anadolu kentleri hem kırsal kesimin

ürünlerini toplayıp diğer bölgelere aktarmakta, hem sınaî ürünleri kırsal kesime dağıtmakta, hem de küçük sanayi ve zanaatlar, kamu hizmetleri ve özel hizmetleri etki alanındaki kırsal yerleşim merkezlerine sunmaktadır. Bu dönemde kentlerle etki alanındaki kırsal alanlar arasındaki bu işbölümü büyük ölçüde oturmuştur. Temelde tarımsal üretimden kaynaklanan artığa ticaret yoluyla el konulmasına dayanan ekonomik yapıda kentler, artığın sermaye birikimine dönüşme alanlarıdır(ATAY, 2001).

Dönemin sermaye birikim modeli çerçevesinde İstanbul ile İzmir gibi liman kentlerinde yerleşerek dış ticareti yürüten bir sermaye kesiminin ve onunla kırsal alanlar arasında aracılık yapan, Anadolu kentlerinde yerleşmiş bir Anadolu sermayesinin geliştiği söylenebilir. Dönem boyunca tarımda pazara dönük üretimin geliştiği, ulaşım altyapısının kurulduğu, dolayısıyla kırsal kesimin Anadolu kent ve kasabaları üzerinden pazara açılmaya başladığı görülmektedir. Bu durum, kırsal kesimin mal ve hizmet taleplerini karşılayan Anadolu kent ve kasabalarında ekonomiyi canlandırmış, yerel pazara dönük küçük sanayi ve hizmetler de gelişmeye başlamıştır. Bu süreç, özellikle 1945'ten sonraki dönemde hızlanmıştır. Gerek tarımdaki mekanizasyon ve üretim artışları, gerekse karayolu bağlantılarının kurulmaya başlanması bakımından ele alınan dönemin son yılları dikkat çekicidir. Bu gelişme, büyük ölçüde kamu yatırımlarının sanayiden tarım ve altyapıya kaydırılması sayesinde gerçekleşmiştir(ATAY, 2001).

1930–1950 yılları arasındaki dönemi Türkiye için devletçi dönem olarak nitelememiz mümkündür. Önceki dönemde de devletçilik söylemi sık sık yer alırken bu dönemde özellikle özel girişimi desteklemek üzere ağırlık kazanmıştır. 1933 yılında ilk kalkınma planı yapılarak yeni kurulacak işletmeler ve bunların kuruluş yerleri hakkında hükümete verilen bir rapora dayanılarak geliştirilmiştir.

1930'lu yıllar, uygulanan politikalar ile ele alınan döneme ilişkin kimi aykırılıklar oluşturmaktadır. 1929 Bunalımı nedeniyle başvurulmak zorunda kalınan ithal ikameci sanayileşme politikaları, yerleşim sisteminin evrimi bakımından da önemli sonuçlar doğurmuştur. Öncelikle, bu dönemde uygulanan ithal ikamesi devlet öncülüğünde, özel sektörün devletin rakibi değil, tamamlayıcısı olması ve yerli girdilere dayalı olma özelliklerini taşır. 1930'lu yıllarda kurulan sanayi bazı temel tüketim mallarının ithal edilmesi gerekliliğini ortadan kaldırmıştır. Yatırım yeri olarak demiryolu hattı üzerindeki bazı Anadolu kent ve kasabaları seçilmiştir (Sönmez, 1992). Bu seçimde, Anadolu'yu geliştirmek yönündeki güçlü istek kadar İstanbul sermayesi ile Kurtuluş Savaşından kalma soğukluk da etkili olmuştur. Liman kentlerinin seçilmemesindeki bir başka neden, 1930larda esmeye başlayan savaş

rüzgârları nedeniyle doğan güvenlik kaygısıdır. Bunlara ek olarak, yönetim kademelerinin il- ilçe temeline oturtularak özellikle il merkezlerinin geliştirilmek istenmesinden doğan çabaları da saymak gerekmektedir. İl merkezleri, yönetim ve kontrol işlevleri yanı sıra eğitim, kültür ve sağlık gibi kamu hizmetleri bakımından da etki alanlarındaki kırsal bölgeler nezdinde çekim merkezleri durumuna gelmiştir (Tekeli, 1972). 1930 yılı bunalımının Türkiye'ye getirdiği bir başka olgu ise Türkiye Merkez Bankasının kuruluşu oldu.

Sonuç olarak, 1923 sonrası dönemde devletin ekonomik, sosyal ve yönetsel araçları öncelikle ulusal pazarın bütünleştirilmesini hedeflemiştir. Bu politikalar, İstanbul'un gerek ekonomi gerekse nüfus yığılması bakımından sahip olduğu büyük ağırlığı bir ölçüde sınırlamıştır. Ancak İstanbul'un, ülkenin dışa açılan en önemli limanı olmaya devam ettiği de unutulmamalıdır. Dönem boyunca kentleşme dinamikleri zayıftır. Kentlerde doğan sınırlı orandaki işgücü gereksiniminin karşılanmasında ise Balkan ve Kafkas göçmenleri önemli olmuştur. Bu da, dönem boyunca işçi sınıfının oluşumu bakımından önemli bir renk sayılabilir. Kırdan kente göç ise savaş sonrası dönemde tarımdaki mekânizasyonun etkisiyle başlayacak, sanayileşme ile birlikte hızlanacaktır(ATAY, 2001).

2.1.1.2 Kent Yönetim Sistemi

Uzun savaş ve işgal yıllarının ardından Cumhuriyet Türkiye'sinde bütüncül bir kent yönetim sistemi yoktur. Özellikle 1923–1930 dönemi bir geçiş dönemidir ve katkılar getirmeyen bir dönemdir. 1930–1944 döneminde ise, belediyeçilik hareketleri son derece pasif bir yapılanma içerisindeydi. Bununla birlikte dönemdeki önemli bir gelişme 1580 sayılı Belediye Kanunu'dur. Fakat devletle yerel arasında gerçekleştirilen işbölümünün tamamen devletçi bir tutum altında gerçekleşmesi başlangıçta benimsenen bağımsız belediye ilkesini işlevsizleştirmiştir. Söz konusu kanunla; merkezi yönetimin denetimi, sadece belediye yönetiminin üzerinde değil aynı zamanda karar organları üzerinde de kurulmuştur. Sonuç olarak; merkezîyetçi bir tutumla birlikte toplumun istekleri doğrultusunda aceleci, plansız tavırları dikte ettirici bir zihniyet hâkim olmuştur.

Tek partili rejimde Cumhuriyetçi liderlik ve merkezi yönetim ağırlıklı ekonomik gelişme Türkiye'nin ulus-devlet olarak kentleşmesini üretmiştir. Türkiye'nin gelişim yönelimli, merkezi ve bağımsız politiko-ekonomisi, kentsel yenileme yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda, kent içi alanlar 1930'dan 1970'e kadar kamulaştırma, arazi-kullanımı değişimleri ve yıkıp yeniden yapma gibi yöntemler, kentsel dönüşüm sürecinde temel araç olmuştur. Kentsel planlamanın metodu, sosyo-ekonomik gelişimi gerçekleştirmek amacı ile modernist

imaj yönelimli bir yaklaşıma dayanmıştır. Bu sebeple başlıca kent meydanlarına açılan bulvarlar, açık yeşil alanlar, kent içi konut alanları ve kent parkları şehirlerde dönüşen kentsel alanlardır (GURLER, 2004, sf:622).

1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunları, 1933 yılında çıkarılan Belediyeler Bankası Kanunu, 1933 yılında Ebniye Kanunu'nun yerine geçmek için çıkarılan "Yapı ve Yollar Kanunu" ve 1934 yılında çıkarılan "Belediye İstimlâk Kanunu" yeni bir kentsel yönetim çerçevesini oluşturmuştur. 1580 ve 1593 sayılı yasalar, belli bir büyüklüğün üstündeki belediyeye de plan yapması ya da yaptırmayı zorunluluğunu getirmiştir.

2.1.1.3 Mekânsal Dönüşüm

Cumhuriyet Dönemi İstanbul'a tarihsel dönüşümün etkenleri yanında, iki önemli belirleyici daha getirdi. Birincisi, başkentin Ankara'ya taşınması, ikincisi ise, ard arda birçok kent planlarının yapılmasıdır. Cumhuriyet sonrası İstanbul'un gelişiminde belirleyici olan en önemli etken, ülke ekonomisinde 1950'lerde ortaya çıkan dönüşümün, eski bir ticaret ve sanayi merkezi olarak İstanbul'a başka yerlerden daha önce ve daha şiddetli biçimde yansımalarıdır.

Cumhuriyet'ten sonra 1923–1950 yıllarını kapsayan ilk dönem, ülke fiziksel yapısında önemli atılım kararlarını içeriyordu. Bu dönemde İstanbul bir çözülme süreci yaşamış, yüzyılın başında 1 milyonu aşmış olan kent nüfusu 1927'de 690.000'e düşmüş, 1935'te 740.000'e ve 1945'te 900.000'e varabilmiştir. Bu dönemde İstanbul'un nüfus artış hızı diğer kentlerin altındadır.

19.yüzyılda İstanbul'un sanayi bölgelerinin belirlenmesi, şehrin tarihi gelişiminin bir sonucudur. Eminönü ve Fatih'te bulunan sanayi, İstanbul limanının Sirkeci ile Balat arasındaki yerleşmesine paralel olarak gelişmiş; Fatih'in Kasımpaşa'da kurduğu tersane ile Haliç'te sanayi yerleşmeye başlamıştır. 1828'de Eyüp'te bir halat fabrikası ve feshane kurulmuştur. II. Mahmud döneminde tersanede buharlı gemiler inşa edilmiştir.

1923'te Lozan antlaşması ile kapitülasyonların kalkması, yabancı sermayenin etkinliğine son vermiştir. Böylece yabancı büyük firmalar, tüccarlar, sigorta şirketleri, bankerler, posta idareleri Beyoğlu'nu terk etmişlerdir. Elçiliklerin Ankara'ya taşınmasıyla, onların çevresinde ayrıcalıklı olarak çalışan azınlıkların da bir bölümünün Beyoğlu'nu terk etmesine neden olmuştur. Yabancı işletmelerin Türk ekonomisi üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilmesi ve sömürünün önlenmesi için, yabancı şirketler zorunlu bir tasfiyeye uğratarak birer birer satın

alınmıştır. Özellikle, kamu hizmetleri alanında çalışan demiryolu, telefon, tramvay, elektrik şirketleri devletleştirilmiştir. (Özgen, 1995)



Fotoğraf 2.1 1930’larda Beyoğlu(İBB, 2003b)

Taksim kışlasının karşısındaki askeri eğitim alanında kentin ilk planlı ve düzenli apartmanları yükselmiştir. Taksim ile Gümüşsuyu Askeri Hastanesi arasındaki mezarlık kaldırılmış ve 1930’lardan sonra bu alan apartmanlaşmaya başlanmıştır. 1940’larda Taksim kışlası yıkılmış ve yerine bugünkü Taksim Parkı, Hilton Oteli’nin alanını da içermek üzere düzenlenmiştir. (Özgen, 1995)

Cumhuriyet sonrası dönemde yasalarla yönlendirilen planlama çalışmalarının yanı sıra merkezin gelişiminde Osmanlı döneminden aktarılan üretim, tüketim ve dağıtıma dayalı merkez anlayışı Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı bölgesinde yoğunlaşma ve yayılma sürecini devam ettirirken, Galata’dan Pera’ya doğru yayılan ve yığılan merkez işlevleri ve ekonomik mekânın değişim dinamiği yeni coğrafi mekânları oluşturmaya başlamaktadır. Bu süreçte gıda ve giyime dayalı imalat, toptan ve perakende ticaret ile deniz, demir ve karayolu bağlantılarının, servis alanlarının yoğunlaştığı bir süreçte yoğunlaşan Sur içi Bölgesi’nin: Bankacılık, sigorta, büro hizmetleri sektörlerinde yayılma ve yığılma alt süreçlerinde olan Galata ve Pera Bölgesi’nce tamamlandığı bir dönemdir. (YENEN vd., 1996)

Bunların yanı sıra 1900’lerde Galata ve Beyoğlu’nun nüfusu Tarihi Yarımada’nın nüfusuna yaklaşmış, perakende ticaret nüfusunun artışına paralel olarak gelişmiştir. 1919’da

Beyoğlu'nda 14 adet büyük mağaza bulunmaktaydı. Bu tarihte perakende ticaretin yanı sıra, İstanbul'da ithalat, ihracat, sigortacılık ve bankacılıkla uğraşan şirketlerin %90'ı Karaköy ve Galata bölgesine yerleşmişlerdir. Bankalar ve İstiklal Caddesi'ndeki büro binaları da bu dönemde yapılmıştır. 1915'lerde 15 adet Türk bankası ile birlikte 13 adet yabancı banka ve büyük tüccarların kayıtlı olduğu 5 adet ticaret odası bulunmuydu. Ticaret odalarına kayıtlı olan büyük tüccarlar ve şirketlerin Galata merkez olmak üzere Eminönü ve Beyoğlu semtlerinde yerleştikleri bilinmekteydi.(BERKÖZ, 1996)

Sonuç olarak Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'da kent merkezinin Tarihi Yarımada, Beyoğlu ve Pera bölgesinde yayılma ve yığılma süreçlerini yaşamasının sebebinin Osmanlı döneminden gelen geleneksel kent merkezinin uzantısı olarak açıklayabiliriz.

2.1.1.4 Planlamanın Mekânsal Dönüştürme Etkisi

Cumhuriyet rejiminin kurulması ile belirlenen bu dönemde, mekânsal anlamda belirli değişikliklere sebep olacak planlama anlayışlarının ön plana çıktığı görülmektedir. Başkent Ankara'ya taşınması, İstanbul'u 1950 dönemlerine kadar ikinci plana çekmiştir. Nüfus yapısındaki değişimler, bu dönemde mekânsal değişimde etkili olacak planlama kararlarının başlıca nedenlerini oluşturmaktadır.

1920'li yıllarda İstanbul Şehremanetinde kentin planlanmasıyla ilgilenmek üzere bir imar kurulu kurulmuş ve kentin yeni bir haritası yaptırılarak bunun üzerinde bazı planlama kararları alınmıştır.

Önceki bölümlerde belirtildiği üzere bu dönemde çıkarılan 1580 Belediyeler Yasası ve 1593 sayılı yasaların plan yapılmasını zorunlu hale getirmesinden sonra İstanbul Belediyesi de Ankara örneğini izleyerek tanınmış şehirciler arasında sınırlı bir yarışma açarak plan yaptırma yolunu seçmiştir. 1933'te bu çalışmaların değerlendirilmesi yapılmış fakat elde edilen raporlardan, şehrin gelişmesine yön verecek düzeyde bir çözümleme elde edilemediği gerekçesiyle plan yapma konusunda bir anlaşma sağlanamamıştır.

1933 yılında, Ebnîye Yasası'nın yerine 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasası ile nüfusu 20.000'in üzerindeki belediyelere 5 yıl içerisinde planlama yapma zorunluluğu getirilmiştir. Bu nedenle İstanbul Belediyesi bünyesinde imar müdürlüğü oluşturulmuştur.

1933 yılında üç kent plancısının ülkeye çağrılmasıyla yeni bir planlama dönemi başlamıştır. Bu plancılardan, Alfred Agache, Rio de Janeiro master planını hazırlamış, H. Lambert Paris, New York ve Chicago kent planlarıyla ilgilenmiş, Hermann Elgoetz de Essen planını yapmıştır. Her üç plancı da İstanbul'un, gelişimine ilişkin önerilerini yazılı olarak sunmuşlar,

bunların arasından seçilen Hermann Elgoetz'ün önerisi kentin sonraki gelişiminin temelini oluşturmuştur.

1933 yılında Herman Elgötz'ün İstanbul Şehrinin Umumi Planı raporunu hazırlamış ve bu raporda İstanbul için alınan kararlar üzerinde durmuş; kentin geçmişiyle, tarihi değerleriyle ve mevcut durumuyla bütünleşebilecek kararlarının alınmasının altını çizmiştir.

Elgoetz, kentin tarihsel niteliğini vurgulayabilmek için önemli anıtların çevresinde, ana trafik arterlerinden uzak, ikincil sokakların hizmet verdiği bir koruma alanı yaratarak kısmi bir canlandırma önermişti. Ayrıca endüstrinin sur içi kent ve çevresinden çıkartılmasını önermekte, bununla birlikte vapur seferleri de önermekteydi. Asya yakasında Haydarpaşa limanını önermişti. Haliç üzerinde dört köprü önermiş ve yeni köprü bağlantılarının var olan ulaşım sistemiyle bütünleştirilmesini düşünmüştü. Trafiği çözebilmek için bir metro sistemi de önermişti. Fakat Elgoetz'ün önerileri Ankara Hükümetinin 1933 ve 1936'daki kalkınma planları içinde İstanbul'a öncelik tanımaması ile kısa sürede unutulmuştur.

Bu plandaki diğer öneriler; Eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının ticaret; Topkapı'nın ağır sanayi; Beyazıt'ın yönetim; Sultanahmet'in kültür bölgesi olması; eski yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç Kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılması şeklindedir.

Elgötz'den sonra İstanbul'a çağrılan Henri Prost'un İstanbul imar planını hazırlarken dayandığı başlıca esaslar ise şu şekildedir:

“Şehrin kimliğini temsil eden ve her biri başlı başına değer biçilmez birer hazine niteliğinde olan milli ve tarihi değerlerin çevresi zevksizce ilave edilmiş bir takım binalarla sarılı bulunuyor, bu kötü manzaralı binaları yıkarak abideleri meydana çıkarmak, buldukları yerleri tanzim etmek..... Mevcut yolların bir kısmını ve şehrin sahası iktisadi ve coğrafi vaziyetlere uygun olmayan alanları ıslah ve tanzim etmek;Şehirde geniş, bol sahalara yer ayırmak, bunları yerine göre park, yerine göre spor sahası halinde planlamak;.....Bugünkü hayatın koşullarına uyarak şehirlinin yaşayışını daha sağlıklı ve daha iktisadi bir forma kavuşturmak için, şehri potansiyelleri çerçevesinde iskan, ticaret, sanayi vs. gibi ayrı ayrı zonlara ayırmak.Bütün bu esaslardan başka ve bütün bunların üstünde dikkat edilecek bir nokta var; İstanbul'un her bakımdan ayrı ayrı kıymeti haiz olan bütün hususiyetlerini muhafaza etmek ve hatta bunların inkişafına meydan bırakmak lazımdır. Bütün tarihi Türk eserlerini kıymetlendirmek ve Boğaziçi, Haliç, Kağıthane, Çamlıca, Kurbağalidere, Adalar

gibi mevkileri şekil ve ihtiyaçları göz önünde tutarak tanzim etmek, genel olarak İstanbul'un silüetini korumak."(PROST)

1935'te Alman planıcı Martin Wagner'ın İstanbul planlaması için yaptığı bölgesel çalışmalar ve çevresel analizlere dayanarak hazırladığı "İstanbul ve Havalisinin Planı" isimli plan ve raporunda tarımsal toprakların korunması gereği vurgulamıştır. Ancak hazırladığı plan önerisi kabul edilmemiştir.

Cumhuriyet'ten sonra şehrin planlı olarak büyümesinin gerekliliği daha iyi anlaşıldığı için, 1937'de önce Prost tarafından yapılan nazım planda, şehrin 19.yy. gösterdiği gelişme eğilimleri bir düzene sokulmaya çalışılmış ve tarihi çekirdeğin bazı sınırlandırılmalara tabi tutulmasına ve sıhhileştirilmesine çalışılmıştır. Bu planda sanayi için bir alan ayrılmamış, ancak raporlarda sanayinin surlardan 500m.lik bir tecrit sahasından sonra kurulabileceğinin belirtilmesi üzerine 1937'den 1954'e kadar surlar ve tecrit sahası dışında sanayi yerleşmiştir. 1937'de tamamlanan planda "Haliç boyunca uzanan sanayi, yolun güney dilimidir" şeklinde bir ifade vardır. Buradan Haliç çevresindeki sanayinin Haliç kenarında yerleşebileceği ifadesi çıkmaktadır.(İBB, 1980)

1936'da Prost, "Tarihi İstanbul Yarımadası" ve "Beyoğlu'nun 1/5000 ölçekli nazım planlarını hazırlamıştır. Yapılan planlar 1939 yılında uygulamaya konulmuş ve 1940 yılında Üsküdar, Kadıköy, Çamlıca'yı kapsayan Anadolu Yakası Nazım Planı onanmıştır. Prost planına göre, Boğaziçi'ndeki tüm sanayiler kaldırılacak, Haliç bir sanayi aksı haline getirilecektir.

Bunun yanı sıra Prost kentin ulaşım sistemini otomobil kullanımına göre planlamış, Kadıköy için; konut, sayfiye ve ticaret kullanımları önerilmiştir.

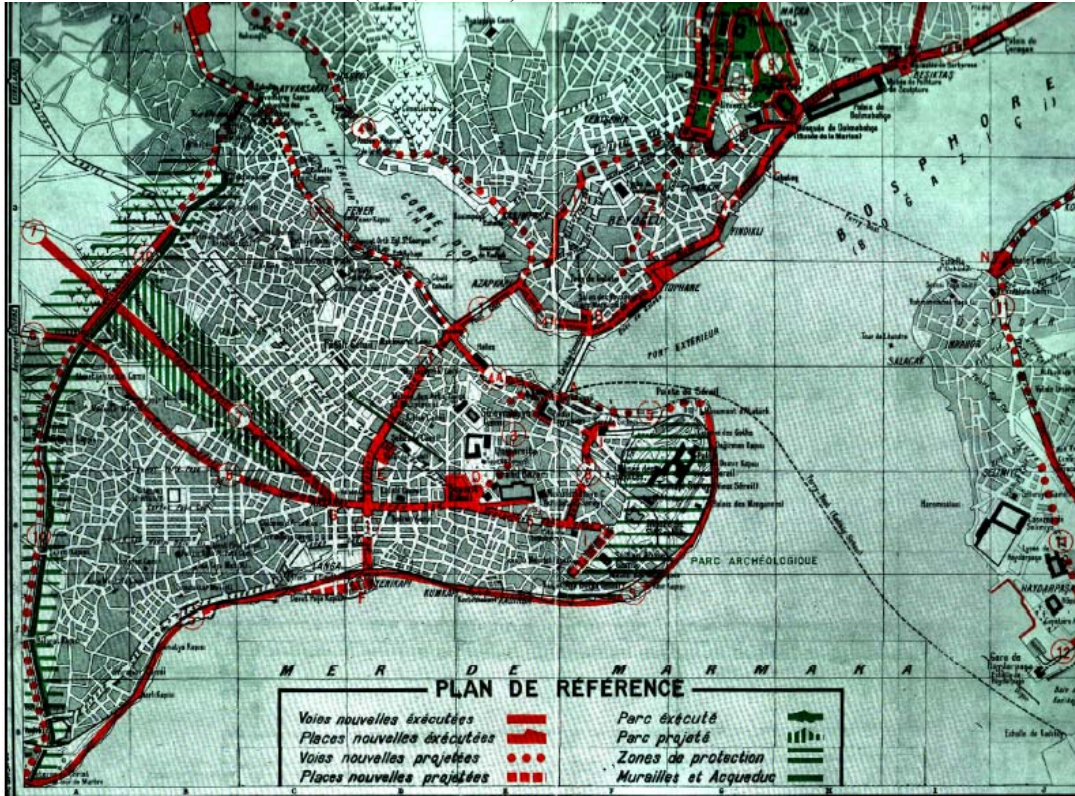
Henri Prost'un hazırladığı plan, kentin sonraki mekânsal yapısı belirleyici bir etki yapmıştır. Bu planın özelliklerinden biri kenti İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy olmak üzere üç ayrı bölümde ele almasıydı. Plan doğrultusunda, Atatürk Köprüsü'nden Haliç kaynağına uzanan alanlara büyük sanayi, eski kentin Galata ve Atatürk köprüleri arasındaki kesimine ise hal, balıkthane ve toptan gıda maddeleri ticareti yapan işyerleri yerleşmiştir.(Özgen, 1995)

Bu planla birlikte güzel bir kent yaratma ve koruma konusunda önemli kararlar alınmıştır. Planda hala geçerli olan bazı ilkeler; "Galata Köprüsü'nün Haliç içine doğru kaydırılarak yenilenmesi ve iki ucundan başlayarak düzenli alanlar yaratılması, Sarayburnu'nun depo ve kargo taşımacılığı fonksiyonlarından arındırılarak korunması, Sultanahmet bölgesindeki arkeolojik ve turistik alanların korunarak geliştirilmesi, Tarihi Yarımada içinde silüeti

korumak amacıyla + 40 rakım üzerinde 9.50 m.den daha yüksek yapılmaya izin verilmemesi olarak görülmektedir.

Bu koşullar sınırlı da olsa günümüze kadar Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunmasına katkıda bulunmuştur. Bu kalıcı ve korumacı ilkelere karşın, Prost'un özellikle kentsel gelişme ve sanayi için arazi seçimi gibi konularda önemli yanılgıları da bulunmaktadır. Planında belirttiği "Kapalıçarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, umumi teşekkülü aşağı yukarı, aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve geniş otomobil durak yerleri bırakılacaktır" notu ile Tarihi Yarımada'ya verdiği kimliğin bir kent merkezi (MIA) olduğu görülmektedir.

Harita 2.1 Prost Planı 1937(İBB, 2003b)



1936 – 1937 senelerinde özellikle şu konularda araştırmalar yapılarak nazım planının temeli olan program oluşturulmuştur: (İBB, 2003b)

- Demiryolu ve denizyolu ile ulaşım,
- Çarşı teşekkülü,
- Küçük sanayi, küçük sanatlar ve yayılma biçimleri,
- Genel olarak sanayi ve ticaretin yayılışı,
- Modern binaların meydana geliş biçimleri ve sıhhi nizamlar,
- İstanbul topluluğunu meydana getiren bütün mahallelerin gelişimleri,

- Arkeolojik araştırmaların mevcut hali olarak belirtilmektedir.

Bu araştırmalar üzerine temellendirilen bu nazım planının Tarihi Yarımada programı şöyledir: (İBB, 2003b)

- Sarayburnu limanı geçicidir. Sarayburnu'nu Galata Köprüsü'ne bağlayan teras şeklinde bir gezinti caddesi yapılacak ve bunun altında katlı depolar bulunacaktır.
- Galata Köprüsü Haliç'e doğru kaydırılacak, köprünün iki başında iki meydan teşkili böylece kolaylaşacaktır.
- Atatürk Köprüsünün yapımı projesine göre devam edecektir.
- Haliç kıyıları ticaret ve yerel sanayinin rasyonel bir şekilde oluşmasına olanak sağlayacak şekilde düzenlenecektir. Nispeten büyük sanayi için Haliç'in başlangıcına doğru olan yerler ayrılacaktır. Koyun her kıyısında da ağır kamyonlar için geniş birer sanayi yolu yapılacaktır.
- Atatürk Bulvarının güney ucunda Haydarpaşa'ya giden Avrupa Asya trenlerinin feribot limanına bağlı bir uluslar arası tren istasyonu yapılacaktır.
- Sirkeci istasyonu yalnız elektrikli banliyö trenlerine ve geçici olmak üzere Sarayburnu limanına gelecek eşya trenlerine ayrılacaktır.
- Yenikapı uluslararası istasyonu ve feribot iskelesini koruyan dalgakıran Yenikapı körfezine yapılacak modern bir limanın gerektirdiği ölçüde eşya ulaşımına yeterli olacak biçimde düzenlenecektir.
- Kapalıçarşı bütünüyle modern bir şekle sokulacak, fakat genel oluşumu aşağı yukarı aynen korunacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve girişleri çevresinde geniş otoparklar yapılacaktır.
- Üniversite Beyazıt ve Şehzadebaşı arasında gelişecektir. Mevcut üniversite meydanı ve çevresi öğrencilere mahsus büyük bir park ile üniversitenin merkezi yönetim yapılarına ayrılacaktır. Üniversitenin her bir bölümü muhtemel gelişimi göz önüne alınarak bu alana yerleştirilecektir. Milli kütüphane üniversite mahallesinin merkezi bir yerinde bulunacaktır.
- Yenibahçe'de sur içinde hayvanat bahçesi, bitki – kültür park yapılacaktır.
- Yenibahçe'de sur dışında koşu yeri yapılacaktır.
- Sarayburnu ile K. Ayasofya semti arasında arkeolojik bir park tesis edilecektir.
- Başlıca sit alanlarının korunması konusunda alınan kararlar; Sarayburnu'nda liman ve Sirkeci istasyonu zamanla kaldırılarak bu alan temizlenecektir. Kara surları dış kısmında 500 m genişliğindeki alana iç kısımda ise sur boyunca mevcut mahallelerin gelişimine uygun olarak yapılacak düzenlemeye göre tespit edilecek genişlikteki alana bina yapımı yasaklanacaktır. Deniz surlarından arkeolojik yönden değerli olanları ve buldukları

bölgelerde özellik gösteren surlar korunacaktır. Haliç surlarındaki ticaret ve sanayi bölgesi sıhhileştirilecek ve surların ulaşımına zarar vermeyecek şekilde özellik gösteren kısımları korunacaktır. Ayrıca şehir manzarasına hâkim olan başlıca eserler çevre binalarının yükseklik ve karakteri hakkında tedbirler alınmasını gerektirmektedir. Bunlar bölgelerin özel imar planlarında belirtilecektir.

- Başlıca meydanlar ve genel binalar konusunda alınan kararlar; Hipodromun güney ucundaki binalar kaldırılarak Büyük Cumhuriyet Meydanı olacaktır. Bu meydan büyük askeri geçit resimlerine uygun olacak şekilde düzenlenecektir. Meydana, Marmara ve Boğaz'dan görülecek kadar yüksek, cumhuriyeti sembolize eden bir anıt dikilecektir. Çevresinde Adliye Sarayı ve diğer devlet binaları yer alacaktır. Beyazıt meydanında, Zafer tahtı meydana çıkarılacak ve meydan o kısma kadar uzatılacaktır. Atatürk Bulvarı ile Fevzipaşa caddesinin birleştiği noktadaki meydanda, bulvarın güney yönünden bakıldığında görülecek ve devrimleri sembolize edecek bir anıt dikilecektir. Haliç'in sağ yakasındaki gereksiz yolların sayısını azaltmak ve inşaat faaliyetini modern sıhhi tesisata sahip yollar üzerinde yoğunlaştırmak için çeşitli mahalleler yeni bir plana göre düzenlenmelidir. Mevcutta ve yakın bir gelecekte yararsızlığı ortaya çıkan yollardaki tek tek veya sayıları yolun mevcudiyetini açıklamaya yetmeyecek kadar az olan binalar istimlâk edilmelidir. Bundan sonra serbest kalan sahalar ağaçlandırılmalı ve oralarda eğlence ve spor yerleri yapılmalıdır. Yeni geniş caddelerde özellikle Atatürk Bulvarı'nda, bu geniş caddelerin önem ve estetiği ile uygun boyutta olmayan arsalar vardır. Bunları birleştirerek yeniden ayırmak bu sakıncayı kaldıracaktır.

- Nazım plan yeni yol şebekesi konusunda alınan kararlar; Ulaşımı düzenleyecek olan yeni ana yollar hemen gerçekleşmelidir. Modern tekniğe geniş ölçüde uygun olan bu yollar mevcut durumu düzelterek. Zeminin doğal eğimleri köprü-viyadük ve tünellerle geçilecek, bu suretle yol kesişmeleri önlenerek ulaşımına uygun yollar elde edilecektir. Haliç'in sol yakasında özellikle Taksim Meydanı ile köprübaşları arasında gerçek şehir otostratları yapılmış olacak ve bunlar değeri az, küçük evlerin üstünden aşarak vadileri geçecektir. Haliç'in sağ yakasında ise çeşitli noktalarda özellikle Galata Köprüsü ile Beyazıt arasında daha sade güzergâhların sağlanması mümkün olacaktır. Dünyanın en bilinen manzaralarında Sarayburnu küçük limanı ile tehlikeye girmektedir. Dünyanın tanıdığı Eski Saray, Ayasofya ve Sultanahmet Camilerinin minareleri bütün bir tarihin ağır yükünü taşıyan bu anıt silüetleri, yanlarında istenmeyecek bir komşu gibi yükselecek olan doklar ve fabrika bacaları yüzünden manzaraları ile değerlerini kaybetmek tehdidi altındadır.

Prost' un nazım plan çalışması 1936- 1951 yılları arasında 15 yılda hazırlanmıştır. Temel hedefi kenti güzelleştirmek olan plan, Lütfü Kırdar'ın 1948'e kadar süren belediye başkanlığı döneminde uygulanmıştır. Savaş sonrasında ise planın ihtiyaçlara cevap veremediği görülerek uygulamalar durdurulmuştur.

1939' da Anadolu yakasında Üsküdar'ın trafik çekirdeği olarak gelişmesine paralel olarak Üsküdar-Beykoz kıyı yolunun genişletilmesi ve Avrupa yakasında Atatürk Bulvarının, Tepebaşı, Taksim, Osmanbey ve Beşiktaş caddelerinin genişletilmesi ile İstanbul'un kuzey ve doğuya olan yerleşmelere erişilebilirliği kolaylaşmıştır. Erişilebilirliğin Taksim'e kadar kolaylaşması ile Beyoğlu'nun kentsel gelişmesi devam etmiştir. Ayrıca 1950'den önce ticaret Karaköy'den İstiklal Caddesi'ne doğru yayılmaya başlamıştır.

1939–1948 arasındaki dönemde yeni yol çalışmaları yapılmıştır, bu yolların başında Atatürk Bulvarı gelir. Bu dönemde yapılan önemli yollar; Ankara (Babıâli) Caddesi, Yenipostane Caddesi, Eminönü Meydanı, Yenicami Etraf Yolları, İşbankası önü ve Yeni Cami kemerine giden yol, Yerebatan Caddesi, Süleymaniye Caddesi etraf yolları, Azapkapı-Şişhane Caddesi, Tozkoparan ve Refik Saydam caddeleri, Taksim Meydanı, Tarlabası Caddesi, Taksim Mete Caddesi, Taksim Asker Ocağı, Taksim-Sıraselviler, Taksim-Ayaspaşa-Gümüşsuyu, Atatürk Bulvarı, Darüşşafaka Caddesi, Fatih Edirnekapı (Fevzipaşa Caddesi) Refüjleri, Şişhane, Kuledibi ve Büyükhendek Caddeleri, Dolmabahçe-Maçka Yolu, Beyazıt-Aksaray Caddesi refüjleri, Kadıköy Söğütlü Çeşme Caddesi, Nişantaşı Emlak Caddesi, Taksim Harbiye Caddesi refüjleri, Galata Tersane Caddesi, Yüksek Kaldırım Caddesi, Acıbadem-Çamlıca Yolu, Beşiktaş Nüzhetiye Caddesi, Dolmabahçe –Gümüşsuyu Merdivenli Yolu, Taksim İnönü Gezi Bahçesi yolları, Kasımpaşa –Şişhane Yolu, Kasımpaşa-Halıcıoğlu Yolu, Kasımpaşa-Dolapdere-Pangaltı yolu, Taksim Taşkışla-Açıkhava Tiyatrosu Çocuk Bahçe Yolları, Beşiktaş Tonozboyu İhlamur Caddesi, Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım Caddesi, TaksimAbidesi Çevresi, Eminönü Meydanı Yolları, Taksim-Harbiye Caddesi, Beyazıt Meydanı, Beyazıt-Koska Arasında Ordu Caddesi, Kabataş Vapur İskelesi Caddesi, Dolmabahçe – Beşiktaş Asfalt Yolu, Maçka Tramvay Meydanı, Laleli-Aksaray Caddesi, Barbaros Meydanı Önündeki Yol, Fatih –Edirnekapı Caddesi, Aksaray –Topkapı Caddesi, BüyüçekmeceÇatalca Yolu, Yeşilköy İltisak Yolu, Ayvansaray-Edirnekapı-Yedikule yolu, Bahariye- Silaharağa-Sünnetköprüsü-Mezbaha Yolu, Bebek-İstinye Yolu, Büyükdere-Bentler Yolu, Üsküdar-Beykoz-Akbaba Yolu, Üsküdar-Şileyolu, Selamiçeşme-Kartal-Pendik Yolu, Yakacık Meydanı ile Ayazma yolu'dur.

Cumhuriyetin kurulmasından 1950 yılına kadar süreçte kentte, tramvay, tünel ve vapur hâkim ulaşım araçları olarak gözükmemektedir.

1940–1950 yılları arasında İstanbul’ da kentsel gelişmede önemli olaylardan birisi de, 1944 yılında çıkarılan 4626 sayılı yasa ile memurlara konut yapma konusunun devletin görevleri arasına alınması; 1945 yılında Çalışma Bakanlığı ve Sosyal Sigortalar Kurumu'nun kurulması ve 1946 yılında Emlak ve Eytam Bankası'nın Emlak Kredi Bankası adı altında yeni bir kimlikle bir finansman kaynağı olarak örgütlenmesidir. 1947 yılında banka İstanbul Belediyesi ile işbirliği yaparak Mecidiyeköy' de 28, Haseki'de 30 ve Kadıköy-Koşuyolu' nda 417 konut inşa etmiştir.

İstanbul'da, projesi yarışma ile sağlanan 12.000 konutluk Ataköy yerleşmesinin birinci mahallesinin yapımı 1957'de başlamıştır ve Levent'te 1949'larda başlanan dar gelirli memur mahallesinin yapımı sürmüştür, I. kısmı 1956, IV. ve son kısmı 1958'de tamamlanmıştır.

1950’lilere kadar İstanbul için güçlü bir planlama anlayışı örneklenmemiş ve merkez işlevi Galata, Pera ve Suriçinde yoğunlaşmıştır. Aksaray, Şişli, Beşiktaş ve Kadıköy ise bu dönemde henüz kendi içlerinde büyüyen birer alt merkez yerleşim özelliğinde kalmıştır.(YENEN vd., 1996, sf:289-291)

2.1.2 1950–1960 Dönemi

2.1.2.1 Genel Konjonktürel Yapı

Türkiye tarihinde II. Dünya Savaşının bitimi ile başlayan dönem pek çok bakımdan önemli bir dönüm noktası oluşturmaktadır. Ancak bu çalışmada asıl olarak yerleşim sisteminin evrimine odaklanıldığı için ikinci dönem, ithal ikameci sanayileşmenin büyük ivme kazandığı 1954 sonrasında başlatılmıştır. Sermaye birikim süreçleri ve egemen sınıfların şekillenmesi bakımından önemli bir dönüm noktasını oluşturan ithal ikameci sanayileşme, aynı zamanda sermayenin ve emeğin, dolayısıyla nüfusun mekânda yeniden dağılımı bakımından belirleyici yenilikler getirmiş, ülke içindeki nüfus hareketlerine büyük ivme kazandırmıştır (Boratav, 1989:86).

Bu dönemde kısa da plansızlık söz konusu olmuştur. Hükümetin aldığı ekonomik kararlarla, özel girişimin “doğal” eğilimlere biçimlenmesi öngörülmektedir.

İthal ikameci sanayileşme politikalarına yönelinmesine yol açan temel neden, 1945–1953 döneminde dışa açılan ekonominin kısa sürede tıkanmasıdır. Dünya ekonomisi ile tarımcı bir ülke olarak eklemlenen bir yapıda dış dengenin kurulamaması, tüketim malları ithalatının

sınırlanarak ithalatı ikame eden sınaî yatırımlara yönelindiği yeni bir dönemi başlatmıştır. Bu değişim, dünya ekonomisinin genel gelişme eğilimleri ile de uyumlu idi. Emperyalist ülkeler, bağımlı ülkelerin dış dengeyi kuramaması karşısında 1950'lerin ortalarından başlayarak bu ülkelerde doğrudan sanayi yatırımlarına yönelmeye başlamıştır (Gülalp, 1993:34–35). İthal ikameci sanayileşme, gelişmiş ülkelerin bağımlı ülkelerin pazarlarına sızma konusunda geliştirdikleri yeni stratejidir(ATAY, 2001).

İthal ikameci sanayileşme, emperyalist ülkeler ile geri kalmış ülkeler arasındaki işbölümünün önemli bir değişime uğraması anlamına geliyordu. Geri kalmış ülkeler dünya ekonomisine artık yalnızca hammadde kaynağı olarak eklenmiyor, ithal ikamesine dayanan bir sanayileşme sürecine giriyordu. Teknoloji, yatırım malları ve ara mallarının ithal edildiği, nihai ürünlerin ise ülkede yerli-yabancı sermaye ortaklığı ile üretildiği bir sanayileşme (montaj sanayi) başlıyordu. Özellikle ülkenin dış ticaretini elinde tutan kesimler, ithal ettikleri malları, daha basit teknolojiye sahip olanlarından başlayarak ülkede üretmeye girişiyordu. Bu sınaî gelişmenin özelliği, yabancı sermaye ortaklığıyla yine yabancı sermayenin teknoloji, lisans ve markalarıyla kurulması, ithal girdiye bağımlı olmasıdır. Ancak Türkiye'de ithal ikameci dönemde yabancı sermaye yatırımları önem kazanmaya başlamakla birlikte, hiçbir zaman beklenen ve davet edilen düzeye de ulaşamayacaktır. Yabancı sermaye yatırımlarının önceki dönemden farklılığı ise, altyapı yerine daha çok imalat sanayisine yoğunlaşmış olmasıdır(ATAY, 2001).

1950'lilerin ortalarına doğru başlayan ve 1960'tan sonra egemen politika durumuna gelen ithal ikameci sanayileşme, egemen sınıf bloğunu da yeniden şekillendirmiştir. 1970'lere doğru Türkiye'de artık holding biçiminde örgütlenmiş, hemen her sektörde faaliyet yürütebilen, banka sahipliği ile bütünleşen, TÜSİAD'da bir araya gelmiş, genellikle İstanbul'da üslenen, yabancı sermaye ile ortaklık yapan bir büyük burjuvazi oluşmuştur. Türkiye'de büyük burjuvazinin oluşum sürecinin temel özelliği, genellikle iç ve dış ticaretten sanayiciliğe ve bankacılığa geçiş biçiminde ortaya çıkması olmuştur (Şen, 1995).

Dönemin diğer ekonomi aktörleri devlet ve Anadolu'nun çeşitli kentlerinde üslenmiş yerel sermayelerdir. Devlet dönem boyunca önemli sınaî yatırımlar üstlenmiş, özellikle ara mallarda yoğunlaşmıştır. Liberal iddialarla başa geçen DP iktidarı bile bundan kaçınmamıştır. Dönemin kentsel ve bölgesel gelişme dinamiklerini çözümleyebilmek için devletin yatırım kriterlerinin ele alınması bir zorunluluktur. Zira 1980'e gelindiğinde imalat sanayindeki (25+) istihdamın yüzde 35i, katma değer de yüzde 43.5i kamu sektöründen kaynaklıydı(ATAY, 2001).

Anadolu sermayesi olarak adlandırılan yerel sermayeleri ise sanayide devlet ve büyük sermaye ile girdi-çıkı ilişkilerine girip girmemesine göre gruplandırmak olanaklı görünmektedir. Girdi-çıkı ilişkilerinde iki farklı biçim gözlenebilir: (1) Yerelde üretilen hammaddelerin ilk aşama sınaî işlemden geçirilmesinden sonra gerekli yerlere aktarılması, (2) büyük sermaye veya devlet tarafından üretilen yarı-mamul malların montaj vb. işlemlerden geçirilerek yerel-bölgesel pazara sunumu. Bunların dışında, yerel-bölgesel pazara yönelik olan gıda, dokuma, ağaç ürünleri ile taş-toprağa dayalı sanayi gibi küçük ölçekli, küçük sermayeli, düşük katma değerli geleneksel sanayilerde uzmanlaşmış bir kesimin de yaşam alanı bulabildiği, hatta bunlardan bazılarının orta sayılabilecek büyüklüklere eriştiği görülmektedir (Eraydın, 1983; Ercan, 1998). Bunların dışında, yerelde üretilen tarımsal ürünlerin satışına aracılık edilmesi ile sınaî ürünler ve tarımsal girdilerin yerele pazarlanması temelinde bir ticaret burjuvazisinin varlığını koruduğu görülmektedir (Tekeli, 1988). Yerel boyutlardaki ticaret burjuvazisinin büyük burjuvazi ile eklemlenmesinde önemli bir yenilik, sınaî mallar ticaretine aracılık edilmesinin dönem içinde tarımsal ürünlerin ticaretine aracılık edilmesine karşı baskın duruma gelmesidir. Büyük sermaye ve kamu kesimince üretilen ürünlerin bayiliğinin üstlenilmesi zamanla Anadolu kentlerindeki yerel sermayeler için varlığını koruyabilmenin en önemli yollarından biri durumuna gelmiştir. Bunların dışında, inşaat, ulaştırma vb. hizmetlerle uğraşan bir kesim de gelişmesini sürdürmüştür.

Sonuç olarak, 1954–1980 döneminde ortaya çıkan ekonomik yapıda üç ana yatırımcı aktör belirlemiştir: Devlet, büyük burjuvazi ve yerel burjuvazi. Devlet ve büyük burjuvazi üretim ve meta zincirlerinin genellikle büyük sermayeli yatırım gerektiren, ithal teknoloji, yüksek katma değerli aşamalarında; küçük ve orta büyüklükteki sermaye ise daha küçük ölçekli ve sermayeli yatırımla kurulabilen, emek-yoğun aşamalarında yer almıştır. Küçük ve orta ölçekli sanayi sermayesini de Kamu İktisadi Teşebbüsler ve büyük sermaye etrafında gelişen, onlarla yan sanayi vb. biçimde eklemlenenler ile yerel-bölgesel pazara dönük olanlar olarak ayırmak yararlı olacaktır. Zira Kamu İktisadi Teşebbüsler ve büyük sanayi etrafında gelişen kesimler asıl olarak bunları izlerken, yerel olarak nitelenen kesimler daha çok pazara ya da hammaddeye yakınlık temelinde kurulmakta, Anadolu'nun pek çok kentinde ortaya çıkmaktadır.

Bu ekonomik yapının yerleşim sisteminin evrimi bakımından en doğrudan sonucu, ithal ikameci sanayinin de İstanbul merkezli olarak kurulmaya başlanması olmuştur. Nitekim dönem boyunca Ankara, Adana, İzmir, Eskişehir, Kayseri gibi kentlerde ilk birikimini sağlayan bir kesimin İstanbul'a taşındığı gözlenmektedir (Sönmez, 1988; Tekeli, 1978).

Büyük sermaye, dışa bağımlı bir ekonomide en iyi yatırım olanaklarının ülkenin dışa açıldığı kentte ortaya çıkması, sanayinin ithal girdilere olan bağımlılığı vb. nedenlerle genellikle İstanbul, Kocaeli ve İzmir kentlerini tercih etmiştir. Bunların dışında Bursa, Ankara, Adana, İçel gibi birkaç kenti daha saymak olanaklıdır. Büyük burjuvazinin uzunca bir süre bu kentlerden başka yerlere -hammadde gibi zorunlu gerekçeler bulunmuyorsa- yatırım yapmakta istek göstermediği görülmektedir. Büyük burjuvazinin bu kentlerde üslenmesi, gerek bunlarla girdi-çıkı ilişkisinde olan küçük ve orta boy sanayinin, gerek hizmet sektörlerinin, gerekse işgücünün bu kentlere yığılmasına yol açmış; kentleşme, çevre vb. sorunların içinden çıkılmaz boyutlara ulaşmasına yol açmıştır. Özellikle ara malları üreten temel Kamu İktisadi Teşebbüsler de genellikle sanayinin geliştiği bu havzalarda kurulmuştur. Bu dönemde, sahip olduğu taşkömürü yatakları nedeniyle ağır sanayi yatırımları için seçilen Zonguldak bir diğer önemli il olmuştur.

Devlet yatırımlarının yer seçiminde ise bunların bir bölümü için hammaddeye yakınlık, bir bölümü için pazara yakınlık, bir bölümü için de sanayi bölgelerine yakınlık ölçütlerinin geçerli olduğu görülmektedir. Bunların dışında, yer seçiminde yerel sermayenin ve taşra siyasetinin siyasi baskıları da etkili olabilmiştir. Özellikle tırmanan siyasi rekabetin siyasal iktidarları yerel sermayenin ve taşra siyasetinin yatırım taleplerini tatmin etme çabasına sokması, Anadolu kentlerinin büyük bölümünü şu ya da bu ölçüde kamu yatırımına sahip kılmıştır. Bunların arasında Kamu İktisadi Teşebbüslerin belirleyici olduğu; fabrikaların yanı sıra lojmanları, sosyal tesisleri, altyapısı vb. ile Kamu İktisadi Teşebbüsleri kenti denilmeyi hak eden pek çok örnek ortaya çıkmıştır. Ancak kamu sektörüncü gerçekleştirilen sanayi yatırımlarının görece olarak daha yaygın bir dağılıma sahip olması, bölgesel dengelerin kurulmasına yetmemiştir. Özel sektör yatırımlarının özellikle İstanbul, Kocaeli ve İzmir'de yoğunlaşması, bölgesel dengesizliği ve bu kentlerin sorunlarını büyük ölçüde artırmıştır. İthal ikameci dönemde sanayinin ülkede eşitsiz dağılımı, bölgeler arasındaki dengesizliği önemli ölçüde arttırmıştır.

1954–80 döneminin bir başka özelliği, kırdan kente göçün hızının, sanayinin yarattığı istihdam olanaklarından yüksek olması nedeniyle doğan enformel sektörün giderek büyümesidir. Tarımda sağlanan verimlilik artışıyla yüksek nüfus artışı nedeniyle kırsal kesimde ortaya çıkan emek fazlalığı, kentlerde ortaya çıkan emek gereksinimine yanıt vermiş, hatta gereksinim duyulandan çok ötesinde bir göç olmuştur. Ortaya çıkan emek fazlalığının sanayi tarafından emilememesi, büyük bir enformel sektörü ortaya çıkarmıştır. Boratav'ın deyişiyle, küçük burjuvazi ile lümpen proletaryadan ve bu iki kategorinin hem karması hem

de onlardan ayrılıkları olan gruplardan oluşan önemli bir kesim ortaya çıkmıştır (1989:92–93). Dönem boyunca büyük sermaye ağırlıklı olarak sanayide yoğunlaşmış, kentler büyük ölçüde küçük burjuvazinin ve yeni kentlilerin damgasını taşımıştır(ATAY, 2001).

Kentleşme sürecinin üzerinde durulması gereken bir başka boyutu, sanayileşmenin -yukarıda özetlenen gelişme özellikleri nedeniyle- yalnızca kırdan kente göç olmakla kalmayıp geri kalan bölgelerden, gelişen bölgelere göç biçimini almasıdır. Özellikle ülkenin doğusunda gelişme odakları yaratılamaması bu bölgelerden kaynaklı göçü de ülkenin batısına yöneltmiştir. Aslında henüz 1960'ta bu durumun farkına varılmış, bölgesel dengelerin kurulması yönünde politikalar izlenmesi gündeme gelmişti. Ancak bu kaygılar yalnızca kamu kesimi üzerinde bir ölçüde etkili olabilmiş, özel kesimin yer seçiminde İstanbul-Kocaeli hattı ağırlıklı yerini korumuştur. İstanbul-Kocaeli hattının kentleşme ve çevre sorunlarının ağırlaşması, arsa maliyetlerinin yükselmesi gibi sorunların büyük boyutlara ulaşması karşısında alınan en etkili önlemler sanayinin yoğunlaştığı havzalardaki çevre illerin kalkınmada öncelikli yöre (KÖY) ilan edilmesi ve buralara organize sanayi bölgeleri (OSB) kurulması; KÖY ve Organize Sanayi Bölgelerine yapılan yatırımların çeşitli teşviklerle desteklenmesi olmuştur. Marmara çevresinde Edirne, Tekirdağ, Kırklareli, Çanakkale, Bilecik ve Bolu; Egede Denizli, Uşak ve Afyon; Güneyde ise Gaziantep ve Kahramanmaraş, KÖY statüsüne alınma ve organize sanayi bölgeleri kurulması nedeniyle 1970'lerden başlayarak özel yatırımlar için bir ölçüde çekim merkezi olmaya başlayacaktır (Tekeli, 1981; Sönmez, 1992 ve 1998). Ancak KÖY uygulamasının, özel yatırımların ülkenin doğu bölgelerine yönelmesi konusunda herhangi bir olumlu işlev görmediği de not edilmelidir(ATAY, 2001).

2.1.2.2 Kent Yönetim Sistemi

Çok partili rejimdeki siyasi çekişmeler ve liberalleşme odaklı ekonomik gelişimi Türkiye'de emek gücünün kentleşmesini üretmiştir. Kentsel planlamanın metodu, endüstriyel gelişim ve askeri yeniden yapılanmayı gerçekleştirmek amacı ile modern harekete dayanmaktadır. Bu nedenle dönüşen alanlar kent meydanlarına açılan bulvarlar, tarihi Merkezi İş Alanı içindeki konut alanları ve Haliç Kıyısındaki kent içi endüstriyel alanlar olmuştur.(GÜRLER, 2004, sf: 622)

1950'li yıllar ile Dünya'da başlayan ve Türkiye'yi de kısa sürede etkileyecek olan maddi altyapı üretme süreçleri (sanayi ve karayolları, tarımda modernizasyon projeleri vb.) kentsel alanların ekonomik, sosyal ve coğrafi mekânını hızla değiştiren ve dönüştüren bir dinamik

olmuştur. Türkiye bunun en karakteristik yansımasını İstanbul'da yaşayacaktır. (YENEN vd., 1996)

Kentin gelişme süreci içinde yaratılmış maddi, kurumsal ve personel altyapılar Cumhuriyet Türkiye'sinin yeni yatırımcısı için bir çekim nedeni olmuş, Anadolu'da serpilip büyüyen ticaret sermayesi İstanbul'da sanayi yatırımına dönüşmüştür. Gerçekten de bu döneme ait gelişme sürecinin algılanmasında ve tanımlanmasında sanayi sektörü yatırımlarının coğrafi mekândaki yer seçimlerinin rolü ana belirleyicidir. (YENEN vd., 1996)

Görüldüğü üzere gelişen Türkiye ekonomisindeki yapısal değişim, İstanbul'un ülke ekonomisindeki baskın yerini güçlendirerek, sermaye birikiminin İstanbul'da toplanmasını ve bütün bunlara bağlı olarak da banka ve holdinglerin İstanbul'da yerleşmesine neden olmuştur. (BERKÖZ, 1996)

2.1.2.3 *Mekânsal Dönüşüm*

İstanbul, her dönemde göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler, Haliç çevresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresinde yerleşmiş, Kâğıthane ve Zeytinburnu'nda, ilk gecekondulaşma mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. Anadolu yakasında da Ankara Asfaltı (E5 Karayolu) üzerindeki sanayi kuruluşları çevresinde gecekondulaşma başlamıştır. 1951'de İstanbul'da gecekondulaşma sayısı 8500 iken, 1957'de sadece Zeytinburnu 26 bin konutta 60 bin nüfusun yaşadığı bir mahalle haline gelmiş ve nüfusu hızla artarak ilçe olmuştur. Zeytinburnu'nun ardından Eyüp-Rami bölgesinin yakınlarında, şehre ikinci büyük gecekondulaşma mahallesi olan Taşlıtarla ortaya çıkmıştır. İlk kez 1950'lerde Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesiyle oluşan Taşlıtarla, daha sonra Anadolu'dan gelen göç akınlarıyla da büyümüştür.

1950'lerin üçüncü büyük gecekondulaşma alanı Kâğıthane çevresinde gelişmiş, yeni sanayi alanları açılması Halkalı, Maltepe gibi denetim dışı alanların parsellenerek gecekondulaşmasına neden olmuştur.

1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul, batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, doğuda da Bostancı'ya uzanan bir alana yayılmıştır. Zeytinburnu, Bakırköy ve Yeşilköy birbirinden yeşil alanlarla ayrılmış yerleşmeler durumunda iken, şehrin Bostancı uzantısı bahçeli konutlardan oluşan seyrek bir yerleşme dokusuna sahiptir.

Yerel düzeyde bakıldığında bu dönemde belediyeler için imar faaliyetleri, temel uğraş haline gelmiştir. 1949–1957 yılları arasında Vali ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay'dır. 14

Mayıs 1950'de siyasal iktidarın değişmesine rağmen kendisi görevden alınmamıştır. Fahrettin Kerim Gökay, yetersiz olan yol şebekesinin arttırılması, kentin Anadolu Yakası'nın su sıkıntısını giderecek II. Elmalı Bendi yapımı gibi konularla uğraşmıştır. Ayrıca kent merkezinde yer alan eski yapıların onarımları da bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Bunlar arasında Fatih Külliyesi, Süleymaniye Camii çevresi ve Aksaray'da Murat Paşa Camii sayılabilir.

Vali ve Belediye Başkanı Gökay 1950–1954 arasında İstanbul'da çalışmalarını sürdürürken 1950'lerin ortasında Başbakan Adnan Menderes imar hareketlerini bizzat üstlenmiştir. Başbakan Menderes zamanın zor ekonomik ve politik şartlar, hükümeti döneminde, İstanbul bunları örtmeye yarayacak kurtarıcı bir araç olarak görülmüştür. Bu müdahalelerden ve Gökay'ın kent yönetiminden memnuniyetsizliği kendisinin bir başka göreve atanması ile sonuçlanmıştır. Başbakan Adnan Menderes, 1956'dan başlayarak fiili biçimde belediye reisliği yetkisini de üstlenmiş kentin fahri belediye başkanı unvanını almıştır.

Merkezi hükümetin, kötü giden ekonomik ve politik durumunun düzeltilmesi amacıyla yaptığı müdahaleler, başta tarihi ve doğal çevrenin tahribine neden olmuş yapılan ve birçoğunun bedeli bile ödenmeyen kamulaştırmalar nedeniyle yoksulluk artmıştır. Yine bu dönemde 10 Mart 1954 tarih ve 6349 sayılı yasa ile İstanbul Birleşik İdaresi'ne bir geçiş süreci içinde son verilmesi kararlaştırılmıştır. Tereddütlü bir süreçten sonra, bu ancak 1958 yılında gerçekleştirilmiştir. Kısacası; Menderes fiili biçimde imar operasyonlarını üstlenmiş ve bu dönemde büyük tarihi envanter kayıpları yaşanmış ve 1960 darbesi ile birlikte de bu imar faaliyetleri son bulmuştur.(İBB, 2002)

Bu dönemde İstanbul'da artan nüfus ve giderek yoğunlaşan sanayileşme ile birlikte kentleşme hızı yükselmiş, göç dalgası ve İstanbul'u her açıdan tehdit eder hale gelmiştir. Konut talebinin karşılanamaması özellikle kent çeperlerinde kendini gösteren gecekondulaşma sürecini başlatmış, plansız gelişme, plansız sanayileşme ve emlak piyasasında görülen ve kısa zamanda toplumun her kesimine yayılan rant elde etme kaygısı yaygın hale gelmiştir.

1950'lere kadar perakende ve toptan ticarete egemen olan Eminönü'nde, toptan ticaret bu yıllardan sonra önemini korurken, perakende ticaret farklı bölgeler doğru gelişme göstermiştir. (Berkmen, 1999)

1950 ve 1960'lı yıllarda zemin düzeyi artık arabalara bırakıldığından, yeraltı yaya geçitleri ve alışveriş alanları olarak yayalara tahsis edilmesi uygulamaları, kent planlamada yeni bir

yaklaşım olarak görülmektedir. Bütün önemli kavşaklarda, Aksaray'da, Saraçhane'de ve Karaköy'de artık yeraltı alışveriş alanları bulunmaktadır.

Bon Marche tarzı çok katlı mağazacılığın yeniden gündeme gelmesi, bu dönemde meydana gelen önemli ticaret yapısı değişimlerindedir. Bu uygulamanın ilk örneğini, memur ve dar gelirlilere taksitle satış yapan, pek çok ürünü bünyesinde barındıran 19 Mayıs mağazaları, daha sonra 1960'ların sonlarına doğru ise Yeni Karamürsel mağazaları vermektedir. Aynı amaçla kurulan bir başka kuruluş ise 1950'li yıllardan itibaren, ordu mensuplarına kar amacı gütmeyen her türlü gıda, ev eşyası, giyim vb. malları uygun fiyatla satan, ordu pazarı(orko)dır. Çok katlı mağazacılık anlayışında, pek çok çeşitli ürünün az bir karla halka satılması amaçlı, UKİ, UFİ gibi mağazalar bu dönemde turistlerin yoğun olarak bulunduğu Aksaray ve Laleli bölgesinde konumlanmıştır. (Berkmen, 1999)

Sonuç olarak kentin 1950'li yıllara kadar olan merkez işlevi iki alt bölgede(Tarihi Yarımada ve Beyoğlu) yoğunlaşıp, yayılırken, ulaşım altyapısı ve konut nüfusu açısından maddi altyapıları oluşmaya başlayan Aksaray, Şişli, Beşiktaş ve Kadıköy bölgeleri henüz kendi içlerinde büyüyen birer alt merkezlerdir.(YENEN vd., 1996) 1950'li yıllar ile başlayan ve Türkiye'yi de kısa sürede etkileyecek olan maddi altyapı üretme süreçleri (sanayi, karayolları yatırımları, tarımda modernizasyon projeleri vb.) kentsel alanların ekonomik, sosyal ve coğrafi mekânını hızla değiştiren ve dönüştüren bir dinamik olmuştur. Türkiye bunun en karakteristik yansımasını İstanbul'da yaşayacaktır. Kentin gelişme süreci içinde yaratılmış olan maddi, kurumsal ve personel altyapılar Cumhuriyet Türkiye'sinin yeni yatırımcısı için bir çekim nedeni olmuş, Anadolu'da serpilip büyüyen ticaret sermayesi İstanbul'da sanayi yatırımına dönüşmüştür. Gerçekten de bu döneme ait gelişme sürecinin algılanmasında ve tanımlanmasında sanayi sektörü yatırımlarının coğrafi mekândaki yer seçimlerinin rolü ana belirleyicidir.

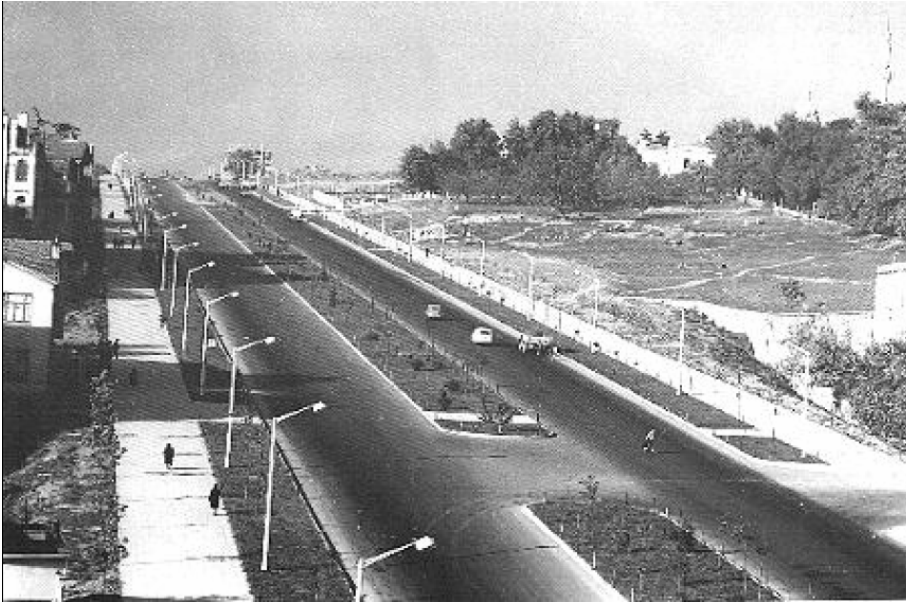
2.1.2.4 Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi

II. Dünya Savaşı sonunda, İstanbul için en önemli imar hareketlerinden birisi olan ve “Menderes İmar Operasyonları” olarak nitelenen bir dizi imar faaliyetleri görülmektedir. Bu dönemlerden önce İstanbul'un mekânsal yapısı incelendiğinde; 1950'lerin öncesinde İstanbul'un ticaret merkezinin, Çarşıkapı, Sirkeci, Eminönü ve Karaköy'ü kapsadığı görülmektedir. Beyoğlu'na yerleşen üst gelir grubuna yönelik ticaret ise Karaköy'den İstiklal Caddesine kaymıştır. (Özgen, 1995)

1950'lerde hızlı nüfus artışı olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler Haliç yöresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresine yerleşmiş, Kâğıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondu mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. (Özgen, 1995)

Bu döneme damgasını vuran, Menderes operasyonlarının üç amaç üzerinde toplandığı görülmektedir. Bunlardan birincisi trafiği rahatlatmak, ikincisi meydanların ve camilerin çevrelerinin açılması, üçüncüsü de camilerin ve dini yapıların restorasyonunun yapılmasıdır.

Menderes dönemi imarının ilk dönemi olan 1950–1956 yılları arası imar hareketleri bakımından sakin olarak görülmektedir. Ana arterler yerine daha çok yan yollar ele alınmış, Kasımpaşa–Hasköy ve Dolapdere yolu yeniden düzenlenmiştir.



Fotoğraf 2.2 Menderes Uygulamalarından Sonra Barbaros Bulvarı(İBB, 2003a)

1950 ve öncesinde sanayi geniş ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilmekteydi. Sanayileşme hareketinin ilk defa bir plana bağlanması, 1954 senesinde yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım Planı ile olmuştur. Bu planda Haliç'in Beyoğlu sahilleri birinci sınıf gayri sıhhi müesseseler ile antrepolara tahsis edilmiş, Bomonti, Levent ve Abide-i Hürriyet ikinci ve üçüncü sınıf müesseselere tahsis edilen alanlar olarak belirtilmiştir. Kasımpaşa ve Kâğıthane Deresi arası ile Kâğıthane Atış poligonu arası ise 1.sınıf sanayilere ayrılmıştır.

1952–55 yılları arasında, İstanbul'u gelişme alanları ve hinterlandı ile birlikte ele alan bir çalışma başlatılmasını, 1:5000 ölçekli nazım planların tamamlanmasını, 1:2000 ölçekli genel planlar önerilmiş, bu çalışmaları yapmak üzere de Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, Cevat Erbil, Emin Onat'tan oluşan bir müşavirler heyeti görevlendirilmiştir. Bu heyet 1:5000

ölçekli Beyoğlu Ciheti Nazım Planı ve 1:10000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı'nı hazırlayarak günlük taleplere yanıt vermiştir. (Tapan, 1998)

1955 Planı ile Topkapı, Haznedar, İstinye sanayi alanlarına ilave yapılmış; Paşabahçe Şişe Cam, Beykoz deri fabrikalarının kuruluşları planla onaylanmıştır. 1955–1959 arasında mevzii planlar ve sanayi planları ile sanayi bölgeleri belirtilmiştir. 1957'de Bakanlar Kurulu'nun kararı ile İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur.

İkinci dönemde, planlama faaliyetleri sonucu ulaşım gelişimi devam etmiştir. 1956 yılında İstanbul Belediyesi, Alman Şehirci Prof. Hans Högg'u davet etmiştir. Ulaşım şebekesini; fiziki ayrımı olan sınırlarda ve merkezden ışınsal olarak gelişecek arterler üzerine düzenlemiştir. Uygulamaya dönük bir boyutu olmamıştır.

Prof. Hans Högg ve Menderes'in ortak girişimleri ile genişletilen ve çeşitli güzergâhları birleştiren yollar (planlama çalışmaları ve plan kararlarında belirtildiği gibi) kentin gelişmesine ve merkezi iş alanlarının yayılmasında birinci etken olmuştur. Bu dönemde Beyoğlu civarında açılan yollar; Boğaz sahil yolu, Taksim-Şişli-Büyükdere Asfaltı, Beşiktaş-Yıldız yolu, İstinye İltisak yolu, Tarabya İltisak yolu, Kilyos yolu, Eski Kilyos yolu, Dolapdere-Kasımpaşa-Sütlüce-Kâğıthane-Şişli yolu, Kasımpaşa-Darülaceze-Şişli yolu, Kasımpaşa-Şişli yoludur.

1961'de Belediye, İstanbul planlaması için geniş ölçüde faaliyete girişmiş 1963'te Milli Güvenlik Kurulu, sanayi potansiyelini rasyonel bir işletme ve gelişme zeminine oturtabilmek için İstanbul Nazım Planı'nın yapılmasını ve sanayi bölgelerinin tespitini istemiştir. Bunun üzerine 7.5.1965'de (İstanbul Sanayi Nazım Planı ve Uygulama Mevzuatı Raporu) hazırlanmış ve kabul edilmiştir. 1966 Sanayi Nazım Planı olarak geçen bu planda kabul edilmiş sanayi alanları toplam 1140 ha.dır. Bu planla, İstinye ve Haliç kıyıları sanayi sahaları iptal edilmiştir.

1960'larda bütün hızıyla süren gecekondulaşmanın yanında, kentsel mekânın biçimlenişini değiştiren ikinci olgu da, imarlı arsalar üzerinde apartmanlaşma olmuştur. Önce boş alanlar, daha sonra yeşil alanlar, parklar ve oyun alanları apartmanlarla dolmuştur.

Kentsel rantın ve maliyetlerin yükselmesi, büyük sanayinin, kent çevresine yayılma eğilimini pekiştirmiş, çeşitli özendirme önlemleriyle desteklenen, Yakacık-Tuzla-Çayrova-Gebze eksenine, Kartal-Maltepe sanayi alanları eklenmiştir.

Asıl gelişme kentin Anadolu yakasında görülürken, Avrupa yakasında da Zeytinburnu ve Bakırköy arasını doldurmuş olan sanayi alanları bir yandan Sefaköy, Halkalı ve Firuzköy'e

ulaşmış, diğer yönden Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa bölgesinden kuzeye kayarak, Küçükköy-Alibeyköy ve Kâğıthane'ye ulaşmıştır. Bu arada Şişli'den Maslak'a uzanan Büyükdere Caddesi'nin batısında da bir sanayi alanı oluşmuştur.

Sanayileşmenin hız kazanması gecekondulaşmayı etkilemiş, 1960–65 yılında Türkiye'deki iç göçün %22'si İstanbul'a yönelik gerçekleşirken, 1962'de 78.000'den gecekondulu sayısı, 10 yıl sonra 195.000'e çıkmıştır.

2.1.3 1960–1980 Dönemi

2.1.3.1 Genel Konjonktürel Yapı

Bu dönem bir önceki dönemde planlı kalkınma adı altındaki plansızlık sürecinin devamı olarak, bu sefer kalkınma planlarının önemini ortaya koymuştur. Bu dönemde "planlı ekonomi" fikri benimsenmesi için planlı kalkınmayı sağlayacak olan, "Kalkınma Planları"nın ilki 1963 yılında hazırlanmıştır. Böylelikle plansızlığın hüküm sürdüğü bir dönemden sonra ülkenin kalkınma hedefleri belirlenmiş, Bölge Planlama çalışmaları başlamıştır.

1963–1967 yılları arasında 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmış ve planda kamu kesimi için bağlayıcı nitelik taşıyan ve özel kesimi özendirme, geliştirme amaçlanmıştır. Planda belirtilmiş olan büyüme ve artışlar ekonomide “doğal” olarak nitelendirilebilecek büyüme ve artışlardır. “Olması gereken”i değil “olan”ı ortaya koyan bir belgedir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında mekânla ilgili sorunlar doğrudan şehirleşme başlığı altında ele alınmamış, “toplum kalkınması (köy kalkınması)” (1.BYKP sf:101–105) ve “bölge planlaması ve kalkınması” (1.BYKP sf:471–476) başlıklarında üzerinde durulmuştur. Plan raporunda, “Bu plan kalkınmanın bölgelerarası dengesizlikleri önleyici bir yönde olmasını, aşırı şehirleşme ve nüfus problemlerinin çözülmesini, kamu hizmetlerinin gelir dağılımını düzeltici bir şekilde dağıtılmasını, potansiyel kaynakları olan bölgelerin düzenli bir şekilde gelişmesini sağlayacaktır.” (1.BYKP sf:471) denilmekte ve büyük şehir bölgeleri olarak tanımladığı metropoliten bölgelerle ilgili dengeli gelişme önerileri ortaya konulmaktadır. Belediyelerle ilgili olarak kentsel alt yapının belediyelerin programlı, uzun süreli işlere ve yatırımlara ayırabilecekleri ödeneklerin yetersizliği vurgulanıp, idari ve mali bünyelerinin düzeltilip, kuvvetlendirileceği ve kendilerine yeterli duruma gelmeleri sağlanacağı; genel bütçe gelirlerinden mahalli idarelere yeterli aktarmanın yapılacağı belirtilmektedir.

Bölgelerarası gelişmişlik farklarının giderilmesine yönelik tavrı yanında ilk Plan, özellikle köy kalkınmasına büyük ağırlık vermiştir. Kalkınmanın aracı olarak, etkin ve çeşitli

hizmetlerin, uygun teşkilat yapısı ve idare ile topluluk arasında işbirliğiyle sağlanacağı; dağınık ve küçük ölçekli köy yerleşme yapısını göz önünde bulunduran bir yerleştirme politikasına dayalı “toplum kalkınması” kavramını geliştirmiştir.

1968–1972 yılları arasında 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmış ve uygulamaya konmuştur. Bu planda bir öncekine göre Toplumsal Kalkınma Programları Toplum Birimlerinde Teşebbüs Gücünün Geliştirilmesi anlayışına dönüşmüştür. Bölgesel kalkınma fikrinden Kentleşme ve Yeniden Yerleştirme anlayışına bir evrim söz konusudur.

Bu Plan döneminde mekânla ilgili kararlar, “toplumun yurt üzerinde yerleşmesi ve barınması” ve “konut” ana başlıkları altında “bölgesel gelişme, şehirleşme ve yerleşme sorunu” ve “bölge planlaması” (2.BYKP sf:263-287) alt başlıklarında ele alınmıştır. Plan’da sanayileşme, şehirleşme ve tarımda modernleşme gelişmenin birbirinden ayrılmaz üç unsuru olan ana hedefler olarak kabul edilmiş ve şehirleşme konusunda bugün de geçerliğini koruyan aşağıdaki ilkelere yer verilmiştir: (9.BYKP sf:5-6)

- Hizmetlerin bölgeler arasında dengeli dağılımının sağlanması;
- Şehirleşmenin desteklenmesi ve şehirleşmeden ekonomiyi itici bir güç ve gelişme aracı olarak yararlanılması;
- Şehirleşmede bütün yerleşme sisteminin birlikte düşünülmesi; şehirleşmenin sosyal değişme hızını en üst düzeye çıkarması;
- Şehirleşmenin yarattığı kurumların, şehir-çevre ve bölge ilişkileri içinde düşünülmesi, şehir sorunlarının çözümünde şehirlerin bu anlayış içinde ele alınması;
- Şehirleşme eğiliminin sanayileşme ile desteklenmesi ve ortaya çıkan güçten yararlanılması;
- Büyük şehirlerde ortaya çıkan ortam, küçük şehirlere dağılmış olan daha büyük nüfusun yaratamadığı özellikler taşımakta ve bu özellikler iktisadi ve sosyal gelişmeyi hızlandıran bir nitelikte olmaktadır. Bu nedenle, büyük şehirlerin büyümesinin önlenmeye çalışılmaması ve gelişmelerinin desteklenmesi;
- Devlet ve belediyeler arasında iş bölümünün, şehirlerin önem ve niteliklerine ve şehirleşme politikalarına göre yeniden tespit edilmesi;
- Ekonomik ve sosyal kalkınma gayretlerine mahalli idarelerin katkılarını arttırmak amacıyla bu kuruluşların kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde ilgi ve sorumluluklarına uygun düşecek mali bünye ve teşkilat düzenine kavuşturulması; merkezi idare tarafından, kısıtlayıcı ve yerel girişimleri önleyici bir idari vesayet yerine yol gösterici ve milli hedeflerle uyumlu bir idari vesayetin temel anlayış olarak kabul edilmesi;

- İmar ve İskân Bakanlığının şehirleşme konusunda taşıması gereken sorumluluklara uygun olarak belirli bir amaca yöneltilmesi ve buna uygun olarak yeniden düzenlenmesi;
- Şehir planlarının bir gelişme aracı olarak esnekliği ön planda olan ve tek tek kararlara karşı bütünlüğü korunan, bina formuna kadar inen ayrıntıdan kurtarılmış içerikte üretilmesi;
- Şehirlerin gelişme alanlarında kamu arazi stokunun oluşturulması ve böylece arazi politikasının yönlendirilmesi.

Plan'da aynı zamanda genel yerleşme politikası içinde konut ve konut sektörünün sorunları üzerinde önemle durulmakta; gecekondular sorunu irdelenmekte ve çözüm önerilerine yer verilmektedir. Konut stoku, yatırımlar, konut talebi ve kompozisyonu ayrıntılı olarak incelenmekte ve özellikle kamu kontrol araçları ve olanakları ile düzensiz yerleşmenin önlenmesine vurgu yapılmaktadır. "Arsa Ofisi"nin kurulması, arsa ve konut değerlerindeki artışın vergilendirilmesi, gecekondular önleme bölgeleri bu önlemlerden en önemlilerini oluşturmaktadır.

1968 yılından sonra özel kesimi "Teşvik ve Uygulama Dairesi" kuruldu. Bu yeni birimin görevi, özel kesim için "teşvik belgesi" vermektir. Bu belgeyi alan girişimci ise türlü borç alma olanaklarından ve pek çok vergi bağışıklıklarından yararlanabiliyordu.

1973-1977 yılları arasında 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı devreye girdi ve bir önceki planlardaki ilke ve yaklaşımları yeniledi. 1995'e kadar uzayan bir perspektifi de içeren, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı şehirlerin mekânsal düzenlenmesi ve yönetimine özel önem vermiştir(3.BYKP):

"... Şehir mekân düzenlemesi, fonksiyonel ve kademeli şehirleşme ilkesine uygun olacak biçimde çeşitli büyüklüklerdeki şehirler için değişik yaklaşım ve teşvikler kullanılarak ve esnekliğe önem verilerek gerçekleştirilecektir. Büyük şehir alanları için ekonomik yönü ağır basan metropoliten planlama teknikleri kullanılırken, daha küçük şehirlerde fizik yönü ağır basan imar planları yoluyla alan düzenlemesi yapılacaktır. Bu arada üst ve alt planlama faaliyet ve birimleri arasında koordinasyon sağlanmasına özellikle dikkat edilecektir."

"Mahalli idareler, il, belediye ve köy halkının ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktır. Bunun nedeni kısmen mahalli idarelerin kaynaklarının yetersiz oluşu, kısmen de yerinde önceliklere göre kullanılmamasıdır. Gerek kaynak sorunu, gerek mahalli idare ölçeklerinin günün şartlarına uydurulmamış olması nedeniyle yetersiz mahalli idare birimlerinin doğmuş bulunması, merkezden yapılan transfer gereğini arttırmakta, ayrıca yapılan aktarmalar da her zaman iyi kullanılmamaktadır."

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda kentsel alanların yönetimiyle ilgili ilke ve politikalar ayrıntılı olarak yer almış, bu yıllarda karşılaşılan ekonomik darboğazlar ve piyasa ekonomisindeki sıkıntılar nedeniyle belediyelerin iktisadi girişimlerine, temel tüketim malları ve fiyat politikasına, ulaşım ve çevre sorunları gibi konulara ağırlık verilmiştir. Plan'da vurgulanan görüşlere göre(9.BYKP sf:6-7);

"İl yönetimi ve kentlerde yönetim çerçevesini belirleyen küçük üretici ilişkilerinden hareket eden, sınıflaşma-kentleşme sürecinin gerisinde kalan ve yerel yönetimlerin merkezi yönetim karşısında güçsüzlüklerinin nedeni olan 1930'ların belediye modeli, işlevlerini göremez durumdadır. Ayrıca metropoliten alanlara özgü bir yönetim biçimi ve altyapı organizasyonu gereksinmesi belirginleşmiş; etkin bir yönetime ve kaynak yaratıcı, tüketiciyi koruyan, kentin biçimlenmesinde söz sahibi bir belediye yapısına kavuşulamamıştır. Belediyelerin özerkliklerinin sağlanmasında, merkezi yönetime parasal bağımlılıkları, yeterli öz kaynaktan yoksunluk, belediyelerin kararları, eylemleri ve işlemleri, organları ve görevlileri üzerindeki merkezi yönetimin yetkileri başlıca darboğazlar olma niteliğini korumuştur.

İmar planı hazırlama sürecinde yine merkezi idarenin vesayeti söz konusudur. Belediyelerin bu konudaki etkinlikleri çok sınırlıdır.

Belediye örgütünün kurulmasında 2.000 nüfus alt sınırı yapay yerleşmelerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır." Bu görüşle Plan'da "kentsel yerleşmelerin niteliklerine göre farklılaşmaya gidilirken, özellikle metropoliten alanlarda kendilerine özgü yerel yönetim birimlerinin kurulması sağlanacaktır." denilerek, "mevcut mali olanakları, özellikle öz kaynakları geliştirilmiş yapılarla" kentsel alanların sorunlarının çözüleceği belirtilmiştir.

1979-1983 yılları arasında uygulanması planlanan 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı 24 Ocak 1980 kararları ile Uygulamaya konulamadı. Bu süreci tetikleyen olayları özetlemek gerekirse(KONGAR, 2001, sf:341):

- 1970'lerde dünyada petrol fiyatlarında olağanüstü yükseliş ve buna bağlı olarak ara malları ile yatırım malları fiyatlarındaki hızlı ve sürekli artış,
- Bazı Avrupa ülkelerinde enflasyonu tutma ve büyüme hızlarını sınırlama politikaları(Türkiye'de işsizlik artmakta ve işçi dövizini düşmektedir.)
- Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ortaklık ilişkilerinde Türkiye'ye tanınan ayrıcalıkların yıpranması ve ortaklık ilişkilerinde başka aksaklıklarında düzeltilememiş olması, ekonomik gelişmenin güçlenmesinde ve dış ödemelerde açığın büyümesinde önemli bir etken olmuştur.

2.1.3.2 Kent Yönetim Sistemi

Bu dönemin politik liderlik ve ithal ikameci ekonomik gelişim yaklaşımı Türkiye’de emek gücünün kentleşmesini devam ettirmiştir. Türkiye’nin endüstri yönelimli, denetimci ve otoriter politiko-ekonomisi kentsel yeniden canlandırma yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Bu çerçevede kent içi tarihi alanlar için arazi düzeyinde düzenleyici çerçeveler üreten 1973 yılı tarihi koruma yasaları, kentsel dönüşüm sürecinde tarihi ve kentsel koruma şeması bakımından temel araç olmuştur. Kentsel Planlamanın metodu kapitalist endüstriyel gerçekleştirmek amacı ile ekonomik kalkınma hedefine dayanmaktadır. Bu nedenle, kentsel dönüşüm sürecindeki fikir Kapitalist endüstri yönelimli kentsel yeniden canlandırma yaklaşımına dayandırılmıştır. Tarihi MİA içindeki ticaret alanları ve Boğaziçi kıyısındaki boşaltılmış kent-içi endüstri alanları şehirde dönüşen kentsel alanlardır(GÜRLER, 2004, sf:622).

9.5.1958'de 7116 sayılı imar kanununa göre, Bayındırlık Bakanlığı'nın planlama ve araştırma faaliyetleri, bu tarihte 1051 sayılı yasa ile yeni kurulan İmar ve İskân Bakanlığı'na devredilmiştir ve Bakanlığın, Bölge Planlama Dairesi, Metropoliten Planlama Dairesi, Şehir Planlama Dairesi başkanlıkları kent faaliyetlerini sürdürmüştür.

1973–1977 yıllarında İstanbul Belediye Başkanlığı görevini Ahmet İsyen yürütmüştür.

1973 yerel seçimlerle başkan seçilen İsyen, önceki yönetimlerden devraldığı borçları ödemeyerek, rant ekonomisinin hakim olduğu bir ortamda, toplumda kamu malı fikrinin oluşması ve buna sahip çıkılması açısından adımlar atmıştır.

1973–1980 yılları arasında kent yönetimince yeni belediyeçilik anlayışının temel ilkelerinin çeşitli durumlarda kamuoyuna mal edilmeye çalışıldığı ancak eylem olarak bir taraftan merkezi idare diğer taraftan kentin güçlü çıkar grupları tarafından yönetsel hareket alanının oldukça daraltılmış olduğu görülmüştür. (İBB, 2002, sf:56–57)

2.1.3.3 Mekânsal Dönüşüm

27 Mayıs 1960'tan sonra kent yönetiminde bir süre istikrar sağlanamamış, 10 Haziran 1960 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile yeni seçimlere kadar belediye başkanlarının görevlerine son verilerek Belediye Kanunu'nun 94. maddesi gereğinde atama yoluyla başkanlar getirilmesi kararlaştırılmış ve İstanbul'da üç yıl içinde 7 belediye başkanı göreve gelmiştir. 1961 Anayasası ile gündeme gelen tüm belediye başkanlarının seçimle belirlenmesi esas,

belediyeler üzerindeki vesayet yetkisini azaltmış ve 27 Temmuz 1963 tarihli yasa ile belediye organlarının seçimine ilişkin yeni düzenlemelerin gerekliliği ortaya çıkmıştır.

17 Kasım 1963'te yapılan yerel seçimler ile İstanbul'un ilk belediye başkanlık görevi Haşim İşcan'a verilmiştir. Ancak anayasanın yerel yönetimlere ilişkin olarak getirdiği temel çerçeveye uygun düzenlemeler büyük ölçüde gerçekleşmemiş, bu dönemdeki başarı, dönemin yerel yöneticilerinin kişisel çabaları ile sınırlı kalmıştır. (ÜNLÜ, 1982, sf:97-107)

Bu döneme kadar geçen sürede İstanbul'un yönetim sorunları giderek artarken bu sorunlar şöyle özetlenebilir:

- Demokrasinin henüz kurumsallaşma aşamasında olmasından dolayı, gerekli idari ve siyasi dengeler kurulamamıştır.
- Daha temel altyapısını halledememiş bir kentte yapılan imar operasyonlarında sorunların çözümü başka boyutlarda aranmıştır. Gösterişli imar operasyonları bunları çözmeye yetmemiştir.
- 1950'lerden beri İstanbul kontrolsüz ve hazırlıksız bir biçimde büyümektedir.
- Hızla şehirleşen İstanbul'un sorunları bir kent, bölge ve hatta ülke sorunlarına dönüşmüştür.
- Bu gelişme karşısında yönetsel kademeler arasında koordinasyon eksikliği bulunuyordu.

1970'lerde İstanbul büyük bir nüfus yığılmasını etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde büyük boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekânsal yapı açısından en önemli olgu Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

1968'li yıllar Boğaz Köprüsü'nün yapılması hakkında, kamuoyunda çok yoğun tartışmaların yapıldığı yıllar olmuştur. Mimarlar Odası, köprü yapılmasının, bir tuzak olduğunu, bunun yerine metroya ağırlık verilmesini savunmuştur. Oysa Başbakan Demirel'in, Boğaz Köprüsü ve Çevre Yollarının yapılmasını, bir prestij projesi olarak tanımlaması projeyi çekici hale getirmiş ve sonuçta Nazım Plan çalışmaları daha tamamlanmadan, imar ve İskan Bakanlığı, sadece köprü ve çevre yollarının çizili olduğu bir planı "Çevre Yolları Mevzii Planı" adıyla 1968 yılında onaylamış, 1970 yılında ihale edilen köprü inşaatı, 1973 yılında tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

1. Boğaziçi köprüsüyle birlikte, o yıllarda iki yaka arasında araç trafiğinin son derece artmasına rağmen Boğaz'ı geçen yolcu adedinde çok büyük bir değişiklik olmamıştır. Yapılan 2. Boğaz Köprüsü ile yerleşme deseni kuzeye kaymış, İstanbul'un yaşam kaynaklarından orman alanları ve su havzalarını tehdit eder duruma gelmiştir. Bu noktada üzerinde durulması gereken, kent içi ulaşımında karayolu ağırlıklı bir politikanın izlenmesi ve Boğaz geçişlerinin köprülerle sağlanmasının ekolojik açıdan son derece sakıncalar doğurduğudur.

Boğaziçi köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyümesi sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası ve iki yaka arasındaki nüfus dengesinin değişimi, kentin doğu-batı aksında gelişimi ve Kadıköy'ün çevre yollarının da gelişimi ile kentin cazip bir konut bölgesi haline gelmesi söz konusu olmuştur.

1970'li yıllarda sanayi yatırımları Boğaz köprüsünün getirdiği altyapı sunumu ile birlikte, Doğu Yakasındaki köy yerleşmelerinin (Kartal, Ümraniye) çevresinde yer seçmeye başlamışlardır. İstanbul'a göçle gelenlerin aynı dönemdeki belirgin davranış biçimi kentin "ikinci kuşak" olarak tanımlanan ve o dönemdeki belediye sınırları dışında kalan bu köy yerleşmelerine yönelmesidir. Bu gelişme sürecinin merkez işlevlerine yansımaları 1980'li yılları bulacaktır. Sanayi yatırımlarının çektiği nüfusun yarattığı konut alanları eski köy yerleşmelerinin merkez işlevlerinin gelişiminde belirleyici rol oynamışlardır. Bu yıllar içinde yalnızca hinterlandındaki konut nüfusunun günlük ve giderek periyodik gereksinimlerine cevap veren bu merkezler, süreç içinde yaratılan yeni altyapıların getirdiği ortamlar ile metropoliten alan içindeki merkez kademelenmesi içinde yer almaya başlamışlardır. Bu merkezler kapsamlı plan ve programa bağlı olarak yaratılmayan bir başka deyişle altyapı talebi yaratarak gelişen merkezlerdir(YENEN, vd, 1996).

1970'de, 1966 planı ile yeni önerilen sanayi alanları yeterli olmadığı ve gelişmelerin planlama sınırları dışındaki bölgelere kaydığı görülmüştür. Bu tarihte, küçük sanayi siteleri halinde bir araya gelmeye başlamıştır. 1970'lerin bir başka olgusu olan otomobil üretiminin başlaması ise giderek özel oto sahipliğinin artmasını ve neticede Boğaziçi Köprüsü'nün yapımını getirmiş ve sonunda da, kentin iki yakası arasındaki nüfus dengesini etkilemiş, İstanbul doğuda Bostancı-Maltepe-Kartal-Pendik-Gebze yönünde hızla yayılmış, batıda ise E-5 karayolu boyunca Silivri'ye dayanmıştır. 1970'lerde hız kazanan bir başka olgu da kentin iki yakası boyunca Marmara kıyılarında ortaya çıkan ikinci konut sahipliği olmuştur. Yeşilköy, kuzeyde Sarıyer ve Büyükdere, doğuda Suadiye, Bostancı ve Adalar'la sınırlı olan yazlık mekânlar, bu yıllarda batıda Kumburgaz ve Silivri, doğuda Dragos ve Bayramoğlu ile Yalova ve Çınarcık'a

kadar uzanarak bu alanlar yazlık konut, site, motel ve çeşitli dinlenme tesisleriyle dolmuştur.(ÇAKILCIOĞLU, 2004)

Aynı dönem içinde önceki dönemde merkez işlevlerinde yoğunlaşan sürecinin yaşandığı Tarihi Yarımada Bölgesi, sur dışında gelişmeye başlayan merkezlere doğru yeni ulaşım altyapılarının (Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Fevzipaşa Caddesi) verdiği olanaklar ile yayılmasını güçlendirirken: Şişli merkezi, güney yönünde Taksim, kuzey yönünde ise ulaşım altyapısı ile yaratılmış olan Mecidiyeköy merkezine doğru yığılma, yoğunlaşma, yayılma ve bütünleşme süreçlerini aynı anda yaşamaktadır.(YENEN, vd, 1996)

1970’li yılların sonlarına doğru Şişli’de pasajların uygulanmaya başlandığı görülmektedir. Bu pasajların içlerinde giyim mağazaları bulunmakta olup, pek çoğunda sinema ve tiyatrolar bulunmaktadır. (Berkmen, 1999)

1970’lerde Şişli çevre semtlerle birlikte, daha çok zengin çarşıların, pasajların, seçkin butiklerin, ithal malların satıldığı, dükkânların, işyerlerinin, bankaların yer aldığı, ticaret iş ve eğlence hayatının ağır bastığı bir yapı kazanmıştır. 1970’li yıllarda Şişli-Halaskargazi Caddesi üzerinde iki tarafta olmak üzere büyük pasajlar, içlerinde yer alan sinema salonu, kafe vb. eğlence mekânlarıyla semte bu yönde de kimlik kazandırmaktaydı. Bu dönemde Nişantaşı, Valikonağı, Rumeli Caddesi, Maçka semtleri üst gelir grubuna hizmet eden mekânlar olarak gelişmeye başlamıştır. Beşiktaş ise 1970’lere kadar bir alt merkez kimliği taşımış, Boğaz köprüsü ve çevre yolları, deniz ulaşımı ile desteklenen ulaşım ağı ile gelişerek yeni bir ticaret merkezi haline gelmiştir. (Berkmen, 1999)

1970’lerin sonunda Eminönü-Beyazıt bölgesinde yeni açılan işyerleri arasında %40-70’e varan oranda toptancılığın yoğunlaştığı eski iş hanlarında ise toptancılık faaliyetlerinin yanı sıra %26 oranında küçük imalatın yer aldığı görülmüştür. 1980’lere kadar İstanbul’un eski merkezi iş alanında sigortacıların, gümrük ve mali danışmanlık işleriyle ticarete bağlı diğer hizmet işlerinde çalışanların çok yoğun olduğu bilinmektedir. (Osman, 1998)

İstanbul’da tarihi yarımada da yer alan geleneksel iş merkezi Eminönü-Sirkeci-Kapalıçarşı bölgesi ile Beyoğlu yakasındaki Karaköy –Perşembe pazarı ve üçüncü bir merkez olan İstiklal caddesi – Tepebaşı ve çevresindeki faaliyet dalları kentin kuzeyine, yüksek gelir gruplarının konut alanlarına doğru uzanan ana cadde üzerine yönelmeye başlamıştır. Büyük şirketlerin genel müdürlüklerinin, büyük iş hanlarının, uluslar arası ilişkilere dayanan büyük otellerin Taksim, Harbiye ve Osmanbey’den Halaskargazi Caddesi boyunca Mecidiyeköy’e kaydığı, özel doktorların muayenehanelerini, avukat ve noterlerin bürolarını eski işyerlerinin

bulunduğu Sirkeci, Cağaloğlu ve Nuruosmaniye'den Taksim, Osmanbey ve Nişantaşına taşınmışlardır. (Osmay, 1998)

Bankacılık, otelcilik gibi hizmetler ve kamu denetimindeki sanayi hizmetleri, kentin yeni merkezlerinde kendilerine yeni mekânlar açarken, yarı örgütlü veya örgütlenmemiş ticari faaliyetler, kentin büyüme doğrultusunda dağınık biçimde yerleşirler. Bunlara en iyi örnek perakende ticarettir. Perakende satış, pazara ve müşteri kitlesine yakından bağımlı bir faaliyet türüdür. (Osmay, 1998)

Perakende satışın bireysel dükkândan, köşe başındaki markete ve süpermarkete, oradan da çok katlı mağazalara dönüşmesi, bu sektörde örgütlenmenin dış etmenlerle olduğunu göstermektedir. Metropolitan kentlerde dahil olmak üzere, örgütlenme düzeyi düşük olan kentlerde, perakende satışın yol ve caddeler boyunca dağıldığı görülmektedir. (Osmay, 1998)

Ticaret ve diğer merkezi alan faaliyetleri Eminönü'nde Atatürk ve Galata Köprüleri arasında ve Beyoğlu'nda toplanmıştır. Beyoğlu'nda bankacılık ve sigortacılık faaliyetleri, Eminönü'nde perakende ve toptan ticaretin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Eminönü'nde perakende ticaret 1980'lerde azalmaya, toptan ticaretteki payı ise azalmadan devam etmiştir.(Sepetçi, 2007)

Merkez İş Alanı fonksiyonları 1975'ten sonra Tarihi Yarımada'da Eminönü ilçesinin büyük bir kesimi ile Fatih ilçesinin sınırlı bir alanında, Beyoğlu ilçesinin merkezinde, Şişli, Zincirlikuyu ve Barbaros Bulvarına saçaklandığı görülmekteydi. Boğaz köprüsü ve çevre yollarıyla birlikte, Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde ana arterlerde büroların arttığı görülmektedir. (Sepetçi, 2007)

Yine bir önceki dönemin kendi içinde büyüyen merkezleri arasında tanımlanan Beşiktaş ve Kadıköy ise, sunulan ulaşım altyapılarına bağlı olarak gelişen diğer merkezlerdir. Özellikle Kadıköy, kent nüfusunun doğu-batı yakası dengelerini değiştiren Boğaz Köprüsünün yarattığı konut nüfusunun merkez talebine, öncelikle kendi içinde yoğunlaşarak ve giderek önce Bağdat Caddesi, sonra Ziverbey aksı üzerinde yayılma göstererek cevap veren merkez niteliğindedir. Beşiktaş ise gerek kuzeyinde yayılma gösteren Mecidiyeköy merkezinin; Levent ve Boğazdaki konut nüfuslarının gerekse Boğaz köprüsünün yarattığı dinamikler ile kendi içinde bütünleşen ve yoğunlaşan bir merkez olarak gelişmektedir.(YENEN, vd, 1996)

İstanbul Metropolitan alanı 1970–75 döneminde Silivri ve Gebze sınırları arasında, merkezde 50 km. yarıçaplı bir alandaki yerleşim iken, bu sınırlar 1980'de 60 km.'lik yarıçaplı bir alanı

kapsar hale gelmiştir. Sınırlar batıda Tekirdağ ili Kınalı köprü ile doğuda Hereke sınırına dayanmaktadır.

Nüfusu İstanbul metropoliten nüfusundan daha hızlı büyüme gösteren ilçelere bakıldığında, ya sanayi ya da sanayi dışı etkinliklerin yığılma gösterdiği ve bu yerleşimlerin, İstanbul Metropoliten Alanı'nın gelişme doğrultularında yer aldığı saptanmaktadır. Eyüp'ün merkeze göre dış kesimleri, Ümraniye ve benzeri yerleşmeler, bu doğrultuda yer almaktadır. Bunların yanı sıra sanayi ve sanayi dışı sektörlerde yığılma gösteren Fatih, Eminönü ve Beyoğlu gibi geleneksel yerleşmelerin nüfus kaybına uğradığı görülmektedir. Sanayi dışı yığılma batıda Bakırköy'ün gelişme alanları Beşiktaş, Şişli'de, doğuda Kadıköy, Üsküdar ve gelişme alanlarında etkilerini göstermektedir. Bu dönemde İstanbul Metropoliten Alanı'nın biçimlenmesinde, önemli ulaşım aksları dışında, açılan Boğaz köprüsü ve çevre yolları da etkili olmuştur. Üsküdar, Çamlıca, Kısıklı, Ümraniye alt alanlarında hisseli ifrazlı konut alanı gelişmelerinin bu dönemde ortaya çıktığı görülmektedir. (AYSU, 1990)

29.7.1980'de onanan İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nda "planlı sanayi alanları içinde büyük ve küçük sanayi alanları için 5.6.1966 tasdik tarihli sanayi alanları Nazım Planı'nın ve 1966'dan sonra onanan sanayi alanları hükümlerinin geçerli olduğu" belirtilmiştir. 1980'de sanayi sektöründe 455.149 kişinin çalıştığı, bu sayının 1995'de 1.100.000 işçiye ulaşmasının beklenmekte olduğu, buna alan olarak imkân vermek için ilave 1100 ha. Sanayi alanının daha ayrılması gerektiği raporda ifade edilmiştir. Küçük ve Büyükçekmece gölleri arasında Firuzköy-Esenyurt'ta, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli köyleri çevresinde, sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Şeyhli, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dilovası mevkiilerinde yeni sanayi alanları tespit edilmiştir. Bu bölgelerde genel özellik, İstanbul içme suyu havzalarının dışında kalmalarıdır.

2.1.3.4 Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi

27 Mayıs 1960 askeri müdahaleden sonra, bir yandan Menderes Operasyonunun yarım kalan işlerini tamamlamak ve borçlarını ödemek öte yandan 1960'larda hızla devam eden gecekondulaşma sürecinin yanı sıra, kentsel mekân biçimlenişini değiştiren imarlı arsalarda yapılandırılan "apartmanlaşma"lar ile kendini gösteren plansız gelişmenin engellenmesi için kent planlarının yapılması aciliyet kazanmıştır.

Plan yapma aciliyeti ile gelişen süreçte;

Piccinato'nun hazırladığı 1/10000 ölçekli "Geçit Devri Nazım Planı" 1960 yılı sonunda tamamlanmıştır. Piccinato'nun plan önerisinde

- Kent planı çözümünün bölgesel düzeydeki bir yerleşme şeması içinde aranması
- Desantralize, açık, doğrusal bir şema yer almıştır.

Bu planda 2,5 milyon nüfusun 30 bin hektara yerleştirilmesi öngörülmektedir. Bu planın esas amacı, Beyoğlu ve yarımada'nın daha fazla yoğunlaşmaması ve desantralizasyonun sağlanmasıdır. Desantralize edilecek yeni yerleşmeler tüm kentin belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine asılacak ve bu belkemiği, Londra Asfaltı'ndan başlayacak, sur dışından geçerek Ayvansaray civarında üçüncü köprüyle Haliç'i aşacak, Boğaziçi üst kornişiyile bağlanacaktı. Ortaköy- Beylerbeyi arasında Boğaz'ı aşacak, Anadolu yakasında Ankara yoluna bağlanacaktı.

Bu plan meslek çevrelerince olumlu bulunmuştur. Fakat İmar ve İskân Bakanlığı bu planı, yapılacak bölge planlama çalışmalarına göre revize edilmesi gerektiği görüşü ile onaylamamıştır. Bölge planlama çalışması için, Bakanlık İstanbul'da bir bölge planlama bürosu açmıştır. Bu büro çalışmalarına 1960 yılında başlamıştır.

1960 askeri darbesinden sonra İstanbul' da kurulan İmar Planlama Müdürlüğü, kentin 20 yıllık gelişme alanlarının planlanması için üç yıllık bir ana program hazırlanmıştır. Parça parça yaklaşım planlama anlayışının yeni metropoliten plan hazırlanıncaya kadar durdurulması gerektiği belirtilmiş, 1963 yılında "Doğu Marmara bölgesi ön planı" yayınlanmıştır.

Doğu Marmara Planı, İstanbul, İzmit ve Adapazarı şeridinin gelişme problemlerini çözmeye yönelmiş ve ülke kalkınmasında bölgeler arası eşitlik ilkesi ile fonksiyonların bölgeler arası ve bölge içi dağılımında, belli bir yatırımla insanların daha iyi şartlar içinde yaşamasını sağlayacak ortamların oluşturulmasını ilke olarak kabul etmiştir. Bu durum, İstanbul'un kentsel yerleşme sınırları içinde değil, bölge bütünlüğü içinde ele alındığını göstermektedir.

Çevresel ilişkiler kurularak kentin kendine özgü yapısının ve kültür ve tabiat varlıklarının korunması hedefi gözetilmiştir. Bu nedenle parçacıl değil bütüncül bir planlama anlayışı söz konusudur. Dolayısıyla bu çalışma ve plan önerisi bugün planlamaya ekolojik yönden bakış açısına göre doğru özellikler taşımaktadır. Sorunlara yönelik hedeflere bölgesel hatta ülkesel ölçekte yaklaşılması önemli bir noktadır.

Doğu Marmara Bölge Planlaması 1960'lardan sonra DPT'nin kuruluşu ile hazırlanan kalkınma planlarının hedeflerine uygun olarak geliştirilmiştir. Bu nitelikler bugün sıkça tartışmaya başladığımız "sürdürülebilir kentsel gelişme" hedefleri ile de paralel nitelikler taşımaktadır. Ancak 1963 yılında tamamlanan Doğu Marmara Bölgesi Ön Raporunun getirdiği öneriler,

İlgili Bakanlığın ve Devlet Planlama Teşkilatı'nın olumsuz tutumları nedeniyle 1963 yılında Turgut Cansever'in ayrılması üzerine nazım plan çalışmaları uygulamaya geçememiştir.

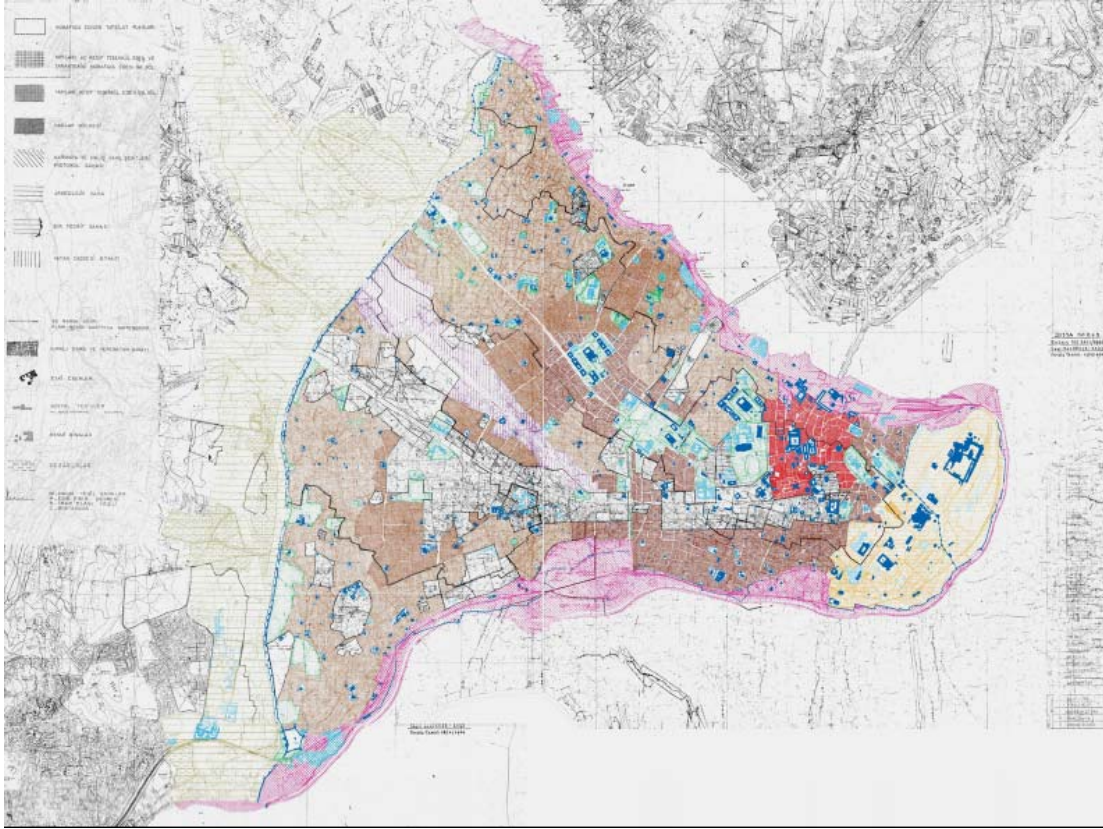
1964 yılında 1/5000 ölçekli Suriçi Nazım Planı onanmış, 1964 yılında İstanbul Kat Nizamları Planı yürürlüğe konulmuştur. Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzii imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının teşekkülünün belirtilmesi amaçlanmıştır.

Planda konut alanları eski dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır:

- Haliç ve Marmara Sahil Şeridi protokol alanı olarak düzenlenmiştir.
- Vatan ve Millet Caddelerinin etrafı gelişme alanları olarak gösterilmiştir.

Planda ulaşım açısından yeni bir öneri bulunmamaktadır. Mevcut doku korunarak, ulaşım ışımsal olarak Vatan ve Millet Caddeleri üzerinden sağlanmıştır. Planda eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik bir öneri getirilmemiş, ancak eserlerin aynen korunacağı belirtilmiştir. Bu plan bir bölgeleme planı olup ilerideki çalışmalara ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. İstanbul'daki imarlı kesimin kat yüksekliklerini arttıran bu plan, yapsatçı üretimin isteklerini yerine getirir nitelikte olmuştur. Bu plandan sonra yık - yap süreci tüm hızıyla çalışmaya başlamıştır.

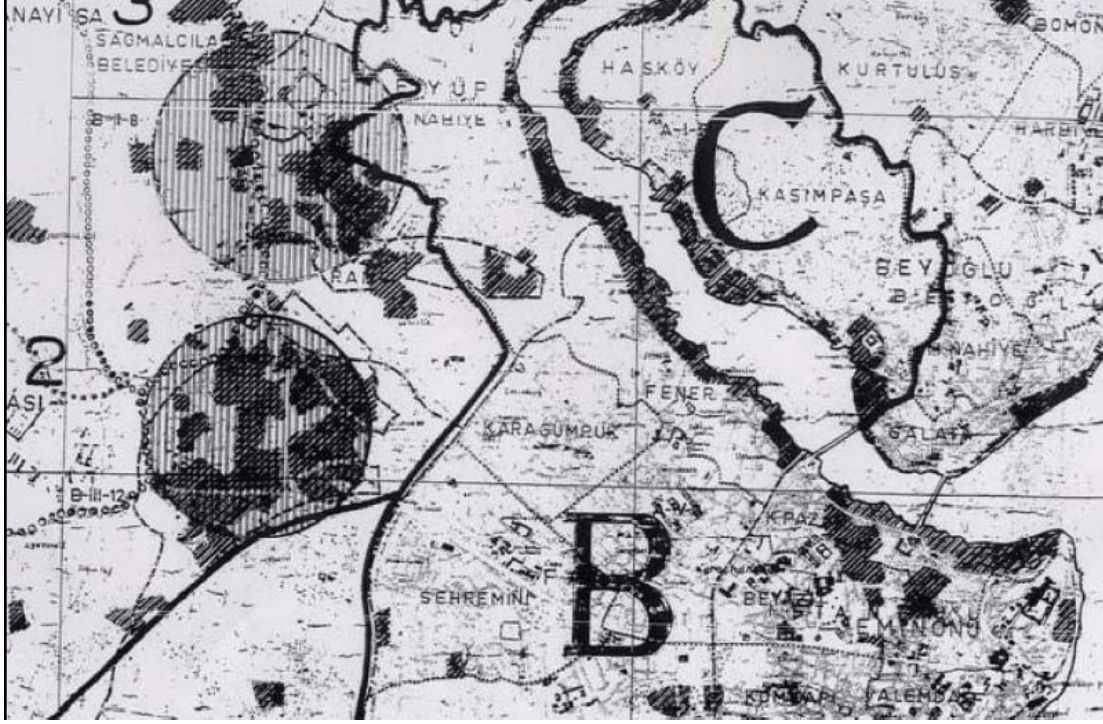
Harita 2.2 Suriçi Nazım İmar Planı, 1964(İBB, 2003b)



1964 Tarihi Yarımada Koruma Planı, kentiçi alanlara yönelik tarihi ve kentsel koruma ilkelerini plan hükmü bazında oluşturularak yasal çerçeve oluşturulmasında öncülük etmiştir. Bu plan, ICOMOS'un kentsel koruma tutumundan önce, tarihi yarımada'nın kentsel dokusu ve silüeti baz alınarak kuşaklama ve kentsel gelişim yönetmelikleri oluşturulmuştur.

1966 yılında Milli Güvenlik Kurulu'nun isteği üzerine, bu büro bir İstanbul Sanayi Nazım Planı hazırlamıştır. İstanbul'daki sanayi tesislerinin dağılımı büyük ölçüde 1966 planı ile belirlenmiştir. Gerek şehir içindeki (örneğin Bomonti) gerekse şehir dışındaki (örneğin Halkalı, Kurtköy) sanayi alanlarının faaliyetleri yoğun ve düzensiz yerleşmelerin oluşmasına yol açmıştır. 1966 yılında 775 sayılı yasayla gecekondu toplumun gerçeği olarak kabul ediliyordu. 1960 yılların ikinci yarısında bir yandan 775 sayılı yasayla denetim altına alınmaya çalışılırken bir yandan da bu gecekondu alanlarında birbiri arkasına belediyeler oluşturulmuştur.(İBB, 2002, sf:61–62) Böylece; kentsel rantın ve maliyetlerin yükselmesi, büyük sanayinin, kent çevresine yayılma eğilimini pekiştirmiş, Yakacık-Tuzla-Çayırova-Gebze eksenine, Kartal-Maltepe sanayi alanları eklenmiştir.

Harita 2.3 1966 Onanlı İstanbul Sanayi Alanları Planı(İBB, 2003b)



Sanayi alanlarının yoğun olarak kentin Anadolu yakasında yer seçtiği belirlenirken, Avrupa yakasında da Zeytinburnu ve Bakırköy arasını doldurmuş olan sanayi alanları bir yandan Sefaköy, Halkalı ve Firuzköy'e ulaşmış, diğer yönden Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa bölgesinden kuzeye kayarak, Küçükköy-Alibeyköy ve Kâğıthane'ye ulaşmıştır.

1967' de 1/100000, 1968' de 1/25000 ölçekli planlama çalışmalarını gerçekleştirmiştir. 1971'de ise Dünya Bankasının sağladığı kredi olanakları ile 1968 planı revize edilmiş ve 1/10000 ve 1/5000 nazım plan çalışmalarına geçilmiştir. Hazırlanan plan 1973 yılında onaya sunulmuştur. İstanbul' un ilk nazım planı 1/50000 ölçekli olarak ancak 1980 yılında İmar ve İskân Bakanlığı' nca onaylanabilmiştir. Bu planda, imalat sanayinin, işgücünün % 10'u olacağı düşünülmüştür.

Sonuç olarak 1973 yılında açılan Boğaz Köprüsü ve çevre yolları Avrupa ve Asya yakaları arasındaki erişebilirliği kolaylaştırarak, Kadıköy ilçesinin hızla gelişmesine neden olmuştur. Çevre yollarının kentin gelişmesindeki bir diğer etkisi Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde ana arterler boyunca büro binalarının artmasına neden olmuştur. Metropoliten alan boyunca iki paralel otoyolun ulaşımına açılması, daha geniş alanın yerleşime açılmasını ve desantralizasyon olgusunu hızlandırmıştır. Özel oto sahipliğinin artması ve çevre alanlardaki arazi fiyatlarının düşük olması ve bu eğilimi güçlendirmektedir. Merkezi İş Alanının desantralizasyonu da

kentin desantralizasyonu sonucu olarak kuzeye doğru mevcut ana arterleri izleyerek gelişmeye devam etmektedir(BERKÖZ, 1996).

2.1.4 1980–1990 Dönemi

2.1.4.1 Genel Konjonktürel Yapı

Türkiye, dünya ekonomisinde yukarıda ana hatları ile ele alınan değişime uyumu 1980 yılında attığı adımlarla gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu değişim genel olarak ithal ikameci sanayileşmeden, ihracata yönelik sanayileşmeye geçiş olarak adlandırılmıştır. Bu geçişin boyutlarını ekonomik göstergeler ile belirtmek gerekirse, 1978de GSMH'ye oranı yaklaşık yüzde 10 düzeyinde olan dış ticaret (ihracat + ithalat) 1988de yaklaşık yüzde 28e, 1997de de yaklaşık yüzde 38e ulaşmıştır. Tüketim malları ithalatının GSMHye oranı 1978de yüzde 0.19dan 1988de yüzde 1.23e, 1997de de yüzde 2.75e ulaşmıştır. Türkiye'nin ihracatı içinde sanayi ürünlerinin payı da 1980de yüzde 36dan 1988de yüzde 77ye, 1997de de yüzde 88e yükselmiştir. Ancak ihracat göstergelerine bakarak Türkiye'nin hızlı bir sanayileşme sürecinden geçtiği sanılmamalıdır. Türkiye'nin 1980 sonrasında başarılı sayılamayacak bir ekonomik gelişme gösterdiği bilinmektedir. Bir ülkenin gelişmişliğinin en önemli göstergelerinden biri olan kişi başına GSMH artışına bakıldığında, 1960–80 döneminde OECD ortalamasının üzerinde artış oranlarına sahip olan Türkiye'nin, 1980den günümüze OECD ortalamasının oldukça gerisinde artış oranları yakalayabildiği görülüyor (Temel, 1998). Dolayısıyla, Türkiye'nin dünya ekonomisi ile eklemlenme biçimini ve egemen sınıf bloğundaki değişimleri anlayabilmek için 1980 sonrasındaki ekonomik gelişmeye biraz daha yakından bakmak gerekiyor.

Türkiye ekonomisinde ana sektörlerin paylarının değişimi Tablodan izlenebilmektedir. Bu tablo, 1980 sonrasında tarımdan kopan önemli bir işgücünün hizmetler sektörüne yöneldiğini, imalat sanayinin istihdamda önemli bir artış sağlayamadığını göstermektedir. Kayıtlı işgücünün verildiği Tablo 1.2'den, imalat sanayinin toplam kayıtlı işgücü içindeki payının azaldığı, artışın ise inşaat dışındaki hizmet sektörlerinde olduğu izlenebilmektedir.

Tablo 2.2 Türkiye’de GSYİH’nin Sektörel Dağılımı

Yıl	Tarım (%)	Sanayi (%) Hizmetler (%)									
		Ma-den	İma-lat	E.gs	Top-lam	İnş.	Tic.	Ul.-h.	Mali	Diğer	Topl.
1927	41.07	0.60	11.78	0.55	12.93	3.97	7.98	4.03	1.28	28.74	46.00
1953	45.30	1.34	11.68	0.53	13.55	4.16	7.44	5.48	1.58	22.49	41.15
1980	26.15	1.42	17.09	0.80	19.31	5.66	16.02	11.06	2.02	19.78	54.55
1995	15.69	1.27	22.57	2.48	26.31	5.49	20.45	12.64	4.16	15.26	58.00

Kaynak: Temel (1998)

Tablo 2.3 Türkiye’de İstihdamın Sektörel Dağılımı (15 yaş üstü)

Yıl	Ta-rım (%)	Sanayi (%)				Hizmetler (%)						
		Ma-den	İma-lat	E.gs	Topl.	İnşa-at	Tic.	Ul.-h.	Mali	Diğer	Top-lam	
1927	87.77	0.64	3.70	0.02	4.36	1.69	2.68	0.43	0.30	2.77	7.86	
1953	79.01	1.00	6.12	0.07	7.19	4.19	4.11	0.72	0.43	4.34	13.80	
1980	53.24	1.25	13.12	0.28	14.65	5.71	9.06	3.95	2.21	11.18	32.11	
1995	46.77	0.73	13.99	0.53	15.25	5.77	12.53	4.12	2.25	13.31	37.98	

Kaynak: Temel (1998)

Bu dönem gerek iç gerekse dış dinamikler açısından farklılıklar ve değişimlerle yüklü yeni bir evreyi temsil etmektedir. Dış dinamikler açısından en önemli değişim ögesi dünya ölçeğinde ekonomik ve siyasal dönüşümlerin belirginleşmesidir. Sermaye birikim sürecinin buhranlı bir döneme girmesiyle hızlanan “küreselleşme” söylemi bu dönemin hâkim paradigmasıdır. Bu tabloya, 1980’li yılların sonundan itibaren hızlanan Soğuk Savaş döneminin çözülme süreci eklenmiştir. Türkiye’de ise askeri müdahaleler ve sonrasında yeniden 1950’li yılları hatırlatacak düzeyde “dışa açılma” politikaları etkinlik kazanmıştır.

2.1.4.2 Kent Yönetim Sistemi

Yine bu dönemde; Turizm Teşvik Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Orman Kanunu, Boğaziçi Kanunu, İmar ve Gecekondu Affı, Turizm Merkezleri Kararnamesi, Çevre Kanunu, Kıyı Kanunu gibi kentin özellikli alanlarındaki müdahalelerde dikkate alınması gereken yasal düzenlemeler yapılmıştır.

1980’li yıllara gelindiğinde İstanbul kenti için getirilen “hizmet kenti” tanımı kentin yeni sanayi yatırımlarının çekeceği nüfusu kaldıramaması endişesinden kaynaklanıyor gibi algılansa da özünde iki temel olguya dayanmaktadır: “sanayi sektörünün ağırlığını hizmet sektörüne bırakıyor olmasının” dünyada gözlenen yeni bir eğilim olarak ortaya çıkması (Dökmeci-Dülgeroğlu-Akkal, 1993), dönemin yönetiminin kuvvetle benimsediği küreselleşme söyleminde hizmet sektörünün birincil sektör olarak kabul edilmesi. Nedeni ne olursa olsun 1980’li yıllar sonrasında İstanbul’da üretim-tüketim ve dağıtım kapsamındaki yeni yatırımlar hizmet sektörüne doğru kaymaya başlamıştır. 1960 yılında her 11 kişiden 1’i sanayiş sektöründe; her 6 kişiden 1’i hizmet sektöründe çalışıyor iken; 1990 yılında bu değerler sanayi sektöründe 6kişiden 1’i, hizmet sektöründe ise her 5,5 kişiden 1’i şekline dönüşmüştür.

Hizmetler sektöründeki bu niceliksel artış, sektördeki niteliksel değişimin ve çeşitlenen merkezden çevreye doğru kayan sürecin de yansımasıdır.

Bu dönemde özetle İstanbul’daki kentsel dönüşüm müdahaleleri tarihi ve kentsel koruma planları üreten 1980 İstanbul Nazım İmar Planına dayanmaktadır. 1982 yılı UNESCO Dünya Mirasını Koruma Programı ve 1989 yılı AB Avrupa Mirası Koruma Programı kapsamındaki Uluslar arası Anlaşmalar konusunda kentsel koruma müdahaleleri farklı bir boyut kazandırmıştır. Bunun yanında, 1982 yılı turizmi teşvik kanunu ve 1987 yılı potansiyel kentsel alanları turizm merkezi ilan etmiştir. Yönetmelikleri İstanbul’daki kentsel dönüşüm sürecine sermaye yatırımlarını arttırmıştır. Buna rağmen Haussman operasyonları modelinde kentsel yenileme stratejisi ile büyük ölçekte kamulaştırma ile kentsel rehabilitasyon ve yenileme müdahaleleri yapılmıştır(GÜRLER, 2004, sf:623).

2.1.4.3 Mekânsal Dönüşüm

Küreselleşme sürecinde büyük dönüşümler yaşanmakta ve bu sürecin zihinsel ve mekânsal dönüşüm merkezi olarak da kentler ön plana çıkmaktadır (Pustu, 2006).

Son yıllarda çok sayıda faktör kentleri ve kent ekonomisinin yeniden ortaya çıkışını yönlendirmektedir. Bu faktörler; küresel ekonomik yeniden yapılanma, bazı ulus – devletlerde ekonomik ve politik desantralizasyon, geleneksel bölgesel kalkınma politikalarının başarısızlığa uğraması ve küresel ekonomide kentler arasında artan rekabettir. Bunlar arasına kentleri etkileyen en önemli faktör ekonomide, üretimde ve üretimin coğrafyasında derin dönüşümler oluşturan küresel yeniden yapılanma ve bilgi ekonomisine geçiştir. Bu süreçte kentler bilginin üretildiği ve tüketildiği mekânlar olarak etkinlik göstermektedir (Pustu, 2006).

Kapitalist kent, doğası gereği sosyo-mekânsal eşitsizlik yaratmaktadır. Küreselleşmeyle birlikte bu eşitsizlik daha da belirginleşmektedir. Artı değerın üretim sürecinde sermaye, yeni mekânlar yaratıp geliştirirken bir başka mekânın az gelişmesine neden olmaktadır. Mekânsal farklılıkların ve eşitsizliklerin yaratılması ve bunun sürekli olarak yeniden tanımlanması, sermayenin hareketliliği sonucu gerçekleşir. Mekânı aşmaya çalışan sermaye için sonuç yeni mekânların yaratılmasıdır.

Akın [2000], küreselleşme ile beraber kentlerin mekânsal organizasyonunda meydana gelen değişimleri şu şekilde sıralamaktadır [Yırtıcı, 2006]:

- “Büyük ölçekli üretim kent dışına çıkma eğilimi gösterirken, küçük ölçekli üretim örgütlenerek gelişmekte ve özellikle tekstil ve otomotiv gibi sektörlerde taşeron ilişkiler üzerine temellenmektedir.
- Kentler finansal sermaye akışları ile karşı karşıya kalmaktadır. Dünya yüzeyinde sürekli hareket halinde olan sermaye, kar beklentileriyle belirli mekânlarda belirli süreler kalarak, kentin mekânsal, sosyal ve ekonomik yapısında değişimlere neden olmaktadır.
- İşgücünün sektörel yapısı ve istihdam olanaklarında yaşanan farklılıklara bağlı olarak, 1980’li yıllarla birlikte hizmet sektörünün payının arttığı, sektörün yeniden organize olarak yeni iş alanları yarattığı ve giderek ekonominin lokomotif sektörü olduğu görülmektedir. Hizmet sektöründe görülen bu değişim, gelir grupları, tüketim grupları, tüketim talepleri ve bütünü ile yaşam alışkanlıklarında değişimi beraberinde getirmiştir. Diğer bir deyişle hizmet sektörü ve işgücü talep yaratmak yolu ile kentsel mekândaki dönüşümleri motive etmektedir.”

Küreselleşme ile beraber kentteki bütüncül yapı bozulmaya başlamış ve “mekânsal planlama” kamu yararı gözetilen bütüncül yapıdan kopmaya başlamıştır [Hacısalıhoğlu, 2001]. Metropoller, en iyi iş iklimi yaratabilme çabasıyla projeler bazında parçacı tasarımlarla düzenlenmekte; eksenler, bölgeler yaratılmakta, gökdelenleşme ve plazalaşma yaygınlaşmaktadır. Metropolün çevresel değerleri, kültürel, tarihsel birikimleri “parçalı tasarımlar” ve “projelerle” düzenlenen eylem içinde anlam yitirmektedir. Kentlerde ikili yapı meydana gelmekte, bir tarafta yoksulluğu ve kötü yaşam koşullarını yansıtan mekânsal oluşumlar bulunurken, diğer tarafta ise zenginliğin ve prestijli yaşamın izlerini taşıyan mekânsal oluşumlar görülmektedir. İki farklı mekânsal yapı, tarihsel süreç boyunca hissedilebilir farklılıkların çok ötesinde derinleşmekte, birbirine sırt çeviren, iki farklı kutbun cepheleşmesini yansıtmaktadır [Hacısalıhoğlu, 1999]. Aynı metropoller “mekânsal farklılaşmayı” ikili yapı ölçeğinde derinleşerek yaşarken, bir yandan da başka metropollerle benzeşmenin yarışını vermektedir. Uluslararası iş merkezleri, alışveriş merkezleri, kapalı

siteler, yeniden canlandırılan eski limanlar, lüks konut alanları hızlı tren, uluslararası havaalanı, fuar alanları, yüksek teknolojiye sahip sanayi parkları, oteller vs. küresel yatırımları ve diğer küresel akışkanları çekmesi için gerekli altyapı hazırlıkları olarak önerilmiştir. Küresel kent formasyonunun göreceli olarak yeni boyutu ise son dönemde artan derecede sergilere, festivallere ve dünya çapında önemli aktivitelere, organizasyonlara ev sahipliği yapmaktır [Douglas, 1999; aktaran Öktem, 2006].

Sermayenin hareketliliği ve ulus devletlerin bu alanlarda daha az müdahaleci hale gelmeleri, yerel girişimcilerin liderliğinde, yerel birimlerin kendisini aktive etmeye başlamış, yerel birimler uluslararası mekânsal işbölümünde kendilerine daha iyi bir konum elde etmeye yönelik olarak birbirleriyle yarışmaya itilmiş, kentler kendilerine olabildiğince avantajlı bir yer elde etmeye yönelik olarak stratejiler izlemeye başlamışlardır [Şengül, 2002].

1980 sonrası kent merkezlerinde desantralizasyon kavramı önem kazanmış; kent merkezinde değişen ekonomik, mekânsal vb. değerler sonucunda o merkezde yaşayamayacak ya da etkinliği, karlılığı azalacak duruma gelen faaliyetler kendilerine fonksiyonlarını sürdürebilecek yeni mekân parçalarına dağılmaya başlamıştır [İnce, 1994]. Her ne kadar merkezden bir kaçış gibi görünse de, buradan ayrılan fonksiyonların amacı, merkezi konumlarını ana merkez bağlantılı başka yerlerde sürdürebilmektir. Etki alanlarının, ulaşılabilirliklerin, güncelliklerinin ve mekânsal karakterlerinin tekrar ele alınışı, organize edilmesi, merkezi olmalarını sürdürmelerinin koşuludur.

1980 sonrası dönem hem gelişmiş ülkelerde hem de az gelişmiş ülkelerde, kentler hızlı dönüşüme şahit olmuştur. Bu dönüşümün en önemli özelliği emeğin yeniden üretiminin önceliğini yitirmesi, buna karşın sermayenin desteklenmesine yönelik politikaların ön plana çıkması olmuştur. Bu süreç içinde kentlerin yönetimi de sınırları belli olan yerel devletin sorumluluğunun dışına taşarak, sermayenin de içinde aktif biçimde yer aldığı koalisyonların sorumluluğuna girmeye başlamıştır [Şengül 2002].

1980 sonrası politik liderlik ve ihracata yoğunlaşmış ekonomik gelişim modeli Türkiye’de sermayenin kentleşmesini beraberinde getirmiştir. Türkiye’nin entegrasyon-yönelimli, desantralize ve liberal politiko-ekonomisi kentsel Rönesans yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda kent içi tarihi alanlar 1980’den sonra tarihi ve kentsel koruma, uyarlanmış yeniden kullanım ve rehabilitasyon gibi strateji ve yöntemler, kentsel dönüşüm sürecinde temel araç olmuştur. Hem tarihi yarımada hem de Boğaziçi kıyılarındaki kent içi tarihi bölgeler şehirde dönüşen başlıca kentsel alanlardır(GÜRLER, 2004).

Gelişimi içinde kapitalizm, kentin bir değişim değerleri alanı olarak da önemini kavramış, daha doğrusu keşfetmiştir. Kapitalizm için kent mekânı daha somut olarak da kentsel taşınmazlar alınıp satılır bir meta olarak merkezi bir konum kazanmıştır. Fransız Marksist düşünürü Lefebvre'e göre [1991], kapitalizmle kent arasındaki ilişki kapitalizm açısından yaşamsal bir öneme sahiptir. Diğer bir anlatımla kapitalizm bugünü görebilmişse bunu, kent mekânını alınıp satılır bir meta olarak keşfetmesine borçludur [Şengül, 2002].

1980 sonrası yaşanan gelişmelerin başında 12 Eylül hareketi ile başlayan ve 1982 Anayasası'nın halk oylamasına sunulması ve kabulü ile devam eden yeni bir sürecin başlangıcı gelmektedir.

1984 -1989 döneminde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevinde Bedrettin Dalan vardır.

Bu dönemin yönetsel uygulamaları İstanbul'un hemen her gün ülke gündeminin baş sıralarına gelmesine neden olmuştur. Haliç Temizleme Projesi, Tarlabası Bulvarı'nın açılışı, Boğaziçi sırtlarının yapılanmaya açılması, kentin eski ve yeni merkezlerinde gökdelenler şeklinde 5 yıldızlı otel ve iş merkezi inşaatları gibi büyük imar kararları ile Menderes Dönemi İstanbul'unun belediyeçilik anlayışını yansıtmaktadır.

1989 -1994 döneminin Büyükşehir Belediye Başkanı Nurettin Sözen'dir. Özellikle ulaşım konusunda, toplu taşıma yer verilmesi bu dönemin olumlu çabalarıdır. Tramvay şebekesinin artması ve yüzyıllık özlem olan metronun temelini atılması önemli olaylar arasındadır. Ancak bu dönemde izlenen popülist yaklaşımlar nedeniyle gecekondulaşma çok fazla artmıştır.

İstanbul Yönetimi, Cumhuriyet Tarihi boyunca genelde Türk Siyasal Hayatı'nın demokratikleşme sürecindeki dalgalanmalara bağlı olarak yükselen ve alçalan ivmeler göstermiştir. Bir dönem demokrat, bir dönem girişimci, toplumsal kesimlerin hâkim olduğu yönetsel örgütlenmeler içinde sürekli merkezi yönetimin müdahalelerine maruz kalmış, bağımlı yapısı altında özerk kimliğini yaratamamıştır.

9 Temmuz 1984'te 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu 9 Mayıs 1985'te 3194 sayılı yeni İmar Kanunu devreye girmiştir.

Bu yeni yasal düzenlemelerin ardından 1984'te, İmar ve İskân Bakanlığı Büyük İstanbul Plan Bürosu lağvedilmiş, bütüncül planlama çalışmaları, kısmi etütler biçiminde belediyede Planlama Müdürlüğü yetkisinde geliştirilmeye başlamıştır.

Planlama çalışmalarında belediye ve mücavir alan sınırları içinde Belediye, bu alanların dışındaki yerlerde ise valiliklerin bünyesindeki, Bayındırlık ve İskân İl Müdürlükleri yetkili kılınmıştır.

1980’le başlayan bu dönemi iki kısma ayırarak irdelemek mümkündür. Buna göre birinci evre; 1990’ dek uzanan 10 yıllık dönemdir. İkinci evre ise 1990’dan itibaren günümüze uzanan zaman aralığıdır. 1980–1990 arası dönem İstanbul’un mekânsal gelişimine, yeni ekonomik ve siyasal kararlara bağlı olarak yeni bir çehre kazandırmıştır. Kentin mekânsal yayılımının hızlilik düzeyi daha da artmıştır. Bir yandan yeni yerleşme alanları oluşmuş, öte yandan mevcut yerleşmeler gelişerek büyümüştür. Mekânsal planlama açısından sıkıntılar sürmektedir. Planlara rağmen “plan dışılık” etkinliğini korumaktadır. Kentin çevresel değerlerini yoğunluk alanı durumundaki kuzey kuşağı imar baskısı altındadır. Su havzaları korunamamaktadır, kentin ulaşım tercihleri tam olarak raylı sistemlere kayamamıştır. Boğaza ikinci karayolu köprüsü yapılmıştır.1980’lerle başlayan dönemin İstanbul kent dokusuna yansıttığı olumsuzluklar yüklü bu tablo, bugünde birçok sorunun temel kaynağı durumundadır.

Bu dönemde gecekondular, adeta ayağa kalkmıştır. Tek katlı derme çatma, adını verdiği “bir gecede yapılabilir” olmaktan çıkmıştır. İki – üç hatta daha çok katlı yapılmaya başlanmış, çatılar “ucu açık demir filizleriyle” yapım sürecinin fasıllarla sürdüğünü ve yükselişin devam edeceği görüntüsünü vermeye başlamıştır. Böylece 1950 yıllarla ismini alan, biçimini ve karakterini edinen eskinin tek katlı, derme- çatma gecekondusunun yerinde farklı bir konut tipi vardır. Bu farklı konut tipi, öncelikle yasal olmayan bir büyümeyi simgeleyen “çatılarındaki demir filizleri ile” ayırt edilebilir ver dış cephe kaplamalarının yoksunluğuyla da farklılığı anlaşılabilir. Sıvasız, özensiz ve ayrıntılarla uğraşılacak kadar geliri olunamamış bir düzeyin ürünleridir. Bu durumun bir başka nedeni de, tek katlı gecekondunun çekingen tavrıdır. Neticede henüz tam olarak yasallık kazanılmamıştır ve bu durum yapım sürecini sadece temel giderlerle sınırlamaktadır. Böylece bu tarz yapılaşma “yap- şatçı” konut üretme tarzının hızlandırdığı “apartmanlaşmanın” bozuk bir biçimi olarak yaygınlaşmıştır.

Üstelik gecekondunun başlangıçtaki barınma kaygılarını aşarak yatırım aracı haline gelmiştir. Bu bağlamda daha çok kullanılan “kaçak“ yapılaşma kavramıyla bile zaman içinde yetinilmeyerek “kaçak kentleşme” nitelemeleriyle sorunun boyutuna temas edilmeye başlanmıştır.

1990’lı yıllarla birlikte özellikle küreselleşme kavramıyla ilişkilendirilebilir düzeyde yaşanan değişimler dikkat çekicidir. Uluslar arası sermayenin çekiciliğine dayandırılan yaklaşımdaki

“ Küresel kent” vurgulamaları İstanbul’un gelecekteki kimliğinin etkileyecek beklentileri içermektedir.

Bu dönem içinde İstanbul’un mekânsal yapısı üç değişim ögesini yaşamaya başlamıştır. Birincisi; kentin merkezi ve fonksiyonel alanlarında yaşanan değişim sürecidir. İkincisi kentsel yapı içinde yeni mekânsal gelişim eksenlerinin oluşmasıdır ve üçüncüsü ise konut alanlarında yaşanan değişim eğilimidir.

Belediyenin genel tutumunu irdelemek gerekirse; 1984–1989 döneminde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevinde Bedrettin Dalan vardır. Haliç Temizleme Projesi, Tarlabası Bulvarı'nın açılışı, Boğaziçi surlarının yapılanmaya açılması, kentin eski ve yeni merkezlerinde gökdelenler şeklinde 5 yıldızlı otel ve iş merkezi inşaatları gibi büyük imar kararları ile Menderes Dönemi İstanbul'unun belediyeçilik anlayışını yansıtmaktadır. (İBB, 2002, sf:71-72)

1980–1990 döneminde; kentin mekânsal yayılımı hızlanırken, bir yandan yeni yerleşme alanları oluşmuş, diğer yandan mevcut yerleşmeler gelişerek büyümüştür. Mekânsal planlama alanında ki sorunlar devam etmiş, planlara rağmen “plan dışılık” etkinliğini korumuştur. Bu durumun doğal çevresel değerlerin, Su havzalarının imar baskıları dolayısıyla korunamamasında, kent içi ulaşım akslarının yetersiz kalmasında yansımaları olmuştur.

Bu dönemde Beşiktaş-Maslak aksı ile Doğu-Batı yakalarında E–5 aksları yeni hizmet yatırımlarının hızla büyüyen giderek de yoğunlaşan bölgeler olarak tanımlanmaktadırlar. Bu bölgelerdeki kurumsal altyapıya ilişkin yatırımlar ise parçacıl ve zaman zaman da merkezlerin coğrafi mekândaki gelişimleri ile eş zamanlı olarak gerçekleştirilmiştir: mevzi imar planları, merkezi yönetimin ilan ettiği ticaret ve turizm merkezleri, uluslar arası mağazalar zincirlerinin faaliyet gösterebilmesi konusundaki yasal düzenlemeler, kentin eski merkezinde dağınık biçimde faaliyet gösteren uzmanlaşmış sektörlerin kooperatif kurarak bu bölgelerde bir arada toplanması yönündeki eylemler verilebilecek temel örneklerdir. Bu üretim ve dağıtım işlevlerinde çalışacak olan personel altyapısının oluşum da, kurumsal altyapının oluşturulmasındaki sürece benzer biçimde merkez gelişimi ile eş zamanlı ve hatta gecikmeli olarak ve deneme-yanılma sürecinde gerçekleşmiştir. (YENEN, vd., 1996)

Bu değerlendirmeyi tekrar yapmak gerekirse: İstanbul’da altyapı arzına bağlı olarak gelişen merkezler olarak değerlendirilen merkezler; maddi, kurumsal ve personel altyapıları üretilen fakat bu altyapıların “tamamlayıcılık” ilkesine uymadığı süreçlerde gelişen merkezlerdir. Bu

özellik ile de plan ve programa dayalı merkez gelişimlerinden farklılaşmaktadırlar.(YENEN, vd., 1996)

2.1.4.4 Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi

1980 -1990 arasında İstanbul planlama hareketleri, plandan çok eyleme dayanan etkinlikler olmuştur.

1948'den 1983 yılına kadar, yasal olarak oluşmayan gecekonduları belirli periyotlarla "affeden" bir yasal süreç izlenmiştir. Ancak 1983'ten sonra 2805 sayılı yasa ile kent bilim alanına giren "İslah İmar Planları" "kente karşı işlenen suç"un en güçlü yasal dayanakları olmuştur.

Yasa üzerinde yapılaşma olmayan alanlarda dahi İslah İmar Planı yapımına izin vermiştir. Yapılan planların onay merci belediye ve mücavir alan sınırları dışında kalan valiliklerdir. 3030 sayılı kanun kapsamında kalan Büyükşehir belediyelerinde, onay mercii ilçe belediye meclisleridir.

Bu durum, özellikle İstanbul'da "gecekondulaşma tehlikesi var" diye, birçok belediyenin tek başına yapılaşma olmayan olanlarda planlama yapmasına neden olmuştur.

"Uygulamalarda bütüncül bir yaklaşımdan uzak planlar üretilmesi, bugün karşılaşılan imar kaosunun esas nedenlerinden birisidir."

Bu uygulamalardan en çok etkilenen İstanbul'da, kentin yaşam kaynakları tehlike altına girmiştir. Bu kaynaklar;

- Orman alanları
- Su havzaları
- Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Yarımada'nın oluşturduğu "bütünleşik sit"(M.Çubuk) alanıdır.

Dolayısıyla, kontrolsüz kentsel gelişme bu alanları yok etmektedir. Bu İstanbul'da sürdürülebilir bir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için gerekli vazgeçilmez kaynakların yok olması demektir.

1990'dan sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi planlama çalışmaları yine Belediye Şehir Planlama Müdürlüğü, tarafından yürütülmüştür. Bu dönemde 1 / 50000 ölçekli nazım plan çalışmaları yeniden başlatılmıştır.

Bu nazım planının amacı ise "İstanbul'un evrensel, kültürel, doğal, öz değerlerinin ve tarihi kimliğinin korunarak, ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyüme ve gelişmesi sağlanırken, küresel ekonomik gelişme sürecine ve metropoller kademelenmesi içinde yerini almasıdır."

1994 nazım plan amaç ve hedefleri ve bunlara yönelik öneriler, kentin "yaşam kaynaklarının" korunması, ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesinin istenmesi "sürdürülebilir bir gelişme" ve "çevreye duyarlı bir planlama" anlayışı doğrultusunda doğru ilkelere dir.

Bir yandan artan kentsel yayılma, hızla yapılandırılan yeni yerleşmeler ve konut alanları 1980–1990 arası dönem İstanbul'un kent makroformuna ekonomik ve siyasal kararlara bağlı olarak yeni bir çehre kazandırılmıştır.

Bu dönemde önemli bir gelişme 1982 Anayasası'dır. Bu yasanın "Büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri getirilebilir"(md.127) ilkesiyle Büyükşehir tanımı yapılmıştır. Büyükşehir tanımının farklı şekilde değerlendirildiği 3030 sayılı kanun ve 3194 sayılı İmar Kanununun çıkarılması önemli bir diğer gelişme olarak kabul edilmiştir. Bu yasanın en önemli özelliği; karar süreçlerini merkezden uzaklaştırmasıdır. Ancak, özellikli alanlar üzerindeki planlama ve onay süreçlerinin merkezi yönetime devredilmesi, yerleşme girişimlerini zedeler niteliktedir.(TURGUT, 2004, sf. 118–119–120)

2.1.4.5 1980 Planı

Bu dönem içerisinde en önemli planlama çalışması 1980 Nazım İmar Planıdır. Planın amacı; metropoliten İstanbul'un ülke ve dünyaca bilinen öz değerlerini yitirmeden, uluslararası düzeydeki önemini ülke yararına attırılması; bu arada ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılmasıdır.

Planın Yapılma Gerekçeleri

1980'li yıllara kadar İstanbul için planlar ve İstanbul'un sorunlarını bir bütün içinde gözetken ve üst ölçekli plan anlayışından ziyade kenti tasarım boyutuyla ele alan planlar hâkim olmuştur.

Planlı dönem genel olarak daha öncede bahsedildiği üzere 1960'lı yıllarla başlamıştır. Amerika'da yapılmış olan Missisipi bölge planından etkilene rek Türkiye'de planlı gelişme yaklaşımı benimsenmeye başlamıştır(EK:1). Gerek plansızlıktan kaynaklanan gerekse de o dönemin getirmiş olduğu sorunlar nedeniyle İstanbul ölçeğinde bir plan yapma fikri ortaya çıkmıştır. Fakat bu planların nasıl bir örgütlenme içinde gerçekleşeceği ve hangi kurum tarafından yapılacağı en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bunun öncesinde ise; plan yapma fikrinin en önemli nedenlerinden bir diğeri de; Dünya Bankası'ndan kredi alabilmek olmuştur.(EK:3) Bu bağlamda, Dünya Bankası 1974'de şematik bir plan geliştirmiştir. Fakat o dönemde bu şematik plan kabul edilmemiştir. Bunun en önemli nedeni; bugün nasıl stratejik plan kavramı ülkemiz kentleri ve yönetimlerinde benimsenen bir anlayış değilse, genel hedefleri olan bir şematik planın da o dönemde özellikle politik çevrelerce benimsenememiş olmasından kaynaklanmaktadır.(EK:3) Dünya Bankası'nın yapmış olduğu bu plan çerçevesinde pek çok önemli veri toplanmış ve ulaşım – ticaret anketleri yapılmıştır. 1980 planına da, bu veriler altlık oluşturmuştur.

İstanbul'a bir planlama bürosu kurulması fikri ise, Milli Güvenlik Kurulu'nun 86 sayılı kararı ve Bakanlar Kurulunun 20.7.1965 gün ve 6/4970 sayılı kararı ile gerçekleştirilmiştir. Planlama çalışmalarının başlangıcında kentin jeopolitik konumu, Marmara bölgesi ile sosyo-ekonomik açıdan bütünleşmesi ve etkileşimi irdelenerek, İstanbul metropoliteni aktif ve teorik bakımdan Silivri ve Gebze'yi içeren uç noktalar arasında yaklaşık 100 kilometre uzunluğunda kuzeyde Karadeniz'e uzanan bir alan olarak belirlenmiştir. İstanbul Metropoliten alan hududu 1/200.000 ölçekte onanmıştır.

Bu çalışma döneminde 1971 ve 1973'te Prof. Piccinato danışmanlığında hazırlanan ilk eskizler DPT'ye de açıklanmak suretiyle bazı önemli uygulamalara yön verilmiştir. 1974 yılında hükümetimizin Dünya Bankası ile yaptığı bir sözleşmenin sonucunda Nazım Plan Bürosu kapsamında önemli altyapı yatırımlarına altlık olması amacıyla Şehirselsel Gelişme Projesi yapılması gündeme gelmiştir. Dört yabancı firmanın danışmanlığında, genel planlama, ulaşım ve arazi kullanım model çalışmaları bu çalışma kapsamında ele alınmıştır.

Yukarıda bahsedildiği üzere, Dünya Bankası uzmanlarının danışmanlığında yürütülen çalışma sonucunda üretilen alternatifli plan bakanlıkça kabul görmemiştir(EK:2). Bunun üzerine büro yeniden teşkilatlandırılmış, daha önceden sahip olunan planlama verilerini güncelleştirme amacıyla 1979 da yeni bir çalışma başlatılmış ve İmar ve İskân Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin iştiraki ile ' Marmara Bölgesi Gelişme Şeması ve Kentleşme Politikaları' çalışma dizisi ve 'İstanbul Metropoliten Alanı Kent Bütünü' çalışmaları aynı çalışma içine bütünleştirilerek 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı hazırlanmıştır. 1980 onanlı İstanbul Metropoliten Alanı Planlama çalışmaları, önceden devam eden planlama bürosunun yeniden düzenlenmesi ile başlatılmıştır. Bu planlama ölçeğinde İstanbul metropolitenine en azından ülke bütünü çerçevesinde bakmanın zorunlu olduğu ve hatta uluslararası boyutta önerilerin savunulabileceği bir kentin nasıl bir kent olarak planlanabileceği çok yönlü düşünülmüştür. (ERYOLDAŞ, 2006)

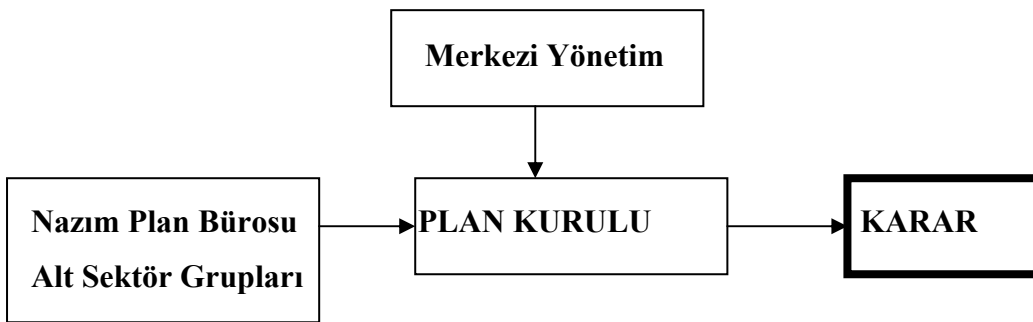
Planın Metodu

Ülkesel politikardan kentin geleceğine yönelik hedef politikalarının yoksun bulunulması, mevcut yasaların imkân verdiği yasa dışı uygulamaları ve gelişmeyi kontrol altına alabilecek disiplinin sağlanamaması gibi planlamanın karşılaştığı zorluklara karşı, analiz aşamasında matematiksel ve bilimsel yöntemlerle olasılıklar gözden geçirilerek çok seçenekli bir plan hazırlanmış ve en olabirli seçilerek etütler geliştirilmiştir.

Plan yapım süreci ve metodu alt sektörler bazında gerçekleşmiştir. Bu sektörler:

- Konut
- Sanayi
- Ticaret ve hizmetler
- Turizm
- MİA
- Fiziki planlama
- Ulaşım
- Rekreasyon
- Bilgi işlem
- Hukuk bürosu gruplarıdır.

Bunun dışında bir de plan kurulu mevcuttur. Her grup arasında etkin bir işbirliği ve iletişim söz konusu olarak veriler ortaya konmuş ve sorunlar tespit edilmiştir.(EK:3)



Şekil 2.2 1980 Planı Plan Yapım Aşamasındaki Aktörler

Plan kurulu, plan yapım esnasında merkezi yönetimin sunduğu değerlendirerek karar aşamasında göz önünde tutuyordu. Plan kurulu, büroda yer alan alt sektör grupların yürütücülerinden oluşan uzman bir kadroya sahipti. Plan yapımında alt sektörler ölçeğinde sorunlara hâkim iken aynı zamanda üst düzeyden gelen önerileri, fikirleri de

değerlendirmekteydi. (EK:2)

Plan, sorunların tespitinden sonra 1995 yılına yönelik varsayımlar doğrultusunda amaç, hedef ve politikaların ortaya konması ile geliştirilmiştir. Planın temel varsayımları doğrultusunda, Metropolitan Alanda nüfus:

1975 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarına dayanılarak İstanbul metropolitan alanında 1995 nüfus alt limiti 6,7 milyon, üst limitinin ise 9,2 milyon olacağı kabul edilmiştir. Son planlama çalışması çerçevesinde yılda ortalama 120 000 göç alan bir hızla gelişen bir kent olması nedeniyle 1995 için 7,1 milyon nüfus kabul edilmiştir. Bu 7,1 milyon nüfusun kentin doğu ve batı yakalarındaki dağılımı şöyledir.


Tablo 2.4 1980 Yılı İstanbul Nüfus Dağılımı

	Doğu	Batı	Toplam
Kentsel alan nüfusu	1 943 000	4 157 000	6 100 000
Gelişme alanı nüfusu	400 000	600 000	1 000 000
Toplam	2 343 000	4 757 000	7 100 000
Dağılım oranı	% 33	% 67	

KAYNAK: Eryoldaş, Akın, (2006), 'İstanbul'un 1980 Büyük İstanbul Metropolitan Alanı Nazım İmar Planı: Gerçekleşen / Gerçekleşmeyen Hedefleri (İstanbul'un Yeniden Planlanması için Veriler)'

Yukarıdaki kabullere göre kentsel alana 6,1 milyon nüfus yerleştirilebileceği düşünülmüştür. Bu alanların içinde 1550 hektar alan *organize konut alanı*(ERYOLDAŞ, 2006) olarak düşünülmüş, 3900 hektar alanın ise imar planları yapılarak 1995 yılına kadar yerleşmeye açılacak konut alanı olacağı varsayılmıştır. Sanayi yerleşme alanları belirlenirken iskân alanları ile çalışma alanları arasındaki ilişkinin toplu ulaşım araçları ile sağlanması ve ulaşılabilir zamanının belirli sınırlar içinde kalması ilkesi benimsenmiş ve plana yansıtılmıştır. Teknolojik düzeyi yüksek ve ihtisas elemanı isteyen sanayi kollarına metropolitan alan içinde desteklenmesi, çok yoğun işgücü ve vasıfsız işgücü isteyen fazla enerji kullanan, fazla su kullanan, büyük yerleşme alanı talep eden sanayi türlerine metropolitan alan dışında Marmara bölgesi yerleşme alanlarında yer bulması önerilmektedir.

Kısacası planın metodu şu şekildedir:

- Alt sektörler bazında yapılanma
 - Verilerin toplanması ve değerlendirilmesi
 - Mevcut yapı ile ilgili varsayımların tanımlanması
 - Amaç – hedef – politikaların belirlenmesi
 - Alternatif plan şemalarının hazırlanması
- 
- Teşhis
- Eskiz

Alternatif plan şemalarının ardından Trakya Koruma Ağırlıklı Bölge Planı seçilmiş ve ardından 1 / 100000 ve 1 / 50000 planlar üretilmiştir.

Plan, metropoliten ölçek ile ele alınarak Gebze ve Kocaeli'ne uzanan bir hinterlant içerisinde oluşturulmuştur. Onay aşamasından sonra planın uygulanması doğrultusunda özellikle sorunlu bölgelerde 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan'ları yapılmıştır. Bu planlar su havzaları, yeni gelişmekte olan kırsal özellikli kesimler ve E-5 anayolu çevresinde görülen yerleşmeler için ağırlıklı olarak geliştirilmiştir. Örnek olarak 1/25.000 ölçekli Ayazağa Çevre Düzeni Planı ve 1/25.000 ölçekli Ömerli-Elmalı Su Havzası Çevre Düzeni Planları verilebilir. Bu planlar günümüzde hala yürürlüktedir. .(EK:3)

Son olarak da mikro ölçekte mekânsal tasarım ağırlıklı olarak Aksiyon(Eylem) Planları yapılmıştır. .(EK:3) Yurtdışında Action Plan olarak adlandırılan ve sorunlu alanlarda geliştirilen bu planlar ülkemizde kentsel tasarım ve fiziki mekân tasarımı olarak uygulamaya konmuştur.

1980 Planı Aşamaları



Şekil 2.3 İstanbul 1980 Planı Planlama Aşamaları (Hazırlayan: SİNEM NEFES, Mayıs 2006)

Planın Amaç ve Hedefleri

Dünya Bankası'nın da desteği alınarak yürütülen plan çalışmasının altlığını belirleyen önemli sorular ve sorunlar olduğu vurgulanmaktadır. Özellikle 1950'li yıllardan beri süre gelen ve o yıllarda gerek plansızlıktan gerekse de dönemin koşulların nedeniyle var olan sorunlar daha da ağırlaşmıştır.

1980 planının yapıldığı dönemde kent hayatını etkileyebilecek birçok darboğaz bulunmaktadır. Bunlar:

- Teknik ve sosyal altyapı yetersizliği, bununla birlikte gelen donatı eksiklikleri
- Mevcut yasaların uygulanmasını sağlayacak yeterli kontrol mekânizmalarının işletilmemesi ve İstanbul'un özelliğinde yetersiz kalması
- Nüfus ile dengeli hizmet sunulamaması,
- Göç eden nüfusun sorunları,
- Toplu taşıma yetersizliği,
- Metropoliten bütününde toplu taşıma ile bireysel taşımanın dengesiz ve verimsiz olması veya diğer bir ifade ile trafik anarşisinin bulunması,
- Kente gelen göçün düşük gelir grubundan olması,

- Konut açığının giderek artması,
- Şehirleşmede, gecekondu olayı ve hisseli tapu usulü ile plan dışı ya da plansız yerleşme, kaçak inşaat olgusu,
- Trafik ve ulaşım kurumunun bulunmaması,
- Kent toprağında sağlıklı mekân dağılımı yani rasyonel arazi kullanımının olmayışı,
- Tarihi ve doğal çevre değerlerinin korunamaması,
- Otopark yetersizliği,
- Kentin ülke ölçeğinde hizmet fonksiyonu yüklenmesi,
- Hizmetler sektörünün yetersizliği,
- Sanayi kirliliğinin aşırı boyutlara ulaşmış olması,
- Kentin büyümesine paralel yatırım payının atırılamamasıdır.

Genel olarak 1980 planın çözüm aradığı sorunlar:

- İstanbul'un sanayinin gelişmesi beraberinde hızla artan nüfusuna karşılık konut arzının yetersiz olmasından kaynaklanan, gecekondulaşma, altyapı ve çevre sorunları,
- Artan araç sayısı ve trafik sorunları ile alternatif ulaşım sistemlerinin eksikliği(metro) şeklinde özetlenebilir.

Planın amacı ve hedefleri de sorunları temel alan, kenti ülke ve dünya ölçeğinde düşünen bir anlayıştan hareketle oluşturulmuştur. Planın amacı:

'Metropoliten İstanbul'un ülke ve dünyaca bilinen öz değerlerini yitirmeden, uluslararası düzeydeki önemini ülke yararına atırılması; bu arada ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılmasıdır.' Böyle bir tanımlamada her ne kadar metropoliten kavramı kullanılsa da plan metropoliten ölçekte yapılmamıştır. Oysa sadece İstanbul'un değil kentlerin etki alanları ile ele alınması ve sorunlarının değerlendirilmesinin yapılması gereklidir.

Planın hedef ve politikalarda ise üzerinde durulan ve dikkat edilen noktalar şu şekildedir:

1. İstanbul gibi hızla gelişen, değişken ve karmaşık metropolitende daha geniş düzenleme ve yönlendirmeyi şekillendirecek ve alternatif önerilerde daha kolay tercih yapabilmeyi sağlayacak operasyonel hedefler üzerinde durulmuştur.
2. Bu hedeflere varabilmek için teklif edilen politikalar, imkân nispetinde, bugünkü yatırım olanakları ile yasal çerçeveler içinde üst yönetim uygulama kademelerine seçme olanağı verecek şekilde belirlenmiştir.

Bu bağlamda, alternatifler gözetilerek, sorunlara çözüm arayıcı bir plan arayışı içerisinde olduğu görülmektedir. Oysa artık planlama müdahaleci olmaktan çok yönlendirici bir özellik taşımaktadır. Bununla birlikte yasal boyutun göz ardı edilmemesi önemlidir.

Planın hedefleri ve politikaları şu şekildedir:

- Hedef 1 İstanbul metropoliteni ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülkenin kalkınma düzeni içinde bütünleşmesi.

Politika 1. Kamu organizasyonu ile bölgesel desantralizasyonun sağlanması, kentsel kademelenmenin yönlendirilmesi ve kentsel sistemlerin oluşturulması ve mevcut eğilimlere karşın, kırsal ve doğal dengenin korunması.

Politika 2. Kentleşme eğilimlerinin düzenleyici önlemlerle dengelenmesi.

- Hedef 2. Doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması

Politika 1. Kamulaştırarak aktif koruma.

Politika 2. Özendirerek aktif koruma.

- Hedef 3. İstanbul'un içme suyu kaynaklarının her şeye rağmen korunması.

Politika 1. Kamulaştırarak aktif koruma.

Politika 2. Yasal düzenlemeler yoluyla korumayı kolaylaştırma

Politika 3. Korunamayan su kaynaklarının uzun vadede temizlenmesi ve alternatif kaynaklar aranması, araştırılması.

- Hedef 4. Ülke ölçeğinde üretilen enerjinin sınırlı olması nedeniyle optimum düzeyde yararlanmanın sağlanması.

Politika 1. Bölgesel ve Metropoliten yerleşme düzeninde enerji kullanımının rasyonalite edilmesi için çözüm araştırılması,

Politika 2. Anadolu ve Rumeli yakalarında düzenlenecek şehirselle büyüklüklerin yeterli düzeyde konut ve çalışma alanlarını içermesi,

- Hedef 5. Mevcut şehirselle dokudaki problemler alanların öncelikle düzenlenmesi.

Politika 1. Sıhhileştirme

- Fonksiyonel değiştirme
- İmar Planı.

Politika 2. Gereğinde küçük müdahalelerle sıhhileştirme

- İmar Planı.

Politika 3. Uzun vadede kendiliğinden sıhhileşmenin oluşabilmesi için özendirme

- İmar Planı.

- Hedef 6. Yeni, şehirselle gelişme alanlarının sağlıklı ve organize biçimde

gerçekleştirilmesi

Politika 1. Kamu organizasyonu

Politika 2. Kamu organizasyonu

Kamu yönlendirmesinde özel sektör organizasyonu,

Politika 3. Tümüyle serbest bırakılmış özel sektör girişimleri.

- Hedef 7. Konut üretiminin ihtiyaç ve talep özelliklerine göre programlandırılması.

Politika 1. Konut Üretiminde başlangıcından sonuca kadar etkin kamu denetiminin sağlanması

Politika 2. Toplu Konut Üretimine dönük özel girişimlerin desteklenmesi.

- Hedef 8. Ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropolitende çalışma alanlarının dengelenmesi.

Politika 1. Sanayinin Metropolden desantralizasyonu ve eğilimlerin yönlendirilmesi.

Politika 2. Sanayi eğilimlerinin düzenlenmesi.

Politika 3. Sanayi eğilimlerinin değerlendirilmesi.

- Hedef 9. Sanayinin fonksiyonel kirliliği dikkate alınarak sanayi alanlarının planlanması

Politika 1. Kirletici nitelikli sanayinin metropoliten içinde kurulmaması

Politika 2. Kamunun yönlendirmesi ile sanayinin kirletici niteliğinin teknolojik önlemlerle giderilmesi.

- Hedef 10. Metropoliten kent bütününde merkezi alanının ana merkez olarak gelişmesi

Politika 1. Ana merkezin sıhhileştirilmesi; Metropoliten hizmetlerin kent bütününde Merkezi İş Alanında yoğunlaştırılması ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi

- Hedef 11. Metropolitende nüfusa uyumlu rekreatif alan ve şehirselsel açık alan gereksiniminin sağlanması

Politika 1. Bu ihtiyacın kamu eliyle organize edilip karşılanması

Politika 2. Kamuya ait ve özel alanlarda rekreatif kullanımın desteklenerek bu ihtiyacın karşılanması

- Hedef 12. Arazi kullanımı sektörler arası dengelenmesinde turizm payının artırılması

Politika 1. Kamunun ağırlıkla katılımı ve yönlendirmesi

Politika 2. Kamunun düzenlemesi ve katılımı ile özendirme

Politika 3. Özendirme ile

- Hedef 13. Metropoliteninde toplu taşıma ile bireyselsel ulaşım dengesinin daha verimli, adil ve çevreye en az zarar verecek biçimde gerçekleşmesinin sağlanması

Politika 1. Toplu ulaşım sistemine ağırlık verilmesi

Politika 2. Özel otomobil hareketliliğinin sınırlandırılması

Politika 3. Mevcut ulaşım altyapısının en yüksek verim elde edilecek biçimde kullanılarak yolculuk talebinin olabildiğince az yatırımla karşılanması

- Hedef 14. İş amaçlı yolculukların topluma maliyetinin azaltılması

Politika 1. İş amaçlı yolculukların ortalama uzunluğunun azaltılması

Politika 2. Çalışma alanlarına toplu taşıma erişiminin sağlanması

- Hedef 15. Metropoliten alanda yönetim ve organizasyon bütünlüğünün sağlanması

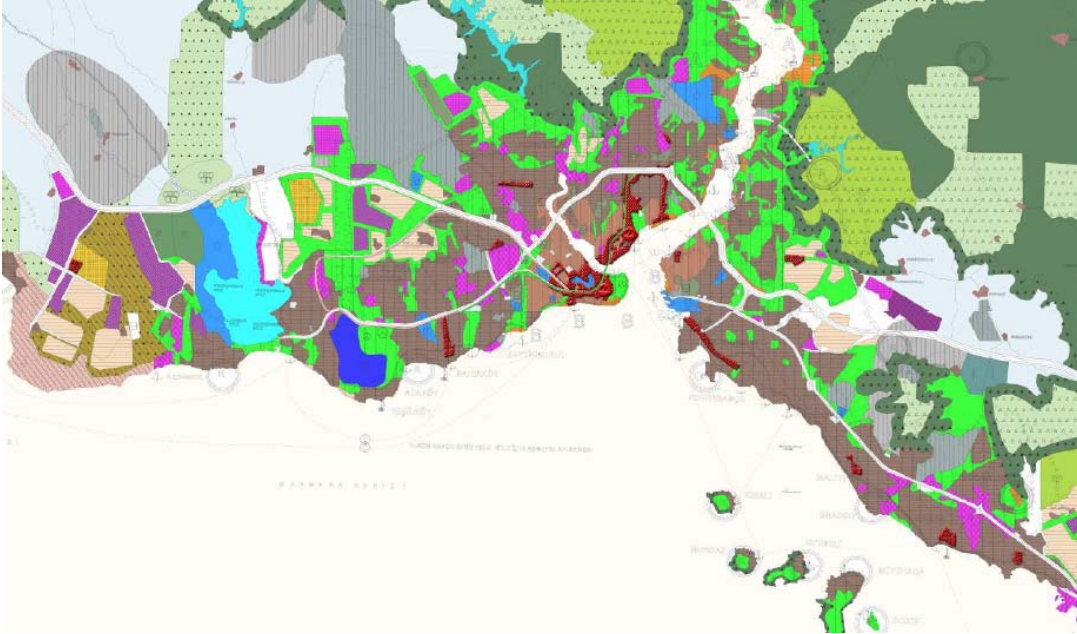
Politika 1. Merkezi yönetim ağırlıklı bir organizasyon kurulması

Politika 2. Yerel yönetim ağırlıklı bir düzenleme yapılması.(İBB, 1980)

Genel olarak hedefler ve politikalar bugünkü durum gözetilerek değerlendirildiğinde;

1. Özellikle öncelikle İstanbul'un bölge ölçeğindeki yeri ve bölge içinde bütünleşmesi üzerinde durulmuştur.
2. Bununla birlikte dönemin kentleşme sorunu ile birlikte gelen konut ihtiyacı devlet denetiminde toplu konutlarla giderilmeye çalışılmıştır.
3. Ulaşım konusunda yöne toplu taşımaya vurgu yapılmış, sanayinin desantralizasyonu istenmiş, tarihi ve kültürel değerlerin korunmasının yanında belki de en önemlisi havza alanlarının korunması ve bu alanların sanayiden arındırılması hedeflenmiştir.
4. Bununla birlikte eski kent merkezinin korunması ve MİA olarak yaşatılması da önemli bir karar olarak görülmektedir. Şuan ki Maslak – Büyükdere aksı merkez kademelenmesi içerisinde değildir.

Harita 2.4 1980 Onanlı 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı (İBB, 1980)



Plan Yapım Aşamasında Tartışılan Sorunsallar

1980 planı genel olarak İmar ve İskân Bakanlığı ile İstanbul Nazım Plan Bürosunun formel ilişkileri çerçevesinde uyum içerisinde devam etmiştir. Bu süreç içerisinde politik ve planlama disiplini arasında ortaya çıkan çelişkiler doğrultusunda Nazım Plan Bürosu içerisinde tartışmalar gündeme gelmiştir.

Bu tartışmalar çerçevesinde gündeme gelen en önemli konu 1973 yılında 1. köprünün yapımından sonra 2. köprüye planda yer verilip verilmeyeceğidir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün başlattığı çalışmalar doğrultusunda 2. köprünün yapımına ilişkin tartışmalarda başlamıştır. O dönemde 2. köprü tartışmaları olduğu için 2 köprüye yönelik yatırımlar yapılıyordu. Bankalar Levent- Maslak aksında arsalar satın alıyordu.(EK:1) Bu yatırımlar doğrultusunda E-5 ve Mecidiyeköy'de viyadükler yapılmıştı.(EK:1) 1980 planında İkinci Boğaz geçişinin güzergâhı belirtilmiştir. Ancak köprünün yapılıp yapılamayacağı seçimde gelecek hükümetin tutumuna ve kararına bağlıdır. 1980 planı ikinci köprü çevresindeki gelişmeyi kısıtlayacak veya denetleyecek temel karar havza içinde hiçbir yapılaşmaya yer verilmeyeceği şeklindeki karar ile uzlaşmaya varıldı.(EK:3) Ama bu karar daha sonra Büyükşehir Sarıgazi için bir çalışma yapmaması sonucu korunamadı.

İkinci köprünün yapımı doğrultusunda Merkezi İş Alanının bu aksa taşınması meselesi de gündeme geldi. Plan çerçevesinde ticaret ve hizmetler konusunda ciddi arazi tespiti çalışmaları yapılmıştı. Mübeccel Kıray'ın başlattığı çalışma doğrultusunda bina tespitlerinde

konut ve konut dışı fonksiyonların oranının 1/2 ve 1/2'den fazla olduğu alanlar Merkezi İş Alanının sınırı olarak kabul edildi ve sınırları çizildi. (EK:2)

Bu tartışmaların aslında odak noktasında İstanbul'un doğu-batı doğrultusunda lineer gelişmesinin gerekliliği ve kuzey-güney doğrultusunda yerleşmeye açılmaması konuları bulunmaktadır.

Bir diğer tartışılan önemli konu İstanbul, hatta Marmara bölgesinde sanayileşmenin kontrol altına alınması meselesiydi. 1980 planının yapımından önce Marmara ölçeğinde alternatif planlar oluşturuldu. Bu planlar çerçevesinde en önemli konu sanayileşme ve sanayileşme artan göç meseleleri idi. Göç ve gecekondulaşma süreçlerinden en çok etkilenen kent olarak İstanbul, içerisinde dağılmış olan sanayilerin bir alanda toplanması ve belli kesimlerin sanayilerden arındırılması söz konusuydu. Marmara ölçeğinde yapılan planda İstanbul'a ve Marmara'ya özellikle gemi-sökme sanayinin asla sokulmaması kararı alındı. O dönemde göç ile sanayileşme birbiri ile doğru orantılı iki olgu olarak düşünülüyordu(EK:3). Diğer bölgelerde Organize Sanayi Bölgeleri kurulursa bu süreç yavaşlatılır diye düşünüyordu. Ama bu yaklaşım uygulanamadı. 1980 planında Çerkezköy'de bir Organize Sanayi Bölgesi kurularak sanayi yatırımlarını buraya yönlendirmek amaçlandı. Hatta bu doğrultuda Merkezi Yönetimin insiyatifi ile Toplu Konut Projesi yapıldı(EK:1).

Bunun yanı sıra İstanbul'da sanayilerin bir yerde toplanarak su havzaları dışındaki alanlarda Organize Sanayi Bölgelerinin oluşturulması gündeme geldi. Bu doğrultuda Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü ile ortaklaşa çalışılarak alanlar belirlendi ve Arsa Ofisi kamulaştırma şerhlerini ortaya koydu. Ama sonraki dönemlerde bu çalışmada askında kaldı. Yine İstanbul kapsamında Tarihi Yarımada'dan sanayiye tasfiye etmeyi amaçlayan kararlar geliştirildi. Tarihi yarımada'yı korumak amaçlanıyordu(EK:3).

1980 planı kapsamında göç ve gecekonduların sorunsalları da önemli yer tutuyordu. O dönemde Toplu Konut Yasası henüz çıkmamıştı. Ama 775 sayılı Gecekondular Yasasına dayanılarak Gecekondular önleme bölgeleri belirlendi(EK:3).

Bunun dışında o dönemde 1980 planı çerçevesinde;

- Sultanahmet Adliyesinin kaldırılması,
- Bakırköy-Zeytinburnu Sahil yolu bağlantısı,
- Yeni Otogar'ın yeri
- Hallerin yeri konuları tartışılıyordu(EK:1).

Planın Uygulama Aşaması/ Planın Başarısı

1980 planı doğrultusunda birçok karar uygulamaya konulmuşken, politik süreçlerin etkisi ile bazı kararlar uygulanamamıştır.

Gerçekleşen Plan Kararları:

1980 planında sanayi, konut, rekreasyon ve ulaşım konularında birçok karar uygulanabilmiştir.

- Sanayi

1980 planında ağırlıklı olarak İstanbul'da dağınık yerleşen sanayilerin Organize Sanayi Bölgelerinde toplanması amacıyla Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü ile ortaklaşa yapılan çalışmalar sonucunda alanlar belirlenmiştir.

1. Orhanlı Deri Organize Sanayi (Kazlıçeşme'den dericileri taşımak için düzenlenmiştir. Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünce alanı kamulaştırılmıştır.
2. Gebze Organize Sanayi Bölgesi (İstanbul' a gelen büyük yatırımcıya altyapılı Sanayi alanı hazırlamak üzere düzenlenmiştir. Metropolitan Nazım İmar Planı onanmadan önce bu sanayi alanı Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünce kamulaştırılmıştır.
3. Kurtköy Organize Sanayi Bölgesi: Bölgenin Anadolu yakasındaki et kesim yerlerini gıda sanayinin yoğunlaşacağı alan olarak belirlenmişti. (Daha sonraki yıllarda bu alanda plan değişikliği yapılarak, sanayi alanında Büyükşehir Belediyesi tarafından vazgeçilmiştir. Yöre, Sabiha Gökçen Hava Alanı olarak 2000'li yıllarda kullanıma açılmıştır.)
4. Doğu Sanayi Bölgesi (Küçük esnafı düzen altına almak amacıyla gerçekleştirildi Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünce kamulaştırılmıştır).
5. Atatürk Sanayi Bölgesi (Maslak yöresindeki oto sanayini organize etmek üzere düzenlenmiştir. (Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünce kamulaştırması yapılmıştır.)
6. İkitelli Organize Sanayi (İstanbul içindeki küçük orta boy sanayi tesislerini kent dışına çıkarmak amacıyla ve Haliç kenarındaki sanayilere yer göstermek amacıyla gerçekleştirilmiştir. İstanbul içindeki, gayrisihhî olarak tanımlanan, plastikçiler, galvanocular, küçük dökümcüler, kaporta ve oto, soğuk ve sıcak demirciler ve çeşitli KOBİ nitelikli sanayiler 22 kooperatif halinde İkitelli sanayi alanında yer verilmiştir. Ancak daha sonra bu kooperatif sayısının artırılması ve yörenin KAKS 1.00 olan katsayısının değiştirilmesi ile bölge çok yoğun bir sanayi yerleşmesi haline dönüştürülmüştür. Deri ürününü işleyen ayakkabıcı, terlikçi sayacı vb gibi küçük sanayi erbabının kooperatif üye sayısı göz önünde

tutularak herkese bir işyeri bulabilme vaadiyle için yörenin yapılaşma katsayısı değiştirilmiştir.

7. Toptancılar Sitesi (İSTOÇ), İstanbul tarihi yarımada içinde yer alan Tahtakale, Mercan ve çevresindeki toptancı esnafını tarihi yarımada dışına yerleştirmek amacıyla, Arsa Ofisi Bölge Müdürlüğü'nce depolama alanı olarak kamulaştırılmıştır.

8. Mermerciler ve Bakırcılar gibi çevre kirleten ve metropoliten alana hizmet veren KOBİ nitelikli sanayiler, İstanbul'a dış çevreden gelen yüklü ve ağır kent içi trafiği yaratan sanayi kurumları Kavaklı yöresine yerleştirilmiş ve kıyıda iskele alanı ayrılarak, Marmara mermerinin sanayi alanına ulaştırılması kolaylaştırılmıştır. Mermerciler, Bakırcılar Sanayi Yakuplu Bölgesi ve Kumcular iskelesi Plan kararlarına aykırı olarak liman tesislerine dönüştürülmüştür.

9. Zeytinburnu'ndaki kumcular da bu alandaki iskelelerden hizmet vermesi için kendilerine kumcular iskelesi sağlanmıştır. Ancak daha sonra kumcuların iskelelerini deniz ticareti ile uğraşan gruplara yönlendirdiği ve İstanbul için hiç beklenmedik bir şekilde konteyner yükleme alanının oluşturulduğu ve Haydarpaşa limanındaki bürokratik işlemlerin zorluğu nedeniyle özel sektörün bu alanda liman geliştirdiği gözlenmiştir. Bu liman olanağının Hadımköy bölgesindeki sanayi gelişmesini tetiklediği ve Küçükçekmece ve Sazlıdere havza alanı içinde istenmeyen sanayi alanları ve yerleşmelerin görüldüğü söylenebilir.

- Konut

Potansiyel gelişme alanlarından toplu ulaşım olanağı gösteren alanlara 300/400 kişi yoğunluklu Toplu konut alanları belirlenmişti. Ama bu karar plan düzeyinde kalmıştır. Bu alanlardan bir kısmı, Örneğin, Soğanlık, kamulaştırılmış ve kooperatiflere tahsis edilmiştir. Alibeyköy de gecekondü önleme alanı olarak belirlenen yerlere bir kısım kooperatiflere belediye eliyle alan tahsisi yapılmıştı(EK:3).

O dönemde Halkalı konut alanıydı. Ama Halkalı İkitelli Organize Sanayi Bölgesine destek olmak amacıyla işçilerin yerleşebileceği bir alan olarak düşünülmüştü. Ama kamulaştırma konusunda sorunlarla karşılaştığı için gerçekleştirilememiştir. Halkalı toplu konut alanı da çeşitli projelendirmelerden sonra üst gelir gruplarının yerleştiği toplu konut alanı olarak gerçekleştirilmiştir(EK:3).

- Ulaşım

Deniz ulaşımına ağırlık verilebilmesi için yeni bir sistem önerisi yapıldı. İskeleler çoğaltıp ve güçlü deniz araçları önerilmiştir(Bostancı Deniz Otobüsü Terminali).

Bu güzergâh Yenikapı'dan başlamakta ve E5 karayolunu izleyerek Toptancılar sitesi ve Halkalı'dan geçmekteydi. Daha sonra Belediye Başkanı Sözen güzergâhı değiştirerek İSTOÇ sitesi ve Halkalı güzergâhı Ataköy, Bahçelievler yolu ile havaalanına yönlendirilmiştir.

- Ticaret ve Hizmetler

Hal alanının Unkapanı'ndan Esenlere taşınması, Otogar'ın Topkapı'dan Esenlere taşınması, Boğaz kenarında ve Harem sahillerinde ve Zeytinburnu'nda yer alan ve deniz kumunu kente getiren kumcu motorları için Kartal'da ve Kavaklı köyünde iskele yerleri ve depolama alanları önerilmesi ve gerçekleştirilmesi, Patlayıcı maddelerin Haliç'teki mavnalardan kaldırılıp biri Anadolu yakasında diğeri Avrupa yakasında (Kayabaşı köyünde) parlayıcı ve patlayıcı madde deposu yeri ayrılması ve gerçekleştirilmesi, Unkapanı'ndaki kuru gıda toptancısının Esenler bölgesinde. yeni hal çevresine taşınması 1980 planının önerileri ve gerçekleştirdikleridir.

Gerçekleşmeyen Plan Kararları

Merkezlerin çok ayrıntılı çalışması yapıldığı halde mevcut trendi yönlendiren bir merkez çalışması bitirilemedi.

Liman çalışması gerçekçi olamadı. Liman kendi sorunları ile baş başa bırakıldı. Bu durumda Marmara Ereğlisi'nde düşünülen liman yapılamamıştır. İstanbul'un artan dış ticaret eğilimleri doğrultusunda Ambarlı ve Haydarpaşa limanları hem kendi içerisinde hem de çevresinde sorunlarla karşı karşıya kalmıştır(EK:3).

Havza içindeki yapılaşmış alanların plan ilkelerin uygun olmadığı ve buralardan kaldırılması kabul edilmişti. Bunlarla ilgili bir politika ve uygulama aracı öneri geliştirilmemiştir. 1980 planının onanmasından hemen sonra havza içinde Sultanbeyli ilçesi oluşturulmuştur. Bu bölge belediye ilan edilmiş ve İstanbul Nazım planından bağımsız olarak kendi planı ile daha doğrusu plansız gelişmeye yol açılmıştır. İçişleri Bakanlığınca önerilen birçok belde belediyesinin su havzası içinde yer aldığı ve Büyükşehir belediyesinden bağımsız olarak imar planları yaptığı ve su havzası içindeki gelişmeleri tetiklediği görülmektedir. Emlak Kredi Bankasının satın aldığı Bahçeşehir yerleşme alanını da 1980 planına aykırı olarak su havzası

içinde gerçekleştirildiği izlenebilir. Bu noktada 1980 planında merkezi yönetimle uyumlu geliştirilen bazı politikaların sonraki dönemde uygulanmadığı görülmektedir.

Haliç kenarında kamulaştırılan Perşembe Pazarı esnafı için PERPA ticari sitesi için Okmeydanı'nda yer hazırlandı. Bu bölgenin yapısı tamamlandığı halde esnafın burayı tercih etmediği gözlenmiştir.(EK:1)

Ulaşım ile ilgili Söğütluçeşme istasyonunun devreye girmesi ile birlikte ulaşımın köprüye yönlendirilmesi ve karayolu ağırlıklı seyahat teşvik edilmiştir(EK:1). Bu durum planda karayoluna alternatif olarak raylı sistem ve denizyoluna ağırlık verilmesi ilkesinin önünde geçmiştir.

2.1.5 1990–2005(1994–1995 Planları) Dönemi

2.1.5.1 Genel Konjonktürel Yapı

Bu dönem Sovyetler Birliğinin çökmesi ile rakipsiz olan liberal ekonomik görüşün Türkiye'de biçimlendiği bir dönemdir. Devletin yerine kapitalizmin egemen olduğu görüş bu dönemde ağırlıklı olarak kendini hissettirmektedir. Bu dönemde dış ticaret rejiminin ve mali sistemin serbestleştirilmesinde önemli gelişmeler olmuştur. Bu serbestleşme süreci yeni girişimcilerin çoğalmasına ve rekabet koşullarının benimsenmesine yol açmıştır.

Bu dönemde kalkınma planları geleneği devam etmiştir. 1990–1994 yılları arasında Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1990–1994 döneminde belediye sınırları içinde yaşayan nüfusun toplam nüfusa oranının yüzde 70,72, büyükşehir belediyelerindeki nüfusun toplam belediye nüfusa oranının yüzde 40,42 olacağı tahmin edilmiştir(9.BYKP, sf:5-6).

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemindeki dört Hükümet Programına bakıldığında, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'nın onaylanması, Merkezi Yönetim ile Yerel Yönetimler arasında koordinasyon sağlayacak bir bakanlık kurulması çalışmaları ve Merkezi Yönetim ile yerel yönetimler arasında görev, yetki, sorumluluk ve kaynak paylaşımına ilişkin Çerçeve Yasa çalışmaları olmak üzere üç önemli adım atılmıştır.

Çerçeve Yasanın ana hareket noktası kamu görevlerinin merkez ve yerel arasında paylaşımı olarak ortaya çıkmıştır. Kamu yönetiminin hem merkezde hem de yerinde yeniden yapılanması, merkezi yönetimin ulusal politika ve standartları belirleyen, hizmet detayı ile boğulmayan bir yapıya kavuşturulması, hizmetlerin halka en yakın yönetim birimlerince yerine getirilmesi temel ilkelerinden hareketle hazırlanan Çerçeve Yasa, doğrudan

uygulamaya yönelik bir yasa olmaktan çok, konu ile ilgili olarak çıkarılacak ya da değiştirilecek uygulama yasalarının çerçevesini çizmek amacıyla düzenlenmiştir.

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde belediye nüfusunun toplam nüfusa oranı yüzde 74,6 olurken büyükşehir belediyelerinde yaşayan nüfusun toplam belediye nüfusa oranı yüzde 42,6'ya ulaşmıştır.

1996–2000 tarihleri arasında Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1996–2000 yıllarını kapsayan VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi sonunda belediye sınırları içinde yaşayan nüfusun toplam nüfusa oranının yüzde 84,9'a, büyükşehir belediyelerindeki nüfusun toplam belediye nüfusa oranının yüzde 43'e ulaşacağı tahmin edilmiştir.

Bu planda yer alan ilke ve politikalarından bazıları şunlardır(9.BYKP, sf:8-9):

"Hizmet üretiminde etkinliğin artırılması ve kaynakların akılcı kullanımı amacıyla kamu hizmetlerinin yerinden karşılanması ilkesi çerçevesinde, demokratik yapılanma ve bölgesel kalkınmanın temel taşları olan mahalli idareler yeni bir yapı ve çalışma düzenine kavuşturularak güçlendirilecektir.

İller Bankası, özerk ve gerçek bankacılık kurallarını uygulayacak, ihtisaslaşmış bir yatırım bankası niteliğine kavuşturulacaktır.

İl, ilçe ve belediye kurulması için kriterler, yerleşmelerin ekonomik potansiyeli, nüfus yapısı, tarihi, coğrafi ve kültürel özellikleri dikkate alınarak hizmetin götürülmesinde optimum büyüklüğü sağlayacak şekilde belirlenecektir.

Mahalli idareler tarafından yürütülen kentsel ulaşım, katı atık değerlendirme ve arıtma, doğalgaz, jeotermal enerji tesisleri gibi önemli projelerin planlanması, uygulanması, standartların belirlenmesi ve finansmanı açısından merkezi ve mahalli idareler arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanacaktır.

Kent içi ulaşım ihtiyacını nazım plan kararları doğrultusunda karşılayacak kentsel ulaşım ana planı çalışmaları hızlandırılacak, plan önceliklerine dayalı toplu taşıma sistemlerine ağırlık verilecektir(9.BYKP, sf:9-10)."2001–2005 yılları arasında Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanırken, Yerel Yönetimler ve Kentleşme Özel İhtisas Komisyonu, yerel yönetimler ve kentleşme-imar olmak üzere iki alt komisyon olarak çalışmış, yerleşme yapısında ölçek sorunu; yerel yönetim maliyesi; denetim sistemi, yerel yönetimlerde katılım yöntemleri ve demokratikleşme gereksinimi; dezavantajlı

toplumsal kesimler; doğal çevrenin korunmasına yönelik sorunların tespiti yapıp, öneriler geliştirilmiştir.

Kentleşme ve imarla ilgili alt komisyon ise temel vurgusunu kentleşme sürecinin içeriğine yapmış, kentleşmenin kent yoksulluğunu kırsal yoksulluğuna tercih edenlerin göçüyle gelişen bir süreç olduğunu belirtmiştir. Türkiye kentlerinin temel karakteristiklerini yoksulluk, sefalet, yasa ve hukuk tanımazlık, günlük yaşamda kargaşa, ulaşım ve altyapı yetersizlikleri, kirlilik, denetimsiz büyüme, kaçak yapılardan oluşan kent parçalarından oluşan kentler olarak sıralamıştır.

Raporda “ekonomi alanında yatırımların üst plan kararlarından bağımsız olarak günlük kararlarla yürütülmesinin kentsel çarpıklıkların yanında bölgesel dengesiz gelişmeyi körüklediğine; plan hiyerarşisini dikkate almayan gelişmenin büyümeye dönüştüğüne; bu olumsuz ortamdan genelde doğal çevre, özelde ise, ve korunması gerekli tarım alanları, kıyılar, tarihi ve kültürel miras, toplumsal yapı, sosyal çevre (kimlik, yaşam biçimi, vb) ve teknik altyapının olumsuz biçimde etkilendiğine” vurgu yapılmıştır.

2.1.5.2 Kent Yönetim Sistemi

Bölünmüş ortaklık türünde politik koalisyonlar ve özelleştirme nitelikli ekonomik gelişim modeli Türkiye’de sermayenin kentleşmesini devam ettirmektedir. Kentsel Planlamanın yöntemi endüstri sonrası entegrasyonu gerçekleştirmek amacı ile küresel sürece dayanmaktadır. Hem tarihi yarımada hem de Haliç kıyılarındaki kent içi tarihi bölgeler şehirde dönüşen başlıca kentsel alanlardır. 1990 sonrasında kentsel dönüşüm süreci bakımından göze çarpan deneyimler tarihi yarımada örneklerine yoğunlaşmıştır(GÜRLER, 2004).

1990 sonrası dönem sınır ötesi haberleşme ve teknolojik gelişmelerin hızlanması ile ulus ötesi şirketlerin kent mekânındaki etkinliği artmaya başlamıştır.

Soğuk savaş döneminin sona ermesi ve küreselleşme faaliyetlerinin hız kazanması ile birlikte yabancı sermaye kent mekânında hızla yayılmaya başlamaktadır. 5 yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri, plaza ve ofis gibi küresel dünya kentleri mekânsal öğelerinin gelişmeye başlaması ve belli noktalarda yığılması gözlemlenmeye başlamıştır.

2.1.5.3 Mekânsal Dönüşüm

1990’lı yıllarla birlikte özellikle küreselleşme kavramıyla ilişkilendirilebilir düzeyde yaşanan değişimler dikkat çekicidir. Uluslar arası sermayenin çekiciliğine dayandırılan yaklaşımdaki

“Küresel Kent” vurgulamaları İstanbul’un gelecekteki kimliğinin etkileyecek beklentileri içermektedir.(İBB, 2002) Kısacası bu dönemin mekânsal kararlarını etkileyen olgular şu şekildedir:

- Mevcut yerleşmeler gelişerek büyümekte, yeni yerleşme alanları oluşmaktadır.
- Planlara rağmen plan dışılık söz konusudur.
- Kuzey kuşağı imar baskısı altında, su havzaları korunamamaktadır.
- Ulaşım raylı sisteme kayamamış, karayolu ağırlıklı olarak işlemektedir.
- Kaçak kentleşme ve yapılaşma yoğun şekilde yayılmaktadır.

1989–1994 döneminin Büyükşehir Belediye Başkanı Nurettin Sözen'in özellikle ulaşım konusunda, toplu taşıma yer vermesi bu dönemin olumlu çabalarıdır. Tramvay şebekesinin artması ve metro temelinin atılması önemli olaylar arasındadır. Ancak bu dönemde izlenen popülist yaklaşımlar nedeniyle gecekondulaşma çok fazla artmıştır. İstanbul Yönetimi, Cumhuriyet Tarihi boyunca genelde Türk Siyasal Hayatı'nın demokratikleşme sürecindeki dalgalanmalara bağlı olarak yükselen ve alçalan ivmeler göstermiştir. Bir dönemde, toplumsal kesimlerin hâkim olduğu örgütlenmeler merkezi yönetim müdahalelerine maruz kalmış, örgütlerin bağımlı yapısı altında özerk kimliğini yaratması sınırlandırılmıştır.(İBB, 2002)

Sonraki dönemlerde de durum değişmemiş, fakat özellikle Tayip Erdoğan döneminde planlama çalışmaları devam etmiştir. Son dönemlerde ise yeniden yapılanma bağlamında yerel yönetimlerin giderek artan öneminin sorgulandığı bir süreç yaşanmaktadır. Yerel yönetimlere ilişkin pek çok yasa çıkartılmış ve uygulamaya konulmuştur.

1990’lı yıllarla birlikte küreselleşme kavramıyla uluslararası sermayenin çekiciliğine dayandırılan yaklaşımdaki “Küresel kent” vurgulamaları İstanbul’un gelecekteki kimliği üzerine yaklaşımları arttırmıştır. Bu dönem içinde İstanbul’un mekânsal yapısı üç değişim ögesini yaşamaya başlamıştır. Birincisi; kentin merkezi ve fonksiyonel alanlarında yaşanan değişim sürecidir. İkincisi kentsel yapı içinde yeni mekânsal gelişim eksenlerinin oluşması, üçüncüsü ise konut alanlarında yaşanan değişimlerdir. Diğer önemli konular ise yatırım kararlarının kent gelişimini etkilemesi ve parçacıl kentsel projelerin tasarlanmasıdır.

İstanbul Metropolen Alanı, son yıllarda gözlenen nüfus ve dolaylı olarak yerleşme eğilimleri makroformunu belirleyen konut alanlarının dışa doğru yayılma-saçaklanmasında, başlangıçta var olan ulaşım ağı yol gösterici olmuştur. İETT ve çevre belediyelerinin otobüse dayalı toplu taşımacılıkta yetersiz kalması sonucu, dolmuş-minibüs bu açığı kapatır duruma gelmiştir.

Giderek bu durum, gecekondulaşma, hisseli ifrazlı yasa dışı oluşumların gelişmesinde özendirici rol oynamıştır.

Eski İstanbul nüfusunun yasadışı ve eski yerleşimlerin bulunduğu bölgeler, bu yeni ve dinamik yapı içinde yıkılıp yoğunlaşarak göreceli olarak daha yavaş büyürken, çevre alanlar, altyapı ve planları olmadan hızla gelişmiştir. Yatırım kararları, şehirlerin gelişme yönünü, hızını ve nüfusun dağılımını önemli ölçüde etkilemiştir.

Bakırköy’de, göçlerle gelen nüfusun yerleşebileceği kırsal alanların çokluğu, ulaşım ağının ve bununla birlikte gelişen sanayi ve iş alanlarının yoğunluğu, büyümeyi hızlandırmıştır. Doğu-batı yönünde geçen E-5 karayolunun kuzeyinde kalan alanlardaki sanayi ve konut alanları, nüfusun büyük kısmını barındırmaktadır. Gaziosmanpaşa, Sarıyer İlçelerinde de büyük nüfus gelişmesi olmuştur. Eminönü nüfus kaybetmiş, Beyoğlu düzenli konut bölgesi olmaktan çıkmış, çöküntü alanlarına dönüşmüştür. Doğu yakasında Kartal ve Üsküdar gelişimini sürdürmüştür. E-5 boyunca hızla gelişen sanayi, çevresinde yasadışı yerleşmelerin oluşmasına yol açmış, yapılan imar planları ile sürekli arttırılan imar hakları bölgede nüfusun hızla artması sonucunu doğurmuştur.(AYSU, 1990)

2.1.5.4 Planlamanın Mekânsal Dönüşüme Etkisi

Bu dönem içerisinde en önemli planlama çalışması 1995 onanlı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı’dır. Söz konusu planın amacı; 2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul’un; evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak; tarihi kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere; ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken; dünyadaki ekonomik gelişme sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içinde yerini alarak; dünya ve bölge ülkelerinin (Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve İslam Ülkeleri) ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, kültür, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet, ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.

2.1.5.5 1995 İstanbul Nazım İmar Planı

Planın Yapım Gerekçesi

1992 -1994 Yılları arasında hazırlanmış bulunan, İstanbul 1/50.000 Ölçekli Nazım Planı, aşağıdaki hususlarda kamuoyu ve ilgili kuruluşlardan ciddi şekilde eleştiriler almış ve bu planın bu şartlarda revize edilmesinin bir zorunluluk olduğu ortaya çıkınca, İstanbul

Büyükşehir Belediyesince 1994 yılı içinde, Nazım Plan Bürosunu yeniden teşkilatlandırarak bu revizyon çalışmasını başlatmıştır.(İBB, 1995)

Nazım planın hazırlanması sırasında metropoliten bölge bütününde araştırmalar yapılmıştır.

1. Metropoliten bölge olarak Marmara ve Trakya bölgesi bütünü kabul edilmiştir.
2. Metropoliten alan ise, Tekirdağ il sınırından İzmit il sınırına kadar uzanan bölgeyi kapsamaktadır.
3. Yukarıda belirtilen sınırlar içinde analiz çalışmaları yapılarak, batıda İstanbul il sınırı, doğuda İstanbul il sınırına ilave olarak Gebze ilçesi sınırını içine alan bölge bütününde “İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı” çalışmaları tamamlanmıştır. Metropoliten alan alt bölge olarak adlandırılan alanın sınırları içinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanı 3030 sayılı yasa ile belirlenmiş olan batıda Avcılar'dan doğuda Tuzla'ya kadar uzanan alanı içine alan bölgedir.

Şehrin, 1960–64 yılları ile 1974–75 yılları arasında yapılan planlama çalışmaları sırasında ele alınan, merkezi ağırlık oluşması hesapları ile sosyo-ekonomik araştırmalar sonunda, Akdeniz-Ortadoğu Bölgesinde birinci derecede yönetim ve karar merkezi olabilecek tek şehir olduğu şaşmaz bir şekilde tespit edilmiş idi.

Ancak, 1960'da 1–2 milyon nüfusa sahip iken, en çok 7 milyon kişinin yerleşeceği düzenli şehri planlamak üzere, hayata geçirilecek eylem plan ve programları uygulanamayınca, bugün 9–10 milyon kişiye ulaşan İstanbul'un yukarıda belirtilen kıtalararası bir kültür ve karar merkezi olma şansı azalmıştır. Her şeye rağmen bu kötü gidişin durdurulması, şehrin sıhhileştirilmesi yine yukarıdaki hedefi tekrar yakalayabilmek için asli ve tek kabul edilebilir amaç olarak devam etmektedir. (İBB, 1995)

Planın Stratejileri

Türkiye'de fiziki planlamanın, sadece 19. asırdan kalma basit mekân düzenlemeleri, arazi kullanış ve yapı yoğunluğu kararlarını içeren dokümanlar olarak hazırlanmış olması, hazırlanan bu detaylı ve kısıtlayıcı planların, hayatın dinamik değişken yapısı karşısında yetersizliğini ortaya koymuş ve toplumun dinamik gelişmesini yönlendirici ve kolaylaştırıcı bir rol oynamaktan uzak kaldığı gibi, aksine gelişen toplumun ihtiyaçlarını karşılamaya çalışırken düzenli yaşama ortamlarının planlanmasını da imkânsızlaştırmıştır. Bu planlar bir taraftan fiziki tanımlar ve kısıtlamalar getirirken aynı zamanda şehirlerin sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarına yetersiz kalmış ve tutarlı esaslara dayanmadan adil olmayan bir şekilde araziden yararlandığı insanlar arasında farklı fırsatlar sağlamış ve böylece arsa ve bina

spekülasyonunu körüklemiştir. Planların bu özelliği, çeşitli türden müdahale ve baskılar elinde sürekli olarak değişmelerine ve amaçlarından giderek uzaklaşmalarına sebep olmuştur.(İBB, 1995)

Bu planın 3 temel stratejisi bulunmaktadır;

- İhtisaslaşma Kuralı: Metropoliten alan alt bölge bütününde özellikle yeni yerleşmelerin konut-iş ilişkilerinin rasyonel bir biçimde çözülerek planlanması ve eski dokuda sağlıklı olmayan bu ilişkilerin bir program çerçevesinde iyileştirilmesi yaklaşımıdır.
- Merkezler Kademelenmesi Kuralı: Metropoliten alan alt bölge bütününde nüfus desantralizasyonunun sağlanabilmesi için kanat çekim merkezleri önerilerek, bunların 1. derece merkezler olarak gelişmelerinin sağlanması ve kent makroformunun lineer ve belli bir kademelenmede çok merkezli görünüme kavuşturulması yaklaşımıdır.
- Yoğunluk Kademelenmesi Kuralı: İstanbul bütünü içinde yapılan analizler doğrultusunda, yaşanabilir yoğunlukların merkezden dışa doğru tedricen azaltılması ve ortalama mutlaka düşürülmesi yaklaşımıdır. Buna göre; Kadıköy ve Bakırköy 1. derece alt merkez, Üsküdar 2. derece alt merkez, Kartal, Maltepe, Pendik 3. derece alt merkezdir.

Planın amaç ve hedefleri

Planın amacı:

“2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul’un; evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal özdeğerlerine sahip çıkılarak; tarihi kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere; ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken; dünyadaki ekonomik gelişme sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içinde yerini alarak; dünya ve bölge ülkelerinin (Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve İslam Ülkeleri) ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, kültür, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet, ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.”

- Hedef 1. İstanbul’un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal özdeğerlerine sahip çıkılarak, tarihi kültürel kimliği ile özdeşleşen bir dünya kenti statüsü kazandırılması.

Politikalar:

1. Geleneksel kent dokusunun, mutlak surette Metropoliten alan alt bölge gelişme dinamiklerinin baskısından kurtarılması ve bu alanların sanayi, imalat, depolama gibi bu mekânlara zarar veren fonksiyonlardan arındırılması,
2. Metropoliten alan alt bölge bütününde, uluslararası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmetler vd. arazi kullanım kararlarının tespiti.
3. Kültürel ve sosyal faaliyetlere ilişkin fonksiyonların, şehrsel kademelenme içinde yeterli ve kaliteli hale getirilerek dengelenmesi.
4. Tarihi yarımada içindeki kentsel prestij alanları tespit edilerek bu alanlar konut, hizmetler ve turizm amaçlı planlanırken kentsel sosyal ve teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilerek düzenlenmesi,
5. İstanbul'un uluslararası bir dünya kenti olmasını sağlamak üzere uluslararası düzeyde konferans, kongre, sanat, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekânlarına yönelik projeler geliştirilmesi, müzeler ve arşivlerin oluşturulması.
6. Kentsel gelişme baskısının tarihi yarımada ve Boğaziçi üzerinden kentin doğu ve batı kutuplarına Kanat Çekim Merkezleri oluşturularak çekilmesi.
 - Hedef 2. İstanbul'un, dünya ve bölge ülkelerinin (Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve İslam Ülkeleri) ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan, ekonomik ilişkiler içinde yönetim ve karar mekânizmalarının bütünleştiği bir merkez olması.

Politikalar:

1. M.İ.A. alanının I. derece merkezlerlerin gelişimi öngörülerek yatırımlarının ve plan kararlarının bu doğrultuda yönlendirilmesi.
2. Metropoliten Alan Alt Bölgede Kentsel fonksiyonların dengeli dağılım sağlanarak ihtisaslaşmanın teşvik edilmesi.
3. Turizm potansiyelinin geliştirilmesi ve turizm payının kent ekonomisindeki oranının artırılması,
4. Metropoliten Alan Alt Bölgede doğal yapı, tarihi-kültürel doku, çevre, turizm ve rekreasyon işleri açısından da yönetim, organizasyon bütünlüğü ile denetiminin sağlanması,
5. Turizm, rekreasyon vb. kullanım alanlarında donatı ve ulaşım sisteminin standart ve kalitesinin geliştirilmesi.

- Hedef 3. Metropoliten Alanın ülke ve bölge kalkınması ile sosyal, ekonomik, kültürel açılardan uyumlu büyüme ve gelişmenin sağlanması, etkinliğinin artırılması ve dünya metropollerini arasında hakedilen yerin alınması.

Politikalar:

1. Sanayinin Ülke ve Bölgesel desantralizasyonunun sağlanarak İstanbul Metropoliten Alan bütününde hizmetler sektörünün teşvik edilmesi.
2. Metropoliten alan alt bölge bütününde dengeli merkezler dağılımının sağlanması,
3. Ulaşım ve haberleşme imkanlarının geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için gerekli organizasyonun sağlanması,
4. I. Uluslararası raylı sistemlerle entegrasyonunun sağlanarak, kıtalararası yük ve yolcu taşımacılığı kolaylaştırılması ve maliyetin düşürülmesi,
5. Metropoliten alan içinde yurtdışı ve yurtiçi ilişkilerin organize edilmesi amacıyla havaalanı sayısının artırılması.

- Hedef 4. İstanbul Nazım Planı'nın; yaşam kalitesini yükseltmek yönünde mekânsal stratejiler ortaya koyması, öngörülen dönem ve yapı içinde gerekli mekânsal düzenlemeleri yapması, bu hedefe yönelik altyapı yatırımları için yatırımcı kuruluşlara yol göstermesi ve bu planın gerçekleşmesi için gerekli kurumsal, idari, mali vb. önerileri geliştirmesi.

Politikalar:

1. İmar ile ilgili yasal düzenlemelerin birbirine uyumlu hale getirilerek sosyal ve teknik donatı standartlarının nitelik ve niceliklerinin İstanbul'un gerçekleri, şehircilik ilkeleri ve bilimsel çalışmalar doğrultusunda yeniden ele alınarak düzenlenmesi.
2. Plansız yapılaşmış alanlar ve diğer alanlara ilişkin 1/25.000 Çevre Düzeni Nazım İmar Planı ve 1/5.000 Nazım İmar Planlarının hızla üretilmesi,
3. Kentin yoğun yapılaşmış bölgelerinde yapılacak sıhhileştirme uygulamalarında, yeni yapılacak yapılara verilecek imar koşullarında bina ve parseli ölçeğinde yeşil alan projelendirme standardı aranması.

- Hedef 5. İstanbul'un İçme Suyu Kaynaklarının Mutlak Korunması.

Politikalar:

1. Koruma - kullanma dengesi içinde aktif korumanın sağlanması,

2. Su toplama havzalarının mutlak ve kısa koruma kuşaklarının kesinlikle iskandan arındırılması ve rekreasyon alanları olarak düzenlenmesi,
3. İçme suyu temini için yeni su kaynaklarının oluşturulması ve bu alanlara yönelecek kentsel gelişme baskılarını azaltacak tedbirlerin alınması.

- Hedef 6. Metropolitan alan alt bölge gelişme akslarının eski yerleşim merkezleri üzerindeki baskısının azaltılması, mevcut şehirsal doku alanlarının öncelikli olarak düzenlenmesi ve iyileştirilmesi.,

Politikalar:

1. Merkezdeki nüfus yoğunluğunun mevcut tavan değerlerinin üzerine çıkmasının önlenmesi,
2. Yerleşik alanların yakın çevrelerinde büyük alış-veriş merkezlerinin oluşturulması,
3. Merkezdeki imalat sektörünün desantralize edilmesi,
4. Metropolitan ölçekte kentsel donatıların oluşturulabilmesi için gerekli finansmanın sağlanması,
5. Şehir merkezindeki gündüz - gece nüfus dengesinin kurulması.

- Hedef 7. Metropolitan bölge içinde yeni çekim merkezlerinin sağlıklı ve organize biçimde gerçekleştirilmesi.

Politikalar:

1. Uzun vadede yerleşik kent dokusunda kendiliğinden sıhhileşmenin oluşabilmesi için fonksiyonel değişikliklerle özendirilmenin sağlanması,
2. Yeni kanat çekim merkezlerinin biran önce hayata geçirilmesi için bu bölgelere teşvik edilerek kaydırılması.

- Hedef 8. Ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropolitende çalışma alanlarının dengelenmesi, hizmetler sektöründe gelişme ve ihtisaslaşmanın sağlanması.

Politikalar:

1. Organize istihdam alanlarının oluşturulması,
2. Rantabl ucuz arsa üretiminin sağlanması,
3. Büyük ve kirletici sanayiler ile düşük verimli sanayilerin Metropolitan Alan Alt Bölgeden desantralize edilerek, bu alanların hizmet sektörüne dönüştürülmesinin planlar ve yatırımlarla teşvik edilmesi.

- Hedef 9. İstanbul' un tarihi kimliğini yok edebilecek en büyük tehlike olan tek merkezli büyüme olgusunun önüne geçilmesi.

Politikalar:

1. Mevcut M.İ.A.'nın sıhhileştirilmesi,
2. Kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi,
3. Kanat çekim merkezlerinin oluşturulması ve uygulama imar planlarının hazırlanıp, uygulanması,
4. Şehir merkezindeki adliye, merkezi hükümetin taşra kuruluşlar vb. kamu kurum ve kuruluşlarının bu alandan çıkartılarak Alt Merkezlerde dağıtılması.
5. Sanayiden hizmet sektörüne dönüşümü öngörülen öneri M.İ.A.'nın oluşabilmesi için gerekli teşvik tedbirleri, plan ve altyapı çalışmalarının öncelikle hazırlanması.

- Hedef 10. Ulusal ve uluslararası spor, sanat, rekreasyon ve yeni mesire alanlarının artırılması ve bu tür organizasyonların teşvik edilerek, sosyal donatı standartlarının yükseltilmesi.
- Hedef 11. Doğu ve batı yakasının ayrı bölgeler olarak ele alınması, nüfus istihdam ilişkilerini çözümleyecek sektörel dağılımların dengeli oluşturulması,
- Hedef 12. İş- konut arasındaki mesafenin minimuma indirilmesi ve serbest zaman diliminin artırılması,

Politikalar:

1. İstihdam alanlarının iskan alanlarına kabul edilebilir erişme süresi içinde planlanması,
 2. Kentiçi ulaşım hızının artırılması amacıyla kavşak ve sinyalizasyon sisteminin reorganize edilmesi.
- Hedef 13. Toplu taşımacılığın ağırlıklı ve öncelikli olarak ulaşım sistemi içinde yer alması.

Politikalar:

1. Raylı sistemlerin geliştirilerek birbirleri ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonunun kurulması,
 2. Toplu taşıma araçlarındaki seyahat konforunun artırılması.
- Hedef 14. Ulaşım hizmetlerinin kolaylaştırılması yönünde çözümlerin üretilmesi ve kent bütününde otopark kullanım alanlarının arttırılması.

Politikalar:

1. Boğaz geçişinin, insan taşımacılığını öne çıkaran, en fazla yolcunun geçişine uygun olacak şekilde raylı sistemi içeren ve mevcut toplu taşıma sistemleri ile bağlantısının en az yatırım maliyeti ile gerçekleştirecek olan tüp geçit çözümü ile sağlanması,
2. Günlük yolculuk dağılımında çok düşük paya sahip olan deniz ulaşımının taşımacılıkta ki payını yükselten çözüm önerilerinin geliştirilmesi,
3. Karayolu şebekesi kapasitesinin maksimum oranda kullanılmamasında en önemli olumsuz etken olan yol kenarı parklarını ortadan kaldıracak yeterli kapasiteye sahip otopark alanlarının üretilmesi, konut ve hizmet binalarının zemin ve bodrum katlarının otopark alanı olarak tahsisinin teşvik edilmesi.

- Hedef 15. Kentsel altyapı şebeke sistemlerinin bir organizasyon içinde yenilenmesinin sağlanması, yatırımların etkin ve verimli olması için kurumlar arası koordinasyonun kurulması.
- Hedef 16. Merkezlerin kademelendirilmesi ve Alt Merkezlerin dengelenmesinde, kıyı yerleşmelerinin özelliklerini bozmayacak ve kıyıya baskı yapmayacak planlama kararlarının getirilmesi.

Planda Kent Merkezi Sınırlarının Belirlenmesi

Bu bölge, bugün Merkezi İş Alanı denilen ulaşım ve iletişimin yoğun olduğu; Metropoliten Alan, Metropoliten Bölge, ülke ve uluslararası boyutta yönetim, kontrol, koordinasyon fonksiyonları, finans kuruluşları, özelleşmiş, ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonlarının bulunduğu; Eminönü, Fatih uzantısı; Beyoğlu, Galata; Şişli, Beşiktaş uzantısı; Levent-Maslak aksı'nın yer aldığı bölgedir.(İBB, 1995)

M.İ.A.'nın sınırlarının tesbitinde aşağıdaki yöntemin izlenmesi tercih edilmiştir:

M.İ.A.'nın; eteklerinde ve uç bölgelerinde zemin kattan üst kata yoğun olarak sıçradığı mekânları, en azından zemin katta kaldığı mekânlardan ayıran ve böylece yoğun olarak konut fonksiyonlarının yer aldığı mekânları yoğun olarak konut dışı fonksiyonların yer aldığı mekânlardan ayıran, sokak, ada veya parsel arkasından geçirilen çizginin içinde kalan alan M.İ.A. bölgesinin alanı olarak kabul edilmiştir.

Arazide tespit edilen bu sınır; 1992 tarihli, P.T.T. Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve 24.03.1994 Onanlı İstanbul Büyükşehir Nazım Planı analitik çalışmalarında kullanılan, spot paftalardan elde edilen ve Büyükşehir sınırları içindeki alanları kapsayan çalışma paftaları üzerindeki sınırlar ve mer'i alt ölçekli planlarda gösterilen sınırlar ile belirlenmiş (Harita 3.31) arazi çalışmaları ile netleştirilmiştir.

Söz konusu sınırın tespiti; özellikle, tarihi kent merkezi olan Eminönü, Beyoğlu bölgelerinde yer alan M.İ.A.'nın gerek bu bölgelerde gerekse diğer alt bölgelerde, eteklerde ve uç noktalarda ve ayrıca M.İ.A.'nın içinde yer alan tarihi konut alanlarının ve diğer konut alanlarının ne kadarını tahrip veya yok ettiğinin ve çöküntü bölgeleri yer aldığı anlatılması bakımından önemlidir.

Bu alanlar Nazım Plan için hizmet alanı olarak önerilebilecek bir potansiyel taşıyan;

- Sanayi Dönüşümlü Hizmet Alanları,
- Hizmet Gelişme Alanları,
- Prestij Hizmet Alanı.

olarak alt ayrımları ile belirlenebilecek olan alanlardır. Planda M.İ.A. olarak öneri getirilebilecek bir potansiyel taşıyan bu alanlar aşağıda belirlenmiş alanlar olup sınırları tespit edilmiştir(İBB, 1995):

- Sanayi Dönüşümlü Hizmet Alanları:

Bu bölge; şehir merkezine yakın, tarihi sur içi bölgesinin hemen dışında yer alan; 1966–1967 onanlı 1/25.000 ölçekli İstanbul Sanayi Sahaları Planı ve 1/5.000 ölçekli Topkapı, Maltepe, Rami sanayi planları ile getirilen, ancak bugün artık, tevsi imkanı bulamadığı için mekânda sıkışan, enerji, ulaşım gibi alt yapısı yetersiz kalan, çevre kirliliği gibi sıkıntılar oluşturan ve bu nitelikleri ile şehrin bu önemli bölgesinde çöküntü oluşturan sanayinin yer aldığı bölgedir. Mevcut M.İ.A.’nın hemen bitişiğinde bulunan bu sanayilerin; şehir merkezinden Metropolitan Alan ve bölgeye desantralize edilerek, yerine Metropolitan Alan’a hizmet verecek kapasitede ticaret, hizmet fonksiyonları getirilmesinin uygun olacağı ön kabulü ile, M.İ.A.’ya ilişkin ileriye yönelik potansiyel taşıyan bu bölgenin sınırı tespit edilmiştir.

- Hizmet Gelişme Alanları:

Bu bölge; sanayi dönüşümlü hizmet alanı olarak düşünülen, Topkapı-Maltepe-Rami sanayi bölgesi ile bütünleşen, artık bugün otobüs terminalinin, metronun, hal ve kuru gıda toptan alanının içinde yer aldığı ve Sultanhamam toptancılarının da içinde yerleşeceği bir bölge olan Ferhatpaşa bölgesidir. Bu bölge, M.İ.A.’nın uzanacağı bir bölge olarak bir potansiyel taşımaktadır. Özellikle iç ticaret açısından Anadolu tüccarının mal ve ulaşım ilişkilerini kolayca sağlayacağı bir fonksiyon bütünlüğü sunan Anadolu ticaretinin merkezi, eskiden Eminönü-Sirkeci’de Kapalıçarşı ve özellikle Sultanhaman piyasası idi. Harem ise Kadıköy’den ziyade, kolayca ulaşılabilirdiğinden Eminönü’nün bir terminali olarak kullanılıyordu. Konaklama ihtiyacı ise, Sirkeci’deki otellerde karşılanıyordu. Şehirlerarası otobüs terminalinde Sirkeci’de bulunuyordu.

Otogar, Topkapı’ya taşındıktan sonra, Sultanhamam’ın iş ilişkileri aynen devam ederken yolcu yükü Topkapı ile Harem arasında paylaşılmıştır. Bunun paralelinde Aksaray-Laleli aksında çok büyük otel gelişmesi olmuştur. Bu bölge; otogar projesi içinde yer alan konaklama fonksiyonları ile birlikte M.İ.A.’nın bu ilişkilerinin de karşılanabileceği potansiyel taşıyan bir bölge olarak ortaya çıkmaktadır.

Gedikpaşa-Beyazıt esnafı (çorapçılar, terlikçiler, ayakkabıcılar vs.) gibi iç ticarete, Anadolu piyasası ile yakın bağlantısı olan imalatın önemli bir kısmı İkitelli’ye gitmektedir. İkitelli’nin Ferhatpaşa ile olan mekânsal yakınlığı, sebebiyle ve ulaşım da getirilecek kararlar ile bu potansiyel desteklenecektir. Ayrıca Merter’de ki gelişen tekstil sektörünün bulunduğu alanda, bu kapsam içinde değerlendirilmiştir. Bu açıklamalar doğrultusunda potansiyel taşıyan bu bölgenin sınırı tespit edilmiştir.

- Prestij Hizmet Alanı:

Basın-yayın ve yönetim fonksiyonlarının (Medya) yerleştiği, yönetim fonksiyonlarına dönüşme potansiyeli taşıyan Yeni Bosna aksı taşıdığı potansiyel nedeni ile plan kararlarına ışık tutmak üzere tespit edilmiştir.

1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planında; sanayinin desantralizasyonu, doğal kaynakların korunması, mevcut yerleşik alanın sorunlarına yönelik çözümler, hizmetlerin sektörünün teşviki, merkez oluşumu üzerine vurgular yapılmaktadır. Bu bağlamda; 4 ana kademedeki Şişli, Beşiktaş, Beyoğlu, Kadıköy MİA içinde birer alt merkez olarak belirlenmektedir. Bunun dışında Altunizade, Kartal, Pendik aksına vurgu yapılmakta, Altunizade-Kozyatağı eksenine Kadıköy'ü tamamlayıcı bir alt merkez olarak tanımlanmaktadır. (İBB, 2006)

Metropoliten alan alt bölge kent bütününde ise; doğal ve sosyo -ekonomik eşiklerin belirlediği potansiyel alanlarda, mekânsal ya da yönetsel yerleşme bütünlüklerinin sağlanması, olabildiğince kendine yeter büyüklüklerde ve kompakt yerleşmelerin aralarında yeşil kuşaklar bırakılarak, kentsel ve sosyal donatıların, yer alacağı bir yerleşme biçimi benimsenerek, İstanbul'un lineer (doğrusal) ve çok merkezli bir form'da gelişimi öngörülmüştür. Bunun nedeni; İstanbul Metropoliteninin genel coğrafi yapısı içinde, Doğu ve Batı yakalarının her ikisinde de Devlet Orman Alanlarının Karadeniz sahilinden başlayıp, Güneyde Marmara'ya dönük yamaçlara kadar sarkması, kuzey kesimlerinin çok engebeli bir topografyaya sahip olması, Karadenizin etkisi altında kalan platolar ile güneyde Marmara sahilleri arasında önemli ölçüde ısı ve iklim farklılıklarının bulunması, Marmaranın bir iç deniz olarak her mevsimde Metropolitenin kendi bölgeleri ve Marmara bölgesi yerleşik alanları arasında deniz yoluna ve arazinin ise, karayolu ulaşımına imkânlar vermesi gibi doğal ve ekonomik faktörler, İstanbul kentinin, Doğu ve Batı yakalarının güney kıyılarında yerleşmesi için yeterli nedenleri olarak sayılabilir.

Bugünkü yapı içinde, orman sınırı ile çerçevelenmiş olan Metropolitende yerleşmeye uygun potansiyel alanlar ile boğaziçi su toplama havzalarındaki kaçak yapılaşmalar sonucunda doğu ve batı yakasında lineer gelişme aksları yanında konsantrik bir makroform gelişimide kuvvetlenmeye başlamış olup, bu eğilimlerin belirli ölçüde düzenlenerek yönlendirilmelerinin gerekli olduğu 2010 yılı hedef yılına kadar, yarı kompakt ve lineer karışımı TEM otobanını sınır kabul eden (I. ve II. kuşak) bir makroform gelişiminin meydana gelebileceği kabul edilmektedir.

Öngörülen bu makroform gelişiminde kentin dinamizmini sağlayan en önemli bölge Metropoliten Merkez Alanıdır (I. Bölge). Mevcut M.İ.A. alanı sur içinde olup, bu bölgeyi olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle plan döneminde, metropoliten merkezin alan ve fonksiyon bakımından sıhhileştirilmesi, mevcut mekân ve alan potansiyelinin belirlenmesi, geleceğe yönelik kullanma ve yapılanma disiplinine bağlı olarak bu alanın Tarihi Ticaret, Hizmet ve Turizm Merkezi olarak (üç farklı karakterde Eminönü, Fatih; Tarihi, Turizm ve Perakende Ticaret Merkezi - Eyüp; Dini Turizm Merkezi - Beyoğlu; Banka ve Finans merkezi) mevcut tarihi doku içinde geliştirilmesi kabul edilmiştir. Batı yakasında tüm metropoliten alan alt bölgeye hitap edecek ve karar, yönetim, denetim, finansman, hizmet, ulusal ve uluslararası ticaret merkezi olabilecek yeni bir M.İ.A. alanı planlanmasında öngörülmüştür. Metropoliten alan alt bölgenin karar, yönetim, denetim, koordinasyon, finansman ve hizmet bakımından özelleşmiş ve ihtisaslaşmış fonksiyonların bulunduğu ve alt ihtisaslaşmış hizmet alanlarından oluşan oldukça nitelikli alana “Metropoliten Merkez” tanımı getirilmiştir.

Ayrıca yeni bir merkez planlanırken, mevcut M.İ.A.’nın çöküntü alanına dönmemesi için hizmetler açısından fonksiyonel destek sağlayacak ve üzerindeki baskıyı azaltacak nitelikte her iki yakada ve tarihi ticaret merkezine yakın I. derece alt merkezlerin planlanması da gerekmektedir. Metropoliten alan alt bölge bütününde merkezden dışa nüfus desantralizasyonunu, kentin lineer ve çok merkezli gelişimini sağlayacak ticaret ve hizmetlerde özelleşmiş ve ihtisaslaşmış kanat çekim merkezi denilen, I. derece çekim merkezlerinin kurulması da öngörülmektedir.

Metropoliten merkeze direk bağımlı ya da zaman zaman ilişkileri zorunlu bulunan diğer ticaret ve hizmet türlerinin gelişme ve yerleşmelerini mümkün bulmak, Merkez alanını, M.İ.A. dışı faaliyetlerin işgallerinden ve bu işgalin getirdiği karmaşadan kurtarmak, iş-iskan ve iş-iş arasındaki ulaşımı minimize etmek amacı ile yeterli sayıda II. ve III. derece alt merkezler (III.Bölge) geliştirmek suretiyle kentsel sistemde belirgin bir kademelenmenin, ihtisaslaşmanın ve merkezileşmenin sağlanması kabul edilmiştir.

Sanayinin gelişmesini sağlayacak şartlar açısından incelendiğinde, mekânsal yetersizlik ve çok kısıtlı maden kaynaklarına sahip olması dışında, İstanbul, bünyesinde bulundurduğu altı üniversite ve çeşitli bilimsel ve teknolojik araştırma ve geliştirme merkezleri ile çok farklı bir konuma sahiptir. Bu nedenlerle, İstanbul’da kurulmaları, ileri-yüksek teknoloji kullanan bilgi üreten ve beceri-yoğun sanayilerin gelişiminin teşvik edilmesi, gerek İstanbul ,gerekse kendileri için iyi ve yararlı olacaktır. Standart-teknoloji, vasıfsız işgücü-yoğun birimlerle fazla

sanayi suyu ve enerji tüketici sanayilerin İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölgesi dışında oluşturulacak İhtisaslaşmış Organize Sanayi Bölgelerine ve Küçük Sanayi Sitelerine desantralize edilmesi gereklidir.

Metropolitan alan alt bölgenin dış kesiminde yeralan, kentin lineer ve çok merkezli gelişme formunu destekleyen, kent merkezinden nüfus desantralizasyonu sağlayacak nitelikte “Kanat Çekim Merkezleri” önerilerek (III.Bölge) ihtisaslaşma ve merkezler kademelenmesi gerçekleştirilmelidir.

- Tarihi Ticaret, Hizmet ve Turizm Alanları

Tarihi Eminönü Bölgesi;

Kuruluşu M.Ö.7 yüzyıla kadar inen İstanbul'un, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan bir su yolu üzerinde ve Doğu-Batı arasındaki ticaret yolunun önemli bir kilit noktasında bulunmasının yanında, Haliç gibi doğal bir limana sahip olması; bu kentin önemli bir ticaret kenti olmasına neden olmuştur. Metropolitan merkez alanı Eminönü bölgesinin ilk çekirdeği, Bizans dönemine kadar inmektedir. Osmanlı döneminde de bu bölge, ticaret bölgesi olarak önemini korumuştur.

Eminönü bölgesinde;

- Metropolitan merkezin, bu bölgenin eteklerindeki konut bölgelerini yiyerek yayılmasını önlemek.
- Eminönü bölgesi içindeki tarihi konut alanlarının metropolitan merkez fonksiyonlarının yerleşmesi ile yok olmasını engellemek.
- Fatih-Aksaray uç bölgesinde, merkez fonksiyonlarının ulaşım aksları boyunca, surlara kadar gelişmesine izin vermemek.
- Kentsel tasarım bazında, alt planlarda tarihi, turistik bölgeleri tesbit edip, yayalaştırma projelerine kadar inen detay projeleri hazırlamak.
- Bugün turistik açıdan değer kazanan kuyumculuk, antika halı onarımı, deri konfeksiyon satışı gibi geleneksel ticaret ve faaliyetlerini koruyarak geliştirilmek gerekmektedir.

Bu bölgelerdeki boş alanlar öncelikle açık sosyal donatı alanlarına ayrılmalıdır.

Diğer bir önemli plan çalışması da son dönemde yapılmakta olan ve devam eden 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı çalışmasıdır. Plan; Türkiye'nin kalkınma politikası kapsamında sektörel gelişme hedeflerine uygun planlama ilkeleri çerçevesinde, koruma - kullanma

dengesinin sağlanarak gelişme hedeflerinin belirlenmesi ve ekolojik dengenin korunarak yaşanabilir bir evre yaratılmasını amaçlamaktadır.

2.2 BÖLÜM SONUCU

Kent merkezleri kentsel yerleşmelerin birer aynası olarak, toplumun sosyal, ekonomik ve siyasi yaşamında geçirdiği dönüşümü yansıtan en önemli alanlardır. Bu açıdan kent merkezlerini anlamak için öncelikle bu dönüşüm ve gelişim sürecini önemli kırılma noktaları ile ortaya koymak gerekmektedir.

İstanbul geçmişten günümüze farklı toplumlara hem ekonomik hem de siyasi merkez olmuş bir metropol olarak önemli dönüşümler geçirmiştir. Ülkenin genel konjonktürel yapısı ve İstanbul kent yönetim sistemi içerisinde kentin gelişimi ve planlama yapısı farklılık göstermektedir. Kent merkezini tanımlama kapsamında Türkiye'nin genel konjonktürel yapısı içerisinde kentsel sistemlerin gelişiminin, bu gelişimin İstanbul üzerindeki etkilerinin ve planlamanın bu dönüşüm sürecindeki rolü de önem taşımaktadır. Bu değerlendirmeyi özetlediğimizde aşağıdaki tablo ile karşı karşıya kalmaktayız.

- 1923–1950 Cumhuriyetin İlanından Tarımda Modernizasyon ile Göç Olgusunun Ortaya Çıkışına

OLAYLAR / DÖNEMLER		1923–1950
TÜRKİYE	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Ulusal ekonominin inşası • Devletten alınan imtiyazlar ile yabancı sermayeli kuruluşların millileştirilmesi • Burjuvazinin Türkleştirilmesi; <ul style="list-style-type: none"> ○ İç-dış ticaret ○ Büyük toprak sahipliği ○ Müteahhitlik, imtiyazlı şirketler, bankacılık, sanayi • Ulusal pazarın bütünleştirilmesine dönük çabalar; <ul style="list-style-type: none"> ○ Demiryolu ağı • Dünya ekonomisine bir tarım ülkesi olarak eklenmek • Anadolu kentleri hem kırsal kesimin ürünlerini toplayıp diğer bölgelere aktarmakta, hem sınaî ürünleri kırsal kesime dağıtmakta, hem de küçük sanayi ve zanaatlar, kamu hizmetleri ve özel hizmetleri etki alanındaki yerleşim merkezlerine sunmaktadır. • Tarımda pazara yönelik üretim geliştii. • Ulaşım altyapısı kuruldu. • Kırsal kesim Anadolu kent ve kasabaları üzerinden pazara açılmaya başladı.
	YASAL DÜZENLEMELER	<ul style="list-style-type: none"> • 1580 Sayılı Belediye Kanunu(1930): <ul style="list-style-type: none"> ○ Yerel yönetim pasif, Merkezi yönetim denetimi baskındır. • 1593 Sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu(1930) • Sanayi Teşvik Kanunu(1927); ○ Vergi bağışıklıkları, gümrük vergisi indirimleri, hükümet yardımları, pazarlama kolaylıkları • Belediyeler Bankası Kanunu • Ebniye Kanunu yerine Yapı ve Yollar Kanunu • Türk İktisat Kongresi; ○ Özel girişimci destekleniyor. ○ Yabancı sermaye çağrıldı. • Türkiye İş Bankası • Sanayi ve Maadin Bankası

KENTLER		Artı malın sermaye birikimine dönüşme alanıdır.
İSTANBUL	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Nüfusta düşüş • Osmanlıdan gelen geleneksel kent merkezi • İstanbul yatırım kararlarında ikinci plana çekildi • Haliç ve çevresinde sanayi sektörünün yer seçimi
	PLANLAMA	<ul style="list-style-type: none"> • 1933 Herman Elgötz, “İstanbul Şehrinin Umumi Planı Raporu” • 1935 Mertin Wagner, “İstanbul ve Havalisin Planı” • 1936 Henri Prost, “Tarihi İstanbul Yarımadası ve Beyoğlu’nun 1/5000 Ölçekli Nazım Planı” • 1940 “Üsküdar- Kadıköy- Çamlıca- Anadolu Yakası Nazım Planı”
	SONUÇ	<p>Kent Merkezi;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarihi Yarımada-Beyoğlu-Galata

1950–1960 Kentleşmenin Hızla Artışı

OLAYLAR / DÖNEMLER		1950–1960
TÜRKİYE	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • İthal İkameci Sanayi; ○ Dışa açılan ekonominin tıkanması ○ Tarımcı bir ülke olarak eklemleme çabasının sonuçsuz kalması • Altyapı yatırımları yerine imalat sanayiye yoğunlaşma • Büyük burjuvazinin İstanbul, Kocaeli ve İzmir gibi kentlere yoğunlaşması; ○ Küçük-orta boy sanayinin ○ Hizmetler sektörünün ○ İşgücünün bu kentlere yığılması • Bölgesel dengesizlik • Hızlı nüfus artışı(Büyük kentlerde) • Enformel sektörün ortaya çıkışı • Maddi altyapı üretme; ○ Sanayi ve karayolları ○ Tarımda modernizasyon projeleri • Sanayi yatırımının yoğunluğu
	YASAL DÜZENLEMELER	<ul style="list-style-type: none"> • 6349 Sayılı Yasa(İstanbul Birleşik İdaresine Son Verilmiştir.)(1954)
	KENTLER	Emek Gücünün kentleştiği alanlardır.

İSTANBUL	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none">• Azınlık nüfusun terk ettiği alanlarda imalatın yoğunlaşması• Tarım sektöründe meydana gelen işgücü fazlasının göçü nüfusun sanayi alanları çevresinde gecekondulaşma alanlarını oluşturması• Hızlı nüfus artışı• Sanayinin yoğunlaşması• Gecekondulaşma
	PLANLAMA SONUÇ	<ul style="list-style-type: none">• 1954 Beyoğlu Nazım Planı (Sanayileşme Hareketi)• 1955 Planı(SanayileşmeHareketi)• 1956 Högg Planı• 1965 İstanbul Sanayi Nazım Planı ve Uygulama Mevzuatı• 1958 Piccinato Planı Kent Merkezi; <ul style="list-style-type: none">• Tarihi Yarımada-Beyoğlu Sanayileşmeye başlıyor.

o 1960–1980 Planlı Kalkınma

OLAYLAR / DÖNEMLER		1960–1980
TÜRKİYE	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Planlı kalkınma=Planlı Ekonomi • Kalkınma Planları yapılmaya başlanıyor. • Bölge Planlama çalışmaları yapılmaya başlanıyor • 1963–1967 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı; <ul style="list-style-type: none"> o Kamu kesimini bağlayıcı o Özel kesimi özendirme, geliştirme amaçlanıyor o Planda belirtilen “olması gereken” değil “olan”dır. • 1968–1972 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı; <ul style="list-style-type: none"> o Toplumsal Kalkınma Programları yerine Toplum Birimlerinde Teşebbüs Gücünün Geliştirilmesi fikrine o Bölge Kalkınmadan, Kentleşme ve Yeniden Yerleştirme fikrine geçiş söz konusudur. • 1968 yılında özel kesimi “Teşvik ve Uygulama Dairesi”; o Teşvik belgesi verilerek girişimci türlü borç alma olanaklarından ve pek çok vergi bağışıklıklarından yararlanabilmektedir. • 1973–1977 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı • 1978–1983 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı • Kamu malı fikrinin ortaya atılması
	YASAL DÜZENLEMELER	<ul style="list-style-type: none"> • 1960 Bakanlar Kurulu kararı ile belediye başkanlarının görevlerine son verilmiş-İstikrarsızlık • 775 Sayılı Gecekondu Kanunu(1966) • 1710 sayılı Eski Eserler Yasası (1973)

KENTLER		İthal İkameci Ekonomik Gelişim Emek Gücünün Kentleşmesine Sebep Oluyor.
İSTANBUL	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Konut, ulaşım vb. temel altyapı gereksinimlerinde yetersizlik • Boğaz köprüsünün yapımı • Öneri sanayi alanları yeterli olmuyor(Küçük Sanayi siteleri ortaya çıkıyor) • Özel oto sahipliği artıyor.
	PLANLAMA	<ul style="list-style-type: none"> • Metodu ekonomik kalkınma hedefine dayanmaktadır. • 1960 Piccinato Geçit Devri Nazım Planı • Doğu Marmara Bölge Planı • 1964 “1/5000 Ölçekli Sur içi Nazım Planı” • 1964 “İstanbul Kat Nizamları Planı” • 1966 “İstanbul Sanayi Nazım Planı”
	SONUÇ	<p>Kent Merkezi;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yeni Sanayi alanlarının Doğu Yakasındaki köy yerleşmelerinde (Kartal, Ümraniye) yer seçmeye başlaması özellikle 1980 sonrasında kent merkezi sürecinin yönünü belirleyecektir • Altyapı Talebi Yaratarak Gelişen Merkezler • Avrupa yakasında merkez fonksiyonu sur dışına çıkararak Millet Caddesi, Vatan caddesi, Fevzipaşa caddesi ve Mecidiyeköy istikametine yönelmiştir. • Beşiktaş ve Kadıköy’de merkezi fonksiyonlar gelişmeye başlıyor.

o 1980–1990 Küreselleşme

OLAYLAR / DÖNEMLER		1980–1990
TÜRKİYE	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • İthal İkameci Sanayiden İhracata Yönelik Sanayiye geçiş • İşgücünün önemli bir bölümünün hizmetler sektörüne yönelmesi • Küreselleşme- Soğuk Savaş dönemi • Türkiye’de Askeri müdahaleler ve dışa açılma • Gelişen iletişim teknolojileri üretim ve yönetim birlikteliğinin zorunluluğunu ortadan kalkması • Küresel ekonomik yeniden yapılanma, rekabet, bölgesel kalkınma politikalarının başarısızlığa uğraması • Bilgi teknolojisine geçiş • 1980 24 Ocak Kararları; o 1970’lerde dünya petrol fiyatlarında yükseliş buna bağlı olarak ara malları ile yatırım malları fiyatlarındaki hızlı ve sürekli artış o Bazı Avrupa ülkelerinde enflasyonu tutma ve büyüme hızlarını sınırlama politikaları o Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ortaklık için tanınan ayrıcalıklar ve düzenlemelerin ekonomik gelişme açısından olumsuz etkileri, gerekli altyapının oluşturulamamış olması
	YASAL DÜZENLEMELER	<ul style="list-style-type: none"> • 2380 Sayılı Belediyelere ve İl Özel İdarelerine Genel Bütçe Vergi Gelirlerinden Pay Verilmesi(1981) • 2635 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu(1982) • 2658 Sayılı Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşmeye Türkiye Cumhuriyetinin Katılmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun • 2873 Sayılı Milli Parklar Kanunu(1983) • 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu(1983) • 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu(1983) • 2805 Sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Olarak Yapılan Yapılara Uygulanacak İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun (1983) • 2872 Sayılı Çevre Kanunu(1983) • 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu(1984) • 3086 Sayılı Kıyı Kanunu(1984) • 3030 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu(1984) • 1984 tarihli ve 2981 sayılı “İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanunu’nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun” • Turizm Merkezleri Kararnamesi(1985) • 3218 Sayılı Serbest Bölgeler Kanunu(1985) • 3194 Sayılı İmar Kanunu(1985) • 6831 Sayılı Orman Kanununda yapılan değişiklikler(1987)

İSTANBUL	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Sanayinin desantralizasyon sürecine girmesi • Buna bağlı sanayi alanlarının yer değişimi • Gecekondulaşma sürecinin meşrulaşması • Özellikle ulaşım açısından önemli adımlar atılmıştır. • Hizmet alanlarının büyümesi; ○ Merkezi İş Alanlarının geleneksel formunun değişime uğraması ○ Kentin metropol sınırında yeni Merkezi İş Alanlarının oluşması
	PLANLAMA	<ul style="list-style-type: none"> • 1980 İstanbul Nazım Planı • 1982 UNESCO Dünya Mirasını Koruma Programı • 1989 Avrupa Birliği Avrupa Mirasını Koruma Programı kapsamında düzenlemeler
	SONUÇ	<p>Kent Merkezi;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Merkezi İş Alanı Bir Önceki Dönemi Takiben Gelişiyor.

o 1990–2005 Küreselleşme ve Yerelleşme

OLAYLAR / DÖNEMLER		1990–2005
TÜRKİYE	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Politik Koalisyonlar • Özelleştirme • Dış ticaret rejiminin ve mali sistemin serbestleştirilmesi açısından önemli gelişmeler gözlemleniyor. • Sınır ötesi haberleşme ve teknolojik gelişmelerin hızlanması • Soğuk savaş döneminin bitmesi • Küreselleşme faaliyetlerinin hızla ivme kazanması
	YASAL DÜZENLEMELER	<ul style="list-style-type: none"> • 3621 Sayılı Kıyı Kanunu(1990) • 3723 Sayılı Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun(1991) • 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine Dair Kanun (1994) • 5227 Kamu Yönetiminin Temel İlkeleri ve Yeniden Yapılandırılması Hakkında Kanun Tasarısı(2004)-yürürlükte Değil • 5272 Sayılı Belediyeler Kanunu(2004) • 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu(2004) • 5302 İl Özel İdaresi Kanunu • 5391 Sayılı İl Özel İdaresi Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun(2005) • 5390 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun(2005) • 5393 Sayılı Belediye Kanunu(2005) • 5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun(2005) • Koruma Alanını Etkileyen Yasal Düzenlemeler(4818, 5226, 5225, 5228)

KENTLER		Sermayenin kentleştiği alanlar.
İSTANBUL	GENEL DURUM	<ul style="list-style-type: none"> • Planlara rağmen plan dışılık • Yabancı Sermayenin Kent Mekânına Hızla Yayılması(5 Yıldızlı Oteller, Alışveriş Merkezleri, Plaza ve Ofisler) • Ulus Ötesi Şirketlerin Kent Mekânında Etkinliğinin Artması • Kentin kuzey kesiminin imar baskısı altında kalması • Su havzalarının korunamaması • İkinci köprünün yapımı • Küresel kent vurgulamaları İstanbul'un gelecekteki kimliğini etkileyecek beklentileri içermektedir. • Gecekonduların evrim geçirmesi; <ul style="list-style-type: none"> ○ Tek katlı derme çatma bir yapıdan iki üç katlı yapılara dönüşmesi
	PLANLAMA	<ul style="list-style-type: none"> • 1994 ve 1995 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Planları
	SONUÇ	<p>Kent Merkezi;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Merkezi İş Alanı Levent-Maslak Aksına Kayıyor. • Alt Merkezler ortaya çıkıyor.(Özellikle Anadolu yakasında)

Merkezi İş Alanı ve parçası olduğu merkezler sistemi doğal olarak durağan bir sistemin parçası değildir. Kentleşme süreci içerisinde kentsel nüfus hızla yükselmekte, insan, mal, para vb akışları ile bunların arasındaki üretim, tüketim, bölüşüm ilişkileri gelişmekte ve bu gelişim kent mekânını dönüştürürken, kent merkezi işlevlerine olan talep giderek büyümekte ve niteliği, erişebilirliği, alt yapı ve yapı stokları ile gayrimenkul ve katma değerleri değişmekte ve kent merkezlerinin de yapısını dönüştürmektedir. Kısaca tarihsel süreçte yaşanan dönüşüm kentlerde ve kent merkezlerinde kalıcı izler bırakmaktadır. Bunun yanı sıra kentlerin ve kent merkezlerinin mikro ölçekte değişimi çerçevesinde toplumsal gelişmenin bilinen bir aşamasında belirginleşen kent ve MİA bünyeleri içindeki değişimler de söz konusudur.

İstanbul'un en eski ve köklü merkezi olan tarihi yarımada ve çevresi 1960'lı yıllara kadar kent merkezi olarak ağırlığını sürdürürken, sanayi ağırlıklı gelişim ve yoğun göç ve bunlara paralel olarak alınan plan kararları geleneksel merkezin sanayileşmesine sebep olmuştur. 1970'li

yıllarda yapılan 1.köprü sanayileşme hareketinde yer seçim kararlarını da etkileyerek E-5 karayolu çevresinde yeni sanayi alanlarının ve bunların etrafında yeni yerleşim alanlarının oluşmasını tetiklemiştir. 1980'li yıllar ile beraber küreselleşme ve liberal ekonomik düzen kent merkezinin geleneksel merkezlerden çözünerek, ana arterler boyunca gelişmeye başladığı gözlenmektedir. Bu dönemde yasal düzenlemeler, alınan birtakım politik kararlar ve özel sermayeyi çekmek amacı ile verilen imtiyazlar geleneksel dokudan farklı akslarda yoğunlaşmayı tetiklemiştir. 1980 sonrasında yapılan üst ölçekli planlar çok merkezli ve lineer bir gelişimi amaçlarken, 2. köprünün yapımı ile beraber bu gelişim giderek kuzeye yönelmiş ve aradaki makas giderek açılmıştır.

Bu bölüm kapsamında özetle Türkiye'nin genel konjontürel yapısı içerisinde kent merkezinin dönüşümüne, kent merkezinin kendi içerisindeki dönüşümüne ve gelişme dinamiklerinin planlamanın arasındaki ilişkiye değinilmiştir.

3 İSTANBUL KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ

İstanbul'da kent merkezi önceki bölümlerde de görüldüğü üzere hem ulusal hem uluslar arası düzeyde hem de yerel ölçekte yaşanan toplumsal ve ekonomik değişimler oldukça en iyi gözlemlendiği mekânlardır.

Bu bölümde İstanbul kent merkezinin yaşadığı dönüşümden hareketle ilk olarak genel anlamda İstanbul'un üst düzeyde nasıl bir konuma sahip olduğu ve kent merkezinin hangi unsurlar çerçevesinde dönüşüm yaşadığı üzerinde durulacaktır. Yaşanan bu dönüşümün son aşamalarından biri olan merkezler kademelenmesi sonucunda alt merkezler kavramının ortaya çıkışı incelenecektir.

İkinci aşamada ise İstanbul metropoliten ölçeğinde merkezler kademelenmesi sonucunda özellikle son dönemde ele alınan mevcut ve öngörülen ilçeler alt sektörler bazında incelenerek, planlanan durumda bu ilçelere hangi rollerin yüklendiği üzerinde durulacaktır. İlk bölümde de üzerinde durulduğu üzere merkezler kademelenmesinin belirleyici kriterlerinden olan erişilme, çalışan nüfusun sektörlere göre dağılışı, sektörlerin alt sektörler göre dağılımı bu değerlendirme kapsamında analiz edilecektir.(bknz: sf: 21-22-23)

Bu bölümün esas amacı merkez olgusunun İstanbul ölçeğinde sebep olduğu sorunlar karşısında sürekli ele alınan merkezler kademelenmesi kavramının ne kadar uygulanabilecek olduğunu değerlendirmektir.

3.1 İSTANBUL KENT MERKEZİ DÖNÜŞÜMÜ VE ALT MERKEZLERİN ORTAYA ÇIKIŞI

Bu bölümde ilk olarak Türkiye'deki toplumsal, ekonomik ve politik dönüşümlerin sonucunda genel olarak İstanbul'da kent merkezinin dönüşümü ele alınacaktır. Ardından araştırmanın esas konusu olan alt merkez kavramının ortaya çıkışı ve planlarda nasıl ele alındığına değinilecektir.

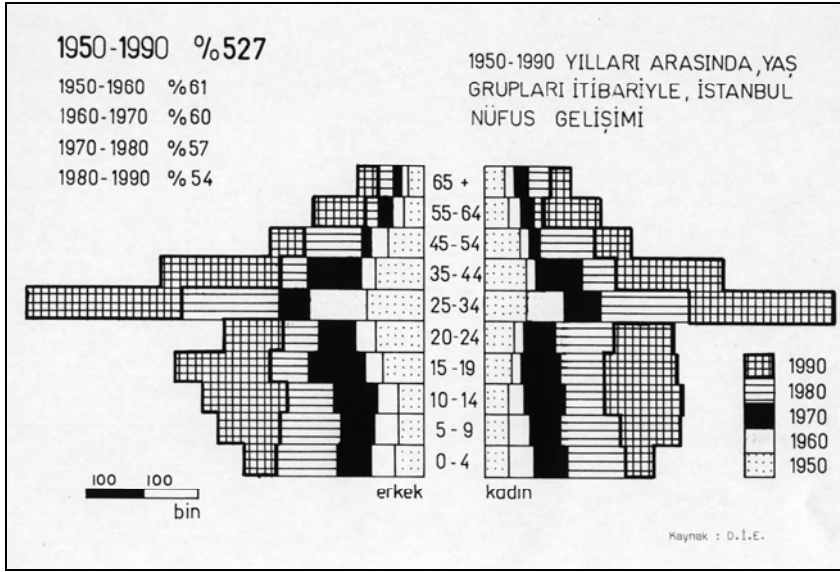
İkinci olarak ise İstanbul'da metropoliten ölçekte merkezler kademelenmesi doğrultusunda özellikli alanlarda gelişme dinamikleri hem mevcut hem de öngörülen durumda hangi konumda bulunmaktadır sorusu üzerinde durulacaktır.

3.1.1 İstanbul Kent Merkezinin Dönüşümü

Kent merkezi önceki bölümlerde de görüldüğü üzere bir toplumun yaşadığı dönüşümü en iyi yansıtan mekânlardır. Hem siyasal hem de toplumsal tüm dönüşümler kent merkezlerinde izlenebilmektedirler. Özellikle 1980 sonrası küreselleşme söyleminin ağırlığının artması ile dönüşüm süreci hızlanmıştır. Bu dönemin nüfus verilerine bakıldığında ortaya çıkan sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel değişimlerin mekânsal yansımaları görülebilir.

1980 yılında İstanbul nüfusu 4.741.890 kişidir. Bu nüfusun % 19'u Bakırköy'de, % 10'u Fatih'te, % 10'u Kadıköy'de, % 10'u Şişli'de oturmaktadır.

Grafik 3.1 İstanbul nüfus piramidi 1950 – 1990 (Hacisalihoğlu, 1999)

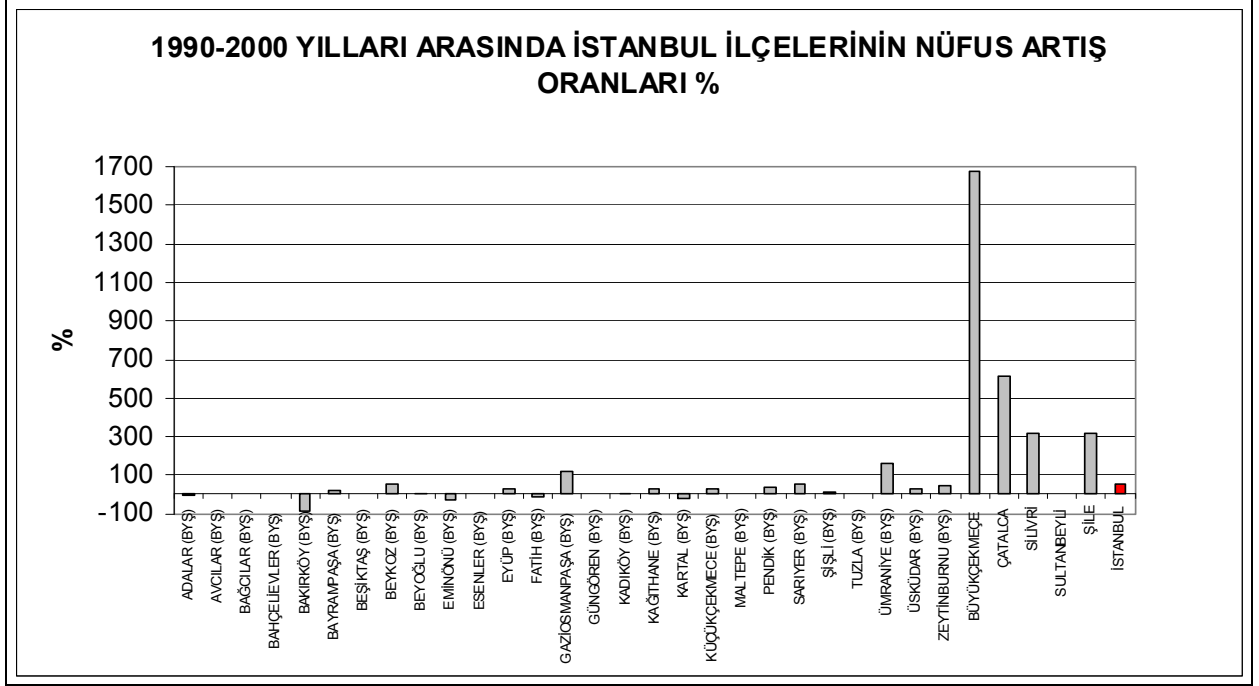


1980 -1990 yılları arasında İstanbul nüfus artış oranı % 54 olmuştur. Aynı yıllar arasında bu oran Gaziosmanpaşa'da % 80, Eyüp'te % 64 şeklinde gerçekleşmiştir. Diğer ilçelerin artış oranları İstanbul ortalamasının altındadır. Ayrıca Şişli ilçesi - % 56, Çatalca ilçesi - % 28, Eminönü ilçesi - % 11 ve Fatih ilçesi - % 3'lük bir oranda nüfus kaybetmişlerdir. Çatalca'daki nüfus azalması Büyükçekmece'nin ilçe olup, Çatalca'dan ayrılması ile ilgilidir. Şişli, Eminönü ve Fatih'teki düşüş ise, konutların işyeri fonksiyonlarına dönüşmesi şeklinde açıklanabilir. Ayrıca yeni ilçelerin oluşması da nüfustaki düşüşte etkilidir.

1990 yılında ise İstanbul nüfusu 7.309.190 kişidir. Bu nüfusun % 18'i Bakırköy'de, % 9'u Kadıköy'de, % 8'i Kartal'da oturmaktadır.

1990 sonrası kontrolsüz kentsel gelişme, kentin yaşam kaynakları olan su ve orman alanlarına doğru kaymıştır. Bu spekülatif gelişme yapılan 2. Boğaz Köprüsü ile daha da hızlanmıştır. Bu baskılar sonucu, Sultanbeyli gibi koca bir kent kaçak olarak oluşmuştur.

Grafik 3.2 1990–2000 yılları arasında İstanbul ilçelerinin nüfus artış oranı (Hacisalihoğlu, 1999)



2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre, 68 milyona yaklaşan Türkiye nüfusunun yaklaşık %25'i (17 milyon) en gelişmiş bölge olan Marmara Bölgesi'nde bulunmaktadır. Ülke genelinde en çok nüfusa sahip olan Marmara Bölgesi, aynı zamanda, en yüksek şehirleşme oranına (%79,07) ve en yüksek nüfus yoğunluğuna(241) sahiptir.(İBB, 2005a, sf:166)

Marmara Bölgesi illerinin sahip olduğu nüfusların bölge içindeki payına bakıldığında İstanbul % 56,67'lik payla ilk sırada gelmektedir. Gelişmişlik sıralamasında da İstanbul'u takip eden Kocaeli ve Bursa nüfus açısından da İstanbul'dan sonraki ilk iki ildir. Yalova ise 0.95'lik payla bölge içindeki en düşük paya sahiptir.(İBB, 2005a, sf:166)

Yine bu dönemde özellikle kent çeperlerinde yer alan Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olmayan 1580 sayılı yasaya tabii ilçe belediyelerinde çok büyük nüfus hareketleri yaşanmıştır. Başta Büyükçekmece %1700 gibi inanılmaz bir oran ile yer alırken, Çatalca, Silivri ve Şile gibi diğer yerleşmelerde de nüfus artışı çok olmuştur. Bu durumun açıklanması gereken yönleri kentin gelişme dinamiklerinde saklıdır. Ancak özellikle 17 AĞUSTOS MARMARA DEPREMİ ile başlayan süreç kentsel mekândaki tüm bu dinamiklerin üzerine sıçramış ve gündemde ilk sıraya yerleşmiştir. Bütün kentsel gelişme yönleri değişmiş ve yepyeni alanlar yerleşime açılmaya başlamıştır. Bu değişme idari sınırlar üzerinde çok değişik etkiler yaratmaktadır. Deprem olgusu kendisinden korkulması gereken bir doğal olaydan ziyade onunla birlikte yaşanması gereken bir doğal zenginlik olarak yaşama sokulabilir. Yaşamın bu

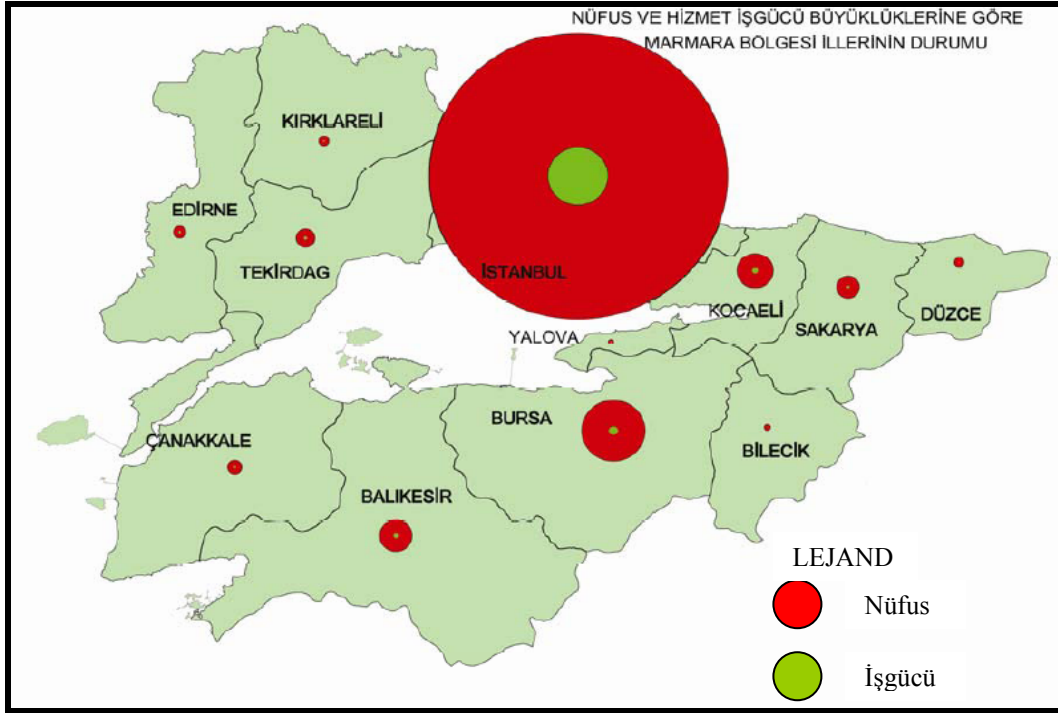
olguya göre düzenlenmesi ve gereken önlemlerin alınması hayati önem taşımaktadır. İşte önemli olan herhangi bir doğal afet anında bütün idari sınırları koordinat sistemine göre hazırlanmış HAZİR İSTANBUL'u yaratmak gerekliliğidir. En küçük idari birim olan mahalle ölçeğinden il bütününe kadar değişik idari sınırların koordinat sistemine göre hazırlanması kentin yeniden örgütlenmesi ve bir doğal afet zamanında kolay ve etkin organize olabilmesi için önemli fırsat oluşturmaktadır.

Marmara Bölgesi'nde istihdamın sektörel dağılımı, sanayi ve ticaret ağırlıklıdır. Sanayi sektöründe çalışanlar, toplam istihdamın %25,67'sini oluştururken; ticaret iş kolunda çalışanlar istihdamın %14,28'ini, mali kurumlar iş kolunda çalışanlar ise %5,39'unu oluşturmaktadır. Her üç göstergeye göre Marmara Bölgesi, ülke genelinde en yüksek oranlara sahiptir.(İBB, 2005a, sf:167)

İllerin gelişmişlik düzeyleri incelendiğinde İstanbul hem Marmara hem de ülkenin merkezi olarak ilk sırada yer almaktadır. Kocaeli ve Bursa İstanbul'un hinterlandında yer alan banliyöler olarak gelişirken, Tekirdağ, Yalova, Kırklareli, Edirne ve Sakarya illeri ise İstanbul metropoliten alanı alt bölgesinde yer almalarından kaynaklanan gelişim süreci içinde bulunmaktadır. Bu iller, son dönemlerde İstanbul merkezli sanayinin birinci gelişme aksı olarak kabul edilen Kocaeli ve Bursa'dan sonra, ikinci gelişme ve yayılma aksı olarak ön plana çıkmıştır.(İBB, 2005a, sf:167)

Marmara Bölgesi, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla oranı açısından ülke genelinde ilk sırada gelen bölgedir. Bu durumun temel kaynağı ise Türkiye GSYİH'nın %22'sinin tek başına İstanbul ilinde, geri kalan %78'inin ise, diğer illerde oluşturulmasıdır. Daha çok sanayi ve ticaret ağırlıklı olan Marmara Bölgesi istihdamının illere dağılımına bakıldığında nüfus verileriyle benzer bir tablo ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un istihdamı toplam Marmara Bölgesi istihdamının %51'i kadardır. Bursa ve Kocaeli illeri İstanbul'u takip etmektedir.

Şekil 3.1 Marmara Bölgesi İllerin Nüfus ve Hizmet İşgücü Büyüklükleri(İBB, 2005a)



(DİE 2000 Nüfus Sayımı Verilerinden Üretilmiştir.)

İstihdamın sektörlere dağılımına bakıldığında sanayi ve tarım sektörünün payları %25 ve %26'lık oranlarla birbirine çok yakındır. Hâkim sektör ise %49'la hizmet sektörüdür. İstanbul tarım sektörünün en az, hizmetler sektörününse en fazla geliştiği ildir. Sanayi sektörü de İstanbul'da göz ardı edilemeyecek bir ağırlığa sahiptir.

İstanbul'da kentsel merkezin ve fonksiyonel alanlarının değişim süreci iki temel faktörün etkisi ile işlemektedir. Birincisi; İstanbul sanayisinin desantralizasyon sürecine girmesi ve buna bağlı olarak sanayi alanlarının yer değişimi, ikincisi ise hizmet alanlarının büyümesi ve yoğunlaşmasıdır.

Bu boyut içinde Haliç çevresindeki sanayi bölgesi, Kazlı çeşme deri sanayi ve Bakırköy-Levent çevresindeki sanayi tesisleri merkezden kopmuştur. Yine bu süreçte 1950'li yılların sanayi kuşakları olan Bomonti sanayi Bölgesi, Zeytinburnu, Eminönü- Beyazıt gibi sanayinin ilk alanlarında yer değiştirme eylemine katıldıklarını ve bu alanların daha sonraki yıllar içinde hizmet ağırlıklı işlevler üstlenmesiyle özellikle Eminönü- Beyazıt- Bomonti geç - dönem sanayi desantralizasyonuna uğrayan alanlarla benzerlik göstererek hizmet ağırlıklı bir yoğunlaşmaya yöneldiğini görmekteyiz.

İstanbul'un merkezi iş alanlarına (MİA) yönelik değişim bu dönemin bir başka kayda değer dönüşümdür. Bu dönüşümün iki boyutu bulunmaktadır. Birincisi MİA'nın geleneksel

formunun değişime uğraması ikincisi ise kentin metropol sınırlarında yeni MİA oluşumlarına tanık olunmasıdır.

Kentin tarihi eskiye dayanan geleneksel merkezleri (Eminönü- Karaköy) bu dönemin yeni MİA oluşumlarıyla görelî bir “güç kaybına “ uğramışlardır. Dev alışveriş merkezleri, oyun – eğlence alanları, fuar, sergi ve gösteri mekânları ve çok katlı çalışma alanları, iç içe yapılarak yeni MİA karakterini yansıtmaktadır. Ak merkez, Courusel, Galeria bu yapılanmanın ilk sınıflarıdır. Bu süreç “Hipermarketleşme” evresiyle başlamış “Gökdelenleşme” “Plazalaşma” eğilimiyle boyut kazanmıştır. Böylece İstanbul yatay büyüme sürecine, düşey büyüme sürecini de ilave ederek tarihi, kültüre ve çevresel değerleri ve dokusuyla gelişen yeni bir yapılaşma eğilimiyle yüz yüze kalmıştır.

Bu tabloya ”yeni oturma eğilimleri de” eklenmiştir. Villa siteleriyle kimlikleşen bu yeni oturma eğilimi büyük ölçüde kentin kuzey kuşağına yönelmiştir. Zekeriyaköy, Bahçeköy, Kemerburgaz, Şile, Riva gibi daha birçok istikametindeki yerleşmeler, “villa siteleşmesinin” yönelimindedir.

Kentin yüksek gelirlerinin kent merkezinden koparak yöneldikleri villa siteleri, her türlü donanım ve alt yapı olanakları sağlanarak, dışarıyla teması kent merkezine bağımlılığı olabildiğince az olacak biçimde tasarlanmıştır. Olabildiğince sıhî ve özel güvenlik teşkilatıyla donanımlı, yüksek duvarlı güvenlik çemberiyle çevrili olan villa siteleri, bu özellikleriyle, kentin bütününde kopuk sorunlarından izole ve sosyo – ekonomik açıdan “çöküntü alanlarıyla” sırt sırta bir görünüm içindedir.

İstanbul’un kentsel gelişiminde bu dönem içinde dikkati çeken bir başka değişim ögesi “yeni oluşan mekânsal eksenlerdir.” Bu eksenler, İstanbul’un kentsel bütünlüğü içinde geleneksel merkezlerden ayrılan, küreleşme rüzgârıyla etkileşim gösteren bu boyutuyla özel nitelikler taşıyan yeni ticari yapılaşma örnekleridir. Mekânsal oluşumları itibariyle bu eksenler kentin merkez ve fonksiyon alanlarının yaşadığı değişimin sonucu olarak ortaya çıkmıştır.(Hacısalıhoğlu, 1999)

Bir başka ifadeyle, kentin değişen yüzünü yansıtan, yeni alışveriş – oturma- eğlence ve çalışma alanlarının bir eksen içinde yoğunlaştığı mekânlardır. Kısacası “Hipermarketleşme” ile başlanan “dev alışveriş ve ofis merkezlerinin” gelişimi ve “gökdelenleşmeyle” devam eden sürecin mekânsal yansımasıdır. Bu boyutuyla “küreselleşmenin yansıma mekânları ” olarak ta tanımlanabilecek olan bu yeni oluşumları, bu gün için altı eksenle toplamak mümkündür.(Hacısalıhoğlu, 1999)

- 1) Zincirlikuyu- Maslak ekseni
- 2) Bağlarbaşı –Altunizade ekseni
- 3) Kozyatağı - Ataşehir ekseni
- 4) Güneşli – İkitelli Ekseni
- 5) Beylikdüzü- Haramidere ekseni
- 6) Kavacık ekseni

İçinde bulunduğumuz süreci temsil dönem kent içi mekânsal değişimlerle birlikte özellikle sanayi desantralizasyonuna bağlı olarak bölgesel açıdan da yenilikler yüklüdür. Üretim – yönetim birlikteliğinin bir arada olması zorunluluğun iletişim-ulaşım alanında yaşanan teknolojik yeniliklere bağlı olarak kalkması, ayrıca kent merkezinin artan rantını hizmet alanlarıyla karşılama eğiliminin güçlenmesi sonucunda, büyük üretim birimleri bir yandan İstanbul’un doğu yüzünde Düzce’ye uzanan eksene yönelmişler, öte yandan, batı istikametinde Trakya aksına da yoğun ilgi göstermişlerdir.

3.1.2 Alt Merkez Kavramının Ortaya Çıkışı

İstanbul kenti tarih boyunca çeşitli uygarlıklarca yerleşim merkezi olarak seçilmiştir. İki kıtanın birbirine uzandığı bir noktada yer olan kent, Cumhuriyet tarihindeki birinci değişimini 1965’lerden sonra kırdan kente başlayan büyük göç dalgası ile yaşanmıştır. Nüfus hızla artmış ve kent genişlemiş, gecekondular mahalleleri ortaya çıkmıştır. Kentteki ikinci büyük değişim ise 1980 sonrası liberal politikalarla birlikte dünya ekonomik düzenine uyum sağlama çabaları ile birlikte kentin merkezinde meydana gelmiş, yeni yüksek kulelerden oluşan kentin bilinen silüetini değiştiren yeni bir kent merkezi ortaya çıkmıştır.

Kent merkezi kavramı 1980’lerin başına kadar perakende ticaret yoğun olarak bulunduğu kent parçaları olarak kabul edilmekteydi. Bugün ofis alanı ihtiyacı duyan ve üretici servisler adı ile anılan hizmetlerin pek çoğu, o günlerde var olmayan adı bile duyulmamış hizmetlerdir. 1980’den sonra içe dönük ithal ikameci ekonomik politikalar yerine, bu değişikliklerin yapılmasının amacı dünya ile olan ekonomik ilişkileri arttırmaktı. Ekonomik politikadaki bu değişimler sonucunda doğrudan yabancı yatırımların 1980’den itibaren arttığını görmek mümkündür.

1960’larda işyerlerinin birçoğu ve bankalar kentin merkezi sayılan Eminönü’nde ve çevresinde yer almaktaydı. Eminönü, hem kentin tarihi merkezi hem de deniz, otobüs, raylı ulaşım sistemlerinin kesim noktasında yer almaktaydı. Fakat merkezde aşırı sıkışıklık, park yeri problemi, yeterli büyüklükte ofis alanının bulunmaması gibi sorunlar ortaya çıkmaya

başlamıştır. 1970'lerin sonunda yabancı yatırımların da ülkeye gelmesi ile birlikte yeni ofis binalarının inşa edilebileceği bir alan ihtiyacı doğmuştur. Köprülerin yapılması, çevre yollarının kentin kuzeyinden geçmesi, çıkarılan ve ilan edilen turizm teşvik alanları Maslak-Büyükdere Aksı'nı işaret etmiştir.

Özellikle 1980 ve 1995 planlarında ortaya çıkan alt merkezler kavramı İstanbul Metropolünün klasik merkez kuramları ile çözümlenememesinden doğmuştur. Bu aşamada merkezlerin kademelenmesi devreye girmiş ve ilk olarak İstanbul için 1980 planında alt merkezler çalışması yapılmıştır.

1980 planında kompakt ve lineer karışımı bir gelişmenin meydana geleceği kabul edilerek bu kentsel sistemde kentin dinamizmini sağlayan en önemli bölge olarak MİA ön plana çıkmaktadır. Bu plan döneminde, MİA'nın alan ve fonksiyon bakımından sıhhileştirilmesi, mevcut mekân ve alan potansiyelinin belirlenmesi, geleceğe yönelik kullanma ve yapılanma disiplinine bağlı olarak eğilimlerin belirlendiği yönde ve büyüklüğünce ana merkez olarak geliştirilmesi kabul edilmiştir.

Bu planda ana merkez alanında, yönetim-denetim-finansman-hizmet-ulusal ve uluslar arası ticaret gibi temel faaliyetlerin ve bunlara direkt bağımlı ya da zaman zaman ilişkileri zorunlu bulunan diğer iş türlerinin yerleşmelerini mümkün kılmak, MİA alanını, MİA dışı faaliyetlerin işgallerinden ve bu işgalin meydana getirdiği kargaşadan kurtarmak, işyeri-iskân ve işyeri-işyeri arasındaki ulaşımı en yakın mesafede tutabilmek amacı ile yeterli sayıda alt merkezler geliştirmek suretiyle, kentsel sistemde belirgin bir kademelenme sağlanması kabul edilmiştir. (İBB, 1980)

Bu planda alt merkezler kavramına değinilmesine karşın yeterli politika ve uygulama araçları geliştirilmemiş kapsamlı bir araştırma yürütülmesine karşı sonuç alınamamıştır.

1995 Nazım İmar Planına gelindiğinde İstanbul Metropoliten Alan bütününde kademeli olarak yer alan ve Merkezi İş Alanı (M.İ.A.) ile bütünleşen bir merkezler hiyerarşisi (kademelenmesi) içinde ele alınan Alt Merkezler ile ilgili yönetim, ticaret, hizmet, finans kuruluşları gibi fonksiyonların, özelleşme ve ihtisaslaşma açısından nitelikleri ile hizmet etki alanlarının (hinterlandlarının) tesbitine yönelik bir çalışma programı hazırlanmıştır. Plana girdi vermek üzere hazırlanan Alt Merkezler çalışması; I., II., III. derece (kademe) alt merkezlere kadar inilerek irdelenmiş, bunların dışındaki hizmetler; mahalle ölçeğine inen ve uniform dağılan hizmet fonksiyonları olarak kabul edilmiştir. Ayrıca ilçe bazında yapılan bu

çalışmalar M.İ.A. zonunun içine girdiği ilçeleri de kapsadığından ihtisaslaşma itibarıyla M.İ.A. zonu içindeki alt bölgelerin karakteristik yapısını ortaya koymaya çalışmaktadır.

Geleneksel merkeze erişebilirliğin giderek azalması, merkezden belli uzaklıktaki alışveriş merkezlerinin kullanılmaya başlamasına neden olmuştur. Dünyanın birçok bölgesinde banliyöleşme sürecinde, kent büyüklüğünün bir eşik seviyesine erişmesinden sonra, çevrede yeni alt merkezlerin gelişmesi desteklenmiştir.

Küçük imalat firmalarından bazıları, merkezden ayrılma cesaretini gösterse de, daha düşük gelirli tüketicilere hizmet veren küçük firmalar buradaki fonksiyonlarını hala sürdürmektedir. Bu, gelişme olan ülke M.İ.A.'sının tipik bir yönüdür ve yeni kurulan firmalar ise genellikle böyle bir çerçevede yerleşmeyi tercih etmemektedir. Bu şartlar altında, daha zayıf ilişkilere sahip firmalar önceleri merkezde kalmayı tercih etmelerine rağmen bürolarını kentin diğer bölgelerine taşımaktadırlar. Buna rağmen banka merkez büroları, emlak ve seyahat acenteleri merkez alan içinde yerleşmeyi sürdürmektedir.

Telekomünikasyon sistemlerindeki teknik gelişmeler yeni firmaların yeni alt merkezlerde yerleşmesine imkân vermiştir. Dolayısıyla geleneksel tek merkez yerine, büyük kentlerin çok merkezli gelişmesi mümkün olabilmektedir.

Alt merkezler, alt ölçekli planlarda detaylandırılırken; merkezler kademelenme hiyerarşisi içinde yer aldığı seviyede özelleşmiş, ihtisaslaşmış ticaret, hizmet ve idari fonksiyonlara kavuşturulurken yeterli nitelikte ve gereklilikte teknik ve sosyal altyapı getirilecektir.

Bu merkezler I., II. ve III. derece alt merkezlere kadar derecelenmiştir.

I. Derece Alt Merkezler

Mevcut Merkezler:

Doğu yakasında, hinterlandı doğu yakası olan Kadıköy; Batı yakasında, hinterlandı yaklaşık B.Çekmece çevresine kadar uzanan Bakırköy I. derece alt merkezler olup, bu merkezler; tarihi yarımada üzerindeki baskıyı azaltacak ve hinterlandındaki yerleşme bölgelerinin ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte özelleşmiş, ihtisaslaşmış ticaret, hizmet fonksiyonları ile, metropoliten merkez ve çevre merkezler ile iletişimi kuvvetli olan daha küçük firmaların ve büro faaliyetlerinin (yönetim, kontrol, koordinasyon, finans kuruluşları) yer aldığı niteliği yüksek merkezlerdir. Bu merkezler gerektirdiği nitelik ve altyapı standartlarına kavuşturulacaktır.

Kanat Çekim Merkezleri (K.Ç.M.):

Kentin lineer, formunu destekleyecek nitelikte Doğu ve Batı yakalarında, uç noktalarda (kanatlarda); Gebze ve Ortaköy-Kavaklı'da, kent merkezinden desantralize edilerek yerleştirilecek nüfusa hizmet verecek olan, metropoliten merkez üzerindeki baskıyı azaltacak ve merkezi iş alanı ve alt merkezler kademelenmesi sistem bütünlüğü içinde I. derecede alt merkez niteliğinde özelleşmiş ve ihtisaslaşmış hizmet, ticaret fonksiyonları ile, metropoliten merkez ve çevre merkezler ile iletişimi kuvvetli olan daha küçük firmaların ve büro faaliyetlerinin (yönetim, kontrol, koordinasyon, finans kuruluşları) yerleştiği, niteliği yüksek, “Kanat Çekim Merkezi” olarak isimlendirilen yeni iki merkez önerilmiştir. Önerilen merkezler nüfus dışında hizmet ve ticaret potansiyelleri (non population serving) ile cazibe ve çekim merkezleridir.

II. Derece Alt Merkezler:

Doğu yakasında Üsküdar, Kartal; Batı yakasında Avcılar; I. derece merkezlerden daha dar hinterlandları içinde yerleşik nüfusa hizmet verecek nitelikte özelleşmiş, ihtisaslaşmış hizmet, ticaret fonksiyonları ile metropoliten merkez ve çevre merkezleri ile iletişimi kuvvetli olan ve daha küçük firma ve büro binalarının (yönetim-kontrol-koordinasyon, finans kuruluşları) yer aldığı niteliği oldukça yüksek merkezlerdir. Bu merkezler, gerektirdiği nitelik ve altyapı standartlarına kavuşturulurken, özellikle Üsküdar tarihi merkezi tarihsel süreç içinde oluşan kültürel kimliği ve fiziksel dokusu ile korunarak geliştirilirken, yapı yüksekliği, silüet ve peyzaj değerleri alt ölçekli planlarda araştırılarak değerlendirilmelidir.

III. Derece Alt Merkezler:

Doğu yakasında Ümraniye Maltepe ve Pendik; Batı yakasında ise Büyükçekmece ve Bağcılar III. derecede merkezler olarak kabul edilmiş olup, bu merkezler kendi ilçesi ve hinterlandında yer alan komşu ilçelerin yerleşik nüfusuna hizmet verecek nitelikte, hizmet ve ticaret fonksiyonları içeren merkezlerdir. Bu hizmet merkezleri, yeterli nitelikte, teknik ve sosyal altyapıya kavuşturularak, sıhhileştirilmelidir. Bu merkezlerde bazı küçük firmalar, büro binaları ve bazı finans kuruluşlarının şubeleri yer almaktadır. Bu merkezler nüfusa hizmet eden (population serving) merkezlerdir

Sanayi Dönüşümlü Hizmet Alanları:

Kurtköy, Maltepe ve Kartal'daki sanayi alanlarının hizmete dönüşümü öngörülerek, Kartal'ın 2. derece, Maltepe ve Pendik'in ise 3. derece merkez olması planlanmıştır. Bu alanların öncelik sırasıyla planlı, programlı ve organize bir şekilde İstanbul Metropoliten Alan Alt

Bölge dışına naklinin sağlanması ve boşalan yerlerin hizmet alanlarına dönüştürülmesi gerekmektedir.

Kentin lineer gelişmesi nedeni ile Batı yakasının ulaşılabilirliği, 30 km. bir mesafeden sonra rasyonelitesini kaybetmektedir.(Harita 3.35). Yaklaşık Büyükçekmece'den itibaren, M.İ.A.'ya olan baskının azaltılması ve kentin merkezinden desantralize edilecek, nüfusa hizmet etmek üzere Metropolün uç noktasında kuvvetli bir alt merkez ihtiyacı doğmaktadır. Aynı ihtiyaç şehrin Doğu yakasındaki uç noktada da ortaya çıkmaktadır.

3.2 İSTANBUL KENT MERKEZİNİN ALT SEKTÖRLERE GÖRE GELİŞİMİ VE PLANLAMANIN ETKİSİ

Hizmetler basit tanımı ile malların imalatı, madencilik veya tarım ile doğrudan ilişkisi olmayan çeşitli ekonomik faaliyetlerin bir grubu olup, emek, öğüt, yönetim becerileri, eğlence ve eğitim gibi biçimlerde insan değerleri katan koşulları içermektedir.(URL-1)

Hizmet sektörleri OECD kriterlerine göre; üretici hizmetler, dağıtıcı hizmetler, kişisel hizmetler ve sosyal hizmetler olarak dört ana kategoride toplanmaktadır.(URL-1)

- Üretici hizmetler diğer firmalara satılan, üretim aktivitelerinin artmasını sağlayan orta kademe girdilerdir. Üretici hizmetler kapsamına giren hizmetler; finans, sigorta, iş, profesyonel, emlak, bankacılık, kiralama ve leasing hizmetleridir.
- Dağıtıcı hizmetler; ürünleri, bilgiyi ve insanları bir yerden bir yere taşıyan hizmetlerdir. Dağıtıcı hizmetler kapsamına giren hizmetler; toptan ticaret, perakende ticaret, ulaşım, haberleşme, depolama ve altyapı hizmetleridir.
- Kişisel hizmetler ev halklarına son ürünü sağlamak ve müşteri ile hizmet sağlayıcı arasında doğrudan kurulan ilişkiyle tanımlanmaktadır. Kişisel hizmetler kapsamına giren hizmetler; konaklama, yeme-içme, rekreasyon, eğlence, kültürel, domestik ve bilgi hizmetleridir.
- Sosyal hizmetler ev halklarına son ürünü sağlamakta ve belli bir pazarları olmaması özelliğiyle diğer hizmetlerden ayrılmaktadır. Sosyal hizmetler kapsamına giren hizmetler; sağlık, eğitim, kamu yönetimi, sosyal yardım, savunma ve çeşitli sosyal hizmetlerdir.

1980'lerden itibaren firmalar artan rekabette giderek karmaşıklaşan iş ortamı ile başa çıkabilmek için risklerini dağıtmak istemekte ve bunu başarabilmek için sabit maliyetlerini

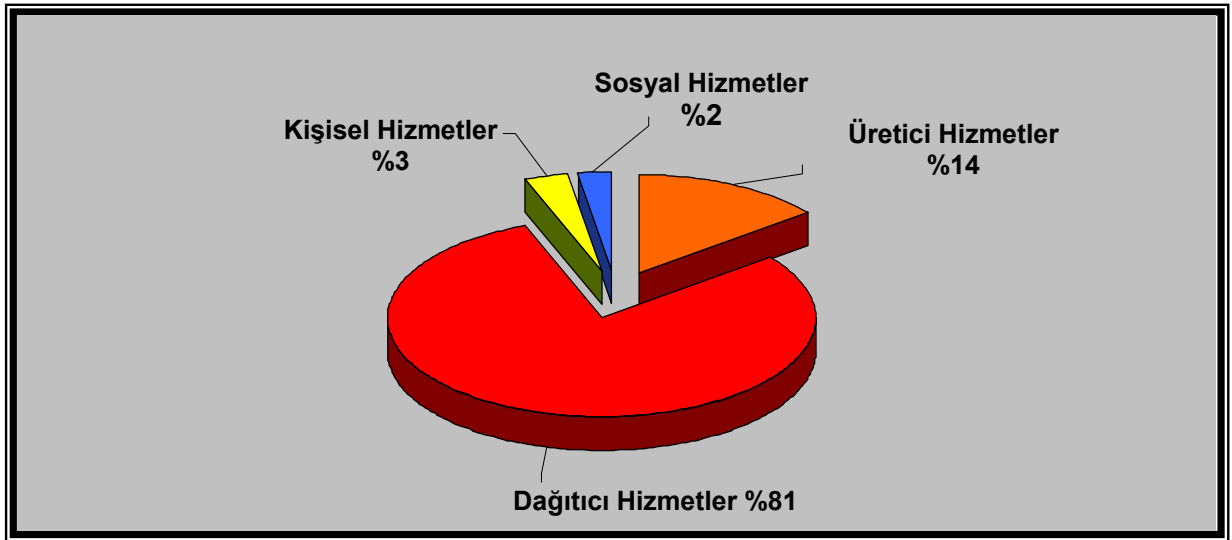
esnek maliyetlerle değiştirerek esneklik düzeylerini arttırmak; içsel kaynakları kullanmak yerine dışsal kaynakları almak yoluna gitmektedir. Bu dışsal kaynaklar üretim yapan firmalar için üst düzey hizmetler olup, bu tür hizmetlerin yerleştiği metropoliten alanlar bu hizmetlerin hızlı gelişimi ile yeni bir mekânsal yapı kazanmaktadır.(İBB, 2005)

Üst düzey hizmetler 1950'lerdeki pazarlama, muhasebe, reklam gibi idari fonksiyonlar iken; bugün alanını genişleterek yenilik, bilgi ve kontrol ile ilişkili fonksiyonları da kapsamaktadır. Geniş oranda tanımlanmış üretim sistemlerinde üst düzey hizmetler stratejik rol oynamakta, ekonomik değişim ve uyumu kolaylaştırmaktadır.

Üst düzey hizmetler iki büyük hizmet grubunu içermekte olup, bunlar: Üretim Hizmetleri ile Banka–Sigorta–Emlak hizmetleridir. Dünya'da son 15 yılda en çok büyüyen hizmet türü olan üst düzey hizmetler, firmalar için girdi olacak hizmetleri üretmektedir.

2004–2005 yılı İstanbul Ticaret Odasına kayıtlı firma verileri kullanılarak İstanbul Metropolitan Alanı'nda hizmet işletmelerinin sektörel dağılımları incelendiğinde; dağıtıcı hizmetlerde çalışan şirket sayısının %81'lik oranla, diğer hizmetlerde çalışan şirketlerin sayısına göre daha fazla olduğu görülmektedir.¹

Grafik 3.3 Alt Sektörlerde Hizmet Veren Firmaların Metropolitan Alan Genelinde Dağılımı (İTO, 2005)



Bu bölümün temel amacı hizmetler sektörünün İstanbul kent merkezi kademelenmesinin mevcuttaki durumunu ve bu kademelenme için öngörülen doğrultusunda belirli ilçelerin üstleneceği rolü irdelemektir.

Bu çalışma İstanbul metropoliten alanı içerisinde mevcutta merkez kimliğini üstlenmiş ve üst ölçekli planlar doğrultusunda üstlenecek veya geliştirecek olan belirli ilçeler üzerinde analizler yapılarak hazırlanmıştır.

3.2.1 Tarihi Yarımada (Eminönü ve Fatih İlçeleri)

Eminönü ve Fatih ilçelerini kapsayan bu bölgede nüfus 459.143'dur. İstanbul'un Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan alan içerisinde bulunan bu ilçeler: kentin tarihsel gelişimi esnasında oluşan ve günümüze kadar ulaşan; küresel niteliği ve fiziksel dokusu korunarak çağdaş kent yaşamına katılması sağlanacak olan; metropoliten alan, metropoliten bölge ve uluslararası boyutlarda yönetim, kontrol, koordinasyon fonksiyonları ile finans kuruluşları, özelleşmiş, ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonlarının yer alacağı alandır. İstanbul'da MİA; Eminönü, Karaköy, Beyoğlu ve Büyükdere Caddesi'nden başlayarak, Boğaziçi Köprüleri inşası sonrasında Beşiktaş üzerinden Boğaz'ın kuzeyine Zincirlikuyu, Maslak ve Ayazağa'ya uzanmıştır.

3.2.1.1 Eminönü

Eminönü ilçesi geçmişi Osmanlı devletine dayanan geleneksel bir ticari merkez yapısına dayanmaktadır. Osmanlı döneminde İstanbul'da sanat ve ticaret erbabının barınması için çarşılar, hanlar ve Bedesten yapılmıştır. Değerli malların satıldığı, esnaf ve ticaret loncalarının evraklarının saklandığı bu bedesten bütün ticaret bölgesinin merkezini teşkil etmiştir. Kısa bir süre içinde bedestenin etrafındaki sokaklar çeşitli ticaret ve sanat kollarının işlettikleri dükkânlar ile dolmuş ve bugünkü Kapalıçarşı oluşmuştur. Hanlar ise, Eminönü ile Unkapanı arasındaki ve Eminönü ile Beyazıt arasındaki bölgede yoğunlaşmıştır. (İlgürel,1988; Aktaran Sepetçi, 2007)

15. yüzyılda bugünkü Sirkeci'den başlayarak Haliç içlerine kadar liman faaliyetleri genişlemiştir. Limandaki boşaltma işlemlerinde mekân düzeyinde bir tür uzmanlaşma belirlemiştir. Yemişpazarı İskelesi, Unkapanı, Yağkapanı, Odunpazarı İskelesi, Balat ayrı tüketim maddelerinin boşaltıldığı iskelelerdir. İstanbul'a Kırım, Tuna ve Karadeniz'den gelen bal, yağ, un ve diğer zahire Haliç içindeki bu iskelelerde boşaltılır, gelen erzakın depolanması ve işlenmesiyle uğraşan esnaf da bu iskelelerin çevresinde faaliyet gösterirdi. Bugünkü Tahtakale depolama, alışveriş gibi limana bağımlı faaliyetlerin en çok yoğunlaştığı yerd. Unkapanı ve Eminönü arasında balık pazarı bulunuyordu. Balık pazarından sonra Haliç içlerine doğru sebze pazarı, odun pazarı bulunmaktaydı. Unkapanı buğday ve unun

boşaltıldığı ve ekmekçi esnafının faaliyet gösterdiği yer olarak faaliyet göstermekteydi. (Kuban, 1970)

19. yüzyılda; Tarihi Yarımada ticari faaliyetler açısından önemini korumuştur. Perakende ticaretle uğraşan esnaf ve zanaatkârlar, eski ticaret merkezinde ve daha çok Bahçekapı, Tahtakale, Unkapanı tarafında yoğunlaşmışlar, kuyumcular Büyükçarşı'ya, saat tamircileri ve aşçılar Beyazıt'a yerleşmişlerdir.

Osmanlı devletinin sadaret makamı ve devletin yönetim merkezi olan Babıâli'nin varlığı semte daha 18. yüzyıldan itibaren özellik kazandırmış ve burası Osmanlı bürokrasisinin, sadaret mensuplarının, paşaların yaşadığı bir bölge haline almıştır. 1870'lerden sonra ise Babıâli Caddesi ve Cağaloğlu, Türk basının merkezi haline gelmeye başlamıştır. (Cantay, 1994)

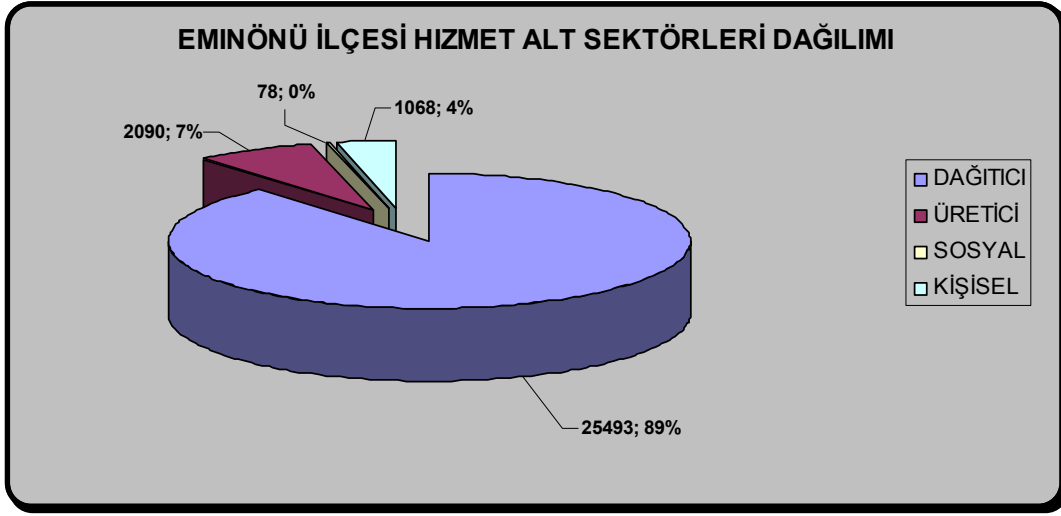
Cumhuriyet Döneminde; Sultanhamam bölgesinde bankalar, ofisler ve giyim sanayi, Sirkeci'de; oteller ve servis hizmetleri, Ankara Caddesi ve Cağaloğlu üzerinde matbaacılar, Mahmutpaşa ve çevresinde giyime yönelik birimler yoğunlaşmıştı. Kapalıçarşı tarihin geçmişinden beri gelen ticari fonksiyonunu koruyarak çeşitli ticari birimleri bünyesinde barındırmıştır.

20. yüzyılın ilk yarısı boyunca Sirkeci, ucuz otellerin, nakliyat şirketlerinin merkezi olmuştur. Özellikle garın arkasındaki oteller gurbetçilerin mekânı olmuştur. Ayrıca etrafta küçük lokanta, büfe ve işyerleri de mevcuttu. (Cantay, 1994) 1960'lardan sonra Sirkeci'deki ucuz otellerin Laleli-Aksaray semtlerine kaymasıyla, semtte ticaret ve iş merkezi niteliği ağır basmıştır. (Cantay, 1994) Eminönü ilçesinin Bahçekapı semti 1960'lara kadar konutların bulunduğu bir bölge iken daha sonra tamamıyla bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra Cağaloğlu semti siyasal nitelik ve ağırlığını kaybetmiştir. Ancak Osmanlı döneminde olduğu gibi cumhuriyet döneminde de basım-yayım birimlerinin ağırlık kazandığı bir bölge olma özelliğini korumaktadır. (Cantay, 1994)

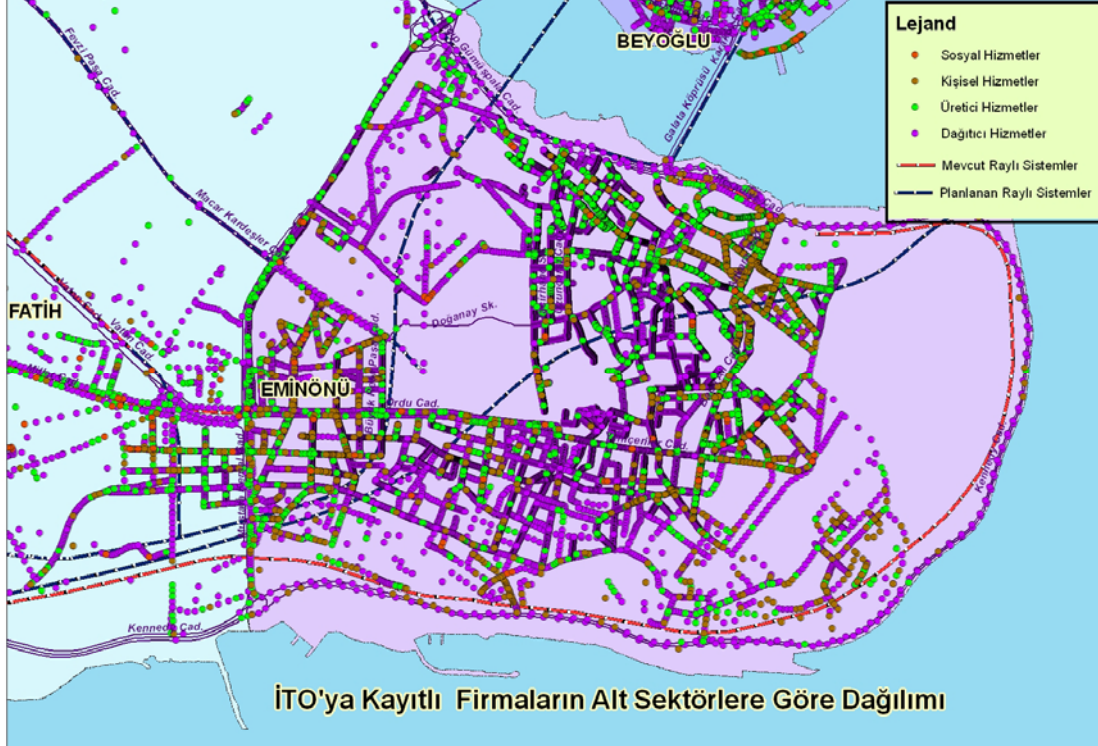
Eminönü genel olarak Dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu bir merkez özelliği taşımaktadır. Geleneksel küçük ve orta büyüklükte firmalar bu tarihi merkezde faaliyetlerini sürdürmektedirler. Ağırlıklı olarak mevcut fiziki dokuya uyumlu B ve C tipi Ofis kullanımı gözlemlenmektedir.

Eminönü ilçesinde hizmet alt sektörlerinin dağılımına bakıldığında %89'luk bir pay ile dağıtıcı sektörlerin ağırlıklı olduğu görülürken, %7'lik bir pay ile üretici hizmet sektörü ikinci sıraya yerleşmektedir.

Grafik 3.4 Eminönü ilçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



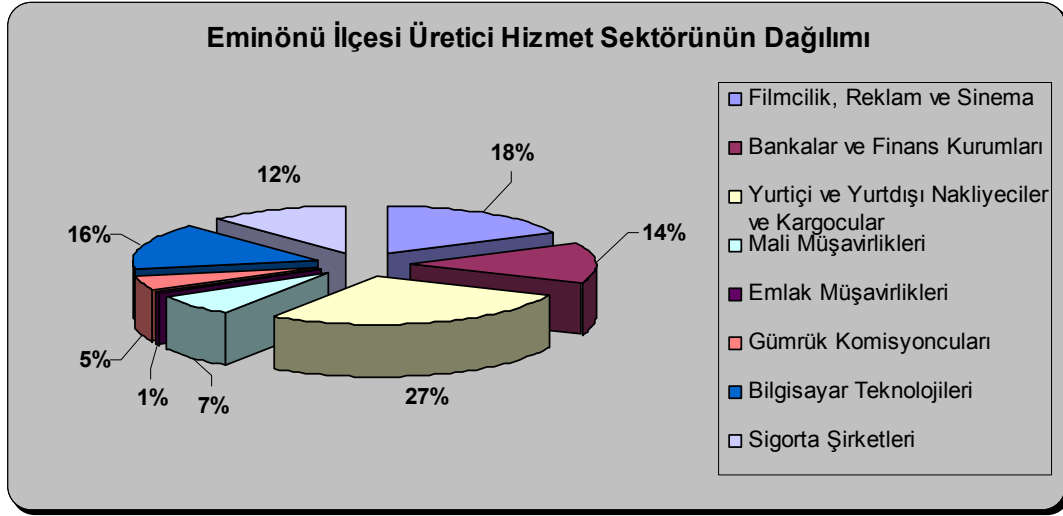
Harita 3.1 Eminönü İlçesi Hizmet Alt Sektörlerinin Dağılımı(İTO, 2005)



Eminönü ilçesi genelinde hizmet alt sektörlerin anaarterler üzerinde yoğunlaştığı gözlemlenirken, özellikle Eminönü ilçesinin tarihi özelliğini taşıyan geleneksel merkezinde üst düzey sektör olarak nitelendirdiğimiz üretici hizmetler yoğunluk kazanmaktadır. Babı-Ali caddesi ve Ankara caddesi bu yoğunlaşmanın gözlemlendiği ana arterlerdir.

Eminönü ilçesi üst düzey hizmetler sektörünün dağılımına bakıldığında yurtiçi ve yurtdışı nakliyeciler ve kargocuların %27 ile en büyük paya sahip olduğu ve ardından film, reklam ve sinema ihracatçıların ağırlıklı olarak yer seçtiği görülmektedir.

Grafik 3.5 Eminönü İlçesi Üretici Hizmet Sektörlerinin Dağılımı(İTO, 2005)



Eminönü ilçesinde yer alan Bankacılık ve Finans Kurumlarının oranına bakıldığında İstanbul'da Şişli, Kadıköy ve Beşiktaş ilçelerinden sonra en büyük paya(284 adet) sahip 4. ilçedir. Yine yurtiçi ve yurtdışı kargocuların dağılımına bakıldığında İstanbul düzeyinde Kadıköy ve Şişli ilçelerinden sonra 3. sırada yer almaktadır.(592 adet)

Bilgisayar teknolojileri ve sistemleri sektörünün dağılıma bakıldığında yine Şişli ve Kadıköy ilçelerinin ardından en büyük paya sahip ilçedir.(326 adet)

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,83
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,50
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 134,55 karşımıza çıkmaktadır.

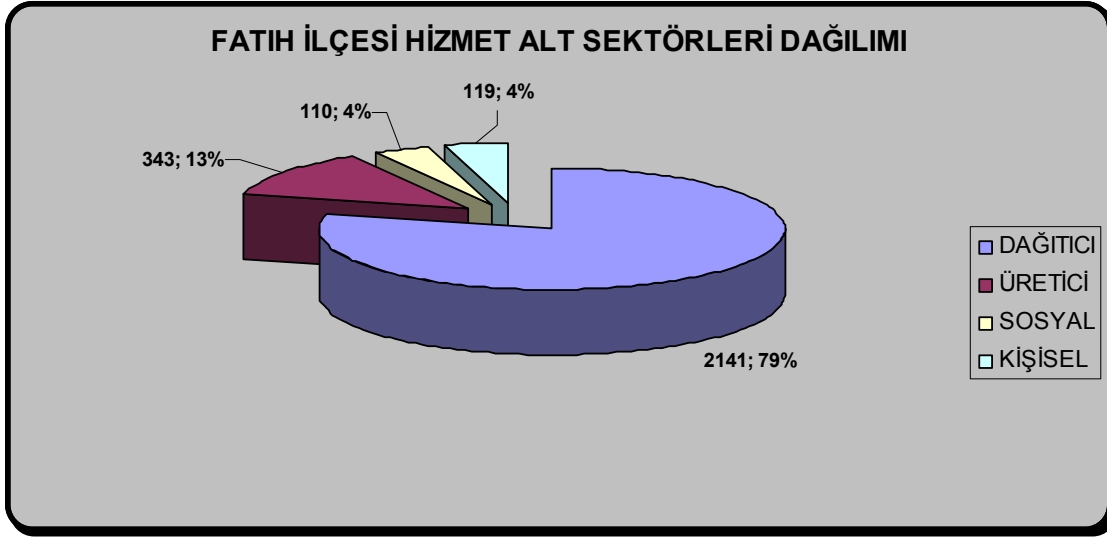
3.2.1.2 Fatih

İlçenin mekânsal gelişimine baktığımızda; 1954–1960 yılları arasında Fatih ilçesinde yapı yoğunluğu artmaya başlamıştır. 1960'da hizmete giren belediye sarayının da etkisiyle artan nüfus yoğunluğu alt ticaret bölgelerinin gelişmesini teşvik etmiş ve Fevzi Paşa Caddesi boyunca ticaret aksı ortaya çıkmıştır. Fatih ilçesinin önemli alışveriş merkezleri Fındıkzade, Aksaray ve Fatih semtlerinde yoğunlaşmış durumdadır. Önemli konaklama tesisleri daha çok Millet Caddesi boyunca, başlıca eğlence yerleriyle lokantalar Sahilyolu çevresinde yer almaktadır.

Ticari fonksiyonlar ilçede akslar boyunca uzmanlaşma eğilimi göstermektedir. Günümüzde ilçede uzmanlaşmanın olduğu alt sektörler avukatlık, muhasebe, muayenehane vb. hizmet

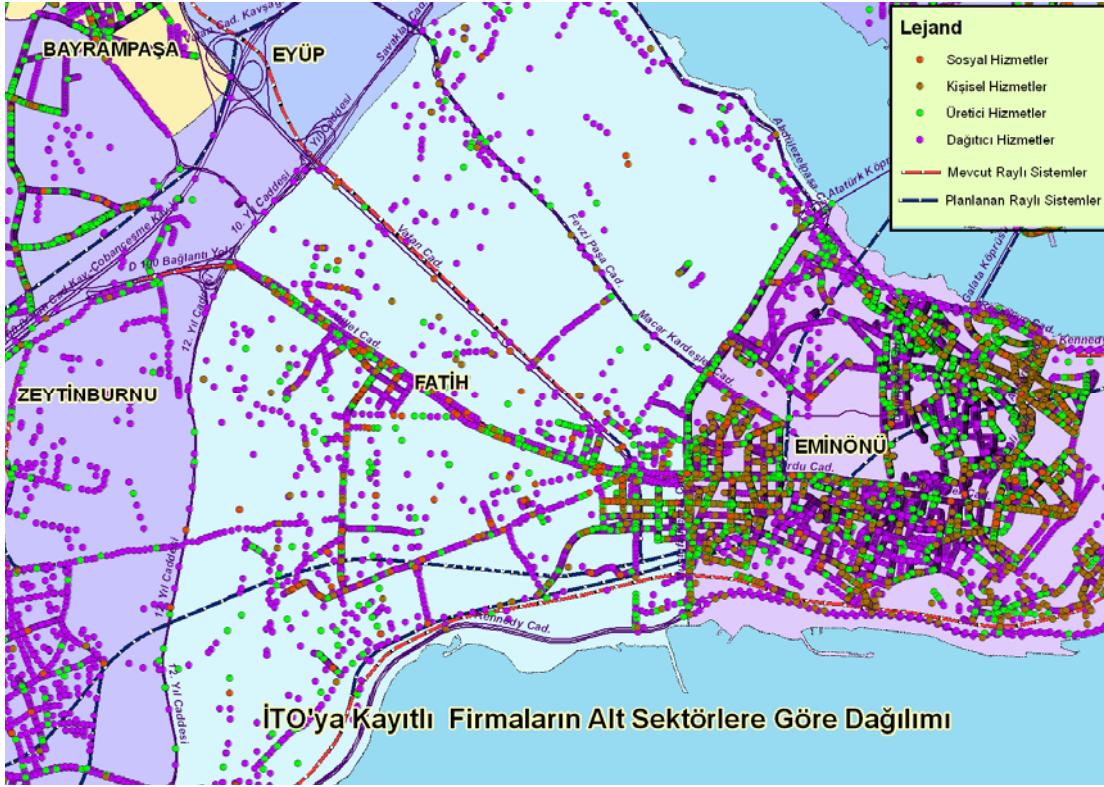
birimleri ve oto galeri, eczane, medikal aletler, giyim, oto yedek parça satışı gibi ticari birimlerdir. Hizmet fonksiyonları özellikle Millet Caddesi üzerinde ticari fonksiyonlar ise özellikle Akdeniz Caddesi'nde ve Fevzipaşa Caddesi'nde yoğunlaşmıştır. Millet Caddesinin Eminönü ilçesine yakın kısımlarında avukatlık büroları, muhasebe büroları ve oto galeriler, Çapa Tıp Fakültesi'ne yakın kısımlarında eczaneler, medikal aletler satışı yapan birimler ve muayenehaneler yoğunlaşmıştır.

Grafik 3.6 Fatih İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



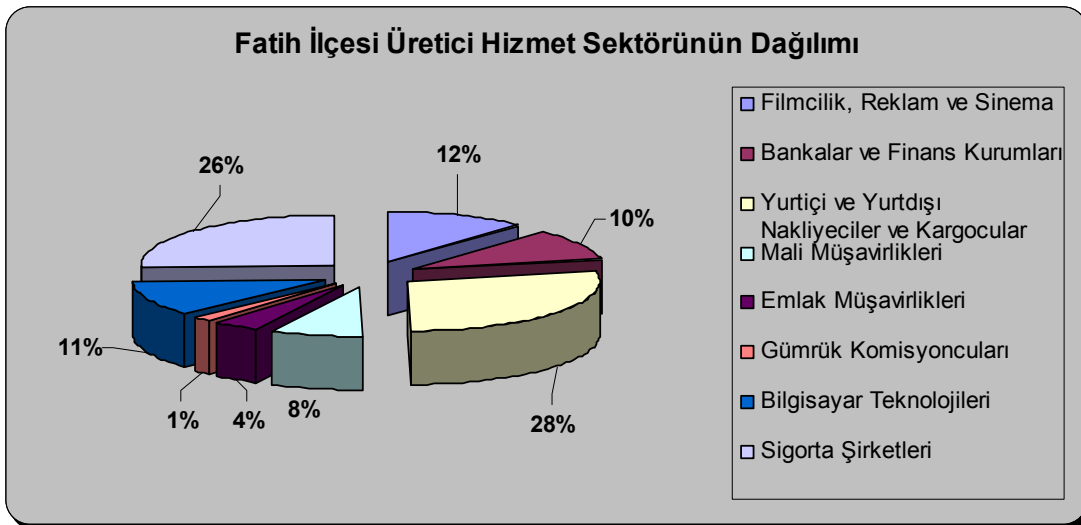
Fatih ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına bakıldığında yine %79'luk oran ile dağıtıcı hizmetler ağırlıklı gözlemlenirken % 13'lük pay ile üretici hizmetler ikinci sırada yer almaktadır.

Harita 3.2 Fatih İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Fatih ilçesi hizmet alt sektörler dağılımına bakıldığında üretici, sosyal ve kişisel hizmetlerin dağınık bir yapıda bulunduğu gözlemlenmektedir. Atatürk Bulvarı ve Mustafa Kemal Caddesi Eminönü ve Fatih ilçelerinin tam sınırında bulunana bir yol olarak yoğunlaşmasının olduğu önemli bir aks olmaktadır. Fatih ilçesinde dağıtıcı hizmetler dışındaki sektörlerin yoğunlaştığı ikinci bir aks olarak Millet Caddesi ön plana çıkmaktadır.

Grafik 3.7 Fatih İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Fatih ilçesi üretici hizmetler sektörünün dağılımına bakıldığında yine Eminönü ilçesinde gözlemlendiği gibi nakliyeciler ve kargocular %28'lik pay ile ilk sırada yer almaktadır. Yurtiçi ve yurtdışı nakliyeciler ve kargocu firmaların ardından %26'lık pay ile sigorta şirketleri büyük pay almaktadır.

Fatih ilçesi alt sektörlere göre dağılımına bakıldığında gümrük komisyoncularının İstanbul genelinde en az yer seçtiği bir ilçedir.

3.2.1.3 *Öngörülen*

Eminönü ve Fatih ilçeleri İstanbul Metropolitan Alanı 1/25.000 ölçekli planda Merkez alt bölgesi kapsamında ele alınmaktadır. Merkez Altbölgesi planlama vizyonu; *Sürdürülebilirlik ilkesine dayanarak mevcut ve geliştirilmesi planlanan iş alanları arasındaki bağlantıyı fiziksel ve ekonomik dönüşüm ile kuran dinamik ve rekabetçi bir Merkezi İş Alanı oluşturmak* olarak belirlenmiştir.

Genel olarak Merkez Altbölgesinin vizyonunun “Merkez” kavramı doğrultusunda amaçlarına değinildiğinde (İBB, 2007) amaçları şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Tarihi, kültürel ve mimari değerlere sahip alanlarda koruma kullanma dengesinin kurularak tarihi ve kültürel kimliğin korunması,
- Bilgi ve teknolojik gelişmeye dayalı ekonomik kalkınmanın sağlanması ve endüstri ağırlıklı ekonomiden hizmet ağırlıklı ekonomiye dönüşümün sağlanması,
- Çok merkezli yapıyı ve lineer gelişim senaryosunu destekleyen bir merkez kademelenmesinin oluşturulması,
- Sürdürülebilir ulaşım ağının oluşturulmasıdır.

Bu amaçlar çerçevesinde her biri için hedefler belirlenmiştir. Özellikle tarihi yarımada ve Fatih bölgesi için ele alınması gereken tarihi, kültürel ve mimari değerlere sahip alanlarda koruma kullanma dengesinin kurularak tarihi ve kültürel kimliğin korunması hedefi doğrultusunda;

- İstanbul'un coğrafi konumu nedeniyle eşsiz doğal güzelliklerle birlikte çok önemli bir tarihi ve kültürel mirasa sahip olması nedeniyle, bu mirasın sürdürülebilirlik çerçevesinde korunup, geliştirilerek, tanıtımının yapılması ve dünyanın seçkin turizm cazibe merkezleri arasına girmesi,

- Boğaziçi, Tarihi Yarımada, Haliç gibi kentin kimliğini belirleyen önemli alanların tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması,
- Kentin Geleneksel Merkezi İş Alanı olan Tarihi Yarımada'nın bu özelliğinin iyileştirilerek korunması, Tarihi Yarımada'daki ticari aktivitelerin kalitesinin yükseltilmesi ve tarihi yapı stokunun korunması,
- Tarihi mirasın koruma kullanma dengesini sağlayarak ve tarihi yapı stokunun restore edilerek çevresinin iyileştirilmesidir.

Bilgi ve teknolojik gelişmeye dayalı ekonomik kalkınmanın sağlanması ve endüstri ağırlıklı ekonomiden hizmet ağırlıklı ekonomiye dönüşümün sağlanmasına yönelik hedefler;

- Sanayinin desantralize edilmesi ve MİA kullanımına ilişkin olan taleplerin sürdürülebilirlik kriterlerine uygun olan en doğru yerde karşılanması amacıyla, Topkapı (Maltepe) ve Bayrampaşa'da bulunan ve yer değiştirme eğilimi olan sanayi alanlarının merkeze dönüştürülmesi, bu alanlara yönelik farklı müdahale tiplerinin ve uygulama araçlarının tanımlanması,
- Sanayi tabanlı ekonomiden hizmet tabanlı ekonomiye dönüşüm sürecinde; Bulvar üzerinde, kültür endüstrileri ve hizmet sektörlerine dayalı gelişmeye yönelik odak noktalarının oluşturulması,
- Meskûn alanlar içinde kent sağlığını olumsuz yönde etkileyen, düzensiz yapılaşmış ve kent dışına çıkma eğiliminde bulunan sanayi tesislerinin öncelikle çevre illerde veya metropol içinde, kontrollü bir şekilde organize gelişmiş fakat kapasitesi henüz dolmamış sanayi alanlarına yönlendirilmesidir.

Çok merkezli yapıyı ve lineer gelişim senaryosunu destekleyen bir merkez kademelenmesinin oluşturulmasına yönelik hedefler;

- MİA, diğer merkezi bölgeler ve kıyı yerleşmeleri üzerindeki baskıyı azaltmak amacıyla planda dinamik ve çekici yeni alt kademe merkezler ve ticaret-hizmet alanları önerilerek, tek merkezli yapının çok merkezli yapıya dönüştürülmesi,
- Sanayi alanlarının desantralize edilmesi ile boşalan sanayi alanlarının bilgi ve hizmetler sektörünün teşvik edildiği yeni çekim merkezlerine dönüştürülmesidir.

Bilgi ve teknolojik gelişmeye dayalı ekonomik kalkınmanın sağlanması ve endüstri ağırlıklı ekonomiden hizmet ağırlıklı ekonomiye dönüşümün sağlanmasına yönelik stratejiler uyarınca;

- İstanbul'un MİA taleplerinin karşılanması ve üst düzey hizmetler için yeni gelişme alanları açılması amacıyla mevcut durumda 1165 ha büyüklüğünde bir taban alanını kaplayan MİA 1886 ha'a çıkarılacaktır. 721 ha büyüklüğündeki gelişme MİA kullanımının 578 ha'ı Topkapı (Maltepe) Sanayi Bölgesi ve Bayrampaşa'da, 16 ha'ı Kâğıthane'de, 127 ha'ı ise Bulvar Aksı etrafında konumlanması planlanan alanlardır.
- Sanayiden dönüşümde; ilk etapta mevcuttaki uygunluğu tespit edilen sanayi yapılarının fonksiyonları değiştirilerek öncelikle eğitim tesisleri ve kültür endüstrileri alanlarına dönüşümlerinin sağlanması alt ölçekteki plan notları ile gerçekleştirilecektir. Fiziksel yapı stokunun dönüştürülmesi yerine fonksiyon değişikliğine gidilecek olup, gerekli görülen yerlerde fiziksel dönüşüm gerçekleştirilecektir.
- Bu alanlarda öncelikli olarak eğitim ve kültür endüstrileri (konferans, kongre, sanat, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekânları, müzeler) fonksiyonları teşvik edilerek, kentsel hizmet ve ticaret alanları oluşturulacaktır.
- Uzun vadede ise; boşaltılacak sanayi alanları metropoliten ölçekte ticaret, konut, hizmet ve donatı gibi sanayi dışı kullanımlara tahsis edilecektir.
- Kâğıthane, Zeytinburnu, Bayrampaşa ve Gaziosmanpaşa'daki sanayi alanlarının bir kısmının boşaldığı ve öncelikli olarak ticaret-hizmetler vb. fonksiyonlara dönüşme eğiliminde oldukları tespit edilmiştir. Bu alanlarda öngörülen dönüşüm, sanayiden Merkezi İş Alanı'na dönüşüm olarak belirlenmiştir.
- Kâğıthane ve Bayrampaşa'daki sanayi alanları ile Zeytinburnu (Maltepe) Sanayi Bölgesi'nin dönüşümlerinin gerçekleşmesini kolaylaştırmak amacıyla raylı sistem, karayolu ve denizyolu ulaşım sistemlerinin entegrasyonu sağlanmıştır.
- Kâğıthane'deki sanayi alanı öncelikli olarak hizmet sektörünün desteklendiği, MİA fonksiyonlarını içeren bir odak noktasına dönüştürülecektir.
- Bayrampaşa'daki sanayi alanları ve Zeytinburnu (Maltepe) Sanayi Bölgesi, yeni kurgulanan ulaşım ağında önemli bir noktada bulduklarından, öncelikli olarak kültür endüstrilerinin desteklendiği MİA fonksiyonuna dönüştürülecek ve bu alan Bulvar üzerinde oluşturulan üçüncü odak noktası olacaktır.
- Bayrampaşa ve Topkapı (Maltepe) MİA alanı ekonomik gelişme amaçlı "Sanayiden Merkeze Dönüşüm Özel Proje Alanı", Bulvar Aksı "Büyükdere Caddesi MİA Batıya

Kaydırma Özel Proje Alanı” Kağıthane’de yeni alt merkez gelişimi amaçlı “Kağıthane Bulvar Aksı Özel Proje Alanı”, Gaziosmanpaşa’da bulunan sanayi alanı ise “Gaziosmanpaşa Sanayiden Merkeze Dönüşüm Özel Proje Alanı” olarak tanımlanmıştır.

- İstanbul’un yakın çevresi olarak değerlendirilen doğuda Gebze ve batıda Çerkezköy İstanbul’a yönelecek sanayi yatırımları ve işgücü için tampon bölgeler olarak belirlenmiştir.
- Sanayiden dönüşecek alanlarda kültür endüstrilerinin, film, reklâm, grafik hizmet alt birimleri, sergi ve fuar alanları, kongre merkezleri, galeriler, müzeler, opera ve konser salonları, sanat çalışma atölyeleri, medya, tiyatrolar, TV ve tasarım stüdyoları gibi kullanımların yer seçmesi sağlanacaktır.

Tek merkezli yapıdan çok merkezli yapıya geçilmesine yönelik stratejiler uyarınca;

- Tarihi Yarımada’nın geleneksel Merkezi İş Alanı işlevi sürdürülecektir.
- Beyoğlu, Eminönü, Şişli, Beşiktaş, Zeytinburnu-Maltepe Bölgesi, Kâğıthane ve Bayrampaşa Merkezi İş Alanı olarak belirlenmiştir.
- Kâğıthane, Bayrampaşa ve Zeytinburnu (Topkapı-Maltepe Sanayi Bölgesi) sanayi alanlarının deprem riskine karşı önlemlerin alındığı, kent bütününe hizmet edebilecek, İstanbul Metropolitan Alanı’na yeni değerler katabilecek ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek, öncelikli olarak eğitim ve kültür endüstrilerini içerisinde barındıran, karma kullanımlı MİA fonksiyonuna dönüşümü sağlanacaktır.
- Zeytinburnu’nda Demirciler Sitesi ve Ambarlar üçüncü derece merkez olarak belirlenmiştir.
- Bayrampaşa otogar alanının batısı ve Ferhat Paşa Hali’nin doğusu ikinci derece merkez olarak belirlenmiştir.
- Gaziosmanpaşa’nın TEM üzerindeki kısmındaki ve Zeytinburnu’ndaki konut alanlarına hizmet edecek üçüncü derece merkezler önerilmiştir.
- İstinye’de bulunan merkezin gelişmesi kısıtlanacaktır.
- Sanayiden MİA’ya dönüşümün öngörüldüğü alanlardaki uygulamalar kentsel tasarım projeleri ve alanda ekonomik gelişme amaçlı özel proje alanları tanımlanması yolu ile yapılacaktır.

- Öneri Kazlıçeşme Limanı'nın turizm potansiyeli de göz önüne alınarak, Marmaray'ın yerüstüne çıktığı ilk nokta olan Kazlıçeşme İstasyonu İstanbul'un yeni kent kapısı olarak değerlendirilecek ve alanın bu özelliğini ön plana çıkaran kentsel tasarım projeleri hazırlanacaktır.

Tarihi Yarımada olarak adlandırılan Fatih ve Eminönü İlçelerinin yer aldığı kümenin planlama vizyonu; *“Tarihi Yarımada'nın evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel ve mimari değerlerine sahip çıkılarak bilim, sanat, ticaret ve turizm yönlerinden de özgün kimlik yapısının ve geleneksel merkez özelliğinin korunması ile yapı, çevre ve yaşam kalitesinin yükseltilmesidir”*.

Alt-bölgenin sorun ve potansiyelleri ile İstanbul'un vizyon bileşenleri çerçevesinde belirlenen vizyona göre planlama çalışmalarında dört adet amaç belirlenmiştir. Bu amaçlar arasında kent merkezinin gelişimi yönünde belirlenen kararlar;

- Tarihi Yarımada'ya özgü kimlik yapısının fonksiyon analizi ve planlaması yapılarak ortaya konulması ve Tarihi Yarımada'nın kimliği ile uyuşmayan işlevlerin tasfiye edilmesi,

Genel olarak tarihi yarımada bölgesinin tarihi dokusu göz önüne alındığında koruma-kullanma dengesi ön plana çıkıyor. Bu doğrultuda mevcut tarihi kimliğin bozulmasına sebep olabilecek her türlü fonksiyondan kaçınılması amaçlanıyor.

Tarihi Yarımada bölgesinin merkez kimliği göz önünde bulundurulduğunda amaçlar çerçevesinde şu hedefler göz önünde bulundurulmaktadır:

- Tarihi Yarımada'nın kent bütünü içinde yükleneceği işlevlerin, sınır ve niteliklerinin belirlenmesi; bu işlev ve sınırlara dayanarak Tarihi Yarımada'nın kimliğine uygun olan işlevlerin planlı gelişiminin sağlanması; mekânsal dağılımın veya ihtiyaçlar ölçüsünde sınırlandırmaların gerçekleştirilmesi,
- Tarihi dokuya uygun olmayan fonksiyonların desantralizasyonu, dönüştürülen alanlardaki dokunun düzenlenmesi ve iyileştirilmesi,
- Tarihi Yarımada'nın Metropolen Alan'ın gelişme dinamiklerinin baskısından kurtarılması,
- Tarihi Yarımada'nın sahip olduğu kültürel miras potansiyelinin, İstanbul Metropolen Alanı turizm yapısı kapsamında değerlendirilerek, kültürel turizm ağırlıklı kimliğinin vurgulanmasıdır.

Merkez olgusu ile ilgili belirlenen amaçlar doğrultusunda ortaya konan hedeflere nasıl ulaşılacağını açıklayan stratejiler aşağıda sıralanmıştır. Bunlar;

- o Tarihi Yarımada'daki ticaret alanlarının dengeli dağılımının ve alt sektörel çeşitlenmenin sağlanması için yeterli bir envanterle etkin fonksiyon planlamasının yapılması; talebi açan sunumların sınırlandırılarak, bunların yerine eksikliği hissedilen fonksiyonların getirilmesi; ticaretin konut alanlarını ve tarihi dokuyu zorlayan yapısının kontrol altına alınması,
- o Yol boyunca ticaret gelişiminin sınırlandırılarak, Hanlar Bölgesi gibi geleneksel ticaret merkezlerinin özgün yapılarına uygun biçimde oluşturulması,
- o Küçük sanayi, imalat, depolama gibi geleneksel mekânlara zarar veren fonksiyonların kaldırılması,
- o Yoğun taşıt ve insan trafiğini çekecek nitelikte ve düzeyde işlevlerin, tarihi MİA niteliğindeki Yarımada dışında yer seçiminin yapılması için planlı ve organize sanayi ve ticaret alanları oluşturularak, büyük faaliyetlerin bu alanlara aktarılması; hastanelerin sur dışında konumlandırılması veya desantralize edilmesi,

3.2.2 Kadıköy-Kozyatağı-Altunizade

İstanbul ili nüfus dağılımına bakıldığında Anadolu yakasında Kadıköy'ün; Avrupa yakasında Gaziosmanpaşa ilçesinin yüksek oranlarda olduğu ortaya çıkmıştır. Kadıköy ilçesi nüfusu 663299 kişi ile Gaziosmanpaşa ilçesinin ardından gelmektedir.

3.2.2.1 Kadıköy

İstanbul ili nüfus dağılımına bakıldığında Anadolu yakasında Kadıköy'ün; Avrupa yakasında Gaziosmanpaşa ilçesinin yüksek oranlarda olduğu ortaya çıkmıştır. Kadıköy ilçesi nüfusu 663299 kişi ile Gaziosmanpaşa ilçesinin ardından gelmektedir. Kadıköy ilçesinin nüfus artış hızı 1985–1997 yılları arasında azalmış, 1997–2000 döneminde ise ilçe nüfus kaybetmeye başlamıştır. Bu nüfus kaybında da Kadıköy'ün konut dışı fonksiyonlarda yoğunlaşması etkili olmuştur. Kadıköy'ün 1950 öncesi sosyo ekonomik yapısını incelediğimizde Kadıköy'ün ağırlıklı olarak ikincil konutların bulunduğu, ticari faaliyetlerin sadece bu konutlara hizmet verdiğini ve çeşitlilik göstermeyen bir yapıya sahip olduğunu söyleyebiliriz.

Kadıköy'ün gelişimi ve buna bağlı olarak ticari faaliyetlerin çeşitlenmesi, 1970 sonrası sanayi hareketinin Anadolu Yakası'na sıçraması ile dolaylı yollardan gerçekleşmiştir. Sanayinin

geliştiği Marmara kıyılarının çevresi bu dönem içinde hızla göç almaya başlayınca, her iki yaka arasında geçiş noktası olan Üsküdar ve Kadıköy birer ticari merkez haline gelmişlerdir. Yeni oluşan konut alanlarına hizmet vermek üzere merkez haline gelmeye başlayan Kadıköy, I. Köprü'nün yapımı ile birlikte metropol ölçeğinde bir ticari merkeze dönüşmeye başlamıştır. Avrupa Yakası'nda hizmet veren şirketlerin Anadolu Yakası'ndaki temsilciliklerini Kadıköy'de hizmete sokmaları bu süreci hızlandırmıştır. Artan nüfusun taleplerini karşılamak için her geçen gün sektör yelpazesi genişlemeye ve buna bağlı olarak istihdam eden kişi sayısı da artmaya başlamıştır. Fakat buna paralel olarak iskân nüfusu azalmıştır.

Kadıköy ilçesinde egemen ekonomik etkinlik ticarettir. Başlıca ticaret merkezleri Bağdat Caddesi, Bahariye caddesi, Kadıköy çarşısı ve Altiyol çevresinde yer alır. Kuşdili çayırında kurulan Salı Pazarı, önemli bir ticari faaliyettir.

Kadıköy ilçesi hektar başına düşen işyeri sayısına bakıldığında Eminönü ve Beyoğlu gibi ticari merkezlere nazaran geleneksel dokuyu kaybetmeden ticari merkez olmayı sürdürmektedir. Gece ve gündüz nüfusları arasındaki farkın yüksek olmayışı ve konut-ticaret dengesi yaşam kalitesi açısından diğer ilçelere göre Kadıköy'ün ticari merkez olmasındaki avantajı ortaya koymaktadır.

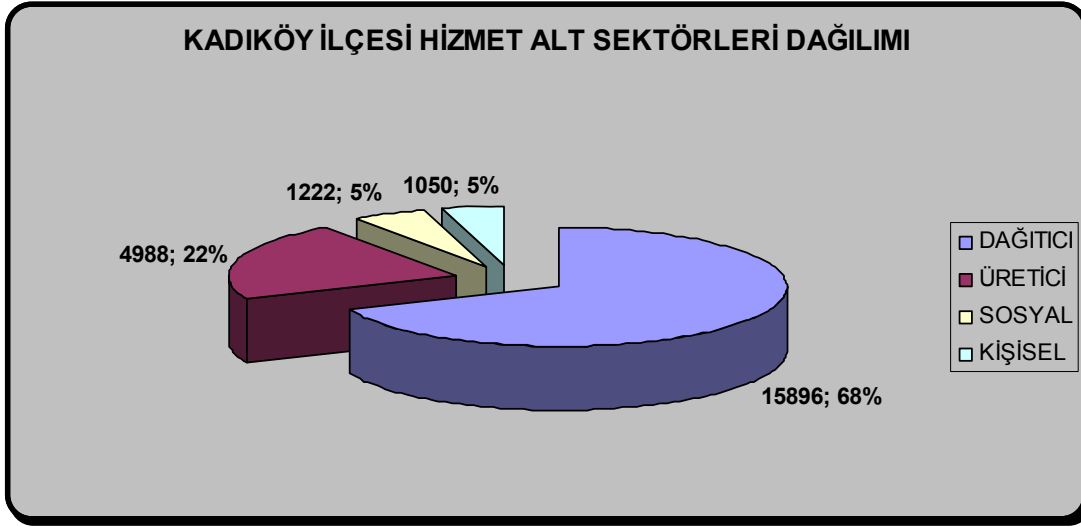
Nüfus ve işyeri sayıları açısından Kadıköy hem çalışma hem de konut alanı olarak önemli bir ilçedir. Bu alanın Merkezi İş Alanı olması ve bu durumun getireceği olumsuz sonuçların konut-ticaret dengesi ile en aza inmesi söz konusudur.

Kadıköy dağıtıcı hizmetlerin yoğun oluşu bir merkezdir. Ulaşım ve iletişim, uluslararası boyutta yönetim, kontrol, koordinasyon faaliyetleri, finans kuruluşları, ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret faaliyetleri Kadıköy'ün özelliklerini yansıtmaktadır.

Hizmetler sektöründe İstanbul genelinde toplumsal hizmetlerde en iyi durumda olan ilçelerden biri de Kadıköy'dür.

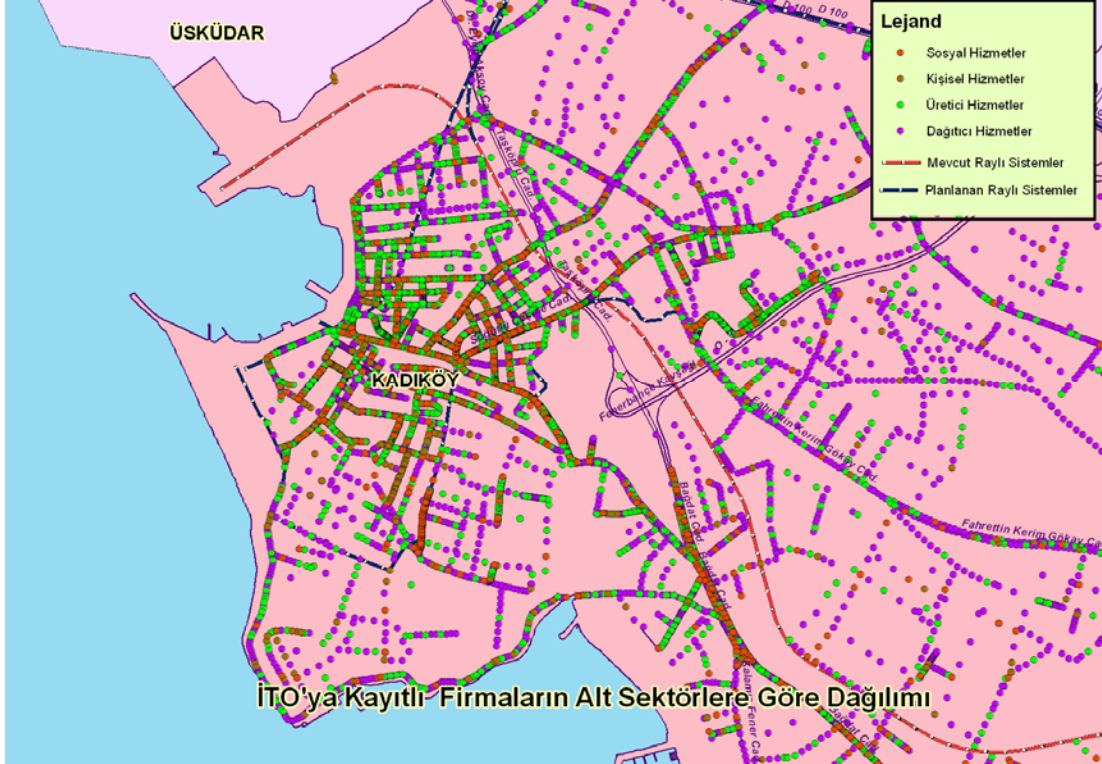
Geleneksel dokusu gözönünde bulunduğunda B ve C tipi ofis kullanımı gözlemlendiği gibi A tipi ofis kullanımı da ilçede yer almaktadır.

Grafik 3.8 Kadıköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



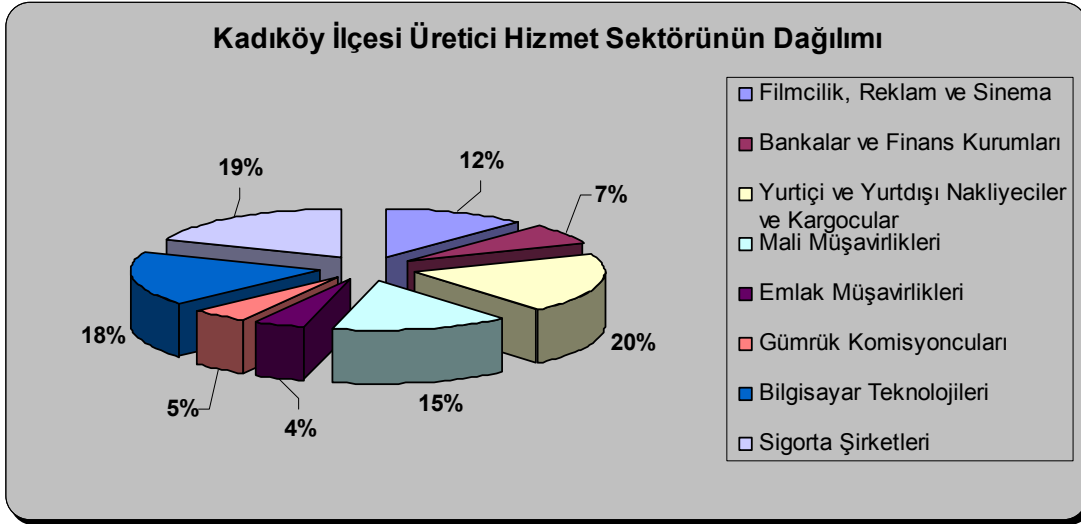
Kadıköy ilçesi hizmet alt sektörlerinin dağılımına bakıldığında %68'lik pay ile dağıtıcı hizmetler büyük pay almaktadır. Ama Kadıköy ilçesinde diğer ilçeler ile karşılaştırıldığında üretici sektör %22'lik pay ile büyük bir pay almaktadır. Yine kişisel ve sosyal hizmetler ilçede büyük paylara sahiptir.

Harita 3.3 Kadıköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Kadıköy ilçesinde geleneksel merkez olarak adlandırılan alanda özellikle ana arterlerde yoğunlaşmanın olduğu gözlemlenmektedir. Kişisel ve sosyal hizmetler Kadıköy geleneksel merkezde dağınık bir yapıda yer almaktadır.

Grafik 3.9 Kadıköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Kadıköy ilçesi Kozyatağı semti dışında üst düzey hizmetlerin genel olarak dengeli dağıldığı bir ilçedir. Yine yurtiçi ve yurtdışı nakliyeciler ve kargocular(%20) ilçede büyük bir paya sahip iken, sigorta şirketleri(%19), mali müşavirlikler(%15) ve bilgisayar teknolojileri(%18) birbirlerine yakın oranlarda ilçede yer almaktadırlar.

Kadıköy ilçesi film, sinema ve yerli film ihracatçıları dağılımında İstanbul genelinde Şişli, Beşiktaş ve Beyoğlu ilçelerinden sonra 4. sırada yer almaktadır(657 adet). Banka ve finans kurumlarının dağılımına bakıldığında Şişli ilçesinden sonra Kadıköy ilçesi ikinci sırada yer almaktadır(365 adet).

Kadıköy ilçesi İstanbul genelinde Yurtiçi ve Yurtdışı Nakliyeciler ve Kargocuların dağılımı içerisinde en büyük paya sahip (1074 adet) ilçedir. Yine mali müşavirlik kurumları dağılımında Şişli ilçesinden (857adet) sonra ikinci sırada yer almaktadır(810adet). Yine Emlak müşavirleri ve gümrük komisyoncuları dağılımında Kadıköy ilk sırada yer almaktadır.

Bilgisayar teknolojileri sektörünün dağılımına bakıldığında Şişli ilçesinden sonra ikinci sırada yer alan Kadıköy(963 adet) ilçesi Sigorta şirketlerinin dağılımında büyük bir fark ile ilk sırada yer almaktadır(1018 adet).

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 5,68

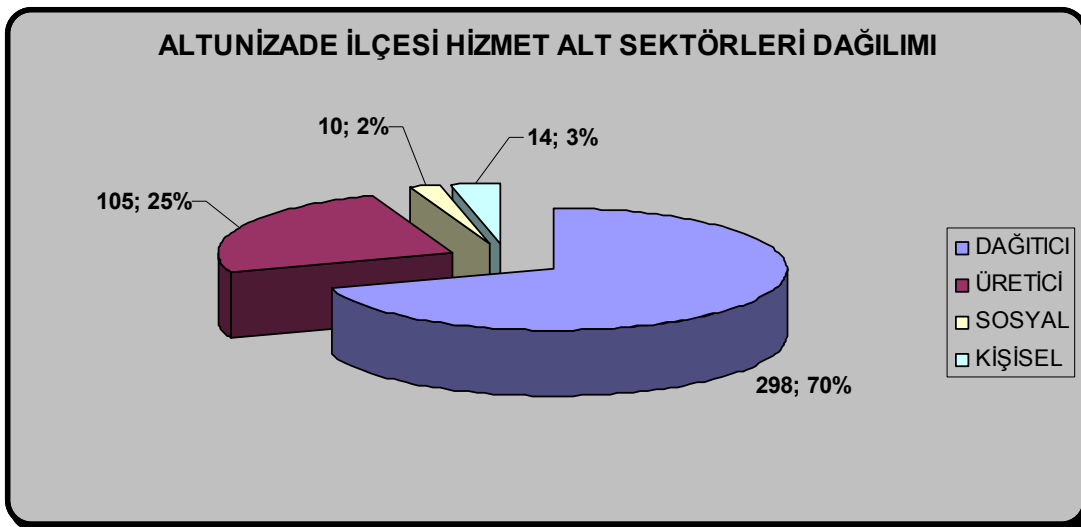
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 4,24
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 53,85

3.2.2.2 Kozyatağı-Altunizade

Küreselleşme ile birlikte, İstanbul kentinde ön plana çıkan eksenlerden biri de Altunizade – Bağlarbaşı eksenidir. Altunizade – Bağlarbaşı ekseninin E-5 Karayolu ve 1. Boğaz Köprüsü'ne yakın bir konumda bulunması gelişimindeki en önemli etken olarak belirtilmektedir. Bu eksen şirket merkezlerinin (Örneğin; Koç Holding, Coca Cola, Toprak Holding, Asya Finans) oluşumuyla şekillenmiş, alışveriş ve eğlence merkezlerinin oluşumuyla günümüzdeki şekline ulaşmıştır. (Hacısalıhoğlu, 2000) Bir diğer gelişme eksen olan, Kozyatağı – Ataşehir eksenini, TEM ve E-5 otoyollarının arasında ve birbirine bağlandığı bölgede geliştirmiştir. Ulaşım olanaklarının varlığı doğrultusunda bu eksen öncelikle konut bölgesi olma özelliği göstermiş ve uydukent projesiyle (Ataşehir) de önemli düzeyde çekicilik kazanmıştır. Bu yapılanma ile birlikte açılan büyük alışveriş merkezleriyle kent bütününde büyük bir etki alanı yaratmıştır. Sonrasında birçok büyük iş merkezlerinin kümelenmesi çekicilik düzeyini arttırmıştır. (Hacısalıhoğlu, 1999)

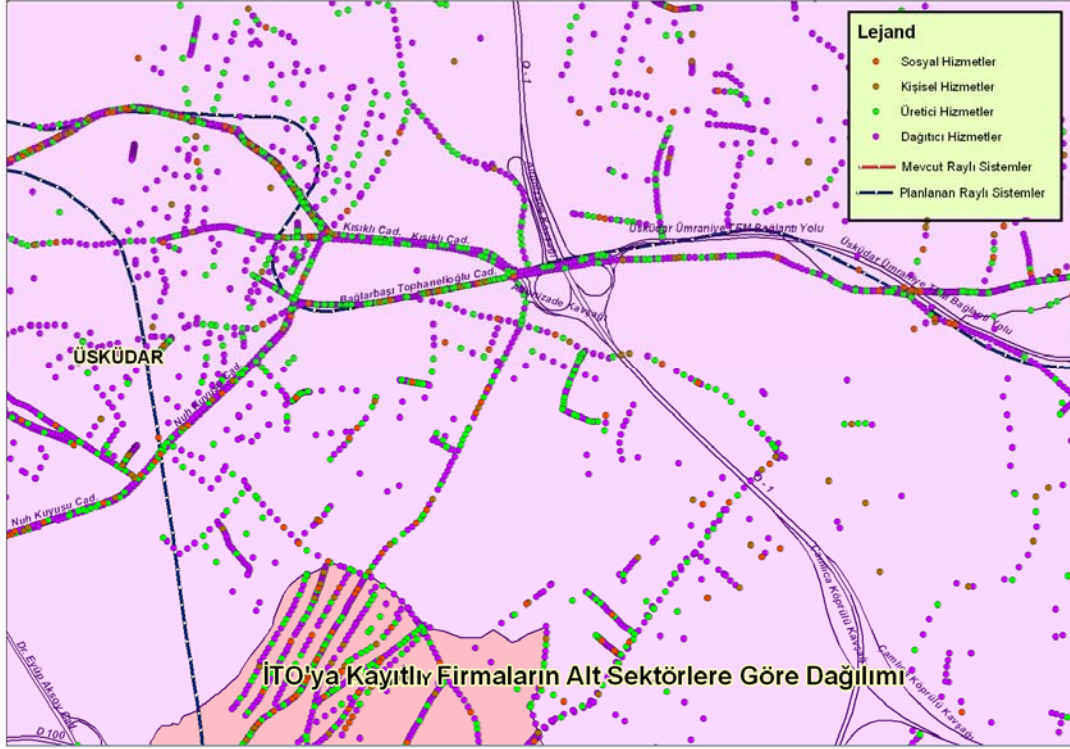
Kozyatağı ve Altunizade Üretici Hizmetlerin yoğun olduğu bir akstır. Finans Kuruluşları, Sigorta Şirketleri Şube Ve Yönetim Birimleri bu alanlarda yerseçmektedirler. Genel olarak A tipi ofis kullanımı yaygındır.

Grafik 3.10 Altunizade Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



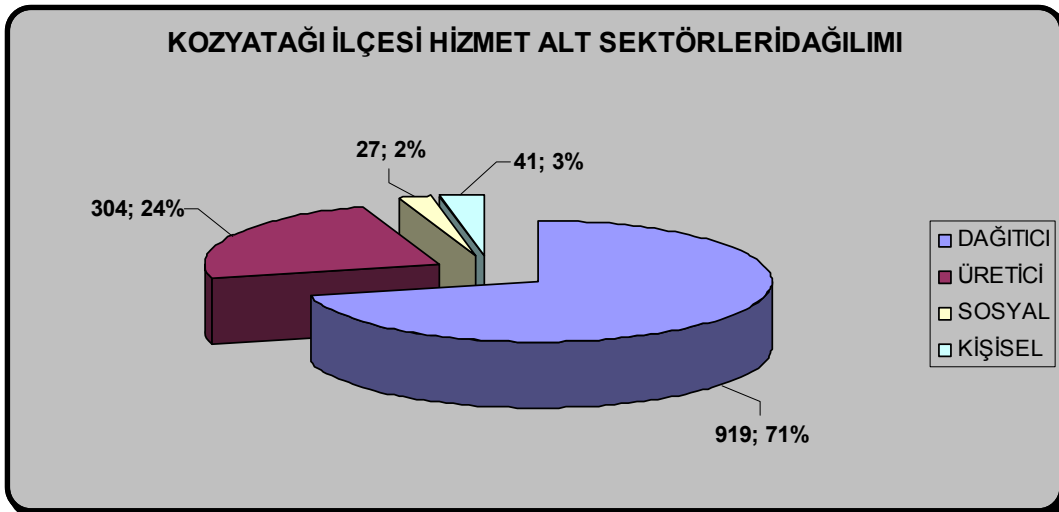
Altunizade ilçesi hizmet alt sektörleri dağılıma bakıldığında diğer ilçelerde gözlemlendiği gibi Dağıtıcı hizmetler yoğun olarak yer alırken, %25'lik pay ile üretici sektörler ikinci sırada gözlemlenmektedir.

Harita 3.4 Altunizade Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Altunizade semti yeni gelişen bir aks olarak hizmet alt sektörlerinin belli ana arterler üzerinde yoğunlaştığı bir merkezdir.

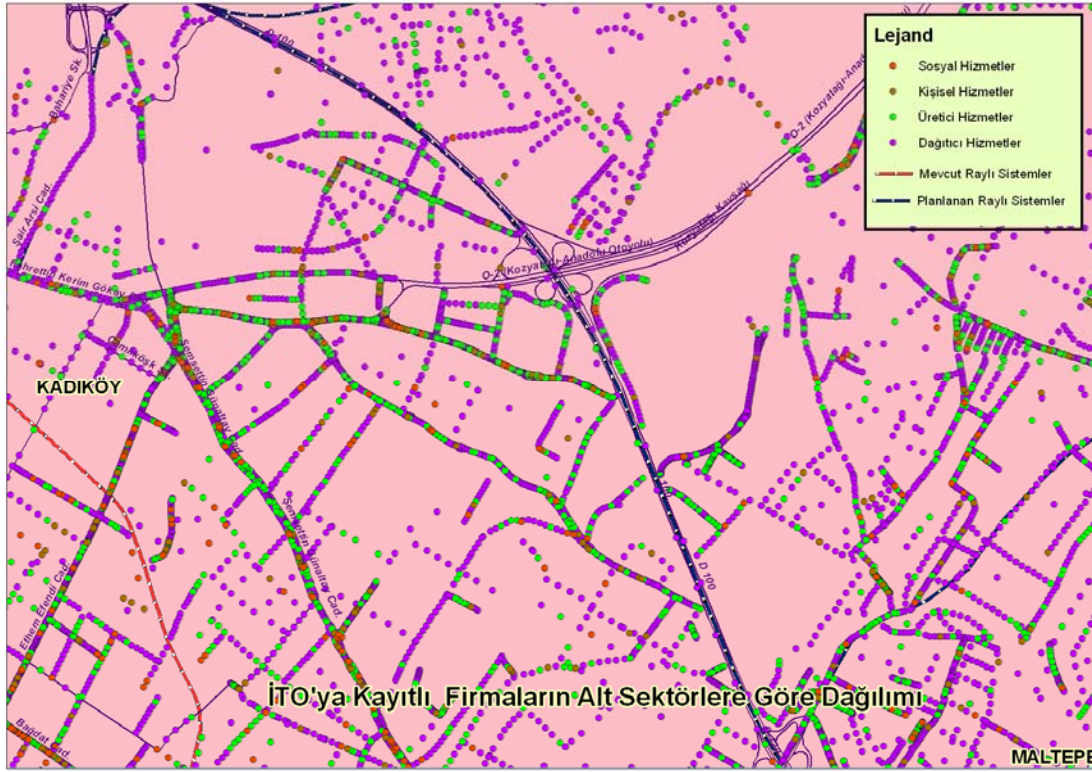
Grafik 3.11 Kozyatağı Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Kozyatağı semti hizmet alt sektörlerinin dağılımına bakıldığında dağıtıcı hizmetlerin %71'lik pay ile ilk sırada yer alırken, %24'lük pay ile üretici sektörler ikinci en yüksek paya sahiptir.

Kozyatağı da Altunizade gibi yeni gelişen bir aks olarak üst düzey hizmetlerin belirli anaarterler üzerinde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir.

Harita 3.5 Kozyatağı Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Kozyatağı da Altunizade gibi yeni gelişen bir aks olarak üst düzey hizmetlerin belirli anaarterler üzerinde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir.

Genel olarak istihdam ile ilgili istatiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 14,08
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 18,29
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 5,60

3.2.2.3 Öngörülen

Kadıköy geleneksel merkez, Altunizade ve Kozyatağı 1/25.000 ölçekli planda Anadolu Yakası Güney Alt Bölgesi kapsamında ele alınmaktadır.

1/25.000 ölçekli planlama çalışmaları kapsamında İstanbul Anadolu Yakası 2023 planlama vizyonu; *“bölgesel ölçekte vazgeçilmez bir etkileşim içinde olduğu Gebze ile işlevsel bütünlüğü kurularak; Anadolu Yakası bütününde ekonomik etkinlik düzeyi açısından (başta hizmet sunumu olmak üzere) kendi içinde dengeli, güçlü ulaşım ilişkilerine sahip, sürdürülebilir yaşam çevrelerinin yaratılması”* olarak ortaya konmuştur.

Bu vizyon için dört adet planlama amacı belirlenmiştir. Bunlar:

- Doğal kaynakların ve doğal çevrenin sürdürülebilirliğinin sağlanması,
- Yapılaşmış çevre ve doğal çevre arasındaki ilişkinin dengelenmesi,
- İstanbul Doğu Yakası'nın; istihdam olanakları ve hizmet sunumları açısından Batı Yakası'na olan bağımlılığının en aza indirilmesi,
- Yaşam kalitesinin artırılması,

İstanbul Doğu Yakası'nın; istihdam olanakları ve hizmet sunumları açısından Batı

Yakası'na olan bağımlılığının en aza indirilmesi amacına yönelik iki adet hedef belirlenmiştir. Bunlar;

- Kümeler bazında belirlenecek alanlarda; mevcut ticari aktivite alanlarını ve kentsel hizmet alanlarını geliştirmek ve yeni hizmet alanları oluşturmak,
- Anadolu Yakası için öngörülen projeksiyon nüfusun ihtiyaçları doğrultusunda, üst düzey merkez, 1. kademe, 2. kademe, 3. kademe ve yerel merkezler ile uzmanlaşmış ticaret merkezleri oluşturarak yeni bir merkezler kademelenmesi yaratmaktır.

Sanayiden dönüşüm öngörüsü ile ilk etapta Kartal ve Tuzla'daki sanayi alanlarının yenilenmesine yönelik stratejiler çerçevesinde;

- Altbölge bütününde desantralizasyonu öngörülen sanayi alanlarının yer seçim kararları ve transfer edileceği alanlar, her küme için ayrı-ayrı ele alınacaktır.
- Taşınan sanayi tesislerinin mevcut arsa ve/veya yapı stoğu yeniden ele alınacak ve ticaret-hizmet alanları olarak değerlendirilecektir.

Doğu Yakası'nda üst düzey merkez, 1. kademe, 2. kademe, 3. kademe ve yerel merkezler ile uzmanlaşmış ticaret merkezleri oluşturarak yeni bir merkezler kademelenmesi yaratmak hedefine yönelik dört adet strateji belirlenmiştir;

- Kartal potansiyel dönüşüm süreci dâhilinde merkezler kademelenmesinde;

İstanbul'un modern kimliğini yansıtan “üst düzey merkez” işlevini üstlenecektir.

- Mevcut durumları itibari ile önemli birer merkez olan Kadıköy Geleneksel Merkez, Kadıköy- Kozyatağı ve Kadıköy-Harem-Haydarpaşa (özel proje alanı olarak değerlendirilerek ve işlevsel mekânsal anlamda Kadıköy Merkez ile bütünlük içinde ele alınarak) merkezler kademelenmesi içerisinde birinci derece merkezler olacaktır.

- Merkezler kademelenmesinde; Üsküdar-Altunizade ve Maltepe, Pendik ve Ümraniye ikinci derece merkezler; Pendik Geleneksel Merkez, Tuzla, Bostancı ve Orhanlı 3. derece merkezler olacaktır.

- Dudullu OSB, Altbölge bütününde uzmanlaşmış ticaret merkezi olarak işlevlendirilecektir. Elmalı Su Toplama Havzası içinde kalan bu alan, özel proje alanı olarak değerlendirilecektir.

Anadolu Yakası bütününde; ekonomik etkinlik düzeyi açısından (başta hizmet sunumu olmak üzere) kendi içinde dengeli bir altbölgenin oluşturulması vizyonu çerçevesinde; merkezler kademelenmesi açısından durum değerlendirildiğinde; Kartal üst düzey merkez, Kadıköy-Haydarpaşa-Harem ve Kozyatağı 1. Derece merkezleri ile alt merkezler arasında bir merkezler hiyerarşisi kurulacaktır. Bu doğrultuda; Kartal Merkez “üst düzey merkez” olarak tanımlanmaktadır. Hizmet sunumu açısından tüm İstanbul ve Gebze'ye kadar uzanan etki alanına sahip olacak merkez fonksiyonu, karma kullanımlar çerçevesinde üretilmiş olan kentsel tasarım projesi kapsamında “özel proje alanı” olarak değerlendirilmiştir.

Kadıköy ve Üsküdar Kümeleri'nde yer alan Harem-Haydarpaşa koridoru özel proje alanı olarak değerlendirilerek, 1.derece merkez kimliği kazandırılacaktır.

Planlama süreci dâhilinde öngörülen diğer üst ölçekli işlev alanları ve gelişme eğilimleri doğrultusunda; Pendik, Tuzla, Ümraniye Merkez alanları gerek hinterlandı gerekse destekleyeceği işlev alanları-konut alanları açısından, merkezler kademelenmesi içerisindeki diğer önemli merkezler olacaktır. Bu kapsamda Ümraniye Merkez 2. Derece Merkez işlevi ile merkezler kademelenmesi içerisinde yer alırken; Dudullu OSB, sanayi işlevinin desantralizasyonu sonucu planlama sürecinde özel proje alanı olarak ele alınacak ve Uzmanlaşmış Ticaret merkezi olarak değerlendirilecektir.

Pendik Kümesi'nde planla öngörülen yeni işlev alanları ve nüfus yoğunluğu göz önünde bulundurularak 2. derece merkez yapılandırılacaktır. Maltepe Dönüşüm Alanı da 2.derece merkez olarak değerlendirilecektir. Bostancı, Pendik ve Tuzla Geleneksel Merkezleri ile Orhanlı ise merkezler kademelenmesinde 3.derece merkezler olarak yer alacaklardır.

Tablo 3.1 Merkezler Kademelenmesi(İBB, 2007)

Konum	Kademe	Kimlik	İlişkiler Bağlantılar	Uygulama
Kadıköy-Üsküdar Haydarpaşa-Harem	1	Merkez	Anadolu Yakası Bütünü	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Kadıköy Kozyatağı	1	Merkez	Anadolu Yakası Bütünü	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Kadıköy Geleneksel Merkez	1	Kültür Tarih	Anadolu Yakası Bütünü	Rehabilitasyon
Kartal	Ü.D.M.	Modern Merkez	Anadolu Yakası Bütünü	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Üsküdar Geleneksel Altunizade	2	Kültür Tarih	Marmaray Deniz Ulaşımı İki Yaka Arası Geçiş	Rehabilitasyon
Maltepe	2	Ait Merkez	Maltepe	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Ümraniye	2	Ait Merkez	Ümraniye Uzm. Ticaret Merkezi Altunizade	Rehabilitasyon
Pendik	2	Ait Merkez	Sabiha Gökçen Havalimanı Pendik Sanayi Alanı İTEP	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Pendik Geleneksel Merkez	3	Ait Merkez	Pendik Merkez	Rehabilitasyon
Bostancı	3	Ait Merkez	Bostancı	Rehabilitasyon
Orhanlı	3	Çekim Odağı	Tuzla Osb Teknopark Sabiha Gökçen Havalimanı	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Kadıköy-Gümrük	3	Kentsel Donatı Alanları Ve Yerel Merkez	Gümrük Ve Çevresi	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme
Dudullu	Uzm. Ticaret Merkezi	Uzm. Ticaret Merkezi	Anadolu Yakası Bütünü	Rehabilitasyon
Tuzla	Uzm. Ticaret Merkezi	Uzm. Ticaret Merkezi	Tuzla Merkez Tersane	Kentsel Dönüşüm Kentsel Yenileme

Plan kararlarının uygulaması aşamasında etaplama yapılan çalışmada Kadıköy ilgili kararlar ikinci etapta İlk etapta oluşturulacak işlev alanlarını destekler nitelikte olmak üzere mevcut merkez alanları da yeniden ele alınacaktır. 1. etapta Haydarpaşa- Harem Dönüşüm Alanı'nın 1. derece merkez olarak yapılandırılması öngörülmüştür. Bu alana ek olarak Kadıköy ve Üsküdar İlçeleri'nin geleneksel merkezlerinin rehabilitasyon çalışmaları, 2. etapta ele alınacaktır.

Kadıköy'ün içinde yer aldığı grupta planlama vizyonu; *“İstanbul bütününde gerçekleştirilecek merkezler kademelenmesi sürecinde; gerek coğrafi konumu, gerekse metropoliten alanda üstlendiği roller nedeniyle Kadıköy'ün 1.Derece merkez işlevinin pekiştirilmesi ve yüksek standartlı bir yaşam çevresinin oluşturulmasıdır”*

Bu vizyona göre üç adet amaç belirlenmiş olup, bunlardan merkez ile ilgili olarak Kadıköy'ün 1.derece merkez işlevinin pekiştirilmesi sürecinde; alan-işlev-kapasite kullanımlarının ve ulaşım ilişkilerinin yeniden düzenlenmesi amacı belirlenmiştir.

1. Derece merkez işlevinin pekiştirilmesi sürecine ilişkin amaca yönelik beş adet hedef saptanmıştır. Bu hedefler;

- Merkezler kademelenmesi ve Anadolu Yakası işgücü dağılım dengesi çerçevesinde, 300.000 kişi istihdam kapasitesine sahip hizmet alanları oluşturmak,
- Derece merkez işlevini karma kullanımlarla (konut, dinlenme, eğlence, kültür endüstrileri v.b.) desteklemek,
- Merkezde; yapı yoğunluklarının, işlevlerin ve bina boyutlarının doğal sistemlere, tarihi ve kültürel değerlere uyumlu gelişmesini sağlamak,
- Anadolu Yakası bütününde 1. derece merkez olan Kadıköy'e erişilebilirliği (öneri raylı sistem, deniz yolu ve karayolu güzergâhları ile) arttırmak,
- Özel proje alanı olan Harem-Haydarpaşa koridorunu, mevcut Kadıköy merkezi ile işlevsel ve fiziksel anlamda ilişkilendirmektir.
- 300.000 kişi istihdam kapasitesine sahip hizmet alanları oluşturmak hedefine yönelik üç adet strateji belirlenmiştir.
- Kadıköy'ün mevcut merkezi ile bağlantılı, E5 karayoluna kadar uzanan alanda (Kurbağalı Dere'nin batısında), ticaret ve hizmet alanları oluşturulacaktır.
- Kozyatağı Kavşağı'ndan Bostancı Kavşağı'na kadar olan E5 hattı boyunca, yaklaşık 200 hektar üzerinde ticaret-hizmet alanı yaratılacaktır.
- Bu alanlarda finans, sigorta, gayrimenkul yatırım danışmanlığı, muhasebe, yazılım faaliyetleri, hukuk danışmanlığı, reklamcılık, mühendislik, mimarlık, ARGE gibi hizmet sektörleri ve perakende ticaret yer alacaktır.

1. Derece merkez işlevini karma kullanımlarla desteklemek hedefine yönelik iki adet strateji belirlenmiştir;

- Merkezde en az %30 oranında konut fonksiyonu öngörülerek gece ve gündüz yaşayan, güvenli alanlar yaratılacaktır.

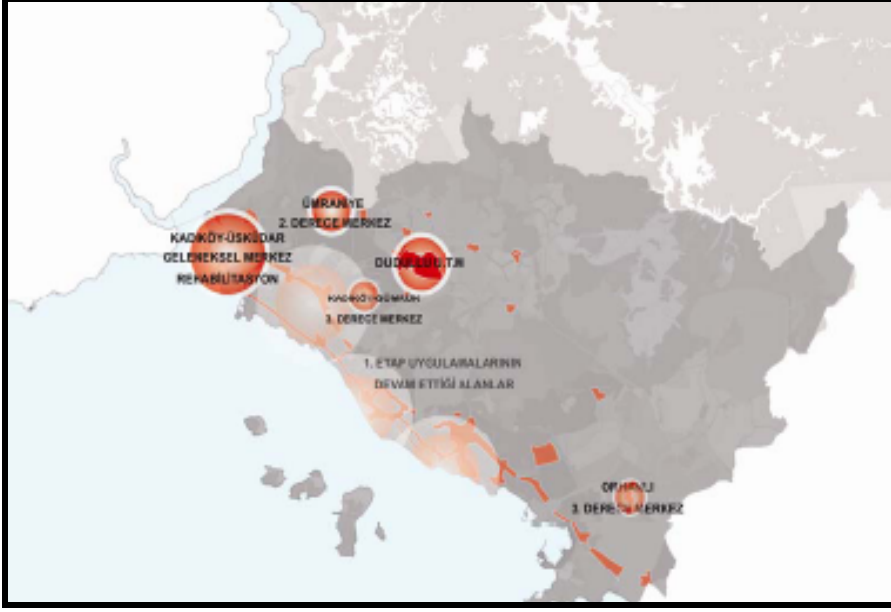
- Kültürel-sanatsal ve rekreatif amaçlı kullanımlar ile (tiyatrolar, sinemalar, sergi salonları, müzeler, parklar vb.) merkez işlevi desteklenecektir.

Merkezde; yapı yoğunluklarının, işlevlerin ve bina boyutlarının doğal sistemlere, tarihi ve kültürel değerlere uyumlu olarak gelişmesini sağlamak için izlenecek strateji; mevcut merkez dokusu ile birlikte geliştirilecek alanlarda, 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli planlarla yapı yoğunluk ve boyutlarının tanımlanmasıdır.

Harem-Haydarpaşa koridoru özel proje alanına yönelik olarak belirlenen strateji;

- Harem-Haydarpaşa koridoru,  zel Proje Alanları kapsamında ele alınacaktır. Kadıköy' n geleneksel merkezi ile ilişkili olarak geliştirilecek projeler doğrultusunda; kültürel-sanatsal ve rekreatif amaçlı kamusal kullanımlar (tiyatrolar, sinemalar, sergi salonları, müzeler, parklar vb.) ve öngörülen konut fonksiyonu ile merkezin geg nd z yaŐayabilmesi sağlanacaktır.
- Anadolu Yakası bütününde 1. derece merkez olan Kadıköy'e erişilebilirliği arttırmak için iki ana strateji belirlenmiştir.
- Marmaray Projesi kapsamında; Kadıköy merkezinden kuzeyde E5'e ulaşan ve Kozyatağı, Bostancı merkezlerinden geçerek doğuda Tuzla'ya kadar devam eden bir metro hattı oluşturulacaktır.
- Marmaray Projesi kapsamında; Üsküdar Merkez'den başlayarak güneyde Kadıköy Merkez'e bağlanan öneri raylı sistem hattı, Bağdat Caddesi ticaret aksına paralel olarak devam eden (rehabilitasyonu öngörülen) mevcut raylı taŐım hattına bağlanacaktır.

Harita 3.6 2. Etap Merkezler Kademelenmesi(İBB,2007)



3.2.3 Beyoğlu-Maslak-Şişli-Beşiktaş

3.2.3.1 Beyoğlu

Osmanlı Döneminde özellikle 16. yy'dan sonra Galata' daki yabancı elçilikler Beyoğlu'na taşınmış ve Galatasaray ile Tünel arası yerleşim alanı olarak gelişmeye başladığı görülmektedir. (Mantran, 2001) 19. yüzyılda ekonomi, yönetim ve ticaretteki tüm değişim ve dönüşümler Beyoğlu ilçesinde Galata' da yoğunlaşan ticaretin kuzeydeki yerleşim alanlarına doğru kaymasını da beraberinde getirmiştir. Yönetim birimi Altıncı Daire'nin etkinliği, bununla beraber hizmet sektörünün, dolayısıyla ticari birimlerinin de bu çevrede yayılması sonucunu doğurmuştur. Tünel'den Taksim yönüne doğru İstiklal Caddesi'nin solunda kalan kısımda pasajlar yer almıştır. Zamanla nüfusun da artmasıyla ticaret Taksim'e doğru İstiklal Caddesi boyunca gelişme göstermiştir. Beyoğlu'nun tüm ticareti bu cadde boyunca sıralanan dükkânlar ve pasajlardan yapılmıştır. Bunlar giyim mağazaları, kitapçılar, tiyatrolar, kuyumcular, fotoğrafçılar, kiraathanelerin olduğu ticaret yapılarıdır. (Tekeli,1987)

Bu dönemde Beyoğlu, İstanbul'un eğlence merkezi olmasının yanı sıra lüks mağazaları ticarethaneleri ve büro binaları ile aynı zamanda bir alışveriş merkezi de olmuştur. Özellikle 19. yüzyılın sonlarına doğru iş alanındaki uzmanlaşmanın mekâna yansması Beyoğlu'nda görülebilmektedir. Bu dönemde Tarihi Yarımada daha çok geleneksel çarşı düzeni hâkim iken modern anlamdaki uzmanlaşma dış dünya ile ilişkilerin yoğunlaştığı Beyoğlu ve Galata bölgesinde daha farklı bir ticari yapı görülmüş ve burası yine dönemin modern iş ilişkilerinin

görüldüğü iş alanı durumuna gelmiştir. Bu dönemde yeni tip iş hanları ortaya çıkmış ve bu bölgede ticarethaneler, depolama birimleri ve bankalar yer almıştır. Bankalar Caddesi'nin oluşumu bu döneme rastlamaktadır. (Tekeli,1987)

1863'te Bankacılar Caddesi'ne Osmanlı Bankası yerleşmiş daha sonra bazı diğer bankalar da burada yer edinmeye başlamış ve cadde üzerinde banka birimleri yoğunlaşmıştır. 1870'lerden sonra İstanbul'un pek çok yerinde olduğu gibi Beyoğlu'nda mağazaların ve iş hanlarının mimari yapısı, dış görünümü oldukça değişmiştir. Bu dönemde halkın birçok ihtiyacını karşılayabilecek çeşitli fonksiyonları ve satış birimlerini içinde barındıran bazen çok büyük bloklar şeklinde inşa edilmiş pasajlar yer almaya başlamıştır. (Tekeli,1987)

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçildiğinde Beyoğlu'nun yerleşme alanı Teşvikiye ve Maçka'dan Beşiktaş'a, Şişli ötelere, Haliç ve Boğaziçi yamaçlarına uzanmıştır. Bu gelişme sırasında konutlar yavaş yavaş iş yerlerine dönüşmüştür. (Mantran, 2001)

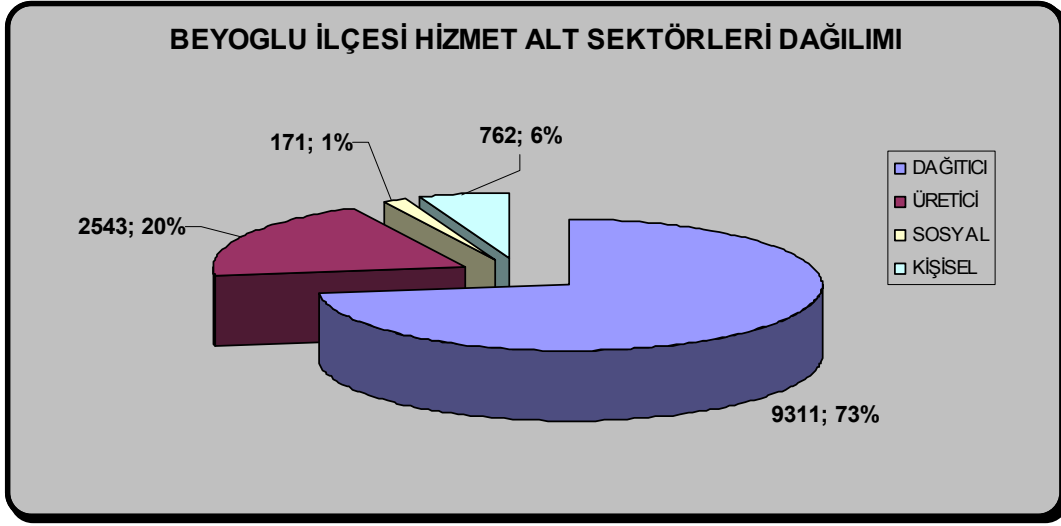
Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında ise Beyoğlu ilçesinin kentsel gelişimini etkileyen en önemli olay Haliç çevresi ile Boğaziçi'nin Prost'un planında sanayi alanı olarak ayrılması olmuştur. Bu plan kararı sonucunda 1940'ların sonlarından başlayarak bu alanlar fabrika ve işyerleri ile dolmuştur. 1980'li yıllarda Beyoğlu ilçesi'nde her meslek grubuna rastlanmaktadır. Bu dönemde Beyoğlu ilçesinin en önemli iki caddesi olan İstiklal Caddesi ile Tarlabası Caddesi ilçe geneli için bahsedilen meslek grupları dağılımında aynı özelliklere sahip olduğu görülmektedir. İlk yerleşim döneminden günümüze kadar geçen sürede İstanbul'un eğlence, kültür, sanat merkezi olan İstiklal Caddesi 1980'li yıllarda hazır ev eşyası, mobilya, züccaciye, hazır giyim, kumaş satışlarını içeren perakende ticarete hizmet vermiştir. (Eldem, 1997, Aktaran Sepetçi, 2007)

1980'li yıllarda daha çok Tarlabası Caddesi'nin her iki yakasında yer alan endüstri ürünleri mamulleri ihracatçıları, her çeşit zirai makineleri ve her çeşit makine yedek parçaları ile oto yedek parça satış birimlerinin yoğun olarak bulunduğu bölgedir. Bu döneme damgasını vuran bankerler ile bankalar, sigortacılar, inşaatçılar, gümrük komisyoncuları, film ve reklam şirketleri de bu bölgede yer almıştır. (Eldem, 1997, Aktaran Sepetçi, 2007) Galatasaray Lisesi'nden Tünel'e kadar olan ve İstiklal Caddesi'nin doğusunda kalan kısımda ise konsolosluklar ve dini yapılar yoğunluk kazanmıştır.

Günümüzde Beyoğlu ilçesinde ticaret ve hizmet fonksiyonu ilçenin geneline yoğun olarak yayılmıştır. Beyoğlu tarihi yarımada'dan sonra geleneksel merkez özelliği taşıyan önemli bir ilçedir.

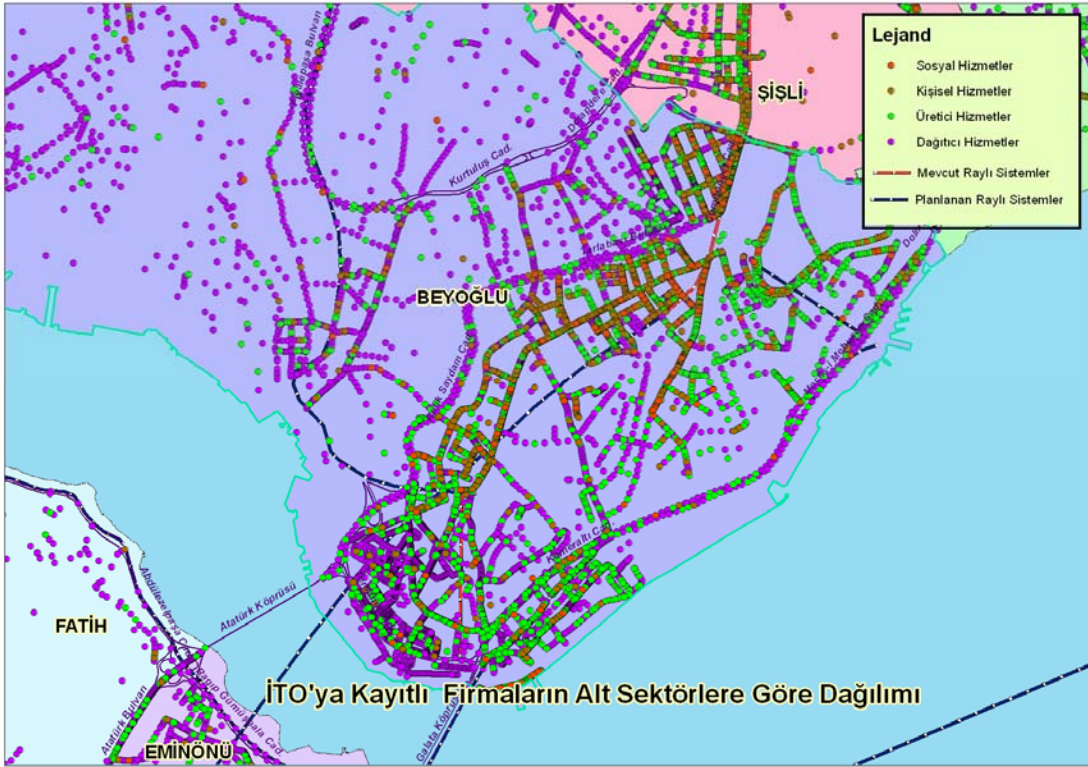
Beyoğlu dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu bir merkez özelliği taşımaktadır. Yapı stoğunun mevcut kapasitesini tümüyle kullanabilmesi için yenileme gereksinimi bulunmaktadır. Beyoğlu'nda mevcut fiziki dokuya uyumlu B ve C tipi ofis kullanımı yoğun olarak bulunmaktadır.

Grafik 3.12 Beyoğlu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



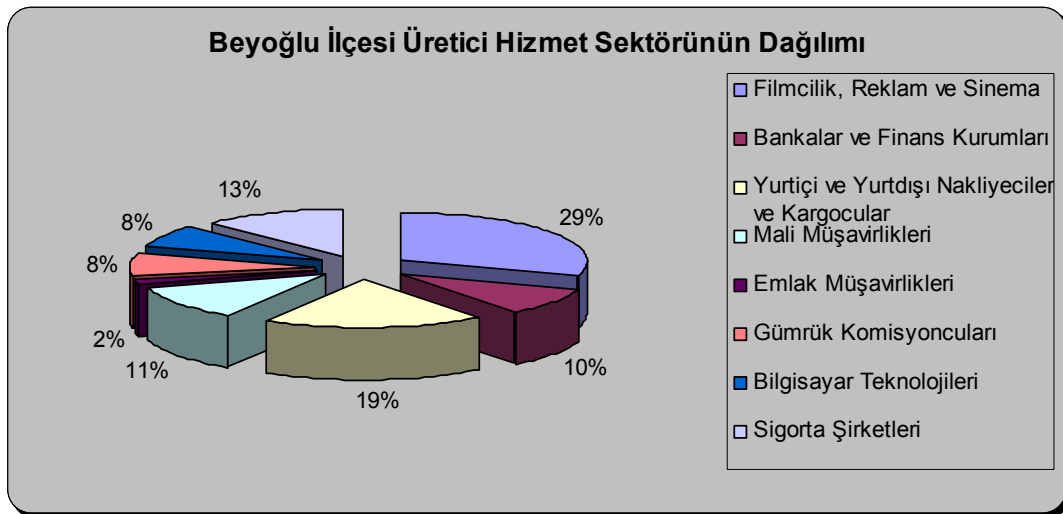
Beyoğlu ilçesi ağırlık olarak dağıtıcı hizmet sektörünün %73'lük pay aldığı, %20'lik oranla üretici hizmetlerin ikinci sırada yer aldığı bir merkezdir.

Harita 3.7 Beyoğlu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Beyoğlu ilçesi genelinde üst düzey hizmetlerin dağılımı incelendiğinde en büyük payı filmcilik, reklam ve sinema ihracatçıları (%29) almaktadır. Ardından yurtiçi ve yurtdışı nakliyeciler ve kargocular ile sigorta şirketleri Beyoğlu ilçesinde en yüksek oranda dağılmaktadır.

Grafik 3.13 Beyoğlu İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Beyoğlu ilçesi filmcilik, sinema ve yerli film ihracatçıları üst düzey sektörleri arasında en büyük sahipken İstanbul genelinde Şişli ve Beşiktaş ilçelerinden sonra gelmektedir.(761 adet)

Gümrük komisyoncularının İstanbul genelinde dağılımına bakıldığında Şişli ve Kadıköy ilçelerinin ardından 3. sırada yer almaktadır.(198 adet)

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 9,80
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 5,39
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 148,39

3.2.3.2 Şişli

Şişli ilçesi İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan merkez ilçelerinden birisidir. 1954 yılına kadar Beyoğlu ilçesine bağlı bir bucak durumunda iken, bu tarihten sonra ilçe statüsü kazanmıştır. 1960'lı yıllarda Örnektepe, Kuştepe, Çeliktepe, Hürriyet mahalleleri Şişli ilçesine katılmış, 1987 yılında Kâğıthane, Şişli ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur. 19. yüzyılın sonlarında, Şişli'de İstanbul'un ünlü yabancı zenginlerinin, Beyoğlu'ndan bu tarafa doğru kayan azınlıkların, Osmanlı paşalarının, yüksek memurların, devrin aydınlarının bahçeler içindeki tek tük konakları yanında; 1895'te Okmeydanı'na doğru Darülaceze, 1898'de de, difteriden ölen kızı Hafize Sultan için II. Abdülhamit'in yaptırdığı Etfal Hastanesi gibi sağlık kurumları da yer almaktadır. (Zeren, 1981)

Cumhuriyet Döneminde; Şişli semtinin hızla gelişmeye başlaması 1913'te elektrikli tramvayın buraya uzanması ve Şişli'nin son durak olmasından sonradır. Halaskargazi Caddesi boyunca evlerin, konakların sıklaşması, bölgede ilk apartmanların belirmesi 1910–1920 dönemine rastlamaktadır. (Zeren, 1981)

1930–1940 arasında başta Halaskargazi olmak üzere semtin ana caddelerinin iki yanında, çoğu günümüze kadar gelen, döneminin en lüks apartmanları bitişik nizamda kurulmuş; böyle bir apartman yerleşmesi Abide-i Hürriyet Caddesi'nin batısında kalan ve en ünlüleri Hanımefendi Sokağı, Perihan Sokağı, Sıracevizler Caddesi olan sokaklarda da büyük bir hızla gelişmiştir. (Zeren, 1981)

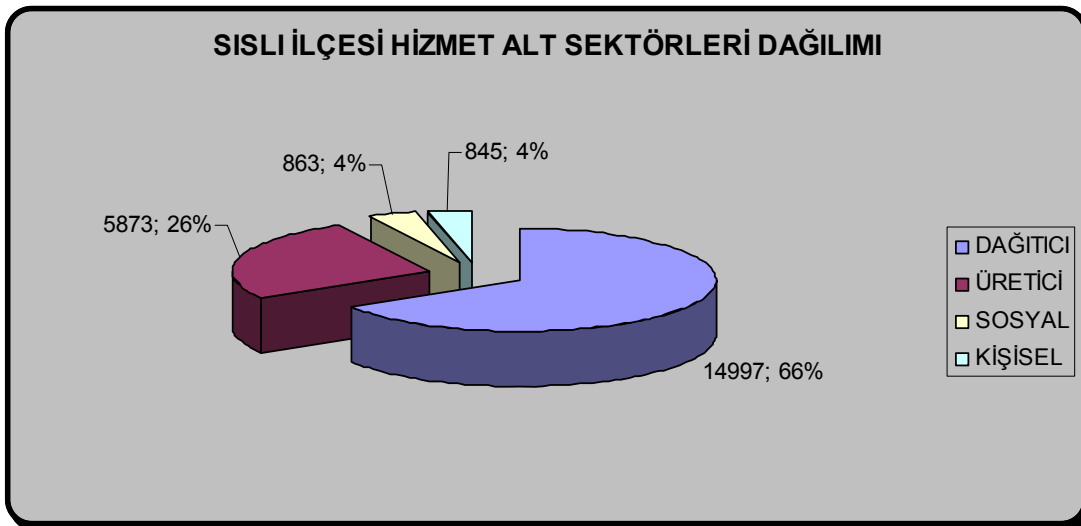
Şişli semtinin mutena bir konut ve yerleşme bölgesi olarak gelişmesi 1960 hatta 1970'lere kadar sürmüş, bu dönemden sonra ise semt, çevre semtlerle birlikte daha çok zengin çarşıların, pasajların, seçkin dükkânların, butiklerin, işyerlerinin, bankaların yer aldığı; ticaret,

iş ve eğlence hayatının ağır bastığı bir yapı kazanmıştır. (Zeren, 1981) 1950'lerden sonra İstanbul'un gündemine girip günümüze değin hızını yitirmeyen göç olgusu Şişli ilçesini de etkilemiştir. Şişli semtinin kuzeyinde Çağlayan ve Gültepe gibi gecekondu semtleri belirmiştir. 1960'tan sonra yeni yerleşim birimleri, evler ve fabrikalar yer almaya başlamıştır. 1970'lere gelindiğinde nüfus 100.000'i aşmıştır. İlçede yeni alışveriş merkezleri, mağazalar yer almaya başlamış, Halaskargazi, Rumeli ve Valikonağı caddeleri 1980'lerde İstanbul'un en gözde alışveriş merkezi haline gelmiştir. (Zeren, 1981)

Şişli Camii'nden Büyükdere Caddesi'ne doğru eski tramvay ve İETT garajının, yerine ve çevresine yapılan büyük bloklarda oteller, işyerleri, kültür ve ticaret merkezleri yer almıştır. Halaskargazi Caddesi üzerinde iki yanlı büyük pasajlardaki sinemalar, eğlence yerleri semte canlılık ve kendi rengini kazandırmaktadır. (Zeren, 1981) Günümüzde; Şişli ilçesinde ticaret ve hizmet alanları ana yollar ve bu yollara bağlanan akslar boyunca yayılmaya devam etmiştir.

Şişli üst düzey hizmetler, üretici ve dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu merkez konumunda bulunmaktadır. Yapı stoğu sayesinde tam kapasitesini kullanmak üzere potansiyeler sahip A ve B tipi ofis kullanımının gözlenildiği bir merkezdir. Finans kuruluşları, sigorta şirketleri, gayrimenkul yatırım danışmanlık şirketleri şube ve yönetim birimlerinin, profesyonel teknik danışmanlık faaliyetlerinin ve perakende ticaretin yoğunlaştığı bir alan özelliği taşımaktadır.

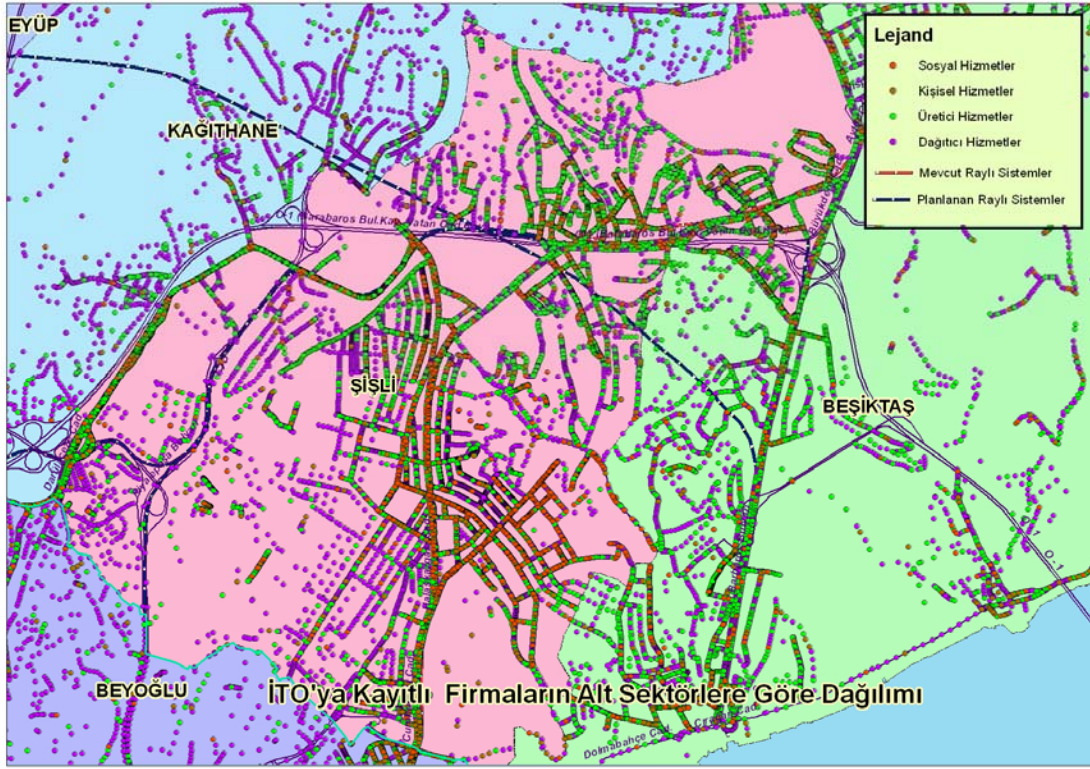
Grafik 3.14 Şişli İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Şişli ilçesi diğer ilçelerde de olduğu gibi Dağıtıcı hizmetlerin ağırlıklı olduğu, bunun yanı sıra %26'lık pay ile üretici hizmetlerin de yoğun olduğu bir ilçedir. Diğer ilçelere göre sosyal ve kişisel hizmetlerin yoğunlaştığı bir ilçe olan Şişli'de belirli akslar üzerinde bu hizmetler toplanmaktadır. Özellikle Halaskargazi caddesi bu açıdan önem kazanmaktadır.

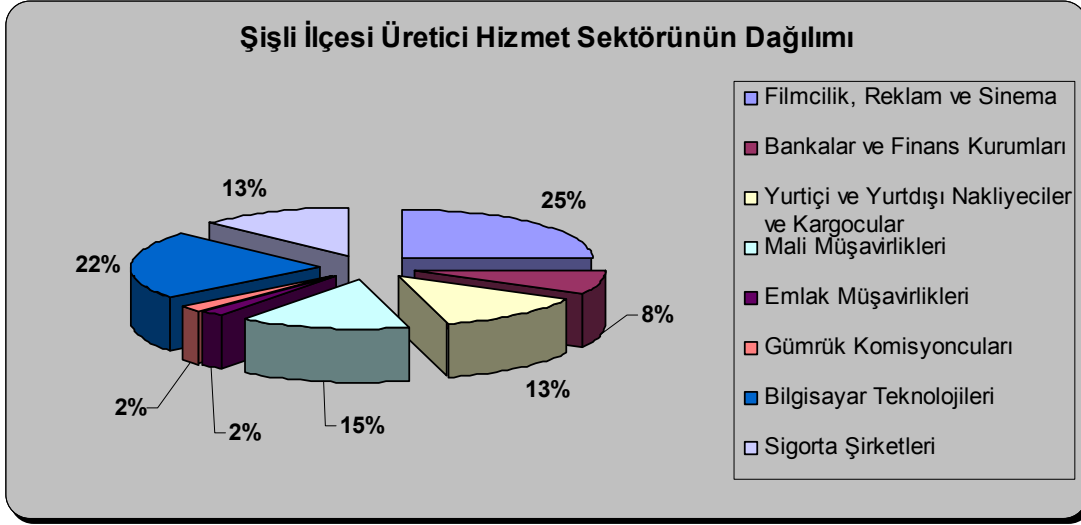
Beyoğlu ilçesinden Şişli ilçesine uzanan Cumhuriyet Caddesi ve bu caddenin devamı olan Halaskargazi Caddesi ile Maslak aksına doğru uzanan Büyükdere Caddesi'dir. Ayrıca Rumeli Caddesi, Valikonağı Caddesi, Kurtuluş Caddesi ve Abide-i Hürriyet Caddesi çevresinde de ticaret ve hizmet fonksiyonları gelişmiştir.

Harita 3.8 Şişli İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Şişli ilçesinde üst düzey hizmetler sektörünün dağılımına bakılığında filmcilik, reklam ve yerli sinema ihracatçıların % 25'lik pay ile en yüksek orana sahip olduğu gözlemlenmektedir. Ardından %22'lik oran ile bilgisayar teknolojileri üretici hizmetler arasında büyük oranda gözlemlenmektedir.

Grafik 3.15 Şişli İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Şişli ilçesi üst düzey sektörlerin İstanbul genelinde dağılımda çoğunlukla ilk sırada yer almaktadır. Şişli ilçesi Filmcilik(1456 adet), bankalar ve finans kurumları(474 adet), mali müşavirler(857adet) ve bilgisayar teknolojileri(1321 adet) sektörlerinde ilk sırada yer almaktadır.

Şişli ilçesi Nakliyeciler, kargocular(757 adet) ve sigorta acentaları(763 adet) İstanbul genelinde Kadıköy ilçesinden sonra ikinci sırada yer alırken, emlak müşavirleri(121 adet) dağılımında Kadıköy ve Beşiktaş ilçeleri ardından üçüncü en büyük paya sahiptir.

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 14,90
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 10,25
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 80,25

3.2.3.3 Beşiktaş

İlçe, Anadolu yakası ile Avrupa yakası arasında bir kavşak noktasıdır. Ulaşım sistemlerinin kesiştiği bir odak ve transfer noktasıdır. 19. yüzyılda, İstanbul'da ki toplu konutların ilk örneklerini oluşturan Akaretler ile Ortaköy semtinde Yahudi cemaatine ait Las dizioço (18 evler ya da Akaretler) Beşiktaş'ın kentsel görünümünü etkileyen unsurlar olmuştur.

Etiler 1947'de inşaatına başlanıp 1950'de yerleşime açılan 1. Levent'ten sonra o zamanlar bomboş olan bu bölgedeki ikinci toplu konut girişimidir. 1960' lı yılların sonlarına gelindiğinde, Nispetiye Caddesi'nin, 1. Levent'in bittiği kesiminden başlayarak iki yanı,

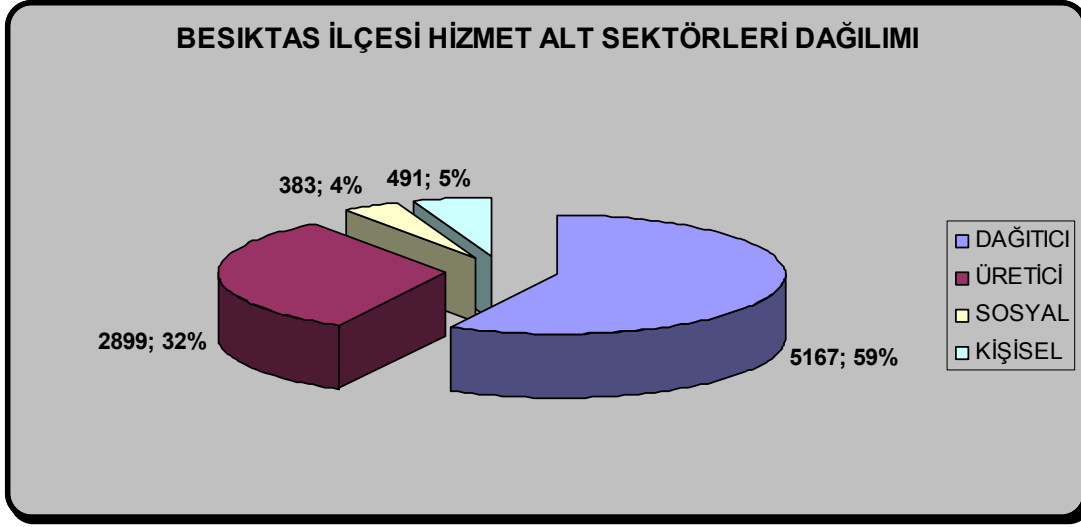
güneyde Arnavutköy dere vadisine doğru Petrol Sitesi, SSK evleri vb sitelerle, kuzey kesimi ise Etiler'e doğru o dönemin gökdelenleri sayılabilecek 10–12 katlı lüks apartmanlarla dolmaya başlamıştır. Aynı dönemde Etiler semti, kuzeye ve doğuya doğru yeni evler, apartmanlar ve sitelerle geliyordu. Etiler'in kendisine eklenen yeni konut bölgeleriyle, Levent'ten Hisarüstü'ne kadar dört yönde aralıksız uzanan yoğun bir yerleşme bölgesi halini alması, 1970'lerin ortalarından sonra olmuş ve semt 1980–1990 arasında bugünkü haline gelmiştir. Etiler ve çevre yerleşmeleri 1980'lerde önce orta-üst ve üst gelir katmanlarının rağbet ettiği, seçkin sayılan bir konut bölgesi halinde gelişirken, 1980 sonlarında, İstanbul'un gece hayatının önemli merkezlerini, lüks restoranları, şık dükkânları ve çoğu ithal mal satan mağazaları barındıran bir semt haline gelmiştir.

Semt, kendisine eklenen yeni mahallelerle ve sitelerle büyüdüğü günümüzde, eğitim kurumları da semtte hızlı bir artış göstermiştir. Öteden beri Küçükbebek Rumelihisarı sırtlarındaki korulukta bulunan Boğaziçi Üniversitesi'ne (eski Robert Kolej) 1980'lerde İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, Boğaziçi Üniversitesi'nin kütüphane, arşiv vb birimlerinin binaları, Anadolu Meslek Lisesi, Özel İdeal okulları ve başka özel okullar gibi eğitim kurumları da eklenmiştir. 1994 başında açılan, İstanbul'un en büyük ve görkemli iş ve alışveriş merkezi sayılan, içinde binlerce metrekareye yayılmış ünlü mağazaların yer aldığı Akmerkez, Levent'ten Etiler'e doğru giderken, Nispetiye Caddesi üzerinde, semtin girişine yakın konumlanmıştır.

Günümüzde; Beşiktaş ilçesindeki ticaret ve hizmet alanları iki farklı alanda yoğunlaşmaktadır. İlki Sinanpaşa Mahallesi'ndeki geleneksel merkez çevresinde ve bu alanın uzantısı olan İhlamurdere ve Sair Nedim caddeleri boyunca uzanan bölge, diğeri Büyükdere Caddesi çevresinde ve bu caddeye bağlanan Nispetiye Caddesi ile Etiler Mahallesi'ne uzanan bölge olarak görülmektedir. Ayrıca Barbaros Bulvarı üzerinde ticaret ve hizmet fonksiyonları yer almaktadır.

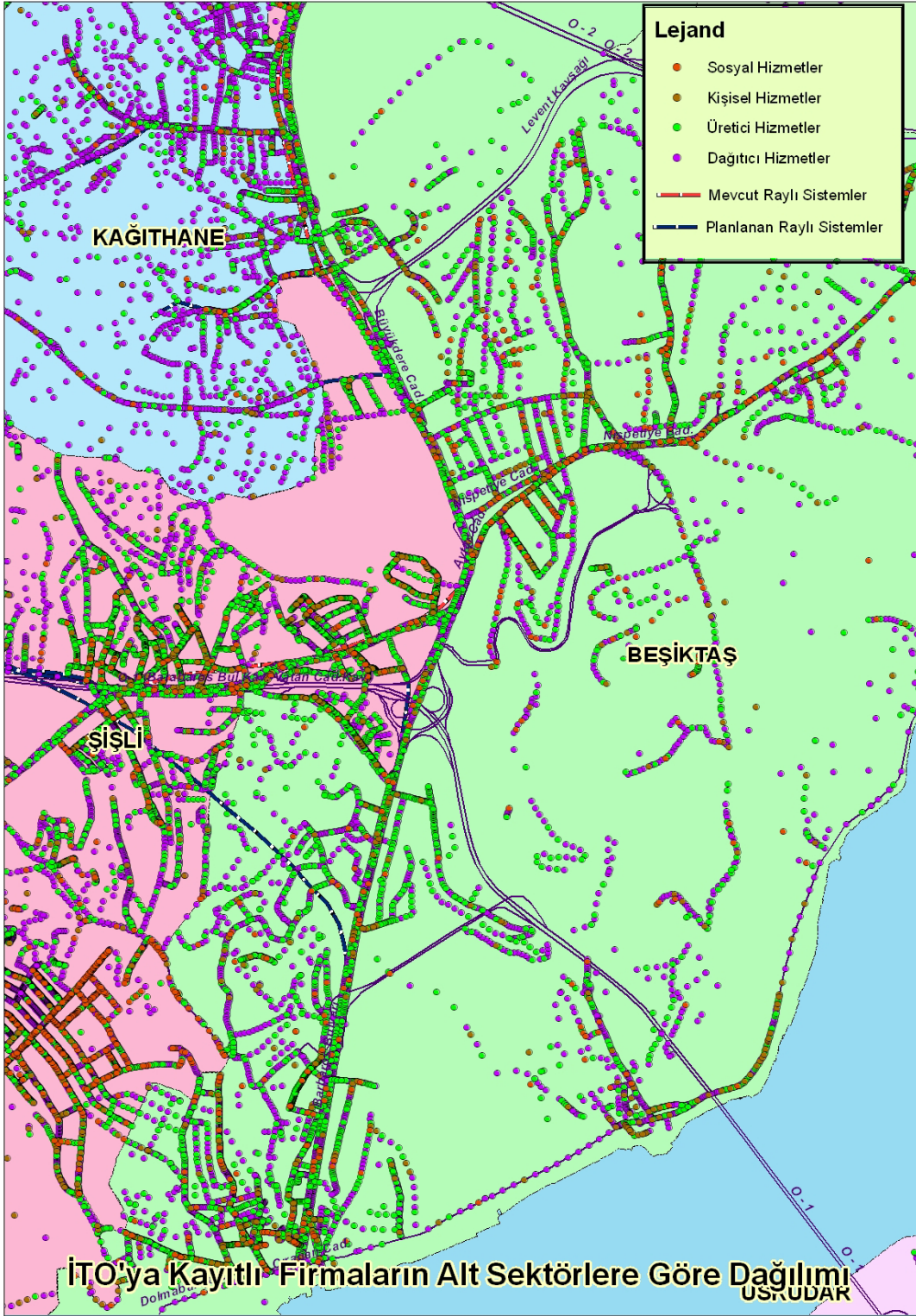
Beşiktaş ilçesi Üst düzey hizmetler, üretici ve dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu merkez özelliği taşımaktadır. Finans kuruluşları, sigorta şirketleri, gayrimenkul yatırım danışmanlık şirketleri şube ve yönetim birimlerinin ve profesyonel teknik danışmanlık faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir ilçedir. Toplumsal hizmetlerde en iyi durumda olan ilçelerden biri konumunda bulunmaktadır. Ağırlıklı olarak A ve B tipi ofis kullanımı yaygın olarak gözlemlenmektedir.

Grafik 3.16 Beşiktaş İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



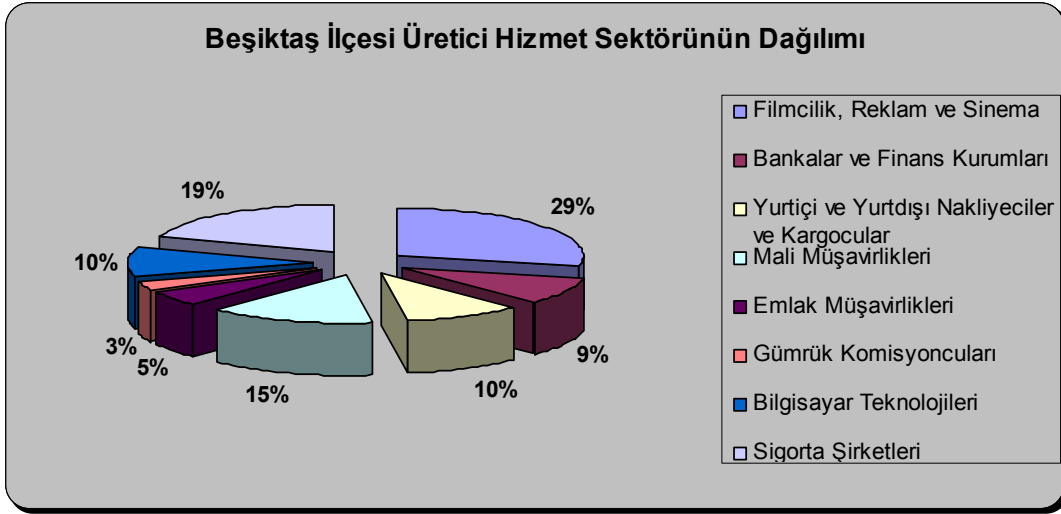
Beşiktaş ilçesi hizmet ait sektörleri dağılımında %59'luk pay ile dağıtıcı hizmetlerin ağırlıkta olduğu ardından %32'lik oranla üretici hizmetlerin yer aldığı gözlemlenmektedir.

Harita 3.9 Beşiktaş İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Üst düzey hizmetler genel olarak Barbaros bulvarı ve Büyükdere caddesine bağlanan aksta yoğunlaşmaktadır. Beşiktaş ilçesi üretici hizmet sektörünün dağılımı incelendiğinde yine filmcilik ve reklam hizmetlerinin(%29) ağırlıkta olduğu, ardından mali müşavirlik ve sigorta şirketlerinin yoğunluklu olarak yer aldığı gözlemlenmektedir.

Grafik 3.17 Beşiktaş İlçesi Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



İstanbul genelinde filmcilik ve reklam hizmetlerinde Şişli ilçesinden sonra en yüksek oranda Beşiktaş ilçesinde yer almaktadır. Şişli ilçesi Mali müşavirlik hizmetlerinin dağılımına bakıldığında ise Kadıköy ve Şişli ilçelerinden sonra üçüncü sırada yer almaktadır.

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 14,46
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 11,23
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 78,04

3.2.3.4 Öngörülen

Beşiktaş, Şişli ve Beyoğlu ilçelerini kapsayan bu bölge 1/25.000 ölçekli plan çerçevesinde merkez alt bölgesi olarak ele alınmıştır. Bu bölge ile ilgili genel planlama kararlarına önceki bölümde değinilmiştir. Bu kapsamda bu ilçeleri kapsayan alan bu çalışma kapsamında Mevcut Merkezi İş Alanı Kümesi içerisinde ele alınmaktadır.

Merkezi İş Alanı'nın (MİA) kuzeye doğru gelişiminin su havzaları, orman alanları ve Boğaziçi üzerinde sürdürülebilirlik açısından baskı yaratması, ekonomik yapının sanayi tabanlı olması ve MİA'nın tek merkezli yapısı bölgede görülen başlıca sorunlardır. MİA'nın Maslak aksı boyunca kuzeye gelişiminin su havzaları, orman alanları ve Boğaziçi üzerinde baskı yaratması, sürdürülebilirlik ilkesi ile ters düşmektedir. Bu çerçevede, merkezin rahatlatılması politikası benimsenmekte olup, Maslak aksındaki merkezi fonksiyonların daha fazla gelişmesine izin verilmemektedir.

Harita 3.10 Merkez Planlama Alt Bölgesi (İBB, 2007)



1. Mevcut Merkezi İş Alanı'nın Levent- Maslak aksı boyunca gelişmesi sürdürülebilirlik ilkesi ile ters düşmekte, kuzeydeki doğal değerleri (orman alanları, flora, fauna ve su havzaları), tarihi dokuyu ve sit alanlarını yok olma tehlikesiyle tehdit etmektedir. Ormanların korunması, MİA'nın Tarihi Yarımada ile Boğaziçi üzerinde yarattığı baskının azaltılması, tarihi dokunun korunması ve çok merkezli lineer gelişim modelinin kurgulanması amacıyla, MİA gelişimi ve bağlantılı yol ağı tarihi merkezden daha batıya, coğrafi merkezin ve yoğunluk merkezinin bulunduğu Bayrampaşa-Topkapı (Maltepe) tarafına doğru yönlendirilmektedir. Bu karar ormanların korunması yönünde temel bir araç olduğu gibi, MİA'nın rahatlatılması, Tarihi Yarımada ile Boğaziçi üzerindeki baskının azaltılması ve tarihi dokunun korunması hedefini de desteklemektedir.

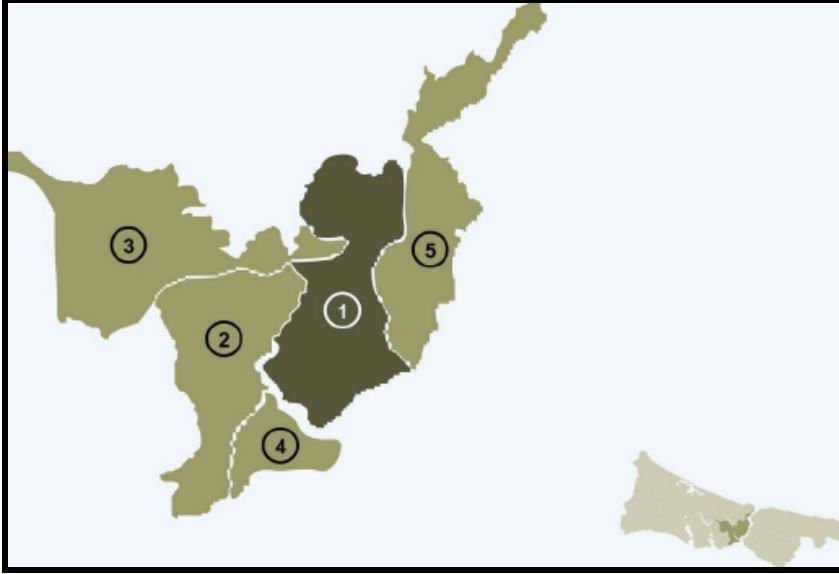
İstanbul'daki hızlı merkez gelişiminin altyapı, ulaşım ve sürdürülebilirlik açılarından yaratacağı tehditler göz önüne alındığında, mevcut Merkezi İş Alanı'nın gelişiminin durdurulmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Uluslar arası rekabet düzeyi yüksek hizmetlerin yer seçim tercihi olan nitelikli ofis yerleşkeleri ihtiyacı, mevcut MİA'da yeterince karşılanamamakta olup; karşılanmak istenmesi halinde ise, telafisi güç yeni sorunları da beraberinde getirmektedir. Ayazağa Büyükdere'de olduğu gibi; parsel ölçeğinde, düzensiz ve parçalı mülkiyet dokusu üzerinde gelişen yüksek yapıların çoğalması, bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Yapı ölçeğinde nitelikli olan bu yapıların çevresine mekânsal katkılarının kısıtlı olması, kamusal alanlar üretmemesi, erişilebilirliğinin düşük olması, mevcut kentsel altyapıları zorlaması, çevresinde yoğunluk arttırması ve ulaşım yükleri getirmesi, yaşanan ve tekrarından kaçınılması gereken olumsuz gelişmelerdir. Bu nedenlerle, Maslak aksında daha

fazla gelişmeye izin verilmemekte ve merkezin mevcut yüksek yoğunluklu yapısının rehabilite edilerek, gelişiminin kısıtlanması öngörülmektedir.

Mevcut MİA Kümesi; doğuda Geri Görünüm Sınırı, kuzeyde Belgrat Ormanı, batıda Haliç ve Kâğıthane İlçe sınırı ile sınırlanmaktadır. 6095 ha büyüklüğündeki alan; Beyoğlu'ndan başlayıp, kuzeye Maslak'a kadar uzanan mevcut Merkezi İş Alanlarını kapsamaktadır.

Harita 3.11 Mevcut Merkezi İş Alanı Kümesi(İBB, 2007)



Mevcut Merkezi İş Alanı kümesi içindeki Şişli ve Beşiktaş bölgeleri, 1992–2002 döneminde hizmetler sektörünün üst düzey hizmetler dalında en yüksek artış oranına sahip merkez alanlarıdır. Bu artışın kuzeyde orman alanlarına dayanmış olan Maslak'tan, merkeze komşu olan ve gelişme potansiyeli yüksek olan alanlara kayması istenmektedir. Düşük verimlilikte çalışan ve İstanbul'u terk edecek olan tekstil vb. imalat sanayilerini içeren bu alanların boşalarak ticaret ve hizmet sektörlerine dönüşmesi beklenmektedir. Beyoğlu İlçesi de tarihi şehir dokusunun yenilenmesi ile hizmet sektörü payını arttıracaktır.

Mevcut Merkezi İş Alanı kümesi için geliştirilen vizyon doğrultusunda ana amaçlar;

- Mevcut MİA kümesinde bulunan ve kent kimliği üzerinde belirleyici rolü olan tarihi, doğal ve kültürel öneme sahip konut ve sanayi alanları ile yeşil alanlar ve mimari öneme sahip yapıların korunması için gerekli tedbirlerin alınarak koruma ve kullanma dengesinin sağlanması,
- Maslak-Ayazağa Bölgesi'ndeki MİA'nın kuzeye gelişiminin sabit tutulması ve Kâğıthane'nin; yakın çevresindeki iş ve finans merkezi olan ve yüksek katlı

yapılaşmanın yoğun olarak bulunduğu Büyükdere-Levent aksındaki MİA aktivitelerinin fazla yükünü ve ileride oluşacak talepleri üstlenecek bir proje alanına dönüştürülmesi,

- Alandaki ulaşım kurgusunun; MİA'daki trafik sıkışıklığını çözmeye yönelik alternatif karayolu ve raylı sistem çözümleri üretmesi, üretilen sistemlerin de alandaki dönüşümü tetikleyici nitelikte raylı sistem güzergâhlarının belirlenmesi,
- Kentsel yaşam kalitesinin düşük olduğu Kâğıthane, Beyoğlu ve Şişli İlçeleri'ndeki konut alanlarında gerekli sağlıklaştırma ve dönüşüm projelerinin yapılarak deprem riskine karşı gerekli önlemlerin alındığı, kentsel donatı miktarlarının artırıldığı yaşama alanlarının oluşturulması,
- Kentin kuzeyindeki ekolojik öneme sahip alanlarda ekolojik koridorlar (aynı zamanda hava koridoru) kurgulanması, kent içinde ise; Haliç kıyıları, Haliç ve Cendere Vadileri boyunca kent bütününe hizmet verecek kentsel yeşil koridorlar oluşturulmasıdır.

Maslak-Ayazağa Bölgesi'ndeki MİA'nın kuzeye gelişiminin sabit tutulması ve Kâğıthane'nin; yakın çevresindeki iş ve finans merkezi olan ve yüksek katlı yapılaşmanın yoğun olarak bulunduğu Büyükdere-Levent aksındaki MİA aktivitelerinin fazla yükünü ve ileride oluşacak talepleri üstlenecek bir alana dönüştürülmesi amacına yönelik hedefler;

- Büyükdere Caddesi üzerindeki sanayi bölgesine, batıya doğru gelişimi tetikleyen ticari-kültürel-sosyal yaşam merkezi özelliği kazandırılması ve MİA'nın kuzeye gelişiminin durdurulmasına yönelik tedbirler alınması,
- Kâğıthane'deki sanayi alanlarının desantralize edilmesi ile alanın bilgi ve hizmetler sektörünün teşvik edildiği çekim merkezine dönüştürülmesi ve batı odaklı çok merkezli lineer gelişim modelinin ilk odak noktası niteliğini kazanmasıdır.

Mevcut MİA kümesinde bulunan ve kent kimliği üzerinde belirleyici rolü olan tarihi, doğal ve kültürel öneme sahip konut ve sanayi alanları ile yeşil alanlar ve mimari öneme sahip yapıların korunması için gerekli tedbirlerin alınarak koruma ve kullanma dengesinin sağlanmasına yönelik stratejiler çerçevesinde;

- Beyoğlu Tarihi Okmeydanı Bölgesi'nin, ilgili kurul kararları doğrultusunda mevcut tarihi ve kültürel değerlerinin korunup, geliştirilmesine ve değerlerini bozucu yapılaşma ve her türlü uygulamanın zaman içinde ıslahına yönelik koruma planlarının bir bütün olarak yapılması

gerekmektedir. Bu nedenle Okmeydanı “Koruma Amaçlı Özel Proje Alanı” olarak belirlenmiştir.

- Hilton Oteli, Radyoevi, Açık Hava Tiyatrosu, Tarihi Harbiye Mektebi, Lütfi Kırdar Spor Sarayı (Yeni Kongre Merkezi) ve çevresi 19.4.1996 tarih ve 421 sayılı ile 4.10.2006 tarih ve 720 sayılı kurul kararları doğrultusunda tarihi ve kentsel sit alanı olarak belirlenmiştir. Planda sit alanı sınırları işlenmiş olup, 11.4.2007 tarih ve 959 sayılı kurul kararı doğrultusunda, alanın kültür vadisi olacak şekilde koruma planları yapılacaktır.

- Haliç kıyısı etrafındaki 16 km’lik sahil şeridinin müze ve kültür merkezleri ile donatılarak bir 'kültür vadisi' haline getirilmesi için Haliç kıyıları ve siluet sınırını kapsayacak biçimde özel proje alanı tanımlanmıştır.

- Yetkili kurumlar tarafından Haliç kıyısı siluet ana planı hazırlanacaktır.

- Haliç kıyısındaki sanayi yapıları ve tersaneler sağlıklılaştırılarak, kültür ve eğitim faaliyetlerinde kullanılacaktır.

- Haliç Tersanesi; donatı ve hizmet alanı olarak belirlenmiş olup bu kamuya açık kültür ve turizm amaçlı olarak kullanılacaktır.

Maslak-Ayazağa Bölgesi’ndeki MİA’nın kuzeye gelişiminin sabit tutulması ve Kâğıthane’nin; yakın çevresindeki iş ve finans merkezi olan ve yüksek katlı yapılaşmanın yoğun olarak bulunduğu Büyükdere-Levent aksındaki MİA aktivitelerinin fazla yükünü ve ileride oluşacak talepleri üstlenecek bir alana dönüştürülmesine yönelik stratejiler;

- Maslak ve Büyükdere Caddesi’nin kuzeye doğu gelişimini sabit tutan ve gelişmeyi batıda Kâğıthane sanayi alanına yönlendiren kentsel tasarım ve yarışma projeleri hazırlanacaktır.

- Maslak’a olan yakın konumu nedeni ile gelişme eğilimi gösteren İstinye Park’ın bulunduğu alan “Gelişmesi Kısıtlanacak Merkez” olarak belirlenmiştir.

- Büyükdere-Levent MİA koridorunun etki alanındaki Kâğıthane’de yapılacak kentsel tasarım projeleri ile Kâğıthane’de merkez gelişiminin desteklenerek, fiziksel yapıda gelişimi sağlanacak olup, gerekli teknik ve sosyal altyapıya sahip hizmet ve ticaret alanları oluşturulacaktır.

- Bulvar Aksı’nın bağlayıcı yaya dolaşım alanı niteliğinin vurgulanması ve MİA’nın batıya yönlendirilmesini destekler biçimde kurgulanması amacıyla, Kâğıthane Bulvar Aksı Ekonomik gelişme amaçlı özel proje alanı olarak tanımlanmıştır.

- Bulvar Aksı'nın birinci segmenti olan Büyükdere ve Kâğıthane bağlantısının tam konumu, yapılacak kentsel tasarım projeleri sonucu değişebilecektir, ancak yapılacak projelerde Büyükdere ve Kâğıthane bağlantısının mutlaka kurulması gerekmektedir.
- Hazırlanacak kentsel tasarım projelerinde teknik altyapı, rekreasyon alanı, yaya meydanları ve otopark eksiklikleri giderilerek, trafik akışı ve yaya dolaşımı düzenlenmelidir.

3.2.4 Kartal-Maltepe-Pendik-Ümraniye

3.2.4.1 Kartal -Maltepe

Maltepe'de belediye 1928 yılında kurulmuş,1980 sonrası İstanbul Anakent Belediyesine bağlı şube müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 1985'te Kartal Belediyesi'ne bağlanan Maltepe,1992 yılında Kartal Belediyesi'nden ayrılarak müstakil ilçe olmuştur.

Kartal ve Maltepe ilçeleri Dağıtıcı hizmetlerden yapı malzemeleri ve yapı hizmeti veren firmalar ve kooperatiflerinin, üretici hizmetlerden nakliye, sigorta acenteleri ve banka şubelerinin yoğun olduğu merkez konumunda bulunmaktadır.

Kartal ve Maltepe Merkezi İş Alanı'na oranla daha küçük ölçekli firmaların, büro hizmetleri ve finans kuruluşlarının yer aldığı alt merkezlerdir. E-5 üzerinde yer seçen sanayi alanlarının etkisi ile gelişmiş sanayinin dönüşümü ile Anadolu yakasında MİA yükünü azaltabilecek merkez potansiyeli taşımaktadırlar

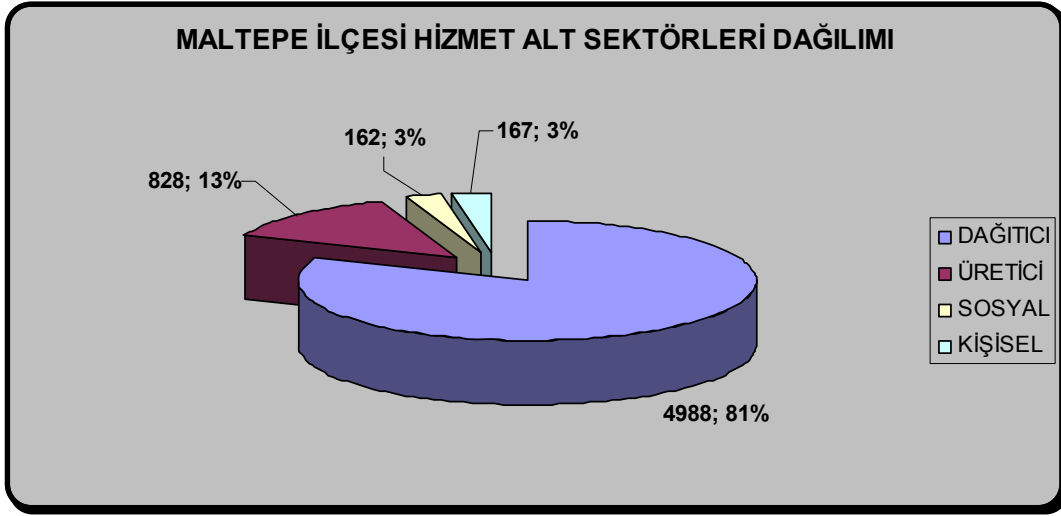
Kartal ve Maltepe ilçeleri Kadıköy İlçesi'nin devamı niteliğinde olması, güçlü ulaşım bağlantıları, farklı ulaşım türleri ve öneri ulaşım projeleri ve kendi nüfusuna ve etki alanına yeterli merkez alanı olma özelliği taşımaktadır.

Sanayi alanlarının boşaltılması, konut alanları dönüşüm projeleri, havaalanına yakınlık ve boş alanlar Kartal ve Maltepe'nin merkez özelliğinin desteklenmesi açısından bir potansiyel taşıdığını göstermektedir.

İlçe makro formunda E-5 altı ve üstünde gelişen alanların ayrımından kaynaklanan heterojen bir yapı göstermektedir.

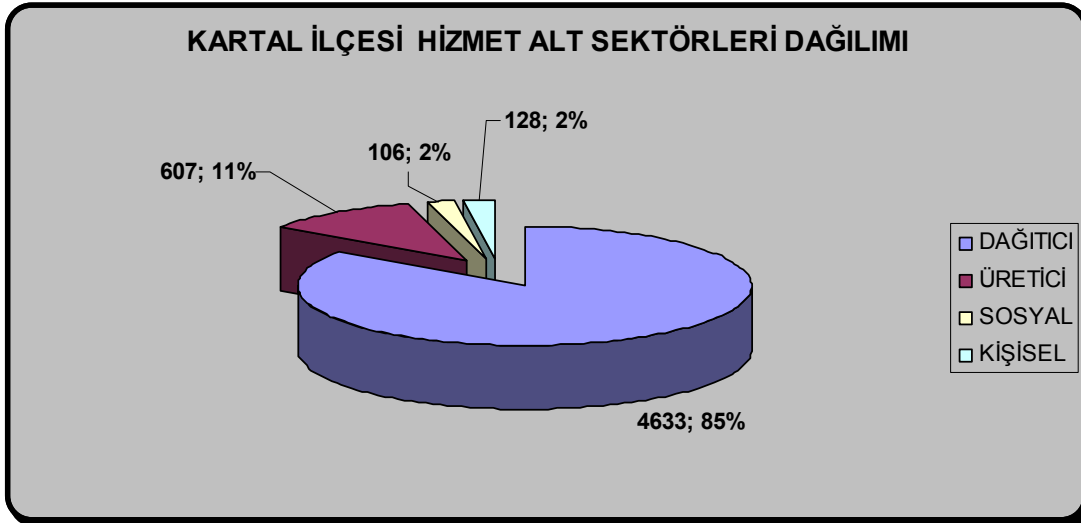
Boşaltılan sanayi alanları hizmet alanlarına dönüşerek , MİA'nın yoğunluğunu azaltacak merkez alanı olarak gelişme potansiyeli bulunmaktadır.

Grafik 3.18 Maltepe İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



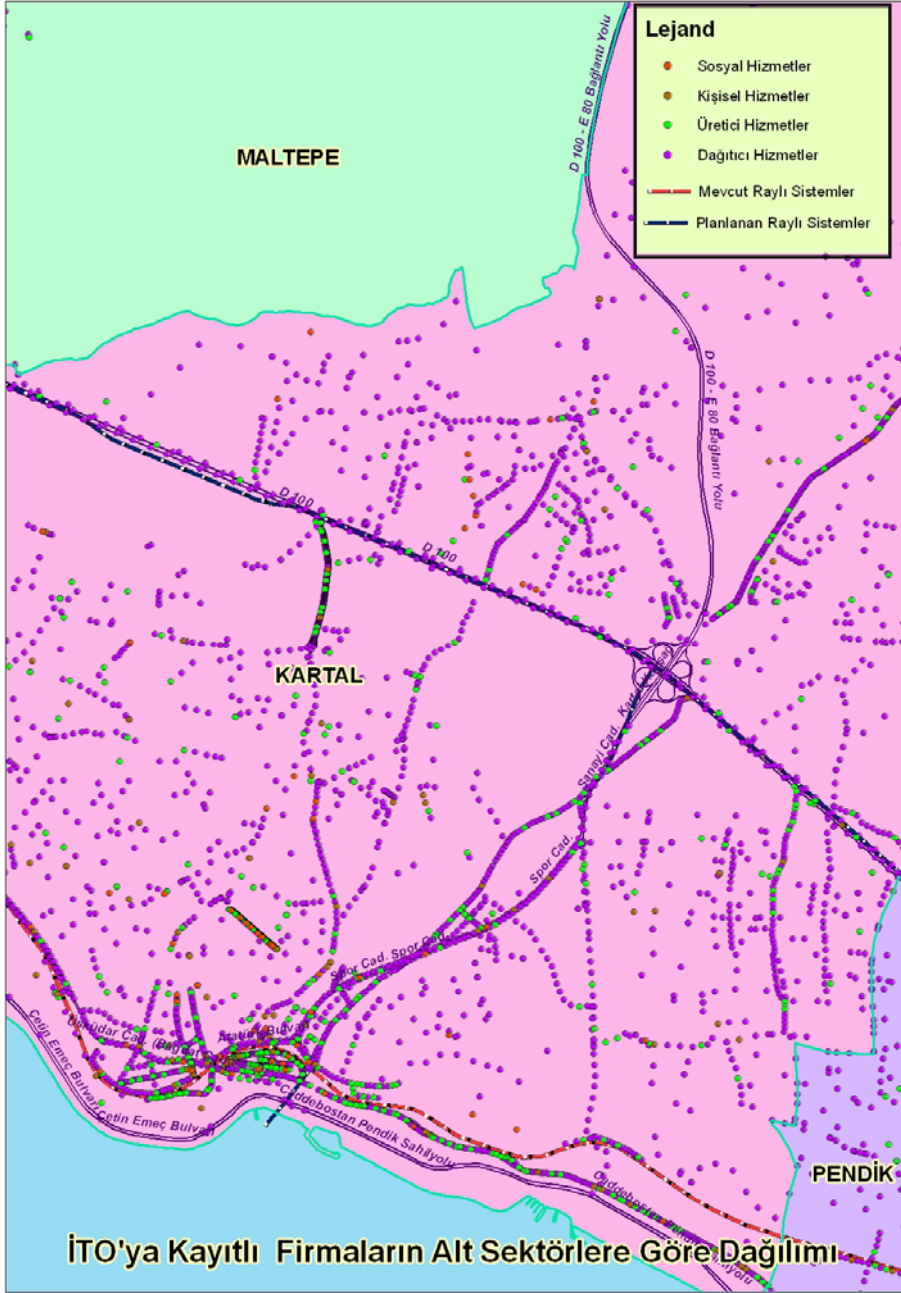
Maltepe ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına bakıldığında diğer ilçelerde de görüldüğü üzere dağıtıcı hizmetler %81'lik oran ile en büyük paya sahiptir.

Grafik 3.19 Kartal İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



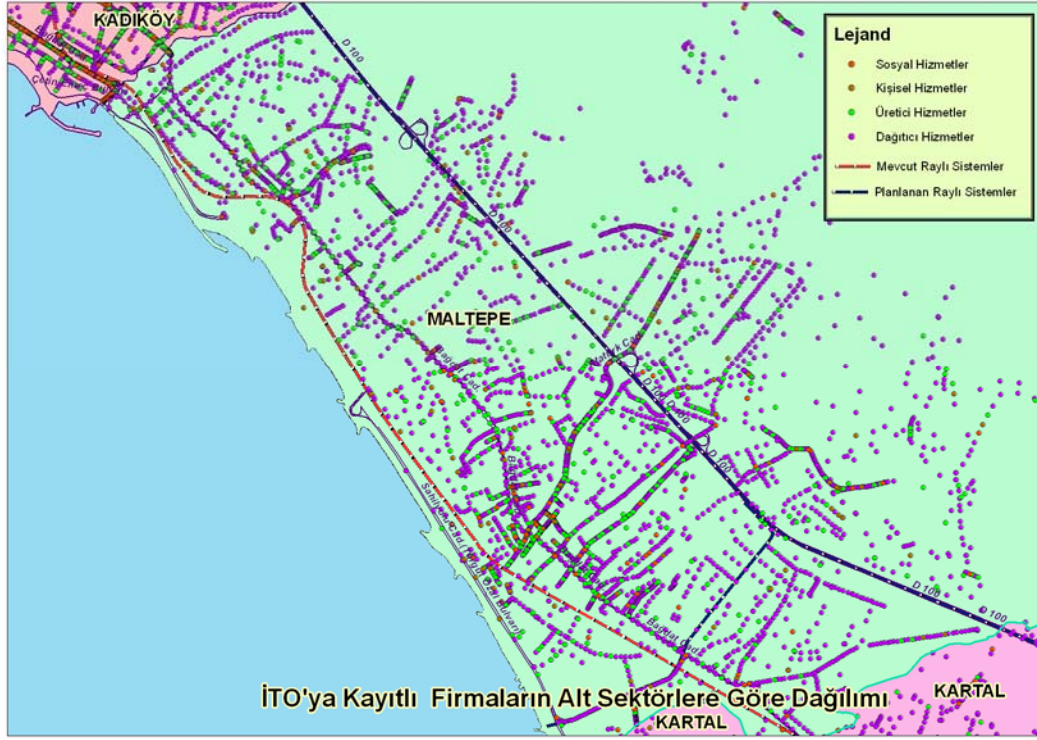
Kartal ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına bakıldığında diğer ilçelerde de görüldüğü üzere dağıtıcı hizmetler %85'lik oran ile en büyük paya sahiptir. Kartal ilçesi İstanbul MİA bölgesinde yer alan ilçelerden farklı olarak dağıtıcı sektörler diğerler hizmetlere göre daha yoğunlaşmıştır. Bu yüzden üretici, sosyal ve kişisel hizmetler düşük oranlarda bulunmaktadır.

Harita 3.12 Kartal İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



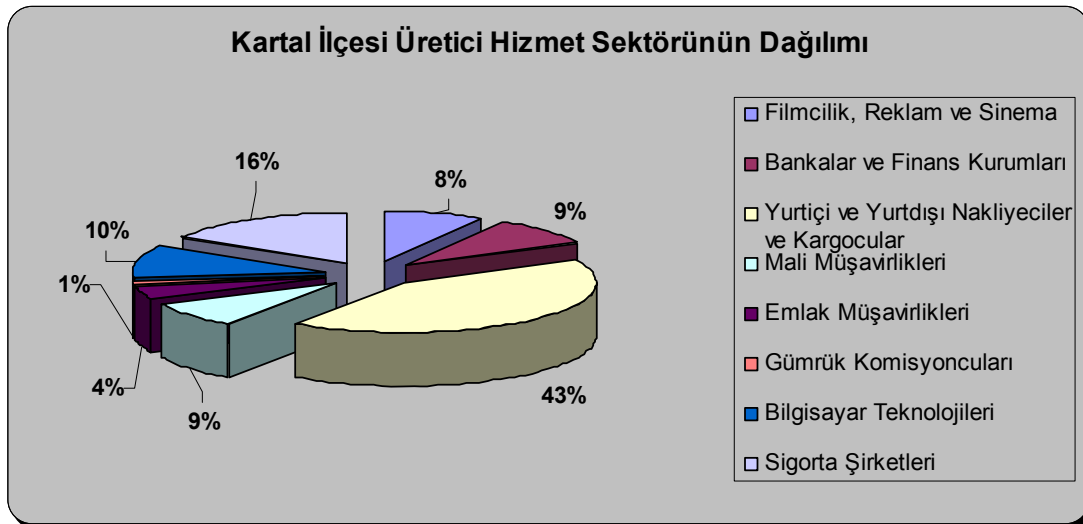
Kartal ilçesi genelinde dağılıma bakıldığında Bağdat caddesi ve Atatürk Bulvarı akslarında özellikle üretici hizmetlerin yer seçtiği gözlemlenmektedir.

Harita 3.13 Maltepe İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Maltepe ilçesi genelinde üretici hizmetler dağınık bir yapıda yerleşmişlerdir. Belli bölgelerde toplanma eğilimleri bulunmamaktadır.

Grafik 3.20 Kartal İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Kartal ilçesi üst düzey hizmetler sektörünün dağılımı incelendiğinde nakliyeciler ve kargocuların %43'lük oranla en büyük paya sahiptir. Ardından sigorta şirketleri ve bilgisayar teknolojileri ile ilgili hizmetler yer almaktadır.

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

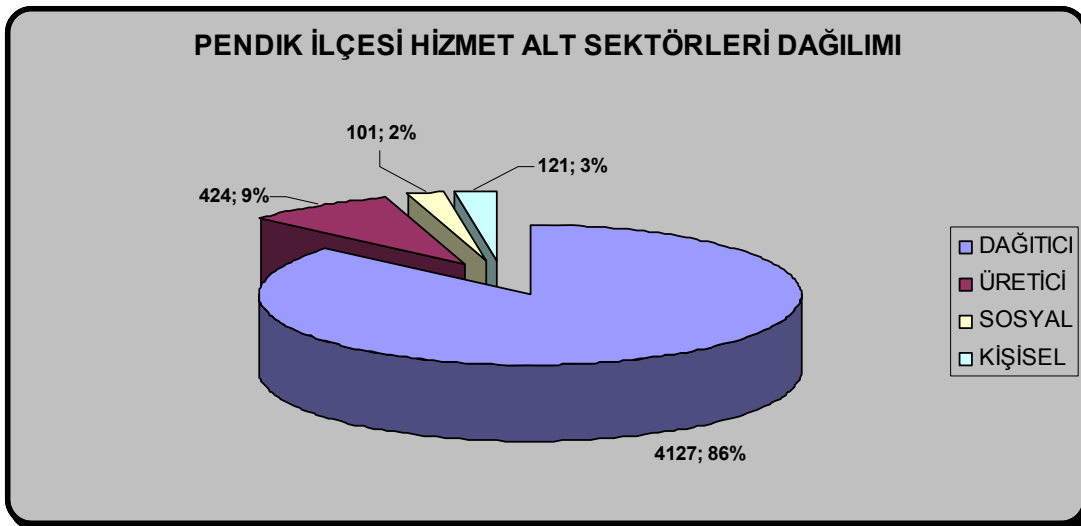
- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,64
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 10,58
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 35,91

3.2.4.2 *Pendik*

Pendik'te idari yapı 1924 yılında muhtarlık olarak düzenlenmiştir. Belediye teşkilatı 1930 yılında kurulmuştur. 1989 yılına kadar Kartal ilçesine bağlı belde olan Pendik 1989 yılında ilçe statüsüne kavuşmuştur.

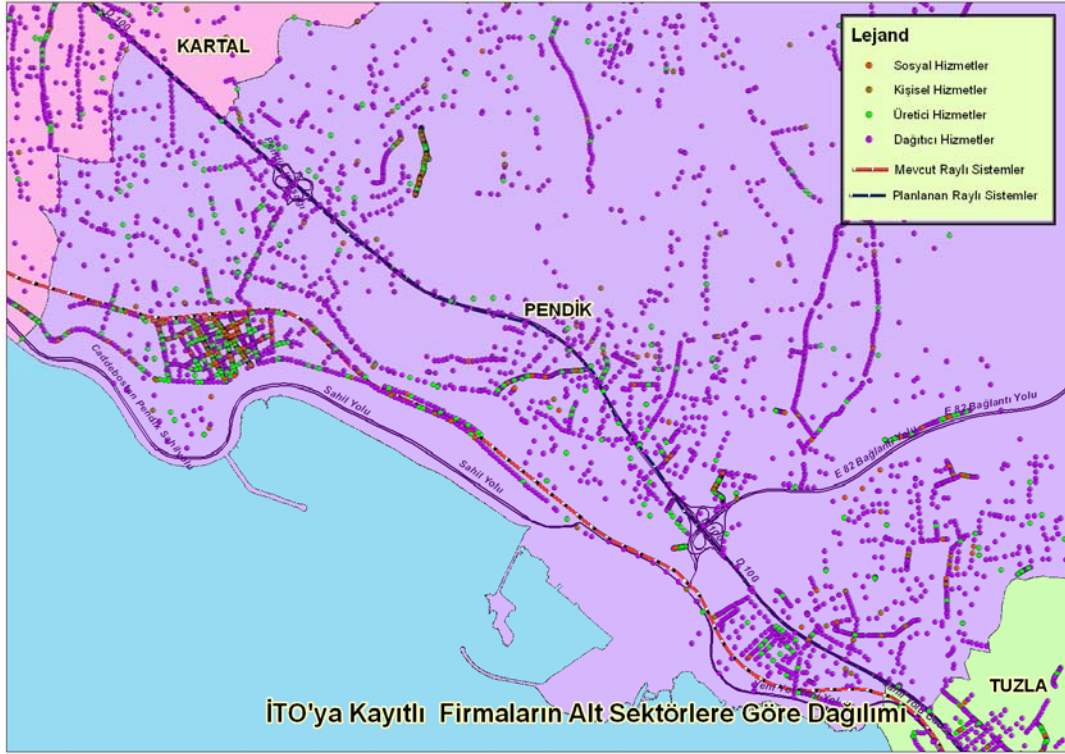
Pendik Kurtköy havaalanına sahip olması nedeniyle konaklama vb. hizmet alanları gelişebilir. Pendik ilçesinde 1995'den sonra planlı gelişen sanayi alanları, üniversite kampus alanları gözlemlenmektedir. Formula pisti ileri teknoloji parkına (teknopark) bağlı olarak gelişmeye başlayan A tipi ofis yoğun hizmet alanı özelliği göstermeye başlamıştır.

Grafik 3.21 Pendik İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı (İTO, 2005)



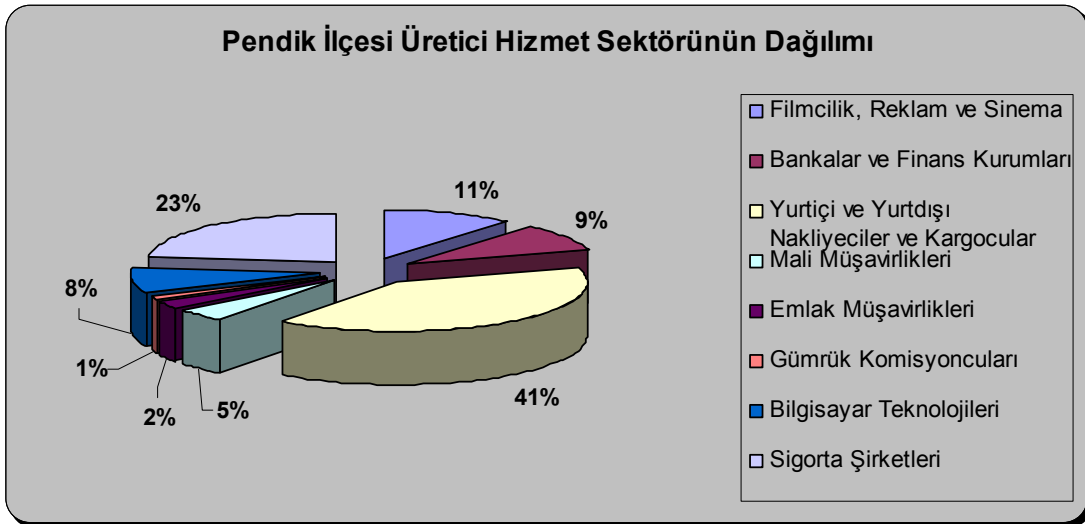
Pendik ilçesi hizmet alt sektörlerinin dağılımına bakıldığında %86'lık oranla dağıtıcı hizmetler ağırlıklı olarak yer almaktadır. Kartal ilçesinde de görüldüğü üzere üretici, kişisel ve sosyal hizmetler düşük oranlarda kalmaktadır.

Harita 3.14 Pendik İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Pendik ilçesi de üst düzey hizmetlerin dağılımına bakıldığında nakliyeciler ve kargocuların %41'lik oran ile en yüksek paya sahiptir. Ardından %23'lük pay ile sigorta şirketleri üst düzey sektörler arasında en yüksek orana sahip ikinci paya sahiptir.

Grafik 3.22 Pendik İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)

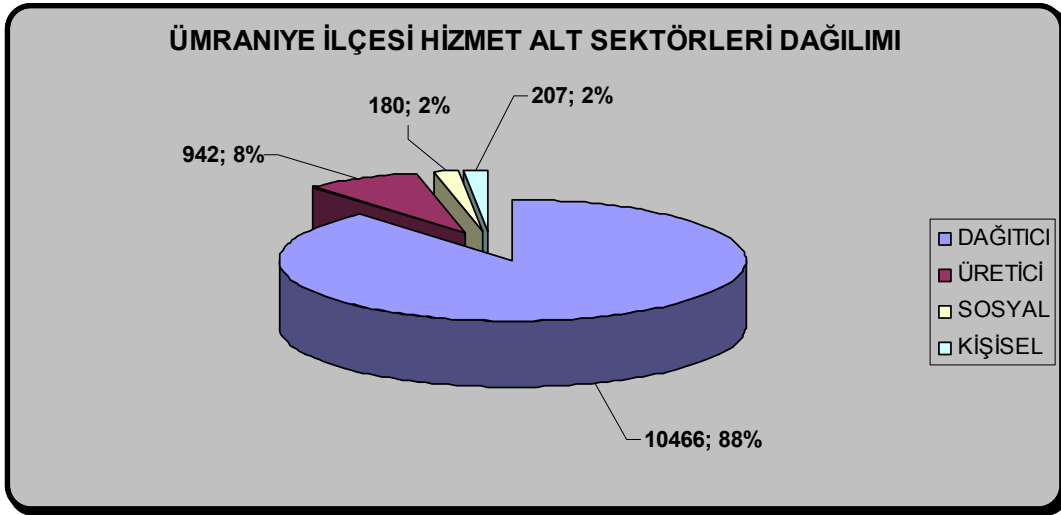


3.2.4.3 Ümraniye

Ümraniye ilçesinde belediye ilk defa 1963 yılında kurulmuş, 1980 yılında Ümraniye Belediyesi fes edilerek Üsküdar ilçesine bağlı şube müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 1987 yılında Ümraniye, Üsküdar ilçesinden ayrılarak tekrar belediye olmuştur.

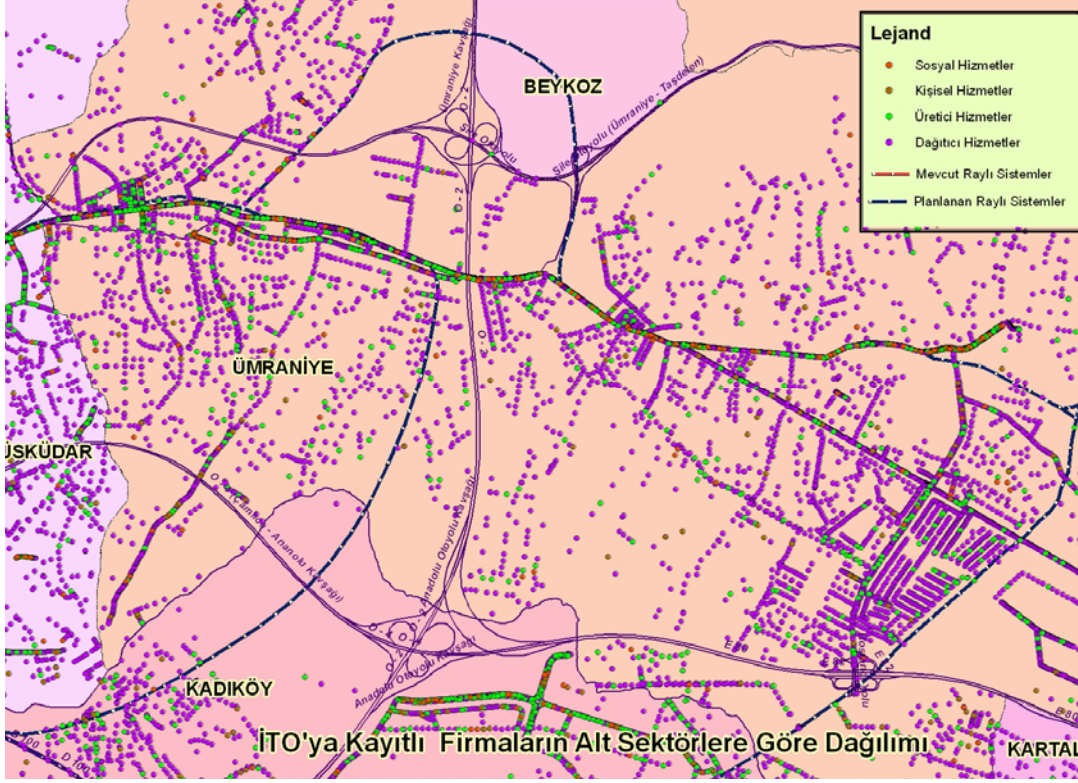
Ümraniye ilçesi Dağıtıcı Hizmetlerin Yoğun Olduğu bir Alt-merkez olma özelliği taşımaktadır. Konut ve sanayi alanlarının gelişimine bağlı olarak ortaya çıkmış kendi hinterlandı ve ilçe içindeki nüfusun ticaret ve hizmet ihtiyaçlarını karşılayan ve sanayiye üretim hizmeti veren bir ilçedir. Ümraniye Üretici hizmetlerden banka şubeleri ve sigorta acentelerinin yoğun olduğu merkez özelliğindedir.

Grafik 3.23 Ümraniye İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)

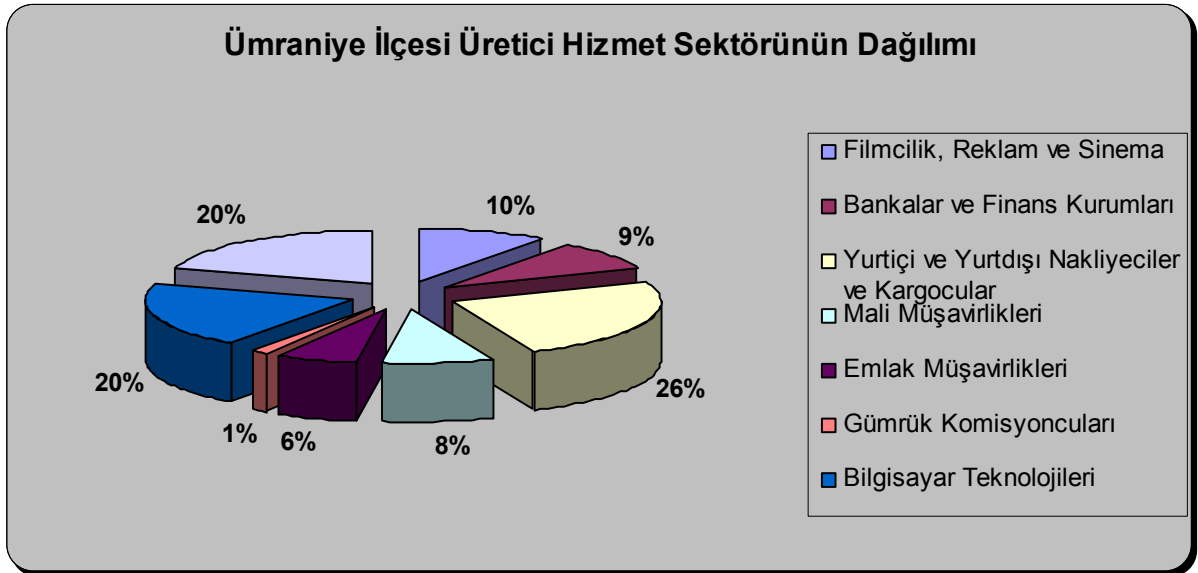


Ümraniye ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına baktığımızda üretici, sosyal ve kişisel hizmetlerin ana arterler boyunca yayıldığı gözlemlenmektedir.

Harita 3.15 Ümraniye İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Grafik 3.24 Ümraniye İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Ümraniye ilçesi genelinde nakliyeciler ve kargocular ağırlıklı üst düzey hizmetler olarak yer almaktadır. Mali müşavirlikler ve bilgisayar teknolojileri ile ilgili hizmetler üst düzey hizmetler arasında ikinci en büyük paya sahiptir.

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 4,79
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 8,89
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 25,82

3.2.4.4 Öngörülen

Anadolu yakası güney alt bölgesi kapsamında ele alınmış olan Maltepe, Kartal, Ümraniye ve Pendik ilçeleri ile ilgili vizyon, amaç ve hedefler önceki bölümlerde belirtilmiştir. Planın uygulama aşamasında ilk etapta merkezler kademelenmesi ele alınmaktadır.

Merkezler kademelenmesine ilişkin uygulamalar ilk etapta, yenileme alanlarına yönelik olacaktır. 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı dâhilinde Kartal “Üst Düzey Merkez” olarak belirlenmiştir. Sanayiden hizmete dönüşüm süreci kapsamında bu alan “özel proje alanı” olarak ele alınacaktır. Yapılan yarışma ile elde edilen kentsel tasarım projesi doğrultusunda; 1/5.000 ölçekli Nazım ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planları üretilecektir. Nazım ve Uygulama İmar Planları'nın üretimi aşamasında hazırlanacak olan finans-yönetim uygulama rehberi kapsamında; projenin finansman ve yönetim modeli belirlenecektir.

Harita 3.16 Sanayi Alanları Desantralizasyonu(İBB, 2007)



Tuzla ve Pendik kümeleri içinde planlama süreci dâhilinde yer alacak yeni fonksiyon alanları göz önünde bulundurularak, öngörülen işlev alanlarını destekleyecek merkezler oluşturulacaktır. Pendik İleri Teknolojili Sanayi Alanı ile çevresindeki konut ve diğer işlev alanlarını besleyecek Pendik Merkez ikinci derece merkez olarak yapılandırılacaktır. Maltepe Dönüşüm Alanı da ikinci derece merkez olarak 1.etapta değerlendirilecektir. Tuzla, Pendik

Geleneksel Merkez ve Bostancı Merkez ise ilk etapta değerlendirilecek üçüncü derece merkezler olacaktır.

Anadolu Yakası Güney Alt bölgesi bütününde mekânsal düzenlemeler, merkezler kademelenmesi ilkesi çerçevesinde gerçekleştirilecektir. Bu doğrultuda; ilk etapta ulaşım ilişkileri yeniden ele alınacaktır. Öncelikli olarak karayoluna alternatif oluşturabilecek sistemlerin geliştirilmesi ön plana çıkmaktadır. Demiryolu sistemlerinin; metro, hafif raylı sistemler, banliyö hattı vb. olarak detaylandırılması ve Marmaray Projesi'nin tamamlanması, mekânsal düzenlemeler açısından planın ilk aşamasını oluşturmaktadır. Marmaray Tüp Geçiş projesi 2012 yılında tamamlanması öngörülen bir projedir. Projeyi desteklemek amacı ve Anadolu Yakası bütününde ulaşımın kesintisiz sağlanması kurgusu üzerinden gidilerek öncelikle tamamlanacak demiryolu hatları ise; Kadıköy - Kartal Metro Hattı ve Altunizade-Ümraniye-Dudullu Hafif Metro Hattı olarak tanımlanmaktadır.

Öngörülen merkezler kademelenmesi ve diğer işlev alanları arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesi amacıyla; Sabiha Gökçen Havalimanı'nın güneyinden başlayan, Maltepe'ye kadar uzanan ve E5 ile bağlantı sağlayan 1. kademe ulaşım aksı oluşturulacaktır. Birinci etap dahilinde mevcut karayolu ulaşım sistemlerinin iyileştirilmesi ve Ulaşım Master Planı çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. Demiryolu ve karayolu ulaşım sistemlerine ek olarak; sistemler arası eşgüdüm sağlanarak deniz yolu ulaşım sistemlerinin kullanım etkinliği sağlanacaktır. Bu doğrultuda; şehir içi ve şehir dışı deniz ulaşımı, diğer ulaşım sistemleri ve odakları ile eşgüdümlü çalışabilecek şekilde düzenlenecektir.

Harita 3.17 1.Etap Merkezler Kademelenmesi(İBB, 2007)



Ümraniye

Kümenin planlama vizyonu; “Kadıköy ve Üsküdar merkezleri (1. ve 2.derece merkezler) ile ilişkili olarak uzmanlaşmış ticaret alanı ve 2. derece merkez işlevi ile desteklenmiş sağlıklı, sürdürülebilir bir kentsel çevre yaratılması” olarak tanımlanmıştır.

Bu doğrultuda merkez ile ilgili amaç “Kümedeki uzmanlaşmış ticaret merkezi ve diğer işlev alanlarının ilişkilendirerek geliştirilmesidir” olarak ele alınmıştır. Kümedeki uzmanlaşmış ticaret merkezi ve diğer işlev alanlarının ilişkilendirilmesi ve geliştirilmesi amacına yönelik belirlenmiş hedef; Ümraniye Merkez’ini; karayoluna alternatif olarak geliştirilen raylı sistem önerileri ile diğer merkezler ve işlev alanlarıyla ilişkilendirmektir.

Maltepe

Maltepe Kümesi’nin vizyonu; “Kartal Üst Düzey Merkez ve Kadıköy 1. Derece Merkez arasında bir geçiş bölgesi olarak Anadolu Yakası bütününe hizmet verebilecek 2.Derece Merkez” olarak tanımlanmıştır.

Maltepe Kümesi’nde iki adet planlama amacı belirlenmiştir. Bunlar;

- Maltepe Kent Merkezi’nin Kartal Üst Düzey Merkez ve Kadıköy 1. Derece merkez ile fiziksel-sektörel etkileşiminin sağlanması,
- Konum olarak Altbölge’nin ağırlık merkezinde yer alan Maltepe Kümesi’nde, Anadolu Yakası bütününe hizmet verebilecek kentsel donatı alanlarının oluşturulmasıdır.

Bu doğrultuda merkez ile ilgili “Merkezler kademelenmesinde Maltepe’yi, Kartal Üst Düzey Merkez ve Kadıköy 1.derece merkezler ile güçlü ulaşım ilişkilerine sahip 2. derece merkez olarak geliştirmek” hedefi ortaya konmuştur.

Maltepe’yi, 1. kademe ve üst düzey merkezler ile güçlü ulaşım ilişkilerine sahip 2. derece merkez olarak geliştirmek hedefi için iki adet strateji belirlenmiştir;

- Maltepe Merkezi’nin 1. kademe ve üst düzey merkezler ve diğer kümeler ile fiziksel ilişkisi, mevcut banliyö hattının rehabilitasyonu ve E5 boyunca oluşturulacak metro güzergahı ile (Marmaray Projesi kapsamında) güçlendirilecektir.
- Merkez’in güneyinde yer alan kentsel yenileme alanı (Maltepe-Dragos), kentsel tasarım projesi ile yeniden ele alınarak, mevcut merkezin kapasitesini arttırmak için kullanılacaktır.

Kartal

Kartal Kümesi'nin planlama vizyonu; “kümenin sanayiden hizmete dönüşüm potansiyelinin planlamaya girdi olarak değerlendirilmesi ve Üst Düzey Merkez kimliği ile merkezler kademelenmesinde yerini alması” olarak kabul edilmiştir.

Planlama vizyonuna göre üç adet amaç belirlenmiştir. Bunlar;

- Anadolu Yakası için öngörülen gelişme eğilimleri ve merkezler kademelenmesi kapsamında; Kartal Kümesi'nde üst düzey merkez oluşturulması,
- Kartal için öngörülen modern merkez kimliği ile uyumlu ve sağlıklı konut alanlarının oluşturulması,
- Kümedeki işlev alanları ve diğer kümeler arasındaki ulaşım ilişkilerinin güçlendirilmesidir.

Kartal Kümesi'nde üst düzey merkez oluşturulması amacına yönelik olarak belirlenen hedef; kümede sanayiden hizmete dönüşüm potansiyeli ve eğilimi göz önünde bulundurularak, E5 ve sahil yolu arasındaki sanayi alanlarının desantralizasyonunu ile yüksek fizik-mekân standartlarına sahip üst düzey merkez yaratmaktır.

İkinci amaca yönelik hedef ise; üst düzey merkez kapsamında nitelikli konut alanları yaratmak ve meskun konut alanlarında donatı standartlarını iyileştirmektir.

E5 ve sahil yolu arasındaki sanayi alanlarının desantralizasyonu ile yüksek fizik-mekân standartlarına sahip üst düzey merkez yaratmak hedefine yönelik dört adet strateji belirlenmiştir;

- Küme içindeki çoğu atıl durumda olan sanayi alanlarının desantralizasyonu ile “özel proje alanı” olarak tanımlanan alan (kentsel tasarım proje/yarışmaları ile) üst düzey merkez olarak yeniden yapılandırılacaktır.
- Proje kapsamında geliştirilecek örgütlenme modeli çerçevesinde, hak sahiplerinin karar verme ve uygulama sürecine katılımı sağlanacaktır.
- Bu alanda; ticaret-alışveriş alanları, yönetim merkezleri ile birlikte, finans, sigorta, muhasebe, yazılım faaliyetleri, hukuk danışmanlığı, reklamcılık gibi servis sektörleri yer alacaktır.
- Yüksek standartlara sahip donatı alanlar (tiyatrolar, sinemalar, sergi salonları, müzeler, parklar vb.) ve konut işlevi ile çok fonksiyonlu bir merkez oluşturulacaktır.

Pendik

Kümesinin planlama vizyonu; “Doğu Yakası’nın rekabet gücünü arttırabilecek uzmanlaşmış işlev alanları ve 2. derece merkezi ile sağlıklı konut ve yaşam çevrelerine sahip bir küme oluşturmaktır”.

Konut dışı çalışma alanı gereksinimi ve hizmet sunum talebinin karşılanmasına yönelik iki hedef belirlenmiştir. Bunlar;

- Üst ölçekli işlev alanları (İleri sanayili teknoloji alanı, havalimanı, fuar alanı vb.) ile konut alanlarına hizmet edecek yeni bir merkez oluşturmak,
- Sanayi alanının ileri teknoloji ağırlıklı üretiminin desteklenerek tam kapasite kullanımını sağlamak ve teknopark işlevleri ile üretim - hizmet sunum kalite ve kapasitesini arttırmak,
- Kümede bulunan mevcut işlev alanlarını (sanayi alanı-havalimanı vb.) sağlıklılaştırmak ve bu alanlar ile etkileşimi olan uzmanlaşmış yeni işlev alanları oluşturmaktır.

Üst ölçekli işlev alanları (ileri sanayili teknoloji alanı, havalimanı, fuar alanı vb.) ile konut alanlarına hizmet edecek bir merkez oluşturmak hedefi kapsamında, küme içerisinde havalimanının batısında 2. derece merkez oluşturulacaktır.

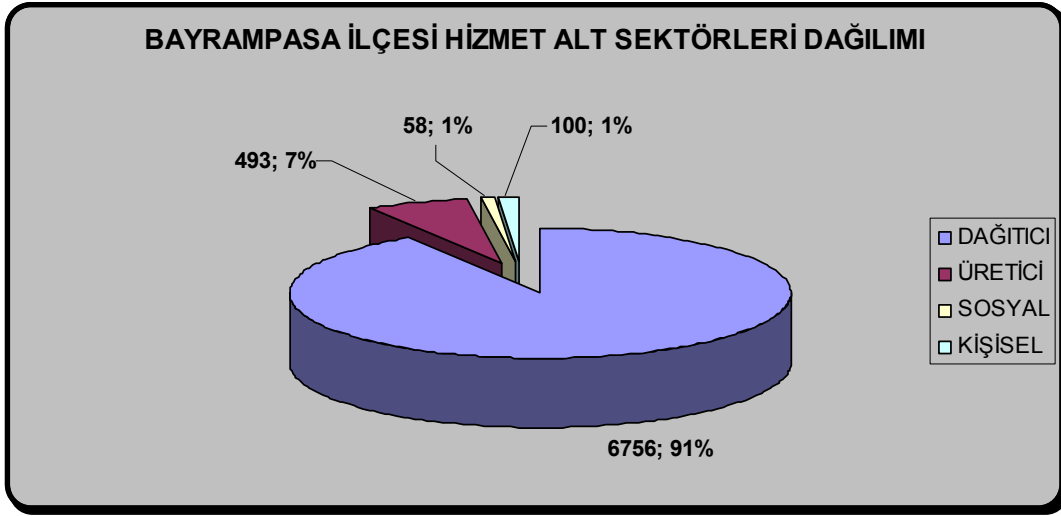
3.2.5 Bayrampaşa-Zeytinburnu

3.2.5.1 Bayrampaşa

Bayrampaşa, Bayrampaşa’nın ilk nüvesini oluşturan ve 1954’te köy statüsüne getirilen Sağmalcılar, Rami Bucağı sınırları içindeydi. 1927’den itibaren gruplar halinde Bulgaristan ve Yugoslavya’dan gelen göçmenlere ilaveten İstanbul’un iki büyük caddesi olan Vatan ve Millet caddeleri yapılırken evleri istimlake uğrayan vatandaşların çoğunun Sağmalcılar köyüne yerleşmesi nüfusun artışına neden olmuştur. Sağmalcılar köyü 1960’ta belediye olmuş, Eyüp ilçesinin semti olarak gelişmesini sürdüren Bayrampaşa 1990 tarihinde ilçe olmuştur.

Bayrampaşa ilçesi Üretici hizmetlerden finans, sigorta acentesi, nakliye ve bilişim firmalarının yoğun olduğu merkez özelliği taşımaktadır. Sanayiden dönüşümlü hizmet alanlarına sahip merkezdir. Ağırlıklı olarak B ve C tipi ofis kullanımı gözlemlenmektedir.

Grafik 3.25 Bayrampaşa İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Bayrampaşa ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımı incelendiğinde dağıtıcı hizmetlerin ağırlığı %91 oranıyla gözlemlenmektedir. Kişisel, sosyal ve üretici hizmetler oldukça düşük değerlerde yer almaktadır.

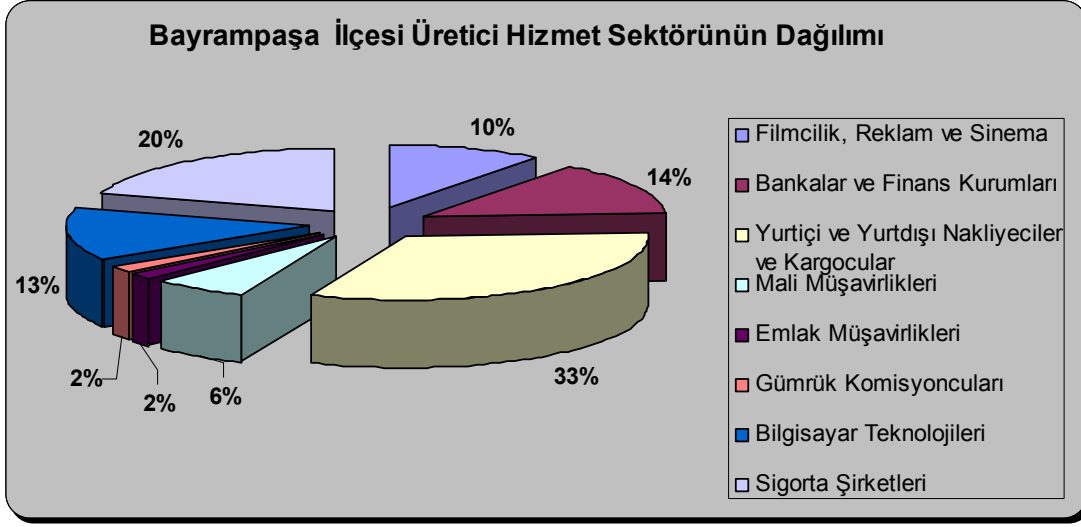
Bayrampaşa ilçesi genelinde üretici hizmetler genel olarak Abdi İpekçi caddesi ve çevresinde yer seçmişlerdir. Bunun dışında Esenler otogar çevresinde yoğunlaşma eğilimi göstermektedirler.

Harita 3.18 Bayrampaşa İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Bayrampaşa ilçesi üst düzey hizmetler sektörünün dağılımına bakıldığında nakliyeciler ve kargocularının %33'lük bir pay aldıkları, sigorta şirketlerinin %20'lik bir oran ile ikinci en büyük paya sahip sektör olduğu görülmektedir.

Grafik 3.26 Bayrampaşa İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

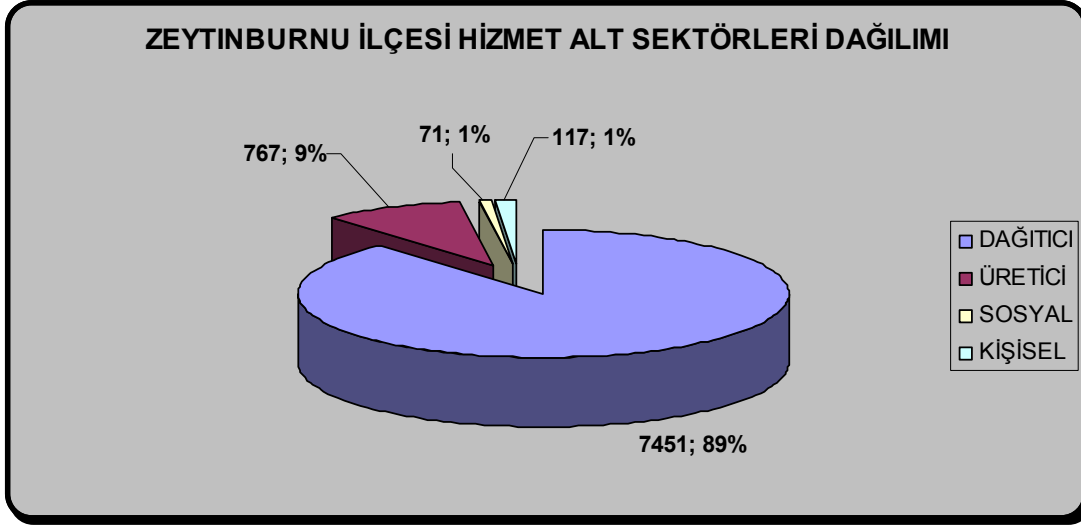
- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 5,83
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,90
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 40,82

3.2.5.2 Zeytinburnu

Zeytinburnu, Zeytinburnu ilçesi 1953 yılına kadar doğusu Fatih ilçesi içinde batısı Bakırköy ilçesi içinde kalan bir yöre olarak yönetilmiştir. İlçe 1953 yılında Fatih ilçesine bağlı Zeytinburnu Bucağı olarak örgütlendirilmiş ve batı tarafı yine Bakırköy ilçesine bağlı olarak kalmıştır. Zeytinburnu ilçesi büyük nüfus artışı ile Fatih ilçesinden koparak 1957 yılında ilçe olmuştur.

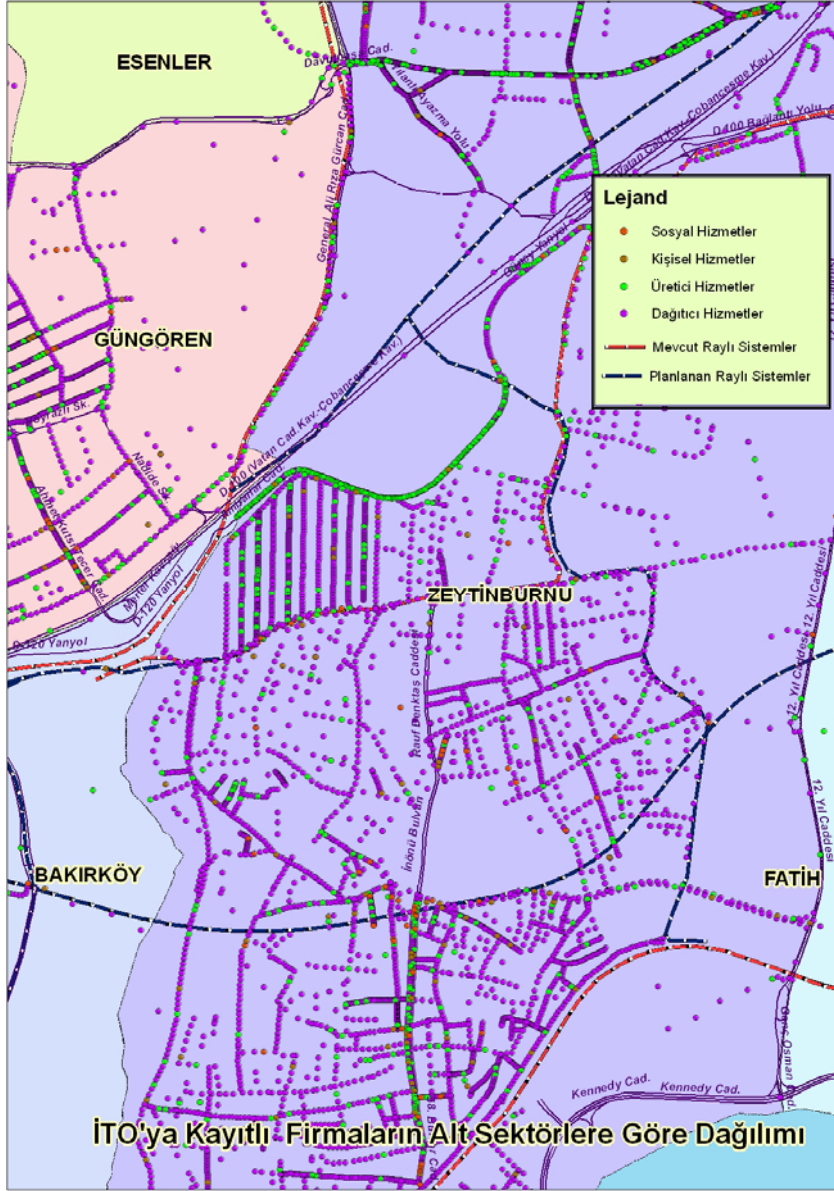
Zeytinburnu ilçesi Sanayi dönüşümlü hizmet alanlarına sahip uluslararası ticaret hacmi olan merkez özelliği taşımaktadır. Sigorta acenteleri, banka şubeleri, enformasyon ve kargo firmalarının yoğun olduğu merkezdir. Ağırlıklı olarak B ve C tipi ofis kullanımı gözlemlenmektedir.

Grafik 3.27 Zeytinburnu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



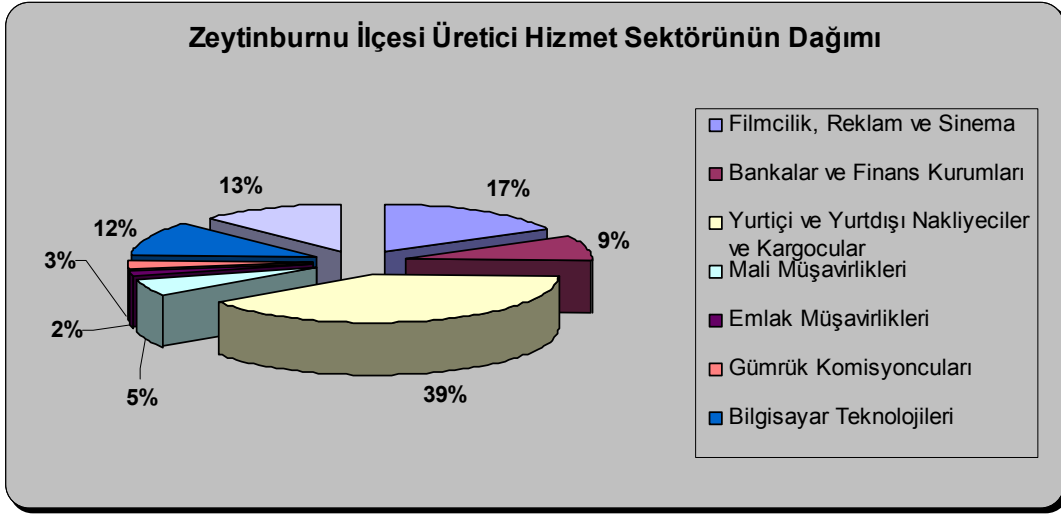
Zeytinburnu ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımı incelendiğinde %89'luk pay ile dağıtıcı hizmetlerin yoğun olarak yer aldıkları gözlemlenmektedir. Üretici hizmetler %9 'luk bir pay almaktadır.

Harita 3.19 Zeytinburnu İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Zeytinburnu ilçesinde genel olarak üst düzey hizmetler Ambarlar caddesi üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Grafik 3.28 Zeytinburnu İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Zeytinburnu ilçesi üst düzey hizmetlerin dağılımı incelendiğinde nakliyeciler ve kargocuların %39'luk bir pay aldığı gözlemlenmektedir. İkinci en büyük paya sahip üst düzey sektör filmcilik ve reklam hizmetleridir.(%17)

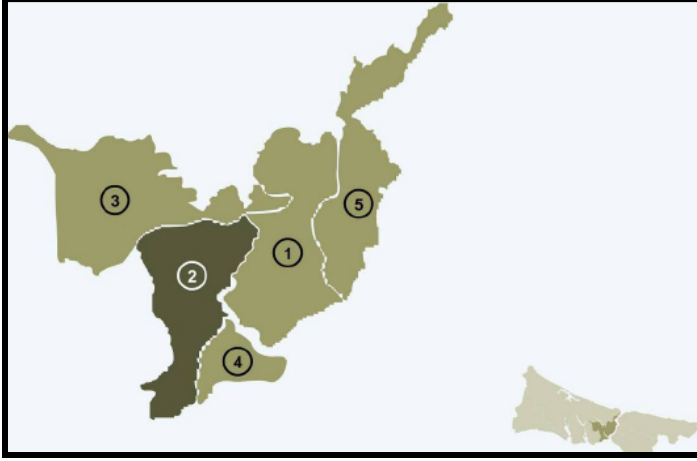
Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 5,86
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,66
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 33,44

3.2.5.3 Öngörülen

Gelişme MİA Kümesi; doğuda Haliç ve Kâğıthane İlçe sınırı, kuzeyde TEM Otoyolu, batıda ise Hipodrom, Yıldız Üniversitesi Davutpaşa kampusu ve Esenler Askeri Alanı ile sınırlanmaktadır. 5.284 ha büyüklüğündeki alan, Bayrampaşa ve Zeytinburnu'nda sanayiden MİA'ya dönüştürülmesi planlanan toplam 550 ha'lık alan ile Bayrampaşa, Zeytinburnu, Kâğıthane ve Eyüp'deki konut alanlarını kapsamaktadır.

Harita 3.20 Gelişme Merkezi İş Alanı Kümesi(İBB, 2007)



Gelişme Merkezi İş Alanı içinde bulunan Bayrampaşa ve Zeytinburnu ilçeleri; imalat, hizmetler ve inşaat sektörüne dayanan istihdam yapılarıyla, dönüşüm geçirmesi beklenen ve MİA ile işlevsel bütünleşmeye dayalı yeni bir mekânsal organizasyon gereksinimi olan alanlardır.

Topkapı (Maltepe) Sanayi Bölgesi; Zeytinburnu İlçesi'nin içinden geçen E5 (D100) karayolunun kuzeyinde kalan ve mevcutta sanayi ve ticaret alanlarının bulunduğu bölgeyi kapsamaktadır. Sahip olduğu potansiyelleri dikkate alındığında (kolay erişilebilirlik, havalimanına yakınlık, coğrafi konum, kültürel miras) Zeytinburnu; özellikle Maltepe Bölgesi ağırlıklı olmak üzere, İstanbul'da eksikliği hissedilen ulusal ve uluslar arası düzeyde kültür ve kongre merkezinin yer alacağı bir yerleşim özelliği taşımaktadır. Bu alan, mevcut Merkezi İş Alanı'nın batıya doğru yönlendirilmesi ve çok merkezli gelişim senaryosu sürecinde, batıda kuvvetli bir çekim yaratabilecek önemli bir potansiyel dönüşüm alanıdır.

Topkapı (Maltepe) Sanayi Bölgesi ve Bayrampaşa'daki sanayi alanlarında fiziksel ve ekonomik eskime gerçekleşmeye başlamış olup, bölgede yenileme eğilimleri doğmuştur.

Halen boş sanayi yapılarının bulunması, desantralize edilmesi gereken sanayi alanlarından kazanılacak alanların planlama ve uygulamaya yönelik kolaylık sağlaması, batıya doğru gelişim senaryosunda Bayrampaşa ve Bakırköy arasında önemli bir konumda bulunması, Tarihi Yarımada'daki geleneksel merkeze yakın olması gibi nedenlerle bu alanlar; bütüncül bir planlama yaklaşımı içinde İstanbul'un yeni MİA'sı olarak planlanmıştır.

Kent bütününe hizmet edebilecek, İstanbul Metropolitan Alanı'na yeni değerler katabilecek ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek, aynı zamanda lineer gelişim senaryosunu destekleyecek karma kullanımlı ticaret ve hizmet alanları oluşturulmasına yönelik hedef; Bayrampaşa'da

yaklaşık 235 ha büyüklüğündeki sanayi alanlarının bulunduğu alanın ve 343 ha büyüklüğündeki Topkapı (Maltepe) Sanayi Bölgesi'nin desantralize edilerek, öncelikle eğitim ve kültür endüstrilerini içerisinde barındıran MİA'ya dönüştürülmesidir. Ayrıca, bütüncül bir anlayışla planlanabilmesi için Bayrampaşa-Topkapı (Maltepe) MİA alanı ve ekonomik gelişme amaçlı özel proje alanı olarak tanımlanmıştır.

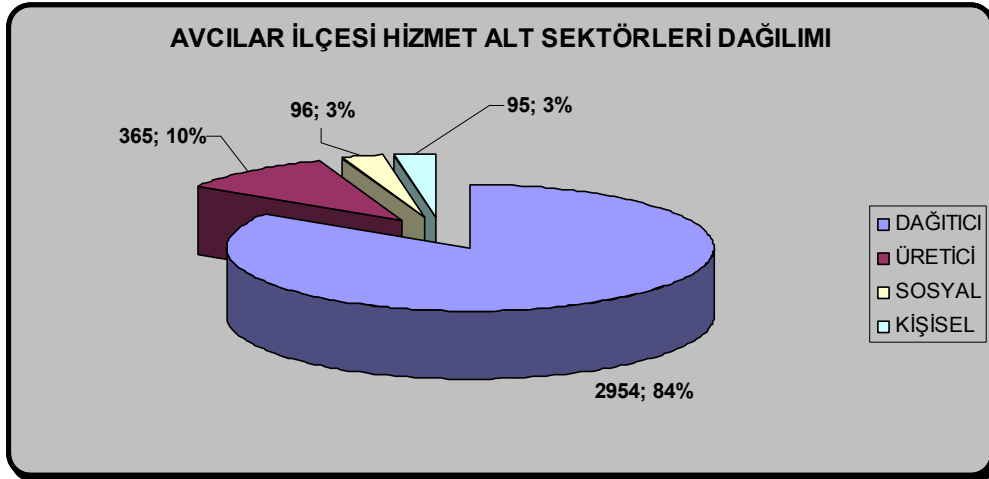
3.2.6 Avcılar-Yenibosna-Güngören-Bahçelievler-Bakırköy

3.2.6.1 *Avcılar*

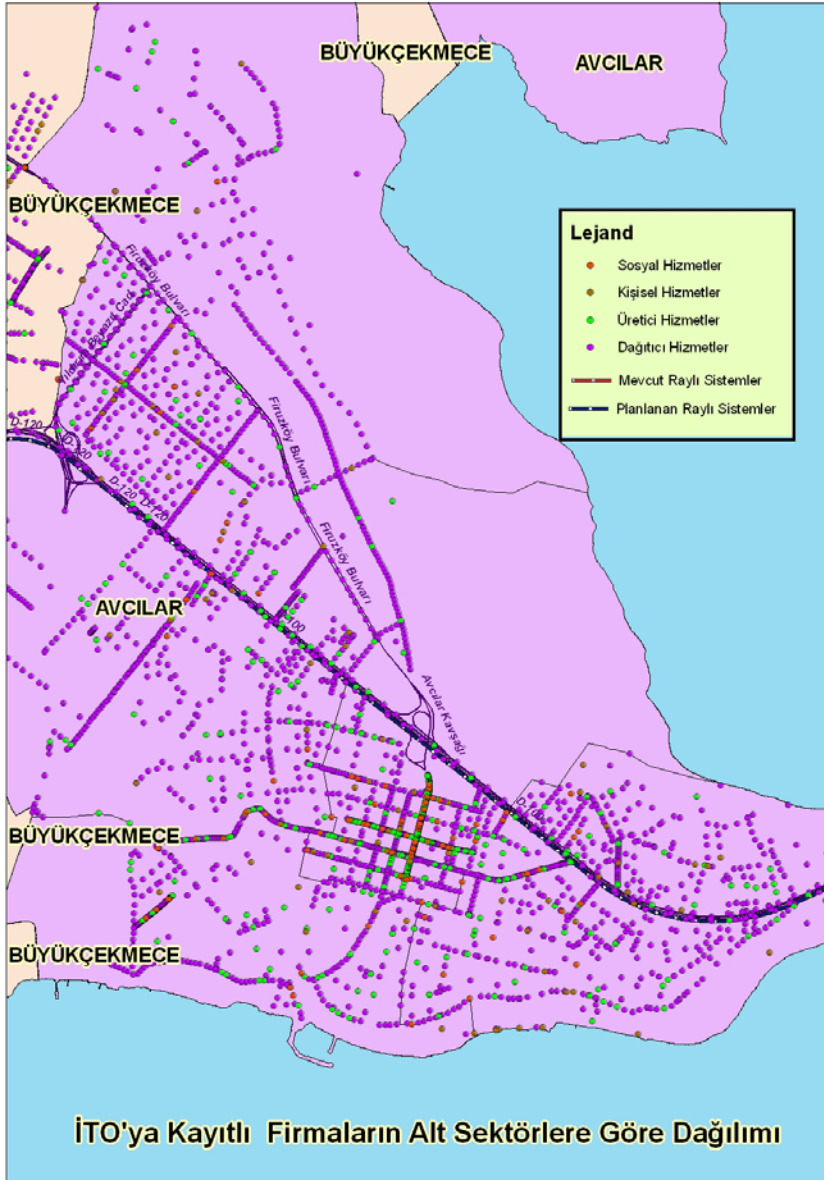
Avcılar, 1966 yılında belediye kurulmasına kadar köy statüsünde olan Avcılar, 1966 yılında Belde Belediye statüsüne kavuşmuş, 1966–1980 yılları arasında müstakil belediye olarak kalmış ve 1984 tarihinde Belediye teşkilatı kaldırılarak Büyükşehir statüsünde Bakırköy İlçe Belediyesine bağlı Şube Müdürlüğü haline getirilmiştir. Bu statüsü Küçükçekmece İlçe Belediyesine bağlı olduğu sürede de devam etmiştir. Avcılar, 1992 yılında ilçe statüsüne kavuşmuştur.

Avcılar Sigorta acenteleri, inşaat ve tekstil firmalarının yoğun olduğu merkez özelliği taşımaktadır. İlçede yoğun olarak B ve C tipi ofis kullanımı gözlemlenmektedir.

Grafik 3.29 Avcılar İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Harita 3.21 Avcılar İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,49
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 2,70
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 48,24

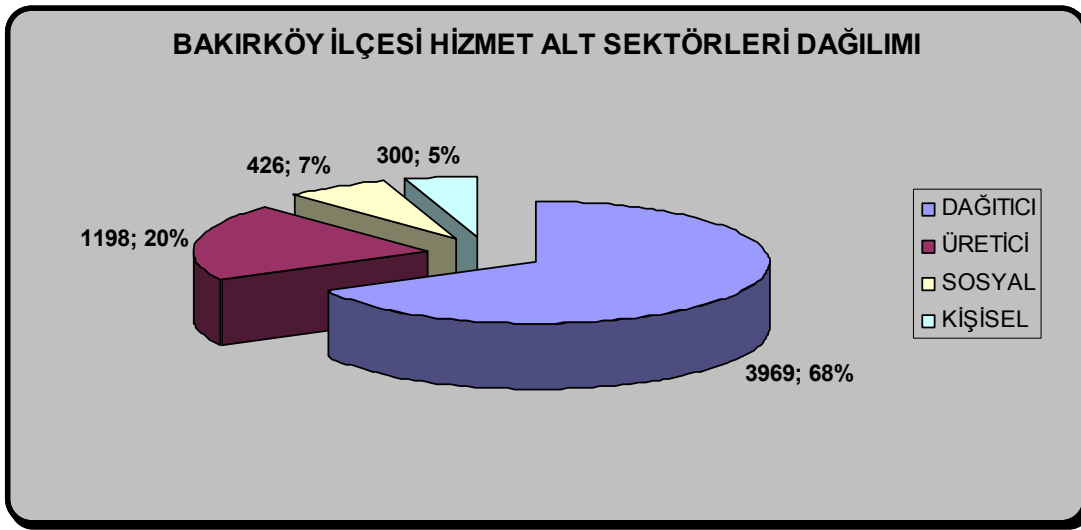
3.2.6.2 Bakırköy-Bahçelievler

Bakırköy, Cumhuriyet döneminde batıda Avcılar köyünden doğuda Topkapı surlarına kadar, kuzeyde Mahmutbey'den güneyde Marmara Denizi'ne kadar uzanmaktaydı. 1989'a kadar İstanbul'un en büyük yüzölçümlü ilçesi olan Bakırköy 1989 ve 1992 yerel seçimleri ile önce

Küçükçekmece daha sonra Bahçelievler, Bağcılar ve Güngören ilçelerinin ayrılması ile nüfus ve alan bakımından küçülmüştür.

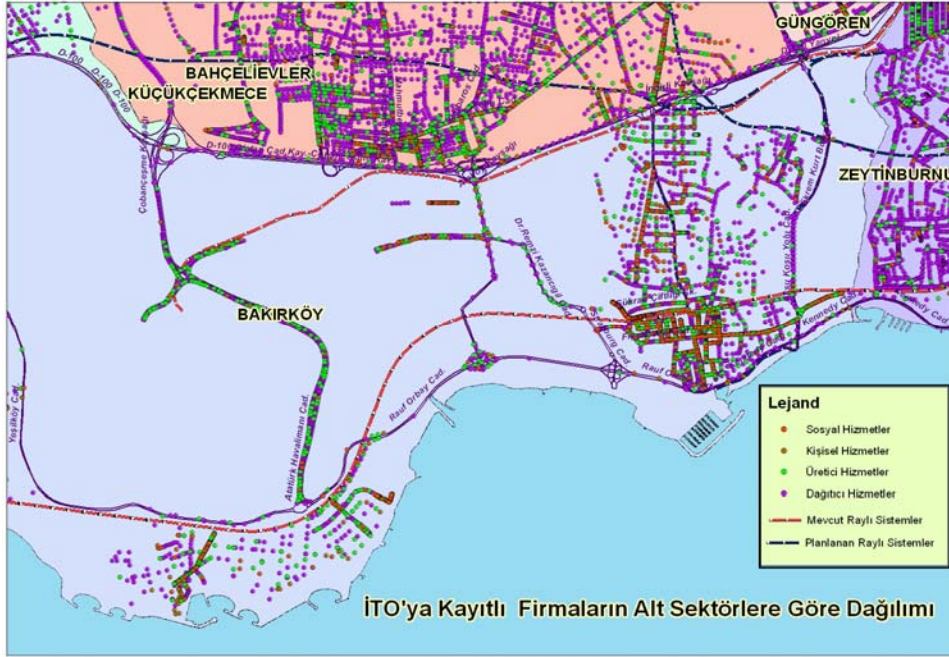
Bakırköy ve Bahçelievler ilçeleri Dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu alt merkez özelliği taşımaktadır. Üretici hizmetlerden sigorta acenteleri, banka şubeleri ve nakliyat şirketlerinin yoğunlukla yer aldığı merkezlerdir. Toplumsal hizmetlerin yoğunluğu açısından en iyi durumda olan merkezler arasındadır. Yaygın olarak A, B ve C tipi ofis kullanımı gözlemlenmektedir.

Grafik 3.30 Bakırköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



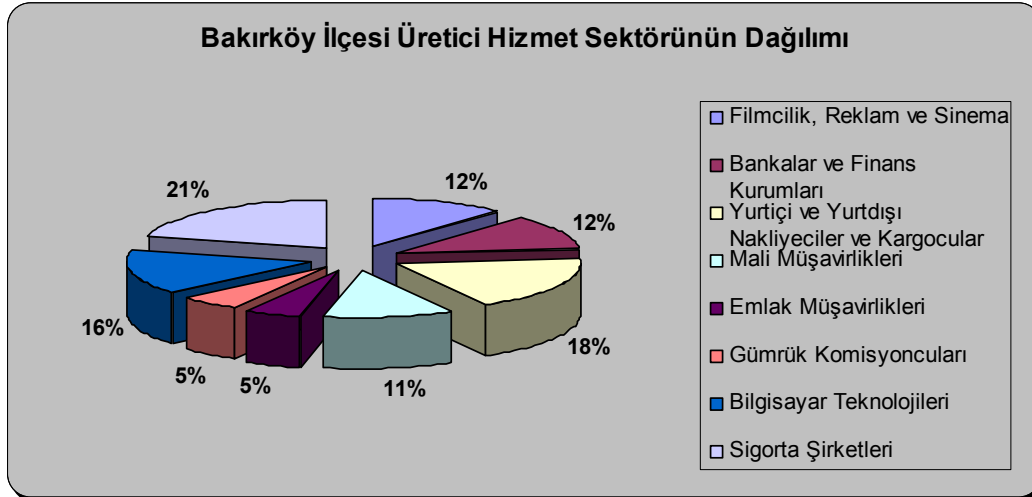
Bakırköy ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına bakıldığında %68 oran ile dağıtıcı hizmetler en yüksek iken, %20'lik pay ile üretici hizmetler ikinci en yüksek paya sahiptir.

Harita 3.22 Bakırköy İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Atatürk havalimanı caddesi ve Fişekhane caddesini Bağlarbaşı-İncirli caddesi çevresinde üst düzey hizmetler sektörü yoğunlaşmakta iken, kişisel ve sosyal hizmetler Fişekhane caddesi ve Bağlarbaşı-İncirli caddesi çevresinde toplanmaktadır.

Grafik 3.31 Bakırköy İlçesi Üretici Hizmet Sektörünün Dağılımı(İTO, 2005)



Bakırköy ilçesi üst düzey hizmet sektörü oranlarına bakıldığında sigorta şirketlerinin % 21'lik oran ile en üst düzeyde olduğu gözlemlenmektedir. Üst düzey hizmetlerin alt sektörler göre dağılımı genel olarak birbirine yakındır.

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

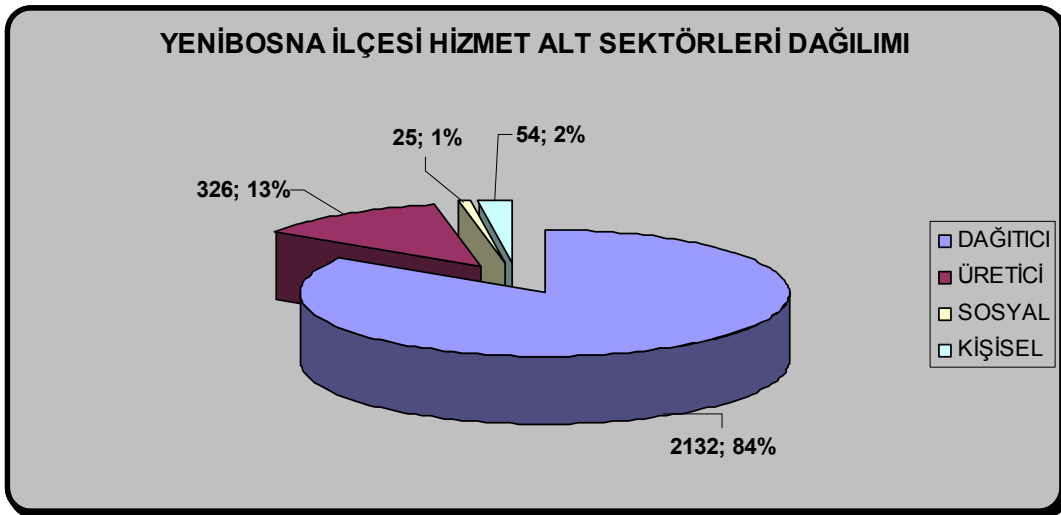
- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 5,10
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 3,88
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 41,31

3.2.6.3 Yenibosna (Bahçelievler)

Bahçelievler, sınırları içinde geçmişte Kocasinan ve Yenibosna köyleri yer alıyordu. 1955-1960 yılları arasında Bakırköy yerleşmesi O-1 karayoluna doğru gelişmiş ve yolun kuzeyi hızla yerleşmeye açılmıştır. Yerleşmeye açılan bu çevrede 1960'a doğru önce konut kooperatiflerinin inşa ettirdiği bahçe içinde tek tip evler yapılmış 1960'tan sonra Bahçelievler Mahallesi kurulmuştur. 1970'li yıllardan sonra İstanbul'un bahçe düzenli modern iskân alanı olması nedeniyle Bahçelievler adını almıştır. Tarihi Yarımada ve Atatürk Havalimanına olan yakınlığı nedeniyle gelişmeye çok uygun bir ilçe olan Bahçelievler, 1992 yılında Bakırköy'den ayrılarak ilçe haline gelmiştir.

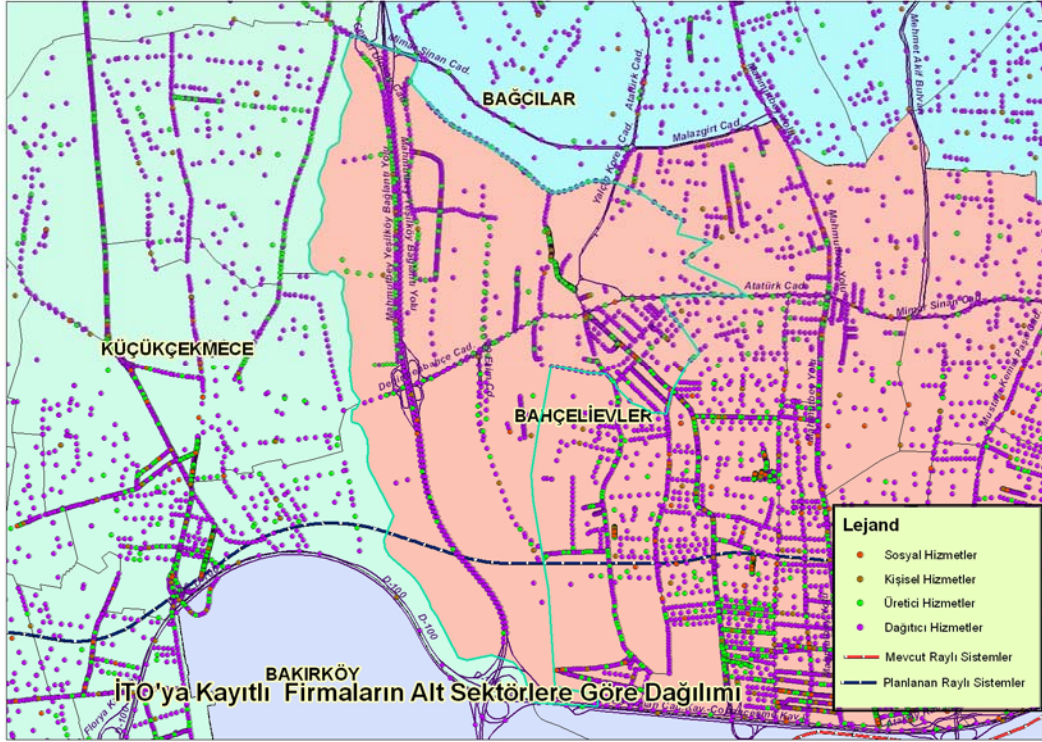
Yenibosna kentsel dönüşümün başlangıç aşamasında, hizmet alanlarının bir aks biçiminde geliştiği ofis, imalat ve depolama alanlarının yer aldığı merkezdir. Genel olarak A ve B tipi ofis kullanımı yaygın olarak kullanılmaktadır.

Grafik 3.32 Yenibosna İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Yenibosna ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına baktığımızda tekrar dağıtıcı hizmetlerin ağırlığı gözlemlenmektedir. İlçede Üretici hizmetler %13'lük bir orana sahiptir.

Harita 3.23 Yenibosna İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

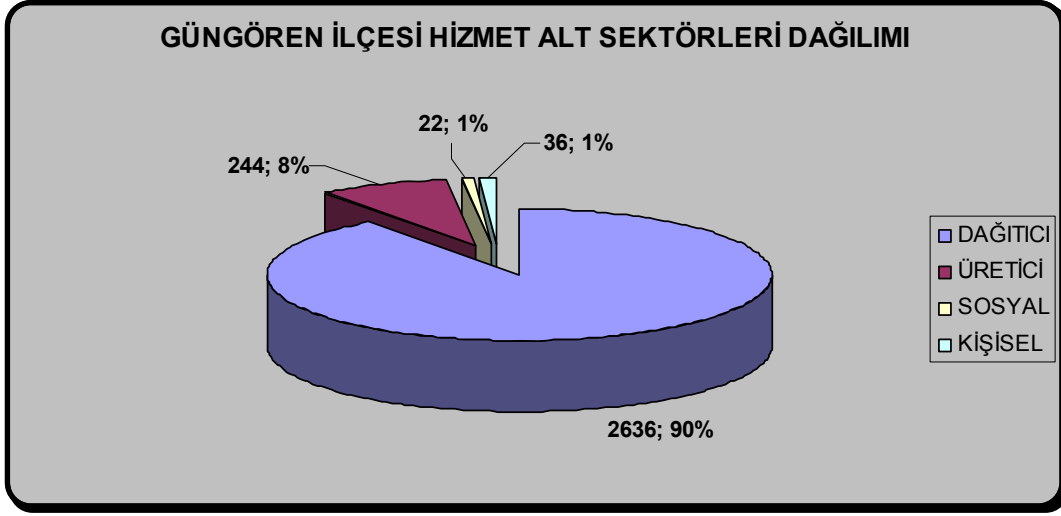
- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 18,72
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 7,36
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 16,79

3.2.6.4 Güngören

Güngören, 1966 yılında belediye olan Güngören, 1980 yılında Şube Müdürlüğüne dönüştürülerek Bakırköy Belediyesine bağlanmıştır. 1992 yılında Belediye Şube Müdürlüğü, Bakırköy ilçesinden ayrılarak, Güngören adıyla yeni bir ilçe kurulmuştur. 1993'te Güngören ilçesinin kuzey sınırlarında yer alan Esenler ayrı bir ilçe olarak Güngören ilçesinden ayrılmıştır.

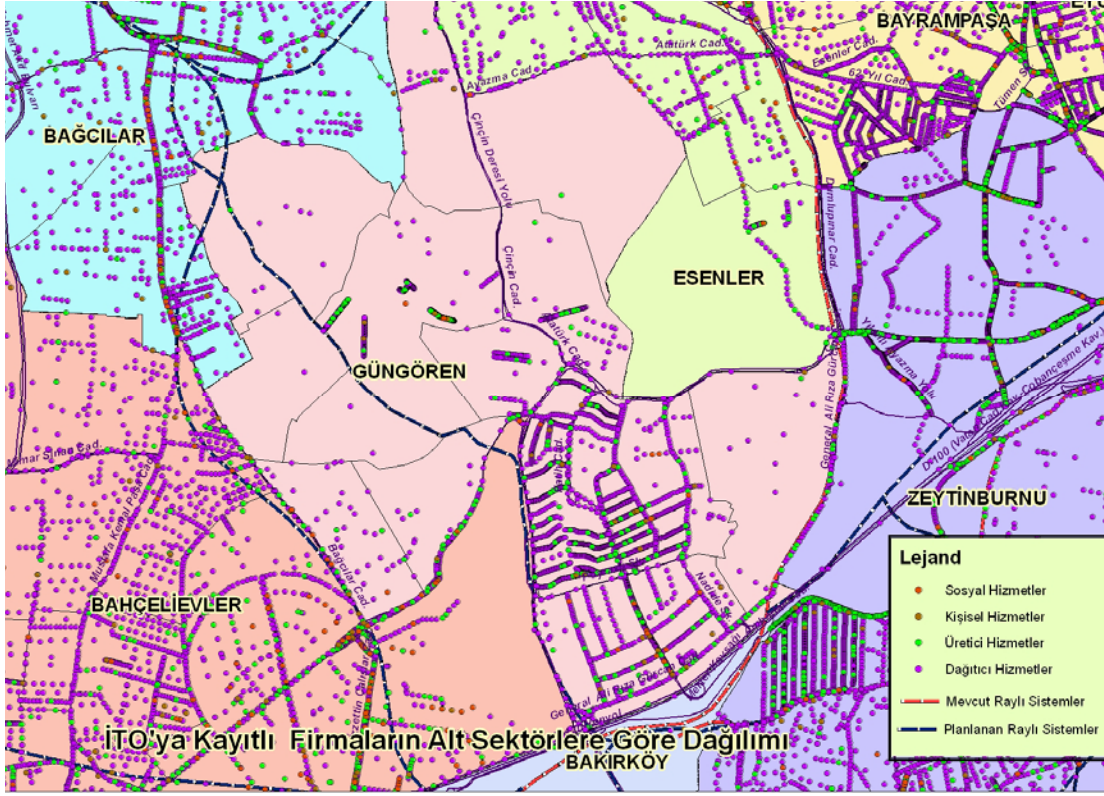
Güngören ilçesi nakliye şirketleri ve tekstil satış birimlerinin yoğun olduğu ve uluslararası ticaret potansiyeli olan ticaret alanına sahip merkez konumundadır. İlçede genel olarak B ve C tipi ofis kullanımı yaygındır.

Grafik 3.33 Güngören İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Güngören ilçesi hizmet alt sektörleri dağılımına bakıldığında dağıtıcı sektörler %90'lık bir pay almaktadır. Üretici sektör %8'lik bir oranla ikinci en büyük paya sahip hizmet sektörüdür.

Harita 3.24 Güngören İlçesi Hizmet Alt Sektörleri Dağılımı(İTO, 2005)



Kaynak: İTO, 2005

Genel olarak istihdam ile ilgili istatistiklere baktığımızda;

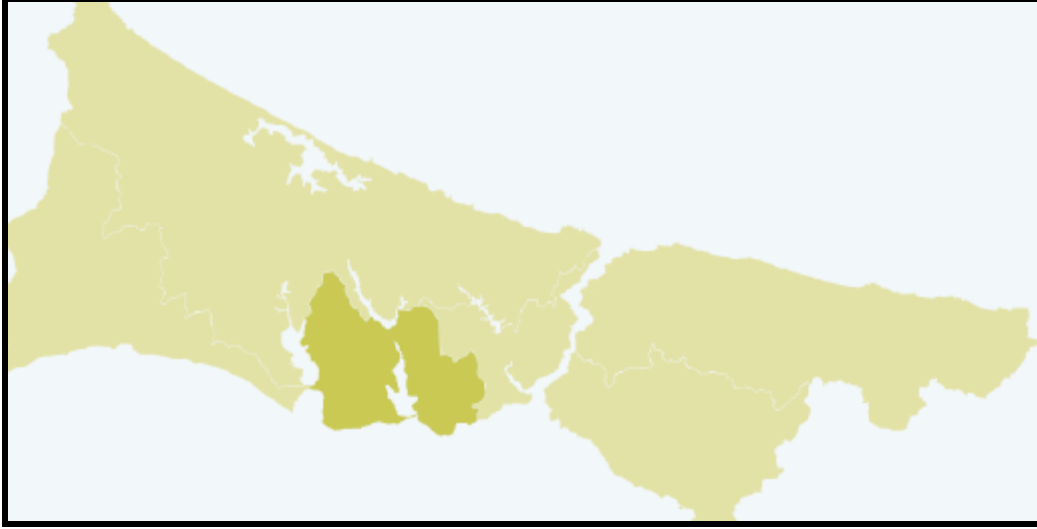
- İmalat firmaları ortalama çalışan sayısı: 11,11
- Hizmet firmaları ortalama çalışan sayısı: 3,47
- Hizmet işgücü yoğunluğu: 52,64

3.2.6.5 Öngörülen

İstanbul 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı çerçevesinde Bayrampaşa, Yenibosna-Bahçelievler, Bakırköy ve Avcılar ilçelerini içine alan planlama bölgesi Göller arası ve MİA etkileşim alanı alt bölgesinde kalmaktadır.

Planlama Altbölgesi sınırları içinde Büyükçekmece, Küçükçekmece, Avcılar, Bakırköy, Bahçelievler, Bağcılar, Güngören, Esenler İlçeleri ve Gürpınar, Yakuplu, Beylikdüzü, Esenyurt, Kiraç, Bahçeşehir, Hadımköy beldeleri yer almaktadır.

Harita 3.25 Göller Arası ve MİA Etkileşim Planlama Albölgesi(İBB, 2007)



Göller Arası ve MİA Etkileşim Alanı Alt Bölgesi'nin planlama vizyonu; *Dengeli nüfus-işgücü dağılımını, sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda, ulaşım altyapısı ve odakları ile beslenen, çevreye duyarlı ve ileri teknolojili sanayi-lojistik tesisleri ve kademelendirilmiş alt merkez fonksiyonlarıyla sağlayan, yaşam kalitesi yüksek ve güvenli bir kentsel çevre oluşturmaktır.*

Göller Arası ve MİA Etkileşim Alanı Albölgesi'nin vizyonu çerçevesinde belirlenen amaçlar;

- Deprem hasar riskini azaltan ve yaşam kalitesini yükselten çevreye duyarlı kentsel gelişmenin sağlanması,
- Küresel kentler gruplamasında İstanbul'un kentsel rekabet gücünün artırılmasına yönelik olarak bölgedeki potansiyellerin kullanılması,
- Kendi içinde yeterli nüfus-işgücü dengesi olan yerleşim alanlarının oluşturulması ve
- Planlama Albölgesi'nin metropol düzeyinde ve kendi içinde erişilebilirliğinin artırılmasıdır.

İstanbul'un kentsel rekabet gücünün artırılmasına yönelik olarak bölgedeki potansiyellerin kullanılması amacına yönelik hedefler ise;

- İstanbul'un küresel ağ sisteminde üstleneceği önemli rollerden biri olan lojistik üs olma özelliğinin gerekli altyapı oluşturularak sağlanması,
- İstanbul'un olimpiyat oyunlarına ev sahipliği yapabilmesi için uluslar arası standartlarda bir Olimpiyat Köyü alanının ayrılması,

- Avcılar İlçesi sınırları içinde, TEM güneyinde yer alan fuar alanının Olimpiyat Köyü'ne yakınlığı dikkate alınarak, fuar alanı içerisinde olimpik aktiviteleri destekleyecek fonksiyonların (çok amaçlı salonlar, konaklama tesisleri vb.) yer almasının sağlanması,
- Atatürk Havalimanı kapasitesinin artırılması,
- İstanbul'un turizm potansiyelinin yeterince değerlendirilmesi ve geliştirilmesi için Altbölge içindeki fırsatların değerlendirilmesidir. Kendi içinde yeterli nüfus-işgücü dengesi olan yerleşim alanlarının oluşturulmasına ilişkin hedefler şunlardır;
- Metropolün çok merkezli bir yapıya kavuşması hedefi doğrultusunda alt merkezler yaratılması.
- İstanbul'un sektörel yapısının hizmetler ağırlıklı olarak geliştirilmesini desteklemek üzere sanayinin desantralizasyonu ilke kararının uygulanması.

Küresel kentler gruplamasında İstanbul'un kentsel rekabet gücünün artırılmasına yönelik olarak bölgedeki potansiyellerin kullanılması ile ilgili stratejiler;

- Atatürk Havalimanı'nın lodos-poyraz pistinin uzatılması suretiyle kapasitesinin artırılması,
- DLH önderliğinde yürütülmekte olan ve yapım ihalesi aşamasına gelmiş bulunan Ankara-İstanbul Hızlı Demiryolu projesinin devamı niteliğindeki Halkalı-Bulgaristan Hızlı Tren Hattı projesinin tamamlanması,
- Ambarlı Limanı'nın orta vadede İstanbul'un yük taşımacılığında etkin olarak kullanımının sağlanması doğrultusunda genişletilmesi ve problemlerin aşılmasına yönelik 719 ha'lık bir alanın Ambarlı Limanı Özel Proje Alanı olarak sınırlarının belirlenmesi ve Marmaray Projesi kapsamında iyileştirilecek olan mevcut bölgesel demiryolu ağına entegre olacak raylı sistemler ve yeni oluşturulacak karayolu ve TIR kamyon parklarıyla limanın beslenmesi,
- Planlama Altbölgesi içinde Hadımköy'de Metropol'e hizmet edecek bir lojistik alanın ayrılması, 1097 ha büyüklüğündeki bu alanın Hadımköy Lojistik Merkez Özel Proje Alanı olarak tanımlanması ve Ambarlı Limanı ile ulaşım bağlantılarının öneri raylı sistem ve karayolu ile güçlendirilmesi,
- 13.09.1989 tarihinde Ataköy Turizm Merkezi ilan edilmiş olan alanda, Bakırköy'de kentin giriş kapısı kimliğini taşıyacak bir kruvaziyer limanının oluşturulması,
- Ataköy Turizm Merkezi'nde yer alan Ataköy Yat Limanı ile Yeşilköy Yat Limanı fonksiyonlarının devam ettirilmesi,

- 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu uyarınca 13.09.1989 tarihinde turizm merkezi ilan edilen 250 ha büyüklüğündeki İstanbul Ataköy Turizm Merkezi alanının 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında kıyıların ‘kamu yararı ilkesi’ esas alınarak kamusal kullanımlarının arttırılmasına yönelik olarak düzenlenmesi için Ataköy Turizm Merkezinin sınırları yer yer genişletilerek Bakırköy-Kazlıçeşme Sahil Bandı Özel Proje Alanı sınırlarının belirlenmesi,
- Olimpiyat Köyü alanının erişilebilirliğinin raylı sistem ve ekspres yollarla arttırılması,
- Olimpiyat Köyü alanının metropol ölçeğinde sportif aktiviteler için de sürekli kullanımının sağlanması,
- Olimpiyat Köyü için başlatılmış olan altyapı çalışmalarının devam etmesi,
- 1981 onanlı 1/25.000 ölçekli Firuzköy-Esenyurt Nazım İmar Planı’ndan beri fuar alanı olarak ayrılmış olan Avcılar Firuzköy Fuar Alanı, İstanbul’un büyük bir fuar alanına duyduğu ihtiyaç ve özellikli konumu doğrultusunda Avcılar – Firuzköy Fuar Alanı Özel Proje Alanı sınırlarının tanımlanması ile Fuar Alanı olarak korunması,

İstanbul Metropol’ü bütününde; MİA üzerindeki baskıyı azaltmak, çok merkezli, dengeli ve sürdürülebilir bir metropol oluşumunu desteklemek üzere alt merkezlerin oluşturulması kararı verilmiştir. MİA ve merkezlerin mekânsal organizasyonunun, işlevlerine, büyüklüklerine ve etki alanlarına bağlı bir kademelenme çerçevesinde düzenlenmesi, merkezlerin farklılıklarının öne çıkarılarak toplu taşıma sistemleri ile birbirleriyle güçlü bağlantıların kurulması ve bu alt kademe merkezlerin hızlı iletişim ağlarıyla beslenmesi amaçlanmaktadır.

Bu amaçtan hareketle; Planlama Alt bölgesi’nde, üst düzey hizmet merkezi, birinci, ikinci, üçüncü derece merkezler ile yerel merkezler ve ihtisaslaşmış merkezler tanımlanmıştır. Bu tanımlama mevcut merkezlerin olanakları ölçüsünde geliştirilmesini ve/veya yeni merkezlerin yaratılmasını kapsamaktadır. Merkez tanımlanması ve kademelenmesi yapılırken, 1/100.000 Çevre Düzeni Planı’ndaki metropol bütününde sanayiden ticaret ve hizmetler sektörüne dönüşüm kararı çerçevesinde, mevcut sanayi alanları potansiyel ticaret ve hizmet alanları olarak değerlendirilmiştir.

- Üst Düzey Merkezler

Medya Yolu olarak isimlendirilen E5 Çobançeşme Kavşağı ile TEM üzerinde İkitelli Kavşakları arasında uzanan ve Yenibosna, Güneşli ve Halkalı-İkitelli ana kavşaklarıyla önemli ulaşım bağlantı noktalarını da içeren İkitelli-Atatürk Havalimanı Aksı, son yıllarda aks üzerinde yer seçen üst düzey yazılı ve görsel medya hizmet binalarının da etkisiyle, uluslar

arası ve bölgesel bir hizmet alanı ve kentsel aktivite merkezi olma potansiyelini taşımaktadır. 1/25.000 ölçekli planda; sanayiden dönüşecek alanlarda potansiyel olarak değerlendirilen bu bölgede Atatürk Havalimanı bağlantılı olarak geliştirilmesi düşünülen Üst Düzey Merkez için Özel Proje Alanı sınırı geçirilmiştir.

- 1.Derece Merkezler

Göller Arası ve MİA Etkileşim Altbölgesi'nde 1/25.000 ölçekli planda gelişme olanakları kısıtlı olan Bakırköy'deki mevcut merkezin yanısıra, Esenyurt'ta yeni bir 1.derece merkez tanımlanmıştır.

Bakırköy: Gelişme olanakları kısıtlı olan mevcut 1. derece merkez, doğusundaki sanayiden dönüştürülecek alanlar ile sınırlı da olsa genişletilerek merkezler kademelenmesi sisteminde yine 1. derece merkez olarak tanımlanmıştır. Merkezin sınırları tanımlanırken; E5 boyunca mevcut gelişmeler, donatı hizmet alanları, Ambarlar, Demirciler Sitesi ve benzeri potansiyel alanlar dikkate alınmıştır.

Esenyurt: Göller Arası Bölge'deki gelişmeye paralel olarak E5 koridorunda yol boyunca kontrolsüz olarak gelişmekte olan merkezleşme oluşumu, Esenyurt'ta mevcut sanayinin desantralizasyonu ile yaratılacak potansiyelin de kullanılması suretiyle 1. derece merkez olarak düzenlenmiştir.

- 2.Derece Merkezler

Planlama Altbölgesi'nde Avcılar'daki mevcut merkezin yanı sıra yeni gelişmekte olan bölgelere ve toplu konut alanlarına hizmet vermek üzere, Başakşehir ve Ispartakule'de 2. derece merkezler önerilmiştir.

Avcılar: Mevcut Avcılar merkezi, merkezler kademelenmesi sisteminde 2. derece merkez olarak düzenlenmiş ve geliştirilmiştir.

Başakşehir'e ve İkitelli OSB'ye hizmet vermek üzere OSB kuzeyinde 2. derece merkez düzenlenmiştir. Bu merkez, yeni yerleşim alanlarına ve İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'nde çalışan nüfusa hizmet edecektir.

Ispartakule (Bahçeşehir): Toplu konut alanı olarak gelişmekte olan Ispartakule (Bahçeşehir) bölgesinde 2. derece merkez düzenlenmiştir.

- 3.Derece Merkezler

Planlama Altbölgesi'nde, mevcut yoğun konut dokusu içerisinde mevcut potansiyel ile sanayiden ticaret ve hizmetlere dönüşecek alanlar da dikkate alınarak, Bağcılar ve Sefaköy'de 3. Derece merkezlerin geliştirilmesi öngörülmektedir.

Bağcılar: Toplu taşıma hatlarının kesişme noktasında önerilen Bağcılar merkez, Bağcılar İlçesi'nin yanı sıra, Bahçelievler, Güngören İlçeleri ile Esenler İlçesi'nin bir bölümüne hizmet verecektir.

Sefaköy: Sefaköy'deki mevcut merkezleşme eğilimi, sanayiden boşaltılacak alanlar ile desteklenerek 3.derece merkez olarak geliştirilecektir.

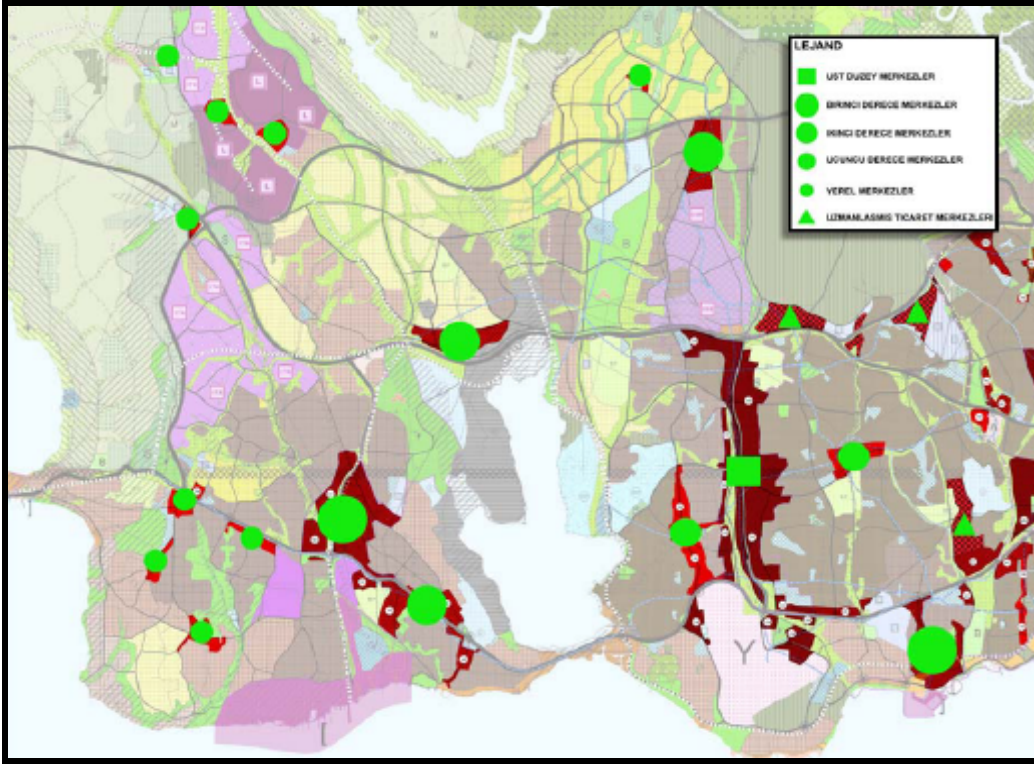
- Yerel Merkezler (YM)

Planlama Altbölgesi'nde plan bütününde gerekli görülen yerlerde mevcut eğilimler ve plan dönemi ihtiyaçları gözetilerek, yerel merkezler öngörülmüştür.

- Uzmanlaşmış Ticaret Merkezleri

Merter'de tekstil teşhir salonlarına (showroom) dönüşmüş bulunan eski Keresteciler Sitesi, İSTOÇ ticaret alanı, Oto Sanayi Sitesi, Tekstilkent ve Giyimkent alanları, uzmanlaşmış merkez alanları olarak tanımlanmıştır.

Harita 3.26 Göller Arası ve MİA Etkileşim Alanı Altbölgesi Merkez Kademelenmesi(İTO, 2005)



Bahçelievler ve Güngören ilçelerinin yer aldığı Mia Etkileşim Kümesi'nin batısında yer alan, sanayiden ticaret ve hizmetlere dönüşmeye başlamış bulunan Medya Yolu üst düzey merkez olarak geliştirilmiş olup, kümenin güneyindeki Merter eski Keresteciler sitesi ile kuzeyinde yer alan İSTOÇ ticaret merkezi, Oto sanayi alanı ve Tekstilkent/Giyimkent alanları ise ihtisaslaşmış merkezler olarak tanımlanmıştır.

MİA etkileşim kümesinde merkezler kademelenmesi bağlamında “Metropolün çok merkezli bir yapıya kavuşması hedefi doğrultusunda kademelenmiş ve uzmanlaşmış merkezlerin geliştirilmesi hedefler arasında belirlenmiştir.

Metropolün çok merkezli bir yapıya kavuşması hedefi doğrultusunda kademelenmiş ve uzmanlaşmış merkezlerin geliştirilmesi amacına yönelik belirlenen hedefler;

- o Medya Yolu boyunca yer alan sanayi alanlarının başlamış olan ticaret ve hizmetlere dönüşümünün teşvik edilerek, anılan aksın üst düzey merkez olarak geliştirilmesi ve
- o Merter'de tekstil teşhir salonlarına dönüşmüş bulunan eski Keresteciler Sitesi, Güngören sanayi alanı, İSTOÇ ticaret alanı, Oto Sanayi Sitesi, Tekstilkent ve Giyimkent alanlarının uzmanlaşmış merkez alanları olarak geliştirilmesidir.

Medya Yolu boyunca yer alan sanayi alanlarının başlamış olan ticaret ve hizmetlere dönüşümünün teşvik edilerek, anılan aksın üst düzey merkez olarak geliştirilmesi hedefine ulaşmak için benimsenen strateji; Medya Yolu aksının Medya Yolu Üst Düzey Merkez Özel Proje Alanı adıyla özel proje alanı olarak tanımlanması ve gelişimi yönlendirecek kentsel tasarım projesinin uluslar arası proje yarışması ile elde edilmesidir. Bu alan küresel sisteme eklemlenme altyapısının oluşturulacağı, hızlı iletişim ağı ve ileri teknoloji ile ağırlıklı olarak uluslar arası ilişkilerin yoğunlaştığı, uluslar arası havaalanına yakın konumu ile özellikle özel sektörün karar ve finans birimlerinin tercih edeceği bir üst düzey merkez olarak tasarlanacaktır.

Merter’de tekstil teşhir salonlarına dönüşmüş bulunan eski Keresteciler Sitesi,

Güngören sanayi alanı, İSTOÇ ticaret alanı, Oto Sanayi Sitesi, Tekstilkent ve Giyimkent alanlarının uzmanlaşmış merkez alanları olarak geliştirilmesi hedefine yönelik strateji ise “İlgili sektörlerde üretim yapan tesislerin uzmanlaşmış merkezlere yönlendirilmesidir”.

Medya Yolu olarak isimlendirilen Yenibosna, Güneşli ve Halkalı-İkitelli ana kavşaklarıyla önemli ulaşım bağlantı noktalarını da içeren İkitelli OSB-Atatürk Havaalanı Aksı, son yıllarda aks üzerinde yer seçen üst düzey yazılı ve görsel medya hizmet binalarının da etkisiyle, bölgesel bir hizmet alanı ve kentsel aktivite merkezi olma potansiyelini taşımaktadır. Medya Yolu aksındaki sanayi alanlarında yaşanan dönüşüm desteklenerek, bu alan küresel sisteme eklemlenme altyapısının oluşturulacağı, hızlı iletişim ağı ve ileri teknoloji ile ağırlıklı olarak uluslar arası ilişkilerin yoğunlaştığı, uluslar arası havaalanına yakın konumu ile özel sektörün karar ve finans birimlerinin tercih edeceği üst düzey merkez ve ‘özel proje alanı’ olarak belirlenmiştir. Söz konusu alanın; MİA üzerindeki baskıyı hafifletmesi beklenmektedir. Bağcılarda öneri bölge parkı kuzeyinde, kontrolsüz olarak gelişmekte olan merkez işlevleri öneri metro güzergahları ve istasyonları da dikkate alınarak 3. kademe merkez olarak tanımlanmış ve bu alan bölge parkı ile birlikte özel proje alanı olarak belirlenmiştir.

3.3 BÖLÜM SONUCU

İstanbul kent merkezinin tarihsel süreç içerisinde geçirdiği dönüşüm gözönünde bulundurulduğunda geleneksel merkez olgusundan, Metropoliten kent merkezine ve merkezler kademelenmesinin son ayağı olan alt merkezlere kadar uzanan önemli bir tablo ile karşı karşıya kalınmaktadır. Küresel ve ulusal konjonktürel yapının toplumsal, ekonomik ve politik süreçleri ile dönüşen kent merkezi İstanbul'da özellikle 1980 sonrasında bir sıçrama yaşamaktadır. Yabancı sermayenin ülkeye gelmesi ile birlikte yeni ofis binalarının inşa edilebileceği bir alan ihtiyacı ortaya çıkmış ve köprülerin yapılması, çevre yollarının kentin kuzeyinden geçmesi, çıkarılan ve ilan edilen turizm teşvik alanları Maslak-Büyükdere Aksı'na yönlendirmiştir.

Ticari faaliyetlerin bir yerde yoğunlaşması hiçbir zaman o alanın bir kent merkezi olduğu anlamına gelmemektedir. Sektörel yoğunluğun yanısıra kent merkezi gücün, paranın, bilginin ve sanatın temsil edildiği yer olarak karşımıza çıkmaktadır. Bütün bu temsiliyet İstanbul metropoliten alanında Osmanlı imparatorluğundan devralınmış bir gelenek olarak Tarihi Yarımada'da en açık hali ile gözlemlenmektedir. Babıali'nin varlığı, tarihsel süreç içerisinde merkez ilişkilerini güçlendirmektedir. Bu yüzden kent merkezi kavramını ticari yoğunlukla sınırlamamak gerekmektedir.

İstanbul metropolü kent merkezinin gelişimi incelendiğinde birden fazla etmenin merkez gelişimini ve aksını etkilediği ortaya çıkmaktadır. Bu etmenlerden biri mevcut üst düzey servisler sektörünün eğilimidir. Kısaca İstanbul için istatistiksel olarak ilçeler bazında nasıl bir eğilim sözkonusu olduğudur. Üçüncü bölüm kapsamında belli ilçeler ölçeğinde değerlendirmeler yapılmıştır.

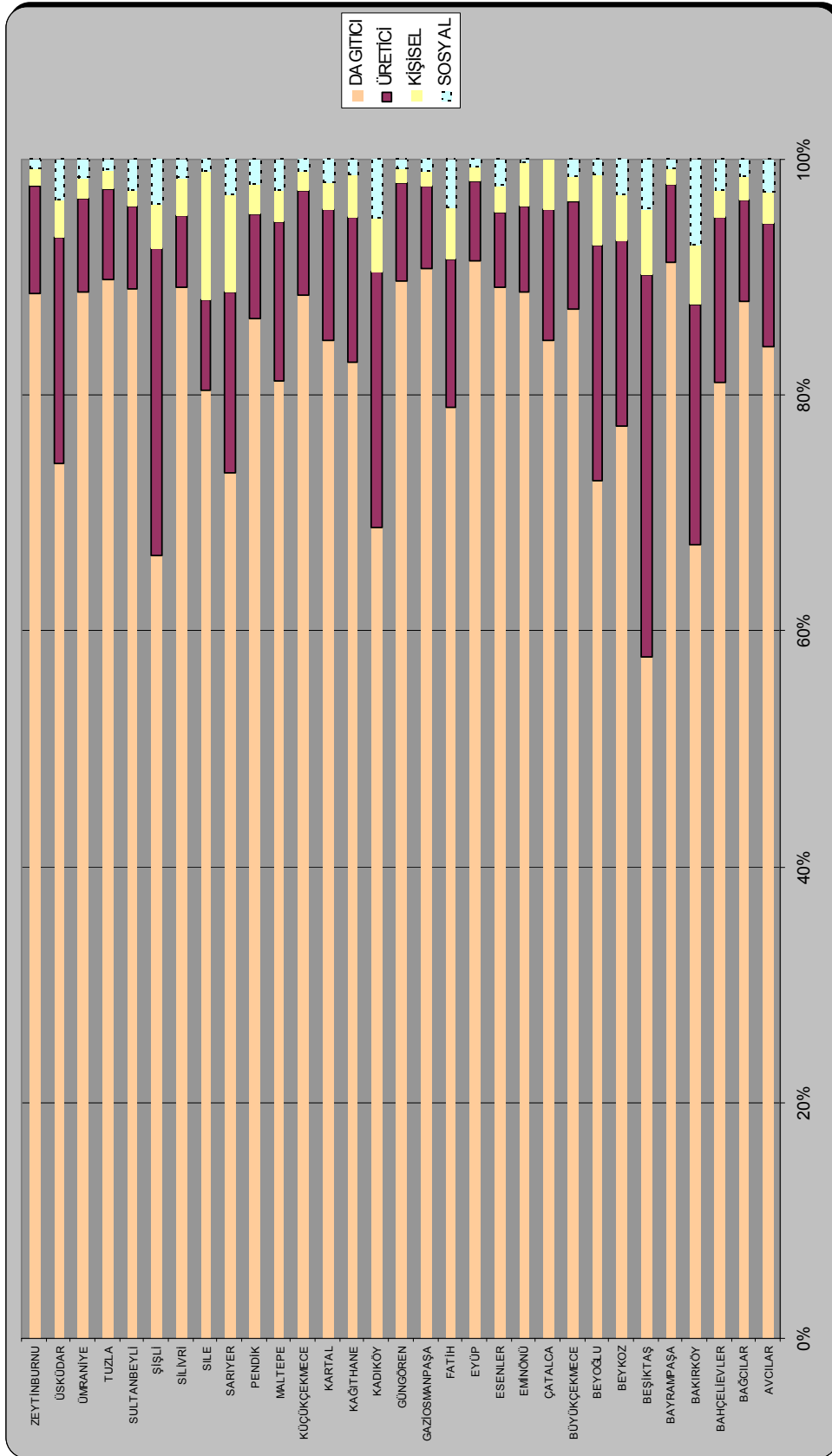
İlk olarak İstanbul genelinde baktığımızda hizmetler sektörünün alt sektörlerle dağılımında ilçeler içindeki yüzdeleri farklılık göstermektedir. Genel olarak dağıtıcı sektörler ağırlıklı bir yönelim görülse de belirli ilçelerde üretici hizmetler gelişim göstermekte ve hizmetler sektöründeki payını arttırmaktadır.

İstanbul kent merkezinin gelişiminde mevcut eğilimlerden yola çıkarak hizmetler sektörünün alt sektörlerle göre dağılımının yanısıra, ilçelere göre istihdam ve yaratılan katma değer dağılımı da önem taşımaktadır. Günümüzde yapılan planlar ve projeler için istihdam değerlerinden yola çıkılmaktadır. Bu kapsamda istihdam değerlerinin birinci planda tutularak hazırlanan merkez projelerinin doğruluğu incelenmelidir.

3.3.1 Hizmet Alt Sektörlerine Göre Dağılımın Kent Merkezine Etkisi

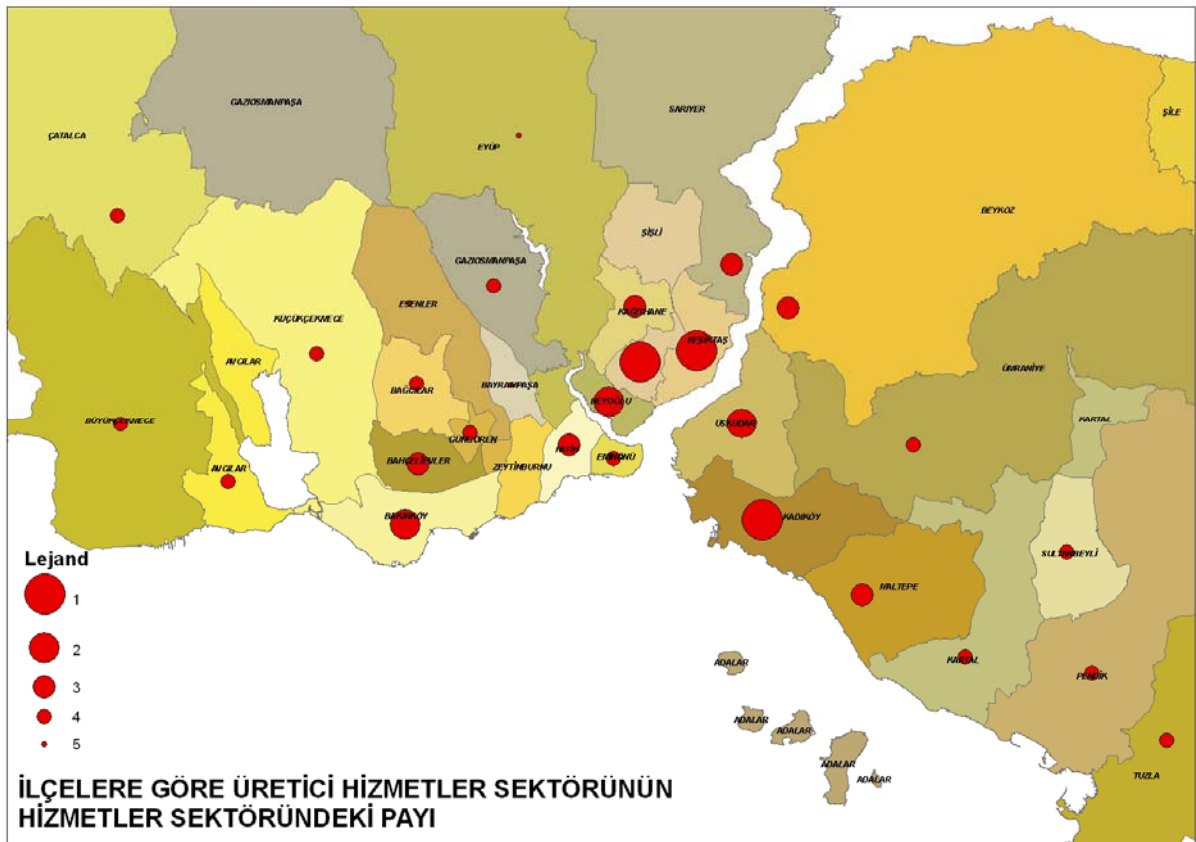
Üst düzey hizmetler sektörünün en önemli grubundan biri olan üretici hizmetler, en fazla katma değere sahip sektör olarak kent merkezlerinin gelişmesinde büyük öneme sahiptir(bknz. Sf:156-157). Bu kapsamda hizmetler sektörünün İstanbul kent merkezinin gelişimine ve dönüşümüne etkisi iki farklı indeks kullanılarak incelenmiştir. Bunlardan ilki hizmetler sektörünün alt sektörlere dağılımının ilçeler bazında oranları, diğeri ise alt sektörlere göre İstanbul genelinde ilçelerin birbirine oranlarıdır.

Grafik 3.34 Hizmet Sektörünün Alt Sektörlere Göre İlçeler Genelinde Dağılımı(İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)



Hizmet sektörünün alt sektörler göre ilçeler düzeyinde oranlarına bakıldığında farklılıkların çıktığı gözlemlenmektedir. Oransal olarak değerlendirildiğinde belli aralıklarda ilçeleri gruplamamız mümkündür. Üretici Hizmetler sektörünün aldığı paylar ilçeler düzeyinde incelendiğinde 1. grupta Beşiktaş, Şişli ve Kadıköy ilçelerinin yer aldığı gözlemlenmektedir. Kadıköy ilçesi diğer ilçelerden farklı olarak geleneksel yapısının ön plana çıktığı bununla beraber Kozyatağı-Ataşehir aksı ile 1980 sonrasında özellikle üst düzey hizmetlere yönelik gelişimin gözlemlendiği bir ilçedir. Nüfus olarak İstanbul genelinde en yüksek paya sahip ilçeler arasında yer almaktadır. Üst düzey hizmetler sektörünün alt sektörlerinin çoğunda en büyük payları almaktadır. 2. grupta yer alan Bakırköy, Beyoğlu ve Üsküdar ilçeleri arasında Beyoğlu ve Üsküdar yine geleneksel merkez özelliği taşıyan ilçelerdir. Bunun dışında Mia alanını dengeleyebilecek konumda bulunan Bakırköy ilçesinde üretici hizmetler sektörü diğer sektörlerle göre yüksek oranlara sahiptir. 3. grup ilçeler arasında ise Bahçelievler, Sarıyer, Maltepe, Kağıthane, Fatih ve Beykoz yer almaktadır.

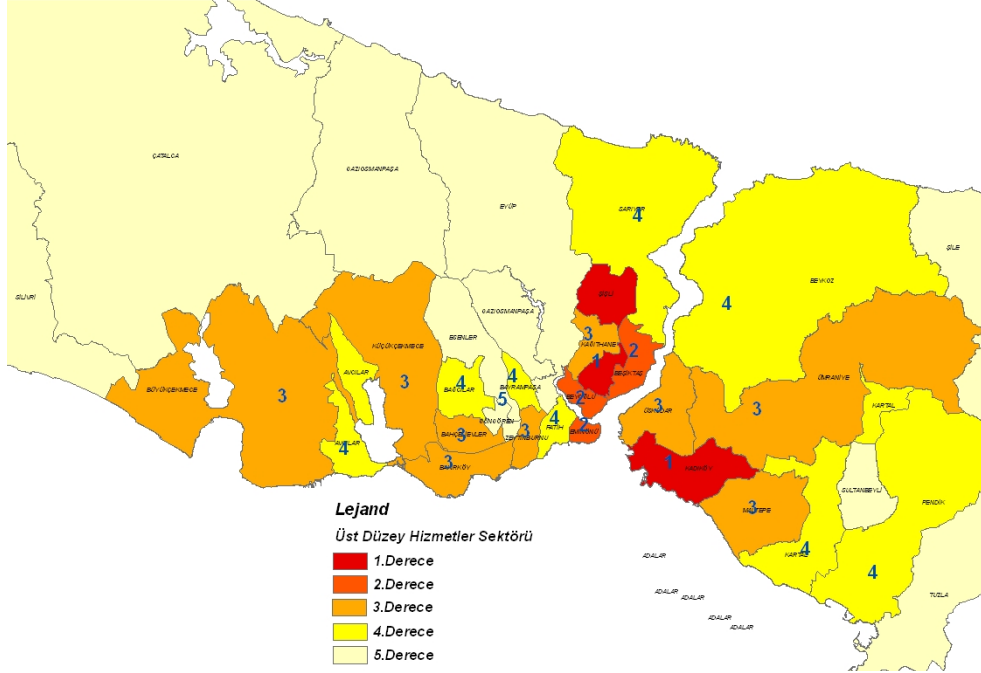
Harita 3.27 İlçelere Göre Üretici Hizmetler Sektörünün Hizmetler Sektöründeki Payı (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)



İstanbul genelinde Dağıtıcı hizmetlerin dağılımına baktığımızda, 4 grup ile karşı karşıya kalmaktayız.

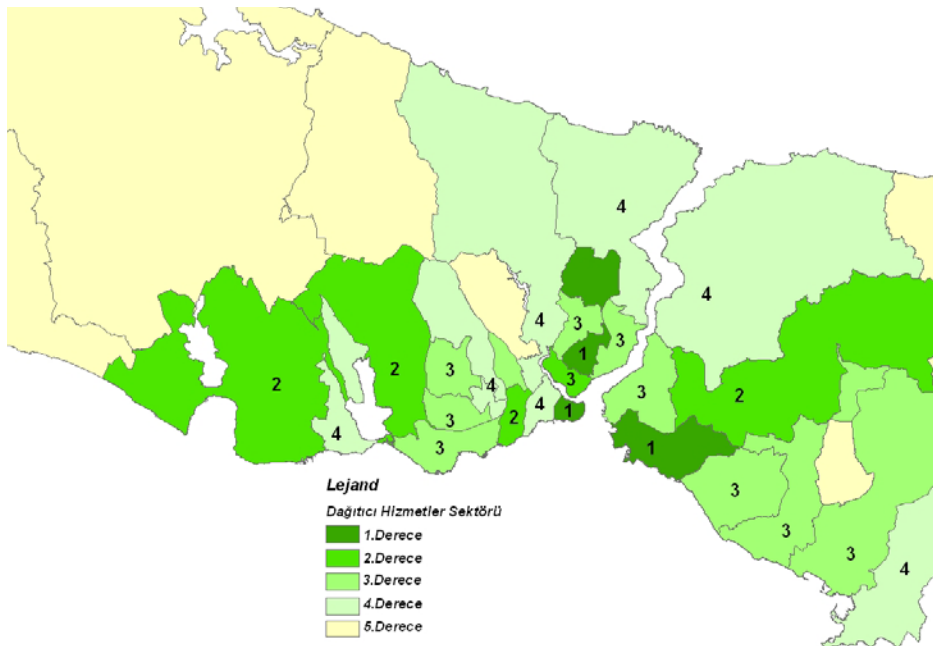
1. grup Eminönü ilçesi, diğer ilçeler göre en yüksek payı almaktadır. Bu payı almasındaki en önemli sebep geçmişten günümüze İstanbul için geleneksel yapısı ile bir merkez olmasıdır.
2. grup içerisinde Şişli ve Kadıköy ilçeleri yer almaktadır. Şişli özellikle köprülerin yapımı ile değerlendirilen ve giderek üst düzey sektörlerin yerleşiminde en çok tercih edilen ilçedir.
3. grupta ise Beyoğlu, Küçükçekmece, Ümraniye, Zeytinburnu, Üsküdar, Büyükçekmece, Bayrampaşa, Bahçelievler ve Bağcılar ilçeleri yer almaktadır.
4. gruba gelindiğinde ise Beşiktaş, Kartal, Tuzla, Sultanbeyli gibi ilçeleri kapsadığı gözlenmektedir.

Harita 3.32 İstanbul Üretici Hizmetler Sektörünün Analizi (İTO, 2005 verilerinden hazırlanmıştır.)



Üst düzey sektörlerin ilçelere göre dağılımını grupladığımızda Şişli ve Kadıköy'ün en yüksek değerler ile yer aldığı gözlemlenmektedir. 2.sırada Avrupa Yakası'nda Beşiktaş, Eminönü ve Beyoğlu yer almaktadır. Anadolu Yakası'nda Üsküdar, Ümraniye ve Maltepe; Avrupa Yakasında ise Zeytinburnu, Bahçelievler Bakırköy, Küçükçekmece ve Büyükçekmece ilçeleri 3. derece merkez konumunda yer almaktadır.

Harita 3.33 İstanbul Dağıtıcı Hizmetler Sektörünün Analizi (İTO, 2005)



Üst Düzey hizmetler sektörünün ve dağıtıcı hizmetler sektörünün derecelendirilmesi sonucu bu iki analiz üst üste konduğunda belirli ilçelerin benzer oranda gruplandığı gözlemlenmektedir. Yan yana gelen rakamlar ne kadar küçük ise merkez işlevinin deresi o kadar büyük olmaktadır. Bu sentez sonucunda Kadıköy ve Şişli ilçelerinin alt sektörel olarak birbirlerin yakın özellik gösterdiği ve ilk derecede yer aldıkları gözlemlenmektedir. Beşiktaş, Beyoğlu ve Eminönü ilçeleri üst düzey servislerde birbirine yakın ama dağıtıcı servislerde farklılık göstermesine rağmen ikinci derecede gruplandırılabilir. Zeytinburnu ve Ümraniye; Kâğıthane, Bakırköy, Bahçelievler, Üsküdar ve Maltepe ilçeleri de kendi içlerinde 3. derecede gruplanabilmektedir.

3.3.2 Diğer Göstergelerin Kent Merkezine Etkisi

İstanbul genelinde istihdamın dağılımı incelendiğinde MİA zonun oldukça yüksek değerlere sahip olduğu gözlemlenmektedir. İstanbul'da MİA'dan doğu ve batı yönlerine doğru istihdam ve nüfus dağılımı incelendiğinde, 5 numaralı² Şişli-Beyoğlu-Beşiktaş zonu ile Küçükçekmece Gölü arasındaki 3 ve 4 numaralı³ zonlarda 4,5 milyon kişinin yaşadığı görülmektedir. Bu bölge 300.000 kişi ile İstanbul'un aynı zamanda en fazla imalat çalışanın bulunduğu bölgedir. (İMP, 2005) Anılan bölgenin batısında 2 numaralı⁴ Küçükçekmece zonu iki göl arasında 1.400.000 nüfus barındırmaktadır ve yaklaşık 117.000 imalat çalışanı bulunmaktadır. Burası, İstanbul bütününde; hizmetler çalışan miktarının imalat çalışanı altına düştüğü görülen tek bölgesi olup, iş hizmetleri ve toplumsal hizmetler yönünden de en zayıf bölgedir.(İBB, 2005)

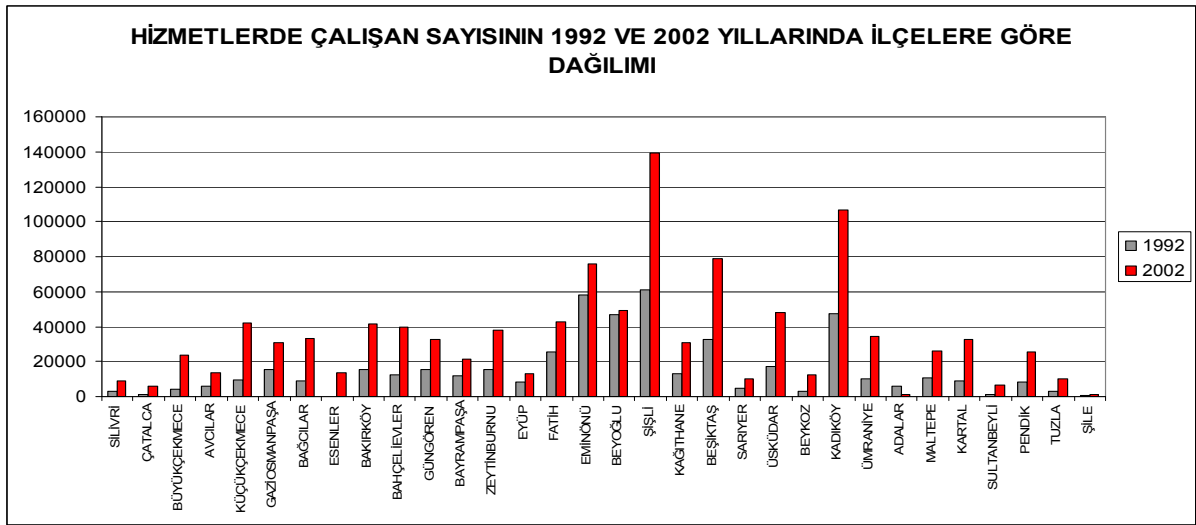
Şişli-Beyoğlu-Beşiktaş-Kağıthane zonu İstanbul'da hizmetler çalışan sayısı tepe noktasıdır. Ancak bu bölgede yaklaşık 110.000 imalat çalışanı da mevcuttur, İmalat firmaları, küçük, orta ve büyük ölçekte firmalardır. Oturan nüfusun Doğu Yakası'ndaki tepe noktası Kadıköy zonedir. Bu zonda hizmetler imalat çalışanları da tepe noktasındadır ve büyük imalat firmalarının bulunduğu üç mahalle dışında ortalama 2-4 çalışanı olan küçük imalat firmaları bulunmaktadır. (İBB, 2005)

Batı Yakası'nda MİA'nın bulunduğu 5 numaralı zonda yaklaşık 97.000 üretim hizmeti çalışanı ile Doğu Yakası'nda Kadıköy zonda yaklaşık 29.000 üretim hizmeti çalışanı bulunmaktadır. Fatih-Eminönü zonu, 15.700 çalışan sayısı, Bakırköy alt merkezinin zonu; 3 numaralı zon 13.400 üretim hizmeti çalışanı ile Kadıköy zonunu izlemektedir. İstanbul'da temel iş hizmetlerini bu merkezler vermektedir. (İBB, 2005)

1992 yılında Şişli İlçesi'nin hizmetlerde çalışan sayısı açısından en yüksek değere sahip olan ilçe olduğu görülmektedir. Şişli İlçesi'nin ardından Eminönü, Beyoğlu, Kadıköy ve Beşiktaş İlçeleri hizmet çalışan sayısının yüksek olduğu diğer ilçelerdir. 2002 yılında da 1992 yılında olduğu gibi, Şişli İlçesi en yüksek çalışan sayısına sahip olan ilçe olarak görülmektedir. Kadıköy, Beşiktaş, Eminönü ve Beyoğlu İlçeleri 2002 yılında çalışan sayısının yüksek olduğu diğer ilçelerdir. 1992 - 2002 yılları arasında hizmet firmaları sayısının artışı incelendiğinde, Sultanbeyli en hızlı büyüyen ilçedir. Büyükçekmece ve Küçükçekmece gibi yeni gelişmekte olan merkezler de hizmet firma sayısı bakımından hızla büyümektedir. (İBB, 2005)

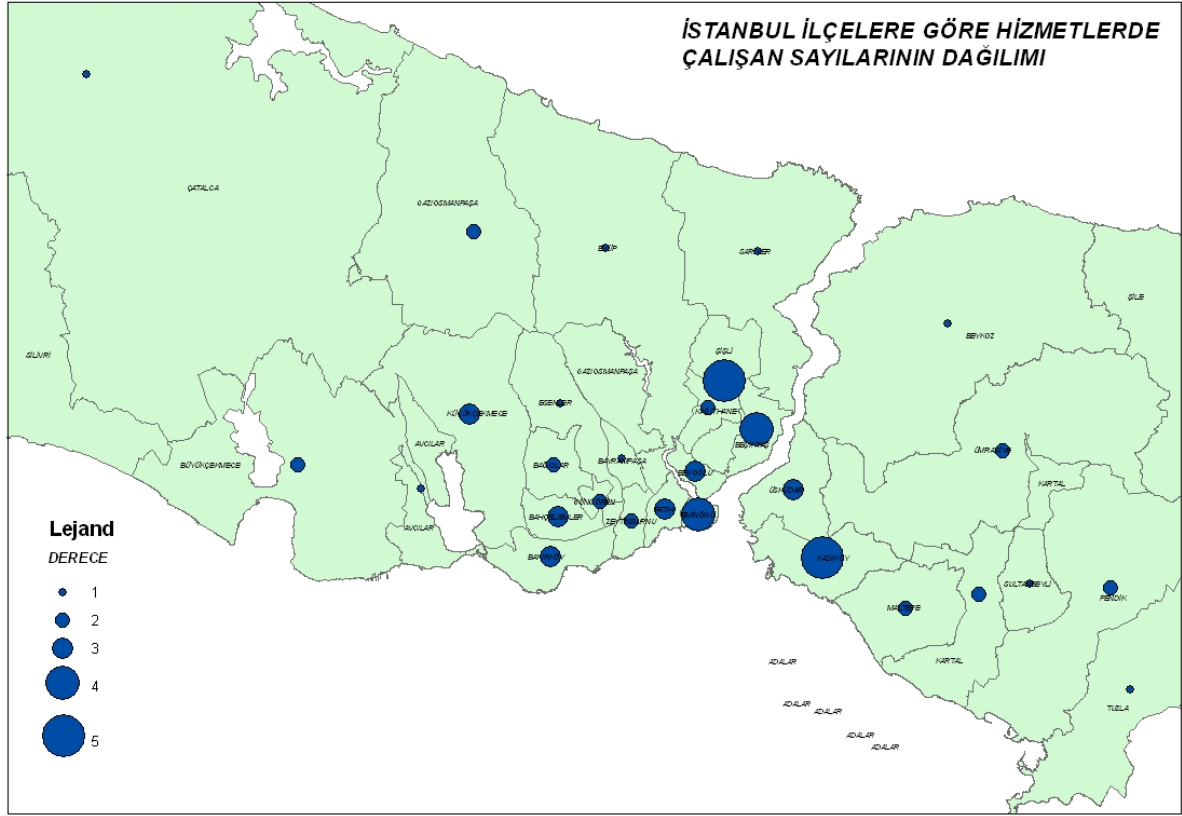
Hizmet sektöründe çalışanların sayısındaki artış bakımından Şişli İlçesi en üst sırada yer almaktadır. Kadıköy, Beşiktaş, Küçükçekmece ve Üsküdar İlçeleri Şişli İlçesi'nin ardından ön plana çıkan diğer ilçelerdir. 1992 yılında aralarında çok büyük farklılıklar olmamakla birlikte, firma sayısı yönünden büyükten küçüğe doğru; Kadıköy (1.674), Eminönü (1.470), Şişli (1.224), Beyoğlu (1100), Fatih (853), Bakırköy (619), Beşiktaş (569) olarak sıralanan ilçeler, 1992–2002 döneminde üretim hizmetleri firma sayıları yönünden çok büyük farklar gösterecek yönde değişim geçirmişlerdir. (İBB, 2005)

Grafik 3.35 İlçelerin 1992–2002 Hizmet Çalışan Sayıları (İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri)



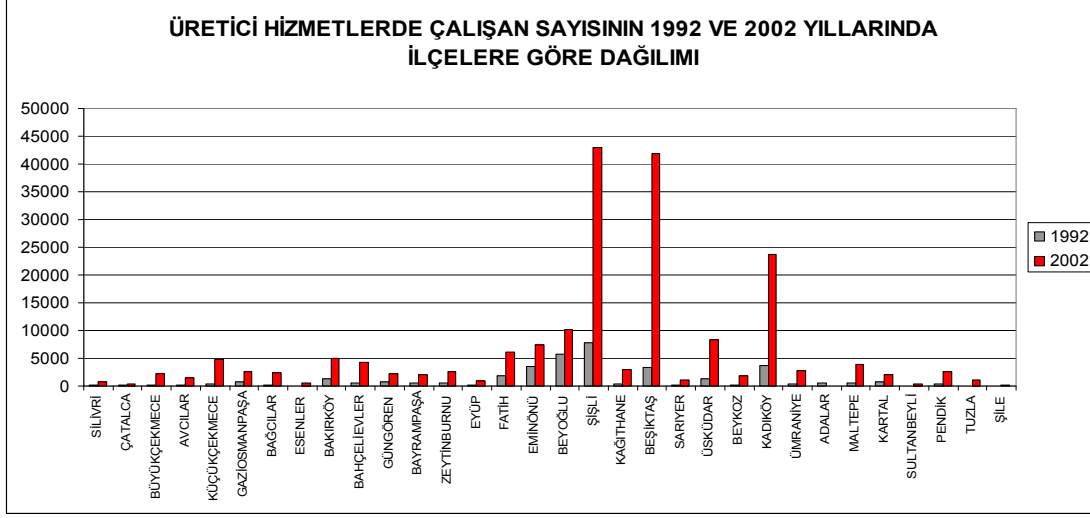
2002 yılı firma sayısına bağlı sıralamada üretici hizmet işyeri açısından Kadıköy (4.202), Şişli (3.833), Eminönü (2.067), Fatih (1.772), Beşiktaş (1.686) ve Beyoğlu (1.519) ilk altı sırada yer alan MİA ilçeleridir. Bugün İstanbul'da MİA olarak tanımlanan bu ilçeler, İstanbul genelinde toplam 28.444 üretici hizmet firmasının %53'ünü barındırmaktadır. Eminönü ve Beyoğlu İlçeleri; Tarihi Kentsel Sit Alanı olarak yenilemede ortaya çıkan sorunlar nedeniyle, daha hızlı ve kolay inşaat imkânı tanıyan ilçelerle kıyaslandıklarında dezavantajlıdır. (İBB, 2005)

Harita 3.36 İstanbul İlçelere Göre Hizmetlerde Çalışan Sayılarının Dağılımı(İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri)



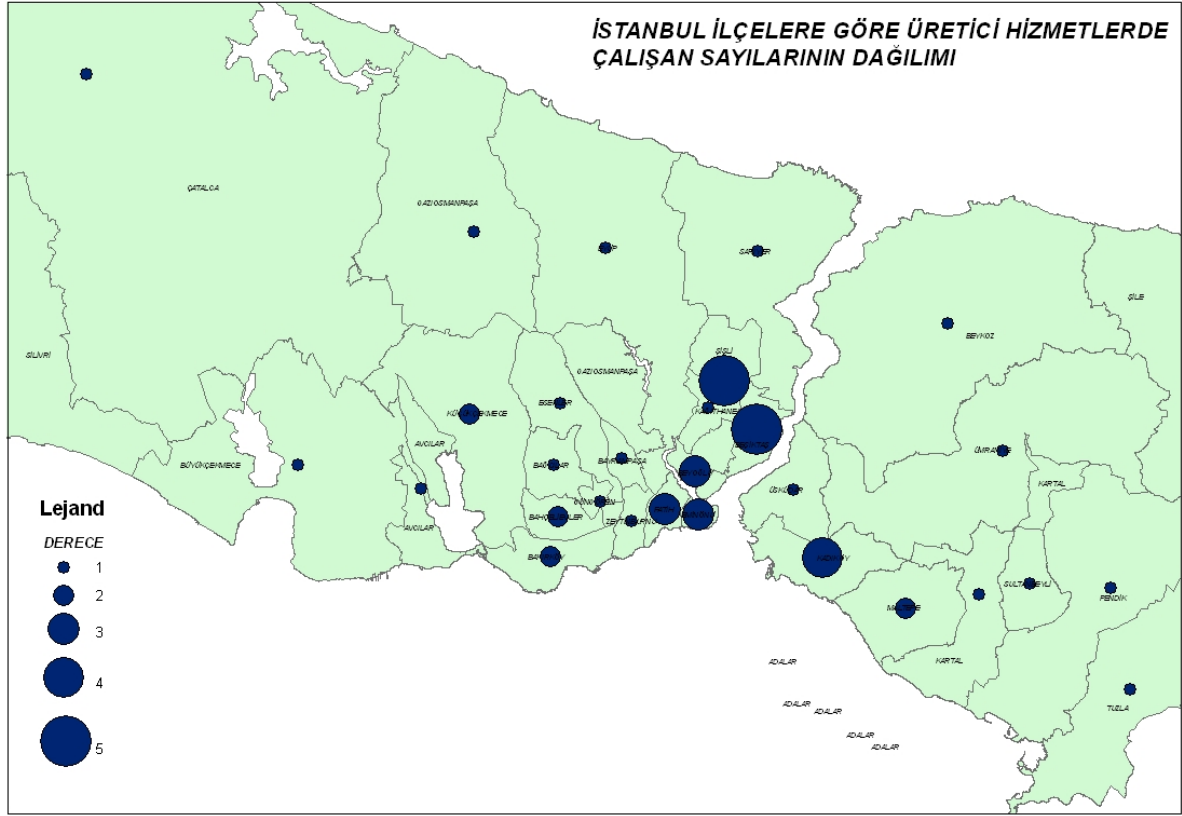
Beşiktaş ve Şişli İlçeleri üretici hizmetlerde çalışan sayısının hızla arttığı ve hala büyümekte olan ilçeler olarak dikkat çekmektedir. Söz konusu merkezleri değişim miktarının en çok olduğu üçüncü ilçe olarak Kadıköy izlemektedir. Beşiktaş İlçesi firma sayısında olduğu gibi üretim hizmetleri çalışanı sayısında da en yüksek orana sahiptir (%53,05). Şişli (%30,79), Kadıköy (%22,23), Beyoğlu (%20,69), Üsküdar (%17,23), Eminönü (%9,68), Bakırköy (%12,21) İlçeleri yüksek hizmet çalışan oranına sahip ilçelerdir. (İBB, 2005)

Grafik 3.36 İlçelerin 1992–2002 Üretici Hizmet Çalışan Sayıları(İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri)



Hizmet istihdamını mahalle net alanları ile ilişkilendiren analiz İstanbul’da hizmet zonlarını belirlemek amacıyla yapılmıştır. Hizmet yoğunluğu kriteri İstanbul Merkezi İş Alanı ve alt merkezleri ayırt etmede temel kriterdir. Geleneksel MİA bölgeleri olarak Eminönü, Beyoğlu ve Şişli’den Maslak’a uzanan çağdaş MİA bölgesi 50 kişi/hektar hizmet yoğunluğundan 250 kişi/hektarın üstüne çıkan yoğunluk değerleriyle, İstanbul Merkezi İş Alanı’nı oluşturmaktadır. Kadıköy, Üsküdar ve Altunizade merkezleri de MİA’daki yoğunluğa ulaşan Anadolu Yakası merkezleri olarak ortaya çıkmaktadır. Kavacık, Kartal, Maltepe, Ümraniye 25-50 kişi/hektar yoğunlukla ikinci kademe merkezler grubundadır. Avrupa Yakası’nda ise Kağıthane, Maslak bölgesinin komşuluğunda 25-50 kişi/hektar yoğunlukla bu merkez konumundadır. (İMP, 2005)

İstanbul İlçelere Göre Üretici Hizmetlerde Çalışan Sayılarının Dağılımı (İBB, 2005-DİE 1992 ve DİE 2002 İşyeri Sayım verileri)



İstanbul Metropolen Alanı'nda tahakkuk edilen vergi miktarlarına göre ilçelerde yaratılan katma değer incelendiğinde ⁵; Kağıthane, Beşiktaş, Beyoğlu ve Şişli İlçeleri'nden oluşan zonun 3.182,5 milyon YTL ile tahakkuk eden vergi miktarlarında en üst sırada yer aldığı söylenebilmektedir. Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Bayrampaşa, Esenler, Güngören, Küçükçekmece, Zeytinburnu İlçeleri'nden oluşan zonun, tahakkuk eden toplam vergi miktarlarında, 1.577,05 milyon YTL miktar ile ikinci sırada yer aldığı belirlenmiştir. Doğu Yakası'nda bulunan Kadıköy, Maltepe, Ümraniye, Üsküdar İlçeleri'nden oluşan zonda tahakkuk eden toplam vergi miktarları 1.370,06 milyon YTL ile Doğu Yakası'nda en üst sırada; İstanbul Metropolen Alanı genelinde en çok tahakkuk eden toplam vergi miktarlarında ise üçüncü sırada yer almaktadır. Adalar İlçesi 4,95 milyon YTL ve Şile İlçesi 5,27 milyon YTL tahakkuk eden toplam vergi miktarlarıyla İstanbul Metropolen Alanı'nda en düşük tahakkuk eden toplam vergi miktarına sahip ilçeleri oluşturmaktadır.

Tablo 3.2 Zonlara Göre Tahakkuk Edilen Gelir ve Kurumlar Vergisi Miktarları(İBB, 2005-İstanbul Defterdarlığı 2004 verileri)

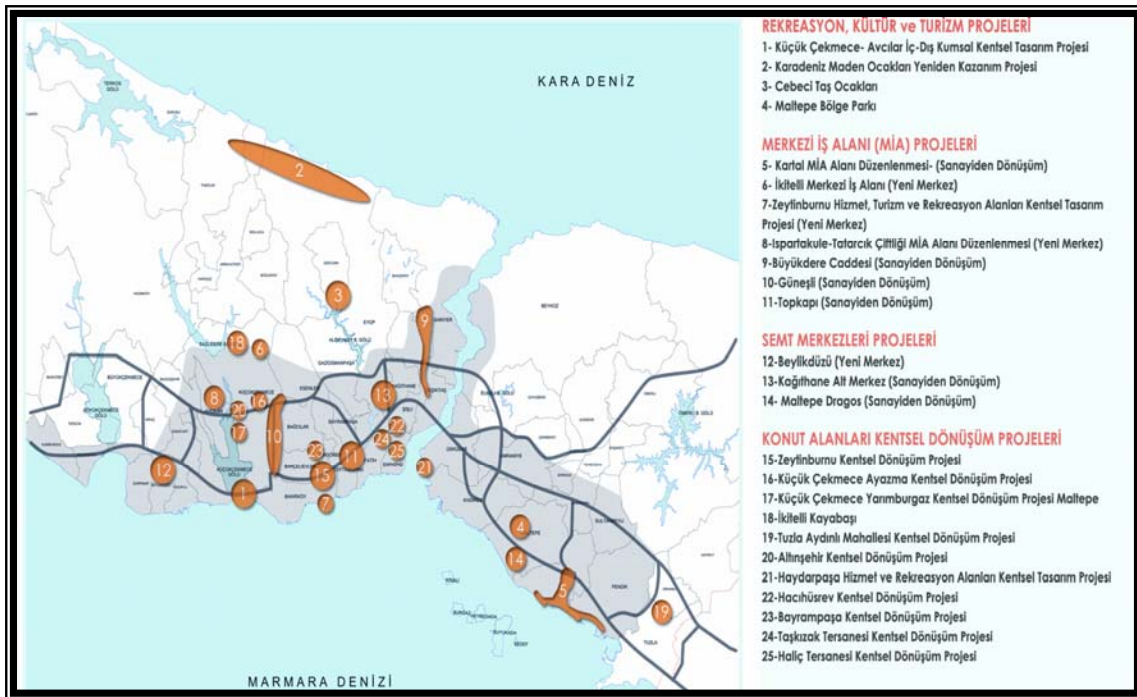
Vergi bölgesi	İlçeler	Tahakkuk edilen gelir vergisi (milyon ytl)	Tahakkuk edilen kurumlar vergisi (milyon ytl)	Tahakkuk edilen toplam vergi (milyon ytl)
Z-1	Eminönü,Fatih	508,99	140,45	649,45
Z-2	Bağcılar,Bahçelievler,Bakırköy, Bayrampaşa,Esenler,Güngören Küçükçekmece,Zeytinburnu	1.081,88	495,18	1.577,06
Z-3	Avcılar,Büyükçekmece	266,76	120,39	387,15
Z-4	Silivri	26,44	7,91	34,35
Z-5	Çatalca	31,13	13,85	44,98
Z-6	Eyüp,Gaziosmanpaşa	196,48	56,79	79,33
Z-7	Sarıyer	100,53	12,40	112,93
Z-8	Beşiktaş,Beyoğlu,Kağıthane,Şişli	2.173,57	1.008,93	3.182,50
Z-9	Kadıköy,Maltepe,Ümraniye,Üsküdar	1.070,26	299,79	1.370,06
Z-10	Kartal,Pendik,Sultanbeyli	230,48	103,49	333,97
Z-11	Tuzla	68,93	21,42	90,34
Z-12	Şile	4,66	0,61	5,27
Z-13	Beykoz	62,41	24,99	95,62
Z-14	Adalar	4,51	0,43	4,95
	Batı yakası	4.386	1.856	6.067,75
	Doğu yakası	1.441	451	1.900,21

Kent merkezi oluşumunu etkileyen ikinci unsur olan planlama iki şekilde karşımıza çıkmaktadır. Bir tarafta planlama disiplinin ahlaki olarak olmazsa olmaz ekonomik, sosyal ve ekolojik üçgende dengelerin korunabilmesi yönündeki üst ölçekli kararlar diğer tarafta yerel ölçekte belli atılımların ilçe düzeyinde gelişimlerin sağlanması için gerçekleştirilen eylemler. Bu iki taraf arasında ise yukarıda da belirtildiği üzere mevcut eğilimler söz konusudur.

İstanbul kent merkezinin belirli odalarda yoğunlaşmasının getirdiği olumsuz dışsallıklar karşısında merkezler kademelenmesi fikri üzerinde en çok durulan hedeflerden bir tanesidir. Diğer bölümlerde de üzerinde durulduğu üzere İstanbul Merkezi İş Alanı belirli bir çember içinde Avrupa yakasında Eminönü, Beyoğlu ve Şişli ilçelerini içine alan, Anadolu yakasında ise Kadıköy ağırlıklı bir gelişim gösteren bir yapıdadır. Görüldüğü üzere tarihi yapısı ağırlık kazanan ve yapı stoğu açısından sıkıntılar gözlemlenen Kadıköy, Beyoğlu ve Eminönü ilçeleri için planlama kararları genel olarak bu geleneksel yapıyı korumaya yönelik olmuştur. Koruma-kullanma dengesi içerisinde bu alanların değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Şişli gibi 1980 sonrasında özellikle köprülerin ve ana arterlerin yapıyla gelişen, yabancı sermayenin özellikle ihtiyacına yönelik büro ve ofis binaların yer alabileceği bir alan olarak gelişim

göstermiştir. Ama bu durum kent makroformunun kuzeye yönelmesine sebep olmuş ve bu gelişim kentin su havzalarını ve ormanlarını tehdit eder bir hale gelmiştir. Bu durumda giderek üst düzey sektörlerde gelişen ve bu sayede kendine ekonomik dışsallıklar ile çekim yaratan bir ilçenin gelişimi planlama kararlarının farklılaşmasına sebep olmuştur. Ekolojik anlamda bu gelişimin olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi amacıyla lineer aksta gelişim ve bu yoğunlaşmanın alt merkezler ile azaltılması fikri ön plana çıkmıştır. Sonuçta yapı stoğu açısından dönüşüm yapılabilecek alanlarda alt merkezler önerilmiştir. Bunun yanı sıra planlama süreci ile ne kadar paralel olduğu anlaşılabilen kentsel projeler ile bu gelişim yönlendirilmek istenmektedir. Birtakım yarışmalar ve mimari projeler ile Merkezi İş alanındaki yoğunluğun azaltılacağı veya dengelenebileceği çekim merkezlerinin yaratılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda belirli noktalarda projeler önerilmektedir. Özellikle Sanayi alanlarından dönüşüm ile yaratılmak istenen bu merkezlerin ne kadar uygulanabilir olduğu tartışılmaktadır.

Harita 3.37 Kentsel Projeler(İMP, 2007)



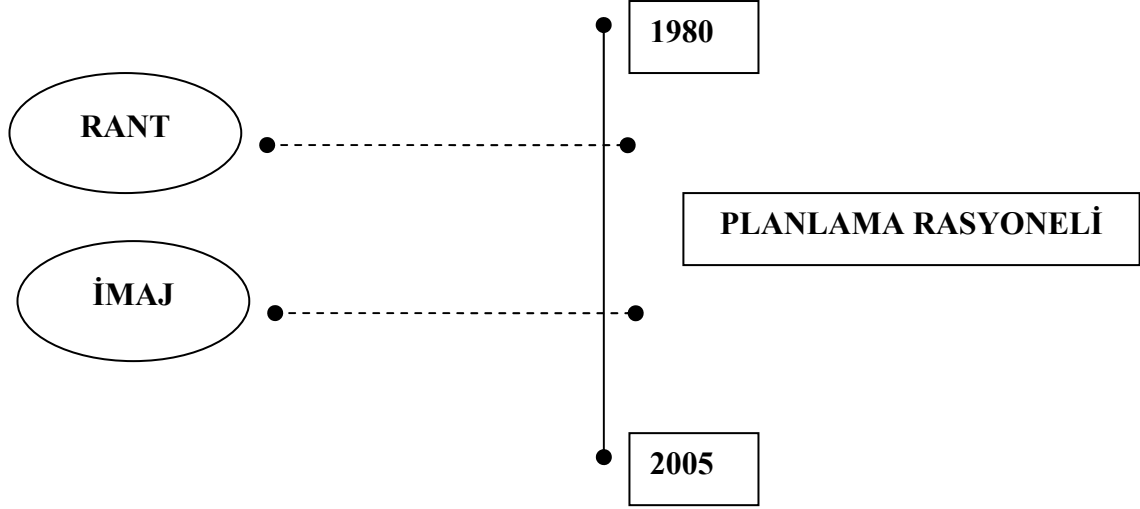
Planlama ve gelişme karşılaştırıldığında, merkezler kademelenmesi gündeme gelmekte, ancak rant ve imaj odaklı projeler bu süreci sürekli kesintiye uğratmaktadır. Buna rağmen planlama, kademelenmeyi güçlendirici politikalar ile hareket etmeli merkezi yönetim bu politikaları doğru şekilde kullanmalıdır. Ancak tasarım odaklı projeler bu süreç ile çelişkili bir durum yaratmaktadır.

Sonuç olarak İstanbul metropoliten ölçekte alt sektörlerin gelişme eğilimi lineer form yerine kuzeye yönelen bir aksı takip ederken, birtakım rant ve prestij amaçlı hazırlanan kentsel projeler ile Merkezi İş Alanı yaratmak mümkün olmamaktadır. Üst ölçekli plan kararları sektörel gelişimi ve her kademedeki karar mekanizmaları ile bütüncül olarak hareket etmelidir.

SONUÇ

İstanbul geçmişten günümüze farklı aşamalarda hem ekonomik hem de siyasi bir merkez özelliği taşımış, İstanbul kent merkezi de yaşanan tüm ekonomik, toplumsal ve siyasi dönüşümlerin yansıdığı mekân olmuştur. Bir kentin merkezini anlamak sınırlarını çizilebilmek oldukça güçtür. Bu kent İstanbul gibi bir metropol olduğunda farklı açılardan kent merkezinin gelişim sürecini değerlendirmek gerekmektedir. Bir tarafta planlama rasyoneli, diğer tarafta mevcut gelişme sürecini hızlandıran dinamikler yer almaktadır. Kent merkezinin kentleşme sürecinde geçirdiği dönüşüm içerisinde durağan bir yapıya sahip olması beklenmemelidir. Kentsel nüfus hızla yükselirken, insan, mal, para, bilgi vs akışı ve bunlar arasındaki tüketim, bölüşüm ilişkileri gelişmekte dolayısı ile kent merkezi işlevlerine talep giderek büyümekte ve niteliği, erişebilirliği, altyapı ve yapı stokları ile gayrimenkul ve katma değerleri değişmekte kent merkezinin yapısını dönüştürmektedir. Özetle, tarihsel süreç içerisindeki yaşanan değişim kent merkezlerinde kalıcı izler bırakmaktadır.

Planlama rasyoneli sürekli farklı dinamikler ile kesintiye uğramaktadır. 1980'li yıllardan bu yana üst ölçekli planlarda(1980, 1994–95, 2005) ele alınan merkezler kademelenmesi, lineer formu ve ekolojik sınırları koruma çabası prestij ve rant kaygısı ile sürekli bölünmektedir. Planlamanın ekosistem öncelikli yaklaşımıyla öngörülen lineer gelişim ile mevcut gelişme makro formu farklı aksları takip etmektedir. Plan rasyoneli ile gelişme eğilimi birbirinden bağımsız hareket etmektedir.



İstanbul Merkezi İş Alanının gelişimini kontrol eden veya kontrol etmeye çalışan iki farklı eksen den söz etmemiz mümkündür: Planlama ekseni ve Gelişme Ekseni.

Planlama Ekseni:

Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama çalışmaları incelendiğinde 1980'li yıllara kadara üst ölçekte bölge ve ülke kalkınma planlarının yapılması bilincine varılmasına rağmen parçacıl kararlar ve düzenlemeler ile karşılaşılmaktadır. Bir açıdan üst ölçekte planlı ama plansız bir dönem söz konusudur. 1960'larda yurtdışı örneklerinden etkilenerek üst ölçekte plan yapma fikri gelişmeye başlarken, özellikle Dünya bankasından kredi almak amacıyla şematik planlar hazırlanmaya başlanmıştır. Ama üst ölçekli planlama konusunda gerçek atılım Milli Güvenlik Kurulunun İstanbul Nazım Plan Bürosunu kurmak için karar alması ile olmuştur. İstanbul kent merkezi konusunda da ilk ciddi çalışma İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından 1977 yılında merkez anketlerinin yapılması olmuştur. Bu çalışma ile Merkezi İş Alanı içerisinde yer alan fonksiyonların ilişkilerin ve mekânın özellikleri saptanmıştır.

1980 onanlı planda; Merkezi İş Alanı'nın alan ve fonksiyon bakımından sıhhileştirilmesi, mevcut mekân ve alan potansiyelinin belirlenmesi, geleceğe yönelik kullanma kapsamında ana merkez olarak geliştirilmesi kabul edilmiştir.

1980 planında kompakt ve lineer karışımı bir gelişmenin meydana geleceği kabul edilerek bu kentsel sistemde kentin dinamizmini sağlayan en önemli bölge olarak MİA ön plana çıkmaktadır. Bu plan döneminde, MİA'nın alan ve fonksiyon bakımından sıhhileştirilmesi, mevcut mekân ve alan potansiyelinin belirlenmesi, geleceğe yönelik kullanma ve yapılanma

disiplinine bağı olarak eğilimlerin belirlendiği yönde ve büyüklüğünce ana merkez olarak geliştirilmesi kabul edilmiştir.

Bu planda ana merkez alanında, yönetim-denetim-fınansman-hizmet-ulusal ve uluslar arası ticaret gibi temel faaliyetlerin ve bunlara direkt bağımlı ya da zaman zaman ilişkileri zorunlu bulunan diğer iş türlerinin yerleşmelerini mümkün kılmak, MİA alanını, MİA dışı faaliyetlerin işgallerinden ve bu işgalin meydana getirdiği kargaşadan kurtarmak, işyeri-iskân ve işyeri-işyeri arasındaki ulaşımı en yakın mesafede tutabilmek amacı ile yeterli sayıda alt merkezler geliştirmek suretiyle, kentsel sistemde belirgin bir kademelenme sağlanması kabul edilmiştir. (İBB, 1980)

Bu planda alt merkezler kavramına değinilmesine karşın yeterli politika ve uygulama araçları geliştirilmemiş kapsamlı bir araştırma yürütülmesine karşı sonuç alınamamıştır.

1995 Nazım İmar Planına gelindiğinde İstanbul Metropolitan Alan bütününde kademeli olarak yer alan ve Merkezi İş Alanı (M.İ.A.) ile bütünleşen bir merkezler hiyerarşisi (kademelenmesi) içinde ele alınan Alt Merkezler ile ilgili yönetim, ticaret, hizmet, finans kuruluşları gibi fonksiyonların, özelleşme ve ihtisaslaşma açısından nitelikleri ile hizmet etki alanlarının (hinterlandlarının) tespitine yönelik bir çalışma programı hazırlanmıştır. Plana girdi vermek üzere hazırlanan Alt Merkezler çalışması; I. , II. , III. derece (kademe) alt merkezler kadar inilerek irdelenmiş, bunların dışındaki hizmetler; mahalle ölçeğine inen ve uniform dağılan hizmet fonksiyonları olarak kabul edilmiştir. Ayrıca ilçe bazında yapılan bu çalışmalar M.İ.A. zonunun içine girdiği ilçeleri de kapsadığından ihtisaslaşma itibariyle M.İ.A. zonu içindeki alt bölgelerin karakteristik yapısını ortaya koymaya çalışmaktadır.

1994 ve 1995 planlarında başta ekolojik kriterler olmak üzere İstanbul'un çok merkezli ve lineer formda gelişmesi amaçlanmış ama planların iptali ile uygulanamamıştır.

Son olarak 2005 yılında hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni planı kapsamında İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım merkezi tarafından merkezler ile ilgili geniş kapsamlı bir analitik etüd çalışması yapılmış ve sonucunda önceki planlarda olduğu gibi tek merkezli ve kuzeye yönelen bir gelişmeyi önlemek, geleneksel merkezlerde koruma-kullanma dengesini gözeterek dönüşümü/gelişimi sağlamak genel olarak hedeflenmiştir. İstanbul gibi hem ekolojik hem kültürel hem de tarihi sınırları olan bir kentin lineer formda çok merkezli bir yapıda gelişmesi amaçlanmaktadır. Ama bu süreç içerisinde 1/100.000 ölçekli plandan bağımsız olarak kentsel dönüşüm projeleri adı altında bir takım yarışma projeleri hazırlanmış ve yurt dışından mimarlar çağırılarak Merkezi İş Alanına dönüştürmek üzere cazip mekânlar

yaratmak istenmiştir. Bu mekânlar mevcut gelişme eğilimleri ikinci planda tutulurken, kent merkezi kavramının kuramsal açıklamasından yola çıkarak lineer form ve arsa stoğunun varlığı doğrultusunda seçilmiştir. 2005 yılında hazırlanan plan, 1980 ve 1995 planları ile plan rasyoneli ve ilkeleri açısından uyumlu iken, tanımlanan hedef ve amaçların uygulanmasına yönelik yöntem farklılaşmaktadır.

Gelişme Eksenleri:

İstanbul kent merkezinin tarihsel süreç içerisinde geçirdiği dönüşüm gözönünde bulundurulduğunda geleneksel merkez olgusundan, Metropoliten kent merkezine ve merkezler kademelenmesinin son ayağı olan alt merkezlere kadar uzanan önemli bir tablo ile karşı karşıya kalınmaktadır. Küresel ve ulusal konjonktürel yapının toplumsal, ekonomik ve politik süreçleri ile dönüşen kent merkezi İstanbul'da özellikle 1980 sonrasında bir sıçrama yaşamaktadır. Yabancı sermayenin ülkeye gelmesi ile birlikte yeni ofis binalarının inşa edilebileceği bir alan ihtiyacı ortaya çıkmış ve köprülerin yapılması, çevre yollarının kentin kuzeyinden geçmesi, çıkarılan ve ilan edilen turizm teşvik alanları Maslak-Büyükdere Aksı'na yönlendirmiştir.

İstanbul kent merkezi 1923'den bu yana yaşanan siyasi, ekonomik ve toplumsal dönüşümler sonucunda önemli dönüşümler geçirmiştir. İstanbul kent merkezi;

- 1923–1950 Döneminde; Osmanlı İmparatorluğu öncesinden bu yana var olan geleneksel merkez Tarihi Yarımada ve oradan Galeta'ya yönelmiştir.
- 1950–1960 Döneminde; Türkiye'nin tarımda modernizasyon ve hızlı kentleşme sürecine girmesi ile beraber yoğun göç ve geleneksel merkez sanayileşmeye başlamıştır.
- 1960–1980 Döneminde; Bölge planları, Sanayi nazım planları ve Boğaz köprüsünün yapımı ile ulaşılabilirliğin artması ile,
 - Yeni Sanayi alanlarının Doğu Yakasındaki köy yerleşmelerinde (Kartal, Ümraniye) yer seçmeye başlamış,
 - Altyapı talebi yaratarak gelişen merkezler gözlemlenmiş,
 - Avrupa Yakasında merkez fonksiyonu sur dışına çıkarak Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Fevzi paşa caddesi ve Mecidiyeköy istikametine yönelmiş,
 - Beşiktaş ve Kadıköy'de merkezi fonksiyonlar gelişmeye başlamıştır.

- 1980'den günümüze; küreselleşme, iletişim teknoloji ve bilgi, yasal düzenlemeler, 2.köprü, Merkezi İş Alanı Levent-Maslak Aksına yönelmiştir.

Gelişme eksenini giderek planlamadan farklı bir aksa yönlendiren dinamikleri aşağıdaki gibi özetlememiz mümkündür.

Merkezi Yönetim-Politik Süreçler

Geçmişten günümüze merkezi yönetim ile yerel yönetim ve hatta planlama rasyoneli arasında bir uyumsuzlukla karşı karşıya kalmaktayız. Siyasetin doğası gereği çoğu zaman planlama rasyoneli göz ardı edilmiştir. Küreselleşme ile beraber dünya ekonomisine entegre olma çabası adı altında çıkarılan yasalar, küresel hizmetlerin yer seçimi için yapılan büyük altyapı yatırımları; oy kaygısı ile çıkarılan imar affı yasaları genel olarak İstanbul kent merkezinin gelişim makro formunu yönlendirmiştir.

- Ulaşım ve Altyapı Yatırımları

Kent merkezi yoğunlukla alt yapı arzı yaratarak veya altyapı yatırımları ile yönlenebilmektedir. Birinci ve özellikle İkinci köprünün yapımı kent merkezinin gelişme yapısının sürekliliğini bozarak farklı akslarda yeni merkezlerin oluşmasına sebep olmuştur. Bu sıçramalı büyüme özellikle ana arterler üzerinde kuzeye yönelmeyi tetiklemektedir. Özellikle üçüncü köprünün tüm itirazlara rağmen, planlama rasyonelini bir kenara bırakarak yapılması fikri bu gelişim sürecini lineer formdan giderek uzaklaştıracak ve ekolojik sınırları tamamen yok edecektir.

Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere altyapı ve ulaşım bir kent merkezinin yönlendirilmesinde en önemli faktörlerden bir tanesidir. Geçmişten günümüze birçok ulaşım modunun bir araya geldiği Tarihi yarımada bir ulaşım odağı olarak merkez işlevini her zaman bir ölçüde taşımıştır. 1970'li yıllara kadar merkez işlevi Eminönü ve Beyoğlu ilçelerinde yoğunlaşmıştır. Ama 1.köprünün yapımı ile beraber yavaş yavaş Mecidiyeköy ve Beşiktaş istikametine kaymış ve Anadolu yakasında Kadıköy'ün, sonrasında da Üsküdar'ın gelişmesini tetiklemiştir. Bu gelişim 2. köprünün yapımı ile beraber Avrupa yakasında giderek kuzeye yönelmiş ve Şişli'yi Merkezi İş Alanı sınırları içerisine almıştır. Ulaşım tek başına bir merkezin oluşması için yeterli değil fakat önemli bir faktördür.

- Yasal Düzenlemeler

Merkezi yönetimin özellikle dışarıdan gelecek yatırımları yönlendirmesi ve çekmesindeki en önemli aracı yasal düzenlemelerdir. 1980 sonrasında dış ticaret rejiminin ve mali sistemin

serbestleştirilmesi açısından önemli gelişmeler doğrultusunda çıkarılan yasalar küreselleşme faaliyetlerinin hızla ivme kazanmasını amaçlamaktadır. Çıkarılan yasalar teşvik niteliğinde yatırımları çekmeyi amaçlamaktadır. 1980 sonrası çıkarılan Turizmi Teşvik yasası, koruma yasaları merkez gelişimini geleneksel merkezlerden yeni gelişen Maslak-Levent aksına yönlendirmektedir.

Nüfus Artışı ve Nüfusun Dağılımı:

1950’li yıllar itibari ile tarımda modernizasyonun ve sanayileşmenin başlattığı yoğun göç hareketi, Türkiye genelinde bölgesel dengesizliklerin giderek artması sebebi ile hala devam etmektedir. Bu durum artık ekolojik sınırlarını zorlamaya başlayan İstanbul için kuzeye doğru gelişimi tetiklemektedir. Zayıf imar denetimi ve kaçak yapılaşma göç etmiş nüfusun merkeze yakın ama henüz gelişmemiş alanlara yerleşmesine yardımcı olmaktadır. Geçmişte, tek katlı gecekondular niteliğinde gelişen alanlar kendīgilinden dönüşerek kent merkezin gelişimi doğrultusunda dâhil olmuşlardır. Büyük ve orta ölçekli sanayiden önceden yer seçtiği Levent Maslak aksı, bu sanayilerin buradan desantralize olması ile kimlik değiştirmiştir.

İstanbul nüfus değerleri göz önünde bulundurulduğunda Avrupa yakasında toplam nüfusun %60’ı ikamet etmektedir. Özellikle Kâğıthane ve Şişli ilçeleri nüfusun yoğun olduğu ilçeler arasında yer almaktadır. 1950’lerden sonra hızlı nüfus artışı olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler Haliç yöresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresine yerleşmiş, Kâğıthane ve Zeytinburnu’nda ilk gecekondular mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. Bu dönemde sanayileşmenin gözlemlendiği Şişli’den Maslak’a uzanan aksın çevresinde gecekondulaşma hareketi giderek hızlanmıştır.

Sanayi yatırımlarının çektiği nüfusun yarattığı konut alanları eski köy yerleşmelerinin merkez işlevlerinin gelişiminde belirleyici rol oynamışlardır. Bu yıllar içinde yalnızca hinterlandındaki konut nüfusunun günlük ve giderek periyodik gereksinimlerine cevap veren bu merkezler, süreç içinde yaratılan yeni altyapıların getirdiği ortamlar ile metropoliten alan içindeki merkez kademelenmesi içinde yer almaya başlamışlardır. Bu merkezler kapsamlı plan ve programa bağlı olarak yaratılmayan bir başka deyişle altyapı talebi yaratarak gelişen merkezlerdir

Alt ölçekli planlar

İstanbul’un her dönemde ülke nüfusunun ve ekonomik yatırımlarının çekim merkezi olması, tüm kenti olduğu gibi coğrafyası ve tarihi ile özel olan bu alanları da değişim ve dönüşüm

baskısı ile karşı karşıya bırakmış ve bu mekânların doğal ve kültürel kimliklerinin korunması açısından tehdit oluşturmuştur.

- Plan tadilatları

Türkiye'nin 1950'li yıllardan itibaren yaşadığı nüfus ve sanayi yatırımlarının yığılması süreci İstanbul'un plansız ve altyapıdan yoksun olarak gelişmesi ile sonuçlanmış ve 2000'li yıllara gelindiğinde sanayi sonrası hizmet kenti olma sürecinde 10 milyonluk nüfusu ile bu dünya metropolünün sağlıklılaştırılması ve yenilenmesi sorunları gündeme taşınmıştır. Bu süreçte kent çeperlerinde yaşanan ve doğal koruma alanlarını tehdit eden gelişmelerin yanı sıra özellikle büyük ölçekli sermayenin İstanbul'un merkez alanlarına ve tarihi kent dokularına yönelmesi dönemin özelliği olarak ortaya çıkmıştır. Bu eğilimlerle birlikte planlama kurumunun 1980'lerden itibaren çok parçalı hale getirilmesi, süreçlerin denetlenmesi olanağını ortadan kaldırmış ve İstanbul farklı kurumların elde ettikleri plan yapma yetkileri nedeniyle parsel ölçeğinde gerçekleştirilen plan tadilatları ve nazım plan bütünlüğü içinde ele alınmayan tekil projeler üzerinden tartışılmaya başlanmıştır.

Bu kapsamda iki problemle karşı karşıya kalınmaktadır:

- Merkezi yönetime bağlı bakanlıkların plan bütününe aykırı şekilde hazırladıkları parçacıl plan önerileri ve plan tadilatları
- İlçe ve ilk kademe belediyelerince plan bütününe aykırı şekilde hazırlanan 1/5.000 ölçekli plan ve plan tadilatları ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planları

Büyükdere örneğinde olduğu gibi, çok yüksek kat sayılar büyük sanayi parsellerinin boşluksuz bir dokuda alışveriş ve büro mekânlarına dönüşmesi, yetersiz ulaşım, servis çıkışlarında ana ulaşım akslarının tıkanması, çok yüksek katsayılara karşın dar yollar, birbiri ile bütünleşemeyen binalar bunun önemli örneklerinden bir tanesidir.

- Yerel yönetimlerin parçacıl yaklaşımları

Dünya planlama örneklerinde ekonomik stratejiler planlamanın çıkış noktasını oluştururken, hazırlanan planlarda işletmelerin verimliliğinin nasıl geliştirileceği konusu ağırlık taşımaktadır. Buna karşılık İstanbul'da belediyelere kaynak aktarmanın bir aracı olarak, fiziksel düzenleme adına, yerel ölçekli uygulama planları ve arazi düzenleme uygulamaları ile sanayi kuruluşlarının fonksiyonel mekânlarının işleyişinin yerel yönetimlerce bozulabildiği uygulamalara sıkça rastlanmaktadır.

Dönüşen sanayi alanlarında, yapılan planlarda kaliteli yaşam arayışına yönelik yaklaşımlardan çok maksimum alan kullanımı temel alınmaktadır.

Bu alanlar önemli istihdam merkezleridir. Her sanayinin niteliği ve rekabet olanakları farklı olması nedeniyle her sanayi alanının dönüşüm yaklaşımları farklılık gösterecektir. Plan kararları ile merkeze dönüşüm yaklaşımları, bu sanayilerin ekonomik aktivitelerinde önemli sorunlara yol açabilmektedir.

1980 sonrası plan ile öngörülen sanayi alanlarında ruhsatla açılmış sanayi tesisleri daha ekonomik ömrünü tamamlamadan, sanayi alanlarının planla başka bir fonksiyona dönüşümleri istenilmektedir. Bu durum hem plana güvenirliliği zedelemekte, hem de ülke ekonomik kaynaklarının rasyonel kullanılmamasına yol açmaktadır.

Sanayi dönüşümlerinde düşünülmesi gereken diğer bir faktör istihdam olmaktadır. İstihdamın planlanması gerekmektedir. Aksi takdirde fiziksel ve ekonomik sorunların yanı sıra önemli sosyal sorunlara da yol açmaktadır.

- Rant ve İmaj Amaçlı Kentsel Dönüşüm Projeleri

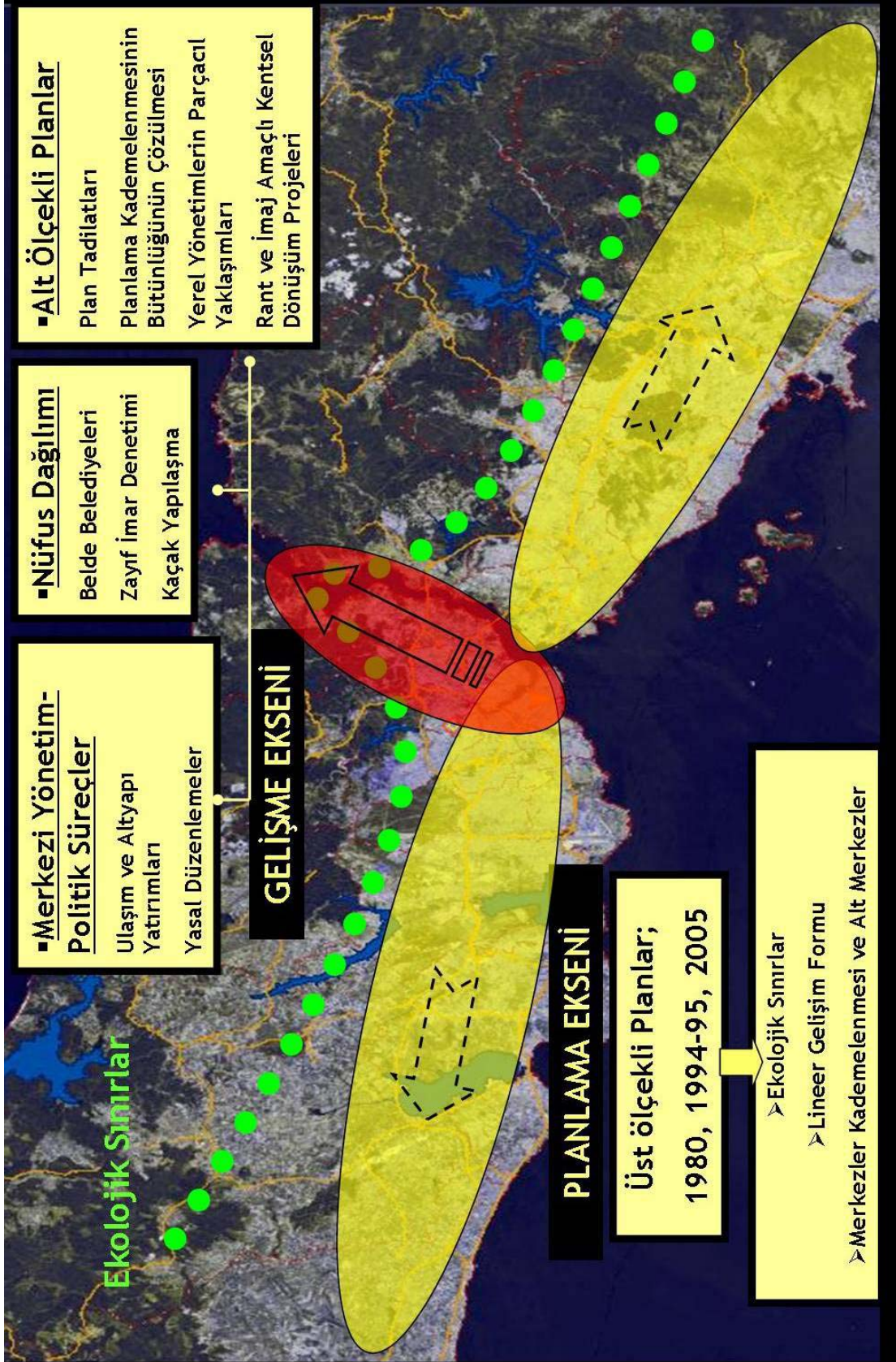
İstanbul'da 1984'ten günümüze kadar yerel yönetimde iktidara gelen partiler, kentin tarihi, jeopolitik ve kültürel değerlerini mobilize ederek kentin küresel kent olması gerektiğini savunmuşlar ve politika geliştirmişlerdir. 1980lerden sonra kentsel dönüşüm projeleri önem kazanmaya başlamış, kentin uluslararası sermaye ve diğer akışkanlar için hazırlanması gerektiği vurgulanmış ve bir dizi büyük projeler gerçekleştirilmeye çalışılmıştır [Öktem, 2006]. Yönetimler tarafından çeşitli kentsel projeler geliştirilmiş ve bu projeler, kentin en değerli tarihi, doğal ve kültürel alanlarında, plan kararlarını göz ardı ederek, planlama sistemini esneterek ve belli sermaye gruplarının çıkarları gözetilerek gerçekleştirilmiştir. Ağırlıklı olarak emlak ve turizm eksenli bu projeler ile küresel ekonomiye eklemlenme için gerekli olduğu öne sürülen lüks ofisler, alışveriş merkezli, konutlar ve oteller yapılmıştır. Sanayinin desantralizasyonu, Tarihi Yarımada'nın açık hava müzesi haline getirilmesi, Büyükdere-Maslak sanayi aksının uluslararası bir finans merkezine dönüşmesi, diğer bir merkezin Altunizade'de yaratılması, lüks oteller ve alışveriş merkezlerinin yapımı (Çırağan, Swiss Otel, Gökkafe, Galeria, Akmerkez), Boğaziçi, ormanlar ve kentin çeperlerinin yeni tipte lüks konut alanlarına açılması, vb. bu projelerden bazılarıdır [Öktem, 2006].

1999 yılından itibaren başa gelen yönetim ise, "İstanbul İçin Büyük Dönüşüm Projeleri" adı altında bir rapor yayınlamış ve bazı projeler hazırlamıştır. Zeytinburnu Kentsel Dönüşüm Projesi, Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projesi, Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi,

Miniatürk, Feshane, Formula 1, Fransız Sokağı, Haliç Kültür Vadisi, Rahmi Koç Müzesi, Kadir Has Üniversitesi, Sötlüce Kültür Merkezi bu dönem boyunca hazırlanan ve bir kısmının gerçekleştirildiğı projelerden bazılarıdır [Öktem, 2006].

Dönüşüm projeleri hazırlanan bu alanların seçim kriterlerinin olmayışı (planlama kriterlerinin dikkate alınmaması), tasarımının parçalı yapılması, dönüşen/dönüşecek olan alanların kent bütününden kopuk olmasına neden olmaktadır. İstanbul'da yapılan bu projeler sermayenin mekândaki belirleyiciliğini ortaya koymaktadır. Kapitalist sistemin doğası gereği kentin kullanım değeri yerine değişim değerini tercih edeceği, kent mekânlarının kamu yerine özel kullanıma açılacağı aşikârdır [Keyder, 2000].

1980 sonrasında mekânın yapılaşmaya daha kolay açılmasının temelinde kamu görevlilerinin artan ölçüde nüfuz ticaretine başvurması ve arazi kullanımına ilişkin bazı yasalardaki hükümlerin yumuşatılması yatmaktadır. Bu çerçevede, hükümet kentin yakın çevresindeki geniş alanların imar durumunu açıklığa kavuşturmaya ikna edilerek, ardından topraklar büyük müteahhitlere ya da bankalara satılmakta veya aktarılmaktadır [Keyder, 2000].



Hazırlayan: Sinem GÜZELSOY, Nisan, 2008

Görüldüğü üzere planlama ve gelişme eksenleri farklı aksları işaret etmektedir. Bu iki eksen bir makas gibi birbirine paralel değil, giderek birbirinden uzaklaşan bir eğilim içerisindedir. Planlama eksenini lineer gelişimi, alt merkezleri ve ekolojik sınırların korunması gerekliliğini vurgularken, gelişme eksenini birçok dinamik sayesinde kuzeye yönelen bir eğilim içerisindedir. Yukarıda da değinildiği üzere bu eğilim nüfus dağılımı, alt ölçekli planlar ve politik süreçler sayesinde giderek derinleşmektedir.

Sonuç olarak kentlerimizi anlamak, kentlerimizin beyni ve kalbi olan kent merkezlerini ve yaşadığı dönüşümü anlamaktan geçmektedir. Kentler hızla değişmekte ve gelişmektedir. Ama bu gelişim Türkiye’de çoğu zaman kendiliğinden olmaktadır. Başta ulaşım ve altyapı alanlarının yetersizliği, mevcut yapı stoklarının ekonomik olmayan biçimlerde kullanımı, kentsel projeler ile dönüştürülmeyi amaçlayan, insani boyutunun göz ardı edildiği verimli işleyemeyen kent merkezleri, tarihi ve kültürel yapısı giderek bozulan kentler ve kimliksizleşen merkezler ve sıçrayarak kontrollü ama kontrolsüzce gelişen MİA alanları ile karşı karşıya kalınmaktadır. Planlama ve gelişme eksenlerinin yarattığı bu makasın dar kesiminde yer alan planlama, Merkezi İş Alanının gelişimini olağan sürece bırakmamalı, süreci ve sektörel analizini iyi yapmalıdır. Sonuç olarak üst ölçekli plan kararlarının multisektörel ve her kademedede destekleyen kararlar ile bütünleşmesi gerekmektedir.

SON NOTLAR

1 Üretici (Üst Düzey Sektör) Hizmetler: Finans Kuruluşları; Sinema, Reklam ve Televizyon; Yurtiçi ve Yurtdışı Nakliye ve Kargoculuk; Mali Müşavir; Emlak Müşaviri, Gümrük Komisyoncuları; Bilgisayar, Büro Malzemeleri; Sigorta Şirketleri vb.

Sosyal Hizmetler: Özel Eğitim ve Öğretim Kurumları

Kişisel Hizmetler: Fotoğrafçılık; Lokanta, otel ve eğlence; Turizm Belgeli Tesisler

Dağıtıcı Hizmetler: Üst Düzey, kişisel ve sosyal hizmetler dışındaki tüm sektörleri kapsamaktadır.

2 5 numaralı zon: Beyoğlu, Beşiktaş, Kağıthane, Şişli İlçeleri’nden ve Sarıyer İlçesi’nin güney kesimini içine kapsamaktadır.

3 3 numaralı zon Küçükçekmece, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy ve Esenler İlçeleri’nden, 4 numaralı zon Gaziosmanpaşa ve Eyüp İlçeleri’nin merkezi güney kesimlerinden, Bayrampaşa, Güngören, Zeytinburnu, Eminönü ve Fatih İlçeleri’ni kapsamaktadır.

4 2 numaralı zon Büyükçekmece, Küçükçekmece, Avcılar İlçeleri’ni (iki göl arasında kalan kısımdan) kapsamaktadır.

5 İlçelerde yaratılan katma değer analizi kapsamında; İstanbul Defterdarlığı 2004 yılı tahakkuk edilen Gelir ve Kurumlar Vergisi değerleri; Defterdarlığa bağlı Vergi Dairelerinin örgütlenmesinin ilçe bazında olmaması nedeniyle zonlar bazında kullanılmıştır. Silivri, Çatalca gibi çeper ilçelerin yalnızca ilçe sınırlarına hizmet eden Vergi Daireleri varken; örneğin, Güngören Vergi Dairesi Bayrampaşa, Bağcılar, Güngören ve Esenler İlçeleri’ne hizmet vermektedir. Aynı zamanda Esenler İlçesi’ne altı adet Vergi Dairesi hizmet verebilmektedir. Bu nedenle; seçilen yöntemde; coğrafi ve ekonomik eşikler dikkate alınarak, Vergi Dairelerinin sorumluluk alanlarına giren ilçeler gruplanmış ve on dört zon oluşturulmuştur. (IMP, 2005)

KAYNAKÇA

- AKIN, O.; (2000); “Küreselleşme Olgusu ve Kent Mekânı Üzerindeki Etkileri İstanbul Metropolitan Alanı Örneğinde”, Tesisat, İstanbul.
- AKKAL BERKÖZ, Lale; “Metropolitan Değişim Sürecinde Kent Merkezi”, Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu Bildiriler, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, 1996, İstanbul
- ATAY, Faruk,(2001), “Türkiye Kapitalizminin Mekânsal Dönüşümü”, Praksis Dergisi,-2
- ATKINSON, R. A., HAUSKEN, T., LİNSENMEYER, J.,MALLET, W., ve THORNETT, R., (1995). Technological Reshaping of Metropolitan America, U.S.Congress, Office of Technology Assessment, U.S. Government Printing Office, Washington, 5–12.
- AYSU, E., İstanbul Anakent Alanında Kentçi Devingenlik Ölçüsü, İstanbul: Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi
- BADEMLİ Raci,(2000) “Az Gelişmiş Ülkelerde Kent Merkezleri Nasıl Dönüşüyor? “ İstanbul Dergisi, Sayı:35
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline; DELOBEZ, Annie “Pazarlama Coğrafyası”, Çeviren: Erol TÜMERTEKİN(1983), İstanbul Üniversitesi Yayını 3111, İstanbul
- BERKMEN, Yakar (1999) “İstanbul Metropolitan Alanında Alışveriş Mekânlarının Dönüşümü ve Yeni Alışveriş Merkezlerinin Oluşumu”(1839–1996) Doktora Tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü.
- BORATAV, K. (1989) Türkiye İktisat Tarihi (1908–1985), 2. Baskı, İstanbul: Gerçek.
- BORATAV, K. (1991) 1980li Yıllarda Türkiye’de Sosyal Sınıflar ve Bölüşüm, İstanbul: Gerçek.
- BORATAV, K. (1995) İktisat Tarihi (1981–1994), Ed: Sina Akşın, Bugünkü Türkiye (Türkiye Tarihi, cilt:5) içinde, İstanbul: Cem
- BUĞRA, A. (1995) Devlet ve İşadamları, 2. Baskı, İstanbul: İletişim
- CANTAY, G. (1994) “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Han Maddesi”, Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Ortak Yayınları
- ÇAKILCIOĞLU, Mehmet, (2004), ‘İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi – Değişimi’, Dünya Şehircilik Günü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi
- DÖKMECİ, V., DÜLGEROĞLU, H., AKKAL, L.B., (1993), “İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları”, İstanbul, Literatür Yayınları.
- DPT, (2007),1. Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporu, ANKARA
- DPT, (2007), 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporu, ANKARA
- DPT, (2007), 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporu, ANKARA
- DPT, (2007), 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporu, ANKARA
- DPT, (2007), 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporu, ANKARA
- DPT, (2007), 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporu , “Yerleşme ve Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, ANKARA
- ERAYDIN, Ayda, (1999), “Sermaye Birikim Sürecinde Kentler”, Defter Dergisi, Sayı:5, Ankara

- ERAYDIN, A. (1983) Bölge Merkezlerinin Sanayi Yapısı Araştırması, Ankara: DPT
- ERCAN, F (1996) “Dünya Kentleri ve İstanbul” Toplu ve Bilim, 71
- ERCAN, F. (1998) “Neo-liberal Küreselleşme Sürecinde Türkiye’de Birikim Süreci ve Değişen Sermaye İçi Bileşenler: 1980 Sonrası İçin Bir Çerçeve Denemesi”, Sanayi Kongresi ’97 (bildiriler kitabı) içinde, Ankara: TMMOB-MMO
- Eryoldaş, Akın (2006), ‘İstanbul’un 1980 Büyük İstanbul Metropolitan Alanı Nazım İmar Planı: Gerçekleşen / Gerçekleşmeyen Hedefler (İstanbul’un Yeniden Planlanması için Veriler)’, İstanbul
- GOCER, Orhan; “Şehirselleşme Merkezleri ve Şehirselleşme Kademelenmesi”; İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehirselleşme Bölgeleri ve Ulaşım Kürsüsü Yayını-2
- GOTTMANN, Jean; “Şehirselleşme Sürecinin Gelişmesi”; Çeviren: Nazmiye Özgüç, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2087, 1976
- GÜLLALP, H. (1993) Kapitalizm, Sınıflar ve Devlet, İstanbul: Belge.
- GÜRLER, Ebru(2004); “1980 Sonrası Kentsel Dönüşüm Sürecinde Küresel Perspektiften İstanbul Örneği: Kentiçi Tarihi Alanların Yeniden Üretim Modelleri”; 8 Kasım 2004 Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu- Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge, Cilt II,
- HACISALİHOĞLU, Yaşar, (1999)‘Küreselleşme Mekânsal Etkileri ve İstanbul’, Akademik Düzey Yayınevi, İstanbul
- HAREN, C. C. ve HOLLİNG R. W. (1979). Industrial Development in Non-Metropolitan Area: A Locational Perspective in Lonsdale R. E. Ve Seyler H. L. eds, Non-metropolitan Industrialization, Washington DC: VH Winston,13–45.
- Henri Prost’un İstanbul nazım planı hakkında hazırladığı rapor
- İBB, (1980), İstanbul Nazım Plan Bürosu, “İstanbul Nazım Plan Raporu”, İstanbul
- İBB, (1995), Şehir Planlama Müdürlüğü “İstanbul 1/50.000 Ölçekli Nazım Plan Raporu”, İstanbul
- İBB, (2002)‘ Dünden Bugüne Yarınların İstanbul’u’, İstanbul,
- İBB, (2003b), Planlama ve İmar Müdürlüğü, “Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Analitik Raporu”, İstanbul
- İBB, (2003a), Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü, “Tarihi Yarımada Genel Tipoloji Envanteri ve Kentsel Tasarım Rehberi”, İstanbul
- İBB (2005a)İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, “1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Raporu”, İstanbul
- İBB (2005)İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, “1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Plan Çalışması – Ticaret Grubu Raporu”, İstanbul
- İBB (2007)İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, “İstanbul İli 1/25000 Ölçekli Plan Raporu”, İstanbul
- İNCE, Serhat, (1994), “Merkez ve Kent Merkezinin Değişen Mekânsal-İşlevsel İlişkileri, Yüksek Lisans Tezi, MSGSU, İstanbul
- KUBAN, D. (1970), “İstanbul’un Tarihi Yapısı”, Mimarlık Dergisi
- ÖZDEN, Pelin Pınar; KUBAT, Ayşe Sema(2003); “Türkiye’de şehir yenilemenin uygulanabilirliği üzerine düşünceler”, İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama ve Tasarım, Cilt: 2, Sayı:1, 77–88,
- ÖZGEN, E.Y. (1995) Ticaret Merkezlerinin Tarihsel Evrimi ve İstanbul Eski Kent Çarşılarından Beyoğlu Aksının İncelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü
- Keleş, R.(2000) “Kentleşme Politikası”, İmge Kitapevi, İstanbul
- Kıray M, (1998) “Kentleşme Yazıları”, Bağlam Yayınları, İstanbul

- KONGAR, Emre(2001); “21.Yüzyılda Türkiye:2000’li Yıllarda Türkiye’nin Toplumsal Yapısı”, Remzi Kitapevi
- MANTRAN, R. (2001), “İstanbul Tarihi”, İletişim Yayınları
- OSMAY, S., (1998)“ 1923’den Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü”, 75. Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul Tarih Vakfı Yayınları
- ÖKTEM, Binnur, (2005), “Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekânı Dönüştürmedeki Rolü,” İstanbul’da Kentsel Ayrışma, Der. Hatice Kurtuluş, Bağlam Yayınları, İstanbul
- ÖKTEM, Binnur, (2006), “Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP’nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul’un Kentsel Dönüşüm Projeleri”, Planlama Dergisi sayı:36, İstanbul
- Özdemir, D. (2005), Kent Merkezinde Kültür Eksenli Bir Dönüşüm Projesi: Temple Bar, Dublin. Mimarlık
- PUSTU, Y. 2006, “Küreselleşme Sürecinde Kent ‘Antik Site’den Dünya Kentine”, Sayıştay Dergisi, Sayı:60, Ankara
- RODRİGUE, J.P., (2007), “The Geography of Transport Systems-Urban Transportation Concepts” Dept. Of Economics and Geography, Hofstra University, Hempstead, NY, 11549 USA.
- Sönmez, M. (1992),100 Soruda “Dışa Açılan” Türkiye Kapitalizmi, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- ŞEN, M. (1995) “Türkiye büyük burjuvazisinin anatomisi”, Toplum ve Bilim, 66, 46–68
- ŞENGÜL, Tarık, (2002), “Tüketim Topumu, Tüketim Kültürü ve Tüketim Merkezleri”, EGEMİMARLIK Dergisi, sayı:40–41, İzmir
- TAPAN, M., (1998) “İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri”, 75. Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul Tarih Vakfı Yayınları
- TEKELİ, (1987), “Osmanlı İmparatorluğu’nda ve Türkiye Cumhuriyetinde Kent Planlama Pratiğinin Gelişimi ve Kültürel Mirasın Korunmasındaki Etkileri”, İslam Mimari Mirasını Koruma Konferansı Bildirileri,
- TEKELİ, İlhan, (1988), “Kentleşmeye Kapital Birikim Süreçleri Açısından Bakmanın Sağladığı Açıklama Olanakları” Defter, 5: 130–132
- TEKELİ, İlhan, Cumhuriyet’in Çağdaşlaşma Projesinin Mekânsal Boyutu Üzerine Bir Değerlendirme
- TEKELİ, İlhan, (1993) “İcabında Plan”,İstanbul Dergisi, sayı 4
- Temel, A. (1998) “Gelişme Sürecinde Sektörel Yapıda Değişmeler: İmalat Sanayi ve İstihdam”, Editör: Tuncer Bulutay, İmalat Sanayiinde İstihdam içinde, Ankara: DİE, 1–53.
- TURGUT, S, ‘İstanbul’un Yönetimi’, Anahtar Kitaplar Yayınevi, 2004, İstanbul
- TÜMERTEKİN, Erol; ÖZGÜÇ Nazmiye(1998); “Beşeri Coğrafya; İnsan, Kültür, Mekân”
- ÜNLÜ, H. (1982) ‘Belediyelerle ilgili Güncel Düzenlemeler’, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, sf. 97–107, ODTÜ, Ankara
- YENEN, Zekiye; DİNÇER, İclal; ŞENGEZER, Betül; YAKAR, Hülya, DİKÇINAR, Berna;(1996) “İstanbul Metropolitan Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada’nın Değişen Rolü”, Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu Bildiriler, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, İSTANBUL
- YIRTICI H. (2005)“Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi”, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları

- YÜZER, Ayşe Şebnem(2003); GİRİTLİOĞLU, Cengiz; “Sanayi alanları yeni düzenleme stratejileri - İstanbul örneği”, İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama ve Tasarım, Cilt: 2, Sayı:1, 119–127
- ZEREN, N. (1981) Kentsel Alanlarda Alınan Korum Planlarının Uygulanabilirliği, Doktora Tezi, İTÜ
- URL-1, www.oecd.org/dataoecd/10/33/2090561.pdf

EK 1

Mülakat 1

Yapılan Kişi: Murat DİREN

Görevi: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Metropolitan Planlama Grup Yürütücüsü

Yapılan Yer: İMP

Yapılış Tarihi ve Saati: 24.05.2006/ 19:00

Soru 1: 1980 döneminde İstanbul için bir plan yapma fikri nasıl ortaya çıkmıştı?

Murat DİREN:

O dönemde İstanbul'da hatta Türkiye'de plan yapma fikri 1960'lı yıllarda başlamıştır. Amerika'da yapılan Mississippi planından etkilenilerek Türkiye'de de planlı gelişme yaklaşımı gelişmiştir. Örneğin 1956'da kurulan ODTÜ bütün Ortadoğu için bir planlama okulu olarak görülmüştür. 1960'lı yıllarda da Bakanlık çerçevesinde planlama birimleri kurulmuştu. Bu gelişmeler doğrultusunda 1963 yılında Marmara'da bölge planı yapılmıştı. Ve yine o yıllarda İstanbul Planlama Bürosu kuruldu. Büro başkanlığına da Mithat Yener getirildi. İstanbul Planlama süreci aşağı yukarı bu şekilde başlamıştır. 1973 yılında daha farklı bir gelişme yaşandı. Dünya Bankası bu büronun finansını sağlamaya girişti. Temel projesi "İstanbul Su Projesi" oldu. Dünya Bankasının projeleri finanse etmesi için bu projeye altyapı teşkil edecek özel gelişme projesine sahip olması gerekiyordu. Bu yüzden Dünya Bankası İstanbul Nazım Plan Bürosuna yöneldi. Bu dönemde büro dünya ülkelerinden de bu sayede teknik destek alıyordu. Örneğin Ulaşım planı için bir İskoç firma çok detaylı bir çalışma gerçekleştirmişti.

Soru 2: O dönemde İstanbul'un en önemli sorunları nelerdi? Planla hangi sorunlara çözüm aranıyordu?

Murat DİREN:

Genel olarak planlama çalışmalarında altyapı sorunlarına çözüm aranıyordu. O dönemde göç ile artan kent nüfusu gecekonduların oluşmasına sebep oluyordu. Altyapı eksiklikleri ciddi boyutlara ulaşmıştı. Kontrolsüz gelişme donatı eksikliklerine neden oluyordu.

Ulaşım yetersiz kaldığı için Ankara ve Edirne asfaltı gibi yeni yollara ihtiyaç duyuldu. Bu büronun kurulmasıyla ulaşım meselelerine çözüm aranmaya başlandı. (E-5 ve Çevre Yolları)

Yine bu dönemde sanayi gelişmesi ve kentlerde yarattığı sorunlar tartışılıyordu.

Soru 3: Bu fikrin ortaya atılmasında etkili olan aktörler kimlerdi?

Murat DİREN:

Başında da belirtildiği gibi bu fikrin ortaya atılmasında Dünya Bankası ve Dünya Bankasının teşviki ile İmar ve İskân Bakanlığı etkili olduğunu söyleyebiliriz.

Soru 4: Planda nasıl bir metot izlendi?

Murat DİREN:

Bu dönemde de Nazım Plan Bürosunun yapılanması bugünkü İMP'nin yapılanmasına benziyordu. Başta büyükşehirlerde olmak üzere Bakanlık bünyesinde Nazım Plan büroları açıldı. Sektörel temelli bir yapılanma söz konusuydu. Alt sektörlerde gruplar mevcuttu. Bu gruplar:

- Konut Grubu
- Sanayi Grubu
- Ticaret ve Hizmetler Grubu(3. Sektör)
- MİA
- Turizm Grubu
- Fiziki Planlama Grubu
- Ulaşım Grubu

Dünya bankası ve İller Bankası büroyu finanse ediyordu. 657'ye tabi memurlar ve uzmanlar çalışıyordu. Ama sözleşmeli pozisyonu da söz konusuydu. Dolayısı ile vasıflı eleman söz konusuydu. O dönem akademisyenler yoktu. Personel profesyoneller plancılardan oluşuyordu. Yine büro bünyesinde Bilgi İşlem Birimi ve Hukuk bürosu da mevcuttu.

Soru 5: Plan çalışmaları süresince yurtdışı örnekleri incelendi mi? İncelendiyse hangi kent planları örnek alındı?

Murat DİREN:

1970'li yılların başında İstanbul plan çalışmaları çerçevesinde Dünya Bankası teknik elemanları çalışmıştı ve onlarla bilgi paylaşımı gerçekleşti. Ama büro bünyesinde yurtdışı örneklerine fazla girilmedi. O detayda bir çalışma yapılmadı.

Soru 6: Plan yapım esnasında hangi aktörler yer aldı? Bu aktörler ne derecede etkili oldular?

Murat DİREN:

Büro profesyonel bir kadrodan oluşuyordu. Plancılar mimar ağırlıklıydı. Merkezi yönetimin bir müdürlüğü olarak bir temsilci niteliğinde hükümetle uyumlu çalışmalar yürütülüyordu.

Soru 7: Plan yapım esnasında katılım fikri varmıydı? Varsa katılım nasıl gerçekleşti?

Murat DİREN:

Nazım plan bürosu Bakanlığa bağlı bir büroydu. Ve o yüzden bakanlığın çalışmaları kullanılıyordu. O dönemde yerinde bir çalışmaydı aslında. Merkez için yeni bir dönemdi bu. Ama kamusal ilişki düzeyinde kurumların yer aldığı planda katılımdan o aşamada bahsedemiyoruz. O dönemde İstanbul'da bir İstanbul Belediyesi ve ilçeler yerine şubeler vardı. Büro kapalı bir kutu şeklindeydi. Vilayetle kurulan ilişki merkezi sistem ilişkisiydi.

Soru 8: Kurumlar arası işbirliğinin durumu neydi? Tartışılan ve uzlaşılacak konular nelerdi?

Murat DİREN:

1973'te 1. köprü açıldıktan sonra 1977'de 2. köprü gündeme geldi. Ankara ikinci köprüünün yapılması için baskı yapıyordu. Ama nazım plan bürosunda ciddi tartışmalar yaşıyordu bu konu hakkında. E-5 ile Mecidiyeköy viyadükleri yapıldı. Bu sistem çok zor alışılan bir sistem oldu.

İstanbul merkezi Taksim'di o dönem. Salıpazarı ve Beşiktaş aksı gelişme aksıydı. Sistemde MİA'yı yukarı taşımak söz konusuydu. O dönemde 2. köprü tartışmaları olduğu için 2. köprüye yönelik yatırım hareketleri düşünülüyordu. Yapılan 2. köprü aksına doğruydı. MİA'yı bu aksa taşımak amaçlanıyordu. Mevcut yapılanmanın kamu tarafındaki yatırımları Gayrettepe ve Levent aksında yöneliyordu.

Öngörülen, gelişmenin doğu-batı aksında olmasıydı. Büro kuzeye gelişmeyi öngörmüyordu. O dönemde;

- Sultanahmet adliyesinin kaldırılması
- MİA konusunda tartışmalar
- Kentin kuzeye açılması
- Şehrin lineer gelişimi
- Bakırköy-Zeytinburnu sahil yolu bağlantısı
- Yeni otogar(Topkapı'da yer alan otogarın taşınması)
- Eminönü-Sirkeci'nin ticari merkez işlevini sürdürmesi
- Hallerin yeri tartışma konularıydı.

Söğütlü çeşme istasyonunun devreye girmesi ile ulaşımın köprüye dolayısıyla karayolu ağırlıklı ulaşımına yönelmesi plancıları endişeye düşürüyordu.

O dönemde Merkezi yönetimde CHP varken daha uyumlu politikalar yürütülüyordu. 1978’ de Ecevit hükümeti vardı ve politikalar paralellik taşıyordu. İstanbul Belediyesi İstanbul aleyhine olan konularda Nazım Plan bürosun ile aynı fikirdeydi.

Soru 9 Onay aşamasında ne gibi zorluklarla karşılaşıldı? Onay aşaması ne kadar sürdü?

Murat DİREN:

Planın bitim aşamasına doğru bazı sebeplerden dolayı plana dâhil olmadım. Ama çalışmaları ve onay aşamasını takip etmeye çalıştım. Takip edebildiğim kadarıyla onay aşamasında büro içinde bir kriz yaratıldı. Yenilikçiler ve gelenekçiler arasında bir çekişme söz konusuydu. Plan tam teslim aşamasında çalışmaların sekteye uğraması duraklamaya neden oldu. 1978’lerin sonunda plan bitme aşamasındaydı. İlgili birimlere sunuş yapıldı. 1980 Nisanında Bakanlık planı olduğu şekliyle planlama bürokratlarına imzalatıp teslim aldı. Ağırılık olarak MİA ve ulaşım çalışması vardı ama yarım kaldı.

Soru 10 Planın uygulama araçları nelerdi? Yeni uygulama araçları geliştirildi mi?

Murat DİREN:

Bahsettiğim gibi planın son aşamasında yer almadım. Ama bildiğim kadarıyla plan uygulamasını İstanbul Belediyesi kendi kaynaklarını kullanarak gerçekleştirdi. Plan sonrasında 1984’te büroyu kapatan Dalan Londra’da Techer’ın uygulamasını örnek alarak İstanbul için bir Büyükşehir Belediyesi ve ona bağlı 30 civarında ilçe belediyesi kuruldu.

Soru 11 Planda öngörülenlerle gerçekleşen-başarıya ulaşan politika ve uygulamalar nelerdir?

Murat DİREN:

Plan dönem itibari ile Merkezi yönetim için önemli ve yeni bir gelişme idi. Planda İkitelli sanayi alanı önerilmemişti. Tarihi yarımadayı sanayi baskısından kurtarmak gibi bir politika benimsenmişti. Tarihi dokuyu korumak amaçlanıyordu. O günkü uygulamalar sınırlıydı. Daha çok Topkapı’ya bu sanayinin top kapıya tasfiye edilmesi söz konusuydu.

Nazım plan bürosu dönemindeki yaklaşımlar sonrasında Dalan’a da aktarıldı. Ve geliştirilen yeni projeler için rehber oldu.

Planda olmayan ama gerçekleşenler:

- Samatya-Beşiktaş aksının oluşumu
- Tarlabası yolunun açılması
- Perşembe pazarı benzeri bölgelerin şehir merkezinden Organize Sanayi Bölgelerine yönlendirilmesi
- 1980 planında Çerkezköy’de OSB’lere yönelme amaçlanıyordu. Ve bunu desteklemek amacıyla Toplu Konut Projesi yapıldı. Merkezi yönetimin inisiyatifi ile;

- Maslak-Levent aksı öngörülüyordu, kendiliğinden oluşan bir süreçti;
- Deniz ulaşımı ve raylı sistem ağırlıklı geliştirilmesi öngörülüyordu ama uygulanamadı.
- 2. köprü yapımına karşı çıkılıyordu ama Bakanlık ile uzlaşma yoluna gidildi.

EK 2

Mülakat 2

Yapılan Kişi: Fahrünnisa Ensari KARA

Görevi: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi

Yapılan Yer: İMP

Yapılış Tarihi ve Saati: 25.05.2006/ 10:00

Soru 1: 1980 döneminde İstanbul için bir plan yapma fikri nasıl ortaya çıkmıştı?

Fahrünnisa Ensari KARA:

1960 ihtilalinden sonra Askeri yönetim denetiminde metropoliten bütününde bütüncül planlar yapılması gündeme geldi. Merkezi yönetimin İmar ve İskân Bakanlığı bünyesinde Nazım Plan Bürosu kuruldu. Dünya Bankası ile çalışılıyordu. Büroda 120 kişi çalışıyordu ve bunların yarısı teknik elemandı.

Soru 2: O dönemde İstanbul'un en önemli sorunları nelerdi? Planla hangi sorunlara çözüm aranıyordu?

Fahrünnisa Ensari KARA:

O döneme sanayileşme ve kentlerde göç ile artan nüfus ciddi altyapı sorunları ile karşı karşıya kalınmasına sebep oldu. Gelen nüfusun konut ihtiyacının karşılanamaması gecekondulaşmayı beraberinde getirdi. Bu plansız gelişme altyapı, ulaşım ve donatıların yetersiz kalmasına sebep oldu. Ayrıca bu alanların genel olarak su havzaları içinde oluşmaya başlaması bu problemleri daha büyük boyutlara ulaştırdı.

Soru 3: Bu Fikrin ortaya atılmasında etkili olan aktörler kimlerdi?

Fahrünnisa Ensari KARA:

Bu fikrin ortaya atılmasında en önemli aktör İmar ve İskân Bakanlığı idi. Dünya Bankası'ndan büyük altyapı yatırımları için finansman sağlanması fikri beraberinde merkezi yönetimi bu yönde etkilemişti.

Soru 4: Planda nasıl bir metot izlendi?

Fahrünnisa Ensari KARA:

1970'li yıllarda Dünya Bankası ve Nazım Plan bürosu işbirliğinde bir kaç kez plan üretilmişti. Ama bu planlar politik sebeplerden dolayı kabul edilmedi. Nazım plan bürosu alt sektörleri ele alan gruplardan oluşmaktaydı:

- MİA
- Alt Merkezler
- Konut

- Sanayi
- Rekreasyon
- Turizm

Bunların dışında koordinasyonu sağlayacak ve kararları alacak bir de Plan Kurulu yer alıyordu. Büro bünyesinde Merkezi İş Alanları, sanayi ve ulaşım için çok detaylı bir araştırma başlatılmıştı. Yer aldığım grup olan Merkezi İş Alanları çalışması doğrultusunda İstanbul'da yönetim koordinasyonuna dair fonksiyonların ağırlığında MİA sınırları çizilmeye çalışıldı. 1977'de Mübeccel Kıray'ın çalışması ile MİA sınırları çizilmeye başlandı. Birim adedi ile konut ve konut dışı fonksiyonlarının ½ ve daha fazla olması durumunda alan MİA sınırları içerisine dâhil ediliyordu.

1980 planı alt çalışmaların desteklenmesi ile üretilmişti. 5 adet bölge planı alternatif geliştirildi. Bunlar içerisinden Trakya Koruma ağırlıklı alternatif seçildi. Sonuç olarak bundan yola çıkılarak 1100.000 ve 1/50.000 ölçekli planlar üretildi.

Soru 5: Plan çalışmaları süresince yurtdışı örnekleri incelendi mi? İncelendiyse hangi kent planları örnek alındı?

Fahrünnisa Ensari KARA:

Yurtdışı örneklerine pek yer verilmedi.

Soru 6: Plan yapım esnasında hangi aktörler yer aldı? Bu aktörler ne derecede etkili oldular?

Fahrünnisa Ensari KARA:

Plan yapımı merkezi yönetimin inisiyatifi ile gerçekleşmiştir. Uzmanlar merkezi yönetim ile uzlaşma çerçevesinde kararlar üretmişlerdir. Bu dönemde Bakanlık dışında DSİ ve Askeriye gibi kurumlarla da iletişime geçildi ve bazı aşamalarda ortaklaşa çalışıldı.

Soru 7: Plan yapım esnasında katılım fikri var mıydı? Varsa katılım nasıl gerçekleşti?

Fahrünnisa Ensari KARA:

Plan yapım aşamasında katılım söz konusu değildi. Kurumlar arası veri ve fikir alışverişi belli standartlar çerçevesinde gerçekleşiyordu.

Soru 8: Kurumlar arası işbirliğinin durumu neydi? Tartışılan ve uzlaşılan konular nelerdi?

Fahrünnisa Ensari KARA:

Kurumlar özellikle bakanlık birimleri ile bilgi üretimi ve paylaşımı söz konusuydu. Bu biraz önce söylediğim gibi kurumsal çerçevede bürokratik ilişkiler içinde gerçekleşti.

Soru 9 Onay aşamasında ne gibi zorluklarla karşılaşıldı? Onay aşaması ne kadar sürdü?

Fahrünnisa Ensari KARA:

1970’li yıllarda plan birkaç kez hazırlandığı halde politik nedenlerden dolayı onanamamıştır. Merkezi yönetim 1980 yılında planı olduğu haliyle onaylayarak teslim almıştır. Bu süreç oldukça kapalı ve saklı bir ortamda gerçekleşmiştir.

Soru 10 Planın uygulama araçları nelerdi? Yeni uygulama araçları geliştirildi mi?

Fahrünnisa Ensari KARA:

Planın uygulama aşamasında bahsedebileceğimiz en önemli araç aksiyon programlarıdır. Bu aksiyon programları için önce 1/100.000 ve 1/50.000 ölçekli planların tamamlanması ve ardından 1/25.000 Çevre Düzeni planının yapılması gerekiyordu. Burada kamu yönlendiriciliğinde politikalar ön plandaydı.

Soru 11 Planda öngörülenlerle gerçekleşen-başarıya ulaşan politika ve uygulamalar nelerdir?

Fahrünnisa Ensari KARA:

2. köprü her ne kadar büro içerisinde ciddi tartışmalara yol açsa da daha önceden öngörülüyordu. Levent-Maslak aksında bankalar tarafından arsalar satın alınmıştı. Bu spekülatif gelişme tahmin edilebiliyordu.

1980 planında E-5 üzerinde sıçrama olmaması öngörülüyordu. Ama gerçekleşemedi. Bu en önemli sonuçlarından bir tanesidir.

1980 planı merkezi yönetim tarafından yaptırılmış ve yetki sınırları çerçevesinde hem onama hem de uygulama aşamasında sorun çıkmamıştır. Ama 1995 planında 3030 Büyük şehir sınırları çerçevesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılıyordu ve plan metropoliten ölçekte öngörüldüğü için yetki sınırlarının taşması dolayısı ile onama aşamasında sorunlar yaşanmıştı.

EK 3

Mülakat 3

Yapılan Kişi: Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ

Görevi: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Yapılan Yer: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Yapılış Tarihi ve Saati: 26.05.2006/ 10:00

Soru 1: 1980 döneminde İstanbul için bir plan yapma fikri nasıl ortaya çıkmıştı?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

1980'den önce Dünya Bankasından kredi alabilmek amacıyla plan yapma fikri ortaya atılmıştı. Dünya Bankası tarafından yapılan çalışmalar sonucunda 1974 yılında şematik bir plan geliştirilmişti. Ama günümüzde olduğu gibi nasıl bir stratejik plan Türkiye 'ye göre tam uyarlanamadıysa o dönemde de bir şematik plan karar çevrelerince kabul edilmedi. Bu plan genel stratejilerden oluşmaktaydı. Ama bu plan çerçevesinde ciddi veriler toplandı, arazi tespitleri ve modeller yapıldı. Ulaşım ve ticaret hakkında anketler yapıldı. 1979 yılında da bu veriler ile plan yapımına başlandı.

Soru 2: O dönemde İstanbul'un en önemli sorunları nelerdi? Planla hangi sorunlara çözüm aranıyordu?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Marmara bölgesine çok yoğun bir göç hareketi vardı. Ankara'da bu göçle ilgili çalışmalar yapılıyordu. Bu göç hareketi genel olarak sanayileşme ile bağlanıyordu. Diğer bölgelerde organize sanayi bölgeleri kurulursa sanayileşme ve dolayısı ile göç hareketi yavaşlatılır diye düşünülüyordu. Ama bunun fazla bir etkisi olmadı. Çünkü organize sanayi bölgelerinin başlı başına kendine özgü bir yapısı vardı.

Göç edenler çoğunlukla İstanbul'a daha rahat yaşam biçimleri için geliyordu. O dönemde İstanbul ve Ankara üniversite şehriydi.

Soru 3: Bu Fikrin ortaya atılmasında etkili olan aktörler kimlerdi?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Bu fikrin ortaya atılmasında etkili olan en önemli aktör Dünya Bankası olmuştur. Kredi alımı doğrultusunda gelişen projeler İmar ve İskân Bakanlığı'nın yetkisinde yerinde Nazım Plan Bürosu tarafından yapılmıştır.

Soru 4: Planda nasıl bir metot izlendi?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

1980 planında daha önceden yapılmış olan bölge planının verileri kabul edildi. Bu veriler 1995 yılına göre yapılmış projeksiyonlar ile desteklendi. Oldukça sağlıklı olan veriler metropoliten ölçekte Gebze ve Çerkezköy'e uzanan bir hinterlandta değerlendirildi. Bölge planlama çalışmalarında Marmara Belediyeler birliğinden kişilerle ortak çalışıldı.

İlk olarak planda bölge grubu vardı. Bölgeyle ilgili temel kararlar alındı. Sanayi ile ilgili çalışmalar yapıldı. Örneğin tarımla ilgili çok güçlü politikalar yer almıyordu. Bölge planlama çalışması bittikten sonra gruplar oluşturuldu:

- Sanayi
- Konut
- Ulaşım
- Hizmetler ve Lojistik
- Nüfus
- Rekreasyon

Nazım plan bürosunda her grup yürütücüsü her sabah toplanırdı. Sürekli gruplar arasında bir iletişim söz konusuydu.

1980 planın onaylanmasının ardından kritik alanlarda 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni planları yapıldı.

Soru 5: Plan çalışmaları süresince yurtdışı örnekleri incelendi mi? İncelendiyse hangi kent planları örnek alındı?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Nazım plan bürosunun oldukça büyük bir kütüphanesi mevcuttu. Dünya Bankası metropoliten idare kavramını tanıtmaya çalıştı ve bu açıdan faydalı oldu. Metropoliten yönetim yasasının çıkarılması konusunda öneride bulunuldu. O dönemde yönetimin yerel yönetime kaydırılması düşünülmüyordu. Örneğin İngiltere örneğinde metropoliten yönetim merkezi hükümetin elindeydi. Metropoliten idare için Toronto örneği incelendi ve örnek alındı. 1980'lerden sonra yerel yönetimler sahneye çıkmaktadır.

Soru 6: Plan yapım esnasında hangi aktörler yer aldı? Bu aktörler ne derecede etkili oldular?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Metropolitan planlama dairesinin kurulması kararı Milli Güvenlik Kurulunun kararıdır. Büronun güçlü bir yapısı vardı. O dönemde Planlama güçlü bir erkti ve kurum çok ciddiye alınıyordu. Sanayi ve meslek odaları ile iyi ilişkiler içinde çalışılıyordu. Büro başkanı istediği zaman toplantıya kurumları çağırabiliyordu. Devlet Su İşleri, Arsa Ofisi gibi kurumlardan destek alınıyordu. Yasalar çoğaldıkça planlarda çeşitlendi ve planlamanın gücü parçalandı. Şuan ki yapı eskiye nazaran kötü bir yapı. Planın tek kaynaktan olması daha doğru bir yaklaşım.

Soru 7: Plan yapım esnasında katılım fikri var mıydı? Varsa katılım nasıl gerçekleşti?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Soru 8: Kurumlar arası işbirliğinin durumu neydi? Tartışılan ve uzlaşılan konular nelerdi?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

O dönemde Arsa Ofisi ve Sanayi Odasıyla ortaklaşa çalışmalar yapılıyordu. Örneğin Arsa Ofisi ile sanayi alanlarının toplanacağı alanların belirlenmesi ve bu alanların kamulaştırılması konusunda ciddi çalışmalar gerçekleştirildi. Yine uygulama aşamasında Devlet Su İşleri ve teknik üniversite ile çevre konularında bazı çalışmalar yapıldı.

Soru 9 Onay aşamasında ne gibi zorluklarla karşılaşıldı? Onay aşaması ne kadar sürdü?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Onay aşaması çok apar topar gerçekleşti. Merkezi yönetim hemen teslim aldı. Siyasi konjonktör büro başkanını beğenmiyordu. Bu yüzden değerlendirme siyasi oldu. Plan onaydan çabuk geçmesi için Ankara Planlama İmar Müdürlüğü'nden birkaç kişi plan danışmanı olarak seçildi. Planlama nosyonu olan kişilerle gösterim tarzları üzerinde tartışılarak kararlar alındı. Merkezle uyumlu bir yapı söz konusuydu. Çünkü hepsi İmar ve İskân Bakanlığının elemanlarıydı.

Soru 10 Planın uygulama araçları nelerdi? Yeni uygulama araçları geliştirildi mi?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Planın onaylanmasının ardından kritik bölgelerde 1/25.000 Çevre Düzeni planları yapılması kararı alındı. Ayazağa Çevre Düzeni planı, İki göl arası Çevre Düzeni Planı yapıldı. Bu dönemde yapılan bu planlar bazı revizyonlar dışında hala geçerliliğini sürdürmektedir. İstanbul üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi ile çevre konularında(kanalizasyon, hava, su ve toprak kirliliği gibi konularda) çalışmalar yapıldı. Bunun dışında daha küçük ölçekte yine kritik alanlarda aksiyon programları adı altında fiziksel planlama ve kentsel tasarım

projeleri yapıldı. Aksiyon planları yurtdışı örneklerinde olduğu gibi çok boyutuyla değil sadece fiziki tasarım boyutuyla ele alındı.

Soru 11 Planda öngörülenlerle gerçekleşen-başarıya ulaşan politika ve uygulamalar nelerdir?

Prof. Dr. Akın ERYOLDAŞ:

Plan yapımında öngörülenlerden bir tanesi Sanayi alanlarının İstanbul'un her yerinde yapılmaması oldu. Organize Sanayi Bölgelerinin yerlerini tam olarak belirleyerek sanayileri bu alanlara taşımak fikri ortaya atıldı. Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü ile ortaklaşa çalışılarak hemen alanlar belirlendi ve yine Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü tarafından bu alanlarda kamulaştırma şerhleri ortaya kondu. Sanayi alanlarının yer seçiminde havza alanlarının dışına olması dikkate alındı. Ve içine girilmemeye çalışıldı. Yalnız 1975 yılında Sanayi Bakanlığı tarafından kararı alınan Dudullu OSB alanı su havzası sınırları içerisinde kalmaktadır.

Konut politikaları olarak o dönemde Toplu Konut Yasası olmadığı için 175 Gecekondu Kanuna dayandırılarak Gecekondu Önleme Bölgeleri belirlendi. Halkalı o dönemde konut alanıydı. Ama alan İkitelli Organize Sanayi Bölgesine destek vermesi amacıyla düşünülmüştü. İkitelli'deki sanayilerde çalışan işçilerin yerleştirilmesi amaçlanıyordu. Ama kamulaştırmada sorun yaşandığı için gerçekleştirilemedi. O yüzden daha çok üst gelir gruplarının yerleştiği bir alan oldu.

Hizmet sektöründe İstanbul'a bir ev gibi bakılarak tehlikeli maddelerin toplanması, güvenli yerlerde toplanması, güvenli ve kolay ulaşımı ile ilgili politikalar geliştirildi. Hizmet sektörü iki yakada radyoaktif maddelerin ve tehlikeli maddelerin topladığı alanlar belirlendi. Yer seçimi ve o yere iletimi nasıl olacak konuları üzerinde duruldu. Enerji aktarımı ve depolama kritik konular ele alındı. Halkın temel ihtiyaçlarına nasıl destek verileceği o planda ele alındı. Her şeyin dengeli dağılımı amaçlandı.

2.köprü tartışmalarında Nazım Plan bürosu köprüyü işlemek istemiyordu. Ama karayolları etüt çalışmalarına başladı. Ankara'da politik süreçler çok değişken olmasından dolayı 1980 yılında 2. köprünün yeri noktalı olarak işaretlendi.

Önleme bölgelerinde düşük gelir grupları için havza dışında 250-400kişi/ha altında olmamak koşuluyla lineer akstan gelişme öngörüldü ama gerçekleşmedi.

1980 planı aslında başarılı bir plandı. Metropoliten ölçekte İstanbul ve hinterlandını kapsamlı olarak ele alan bir plan olarak tek kurumun elinden çıkması bütüncül olmasını sağladı. Planın başarısız olmasının tek nedeni sonraki dönemde Bedrettin Dalan'ın belediye başkanı olarak parçacıl uygulamalara kalkışmasıdır.

ÖZGEÇMİŞ

Adım Sinem Güzelsoy. 13 Ocak 1983 İstanbul doğumluyum. Lisans Öğrenimimi Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2005 yılında tamamladım. Ardından yine Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Planlama Yüksek Lisans Programına başladım ve 2008 Mayıs ayında programı tamamladım. 2008 Şubat ayından bu yana NETCAD Ulusal CAD ve GIS Çözümleri A.Ş.'de Teknik Hizmetler ve GIS Uzmanı olarak çalışmaktayım. Orta Düzeyde İngilizce konuşabilmekteyim. Bilgisayarda Autocad, Netcad, Arcgis, Microstation vb. çizim programlarını iyi düzeyde kullanmaktayım.
