

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**ÇOK MERKEZLİ İSTANBUL**

**Yüksek Lisans Tezi**

**SÜMEYYE ALUÇ**

**İSTANBUL, 2012**

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**ÇOK MERKEZLİ İSTANBUL**

**Yüksek Lisans Tezi**

**SÜMEYYE ALUÇ**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN**

**İSTANBUL, 2012**

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

Tezin Adı: Çok Merkezli İstanbul  
Öğrencinin Adı Soyadı: Sümeyye ALUÇ  
Tez Savunma Tarihi: 10.09.2012

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Yrd.Doç.Dr., Tunç BOZBURA  
Enstitü Müdürü  
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof.Dr., Mustafa ILICALI  
Program Koordinatörü  
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN  
Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Murat ERGÜN  
Üye

Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN  
Üye

-----

-----

-----

## ÖNSÖZ

Öncelikle değerli bilgileri ile beni yönlendiren yüksek lisans tez danışmanım sevgili hocam Sayın Pelin ALPKÖKİN e, bu programa burslu olarak katılamamı sağlayan Türkiye Belediyeler Birliği'ne, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü ve değerli mesai arkadaşlarıma ve özellikle Nevra GÜRSOY'a, Selçuk KÖMÜRCÜ'ye ve Derya YAZICI'ya teşekkür ederim.

Tez çalışmamda değerli katkılarından dolayı Şehir Planlama Müdürlüğü çalışanlarından kıymetli dostlarım İrem ÖZTEMİZ' e, Zeynep Yıldız ELVEREN'e ve Nihal GÜLEÇ ÇUBUKÇU'ya, Harita Müdürlüğü çalışanlarından kıymetli dostum, okul arkadaşım Gülcan GÜL'e ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü çalışanlarından canım arkadaşım ve eski okul arkadaşım Hülya BEKAROĞLU'na tez çalışmam boyunca beni yalnız bırakmadıkları için ayrıca teşekkür ederim.

Ayrıca bugünlere gelmemde sonsuz emekleri geçen babam Yılmaz ALUÇ, annem Hatice ALUÇ ve biricik kardeşim Dr. Betül ALUÇ'a en içten dileklerle teşekkür ederim.

Eylül 2012

Sümeyye ALUÇ



## ÖZET

### ÇOK MERKEZLİ İSTANBUL

Sümeyye ALUÇ

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Yrd.Doç. Dr. Pelin Alpkökin

Eylül 2012, 152 sayfa

İstanbul kent merkezinin ve iki ana alt merkez olan Silivri ve Pendik'in planları ve ulaşımına göre ilişkisi incelenmiştir.

Çok merkezli şehirler kapsamında, seçilmiş dünya şehirleri çok merkezli gelişim sürecinin etkisini göstermek için ulaşım gelişimiyle birlikte incelenmiştir.

İstanbul'un planlarda geçen mekânsal ve ulaşım kararları ile buna yönelik politikaların çok merkezli yapıyı nasıl geliştirdiği ayrıntılı bir şekilde karşılaştırılarak incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kent merkezi, Arazi Kullanım Planları, Ulaşım

## **ABSTRACT**

### **POLY CENTRIC DEVELOPMENT OF İSTANBUL**

Sümeyye ALUÇ

Urban Systems and Transportation Management

Thesis Supervisor: Assistant Professor Pelin Alpkökin

September 2012, 152 pages

Relationship between Istanbul city center's and two major sub-center of Silivri and Pendik development along with the plans and transportation, was analysed.

Within the context of poly-centric cities, selected world cities were examined to demonstrate how effectively the poly-centric development process has been combined with transportation improvements.

Istanbul is examined in detailed to discuss about how spatial and transport policies have been included in these plans and how Istanbul has developed its poly-centric structure.

**Key Words:** The city center, Land Use Plans, Transportation

## İÇİNDEKİLER

<b>TABLolar</b> .....	<b>ix</b>
<b>ŞEKİLLER</b> .....	<b>x</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>xiii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2 MATERYAL VE YÖNTEM</b> .....	<b>4</b>
<b>2. KENT MERKEZİNE KAVRAMSAL BİR BAKIŞ</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1. KENT VE KENT MERKEZİ KAVRAMI</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2. KENT MODELLERİ BAĞLAMINDA KENT MERKEZİ – ULAŞIM İLİŞKİSİ</b> .....	<b>7</b>
2.2.1. Bölgesel –Tarımsal- Arazi Kullanış Modeli – Von Thunen (1826).....	9
2.2.2. Tek Merkezli Çemberler Kuramı (1925).....	10
2.2.3. Sektör (Dilimler) Kuramı (1930) .....	12
2.2.4. Çok Merkezli Büyüme Kuramı (1945).....	14
2.2.5. Hybrid Arazi Kullanım Modeli (1955).....	16
<b>2.3. KENT MERKEZİ KADEMELENMESİ</b> .....	<b>18</b>
2.3.1. Alt Merkezlerin Oluşumu (Yığılma Ekonomileri).....	22
<b>3. KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ</b> .....	<b>25</b>
<b>3.1.DÜNYA’DA KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ</b> .....	<b>25</b>
3.1.1. Sanayi Öncesi Dönemde Kent Merkezi.....	27
3.1.2. Sanayi Dönemi Kent Merkezi.....	28
3.1.3. Sanayi Devrimi Sonrasında Kent Merkezi .....	29
<b>3.2. TÜRKİYE’DE KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ</b> .....	<b>30</b>
3.2.1. 1923 Dönemi Öncesinde Kent Merkezi .....	30
3.2.2. 1923- 1950 Dönemlerinde Kent Merkezi .....	31
3.2.3. 1950- 1980 Dönemlerinde Kent Merkezi .....	32
3.2.4. 1980’den Günümüze Kent Merkezi .....	34
<b>3.3. İSTANBUL’DA KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ</b> ....	<b>36</b>
3.3.1.1923 Dönemi Öncesinde Kent Merkezi .....	37
3.3.2. 1923- 1950 Dönemlerinde Kent Merkezi .....	41

3.3.3. 1950- 1980 Dönemlerinde Kent Merkezi .....	46
3.3.4. 1980'den Günümüze Kent Merkezi .....	55
3.3.4.1. Kent Merkezine ilişkin Nazım Plan Uygulama Hükümleri; .....	59
3.3.4.2. Günümüz Plan Kararları.....	72
<b>3.4. DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>88</b>
<b>4. ALT MERKEZ OLUŞUMUNA ÖRNEK DÜNYA KENT MERKEZLERİ VE İSTANBUL'UN İRDELENMESİ.....</b>	<b>95</b>
<b>4.1. BANGALORE.....</b>	<b>96</b>
4.1.1. Strüktürel Planı ve Temel Plan .....	96
4.1.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	98
<b>4.2. BANGOKK.....</b>	<b>99</b>
4.2.1. Strüktürel Planı.....	99
4.2.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	100
<b>4.3. DALİAN .....</b>	<b>102</b>
4.3.1. Strüktürel Planı.....	102
4.3.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	103
<b>4.4. İSTANBUL.....</b>	<b>104</b>
4.4.1. Strüktürel Planı.....	104
4.4.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	105
<b>4.5. ŞANGAY .....</b>	<b>106</b>
4.5.1.Strüktürel Planı.....	106
4.5.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	108
<b>4.6. SİDNEY .....</b>	<b>109</b>
4.6.1.Strüktürel Planı.....	109
4.6.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	112
<b>4.7. TOKYO .....</b>	<b>114</b>
4.7.1.Strüktürel Planı.....	114
4.7.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları.....	115
<b>5. İSTANBUL ALT MERKEZ ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ: SİLİVRİ VE PENDİK.....</b>	<b>118</b>
<b>5.1. SİLİVRİ.....</b>	<b>118</b>
5.1.1. Tarihsel Gelişim Süreci .....	120
5.1.2. İmar Planları ve Günümüz Plan Durumu .....	124
5.1.2.1. Merkeze ilişkin plan kararları.....	128

5.1.2.2. Ulaşım ile ilgili plan kararları ve Projeleri.....	129
<b>5.2. PENDİK.....</b>	<b>131</b>
5.2.1. Tarihsel Gelişim Süreci .....	131
5.2.2. İmar Planları ve Günümüz Plan Durumu .....	133
5.2.2.1. Merkeze ilişkin plan kararları.....	137
5.2.2.2. Ulaşım ile ilgili plan kararları ve Projeleri.....	138
<b>6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....</b>	<b>140</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>147</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>152</b>

## **TABLÖLAR**

Tablo 4.1 Dünya Kent Merkezleri'nde Yapılan Mekansal Planlama Çalışmaları ....	95
Tablo 4.2 Sidney Şehir Planları.....	109

## ŞEKİLLER

Şekil 2.1 Bölgesel Arazi Kullanış Kuramı.....	10
Şekil 2.2 Burgress Eş Merkezli Çemberler Modeli.....	11
Şekil 2.3 Hoyt Sektör Modeli, Harris Ve Ullman Çok Merkezli Büyüme Modeli ....	15
Şekil 2.4 Hybrid Arazi Kullanım Modeli.....	16
Şekil 2.5 Ulaşım Modelleri, Arazi Kullanım İlişkilerinin Gelişimi .....	17
Şekil 2.6 Alternatif, Tekmerkezli Olmayan Şehir Yapıları .....	18
Şekil 2.7 Merkezi Yerler Kuramı .....	20
Şekil 2.8 Alt Merkezlerin Ortaya Çikiş Süreci.....	22
Şekil 3.1 Bizans Dönemi Kent Planı .....	37
Şekil 3.2 1864, 1869, 1881 Ve 1907 Nizamnamelerinde Öngörülen Tramvay Hatları ve Tünel Güzergahı .....	39
Şekil 3.3 Moltke Planı Ana Aksları.....	40
Şekil 3.4 19. YY Merkezi İş Alanı .....	40
Şekil 3.5 Prost Planı 1937 .....	42
Şekil 3.6 Aksaray'dan Atatürk Bulvarı Görünüşü.....	43
Şekil 3.7 Taksim – Harbiye caddesi .....	45
Şekil 3.8 1950 yılında İstanbul'da tramvay hatları.....	45
Şekil 3.9 Aksaray'dan bir görünüm.....	47
Şekil 3.10 Galata köprüsü .....	48
Şekil 3.11 1950'li Yıllardan Sonra İstanbul'da Konut Alanları ve Ulaşım Bağlantılarının Gelişimi.....	49
Şekil 3.12 Kenedy Caddesi Güzergâhı .....	50
Şekil 3.13 Karaköy'den bir görünüm .....	50
Şekil 3.14 İstanbul Metropolitan Alanı Sanayi + Konut Büyüme Modeli .....	57
Şekil 3.15 1973 Yılında I. Boğaz Köprüsünün Hizmete Açılışı .....	52

Şekil 3.16 I. Boğaz Köprüsü .....	53
Şekil 3.17 Şişli-Mecidiyeköy-Maslak Aksı Gündüz Görünümü.....	55
Şekil 3.18 Şişli-Mecidiyeköy-Maslak Aksı Gece Görünümü .....	56
Şekil 3.19 İstanbul Metropolitan Alanı Sanayi + Konut Büyüme Modeli .....	57
Şekil 3.20 1/50.000 Ölçekli 29.7.1980 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı .....	58
Şekil 3.21 Tarlabası Bulvarı .....	61
Şekil 3.22 İstanbul .....	62
Şekil 3.23 Günümüz Gelişim Şeması .....	63
Şekil 3.24 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı.....	65
Şekil 3.25 İstanbul'un Gece Görünümü .....	68
Şekil 3.26 Levent - Maslak Aksı .....	69
Şekil 3.27 100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı .....	72
Şekil 3.28 Çevre Düzeni Planı'nda Merkezler Yapısı ve Kademelenmesi.....	76
Şekil 3.29 İstanbul'un Batı Kanadı Komşu Yerleşimler ve İşlevsel İlişkiler .....	77
Şekil 3.30 İstanbul'un Doğu Kanadı Komşu Yerleşimler ve İşlevsel İlişkiler .....	78
Şekil 3.31 Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi .....	79
Şekil 3.32 İFM projesi için belirlen alanların konumları.....	84
Şekil 3.33 Marmaray Projesi Güzergahı .....	87
Şekil 3.34 Kuzey Marmara Otoyolu Projesi Güzergahı .....	88
Şekil 3.35 İstanbul'da MİA'nın Gelişim Süreci.....	92
Şekil 4.1 Bangalore Strüktür Planı .....	96
Şekil 4.2 Şekil: Bangalore Kent Merkezinin Gelişme Bölgeleri.....	97
Şekil 4.3 Bölgesel Karayolu Gelişimi.....	99
Şekil 4.4 2006 Bangkok kent merkezi arazi kullanım planı .....	100
Şekil 4.5 Şangay şehir planı .....	106
Şekil 4.6 Şangay Merkezindeki Merkezi Yapı Sistemleri .....	107



Şekil 4.7 Tokyo Büyükşehir Alanındaki Sanayi Şehirleri .....	116
Şekil 4.8 Tokyo Büyükşehir Bölgesi'nde çok sayıda Karayol ve Şehirçi Otoyollar	117
Şekil 5.1 Silivri Belediyesi'nin İstanbul Avrupa Yakası İçindeki Konumu.....	119
Şekil 5.2 Silivri'nin İlk Yerleşimini Gösteren Bir Gravür.....	120
Şekil 5.3 Silivri Merkez 1990-2007 Gelişim Süreci.....	123
Şekil 5.4 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı .....	125
Şekil 5.5 Silivri 1/5000 Ve 1/1000 Planı Bulunan Alanlar.....	126
Şekil 5.6 Silivri Merkez ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı .....	127
Şekil 5.7 Silivri ve Köyleri Ulaşım Kademelenmesi.....	130
Şekil 5.8 Küçük Bir Balıkçı Köyü Pendik .....	132
Şekil 5.9 Pendik 2.Derece Merkez Alanı ve 1/5000 Planlama Alan Sınırı .....	134
Şekil 5.10 46 Pendik Ankara Caddesi İle Tem Bağlantı Yolu Arası Nazım İmar Planı Plan Sınırı .....	135

## KISALTMALAR

İBB	:	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
MİA	:	Merkezi İş Alanı
TEM	:	Trans Europe Motorway

# 1. GİRİŞ

Tüm dünyada, insanlık tarihinin başlangıcından itibaren sürekli değişen koşullar kentsel mekânın sürekli bir dönüşüm olgusu içinde olmasını sağlamıştır. Kentler var oldukları dönemden itibaren, her dönemin kendine özgü sosyo-kültürel, ekonomik, politik ve teknolojik süreçleri ile dönüşmektedirler. Günümüzde bu süreç küresel yeniden yapılanma olarak ifade edilmekte ve kentlerde yansımaları bulunmaktadır. Türkiye son yirmi yılda ekonomik ve politik sosyo-kültürel ve teknolojik değişimlerin etkisiyle küresel dünyaya eklemlenme sürecini hızlandırmış yeni kent merkezleri oluşmaya başlamıştır.

Geçmişten günümüze kentlerde var olan hızlı nüfus artışı, kentlerin alan ihtiyacını da artırmakla birlikte ortaya çıkan büyüme süreci kentlerin mekânda hızlı bir şekilde yayılmasına sebep olmuştur. 1950 yılından günümüze kadar olan süreçte, kentlerde hızlı nüfus artışı beraberinde hızlı kentleşmeyi ve kentsel sorunları taşımıştır. Bunlar, işsizlik, yoksulluk, mekansal ve toplumsal kutuplaşma, kimliksizleşme, tarihi ve doğal değerlerin yok edilmesi, sağlıksız çevre koşulları vb... gibi bütün kentlerin ortak sorunları olmuşlardır. Aynı zamanda teknoloji ve bilgi çağının gelişmesi de yeni iletişim ve ulaşım teknolojilerinin kent için yeniden yapılanma ihtiyacının artmasına sebep olmuş ve kentin dönüşümünü tetiklemiştir. Ulaşım bu noktada kentsel problemlerin çözümü için ya da yeni kentsel ihtiyaçların karşılanması için bir araç olarak ortaya çıkmıştır.

Nüfus artışı ile birlikte kentlerin büyümesine etken olan faktörler 20.yy.da değişim göstermeye başlamıştır. Sanayileşme ile birlikte değişen ulaşım ve teknoloji talepleri kentlerin mekânsal örgütlenmelerini de etkilemiştir. Bu değişim ve gelişimlere bağlı olarak kentler giderek genişlemeye ve yayılmaya başlamış, kentler yerleşim alanı dışında yer seçmeye başlamıştır. Kent merkezi de ekonomik faaliyetler doğrultusunda farklı alanlara sıçramış, kentler farklı merkezlere sahip olmaya başlamıştır.

Kent merkezlerine getirilen arazi kullanım kararlarına baēlı olarak bu bōlgelere eriřilebilirliēin artırılması gerekliliēi ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla ulaşım sistemi, hem kent merkezi konumuna gōre hem de arazi kullanımına baēlı olarak çift yōnlü bir etkileşim gōstermiřtir. Kent merkezlerinin eriřilebilirliēine baēlı olarak ulaşım aēları geliştirilmiş, farklı ulaşım sistemleri kentlerin makroformunu belirlemiştir.

Türkiye'nin en önemli metropoliten kenti İstanbul için kent merkezi kavramı gün geçtikçe sektōrlere gōre deēiřmekle birlikte birden çok merkezden sōz edilmektedir. Ulaşım baēlantılarının gelişmesi kentin gelişim yōnünü de etkilediēi için, farklı özellikler barından yeni kent merkezleri oluşmuştur. Bu kapsamda Silivri ve Pendik de İstanbul'un hızla gelişen ilçelerinden olmuştur.

İstanbul kent merkezinin, tarihsel sūre içerisinde, ticaret mekanlarının belirli bir alanda yoēunlařmaları sonucu oluřtuēu gōr÷lmektedir. Ulaşım sisteminin gelişimiyle birlikte bu ticari mekanların ulaşım aksları boyunca yayılmaları, kenti anlama baēlamında, karşımıza çıkan en önemli bulgudur.

Yapılan araştırmalar sonucu bu çalışma ile dūnyada kentsel gelişme sūrecini etkileyen genel faktōrlerin neler olduēu, bu faktōrler içinde kent merkezini şekillendiren, ticaret ile ulaşım fonksiyonlarının 1980 sonrası İstanbul'da yapılan planlarla birlikte İstanbul özelinde, Silivri ve Pendik ilçeleri üzerinden incelenmesi ve bu baēlam da kent merkezinin gelişme dinamiklerinin belirtilmesi amaçlanmıştır.

Altı bōl÷mden oluşan bu çalışmanın, giriş bōl÷münde, konu genel hatlarıyla ele alınarak tanıtılmış, ikinci bōl÷mde, çalışma amacı doērultusunda belirlenen genel kavramlar ve bu kavramlar kuramsal çerçevede ele alınmış olup, Avrupa kentlerinden örneklerle açıklanmıştır. Üçüncü bōl÷mde çalışmanın amacı doērultusunda, Dūnya öleēinden başlayarak, Türkiye ve İstanbul' da kent merkezi gelişimi ve etkenleri dōnemselsel olarak açıklanmıştır. Dōrdüncü bōl÷mde, İstanbul kent merkezi gelişiminde diēer önemli bir faktōr 1980 sonrası kent planlarından bahsedilmiştir. Bu bōl÷mde ayrıca, çalışma konusu alanda, mevcut ticaret ve hizmet alanlarının konumlanması, ulaşım ilişkileri ile açıklanmıştır. Beřinci bōl÷mde, İstanbul kent merkezi gelişimine örnek olarak alt merkez niteliēindeki Silivri ve Pendik ilçeleri

incelenmiştir. Son bölümde, diğer bölümlere dayanarak, İstanbul kent merkezinde, Silivri ve Pendik ilçeleri özelinde ticaret fonksiyonlarının gelişimi, ulaşım ilişkileri bağlamında değerlendirilmiştir.

## **1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI**

Bu araştırmanın amacı kentlerde alt merkez oluşum sürecinin kuramsal yaklaşımlar bağlamında ve tarihsel süreç içerisinde değişiminin derinlemesine incelenerek örnek alan olarak seçilmiş olan "İstanbul" ili özelinde alt merkez niteliğindeki Silivri ve Pendik ilçelerinin bu oluşumlar bağlamında irdelenmesidir.

Araştırma kapsamında İstanbul ilinin alt merkezleri olarak "Silivri" ve "Pendik" ilçelerinde alt merkez oluşum süreci ele alınmış olup, mevcut gelişim ve planlarla ön görülen merkez fonksiyonlarının birbirini destekleyip desteklemediği araştırılmıştır.

Araştırma altı bölüm halinde hazırlanmıştır. Birinci bölümde, araştırmanın amacı ve kapsamı belirtilerek giriş yapılmıştır.

İkinci bölümde, kent merkezi kavramı, kuramlar ve merkezlerin kademelenmesi kuramsal yaklaşımlar bağlamında ele alınarak çalışmanın temel kavramları açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde kent merkezinin tarihsel süreç içinde gelişimi incelenmiş olup Dünya'da, Türkiye'de ve İstanbul'da merkez oluşum süreci yıllara göre irdelenmiştir. Tarihsel süreç içerisinde günümüz İstanbul'una ilişkin mevcut arazi kullanım ve alt merkez oluşumunu yönlendiren plan kararları ele alınmıştır.

Dördüncü bölümde alt merkez oluşumuna örnek Dünya kent merkezleri, planlar ve arazi kullanım kararları bağlamında incelenmiş olup, İstanbul'un merkez yapısıyla kıyaslanarak anlatılmıştır.

Beşinci bölümde örnek alan olarak seçilmiş olan İstanbul İli alt merkez oluşumlarından “Silivri” ve “Pendik” ilçelerinde merkez gelişimini etkileyen durumlar ele alınmıştır.

Altıncı bölümde İstanbul ilinde alt merkez oluşumunu tetikleyen kararlar ve uygulamalara ilişkin genel bir değerlendirme yapılmış olup, örnek alan incelemesi olarak ele alınan Silivri ver Pendik ilçeleri özelinde mevcut alt merkez oluşumu araştırmalar bağlamında değerlendirilmiştir.

## **1.2 MATERYAL VE YÖNTEM**

Araştırma başlıca iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda konu ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. Literatür taramasında;

Makaleler, doktora ve yüksek lisans tezleri, kitap ve dergiler, bildiriler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi verileri, 1/100.000 İstanbul İl Çevre Düzeni Planı ve internet kaynaklarından yararlanılmıştır.

## 2. KENT MERKEZINE KAVRAMSAL BİR BAKIŞ

### 2.1. KENT VE KENT MERKEZİ KAVRAMI

Kent kavramı için birçok tanımlama yapılabilmektedir.

“Kent; sanayi, ticaret, hizmet gibi ekonomik etkinliği olan, tarımsal ürünler de dâhil olmak üzere her türlü ürünün dağıtıldığı, sınırları belirlenmiş bir alanda yoğunlaşmış nüfusun sosyal bakımdan tabakalaştığı, mesleksel rollerin artarak farklılaştığı, dikey ve yatay hareketliliğin yaygın olduğu, çeşitli sosyal grupları barındıran, sivil toplumun organize olduğu, merkezi ve yerel yönetimi temsil eden yönetsel, hukuksal vb. kurumların bulunduğu, bölgesel ya da uluslar arası ilişki ağlarına sahip, kendine özgü bir yaşam biçiminin ve bilincinin gelişmekte olduğu heterojen bir toplumdur (Bal, 2003, s. 23).

“Kent, mesleki örgütlenmenin ön plana çıktığı, sosyal baskı mekanizmasının sınırlandığı, bireyin “ben” olarak toplumsal ilişkilerde yer aldığı örgütlü toplumdur (Tatlıdil, 1989, s. 386).

“Kent; mekân ve zaman içindeki insan yerleşmesinin belli özellikler taşıyan bir özel durumu olarak anlatılabilir. Bu durumu tanımlayabilmek için, önce genel durumu, başka bir deyişle insan yerleşmesini, bu yerleşmeyi karakterize eden bütün öğeleri, değişkenleri tanımlamak; sonra bu değişkenlerin tek tek ve birlikte hangi değerleri almaları durumunda insan yerleşmesinin bir kent olarak tanımlanması gerekir (Suher, 1991, s. 20).

Kent merkezleri ise genel olarak çok farklı iletişim şekillerinin meydana geldiği, farklı etkileşim birimlerinin bir arada yer aldığı alanlar olduğu için oldukça geniş boyutları kapsayan tanımlamalar içermektedir.

Kent Merkezi yaklaşımına dair çeşitli yaklaşımlar ve tanımlamalar bulunmaktadır. “günümüzde işlevsel, yönetsel ve kültürel yaşamı simgeleyen sahip olduğu gizli güçler ve karmaşık mülkiyet yapısıyla bir bütün olarak ele alınması ve sistem

içindeki ağırlığının somut bir biçimde açıklanması gereken kent mekânıdır.” (Süzen 1998).

Bununla birlikte; Merkez; Şehirde en fazla kimseye hizmet eden ihtisaslaşmış ve farklılaşmış iş yerleri ile birbirleriyle bulunmak zorunluluğundaki karar verme ve buna bağlı faaliyetlerin sınırlı bir alanda, yoğun şekilde yerleştikleri en yüksek erişilebilirliğe sahip yerdir (Sarıtaş 2001).

Kevin Lynch Kent Merkezini “Merkez, kentli davranış örneklerine seçenek olanaklarının yaratıldığı, tüketim toplumunda yalnızlaşan insana sosyal ilişki olanaklarının hazırlanabileceği ve o kentin karakteristik özelliklerinin yansıtıldığı, ait olduğu kenti simgeleyen alanlardır” diye tanımlamıştır (Ayhan 1987).

Sencer Ayhan’ın tanımında kent merkezi;  
“Belli etki alanı içinde, o alanda yaşayan nüfusun ekonomik, yönetim, teknik, kültürel vb gereksinimlerini karşılayacak olan donatıların toplandığı alan” dır (Süzen 1998).

Kent merkezleri, belirli etki alanı içinde, o alandaki yaşayan nüfusun ekonomik, yönetim, teknik, kültürel gereksinmelerini karşılayacak olan donatıların toplandığı alanlardır. Kent merkezi donatı ve hizmetlerin toplandığı bir merkez ile, bu donatı ve hizmetlerden yararlananların oluşturduğu bir sistemdir (Göçer 1974).

Ayrıca kentsel yerleşmenin ayrıcı özelliği olarak nitelendirilen hususlar esas olarak kent merkezlerinde ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan, kent merkezleri gündüz nüfusunun, etkinliklerin, iletişim ve yüz yüze, alınan kararların, yapılan işlerin, yaratılan değerlerin, ulaşımın, yapılaşmanın ve alt yapı ağlarının en yoğun; kiralar, arazi fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu kentsel alanlar olarak belirtilmektedir (Sepetçi 2007).

Geçmiş bir tarihsel süreç içerisinde var olan kentlerin merkezleri bugünkü durumlarına zaman içinde ulaşmıştır. Kent merkezinde oluşan ekonomik, siyasal ve



sosyal birimler ve bu birimler arasındaki iletişimi sağlayan hizmet sektöru zamanla merkezi iş alanını (MİA) oluşturmuştur.

Nüfusun artması, hizmetler sektörünün en önemli işlev olmasıyla merkez, merkezi iş alanı (MİA) niteliğini kazanmıştır. MİA yapıların en yoğun bir şekilde kullanıldığı, işyeri ve is hacmi açısından yoğun alanlardır [Sözen, 1998]. İller Bankası Teknik Şartnamesindeki MİA tanımı: “ Kent bütünü kent yada diğer kentsel yerleşmelerde, konut dışı faaliyetlerin belirli alanların üzerine çıktığı, kentsel hizmetlerin yoğunlaştığı, ticaret ve yönetim fonksiyonlarının topluca buldukları, genellikle merkez bölgelerde yer alan iş-ticaret ve yönetim alanlarıdır. Bu alanların büyüklükleri, uygulanacak yapı yoğunlukları ve yenilenme yöntemleri ile bu alanlarda yer alacak fonksiyonlarla birlikte, konut alanı oranları yerleşmenin özelliklerine göre değişken olup, planlar ve yönetmeliklerle bu alanlar için özel hükümler getirilir (Süzen 1998).

## **2.2. KENT MODELLERİ BAĞLAMINDA KENT MERKEZİ – ULAŞIM İLİŞKİSİ**

Kent merkezi ve ulaşım ilişkisini anlatan kısacası; kentin arazi kullanım konusu ile ilgili olarak günümüze kadar çok çeşitli kuramlar ortaya atılmış ve kent modelleri oluşturulmaya çalışılmıştır.

Bu kuramlardan Alonso kentiçi yerleşimi açıklamada yeni bir bakış açısı içeren bir model geliştirmiştir. Kent merkezlerindeki arazi kullanımın konum rantı kavramını anlatan bir yaklaşım geliştirmiştir.

Konum Rantı; Üretilen ürünün bir yerden bir yere taşınması söz konusu olunca ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma maliyetinin yer seçiminde çok önemli bir değişken olduğu ve merkezde yer seçen firmaların ulaştırma maliyetinin minimum olduğu fakat merkezdeki alanın kirasının fazla olması konum rantı kavramını ifade etmektedir. Pazara yakın toprakların birim fiyatı, pazara uzak topraklarınkinden fazladır.

3 temel prensibe dayanmaktadır. Bunlar;

- 1- Arazi kullanım biçimleri, kentlerde arazi fiyatları, farklı sektörlerin birbirleriyle yarışmasıyla oluşturulur.
- 2- Kentin belirli bir alanı için yapılan rekabette her aktivitenin pazarlık gücü bir birinden farklıdır. (her sektör farklı para öder)
- 3- Kentsel arazi kullanım farklı aktivitelerin ihtiyaç duyduğu alanlara ve ödeyebildikleri kira miktarına göre oluşur.

Sektör ödeyebilme gücüne göre kentsel alanlarda yer edindiğinden varsayımına göre merkezden çepere doğru fonksiyonların yer seçimi şu şekildedir; Merkezde hizmet fonksiyonu, sonra sanayi, konut ve tarım alanları bulunmaktadır. Hizmetler sektörü tarıma göre daha küçük, talebin ise daha yoğun olduğu alanlara ihtiyaç duymakta olduğunda merkezde yer seçer. Tarım ise büyük alan kullanımı gerektirdiğinden kentin en dış halkasında yer almaktadır.

Alonso'nun belirttiği üzere sanayi devriminden sonra kentlerdeki arazi kullanım çeşitlenmiş ve endüstrinin geliştirdiği kentlerin önemi kırsal yerleşmelere oranla hızla artmış, fakat eş zamanda birçok soruna da hazırlıksız yakalanan nüfusun hızla çoğaldığı büyük kentlerde problemler ortaya çıkmıştır. Bu nedenle kentin arazi kullanımı üzerine üretilen kuramların temelleri endüstrinin geliştirdiği 19.yy'ın başında atılmaya başlanmıştır.

Arazi kullanımı ve ulaşım etkileşimine yönelik kuramsal çalışmalardan bazılarını kısaca aşağıda belirtilmektedir.

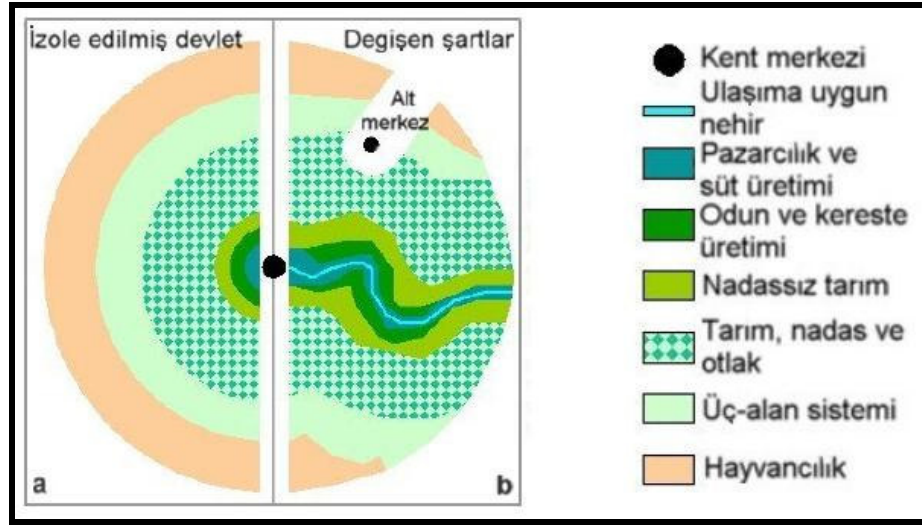
- a. Bölgesel –Tarımsal- Arazi Kullanım Modeli – Von Thunen (1826)
- b. Tek Merkezli Çemberler Kuramı (1925)
- c. Sektör (Dilimler) Kuramı (1930)
- d. Çok Merkezli Büyüme Kuramı (1945)
- e. Hybrid Arazi Kullanım Modeli (1955)

### 2.2.1. Bölgesel –Tarımsal- Arazi Kullanış Modeli – Von Thunen (1826)

On dokuzuncu yüzyılın başında (1826) Almanya’da tarım alanlarının analizi sırasında geliştirilen bu kuram ulaşım, kentsel alanlar ve bölgesel arazi kullanım arasındaki ilişkiyi ilk defa ortaya koymaktadır. Pazar yeri, üretim ve mesafe arasındaki ilişkinin analitik bir modelini anlatan bu kuramda, ulaşım altyapısı –yollar veya nehir yolu- bulunmamaktadır. Çiftçiler ürettiklerini pazaryerine at veya el arabası ile taşımaktadırlar. Ulaşım maliyeti mesafeye bağımlı olarak pazaryerine taşınan malın cinsine göre değişmektedir. Amaç, karın maksimize edilmesidir. Maliyeti etkileyen, üretim için gerekli girdilerle taşıma giderleri olduğuna göre, ürüne pazarda bulunacak fiyatla maliyeti arasındaki farkın en büyük olduğu nokta maksimum karlılığı, bunu sağlayan toprağın konumu ise tarım yapılacak alanı belirlemektedir. Ulaşım maliyetinin mesafeyle doğru orantılı artmasının etkisinde azalan kar; pazardan uzaklaştıkça toprağı farklı üretimlerde kullanma seçeneğini de azaltmaktadır (Arslan 1997).

Değişen şartlarda değişik arazi kullanım biçimlerinin oluşacağı kabul edilmektedir. Örneğin, pazara ulasan bir nehrin, kentin hinterlandında bazı engelleri aşmakta kolaylık sağlayacağı ve nehrin geçtiği alanlarda merkez (pazar) kentin yerini alacağı, bu takdirde merkez etrafındaki halkalanmanın yerini nehre paralel dilimlerin alacağı açıktır. Bu durumda nehre kıyısı bulunan topraklar en fazla tercih edilebilir topraklardır, çünkü ulaşım maliyeti en düşük ve en karlı üretimin yapılabileceği topraklardır. Bu nedenle de nehre kıyısı bulunan topraklar rantı en yüksek olan toprak dilimidir. Böylece çerçeveye ‘erişebilirlik’ kavramı girmektedir. Bu kavramın içerdiği anlam, ‘zaman-maliyet-uzaklık’ arasındaki ilişkidir; başka bir deyişle, en az çaba (maliyet) ile en kısa zamanda mesafeyi asıp en fazla yararı sağlamaktır. Kent merkezine kadar gelen doğrusal bir yolun geçtiği alanlarda erişebilirliği artıracığı açıktır. Von Thunen modelindeki eş merkezli çemberlerin yolun (nehrin) çevresine doğru kaydığı ve yeni arazi kullanım farklılaşması Sekil ’de izlenmektedir (Arslan 1997).

## Şekil 2.1 Bölgesel Arazi Kullanış Kuramı



Kaynak: [people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/vonthunen.html](http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/vonthunen.html)

Kentlerin yayılma sürecine girdiği dönemde geliştirilen getiri kuramlarında 'merkeze uzaklık' kavramıyla birlikte 'tütilen arazi miktarı' da önemli bir değişken olarak dikkate alınarak, bireylerin ve firmaların toplam beklentilerini maksimize edecek biçimde yerleşecekleri gösterilmektedir (Kılınçaslan 2002).

### 2.2.2. Tek Merkezli Çemberler Kuramı (1925)

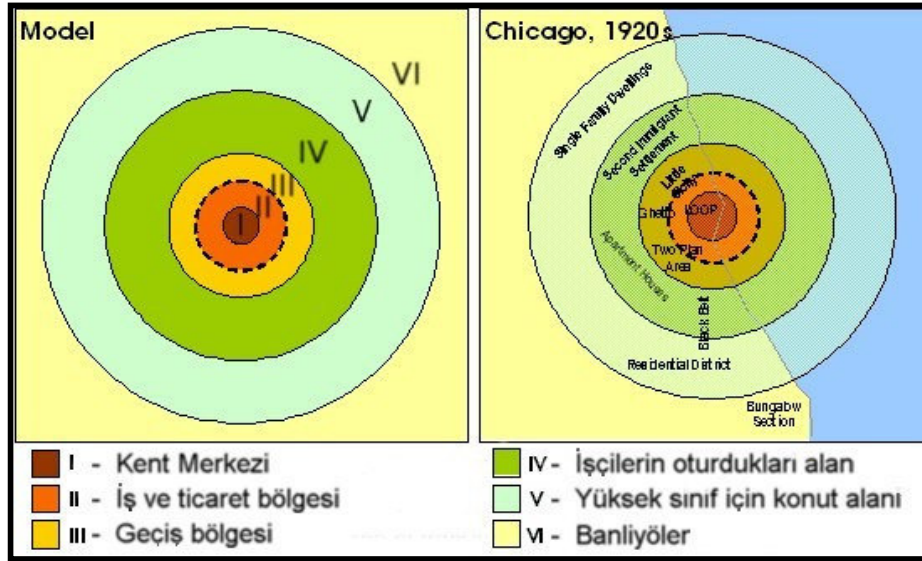
Bu kuram Chicago Okulu'nun öncü isimlerinden Burgess tarafından 1925 yılında geliştirilmiştir. Kuram dönemin Amerikan kentlerinin incelenmesi ile ortaya çıkmıştır. Kentte bulunan farklı fonksiyonların bir merkezin çevresinde yer alan iç içe geçmiş halkalar halinde yer aldıkları varsayılmıştır. Merkezden çepere doğru erişilebilirlik, arazi değerleri ve kentin yoğunluğunda düşüş gözlenmektedir.

Kentin arazi kullanımını anlatan bu teori aşağıda belirtildiği gibi belli varsayımlara dayandırılmaktadır.

- Bütün iş olanakları kentin iş merkezinde bulunmaktadır.
- Her hane halkından bir bireyin, kent merkezine çalışmak amacıyla yolculuk etmesi zorunludur.
- Kamu hizmetleri, vergiler ve hava kalitesi her yerde aynı özellikleri taşır.

- d. Bütün hane halkları, aynı gelir seviyesi ve zevklere sahiptir.
- e. Çalışma yerine ulaşma amacı dışındaki yolculukların, toplam şehir içi ulaşımındaki payı önemsizdir.
- f. Yolculukların alternatif maliyetleri, sıfır olarak kabul edilmektedir. Bu olgu kentsel alanların kullanım yoğunluğunu arttırmaktadır (Marın ve Altıntaş 2004).

**Şekil 2.2 Burgess Eş Merkezli Çemberler Modeli**



Kaynak: Rodrigue, 2007

Tek merkezli çemberler kuramı'na göre en içte bulunan çekirdek Merkezi İş Alanı'nı oluşturmaktadır. 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 (Keleş 2002).

Kuramsal olarak, merkezleşen her yerleşme noktasının, eşdeyişle Tek Merkezli Kent'in hizmet sunduğu bölgenin merkezinde bulunması ve bu alanların daireler

haline olması gerekir. Belli bir önemdeki merkezleşmiş bir yerleşme noktası, kendinden, daha önemsiz olan merkezleşmiş yerleşme noktalarının sundukları bütün mal ve hizmetlere ve kendinden önemli merkezlerin sundukları mal ve hizmetlerinde bir kısmına sahip olmalıdır. Böylece oluşan daire biçimindeki ticaret alanları, birbiri içine giren ve büyükten küçüğe doğru sıralanan bir kentsel kademelenme sistemi oluştururlar. En üstte bulunan kentler, en fazla ihtisaslaşmış hizmet ve faaliyet biçimlerine sahiptirler. Aynı kademelerdeki, yerleşmeler ise, bir arada bulunmakta ve daireler biçimindeki hizmet alanlarının sınırları arasında hizmet boşlukları kalmasına meydan vermemektedir. Bu kuram, kentlerin büyümesini açıklamak da yararlı olmuştur. Bir kent ile hinterlandı, bir başka deyişle, kent ile içinde bulunduğu bölge arasındaki ilişkiye önem vermesi, kuramın değerini arttırmaktadır (Keleş 1972).

### **2.2.3. Sektör (Dilimler) Kuramı (1930)**

Bu kuram, Hoyt'un, 1930'lu yıllarda 142 Kuzey Amerika kentinde yaptığı ve kent içi yerleşimi belirlemeyi amaçlayan araştırmalarına dayanmaktadır. Hoyt, kent içi yerleşimi belirlerken çeşitli gelir gruplarının ve sektörlerin mekandaki yer seçimi davranışlarını dikkate almıştır. Kurama göre, farklı gelir grubunda ve farklı sosyal tabakada bulunanlar farklı bölgelerde oturmaktadırlar [Ertürk, 1991]. Bunlar gelirlerindeki yükselme ile aynı kesim içinde merkezden çevreye doğru hareket ederler. Kent daima yüksek standartlı oturma alanları (prestij aksları) yönünde ısınsal olarak gelişme gösterdiğinden biçimlenmede etkindir. Akslar, su kıyısı, manzara, temiz hava gibi en uygun koşullu yerlerden geçer (Aktan 2006).

Kuram ile kentte yer alan kullanışların farklılaşmasının merkezden çevreye yayılan halkalar halinde homojen bir biçimde değil de yine merkezden çevreye uzanan dilimler halinde olduğu ileri sürülmektedir. Bu dilimler de kent merkezinden çevreye uzanan ulaşım aksları boyunca olmaktadır. Sektör Kuramı'nda 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 gelirliilerin yaşadığı konut alanları bulunmaktadır. Orta

gelirliilerin konut alanları ise kentin dışa açılan aksları arasında kalan dilimlerden birinde yer almıştır. Yüksek gelirliilerin konut alanları da MİA' dan kentin dışına uzanan ana yollardan biri üzerinde yer almaktadır. Bu modelde 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 mekanın şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır (Keleş 2002).

- 1) İş + Ticaret Alanları
- 2) Toptancılık + Hafif İmalat Sanayi
- 3) Sanayi + Düşük Gelir Grubu Konut Alanları
- 4) Orta G.G + Yüksek G.G Oturma Alanları

Bu modele göre parkende ticaret birimleri kent merkezinde yer alırken, endüstriler ve diğer sektörler denizyolu, demiryolu, trolleybüs gibi ulaşım türlerinin isletildiği güzergahlar üzerinde gelişim göstermektedir (Hamamcıoğlu 2009).

Farklı gelir grupları alanlarındaki farklılık arasında karşıt bölgelerde bulunmaktadır. Ayrıca düşük gelir grupları, daha önce orta ve yüksek gelir gruplarının oturduğu ancak daha sonra onların terk etmesi nedeniyle geçiş bölgesi haline gelen yerlerde de oturabilmektedir. Altıncı bölüm ise sanayi bölgesidir. Bu bölge orta ve yüksek gelir gruplarının toplandığı bölgenin karşısında ve uzağında yer almaktadır.

Topraktan yararlanma biçimlerinin temel düzenindeki değişmeleri aydınlatması bakımından önemli sayılan dilimler kuramı, az gelişmiş ülke kentlerinin yapısına, ortak zekli çemberler kuramından daha fazla uyan bir nitelik taşır. Bununla birlikte, bu kuramın da, türlü açılardan eleştirilmesi olanaklıdır. Öncelikle, bu kuram, toplumsal sınıf yapısını gereksiz lde basitleşirmiştir.

Öte yandan, 19. Yüzyıl liberalizminin egemen olduğu bir konut düzenini veri olarak alır; yerinden yönetimlerin etkinliklerini ve planlama kararlarını hiç hesaba katmaz.

Kuram, dilim kavramını, anlaşılmaz biçimde kullanmış, iyi tanımlamamıştır. Topraktan yararlanmada, kümelerin değer yargılarının ve toplumsal davranışların etkisini dikkate almamıştır.

#### **2.2.4. Çok Merkezli Büyüme Kuramı (1945)**

Bu kuram tek merkezli halkalar kuramı ve sektör kuramının topraktan yararlanma biçimlerini açıklamada yetersiz olmasından dolayı Harris ve Ullman tarafından 1945 yılında geliştirilmiştir. Bu kuramın diğer iki kuramdan farklılaştığı nokta, kentte tek bir merkez yerine birden fazla merkezin bulunduğunu kabul etmesidir. Bu merkezlerden bazıları kentte öteden beri var olan merkezler olabilir ya da kentlerin gelişmesine paralel olarak ortaya yeni merkezler olabilmektedir. Çok Merkezli Büyüme Kuramı'na göre MİA dışında bazı farklı fonksiyonlar da kentin merkezinde yer alabilmektedir. Kentlerin çoğunda topraktan yararlanma biçimine göre 6 farklı bölge belirlemek ve bunlar MİA, toptancılık ve hafif sanayi, konut, ağır sanayi, alt merkezler, banliyöler olarak belirtilmektedir (Keleş 2002).

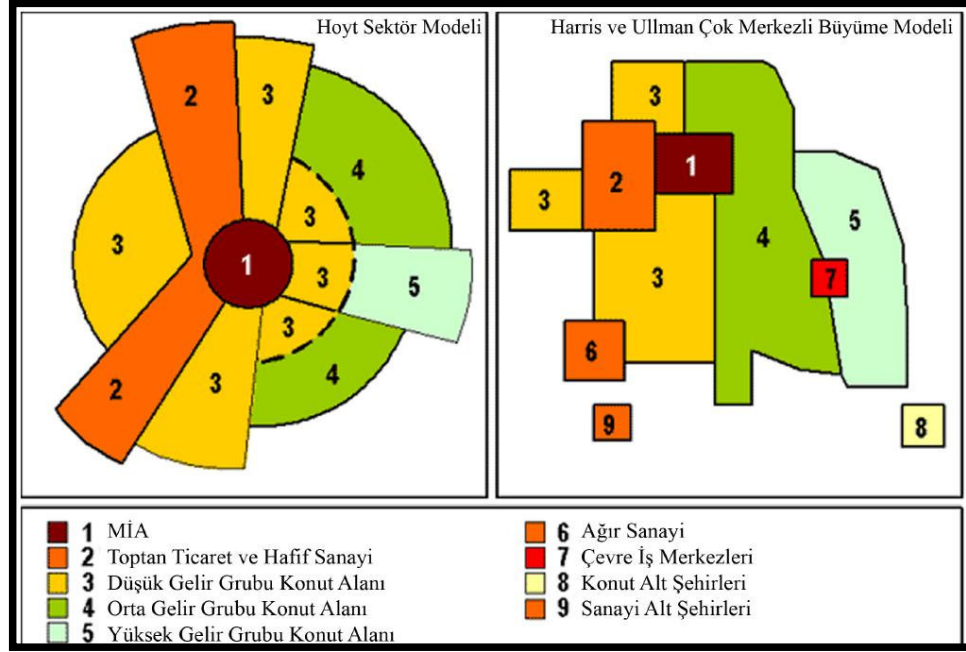
1. Merkezi iş, yönetim ve ticaret bölgesi,
2. Toptancılık ve küçük endüstri bölgesi,
3. (Ağır) sanayi bölgesi,
4. Konut alanı, (Konut alanları kendi içlerinde, dar gelirli, orta ve yüksek gelirli sınıflara göre farklılaşmaktadır.)
5. Kültür merkezleri, parklar, kentin küçük endüstri kuruluşlarının bulunduğu küçük çekirdekler,
6. Banliyöler (konut ve sanayi banliyöleri olarak ikiye ayrılmaktadır)(Aktan 2006).

Modelde, kent içinde farklı noktalarda gelişmekte olan çekirdekler konut alanlarına ve merkeze kentsel ulaşım sistemleriyle entegre olmaktadır. Kentsel ulaşım ise lastik tekerlekli taşıt kullanımının kentlerde tek merkezli (mono-centric) yapıdan çok merkezli yapıya geçisi desteklediği konusu tartışılmaktadır. Buna göre raylı sistemlerin tek merkezliliği desteklediği savunulurken, trafik yoğunluğunun artması ve büyük otopark alanlarına ihtiyaç duyulması gibi sebeplerden ötürü lastik tekerlekli



tasıt kullanımının tek merkezli kentlerde ulaşım problemlerine neden olduğu üzerinde durulmaktadır (Hamamcıoğlu 2009).

**Şekil 2.3 Hoyt Sektör Modeli, Harris ve Ullman Çok Merkezli Büyüme Modeli**



Kaynak: Rodrigue, 2007

Bir kent büyüdükçe homojen ve spesifik aktivitelerin yürütüldüğü merkezler gelişir. Fakat bu merkezlerin, Burges'in birbiri içine geçmiş halkalar veya Hoyt'un iddia ettiği gibi sektörler şeklinde gelişmesi gerekmez. Buna göre, günümüzdeki bir çok kent, konutsal, ticari, depolama, sanayi, finans, hükümet, kültürel ve eğitim hizmetlerinin yoğunlaştığı merkezlerden meydana gelmektedir (Marın ve Altıntaş 2004).

Kuram şu şekilde eleştirilmektedir;

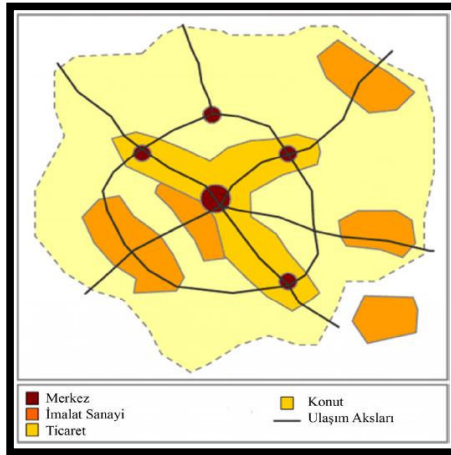
- Kent mekanının işlevler açısından yanlış kullanılmasını ve arsa rantlarıyla kentlerin gelişmesine yol açmaktadır.
- Kuram belirli bir alanda betimleme yapmakta fakat geniş kapsamlı bir topraktan yararlanma niteliği kazandırmamaktadır.
- Yeni çekirdeklerin kent içinde hangi noktalarda oluşacağına dair kestirimler yapmamaktadır (Doç. Dr. Yüksel Dinçer 1999).

Kısacası; Kent topraklarının en elverişli yerinde zenginler, elverişsiz yerlerde yoksullar ve sanayi lekeler halinde bulunmaktadır.

### 2.2.5. Hybrid Arazi Kullanım Modeli (1955)

1955 yılında W. Isard tarafından geliştirilmiştir. Burgess, Hoyt, Haris ve Ullman modellerinin güçlü taraflarını bir araya getirmektedir. Isard merkez ve alt merkezlerin tek merkezli etkilerini ve ulaşım arterlerinin ışımsal etkilerinin kentsel arazi kullanımı üzerindeki rollerini ele almaktadır (Hamamcıoğlu 2009).

Şekil 2.4 Hybrid Arazi Kullanım Modeli



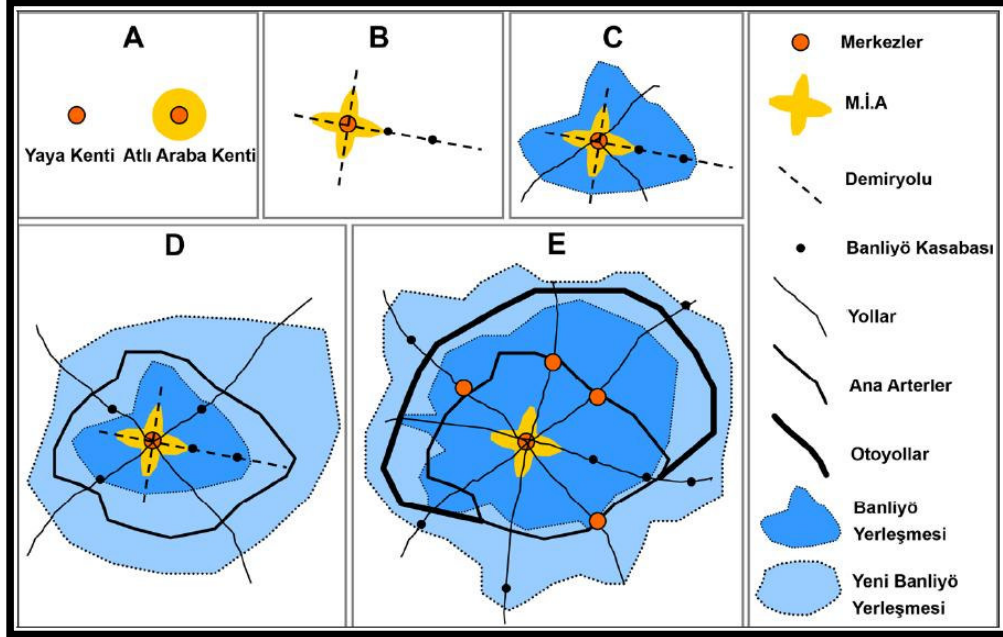
Kaynak: Rodrigue, 2007

MİA ve alt merkezlerin eş merkezli etkisini göz önünde bulundurmaktadır ve ışımsal olarak gelişen anayol akslarının arazi kullanımı üzerinde oluşturduğu formları incelemektedir. Ticaret ve hafif sanayi, merkezde yer seçmekte ve yol aksları boyunca gelişmekte, imalat sanayi hem yığılma ekonomileri hem de ölçekleri doğrultusunda yol aksları boyunca kente yayılmaktadır (Sepetçi 2007).

Yerleşiminde etkili olan erişilebilirlik düzeyi ve diğer talepler gözönünde bulundurulduğunda; perakende ticareti yapan kurumlar tüketicilere olan yakınlık ve kolay erişim olanakları nedeniyle en yüksek değeri vermeye razı gelerek kent merkezinde yerleşmektedir. Buna karşılık imalat sektörü perakendecilerden

erisilebilirlik konusunda biraz daha toleranslı davranarak merkez ve merkeze yakın konumdaki kentsel alanları tercih etmektedir (Hamamcıoğlu 2009).

**Şekil 2.5 Ulaşım Modelleri, Arazi Kullanım İlişkilerinin Gelişimi**



*Kaynak :Rodrigue, 2007*

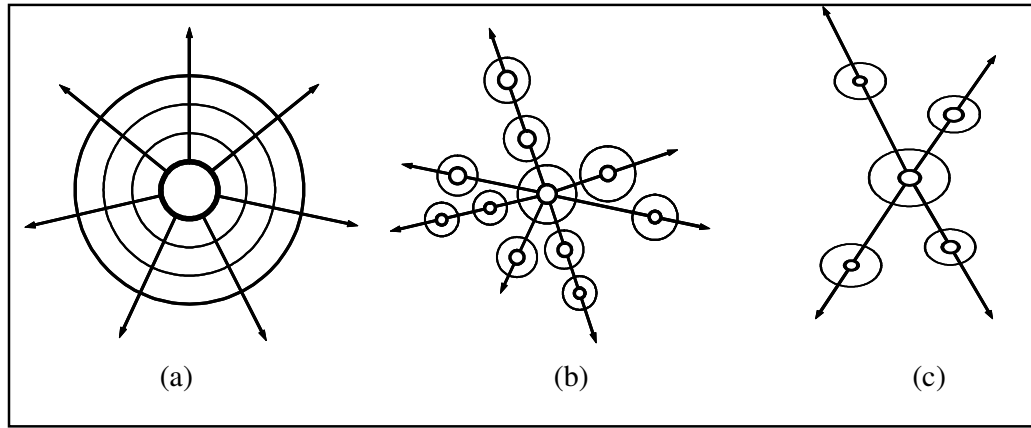
Ulaşım modelleri ve arazi kullanım ilişkileri içinde merkezlerin genel olarak modellenmesi sonucu, tarihsel süreç içinde yaya kentleri olarak ön plana çıkan kentsel yerleşmelerin, tek bir merkezden oluştuğu görülmektedir. Atlı arabaların kentte ulaşım aracı olarak kullanılmasından itibaren, merkezde az bir büyüme ulaşılabilirlik ölçüsünde gerçekleşmektedir. Demiryollarının kentte kullanılmasıyla merkezler bu akslar üzerinde gelişmiştir ve banliyö yerleşmelerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Demiryolu ve karayolu ile bütünleşen kent, hem banliyö yerleşmelerinin büyümesini hem de karayolunun genişliği ölçüsünde, yeni banliyö yerleşmelerinin oluşmasını sağlamıştır. Ulaşım araçlarında gelişim ile birlikte kentsel mekan çok merkezli bir yapıya girmiştir (Sepetçi 2007).

Her ne kadar çok merkezli kent teorisi olmasa da, alt merkezlerin yerleşimi ve nasıl ortaya çıktığını açıklamaya çalışan teoriler bulunmaktadır. Örneğin Wieand, geleneksel tek merkezli kent modelini geliştirerek banliyölerdeki yeni iş

merkezlerinin, bir ulaşım sistemi boyunca nasıl sırayla oluşabileceklerini incelemektedir. Diğer taraftan kent banliyölerinde ortaya çıkan ve merkezi iş alanıyla aynı ekonomik aktiviteler için rekabet eden yeni alt merkezlerin, aynı anda ortaya çıkma olasılıkları daha güçlü bulunmaktadır. Anas, Arnott ve Small'ın (1998) çok merkezli kent modelinin teorik ve ampirik çalışmalarıyla ilgili, detaylı bir literatür taraması bulunmaktadır (Marın ve Altıntaş 2004).

1999'da Frey tarafından yapılan bir sınıflandırma ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır. (a) büyük odaklı merkezleri, (b) toplu taşıma ile bağlanmış, kompakt ve odaklı-konsantre yerleşmeler tarafından desantrilize edilmiş merkezleri, (c) kırsal bölgelere düzgün ve sarp-dik köşeli, yüksek yoğunluklu merkezler olan kompakt şehire alternatif olarak kendi kendine yeten çekirdeklerde yayılmış merkezleri göstermektedir.

**Şekil 2.6 Alternatif, Tekmerkezli Olmayan Şehir Yapıları**



*Kaynak: Alpkökin, 2007*

### **2.3. KENT MERKEZİ KADEMELENMESİ**

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 yani kent merkezi ve alt merkezlerin bir sistem

oluşturduğu söylenebilmektedir. Kısacası; kent merkezi bu sistemin odağı, merkezler kademeleşmesinin ise zirvesi noktasındadır.

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 mekan özelliklerini dikkate alarak belirlemek daha doğru olarak görülmektedir. Birçok bilim adamı kent merkezinin oluşumu ve yapısı hakkında çeşitli tanımlar yapmıştır. Ancak farklı özellikli merkezlerin zaman içinde gelişiminin sonucu olarak benzer özelliklere sahip olabileceği söylenebilmektedir. Bunun tersi de olabilmekte belli özellikli kent merkezleri zaman içinde farklı işlevlere sahip olabilmektedir (Sepetçi 2007).

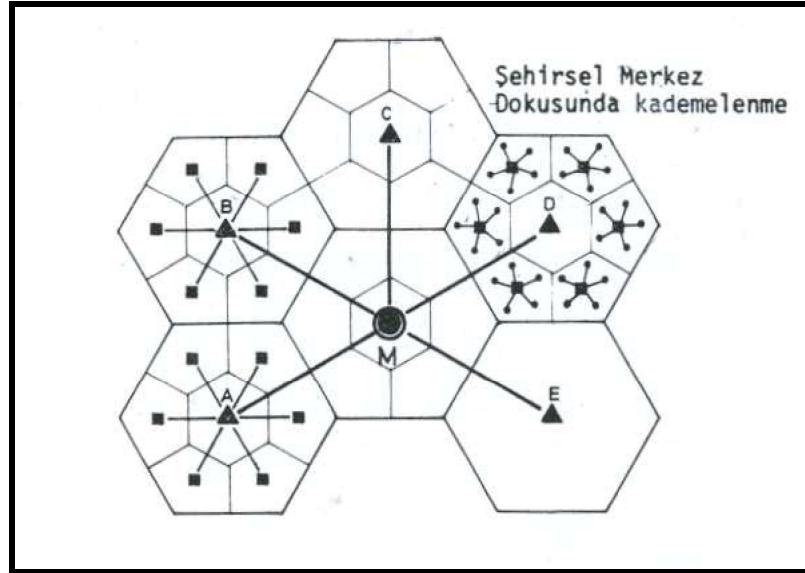
Merkezlerin hiyerarşik dağılımına bakacak olursak öncelikle bu konuyu açıklamak açısından merkezi yerler kuramını incelemek daha doğru olacaktır.

### **Merkezi Yerler Kuramı – W. Christaller (1930)**

Merkezi yerler kuramını ilk olarak 1930'larda yaptığı araştırmalarla Walter Christaller ortaya koymuş ve daha sonra August Lösch geliştirmiştir. Bu kuram kademeli bir mekan yapısıyla genel yerleşme sisteminde etkinliğin sağlanması, ölçek ekonomileri ve dışsal ekonomilerin maksimize edilmesi ile oluşur. Merkezi yerler kuramı mekan planlamasında kullanılacak bazı ilkeleri kapsamaktadır. Kademeli bir mekan yapısı içinde üst kademe merkezler güçlü birer büyüme noktası oluşturarak alt kademe merkezler kendi ölçeklerinde büyüme noktası işlevini yüklenmektedir. Metropolitan alan mekanının kademeli bir düzen içerisinde çoklu bir merkez-çevre ilişkisi içine girmesi ekonomik ve sosyal etkisizliklerin ortadan

kaldırılmasında en belirgin faktör olmaktadır. Merkezilik, bir yerleşmenin çevresiyle ilişkisinin en yoğun bir biçimde sürdürülebilmesi için erişebilirliği en yüksek yerde oluşması anlamına gelir. Bir yerleşmenin kendi bölgesini kontrol gücü ve bölgedeki nüfusun da o yerleşmeden yararlanabilme oranı yerleşmenin ne derece ulaşılabilir ve ne derece merkezi olduğuna bağlıdır. W. Christaller, merkezi yerlerin kademe sayısının bölgelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerine göre değiştiğini belirtmektedir. Bu konudaki kuramsal yaklaşımlarda pazar alanlarının biçimlerini gösteren çok sayıda geometrik düzen ileri sürülmüştür (Kılınçaslan 2002).

**Şekil 2.7 Merkezi Yerler Kuramı**



Ulaşım olanaklarının bölgede aldığı biçim, ekonomik sistem, teknolojinin getireceği yeni üretim ve tüketim normları ile ekonomiler, bir merkezde üretilen bazı ürünlerin bölgesini de aşan pazarlar oluşturabileceği gerçeği; hem kademelenme sayı ve niteliklerini hem de etki alanlarını değiştirebilir ve farklı biçimler yaratabilir. Geometrik biçimlenmeler gerçek hayatta her zaman bulunmamakla birlikte benzeşmeler olabilmektedir. Kuramın en önemli yanı etki alanları ile kademelenmenin varlığının vurgulanmasıdır (Arslan 1997).

Bu kuram bağlamında merkez kademelenmesini değerlendirecek olursak; Dünya'da her şeyin homojen olarak dağıldığını düşündüğümüzde bile bir ulaşım maliyetinde söz etmekteyiz ve bu bağlamda ulaşılabilir yerler merkez konumunda karşımıza

çıkılmaktadır. Günümüzün karmaşık kentlerindeki merkez kademelenmesine bakacak olursak 4 kademe merkezden söz edebiliriz.

**1. MIA:** Merkezi İş Alanları; metropoliten ekonomilerde Üst Düzey hizmetler olarak tanımlanan iş hizmetlerinin yoğunlaştığı ve yerelin dünya ekonomisi ile bütünleştirildiği bölgelerdir. İstanbul Avrupa ve Anadolu Yakaları'nda yer alan birinci derecede Merkezi İş Alanları'dır.

**2. Alt Merkez:** MIA'dan sonra iş hizmetleri kapsamında ikinci derece potansiyele sahip merkezlerdir.

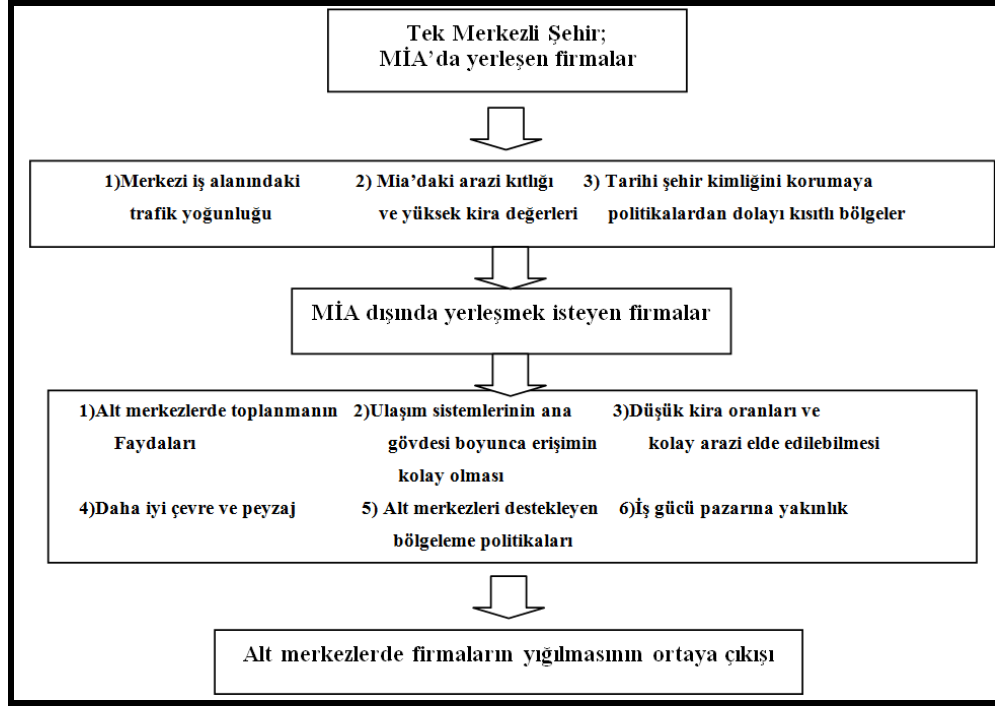
**3. İş Merkezleri:** İskan nüfusuna ve hizmet firmaları ile sanayi firmalarına hizmet veren merkezlerdir.

**4. Yerel Merkezler:** Çevrelerinde oturan iskan nüfusuna hizmet veren merkezlerdir (İMP, 2006).

Kent merkezleri, ana ulaşım ve haberleşme ağı ile alt merkez ve çevresinin bağlantı noktası olmasından dolayı, üretim sürecinin temel girdileri olan sermaye ve işgücü piyasaları kent merkezinde kurulmaktadır. Kamu hizmeti sunan örgütlerle, özel işletmelerin üst düzey yönetim birimleri merkezde kuruluş yeri seçmektedir. Ayrıca yoğun tüketici kitlesine yönelik perakendeciler merkezde yerleşmeyi tercih etmektedirler. Ulaşım kanallarının şehir bütünü ile sağladığı bağlantı, ana ticaret, hizmet ve işyeri ile tüketici birimlerini buraya çekmektedir (Sepetçi 2007).

Cadwallader' a (1996) göre ise, bir kenti çok merkezliliğe iten kuvvetleri, merkezi iş alanındaki yığılma ekonomileri (agglomeration) ile bundan kaynaklanan trafik tıkanıklıkları arasındaki takas şeklinde kavramlaştırmak mümkündür. Fakat nihai süreçte, yeni alt merkezlerin ortaya çıkması, firma ve bireylerin bireysel düzeyde aldıkları kararların bir sonucu olarak görülmektedir (Marın ve Altıntaş 2004).

**Şekil 2.8 Alt Merkezlerin Ortaya Çıkış Süreci**



*Kaynak: Alpkökin, 2007*

Ticari aktivitelerde ana düşünce satış gelirlerinin maksimuma çıkartılmasıdır. Ticari aktivitelerin yer seçiminde tüketicinin erişebilirliği kadar üretici firmaların gereksinimleri de etkilidir. Tüketim maddeleri üreten birimler, ürün dağıtımının maliyetlerinin yüksekliği nedeni ile Pazar alanlarına yakın yer seçerler. Kentsel alanlarda yeni gelişmekte olan bölgelerin yeni ticaret alanları oluşur. Bu birimler aralarındaki rekabet sonucu belirli mesafelerde dağılırlar. Ticaret aktiviteleri satışları arttıran büyük ticaret alanlarının ortaya çıkması ile önemli derecede değişmiştir. Toptan ticaret birimleri kent merkezinden uzaklaşırken, büyük alışveriş merkezleri kent merkezinde ya da kent merkezi dışında önemli ulaşım aksları üzerinde konumlanmaktadır (Sepetçi 2007).

### **2.3.1. Alt Merkezlerin Oluşumu (Yığılma Ekonomileri)**

Kentin büyümesi ile kent merkezindeki toprağın rantı artmaktadır. Buda merkezde bulunan ve büyük alan kullanımı gerektiren işlevlerin kentin dışında yer seçmeye başlamasını ve bu işlevlerle birlikte de onların etrafında bulunan daha küçük ölçekli



firmaların kentin dışında yer seçme eğilimi içinde oldukları, kent gelişim kuramlarında kısaca anlatılmaya çalışılmıştır.

Ekonomik faaliyetlerin belirli bir mekanda toplanması ile ortaya çıkan ve maliyetlerde gerçekleşen azalmayı ifade eden etkiler “yığılma ekonomileri” olarak adlandırılmaktadır. Statik ve dinamik dışsallıklar bağlamında farklı yığılma ekonomisi türleri tanımlanmaktadır (Kıymalıoğlu. Ü., Ayoğlu D. 2006).

Kent modelleri tek başına ekonomik coğrafya örüntüsünün farklı bir yönünü açıklayabildiğinden kentsel yığılmaların oluşumunu ve nedenlerini ortaya koyabilecek tek ve genel kabul görmüş bir model bulunmamaktadır.

Kentsel ekonomi literatüründe Isard’ın sınıflamasına göre genel olarak ikiye ayrılarak ele alınmakta: “Yerleşme ekonomileri” ve “kentleşme ekonomileri”. Ancak, farklı sınıflandırmalar da söz konusudur. Bu çerçevede yığılma ekonomileri “Yeni Ekonomik Coğrafya” literatürü kapsamında statik (durağan) ve dinamik dışsallıklar bağlamında ele alınmaktadır.

Yığılma ekonomileri ile ilgili özgün düşünce Alfred Marshall’a aittir. Yığılma ekonomilerinin varlığı Weber gibi alansal ekonomi ile ilgilenen birçok iktisatçı tarafından kabul edilmekle birlikte kaynaklarını ayrıntılı olarak tanımlayan ilk Marshall olmuştur. Marshall, yığılma ekonomilerini dışsal ekonomiler olarak algılamaktadır fakat yığılma ekonomileri kavramı yerine yerleşmiş ekonomiler kavramını kullanmıştır. Marshallgil dışsal ekonomiler başlığı altında firmaların mekansal yoğunlaşmayı karlı bulup belirli bir alanda yığılmalarının nedenleri toplu üretim (kitle üretimi, içsel ekonomiler), ileri derecede uzmanlaşmış işgücü havuzunun varlığı, uzmanlaşmış girdi hizmeti sağlayan firmalar, taşıma olanaklarını da içeren modern altyapının bulunması şeklinde özetlenebilir. Ekonomik etkinliklerin mekânsal yerleşimini ve oluşan coğrafi örüntünün niteliğini belirleyen iki zıt kuvvetten biri olan yığılma (merkezcil) güçleri ise şunlardır;

- 1.Pazar ölçeği etkisi - geri bağlantılar (pazara erişim) - ileri bağlantılar (ürüne erişim)
2. Gelişmiş işgücü piyasası

3. Saf dışsal ekonomiler (bilgi yayılması)
4. Doğal faktörler (iklim, verimli kaynaklara sahip olmak, ulaşılabilirlik avantajları vs) [Kıymalıoğlu. Ü., Ayoğlu D. 2006].

Ekonomik faaliyetlerin bir araya toplanmasını özendirici faktörler genel olarak “Marshallgil Dışsallıklar” olarak tanımlanmaktadır ve bunlar toplu üretim (içsel ekonomiler), ileri derecede uzmanlaşmış işgücü, uzmanlaşmış girdi hizmetleri ve taşıma olanaklarını da içeren modern altyapının varlığı olarak sıralanabilir (Kıymalıoğlu. Ü., Ayoğlu D. 2006).

Porter yığılmayı; “Aynı sektörde faaliyet gösteren, birbirleriyle işbirliği ve rekabet içinde olan firmaların (tedarikçiler, müşteriler, satıcılar), ilgili kurumlarla (universiteler, meslek kuruluşları, iskoluyla ilgili diğer kurumlar) aynı coğrafi alanda yoğunlaşmaları” olarak tanımlamaktadır. Bu tanıma yakınlık ve işbirliklerinden doğan iktisadi güven alanları olabileceği eklenebilir. Kumelenmeler; mikro (firma), mezo (sube ve sanayi), makro (ulusal) düzeyde gerçekleşmektedir (Orhan, H. 2010).

Alfred Weber ise; Yığılmayı oluşturan firmaların kendi ölçeklerini değiştirmek için mekânsal konumları ve birbirleriyle olan ilişkileri nedeniyle maliyetlerini düşürebileceklerini yada gelirlerini arttırabileceklerinden bahsetmektedir. Bunlar şu şekilde sınıflandırılmıştır;

1. Pazarı bölüşerek (rakiplerle bir arada bulunup müşteriyi paylaşarak)
2. Firmalar arası bağlantılar ( bir firmanın ürettiğini diğer firmanın girdi olarak alması. 3 temel bağlantıları bulunmaktadır; yan sanayi, pazarlama linkleri, hizmet linleri)
3. Ortak iş gücü havuzu
4. Ortak altyapı hizmetlerinden yararlanma
5. Ortak üretim kültürü ve gömülü bilgi

Kentsel ekonomik yaklaşımlardan da görüldüğü gibi kentlerdeki kademelenmenin yığılmaların yönünü belirlediği anlatılmaktadır. Yığılma sürecinde kent merkezinde yer alan büyük firmaların alt merkezlere sıçradığı ve kentlerde alt merkez oluşumlarını yönlendirdiği görülmektedir.

### 3. KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

#### 3.1 DÜNYA'DA KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Tarih öncesi çağlarda ilk kentleşme olgusu, tarım7a bağlıdır. Üretim sonucunda elde edilen artı ürün bazı yerlerde nüfusun yoğunlaşmasını ortaya çıkarır. Mezolitik dönemin sonunda başlayan yerleşme olgusu, daha sonra insan ömrünün artışı ve nüfusun görelî olarak kentlerde yoğunlaşması bu kentlere güç kazandırması ve yönetim merkezlerini doğurması da Neolitik dönemdir (İnankul 1985).

İlk kentlerin kurulmasından 19. yüzyıl ortalarına kadar kent ulaşım biçiminin yaya ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu kentin başlıca karakteristikleri yüksek yoğunluk (100-200 kişi/ha), karma arazi kullanımı ve dar caddeler olarak görülmekteydi. Gidilecek yerlere ortalama yarım saatte gidilebilmekteydi (İBB 2002).

19.yy ortalarından sonra, artan nüfus ve sanayinin etkisiyle yürüyen kentler ortadan kalkmaya başlamıştır. Tren ve tramvayın daha hızlı ulaşım olanağı sunmasıyla, yarım saatlik erişme süresi sabit kalmak üzere, kent dışında tren istasyonları çevresinde oluşmuş küçük kentler ortaya çıkmıştır. Böylece, toplu taşıma hatları boyunca doğrusal olarak gelişmiş, 20-30 km uzunlukta, orta yoğunluklu (50-100 kişi/ha) kentler oluşmuştur (İBB 2002).

Atlı tramvaylar kentin gerçek büyümesini uyaran ilk kentsel taşıma araçları olmuştur. Hayvan gücüne dayalı araçlar genel anlamda kamu taşımacılığında ilk örnek olarak görülmektedir. Kentin büyüklüğünü ve formunu etkileyen kentsel ulaşım gücünü ilk kez ortaya koymaktaydılar. Atlı tramvay işletmeciliğinin merkezi noktası çoğunlukla bir şehrin merkezi haline gelmekteydi. Bu dönemde, şehir merkezinde arazi değerleri yükselmiş ve işyerleri yavaş yavaş merkezi çevreleyen konut alanların yerini almaya başlamıştır. Tramvay hatları boyunca ve yakın sokaklar üzerinde ticaretin ve ikametinin bantlar biçiminde gelişimi yaygın hale gelmiştir (Sepetçi 2007).

1840'ların sonlarında ortaya çıkan omnibüs kamu taşımacılığı anlamında kullanılan ilk araç olmuştur. Omnibüsün hizmete girmesi ile kenti uygun yürüme mesafesine göre sınırlandırmak gereği ortadan kalkmıştır. Bu araçlarla sayısı artan işçi ve satıcıların fabrikalara ve ticaret merkezlerine ulaşımı sağlanmıştır. Omnibüsün kentlerin coğrafi büyümesinde çok büyük etkisi olmasa da, bu araçlar kent merkezinde ulaşım odağının gelişmesine olanak vermiştir (Sepetçi 2007).

1880'lerin sonlarında atlı tramvaylardan daha hızlı olan ve uzun yolculuklara imkan veren elektrikli tramvaylar ortaya çıkmış ve böylece konut işyeri ayrımı daha net biçimde ortaya çıkmıştır. Artan konut işyeri ayrımı endüstri devriminin çevresel etkileri bakımından da desteklenmekteydi. Tramvay hatları kentsel alanlarda sabit hale gelmiş ve kentsel alanlarda tramvay hatları boyunca lineer gelişim ortaya çıkmıştır (Sepetçi 2007).

Otomobilin arazi kullanımı üzerindeki etkisi II. Dünya Savaşı'nı izleyen döneme kadar hissedilmemiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında banliyö konut bölgeleri ve araba sahipliğinde önemli artış olmuştur. Daha çok insanın banliyölere kaymasıyla şehir merkezi ile banliyö arasında yolculuklar yoğunlaşmıştır. Bu da ekspres yolların yapımına neden olmuştur. Şehir merkezindeki ticaret alanlarının önemi, geniş bölgesel alışveriş merkezlerinin yaygın olarak büyümesine bağlı olarak azalmıştır (Baycan 1993).

Kentleşme kentlerin büyüme olgusu açısından bakıldığında iki önemli dönemle karşılaşılır. Bunlardan birincisi "Tarım Devrimi", ikincisi 19.yy'da İngiltere'de başlayan "Sanayi Devrimi" dir. Başlangıçta yalnızca nüfusun yoğunlaştığı yerler olarak tanımlanan kentleri ve merkezleri, ekonomik etmenlerin kentin büyümesine etkisi bütününde incelendiği zaman kent merkezlerinin gelişimini üç ana başlıkta inceleyebiliriz. a) Sanayi Öncesi Kent Merkezi, b) Sanayi Dönemi Kent Merkezi, c) Sanayi Sonrası Kent Merkezi.

### 3.1.1 Sanayi Öncesi Dönemde Kent Merkezi

İlk dönemlerden başlayarak; korunma, ürettiğini depolama ve görel olarak daha sonraki dönemlerde işbölümü, uzmanlaşma olgusu birlikte yaşamayı gerektirmiştir. Ekonomik güçlerin ikinci derecede önemli olması nedeniyle sanayi öncesi kentleri yönetim merkezi veya dinsel merkez olarak nüfusun yoğunlaştığı yerlerdir. Daha sonra ticari merkezlerinde eklendiği görülmektedir (İnankul 1985).

Hiçbir uygarlıkta kent yaşamı, ticaret ve sanayiden bağımsız olarak gelişmemiştir. Gerçekten bir kent grubu, ancak yiyecek maddelerini dışardan getirerek yaşayabilir. Ancak bu dışalımın, buna denk düşen yada bununla eşdeğerdeki mamul ürünlerin dış satımıyla dengelenmesi zorunludur. Böylece, kentle çevresindeki kırsal bölge arasında sıkı bir karşılıklı hizmet ilişkisi kurulur (Cengiz 1984).

Ticaret, yönetim ve dinsel merkez olan sanayi öncesi kentlerde içe dönük bir ekonomi söz konusudur. Uzmanlaşma görel olarak daha alt düzeydedir. Ekonomik işlev ve organizasyonlar basit, dağınık ve aynı biçimde olma eğilimindedirler. Kentsel nüfus içinde toplumsal farklılaşmaya karşın, kentsel arazi kullanımında çok az derecede farklılaşma vardır. Ekonomik işlev ve organizasyonlar basit, dağınık ve aynı biçimde olma eğilimindedirler. Kentsel nüfus içinde toplumsal farklılaşmaya karşın, kentsel arazi kullanımında çok az derecede farklılaşma vardır. Ekonomik etkinlikler sonucu ortaya çıkan ürünün standardizasyonu olmadığı gibi, toplum yapısı da kırsal özelliğini korumaktadır. Bu tür ekonomik ve politik merkezlerin çekim gücü olmadığından Sanayi Devrimi'ne kadar kentsel arazinin görel de olsa büyük ölçüde değişmesi söz konusu değildir. Sanayi öncesi kentlerde dinsel ve yönetsel görevler, ekonomik görevleri arka planda bırakmıştır. İleri düzeyde uzmanlaşma bulunmadığı için de, zanaatkar malının yalnız yapımı ile değil, ticareti ile de uğraşır. (İnankul 1985).

Tarım kesimindeki artı ürünün değişimine olanak sağlayan ve iki önemli yolun kavşağında olduğu varsayılan pazar yeri, genellikle kent merkezlerinin ilk kuruluş yeri olarak kabul edilmektedir. İlk kentsel yerleşmeler, merkez denilen çekirdeğin

çevresinde gelişmişlerdir. Kentsel yaşamın gelişmesiyle birlikte, dinsel, yönetsel, eğitsel ve askeri hizmetler de bu alanda yoğunlaşmışlardır (Cengiz 1984).

Bu dönemin en önemli özellikleri; toplumsal, simgesel ve değişim (mübadele) merkezlerinin tek bir merkezde odaklaşması, bütünlüğü ile algılanan sur- içi kentinin, kırsal yerleşmelerin karşıtı olarak belirginleşmesi ve kentsel işlevlerin henüz mekanda farklılaşmadığı bu yerleşme modelinde, gelişen ticaretin burjuvaziye egemen sınıf olarak ortaya çıkarmasıdır (Cengiz 1984).

### **3.1.2 Sanayi Dönemi Kent Merkezi**

Kent merkezlerinde en büyük değişim 19.yy'da olmuştur. Kıtalararası ticaretin artması dünyanın pek çok yerinde hammadde sağlayan ya da işleyen merkezlerin gelişmesini sağlamıştır. İngiltere ve Avrupa'da, 19.yy'ın ilk yarısında yaşanmış olan sanayi dönemi, Kuzey Amerika'da aynı yüzyılın ikinci yarısında etkili olmuştur.

Tarımsal nüfusun hizmet ve imalat etkinliklerinin yerel bağlarının bozulmasıyla toplum sanayi- kent toplu olarak dönüşüm gösterirken, kentsel alanlarda da el sanatı imalatından sanayi kuruluşu ölçeğine geçen sanayi için kentsel alan sunulmaya başlanmıştır. Böylelikle toplumda nasıl işbölümü, uzmanlaşma görülüyorsa kentsel arazinin kullanımında da uzmanlaşma, iş bölümü ortaya çıkmıştır. Ulaşım maliyetleri kentlerde sanayi komplekslerini yaratmış ve kentler dışsal ekonomilere bağımlı sanayiler ve firmalarla alanlarını genişletmiştir. 20.yy.'da kentsel nüfusun, kentsel mekan içindeki sanayinin kırsal kesimden gelenlere sunduğu ekonomik fırsatlar nedeniyle büyümüştür. Teknolojik yenilikler kırsal- kentsel dengesini bozmuş ve kırsal alanda görel olarak bölüşümü değiştirmiştir. Böylece kentlere göç başlamıştır (İnankul 1985).

Sanayi kentini bir dönem önceki yeniçağ kentlerinden ayıran en önemli fiziksel öge sanayi bölgeleridir. Gelişmenin ilk aşamalarında sanayi ile konut iç içe bulunurken, sanayinin genişleme gereksinimi ayrı bölgeye taşınmasını gerektirmiştir. Bir önceki dönemde oluşturulan kapitalin, bu dönemde sanayi yatırımlarına yöneltilmesi, üretim

ölçeğinin hızla büyümesine ve bu sektörün sağladığı iş olanaklarından yararlanmak isteyen kırsal nüfusun, kütleler halinde, kente göç etmesine neden olmuştur. Bu gelişmeler, sanayi öncesi dönemde bütünlüğü ile algılanan kentsel yerleşmenin hızlı bir yayılma sürecine girmesine ve iç kentin (iner-city) dışında yeni konut mahallelerinin ve banliyö yerleşmelerinin biçimlenmesine yol açmıştır (Cengiz 1984).

Merkezi kent, düşük gelirliilerin, yeni oluşan banliyö yerleşmeleri ise, orta ve üst gelirliilerin barındıkları yerler şeklinde oluşmuştur. Sınıfsal farklılaşmanın belirginleştiği bu dönemde, farklı gelir grupları farklı konut mahallelerine yerleşmekte ve ticaret bölgelerinin, iş alanlarının eğlence yerlerinin ve ulaşım araçlarının kullanımında da bu grupların farklı alanlardan yararlandıkları gözlenmektedir. Modern ve geleneksel merkezlerin ikiz kutuplaşması, alt gelir gruplarının zanaat faaliyetlerinin, geleneksel ve toptan ticaretten tarihi merkezde gelişmelerine, büyük mağazaların, büro ve banka yapılarının ise modern merkeze yönelmelerine yol açmıştır (Cengiz 1984).

Toplumsal yapıdaki bu değişimin kent mekanına yansımaları, sanayi öncesi dönemde tek bir merkezde odaklaştığı bilinen, sosyal, simgesel ve değişim merkezlerinin de ayrışmasına neden olmuştur (Cengiz 1984).

### **3.1.3 Sanayi Devrimi Sonrasında Kent Merkezi**

Sanayi kesimindeki gelişmelerden büyük ölçüde pay alan ve güçlü bir ekonomik yapıya sahip olan kentlerin, uzmanlaşmış üçüncül faaliyetler için de elverişli bir yerleşme mekanı haline dönüşmeleri, kontrol gücünün bu kentlerde odaklaşmasına ve yönetim, denetim ve eşgüdüm faaliyetleri ile algılanan metropoliten kentlerin görünüm kazanmasına neden olmuştur.

Kentsel merkezlerin sundukları hizmetler günümüzde artık bilgi (information), kredi elde etme ve yönetsel kararlar vermeye daha fazla, buna karşın üretimde ve depolamayla ise daha az ilgilidir. “Merkezi Pazar”daki malların ve işlemlerin

çeşitliliği daha önceki dönemlerden farklıdır. Bunlar giderek daha soyut bir karakter almaktadır. Büro işlevlerinin hacmi önemini korumakta, kendilerine çektikleri ya da bu faaliyetlerde çalışan işçilerin nitelikleri nedeniyle büyük merkezler çok daha fazla avantaj kazanmaktadır (Cengiz 1984).

Sanayi kesimindeki gelişmelerden büyük ölçüde pay alan ve güçlü ekonomik yapıya sahip olan kentlerin, uzmanlaşmış üçüncül faaliyetleri içinde elverişli bir yerleşme mekanı haline dönüşmeleri, kontrol gücünün bu kentlerde odaklaşmasına neden olmuştur. Böylece günümüzde yönetim, denetim ve eşgüdüm faaliyetlerinin merkezi olarak bildiğimiz metropoliten kentler ortaya çıkmıştır (Cengiz 1984).

Kent merkezlerinin (MİA) oluşumu çok geniş tarihsel süreç içinde gelişim göstermiştir. Şimdi de içinde bulunduğumuz kentleşme sanayileşme süreci içinde, hızla gelişen haberleşme iletişim olanak ve teknikleri çerçevesinde ticaretin gelişme sürecinde ve gelişmekte olan bir ülkenin içinde bulunduğu gelişmişlik derecesinden soyutlamayacak bir düzeyde gelişme göstermektedir (Cengiz 1984).

19.yy'da kent merkezlerinde başlayan gelişmeler, günümüzde de giderek hız kazanarak devam etmektedir. Kent merkezinin etki alanı genişlemiş, hizmet sektörünün önem kazanması, iş merkezlerini ve bu sektörde çalışan kişi sayısını arttırmıştır. Merkezi alana olan yoğun baskı yapıların yükselmesine neden olmuş, bu da merkezin çok yoğun kullanılmasını gerekli kılmıştır.

## **3.2 TÜRKİYE'DE KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ**

### **3.2.1 1923 Dönemi Öncesinde Kent Merkezi**

1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı ekonomisinde ve kurumsal yapısında sanayi devrimiyle birlikte dönüşmeler yaşanmaya başlandı. Piyasa mekanizması içinde Osmanlı ekonomisi kapitalist ilişkilere açıldı ve yönetici modern olma yolunda reformlar yapmaya başladılar (İlhan Tekeli).

Bu gelişmeler kent mekanına şu şekilde yansdı;



1860'lı yıllarda liman kentleri çok açık hale geldiler. Kentteki bedesten etrafındaki çarşılardan, liman çevresindeki pazarlardan oluşan eski merkezlerin yanı sıra modern bir merkezi iş alanı oluşmaya başladı. Merkezde yada hemen yakınında demiryolu istasyonları, limanlar, rıhtımlar, posta binaları yapılmaya başlandı. Devletin kurumsallaşması ve yeni bürokrasinin oluşmasına paralel olarak, merkezde devlet daireleri kuruldu. Böylece kent merkezi büyüdü, işlevleri çeşitlendi, modern ve geleneksel kesimler farklılaştı.

İkinci bir değişme; yaya olarak kullanılan kent içi ulaşımın yerini, araba, tramvay, vapur, banliyö treni gibi toplu taşıma araçlarıyla yapılan ulaşım oldu. Bir yandan kent içi ulaşımındaki gelişmeler, öte yandan kent nüfusunun artışı ve yeni bir toplumsal tabakalaşma biçiminin oluşması sonucu kentlerin çevreye yayılması yani banliyöleşme başlamıştır (İlhan Tekeli).

### **3.2.2 1923- 1950 Dönemlerinde Kent Merkezi**

Bu dönemde, Türkiye bir kimlik arayışı süreci içerisindeydi. Ekonomik altyapının yenileştirilmesi ve sanayileşme girişimleri içine girilmiş, ancak bu dönemde yaşanan ekonomik buhran ve II. Dünya Savaşı, bu girişimlerin yerini içe dönük bir ekonomik politikasına bırakmıştır.

Kentsel nüfus bu dönemde büyük kentlerde toplanmıştır. Kent merkezleri, tarımsal ve sınırlı boyutta olan tarım dışı üretimi denetleyen ve hizmet sunan mekanlardır. Yönetim, ticaret ve hizmetlere yönelik işler merkezde yer almaktadır.

Bu dönemde kentte ikili bir merkez yapısı görülür. Birincisi “Geleneksel Merkez”, diğeri ise “Yeni Merkez” dir.

Geleneksel kent merkezleri, hanlar ve çarşılar bölgesinde yerleşmiş, zanaat türü üretim, perakende ve toptan ticaretin yer aldığı alanlardır. Geleneksel merkezde, tarıma dayalı küçük üreticilik faaliyetleri önemli yer tutar. Geleneksel merkezlerde

hanlar iş merkezlerindeki önemli yapılarıdır. Ulaşım, depolama, ticaret ve konaklama için farklılaşmış büro veya ofis binaları olmadığından, hanlar bu işlevi de görmektedir.

Yeni merkez, yönetim merkezidir. Hükümet konağı, belediye binası, demiryolu ve binası, adliye binası vb. yeni ögeler yeni kent merkezinde yerlerini almış ve yeni tür hizmetler, bankalar, oteller, dükkanlar için bir çekim alanı oluşturmuştur.

1924 sonrasında kent merkezi, devlet otoritesini yansıtan binaların yer aldığı bir mekan olmaya başlamıştır denilmektedir. Altyapı ve kentteki yapılaşma bu dönemde, kamu denetiminde gelişmiştir. Ülkenin her noktasına ulaşımın rahatça yapılabilmesi için demiryolu ağı genişletilmiştir. Bu sebeple tren istasyonları, kent merkezlerinin önemli bir unsurudur. Sanayi için yer seçiminde belirleyici bir etken olmuştur.

Bu dönemde kent imar planlarının yapıldı görülmektedir. Bu imar hareketinin amacı, hem Batılaşma ve çağdaşlaşma ideolojisinin çevre mekanlarını hazırlamak hem de kentin artan nüfusuna yeni yerleşim alanları yaratmaktır.

### **3.2.3 1950- 1980 Dönemlerinde Kent Merkezi**

Sanayileşmenin hızla artması, kentlerin nüfuslarının aşırı artması ve kentsel ulaşım araçlarının sayı ve çeşitlerinin çoğalması, 1950’li yıllarda kentlerin biçimlenmesinde önemli etkenler olmuşlardır.

Bu dönemdeki sanayileşme süreci, yabancı sermayeye endekslenmiştir. Ticaret sektörüne yönelik krediler artmıştır. Kentteki küçük işletme sayısı artmıştır. Karayolu ulaşımının geliştirilmesi amacıyla kentsel ulaşım ağına yatırım yapılmıştır. Karayolu ulaşımının önem kazanması ile kentin etki alanları artmıştır. Kentlerde artan ticaret kenti çekici hale getirmiş, kırdan gelen nüfus için iş olanakları yaratmıştır.

Yapılan istatistiklere göre 1950- 1960 yılları arasında kentsel nüfusta, toplam ülke nüfusuna oranla %80 'e varan bir artış gözlenmiştir. Bu büyümenin en önemli etkeni 1945'li yıllarda başlayan göç olgusudur denilmektedir. Bu dönemde büyük kentlerdeki nüfusun yaklaşık %30'u gecekondularında yaşamaya başlamıştır.

1960'lı yıllarda ithal ikameci politikalar bağlamında, küçük üretim faaliyetleri kentlerin geleneksel merkezi iş alanlarında ve onların çevresinde artış göstermiştir. Merkezi iş alanları ve geçiş alanları enformel işlere en fazla olanak veren bölgeler haline gelmişlerdir. 1965 yılı sonrasında sağlanan devlet desteği ile küçük sanayi, kent merkezinden giderek kent dışında kurulan küçük sanayi sitelerine taşınmıştır. Ancak bir bölümü de ekonomik alandaki yeni yapılanmalardan etkilenerek kent merkezlerinde varlıklarını sürdürmüşler ve hatta sayılarında artış gözlenmiştir.

Daha sonraki yıllarda örgütlenen toplu iş yerleri ve sanayi siteleri kent merkezlerinden uzaklaşmış ve merkezdeki üretim işlevi azalmıştır. Bunun yerine toptan ve perakende ticaretin payı artmıştır. Kent merkezi yatay ve düşey doğrultuda büyümüş ve yakın çevresine doğru yayılmaya başlamıştır.

1970'li yıllarda özellikle İstanbul ve Ankara gibi metropollerde kentlerdeki iş alanlarında dönüşümler gözlenmiştir. Hizmetler ve sanayi hizmetleri kentin yeni merkezinde kendilerine yer edinirken, örgütlü veya örgütsüz ticari faaliyetler, kentin büyüme yönünde dağınık bir biçimde yerleşmişlerdir.

Kentlerdeki iş merkezlerindeki yüksek rantları karşılayabilmek ve gelir arttırmak için geliştirilen yeni bir çözüm de , içinde çok sayıda dükkanın yer aldığı pasajlardır. 1960'ların başında kent merkezinde, ana caddelerde dönüşüm geçiren, yıkılıp yeniden yapılan veya mevcut binaların giriş katları ve bodrumları perakende satışın yoğunlaştığı pasajlar haline getirilmiştir.

Merkezi iş alanlarının dönüşümünü etkileyen ve kentlerin makro formunda belirleyici rol oynayan iki önemli etken vardır. Bunlar; yeni konut sunum biçimleri ve ulaşım sorununu çözmeye yönelik alınan tedbirlerdir. Ocak 1954 tarihli 6217 sayılı yasa ile 1-2 katlı evler ve çok katlı apartmanlara kat mülkiyeti imkanı tanınmış,

bireysel mülkiyete ait bu yapılar yıkılıp yerlerine çok katlı konut birimleri inşa edilmiştir. Bu dönemde birikim sahipleri yüksek enflasyon karşısında paralarının değer kaybetmemesi için, yalnızca konut veya inşaat sektörüne yatırım yapmışlardır. Bu koşullara paralel olarak kent merkezi ve çevresi yoğunluk kazanmış, işlev değiştirmiştir.

Merkezi iş alanlarının dönüşümünde diğer önemli etken, kent içi ulaşımına yönelik formal ve enformel çözüm çabalarıdır. Çevre konut alanları ile merkezi iş alanı arasındaki ulaşım da belediyenin toplu ulaşım kaynaklarının yetersiz oluşu, kentlerde enformel bir toplu taşıma olan ve küçük girişimciler tarafından hayata geçirilen “dolmuş” çözümü gündeme gelmiştir. Zaman içinde dolmuşlar, çevre yerleşmelerde yaşayan kitlelerin kent merkezine ulaştırılması açısından en etkili yöntem olmuştur. Ancak kent merkezinde trafiğin yoğunlaşması ve ulaşım araçlarının yarattığı sıkışıklık merkezi iş alanında karmaşa ve kirlenmeye yol açmıştır. 1950- 1960’li yıllarda motorlu araçların artması sonucu oluşan kent içi trafiğin rahatlatılmasıyla istisnalar yapılarak yollar genişletilmiş, bulvarlar yapılmıştır. 1973 yılında iki yaka arasında karayolu ile ulaşımın sağlanması ve dengeli yerleşimin, gelişimin sağlanması amacıyla ve merkezi iş alanlarının kuzeye yönelmesini sağlayan Boğaz Köprüsü açılmıştır.

1970’lerin sonunda, metropolleşen kentlerde, birbirlerine bağlı ancak sundukları hizmetler bakımından farklı odaklaşmaların olduğu kent merkezleri belirmiştir. Genelde bu yeni odaklaşmanın kentin prestijli konut alanlarına doğru, kentin büyüme doğrultusuna takip ettiği görülür.

### **3.2.4 1980’den Günümüze Kent Merkezi**

Türkiye, 1980 sonrasında bir serbestleşme dönemine girilmiştir. Serbest piyasa koşullarının işlerlik kazandırılmasına yönelik olan bu ekonomik politika izlenmiştir. Bu politikayla ithalatın ve ihracatın artması, devlet kurumlarının özelleştirilmesi, altyapı ve konut yapımının geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Bu dönemde kentleşme oranlarında sınırlı bir düşüş gözlenmiştir. Kentsel yerleşmelerin sayısı artmış, kentler arası göçlerle doğru bir dönüşüm yaşanmış ancak doğurganlık oranlarındaki azalma sonucu kentsel nüfus artış hızı azalmıştır.

Ekonomik yapılanma ve telekomünikasyon teknolojisindeki gelişmelerin artmasıyla, merkezileşme ve merkez dışına yayılma eğilimlerinin biçimlendirdiği mekanlar, kent makro formunu oluşturmaya başlamışlardır. Metropollerde merkezi iş alanlarının sayısı artmaya başlamıştır. Kent merkezlerindeki üretici hizmetler giderek yoğunlaşmış tüketici hizmetleri büyük kentlerin dışına çıkmaya başlamıştır. Kent merkezindeki yoğunlaşan faaliyetleri alt merkezlere doğru yayılmaya başlamıştır. Bunun en önemli sebebi toplu konutlardır.

Yeni iletişim ve ulaşım olanaklarının kentte iş merkezinde artmasıyla, büyük sermaye sahibi holdingler ve bankaların genel müdürlüklerinin yer aldığı çok katlı iş merkezleri ve plazalar ortaya çıkmıştır.

Kent merkezlerinin önemli bir faaliyeti olan perakende ticarete 1980 sonrasında önemli dönüşümler yaşanmıştır. Yabancı sermayenin artmaya başlaması, özel otomobil sahipliğindeki artış ve elektronik alandaki devri sayılabilecek gelişmeler içinde önemli değişimlere yol açmıştır.

“1980’lerin sonuna doğru ithal ikameci politikanın yerini daha liberal bir politikanın alması, Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne koşullu olarak katılması, Banka ve diğer finans kuruluşlarının desteği ile kredi kartı uygulamasında büyük bir artış olması, Batı türü bir alışveriş biçiminin gelişmesine yol açmıştır.” Bu merkezler 1980’li yılların sonlarında kent merkezlerinde, 1990’lı yıllarda ise kentlerin dışında ana ulaşım akslarında yer almaya başlamışlardır. Daha sonraki yıllarda ise birçok sosyal faaliyeti içine alan alışveriş ve eğlence merkezleri, kent merkezlerinde yerlerini almaya başlamışlar, tatil günlerinde merkezi ziyaret edenler genellikle bütün günlerini bu alanlarda geçirmektedir.

Sonuç olarak, kent merkezlerinin dönüşüm sürecinde, metropoliten kentlerde birden fazla hizmet örgütlenerek bir araya gelmiş, yatırım ve iletişim öğeleri göz önüne

alındığında, kentin iş merkezinin büyümesi doğrultusunda yeni bir veya birkaç odak noktası yarattığını söylemek mümkündür. Perakende satış, bu sürecin gelişmesinin iyi bir göstergesidir.

Aslında yukarıda açıklanmaya çalışılan gelişim sürecinin planlı olduğu söylenemez. Büyük alışveriş merkezlerinin kent içinde veya dışında yer seçmeleri, kentin makro formunda önemli değişimlere sebep olmuştur. Aşırı rekabet rantların yükselmesine sebep olmuş, arazi kullanım örüntüsü değişmiştir.

### **3.3 İSTANBUL'DA KENT MERKEZİ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ**

İstanbul kent merkezinin Eminönü, Fatih ilçesinde ve Galata' da geliştiği Bizans döneminden sonra, Osmanlı döneminde sur dışında Eyüp, Üsküdar ilçeleri, Pera ve Boğaziçi köylerinin geliştiği görülmektedir. Osmanlı döneminin son yıllarında Pera, Taksim yönünde gelişmiş ve kuzeye doğru kentsel gelişme yönlenmeye başlamıştır. Kentin bu döneme kadar güney – kuzey yönünde geliştiği söylenebilmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ise Batı yakasında 19.yy benzeri bir gelişme gözlenirken, doğu yakasında Kadıköy ve Maltepe ilçeleri yönünde hızlı bir kentsel gelişme gözlenmektedir. Batı yakası güney – kuzey yönünde gelişme gösterirken, doğu yakası batı – doğu yönünde bir gelişme göstermiştir. Kent, 1950' li yıllardan sonra hızla gelişmeye başlamış ve kent merkezi güney – kuzey yönünde hızla gelişmesini sürdürmüş, kent genel olarak doğu – batı yönünde gelişme eğilimine girmiştir.

İstanbul' un mekansal gelişimini yönlendiren etmenler yıllara göre sınıflandırılarak belirtilmeye çalışılmıştır.

1. 1923 dönemi öncesi
2. 1923- 1950 yılları arası dönem
3. 1950-1980 yılları arası dönem
4. 1980'den günümüze şeklinde dönemler ele alınmıştır.

### 3.3.1 1923 Dönemi Öncesinde Kent Merkezi

İstanbul'un fethine kadar kent merkezi ele alındığında, merkezin mekansal yapı ve ulaşım gelişiminde topografyanın belirleyici unsur olması ön plana çıkmaktadır. Osmanlı döneminde de belirli olan bu unsur, kentin yaya ağırlıklı ulaşım yapısında, limana kolay ulaşım için ticari fonksiyonlar liman yakınında yer seçmektedir. Bu dönem Bizans dönemi olarak adlandırılmakta olup, antik kent yapısı, mekansal formun kaynağı olmuştur. Kentte hakim tepede bulunan akropol ve bitişiğinde bulunan ticaret alanı, liman alanıyla birlikte bütünleşmiş olarak Haliç kıyısı boyunca uzanmaktadır. Bütün bu yapılar bugünkü Topkapı sarayı ve Ayasofya'nın bulunduğu tepede yoğunlaşmaktadır.

Şekil 3.1 Bizans Dönemi Kent Planı



Kaynak: Sepetçi, 2007

Bu dönemde, ticaret alanları, haliç kıyısı paralelinde ve Makros Embolos olarak adlandırılan ve bugün Uzun Çarşı adını alan sokak uzantısında geliştiği görülmektedir. Bu aks, çarşı ile iskeleleri birbirine bağlaması açısından önem kazanmaktadır. Divanyolu ve Çemberlitaşı takip eden, Beyazıt, Şehzadebaşı ve Koska' ya kadar uzanan çarşı ve şimdiki Kapalıçarşı'nın bir parçası ile bugünkü Sirkeci' nin bir bölümünün çarşı sınırları içinde kaldığı görülmektedir (Sepetçi 2007).

Kent ekonomisinin önemli bir ölçüde transit ticarete dayalı olması, kentin üretimden çok tüketime dönük olmasını ve dış ticaretteki gelişmelerden kolayca etkilenmesini sağladığı görülmektedir. 10. yy. da yabancı devletlerle yapılan ticari antlaşmalar, Konstantin döneminde başkent özelliği kazanması, dış ticarete önemli bir ivme yakalanmasını sağlamış, Galata' da çeşitli kolonilerin oluşmasına neden olmuştur. 13. yy.' da Galata' nın Cenevizlilere verilmesi, aynı zamanda Konstantin döneminde kentin 14 bölgesinden biri olması nedeniyle, bölge kentten ayrı bir şekilde gelişme göstermiştir ve zamanla ticaretin odak noktası halini almıştır (Sepetçi 2007).

İstanbul fethinden sonra kentte cami, külliye, saray, han, bedesten, çarşı ve konut fonksiyonlarının yer aldığı görülmekte olup, bu dönemde, geçmiş dönemde de etkili olan liman alanlarından, Marmara Denizi kıyısındaki limanların önemini kaybettiği ve Haliç kıyılarındaki limanların önem kazandığı belirtilmektedir.

Bu dönemde ticaret yapısını oluşturan temel yapısal elemanlar; dükkan, han, kapan ve bedesten olup, bedesten merkez alanı tarif etmekte ve bedesten etrafında farklı zanaatlarda uzmanlaşmış çarşıların yer seçtiği görülmektedir. Ticaret sektörel bazda ele alındığında ise; gıda, yakacak, giyim ve mefruşat sektörünün ön planda yer almaktadır. Yabancıların kentte yer seçmeye başlamasıyla Avrupa ticari mallarına talebini doğurmuş ve kent hızla tüketim kenti konumuna girmiştir. 18. yy. da yoğun olarak yaşanan bu tüketim artışı, depolama ve ticari ilişkilerin artmasını ve sonuçta han yapılarının kentte hızla artmasına neden olmuştur.

Batılılaşma faaliyetlerinin resmiyete döküldüğü Tanzimat Fermanı ve Cumhuriyet'in kurulmasına kadar geçen dönemde, Suriçi olarak adlandırılan bölgeden daha çok, Galata, Pera ve kuzey bölgelerine doğru gelişime yönelik mekansal oluşumların ön plana çıktığı görülmektedir.

Bu dönemde yabancı banka, banker ve komisyoncuların yerleştiği Galata finans merkezi halini almıştır. Genelde çalışılan yer Galata ve oturulan yer Pera olarak gözüktüğünden, Galata ile Pera arasında tünelin yapımı ve surların yıkılması ile mekânsal ilişkiler daha hızlı şekillenmeye başlamıştır.



Kentin mekansal yayılımını ise, kuzeye doğru geliştirecek önemli ulaşım kararlarının alınmıştır. Tünel – Galatasaray arası, İstiklal Caddesi – Pangaltı arası, Pangaltı – Tatavla (Kurtuluş) arası, Karaköy – Beşiktaş (ilk geliştirilen tramvay aksı) arasındaki tramvay yollarıyla birlikte kent hızla kuzeye doğru gelişme göstermiştir. 1913 yılında Beyoğlu – Şişli arasında elektrikli tramvayın kullanımı ile bu gelişim devam etmiştir (Sepetçi 2007).

**Şekil 3.2 1864, 1869, 1881 ve 1907 Nizamnamelerinde Öngörülen Tramvay Hatları ve Tünel Güzergahı**



*Kaynak: Çelik, 1998*

19. yy ortasından itibaren kent planlama çalışmaları uygulanmaya başlanılmıştır. Bunlardan bazıları; Moltke planı, nizamnameler, park ve meydan yapımlarıdır. Bu çalışmalarda ortaya çıkan ortak sonuçlardan birisi yol genişletme çalışmaları olarak görülmektedir.

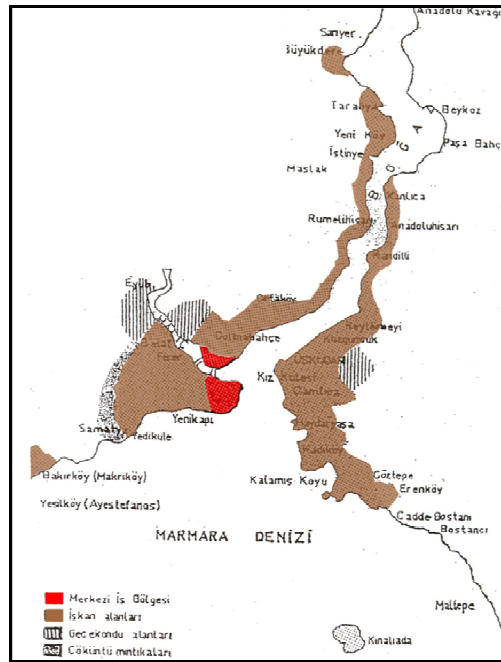
### Şekil 3.3 Moltke Planı Ana Aksları



Kaynak: Çelik, 1998

19. yy' da sanayinin kurulması Feshane'nin açılmasıyla Haliç'te başlamıştır. Eminönü ve Fatih'te bulunan sanayi , İstanbul Limanının Sirkeci ile Balat arasındaki yerleşmesine paralel olarak gelişmiştir. Bu dönemde kent merkezinin Galata ve çevresinde, kont alanlarının ise merkez çeperinde haliç kıyısı boyunca ve Üsküdar – Kadıköy arasında yer seçtiği görülmektedir.

### Şekil 3.4 19. YY Merkezi İş Alanı



Kaynak: Ortaylı, 1999

Kentte kullanılan ulaşım araçlarının ise 19. yy başından itibaren sırasıyla; yaya, kayık, fayton, vapur, tramvay, banliyö, atlı tramvay, tünel ve 20. yy başından itibaren; araba ve elektrikli tramvay olarak geliştiği görülmektedir (Sepetçi 2007).

### **3.3.2. 1923- 1950 Dönemlerinde Kent Merkezi**

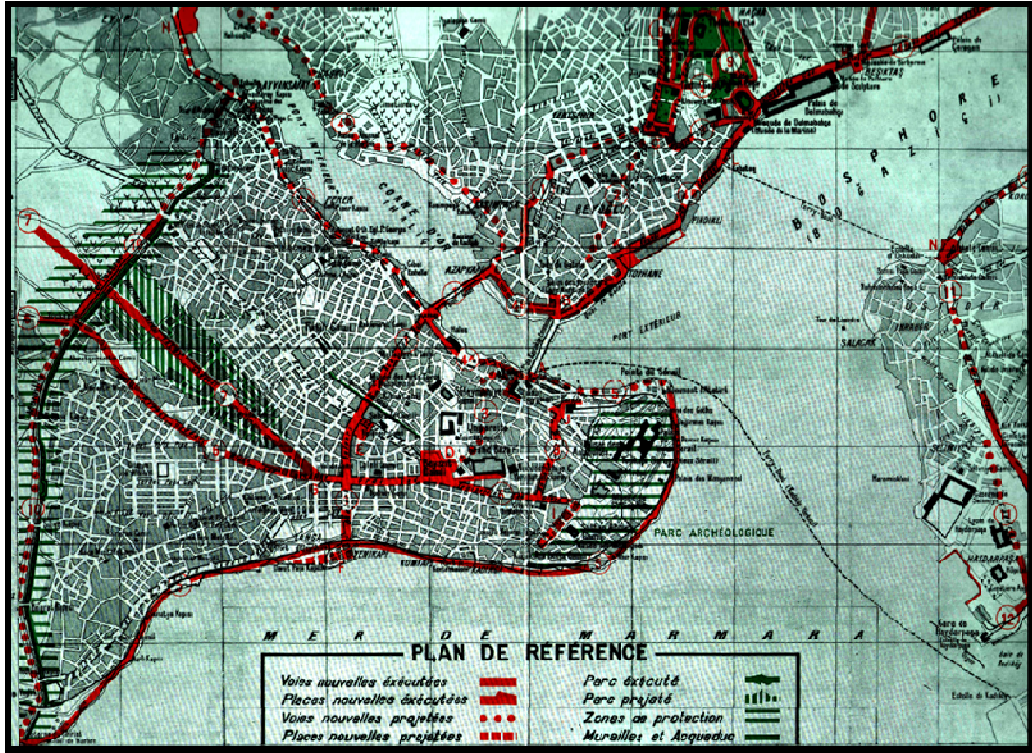
Cumhuriyet'in ilanından sonra başkent Ankara olması ile İstanbul'u biraz daha geri planda kalmıştır. Sanayinin ve ticaretin geliştiği kentte bir durgunluk dönemi yaşansa da kent büyümeye devam etmiştir. Bu dönemde devlet politikaları etkin olmuş ve devletçilik politikasıyla girişimler devlet eliyle yönlendirilmiştir.

Toplu taşımacılık açısından ise, 1931 de başlayan kamu otobüs taşımacılığı önemlidir. Aynı yıllarda devletin kamu taşımacılığında oluşan yetersizliği ile dolmuş taşımacılığı başlamıştır. Bu yıllarda yol yapımı, kentin yapılanmış alanını dışıyla bir bütün olarak ele alınmıştır. Dolayısıyla kentin yakın çevresine işleyen otobüsler için yollar yapılmaya başlanmıştır.

Bu süreç içinde; 1933 yılından itibaren batıdan getirilen yabancı uzmanların görüşü doğrultusunda şehrin yeniden planlanmasına çalışılmıştır. Bu tarihte İstanbul'un imar çalışmaları için sınırlı bir yarışma açılmış, Almaya'dan Herman Elgötz, Fransa'dan Alfred Agache ve H. Lambert İstanbul'a getirilmiş ve 1935 yılında Fransız Prof. Wagner'e İstanbul ile ilgili ilk ciddi analiz ve plan çalışması yaptırılmıştır [İmar İskan Bakanlığı b, 1973]. 1933 yılındaki yarışmaya katılan projelerin hepsi değerlendirmeye layık görülerek, karma bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor İstanbul'un biçimlenmesi açısından oldukça önemli uygulamalara öncülük etmiştir. İstanbul limanının Haydarpaşa ve Yenikapı'ya alınması, bu limanların Sirkeci ile feribot ilişkisinin kurulması, İstiklal Caddesi'nin ticaret merkezi olarak geliştirilmesi, havaalanının Yeşilköy'e alınması, Taksim- Harbiye- Beşiktaş arasına büyük bir parkın yapılması, Karaköy- Eminönü ve Unkapanı- Azapkapı arasının köprü ile birleştirilmesi kararları, bu planlara dayalı ortak kararlar alınmıştır (Eruzun 1996).

1934 yılında Şişli- Mecidiyeköy bağlantısının kurulması, Haliç çevresinden sonra sanayinin sıçrama noktalarından biri haline gelmiştir. Daha sonra 1937 yılında H. Prost'un İstanbul için hazırladığı Nazım Plan kararlarında, şehrin 19. Yüzyılda gösterdiği gelişme eğilimleri bir düzene sokulmaya, tarihi çekirdeğin sınırlandırmalara tabi tutulmasına ve sıhhileştirilmesine çalışılmıştır.

**Şekil 3.5 Prost Planı 1937**



Kaynak: Sepetçi, 2007

Plan şehrin daha sonraki mekansal gelişmesi üzerinde oldukça etkili olmuştur. Önemli özelliklerinden biri; Şehri, İstanbul, Beyoğlu ve Kadıköy- Üsküdar olmak üzere üç ayrı bölümde ele almasıdır.

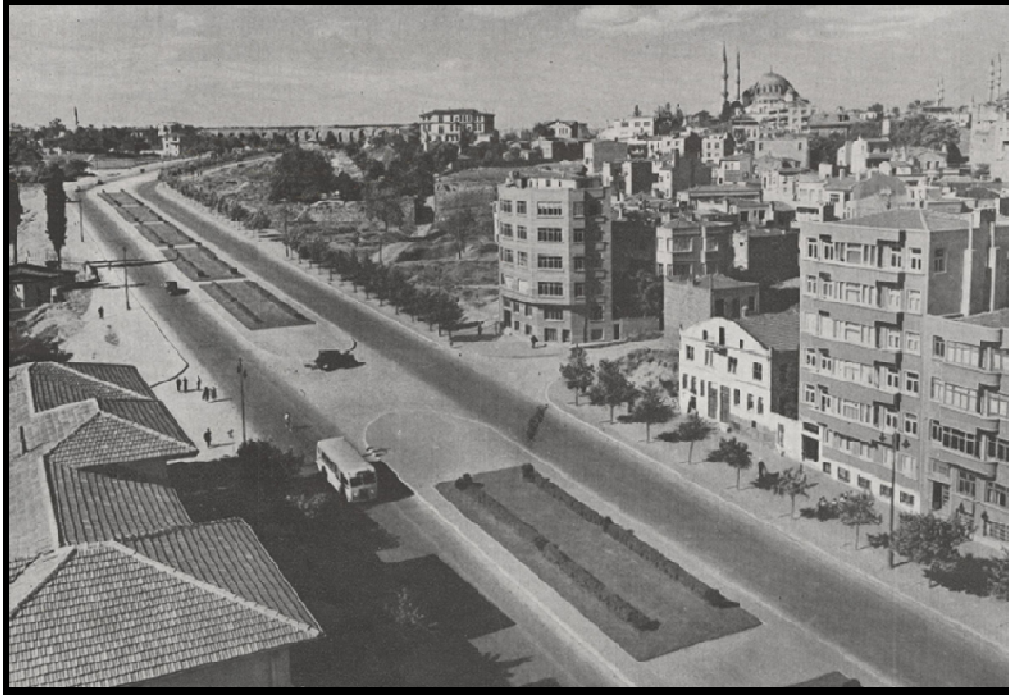
Prost'un kentin gelişiminde etkili olan plan kararları şu şekildedir:

- Haliç kıyılarının sanayi fonksiyonuna ayrılması,
- Yeşil alan aksının Taksim'den başlayarak, Dolmabahçe, Maçka, Karaköy ve Galata Kulesi'ne kadar parklar, açık hava tiyatroları ile devam ettirilmesi,

- c. Eminönü'nün 1930-1950 yılları arasında 1. derece merkezi is alanı olarak varlığını sürdürürken giderek Karaköy de gelişme göstermesi (Haliç'i bağlayan Galata köprüsü bu gelişime katkıda bulunmuştur),
- d. 1939 yılında Atatürk Bulvarı, Tepebaşı, Taksim, Osmanbey ve Beşiktaş caddelerinin genişletilerek bu alanlara erişilebilirliğin kolaylaştırılmasıdır (bu kararlarla kentsel gelişimde ticaretin giderek Karaköy'den İstiklal Caddesi ile Beyoğlu'na doğru yayılması kolaylaşmıştır) (Keskin 2007).

Bu yıllarda Prost planları uygulanarak bulvarlar yapılmaya başlanmıştır. Bunlardan biri de Atatürk Bulvarı'dır. Atatürk Bulvarı Yenikapı- Aksaray- Saraçhane- Unkapanı arasını birleştirerek Beyoğlu Yakası'na bağlanmaktadır. Sanayinin Haliç çevresinde toplanmasında bu yolların varlığı da etkili olmuştur.

**Şekil 3.6 Aksaray'dan Atatürk Bulvarı Görünüşü**



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 (Sepetçi 2007).

Prost bu planla Haliç ve çevresine getirdiği kararların yanında boğazdaki var olan sanayiler için belirli bir plan kararı getirmemiş olmasından dolayı boğazda sanayi alanları artmış ve buna paralel olarak nüfus ve gecekondulaşmada artış görülmüştür. Sonuçta iç göç, konut ihtiyacı, istihdam gibi konularda yerel yönetimin bu durum karşısında devlet desteğinden yoksun oluşu, gerekli önlemlerin alınamamış olması, gelecekte kontrol altına alınması güç durumlara neden olmuştur. Artık İstanbul bir yağ lekesi gibi kontrolsüz büyüme sürecine girmiştir. Haliç'in yıllardır süren kirlenme süreci de bu gelişmelerle başlamıştır.

Bu dönemde en çok yığılma sanayi alanı olarak belirlenen bölgelerin etrafında kümelenen gecekondu konut alanlarında olmuştur. İlk toplu gecekondu mahalleleri Kazlıçeşme, Zeytinburnu ardından Haliç çevresinde Kağıthane, Kasımpaşa, Eyüp, Çarşamba, Karagümrük ve Boğaziçi'nde Paşabahçe ve Beykoz'da oluşmuştur (Keskin 2007).

Bu dönemde MİA Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı bölgesinde “yoğunlaşma ve yayılma” sürecini gösterirken, diğer yandan merkez işlevi Galata'dan Pera'ya doğru yayılmaktadır. Böylece, servis sektörünün yoğunlaştığı sur içi bölgesi, bankacılık, sigortacılık, büro hizmetleri sektöründe yığılma ve yayılma gösteren Galata ve Pera bölgesine dayanmaktadır. 1950'li yıllara kadar “merkez” işlevleri iki alt bölgede yoğunlaşıp, yayılırken, ulaşım altyapısı konut nüfusu açısından altyapıları oluşmaya başlayan Aksaray, Şişli, Beşiktaş ve Kadıköy bölgeleri birer alt merkez olarak ortaya çıkmaktadır (Keskin 2007).

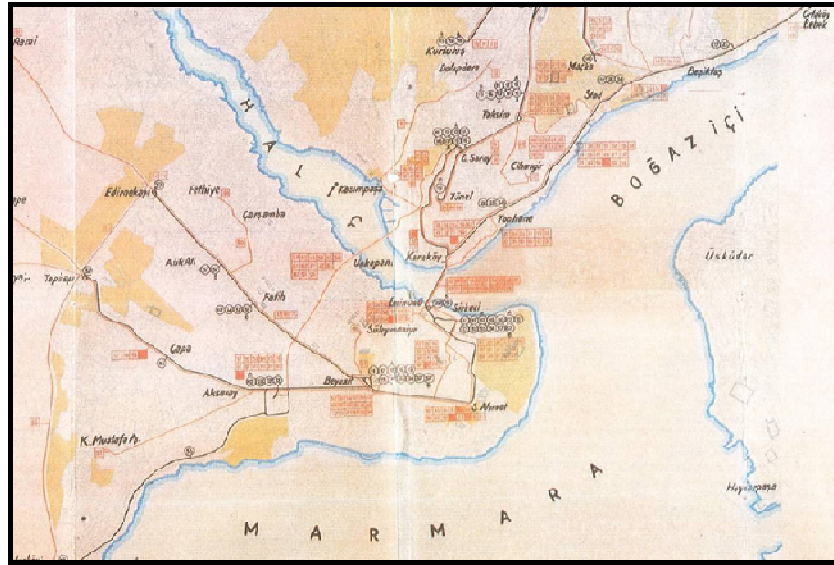


**Şekil 3.7 Taksim – Harbiye caddesi**



1939 yılında İ.E.T.T'nin kurulması da toplu taşımacılık açısından önemli bir işlemdir. Bu dönemde Fatih- Edirnekapı hattının işlemeye başlaması ve Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nun 1/ 5000 planı uygulamaya konması bölge için diğer önemli gelişmelerdir.

**Şekil 3.8 1950 yılında İstanbul'da tramvay hatları**



*Kaynak: Sepetçi, 2007*

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

Kısacası bu dönemde, hakim ulaşım araçlarının yanında dolmuş ve otobüs ulaşım araçlarının da yerleşmelerin içlere doğru kaydığını göstermektedir.

### **3.3.3. 1950- 1980 Dönemlerinde Kent Merkezi**

1950 ve daha sonraki dönemlerde yabancı yardımlarla başlayan yatırımlar; ticaretin canlanmasına ve Türkiye'deki çekim merkezlerinin en güçlüsü olan İstanbul'da, sanayinin etkisiyle göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler Haliç çevresiyle, sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresinde yerleşmiştir. Kağıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondu mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur (Keyder 1993).

Bu yıllarda devlet politikalarına egemen olan özel girişimcilikle beraber sanayileşmeye de önem verilmiştir. 1950 yılından başlayarak Metropolün şekillenmesinde önemli faktör kent içinde ve ülke boyutlarında karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalarlardır. Bu olgu 1960 ve 1970'li yıllarda Metropol içinde atölyelerden orta büyüklükte sanayiye geçiş sürecinde güçlenerek süregelmiştir (Kaptan 1988).

1950'lerde benimsenen politikaların çerçevesinde altyapı ve sanayi yatırımlarında artış gözlemlenmektedir. Sanayileşme ile kırdan kente göç olgusu meydana gelmeye başlamış ve bunun sonucu olarak kentlerde hızlı nüfus artışı yaşanmıştır. İstanbul da sanayileşmenin ticaretle beraber hızla geliştiği ve nüfusunun giderek arttığı bir kent olarak gelişme göstermiş ve alan sınırları genişlemiştir. 1950'lerden sonra artan göç sanayi için ucuz iş gücü imkanı yaratmıştır.



### Şekil 3.9 Aksaray'dan bir görünüm

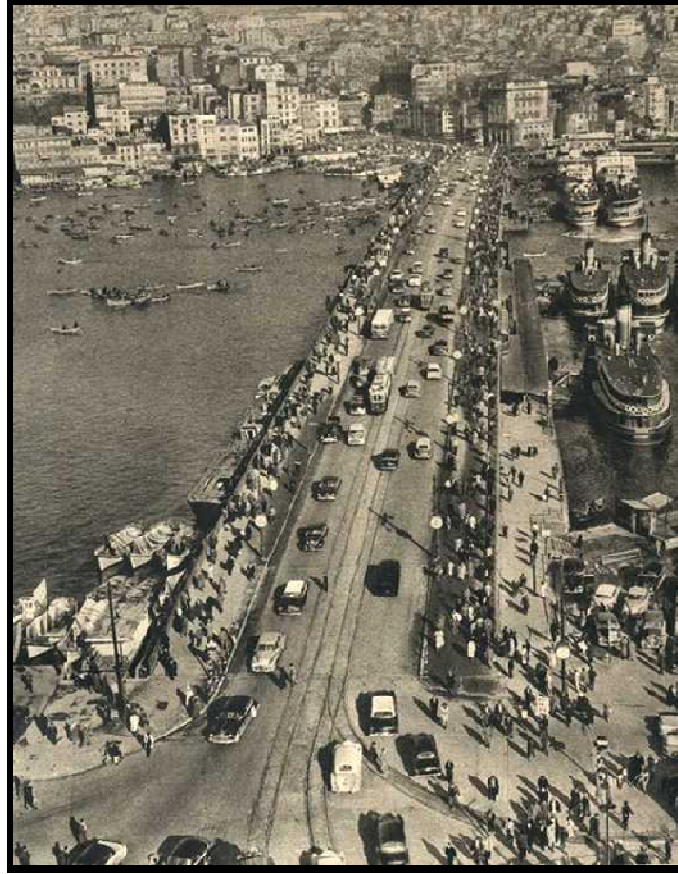


*Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>.*

Bu dönemde kentsel yerleşme merkezden 30km yarıçaplı bir alan içinde uzanmakta ve Bakırköy-Küçükçekmece ile Kartal-Tuzla arasındaki alanı kapsamaktadır. Şişli, Aksaray, Beşiktaş, Kadıköy ilçeleri MİA'nın bir uzantısı haline gelmiştir. Mevcut merkez içinde, Eminönü ve Karaköy'deki konutlar işyerine dönüşmeye başlamıştır. 1950'lerde Beyazıt, Eminönü, Zeytinburnu, Eyüp, Kartal, Kağıthane, Bomonti ve Haliç çevresinde yerleşen sanayi 1960'larda kapasite ve sayı olarak artmış, Bakırköy ve Gaziosmanpaşa bölgelerinde yeni sanayi alanları ortaya çıkmıştır (Yüzer 1996).

1950 yıllarından itibaren teknolojinin de gelişmesiyle beraber kente hızlı bir şekilde otomobil girmeye başlaması ile karayolu ulaşımına önem verilmiştir. Bununla beraber yapılan imar operasyonlarıyla kent içi ulaşım motorlu araçlara dayandırılmıştır.

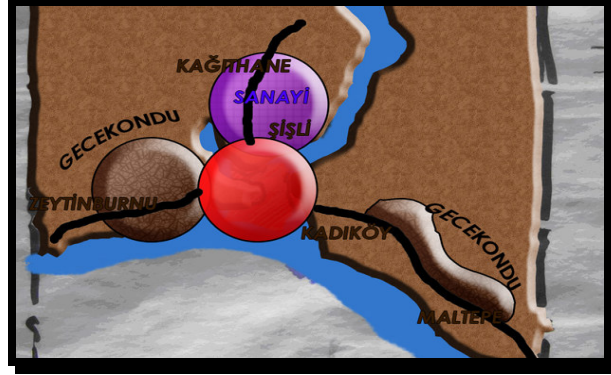
### Şekil 3.10 Galata Köprüsü



*Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>*

1960'lara doğru kent içinde Belediye denetiminde yoğunlaşma artarken, çevrede de gecekonduların çoğalmakta ve iç halkalarda yoğunluk artışı görülmektedir. 1960 yıllarına kadar yabancı uzmanların önerilerine uyularak kentte büyük caddeler açılmış, imar faaliyetleri hızlandırılmıştır (Keskin 2007).

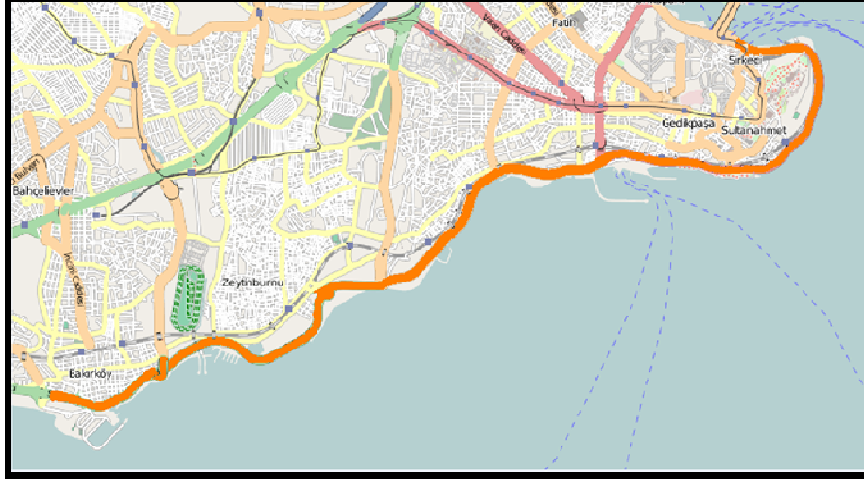
### Şekil 3.11 1950’li Yıllardan Sonra İstanbul’da Konut Alanları ve Ulaşım Bağlantılarının Gelişimi



1960’lı yıllarda İstanbul’un hızla büyüme sürecine girmesiyle birlikte, Tarihi Yarımada’da Eminönü, Fatih ilçeleri ile Beyoğlu’nda gelişen MİA fonksiyonları zaman içinde ana ulaşım aksları boyunca kuzeye doğru Sisli ve Beşiktaş ilçelerinde gelişme göstermiştir. Şehrin doğu yakasında ise 1960’lı yıllarda Üsküdar ve Kadıköy ilçelerinde ikinci derecede merkez fonksiyonları ana ulaşım aksları boyunca doğuya doğru gelişmeyi sürdürmektedir. Şehrin nüfusça artması, alanca büyümesi ve buna paralel olarak ulaşım sisteminin gelişmemesi, şehir merkezine ulaşılabilirliği trafik tıkanıklığı nedeniyle zorlaştırmıştır. Çevre yollarının yapılması yeni büro ve işyerleri için daha ucuz ve modern büroların inşasına imkan sağlamıştır. Böylece şehir merkezi tarihsel gelişme sürecindeki çekiciliğini kısmen kaybetmiş ve merkezden dışa doğru gelişme kaçınılmaz olmuştur (Keskin 2007).

Avrupa ve Anadolu konut ve işyeri dağılımının olmaması boğazda da motorlu araç talebini hızla yükseltmeye başlamış ve arabalı vapur artışı olduğu gibi 1. Boğaz Köprüsü çalışmalarına da başlanmıştır. 1961–1966 yılları arasında tramvaylar sökülüp yerini motorlu araç yollarına bırakması kentin özellikle Avrupa yakasında karayolu ağı etrafında geliştiği ve yaya ve su kentin kimliğini kaybetmeye başladığının göstergesi olmuştur. Bununla birlikte kentte bulvarların oluştuğu görülmekte olup bu dönemde açılan Sirkeci’yi Bakırköy’e bağlayan Kenedy Caddesi önemli bir güzergâh olmuştur.

**Şekil 3.12 Kenedy Caddesi Güzergâhı**



1948 yılından itibaren otobüs alınmaması minibüslerin kente girmiş olup merkezi iş alanlarını gecekondü semtlerine bağlamıştır. Motorlu taşıtların artması ile trafik sorunu katlı kavşak çözümleri (Karaköy alt geçidi, Unkapanı'nda yapılan yonca kavşak) ile çözümlenmeye çalışılmıştır.

**Şekil 3.13 Karaköy'den bir görünüm**



*Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>*

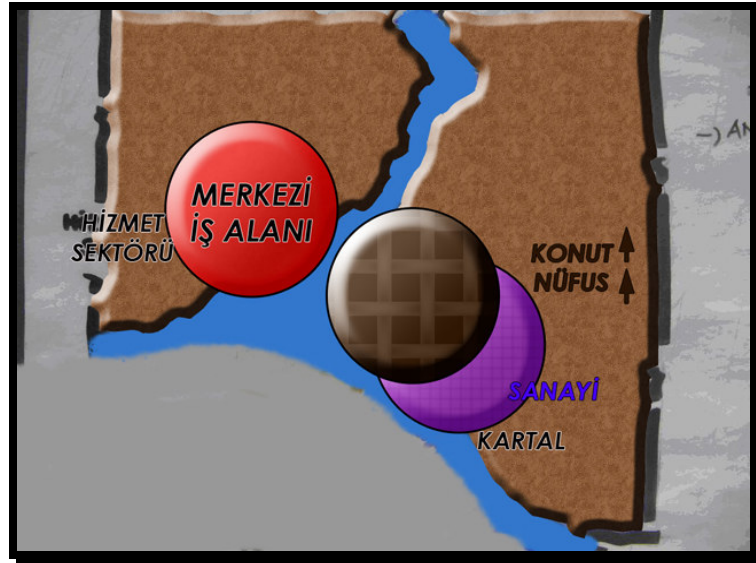
Demiryolu ulaşımında Sirkeci- Halkalı banliyö hattının (1956) ve Haydarpaşa-Gebze hattının (1969) elektrifikasyonu ve sinyalizasyonu yapılarak tekrar işletilmeye

başlanması, Halkalı'dan Gebze'yi yani kentin iki uç noktalarının bağlantısının oluşturulmaya çalışıldığının bir göstergesi olmuştur.

Bütün bu oluşumlar ile kentin yağ lekesi şeklinde yayılmaya başladığı ve özellikle 1965 yıllarında boşlukların yağıştığı görülmektedir. Bu dönemde sanayi kent dışına taşınma sürecine girmiştir. Kent merkezindeki arsa fiyatlarının artışı bunun en büyük sebeplerindendir. Kent Marmara kıyısı boyunca doğrusal, iç kesimlerinde kara yönünde batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, doğuda Bostancı'ya kadar uzanmıştır. Kentin sudan uzaklaşıp karaya yöneldiği su kentinden kara kentini kimliğini aldığı görülmektedir.

1970'lerde İstanbul büyük bir nüfus yığılmasının etkisiyle, konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde büyük boyutlara varan sorunlarla karşılaşmış olup, doğu yakasında Tuzla ve Gebze, batı yakasında Büyükçekmece'ye doğru gelişme eğilimleri başlamıştır. 1973'de değişen yasal çerçeve ve ardından çıkarılan aflarla planlama ilkeleri ve yoğunluklar korunamamıştır.

**Şekil 3.14 1970'li Yıllarda İstanbul Metropolünün Gelişimi**



1970'lerden sonra ulaşım sistemi ülke düzeyinde alınan kararlarla değişmektedir. Bu tarihe kadar toplu taşımayla çözülemeyen ulaşım sorununa bu kez özel otomobilin çıkardığı sorunlar eklenmiştir. Kent içinde özel otomobil sayısının kısa zamanda



çoğalması trafik tıkanıklığı ve otopark sorununu ortaya çıkarmış ve otomobilin neden olduğu mekansal yayılma İstanbul'da da başlamıştır.

İstanbul şehrinin, mevcut trafik problemlerine yardımcı olmak ve gelecekteki gelişmesini düzenlemek amacıyla önce karayolu ulaşımı ihtiyacının karşılanması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Karayolu ulaşımının gelişmesi kentte çevre yollarının oluşumuna neden olmuş ve iki yakayı birbirine bağlayacak köprünün de oluşumunu tetiklemiştir. 1973 yılında I. Boğaz Köprüsü yapılmış ve iki yaka karayolu ile birbirine bağlanmıştır.

**Şekil 3.15 1973 yılında 1. Boğaz Köprüsü'nün hizmete açılışı**



*Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>*

Bu yıla kadar denizyoluyla merkezi kente bağlanan Anadolu yakası köprü yapımıyla erişilebilirliğini artırmış ve bu yaklaşma Kadıköy-Kartal bölgesinin olağanüstü yoğunlaşmasıyla sonuçlanmıştır. Boğaz köprüsü ve çevre yollarının ikinci büyük etkisi Boğaziçi'nde olmuştur. 1973 yılına kadar kentin ana yoğunluk eksenini tarihi yarımadandan geçerken çevrede açılan ekspres yollar yoğunluğu kuzeye taşımış, açık

ve yeşil alanlarda arazi değerleri artmıştır. Yolların oluşturduğu bu rant artışları paha biçilmez tarihsel ve doğal güzelliklerin yok olmasına neden olmuştur (Kılınçaslan 1981).

Kısacası; Boğaz Köprüsü ile kent Köprü'nün iki başında yer seçmeye başlayan merkez işlevlerinin çevresinde ve kuzeye doğru yönelmiş, böylelikle Boğaziçi'nin yeşille bütünleşen mimari güzelliklerinin bozulması süreci başlamıştır (Mecidiyeköy-Maslak, Bağlarbaşı- Çamlıca hattını tahrip etmiştir).

**Şekil 3.16 1. Boğaz Köprüsü**



*Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>*

Otomobil üretiminin başlaması kentte motorlu taşıtların sayısını arttırması nedeni ile; şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendirmek amacıyla yapılan 1. Boğaz Köprüsü ve ona bağlı çevre yolları kısa zamanda kent içi ulaşımın omurgası haline gelmiş ve erişilebilirliğin artması Kadıköy- Kartal bölgesinde yoğunlaşmaya neden olmuştur (Kılınçaslan 1981).

1. Boğaz Köprüsü'nün geçişlerinin özel araca kaydırılması etki yaratmış ve arabalı vapur sayısını azaltmış, raylı sisteminde gelişmemesine neden olmuştur.

1970'lerde hız kazanan bir başka olgu da şehrin iki yakası boyunca Marmara kıyılarında ortaya çıkan ikinci konut sahipliliği olmuştur. Batıda Yeşilköy, kuzeyde Sarıyer ve Büyükdere, doğuda Suadiye, Bostancı ve Adalar yazlık alanlarını oluştururken, bu yıllarda, batıda Kumburgaz ve Silivri, doğuda Dragos ve Bayramoğlu ile Yalova ve Çınarcık'a uzanan alanlar; yazlık konut, site, motel ve çeşitli dinlenme tesisleriyle dolmuştur (İnal 2002).

Cumhuriyetin ilanından sonra kent bütününe ilişkin birçok plan hazırlanmış ve planlama fikri önem kazanmış ancak 1950'li yıllarda artan hızlı göç ve gecekondulaşma nedeniyle tüm planlama çalışmaları bu sürecin gerisinde kalmıştır.

1965 yılında İstanbul'un tamamı için bir plan yapılması fikri oluşmuş ve İstanbul Planı için; İmar ve İskan Bakanlığı tarafından İstanbul Nazım Plan bürosu kurulmuştur. Bu büroda çok yönlü bilgi çalışmalarına paralel olarak, İstanbul metropoliteninin , batıda Silivri ile doğuda Gebze ilçeleri arasında 100km. uzunlukta ve kuzeyde Karadeniz'e uzanan bir alan olduğu tespit edilmiş ve bu metropoliten alan sınırı onanmıştır (İmar İskan Bakanlığı, 1973). Nazım Plan Bürosu, 1/25000 ölçekli çalışmalarını 1973 yılında tamamlamış ancak hazırlanan plan onanamamıştır.

Kısaca; Bu dönemde İstanbul yağ lekeleri gibi boşluksuz büyüyerek çeperlere doğru yayılan bir biçime dönüşmüştür ve duyarsız büyüyen bir sanayi kenti olmuştur. Kentin çeperlerinde yer seçen sanayi sürekli konut yerleşmeleri ve uzmanlaşmış alt yerleşmeleri yaratamamış ve yoğunlaşan kentin çevresinde sanayi tesisleri ve yasadışı konutlar oluşmuştur. Kentin gelişmesi 2. bir köprü ihtiyacı olduğunu düşündürüp 2. köprü çalışmaları başlamıştır.



### 3.3.4. 1980'den Günümüze Kent Merkezi

1980'li yıllar dünyada teknolojinin ve dolayısıyla ulaşım, iletişim olanaklarının hızla geliştiği, çok uluslu şirketlerin giderek arttığı, sermaye dolaşımının hızlandığı, kısaca; para ve teknolojinin tüm dünyayı dolaşabildiği küreselleşme sürecinin yaşandığı dönemlerdir.

Türkiye'de ve İstanbul'da ise; 1980 sonrası dünyadaki bu gelişmelere paralel olarak liberal düşüncelerin hakim olduğu yeni hükümetin kurulması, yerel yönetimlerde de liberal politikaların izlemesine neden olmuş ve bu dönem, kentin hızla kimlik değiştirdiği bir süreci başlatmıştır. Nüfus hızla artmaya devam etmiş ve kentin çevresi konut alanları ile dolarken alansal yayılma da hızlanmıştır.

İstanbul 1970'lere kadar tek merkezli şehir özelliğini korumuş fakat 1980'lerden sonra giderek çok merkezli bir şehirselleşme özelliği göstermiştir. İstanbul'un tek merkezli yapıdan çok merkezli yapıya doğru geçişi ile nüfus ve işgücü alt merkezlere doğru yayılmaya başlamıştır.

**Şekil 3.17 Şişli – Mecidiyeköy – Maslak aksı, gündüz görünümü**



İstanbul'un konut alanlarının alabildiğine gelişmesinin yanı sıra, ticaret merkezi bir yandan gelişme aksları boyunca yoğunlaşırken diğer yandan, şehir modern ticaret organizasyonlarının ve yeni teknolojilerinin ihtiyacına cevap verecek şekilde yapısal değişime uğramıştır. Tarihi şehir merkezi, gerek yapısal eskime gerekse şehrin büyümesi sonucunda tarihi yol dokusunun artan trafiğine cevap verememesi

nedeniyle boşalırken, Şişli- Mecidiyeköy- Maslak aksı boyunca yapılan modern büro binaları yeni merkezi oluşturmaya başlamıştır (Keskin 2007).

**Şekil 3.18 Şişli – Mecidiyeköy – Maslak aksı, gece görünümü**



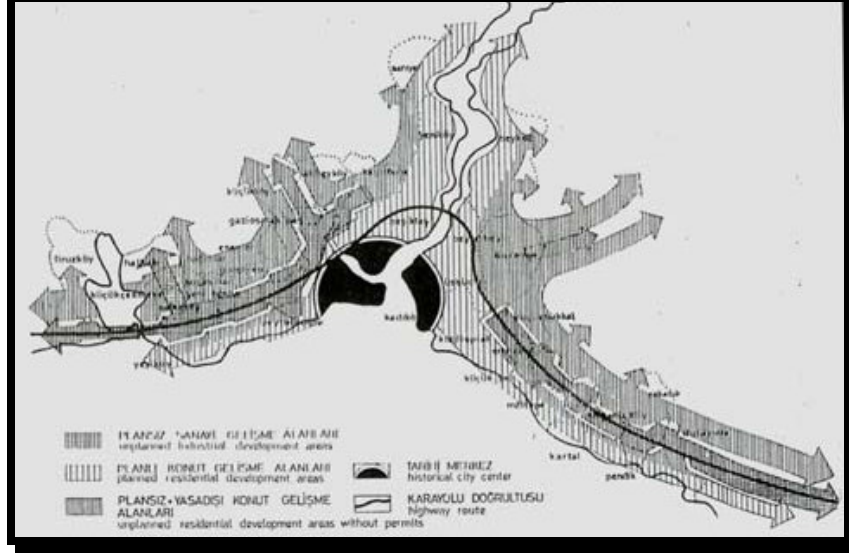
1980’li yıllar dünyada teknolojinin ve dolayısıyla ulaşım, iletişim olanaklarının hızla geliştiği, çok uluslu şirketlerin giderek arttığı, sermaye dolaşımının hızlandığı, kısaca; para ve teknolojinin tüm dünyayı dolaşabildiği küreselleşme sürecinin yaşandığı dönemlerdir.

Türkiye’de ve İstanbul’da ise; 1980 sonrası dünyadaki bu gelişmelere paralel olarak liberal düşüncelerin hakim olduğu yeni hükümetin kurulması, yerel yönetimlerde de liberal politikaların izlemesine neden olmuş ve bu dönem, kentin hızla kimlik değiştirdiği bir süreci başlatmıştır. Sanayi sektörünün önemi önceki dönemlere göre azalırken, hizmet ve inşaat sektörünün öneminin arttığı gözlenmektedir. Nüfus ise hızla artmaya devam etmiş ve kentin çevresi konut alanları ile dolarken alansal yayılma da hızlanmıştır.

Kompleks iş örgütlerinin artması, büyük girişimlerin doğması ve orta girişimlerin sayılarının çoğalması ile pek çok insan aynı hizmet birimi içinde birbirini tamamlayan işlerde aynı mekanda çalışır olmuşlardır. Bu kişiler işyerlerine aynı erişebilirlik konumunda olan konut alanları ve konut türleri oluşturmuşlardır. Ancak İstanbul’un tek evli eski sokaklarının genişliği değiştirilmeden gelen bu yığılma, eski

semtleri boğmuş, yeni semtler, yol-su-elektrik gibi altyapı olmadığından dışa doğru yayılamamış, kentin yakın çevresinde inanılmaz sıklıkta yığılmalara yol açmıştır.

**Şekil 3.19 İstanbul Metropolitan Alanı Sanayi + Konut Büyüme Modeli**



Şehrin içindeki bütün apartmanlaşma ve yığılmaya rağmen gelişen orta ve üst-orta tabakalar gene de şehrin yoğun yerleşme hudutlarını aşmış ve her metropolitan kent gibi İstanbul da kendi alt-kentlerini yaratmıştır. Önce buharlı gemi ve demiryolu güzergahı üzerinde şehrin merkezinde çalışıp gece evine dönen kimselerin oturduğu orta ve üst-orta banliyöler ortaya çıkmıştır (Suadiye, Erenköy yada Emirgan, Yeniköy, Yeşilköy). Sonraları şehrin dışına kaçan sanayinin etrafındaki konut alanları ile sanayi banliyöleri oluşmuştur (Paşabahçe, Alibeyköy, Mahmutbey yöresi) (Kıray 1998).

Bu gelişmeleri düzenlemek amacıyla; 1973 yılında tamamlanmış ancak onanamamış olan Nazım İmar Planı, 1979 yılında; yapılan tüm bu çalışmalardan faydalanılarak, köprü ve çevre yollarıyla ortaya çıkan yeni yapılaşma alanlarının da plan disiplini altına alındığı, 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Planı hazırlanmıştır (İnal 2002).

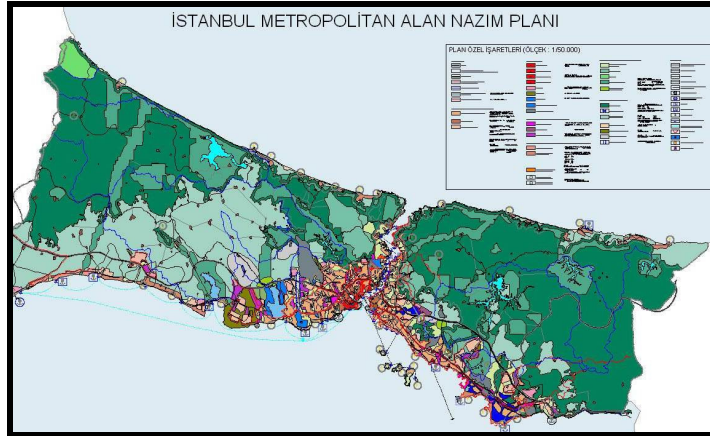
İstanbul Nazım Plan Bürosunun 15 yıllık çalışmaları sonucunda büronun uzman kent plancıları ve kent planlaması ile ilgili diğer uzmanlar tarafından, İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin de katılımı ile 1/50.000 ölçekli 29.7.1980 onanlı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı, İstanbul metropolünün ilk kapsamlı planı olarak İmar ve İskan Bakanlığınca onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu plan çalışmaları sürecinde öncelikle “kentnin jeopolitik konumu, Marmara Bölgesi ile sosyo-ekonomik bütünleşme ve etkileşimi göz önüne alınarak yaptığı çalışmalar sonucunda, İstanbul Metropolitaninin, batıda Silivri ile doğuda Gebze ilçeleri arasında 100 km. uzunlukta ve kuzeyde Karadeniz’e uzanan bir alan olarak tespiti yapılmış ve sınırları metropoliten alan sınırı olarak onaylanmıştır.” (İMANP Raporu 1980).

1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planının 1995 yılı projeksiyon nüfusuna göre hazırlandığı belirtilmekte olup, 1995 yılı için nüfusun alt limiti 6,7 milyon üst limiti 9,2 milyon, projeksiyon nüfus ise 7,1 milyon’dur.

Planının amacı; “Metropoliten İstanbul’un ülke ve dünyaca bilinen öz değerlerini yitirmeden uluslar arası düzeydeki öneminin ülke yararına artırılması bu arada, ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılmasıdır” biçiminde ifade edilmiştir.

**Şekil 3.20 1/50.000 Ölçekli 29.7.1980 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı**



*Kaynak: İMANP Raporu 1980*

1980 İMANİP'ının birinci hedefi ise "İstanbul Metropoliteni ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülkenin kalkınma düzeni içinde bütünleşmesidir." Bunun politikaları ise; "Kamu organizasyonu ile bölgesel desantralizasyonun sağlanması, kentsel kademeleşmenin yönlendirilmesi ve kentsel sistemlerin oluşturulması ile mevcut eğilimlere karşı, kırsal ve doğal dengenin korunması" ve "kentleşme eğilimlerinin düzenleyici önlemlerle dengelenmesi" olarak ifade edilmektedir. Ancak, bu hedefe nasıl ulaşılacağı bu politikaların araçlarının neler olduğu programı vb. başka hiçbir yaklaşım ve açıklama yer almamaktadır. (İMANP Raporu 1980).

İstanbul metropoliten alanının ülke ve dünyaca bilinen özdeğerlerini mümkün olduğunca korumak ve değerlendirmek suretiyle, ulusal ve uluslararası düzeydeki öneminin ülke yararına artırılması ve metropolitenin ülke kalkınmasına uyumlu büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin elde edilmesine yönelik planlamada, gelişmeye paralel olarak mevcut eğilimlerin yönlendirilmesi ilkesi kabul edilmiştir.

#### **3.3.4.1. Kent Merkezine ilişkin Nazım Plan Uygulama Hükümleri;**

Nazım Plan çalışmaları içinde kentin hizmet sektörünün yoğunlaştığı Merkezi İş Alanı ve alt merkezler konusunda yoğun çalışmalar yürütülmüş ve sonuçları raporlanmış olmakla birlikte, Plan Raporunda 1980 sonrasında hızla değişen ekonomi politikalar kapsamında büyük dönüşüme uğrayan hizmet sektörüne yönelik herhangi bir açılım yer almamakta olup, bu konudaki bir cümlelik politikası, "Metropoliten hizmetlerin kent bütününde Merkezi İş Alanında yoğunlaştırılması ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesidir." Plan paftasında tarihi kent merkezinden Zincirlikuyu'ya uzanan ve orada sınırlanarak Beşiktaş'a bir kol veren MİA ana merkez olarak belirlenmiştir (İMANP Raporu 1980).

Kentin batı yakasında yer alan metropoliten merkez alanı; tarihi, kültürel ve fiziksel açıdan farklı karakter gösteren alt bölgelere ayrılmıştır. Bu alt bölgelerde bir araya gelerek Metropoliten Merkezi oluşturmuştur (İMANP Raporu 1980).

Planın uygulama hükümlerinde merkezler; “Merkez kademeleri içinde merkezi iş alanı öncelikle planlanacak ve gerekli planlama tamamlanıncaya kadar yürürlükteki imar planı hükümleri geçerli olacaktır” (İMANP Raporu, 1980).

“1., 2. ve 3. kademe alt merkezlerin karakteristikleri ve yapılanma koşulları 1/25.000 ölçekli planlama aşamasında belirlenecek, ancak bu merkezlerden uygulama planları yürürlükte olanlarda kendi plan koşulları geçerli olacaktır” biçiminde ifade edilmiştir (İMANP Raporu 1980).

1980 Nazım Planının genel ilkelerine dahi bağlı kalınmadan yapılan yatırımlar parsel ölçeğinde plana işlenmiştir. Bu gelişmeler doğrultusunda İstanbul ili 1980 ve sonrası dönem itibarıyla hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün üzerinde bulunduğu TEM otoyolu ülkemizin de taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile oluşturulmuştur. Bu yol kenti kuzeyden çevreleyecek kuşak olarak düşünülmüştür. Ancak kısa süre sonra yerleşmeler bu aksın kuzeyine sıçramıştır.

İstanbul ulaşım sistemi açısından atılan en önemli adım; 1988 yılında ilk İstanbul Ulaşım Master Planı'nın yapılmasıdır. Bu plan kapsamında ilk defa İstanbul ilinin trafik talebi modellenmiş, uzun dönem altyapı önerileri ile kısa dönem toplu taşıma değerlerine yönelik raporlar oluşturulmuştur.

Bununla birlikte aynı yıl içerisinde 2. Boğaz Köprüsü ve TEM Otoyolu açılmış ve bu dönem içinde, İstanbul'da, yerel ve merkezi yönetim işbirliği ile birçok yatırım yapılmış, toplu taşıma sisteminin geliştirilmesini öngören nazım plana rağmen özel otomobil sahipliğine bağlı olarak birçok yeni yol açılmış ve İstanbul'un imarına ilişkin birçok projeye imza atılmıştır (Dalan Döneminde Beşiktaş Samatya sahil yolu bağlantısı kapsamında Tarlabası ve Dolapdere Bulvarları açılmıştır).

### Şekil 3.21 Tarlabası Bulvarı



1988 yılında hizmete giren II. Boğaz Köprüsü'nün kentin kuzeye gelişimi hızlandırmış ve merkezi iş alanı Ayazağa'ya doğru gelişmeye başlamıştır.

Bu dönemde Otomobil sahibi olanların artmasıyla erişilebilirlik de artmış, özellikle boğaz içinde açılan yeni yollarla arazi değerlerindeki artış tarihsel ve doğal güzelliklerin yavaş yavaş yok olmasına neden olmuş, kentsel nüfus hızla artmıştır. Nüfus oranının giderek artmasıyla birlikte, denetimsiz kentsel büyüme, hisseli tapulu aralarda kaçak yapılaşmaya ve gecekondulaşmanın giderek artmasına neden olmuştur (Kahraman 1997).

1985 yılında 3194 sayılı yasa ile yürürlüğe giren Boğaziçi Kanuna ilişkin değişiklik içeren maddeler iptal edilene kadar geçen süre içinde Boğaziçi yamaçları konut ve konut sistemleri ile dolmuş, TEM Otoyolu'nun tamamlanmasına paralel olarak Bağlantı yolları çevresinde yeni gecekondu alanları gelişmeye başlamış ve diğer gecekondu alanlarında da nüfus hızla artmaya devam etmiştir.

1989'da yerel yönetimin değişimi sonrasında; 1980 yılında onanan Metropolitan Alan Nazım Planı, İstanbul metropoliten alanındaki nüfus ve ekonomik aktivitelerdeki gelişmeler nedeniyle güncelliğini yitirmiş olduğundan, yeni bir plan hazırlanması gündeme gelmiş ve kentin gelişiminin bir plana bağlanması fikri oluşmuştur. 1980 yılında rafa kaldırılan planlama çalışmalarına bu dönem içinde



tekrar başlanmış ancak; plansız geçen yıllar nedeniyle İstanbul'un gelişimi yönlendirilememiştir.

1989 yılında açılan Aksaray-Esenler metrosu ile kentin batısına doğru yeni plansız ve yoğun yerleşmelere imkan verilmiştir. Bu dönemde de yine en fazla nüfus artışı gecekondular bölgesinde olmuştur. MİA niteliğindeki ilçelerde ise konutun işyerlerinin etkisiyle bölgeyi terk etmesinden nüfus azalmıştır (Keskin 2007).

### Şekil 3.22 İstanbul



Kaynak: <http://galeri.istanbul.com.tr>

Yerel yönetim ve merkezi yönetim çalışması bu döneme hakim olmuştur. 1991 yılında iptal edilen bir genelge ile ulaşım, havaalanı, liman gibi birden fazla belediyeyi hatta bölgeyi etkileyen ulusal yatırımlara ilişkin; merkezi hükümete ait imar yetkisi İstanbul Boğaz geçişleri ve çevre yolları sistemlerinin gelişmesi, kent makroformunu biçimlendiren en önemli etkidir. Bu doğrultuda Avrupa ve Anadolu yakası farklı gelişme eğilimleri göstermiştir. Örneğin; Avrupa yakasında yapılaşma, Marmara Denizi kıyısından TEM otoyoluna doğru kuzey yönündeki orman alanları ve su havzalarını tehdit edecek şekilde gelişirken; Anadolu yakasında yapılaşma ise, E-5 (D100) ile TEM otoyolu arasındaki boşlukları doldurma yönünde gelişmiştir. Günümüzde de bu yakadaki yapılaşma süreci doğal eşiklere rağmen Beykoz ve Ümraniye ilçelerinde baskısını sürdürmektedir.



Bu dönemde MİA, Karaköy'den Beşiktaş'a ve Şişli'den Zincirlikuyu'ya doğru saçaklanarak büyümüştür. Şişli ulaşım ve topoğrafyasının elverişli oluşu, 2. Boğaz Köprüsü'nün açılması ile Büyükdere Caddesi boyunca ve Ayazağa'ya uzanan bir gelişmeye sahne olmuştur. Şişli, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu, Maslak hattı sanayi temsilcilikleri, mali kurumlar, büyük holdingler ve yabancı şirketlerin oluşturduğu hizmet sektörü faaliyetleri yer aldığı bir merkez olmuştur. Böylece, Beşiktaş Maslak aksı ile doğu ve batı yakalarında E5 aksları hızla büyüyen, giderek “yoğunlaşan” ve “yayıma” sürecine giren bölgeler olarak kimlik kazanmışlardır (Keskin 2007).

**Şekil 3.23 Günümüz Gelişim Şeması**



İstanbul 1990 sonrası dönemde, başta sanayi ağırlıklı olan nüfusu metropolitenleşmenin bir gereği olarak hizmet ve ticaret sektöründe yoğunlaşmış ve bir hizmet kenti olma yoluna girmiştir. Sanayinin yerini giderek hizmet sektörüne bıraktığı İstanbul'da, yoğunlukları düşürmek, olumsuz yapılaşmayı sıhhileştirilebilmek ve kirletici etkilerden kurtulmak için desantralizasyon şart olmuştur (Kahraman 1997).

1993 yılı kent makroform şemaları, kentin yerleşik alanının, ana ulaşım sistemi ve çevreyollarının üzerinde orman alanları ve su havzaları yönünde yayılarak büyüdüğü gözlenmiştir (Aktan, 2006). Bu süre içinde ulaşım sistemine bağlı olarak değişen

arazi kullanım ve kent makroformu kıyidan iyice koparılmış, ulaşımın güçlkle kurulabildiği yerleşmeler ortaya çıkmaya başlamıştır.

1995 yılından sonra İstanbul'un nüfusu 13 milyonu aşmış, üst düzey bir plandan yoksun olarak gelişen metropolde, teknik ve sosyal altyapı sorunları artmıştır. 1994 yılında yapımı tamamlanan Nazım Plan yerel yönetimin değişmesiyle revize edilerek, 3030 sayılı Yasanın belirlediği sınırlar dahilinde /50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı onanmıştır.

- Metropolitan Bölge: Marmara ve Trakya bölgesinin bütünü,
- Metropolitan Alan: Tekirdağ il sınırından İzmit il sınırına kadar,
- Metropolitan Alan Alt Bölge: 3030 sayılı yasa ile belirlenmiş olan, batıda Avcılar'dan doğuda Tuzla'ya kadar uzanan alan, olarak belirlenmiştir.

1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planının nüfus dağılımı incelendiğinde; 2010 yılı için Doğu ve Batı Yakasına 2 ayrı nüfus öngörülmüştür. 1990 Genel Nüfus Sayımı verileri ve 1995 yılında plan için yapılan analizler sonucunda mevcut nüfus değeri belirlenmiştir. Bu verilere göre; Batı yakasında mevcut nüfus: 5.800.000 kişi iken öngörülen nüfus: 7.800.000'dür. Doğu yakasında mevcut nüfus: 3.200.000 kişi iken öngörülen nüfus: 4.200.000'dür. Toplam nüfus 12.000.000 olarak planlanmıştır.

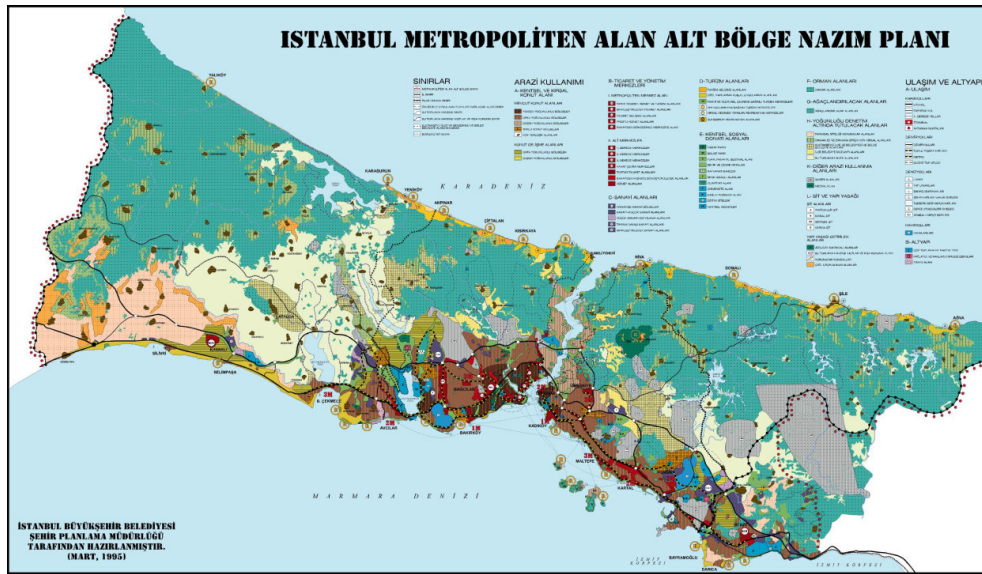
Planın öngördüğü sektörel dağılım ele alındığında %73'lük oranla hizmetler sektörü 1. Sırada yer almaktadır. Daha sonra %25 sanayi ve %2 tarım sektörüdür. Bu dağılımlardan da anlaşıldığı gibi hizmet yoğun bir kent yaklaşımı vardır.

Planının 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” biçiminde ifade edilmiştir.

Plana merkez fonksiyonu açısından bakıldığında; mümkün olduğunca kendi kendine yeter dinamiğe sahip, M.İ.A.’ya bağımlılıkları azaltılmış yeni kentsel alt merkezler ve gelişme alanları önerilmektedir.

**Şekil 3.24 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı**



Kentin batı yakasında yer alan metropoliten merkez alan; tarihi, kültürel ve fiziksel açıdan farklı karakter gösteren alt bölgelere ayrılmıştır. Bu alt bölgelerde bir araya gelerek Metropoliten Merkezi oluşturmuştur. Metropoliten Merkezi Oluşturan

Alt Bölgeler ve İşlevleri;

1. Tarihi Eminönü Bölgesi ➡ Tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları
2. Tarihi Beyoğlu Bölgesi ➡ Tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları
3. Şişli-Beşiktaş Uç Bölgesi ➡ Sıhileştirilecek ticaret alanları
4. Levent-Maslak Aksı ➡ Sıhileştirilecek ticaret alanları
5. Topkapı-Maltepe, Topçular, Bayrampaşa Sanayi Alanları ➡ Sanayi dönüşümlü hizmet alanları, olarak belirlenmiştir.

## **Kent Merkezine ilişkin Nazım Plan Uygulama Hükümleri;**

### **Alt Merkezler**

Bu merkezlerde, alt ölçekli planlar hazırlanırken merkezler kademelenmesi içinde yer aldığı düzeyde özelleşmiş, ihtisaslaşmış, ticaret, hizmet ve idari fonksiyonları ile yeterli nitelikte ve gereklilikte teknik ve sosyal altyapı getirilecektir (İMANP Raporu 1995).

#### **I. Derece Merkezler**

Bu merkezler hinterlandları içindeki yerleşme bölgelerinin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte özelleşmiş, ihtisaslaşmış, ticaret, hizmet fonksiyonları ile Merkezi İş Alanı ve çevre merkezler ile iletişimi kuvvetli, Merkezi İş Alanı'na göre daha küçük firmalar ve büro faaliyetlerinin (yönetim-kontrol-koordinasyon, finans kuruluşlarının ) yer aldığı yüksek nitelikli merkezlerdir (İMANP Raporu 1995).

#### **Mevcut Merkezler**

Doğu Yakasında hinterlandı (etki alanı) doğu yakasının tamamı olan Kadıköy; Batı Yakasında hinterlandı batı yakasının yerleşik alanı olan ve Büyükçekmece çevresine kadar uzanan Bakırköy; Metropoliten Merkez Alanı üzerindeki baskıyı azaltacak ve ona hizmet fonksiyonları açısından destek sağlayacak olan 1. derece alt merkezler olarak planlanmıştır (İMANP Raporu 1995).

#### **Kanat Çekim Merkezleri (K.Ç.M.)**

Kentin lineer formunu destekleyecek nitelikte Doğu ve Batı Yakalarının uç noktalarında (kanatlarda); Doğu'da Gebze, Batı'da Ortaköy-Kavaklı'da, kent merkezinden nüfusun desantralizasyonunu sağlayacak ve nüfusa hizmet vermek üzere planda öngörülen 1. derecede Alt Merkezlerdir (İMANP Raporu 1995).

#### **II. Derece Merkezler**

Bu merkezler,1.derece merkezlerden daha dar olan hinterlandları (etki alanları) içindeki yerleşme bölgelerinin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte

özelleşmiş, ihtisaslaşmış ticaret, hizmet fonksiyonları ile Metropolitan Merkez Alanı ve çevre merkezler ile iletişim kurabilen daha küçük firmaların, büro faaliyetlerinin ve finans kuruluşlarının yer aldığı nitelikli merkezlerdir. Doğu yakasında Üsküdar, Kartal; Batı yakasında, Avcılar, 2. derece merkezler olarak planlanmıştır.

Bu merkezlerden Üsküdar tarihi merkezi; tarihsel süreç içinde oluşan kültürel kimliği ve fiziksel dokusu ile korunarak çağdaş kent yaşamına katılırken; tarihi kent merkezleri ve yapıları, silüet ve peyzaj değerleri alt ölçekli planlarda araştırılarak değerlendirilecektir (İMANP Raporu 1995).

### **III. Derece Merkezler**

Bu merkezler kendi ilçeleri ve hinterlandları (etki alanları) içindeki komşu ilçelerde yerleşen nüfusun ticaret ve hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ticaret ve hizmet fonksiyonları ile küçük ölçekte büroların ve kuruluşların yer aldığı merkezlerdir.

Doğu yakasında Ümraniye, Maltepe, Pendik ve batı yakasında Büyükçekmece, Bağcılar 3. derece merkezler olarak planlanmıştır (İMANP Raporu 1995)

### **Toptan Ticaret Alanları**

Bu bölgede yerleşen toptan ticaret, kentsel hizmet alanları bütünlüğü içinde, Metropolitan Alan Alt Bölge ve ülke düzeyinde iç ticaret hacmine hizmet edecektir (İMANP Raporu 1995)

### **Sanayiden Hizmete Dönüştürülecek Alanlar**

Nazım planda gösterilen Maltepe, Kartal ve Pendik'teki sanayi alanları, alt planlarda tesbit edilecek süreç ve program dahilinde Metropolitan Alan Alt Bölge dışına desantralize edilerek, yerine hizmet ve ticaret fonksiyonları ile kirletici olmayan, yüksek teknoloji kullanan hizmet ağırlıklı sanayi geliştirilecek alanlardır (İMANP Raporu 1995)

### **Hizmet Alanları**

Bu alanlar, E5 üzerinde batıda Dünya Ticaret Merkezi-Şirinevler ile doğuda Göztepe-Bostancı kavşağı arasındaki akslardır. Bu alanlar, büro hizmetlerinin ağırlık kazandığı, kısmen yönetim ve ticaret fonksiyonlarının yer aldığı alanlardır (İMANP Raporu 1995)

1995 yılında onanmış olan 1/50000 ölçekli plan, bu ölçekte bir planın onama yetkisinin Büyükşehir Belediyesinde olmaması nedeniyle planın yürütmesi durdurulmuştur.

### **Şekil 3.25 İstanbul'un Gece Görünümü**



Oysaki 1995 yılında onaylanan 1/ 50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alanı Alt bölge Nazım İmar Planı'nda İstanbul'un doğu-batı yönünde lineer bir gelişim sürdürmesi, doğuda Gebze, batıda ise Ortaköy - Kavaklı'da 1.derece kanat çekim merkezleri oluşturulması öngörülmüştür.

Plan kararlarına göre merkezdeki yığılma önlemek istenirken, her iki yakada da, kentin kuzeyi mevzi planlarla yapılaşmaya açılmış, metropolün son kalan yeşil alanları da tahrip edilmiş, su havzaları konutlarla dolmuştur. Metro yatırımının bir bölümü tamamlanmış, iş merkezi ve büro binaları Levent- Maslak hattında hızla gelişmeye devam etmiştir. Gelişen iş merkezlerine paralel olarak, kentin kuzeyinde,



üst gelir grubuna hitap eden konut alanları gelişmeye başlamış ve sayıları hızla artmıştır.

**Şekil 3.26: Levent – Maslak Aksı**



Uydu kent projeleri ile ise henüz altyapısı tamamlanmamış alanlarda yüksek yapılanma ve yoğunluklara neden olmuştur. Bu durum beraberinde yüksek rantı teşvik eden spekülasyonları ve buna bağlı uygulamaları ortaya çıkarmıştır.

İstanbul Ulaşım Ana Planı ise, 1995 yılında hazırlanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planının ulaşım tarafının irdelenmesi ve bu planla öngörülen arazi kullanım yapısına uygun ulaşım ilke, politika ve kararlarının belirlenmesi amacıyla İstanbul Teknik Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile 1997 yılında hazırlanmıştır.

Çalışma ile; 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planında hedef yıl olarak belirlenen 2010 yılında öngörülen arazi kullanım yapısına bağlı olarak ulaşım taleplerinin belirlenebilmesi için stratejik bir yaklaşım oluşturulması, önerilecek büyük ulaşım projelerinin kentin ulaşım sistemi üzerindeki etkilerinin

ortaya koyulması ve bu projelerin fizibilite etütlerinde kullanılacak bilgilerin üretilmesi, alt ölçekli bölgesel imar planlarına ulaşım yönünden yönlendirici bir yaklaşım getirilmesi hedeflenmiştir (Yeşilirmak, 2011)

İstanbul Ulaşım Ana Planı, İstanbul metropoliten alanın tüm ulaşım sistemlerini irdeleyen ve değerlendiren bir çalışmadır. Çalışma kapsamında, 1995 yılı sonunda ve 1996 yılı başında Büyükşehir Belediyesince mahalle bazında konut anketleri yapılmıştır.

1996 yılı içinde de Belediyenin çeşitli organları tarafından mahalle ve planlama bölgeleri bazında arazi kullanım, toplu taşıma ve yol ağına ilişkin geniş bir bilgi toplama çalışması gerçekleştirilmiştir. Kentin ekonomik, demografik ve alansal olarak büyümesine paralel olarak çalışma alanı daha önceki etütlere göre genişletilmiş ve çalışma yaklaşık 154.000 hektarlık bir alanı kapsayacak şekilde gerçekleştirilmiştir. İstanbul'un doğusundaki Gebze ile batısındaki Kavaklı çalışma alanına dahil edilmiştir. Bu nedenle nüfus hedef yıl için 15,4 milyon olarak öngörülmüştür.

İstanbul Ulaşım Ana Planı çalışmasında 2010 hedef yılı arazi kullanım öngörüsü için iki farklı gelişim senaryosu üzerinde durulmuştur. Bunlardan ilki İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planında kentin 2010 yılında arazi kullanımı için getirilen ilke ve politikalara göre öngörülen gelişme senaryosu, ikincisi ise kentin mevcut gelişme eğilimlerine göre öngörülen senaryodur [Yeşilirmak, 2011].Kısaca, Nazım Plan ile öngörülen gelişme senaryosu sonuçlarına göre oluşacak ulaşım yapısına göre öneriler geliştirilmiştir.

1987 yılı çalışmasından farklı olarak, karayolunun minimum düzeyde geliştirilmesi benimsenmiştir. Araçlara değil insanlara hizmet verecek bir ulaşım sistemi politikasıyla, hizmet kalitesinin geliştirildiği ve türler arasında entegrasyonun sağlandığı bir toplu taşımacılık sistemi hedeflenmiştir. Çalışmada tüm ulaşım türleri ve sistemleri incelenmiş ve saptanan sorunların giderilmesine öneriler getirilmiştir. Sonuçta; İstanbul'daki tüm ulaştırma sistemleri ile yapılan yolculukları



değerlendirmeye alan bir ulaşım modeli kullanılarak, 2010 yılı için toplu taşıma hatları, yol iyileştirmeleri ve yeni yol bağlantıları önerilerini bazı performans ölçütlerine göre karşılaştırılmalı olarak gruplandırılan dokuz farklı ulaşım sistem alternatifini geliştirilmiştir. Alternatiflerin tamamı raylı sistem ağırlıklı bir kent içi ulaşım sistemi önermektedir.

Geçen yirmi yıllık süreçte İstanbul'da nüfus 20 milyonlara ulaşmış ve metropoliten alanın etkisi ve üretim ilişkileri batıda Tekirdağ doğuda ise Sakarya'ya kadar yayılmıştır. Ancak İstanbul ilinde ulaşım sistemine bağlı olarak; 1980 yılından itibaren Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü takip eden süreçte 1990 yılı sonrası yapılaşma yön değiştirmektedir. Avrupa yakasında TEM otoyolu boyunca Büyükçekmece yönünde bir gelişim söz konusu iken, Anadolu yakasında gelişme Sabiha Gökçen Havalimanı etkisi doğrultusunda Kurtköy ve çevresinde oluşmuştur.

Boğaz geçişlerini sağlayan köprüler ve çevre yolları her ne kadar iki yakadaki parçalı yerleşim alanlarını bütünleştirse de zaman ve mekan açısından merkezlerin konumunu da değiştirmiştir.

1. ve 2.çevreyolu bağlantı yolları üzerinde yeni iş merkezleriyle M.İ.A dışında Maslak, Büyükdere aksı gibi yeni alt merkezler oluşmuştur. Bununla birlikte 1990'lı yıllarda Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve çevreyollarının sunduğu ulaşım olanakları ile doğuda Gebze sanayi bölgesi; batıda teşviklere rağmen uzun süre boş kalan Çerkezköy Sanayi Bölgesi doyuma ulaşmış; hatta Çorlu bölgesine desantralize olmaya başlamıştır.

İstanbul'un yıllara göre merkez gelişimi incelendiğinde ise plan kararlarının mevcut eğilimi kısmen desteklediği görülsede kentte uygulanan politikalar planlarla öngörülen gelişimden daha hızlı bir gelişim sürecinin yaşanmasına neden olmuştur. Bunun sonucu olarak da kente göç ile gelen nüfus çarpık ve sağlıklı kent olgusunu gündeme getirmiştir.

Kısacası; Kent ve merkez gelişimi dönem içerisinde incelendiğinde kentte uygulanan politikalar ve planların kent makroformunun gelişimini belirlediği görülmektedir.

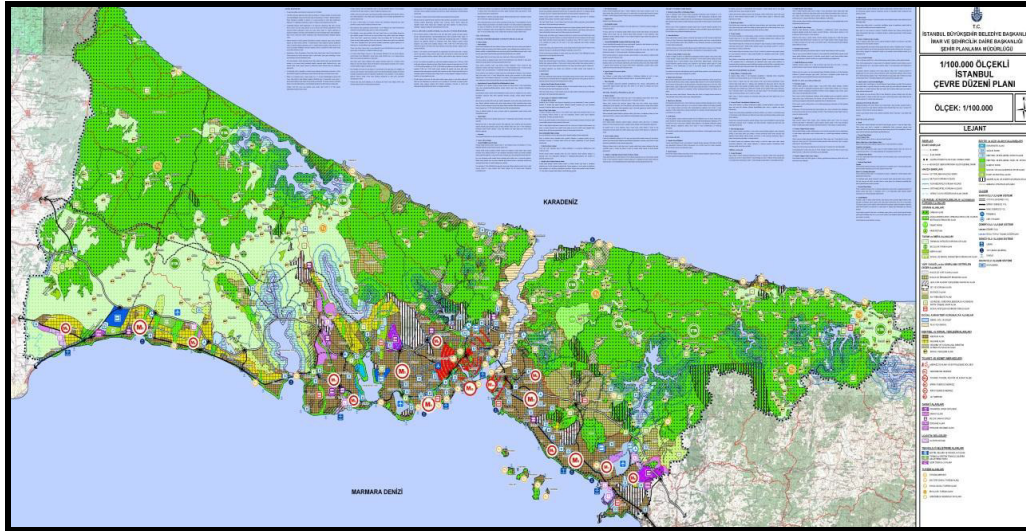
Günümüz süreci mevcut yapısı ele alındığında ise; mevcut plan kararları ve kente ilişkin hazırlanan projeler ile kentin ilerki dönemlerde gelişiminin nasıl ön görüldüğünden aşağıdaki bölümde bahsedilmeye çalışılmıştır.

### 3.3.4.2. Günümüz Plan Kararları

15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul ÇDP Planı kararları, İstanbul ilinin önümüzdeki 20 yıl için gelişiminin nasıl yönlendirileceğini ortaya koyan sürdürülebilir yaklaşımları içermektedir. Stratejik bir planlama anlayışı güdülmüş ve geniş çevrelerin sürece katılımına önem verilmiştir.

İstanbul Çevre Düzeni Planı; Marmara Bölgesi'nin sorunlarına ve potansiyellerine göre farklılaştırılmış tedbirleri içeren çok merkezli ve dengeli bölgesel gelişme yaklaşımı göz önünde bulundurularak, Trakya ve Kocaeli Çevre Düzeni Planları ile bütünlük arz edecek şekilde hazırlanmıştır.

### Şekil 3.27 100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Raporu

Planlama sınırı batıda Çorlu, Çerkezköy ve Marmara Ereğlisi, kuzeyde Karadeniz, güneyde Marmara Denizi ve doğuda ise Gebze ilçesi olmak üzere İstanbul ili idari

sınırları çerçevesinde tanımlanmıştır. Planın temel amacı koruma-korunma ve kullanma dengesinin sağlanacağı yaşanabilir bir çevre oluşturmaktır. Planın bu temel amacı sağlamaya yönelik geliştirdiği stratejiler de şöyle sıralanabilir;

1. İstanbul'un sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan uyumlu büyümesi, bütünleşmesi ve gelişmesinin sağlanmasına yönelik projelerin geliştirilmesiyle Avrupa Birliği katılım sürecine uyumun sağlanması,
2. Ekolojik dengenin korunması, sürdürülebilir ve afete duyarlı kentsel gelişimin sağlanması;
3. Koruma-kullanma dengesinin sağlanmasına önem verilmesi ve ekolojik açıdan korunacak alanların belirlenerek, bu alanlarda kentsel gelişmenin yaratacağı baskıların azaltılması,
4. Sadece İstanbul değil ülke ve bölge ölçeğinde fayda sağlamaya yönelik su havzalarının, maden ve sanayi hammadde rezervlerinin korunması ve en fazla yarar ilkesi ile işletilmesi,
5. Deprem ve diğer doğal afet risk faktörlerine bağlı olarak makroform ve kentsel
6. doku analizinin yapılarak gerekli görüldüğü alanlarda tampon bölge oluşturacak plan kullanım kararlarının geliştirilmesi,
7. İstanbul'a bir dünya kültür kenti standardında metropol statüsü kazandırılması;
8. İstanbul'un taşıdığı doğal, kültürel ve doğal değerlere sahip çıkılması,
9. Turizm sektörünün geliştirilmesi ve kent ekonomisindeki payının artırılmasına
10. yönelik plan kararlarının çıkarılması,
11. Tarihi yarımada ve Boğaziçi üzerindeki yapılaşma baskısının azaltılması ve
12. tarihi yarımadaanın kirletici trafikten arındırılması,
13. İstanbul'un dünya ve bölge ülkeleri ile ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi, dünya metropolleri arasında yetkinliğinin artırılması ve küresel ve bölgesel merkez olması;
14. İstanbul'un yönetim ve karar mekanizmalarının bütünleştiği bir merkez olması,
15. Sanayinin ülkesel ve bölgesel desantralizasyonu sağlanarak kent ekonomisinde hizmet sektörü odaklı, bilgi ve iletişim teknolojileri ile kültür endüstrileri doğrultusunda gelişiminin sağlanması,
16. Büyük ve kirletici sanayi alanlarının hizmet sektörüne dönüşmesine yönelik plan kararlarının alınması,

17. Bölge bütününde yurt içi ve yurt dışı ilişkilerin geliştirilmesi ve organize edilmesi,
18. Bölgenin yerel potansiyellerinin harekete geçirilmesi,
19. İstanbul'un çevresi ile sosyo-ekonomik işbirliğine girmesi, sosyal, ekonomik ve mekansal tutarlılık sağlama yönünde metropoliten ölçekte yeni çekim merkezlerinin ve kademelenmenin oluşturulması,
20. İş-konut arasındaki mesafenin minimuma indirilmesi yönünde arazi kullanım dağılımının dengeli oluşturulması ve nüfus-istihdam dengesinin sağlanması,
21. İstanbul'da yaşam kalitesinin yükseltilmesi;
22. Kurumsal, idari ve mali çözüm önerileri ile mekansal stratejilerin geliştirilmesi, Merkez alanlarında gece gündüz nüfusunun dengelenmesi,
23. Gerekli donatıların oluşturulması için gerekli finansmanın sağlanması,
24. Uluslararası düzeyde kent bütününde, spor merkezleri, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekanları, müzeler ve arşivlerin oluşturulması,
25. Plansız ve sağlıksız yapılaşmış alanların sıhhileştirilmesi, tasfiyesi, düzenli iskan alanlarına dönüştürülmesi gibi uzun vadeli çözüm önerilerine yönelik finansman seçeneklerinin geliştirilmesi ve geri ödeme programlarının hazırlanması,
26. Kültürel ve sosyal faaliyetlere ilişkin fonksiyonların, kent bütünü içinde yeterli ve kaliteli hale getirilerek dengelenmesi,
27. Metropoliten bölge içinde mevcut doku üzerindeki yapılaşma baskısının ortadan kaldırılması,
28. Toplu taşımacılığın özellikle de raylı sistemlerin ve deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi, bu sistemler içerisinde karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu sistemlerinin entegrasyonunun kurulması amaçlanmıştır.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planına ilişkin mekânsal kararlar oluşturulurken öncelikli olarak kent makroformu belirlenmiştir.

**Kent Makroformu;** Sürdürülebilir kentsel gelişme ilkesi doğrultusunda doğal eşiklerin ihlal edilmemesi doğrultusunda oluşturulmuştur. Makroform ile merkezi iş alanından (MİA) sıçramalı odaklarla doğu ve batı eksenlerinde doğrusal bir mekansal düzenleme ve büyüme hedeflenmiştir (İÇDP Raporu 2009).

Kent makroformunun belirlenmesindeki öncelikler; kuzeye eğilim gösteren kent gelişimini sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde kontrol altına almak, mevcut MİA üzerindeki baskıyı ve Boğaz geçişlerindeki trafik yükünü hafifletmek ve çok merkezli bir yapının oluşmasını sağlamaktır (İÇDP Raporu 2009)

**Mekansal Gelişme;** İstanbul'un doğu ve batı aksında ve Marmara denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda sıçrayarak geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması (İÇDP Raporu 2009)

**Kentsel Merkezler;** İstanbul'da yapılan hizmet sektörü analizleri sonucunda, mevcut hizmet alanları mevcut yoğunlaşmalar ve potansiyel hizmet gelişme alanları gözünde bulundurarak 20 merkez bölgesi tanımlanmış olup, bu merkez bölgelerinin 12 tanesi Avrupa, 8 tanesi ise Anadolu Yakası'ndadır (İÇDP Raporu 2009)

Yapılan analiz çalışmaları incelendiğinde; İstanbul için tek-merkezli bir yapıdan söz etmek mümkün olmadığı görülmektedir. Hizmet faaliyetlerinin yoğunlaşma ve dağılma örüntüleri bakıldığında, Avrupa Yakası ve Anadolu Yakası iki farklı merkez çekirdeğine sahip, iki ayrı kent gibi işlemektedir.

Avrupa Yakası, hizmet faaliyetlerinin büyük bir kısmını kapsamaktadır. Bu yakada, hizmet faaliyetleri mekansal örgütlenmesinin en önemli alt-parçası Beyoğlu-Şişli ilçelerinde yer alan üretici hizmet faaliyetleri yoğunlaşma alanıdır. Anadolu Yakası'nın merkez çekirdeği ise Kadıköy ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Ancak bu merkez çekirdeği, Beyoğlu ve Şişli ilçelerinde bulunan üretici hizmetler yoğunlaşma alanının dörtte-biri düzeyindedir. Bu özelliği ile ikinci bir merkezi iş alanı olmaktan çok, uzmanlaşmış alt-merkez niteliğine sahiptir (İÇDP Raporu 2009).

Bu merkez çekirdek alanları, sınırları net olarak tanımlanabilecek alanlar değildir. Bir başka deyişle, üretici hizmet faaliyetleri Avrupa yakasında batı yönünde ve Anadolu Yakası'nda doğu yönünde saçaklanma ve dağılma eğilimi içerisindedir. Bu saçaklanma ve dağılma çerçevesinde, Avrupa Yakası'nda Bakırköy ve Bağcılar, potansiyel üretici hizmet yoğunlaşma alanları olarak ön plana çıkmaktadır. Anadolu Yakası'nda ise saçaklanma, daha dağınık bir biçimde gerçekleşmekte, merkez

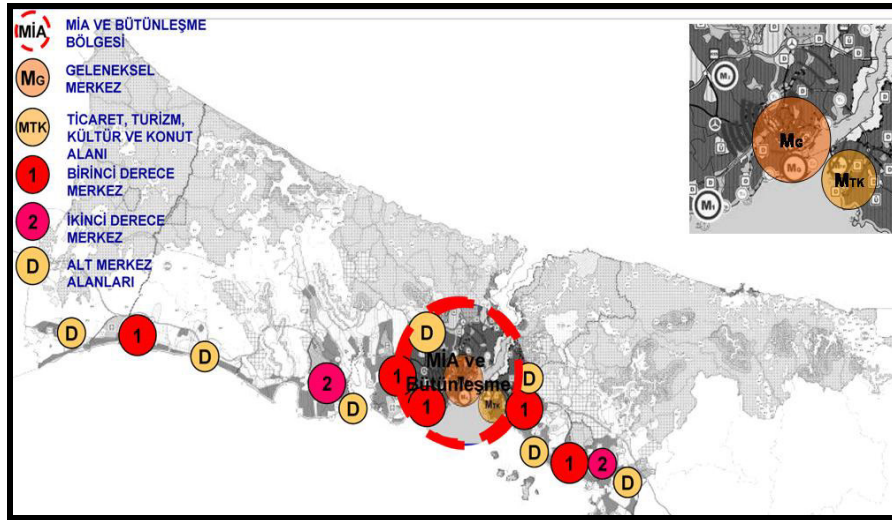
çekirdeği dışında önemli bir üretici hizmet faaliyeti kümesi gözlemlenmemektedir. Ancak, Ümraniye, Maltepe, Kartal, Pendik, Beykoz ilçelerinde küçük ölçekli üretici hizmet yoğunlaşmaları gözlemlenmektedir (İÇDP Raporu 2009).

1/100.000 ölçekli planın ana hatları ile ele alındığında; Planda merkezi iş alanının kuzeye Maslak aksına kaydırıldığı ve tarihi yarımada'nın üzerindeki yükün kaldırılmasının amaçlandığı görülmektedir.

### 3.3.4.2.1. Merkeze ilişkin plan kararları

İstanbul'un küresel ve bölgesel merkez kimliğinin sahip olduğu potansiyeller ve sürdürülebilir kentleşme çerçevesinde güçlendirilmesi hedefi doğrultusunda, MİA'nın ve alt merkezlerin kademelenme hiyerarşisindeki yerini ve gelişme yönlerini belirlemek planın öncelikleri arasındadır (İÇDP Raporu 2009).

Şekil 3.28 Çevre Düzeni Planı'nda Merkezler Yapısı ve Kademelenmesi



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Raporu

İstanbul'da çok merkezli doğrusal bir makroform önerisi kapsamında, kademeli bir alt merkez sistemine gidilmesinin merkez üzerindeki mevcut baskıyı azaltacağı öngörülmektedir (İÇDP Raporu 2009).

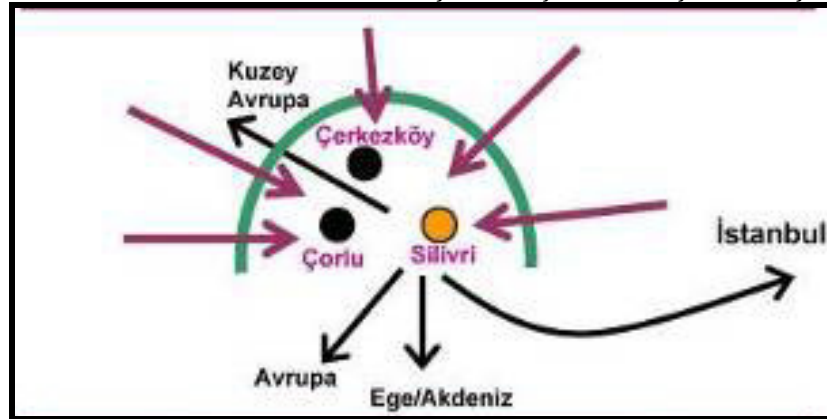
Makroformu belirleyen çok merkezli kentsel gelişme doğrultusunda, MİA'nın batıya yönlendirilmesi ve iki yakada raylı sistemlere entegre olmuş önerilen merkez alanları ile kent içinde alt kademe merkezlerin oluşturulması; nüfusun dengeli dağılımı, sürdürülebilirlik ve sanayinin desantralizasyonu gibi farklı sorunlara çözüm olanakları sunan bütüncül politikalarıdır (İÇDP Raporu 2009).

Kentin doğrusal ve alt bölgeler halinde oluşacak makroformunu destekleyecek nitelikte; Anadolu Yakası'nda Kartal ve Kurtköy'de oluşmaya başlamış merkezlerin geliştirilmesinin yanı sıra, Avrupa Yakası'nda Silivri'de çekim merkezi ile birlikte yeni oluşumlar önerilmiş ve ana ulaşım akslarıyla desteklenmiştir (İÇDP Raporu 2009).

### Batı Yakası Çekim Merkezi

Silivri kent merkezinin etrafında birinci derece merkezin geliştirilmesi uygun görülmüştür. Üst düzey merkez niteliğinde olacak bu merkezin, kentsel yapılanma içinde üniversite, teknoloji geliştirme bölgesi, fuar, kültür ve kongre merkezlerinin yanı sıra turizm alanlarıyla desteklenmesi ve bilgi ekonomilerinin yoğunlaşma alanının çekirdeğini oluşturması hedeflenmektedir. Batı yakası gelişme alanı, bölgede yaşaması öngörülen yaklaşık 1.500.000 kişinin, İstanbul merkezi dokusu ile güçlü ve sürekli bir bağlantı kurmasını gerektirmeyecek ölçüde kendine yeterli şekilde olacak şekilde planlanmıştır [İÇDP Raporu 2009].

**Şekil 3.29 İstanbul'un Batı Kanadı Komşu Yerleşimler ve İşlevsel İlişkiler**



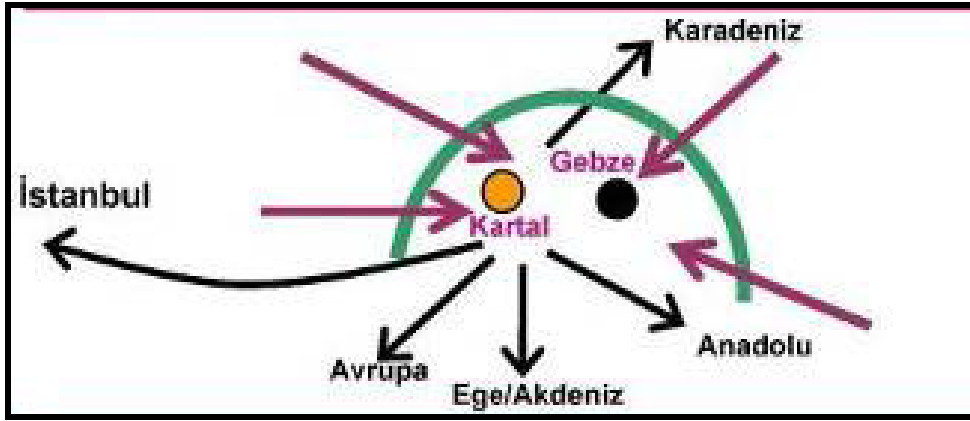
Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Raporu

Ayrıca bölge bütününde güneybirlik deniz ulaşımı sisteminin geliştirilmesi ve diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonu, hedeflenen bölgesel gelişimin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.

### Doğu Yakası Çekim Merkezi

Kentin Anadolu Yakası'nda Kartal'ın birinci derece merkez olmak üzere planlanması ise etkin bir ulaşım altyapısının oluşturulmasının yanı sıra; yığılma avantajlarını kullanarak birbirileri ile ekonomi ve sinerji oluşturacak işlevlerin konumlanmalarına ve karayolu-denizyolu-demiryolu ulaşım sistemleri arasında entegrasyona dayandırılmaktadır. Önerilen bu sistemde yer alacak ana işlevler ise Kartal 1.Derece Merkezi (Üst düzey hizmetler), (İÇDP Raporu 2009).

Şekil 3.30 İstanbul'un Doğu Kanadı Komşu Yerleşimler ve İşlevsel İlişkiler



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Raporu

Sabiha Gökçen Havalimanı, Pendik Yenişehir ve Kurtköy'de önerilen teknoloji geliştirme bölgeleri, Pendik Limanı ve lojistik bölge, Orhanlı Lojistik Merkez ve etrafında gelişen konut alanları ve onlara hizmet veren donatılar ile ticaret alanlarıdır.



## Kent Merkezine ilişkin Nazım Plan Uygulama Hükümleri;

### Mia ve Bütünleşme Bölgesi

Ulusal ve uluslararası boyutta yönetim, kontrol, koordinasyon fonksiyonları, finans kuruluşları ile en üst düzeyde ihtisaslaşmış ticaret ve hizmet fonksiyonlarının ve MİA fonksiyonlarını destekleyecek kültür endüstrileri, donatı alanları, konaklama tesisleri ile konut kullanımları yer alabilecektir (İÇDP Raporu 2009).

Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan mevcut MİA ile MİA'nın batı yönünde, Topkapı-Maltepe-Bayrampaşa'yı kapsayan alana doğru gelişebileceği alanlar ve Atunizade planda MİA ve Bütünleşme Bölgesi olarak tanımlanmıştır.

Finans, sigorta, gayrimenkul yatırımı ve danışmanlığı, muhasebe, hukuk danışmanlığı, reklamcılık, mühendislik, mimarlık gibi hizmetlerde İstanbul'un bir bölgesel (Ortadoğu, Doğu Avrupa, Balkanlar, Kafkasya, Doğu Akdeniz) merkez işlevine ulaşması hedeflenmektedir (İÇDP Raporu 2009).

Şekil 3.31 Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Raporu

Kuzeye gelişme eğilimini sürdüren MİA aksı, kentin kuzeyinde bulunan orman alanlarını ve İstanbul Boğazı'nı da tehdit etmektedir. Bu nedenle, kentin gelişim stratejileri tanımlanırken, çevresel sürdürülebilirlik çerçevesinde MİA'nın kuzeye gelişiminin engellenerek, bu yöndeki mevcut gelişmesinin rehabilite edilmesi ve MİA gelişiminin, kontrollü bir şekilde MİA Bütünleşme Bölgesi'ne ve alt merkezlere yönlendirilmesi amaçlanmıştır. Mevcut sanayi alanlarının bir kısmının yer değiştirme ve ticaret-hizmetler fonksiyonuna dönüşme eğiliminde olduğu Topkapı, Kağıthane, Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa bölgelerinde ticaret ve hizmet sektörüne geçiş olanakları değerlendirilmiştir. Dönüşümün kısa sürede gerçekleşebilmesi için mevcut sanayi dokusunda, kullanılabilir değeri olan sanayi binalarının korunup, fonksiyon değişikliği yapılarak eğitim, kültür endüstrileri alanlarına dönüşümü desteklenmektedir (İÇDP Raporu 2009)

### **Geleneksel Merkez**

Tarihi ticaret ve hizmet faaliyetleri, turizme yönelik konaklama tesisleri, kültür endüstrileri, üst düzey hizmet faaliyetleri, ofis kullanımları ve kamusal yapılar ile konut kullanımları yer alabilecektir (İÇDP Raporu 2009)

Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan mevcut MİA ile MİA'nın batı yönünde, Topkapı-Maltepe-Bayrampaşa'yı kapsayan alana doğru gelişebileceği alanlar ve Atunizade planda MİA ve Bütünleşme Bölgesi olarak tanımlanmıştır (İÇDP Raporu 2009).

Bu bölgenin kentin ekonomik çekiciliğinde oynadığı "lokomotif" rolün önemi göz önüne alınarak; konut işlevini tehdit etmemek, işlevsel çeşitlilik ilkesine uymak, mevcut doğal-tarihi-kültürel dokuyla ve silüetle uyumlu olmak şartı ile bu alanda üst düzey hizmet faaliyetlerinin de yer alması desteklenecektir. Alanın potansiyelleri çerçevesinde turizm olanaklarının ve kültür endüstrilerinin de geliştirilmesi hedeflenmektedir (İÇDP Raporu 2009).

Tarihi Yarımada'nın tarihi turizm ve perakende ticaret merkezi, tarihi Beyoğlu-Galata Bölgesi'nin fiziki dokuya uyumlu, bölgenin tarihselliğinden gelen kimlik ile

uygun kültür, turizm, perakende ticaret, büro faaliyetleri ile yabancı kurum ve kuruluşların korunması öngörülmüştür (İÇDP Raporu 2009).

### **Ticaret, turizm, kültür ve konut alanları**

Kadıköy ve Üsküdar geleneksel merkezleri ile Kadıköy-Harem- Haydarpaşa koridorunu kapsamaktadır. Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut Alanı olarak tanımlanan Kadıköy ve Üsküdar geleneksel merkezleri ile Kadıköy-Harem-Haydarpaşa koridoru; bölgenin doğal, kültürel, tarihi kimliği, bölgenin silueti ve mevcut kentsel dokunun niteliği göz önünde bulundurularak geliştirilecektir (İÇDP Raporu 2009).

Bu bağlamda; konut işlevini tehdit etmemek, işlevsel çeşitlilik ilkesine uymak, mevcut dokuyla uyumlu olmak şartı ile bu alanda üst düzey hizmet faaliyetlerinin de yer alması hedeflenmektedir. Geleneksel merkezde olduğu gibi alanın potansiyelleri çerçevesinde turizm olanakları ve kültür endüstrilerinin de geliştirilmesi desteklenecektir.

### **Birinci Derece Merkezler**

Üst düzey hizmet fonksiyonları, merkezi iş alanlarına göre daha küçük ölçekli firmalar, bürolar, iş hanları, mağazalar, teşhir mekanları vb. ticaret ve hizmet fonksiyonları, sigorta acenteleri ve banka şubeleri vb. finans fonksiyonları ile konaklama tesisleri, eğlence, yeme-içme, sosyal, kültürel, yönetim, eğitim ve sağlık tesisleri ile belediye hizmet alanları gibi teknik ve sosyal altyapı alanları ve kültür endüstrileri ile konut kullanımları yer alabilecektir (İÇDP Raporu 2009).

Bakırköy, Yenibosna Basın Aksı, Silivri, Kartal ve Kozyatağı-Ataşehir Birinci Derece Merkez olarak belirlenmiştir.

Etki alanı Avrupa Yakası'nın büyük bölümüne ulaşan Bakırköy merkezinin bu potansiyelini gelecekte de devam ettirmesi; Silivri merkezinin ise kentin batı

bölgesine hizmet edecek yeni bir merkez olarak geliştirilmesi planlanmıştır (İÇDP Raporu 2009).

Mevcutta üretim ve depolama fonksiyonlarını kısmen devam ettiren Yenibosna Basın Aksı, medya kuruluşlarının burada yerleşmesi ile belli bir gelişim ivmesi kazanmıştır. Bu gelişimin yönlendirilmesi ile alanın üst düzey hizmet odaklı bir merkez oluşturulacaktır. Atatürk Havaalanı'na yakınlık avantajı üst düzey hizmet merkezi nitelikli gelişimi destekleyecektir (İÇDP Raporu 2009).

Kartal İlçesi, bölgenin Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı, dönüşüm sürecindeki sanayi alanları; bu bölgeyi destekleyen ulaşım projelerinin varlığı, Avrupa Yakası ile denizyoluyla bağlantı kurma olanağı, Gebze Sanayi Bölgesi'ne yakınlığı nedeniyle iş merkezlerinin yerleşimi için avantajlı konuma sahiptir. Bu potansiyelleri ile Kartal merkezinin üst düzey hizmet odaklı bir merkez olarak gelişmesi öngörülmektedir (İÇDP Raporu 2009).

Kozyatağı-Ataşehir, bölgenin sahip olduğu potansiyel ve mevcut eğilimler doğrultusunda, üst düzey hizmet odaklı bir merkez (uluslararası finans merkezi) olarak tanımlanmıştır (İÇDP Raporu 2009).

### **İkinci Derece Merkezler**

Etki alanındaki yerleşmelerin ticaret ve hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ihtisaslaşmış ticaret ve hizmet fonksiyonları ile donatı alanları, kültür endüstrileri ve konut kullanımları yer alabilecektir (İÇDP Raporu 2009).

İkinci derece merkezler olarak, Avrupa Yakası'nda iki göl arasında Esenyurt-Haramidere çevresi ile sanayiden hizmete dönüşümü öngörülen Gaziosmanpaşa, Anadolu Yakası'nda ise merkeze dönüşme eğilimi olan Pendik-Şeyhli sanayi alanı önerilmiştir (İÇDP Raporu 2009).

Bu merkezlerin, çok merkezli kentsel gelişmeyi desteklemelerinin yanı sıra etki alanlarındaki yerleşmelerin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte

ihhtislaşmış tıcareť, hızmef fonksıyonlarını barındıran merkezler olarak hızmef vermesi öngörölmüştür (İÇDP Raporu 2009).

### **Alt Merkezler**

Etki alanındaki yerleşmelerin tıcareť ve hızmef ihtiyaçlarını karşılayacak tıcareť ve hızmef fonksıyonları ile donatı, konut ve küçök kapasiteli üretım atölyeleri yer alabilecektir (İÇDP Raporu 2009).

Avrupa Yakası'nda Avcılar, Selimpařa ve Çanta; Anadolu Yakası'nda ise Ümraniye, Maltepe ve Tuzla-Orhanlı; merkezler kademelenmesi bütönlüğünde, etki alanlarındaki yerleşmelerdeki nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte tıcareť, hızmef ve donatı fonksıyonlarının yer alacağı alt kademe merkezler olarak gelişmesi öngörölmüştür (İÇDP Raporu 2009).

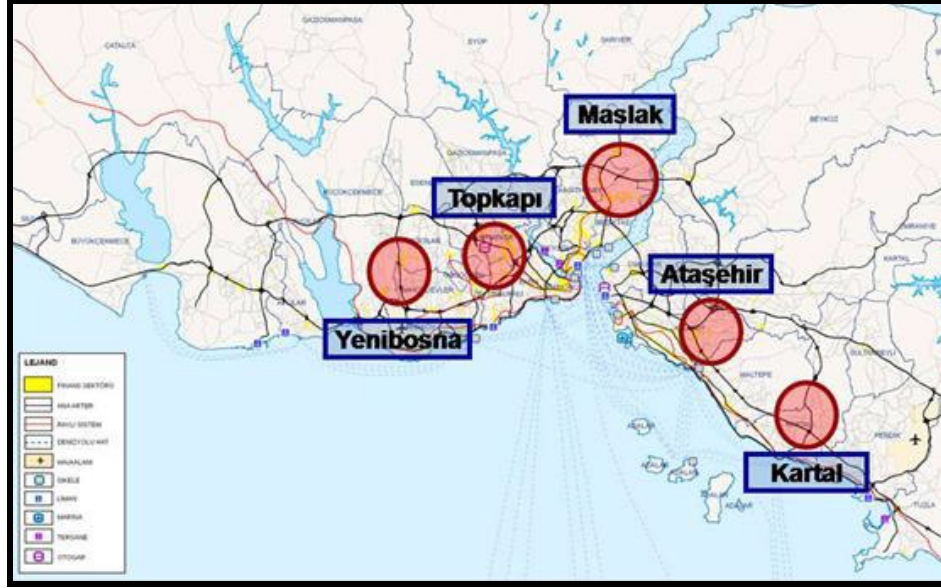
Yapılan analiz ve sentez çalışmaları sonucunda Ümraniye'nin daha üst kademe merkez olma eğilimi gösterdiğı tespit edilmiş olsa da kuzeye gelişimin kontrol altında tutulması amacıyla alt kademe merkez olması kararı verilmiştir (İÇDP Raporu 2009).

Kozyatağı-ataşehir ise, bölgenin sahip olduğı potansiyel ve mevcut eğilimler doğrultusunda, uluslararası finans merkezi niteliğinde üst düzey hızmef odaklı bir merkez olarak tanımlanmıştır.

İstanbul'un "bölgesel finans merkezi" olması hedefinden hareketle, bu merkezin kent içindeki yer seçiminin kentin gelişimi, yatırım kararları ve sektörün ihtiyaçları ile uyumunun irdelenmesi amacıyla 7 potansiyel alan farklı kriterlere göre değerlendirilmiştir.

şehir planlama müdürlüğünün önerileri; Kartal, Ataşehir, Büyükdere Aksı, Topkapı/Maltepe, Yenibosna Basın Aksı, İstoç ve Silivri ilçeleri olarak belirlenmiştir.

**Şekil 3.32 İFM projesi için belirlen alanların konumları**



*Kaynak: İFM Projesi Altyapı Komitesi Çalışmaları Sunumu, 27 Nisan 2011, İstanbul*

Mevcut Duruma Göre Yapılan Değerlendirmede ise; Kartal ve Ataşehir bölgeleri İstanbul Finans Merkezi yer seçiminde ön plana çıkmaktadır.

Tek bir yer önermek yerine; finans merkezinin ikili yada üçlü bir yapıda olması da (Büyükdere Maslak – Ataşehir, Kartal - Ataşehir gibi) bir alternatif olarak düşünülebilir. Böyle bir yaklaşım dahilinde mevcut merkez ile yeni geliştirilen merkezler kısa veya orta vadede birlikte çalışabilecektir.

Uzun vadede ise yeni merkezin çevresel ihtiyaçlarını tamamen karşılaması ile mevcut merkeze bağımlılığı teknolojik olanaklar da kullanılarak minimum seviyeye inebilecektir.

Planın temel planlama yaklaşımı Marmara Bölgesi için; “Çok Merkezli ve Dengeli Mekansal Gelişme’nin Sağlanması” olduğundan merkez fonksiyonuna ilişkin kararlar değerlendirildiğinde temel yaklaşımı destekleyecek şekilde merkez gelişiminin ön görüldüğü görülmektedir.

### **3.3.4.2.2. Ulaşım İlişkin Plan Kararları ve Projeler**

İstanbul'da 80'li yıllardan bu yana hızla artan otomobil sahipliliği ile trafik sorunu da günümüze kadar çoğalarak artmış ve bugün kentin en önemli sorunu haline gelmiştir. Özellikle sabah ve akşam zirve saatlerinde karayolu şebekesi üzerinde yaşanan trafik problemi ulaşım hızını iyice düşürmüştür.

Tüm bu değerlendirmeler ışığında, oluşturulan plan taslağında öngörülen arazi kullanım yapısına bağlı olarak ortaya çıkması beklenen ulaştırma taleplerini karşılamak üzere stratejik düzeyde ulaştırma sistemi planlanırken, 1997 yılında hazırlanan İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda benimsenen ana ilkeler ve politikalar esas alınmıştır. Bu kapsamda ana stratejiler;

1. Kentin gelecekteki ulaşım sistemi, araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilerek planlanmıştır. Bu amaçla, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesinin benimsenmesi,
2. Gelecekteki ulaşım ağının omurgasını yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemleri oluşturacak şekilde planlanması,
3. Genelde kentin doğrusal gelişmesine koşut olarak doğu-batı doğrultusunda gelişmesi planlanan yüksek kapasiteli raylı sistem hatlarını beslemek üzere, kuzey-güney doğrultusunda besleme hatlarının (otobüs,minibüs) planlanması, ulaştırma türleri birbirine seçenek oluşturmak yerine, birbirini besleyecek ve tamamlayacak biçimde düzenlenmesi
4. Deniz ulaşımının toplu taşımadaki payını arttırmak amacıyla planlanan diğer toplu taşıma sistemleri ile entegre olan yeni deniz ulaşımı hatları oluşturulmalı,
5. İlçe belediyeleri ya da değişik kuruluşlar tarafından önerilen tekil toplu taşıma projelerinin bir sistem bütünlüğü içinde ele alınmalıdır.
6. Ayrıca İstanbul'un doğal ve tarihi yapısı kentin merkez bölgelerinde yeni yol yapımına ve mevcut yolların genişletilmesine olanak vermemektedir. Bu nedenle stratejik düzeyde kentin gelecekteki yol ağı planlanırken aşağıdaki ilke ve politikalar benimsenmelidir. Bunlar;

- a. Kentin ana arterleri üzerindeki trafik tıkanıklıklarını gidermek için yeni yollar yapmak, hem kentin doğal ve tarihi yapısını tahrip etmesi hem de orta ve uzun dönemli yeni ulaşım sorunları yaratması nedeniyle uygun çözüm önerileri değildir.
- b. Günümüzde trafik tıkanıklıklarının oldukça önemli bir bölümü mevcut yolların etkin bir biçimde kullanılmamasından kaynaklanmaktadır. Kısa ve orta dönemde mevcut yolların daha etkin kullanılmasını sağlayacak düşük maliyetli trafik mühendisliği önlemleri alınmalıdır. Ancak bu tür ivedi trafik mühendisliği çözümlerinin uzun dönemde kentin ulaşım sisteminin temelini oluşturması gereken, yüksek kapasiteli yaygın raylı sistem ağına bir seçenek değil onun bir tamamlayıcısı olduğu gerçeği unutulmamalıdır.
- c. Hızlı ve konforlu toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılmasına koşut olarak, uygun aktarma ve otopark alanları planlanarak toplu taşıma sistemlerinin kullanımı özendirilmesi ve özel otomobillerin kentin merkez bölgelerine girişleri azaltılmalıdır.

Bu ana stratejiler, Dünya'daki tüm çağdaş kentlerde uygulanmakta olan politikalar ve ilkeler olup, İstanbul için hazırlanan daha önceki etütlerde de benimsenmiştir.

Günümüzde plan kararlarıyla ulaşım gelişimi yönlendirilmeye çalışılsada, kısa vadede çözümler üretilebilmek için ulaşım projeleride uygulanmaktadır. İstanbul'da güncel ulaşım projeleri;

Kentte yaşanan trafik sıkışıklığına kısa vadeli çözüm olarak Metrobüs projesi planlanmış olup, 17 Eylül 2007 günü Avcılar-Topkapı hattında hizmete açılmıştır. Boğaziçi Köprüsü üzerinden geçen hat ile Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamakta ve hattın toplam uzunluğu 50 km'dir. 3 Mart 2009'da ise 3. etap ve 20 Temmuz 2012'de 4. etap tamamlanarak hat Tüyap-Söğütluçeşme olarak genişletilmiştir.



Diğer bir proje ise Marmaray'dır. Bu proje günlük değil uzun vadeli trafik sorununa çözüm olarak planlanmış olup, projenin temelleri 2004 yılında atılan ve yapımı devam eden, Avrupa ve Asya yakasını İstanbul Boğazı'nın altından birleştirecek, üç bölümden oluşan banliyö hattı iyileştirme projesidir.

**Şekil 3.33 Marmaray Projesi Güzergahı**



Halkalı ile Gebze arasında çalışacaktır. Bununla beraber İstanbul metrosuna bağlantıları vardır. 1 milyon kişinin ulaşım süresini kısaltacak, enerji ve zaman tasarrufu yaptıracak proje, motorize araçların kullanımının da azalması ile hava kalitesine büyük fayda sağlayacaktır. Boğaziçi Köprüsü ve FSM Köprüsü'nün de iş yükünü azaltacaktır.

İnşaat tamamlandığında Marmaray'a bağlı hat, 1,4 km. (Tüp tünel) ve 12,2 km. (Delme tünel) TBM boğaz geçişi ve Avrupa yakasında Halkalı-Sirkeci, Anadolu yakasında Gebze-Haydarpaşa arasındaki kısımlar olmak üzere yaklaşık olarak 76 km uzunluğunda olması planlanmaktadır. Farklı kıtalardaki demiryolları İstanbul Boğazı'nın altından batırma tüp tüneller ile birleştirilecektir. Marmaray Projesi 60,46 metre ile, raylı sistemler tarafından kullanılan dünyanın en derin batırma tüneline sahiptir. Projenin kullanım ömrü 100 yıl olarak ön görülmüştür.

Asya ve Avrupa yakasının bağlantısını güçlendirmeye yönelik diğerk bir proje ise 3. Boğaz Köprüsü geçiştir. Kuzey Marmara Otoyolu Projesi olarak adlandırılan projenin Garipçe ve Poyrazköy mevkiisi arasında olması planlanmış olup, projenin 2015 yılı sonunda İstanbullulara hizmet vermeye başlaması hedeflenmiştir.

Şekil 3.34 Kuzey Marmara Otoyolu Projesi Güzergahı



### 3.4. DEĞERLENDİRME

Coğrafi konumu nedeni ile tarih boyunca stratejik öneme sahip olan İstanbul, dünyadaki ekonomik, politik ve teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişmiştir. Bu gelişme, kimi zaman bir takım politika ve planlarla yönlendirilir ve sınırlandırılırken, çoğunlukla gelişimin plandan bağımsız olduğu görülmüştür.

Cumhuriyet döneminin planlama anlayışı, 1950 ve 1980'lerde yerini plansızlığa bırakmış, bu dönemde ülke genelinde izlenen politikalar ve ülke ekonomisinin dinamizmi İstanbul'un gelişimine yansımıştır. 1950'lerde ortaya çıkan sanayileşme ile birlikte kentleşme ve göç olgusu, gecekonduların yaratırken, toplu taşıma

sistemi, yerini özel araç kullanımına bağımlı karayoluna bırakmıştır. 1980'lerde ise, ülkede hakim olan neoliberal ekonomik politikalar, yeni mekansal oluşumlara neden olmuştur.

1980 sonrasında İstanbul'un kentsel gelişimini ve makro formunu yönlendirmek amacıyla yapılan planlar gelişmeyi yönlendirici olmadıkları gibi kısıtlayıcı bir rol de oynayamamışlardır.

İstanbul'un hizmet ağırlıklı, uluslar arası iş ve eğlence merkezi kimliği üzerinde yoğunlaşmış ve bu amaç doğrultusunda, kentin yüzyıllarca sürede oluşmuş kentsel işlevleri, mimari mirası büyük ölçüde değişime uğramıştır (Gürsel, 1990). Değişim, gelişimin kaçınılmaz bir sonucu da olsa, değişimin şekli, hızı ve yoğunluğu, tarihi kentler için büyük önem taşımaktadır. İstanbul için hem tarihi değerleri korumak hem de değişimin gereğini uygulamaya aktarmak, çatışan hedefler olarak gündeme gelmiştir.

Bu dönem, kentin mekansal yapılanmasında kalıcı izler bırakmış, kentsel gelişme politikası olumsuzluklarla dolu bir süreci beslemiştir. Plan hükümlerini yok sayan bir anlayış hakim olmuş ve bu anlayış, plansızlığı, yasa ve yönetmelik tanımazlığı sürekli hale getirmiştir. 1980'lerde plansızlık döneminin ardından, bu defa da plana rağmen plan dışı yapılaşma anlayışı, kentin ortak yaşam alanlarını, ormanlarını ve su havzalarını ranta dayalı spekülasyonla karşı karşıya bırakmıştır. Ayrıca bu dönemin yasadışı davranışa, plansızlığa sürükleyen diğer bir özelliği de plan dışı gelişmelerin sık sık çıkarılan aflarla yasallaştırılması olmuştur (Hacısalıhoğlu 2000).

1980 sonrası onaylanan Nazım İmar Planları açısından İstanbul'un gelişimini kısaca değerlendirmek gerekirse; İstanbul'un metropoliten ölçekteki ilk kapsamlı planının yürürlüğe girdiği 1980 yılı, iç ve dış dinamikler açısından çok önemli kesişmelerin yaşandığı, küresel düzenin değişen ekonomi-politikalarıyla, kentlerin ülke ve dünya sistemi içindeki konumlanışlarında büyük değişimlerin yaşanmaya başladığı bir dönüm noktasıdır.

1980 tarihi aynı zamanda ülke ve İstanbul için çok önemli ekonomik, toplumsal ve siyasal gelişmelerin de eşik noktasıdır. İstanbul için uzun süredir beklenen bilimsel temellere dayalı bütüncül nazım planının 29.07.1980 tarihinde sonuçlanmasının hemen ardından 12 Eylül 1980’de gerçekleşen darbe ve 1983’te yapılan seçimlerin ardından kurulan neo-liberal hükümet ile Türkiye’nin ekonomi politikaları köklü değişikliklere sahne olmuştur.

1980 sonrasında hızla değişen ekonomi politikalar kapsamında büyük dönüşüme uğrayan hizmet sektörüne yönelik herhangi bir açılım yer almamakta olup bu konudaki bir cümlelik politikası; “Metropolitan hizmetlerin kent bütününde Merkezi İş Alanında yoğunlaştırılması ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesidir.” 1980 sonrasında hızla değişen ekonomi politikalar kapsamında büyük dönüşüme uğrayan hizmet sektörüne yönelik herhangi bir açılım yer almamakta olup bu konudaki bir cümlelik politikası; “Metropolitan hizmetlerin kent bütününde Merkezi İş Alanında yoğunlaştırılması ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesidir.”

İlki 1980 yılında onanan 1980 ve 1995 planlarının ikisi de İstanbul’un evrensel, kültürel ve doğal özelliklerinin ve tarihsel kimliğinin korunarak, küresel ekonomik gelişme süreci ve dünya metropollerinde yer alması amacıyla hazırlanmıştır.

1980 Planı’nın amacını “Metropolitan İstanbul’un ülke ve dünyaca bilinen tarihi, doğal, kültürel, turistik... vb. öz değerlerini yitirmeden uluslar arası düzeydeki öneminin ülke yararına artırılması ve metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması” oluştururken; 1995 Planı’nda aynı amaca küresel ekonomik gelişme kavramı eklenmiş ve İstanbul’un bu süreç içinde yer alması öngörülmüştür.

1995 Planında uluslar arası işlevin daha çok vurgulandığı hedefler belirlenirken; sanayinin desantralizasyonu, kentin doğu-batı aksında lineer gelişimi, kuzey yönündeki gelişimin sınırlandırılması, toplu taşıma ve raylı ulaşım sisteminin geliştirilerek tüp geçitle bütünleşecek şekilde organize edilmesi, her üç planın da genel ilkelerini oluşturmuştur.

Hazırlanan planlarda koruma alanlarına getirilen plan hükümlerinde farklılıklar bulunurken, bu farkların kent çeperinin gelişiminde önemli etkenleri olmuştur. 1980 Planında orman alanları için minimum ifraz oranı belirlenmiştir. Su havzalarına ilişkin yerleşim yasakları, 1995 planında göz ardı edilerek, tüm plan kararları İSKİ yönetmeliklerine bağlanmıştır (not: planın onaylanmasını takiben İSKİ Yönetmeliğinin de iptal edilmesi ile İstanbul'un su havzaları plansız ve yönetmeliksiz özerk alanlar olarak daha hızlı genişlemiştir)-(İmar İskan Bakanlığı, 1980; İBŞB, 1994; İBŞB; 1995;)

Kentin gelişimini yönlendirmek amacıyla hazırlanan ve genel gelişme stratejilerini içeren nazım planların ikisi de uygulanamamış ve İstanbul üst düzey bir plandan bağımsız olarak gelişmiştir. Bu süreç içinde, iki planın da genel ilkelerinden biri olan sanayinin desantralizasyonu gerçekleşmiş, ancak, kentin kuzey yönünde gelişimi önlenememiştir. Kentin doğu-batı aksında gelişimine bağlı olarak, toplu ve raylı ulaşım sisteminin bu aksta geliştirilmesi ve ulaşım aksı üzerinde yeni merkezlerin geliştirilmesini öngören tüm plan kararlarına rağmen, Levent- Maslak yönünde yapımı tamamlanan metro ve hızlı gelişen Merkezi İş Alanı, kuzey yönünde yaşanan gelişmeyi hızlandırmıştır.

1980 sonrası onaylanan Ulaşım Planları açısından İstanbul'un gelişimini kısaca değerlendirmek gerekirse ise; Ülkemizin en büyük metropol kenti olan İstanbul'un ulaşım sorunları yıllardır çözüm önerileri getirilmeye çalışılan temel bir sorundur.

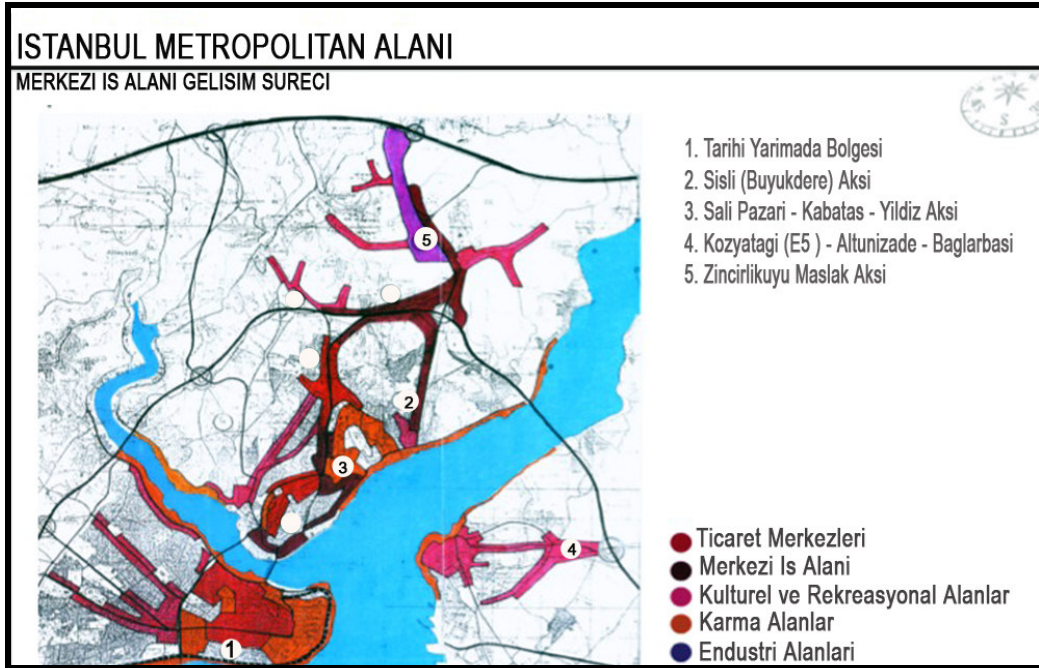
1970'li yıllardan başlayarak günümüze kadar, İstanbul'un ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik yaklaşım ve önerileri içeren bir çok çalışma ve rapor hazırlanmıştır. Çalışmalarda, talebe cevap vermeye çalışan geleneksel ulaşım planlama yaklaşımları benimsenmiş ve Toplu taşıma iyileştirme ve geliştirme önerileri, özel araç kullanımını teşvik eden yaklaşımlarla birlikte önerilmiştir.

Bir ulaşım planından beklenen tüm detayları içeren bir çalışma tam anlamıyla ortaya çıkarılamamıştır. Her çalışma belirli bir ulaşım türünü (genellikle raylı toplu taşıma) geliştirmeye yönelik olmuştur. Herhangi bir ulaşım planına ya da etüdüne dayandırılmadan dar kapsamlı koridor ulaşım etütleri ile önerilen raylı sistem projeleri uygulanamamış, dolayısıyla kentin yüksek kapasiteli ve modern raylı sistem

türleri ile tanışması gecikmiştir. Çalışmalarda, birkaçı dışında (Ulaşım Nazım Planı ve raylı sistem fizibilite etütleri) genellikle kentin nazım plan kararlarının dikkate alındığı görülmekle birlikte, hızlı kentleşme, nüfus artışı ve siyasi yaklaşımlarla nazım plan kararlarının tam anlamıyla uygulanamaması ya da plan kararlarının değiştirilmesi sonucunda ulaşım planları ile nazım plan kararları arasındaki uyum ortadan kalkmaktadır. Söz konusu uyumun sürekliliğini sağlayacak ulaşım planı güncelleştirme çalışmaları nazım planlarla paralel olarak yapılmamaktadır. Bu durum ulaşım planlarının işlevselliğini azaltmakta, statik planlara dönüşmesine neden olmaktadır.

1980 sonrası gelişen merkezler ele alındığında ikinci köprünün inşası sonrasında TEM otoyolu bağlantısının köprü ile kesiştiği noktadan eski merkezi alan olarak nitelendirilen alanların birbirine bağlandığı ana ulaşım akslarında yer almaktadır. Bu alanların yapı yoğunluklarının yüksek olmasının yanı sıra, yapı kullanım yoğunluklarının da yüksek olduğu görülmektedir.

**Şekil 3.35 İstanbul'da MİA'nın Gelişim Süreci**



Kaynak: İMP, 2006

Bu alanlar İstanbul kentinin küresel kent kimliğini finans ve hizmet merkezleri olarak lokomotif görevler üstlendikleri için özellikle konum olarak ulaşım altyapısı riski ve diğer altyapı riskleri de taşıyan alanlarda yer almaları hem İstanbul kentini hem de ülkeyi etkileyecek düzeyde ekonomik ve sosyal kayıplara neden olacak riskler içermektedirler. Bu kaygılar, yarımada'nın deprensellik durumu ve tarihi özelliklerinden dolayı Kapalı Çarşının bulunduğu Tarihi Yarımada bir iş merkezi olmasının yanı sıra finans merkezi olarak düşünülmemesi gerektiği vurgulanmıştır.

Dünya finans merkezleri içerisinde yer alabilmek için gerekli olan çalışmalar hız kazanmıştır. Öncelikli olarak yasal altyapı hazırlanmış, yer seçimi kararı alınmış ve bu doğrultuda çeşitli birimler kurularak projenin hayata geçirilmesi safhaları belirlenmiştir. Bu çalışmalar yapılırken teşvik edici ve projeyi destekleyici bir takım kanunlar da çıkarılmış ve dünya finans merkezlerinde öncü projeler de olduğu gibi geniş alanları kapsayan, kentsel işlev çeşitliliği içeren, çöküntü alanlarına tamamen yepyeni imajlar geliştirerek, bu alanlara ve kente hem potansiyel ulusal ve uluslararası yatırımcı ve müşteri hem de turist çekebileceği düşünülen proje alanları belirlenmiştir.

Geçmişten günümüze kadar yapılan çalışmalar ele alındığında; Çalışmaların birbirinin devamı niteliğinde olmaması, sürdürülebilir ulaşım politikaların belirlenmemesi ve güncelleştirme çalışmalarının yapılmaması nedeniyle ulaşım sorunları her geçen gün büyümüş ve ağırlaşmıştır. Diğer taraftan, planlar raylı sistem yatırımlarının uygulanması için bir formalite olarak görülmüş, politik tercihlerin plan kararlarının önüne geçmesi nedeniyle de raylı sistem önerileri dışındaki diğer politika ve yaklaşımlar kağıt üzerinde kalmış, uygulanmamış olduğu görülmektedir.

Günümüzde ise; Kentin uzun zamanlardan buyana süre gelen ulaşım sorununun temel sebebinin Asya ve Avrupada yer alan işlevlerin farklılaşması olarak tespit edilmiş ve buna yönelik çalışmalar başlatılmış olduğu tespit edilmiştir. Avrupa MİA'nın bulunduğu ve temel kamu binalarının yer aldığı bir yerleşim olduğundan insanlar genellikle çalışmak için bu yakayı tercih etmektedir. Avrupa ve Asya'da gelişen konut projeleri ve Kamu binalarının iki yaka arasında yer seçmeye başlaması bu yoğunluğun dağıtılmasına yönelik çalışmalar olarak görülmektedir.

Günümüz ulaşım projelerinden Marmaray ve 3. Köprü projesi ile de kentin iki yakası arasında ki ulaşım bağlantısının çeşitlendirilmesi ve kuvvetlendirilmesi sağlanmaya çalışılmış olup, kentte yaşanan temel sorunlara kalıcı çözümler üretilmeye çalışıldığı belirlenmiştir.

Kentin gelişimine yönelik yapılan bu çalışmaların planlarda ön görülen çok merkezli yapıyı destekler nitelikte olduğu görülmekte olup, çalışmanın diğer kısmında 1. Derece “Silivri”, 2. Derece “Pendik” alt merkez olarak ön görülen ilçelerin yapılan ulaşım projeleri ile mevcut plan kararlarının birbiriyle entegre bir şekilde mi oluşturulup oluşturulmadığı sorgulanmış olup, kentin çok merkezli gelişimi ele alınmıştır.



#### 4. ALT MERKEZ OLUŞUMUNA ÖRNEK DÜNYA KENT MERKEZLERİ VE İSTANBUL’UN İRDELENMESİ

Dünya kentlerinde alt merkezlere ilişkin yapılan çalışmalar ele alındığında; kentsel politikalar ve planların merkez gelişimlerini yönlendirdiği görülmektedir.

Yapılan araştırma ile kentteki istihdam kaynaklarının kentsel politikalara bağlı olarak mekânsal dağılım içinde kent merkezinde yer seçerek büyüme gösterdiği görülmektedir. Buna bağlı olarak ta geliştirilen stratejilerle bu istihdam kaynaklarının dağılımı ve yer seçim kriterleri belirlenmektedir.

Dünya örneklerinde yapılan incelemede ilk olarak her bir bölgenin alansal ve demografik verileri ele alınmış, daha sonra alt merkez oluşturma politikaları ve arazi kullanımı ile ilişkili ulaşım politikaları incelenmiştir.

**Tablo 4. 1 Dünya Kent Merkezleri’nde Yapılan Mekansal Planlama Çalışmaları**

Şehir	Yıl	Plan İsimleri
Bangalore	2002	Strüktür Planı (Bangalore Büyük Şehir Bölgesi)
	2007	2015 Temel Planı (Bangalore Şehri)
Bangkok	1999	Bangkok Kapsamlı Plan BE 1999
	2006	Bangkok Kapsamlı Plan BE 2006
Dalian	1980	Birinci Temel Plan (1980-2000)
	2000	İkinci Temel Plan (2000-2020)
İstanbul	1985	Birinci Temel Plan
	1997	İkinci Temel Plan
Şangay	1949	Birinci Temel Plan
	1986	İkinci Temel Plan
	2001	Üçüncü Temel Plan (1999-2020)
Sidney	1948	Cumberland İlçesi Projesi
	1968	Sidney Bölgesi Taslak Planı
	1988	Üçüncü Yüzyılına doğru Sidney
	2005	Kentlerin kenti: Sidney’in Geleceği için bir Plan
Tokyo	1958	Yerli Sermaye Bölgesi İmar Planı
	1968	İkinci Yerli Sermaye Bölgesi İmar Planı
	1976	Üçüncü Yerli Sermaye Bölgesi İmar Planı
	1986	Dördüncü Yerli Sermaye Bölgesi İmar Planı
	2001	Beşinci Yerli Sermaye Bölgesi İmar Planı

*Kaynak: Alpkökin, 2007*

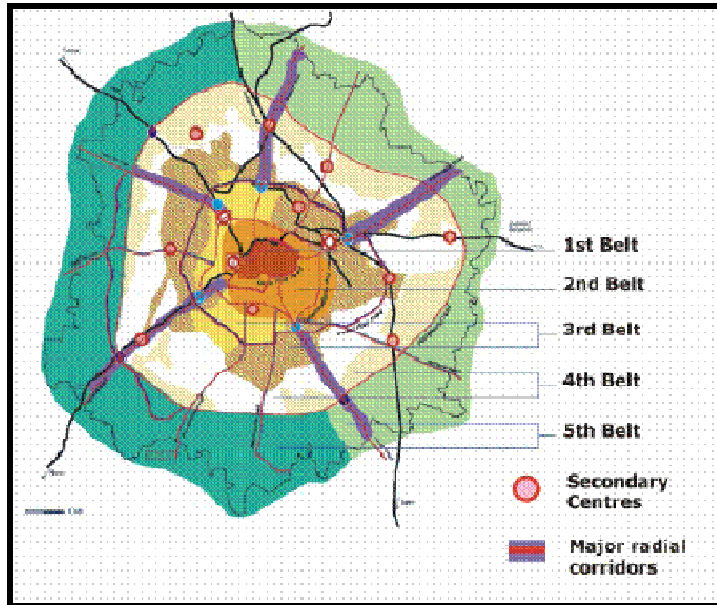
Alt Merkezler de (veya Yeni Merkezlerde) Mekânsal Planlama Stratejileri açısından bölgeler incelendiğinde temel olarak 2 başlık altında ele alınmıştır. Bunlar sırasıyla; Strüktürel planları ve arazi kullanım, ulaşım politikalarıdır.

## 4.1. BANGALORE

### 4.1.1. Strüktürel Planı ve Temel Plan

Bangalore Büyükşehir Bölgesi (BBB) 8.42 milyonluk nüfusu ve kapladığı 8022 km<sup>2</sup>'lik alan ile ülkedeki en büyük kentlerden biridir. Bölge içerisindeki doğal kaynakların kullanımı altyapı ve kentleşme eğilimleri doğrultusunda Bangalore Büyükşehir Bölgesini Geliştirme Başkanlığı (BBBGB) tarafından, şekilde görülen strüktür bir plan hazırlanmıştır. Planın genel stratejisi mevcut şehirleşmiş bölgenin gelişimini sağlamak için yapısal bir plan oluşturulmak olarak tanımlanmıştır. Var olan kentsel model kentsel yenileme yoluyla yenilenmiş yeni gelişim bölgeleri oluşturulmaktansa var olan gelişim bölgelerin kalkınması sağlanmıştır.

Şekil 4.1 Bangalore Strüktür Planı



Kaynak: Alpkökin, 2007

### Gelişme Bölgesi Strüktür Bölgesi

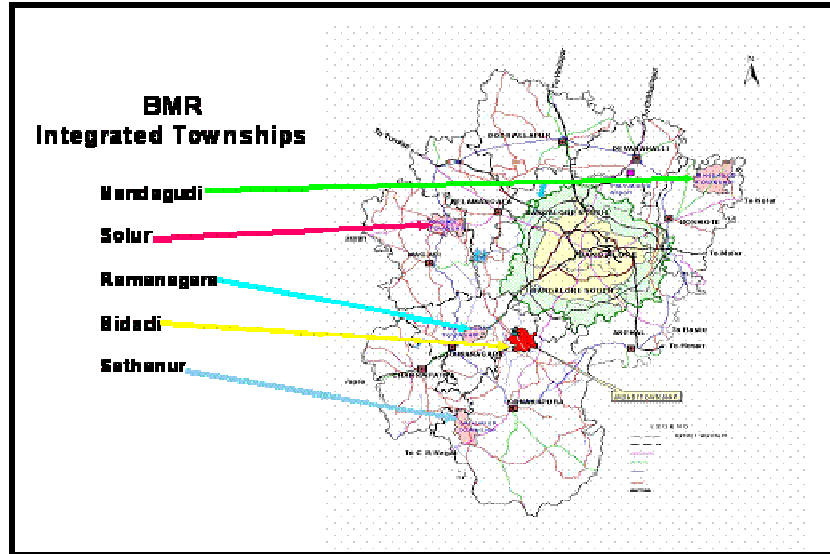
BBBGB tarafından hazırlanan strüktürel plan gelecekteki altyapı ve şehirleşme taleplerini karşılayacak nitelikte hazırlanmıştır. Strüktür Planı'nı uygulamak için ilgili kurumlar tarafından bir taslak oluşturulmuştur. Bu taslak aşağıdaki hedefleri kapsamaktadır.

- Bangalore Büyükşehir Bölgesi Çevre Yolu'nun Gelişimi, BBB Uydu Kent Yan Yolu, Işınsal Yolların geliştirilmesi,
- Kentleştirilebilir Yeni Parsellerin Gelişiminin sağlanması,
- Yerel Planlama Alanları için Geçici Temel Planların Hazırlanması,
- Yerel Planlama Alanlarında Büyük Şehirler İçin Güncel Durum Haritaları Hazırlanması,
- Yeni Uluslararası Havaalanına Expres Bir Yol Geliştirmesi,

### Entegre Kent Çevresi Gelişimi

Her bir gelişme bölgesi için farklı ekonomik aktiviteler belirlenmiştir. “Bilgi Teknolojileri – Biyoteknoloji Bölgesi” , “Sağlık Kenti Bölgesi”, “Finans Kenti Bölgesi” gibi entegre olmuş yeni kentsel yerleşim yerleri oluşturulmuştur.

Şekil 4.2 Bangalore Kent Merkezinin Gelişme Bölgeleri



Kaynak: Alpkökin, 2007

## **4.1.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları**

### **Arazi Kullanım Politika Araçları**

Bölgesel Strüktür Planları, iyi konut varlığı sağlamak ve seyahat ihtiyacını azaltmak için çekirdek alan etrafındaki bölgelerde kentsel yenilenmeyi teşvik etmeyi tavsiye ediyor. Sonuç olarak, 2015 Temel Planı, arazi kullanım bölgelerinin detaylı bir açıklamasını ve bu açıklamanın ayrılmaz parçası olan bölgesel düzenlemeyi kapsamaktadır.

Arazi kullanımı ve Taslak Temel Planın kalkınmayla ilgili alanları üç kategori altında düzenlenmiştir.

Ana Bölge Kategorisi: Ana bölge kategorisi, düzenlemeler için beş alan şeklinde gruplanmış 16 bölgeden oluşur. Aşağıdaki gibi sırasıyla;

1. Eski Kentsel Alanlar
2. Kentle İlgili Yeniden Geliştirme Alanları
3. Yerleşim Alanları
4. Endüstri/Faaliyet Alanları
5. Yeşil Alanlar

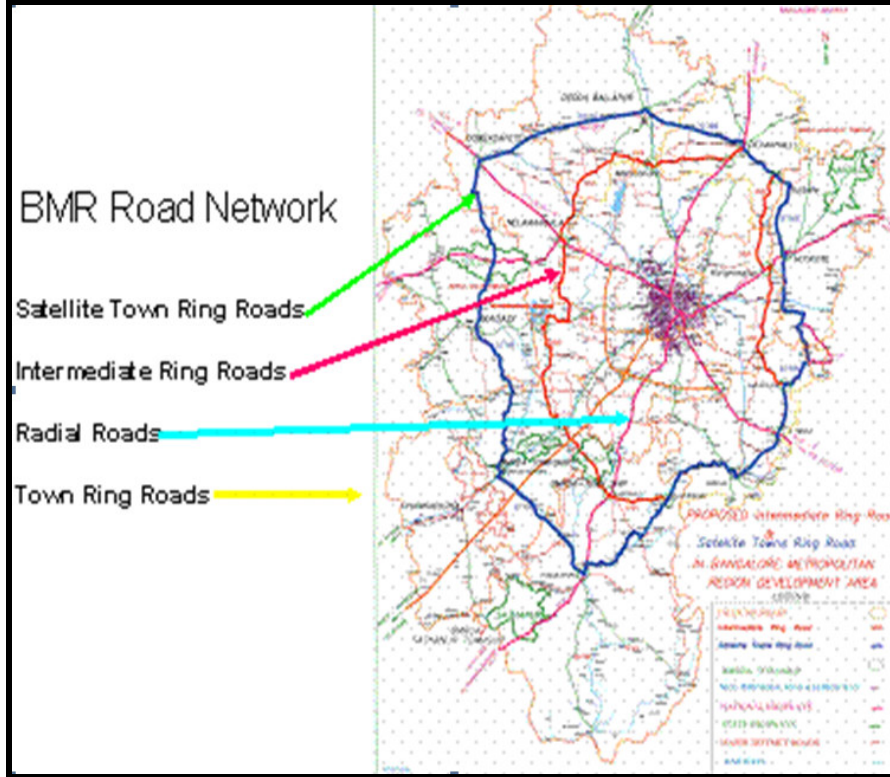
Spesifik Alan Kategorileri: LPA bünyesindeki Ana Bölge Kategorisine dahil edilmeyen spesifik arazi kullanımlarına sahip bölgeler, Spesifik Alanlar Kategorisi altında toplanmaktadır. Bu bölgeler; Geniş Kamusal ve yarı kamusal alt yapı, Geniş ulaşım yapıları, Özel arazi kullanımları, Koordineli plan taslağı bölgesi ve son olarak Varlıkları koruma alanları'dır.

### **Ulaşım Politika Araçları**

Strüktür Planının bir amacı, diğer ekonomik seçeneklere ilaveten, yeni imarın iskeleti olarak hizmet eden entegre bir ulaşım sistemi olanağı sağlamaktır. Bunun bir parçası, ana koridorların bağlantı noktaları gibi karmaşık ve kullanılmış faaliyetleriyle aktarma merkezleri imarıdır. Yeni şehirlerde merkezden yönetilmemeyi desteklemek için, Bangalore Büyükşehir Bölgesini Geliştirme Başkanlığı çevre yolları imarı

(geniş kapsamlı ana yol imarları) ve bölgesel çok merkezli imar ile aynı doğrultuda olan demiryolu hattını tasarlıyor.

**Şekil 4.3 Bölgesel Karayolu Gelişimi**



*Kaynak: Alpkökin, 2007*

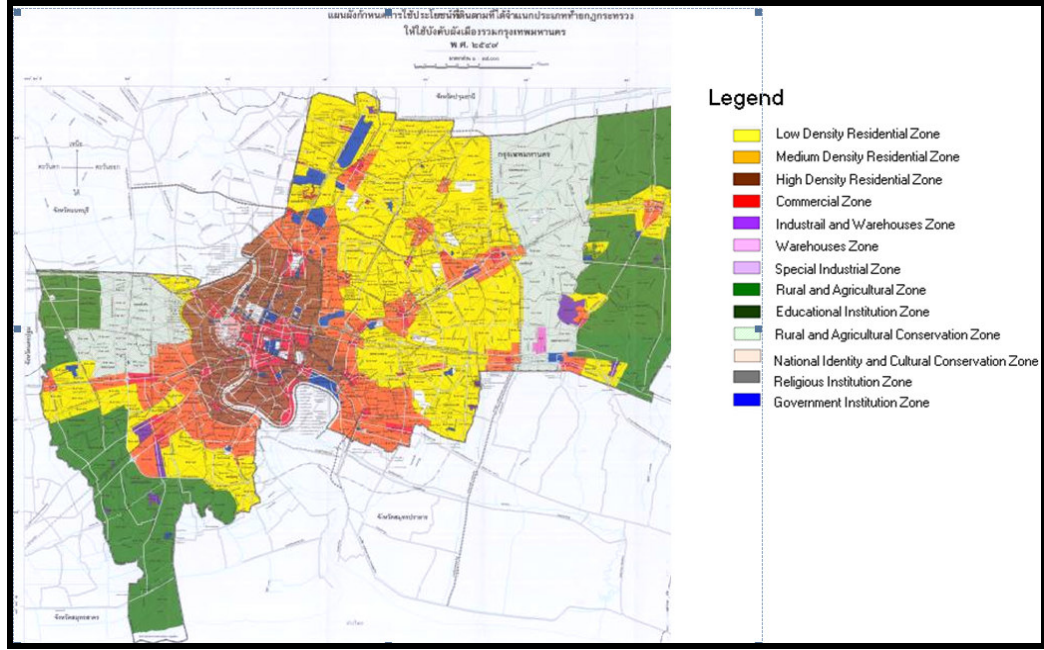
Bu şekilde bölgenin çekiciliği artırılarak merkezin yükü azaltılmış olacaktır. Kentte yeni merkez oluşumunun desteklenmesi için en temel politikanın yol ağının güçlendirilmesi olduğu görülmektedir.

## 4.2. BANGOKK

### 4.2.1. Strüktürel Planı

Bangkok için 1999 yılında bir plan yapılmış mevcut koşullar bu plana dahil edilerek revize edilmiştir. 2006 yılında mevcut plana tekrar bir idari düzenleme yapılarak arazi kullanımını düzenleyen Bangkok Strüktürel Planı hazırlanmıştır.

**Şekil 4.4 2006 Bangkok kent merkezi arazi kullanım planı**



*Kaynak: Alpkökin, 2007*

Bu planda raylı sistemin geliştirilmesi hedeflenmiş, daha az motorlu araç kullanımını sağlamak amacıyla kentsel gelişim bölgelerinin ulaşım altyapısı iyileştirilmiştir.

#### **4.2.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları**

##### **Arazi Kullanımı Politika Araçları**

Yaygın bir biçimde kabul gören bir kavram olan kentsel dönüşüm ya da kalkınma, özel toprak mülkiyetleri ve mülkleriyle kaçınılmaz olarak ilgilendiğinden beri, en muğlak ve en hassas konulardan biridir. Şu anda, yakın zamanda kurulmuş bir komite var. Bu komite – “Kalkınma Toprak Reformu Komitesi” – İç İşleri Bakanı tarafından yönetilmektedir. Toprak Reformu Komitesi altında, Bangalore Büyükşehir Bölgesi’nde alt komisyonlar kurulmuştur. Alt merkez imar projelerini düzenleyen ve yöneten eyalete ait alt kademe merkezler oluşturulacaktır.

“Araziyi Yeniden Düzenleme” kentsel altyapıyı geliştirmeyi ve iyileştirmeyi ve aynı zamanda arazinin yararlılığını/değerini arttırmayı amaç edinen “arazi geliştirmesi” yöntemlerinden biridir. Dolayısıyla “Araziyi Yeniden Düzenleme” bir arazi kazanma yöntemi değildir; bir çeşit kırsal alan düzenlemesi yöntemidir ki buna “Araziyi Yeniden Çizmek” denir.

“Araziyi Yeniden Düzenleme” projesinin hayata geçirilmesi için belirli alanların imarı şunlarla yapılır: kamu tesislerine kentsel alt yapı kurarak, arazi kullanım planına göre yeniden çizilmiş paselleri finanse ederek yapılmaktadır.

### **Ulaşım Politika Araçları**

Strüktür planlarının, Bangkok'taki kütle toplu taşıma sistemlerinin gelişimi için 1970'li yıllardan başlayan ulaşım stratejileri görülmektedir. 1990'daki plan Bangkok için “iki kısımlı bir ulaşım stratejisi” geliştirmiştir. Bu strateji, ilk olarak, bir kütle toplu taşıma sisteminin tanıtımını ve ikinci olarak, bütünleyici araba kısıtlama politikalarının uygulanmasını kapsamaktadır. Bu ortak eylemler aracılığıyla trafik sıklığı seviyesinin büyük oranda ve etkili bir şekilde azaltılabileceği yaygın olarak kabul edilmektedir.

Bangkok'un gelecek kentsel ulaşım ihtiyaçları için izin verilen bu çerçevede sistematik olarak değerlendirilmekte ve kentsel ulaşım projelerine öncelik verilmekte ve hükümetin uzun süreli kentsel planlama hedefleriyle uygunluk içerisinde geliştirilmektedir. Buna ek olarak ve en önemlisi; Hopewell, BTS ve önceki MRTA projeleri gibi daha sonra birbirinden ayrı olarak geliştirilmekte olan toplu taşıma projeleri bir ağı entegre edilmesine izin verilmesi gerektiğidir.

2002 yılında, Ulaşım ve Trafik Politikaları ve Planlaması Dairesi; Bangkok ve çevresinde gerekli olan raylı toplu taşıma sistemini başlatmak için Kentsel Raylı Ulaşım Ana Planını (URMAP) oluşturdu. Bangkok Toplu Ulaşım Geliştirme Planının ana kavramı, Raylı Toplu Ulaşım Sistemi hizmetlerinin insanlara yeni alternatif ulaşım şekli olması için, “Erişebilirlik” ve “Verimlilik” bölgesi içermektedir.

Kentte alt merkez oluşumunda arazinin yeniden düzenlenmesi temel politika olarak belirlenmiş olup, bu merkezlerin bağlantılarının sağlanması içinde toplu ulaşım sistemi geliştirilmesi ulaşımaya yönelik belirlenen temel politikayı oluşturmaktadır.

### **4.3. DALIAN**

#### **4.3.1. Strüktürel Planı**

Dalian bölgesinin imar planlarının ana hedefi kentsel alanın kuzeye ve batıya doğru geliştirmek olmuştur. Dalian kent imar planı; tüm kent ana planının içeriğini kapsamakla birlikte aynı zamanda kentsel kaynakları imar açısından analiz ederek kullanılmasını sağlamıştır. Planı, sanayinin konumu, yerleşimi ve alansal genişlemesine odaklanmıştır. İyi bir kentsel ekolojik ortam yaratmak için, kıyı, madencilik ve diğer kaynakların kullanımı ve korunmasının gerekliliğini öne süren plan, havaalanı, liman ve benzeri temel altyapıların inşası üzerinde gelişmiş kontrollerin gerçekleştirilmesini sağlamıştır.

Dalian kent imar planı doğrultusunda, Dalian Kentsel Planlama Bürosu iki aşamalı bir kent planlama dizisi oluşturmuştur: Bunlar genel planlama yaklaşımı ve ayrıntılı planlama yaklaşımıdır.

Genel planlama yaklaşımında İmar planlaması aşamasında, kentsel imar planının derleme metodu şu şekilde belirlenmiş;

- a. Mevcut durum analizi
- b. Ön tasarlama çalışması
- c. Plan kararlarının oluşturulması
- d. Planın mekana göre kurgulanması'dır.

#### **Dalian Alt Merkez Planları**

Dalian için hazırlanan strüktürel planın araştırma aşamasında olduğu ve bu nedenle bir planlama rehberi olarak ele alındığı vurgulanmıştır. Bu rehber plandan yola çıkarak Dalian'ın bölgeleri için imar planları hazırlanmıştır. Bu planlar;

- a. Dalian Changxing Adası-New Town imar planı,



- b. Dalian- Jinzhou ilçesi imar planı,
- c. Dalian batı bölgesi imar planı,
- d. Dalian Şehri'ni kapsayan ulaşım planı olarak hazırlanmıştır.

Dalian kent planlamasında tanımlanmış üç tip altmerkez aşağıdaki gibidir:

- 1) İş, Ticaret ve finans Alt merkezleri
- 2) Sanayi Alt merkezleri
- 3) Eğitim ve araştırma Alt merkezleri

Kent merkezlerinde temel merkezler baz alınmıştır. Eski şehir alanı ve yeni şehir alanı sırasıyla iki kent merkezini oluşturmaktadır. Eski kent merkezinde geçmişte Qingniwa-Renmin Yolu ve Canberra İş Merkezi son derece önemli role sahip iken, Xi'an Yolu- Xinghaiwan Meydanı yeni kent merkezi konumuna gelmiştir. Son beş yılda hızla gelişmiştir. Bununla birlikte Stalin Yolu - Jinzhou bölgesinde eski kent merkezi konumunda bulunmaktadır.

Çok merkezli arazi kullanım modeline örnek olan Dalian'ın farklı merkezleri için hazırlanan imar planları hem birbiri içinde uyumlu hemde kendi başlarına anlamlı birer imar planı özeliğindedir. Kent merkezi ise şehir alanlarının merkezine konumlanmıştır. Endüstriyel merkezler ve eğitim merkezleride daha çok alt merkezlerde yer seçmiştir. Böylelikle konut alanlarına ulaşımın kolaylaşması sağlanmıştır.

#### **4.3.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları**

Hükümet, sanayi alt merkezlerinin oluşumunu teşvik etmek amacıyla arazi kullanımı için birkaç öncelikli politika önerdi. Örneğin; organize sanayi bölgesinde yatırımda bulunan tüm ticari kuruluşlar, arazi kullanımı için iki yoldan birine başvurabilirler: biri kiralama, diğeri de satınalmadır. Yatırım hacmine, ürünlerin bilimsel ve teknolojik içeriğine göre; arazi fiyatları değişkenlik gösterdiği tespit edilmiştir.

Bir ticaret merkezinin oluşumunu teşvik etmek için, transit aktarma merkezi erişilebilirliğini yükseltilek bölgenin çekim merkezi olması sağlanmaya

çalışılmıştır. Sanayi merkezinin oluşumunu teşvik etmek için ise, anayol ağı organize sanayi bölgesi boyunca geliştirilmiştir. Arazi yapısından dolayı ulaşımın sürekliliği sağlanamduğundan, Dalian hükümeti TOD'ye (Aktarma Odaklı Kalkınma) dikkat çekti. Bu nedenle; gruplar arasında yol yüzeyi trafiğine ve demiryolu trafiğine dayanan ulaşım koridoru oluşturulmuştur.

Günümüzde Jingang ilçesinde bulunan yerel organize sanayi bölgesi, Dalian'da önemli iş merkezi haline gelmiştir. Dailan'ın merkez bölgesindeki birçok kent sakini orada çalışmayı tercih etmektedir. Bunun başlıca nedeni, merkez bölge ve Jingang İlçesi arasındaki hafif raylı ulaşımın büyük ölçüde banliyö yolculuğunun süresini azaltmasıdır. Ayrıca; Organize Sanayi Bölgesindeki Ticari Kuruluşlar, kendilerine banliyöye gidebilmek için banliyö otobüsü kaldırdı. Kentsel ana planda, daha kısa yolculuk mesafesi ve süresi için deniz üzerinden geçen bir köprü tasarlanmıştır.

Bölgenin planlarla ön görülen merkez gelişimi ulaşım politikalarıyla desteklenmiş olup, bölgenin arazi yapısı sürdürülebilir bir ulaşım engel olmasına rağmen çeşitli politikalarla bölgenin ulaşım bağlantısı kuvvetlendirilmiştir. Bunun sonucu olarak da Dailan'da düzenli bir merkez oluşumu gerçekleştirilmiştir.

#### **4.4. İSTANBUL**

##### **4.4.1. Strüktürel Planı**

İstanbul oldukça şehirleşmiş olmasına rağmen yıllık %4'lük oranla büyümeye hala devam etmektedir. Alt Bölge Temel Planı ise; kentin dengeli gelişim ve büyümesi temel prensiplerindedir.

Kentte uygulanan politikanın değerlendirmesi yapıldığında ve sonuçları ele alındığında; “dengeli” kelimesi yoruma açıkken, ortaya çıkan bir diğer anlam da istihdam için daha uygun bir lokasyon modelidir. Yani konut kentler halinde bölüşüm yapmaktır. Bu araştırmanın bulguları, daha uygun bir istihdam dağılımı alan modelinin 1985 – 1997 yılları arasında meydana geldiğini göstermektedir. Bu yüksek ihtimalle zamanla süregelen bir eğilimdir.

Politika değerlendirmesinde; en son Temel Planda öngörülen çok merkezli gelişim süreci 1985 – 1997 yılları arasında seyir halindeydi ve şayet politika aslında amaçlarına ulaşıyorsa, bu politika sonuçlarının 2010 yılındaki bir değerlendirmesine göre, 1997'deki eğriden itibaren çok daha büyük bir değişim yakalanması umuluyordu. Aynı zamanda bunun yanında, büyümeyi kontrol etmek amacıyla istihdam alt merkezlerinin hiyerarşik sıralamasını koruyarak, İstanbul Büyük Şehir Bölgesi Alt Bölge Temel Planının temel stratejileri de mevcuttur.

Alt Bölge Temel Planı, politika ölçüleriyle ve uygulama programlarıyla iyi bir kombinasyon oluşturulmasına rağmen, şehir, plan dahilinde birçok bakımdan bir büyüme göstermiştir. Özellikle maksimum büyüme, bölgesel olarak merkezleştirilmiş kentsel bir form ortaya konarak grup I ve II alanlarında gözlenmiştir. Sonuç olarak, İstanbul'un, kümelenmiş çok merkezli kuruluş lokasyonu tercihleri ve eğilimlerinin piyasayı yönlendiren güçlere iyi bir örnek oluşturduğunu söylemek yanlış olmaz.

#### **4.4.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları**

Kalkınmayı hem kısıtlayan hem teşvik eden imar politikaları, İmar planındaki hedefler ve politikalar, istihdam alt merkezleri ve ev-iş bağlantısı konusunda çok belirgindir. 9. Hedef, "İstanbul'un tarihi kimliğini yok edebilecek tek en büyük tehlike olarak eş merkezli imar kavramından vazgeçme" olarak ifade edilir.

Bir dış otoyol olarak gerekli çevreyolu ile birlikte bir karayolu köprüsü olarak ilk Boğaz geçiti, 1973 yılında yapıldı. İkinci köprü, ilk köprüünün kuzey tarafında 1988 yılında Avrupa Transit Otoyolunu(TEM) bağlayan tekrar bir karayolu köprüsü faaliyete geçmeye başladı.

İstanbul'da yapılan ulaşım politikalarının mevcut planları destekler nitelikte gelişim göstermediği yapılan çalışmalarda görülmektedir.

## 4.5. ŞANGAY

### 4.5.1. Strüktürel Planı

1990'lı yıllardan beri, Şangay'da 18,000,000 kişi ikamet etmektedir. Bu dolayısıyla, şehir yönetimine bağlı idari kurullara ağır yönetim görevleri vermektedir. Çin'deki diğer büyük şehirlerden farklı olarak, yerel yönetimlere idari işlerde hatırı sayılır derecede özerklik tanınmıştır.

Şehrin planlaması; çok katmanlı kentsel sistem, şehir merkezi, yeni kentler, merkezi kentler, şehir fuarları ve deniz kıyısında gelişime yönelik eksenleri, Şangay-Nanjing'i, Şangay-Hangzhou gelişimsel eksenlerini ve çeşitli kent seviyelerini de kapsayan "çok merkezli, çok eksenli" şehrsel bir yapıdan oluşur.

Şekil 4.5 Şangay şehir planı



Kaynak: Alpkökin, 2007

Merkezi şehir; çevre yolunun dış tarafının içerisinde 8,000,000 ötesine geçmemiş nüfusuyla merkezi ve gelişimsel arazi kullanımı en çok 600 metrekare olan bir şehirdir.

### Şehrin Faaliyet Alanı

Faaliyet Alanı; planlanmış 3 kilometre karelik bir bölgeyle, Pudong'taki Lujiazui Mior (Pudong Güney Caddesi ve Dongchang Yolu arasındaki bölge) ve Puxi'deki Outer Beach'ten (Hongkou Limanı ve Xinkai Nehri arasındaki Henan Yolu'nun doğusunda kalan bölge) oluşmaktadır.

Şekil 4.6 Şangay Merkezindeki Merkezi Yapı Sistemleri



Kaynak: Alpkökin, 2007

Bu alan, kendi içindeki parayı, ticareti, bilgiyi, alışverişi, kültürü, eğlenceyi, büyük şehirdeki seyahat ağını ve ticari faaliyet fonksiyonlarını bünyesinde topluyor ve belirli sayıda ikamet edecek insana barınak sağlayacaktır.

### Ticaret Alt Merkezleri

Önemli kamusal aktivite merkezleri, şehir ve altmerkezler için bir merkezi işaret eder. Şehir merkezi People's Square'ı (İnsanların Gezdiği Bir Meydan), 4 iş merkezi caddesi (Nanjing Road, Middle Huaihai Road, Middle Xizang Road, North Sichuan

Road) ve Şangay Demiryolu İstasyonun'daki "Never-Night" şehriyle birlikte Yuyuan Ticaret Şehri'ne dayanır. Bu bölge kamusal aktivite fonksiyonlarını üstlenir. Bu fonksiyonlar; uygulama, ticaret, alışveriş, gezip görme, kültürel aktiviteler, eğlence ve seyahat fonksiyonlarından oluşmaktadır. Bu bölgenin 4 tane altmerkezi vardır. Bunlar; Xujiahui, Huamu, Jiangwan-Wujiaochang ve Zhenru'dir

#### **4.5.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları**

##### **Arazi Kullanım Politika Araçları**

- iş fırsatı merkezleri hizmet endüstrisi ve imalat endüstrisi konsantrasyonları için merkezlerin yoğunlaştığı bölgeleri kapsayacaktır.
- Shanghai'ın merkezinde alt merkezler kurma amacı; kentsel hizmet sanayisinde toplam imarı arttırmak, hizmet sanayisinin görevlerini daha küçük bölgesel kısımlara ayırmak, nüfus yoğunluğunu azaltmak, MIA ve şehir merkezi üzerindeki baskıyı hafifletmektir.
- Merkezlerin kurulmasında; banliyö yaşamını canlandırmak ve bu yaşantıyı daha çekici kılmak, insanlar için kısa yolculuklar sağlamak, insanların yaşam kalitesini arttırmak için Yeni İlçelerin yapıları da göz önünde bulundurulmaktadır. Arazi üzerine toplu ulaşım ve metroların getirilmesiyle, merkezlerdeki arazi gelişimi ve ulaşım daha iyi bağlanmıştır.
- Shanghai'ın merkezine endüstriyel yatırımı çekmek için, bu imalatçıları şehir içinden şehir dışına taşıyarak şehir imalat endüstrilerine yoğunlaştırmıştır ve çok sayıda, farklı türde endüstriyel bahçeler kurulmuştur.

##### **Ulaşım Politika Araçları**

Günümüzde alt merkezlerin imarını arttırmak için başlıca önlemler; altyapı inşası ve merkezi düzen gelişimidir. Alt merkezler genellikle metro için aktarma istasyonlarında bulunmaktadır.

Şangay'daki merkezi şehirde devam eden büyük ölçekli metro inşası vardır. Xujiahui alt merkezinin mevcut başarısı, 1 No'lu metro hattından ve tamamen gelişmiş karayolu ulaşımındandır.

Wujiaochang, Zhenru ve diğerlerine oranla geç başlatılanlar, Wujiaochang, Zhenru alt merkezlerinin orta çevre yolunu kestiği arada bulunan karayolu ve metro inşasını desteklemekle birlikte aynı zamanda kendi yollarında bulunmaktadır.

Şehrin arazi kullanım ve ulaşım politikaları ele alındığında alt merkezlerin ulaşım odaklarında yer seçtiği görülmektedir. Bu bölgelerde ulaşım ağı kuvvetli olduğundan gelişim hızlı bir şekilde olmuştur. Ulaşımın yetersiz olduğu bölgelerde metro projeleri ile desteklenmiştir.

#### 4.6. SİDNEY

##### 4.6.1. Strüktürel Planı

Kentin planlama verilerini oluşturan altlıklar 1948 - 2005 yılları arasında Büyük Şehir Sidney için hazırlanmış olup, başlangıç ve tahmin edilen nüfuslar aşağıdaki tabloda listelenmiştir.

**Tablo 4.2 Sidney Şehir Planları**

Plan	Tedavüle konduğu yıl	Başlangıç Nüfusu (yılı)	Tahmin edilen Nüfusu (yılı)
Cumberland İlçesi Projesi	1948	1 702 000 1947	2 297 000 1980
Sidney Bölgesi Taslak Planı	1968	2 500 000 1966	4 750 000 2000
Üçüncü Yüzyılına doğru Sidney	1988	3 364 858 1986	4 467 500 2011
Sidney'in Geleceği için Bir Plan	2005	3 825 000 2005	5 000 000 2031

*Kaynak: Alpkökin, 2007*

## **Sidney Alt Merkezi- Parramatta**

Parramatta şehri en güzel nehir şehirlerinden biri olarak düzenlenmiştir. Bu şehir Sidney limanının baş tarafında Cumberland havzasının kenarında, Sidney CBD'nın yaklaşık 20 km batısında yer almaktadır. Şehrin topografyasına baktığımızda kuzeyde tepe ve vadilerin, güneyde Cumberland ovasının bulunduğunu görürüz. Ova ve tepeler arasında kalan şehir merkezi Parramatta nehri boyunca uzanır. Şehrin içinden Batı Demiryolu, M4 Otoyolu ve bölgesel yollar olan Woodville yolu, Pennant Tepe Yolu, Parramatta Yolu ve Windsor yolları geçer.

Camellia-Rydalmere sanayi bölgesi, Batı Sidney Üniversitesi ve Westmead Medikal Merkezi gibi kurumsal ve endüstriyel yapılar şehri farkedilir kılar. Bunlara ek olarak Parramatta Parkı, Rosehill Hipodromu ve Parramatta yarış pisti gibi eğlence mekanları da şehrin büyük bir alanını işgal eder. Ve ayrıca göreceli olarak daha küçük çevre merkezlerinin yanı sıra Carlingford, Epping ve Granville gibi ticaret merkezleri de Parramatta'nın kentsel dokusunu çeşitlendirir.

1940larda Parramatta, eski hükümet binası, okullar, Parramatta Cezaevi ve Parramatta Parkı gibi devlet kurumlarından oluşan bir kasabaydı. Georde sokağı şehrin perakende satış merkeziydi. 1940lardan beri hem batı Sidney'in merkezi hem de önemli bir iş bölgesi ve ticaret merkezi olarak Parramatta fikri Cumberland şehrinin her metropol planında dile getiriliyordu. Bu Parramatta fikri 1968 yılında Sidney bölgesi taslak planında tasdik edildi ve Parramatta Sidney'den sonra ikinci CBD olacak şekilde disayn edildi. Bu hedefi başarmak için 1969 yılında şehir ve çevresi için güçlü direktifler verebilecek bir ortak komite oluşturuldu. Bu komite şehir planlama otoriteleri ve Parramatta şehir konseyinden oluşturuldu.

Bu girişime rağmen 1970'lerde meydana gelen bir dizi olay sureci sıkıntıya sokmuştur. Bu olaylardan ilki Parramatta iş merkezinin güney ucunda, merkezden uzakta kurulan Westfield bölgesel alışveriş merkeziydi. İkinci pürüz ise 70.000 metrekarelik hükümet binası olan Jessie Street merkezinin imarıyla baş gösterdi. Politik nedenlerden dolayı hem şehir planlama otoriteleri hem de Parramatta konseyi bu merkez için yer satın alımına ve merkezin imarına karşı çıktılar. En son olarak



James Ruse Drive-Brian yolu- eski Windsor yolu yapımı için eldeki fon Parramattayı amaçlandığı kadar ulaşılabilir kılmadı.

1975 yılında devlet planlama otoriteleri ve Parramatta konseyi Parramattanın 80.000 kişiye iş sunacak önemli bir merkez olmasını sağlayacak, ilk ortak planlarını oluşturdular.

Hükümet 1970lerin sonlarını doğru devlet departmanlarını ademi merkezileştirme tutumunda değişikliğe gitti ve bir çok devlet memuru Parramattaya yerleştirildi. 1980lerde Parramatta İş Bölgesinin iş gücünün yaklaşık %40'ı memurlardan oluşuyordu. Parramattanın altın çağları çalışan nüfusun 7.000 den 35.000'e kadar arttığı 1979 ve 1990 yılları arasındadır. Sidney'in nüfusu 4.5 milyona ulaştığında hükümetin 1988 yılı Metropol Stratejisi Parramatta'da çalışan sayısını 60.000 olarak bildiriyordu. Ama, 1996'ya kadar çalışan sayısı sadece 35.000'lerde kaldı.

Batı sidney'in merkezi olma potansiyeline sahip olan ve planlamacısı tarafından Sidney'in gelecekteki ikinci CBD'si olarak disayn edilen Parramatta varolan ulaşım ağı ve servisleriyle kötü bir durumdaydı. Bu nedenle; NSW hükümeti altyapı çalışmalarının bir kısmını Parramatta'da yoğunlaştırdı, bilhassa Parramatta'nın istihdamını arttıracak Parramatta Caswood Demiryolunda. Bu,2008'in ortalarına kadar Chatswood dan Eppinge kadar olan parçaların ve 2006ya kadar Parramatta Ulaşım Kavşagının tamamlanmasını içerecek. Parramatta ve Epping arasındaki ikinci basamağın yapım zamanıyla ilgili bir açıklamada bulunulmadı, olasılıkla tamamlanması 2010 sonrasını bulur.Diğer hedefler 2002ye kadar Parramatta ve Strathfield arasında, 2004e kadar Parrattama ve Blacktown arasında, 2010a kadar Parrattama ve Mungerie Parkı arasında sadece hızlı otobuslerin geçtiği bir yol temin etmekte.

NSW hükümetinin 2005 Metropol Stratejisinde hükümete gore Paramatta 40.000 civarında iş olanığı sunarak Sidney'in merkez politikasının başarılarından biri olarak görülüyor. Paramatta Bölgesel Çevre Planı (REP) iş potansiyelinin 2021e kadar 60.000civarlarında olacağını tahmin ediyor ve bu NSW hükümetinin tahminleriyle

tutarlılık gösteriyor. Paramatta da devlet ve federal hükümet işlerinin yer değiştirmesi bunu hızlandıran neden olarak görülüyor.

Şu anda Parramatta Batı Sidney'in ana bölgesel şehri. Şehir batı ve güneybatı koridoru üzerinde hizmet veren önemli bir demiryolu hattı üzerinde, Parramatta-Liverpol Transit yolu Çevreyolu Otoban Ağına bağlı. Şehir önemli bir idari, perakende, iş, kültür, eğlence ve sosyal merkez olarak gelişiyor ve merkezden uzakta artan nüfusa kalacak yer oluşturuyor. Devlet yönetimi tarafından en son verilen vaatler Parramatta'da NSW polis ve Sydney Water karargahı kurmak ve adalet alanlarını geliştirmek. REP şehir içinde aktiviteleri canlandırmak için 8000 den 12000e kadar yeni ikamet eden insanla şehir merkezinde konut topluluklarını teşvik ediyor.

Parramatta Şehir konseyi ve Kent Sorunları ve Planlama Departmanı arasındaki ortaklık Parramattayı temel merkez yapma yolunda önemli bir adım. Bu ortaklık ulaşım stratejisinin geliştirilmesi yoluyla ve diğer devlet kurumlarıyla ortaklık içinde bulunularak Ulaşım, Yol, Trafik Otoriteleri Departmanı tarafından destekleniyor.

#### **4.6.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları**

##### **Arazi Kullanım Politika Araçları**

Avustralya'da üç yönetim düzeyi vardır: Uluslar Topluluğu (Federal), Devlet ve Yerel Hükümet. Sydney yönetiminde; Devlet otoritesi, yollar ve ulaşım kuruluşları gibi devletin yetkileriyle birlikte Yeni Güney Galler Hükümetindedir. Sydney metropolitan bölgesi 43 Yerel Yönetim Alanını kapsar. Yeni Güney Galler'de, planlama, 1979 yasası Çevresel Planlama ve Değerlendirmesi'ne göre düzenlenmektedir.

Devlet çevresel planlama politikaları (SEPPs) bölgesel çevre planları ve yerel çevre planları için genel kılavuz hazırlar. Bölgesel çevre planları (REPs), kentsel büyüme, ticari merkezler gibi konuları kapsar ve meclis tarafından yapılan ayrıntılı yerel planlama için taslak sunmaktadır. Bölgesel Çevre Planları, akarsu havzalarını koruma veya toplu ulaşım sistemini koruma gibi yerel alanı aşan konuları ele

almaktadır. Meclis tarafından hazırlanan yerel çevre planları, bir yerel yönetim alanının planlama kararlarına yön vermektedir. İmar ve gelişme kontrolleri yoluyla, meclise kullanılan arazideki yolları denetlemek için izin vermektedir.

İmar Kontrol Planları, imar türleri veya planlanan alanların küçük bölümleri için özel, daha kapsamlı kılavuz sağlar.

Metro Stratejisi, hükümetin gerçek ve mühim politika kararlarını içinde bulundurduğu için önemlidir, bu kararlara uygulama mekanizmalarını 231 eylemli plana dönüştürmek dahildir. Bu mekanizmalar metronun CEO grubunu ve Metro strateji, Devlet Altyapı Stratejisi ile Devlet Bütçe süreci arasındaki bağlantıyı kapsar. Bu, önümüzdeki 25 yılın planlama ve imar taslağı olarak Kabine tarafından kabul edilen Hükümet Stratejisinin tamamıdır.

Genelde meslek oluşturma için politikada göz önüne alınan İstihdam Arazileri Görev Gücü, arazi talebi ve teminini, sanayi sektörü genelinde inceleme ve pazarlama trendleri ve Bakanlığa yıllık raporlama vardır.

- i. Merkezin şunları amaçlayan bir politikası vardır:
- ii. Stratejik merkezler için istihdam kapasitesi hedefleri oluşturma
- iii. Stratejik merkezlerde takım işi ve bilgiye dayalı faaliyetler
- iv. Daha güçlü Merkezler Girişimi kurma
- v. Merkezler yönetimini güçlendirme
- vi. Hükümetin varlıklarını kullanma ve destek merkezlerine yatırım yapma
- vii. Stratejik merkezlerdeki ticaret ofis alanları için elverişli bölgeler sağlama
- viii. Toplu ulaşımaya yakın faaliyetler yoğunlaştırma
- ix. Ulaşım altyapısına sahip merkezleri ve hizmetleri destekleme
- x. Ekonomi ile ilgili kararların alındığı yerin önemli rolünü koruma ve güçlendirme
- xi. Daha güçlü planlama ve imar girişimi oluşturma

## **Ulaşım Politika Araçları**

Bu planlama, ulaşım erişebilirliğin başarılı istihdam merkezlerindeki bir kilit unsur olduğunu ve ulaşımındaki yeniliklerin merkezlerdeki istihdam oluşumunu destekleyen bir faktör olarak öngörüldüğünü belirtmiştir. Metropolitan Stratejisi, tamamlanmamış Parramatta durumunda belirtildiği gibi birincil istihdam düğümlerine erişimi geliştirmek için 2006'dan 2012'ye kadar yola-dayalı toplu ulaşımında büyük öneme yer vermiştir.

Yeni Güney Galler'de ki 2004 Otobüs Hizmetleri Değerlendirmesi tarafından, Sydney genelinde merkezleri birbirine bağlayan stratejik otobüs koridorlarında hızlı, yaygın, doğrudan ağ ve elverişli otobüs hizmetleri tespit edilmiştir.43 stratejik otobüs koridor hizmetlerinin yeni ağı, önemli gidilecek noktalara erişimi geliştirmek için Sydney'in birincil merkezlerine, tren istasyonlarına, hastanelere, eğitim kurumları ve diğer toplum kurularına bağlanacak. Hem elektronik teknolojiyi hemde fiziki altyapı önlemlerini kullanan anayol önceliği emniyeti arttırmak ve ulaşım süresini azaltmak için duraklar dahil hedef ortalama otobüs hızı saatte en az 25 km ile sunulacak. Kuzey-batı ve güney-batı gelişme merkezlerini büyükşehir demiryolu ağına bağlayan strateji bağlantısındaki iki yeni demiryolu hattı ve yeni MIA (Canberra faaliyet alanı) hattı, MIA (Canberra faaliyet alanı) ve Kuzey Sydney'in toplu ulaşım erişilebilirliğini daha da artıracaktır. 2006 Aralık'ta, Yeni Güney Galler'in Başbakanı, yolcu taşımacılığı konusunda bir açıklamada bulundu ve Penrith, Parramatta ve şehir merkezini bağlayan yüksek hızlı demiryolunun ayrıntılı incelemesi için söz vermiştir.

## **4.7. TOKYO**

### **4.7.1. Strüktürel Planı**

1956 yılında karar verilmiş olan “Yerel Sermaye Bölgesi İmar Hukuku” na dayalı olarak, ekonomi bölgesinin kentsel sınırları aşmasından beri, savaş sonrasındaki Tokyo için kentsel imar tayin etmek amacıyla ilk imar planının 1958’de yapılmıştır. Merkez bölge; Tokyo istasyonundan başlayan 100 kilometrelik bir alanı kapsamaktadır.

## 4.7.2. Arazi Kullanım ve Ulaşım Politika Araçları

### Arazi kullanım politika araçları

Yeni imarlar için tasarlanmış kentsel noktalar Özel Kentsel Alanlar olarak tanımlanır. Özel Kentsel Alanların imarı halinde; verilen bu düzenlemeler büyük ölçekli desteklemeye ve toplu kentsel nokta imarlarına sunulmaktadır. Örneğin 1961'de, tayin edilen bölgelerde yeni imarları desteklemek ve bu imarları firmalara tanzim etmek için yüksek katlı binaların yapılmasına izin veren bir düzenleme yürürlüğe girdi.

Daha iyi imar için ve yeniden imarı geliştirme ve bazı kentsel alanların çekiciliğini arttırma kaçınılmaz bir gerçektir ve bu yüzden Arazi Yeniden Düzenleme Projeleri ve Yeniden İmar Projeleri yürütülmektedir. Bu arazi kullanım araçlarını kurmanın altında yatan önemli nedenlerden biri; mahalleleri ve binaları daha etkin şekilde düzenlemektir, örneğin kiralayanın arazisinin daralması gibi arazi kiralayanın haklarına zarar vermeden istasyon imarının yakınına yüksek katlı binalar inşa etmek.

Mevcut politika araçları, özellikle az gelişmiş ilçelerde yeni imarları teşvik etmek amacıyla işyeri ve sanayi imarlarının olması durumunda uygulanmaktadır. Bunlar, her valilik veya belediye yetkilisi tarafından karar verilen ve uygulanan özel düzenlemelerin olmadığı "Sanayi Tehciri (Yerdeğiştirme) Teşviki" yasasında verilmektedir. Bu araçlar çoğunlukla daha az imarın olduğu yerlerdeki yetkililer tarafından kullanıma koyulmaktadır.

Bunun yanısıra; toplu çalışma projelerinin ve özel imkanların bulunduğu yeri teşvik ederek Sanayi şehirlerini geliştirme konusunda mali teşvik tedbirlerinin bazı örnekleri vardır.

1. Beş yıllığına İşletme tesisi vergi indirimi
2. Japonya Kalkınma Bankası tarafından Yatırım ve Finansman

#### Şekil 4.7 Tokyo Büyükşehir Alanındaki Sanayi Şehirleri



Kaynak: Alpkökin, 2007

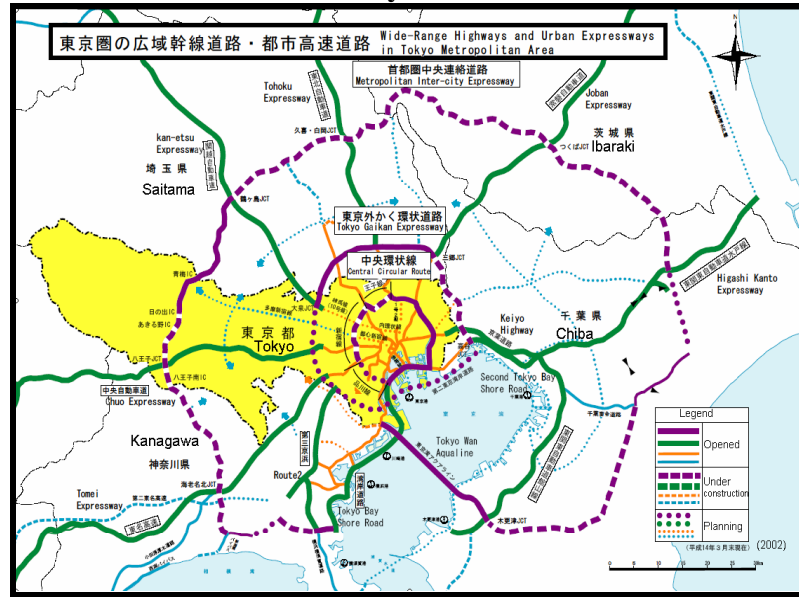
Tokyo, yaygın demiryolu ağıyla ünlüdür. Savaştan sonra, demiryolları ekonomik kalkınma ve ulaşımın motorize hale gelmesi ile hızla geliştirilmiştir. Sonuç olarak; birçok yüksek yoğunluklu kentsel yığılmalar önemli demiryolu hatları boyunca ve de ana istasyonların yakınında ortaya çıkmıştır. Bu yüzden, Tokyo büyükşehir alanında arabalara daha az bağımlı olunmasının, şehir içi ve şehirler arası demiryolu ağı ile uyumlu bir toplu taşıma kullanımı alışkanlığı ve kentsel arazi kullanımı oluşturarak iyi hizmet düzeyi ile demiryollarının erken ve toplu kalkınmasının başlıca nedeni olduğunu iddia etmek yanlış olmaz. Ayrıca; Özel Kentsel Alanlardaki Arazi Yeniden Düzenleme Projeleri ve Yeniden İmar Projeleri ile birlikte ana istasyonların bazıları beklenen talebi arttıran daha iyi hizmet sunmak için yeniden yapılandırıldı.

#### Ulaşım politika araçları

Karayolu ağı; Büyük alanda işbirliğinin esasları ve Tokyo'nun mekezi arasındaki ağı güçlendirmek için yarıçapsal ve dairesel ana yüksek standartlı yollar üzerinde durulmuştur. Bunun yanısıra, ana yüksek standartlı yollara erişim yolları sağlamak için yolların ve özellikle Tokyo büyükşehir alanının batısı, doğusu ve kuzeyindeki ana yolların imarı da planda yer almaktadır.

Demiryolu ağı; Önerilen merkezi olmayan kentsel yapı ile uyumlu etkili ve kullanıcı dostu toplu ulaşım ağı da planda önemle vurgulanmıştır. Plan, izdihamı azaltmak ve artan yolculuk mesafesine çözüm bulmak için evleri ve işyerlerini daha yakına getirebilen merkezi olmayan ve karma arazi kullanımına dayanır. Bu nedenden dolayı; Sanayi şehirlerini bağlayan daha iyi kamusal ağ, bölgelerinde daha güçlü ilçeler, büyük alan işbirliğinin esasları ve iyi istasyon tesisleri ve bağlantı sağlama.

**Şekil 4.8 Tokyo Büyükşehir Bölgesi'nde çok sayıda Karayol ve Şehirçi Otoyollar**



*Kaynak: Alpkökin, 2007*

Yapılan bu çalışmayı kısaca değerlendirmek gerekirse; Dünya kentlerinde planlarla ön görülen alt merkez oluşumları arazi kullanım ve ulaşım politiklarıyla desteklenerek kentin alt merkez gelişimi yönlendirilmeye çalışılmaktadır.

## **5. İSTANBUL ALT MERKEZ ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ: SİLİVRİ VE PENDİK**

Çalışma kapsamında kentin merkez gelişimi gerek plan süreci gerekse mevcut eğilim olarak incelenmiş olup, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan kararları bağlamında ele alındığında İstanbul'un 2023 yılına kadar olan gelişme politikaları ortaya konulmuştur.

Lineer olarak yayılan kentte merkezler tanımlanmış, nüfus büyümesi ile ilgili 16 milyon nüfus İstanbul için sınır olarak kabul edilmiştir. Korunması gerekli doğal rezervler ortaya konmuş, konut stokları ile ilgili kararlar alınmış, depremsellik durumu üzerine politikalar geliştirilmiş, fonksiyonların İstanbul içersinde dağılımı hesaplanmıştır. Geleceğin İstanbul'u için önemli değerlendirmeler yapılmıştır.

Bu bağlamda İstanbul'da iki önemli ana merkez belirlenmiştir. Bunlardan biri Silivri diğeri Kartal'dır. İstanbul'un iki ucunda iki çekirdek oluşturmak istenmektedir. Kartal Pendik ile sınır komşusudur ve Pendik de planda ikinci derece alt merkez olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda tez kapsamında öngörülen 1. ve 2. Derece merkez gelişimi ele alınmaya çalışılmıştır.

### **5.1. SİLİVRİ**

Silivri Belediyesi, İstanbul'un Avrupa yakasının en batısında yer alan Silivri ilçesinin merkez belediyesi konumundadır. Batısında idari olarak Silivri ilçesine bağlı Çanta ve Büyükçavuşlu ilk kademe belediyeleri, kuzeyinde Çatalca ilçesine bağlı Binkılıç ve Karacaköy ilk kademe belediyeleri ve doğusunda yine Silivri İlçesine bağlı Selimpaşa, Kavaklı, Ortaköy ilk kademe belediyeleri ve Çatalca İlçe Belediyesi yer almakta olan Silivri Belediyesi, Çatalca merkez dışındaki tüm bu yerleşmelerin coğrafi olarak merkezinde ve Marmara Denizi kıyısında yer aldığından sözkonusu belediyeler açısından idari, ekonomik ve sosyal bir merkez işlevini de üstlenmektedir.



İstanbul bütününde baktığımızda, İstanbul'un kırsal çeperinde eski bir tarihi yerleşmesi olan Silivri, İstanbul kent merkezine görece uzaklığına bağlı olarak ulaşım ilişkilerinin zayıflığı (70 km), son yıllara kadar hem kıyı kullanımı odaklı bir 2. Konut turizminin alana hâkim olmasının hem de merkez fonksiyonlarının yeterince gelişmemesinin nedeni olmuştur. Silivri bir yandan kuzeyindeki ormanların içine kadar uzanan geniş kırsal alandaki köy yerleşmelerine, doğu ve batısındaki kentsel gelişmelere ve bahsedilen 2. Konut turizmine hizmet eden tali bir merkez olarak varlığını devam ettirmiştir. Bir yandan da hızla büyüyen İstanbul şehrinin potansiyel gelişme alanı içinde kaldığından gereğinden çok daha geniş alanlarda, mevzi planları da içeren parçalı planlama faaliyetlerine konu olmuştur [İBB Silivri Plan Raporu 2009].

#### Şekil 5.1 Silivri Belediyesi'nin İstanbul Avrupa Yakası İçindeki Konumu



Kaynak: İBB Silivri Plan Raporu, 2009

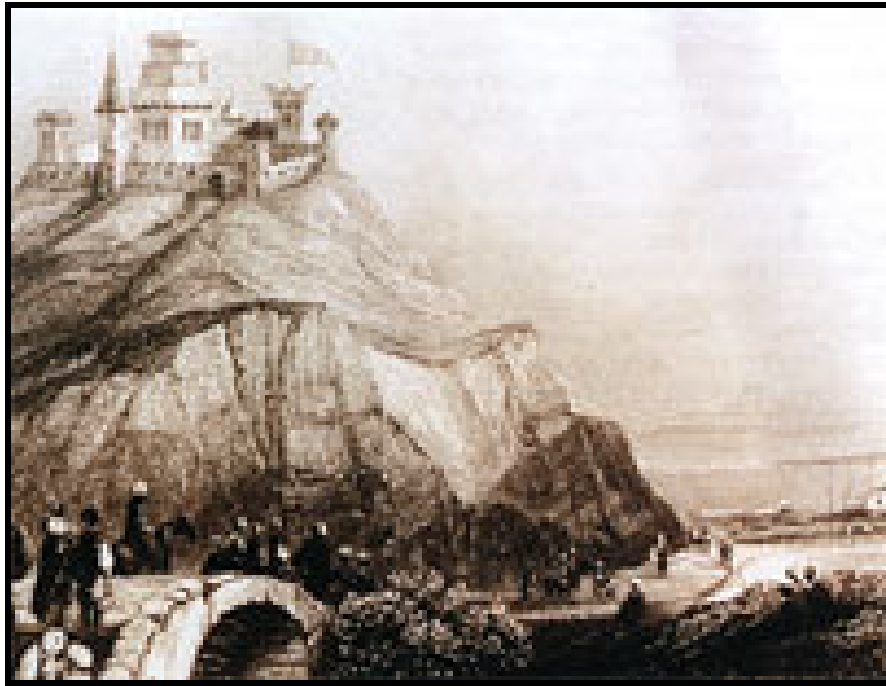
Silivri Belediyesi, İstanbul Metropolen Alanı ile olan ilişkilerini D-100 ve TEM karayolları ve İstanbul-Edirne demiryolu sayesinde kurmaktadır. Bu iki karayolu Büyükçekmece Gölü'nün iki yanından geçerek Celaliye-Kamiloba, Selimpaşa ve

Kavaklı üzerinden Silivri'ye bağlanırlar ve batıya doğru yine Silivri'ye bağlı Çanta ve Büyükçavuşlu üzerinden il sınırlarını terk ederler. Bu bakımdan Silivri İstanbul'un lineer gelişiminin bir devamı niteliğinde olmakla birlikte konumu itibariyle metropol alanın saçaklanma alanı içinde yer almaktadır.

### 5.1.1. Tarihsel Gelişim Süreci

Yapılan araştırmalar yerleşmenin tarihinin M.Ö. 3000'li yıllara kadar indiğini, Kınalı Köprü prehistorik keramiklerinin benzerlerine Anadolu'da ve Troia'da rastlanması bu bölgelerle Silivri bölgesi arasında bir kültür alışverişi olduğunu göstermektedir. Şehrin antik devirdeki ismi Selymbria veya Selibria'dır. İstanbul ticaret yolu üzerinde doğal limanı olan bir yerleşme olması Silivri'yi avantajlı kılmaktadır. Şehrin ilk kurulduğu yer köyün doğusunda bugün Fatih Mahallesi olarak bilinen Marmara denizine hâkim, denizden sarp bir topografyayla yükselen bir tepenin üzeridir (İBB Silivri Plan Raporu 2009)

**Şekil 5.2 Silivri'nin İlk Yerleşimini Gösteren Bir Gravür**



*Kaynak: İBB Silivri Plan Raporu, 2009*

M.S. 4. yüzyılda Roma İmparatorluğunun ikiye ayrılması ve Doğu Roma İmparatorluğunun başkentinin Konstantinopolis olmasının ardından zaten bir Bizans kenti olan Selymbria'nın çevresi Arkadius tarafından surlarla çevrilmiştir. İstanbul'un fethine kadar Bizans hakimiyetinde olduğu bilinmektedir.

İstanbul'un Osmanlılar tarafından alınmasından 15 gün sonra Silivri Kalesi de Türk yönetimine geçti. Kale içindeki Apokaus Kilisesi camiye çevrilerek 30-40 kadar Türk kale içerisine yerleştirildi ve yerli Rum, Ermeni ve Yahudilerle birlikte kozmopolit bir sosyal yapı oluştu.

Sonraki yıllardaki yerleşmenin kale sınırlarını aştığı ve özellikle sahil kesiminde yeni yapılaşmalar görülmeye başlandığı bilinmektedir. Bu dönemde gayrimüslüm halk eski uğraşları olan bağcılık ve ipekçilikle, Türkler ise balıkçılık ve yoğurtçuluk ile geçimlerini sağlamaya devam etmiştir. Bugün Silivri de yaz aylarında yoğurt festivali yapılmaktadır.

Bundan sonraki yıllarda bölgenin demografik yapısını kökten değiştiren olay Türkiye ile Yunanistan arasındaki Gayrimüslüm ve Müslüman nüfusun karşılıklı yer değişimini öngören mübadele anlaşması olmuştur. Anlaşma uyarınca 1924 yılında bölgedeki Rumlarla Yunanistan'daki Türk nüfusun yerleri değiştirilmiş ve gelen göçmenler merkezi hükümet tarafından Türkiye'nin değişik yerleriyle birlikte Silivri ve yöresine de yerleştirilmiştir.

1950'li yıllarda İstanbul'da imar operasyonlarına başlanmış, kentin modern bir görünümüne kavuşması amacıyla büyük yollar ve meydanlar açılmıştır. Operasyonların temel amacı ulaşımı rahatlatmak ve kenti güzelleştirmektir. Yapılan tüm müdahaleler kent merkezi odaklıdır. Bunun nedeni de saçaklanmanın kırsal alanlar üzerinde yeni başlamış olması ve kentin bu dönemde hızla merkez bölgeye göç almasıdır (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

1960'lı yıllar ile birlikte ise; çeperdeki gelişmelerin genel özelliği kısıtlı olarak yapılaşan küçük sanayi alanları çevresinde yağ lekeleri biçiminde yerleşme alanları oluşmuştur. Merkezdeki gelişmelere rağmen, çeper kısımları kesimlerine doğru nüfus büyüklüklerinin azaldığı ve yerleşme sayılarının arttığı izlenmektedir. 1963'ten

itibaren; yeni yerleşme alanları özellikle İstanbul'un Batı Yakasında, daha sonraları Doğu Yakasında ve son olarak da kuzeyinde gelişen son derece homojen ve kır-kent niteliği belirleyen yerleşmeler olarak ortaya çıkmıştır (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

Çeperde yerleşme alanları gelişiminin olduğu alanlar Kâğıthane, G.O. Paşa, Küçükköy, Bakırköy, Bağcılar, Mahmutbey, Esenler, Şişli, Çeliktepe, Sarıyer gibi yerleşmelerdir (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

Bu dönem itibariyle Silivri hala bu çeper yerleşme alanlarının dışında kırsal özelliklerini devam ettiren bir yerleşme durumundadır (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

1970'lerde İstanbul büyük bir nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde büyük boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu; Boğazın 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. Bu yıllarla birlikte kentsel gelişmenin başladığı görülmektedir.

Merkeze 6–7 km. uzaklıkta bulunana alan içinde İstanbul Metropolitan Alanı'nı nüfusunun yaklaşık % 55 ine yakın bir kısmı yer almakta ve 1960–70 yılları arasındaki dönemde artan nüfusun (1.203.755.kişinin), yaklaşık %70'i de bu çemberin dışındaki alanlarda yaşamaktadır. 10 km.lik çember içinde yaşayan nüfus yine 1960 yılına göre % 78.86' ya düşmekte buna karşın en alt kademe yerleşme birimlerinde üste doğru bir geçiş görülmektedir. Merkez yerleşmeler, nüfus artışındaki, ya da artan nüfustan aldıkları paylardaki hızlarını kaybetmiştir (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

1970'li yıllara kadar İstanbul dışında bir köy yerleşmesi olarak varlığını sürdüren Silivri'nin D–100 karayolunun inşasından sonra gelişimi hızlanmıştır. Anadolu yakasındaki Erenköy, Bostancı gibi yerleşmeler İstanbul'un sayfiye yerleri olmaktan

çıkıp kentin konut ihtiyacını karşılayan yerler haline gelince özellikle varlıklı kesim kendine deniz kenarında İstanbul'a yakın 2. konut alanları aramaya başlamıştır. Karayolunun yapımı buranın doğal zenginlikleriyle birlikte yazlık konutlar için Silivri'yi bir cazibe merkezi haline getirmiştir. Sözkonusu süreç 80'li yıllarda TEM karayolunun yapımından sonra doruk noktasına ulaşmıştır. 1950'lerden farklı olarak 200-300 m2 lik parsellerde site mantığındaki mevzi planlarla şekillenen yazlık konutların yayılımı son yıllara kadar devam etmiş ve bütün ilçenin kıyı kesimi bu tür yapılaşmanın işgaline uğrayarak adeta boş yer kalmamıştır (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

Kamu kurumları tarafından kent çeperinde gerçekleştirilen gelişmeler ve plan kararları 1990 – 2007 döneminde etkili olmuştur. Kent merkezinde sorun yaratan belirli fonksiyonların kent çeperine desantralizasyonu bu dönemde yoğun olarak gündeme gelmiş ve kısmen sağlanmıştır. 1995 yılında onaylanan 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alanı Altbölge Nazım İmar Planı'nda; bu dönemde, İstanbul Kent Çeperinde saçaklanma başlatan plan kararları görülmektedir. Planda Silivri ilçesi kanat Batı Yakası kanat çekim merkezi olarak belirlenmiştir (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

**Şekil 5.3 Silivri Merkez 1990-2007 Gelişim Süreci**



Kaynak: İBB Silivri Plan Raporu, 2009

Daha alt ölçekli planların da desteklemesiyle başlayan apartmanlaşma eğilimi bazı bölgelerde 2. konut mantığına aykırı olarak yoğunluğun aşırı artmasına neden olduğu görülmektedir. Böylece Silivri mevsimlere göre ikili bir hayat sürmeye başlamıştır. Günümüzde kışları 40–50.000'lere kadar inen nüfus yaz aylarında deniz sezonunun açılmasıyla bunun 4–5 katına ulaşmaktadır. Bu durum belediye hizmetlerinin karşılanmasında zorluklar yarattığı gibi mekânsal olarak donatı alanlarının sadece rekreasyonel ihtiyaçlar düşünülerek ayrılması son yıllarda hızlanan 2. konuttan 1. konuta geçme eğilimi ile birlikte önemli bir eksiklik olarak kendini hissettirmektedir (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

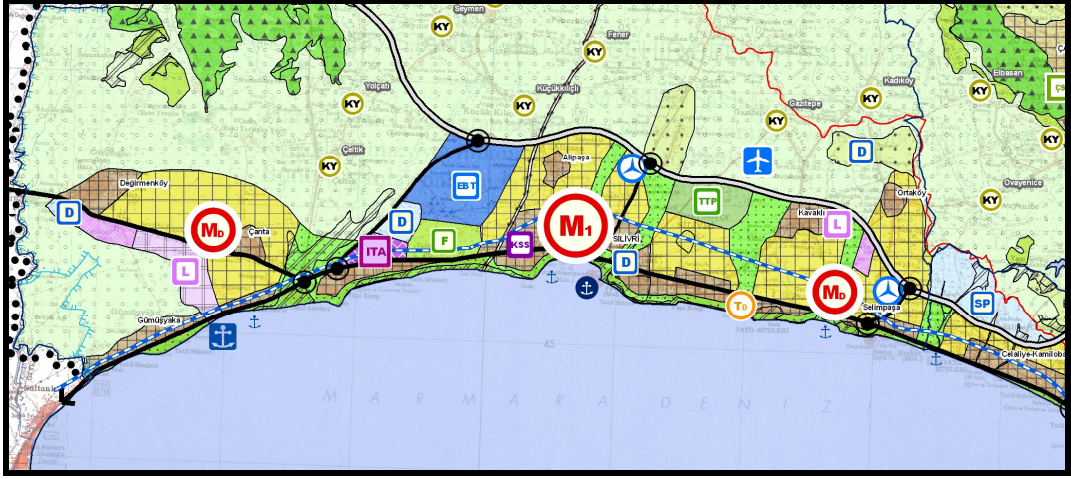
2000'li yıllardan itibaren beliren en önemli değişikliklerden biri sanayi sektörünün Silivri'de yerleşmeye başlamasıdır. Özellikle Çorlu ve Çerkezköy'deki sanayi alanlarının çekimi ile İstanbul'dan desantralize olan veya daha büyük alanlara ihtiyaç duyan sanayi tesisleri mevcut planla da desteklenen sanayi alanlarında kendilerine yer bulabilmektedir. Bu gelişmeler özellikle D–100 karayolunun kuzeyinde, Alipaşa yolu üzerindedir. Yine karayolunun kuzeyinde 2. konut yerleşmelerinden farklı olarak göçle Anadolu'dan yada İstanbul'un görece fakir semtlerinden gelen nüfusun küçük hisseli ifraz parseller üzerinde guruplaşmalar halinde yer seçtikleri ve sanayiye işgücü sağladıkları görülmektedir (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

2. konutların 1. konuta dönmesi yerleşmenin metropoliten alana eklemlendiğinin en büyük göstergesidir. Bu eğilimin ileriki yıllarda artarak devam edeceği, TEM ve D-100 karayolları arasındaki bölgenin İstanbul bütünü için gelişme konut alanı haline geleceği ve 2. konutların da daha kuzeye kayarak büyük tarımsal parseller üzerinde lüks konutlar olarak kendine yer bulacağı tahmin edilebilir (İBB Silivri Plan Raporu 2009).

### **5.1.2. İmar Planları ve Günümüz Plan Durumu**

Silivri ilçesinin mevcut plan kararları ele alındığında merii 1/100.000 ölçekli plan kararına göre; Silivri merkezi Birinci Derece Merkez olarak belirlenmiş olup, kentin batı bölgesine hizmet edecek yeni bir merkez olarak geliştirilmesi planlanmıştır.

**Şekil 5.4 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı**



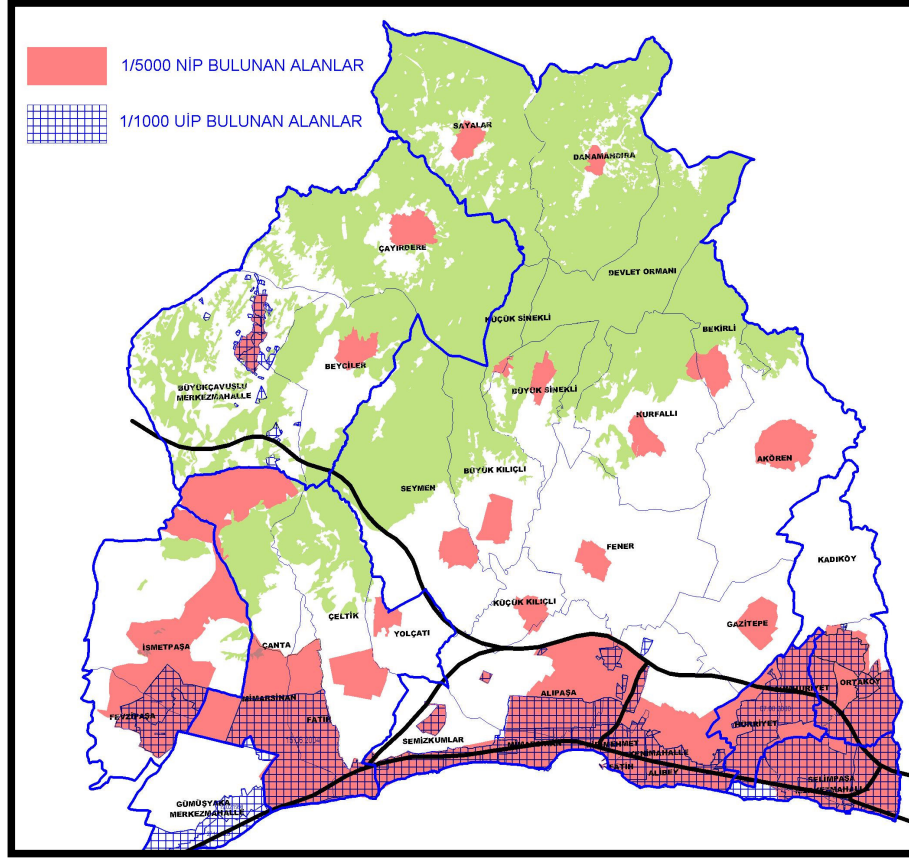
*Kaynak: İÇDP Raporu, 2009*

1/100.000 ölçekli plan kararı ile 1. Derece merkez oluşumunu yönlendiricek bölgeye ve kente hizmet edicek fonksiyon alanları ön görülmüştür. Bunlar; Havaalanı, Fuar Alanı gibi büyük alan kullanımı gerektiren donatı alanlarıdır.

Üst ölçekli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni ve 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı çerçevesinde belirlenen fonksiyonlar plan hiyerarşisi gereği alt ölçek Nazım İmar Planlarına yansıtılmaya çalışılmıştır. Bunun sonucu olarak; 1/5000 ölçekli planların revize edilmesi ve öncelikle 1/5000 ölçekli nazım imar planı bulunmayan Gümüşyaka yerleşmesinin 1/5000 ölçekli nazım imar planının yapılması hedeflenmiştir.



### Şekil 5.5 Silivri 1/5000 ve 1/1000 Planı Bulunan Alanlar



Kaynak: İBB Silivri, 2009 Plan Raporu

Bu bağlamda Silivri ilçesinin merkeze ilişkin meri imar planlarındaki sorunlar tespit edilmiş olup, öncelikli olarak bu sorunların çözümüne yönelik ve üst ölçek plan kararlarının 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planlarına işlenmesi için 05.03.2009 tarihli Silivri Merkez ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı onanmıştır.

Merkeze ilişkin Planlama Alanı ; İstanbul'un batı koridorunda, kuzeyde orman, tarım ve havza alanları ile bütünleşen, batıda Çanta, Değirmenköy, Gümüşyaka Kümesi, doğuda Selimpaşa, Kavaklı, Ortaköy Kümesi ile sınırlanan, dere yatakları ile parçalanmış Silivri Merkez Kümesi, Silivri İlçe Belediyesi'nin merkez bölgesini oluşturmaktadır.

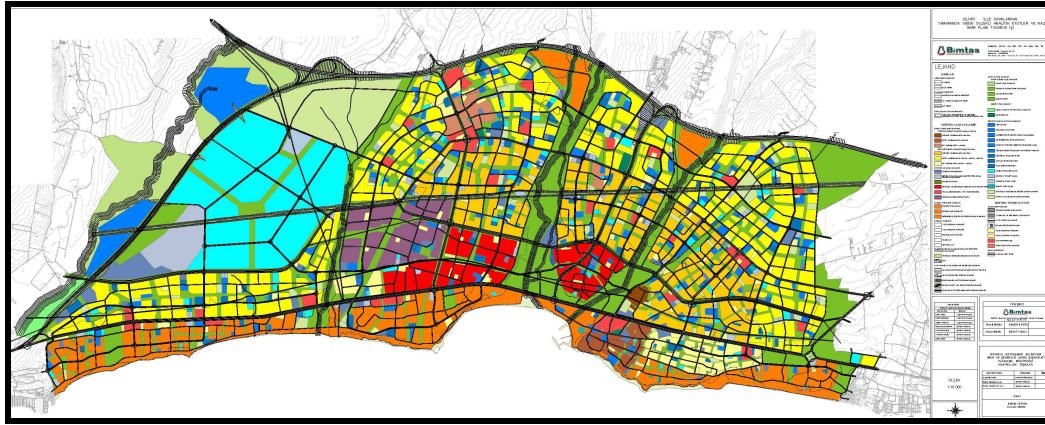
Planlama kümesi sahil kesiminde ağırlıklı olarak 2. konutların yer aldığı yaklaşık 60.000 kişilik nüfusa sahip, ancak donatı yönünden zayıf, ekonomik olarak sanayi



yatırımlarına yönelmiş bir bölgeyi tanımlar. Bu yerleşim alanında MİA' ya yönelik baskının azaltılması ve kentsel gelişmenin batıya yönlendirilmesi; bu amaçla güçlü ve rekabetçi bir altyapıya sahip Çekim Merkez Alanı'nın oluşturulması; sanayi alanlarının desantralizasyonu bağlamında bilgi ve iletişim teknolojileriyle ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret sektörüne ağırlık verilmesi düşünülmektedir.

Silivri Merkez Kümesi'nin planlama vizyonu; İstanbul MİA' ya baskıyı azaltarak kentsel gelişmeyi batıya yönlendirecek, güçlü ve rekabetçi bir altyapıya sahip çekim merkez alanı olmaktır.

**Şekil 5.6 Silivri Merkez ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı**



*Kaynak:İBB Silivri, 2009 Plan Raporu*

Bu planın Amacı;

1. Bilgi ve iletişim teknolojileri odaklı ekonomik yapı ile bu yapının altyapısına yönelik hizmet alanlarının, finans ve ticaret sektörünün ağırlıkta olduğu kadar, eğitim, sağlık ve turizm sektörüyle de bütünleşen ekonomik faaliyet alanının oluşturulması,
2. Planlama alanı bütününde yaşam kalitesi yüksek ve kendine yeterli yerleşim alanlarının oluşturulması ve bu alanların metropol bütünüyle güçlü bağlantılarının kurulması,
3. Alt bölge içindeki doğal değerlerin korunarak bunların kent içi yeşil alanlarla sürekliliğinin sağlanmasıdır.

Planın Hedefleri;

1. Merkezde ve çevresinde doğal ve kültürel potansiyelleri dikkate alarak, kıyı, kültür ve kongre turizmi etkinliğini arttırmak, uluslararası düzeyde kültür merkezleri, eğlence ve spor mekânları, müzeler ve arşivlerin oluşturulmasını ve bu alanlarda standart ve kalitenin arttırılmasını sağlamak,
2. Planlama alanının batısında bilgi ekonomisinin uzmanlaşmış hizmetlerini karşılayabilecek işgücünün yetişmesine katkıda bulunacak üniversite kampüs alanı oluşturmak.
3. Dereler boyunca denize açılan yeşil koridorlar oluşturmak ve bu koridorların yerleşmenin birbirinden eşiklerle ayrılabilen bir şekilde gelişmesini sağlayacak tampon bölgelerin oluşmasını sağlamak gibi temel hedefleri vardır.

#### **5.1.2.1. Merkeze ilişkin plan kararları**

Planın Mekansal kararlarından merkez fonksiyonu ele alındığında; Silivri Merkez ve Yakın Çevresi Planlama alanı içinde düzenlenen ticaret alanları bölgeye, semte ve mahalleye hizmet edecek şekilde özelleşmişlerdir. Üstmerkez olarak isimlendirilen alan yerleşmeyi bölgesel ölçekte ekonomik ve kültürel bir merkez durumuna getirecek olan fonksiyonların ve yoğunlukların sağlandığı bir bölge olarak düşünüldüğü görülmektedir.

Ticaret+Konaklama alanları ise Üstmerkeze servis sağlayacak turizm ve konaklama fonksiyonlarının sağlandığı alanlardır ve hemen Üstmerkezin batısında yer alması öngörülmüştür.

Merkez fonksiyonu Alt ve Üst merkez olmak üzere 2 başlık altında ele alınmıştır. Üst merkez ticaret+konaklama ve ticaret+hizmet aktivitelerinin yapıldığı mekanlardır.

Bu alanlarda mahalle ölçeğinde hizmet eden genel ticaret ve alışveriş birimleri, lokanta, restaurant banka birimleri v.b. yer alabilir. Büyüklükleri ve ölçükleri ait

oldukları mahalleye göre belirlenmiş daha yerel ölçekte hizmet veren ticari alanlardır. Üst katlarda ticaret alanlarında belirtilen fonksiyonlarla birlikte konut kullanımı da yer alabilir.

### **5.1.2.2. Ulaşım ile ilişkin plan kararları ve Projeleri**

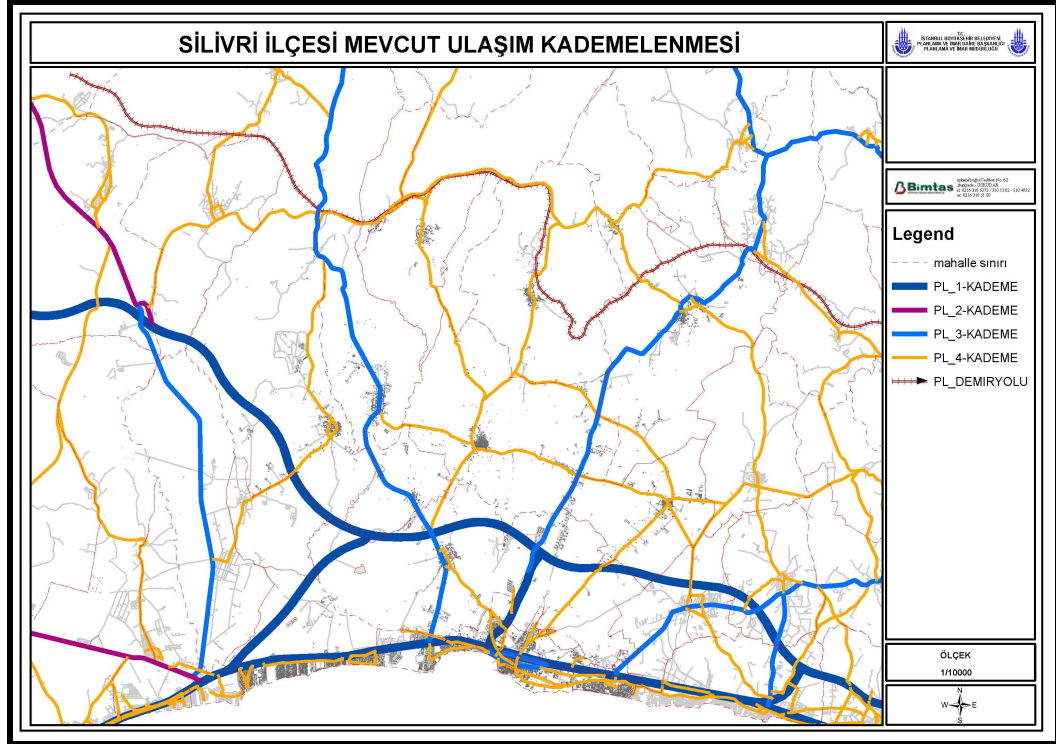
İstanbul içinde bulunduğu coğrafya gereği Doğu Avrupa, Batı Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika arasında bir geçiş bölgesi konumundadır. Bu nedenle kent içi ulaşım politikalarını geliştirirken, İstanbul'un içinde bulunduğu uluslar arası transit trafiği de göz önüne almak gerekmektedir. Uluslararası transit trafiğin neden olduğu yoğunluk, kent içi trafik üzerinde de olumsuz etkiler yaratmakta ve zaten yoğun olarak kullanılan karayolu taşımacılığının payını daha da arttırmaktadır (İBB Silivri, 2009).

Anlaşılacağı üzere, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan önemli koridorların birçoğu İstanbul'dan geçmektedir. Marmara Bölgesi illeri arasında 232 km ile en uzun otoyol ağına sahip il İstanbul'dur. Bu yoğunlukta üzerinden geçen transit trafiğinin etkisi büyüktür. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan, İl Yolu, Devlet Yolu ve Otoyol sınıflamasına göre; İstanbul İli'nde toplam karayolu ağının uzunluğu 705 km civarındadır. Bu değer Marmara Bölgesi illeri içinde yaklaşık % 12'lik bir paya karşılık gelmektedir. Kent formunun oluşmasında doğu-batı ekseninde kenti ikiye bölen iki önemli hattın varlığından söz edilebilecek olup, kentin gelişimi de bu ana akslar (TEM otoyolu ve D-100 karayolu) boyunca devam etmektedir. Bugünkü arazi kullanımına bakıldığında, doğuda Gebze sınırına batıda ise Silivri'ye kadar uzanan bir kentsel kullanımı göze çarpmaktadır (İBB Silivri 2009).

İstanbul dünya ölçeğinde, jeopolitik, ekonomik ve sosyal konumu ile kültürel özellikleri, doğal güzellikleri ve tarihi zenginliklerinden kaynaklanan turistik niteliği nedeniyle, hem yurt içi hem de uluslararası havayolu taşımacılığında birinci derecede önem taşımaktadır. Dolayısıyla, hem iş amaçlı yolculuklar hem de turistik amaçlı yolculuklar açısından duyulacak ihtiyaçların karşılanması söz konusu olmaktadır.

Söz konusu havayolu taşımacılığı iki büyük havalimanı tarafından sağlanmaktadır. Bu havalimanları Bakırköy’de bulunan Atatürk Havalimanı ve Kurtköy’deki Sabiha Gökçen Havalimanı’dır (İBB Silivri 2009).

**Şekil 5.7 Silivri ve Köyleri Ulaşım Kademelenmesi**



*Kaynak: İBB Silivri, 2009 Plan Raporu*

Silivri önemli karayollarının üzerinde bulunmanın yanında Türkiye'nin en büyük ticaret ve sanayi merkezlerinin girişinde olmanın avantajına sahiptir. Çevredeki büyük yerleşim ve sanayi merkezlerine modern otoyollarla bağlantılıdır (İBB Silivri 2009).

Sirkeci-Çerkezköy demiryolu hattı üzerinden Silivri'nin Kurfalı, Çayırdere ve K. Sinekli köylerinde bulunan üç istasyon İstanbul ve Edirne yönüne yük ve yolcu ulaşımı sağlamaktadır. Silivri Türkiye'de karayolu, demiryolu ve denizyolu alt yapısından yararlanabilecek ulaşım ağına sahip ender merkezlerden birisi konumundadır. Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan D-100 (E-5) ve TEM (E-6) karayollarının üzerinde bulunması yanında Türkiye'nin en büyük ticaret merkezi

İstanbul ve Kocaeli yarımadasının giriş noktası olma avantajlarına sahiptir (İBB Silivri 2009).

Silivri'nin tüm yerleşim alanlarına ve yazlık sitelerine anayol bağlantıları asfalttır. Köyler birden fazla güzergâh ile Silivri merkezine, kasabalarına ve komşu ilçe ile köylere bağlanmaktadır (İBB Silivri 2009).

Ayrıca dış hat uçuşlarının bir bölümü ile “charter” seferlerinin Çorlu havaalanından yapılması Silivri için yeni fırsatları gündeme getirecektir.

## **5.2. PENDİK**

### **5.2.1. Tarihsel Gelişim Süreci**

1924 yılından önce Pendik bir Rum balıkçı köyü olarak tanınmaktaydı. O dönemde geniş bahçeler içindeki tek veya iki katlı evleri, bozulmamış doğal yapısı ve 1,5 –2 bini geçmeyen nüfusu ile sakin ve tekdüze bir yapı egemendir. 1924 yılından sonra Lozan antlaşmasının “mübadele” maddesi gereğince Balkanlarda yaşayan Türkler Türkiye'ye, Rumlar'da memleketlerine göç etmeye başlayınca, yerleşik Rum nüfusun yerini yavaş yavaş Yanya, Kavala, Drama gibi Balkan şehirlerinden gelen Türk nüfusu almaya başlamıştır.

Pendik bu tarihlerde hızlı ve renkli bir nüfus değişim ve gelişimine sahne olmuştur. Anadolu'dan Pendik'e göçler başlamış ve nüfus giderek artmıştır. 1925'lerde 2000 civarında olan nüfus, 1935'te 3500'ü aşmıştır. Pendik'te 1935-40 yılları arasındaki nüfus artış hızı %18.72, 1950-55 yılları arasında ise % 9.64'tür. 1955-60 yılları arasında Pendik'te ikinci bir göçmen dalgası yaşanmış, yurt dışından gelen göçmenlerin bir bölümü Pendik'te yerleştirilmiştir. Bu nedenle 1955'te nüfus 8673 iken, 1960'da birden 13953'e fırlamıştır.

Nüfusun gittikçe kalabalıklaşması sonucu merkezden kuzeye ve doğuya doğru yerleşimler başlamış, 1955-60 'lı yıllarda Orta ve Yeni mahalleler teşkil edilerek

buralara muhtarlık verilmiştir. 1960 yıl yerleşimlerin oldukça artmış olmasından dolayı Kaynarca'nın da mahalle olarak teşkil olunduğu yıldır.

### Şekil 5.8 Küçük bir balıkçı köyü Pendik



*Kaynak: İBB Pendik, 2011 Plan Raporu*

Nüfus bu tarihlerden sonra çok hızlı bir şekilde artmaya devam etmiştir. 1960'ta 15000 civarındayken 1965'te %37.62 lik bir büyümeyle 25 binlere çıkmış, 1970'lere girerken bu rakam yaklaşık 30.000'i bulmuştur. Bu dönemler kırsala doğru çok belirgin bir büyüme ve Pendik'e bağlı yeni mahallelerin kurulmasına sahne olmuştur.

Gelen nüfus merkezde kendisine yer bulamadığı için çevre köylere kadar uzanan geniş arazilere gelişi güzel, kontrolsüz ve denetimsiz bir şekilde yerleşmeye başlamıştır. 1940 yılında yapılmış olan tapulama çalışmaları artan ihtiyaçlara cevap veremez duruma gelince 1973 yılında bölgede yeniden bir tapulama çalışması başlatılmış olmasına rağmen şehir imar planlarının yeterince uygulanamamasından dolayı Pendik, İstanbul'un en büyük problemlerinden biri olan gecekondulaşma sorunuyla da yüz yüze gelmeye başlamıştır.

1967'de Bahçelievler, Yenimahalleden; 1968'de Fevzi Çakmak, Yayalar'dan ayrılarak buralara mahalle statüsü verilip muhtarlık ihdas edilmiştir. 1969 Yılında Ordu'dan kitleler halinde göç eden 70 ailelik bir grup Göçbeyli köyüne yerleşmiştir. 1950'li Yılların başında tek tük yerleşimlerin başladığı Dumlupınar, 1971'de Kurtuluş Mahallesi olarak organize edilmiş, 1981'de de bugünkü adını almıştır. 70'lerin başında Çınardere'ye mahalle statüsüyle muhtarlık verilmiştir. Kurnaköy, Emirli, Kurtdoğmuş, Göçbeyli, Ballica köyleri de nüfus patlamasından nasiplerini almıştır.

Günümüzde Pendik ilçesi 558.485 kişi nüfusa sahiptir. Yukarıda irdelenen tarihsel gelişimin bir sonucu olarak, merkezde yer alan sanayi kuruluşları E-5 ve TEM bağlantı yolları arasında kalan Pendik ilçesinin güçlü bir ulaşım altyapısına sahip olması Sabiha Gökçen Havaalanına yakınlık, ucuz arsa temini, hızla artan nüfusun ile ortaya çıkan yoğun ucuz işgücünün etkisi ile Pendik ilçesinde yer seçmeye başlamışlardır. Pendik ilçesinde yer seçen bu sanayiler giderek artan bir eğilim göstermiştir.

Artan sanayilere paralel olarak konut alanları da hızla gelişmiştir. Günümüzde sanayiler konut alanlarının merkezinde yer almakta olup bunların kent dışına desantralizasyonu için çeşitli plan kararları üretilmiştir. Bu alanlar sanayiden hizmete dönüşüm alan ve konut alanı olarak değerlendirilerek daha kaliteli bir kentsel yaşam alanı oluşturulmak amaçlanmaktadır.

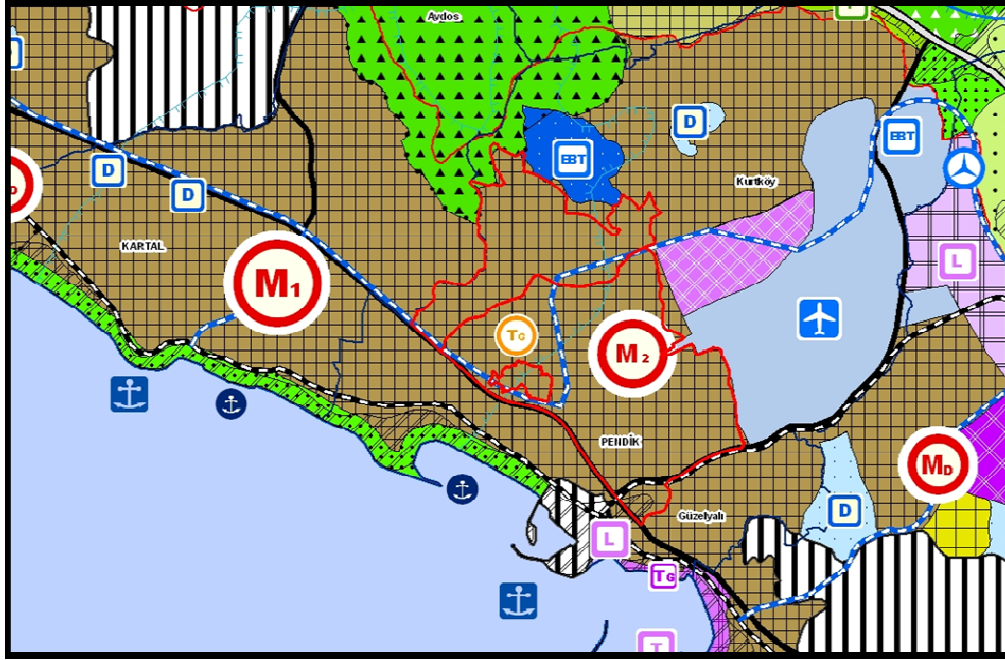
### **5.2.2. İmar Planları ve Günümüz Plan Durumu**

Pendik ilçesinin mevcut plan kararları ele alındığında merii 1/100.000 ölçekli plan kararına göre; Anadolu Yakası'nda merkeze dönüşme eğilimi olan Pendik-Şeyhli sanayi alanı 2. Derece merkez olarak ön görülmüştür.

Üst ölçek planlarda; Bu merkezlerin, çok merkezli kentsel gelişmeyi desteklemelerinin yanı sıra etki alanlarındaki yerleşmelerin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ihtisaslaşmış ticaret, hizmet fonksiyonlarını barındıran merkezler olarak hizmet vermesi öngörülmüştür.



Şekil 5.9 Pendik 2.Derece Merkez Alanı ve 1/5000 Planlama Alan Sınırı



Kaynak: İBB Pendik, 2011 Plan Raporu

Bu bağlamda Pendik ilçesi 2. Derece merkez fonksiyonuna ilişkin kararlar 25.01.2011 onanlı 1/5000 ölçekli Pendik Ankara Caddesi ile TEM Bağlantı Yolu Arası Nazım İmar Planı kararlarına yansıtılmıştır.

Pendik ilçesi İstanbul'un Anadolu yakasında güneyde Marmara Denizi, kuzeyde Ümraniye, Şile ilçeleri ile sınır komşusu olup doğuda Sancaktepe ve Kartal batıda Tuzla ilçeleri arasında kalmaktadır.

Pendik ilçesi sınırlarının E5 Karayolu ile TEM Otoyolu Arasında kalan bölgenin tamamını kapsayan 19/05/2006 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nın iptal edilmesi sonucunda çalışmalarına ilk olarak başlanılan 1/5000 ölçekli Pendik Ankara Caddesi ile TEM Bağlantı Yolu Arası Nazım İmar Planı ile TEM Otoyolu Arası Nazım İmar Planı çalışmalarında Nazım Plan ilke hedeflerine uygun, mevcuttaki oluşumları dikkate alan, uygulamaya yönelik planlar üretilmesi amaçlanmıştır.



Planlama alanı Fevzi Çakmak, Dumlupınar, Orta, Esenler, Kavakpınar, Güllübağlar, Çamçeşme Mahallelerinin tamamı ile Velibaba Mahallesi'nin bir kısmını içermektedir. Güney-batı ve batıda E-5 Karayolu, güney-doğuda TEM Bağlantı Yolu, kuzeyde Ankara Caddesi, doğuda Şeyhli-Kurtköy Sanayi alanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı ile sınırlandırılmıştır. Planlama alanı yaklaşık olarak 1064 ha'dır.

**Şekil 5.10 Pendik Ankara Caddesi ile Tem Bağlantı Yolu Arası Nazım İmar Planı Plan Sınırı**



*Kaynak: İBB Pendik, 2011 Plan Raporu*

İstanbul İl bütününde yapılan makro ölçekli çalışmalarda ortaya konan amaç, ilke ve stratejilerin yanı sıra, bölgesel özellikler ve ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri doğrultusunda hazırlanan 1/5000 Ölçekli Pendik Ankara Caddesi İle Tem Bağlantı Yolu Arası Nazım İmar Planı'nın amacı; mevcut yerleşme dokusu içerisinde düzensiz ve sağlıklı yapılaşmış konut alanlarının sıhhileştirilmesi, yapılaşmış ve yapılaşmakta olan kentsel alanlardaki donatı alanlarını artırarak kentsel yaşam standartlarının yükseltilmesidir.

#### Plan İlkeleri;

1. E-5 Aksı boyunca hisseli doku üzerinde ıslah imar planlarıyla düzensiz, sağlıklı gelişen konut alanlarının; bunun yanında hazine arazilerinin işgaliyle oluşan gecekondular alanlarının yenilenerek sağlıklı ve yaşam kalitesi yüksek alanlar haline getirilmesi.
2. Planlama sahası içinde konut ve insan sağlığı açısından risk oluşturan yüksek gerilim hattı, dere ve sel yatakları gibi alanların yapılaşmadan arındırılıp muhafaza altına alınması.
3. Planlama alanındaki yaşam kalitesini yükseltecek, nüfusun gereksinmelerine yönelik her türlü donatıların standartlara uygun ve erişilebilir hale getirilmesi.
4. Planlama alanında yer alan ve desantrilizasyonu gereken sanayi tesislerinin desantrilize edilmeleri, boşalacak alanların yeniden düzenlenmesi.
5. Metropolitan alan ulaşım sistemi içinde bölgenin yerinin belirlenmesi ve ulaşım ağının bu çerçevede yeniden düzenlenmesinin sağlanması.
6. Jeolojik ve jeoteknik araştırmalar sonucu elde edilen zemin durumları göz önüne alınarak yoğunlukların belirlenmesi, zayıf zeminde bulunan binaların ekonomik ömürleri doluncaya dek ayrıntılı jeolojik etüdler sonucunda güçlendirilmesi, sonrasında tasfiye edilmesi (İBB Pendik, 2011 Plan Raporu).

#### Plan Hedefleri;

1. Planlama sahasının İstanbul Metropolitan Alan içindeki ileriye dönük kimliği ve yapısına uygun plan kararlarını ve uygulama yaklaşımlarını oluşturmak.
2. Planlama sahası içinde yer alan hisseli mülkiyet deseni üzerinde düzensiz, sağlıklı ve çarpık gelişen konut bölgelerinde olabildiğince sağlıklı ve düzenli yerleşimler sağlayacak teşvik, yenileme vb. düzenlemeler ile plan kararlarını oluşturmak.

3. Bölgede var olan ve olması öngörülen makro ölçekli kentsel hizmet, donatı ve işlevlerin belirlenerek uygulamaya dönük yaklaşımları oluşturmak.
4. Bölgede insan ve yapı sağlığı açısından risk taşıyan konularda gerekli tedbir ve düzenlemeleri getirmek.
5. Planlama sahası içinde yer alan doğal değerleri korumak, olarak belirlenmiştir (İBB Pendik, 2011 Plan Raporu).

#### **5.2.2.1. Merkeze ilişkin plan kararları**

1. Pendik Bölgesi İstanbul'un makro ölçekli planlama yaklaşımlarında, 2. Derece Merkez olarak kabul edilmiş olup, kendi içine ve hinterlandında yer alan komşu ilçelerin yerleşik nüfusuna hizmet verecek nitelikte, hizmet ve ticaret fonksiyonları içeren merkez olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda merkezde yer alacak fonksiyonlar planda belirtilmiştir.
2. Merkeze ilişkin uygulama hükümleri;
3. İş merkezleri, ofis-büro, çarısı, çok katlı mağazalar, katlı otoparklar, alışveriş merkezleri ile otel, motel, vb. gibi konaklama tesisleri ile sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi kültür tesisleri ve lokanta, restoran, gazino, düğün salonu gibi eğlenceye yönelik kurumlar, yönetim binaları, banka, finans kurumları ile özel eğitim, özel sosyal tesis ve özel sağlık tesisleri gibi yapılar yapılabilir.
4. Plan bütünlüğü çevresinde yer alan, bu plandan önceki planlara göre ruhsatlara uygun olarak yapılan mevcut binaları, tevsii yapılmaması, çevre kirliliğine yol açmaması, ilgili kurumların uygun görüşlerinin olması koşulları ile ekonomik ömürlerini tamamlayıncaya kadar mevcudiyetlerini sürdürebilirler.
5. E-5 Karayoluna cephesi olan, 5000 m<sup>2</sup> ve 5000 m<sup>2</sup>'den büyük parsellerde H maks:45.50 m 'ye kadar çıkabilir.

6. Bu alanlarda uygulama avan projeye göre yapılacaktır.

T1 Rumuzlu Ticaret Alanlarında;

1. 500 m<sup>2</sup>'ye kadar olan parsellerde Emsal= 1.25 hmaks:30.50 m
2. 500 m<sup>2</sup> ile 1000m<sup>2</sup>'ye kadar olan parsellerde Emsal= 1.50 hmaks:30.50 m
3. 1000 m<sup>2</sup> ve üzeri büyüklükte olan parsellerde Emsal= 1.75 hmaks:30.50 m olarak uygulanacaktır.

T2 Rumuzlu Ticaret Alanlarında;

1. 1000m<sup>2</sup>'ye kadar olan parsellerde Emsal= 1.75 hmaks:30.50 m
2. 1000m<sup>2</sup> ve üzeri büyüklükte olan parsellerde Emsal= 2.00 hmaks:30.50 m olarak uygulanacaktır.

T3 Rumuzlu Ticaret Alanlarında

Bu fonksiyonda yer alan ticaret alanlarında Emsal= 2.50 olarak uygulanacaktır.

Şeklinde plan hükümlerinde ticaret alanlarına ilişkin yapılaşma şartları belirlenmiştir (İBB Pendik, 2011 Plan Raporu).

#### **5.2.2.2. Ulaşım ile ilgili plan kararları ve Projeleri**

Pendik İlçesi ulaşım olanakları ele alındığında; Yoğun karayolu ağı, Havaalanı, Demiryolu, Denizyolu bağlantılarının tamamı etkin şekilde Pendik'te kullanılmaktadır.

Bölgenin güneyinden geçen 2\*2 şeritli ekspres yol niteliğindeki E-5 yolu yoğun ulaşım taleplerini karşılaması itibari ile bölge açısından son derece önemli ana arter niteliğinde bir yoldur.

Havalimanı yolu bölgenin doğusunda yer alan TEM otoyolu ve E-5 karayolu arasında bağlantı sağlayan, daha çok Sabiha Gökçen Havalimanı ulaşım taleplerini karşılayan yer yer 2\* 2 kısmen 2\*3 şeritli erişme kontrollü otoyol standardında bir yoldur.

Bilindiği gibi Arazi kullanım yapısı ile ulaştırma sistemi arasındaki etkileşim iki yönlüdür. Kentin arazi kullanım yapısı (nüfus, istihdam, ticaret, okullar, konut alanları ve MİA dağılımı) ve ulaştırma sisteminin karakteristikleri ulaşım taleplerinin büyüklüğünü ve niteliklerini belirlemektedir. Yeni bir ulaşım hattı ile belirli bölgelere ulaşılabilirliğin sağlanması, orta ve uzun dönemde o bölgelerin arazi kullanım yapısını da etkilemektedir. Bu sebeple bölgenin arazi kullanımını kökten değiştirecek güçlü ve gereksiz yol yapımlarından uzak durmak gerekmektedir.

Çalışma alanı trafik bölgesi (zon) adı verilen küçük, mümkün olduğunca aynı arazi kullanım özellikleri ve sosyo-ekonomik karakteristikler taşıyan 6 coğrafî planlama biriminden oluşmaktadır. Bu bölgeler, en küçük idari birim olan mahallelerin birleşmesinden oluşmaktadır. İ.E.T.T ve minibüsler Toplu Taşın sisteminin omurgasını oluşturmaktadır.

## 6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

İstanbul, stratejik konumu ile tarih boyunca, dünya ekonomik gelişimlerinden ilk etkilenen kentlerden olmuştur. Zamanla değişen ve gelişen ekonomik düzenlerin, İstanbul kenti gelişimini de olumlu ya da olumsuz yönde etkilediği yapılan çalışmalar sonucunda belirlenmiştir. Böylesine bir konum içinde kent mekanının da bu gelişimlere paralel bir şekilde geliştiği görülmektedir. Aynı durum Türkiye ekonomik gelişiminde de kendini göstermekte ve kent bu değişimlerden yine ilk etkilenen olarak ön plana çıkmaktadır.

Kent merkez ve gelişim kuramları bağlamında geçmişten günümüze kadar ele alınmıştır. Arazi kullanımda ortaya atılan kuramlar tez kapsamında ele alınmış olup, bu kuramlar gerçek yaşamda her kente ait kesin ve homojen kestirimlerde bulunamamasalar da arazi kullanıma ilişkin anlaşılabilir genel bilgilenme sağlamaktadırlar.

Bukuramlara göre kentlerin ulaşım aksları boyunca geliştiği ve ulaşımın bir konum (yerseçim) rantı yarattığı ve ulaşım maliyeti ile erişilebilirliği minimize ettiği bilinmektedir. Bu nedenle konum rantını ödeyebilen ekonomik eylemlerin yerseçimi doğrultusunda yerleşme talebinde bulunanlar kentin bu yönlerde gelişmesini sağlarlar.

Kentin merkez gelişimi ile birlikte arazi kullanım gelişimini anlatan kuramlar ele alındığında öncelikli olarak 1925 yılında geliştirilmiş olan Tek Merkezli Çemberler Kuramı ele alınmıştır. Kuramın temel özelliği; fiziksel özelliklerin dikkate alınmaması, topoğrafyanın, endüstrilerin ve demiryollarının arka planda bırakılması ve ışımsal güzergahların arazi değerleri ve kullanımı üzerinde yarattığı etkilere değinilmemesi modelin eleştirilen tarafları olmuştur. Bu noktada ulaşım güzergahlarının etkilerini gözeten “aks doğrultularına göre gelişme modeli” ortak merkezli çemberler modelini değiştirebileceği görüşü yaygın bir kabuldür.

Tüm büyük kentlerin merkezden dışarıya doğru halkalar halinde büyüyeceğini ileri süren Burgess Tam merkezde iş alanı, onun çevresinde yoksulluk alanı [geçiş bölgesi], biraz daha dışarıya doğru işçilerin konut alanı; onun da dışında (orta katman) konut alanı; sonra, barakalar bölgesi; en dışarıda, çevrede de kente hergün gidip gelen üst, üst-orta katmanların konut alanı. Burgess bu halkaları zonlar olarak nitelendirmiştir.

Burgess'ın modeli ise çeşitli sebeplerden dolayı eleştirilmiştir. Bunlar; Topoğrafya ve çevresel koşulların farklı etkileri olasılığı üzerinde durulmamış, kentlerin çok büyümesi durumunda ise tek merkezin yetersiz kalabileceği düşünülmemiştir.

Bu kuramların dönemin gelişimine ışık tuttuğu görülsede zamanla gelişen kent biçimi kent bilimcileri ve ekonomistler tarafından da ele alınmıştır. Bunun sonucu olarak da kentlerde alt merkez oluşumunun temel sebeplerinden birinin yığılma ekonomisi kavramı olduğu belirlenmiştir.

Bu kavrama göre kentlerdeki kademelenmenin yığılmaların yönünü belirlediği anlatılmaktadır. Yığılma sürecinde kent merkezinde yer alan büyük firmaların alt merkezlere sıçradığı ve kentlerde alt merkez oluşumlarını yönlendirdiği görülmektedir.

Tarihsel süreç içerisinde kentlerin merkez gelişimi ele alındığında ise belirlenen bu yaklaşımların kente etkileri görülmektedir. Kentlerde ulaşımın çeşitlenmesi ile kent makroformunun geliştiği buna bağlı olarak da kent merkezlerine alternatif alt merkez oluşumlarının olduğu görülmüştür.

İstanbul'un ise tarihsel süreç içerisinde gelişimine bakıldığında; 19. yüzyıla kadar İstanbul kenti, çekirdeği Haliç'in güneyinde olmak üzere, üç bölümden oluşmaktadır. O dönemlerde İstanbul, Galata ve Üsküdar bölgeleri, birbirinden su yolları ile ayrılmış olmasına rağmen, kompakt bir kent biçimine sahiptir. 19. yüzyılda ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle yani tramvay hatları ve Boğaz köylerini kent merkezine bağlayan düzenli vapur seferleri ile kıyı (Boğaz) boyunca uzanan yazlık konutlar yaz-kış konut alanlarına dönüşmeye başlamıştır.

Kente otomobilin girmesiyle birlikte otomobilin ulaşabildiği yerlere kadar kentin yayıldığı görülmektedir. Bu oluşum denizyolu ve raylı sistemle oluşmuş yaşamsal düzeni de bozarak hızla doğal ve yapılı çevreyi değiştirmektedir. Gerçekten de otomobilin kente girişi, ekonomik değişimler ve kente yüklenen sanayi işlevi ile İstanbul kentinin boşluklu yapısı giderek bozulmuş, yasal, yarı-yasal ve yasadışı arazi tahsis süreçlerinin de etkisiyle, İstanbul yaygın, boşluksuz büyüyen bir sanayi kentine dönüşmüştür. Bu beraberinde hızlı kentleşme süreci ile İstanbul'un her yöne yayılmasını ve büyümesini getirmiştir.

Cumhuriyet dönemiyle birlikte, başkentin Ankara'ya taşınması İstanbul'a yatırımları ikinci plana çekmiş olsa da, özellikle 1950'li yılların ortalarından itibaren uygulanan Menderes dönemi yol aksları, kentin, tekrar ekonomik başkent kimliğine sahip olmasına yardımcı olacak şekilde gelişmesini sağlamıştır. Fakat bu yol aksları, kentte motorlu taşıtların hakimiyetine neden olmuş ve raylı taşımacılık uygulamalarını sona erdirmiştir. Motorlu taşıtlar için oluşturulan ulaşım akslarının kentte hakimiyetinin bir sonucu olarak da, ticaret mekanlarının, yeraltına alınması uygulamaları görülmektedir.

1960'lı yıllarda tramvay hatlarının sökülmesi ve otomobilin karayolu yapımı ile desteklenmesi Bogaz köprülerinin yapılmasını gerektirmiştir. Bogaz köprüleri ile ulaşım probleminin çözüleceği düşünülürken Boğaz geçişleri, tam tersine, yolculuk talebini kısırtarak kentiçi ulaşım talebini artırmış ve köprüler kısa sürede kullanım kapasitelerini aşmıştır. Bu iki köprü yalnızca kentin kentsel biçimini değiştirmekle kalmamış, aynı zamanda Boğaziçi'nde yeni bir yoğun dönüşüm döneminin ateşleyicisi olmuştur.

Köprüler ve çevreyolu sistemleri, özel oto sahipliği oranının artışıyla da birleşerek, kentin desantralize olmasına ve sudan uzaklaşarak iç kesimlere, "kara"ya doğru büyümesine neden olmuştur. Daha da önemlisi, kent kuzeye doğru büyümeye başlamıştır.



Özellikle 1970'li yıllardan başlayarak günümüze kadar, İstanbul'un ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik yaklaşım ve önerileri içeren bir çok çalışma ve rapor hazırlanmıştır. İstanbul için hazırlanan ulaşım etüt ve planlama çalışmaları incelendiğinde; çalışmaların genellikle birbirlerinden bağımsız bir şekilde hazırlandıkları, birbirinin devamı ya da güncellestirmesi niteliğinde olmadıkları görülmektedir. Çalışmalarda, talebe cevap vermeye çalışan geleneksel ulaşım planlama yaklaşımları benimsenmiştir.

Bütün bu durumlar, İstanbul' un özellikle 1950' li yıllardan sonra yaşadığı, ekonomik kararların, planlama kararlarından öncelikli olarak kentsel mekanı şekillendirmesi durumunda gerçekleşebilecektir. Bu durum, 1980 ve 1995 İstanbul Metropolitan Alanı nazım planlama kararlarında, kuzey aksın korunması ilkelerinin benimsenmesine rağmen, uygulamada kuzeye doğru gelişimin önüne geçilememesiyle kendini göstermiştir.

Çalışmalarda, birkaçı dışında (Ulaşım Nazım Planı ve raylı sistem fizibilite etütleri) genellikle kentin nazım plan kararlarının dikkate alındığı görülmekle birlikte, hızlı kentleşme, nüfus artışı ve siyasi yaklaşımlarla nazım plan kararlarının tam anlamıyla uygulanamaması ya da plan kararlarının değiştirilmesi sonucunda ulaşım planları ile nazım plan kararları arasındaki uyum ortadan kalkmaktadır. Söz konusu uyumun sürekliliğini sağlayacak ulaşım planı güncelleştirme çalışmaları nazım planlarla paralel olarak yapılmamaktadır. Bu durum ulaşım planlarının işlevselliğini azaltmakta, statik planlara dönüşmesine neden olmaktadır. Çalışmaların birbirinin devamı niteliğinde olmaması, sürdürülebilir ulaşım politikaların belirlenmemesi ve güncelleştirme çalışmalarının yapılmaması nedeniyle ulaşım sorunları her geçen gün büyümüş ve ağırlaşmıştır. Diğer taraftan, planlar raylı sistem yatırımlarının uygulanması için bir formalite olarak görülmüş, politik tercihlerin plan kararlarının önüne geçmesi nedeniyle de raylı sistem önerileri dışındaki diğer politika ve yaklaşımlar kağıt üzerinde kalmış, uygulanmamıştır.

Cumhuriyet döneminin planlama anlayışı, 1950 ve 1980'lerde yerini plansızlığa bırakmış, bu dönemde ülke genelinde izlenen politikalar ve ülke ekonomisinin dinamizmi İstanbul'un gelişimine yansımıştır. 1950'lerde ortaya çıkan sanayileşme

ile birlikte kentleşme ve göç olgusu, gecekondu kavramını yaratırken, toplu taşıma sistemi, yerini özel araç kullanımına bağımlı karayoluna bırakmıştır. 1980'lerde ise, ülkede hakim olan neoliberal ekonomik politikalar, yeni mekansal oluşumlara neden olmuştur.

1980 sonrasında İstanbul'un kentsel gelişimini ve makro formunu yönlendirmek amacıyla yapılan planlar gelişmeyi yönlendirici olmadıkları gibi kısıtlayıcı bir rol de oynayamamışlardır.

Kentin hızlı gelişimi ve 5216 sayılı kanun ile İstanbul il sınırı Mücavir alanlarıda kapsamı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırlarının il sınırına dayandırılması, mevcut planların revize edilmesi yeni plan yapım zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır.

Bu bağlamda 1/100000 ölçekli İstanbul il sınırlarını kapsayan 2009 onanlı çevre düzeni planı ile çok merkezli ve dengeli mekansal gelişmenin sağlanması temel ilke olarak belirlenmiştir.

Planda belirlenen temel ilke kapsamında merkez fonksiyonu çeşitlendirilmiştir. Tarihi merkez ve çevresindeki merkez işlevinin kentin doğu ve batısında eşit bir şekilde dağılımının sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir.

Sonuç olarak tez kapsamında incelenen Dünya örnekleri bağlamında İstanbul gelişimi ele alındığında; Dünyada planlarda ön görülen alt merkez oluşumunun arazi kullanım ve ulaşım politikaları ile desteklendiği görülmektedir. Ülkemizde ise özellikle İstanbul'a yönelik alınan plan kararlarının planlar onaylandıktan sonra ulaşım projelerinin gündeme getirildiği ve bu projelerin planlarda ön görülen gelişimi destekler nitelikte olmadığı genellikle dönemin politikacıları tarafından belirlenen güzergahlar olduğu görülmektedir.

Dünya kentlerinden incelenen örneklerde önemli olan uygulanan politikaların diğer sistemlere entegre edilmesi ve bu sistemin sürekliliğinin sağlanmasına çalışması gerektiğidir. Arazinin el vermediği yerlerde dünya kentlerinde farklı ulaşım sistemlerine geçilsede sistemin sürekliliği korunmuştur.

Çalışma kapsamında örnek alt bölgeler ele alındığında; planda ön görülen merkez gelişimlerinden 1. ve 2. Derece merkez olması ön görülen “Silivri” ve “Pendik” ilçeleri örnek alan olarak seçilmiştir. Bu bağlamda yapılan araştırmalar değerlendirildiğinde; Silivri bölgesinin 1. Derece merkezi olabilmesi için planda büyük alan kullanımı gerektiren donatı alanları ön görülmüştür. Bunlar; Havaalanı, Fuar Alanı gibi bölgeye ve kente hizmet edecek fonksiyonlar ön görülmüştür. Silivrinin 1. Derece merkez olmasının en temel özelliklerinden biride topografyasının gelişime elverişli olmasıdır.

Pendik ise planlarda 2. Derece merkez olarak ön görülmüş olup, bu bölgedeki merkez gelişimi Silivrideki gelişimden farklı olarak, bölgeye sanayinin desantrilize edilmesi için merkez fonksiyonu ön görülmüştür. Bu özelliğinden dolayı Pendik sanayinin yığılmasıyla oluşmuş bir merkez olarak belirlenmiştir.

Merii 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planından sonra İstanbulu ilgilendiren ve yeni yerleşimleri bir birine bağlayan ve mevcut yolları destekler amaçlı ulaştırma bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı 1/25000 ölçekli ulaşım planı yürürlüğe girmiştir. Bu planlar İstanbul'a 3. Bir köprü ve İstanbul'un doğusundan batısına, yani Gebze'den Silivri'ye bir aks oluşturulmuştur. Bu köprüden raylı sisteminde son anda ilave edilmesi ile ve yap islet devret modeli ile yapılması ile en fizibil kullanım sağlanmış bulunmaktadır. Aynı zamanda mevcut tem oto yollarına bağlantılarla da entegre edilmiştir. Büyük bir kısmının karayollarınca ihalesi yapılmış olan bu yollar ,özellikle kuzeydeki şehrin yeni yapılaşmalarını ve bağlantılarını tamamlamaktadır.

Geçmişten günümüze kadar kentte ön görülen ana ulaşım kararlarının süreç içerisinde merkez gelişimlerinde etkili olduğu tespit edilmiştir. Bunların en temeli tarihi merkez ve çevresindeki merkez gelişiminin kentte 1970'den sonra 1. Köprü'nün faaliyete geçmesiyle Mecidiyeköy – Altunizade de merkez gelişimin olduğu, 2. Köprü ile de Maslak – Kavacık aksı boyunca merkez gelişimi görülmektedir. Bu tespitler ışığında kentte ön görülen 3. köprü ulaşım projesinin merkez gelişimi etkileyeceği tespit edilmiştir.

Bu kapsamda merkezler ele alındığında; arazi kullanım planları ile ön görülen ticaret fonksiyonlarının ulaşım projeleri ile entegre bir şekilde desteklenmediği tespit edilmiştir. Silivri 1. Derece merkez oluşumunun Batıda köprü güzergahının geçtiği Çatalca ilçesinde, Doğuda ise Kartal 1. Derece Merkez oluşumunun Pendik ilçesinde gerçekleşeceği tez kapsamında yapılan çalışmalar doğrultusunda tespit edilmiştir.

Ayrıca kuzeyde Karadeniz kıyısına düşünülen yeni şehir, havaalanı ve kanal projelerinde şehire önemli katkılar sağlayacaktır. Dünya şehri İstanbul ilave yeni projelere görede ulaşım kurgusunu hazırlamaktadır. Planlama merkezi yönetim ve yerel yönetim işbirliği ile tamamlanması ve desteklenmesi gerekmektedir Ancak doğal güzellikleri bozmadan ormanları, yeşili, havzayı, tarım alanlarını, sit bölgeleri koruyup kollayarak yapılmasında azami dikkat edilmesi gerekmektedir. Dünya şehri İstanbul silüeti de dahil, tarihi dokusu ve tüm güzellikleri korunması gereklidir

Yapılan alan incelemeleri sonucunda planlarda yer alan fonksiyonların merkezlerin kademelerini belirlediği, mevcut eğilimin planlarda gösterildiği gibi hızlı bir şekilde alternatif merkez oluşumunu desteklemediği görülmüştür.

## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- Arslan, R., 1997, *Arazi Kullanıs Ekonomisi*, YTÜ Basım, İstanbul.
- Bal, Hüseyin, *Kentsel Yapı ve Kentleşme Süreci*, Fakülte Kitabevi, Isparta 2003, s. 23
- Dinçer, İ. 1994 “*Türkiye’de Ekonomik Mekan Farklılaşmaları ve Planlama*”
- Ertürk, H., 1995, *Kent Ekonomisi*, Ekin Kitabevi Yayınları
- Hacısalihoglu, İ.Y., 2000, *Küreselleşme Mekansal Etkileri ve İstanbul*, Akademik Düzey
- Keleş, R., 2002, *Kentleşme Politikası*, 7. Baskı, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara
- Kıray, M.B., 1998. *Kentleşme Yazıları*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul
- Suher, Hande, *Kentleşme ve Kentleşme Politikaları*, Tüses Yayınları, İstanbul 1991, s. 20
- Tatlıdil, Ercan, *Kentleşme ve Gecekondu*, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir 1989, s. 386
- Tekeli i., 1839-1980 arasında istanbul’un planlama deneyimleri
- Tekeli, İ, .,1994, *Development of Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning*, IULA,EMME Yayınları, İstanbul

### ***Sürelî Yayınlar***

75 Yılda Değişen Kent Ve Mimarlık- Az gelişmiş ülkelerde metropolitenleşme süreçleri;  
Kıray Mübeccel

75 Yılda Değişen Kent Ve Mimarlık, “1923’ten Bugüne Kent Merkezlerinin  
Dönüşümü”,Sevin Osmay

Açıl, Sezen, “Hem Nüfus Hem Göç Arttı”, *Sabah Gazetesi*, Türkiye Ekonomisi Eki,  
27Ekim 1999

“Bölge Merkezlerinden Biri Olması Çok Güçlü” Terzioğlu, Tosun, *İstanbul Dergisi*, 1993,  
Sayı 7

“İkili Yapıda Bir Şehir”, Bilgin- Karaören, İhsan- Mehmet, *İstanbul Dergisi*, 1993, Sayı 7

*İstanbul Dergisi*, Ekim 2000, “Az Gelişmiş Ülkelerde Kent Merkezleri Nasıl Dönüşüyor?”  
Raci BADEMLİ İstanbul metropoliten planlama bürosu İstanbullunun Bilinci  
Belirleyeci Olacak”, *İstanbul Dergisi*, 1993, 7. Sayı

“Küresel Düzemde Yeni Eğilimler”, Köksal, Sema, *İstanbul Dergisi*, 1993, Sayı 7

“Küresel İstanbul Üzerine Ne Dediler?” Karakoyunlu, Yılmaz, *İstanbul Dergisi*, 1993,  
Sayı 7

“Küreselleşmenin Örgütlenme Aracı Olarak Metropoller Ağı” Diren, Murat, *İstanbul  
Dergisi*, 1993, Sayı 7

“Nasıl Bir Uluslararası Finans Merkezi” Buldam, Ahmet, *İstanbul Dergisi*, 1993, Sayı 7

## ***Diğer Yayınlar***

- Aktuğlu, A., E.Ö., (2006), Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, *Doktor Tezi*, İstanbul
- Aksoy, E. (2005), Kentsel Gelişme İle Ulaşım Etkileşimi- Sivrihisar Örneği, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara
- Altıntaş, H. ve Marın, M., C., (2004) “Dışsallıkların ve Teknolojik Gelişmelerin Dağınık Uzamsal Kent Gelişimindeki Rollerini ve Çevresel Bozulma” Yıl: 1. Sayı: 1 Dönem: Mayıs, [www.sosbil.gazi.edu.tr/edergi/makaleler.php](http://www.sosbil.gazi.edu.tr/edergi/makaleler.php) (11.07.2006 tarihli)
- Alpkökin, Pelin 2007 “*Dynamics Of Clustered Employment Growth And Its Impacts On Commuting Patterns In Rapidly Developing Cities*” makale
- Ayhan, S., (1987), Alışveriş Merkezleri Çok Amaçlı Ticaret, Çarşı Yapılarının Gelişimi ve Tasarım İlkeleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Mühendislik Fakültesi, İzmir
- Aynacı, M., (2007), 1960-1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişmesi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Baycan, T., (1993), “Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşimi”, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Berköz, L., (1994) “İstanbul’da Merkezi İş Alanı’nda Hizmet Sektörü Faaliyetlerinin Yer Seçimi Özelliklerinin Saptanması”, İTÜ Araştırma Fonu Proje No:438, İstanbul
- Cengiz, H., (1984), Ekonomik İşlevlerin Büyükşehirel Merkezlerde Desantrilizasyon Olguları – İstanbul Metropolitan Alanında MİA ve Diğer Alt Merkezlerde Desantrilizasyon Ölçütleri Üzerine Bir Deneme, *Doktora Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Göçer, O. (1977), Ülke Planlama Çalışmaları İçinde Gelişme Aksları- Şehirsel Gelişme Merkezleri İlkeleri Ve Türkiye İçin Bir Model Denemesi, *Doçentlik Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- Hacısalihoglu, İ.Y., (1999), Küreselleşme, Mekansal Etkileri Ve İstanbul, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Planlama Programı, İstanbul Yayınları, İstanbul
- Hamamcıoğlu, C., (2009), Ulaşım Ağının Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, *Doktora Tezi*, İstanbul
- İBB, Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2005

- İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1980 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Plan Raporu
- İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1995 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu
- İBB, Ulaşım Daire Başkanlığı, 2002, Kent ve Ulaştırma Planlaması, I. İstanbul Kentiçi Ulaşım Şurası Taslak raporu, İstanbul
- İBB, Ulaşım Daire Başkanlığı, 2002, Kent ve Ulaştırma Planlaması, 1. İstanbul Kentiçi Ulaşım Şurası Taslak Raporu, İstanbul
- İnankul, Ş. (1985), Türkiye’de Kentleşme- Sanayileşme Sürecinde Kent Merkezinin Gelişme Süreci- Örnekleme Eskişehir Kent Merkezi, *Doktora Tezi*, İTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü
- İstanbul 1/100000 Çevre Düzeni Planı Raporu, İMP, (2009)
- İstanbul büyükşehir belediyesi harita müdürlüğü
- Kahraman, E., 1997. Kentsel \_slevler ve Arazi Degerleri İlliskilerinin Saptanması Örnekleme Alanı Sisli; *Yüksek Lisans Tezi*; İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Kaptan, H. 1985, E-5 Koridoru Harem- Gebze Nazım Plan Raporu
- Kentsel Dönüşüm Sempozyumu,2003, Bildiriler, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Yıldız Teknik Üniversitesi Oditoryumu, İstanbul
- Keskin, A., Diren, M., 1992, “İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Çalışmaları”, Türkiye’de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu, İstanbul
- Keskin, Z., (2007), İstanbul’da Arazi Değerlerinin Mekânsal Dağılımının Nüfus, İstihdam Ve Ulaşım Açısından Analizi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Özalp, M. (2007), Türkiye’de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar Ve Çözüm Önerileri, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara
- Pendik ilçesi E-5 karayolu ile tem otoyolu arası nazım imar planı 1/5000 ölçekli nazım imar planı raporu, İBB, 2006
- Sepetçi, A.T., (2007), İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi, Etkenleri ve Ulaşım Odaklı Mekansal Kurgusu Tarihi Yarımada (Eminönü ve Fatih), Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş Örneği, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Silivri Merkez ve Yakın Çevresi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Raporu, İBB, 2009



- Süzen, S., (1998), “Kentsel Sit Alanlarında Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Yönelik 18. Madde Uygulaması. Antalya Haşim İşcan Mahallesi Örneği”, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara
- Şengül, S., (2007), İstanbul’da Arazi Kullanımındaki Değişimlerin Ulaşım Talebi Üzerindeki Etkileri, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Yakar, B. H., (1999), İstanbul Metropolitan Alanında Alışveriş Merkezlerinin Dönüşümü (1839- 1996), *Doktora Tezi*, YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul
- Yeşilırmak, A. (2011), İstanbul Makroformu Bağlamında Kademeli Plan Birlikteliği, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Planlama Programı, İstanbul

[www.kentselyenileme.org](http://www.kentselyenileme.org)

[www.mimdap.org](http://www.mimdap.org)

[www.planlama.org](http://www.planlama.org).

[www.spoist.org/](http://www.spoist.org/)

## ÖZGEÇMİŞ

### **Kişisel Bilgiler**

Adı, soyadı : Sümeyye ALUÇ

Doğum tarihi : 24.10.1985

Doğum yeri : Üsküdar

### **Eğitim Bilgileri**

Lise 1999 – 2002 : Ataköy Lisesi, İstanbul

Lisans 2003-2008 : Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve  
Bölge Planlama Bölümü

Yüksek Lisans 2011-2012 : Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel  
Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Lisansüstü Programı

### **İş Deneyimi**

2009 – 2010 Başakşehir Belediyesi, İstanbul

2010 – Halen İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü

**Yabancı Dil** İngilizce