

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME VE
NEOLİBERAL POLİTİKALARIN
SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞİME ETKİSİ:
KURTKÖY BÖLGESİ ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

Züleyha GÜLTEKİN BAYTOK

İSTANBUL, 2012

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

Tezin Adı: Sürdürülebilir Kentsel Gelişme ve Neoliberal Politikaların Sürdürülebilir Kentsel Gelişime Etkisi: Kurtköy Bölgesi Örneği

Öğrencinin Adı Soyadı: Züleyha GÜLTEKİN BAYTOK
Tez Savunma Tarihi:

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

Doç Dr. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü

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

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü

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

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Doç.Dr. Sırma TURGUT

Üye
Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Üye
Yrd. Nilgün CAMKESEN

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans sürecimin bu aşamaya gelmesinde çalışmalarım boyunca; tecrübesini ve bilgisini benimle paylaşıp, maddi ve manevi her aşamada bana destek olan, kendisi ile çalıştığım için kendimi şanslı hissettiğim sevgili hocam ve danışmanım Sayın Doç. Dr. Sırma TURGUT' a, yüksek lisans eğitimimi burslu yapabilme imkânını bana sağlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Hayatımın her döneminde olduğu gibi bu zorlu çalışma süreci boyunca daima yanımda olan, anlayış ve desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen eşim Maaz BAYTOK'a, canım evlatlarım Mustafam ve Meryemime, manevi desteğini hep hissettiğim, İngilizcedeki bilgisi ile de desteğini sürdüren değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Yıldız AKSOY'a , haritalarımın oluşumunda veri desteği sağlayan arkadaşım İBB Planlama Müdürlüğü'nden Mustafa MERAKLI ve Pendik Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nden Gamze ÇETİN'e ve yardımlarını benden esirgemeyen Soğanlık Bölge Şefliği'ndeki çalışma arkadaşlarım Servet KOÇAK, Erol BEKİN ve Ayfer & Gülizar'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Haziran 2012

Züleyha GÜLTEKİN BAYTOK
Mimar

ÖZET

SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME ve NEOLİBERAL POLİTİKALARIN SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞİME ETKİSİ: KURTKÖY BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Züleyha Gültekin Baytok

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sırma TURGUT

Haziran 2012, 180 sayfa

Süreç içerisinde, metropoliten kentler; neoliberal politikaların etkisi ile sürdürülebilirliği tehdit edecek şekilde özel ve kamu yatırımlarının giderek artan bir odağı haline gelmişlerdir. Metropoliten kentlerde yaşanan bu gelişimin sürdürülebilirliği bir sorun olup soruna ulusal ve uluslar arası alanda çözümler aranmaktadır. Bu çalışmada sürdürülebilirlik kavramı sürdürülebilir kentsel gelişme kapsamında ulusal ve uluslararası ölçekte yapılan çalışmalar bazında irdelenmiştir. Sürdürülebilir Kentsel Gelişim odaklı bakış açısı ile küreselleşme ve neoliberal politikaların da etkisiyle sermaye birikiminin büyük oranda hizmetler sektöründen sağlandığı 1980'den günümüze kadar, kentsel mekanda yaşanan büyük dönüşümler neticesinde; İstanbul kentsel gelişiminin sürdürülebilirliğine cevap aranmaya çalışılmıştır. Bu amaçla İstanbul'un Pendik İlçesi Kurtköy Bölgesi ve yakın çevresinde irdeleme yapılmıştır.

Çalışma kapsamında Kurtköy Bölgesi'nin gelişiminde etkili olan büyük ölçekli projeler kapsamındaki İleri Teknoloji Endüstri Parkı Projesi ile bu projenin en önemli parçasını oluşturan Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı ve Formula 1 yatırımının bölgedeki mekansal dönüşüm üzerindeki etkileri sürdürülebilirlik ekseninde irdelenmiştir. Son olarak, yapılan analizler neticesinde elde edilen bulgular yorumlanmış ve çalışmanın geneline ilişkin değerlendirmede bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilir Kentsel Gelişme, Neoliberal Politikalar, Neoliberal Kent Mekanları, Kurtköy Bölgesi,

ABSTRACT

SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT AND THE EFFECT OF NEOLIBERAL POLICTS TO SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT: CASE OF KURTKÖY DISTRICT

Züleyha Gültekin Baytok

URBAN SYSTEMS and TRANSPORTATION MANAGEMENT

Thesis Supervisor: Doç. Dr. Sırma TURGUT

June 2012, 180 pages

Metropolitan cities, with the effect of neoliberal policies that would threaten the sustainability of public and private investments have become an increasing focus. The sustainability of this development is an issue in metropolitan cities, solutions of the problem find out in national and international arena. In this research, the concept of sustainability examined on the basis of studies of national and international levels under sustainable urban development. Sustainable Urban Development ,with focus point of view ,the effect of globalization and neoliberal policies that provided by services sector from 1980 until now ,as a result of the great transformations in urban space; solution of the sustainability of urban development in Istanbul have been researched. So, Kurtkoy region of Pendik town in Istanbul and around was examined for this purpose.

In this research, as a part of large scale projects that are effective in the development of Kurtköy Region which are the Advanced Technology Industrial Park Project and the most important part of the project. Sabiha Gokcen International Airport and the Formula 1 enterprise's effect have been examined on spatial transformation on issue sustainability. Finally, effects assessment were made.

Key Words: Sustaniable, Sustuinable Urban Development, Neoliberal Politics, Neoliberal Urban Spaces, Kurtköy Region.

İÇİNDEKİLER

TABLolar	viii
ŞEKİLLER	ix
KISALTMALAR	xi
1.GİRİŞ	1
1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI	3
1.2 ARAŞTIRMANIN HEDEFİ	4
1.3 KAPSAM	4
1.4 METOT VE YÖNTEM	5
1.5 ÖRNEK ALANIN SEÇİMİ	6
2. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME	8
2.1 SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME KAVRAMI ve SÜREÇ İÇİNDE ELE ALINIŞ BİÇİMİ	8
2.1.1 Uluslararası ve Ulusal Alanda Sürdürülebilir Kentsel Gelişime	11
2.1.1.1 Birleşmiş Milletler	12
2.1.1.2 Avrupa Konseyi	24
2.1.1.3 Avrupa Birliği	27
2.2 SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME KAVRAMININ BİLEŞENLERİ	37
2.3 SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME GÖSTERGELERİ	39
2.4 KENTSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK PLANLAMA İLİŞKİSİ	48
2.5 KENTSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK - KENT FORMU İLİŞKİSİ	54
2.6 DEĞERLENDİRME	66
3. (KÜRESEL) NEO-LİBERAL POLİTİKALARIN İSTANBUL MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKİLERİ	68
3.1 NEO-LİBERALİZM SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İLİŞKİSİ	68
3.2 NEO-LİBERALİZMİN OLUŞTURDUĞU KENTSEL MEKANLAR	73

3.3 NEO-LİBERAL POLİTİKALARIN İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKİLERİ (1980'DEN GÜNÜMÜZE)	89
3.4 DEĞERLENDİRME.....	102
4. KURTKÖY BÖLGESİ MEKANSAL GELİŞİM.....	105
4.1 BÖLGENİN TANIMLANMASI.....	106
4.1.1 Bölgenin Konumu	106
4.1.2 Nüfus Durumu	110
4.1.3 İklim ve Bitki Örtüsü.....	112
4.1.4 Ekonomik Yapı.....	117
4.2 KURTKÖY BÖLGESİ MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKEN OLAN FAKTÖRLER.....	119
4.2.1 Plan Kararları.....	119
4.2.1.1 Planların Değerlendirilmesi.....	134
4.2.2 Büyük Projeler	137
4.2.2.1 İleri Teknoloji Endüstri Parkı Projesi ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Gelişim Süreci	138
4.2.2.2 Formula1	146
4.2.2.3 Konut Alanları	156
4.2.2.4 Eğitim Kampüsleri	157
4.3 KURTKÖY MEKANSAL BÜYÜMESİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DEĞERLENDİRMESİ	159
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	165
KAYNAKÇA	180

TABLULAR

Tablo 2.1 : Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Konusunda Gerçekleştirilen Girişimler ...	12
Tablo 2.2 : BM Konferansları kronolojisi	23
Tablo 2.3 : Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi Mekansal Hedefleri ve Politika seçenekleri	32
Tablo 2.4 : Sürdürülebilir Yerleşmelerin Sekiz Özelliği.....	34
Tablo 2.5 : Kentsel Eylemler – Projeler – Politikalar	42
Tablo 2.6 : Millenium Development Goals (MDG-7) Küresel Hedefler ve Göstergeler	43
Tablo 2.7 : PROPOLIS Projesi’nde Yer Alan Sürdürülebilirlik Göstergeleri.....	45
Tablo 2.8 : PROPOLIS Projesi Kapsamında İncelenen Kentler.....	46
Tablo 2.9 : Sürdürülebilir Gelişmenin politikaları	53
Tablo 2.10: Kentsel Derişikliği açıklayan temel kavramlar	62
Tablo 3.1 : Kent çeperlerinde yapılan kapalı villa sitelerini gösterir tablo	85
Tablo 3.2 : 2000’li yıllarda merkezi yönetim tarafından çeşitli kurumlara verilen yetkiler	98
Tablo 3.3 : 1950 sonrası uygulanan ekonomik politikalar ve yansımaları	102
Tablo 4.1 : Pendik İlçesinin İstanbul ile kıyaslamalı yıllara göre nüfus artış hızı	110
Tablo 4.2 : Pendik İlçesinin yıllara göre nüfus değerleri	111
Tablo 4.3 : Pendik İlçesi Şehir, Köy ve Toplam Nüfus Verileri.....	111
Tablo 4.4 : Kurtköy Bölgesi Toplam Nüfus Verileri.....	112
Tablo 4.5 : Ömerli Önemli Bitki Alanı ve Nesli Tehlikede Kabul Edilen Bitkileri.....	114
Tablo 4.6 : Alandaki Bern Sözleşmesi Türleri.....	115
Tablo 4.7 : 1980’den günümüze kadar yapılmış olan üst ölçekli planlarda Kurtköy Bölgesi için alınan arazi kullanım kararları karşılaştırması.....	136
Tablo 4.8 : Yıllara göre İstanbul Garnd Prix İzleyici sayısı	154
Tablo 4.9 : Bölgede arazi satın alan kişi ve kurumlar	160
Tablo 5.1 : “Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi Mekansal Hedeflerine” göre İstanbul’un Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi.....	175

ŞEKİLLER

Şekil 2.1 : Sürdürülebilir Gelişmenin Boyutları.....	37
Şekil 2.2 : Kent Biçiminin Bileşenleri.....	55
Şekil 2.3 : Sürdürülebilir Kent Formu Modelleri	61
Şekil 2.4 : Yaygın kent formu şeması.....	63
Şekil 2.5 : Derişik (kompakt) kent formu şeması.....	64
Şekil 2.6 : Kompakt kent biçimi şeması, açık uçlu doğrusal sistem.....	64
Şekil 2.7 : Kompakt kent biçimi şeması, kapalı halka sistemi.....	64
Şekil 2.8 : Kompakt kent biçiminin bütüncül ulaşım sistemi.....	65
Şekil 3.1 : Kanyon Konutları ve Alışveriş Merkezi, Levent	85
Şekil 3.2 : Şişli Plaza	85
Şekil 3.3 : Bina Sayısı (Verilen yapı ruhsatına göre 1980-2010).....	93
Şekil 3.4 : 1980 öncesi İstanbul'un Sanayi Alanlarına Bağlı Gelişimi.....	96
Şekil 3.5 : 1980 sonrası İstanbul'un Sanayinin Desantralize Edilişine bağlı Gelişimi.....	96
Şekil 3.6 : Otoyol ve Boğaz Geçişlerinin Makroformun Şekillenmesinde Etkileri....	100
Şekil 4.1 : Kurtköy Bölgesinin Konumu.....	107
Şekil 4.2 : Kurtköy yakın çevresi Ömerli havzasının gelişim bölgeleri.....	109
Şekil 4.3 : Ömerli Havzası.....	115
Şekil 4.3 : Ömerli Havzası'ndaki endemik bitki türlerinden bazıları	117
Şekil 4.4 : 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı.....	121
Şekil 4.5 : 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planında Kurtköy Bölgesi.....	122
Şekil 4.6 : 1995 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı	123
Şekil 4.7 : 1995 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı'nda Kurtköy.....	124
Şekil 4.8 : 2009 Onanlı 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı.....	126
Şekil 4.9 : Öneri Merkez Kademelenmesi.....	127
Şekil 4.10: 2009 Onanlı İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Kurtköy.....	129

Şekil 4.11: 1993 Onanlı 1/25000 Ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı.....	132
Şekil 4.12: İTEP'in Konumu ve Ulaşım Avantajları.....	140
Şekil 4.13: İTEP Arazisi.....	142
Şekil 4.14: Teknopark Yerleşkesi.....	145
Şekil 4.15: Ömerli Havzası (ÖBA lar koyu renk ile taranmıştır).....	147
Şekil 4.16: İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı'nda Formula 1 Alanı.....	152
Şekil 4.17: Kurtköy Bölgesinden Bir Görünüm	156
Şekil 4.18: Koç Lisesi	158
Şekil 4.19: Lüks villa sitelerinin havza ile içiçe girmişliğinin resmi.....	162
Şekil 4.20: Formula 1 projesinin havza alanında yaptığı tahribat.....	162
Şekil 4.21: Ömerli havzasında yakın dönemde meydana gelen değişimler.....	163
Şekil 4.22: Ömerli havzası 1975 yılı genel arazi kullanımı	164
Şekil 4.23: Ömerli havzası 1996 yılı genel arazi kullanımı	164
Şekil 4.24: Ömerli havzası 2005 yılı genel arazi kullanımı.	164
Şekil 5.1 : İstanbul makroformunun yıllara göre kuzeye doğru genişlemesi.....	166
Şekil 5.2 : Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi NASA 1975 yılından 2011 yılına İstanbul makroformundaki değişimi betonlaşmayı gösterir resim...167	
Şekil 5.3 : Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alanlar.....	169
Şekil 5.4 : Anadolu Yakası - Boğaziçi Köprüsü ve Çevresi	172
Şekil 5.5 : Anadolu Yakası - Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Çevresi.....	172
Şekil 5.6 : Kurtköy Bölgesi - Sabiha Gökçen Havaalanı	173
Şekil 5.7 : İstanbul Sürdürülebilirlik Araştırması	176

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	:	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
AKBA-EUKN	:	Avrupa Kentsel Bilgi Ağı
AKP	:	Adalet ve Kalkınma Partisi
AMGP	:	Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi
ANAP	:	Anavatan Partisi
		Avrupa Stratejik Gelişme Perspektifi
BM	:	Birleşmiş Milletler
		Bütünleşik Kentsel Gelişme Planları
CEMAT	:	Bölgesel Planlamadan Sorumlu Bakanlar Konferansı
CIA	:	Certified Internal Auditor /Sertifikalı iç denetçi
ÇED	:	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇEKÜL	:	Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı
DPT	:	Devlet Palnlama Teşkilatı
DSP	:	Demokratik Sol Parti
EAGGF	:	Avrupa Tarımsal Yönlendirme ve Garanti Fonu
ECI	:	European Common Indicators
EDAM	:	Türkiye Rekabet Endeksi
EIA	:	Environmental Impact Assesment
EIONET	:	European Environment Information and Observation Network, Avrupa çevre bilgi ve gözlem ağı
EMAS	:	Eco-Management and Audit Scheme
EPM	:	Kentsel Çevre Planlama ve Yönetimi
ERDF	:	Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu
ESDP	:	European Spatial Development Perspective,
ESF	:	Avrupa Sosyal Fonu
FAO	:	Food and Agriculture Organisation

GaWC	:	Globalization and World Cities-Study Group and Network Küreselleşme ve Dünya Kentleri Çalışma Grubu ve Ağı Merkezi
GSYH	:	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ILO	:	International Labour Organisation
ISDSP	:	Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi
IUD Plans	:	Integrated Urban Development Plans,
İBB	:	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İSKİ	:	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
İTEP	:	İleri Teknoloji Endüstri Parkı
KİPTAŞ	:	Konut İmar Plan Turizm Ulaşım Sanayi ve Tic. A.Ş.
MHP	:	Milliyetçi Hareket Partisi
NARC	:	Kentsel Gelişme Ulusal Referans Merkezleri
NATO	:	North Atlantic Treaty Organization
ÖBA	:	Önemli bitki alanları
SCP	:	Sürdürülebilir Kentler Programı
SEA	:	Strategic Environmental Assessment
SHP	:	Sosyaldemokrat Halkçı Parti
SSDF	:	Savunma Sanayi Destekleme Fonu
SSM	:	Savunma Sanayi Müsteşarlığı
SSM	:	Savunma Bakanlığı Savunma Sanayi Müsteşarlığı
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TEM	:	Trans European Motorway
TEMA	:	Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Korumu Vakfı
TIA	:	Territorial Impact Assessment
TMMOB	:	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOKİ	:	Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
TÜİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
UNCHS	:	Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Merkezi
UNDP	:	United Nations Environmental Programme

UNEP	:	United Nations Environment Programme
URAK	:	Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu
URBAN AUDIT	:	Kentsel Denetleme Programı
YG21	:	Yerel (Localising) Gündem 21

1. GİRİŞ

Günümüzde bilim ve ileri teknolojinin imkanları ile sınırları çözülmeye başlayan, insanoğlunun bilinmezi olan doğa; uzun bir dönem simge ve sembollerle kişileştirilerek ilah edinilmiş, kimi zaman korku kimi zaman ise teşekkür maksatlı saygı duyulan korunan bir varlık olarak süregelmiştir.

Sürdürülebilirlik batının, endüstrileşme ile birlikte kaybettiği doğal kent, yaşanabilir kent arayışları çerçevesinde 60' lardan itibaren çevrecilik endişeleri ile başlayıp birçok alanda dünyanın tehlike sinyalleri vermesi sonucu devletler ve sermaye grupları tarafından ekonomik kalkınmayla ilişkilendirilerek, toplum tarafından ise yaşanabilirlik bazında sahiplenilmiş olup hergeçen gün etkisi artarak, hayatımızın her alanına uyarlanabilen anahtar bir kelime haline gelmiştir.

1992 yılında Rio'da gerçekleştirilen Sürdürülebilir Kent Konferansı'nda "Sürdürülebilirlik kavramı kente uygulandığında, kentsel alanın ve bölgesinin, toplumun arzu ettiği yaşam kalitesi düzeylerinde işlevlerini sürdürmeye devam etmesi, ancak bunu yaparken mevcut ve gelecek nesillerin seçeneklerini kısıtlamaması ve kentsel sınırlar içinde ve dışında olumsuz etkilere neden olmaması anlamına gelmektedir."¹ denilerek; sürdürülebilirlik kavramı ile kent ilişkilendirilmiştir. Kavram 20. Yüzyılın sonlarından bu yana kentleşme sektörünün gündemindeki en önemli konular arasındadır.

Zaman içerisinde hep daha fazla mantığı ile adeta talan edilerek yeraltı yerüstü doğal kaynakları ve güzellikleri hem çağdaşların hem de gelecek nesillerin adil paylaşımı gözetilmeden vahşice kullanılmış (kuşaklararasıdaki hakça dağılım, üçüncü dünya ülke vatandaşlarının ise yaşam haklarının dahi hiçe sayıldığı bir biçimde) bugüne kapitalizmin neoliberal politikaları ile bu durum daha acımasız bir hal almıştır. Batının

¹www.bayindirlik.gov.tr/.../kentlesme/4surdurulebilirkentlesmegostergeleriraporu.doc

Nasrettin Hoca anekdotlarından birinde olduğu gibi kendi bindiği dalı kestini fark etmesi üzerine 90'lar itibari ile 80'lerdeki çevre sürdürülebilirliği endişesi kuramsallaştırılarak sürdürülebilirlik kriterleri geliştirilmiş ve sürdürülebilirliğin olmazsa olmaz kriterlerinden sürdürülebilir kent kavramını gündeme getirilmiştir. Günümüzde batı artık endüstrileşme ile kaybettiği lokalde doğal kenti ve genelde ise yaşanabilir dünyayı, kalkınması ve alıştığı aşırı tüketim alışkanlıklarından taviz vermeden!!! sürdürülebilirlik ile kazanma arayışlarındadır.

Bugün dahi batı küreselleşme ve küresel kentler kavramı ile sayılı imtiyazlı sermaye grupları eliyle neoliberal politikalar ile şekil değiştiren yayılmacılığına hızla devam etmektedir.

Günümüzde dünya nüfusunun yarısının kentlerde yaşadığı bilinmekte olup; Birleşmiş Milletlere göre 2015 yılına kadar kentlerde yaşayacak nüfus oranının dünya nüfusunun yüzde 56'sına ulaşacağı ve bunun tamamının da gelişmekte olan ülkelerde olacağı tahmin edilmektedir. Kentli nüfusun bu derece artması ile çevresel, kentsel hizmet ve altyapı konuları üzerinde inanılmaz baskılar doğuracak ve ortaya çıkacak yeni olumsuzluklar sürdürülebilirlik tartışmasını daha da hararetlendirecektir.

Olağandışı büyüme, sürdürülebilir kentleşmenin sağlanması için; kentleşmenin ölçeğinin tanımlanmasını zorunlu kılmaktadır. Bugün itibariyle dünya üzerindeki birçok kent denetlenebilme hızından çok daha hızlı bir biçimde büyümektedir. Bu kentler, konut, su, genel sağlık koşulları, ulaşım, çevresel bozulma gibi sorunlarla yüz yüzedir. Büyüme ile bağlantılı Kent ölçeğine ilişkin ortaya konan bazı ölçütlere göre; en uygun fiziksel sınır büyüklüğü ölçütlerini; günlük gidişgeliş mesafeleri, ekonomik verimliliği; yerel yönetimlerin etkinlik alanı ve ekonomik faaliyetlerin çeşitliliği oluşturmaktadır.²

Geç sanayileşmenin getirdiği hızlı kentleşme ile büyümesi durdurulamayan bugün ise marka, küresel ya da yarışan kent kavramlarının maskelenmiş olumlu anlamları ile büyümesi daha da teşvik edilmiş İstanbul artık metropol kent durumuna gelmiştir. Kent

²<http://acikarsiv.ankara.edu.tr/fulltext/2033.pdf>

uygulanan politikalar ile korunamamış aksine yönetim sürecinde alınan kararlarla uluslararası sermayeden daha fazla pay kapabilme adına; bilinen tarihi, eşsiz konumu, büyüleyici görünümü ve bunun yanında kentin tüm potansiyel değerleri alınan plan kararları ile küresel sermayenin kullanımına sunulmuş uluslararası yatırımcılar için cazip hale getirilmiştir. Şu an var olan kentsel sorunlarına bile tamamen çözüm bulunamamışken, dünya kenti olarak kabul edilisinin ardından süreç içerisinde yaşanan ve yaşanacak olan kentsel sorunların daha da çözüm bulunamaz hale geleceği, bu durumun kente ve kentliye ödenemeyecek bedellerle döneceği 2000 yılından itibaren kentte yaşanan mekansal değişimlerle kendini açık olarak göstermektedir.

1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu çalışmada batı tarafından üretilmiş bir kavram olan sürdürülebilirlik sorunsalı çerçevesinde Türkiye’de 80 sonrası, neoliberal politikalar kullanılarak yapısal çevre üzerinden kalkınmanın sağlanması hedefine yönelik olarak ortaya çıkan ve kentlerde büyük kentsel projeler, çok katlı plazalar, gökdelenler, alış-veriş merkezleri, lüks konut siteleri gibi mekanlar olarak karşımıza çıkan kentsel gelişimin; sürdürülebilir olup olmadığına cevap aranmaktadır.

Çalışmanın amacı kalkınma adına yürütülen, küreselleşen neoliberal politikalar ile birlikte; yoğunlaşan ve yayılan faaliyetlerin olumsuz bir sonucu olarak, her boyutu ile tehlike sinyalleri veren kentsel sürdürülebilirliğe ve kent mekansal gelişimine olumsuz bir yaklaşımla çözümsüz bir tablo çizmenin ötesinde, bu süreçte kentleri bekleyen risklerin ve küresel kent kavramına olumlu anlam yükleyerek yürütülen neoliberal politikalarla ilgili yanlış anlamaların sergilenmesidir. Dolayısıyla Kentler üzerinde neoliberal politikalarla birlikte yürütülen küresel kent olma faaliyetlerinin getireceği olumlu ve olumsuz sonuçlar İstanbul genelinde ve Kurtköy özelindeki gelişmelerle ortaya konacaktır.

1.2 ARAŞTIRMANIN HEDEFİ

Araştırmada temel hedef kentlerde arazi kullanım kararları ve devamında ulaşım kararlarına esas teşkil eden planların hazırlanma aşamasında; çevresel ve sosyal sürdürülebilirliğin ekonomik sürdürülebilirlik ile aynı düzeyde tutulmasının gerekliliği, yapılan planların gerektiğinde planın varolduğunu göstermek için değil uygulamaların da anayasası olduğunu ve iktidar sahiplerine ait tasarrufların da plana uygun olması gerektiğini vurgulamaktır. Tezde sürdürülebilir kentler için sürdürülebilir planlara ve sürdürülebilir planları uygulayabilmek için de kararlı güçlü iktidarlara ve bilinçli toplumlara ihtiyaç olduğunun altı çizilmiştir.

Tezin bir diğer hedefi ise kentin kaderinin kent yöneticilerinin elinde şekillenmesinde neoliberal politikaların kullanıldığını seçilen örnek üzerinden göstermektir. Bu maksatla onanmış planların neo liberal politikaların etkisi ile siyasi gruplar ve sermaye gruplarının taleplerine göre ihlal edilmesinin doğurduğu sonuçlar gösterilerek, ele alınacak plan kararlarında Sürdürülebilirliğin diğer boyutlarından bahsedilmesine rağmen uygulamalarda sürdürülebilirlik kriterlerinin odağına ekonomik kalkınmanın oturtulduğu Kurtköy Bölgesi gelişimi irdelenerek ortaya konmaya çalışılacaktır.

1.3 KAPSAM

“Sürdürülebilir Kentsel Gelişme ve Neoliberal Politikaların Sürdürülebilir Kentsel Gelişime Etkisi: Kurtköy Bölgesi Örneği” tez çalışması kapsamında;

1. Çalışmanın amaç ve hedefi doğrultusunda sürdürülebilirlik sorunsalının ortaya çıkışı ile birlikte kavramsal bir nitelik kazandığı süreç; sürdürülebilirliğin ulusal ve uluslar arası alandaki gelişimini birlikte gösterebilecek bir yöntem olarak Türkiye'nin de üye olduğu Birleşmiş Milletler, Avrupa Konseyi ve üyelik sürecinde olması münasebeti ile Avrupa Birliği bazında irdelenmiştir. Sürdürülebilirlik kent ile ilişkilendirilmek suretiyle, kentsel sürdürülebilirlik merkezinde, kentsel sürdürülebilirliğin odağında bulunan Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Göstergeleri, Kentsel Sürdürülebilirlik Planlama İlişkisi, Kentsel

Sürdürülebilirlik Kent Formu İlişkisi ve kentsel verimliliğe ulaşma maksatlı üretilen kompakt kent kavramları üzerinde odaklanılarak,

2. Türkiye genelinde 80'li yıllarda küreselleşme ile birlikte uygulamaya konulan neo- liberal politikalar ve İstanbul'u yarışan kentler platformuna girdirebilme çabaları ile yapılan yatırımların kentin mekansal gelişimine etkilerinin bir tezahürü olarak; İstanbul'un doğal eşikleri olan orman alanları ve su havzalarına doğru kontrolsüz büyümesi, gelişmesi ve saçaklanması dönemsel olarak uygulanan politikalar ortaya konarak ,
3. Kurtköy Bölgesi'nin; planlama süreci, onaylı planlardaki arazi kullanım kararları değerlendirilerek, büyük ölçekli projelerin etkisi neticesinde İstanbul'un su toplama havzalarına, kuzey ormanlarına, boş kalabilmiş arazilerine doğru genişlemesi irdelenmiş, bu doğrultuda plan kararları ve uygulamaların karşılaştırması yapılarak konu kentsel gelişimin sürdürülebilirliği üzerinde çıkarımlar yapılarak ele alınmıştır.

1.4 METOT VE YÖNTEM

Çalışmada yöntem olarak değişen ve dönüşen yapı pratiğinin Kurtköy Bölgesi mekansal gelişimi üzerindeki etkilerinden yola çıkarak İstanbul kentsel gelişimin sürdürülebilirliğinin irdelenmesi benimsenmiştir. Tez çalışmasında bölümlere göre izlenen yöntem aşağıda açıklanmaktadır:

Birinci Bölümde teze giriş yapılarak tezin amacı, kapsamı, metot ve yöntemi anlatılmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde tezin konusunu ilgilendiren ve kapsamı içine giren kavramlar üzerine çalışılmıştır. Bunun için ilgili literatür taranmış olup, Türkiye'nin de üye olduğu BM ve üyelik süreci devam eden AB tarafından uluslar arası zirvelerde kabul edilmiş belgelerden yararlanılmıştır. Bunun yanında yazılmış tezler, makaleler ve raporlar incelenerek sürdürülebilirlik kavramı Kentsel sürdürülebilirlik kapsamında ele alınmış,

beraberinde Kentsel Sürdürülebilirliğe ait tanımlamalar kavramsal bölümde açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde İstanbul genelinde sürdürülebilirliği tehdit eden kent büyümesi, gelişmesi, saçaklanmasına neden olan küresel kent vizyonunun arkasındaki neoliberal politikalar üzerinde durularak kentin büyümesinde etkili olan bu politikalar 1980'den günümüze kadar ki tarih aralığında irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde Üçüncü bölümde anlatılan politikaların Kentin sürdürülebilir mekansal gelişimine etkileri laboratuvar olarak seçilen Kurtköy örneği üzerinde değerlendirilmiştir. Literatür araştırmasında özellikle, daha önce hazırlanmış olan doktora ve yüksek lisans tezleri, gazete, dergi, kitap ve makaleler incelenmiştir. Bu aşamada, literatür araştırmasının yanı sıra İstanbul Şehir Planlama Müdürlüğü ile Pendik Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü'nden, bölgenin gelişimi ve planlama süreci ile ilgili bilgiler edinilmiştir. Kentin gelişimine yön veren 1980 ve 1995 yıllarına ait 1/50.000 ölçekli Nazım İmar Planı, 1/100.000 Çevre Düzeni Planları irdelenmiş ve değerlendirilmiş, bölgeye ait harita ve nüfus verileri kullanılarak bölgenin mekansal gelişimi gösterilmeye çalışılmıştır. Ayrıca çalışma alanıyla ilgili detaylı bölge analizinin yapılabilmesi için yerinde incelemelerde bulunulmuştur.

Beşinci bölüm olan son kısımda diğer bölümlerin değerlendirmesi yapılarak Kurtköy ve İstanbul'un gelişimindeki etken unsurlar, kentin mekansal gelişimi ile ilgili yıllara göre yapılmış analizler sürdürülebilirlik ile ilişkilendirilerek çıkarımlarda bulunulmuştur.

1.5 ÖRNEK ALANIN SEÇİMİ

Plan kararları neticesinde kendisine Dünya kenti olma vizyonu çizilen ve bu vizyonun yansımaları olarak 1/100.000 Çevre Düzeni Plan'ında Anadolu ve Avrupa Yakalarında oluşturulması karara bağlanan alt merkezlerden biri olan ve ulaşım kararlarının uygulamaya konulması ve ulaşım projelerinin etkileri sonucu çok hızlı bir gelişmeye sahne olan Kurtköy bu bağlamda örnek alan olarak irdelenecektir.

Küresel kent, marka kent, kültür, finans, turizm kenti ve küresel sermayenin üst düzey hizmet ihtiyacını karşılama vizyonu çizilen İstanbul ve lokalde Kurtköy bu kararlar ile daha çok insanın gelmek isteyeceği büyük bir mıknatıs haline getirilmiştir. Bugüne kadar odağında kontrolsüz büyüme kavramlarının olduğu kentsel tartışmalar artık plan kararları ile kentin yayılması, genişlemesi, yaşanabilirlik ve sürdürülebilirliğe aykırı olarak alınan plan kararları merkezli hale gelmiştir.

Çalışmada ele alınacak plan kararlarında Sürdürülebilirliğin diğer kriterlerinden bahsedilse dahi sürdürülebilirlik kriterlerinin odağına ekonomik kalkınmanın oturtulduğu varsayımı Kurtköy Bölgesi gelişimi irdelenerek ortaya konmaya çalışılacaktır.

Mevcut kentin, kurgulanan küresel kent sürdürülebilirliğini ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamayacağı öngörülerek kentin planlı bir şekilde, Kurtköy yönünde gelişmesi alınan arazi kullanım kararları ve ulaşım uygulamaları marifetiyle gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte geniş yeşil alanlara sahip bölge Sabiha Gökçen Havalimanı ve Formula -1 için inşa edilen çevre yolları, yeni inşa edilen okullar ve alışveriş mekanları ile büyük inşaat firmalarının gözdesi haline gelerek hızlı kentleşme hareketliliğine, yoğun nüfus baskısına sahne olmuştur. Kenti besleyen su kaynaklarının bulunduğu, kent için doğal eşik durumundaki boş fakat ekolojik olarak önemli bitki alanları statüsündeki fundalıklara sahip olan bu araziler kısa sürede konutlara, büyük alışveriş merkezlerine ev sahipliği yapmış devamında yüksek bir nüfusa erişmiş ve yoğun araç trafiğine maruz kalmıştır.

Sonuç olarak İstanbul'un bütünü ile paralel özellikler taşıması Kurtköy' ün tez de örnek alan seçilmesine neden olmuştur.

2. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME

2.1 SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME KAVRAMI VE SÜREÇ İÇİNDE ELE ALINIŞ BİÇİMİ

Ülkelerin kalkınma ve gelişme adına tarih boyunca yaptığı; “*şimdi büyü, sonra temizlersin*”³ yaklaşımı ile sürdürdüğü kalkınma girişimleri Kaypak’ın (2011, s.19) dediği gibi:

birçok ülkeyi ekonomik bakımdan gelişmiş-gelişmemiş statüsüne sokarken, aynı zamanda dünya için de tehdit oluşturacak birçok çevresel sorun üretmiştir. Başlangıçta kalkınma adına mazur görülen bu sorunlar, yerel olmaktan çıkıp giderek bölgesel ve daha sonra da küresel hale gelmiş; dolayısı ile kalkınma ve doğa arasında denge arayışlarını da beraberinde getirmiştir.

Bu arayışlar çevrenin kısıtlayıcı özellikleri bağlamında kaynak verimliliğine yoğunlaşılmasını bunun yanında, çevre ile tüm sektörler arasında bir bütünlük ve uyumun sağlanması koşuluna dayalı ekonomik kalkınmayı gündeme getirmiştir. Bu bağlamda çalışmanın bu bölümünde çevrenin uluslararası boyutta ele alınma süreci ile birlikte bu süreç sonucunda gündeme gelen sürdürülebilir gelişme olgusunun tanımı, kapsamı ve boyutları ortaya konmuştur.

“Sürdürülebilir Gelişme Kavramı”:

“Sürdürülebilirlik” kavramı 1972 yılında Stockholm’de yapılan Dünya Çevre Konferansı’nın Raporu’nda yer verilen “eko-gelişme” kavramı çerçevesindeki tartışmalara bağlı olarak gelişmiş olmakla birlikte, insan-yaşam ortamı sorgulamasının çok daha gerilere gittiği bilinmektedir. Derin ekologlar, “*çevre-merkezci*”(eco-centric) *yaklaşımlarının, ilk insan topluluklarının doğa ile ilişkileriyle başladığını söylemektedirler.*”⁴ “Bunun yanında kavram, bir dünya görüşü olarak eski Yunan mitolojisine kadar dayandırılabilir.” (Bozdoğan 2005, s.1012)

Toplumsal faaliyetlerin hayat bulduğu geliştiği merkez olan kentler, kavramla doğrudan ilişkili olup kentlerin değişip gelişmesi de kavramın tarihsel süreci ile doğrudan

³ http://www.surdurulebilirsehirler.com/images/Sustainable_Cities_Brosur_30_09_2011_Taze_Fikirler.pdf

⁴ <http://www.cevre.metu.edu.tr/node/24> [Erişim tarihi 10.11.2011]

ilişkilidir. “Nitekim Neolitik devrim sonucu kentin doğuşu yani kente ait faaliyetler evcil hayvanların yetiştirilmeye başlaması, tarımsal üretimin ortaya çıkışı, artı ürüne olanak vermeye başlaması, artı ürün oluşunca bunun denetimine bağlı olarak toplumlarda sınıfsal farklılaşmanın başlaması, yönetici sınıfların ve tarım dışı üretim ortaya çıkması sonucu kent denilebilecek yerleşmeleri geliştirmiştir. Dünyada Sanayi Devrimi yaşanıncaya kadar, neolitik devrim sonrasında ortaya çıkan kent, nitelik değiştirmeden büyük ölçüde aynı nitelikte kalmış olup”⁵ bu döneme kadar kentlerdeki doğaya olan korumacı tutumda aynı nitelikte kalmıştır. Ta ki Kapitalist üretim biçiminin benimsenmesi ve ekonomik, sosyal, kültürel, politik vs. alanlarda kentleri ve toplumu dönüştürmesine kadar. Çevre sorunlarının ortaya çıkışı da bu dönüşümle beraber olmuş, süreç nicelik olarak kentlerin gelişimi ile doğru orantılı biçimde gelişmiştir ki, “Kapitalist dönemde yaşanan sanayi devrimi kentlerin niteliğini değiştirmiş olup bu dönemde kentin ölçeği artmış ve metropoliten kent doğmuştur. Kentler yaya kenti niteliğini bırakarak motorlu ya da elektrikli araçlarla kent içi ulaşımın sağlandığı yerleşmelere dönüşmüşlerdir.”⁶ Doğal olarak sınırsız kalkınmanın hedef alındığı bu dönemde, özellikle sürecin yaşandığı mekanda yani büyük insan kitlelerini ve birçok ekonomik hareketi içerisinde barındıran kentlerde ve genelde tüm dünyada Özlüer’in (2007, s.4) söylemi ile “*Sanayi devriminin ve sömürgeciliğinin çevre sorunları, I. ve II. Dünya Savaşıyla birlikte katlanarak artmıştır.*” Özellikle Kaypak’ın (2011, s.19) belirttiği gibi “*II. Dünya Savaşı sonrası başlayan kalkınma girişimleri birçok ülkeyi ekonomik bakımdan gelişmiş-gelişmemiş statüsüne sokarken, aynı zamanda dünya için de tehdit oluşturacak birçok çevresel sorun üretmiş olup*”; “hızlı kapitalist büyümenin ekolojik denge üzerinde yarattığı sorunların farkına varılması ve kalkınma ile çevre arasındaki bağların ortaya çıkması 1960’lı yılların sonuna rastlamıştır. Sürdürülebilir kalkınmanın temel ilkelerinin tartışılmasına ise 1970’lerin ikinci yarısında başlanmıştır.” (Torunoğlu 2004)

Keleş (2010, s.602) çevre sorunlarının, ekonomik yönden gelişmiş sanayileşmiş ülkelerle, sanayileşmekte olan ülkeler açısından farklılıklar arzettiğini vurgulamıştır. Konu ile ilgili olarak çevre sorunlarının sanayileşmiş ülkelerde sanayileşmenin, gelişmenin, üretim ve tüketim artışının dolaysız bir sonucu olduğunu ve sözkonusu

⁵ Baran İ., 2011, İlhan Tekeli ile söyleşi *Aktif Dergi*, sayı. 74, <http://www.mostar.com.tr/Detay.aspx?Sayi=36&YazilD=751>

⁶ Baran İ., 2011, İlhan Tekeli ile söyleşi *Aktif Dergi*, sayı. 74, <http://www.mostar.com.tr/Detay.aspx?Sayi=36&YazilD=751>

gelişmiş ülkelerin bu sorunlara kaynak, zaman ve enerji ayıracak durumda olduklarını söylerken, geri kalmış ülkeler için öncelikli olan sorunun çevre sorunlarından ziyade ekonomik gelişme ile sağlananların, toplumun tüm sınıflarına dengeli bir biçimde dağıtmak olduğuna dikkat çekmektedir. “Nitekim erken sanayileşmiş ülkelerde 70’li yıllarla birlikte uygulanan politikalar bu ülkelerde iki temel krizi ortaya çıkarmıştır. Bunlardan biri sermaye birikim krizi iken ikinci kriz çevresel sorunlar olmuştur. Bu yıllar ekonomik büyümenin, emek ve doğa üzerindeki yıkıcı sonuçlarının da daha görünür olmaya başladığı yıllar olmuş ve ekonomik etkinliğin çevresel sonuçlarına odaklanan yaklaşımlarında daha sık ön plana çıkmasına neden olmuş(Özlüer 2007 s.4),” “akabinde çevre sorunlarının, çağdaş toplumun geleceğini tehdit ettiği görüşünde olan birçok sanayici, işadamı ve aydın, Cenevre’de, Roma Kulübü adı altında toplanarak Massachusettes Teknoloji Enstitüsü’nden, konuyu bütün yönleri ile ele alan bir rapor istemişlerdir. 1972 yılında “Büyümenin Sınırları”(Meadows) adıyla dünya kamuoyuna açıklanan raporu yayımlamışlardır. Rapor gelecek için çok karanlık bir tablo çizmekte, doğal kaynakların tükenmekte olduğunu ve çevrenin yaşanabilirlik niteliklerini 150 yıl geçmeden yitirebileceği kestirmektedir. Raporda yer alan görüş çevreyi korumak için gelişmenin, nüfus artışının durdurulması yani “sıfır büyüme”yi (zero growth)önermektedir. Bu rapor yukarıda değinilen gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yaklaşım farklılıkları nedeniyle yoğun tartışmaları başlatmış hatta, “Roma Kulübü’nün raporuna, az gelişmiş ülkelerin kalkınma çabalarını desteklemek için başvuru bir “tuzak” gözüyle bakılmış” (Keleş 2010, s.602) ve ekonomik gelişme, sanayileşme süreçleri ile çevre arasındaki sorgulamayı tetiklemiştir.”⁷

Bununla birlikte çevre sorunlarının her ne kadar siyasal ve ideolojik boyutları olsa da konu Keleş’in (2010, s.37) açıkladığı gibi:

“Hızlı kalkınmanın gerektirdiği yatırımlar kentlerde yapıldığı, sanayi ve hizmet kesimlerinin aradığı gelişme ortamı kentlerde yaratıldığı içindir ki, kalkınma yolunun kentlerden geçtiği, yani kentleşmenin kalkınmanın yaratıcı ve hızlandırıcı bir etmeni olduğu”

bilinmekte olup çevre adına Roma Kulübü tarafından ortaya atılan, sıfır büyüme yaklaşımını kabul etmek söz konusu olamazdı.

⁷ <http://www.cevre.metu.edu.tr/node/24> [Erişim tarihi 10.11.2011]

Sürdürülebilir Gelişme düşüncesinin kavramsallaşması uzun bir dönemde gerçekleşmiştir. Kavram, başta Birleşmiş Milletler olmak üzere, birçok uluslararası kuruluşun yapmış olduğu yoğun çalışmalar sonucunda biçimlenmiştir. Özellikle 1970’li yıllardan itibaren, gerek küresel ve gerekse ulusal ve yerel düzeylerde birçok bilimsel araştırma yapılmış ve konferanslar düzenlenmiştir. Yapılan her yeni çalışma sürdürülebilir gelişme düşüncesinin kavramsallaşmasına katkıda bulunmuştur (Bozdoğan 2005, s.1012). Tablo 2.1 uluslararası alanda sürdürülebilir kentsel gelişme konusunda gerçekleştirilen önemli girişimleri içermektedir.

“Çevrenin korunması ve çevre kirliliği problemi, kirliliğin kaynağı olan ülke ile sınırlı kalmamakta dünya üzerinde var olan diğer devletleri ve insanları da etkilemekte ve ilgilendirmektedir. Bunun tabii sonucu olarak, çevre ile ilgili birtakım Devletler arası düzenlemelerin yapılması da zorunluluk olduğundan, çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesi için birtakım devletlerarası çalışmalar ve toplantılar tertip edilmiştir. Bu çalışmaların ilki 1913 yılında yapılan Bern Konferansıdır. Bu konferansı 1923 yılında Paris ve Londra’da yapılan konferanslar izlemiştir. Bundan sonra da birçok devletler arası toplantılar tertip edilmiştir. Bu toplantıların ana konusunu daha çok doğa ve kültür varlıklarının korunması oluşturmuştur. 1965 yılında Birleşmiş Milletlerin ihtisas kuruluşlarıyla bağlantılı danışma kurulları kurulmuştur. 1970 yılında Tabiatın Korunması Hakkında Avrupa Konferansı tertip edilmiştir. Uluslararası alanda, çevre hakkının dile getirildiği ilk toplantı Birleşmiş Milletler Çevre ve İnsan Konferansı’dır. (Stockholm 1972) Stockholm Konferansı, çevre sorunlarına yönelik politika arayışlarında bir milatdır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun 1968 yılında aldığı bir karar gereğince, aynı örgütün öncülüğünde, 1972 yılında Stockholm’de; Dünya İnsan Çevresi Sorunları Konferansı’nda önemli politik kararlar alınmıştır.”⁸

2.1.1 Uluslararası ve Ulusal Alanda Sürdürülebilir Kentsel Gelişme

Çalışmanın bu kısmında sürdürülebilirlik sorunsalının ortaya çıkışı ile birlikte, ulusal ve uluslar arası alanda kavramsal bir nitelik kazandığı süreci, birlikte gösterebilmek adına, yöntem olarak; Türkiye’nin de üye olduğu Birleşmiş Milletler, Avrupa Konseyi ve

⁸ http://www.cevreonline.com/hukuk/cev hukuk_tarihce.htm

üyelik sürecinde olması münasebeti ile Avrupa Birliği bazında dönemsel olarak irdelenmiştir. Dolayısıyla bu başlık altında sürdürülebilir kentsel gelişme Birleşmiş Milletler, Avrupa Konseyi ve Avrupa Birliği’nde geliştirilen politikalar bazında ele alınacaktır. Böylece uluslararası-ulusal platformda sürdürülebilir kentsel gelişme amacına yönelik olarak geliştirilen politikalar konusunda bir altyapı sağlanacaktır.⁹

Tablo 2.1: “Sürdürülebilir kentsel gelişme konusunda gerçekleştirilen girişimler”

Girişimler	Uluslararası örgüt	Yıl
İnsani Çevre Konferansı (Stockholm Deklarasyonu)	Birleşmiş Milletler	1972
Habitat I (Vancouver)	Birleşmiş Milletler	1976
Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Merkezi’nin kurulması	Birleşmiş Milletler	1978
Dünya Çevre ve Kalkınma Konusunda Komisyonu (Ortak Geleceğimiz)	Birleşmiş Milletler	1987
Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kentler Programı	Birleşmiş Milletler	1990
Çevre ve Kalkınma Konferansı (Rio Zirvesi)	Birleşmiş Milletler	1992
Habitat II İnsan Yerleşimleri Konferansı	Birleşmiş Milletler	1996
Binyıl Zirvesi	Birleşmiş Milletler	2000
Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi	Birleşmiş Milletler	2002
Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı	Avrupa Konseyi	1985
Avrupa Kentsel Şartı	Avrupa Konseyi	1992
Avrupa Kıtasının Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi İçin Rehber İlkeler	Avrupa Konseyi	2000
Avrupa Komisyonu’nun Kentsel Çevre Konusundaki Yeşil Raporu	Avrupa Birliği	1991
Avrupa Komisyonu’nun Kentsel Çevre Konusunda Uzman Grubu	Avrupa Birliği	1991
Avrupa Sürdürülebilir Kentler Programı	Avrupa Birliği	1993
Avrupa Sürdürülebilir Kentler Kampanyası	Avrupa Birliği	1994
Kentsel Denetleme	Avrupa Birliği	1997
Avrupa Mekansal Gelişim Perspektifi	Avrupa Birliği	1999
Kentsel Mevzuat	Avrupa Birliği	2004
Avrupa’da Sürdürülebilir Topluluklar Üzerine Bristol Mutabakatı	Avrupa Birliği	2005
Leipzig Beyannamesi	Avrupa Birliği	2007

Kaynak: Tablo 2.1 Kentleşme tematik grubu çalışmasından alınmış ve bu çalışmadan alınan tablo’dan uyarlanmıştır.

2.1.1.1 Birleşmiş Milletler

“İnsani Çevre Konferansı (Stockholm Konferansı) 5-16 Haziran 1972”

“1972’de 113 ülkenin katılımı ile gerçekleştirilen Stockholm Konferansı insanlığın geleceğini tehdit edici boyutlara varan çevresel ve ekolojik sorunlara çözüm aramak amacı ile uluslararası düzeyde atılan ilk adımdır.” (Torunoğlu 2004) “Birleşmiş Milletler İnsani Çevre Konferansı (Stockholm Konferansı) bu konferansın anısına Çevre

⁹ DPT- UNDP, 2007, Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 1.Raporu, www.bayindirlik.gov.tr/.../1kentlesmemevcutdurumraporuson.doc

Günü olarak kutlanan 5 Haziran tarihinde, İsveç'in başkenti Stockholm'de düzenlenmiştir.

“Konferans'ta kabul edilen ilkelerle sağlıklı, planlı yaşanabilir kentlere vurgu yapılarak sürdürülebilir kentleşmenin temel ilkeleri ortaya konmuştur. Çevrenin evrensel olarak ilk ele alındığı belge olan Stockholm Bildirgesi'nin 15. maddesi, “çevreye olan olumsuz etkileri önlemek, maksimum sosyal, ekonomik ve çevre faydaları sağlamak için yerleşmelere ve kentleşmelere planlama uygulanmalıdır” derken, 16. Maddesi “Temel insan haklarına ön yargısız olarak, ilgili hükümetlerce uygun bulunan demografi politikaları; çevre ve kalkınma üzerinde olumsuz etkileri olan nüfus artış hızı veya aşırı nüfus yığılmaları ile düşük nüfus yoğunluğunun insan çevresinin gelişmesini veya kalkınmayı engelleyebileceği bölgelerde uygulanmalıdır” (Karakurt Tosun 2009) denilerek; “bildirge ile sürdürülebilir kentsel gelişme arasında ilişki kurulduğu söylenebilir. Bildirge kent planlamasına, kentsel gelişimin temellerini oluşturan çevresel, ekonomik ve sosyal boyutların göz önüne alındığı anlayışın getirilmesi ve yüksek nüfus yoğunluğu ile çok düşük nüfus yoğunluğunu, insan çevresinin gelişmesinde bir engel olarak niteleyerek önlemler alınması gerektiği üzerinde durmuş ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Sürecinin temel taşlarını oluşturmuştur.” (Yazar 2006, s.24)

“Habitat I”

“1976 yılında Kanada'nın Vancouver kentinde ilk Habitat Konferansı gerçekleştirilmiş ve bu konferans ile yerleşmeye dayalı sorunların önemi dünya gündemine taşınmıştır.

Bu konferansın temel kabulleri

1. Sorunlara temel ihtiyaçlar açısından yaklaşma,” (Yazar 2006, s.24)
2. “BM'nin tek muhatap olarak merkezi yönetimleri alma politikasının, devlet eliyle veya devlet öncülüğündeki eylemlerde aranan çözüm politikalarının giderek iflas etmesi,
3. Yerel yönetimlerin ve sivil toplum kuruluşlarının uluslararası düzeyde vazgeçilmez “ortaklar” olarak kabul edilmesidir.”¹⁰

¹⁰ Sürdürülebilir Kalkınma www.undp.org.tr/publicationsDocuments/SurdurulebilirKalkinma.ppt

Habitat I Konferansı'nın sonrasında, 1978 yılında Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Merkezi (UNCHS) kurulmuştur. Kurulduğu dönemde, dünya nüfusunun üçte ikisinin kırsal kesimlerde yaşıyor olması, dolayısıyla, kentleşme ve kentleşmeye bağlı sorunların henüz günümüzdeki öneme erişmemiş olması sebebiyle, UN-HABITAT'a düşük seviyede destek sağlanmıştır.¹¹

“Ortak Geleceğimiz Raporu”

“1983 yılında New York'ta toplanan Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda 2000 yılı ve sonrası için Çevresel Perspektif Hazırlanması sürecinde Özel İhtisas Komisyonları kurulmasına karar verilmiş ve bu karar neticesinde Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu oluşturulmuştur. 1987 yılında İsviçre'nin Cenevre kentinde toplanan Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından Ortak Geleceğimiz başlıklı yayınlanmıştır. Raporda Sürdürülebilir Kalkınma “gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme olanağından ödün vermeksizin bugünün ihtiyaçlarını karşılayabilecek kalkınma” olarak tarif edilerek; Gelişmiş ya da gelişmekte olan piyasa odaklı ya da merkezi planlı tüm ülkelerde ekonomik ve sosyal kalkınma hedeflerinin sürdürülebilirlik açısından tanımlanması gerektiği belirtilmektedir.”¹² Raporda çevre sorunları yoksulluk-eşitsizlik ekseninde ele alınmıştır. “Yoksulluğun ve eşitsizliğin olduğu bir dünya her zaman için ekolojik ve diğer krizlere eğilimli olacaktır.” denilmektedir. Yayınlanmasından sonra Rapor, geniş çevrelerde yankı uyandırmış ve tartışılmıştır. Birleşmiş Milletler, Dünya Bankası gibi uluslar arası kuruluşlar raporlarında yeni kalkınma paradigması olarak yer alan, enerji-tarım-sanayi gibi sektörel boyutlarına indirgenilerek kavram ele alınmış, yorumlanmış ve bu kalkınma modelinin gerçekleştirilebilirliği konusunda gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkelere farklı yaklaşımlar geliştirilmiştir” (Torunoğlu 2004)

Raporun Temel İhtiyaçların Sağlanması başlığı altındaki 3. bölüm 47. maddesinde “Temel ihtiyaçlar konut, su temini, kanalizasyon ve sağlıkla bağlantılı olup bu çevre önemlidir. Bu alanlardaki eksiklikleri genellikle çevresel stresin görünür tezahürleridir.” denilmektedir.

¹¹ <http://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-insan-verlesimleri-programi.tr.mfa>

¹² UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>

Başlığı Nüfusun Sürdürülebilir Seviyesinin Sağlanması olan 4. Bölüm 52, 53, 54. maddelerde İngiltere tarafından geleceğe yönelik tutulan projeksiyonlarda gelişmekte olan ülkelerde gelecek yüzyılın ilk on yıllık sürecinde nüfus artışının yüzde 90 kentsel alanlarda yeralacağından bahsedilmektedir. Ayrıca “Kentleşme geliştirme sürecinin sadece bir parçası değil geliştirme sürecinin kendisidir ” denilmekte ve yaşam kalitesinin bozulmasında ciddi etkileri olan kentleşme sürecinin yönetilmesi, büyük şehirlerde baskıları azaltmak için küçük kentlerin gelişiminin teşvik edilmesi, yaklaşan kentsel krizi çözmek adına fonlar kurulması, yeni yaklaşımların geliştirilmesi konularına değinilerek kentleşme konusu ele alınmıştır.”¹³

“BM Çevre ve Kalkınma Konferansı (Rio Zirvesi)”

“3- 14 Haziran 1992'de Rio de Janeiro'da, 16 Haziran 1972 Stokholm'de kabul edilen İnsan Çevre Birleşmiş Milletler Konferansı Deklarasyonu’nu yeniden teyit ederek ve bunun üzerine yeni ilkeler inşa etmek üzere yapılan konferansta 27 adet ilke kararı alınmış ve bu kararların uygulanma planı niteliğindeki Gündem 21 belgesi yayımlanmıştır. Bu belge Sosyal ve Ekonomik Boyutlar, Kalkınma için Kaynakların Korunması ve Yönetimi, Temel Grupların Rolünün Güçlendirilmesi, Uygulama araçları başlıklı dört bölümden oluşmaktadır.”¹⁴

“BM'in en tanınmış belgelerinden biri durumuna gelen **Gündem 21**;

1. Kalkınma ve çevre arasında denge kurulmasını hedefleyen “sürdürülebilir gelişme” kavramının yasama geçirilmesine yönelik bir eylem planı niteliğindedir.
2. İnsanlığın temel gereksinimlerinin karşılanmasını, yaşam standartlarının iyileştirilmesini, ekosistemlerin daha iyi korunmasını ve yönetilmesini amaçlamaktadır.
3. Bir yandan günümüzün ağırlıklı sorunlarının üstesinden gelmeyi, öte yandan da dünyamızı gelecek yüzyılın tehditlerine karşı hazırlamayı, bir başka ifadeyle 21. yüzyılın gündemini oluşturmayı hedeflemektedir.”¹⁵

¹³ UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>

¹⁴ UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>

¹⁵ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme*

“Belgenin 79 maddeden oluşan Sürdürülebilir İnsan Yerleşimleri Gelişimi Teşvik adlı 7. Bölümü’nde”¹⁶ “insan yerleşimlerinin sosyal, ekonomik ve çevresel kalitesinin geliştirilmesi ve tüm insanların (özellikle kentsel ve kırsal alanlarda yaşayan yoksulların) yaşam ve çalışma kalitesinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.”¹⁷ Bu temel amaca dönük olarak bazı programlar saptanmıştır. Belgenin 5. maddesinde yer alan ve sürdürülebilir kentleşmenin hedeflerini oluşturan bu programlar aşağıda sıralanmıştır.

- a) Entegre çevresel altyapının sağlanması desteklenmesi: su, kanalizasyon, drenaj ve katı atık yönetimi,
- b) Felaket eğilimli alanlarda insan yerleşim planlaması ve yönetimi teşvik etmek,
- c) Herkes için yeterli konut sağlanması,
- d) İnsan yerleşim yönetiminin geliştirilmesi,
- e) İnsan yerleşimlerinin gelişimi için insan kaynaklarının geliştirilmesi ve kapasite geliştirilmesi.
- f) İnsan yerleşimlerinin sürdürülebilir enerji ve ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi,
- g) Sürdürülebilir arazi kullanım planlaması ve yönetimi teşvik etmek,
- h) Sürdürülebilir inşaat sektörü faaliyetlerinin desteklenmesi,

Bu programlara; “Eylem Dayanak, Nesnel (Amaç), Faaliyetler (Yapılması gereken faaliyetler), Uygulama araçları (A- Finansman ve maliyet değerlendirilmesi, B- Bilimsel ve teknolojik araçlar, C-İnsan kaynaklarının geliştirilmesi ve kapasite geliştirme) başlıkları altında eylem planları oluşturulmuştur.”¹⁸

“Gündem 21 içerisinde, “sürdürülebilir kalkınma için küresel ortaklıklar oluşturulması” konusuna verilen önem ve öncelik doğrultusunda, Gündem 21’in 28. Bölümü, “Gündem 21’in desteklenmesinde yerel yönetimlerin girişimleri” başlığını taşımaktadır. “Yerel Gündem 21” kavramının getirildiği bu bölümde, yerel yönetimlerin öncülüğünde, sivil toplumun ve tüm diğer ilgililerin, birlikte kendi sorunlarını ve önceliklerini saptayarak,

Stratejisi(KENTGES)Araştırma Raporu, Ocak, Ankara.

¹⁶ UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>

¹⁷ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi(KENTGES)Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara.

¹⁸ UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>

kentleri için “21. yüzyılın yerel gündemi” ni oluşturmaları karara bağlanmaktadır. Bu bağlamda, Gündem 21’in hedeflediği sürdürülebilir kalkınmanın yerel düzeyde yaşama geçirilmesini sağlayacak başlıca mekanizma olarak kabul edilen Yerel Gündem 21, insanların temel gereksinimlerinin karşılanması, yaşam standardının iyileştirilmesi ve güvenli bir geleceğin sağlanması yönündeki öncelikleri, ekosistemlerin “taşıma kapasitesi” nin dikkate alınması ve gelecek nesillerin haklarının korunması yönündeki küresel taahhütlerle harmanlaması nedeniyle, özünde “çevre ve yaşam kalitesinin geliştirilmesi projesi” dir. ¹⁹

“Gündem 21 Eylem Planı daha sonraki yıllarda etkin görevler üstlenecek olan "Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Gelişme Komisyonu" nun temelini oluşturmuştur. Konferans küresel çevre sorunlarının hem kaynağı hem de çözüm noktası olarak insan yerleşimlerini göstermektedir. Bu Habitat II’nin de temelini oluşturan görüştür. Sosyal ve ekonomik gelişmenin odağı olarak kabul edilen kentlerin sürdürülebilir gelişmenin başlıca konusunu oluşturduğu kabul edilmektedir.”²⁰

“İnsan Yerleşimleri Birleşmiş Milletler Konferansı (Habitat II)”

“3-14 Haziran 1996 tarihlerinde İstanbul’da BM Habitat II İnsan Yerleşimleri Konferansı düzenlenmiştir. Konferans sonucunda UN-HABITAT’ın temel belgelerinden olan “Habitat Agenda” ile “İstanbul Deklarasyonu” kabul edilmiştir. Bu belgelerle, hükümetler, tüm vatandaşlara uygun iskân olanakları sağlamayı ve sürdürülebilir insan yerleşimlerini geliştirmeyi taahhüt etmişlerdir.”²¹

“Küresel ekonomik ve kentleşme eğilimlerini gözden geçirmek, kentleri tehdit eden sosyal problemlere çözüm aramak için toplanan konferansta:

1. Daha önceki konferansların sonuçlarının toplu olarak değerlendirilmesi,
2. Herkese yeterli konut ve "kentleşen dünyada sürdürülebilir insan yerleşimleri" hedeflerine ulaşabilmek için hükümet ve uluslararası örgütlerin yeni siyasi yükümlülükler alması sağlanması,

¹⁹ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi(KENTGES)Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara.

²⁰ T.C. Sağlık Bakanlığı , 1997, Çevre sağlığı boyutlarıyla Habitat II ve kent çevresi, Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi, No.42, ss.19-31, Ankara, http://ekutuphane.tusak.gov.tr/kitaplar/cevre_sagligi_boyutlariyla_habitat_ii_ve_kent_cevresi.pdf

²¹ T.C.Dışişleri Bakanlığı Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Programı (UN-HABITAT), <http://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-insan-verlesimleri-programi.tr.mfa>

3. Devletler dışındaki aktörlere de söz hakkı tanıyan ve geniş tabanlı katılımın, ortaklıkların, yapabilir kılma stratejisinin altını çizen bir anlayışın hakim kılınması amaçlanmıştır.”²²

“Habitat II Gündeminde ilkeler şöyle sıralanmaktadır:

1. Hakça insan yerleşmelerinin oluşturulması, böyle yerleşimlerin kentlerdeki temel kamu hizmetlerinden ve mekanlarından yararlanmada eşit erişim sağlaması, eşitlik ve adalete uygun katılımı sağlaması,
2. Yoksulluğun ortadan kaldırılması
3. Sürdürülebilir gelişme
4. Yaşanabilirlik
5. Toplumun temel birimi olan ailenin korunması ve desteklenmesi
6. Düzenlenecek yeni politika, yasa ve yönetmelikler ile kamu, özel faaliyetler marifetiyle insanların hak ve sorumluluklarını anlamaları ve kullanmalarının sağlanması
7. Sürdürülebilir insan yerleşmelerinin geliştirilmesi ve herkese yeterli konut ve temel hizmetlerin sağlanması için toplumun bütün sektörlerinin ve tüm aktörlerin, yerine göre karar alma işlemlerinde işbirliğini ve ortaklığını özendirme için her türlü çabanın gösterilmesi
8. Toplumsal kaynaşma ve dayanışmanın sağlanması
9. İnsan yerleşmelerinin gelişmesi için yapabilir kılıcı bir ortam yaratmak, Yapabilirlik”²³

“Habitat II de "katılımcılık (participation), yapabilir kılma stratejisi (enabling) ve yeni bir yönetim anlayışı (governance) belirlenen temel hedeflere ulaşılabilmesinde öne çıkan temel ilkelerdir. Bu ilkelerin tümü göz önüne alındığında günümüz için yeni bir yerleşme yönetimi ahlakı önerilmekte olduğu görülmektedir (Yazar 2006, s.31-32).

“Habitat ilkelerinin yaşama geçirilmesindeki en güçlü mekanizma olarak ise Yerel Gündem 21 gösterilmiştir. Habitat agandasında “sürdürülebilir kalkınmanın vazgeçilmez temelini demokratik, insan haklarına saygılı, şeffaf, katılımcı ve halka hesap veren yönetimler olduğu belirtilmektedir. Böylelikle “yönetişim” ilkesinin de

²² T.C. Sağlık Bakanlığı , 1997, Çevre sağlığı boyutlarıyla Habitat II ve kent çevresi, Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi, No:42, ss.19-31, Ankara, http://ekutuphane.tusak.gov.tr/kitaplar/cevre_sagligi_boyutlariyla_habitat_ii_ve_kent_cevresi.pdf

²³ T.C. Başbakanlık, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, 1999, HABİTAT Gündemi ve İstanbul Deklerasyonu, Ankara.

temel çerçevesi çizilmiştir. Bu Gündem'in etkin olarak yasama geçirilmesinin önkoşulunun, yerel yönetimlerin, sivil toplum kuruluşlarının ve diğer yerel aktörlerin etkin katılımı olduğunu vurgulanmıştır.”²⁴

“Habitat II toplantısından önce ülkelerin kendi ulusal rapor ve eylem planlarını hazırlamaları istenmiştir. Ulusal raporlar hazırlanırken sorun alanlarının kent ve konut göstergeleri yardımıyla niceliksel saptamalarının yapılması önerilmiştir. Dünya Bankası'nın 1990 yılında başlattığı ve kısmen Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşmeleri Merkezi (Habitat) tarafından finansal olarak desteklenen göstergeler programı, konut dahil, kent yaşamının bir çok ögesini de içermektedir. Ulusal rapor ve eylem planları hazırlanırken gözönüne alınması önerilen Kentsel göstergeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

1. Yoksulluk , istihdam ve verimlilik
2. Sosyal Gelişine
3. Alt yapı
4. Ulaşım
5. Çevre yönetimi
6. Yerel yönetimler
- 7.Konut göstergeleri ”²⁵

“Binyıl Zirvesi”

“2000 yılında New York'ta, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 189 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanlarının katılımıyla, “yeni bir binyılın başlangıcında” yapılan liderler zirvesinde, günümüzün en güçlü ve öncelikli küresel taahhüt belgelerinden biri olarak kabul edilen **Birleşmiş Milletler Binyıl (Milenyum) Bildirgesi** imzalanmıştır. Bildirge'de 2015 yılına kadar gerçekleştirilmek üzere, kalkınmaya ve yoksulluğun azaltılmasına yönelik sekiz hedef “Binyıl Kalkınma Hedefleri” belirlenmiştir.”²⁶

²⁴ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi(KENTGES)Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara.

²⁵ T.C. Sağlık Bakanlığı , 1997, Çevre sağlığı boyutlarıyla Habitat II ve kent çevresi, Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi, No:42, ss.19-31, Ankara, http://ekutuphane.tusak.gov.tr/kitaplar/cevre_sagligi_boyutlariyla_habitat_ii_ve_kent_cevresi.pdf

²⁶ UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/a55r2.htm>

“Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi (Johannesburg Zirvesi)”

“BM tarafından 26 Ağustos 4 Eylül 2002 tarihleri arasında, Güney Afrika'nın Johannesburg kentinde yapılan toplantıda, Sürdürülebilir Kalkınma Johannesburg Deklarasyonu, Uygulama Planı kabul edilmiştir.”²⁷ “Sürdürülebilir kalkınma başlığının ilk kez küresel bir konferansa adını verdiği bu Zirve, kendisinden 10 yıl önce düzenlenen 1992 Rio Zirvesi sonrasında dünyada Gündem 21 uygulamalarının değerlendirilmesini amaçladığı için , “Rio+10” adıyla da anılmaktadır.

Zirve’de benimsenen “Uygulama Planı”, Rio’da kabul edilen temel konuların yaşama geçirilmesini kolaylaştıracak bir eylem çerçevesi sunmaktadır. Toplam 170 maddeden oluşan uygulama planı yoksulluğun ortada kaldırılması, sürdürülebilir olmayan tüketim ve üretim kalıplarının değiştirilmesi ve doğal kaynakların yönetimi başlıklarıyla özetlenebilir. “Johannesburg Sürdürülebilir Kalkınma Bildirgesi”nde ise “sürdürülebilir kalkınma” hedefine yönelik küresel taahhüt yinelenmekte, ortaklıkların önemi dile getirilmekte ve uygulamanın güçlendirilmesi gereği vurgulanmaktadır. Johannesburg Zirvesi sonucu yayınlanan Yenilenebilir Enerji Bildirisi, yenilenebilir enerjinin kullanımının arttırılması konusunun önemini vurgulamaktadır.”²⁸

“Johannesburg Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi, mekansal politika, kentsel gelişme, konut ve arazi yönetimindeki politikalar doğrultusunda kentsel sürdürülebilirlik için eylemleri ve değişme için de taahhütleri beyan etmiştir (Yazar 2006 s:31-32).”

“Sürdürülebilir Kentler Programı (The Sustainable Cities Programme-SCP)”

Sürdürülebilir Kentler Programı (SCP) kentsel çevre planlaması ve yönetimi konusunda kapasite oluşturmak için 1990'lı yılların başında kurulan bir ortak UN-HABITAT/UNEP harekettir. Program kentsel yerel yönetimler ve onların ortaklarını hedeflemektedir. Geniş tabanlı paydaş katılımcı yaklaşımlar üzerine kurulmuştur. Şu anda SCP ve kardeş programı Localising Gündem 21 (YG21) dünyada 30 ülkede faaliyet göstermektedir.

²⁷ UN Documents: Gathering a body of global agreements, <http://www.un-documents.net/a55r2.htm>

²⁸ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara.

“Sürdürülebilir Kentler Programı Temel Özellikleri”

“SCP UN-HABITAT ve UNEP hem misyonlarını desteklemek için doksanlı yılların başında başlamıştır. İlk aşaması 2001 yılında bitmiş olup ve suan 2002-2007 dönemini kapsayan 2. asamasındadır..

Odak

1. Kentsel Çevre Planlama ve Yönetimi (EPM) yaklaşımları, teknolojileri ve know-how
2. Kentsel Çevre Planlama ve Yönetiminde kapasite geliştirme altyapısı-daha geniş
3. etki için alt bölge kaynaklarını kolaylaştırma.

Yaklaşım

1. Kentsel çevre öncelikli sorunları çözmek için yerel kapasiteyi güçlendirmek.
2. Kentsel Çevre Planlama ve Yönetimi faaliyetlerinin yenilenmesini ve büyümesini etkinleştirilmesi.
3. Kentsel Çevre Planlama ve Yönetimini desteklemek için güçlü kurumları harekete geçirmek.

Hedef

Belediyeler ve yerel ortakları

Bağış ve Teknik Destek

UN-HABITAT, UNEP, UNDP, ILO, Dünya Bankası, Hollanda, Japonya, Fransa, Danimarka ve İngiltere'den Çoklu ve ikili dış destek.

Programın aşağıdaki konularda itici güç olacağı düşünülmüştür:

1. Kentsel gelişim stratejilerine geniş çaplı paydaş katılımı
2. Katılımlı sorun çözme süreçleri
3. Yerel kaynakları ve yüklenimlerini harekete geçirme
4. Kurumlar için daha iyi uygulamalara öncülük edecek kapasite geliştirme çerçevesi
5. Kent planlama ve yönetimine çevresel kaygıları dahil etme

6. BM Çevre Programı'nın Gündem 21 misyonunu; Habitat Gündemi'nin, Kentler ve Diğer İnsan Yerleşimleri Deklarasyonu'nun ve Milenyum Deklarasyonu'nun çevresel bileşenini kent düzeyinde uygulama.²⁹

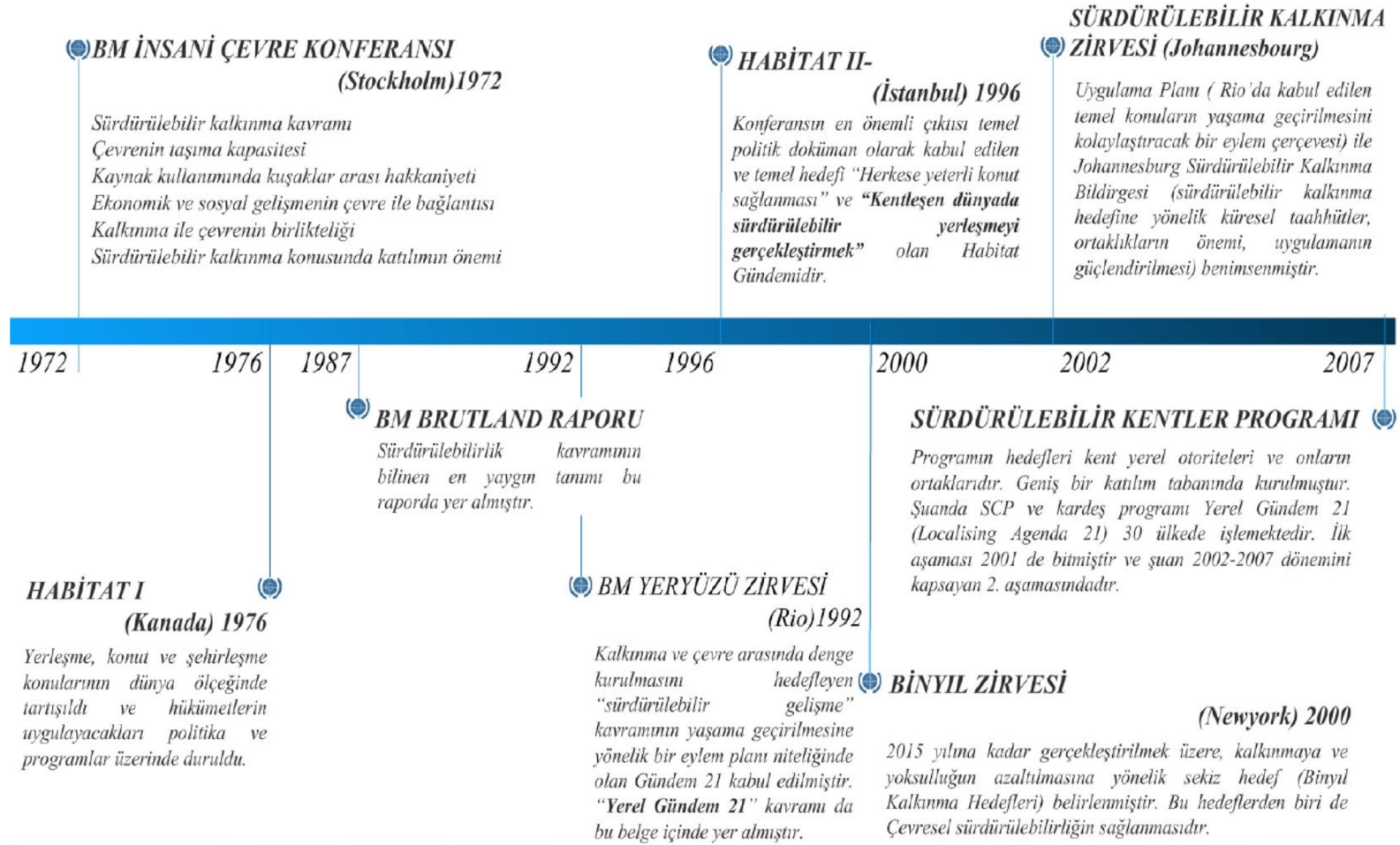
“Birleşmiş Milletler sürdürülebilir kentsel gelişme kavramının gerek bir terim olarak yazında kullanılması konusunda öncülük etmiş gerekse de kavramın içeriğinin doldurulmasında çok önemli katkılarda bulunmuştur. Bu bağlamda, Birleşmiş Milletler düzenlemiş olduğu konferanslar ile kavramın kuramsal çerçevesinin oluşturulmasını sağlarken, kurmuş olduğu programlar aracılığı ile de sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanması konusunda öncülük etmiştir (Yazar 2006, s.36).”

Çalışmanın buraya kadar ki kısmında Birleşmiş Milletlerin Sürdürülebilirlik ile ilgili yapmış olduğu girişimler gözden geçirilmiştir. Nokta itibariyle çalışmanın bu kısmında Avrupa çapında mekansal planlamaya yön veren başlıca tüzel belgelerine değinilecektir.

“İki önemli Avrupa kuruluşu olan Avrupa Konseyi ve Avrupa Birliği açısından belgelerin ayrı ayrı gözden geçirilmesi daha uygun olacaktır. Her iki uluslar arası kuruluşun her alanda olduğu gibi mekansal planlama alanında da benimsedikleri kurallar arasında yakın bir uyum ve benzerlik vardır. Türkiye Avrupa Konseyi'nin 1949 yılından bu yana üyesi, Avrupa Birliği'ne aday bir ülke olarak, bu kuruluşların tüzel kurallarına hem yasalar düzeyinde, hem de uyum sağlamak zorunda olan bir ülkedir (Keleş2010,s.284).”

²⁹UN Habitat, Sustainable Cities Programme,
<http://www.unhabitat.org/content.asp?cid=116&catid=369&typeid=24&%20subMenuId=0>

Tablo 2.2: “BM Konferansları kronolojisi”



Kaynak: T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi(KENTGES)Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

2.1.1.2 Avrupa Konseyi

Mekansal Planlama alanında Avrupa Konseyi'nin faaliyetleri 1970 yılında Bonn'da yapılan konferans ile başlamıştır. Süreç içerisinde önemli kararlar alınmış ve özellikle Avrupa Bölgesel Planlama şartı geliştirilmiştir (1983).

Avrupa Konseyi'nde kabul edilen belgeler arasında Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı ve Avrupa Kentsel Şartı sürdürülebilir kentleşmenin sağlanması açısından daha kapsamlı belgeler olarak özellikle önem taşımaktadır. Bu belgelerin yanı sıra, Avrupa bölgesel planlamadan sorumlu bakanların Hannover'de yaptığı konferansta kabul edilen Avrupa Kıtasının Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi İçin Rehber İlkeler (2000) belgesinin ise, tüm Avrupa kıtası için planlamaya rehberlik edecek ilkeleri ortaya koyan ilk resmi belge olduğu göz önüne alınarak çalışmada bu üç belge konu edilecektir.

“Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı”

Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartının hazırlanmasına yönelik olarak yapılan çalışmalara Avrupa Konseyi bünyesinde 1980'li yılların ilk yarısında başlanmış ve 15 Ekim 1985 tarihinde üye ülkelerin imzasına açılmıştır (İnaç, H. ve Ünal, F., 2007).

Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı ile, yerel yönetimlerin siyasal, yönetsel ve mali özerkliklerinin korunması ve haklarının kabul edilmesi yönünde Avrupa ölçüsünde ortak temel hükümler getirilmektedir. Ancak bunların uygulanması genelde, Avrupa Konseyi üyesi ülkelerin kendi iç mevzuatına bırakılmıştır.

Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı 3 ana bölümden meydana gelmektedir. Birinci bölümde özerk yerel yönetim kurumunun dayandığı temel ilkeler yer almakta, özerk yerel yönetimin anayasal ve yasal bir temele oturtulması gereği önemle vurgulanmaktadır. "Özerk yerel yönetim kavramı, yerel makamların, kanunlarla belirlenen sınırlar çerçevesinde, kamu işlerinin önemli bir bölümünü kendi sorumlulukları altında ve yerel nüfusun çıkarları doğrultusunda düzenleme ve yönetme hakkı ve imkanı anlamını taşır (md. 3, prg. 1)." İkinci bölümde, bu Şart'ı onaylayan

devletlerin yükümlülükleri ve sorumlulukları ile ilgili kurallar yer almaktadır. Şart'ın son bölümü ise uygulama ve yürürlük koşullarına ait kuralları içermektedir. Türkiye, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'nı 21 Kasım 1988 tarihinde imzalamıştır. Daha sonra da bu Şart 3723 sayılı yasa ile Parlamento tarafından ve 06 Ağustos 1992 tarihli kararla Bakanlar Kurulu tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Keleş 1992, Pektaş 1999).

“Avrupa Kentsel Şartı” 17–19 Mart 1992 Strazburg

Avrupa Konseyi tarafından 1992 yılında kabul ve ilan edilen Avrupa Kentsel Şartı, 20 maddelik bir Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu ve 13 maddelik şart ilkelerinden bu başlıklara bağlı toplam 68 ilkeden meydana gelmektedir. Sürdürülebilir Avrupa Kentleri için Leipzig Şartı ile birlikte Avrupa Yerel Yönetimlerini daha sürdürülebilir kentler ve kasabalar inşa etmek için teşvik etmeyi amaçlamıştır.³⁰

“Şart diğerlerinden farklı olarak merkezi hükümetlerin değil yerel yönetimlerin imzasına açılmıştır. Türkiye'de henüz anlaşmayı imzalayan bir belediye olmamıştır.”³¹

Şart'ta yer alan 13 temel ilke başlıkları; Ulaşım ve Dolaşım, Kentlerde Çevre ve Doğa, Kentlerin Fiziki Yapıları, Tarihi Kentsel Yapı Mirası, Konut, Kentlerdeki Özürlü ve Sosyo-Ekonomik Bakımdan Engelliler, Kentsel Alanlarda Spor ve Boş Zamanları Değerlendirme, Yerleşimlerde Kültür, Yerleşimlerde Kültürlerarası Kaynaşma, Kentlerde Sağlık, Halk Katılımı, Kent Yönetimi ve Kent Planlaması, Kentlerde Ekonomik Kalkınma olup; bu konularla kentsel gelişmenin niceliksel değil niteliksel yönlerinin önemi ve yaşam kalitesi vurgulanmaktadır.³²

Şartta, ölçekleri farklı olsa bile sorunları genel de aynı olan Avrupa kentlerinde hemen uygulanabilecek evrensel yol gösterici ilkeler tanımlanmaktadır.³³

³⁰ <http://www.mimarlarodasi.org.tr/UIKDocs/kentselsart2.pdf>

³¹ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

³² <http://www.mo.org.tr/UIKDocs/kentselsart1.pdf>

³³ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

“Avrupa Kıtasının Sürdürülebilir Mekansal Gelişmesi için Rehber İlkeler” (CEMAT)

Bölgesel Planlamadan Sorumlu Bakanlar Konferansı (CEMAT) tarafından 07-08 Eylül 2000 yılında Hannover’da yapılan 12. konferansında “Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi için Yol Gösterici İlkeler” kabul edilmiştir. Bu kurallar, Avrupa’da sürdürülebilir, kapsayıcı ve dengeli bir mekansal gelişim için tavsiyeler içermekte ve benimsenen ilkelerle sosyal uyum, istikrarlı ve tutarlı gelişimi teşvik etmek amaçlanmıştır. Avrupa Kıtasının Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi için Rehber İlkeler’de de insan haklarının ve demokrasinin “mekansal boyutu” vurgulanmaktadır. Bakanların tanımladığı mekansal gelişim politikalarının amacı, insanlar için kabul edilebilir yaşam standartlarına ulaşmaktır. Daha sonraki konferanslarda Lizbon ve Moskova’da 2010 yılında, Ljubljana’da ise 2003-2006 yıllarında gerçekleşmiştir.³⁴

Avrupa Kıtasının Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi için Rehber İlkeler kapsamında tarif edilen pek çok ilke arasında, Avrupa’da Sürdürülebilir Kalkınma için Planlama Politikasının ilkeleri şu başlıklar altında toplanmaktadır:

1. Bölgelerin daha dengeli sosyal ve ekonomik gelişmesi ve rekabetin artırılması ile bölgesel uyumun desteklenmesi
2. Kentsel fonksiyonların meydana getirdiği gelişmenin teşvik edilmesi ve kent-kır arasındaki ilişkiyi geliştirilmesi
3. Daha dengeli erişilebilirliğin desteklenmesi
4. Bilgiye erişimin geliştirilmesi
5. Çevresel zararın azaltılması
6. Doğal kaynaklar ve doğal mirasın korunması ve geliştirilmesi
7. Kalkınmanın bir faktörü olarak kültürel mirasın geliştirilmesi
8. Güvenliği korurken enerji kaynaklarının geliştirilmesi
9. Yüksek nitelikli, sürdürülebilir turizmin güçlendirilmesi
10. Doğal afetlerin etkilerinin sınırlandırılması³⁵

³⁴ http://www.ml.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=1461&article_id=4946&psmand=7

³⁵ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

2.1.1.3 Avrupa Birliği

“Alman ve Hollandalı sosyal bilimciler tarafından ortaya atılan ‘ekolojik modernizasyon’ fikri yani çevreyi korumanın firmalar ve sanayi için bir yük değil, rekabetçilik ve büyüme hedeflerine ulaşılmasında destekleyici bir konu olarak görülmesi gerektiği söyleminin sanayi sektörüne ve burada faaliyet gösteren firmalara yansması ile, ‘çevre koruma’ya yönelik politikaların sanayi ve iş dünyasının faaliyetlerinde yenilikçi yöntemleri uygulayacakları ve üretim zincirlerindeki verimsizliklerden kurtulmaları için bir fırsat yaratılacağı yaklaşımını gündeme getirmiştir. Bu yaklaşımın politika-yapıcılar üzerindeki etkisi; Avrupa Komisyonunun 1999 tarihli ‘Küresel Değerlendirme: Avrupa’nın Çevresi’ (*Global Assessment: Europe’s Environment*) raporunda çevreye yönelik eylemlerin ekonomik büyüme, istihdam ve rekabetçilik üzerinde olumlu etkileri olacağı yönündeki değerlendirmesi şeklinde ortaya çıkmıştır. İlk oluşturulmaya başlandıkları 1973 yılından bugüne kadar AB içinde çevre ile ilgili altı eylem programı hazırlanmıştır (Özdemir 2010) . 1973, 1977, 1983, 1987,1993 ve 2000 yıllarında kabul edilen bu Eylem Programlarının başlıca ilkeleri; çevre sorunlarını sonradan önlemeye çalışmak yerine, bunlara kaynağından engel olmak, her türlü planlama eylem ve kararlarında çevreyi hesaba katmak, doğal değerlerden yararlanmada doğaya zarar vermekten kaçınmak, kirlilik ve gürültünün önlenmesi için yapılacak harcamaların, kendi eylemleriyle çevreyi kirletenlere yüklenmesi, devletlerin bir başka devletin çevresini bozucu uygulamalardan kaçınmaları, çevre siyasalarının belirlenmesinde, az gelişmiş ülkelerin çıkarlarının dikkate alınmasıdır (Keleş 2010, s.609) .

Bu programlardan ilk beşi, üç ile beş yıl arasında değerşen süreleri kapsarken, Altıncı Çevre Eylem Programı, çevre ile ilgili eylemlerin uzun bir vadeye yayılması gerektiği görüşünden hareketle 10 yıllık bir süreyi kapsayacak şekilde 1 Ocak 2001-31 Aralık 2010 tarihleri arasında oluşturulmuştur. Bu programda, yüksek çevre standartlarına ulaşılması hedefi ile yenilikçilik ve iş dünyasında yaratılabilecek fırsatlar birbirlerini tamamlayıcı öğeler olarak yansıtılmaktadırlar (Özdemir 2010) .”

6. Çevresel Eylem Programı içindeki tematik strateji raporunun öncelikli temalarının ilki sürdürülebilir kent yönetimi, son öncelikli teması ise kentlinin rolü üzerinedir. Başta

yapılar, altyapı, yeşil alanlar, terk edilmiş alanlar, ulaşım, su, hava, enerji ve atık konuları ile kültürel hizmetler ve sağlık olmak üzere kentli ile yönetim arasındaki etkileşim üzerinde durulmaktadır.³⁶

Bugün “şehirleri yönetenler geleceği daha iyi veya daha kötü şekillendirecek kentleşme, iklim değişimi, küreselleşme ve nüfus değişimi ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bu dört trendden ilk ikisi dünyanın her yerindeki kentler üzerinde daha büyük etkiye sahiptir”³⁷ ve Avrupa düzeyinde de sürdürülebilirlik kavramının kentsel odaklı sorunlar çerçevesinde ele alındığı (Yazar 2006 s.36) görülmektedir.

Avrupa Birliği kuruluşunun başlangıcında, bölgesel eşitsizliğin giderilmesi için Bölgesel Politikalar üretmekteydi. Ancak Avrupa Birliğine üye sayısındaki artış yanında kaynakların aynı oranda artırılmaması (Bölgesel kalkınma fonları yanında uyumlaştırma fonu oluşturulmasına rağmen fonların yetersiz kalması), eşitsizliğin giderilmesinde ve bölgelerin küresel rekabete entegrasyonundaki etkin rollerini göreceli olarak yitirmeye başlamasıyla Birlik bölgesel ölçekli politikalarından kentsel alanlara ilişkin politikalara doğru kaymaya başlamıştır. Avrupa Birliğinde Kentsel Bir Gündem Yaratılmasına ilişkin Bildirge (1997)’de kentler; Avrupa Birliği içerisinde en yaratıcı ekonomik faaliyetlerin cereyan ettiği yerleşim olarak değerlendirilmekte ve bu nedenle kentsel alanların desteklenmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. Birlik ortak kentleşme politikası ile küreselleşmeyi göz önüne alarak Avrupa’nın ABD, Japonya, Çin gibi küresel ekonomilerle rekabet etmesini ve Avrupa kentlerini dünya kentleri ile küresel rekabette yarışabilirliği için çeşitli avantajlar yaratacak şekilde entegre edecek, yenileyecek, dönüştürecek plan, program ve projeler oluşturmak, ayrıca bu amaçla topluluk tedbirleri geliştirmek ve mali kaynak yaratmayı hedeflemektedir.

Avrupa Birliği Komisyonu 2004 yılında Brüksel’de yayınladığı “Kentsel Çevre üzerine Tematik Stratejiye Doğru” adlı raporunda ise hedefini : “AB ülkelerinde kentsel yaşam kalitesini iyileştirmek üzere birlik içinde bütünleşik ve yatay politikaları ve kentsel kararlarda yönetişim, toplu taşıma, bisikleti, demiryolunu geliştirmek, ekonomik ve

³⁶ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

³⁷ http://www.surdurulebilirsehirler.com/images/Sustainable_Cities_Brosur_30_09_2011_Taze_Fikirler.pdf

sosyal konuları göz önüne alarak sürdürülebilir kentsel gelişmeye çevresel katkı yapmak, sağlıklı bir kent yaşamını desteklemek” olarak belirlemiştir.

Bu hedefler doğrultusunda 1990’lı yıllardan sonra Avrupa Birliği’nin çeşitli politika ve programlarında kentlere ilişkin vurgular artmıştır. Özellikle 1994 yılında kentler AB bölge politikasının bir bileşeni olarak görülmüş ve 1999 yılında URBAN oluşturulmuştur.

Sürdürülebilir kentsel gelişme sosyal, ekonomik, çevresel ilkeleri birlikte kapsamından dolayı, Avrupa Birliği Ülkeleri tarafından, bir hedef olarak ortaya konulmakta ve uygulama aracı olarak Bütünleşik Kentsel Gelişme Planları kullanılmaktadır – “Integrated Urban Development Plans - IUD Plans”.

Sonuç olarak; Avrupa Birliği içinde yaratılan ekonomik artı değerlerin belirli alanlarda yığılması; gelişmişlik farklarının fonlarla finanse edilmesi; yeni üye ülkelerin Birliğe taşıdığı dengesiz gelişme sorunları ve aday ülkelerin potansiyel sorunları, Avrupa Birliği’nde sürdürülebilir gelişmenin sektörel gelişmeleri ve mekansal gelişme politikalarının eşgüdüm altına alınması gereğini doğurmuştur. Kentler ve çevrelerinde oluşturdukları etki alanları, kır-kent arası ilişkilerin yeniden tanımlanması gereği kentsel yerleşmeleri üzerinde daha önemle durulması gereken yapılara dönüştürmüştür. Dengeli gelişmenin sağlanmasında çok merkezli yapı arayışlarının ön plana çıkması, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunabilmesi “mekansal gelişme” için yeni ve ortal politika arayışlarının önünü açmıştır.³⁸

Avrupa Birliği’nin gerek sürdürülebilir gelişme gerekse de sürdürülebilir kentsel gelişme adına ortaya koymuş olduğu kavramlar sadece politikalarından ibaret değildir. Bu bağlamda, Birliğin sürdürülebilir kentsel gelişmeye verdiği desteği gösteren teşvik araçları Yapısal Fonlar, kararları üzerinde etki yaratma amacını güden bağımsız ağlarla ilgili programları bulunmaktadır. AB’nin mekanın değişim ve dönüşümünde etkili olan programları aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir:

³⁸ DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Yerleşme - Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, S.38

1. Ortak Tarım Politikası
2. INTERREG, LEADER, URBAN,EQUAL Teşvik Programları
3. TERRA Programı ve UPP (kentsel Pilot Projeler)
4. TEN (Ulaşım)

“LEADER+:Yerel Girişimler Yoluyla Kırsal Kalkınmanın Sağlanması Girişimi EAGGF (Avrupa Tarımsal Yönlendirme ve Garanti Fonu)tarafından finanse edilmektedir. Amacı, kamu kesiminin yerel düzeydeki temsilcilerinin yani belediyeler, sanayi ve ticaret odaları, esnaf birlikleri, sendikalar, işveren birlikleri ve yerel yönetim birlikleri ile kırsal gelişme çerçevesinde, ekolojinin korunması ve geliştirilmesi, turizmin canlandırılması gibi konularda ortaklaşa projelerin hazırlanmasını sağlamaktır.Kırsal alanlarda yaşayan insanların sorun çözme kapasitelerini artırma, yerel sorunları sahiplenme, kendi kendine yetme amaçlarını güden ve toplumsal birlikteligi güçlendiren LEADER+ Programının iki hedefi vardır;

1. Yerel eylem gruplarının yönettiği yenilikçi pilot projeleri desteklemek,
2. Tecrübe ve bilgi akışı ile üye ülkeler arası işbirliğini teşvik etmek.

INTERREG: ERDF (Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu) tarafından finanse edilen, Sınır Ötesi, Ülkeler, Bölgeler Arası işbirliği Girişimidir. 1990’da kabul edilen Interreg, özellikle sınır bölgelerindeki gelişme problemlerini çözmek için, bu bölgelerde yer alan kentlerin geliştirilmesi, ulaşım ve altyapı sisteminin iyileştirilmesi, çevre koruma alanlarında işbirliği yapılması amacıyla yöneliktir.

URBAN: Birliğin doğrudan kentsel alanlara yönelik politika, program ve ERDF(Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu) aracılığıyla mali kaynak aktardığı tek bölgesel politika aracıdır. URBAN Topluluk Girişimi, AB uyum politikasında, kentsel alanların ve sorunlu mahallelerin yeniden canlandırılmasını amaçlayan bir araçtır. Girişimin temel amacı; sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için, şehirlerin ekonomik ve sosyal olarak yeniden üretimi, sosyal ve ekonomik açıdan krizde olan kentlerin iyileştirilmesidir. Tüm teşvik programlarında olduğu gibi kentsel ve yerel aktörlerin ortaklaşa program ve proje hazırlaması gerekmektedir.

EQUAL Girişiminin amacı ayrımcılık, cinsiyete bağlı dışlama, cinsel tercih, yaş, ırk, etnik köken, inanç veya özür sebebiyle dışlanmaya karşı savasarak daha içine alan bir çalışma hayatı olusturmaktır. EQUAL girişimi, Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasında ve birlik içinde uygulanmakta ve ESF (Avrupa Sosyal Fonu) tarafından finanse edilmektedir.”³⁹

Bu program alanları AB'nin, sürdürülebilir kentsel gelişme çerçevesinde, sadece politika ve ilkeler düzeyinde yol gösterici bir nitelik taşımadığının, doğrudan akçal kaynaklarla destekleyerek Sürdürülebilir Kentsel Gelişme'nin somut olarak gerçekleştirilmesine verdiği önemi ortaya koymaktadır (Yazar 2006, ss.41-42) .

“Avrupa Mekansal Gelişim Perspektifi – 1999”

İngiltere, Fransa ve Hollanda'nın girişimleri ile bir politika alanı olarak başlatılan ancak Almanya'nın karşı çıkması üzerine "Perspektif" adını alarak hükümetler arası bir belgeye dönüşen Avrupa Stratejik Gelişim Perspektifi (European Spatial Development Perspective – ESDP), Avrupa Birliği'nde de “facto” olarak uygulanan ve kurumsallaşmış örtülü bir politika alanıdır.⁴⁰

Avrupa Birliğine üye devletlerin Planlama Bakanlarının yaptığı bir Konsey toplantısı sonucu 1999 yılında “Avrupa Mekansal Gelişim Perspektifi” kabul edilmiştir. Bu çalışmada, AB içerisinde kentlerin tek tek öne çıkmaktansa belli bir sistem yada ağ etrafında, sürdürülebilir ve çevresel olarak iyi korunmuş ilişkiler içerisinde ama çok merkezli gelişme göstergelerini teşvik edecek şekilde yapılandırmanın daha rasyonel olacağı kabul edilmiştir. Bu perspektif içerisinde vurgu, rekabet avantajını çoktan yakalamış dinamik kentlere ve bu kentlerin kendi aralarında oluşan ağlarına yapılmıştır.

Avrupa Mekansal Gelişim Perspektifi / AMGP (ESDP 25) özellikle kentsel ve kırsal alanlar arasındaki ilişkiye yaptığı vurgu ve “dengeli ve çevreyi koruyucu gelişme”

³⁹ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

⁴⁰ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

öngörüsü ile üye ülkeler arasında ortak bir başlangıç noktası oluşturmayı hedeflemektedir.⁴¹

Tablo 2. 3: “Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi mekansal hedefleri ve politika seçenekleri”

1. Çok Merkezli Mekansal Gelişim ve Yeni Kır Kent İlişkisi	2. Altyapı ve Bilgiye Erişimin Yükseltilmesi	3. Doğal ve Kültürel Mirasın Etkin Yönetimi
<ul style="list-style-type: none">• Dengeli ve çok merkezli mekansal gelişme• Dinamik, çekici ve rekabetçi kentler ve kentsel bölgeler• Kırsal alanlarda yerel dinamiklere göre gelişme, verimlilik ve çeşitliliğin artırılması• Kır-kent işbirliği	<ul style="list-style-type: none">• Daha gelişmiş ulaşım bağlantıları ve bilgiye erişim için entegre yaklaşım• Erişimin iyileştirilmesi için çok merkezli gelişim modeli• Altyapının daha etkin ve sürdürülebilir kullanımı• Yenilik ve bilginin yayılımı	<ul style="list-style-type: none">• Doğal ve kültürel mirasın gelişmeye katkıları• Kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesi• Su kaynakları yönetimi• Kültürel peyzajın etkin yönetimi• Kültürel mirasın etkin yönetimi

Kaynak: DPT- UNDP, 2007, Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 1.Raporu, s.15.

“Rotterdam - Kentsel Mevzuat (Urban Acquis) -2004”

Son on yıl boyunca farklı Avrupa ülkelerinin kentsel politika konusundaki deneyimleri, başarılı politikalara altyapı oluşturan bir dizi ortak ilke oluşturmuştur. AB Bakanları, Rotterdam’da gerçekleştirdikleri gayri resmi toplantıda, kentsel politika konusunda daha tutarlı bir yaklaşıma temel oluşturacak Kentsel Mevzuatı, yani kentsel ilkeler bütünü, onaylamışlardır.

Kentsel Mevzuat beş kategoride sınıflandırılabilir temel ilkelerden oluşmaktadır.

1.Öncelikler

- a. Ekonomik rekabet, sosyal uyum ve çevre kalitesi dengeli olmalıdır
- b. Kentler seçim ortamının olduğu, kültürel kimliğin öne çıktığı yaşanabilir yerler olmalıdır.

2.Başarılı bir Kentsel Politika için Mekanizmalar

- c. Ulusal, bölgesel ve yerel düzeylerdeki sektörel politikalar daha iyi entegre olmalıdır.
- d. Hükümetlerce yürütülen kentsel programlar ve yatırımlar kentin özel durumunu dikkate alınmalıdır.
- e. Kentsel politikalar uzun vadeli olmalıdır.
- f. Yukarıdan aşağıya yönetim, halkın katılımı ile güçlendirilmeli ve dengelenmelidir.

⁴¹ DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Yerleşme - Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu S.38.

g. Rijit bir yapılanma yerine, farklı düzeylerdeki idari kurumlar arasında esgüdüm ve işbirliği gereklidir.

3.İlgili Tarafların Katılımı

h. Kentlerde yer alan kamu ve özel sektör ile toplum yapıcı bir işbirliği içinde olmalıdır.

i. İşbirliği, yerel idarelerin katılımı ile dengelenmelidir.

j. Halkın katılımı, uzmanların öncülüğünde halkın yaşadığı kentsel çevreyi sahiplenmesini destekleyen bir diyalog olmalıdır.

4.Doğru Mekansal Dengenin Sağlanması

k. Uzun dönemli politikalar kentlerin fırsatları ve ihtiyaçlarına odaklanmalıdır.

l. Çöküntü alanlarındaki sosyal sorunlar bölgenin ekonomik fırsatlarıyla ilişkilendirilmelidir.

m. Kentler ve bölgeler arasındaki kurumsal işbirliği teşvik edilmelidir.

n. Küçük, orta ve büyük ölçekli kentler arasında etkin işbirliğinin ve dengeli kentsel ağların kurulması teşvik edilmelidir.

5.İdari ve Toplumsal Kapasitenin Artırılmasının Sağlanması

o. Başarılı uygulamalar teşvik edilmelidir.

p. Politikaların başarısı ölçülebilmelidir.

q.Uzmanların, sivil ortakların ve yerel idarenin kapasite ve yeteneklerinin geliştirilmesi sağlanmalıdır.

Avrupa Kentsel Bilgi Ağı (AKBA-EUKN) Kentler arası bilgi ve deneyimin paylaşılması amacıyla kuruldu.⁴²

“Avrupa’da Sürdürülebilir Topluluklar Üzerine Bristol Mutabakatı – 2005”

2005 yılında Bristol kentinde yapılan ve Bristol Mutabakatı olarak adlandırılan metin, sürdürülebilir toplulukların kendi yerel özelliklerine göre çeşitlilik arzettiğini, dolayısıyla onları standartlaştırmanın mümkün olmadığından bahsederek, sürdürülebilir topluluklarda aşağıdaki özelliklerin olması gerektiğini söyler.

1.Aktif, kapsayıcı ve güvenli: Adil, hoşgörülü ve kapsayıcı bir yerel kültür ile uyumlu, güçlü toplumsal ortaklık

⁴²Office of the Deputy Prime Minister, 2005, Bristol Accord on Sustainable Communities in Europe.pdf s.17
http://www.central2013.eu/fileadmin/user_upload/Downloads/Document_Centre/OP_Resources/05_Bristol_Accord_on_Sustainable_Communities_in_Europe.pdf

2.İyi işleyen: Etkili ve kapsayıcı bir ortaklık, temsiliyet ve liderlik

3.İyi bağlanmış: Ulaşım ve haberleşme hizmetleri ile kentlilerin çalışma, eğitim, sağlık ve diğer alanlara bağlanması

4.İyi hizmet: Kamu ve özel sektör ile gönüllü kuruluşlarca toplumun ihtiyacına uygun hizmetlerin sağlanması ve ulaşılabilir olması

5.Çevreye duyarlı: Çevreye duyarlı yaşanabilir alanlar yaratılması ve kaynakların etkin kullanımı

6. Gelişen: Gelişen, farklılaşmış ve yeniliğe açık yerel ekonomi

7.İyi tasarlanmış ve inşa edilmiş: İnşaat kalitesi iyi doğal çevreyle uyumlu yapılar

8.Herkese adil: Bugün ve gelecekte, toplumun tüm kesimleri kapsayan”⁴³

Bristol Mutabakatı sekiz özelliğin ayrıntıları Tablo 2. 4’te sunulmaktadır:

Tablo 2. 4: “Sürdürülebilir yerleşmelerin sekiz özelliği”

Sürdürülebilir yerleşmelerin sekiz özelliği	Açıklamalar
Aktif, kapsayıcı ve güvenli: Adil, hoşgörülü ve kapsayıcı bir güçlü toplumsal ortaklık	<ul style="list-style-type: none">• Topluluk, kültürel kimlik ve aidiyet duygusu;• Hoşgörü, saygı ve farklı kültür, altyapı ve inançlardan gelen insanlarla biraradalık;• Mahallelerde dostça, ortak ve yardımsever davranışlar;• Çocuklar ve gençler de dahil olmak üzere herkes için kültür, eğlence, toplanma, spor etkinlikleri ve benzeri diğer etkinlikler;• Açıkça hissedilir, etkin ve topluluk dostu politikalar yoluyla sağlanan düşük suç, uyuşturucu ve antisosyal davranış düzeyi;• Toplumsal bütünleşme, fırsat eşitliği ve herkes için iyi yaşam şansı.
İyi idare: İşlevsel ve kapsayıcı bir ortaklık, temsiliyet ve liderlik	<ul style="list-style-type: none">• Hem stratejik ve ileri görüşlü bir liderlik getiren hem de bireylerin ve örgütlerin kapsayıcı, aktif ve etkin katılımını sağlayan, temsiliyetçi ve sorumlu yönetim sistemleri;• Topluluk içindeki kişilerle, onların beceri, bilgi ve güvenlerini geliştirecek mekanizmaları da kuracak şekilde, mahalle düzeyinde etkin iletişim;• Model oluşturacak güçlü, bilgili ve etkin ortaklıklar (örneğin hükümet, ticaret ve topluluk düzeylerinde);• Güçlü, kapsayıcı, ortaklaşa ve gönüllü bir idare şekli;• Kamusal değerler, sorumluluklar ve onur duygusu.
İyi ulaşım: Ulaşım ve haberleşme hizmetleri ile kentlilerin çalışma, eğitim, sağlık ve diğer alanlara bağlanması	<ul style="list-style-type: none">• Toplu taşıma araçları da dahil olmak üzere, insanların topluluklar içinde ve arasında kolayca yolculuk edebilmelerini sağlayacak ve araba bağımlılığını azaltacak ulaşım hizmetleri;• Yerleşim alanlarında güvenli bir şekilde yürüyüş ve bisiklet sürmeyi teşvik edecek hizmetler;• Trafik taleplerini karşılamak üzere yapılan yerel planlara uygun ve yeterli düzeyde, yerleşim bölgesi park hizmetleri;• Geniş bir kesime açık ve etkin telekomünikasyon ve internet erişimi;• Yerel, ulusal ve uluslararası iletişim ağlarına iyi bir şekilde erişim.
İyi hizmet: Kamu ve özel sektör ile gönüllü kuruluşlarca toplumun ihtiyacına uygun hizmetlerin sağlanması ve ulaşılabilir olması	<ul style="list-style-type: none">• İyi işleyen yerel okullar, daha ileri ve yüksek eğitim kurumları ve yaşam boyu öğrenim için diğer olanaklar;• Yüksek kalitede ve diğer ilgili hizmetlerle bütünleştirilmiş olan yerel sağlık tesisleri ve sosyal hizmetler;• Aileler ve çocuklar için (küçük çocukların bakımını da içerecek şekilde) yüksek nitelikli hizmetler;• Tüm topluluk tarafından ulaşılabilir, ve satın alınabilir, kamusal nitelikte, topluluk

⁴³ Office of the Deputy Prime Minister, 2005, Bristol Accord on Sustainable Communities in Europe.pdf s.17
http://www.central2013.eu/fileadmin/user_upload/Downloads/Document_Centre/OP_Resources/05_Bristol_Accord_on_Sustainable_Communities_in_Europe.pdf

	<p>düzeyinde, gönüllü ve özel hizmetler (örneğin perakende, taze besin, ticari, kamusal hizmetler, bilgi ve danışmanlık);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uzun vadeli ve kendi yakın coğrafi ve çıkar bölgelerinin ötesinde de düşünen ve hareket eden, politika ve uygulamalarının şekillenmesi sürecine kullanıcı ve yerel halkı da katan hizmet sunucular.
<p>Çevreye duyarlı: Çevreye duyarlı yaşanabilir alanlar yaratılması ve kaynakların etkin kullanımı</p>	<p>Sürdürülebilir topluluklar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • İnsanların yaşaması için, çevreye saygılı olan ve kaynakları verimli kullanan yerler sağlar; • Enerji etkinlik ve yenilenebilir malzemelerin kullanımı da dahil olmak üzere, iklim değişikliğinin en aza indirilmesi için etkin bir şekilde çaba sarf eder; • Toprak, su ve havadaki kirlenmeyi en aza indirerek çevreyi korur; • Mevcut modellere uygun olarak, atıkları azaltır ve atık yönetimi yapar; • Sürdürülebilir üretim ve tüketimi teşvik ederek doğal kaynakları verimli bir şekilde kullanır; • Biyolojik çeşitliliği korur ve geliştirir (örneğin, vahşi yaşam çevreleri); • Negatif çevresel etkiyi en aza indiren bir yaşam tarzı getirir ve pozitif etkileri artırır (örneğin yürüyüş ve bisiklet sürme olanağı yaratarak ve gürültü kirliliği ve araba bağımlılığını azaltarak); • Daha temiz, güvenli ve yeşil yerleşim yerleri oluşturur (örneğin çöpler ve duvar yazılarını azaltarak ve güzel kamusal mekânlar yaratarak).
<p>6. Canlı Gelişen; faklılaşmış ve yeniliğe açık yerel ekonomi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geniş bir çeşitliliğe sahip, nitelikli iş ve eğitim olanakları; • Ekonomik gelişim ve değişimi desteklemek için yeterli miktarda uygun arazi ve yapı; • Yerel topluluğa yarar sağlayacak, dinamik iş ve ticaret olanakları; • Daha geniş bir ekonomiyle bağları olan güçlü bir ticaret topluluğu; • Ekonomik açıdan varlığını sürdürebilir ve çekici şehir merkezleri.
<p>7. İyi tasarlanmış ve inşa edilmiş: Doğal çevreyle uyumlu kaliteli yapılar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Yer duygusu – İnsanlara “olumlu” bir his veren ve yerel farklılıklara sahip bir yer; • Çocuklar ve yaşlılar da dahil olmak üzere herkese hizmet sunan, kullanıcı dostu kamusal ve yeşil mekânlar; • Dengeli bir konut pazarı içinde, konutlarda yeterli ölçüde sınıflanma, çeşitlilik, satın alınabilirlik ve erişilebilirlik; • Yapılı çevrede, topluluğun kendine özgü yerel özelliğini tamamlayacak uygun bir boyut, ölçek, yoğunluk, tasarım ve plan (karma kullanım sistemli gelişimi de içermek üzere); • Olumsuz çevresel etkileri en aza indirgeyen malzemeler kullanarak yapılmış yüksek kalitede, karma kullanımlı, dayanıklı, esnek ve uyarlanabilir yapılar; • Sağlıklı yaşama destek olacak ve suç oranını azaltarak insanların daha güvenli hissetmelerini sağlayacak şekilde tasarlanan yapılar ve kamusal mekânlar; • Hem doğal hem de insanların oluşturduğu afetlere karşı iyi hazırlanmış yapılar, tesisler ve hizmetler; • Toplu taşıma, yürüme veya bisikletle ulaşım mesafesinde erişilebilir olan işler, temel hizmetler ve tesisler.
<p>8. Herkese adil: Bugün ve gelecekte, toplumun tüm kesimleri kapsayan</p>	<p>Sürdürülebilir topluluklar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bireylerin hak ve sorumluluklarının farkındadır; • Diğer komşu yerleşim alanları ve dünyanın diğer bölgelerinde yaşayan diğer kişilerin hak ve isteklerine saygı duyar; • Şu andaki karar ve eylemlerde gelecek nesillerin ihtiyaçlarını doğrudan dikkate alır.

Kaynak: Bristol Mutabakatı, 2005, <http://www.mimarlarodasi.org.tr/UIKDocs%5Cbristolmutabakati.pdf>.

“Leipzig Beyannamesi:”

Leipzig Beyannamesi; Lille Aksiyon Programı, Kentsel Denetleme ve Bristol Mutabakatı'na dayalı olarak hazırlanarak Mayıs 2007 tarihinde yayınlanmıştır. Bu beyanname, ülkelerden entegre kentsel gelişme politikalarının daha geniş bir düzlemde ve sürekli uygulanmasını beklemektedir. Bu konuda en önemli araç, bölgesel ve kentsel düzeylerde bir bütün olarak geliştirilecek olan entegre (bütünleşik) kentsel gelişme stratejileridir. Öncelikle bütünleşik politikalar çalışılacak, ardından yoksul kent bölgelerinde yoğunlaşılacaktır. ⁴⁴

Leipzig Beyannamesi, kentsel konularda oluşturulan AB politika ve girişimlerinin daha iyi koordine edilmesi gereğine vurgu yapmaktadır. Kentsel gelişme politikalarının ilkeleri ve yenilikçi çözümler ulusal düzeyde ortaya konulmalı ve diğer düzeylerde de ele alınmalıdır. Yapısal fonlar, entegre kentsel gelişme programlarının kamu finansmanının önemli bir bileşeni olmaya devam etmeli ve yerel idarenin bu fonlardan yararlanabilmesi için idari kapasite ve tecrübenin artırılması desteklenmelidir. ⁴⁵

Bütünleşik kentsel gelişme politikalarının etkin uygulanması için yapılması gerekenler şu şekilde özetlenmektedir:

1. Yüksek kalitede kamusal alanların planlanması ve uygulamaya alınması
2. Altyapı şebekelerinin yenilenmesi ve enerji verimliliklerinin artırılması
3. Kentsel politikada yenilik ve buluş çalışmalarının desteklenmesi ve eğitim politikalarına entegre edilmesi
4. Kenti bütünde ele alan ve yoksul geri kalmış bölgelere odaklanan politikalara, çalışmalara ağırlık verilmesi
5. Fiziksel çevrenin yenilenmesi stratejilerinin geliştirilmesi
6. Yerel ekonomi ve istihdamın desteklenmesi yönünde çalışmalar yapılması
7. Gençler ve çocuklar için eğitim çalışmalarının yeniden düzenlenmesi
8. Etkin bir kentsel ulaşımın desteklenmesi ⁴⁶

⁴⁴DPT- UNDP, 2007, Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 1.Raporu, s.20. www.bayindirlik.gov.tr/.../1kentlesmemevcutdurumraporuson.doc

⁴⁵T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

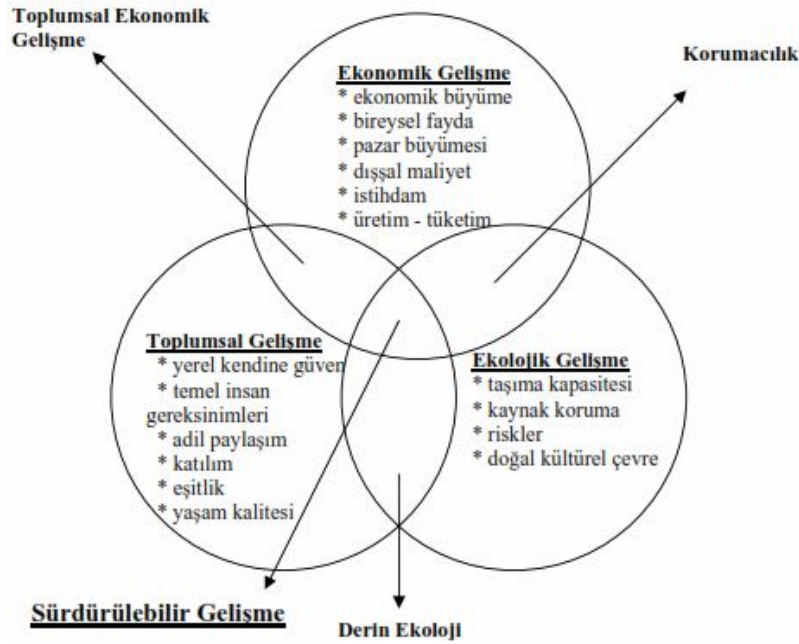
⁴⁶DPT- UNDP, 2007, Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 1.Raporu, s.20. www.bayindirlik.gov.tr/.../1kentlesmemevcutdurumraporuson.doc

İlgili Bakanların Mayıs 2007 tarihinde Leipzig’de yaptıkları toplantıda, Avrupa Birliği’nin Mekansal Gündemi adını taşıyan bir belge kabul edilmiştir. Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi’nde yer alan ilkelerinde benimsenip vurgulandığı bu yeni belgede üzerinde durulan konular arasında, çok merkezli gelişme, kentsel ve kırsal alanlar arasında yeni ortaklıklar oluşturmak, Avrupa ulaşım ağlarının yaygınlaştırılması ve güçlendirilmesi, iklim değişimlerini de içine alan risk yönetimini geliştirme gereksinmesi, ekolojik yapıların ve kültür kaynaklarının güçlendirilmesi gibi konular dikkati çekmektedir. (Keleş 2010, s.286)

2.2 SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME KAVRAMININ BİLEŞENLERİ

Başlangıçta çevresel bir olgu olarak karşımıza çıkan ve yukarıda detaylı olarak bahsedilen, uluslararası kuruluşların çalışmaları ile 60’lı yıllardan günümüze kadar olan kavramsal evrim sürecinde sürdürülebilirlik çevresel, sosyal ve ekonomik boyutlar kazanmıştır. Sürdürülebilirliğin içeriğindeki bu boyutlar nicelik olarak oximoron, köşesiz amorf, nitelik olarak bakılan alana göre farklılık gösteren ve değerlendirmeler için standart olmayan göstergelerden oluşan bir yapı oluşturmaktadır.

Şekil 2.1: Sürdürülebilir Gelişmenin Boyutları



Kaynak: Yazar, K.H., 2006, Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi, *Doktora Tezi*, Ankara Üniversitesi, s.11

Şekil 2.1’de görüldüğü üzere tezimizin ana konusu olan sürdürülebilir kentsel gelişme ya da genelde kentin, fiziksel, ekonomik, sosyal bileşenlerin kesişiminde bulunduğu görülmektedir. Sürdürülebilir kentsel gelişme yaklaşımı, sosyal adalet, sürdürülebilir ekonomiler ve çevresel sürdürülebilirlik konularının tümünü kapsamaktadır (Sürdürülebilirliğe Doğru Avrupa Kentler ve Kasabalar Şartı -Aalborg Şartı).

Ekonomik refahın, sosyal adaletin, çevre koruma ve geliştirmenin sağlanması için, birbirini tamamlayan ve güçlendiren amaçlara gereksinim vardır. Sürdürülebilir kentsel gelişme yaklaşımı, bu dengeli gelişime erişebilmek için, aşağıdaki temel amaçları birbiriyle bütünleştirmektedir (Commission of the European Communities 1998):

1. Kentsel alanlarda ekonomik refahı ve istihdamı güçlendirmek
2. Kentsel alanlarda eşitliği, sosyal katılımı ve kentsel yenilemeyi teşvik etmek
3. Kentsel çevreyi korumak ve geliştirmek
4. Kent yönetişimine ve yerel kapasite artırımına katkı yapmak

Benzer biçimde, Avrupa Çevre Ajansı da, kentsel sürdürülebilirliği sağlamak için ulaşılmaması gereken amaçlar aşağıdaki gibi sıralamıştır:

1. Mekanın ve doğal kaynakların tüketimini en aza indirmek
2. Kentsel akışları etkin biçimde yönetmek
3. Kentsel nüfusun sağlığını korumak
4. Kaynaklara ve hizmetlere eşit erişimi sağlamak
5. Kültürel ve sosyal çeşitliliği sürdürmek

Bunun yanında sürdürülebilirlik ilkesinin çizdiği genel çerçeveye uygun olarak, “sürdürülebilir kentleşme” yaklaşımı aşağıdaki temel konuları içermelidir.

1. Büyümenin denetlenmesi ve arazi kullanım planlaması
2. Kentsel tasarım
3. Konut
4. Ulaşım

5. Çevre koruma ve restorasyon
6. Enerji ve malzeme kullanımı
7. Yeşil mimarlık ve yapılaşma
8. Eşitlik ve çevresel adalet
9. Ekonomik gelişme
10. Nüfus

Sonuç olarak: Sürdürülebilir kentsel gelişme yaklaşımı, kentsel gelişmenin etkilediği ve kentsel gelişmeyi etkileyen tüm çevresel (yapılı çevre/doğal çevre), sosyal, ekonomik unsurları birbiriyle ilişkili biçimde içermekte; ekonomik ve sosyal gelişimin çevre koruma ve iyileştirme amacı ile birleştirilmesini ön görmekte; gelişimin biçiminin katılımlı süreçlerle kararlaştırılmasını gerektirmektedir.”⁴⁷ Bu noktada küresel olarak kabul görmüş olan; sınırlı kaynakların gelecek nesiller de düşünülerek kullanılması tanımıyla hareketle, kentsel sürdürülebilirliğin merkezinde planlamanın dolayısıyla plan yapıcıların direkt müdahale alanını oluşturan kentsel sürdürülebilirlik çalışmada; kentsel sürdürülebilirlik- kent formu ilişkisi, kentsel sürdürülebilirlik - planlama ilişkisi ve sürdürülebilir kent göstergeleri üzerinde durulmayı gerektirmektedir.

2.3 SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME GÖSTERGELERİ

Sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi gibi çok boyutlu kavramları, tek bir değişkenle ya da tek bir boyutta ölçümlemek mümkün değildir. Bir bölgenin ne derece yaşanabilir olduğunu ya da kalkınmasının ne derece sürdürülebilir olduğunu anlamak için çok çeşitli değişkenlerden oluşan ve farklı boyutlardaki performansları bir araya getiren bir endeks hazırlamak önemlidir.⁴⁸

Göstergelerin hazırlanması için izlemenin ve değerlendirmenin güncel, geçerli ve güvenilir verilere dayandırılması gerekmektedir. Bunun içinse yönetim bilgi sistemine hizmet eden Kentsel bilgi sistemi gereklidir. Bununla ilgili proje ve göstergelerde aranacak özellikler aşağıdaki gibi gösterilebilir.

⁴⁷ DPT & Bayındırlık Bakanlığı, “Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 2.Raporu, www.bayindirlik.gov.tr/.../4surdurulebilirkentlesmegostergeleriraporu.doc

⁴⁸ MasterCard&Boğaziçi Üniversitesi, 2011, Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması

Proje hedefleri

Specific -----projeye özgü
Measurable -----ölçülebilir
Agreed -----üzerinde anlaşılmış
Realistic -----gerçekçi
Time related -----takvime bağlanmış

Nesnel olarak doğrulanabilir göstergeler

Specific -----projeye özgü
Measurable ----- ölçülebilir
Available -----erişilebilir
Relevant-----ilgili
Time bound -----zamana bağlı

Avrupa Komisyonun Türkiye Bölge Denetleme Raporunda; Kentsel düzeyde çevre göstergelerinin tespiti için , en başta sürdürülebilir kalkınma göstergeleri çerçevesinde yer alan kentsel çevre ile ilgili göstergelerin incelenmesi önerilmektedir. Kentsel sürdürülebilirlik açısından kent yöneticileri ve plancıları yönlendirebilecek tek ve somut bir gösterge sistemi bulunmamakla birlikte, çevresel, ekonomik ve sosyal boyutları içeren sürdürülebilir kalkınma göstergeleri kapsamında kentsel sürdürülebilirlik faktörlerinin yer aldığı belirtilmektedir.

Kentsel göstergeler kentsel eğilimlerin izlenmesi için hangi verinin gerekli olduğuna işaret etmek, inisiyatiflerin etkinlik derecesi yanında, yüksek kaliteli ve sağlıklı bir çevreye doğru sağlanan ilerlemenin değerlendirilmesine imkân vermek ve hedeflerin belirlenmesini sağlamak ve karar verme süreçlerini daha sürdürülebilir çıktılara doğru yönlendirmek için kullanılmalıdır.

“Göstergeler ile ilgili veri toplama;”

Avrupa’da sürdürülebilir kentsel yönetim uygulamalarında; kentsel alanlar arasındaki koşulları karşılaştırmaya imkân veren ve aynı zamanda taşıma kapasitesi (carrying capacity) konusuna yeterli düzeyde ağırlık veren, göstergeler kullanılmaktadır.

Bu çerçevede sıkça kullanılan araçlar; Ekolojik Ayakizi, EIONET, Kentsel Gelişme Ulusal Referans Merkezleri (NARC), EMAS, CIA/TIA, EIA /SEA, URBAN AUDIT, ECI Avrupa Ortak Göstergeleridir.

AB Kentsel Denetim (Urban Audit) Programı kapsamında; 258 Avrupa şehrinde (27 Ülke) yaşam kalitesi ile ilgili anahtar göstergeler tespit etmiştir.

EEA'nın desteği ve üye ülkelerle yakın işbirliği içerisinde, ulusal, bölgesel ve yerel yetkili yönetimlerin yükünü artırmaksızın Avrupa düzeyinde kentsel çevre konuları (hava kalitesi, su, vb.) hakkındaki mevcut veriler iyileştirilmektedir. Üye devletlerin düzenli olarak çevre durumu hakkında rapor hazırlaması, çevre enformasyonuna halkın erişimi hakkındaki 2003/4/EC sayılı Direktifin bir gereğidir.

Bir kentsel çevrenin durumu raporunun, başlıca çevre sektörlerini (hava, gürültü, su, atık vb.) ve aynı derecede, Tematik Stratejinin öncelikli alanları ile (sürdürülebilir yönetim, ulaştırma, inşaat, ve tasarım alanları ile), çevre konusunun daha geniş yönlerini (sağlık ve yaşam kalitesi yönlerini) kapsamaması gerekir. Rapor ayrıca bir şekilde münferit kent ve kasabaların karşılaştırmalı değerlendirmelerini de içermelidir. Sürdürülebilir kalkınma planları için karar vermede çevresel bilginin önemi büyüktür. Güvenilir ve güncellenmiş çevresel bilgi olmadan karar mekanizmalarının doğru çalışması beklenemez.

“Avrupa Ortak Kentsel Göstergeleri”

1. Yerel topluluk konusunda vatandaş memnuniyeti
2. Küresel iklim değişikliğine yerel katkı
3. Yerel mobilite ve yolcu ulaştırma durumu
4. Yerel halkın kullanımı için mevcut açık alan ve hizmetler
5. Yerel bina-dışı (ambient) hava kalitesi
6. Çocukların okula gidip gelme yolları ve vasıtaları
7. Yerel idare ve yerel işletmelerin sürdürülebilir yönetimi

8. Gürültü kirliliği
9. Sürdürülebilir arazi kullanımı
10. Sürdürülebilirliği destekleyen ve teşvik eden ürünler
11. Ekolojik ayakizi”⁴⁹

“Kentsel sürdürülebilirlik göstergelerinin geliştirilmesine doğru ilk adım 1994 Aalborg konferansında atılmıştır. Bu konferansla, sürdürülebilir kentler doğrultusunda kentlerin performansını içeren sürdürülebilirlik göstergelerine olan ihtiyaç ön plana çıkarılmıştır. Tablo 2. 5.’te bu çerçevede oluşturulan kavramsal çerçeve gösterilmektedir.” (Yazar 2006)

Tablo 2. 5: “Kentsel eylemler – projeler – politikalar”

Baskılar İnsan Eylemleri	Durum Fiziksel ve Sosyo Ekonomik Çevre	Tepkiler Birimler
Endüstri	Hava	Hanehalkları
Ulaşım	Su	Kuruluşlar
Hizmetler	Arazi	Yönetim
İnşaat	İşgücü	Toplum
Kamu İşleri	Gelir	
Diğer	Konut	
	Suç	
	Gürültü	

Kaynak: Yazar, K.H., 2006, Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi, *Doktora Tezi*, Ankara Üniversitesi, s.82.

Uluslararası düzeyde kentsel çevre göstergeleri açısından önemli olan bir başka çalışma; Birleşmiş Milletlerin Bin Binyıl Kalkınma Hedeflerinin (Millenium Development Goals) “7” nolu Çevresel Sürdürülebilirlik (MDG - 7) küresel hedefleri ve bu çerçevede tanımlanan göstergelerdir. Bu göstergelerin önemli bir bölümü kentsel çevre ile ilgilidir.⁵⁰

⁴⁹COWI Projects ,2007,Göstergeler kıyaslama veriler bilgileri
<http://www.cowiprojects.com/4CountryEnvironmentalProject/turkey/1stRegionalWorkshop/Indicators-Benchmarking-Data-and-Information.pdf>

⁵⁰COWI Projects ,2007,Göstergeler kıyaslama veriler bilgileri
<http://www.cowiprojects.com/4CountryEnvironmentalProject/turkey/1stRegionalWorkshop/Indicators-Benchmarking-Data-and-Information.pdf>

Tablo 2.6: Millenium Development Goals (MDG- 7) Küresel hedefler ve göstergeler

MDG 7 KÜRESEL HEDEFLER	
HEDEFLER	GÖSTERGELER
Sürdürülebilir kalkınma ilkelerini ülke politikaları ve programları ile birleştirilmesi ve çevresel kaynakların kaybolma sürecini tersine çevirmesi	Ormanlarla kaplı arazinin oranı Biyçeşitliliğin sürdürülmesi için korunan alanın yüzey alanına oranı 1\$ GSMH başına enerji kullanımı Karbondiyoksit emisyonları(kişi başına) ve ozonu tüketen kloroflorokarbonların tüketimi Katı yakıt kullanan nüfusun oranı
Güvenli içme suyu ve kanalizasyondan sürekli yararlanma imkanı olmayan kişilerin oranının 2015'e kadar yarıya indirilmesi	Kentsel ve kırsal kesimde iyileştirilmiş su kaynaklarından sürekli yararlanan nüfusun oranı İyileştirilmiş kanalizasyondan yararlanan nüfusun oranı
2020'ye kadar gecekondularda yaşayan en az 100 milyon kişinin yaşamlarında bir iyileşme sağlanması	Güvenli konutlarda yaşayan ailelerin oranı

Kaynak: COWI Projects ,2007,Göstergeler kıyaslama veriler bilgileri

<http://www.cowiprojects.com/4CountryEnvironmentalProject/turkey/1stRegionalWorkshop/Indicators-Benchmarking-Data-and-Information.pdf>

Avrupa Birliği'nin resmi istatistik enstitüsü Eurostat'ta sürdürülebilir kalkınma düzeyini kent bazında değerlendiren bir dizi gösterge önermiş durumdadır (Urban Audit, 2009).

1997 yılında baslatılan Kentsel Denetleme Programı (Urban Audit), her bir AB şehrinin değerlendirilmesi için ve karşılaştırmalı bilgiye ulaşabilmek amacıyla baslatılmıştır. 58 şehir seçilerek, sosyo-ekonomik boyutlar, sivil yasama katılım, eğitim ve öğrenim, çevre kültür ve boş zaman değerlendirme olanakları gibi şehirlerde hayat kalitesini belirleyen göstergeler üzerinden puanlama yapılmaktadır.

Kentlere Sağladığı Yararlar : Programda yer alan kentler arasında karşılaştırma olanağı sunar. Ayrıca kentler, bölge kentler (conurbation) ya da daha geniş bölgesel üniteler, altkent alanları (sub-city areas) ve ulusal düzeylerde karşılaştırmalara izin verir. Kentsel otoriteler için diğer kentler üzerinde karşılaştırmalı bilgiye erişim, strateji geliştirmeye de önemli bir katkı sağlar. Kentsel denetleme kentlerin, kendi durumlarıyla benzer diğer kentlerle kendilerini kıyaslama imkanı verir.

Üç mekansal düzeyde veri toplanmakta ve bilgi sağlanmaktadır;

- a. Temel düzeyde çekirdek kent

- b. Daha geniş kent bölgeleri
- c. Alt kent bölgeleri

Göstergeler : Proje içerisinde kentsel yaşam kalitesini yansıtan 25 alanda 332 gösterge tanımlanmıştır. Bu alanlar 9 ana başlıkta gruplanabilir; ⁵¹

- “1. Nüfus
- 2. Sosyal Durum
- 3. Ekonomik Durum
- 4. Sivil Yasama Katılım
- 5. Eğitim ve Öğrenim
- 6. Çevre
- 7. Seyahat ve Ulaşım
- 8. Bilgi Toplumu
- 9. Kültür ve Rekreasyon” ⁵²

Avrupa Birliği ulaşım, arazi kullanımı, yatırım, ücretlendirme gibi çeşitli alanlara ilişkin politikalarla kentlerin durumlarının iyileştirilmesi amacıyla geliştirilen strateji ve politikaların işe yarayıp yaramadığını anlamak bunların etkilerini belirli göstergeler yoluyla ölçülebilmek maksadıyla, PROPOLIS isimli AB Araştırma Projesi’ni hayata geçirmiştir. Bu Proje ile kentsel stratejileri değerlendirmek ve Avrupa kentleri üzerindeki uzun dönemli etkilerini göstermek amacıyla, bütünleşik arazi kullanımı, ulaşım ve çevresel modelleme; gösterge, değerlendirme ve sunum sistemlerini içeren kapsamlı bir metodoloji çerçevesi geliştirmiştir. Projenin ortakları şöyledir: IRPUD and S&W (Dortmund), LT (Helsinki), ME&P (Cambridge), MECSA (Bilbao), STRATEC (Brüksel), TRT (Milano) ve UCL (Londra) (Spiekermann ve Wegener 2003).

Sürdürülebilirliğe ilişkin tanımlar zaman içinde genişledikçe, sürdürülebilirliği ölçmeye yönelik göstergelerin sayısı da neredeyse yaşamın her alanını içerecek biçimde artmıştır. PROPOLIS projesinde, çevresel, sosyo-kültürel ve ekonomik boyutların

⁵¹ T.C Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi (KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara

⁵² Urban Audit, Indicators, <http://www.urbanaudit.org>

tümünü kapsayacak göstergeler, belirli ölçütler göz önünde bulundurularak belirlenmiştir. Bu ölçütler aşağıda verilmektedir:

- a. İlişkिलik: Gösterge sürdürülebilirliğin önemli boyutlarını açıklayabilmek için konuyla ilişkili olmalıdır.
- b. Temsil edebilirlik: Gösterge sisteminin işleyebilir olması için, uygun olan her gösterge dahil edilmemelidir; yalnızca sürdürülebilirliğin farklı boyutlarını temsil edebilen anahtar göstergeler kullanılmalıdır.
- c. Politikaya duyarlılık: Yalnızca araştırmaya konu olan politikalara duyarlı göstergeler seçilmelidir.
- d. Kestirilebilirlik: İzleme-değerlendirmeye tabii tutulabilecek çok sayıda gösterge mevcuttur; ancak amaç, politikaların gelecekteki etkilerini modellemek olduğu için, gösterge değerlerinin gelecekte ne olacağının model sistemi ile kestirilebilmesi esas olmalıdır.

Söz konusu ölçütler dikkate alınarak, sürdürülebilirliğin üç boyutunu ölçmek için, PROPOLIS projesi kapsamında, 9 tema ve 35 anahtar gösterge belirlenmiştir. Projenin kapsamı, kimi arazi kullanım göstergelerini (sera gazı etkisi, hava kirliliği, gürültü, enerji kullanımı, ekonomik kanaç gibi) dışarıda bırakmakta, bu göstergeleri sadece bazı bireysel örneklerde test etmektedir. Belirlenen ölçütler Tablo 2.7 'te verilmektedir:

Tablo 2.7: “PROPOLIS Projesi’nde yer alan sürdürülebilirlik göstergeleri”

	Tema	Gösterge
Çevresel göstergeler	Küresel iklim değişikliği	Ulaşım kaynaklı sera gazları
	Hava kirliliği	Ulaşım kaynaklı asitleşen gazlar Ulaşım kaynaklı uçucu organik bileşikler
	Doğal kaynakların tüketimi	Mineral petrol ürünlerinin tüketimi, taşınması Arazilerin kaplanması Yeni inşaatlar için ek gereksinimler
	Çevresel kalite	Açık alanların parçalanması Açık alanların kalitesi
Sosyal göstergeler	Sağlık	Yaşama çevresinde ulaşım kaynaklı PM’ye maruz kalma Yaşama çevresinde ulaşım kaynaklı NO ₂ ’ye maruz kalma Trafik gürültüsüne maruz kalma Trafik ölümleri Trafik yaralanmaları
	Eşitlik	Ekonomik karın dağıtımında eşitlik PM’ye maruz kalmada eşitlik

		NO ₂ 'ye maruz kalmada eşitlik Gürültüye maruz kalmada eşitlik Ayrışma
	Fırsatlar	Konut standardı Kent merkezinin canlılığı Çevreleyen bölgenin canlılığı Arazi kullanımından elde edilen üretkenlik kazancı
	Erişilebilirlik ve trafik	Trafikte harcanan toplam zaman Toplutaşım hizmeti düzeyi ve yavaş türler Kent merkezine erişilebilirlik Hizmetlere erişilebilirlik Açık alanlara erişilebilirlik
Ekonomik göstergeler	Ulaşımdan elde edilen toplam net kazanç	Ulaşım yatırımı maliyetleri Ulaşım kullanıcı faydaları Ulaşım operatör faydaları Hükümetin ulaşımdan kazancı Ulaşım dışsal kaza maliyetleri Ulaşım dışsal sera gazı maliyetleri Ulaşım dışsal gürültü maliyetleri

Kaynak: DPT & Bayındırlık Bakanlığı, “ Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 2.Raporu,

Projede incelenen kentlere ilişkin bilgiler ise Tablo2.8’de verilmektedir. Tablo’da görüldüğü gibi bu projede Bilbao, Brüksel, Dortmund, Helsinki, İnverness, Napoli ve Vicenza’dan oluşan toplam 7 kent; yüzölçümü,nüfus,yoğunluk, ortalama hane halkı büyüklüğü, işsizlik oranı ve gelir durumu göstergeleri incelenmiştir.

Tablo 2.8: PROPOLIS Projesi kapsamında incelenen kentler

Şehir	Bilbao	Brüksel	Dortmund	Helsinki	Inverness	Napoli	Vicenza
Yüzölçümü (km ₂)	2217	4332	2014	764	4152	1171	2722
Nüfus (1000)	1140	2841	2516	946	132	3099	787
Yoğunluk (oturan/km ₂)	514	656	1249	1238	32	2647	289
Ortalama hanehalkı büyüklüğü	3.2	2.7	2.1	2.1	2.8	3.1	2.7
İşsizlik oranı (%)	25	11	12.6	6	8.1	27.8	2.8
Gelir/oturan/ay (euro)	750	713	1570	1100	n.a.	695	1079
Otomobil/1000 kişi	418	461	492	345	332	526	591

Kaynak: DPT & Bayındırlık Bakanlığı, “ Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 2.Raporu,

Propolis siteminde yapılan göstergeleri diğer sistem göstergelerinden ayıran ise diğer sistemlerde göstergelere ilişkin miktarlar gözlemlene ve ölçme üzerine kurulu iken,

PROPOLIS sisteminde göstergeler modellenmekte ve ileriye yönelik kestirimlerin yapılabilmesidir.⁵³

Benzer şekilde, Türkiye Bilimler Akademisi'nin gerek sürdürülebilir kalkınma gerek yaşam kalitesi kavramların, tanımlayıcı kuramsal çerçeve ve nesnel ölçüt önerileri mevcuttur. Son yıllarda, Avrupa düzeyinde yeşil şehir endeksleri de yayınlanmaya başlanmıştır.⁵⁴

Günümüzde, küresel ölçekte bölgelerin ekonomik gelişmişliklerini ve bölgelerarası, rekabet edebilme kapasitelerini ölçümleyen ve karşılaştıran kapsamlı çalışmalar vardır. Bunlara üç tane önemli örnek verebiliriz: Global Competitiveness Report (2010), World Competitiveness Index (2010), MasterCard Worldwide Centers of Commerce Index (2008). Yıllar içerisinde Türkiye'de de bölgelerin ve illerin görece rekabet güçlerini değerlendiren çalışmalar yapılmıştır. Türkiye Rekabet Endeksi (EDAM, 2009), İllerarası Rekabetçilik Endeksi (URAK, 2009) gibi. Ancak, uzun soluklu bir kalkınma ve toplumsal refah için salt ekonomik gelişme yeterli değildir. Ekonomik gelişmişliğin sosyal ortama ve çevre kalitesine de olumlu yansımaları gerekir. Sosyal ve çevresel faktörler, insanların temel gereksinimlerinin karşılanması, yaşam standartlarının iyileştirilmesi ve güvenli bir gelecek için hayati önem taşır.⁵⁵

Uluslararası ve yerel ölçekte geliştirilen çok geniş çerçevede kullanım alanı bulan değişik gösterge sistemleri bulunmaktadır. Bir çok yerleşim alanının geliştirdiği ölçme ve raporlama teknikleri, sürdürülebilirliğin başarılması sürecinde katalizör etkisi yapan yararlı deneyimler olarak görülmektedir. Başarılı bir ölçme ve raporlama sürecinin en önemli özellikleri olarak halk katılımı, siyasal ve kurumsal desteklerle toplumsal kapasitenin artırılması, veri toplanması ve analizi, halk ile etkin iletişimin sağlanması gereklilikleri dikkat çekmektedir. Sürdürülebilir kalkınmanın ölçümü için geliştirilen göstergelerin belirlenmesinde toplumların sosyal, siyasal, kurumsal ve kültürel değerleri, inançları önem kazanmaktadır. Ancak, kent yöneticilerini ve planlamacıları yönlendirecek tek ve somut gösterge sistemi bulunmamaktadır (Palabıyık 2005) .

⁵³ DPT & Bayındırlık Bakanlığı, "Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 2.Raporu, www.bayindirlik.gov.tr/.../4surdurulebilirKentlesmegostergeleriraporu.doc

⁵⁴ European Green City Index, 2009

⁵⁵ MasterCard&Boğaziçi Üniversitesi, 2011, Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması

2.4 KENTSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK PLANLAMA İLİŞKİSİ

“Dünya; sanayi toplumundan bilgi toplumuna, ulus devletler dünyasından ulusüstü dünyaya, fordist üretimden postfordist üretime, moderniteden postmoderniteye önemli bir değişim süreci içindedir (Tekeli 2002, ss.16-17).”

Bu süreç içerisinde modern mimarinin baskın olduğu klasik planlama anlayışının hakimiyetinde, adalet ve eşitliği sağlayabilme ve toplumsal düzeni gerçekleştirmek adına belirli bir estetik zevkten uzak tamamen işlevsel ilkeler doğrultusunda tasarlanmış kentler ve yapılar inşa edilmiştir. Bu dönemde kent kendi içinde; çalışma bölgeleri, oturma bölgeleri, kamusal alanlar şeklinde ayrılmıştır. Modern mimarinin dayandığı ideoloji, insanlar için yaşanabilir kentler yerine, işlevlerine göre belirlenmiş bölgeler inşa etmeye yöneltmişti. Bu hakim anlayışta kimliksiz, renksiz, tekdüze, estetikten uzak betonarmenin hakim olduğu yapıları üretilmiştir. Modern mimarlık anlayışının uygulamaları; savaşın yıkıntısına uğramış yada eskimiş kentlerin yeniden yapılandırılması ve canlandırılması, kentsel bölgelerin yeniden düzenlenmesi fabrika, hastane, okul vb. kamu binalarının inşası ve özellikle bünyesinde bir huzursuzluk potansiyeli taşıyan işçi sınıflarının konutlarını inşa etmede görülmektedir. Savaş sonrası dönemde kötüleşen ekonomik koşullara ‘sosyal devlet’ perspektifi çerçevesinde çözüm arayan devletler, modern mimarinin sosyal konut anlayışını kolayca benimsedi. Ayrıca modern mimari, kent topraklarının kapitalist tarzda verimli bir şekilde kullanılmasına olanak sunmaktaydı. Bir yandan rantın gözetilmesi, diğer yandan da Avrupa’da savaş sonrasında konutsuz kalmış milyonlarca insanın sorunlarına asgari bir çözüm bulunması girişimi neticesinde modern mimari felsefesine uygun kentler belirdi. Betonarme mimarinin sağladığı teknik olanaklarla son derece basitleştirilmiş planlar üzerinde yapılan bu devasa ‘sosyal konutlar’ çok sınırlı arazi üzerine çok fazla sayıda insanın yerleştirilmesine olanak sağlamaktaydı.

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan dönüşümler kentsel mekan algılamalarında dolayısıyla kentsel mekanın biçimlenmesi anlayışında da etkilerini göstermiştir. Sanayi devriminde kentlerin aldığı göçlerden farklı olarak, kentler iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki yaşanan gelişmelerle geçmiş dönemlere oranla daha fazla

göç alır hale gelmişlerdir. Teknolojik gelişmeler neticesinde mekansal engellerin çok daha rahat aşılır hale gelmiş olması ile kent, gerek ülke içinden gerekse dışından göçlere maruz kalmıştır. Bu yoğun nüfus patlamaları karşısında kontrol edilmeleri güçleşen kentleri tek biçim altına alarak ıslah etme ve düzenlemeye yönelik mekan planlamalarının uygulanamayacağı görülmüştür. Bu postmodern mimari olarak tanımlanan dönemde “merkezsiz” bir düşünce sistemi söz konusudur. Postmodern söylemin bakış açılarının birlikteliğine izin veren, düşüncelerin yalınlığı ve sadeliğini değil, zenginliğini benimseyen yapısı kentlerdeki çok kültürlü yapının mevcudiyetine imkan tanımaktadır. Ancak günümüz kentlerini ne modern ne postmodern söylemlerin eseri olarak ayırmak olası değildir çünkü bugünü birinin bitip bir diğeri başladığı bir dönem olarak ayırt edebilmek mümkün değildir ve bu da geçiş sürecinin devam ettiğini göstermektedir (Karakurt 2006).

1980’li yıllarda benimsenen liberal politikalar ve 90’lı yıllarda küresel pazardan pay alabilme adına yarışan kentlerin kent planlama içerisine dahil edilmesi planlama eli ile kaynakların sınırsız kullanımının önünün açılması, küreselleşmenin dayatmasıyla yerelin ön plana çıkartılması gibi görünen ve aslında yerel kaynakların küresel sermayeye eklemlendirilmesi gündeme gelmiştir.

Bu politikalar sonucunda, kamu yararının esas alındığı ve devlet tarafından yapılan planlamanın enformel ilişkiler sonucu sermayenin eline geçmesi, kentsel araziler üzerinde özel sektörün karar verme sürecinde etkili olması ve planlamanın özel sektörün elinde rant aracı haline gelmesine neden olmuştur. Bu durum Devlet – sermaye- sınıflar arasındaki üçgenin yani modern sistemin dengesinin bozulduğuna işaret etmektedir. Bunun yanında küresel sermayenin ulusal ve yerel ölçeklerdeki yönetimlerin hareket alanlarını, halkın karar verme süreçlerine katılımlarını kısıtladığı görülmektedir. Bu bağlamda kent planlamasının tekrar kamu yararı için kamu gücüne sahip olmasına çalışılmalıdır.

“Klasik kent planlamasının başlıca araçları ,”bölgeleme”/ zoning ve yer bölümlemenin düzenlenmesi” gibi araçlardır. Genellikle fiziksel planların 20-25 yıllık süreler için hazırlandığı görülür. Bu anlayışa göre, planı hazırlamak, uygulamaktan daha önemlidir” (Keleş 2010, s:128).

Üretilen planların operasyonelliği, uygulamaların denetimi, maliyeti, sosyal tepkiler ya da teknik altyapı ihmal edildiğindendir ki planlar kentsel gelişimi yönlendirememiştir. Bunun sonucunda kentsel gelişim planlamanın önünde kendiliğinden ve denetimsiz olarak sürmüştür.

Günümüz kent planlamanın; “kentsel makro formu, uzun dönemler için (15-20 yıl veya daha uzun) hazırlanan ve kentsel mekan düzenleme ilkelerinin belirlendiği genelde ‘stratejik gelişim planı’ olarak adlandırılan planlarla kentleri şekillendiği görülmektedir. Bunlar dışında -makro düzeyli plan karar ilkelerine aykırı olmamak kaydıyla- kent bölgelere ayrılmakta ve mikro politikalarla mekan düzenlemeleri gerçekleştirilmektedir.” Bu mikro mekan düzenlemeleri ile özel mülkiyetli alanlarda, estetik değerleri yüksek, farklı mimari tasarımları, farklı yaşamları içerisinde barındıran zevkli ancak kentten kopuk ve kenti toplumsal sınıfların yaşam alanlarına göre parçalayan bölgeler yaratılmaktadır. “İletişim ve ulaşım alanındaki teknolojik gelişmelerin etkisiyle bu izole bölgelerde yaşayanlar kentte yaşayan diğer bireyleri görmeden yaşamlarını sürdürebilmekte ve belki de iletişim araçları ile diğer ülkelerdeki insanların yaşamları hakkında daha çok bilgiye sahip olmaktadır(Karakurt 2006).” Tüm bunlar sosyo-kültürel, ekonomik, çevresel ve kurumsal süreçlerin kentlerde artan bir biçimde birbirine geçtiğini göstermektedir.

“1900’lerin başındaki, sanayileşme sürecine bağlı olarak ortaya çıkan çevre koşulları gözetildiğinde; mekânsal planlama aşığıdaki amaçlar dizisini esas alarak kurumsallaşmıştır. Bu dönemde planlamanın temel işlevi; kentsel mekânların ve özellikle yapıların denetimi olarak belirmektedir. Bu denetimle ;

- a. Yapılanmanın, Planın öngördüğü arazi kullanım kararlarına uygunluğu,
- b. Yapıların güvenliği,
- c. Gerekli donatıların varlığı,
- d. Gerekli sağlık/hijyen koşullarının yerine getirilmesi vb.yapılmaktadır.

Diğer bir deyiş ile planlama bu dönemde; gerek arazi kullanımının ve gerekse tek yapıların uygunluğunu ve bütünleşmesini sağlamak amacını taşımaktadır. Yine aynı dönem içerisinde ülkesel ya da bölgesel planlama sistemi ;

- a. Nüfus artış hızının büyüklüğü,
- b. Nüfusun ülke içindeki hareketliliği – bölgeler arası göç deseni,
- c. Ülkenin farklı kesimleri arasındaki ekonomik gelişme farklılıkları,
- d. Yatırımların bölgesel dağılımı ve bölgesel gelişme eğilimleri,
- e. İstihdam büyüklüğü ve işsizlik oranları konularını gözetmektedir;

Bugün klasik planlama anlayışından farklı olarak sürdürülebilirliğin etkisi ve son 20 yıldaki gelişmelerin etkisi ile planlarda;

- a. Çevresel duyarlılıklar ve çevre değerlerinin korunması,
- b. Toplumsal gelişmenin ön plana çıkarılması, insan odaklı yaklaşımların benimsenmesi,
- c. Bölgeler arasındaki gelir makasının belirli bir oranın üzerine çıkmaması, varsa farklılıkların giderilmesi ⁵⁶ gibi konulara da yer verilmektedir.

Yani planlamanın gündemi yapısal koşullara, kalkınmışlık düzeyine ve bunları kucaklayan zamana bağlı olarak değişmektedir. Bu noktada planlamada yeni konular, gündeme gelmekte ve “Sürdürülebilirlik” kavramının, günümüzde küresel ve toplumsal politikaların yönlendirilmesinde önemli bir yaklaşım olacağı düşüncesinden hareket edilmektedir. Çevre konularında duyarlı davranış arayışlarının sürdüğü bugünkü süreçte yönlendirici olabilmek ve gelişmeleri toplumsal dinamiklerin çözümüne terk etmemek sorunların çözümünü yönetmek için “planlama yaklaşımı” kaçınılmaz olduğu görülmektedir.”⁵⁷ Nitekim kent planlaması gerek üst ölçekli kararları ile kentsel gelişime yön verirken gerekse de kentin tüm fiziki elemanlarının denetim altına alınmasını sağlama gücüne sahip olup beraberinde sürdürülebilirlik kavramın çok boyutlu yönünün hayata geçirilmesi ile de toplumsal ayrışmaların ve bölünmüşlüklerin de önüne geçilebileceği düşünülmektedir.

⁵⁶ Bayındırlık Bakanlığı, 2006, Planlama Sürecinin Yenilenmesi Projesine Ait Etüt ve Teşhis Aşaması, Tasarım Aşama Süreci Final Raporu https://www.bayindirlik.gov.tr/... 10.11.2011

⁵⁷ <http://www.cevre.metu.edu.tr/node/24> 10.11.2011

Bu noktada soru İmar planları yerine “*sürdürülebilir planlar*” olarak sloganlaştırılan, sosyal, ekonomik, ekolojik sistemin bütünleştirilerek sürdürülebilirlik hedefli bir planlama anlayışı küreselleşmenin, özel sektörün ve bireysel ekonomik çıkarların üst düzeyde savunulduğu, liberal politikaların benimsendiği ve siyaseti yönlendirdiği bir anlayışın hakimiyetinde, hem çevre ve insanın sürdürülebilirliğinin hem de sürdürülebilir kalkınma ve gelişme gibi birbiriyle zıt görünen olguların kent planları ile nasıl örtüştürüleceği ve nasıl bütünleştirileceğidir. Ki kalkınma sınırsız büyüme hedefli iken, bu da sınırsız kaynak kullanımını gerektirirken ve medeniyet kentleşmeyi gerektiriyorken, bugünkü kentleşme vahşi bir büyüme arzederken bunlar teknoloji ve bilginin de etkisiyle çok hızlı olurken bu planlar hangi ölçekte, ne kadar süreli, denetimleri nasıl ve kimler eliyle olacaktır? Yönetimlerin ya da başka bir ifade ile uygulayıcı ve denetleyenlerin dahi özel sektör tarafından yönlendirildiği bu dönemde tüm bunlar önemli sorulardır.

Bugün Avrupa’da ve dünyanın birçok yerinde “Mekansal planlama tüm bu gelişmeler sonucunda, “çok daha geniş kapsamlı olan ekonomik gelişme, ulaşım, enerji, konut, doğanın ve çevrenin korunması gibi konulardan ayırt edilmeyecek, onlarla bütünleştirilmesi gereken bir konu haline gelmiştir. Bu durum geniş kapsamlı ve karmaşık bir planlama biçiminin ortaya çıkması sonucunu doğurmaktadır. Görülmektedir ki, mekansal planlamada ilgi alanı, fiziksel kuruluş yeri seçimine ve arazi kullanımının denetimine dayanan bir anlayıştan, hızla ekonomik, toplumsal, çevresel ve siyasi konulara doğru kaymaktadır. Bunun yanında yerellik her düzeydeki mekansal planlama çalışmalarını etkileyen bir kural olmuştur.” (Keleş 2010,s:284)Bu noktada yapılması gereken uluslararası toplantılar ile oluşturulan sosyal, ekonomik ve ekolojik sistemin bütünleştirilmiş ve halkın katılımı ve denetleyiciliği, adalet, hakçalık, eşitlik, katılımcılık gibi bu zirvelerde kabul edilen ilkelerin uygulanmasını hedefleyen yeni mekansal planlama anlayışı ile hazırlanan uzun dönemli bir program ortaya koymaktır.

Sürdürülebilir gelişmeye ait söz konusu politika, hedef ve önceliklerin aynı zamanda kent planlamasının hedefler toplamı ile örtüşmekte bunun yanında sürdürülebilir

gelişmenin uzun dönemli politik bir vizyon olması da kent planlamasının uygulanması açısından önemli bir noktayı oluşturmaktadır.

Tablo 2.9 : “Sürdürülebilir Gelişmenin politikaları”

<p>Doğal Kaynaklar</p> <ul style="list-style-type: none"> • yenilenemeyen kaynaklar için üretim minimizasyonu • yenilenebilir kaynaklar için üretimde sınırlama • hassas alanların korunması • çevresel olumsuz etkilerin azaltılması 	<p>Kırsal Alan, Doğal Habitat ve Bio-çeşitlilik</p> <ul style="list-style-type: none"> • doğal peyzaj ve önemli habitat alanlarının mutlak korunması • yerel önemli alanların korunması • kompakt yerleşimler yaratmak • kullanım etkilerini azaltarak rekreasyon yönetimi Sağlamak
<p>Enerji</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mevcut binalarda enerji etkinliğini iyileştirmek • Yeni gelişmede enerji etkinliği için standartlar getirmek • Yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanmak için teşvik etmek 	<p>Ekonomik Gelişme</p> <ul style="list-style-type: none"> • yeni gelişmelerin uzun ömürlülüğü ve onarımı için tasarım standartları • yeni endüstriyel gelişmeler üzerinde peyzaj çalışmaları • metruk alanların yeniden kullanımı
<p>Ulaşım</p> <ul style="list-style-type: none"> • yeni gelişmelerde ulaşım talebini azaltmak için karma kullanım • kamu taşımacılığını ve motorlu araçlara dayanmayan ulaşım sistemlerini özendirmek 	<p>Yapılı Çevre</p> <ul style="list-style-type: none"> • merkez kentlerin çevre ve olanaklarına yatırım • merkez kentlerdeki olanakları güçlendirmek • arazi kullanım ve yerel acil ihtiyaçların bütünleştirilmesi • orta düzeyde yüksek yoğunluklu gelişmeler yönünde tercih • yeni yapılaşmayı kullanılmayan boş alanlarda yoğunlaştırmak • kentsel yeşil alanın korunması ve artırılması • kültürel ve tarihi alanların korunması • toplu taşıma ağırlık verme ve özel oto kullanımını kısıtlama
<p>Arazi, Hava ve Su Kalitesi</p> <ul style="list-style-type: none"> • yerel kirlenme limitleri belirleme • kirlenmiş alanların belirlenmesi ve temizlenmesi 	
<p>Katı Atık Yönetimi</p> <ul style="list-style-type: none"> • çöp azaltımı, tekrar kullanım gibi konular kararlar ve uygulamalar • katı atık maliyetlerini ve etkilerini azaltma garanti altına almak 	

Kaynak: Yazar, K.H., 2006, Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, s.88.

Sürdürülebilirlik ile ilgili olarak uluslararası platformda sürdürülebilir kentsel gelişme amacına yönelik geliştirilen politikaların, planlamaya altlık oluşturan konu ve veriler olarak kullanılması sürdürülebilir gelişme için gereken uzun dönemli programları, sürdürülebilir kent planlarını gündeme getirmiştir. Yani sürdürülebilir gelişme için gereken uzun dönemli programlar aslında sürdürülebilir kent planlama anlayışı ile üretilen kent planlarıdır diyebiliriz.

Tanım olarak “Sürdürülebilir gelişme ve sürdürülebilir kent planlama; bir kaynak olarak çevrenin tüketilmesi ve yitirilmesine önem vermeden kullanımına karşı geliştirilen bir planlama anlayışıdır. Böylece çevrenin sadece o dönem kullanıcılarına hitap edecek ve en çok yarar sağlayacak değil, fakat aynı zamanda çevresel kaynakların gelecek nesiller tarafından da kullanım hakkını gözetken çağdaş bir değerlendirmedir.

Sürdürülebilir kent planları ise stratejik planlardır. Kentsel, arkeolojik, tarihsel koruma alanları, doğal parklar, doğal çevre koruma alanları, verimli tarım toprakları, orman alanları, akarsu kaynakları vd. belirlenerek yaşayanlarda yaşam merkezli “bio-centric” bir kültür yaratmak üzere koruma koşulları ve nüfus yoğunlukları belirlenmiş yeşil ulaşım sistemli planlardır (Ercoşkun 2005).”

Kısacası sürdürülebilir kent planı yoğun ve karışık bir arazi kullanımını, insan ölçeğinde tasarımı, kamu yararı doğrultusunda kamusal mekanlara vurguyu, işlevlerin bütünleşmesini ve insana dayalı ulaşım sistemlerini, katılımcı bir süreci, kentsel yeşil yapının korunmasını, teknik altyapının sağlanmasını ve sosyal gelişmenin koordine edilmesini içermektedir.

Ayrıca Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu’nda sıralanan Avrupa’daki yerleşimlerde yaşayan kent sakinlerinin sahip olduğu haklara erişebilme noktasında sürdürülebilir gelişme ve sürdürülebilir kent planlarının bu hakları sağlayabilme güçleri de bu yaklaşımlarla oluşturulacak planlarda aranacak noktalardan birini oluşturmaktadır.

Bu bağlamda, sürdürülebilir kent planlaması konusunda planlama yaklaşımları arasında arazi kullanım planlaması, bütüncül planlama, stratejik planlama, akıllı büyüme (smarth growth) odaklı planlama, ihtiyatlı planlama, iletişimsel planlama gibi yaklaşımlar sayılabilir.

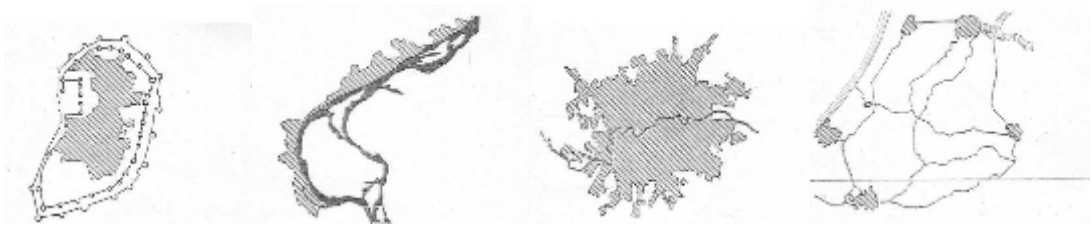
2.5 KENTSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK - KENT FORMU İLİŞKİSİ- SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT FORMU

Kent biçimi, genelde doğrudan, kentin gerçek coğrafi konumundan kaynaklanmaktadır. Kent biçimini etkileyen faktörlerin başında nüfus hareketleri ve göç, ekonomi, toplumsal yapı, politika, çevre, teknoloji, afet, ulaşım, donatıların dağılımı ve altyapı (Aktuğlu Aktan 2006, s.13) sayılabilmekle beraber çalışmamızın bu noktasında kentsel form – sürdürülebilir kent formu içerikleri üzerinde durulmayı gerektirmektedir.

Kent biçimi ve biçemi üzerine yoğunlaşan fiziki planlama kuramlarında ‘kentsel form’ (urban form) ve ‘kent yapısı’ (city structure) kavramları iki önemli ayrışmayı ortaya

koyar. Buna göre *kent yapısı*, kentin yapısal elemanlarına (yol ağı, kentsel altyapı vb.) ve bunların yarattığı bütüne gönderme yaparken; *kent formu* ile iskelete (strüktür) asılan yapılaşmış alanlar ele alınır (Çalışkan 2004). Lynch (1954) Kent formu'nu anlatan makalesinde strüktüre asılan bu yapılaşmış sosyal ve fiziksel birimlerinin kentin karakteristiğini oluşturduğundan bahsetmekte, kent formunu oluşturan büyüklük, yoğunluk, biçim(ana hat, ağların oluşturduğu), desen boyutları ile biçimin bileşenlerine değinmektedir (Lynch 1954).

Şekil 2.2 : Kent Biçiminin Bileşenleri

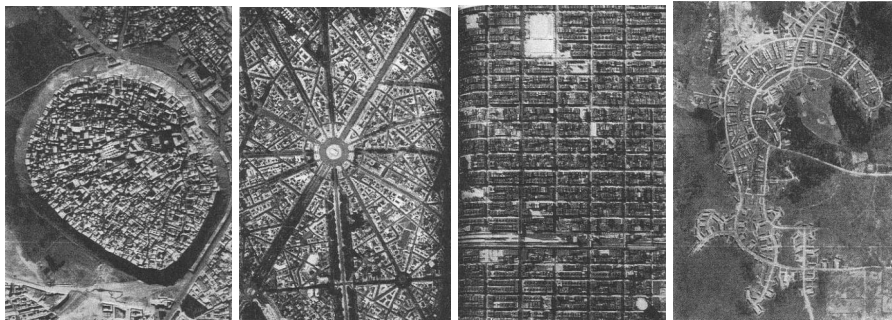


Biçim

(Carcassonne in France), linear (Stalingrad), star (London), constellation (Haarlem, Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, The Hague, Leiden).



Büyüklik



Doku

Kaynak: Lynch K. , 1954, The Form of Cities, *Scientific America*, Vol. 190, No. 4, pp. 54-63, April.

Kenti tanımlayan bu bileşenlerden büyüklük kentin genel olarak nüfusu ve fiziksel alanı, olarak tanımlanır. Plandaki fiziksel dış hatları (çizgisi) ve düşey profili veya dış çizgisiyle tanımlanan büyüklük 'biçimle' yakın bağlantılıdır. Kent biçiminin

geometrisinin temelini oluşturan büyüklük ve biçim ‘doku’ ile sınırlıdır. Büyüklük, biçim ve doku ayrıca alandaki insanlar ve yapıların ‘yoğunluğu’ ile değişir. İnsanlar ve yapıların kullanım yoğunluğu kentin yapısını belirlerken, kentin bu yoğunluğunun homojenliğinin veya heterojenliğinin derecesi önem kazanmaktadır (Aktuğlu Aktan 2006, s.12).

Kent biçimini oluşturan bu bileşenlerin her biri ayrı ayrı incelenmeyi gerektiren konulardır. Bunun yanında birbirleri ile ilişkili boyutlarının yanında sürdürülebilirlik üzerinde de doğrudan etkileri bulunmaktadır nitekim kent biçiminin oluşmasında önemli bir faktör olan nüfus, ulaşım, kaynakların yoğun olduğu yerde yığılmalar, konut tipleri yoğunluk ilişkisi ya da konut dağılımı büyüklük- biçim ilişkisi vs.vs. Sürdürülebilir kent kavramından ayrı değerlerdir fakat bu konuların hepsi tezin kapsamını aşan konular olup tez kapsamında alt paragraftan itibaren sürdürülebilir kent formu arayışına sebep olan etkenler ve sürdürülebilir kent formları üzerine yapılan çalışmalara yer verilecektir.

2010’da dünyanın kentsel nüfusu ilk kez kırsal nüfusu geçmiş durumdadır ve gelecekte daha fazla insan, başta Asya, Afrika ve Güney Amerika olmak üzere yoğun nüfuslu mega şehirlerde, tüm sorunlarıyla birlikte yaşıyor olacaktır. Gelişen dünyada her ay 5 milyon kişinin kırsal bölgelerden şehre göç ettiği bilinmektedir. Önümüzdeki 20 yılda küresel şehir nüfusunun 1,4 milyar kişi artacağı tahmin edilmekte ve küresel GSYH’nin (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla) yüzde 50’den fazlasını 750 binden fazla insanla en büyük 645 şehri oluşturuyorken, 2025’e kadar şehirlerin GSYH’sinin kırsal bölgelere göre neredeyse yüzde 1 artması beklenmektedir. (Yıllık yüzde 4,4 ’e karşılık, yüzde 3,5)⁵⁸. Bu kentlere yığılmaya altlık oluşturan en büyük nedenlerden birisi olup para sirkülasyonunun yoğun olduğu kentlere göçü attırmaktadır.

Kentleşmenin bu kadar hızlı büyüüp yayılmasına ve yoğunlaşmasına sebep elbetteki en başta sanayileşme süreci olmuştur. Günümüzde ise mekanın dönüşümüne ve büyük aglomerasyonların oluşmasına ve kentlerin artık sürdürülemez hale gelmesine, sürdürülebilir kent arayışlarına sürükleyen ise 20. yüzyılın metropolitenleşme sürecini

⁵⁸ SIMENS, Şehirler için sürdürülebilir gelişme, Sürdürülebilir şehir.
http://www.surdurulebilirsehirler.com/images/Sustainable_Cities_Brosur_30_09_2011_Taze_Fikirler.pdf

tetikleyen küreselleşmenin vesile olduğu yoğun rekabet ortamı ve kentsel ekonomilerin bu duruma göre yeniden yapılandırılmasıdır.

“1980’ler ve 90’ların başında hizmet sektöründeki hızlı büyüme de internet tabanlı şirketler gibi yepyeni sektörlerin ortaya çıkması, ekonomide bilgi tabanlı dönüşüm yapılanmasına neden olmuştur. Bilgi tabanlı ekonomi, şirketler ve şehirler boyunca hızlı, yenilikçi, esnek olma gibi farklı rekabet boyutları ile gündeme gelmiştir. Bilgi tabanlı ekonomik rekabette entelektüel işgücü sermayesi birincil öneme sahip olmuştur. Kentler uzman işgücüne erişim, araştırma enstitüleri, sermaye, diğer ilgili firmaların kümelendiği, yığıldığı alanlar olup ekonomik rekabet için daha da önemli hale gelmiştir (Gilbert 1999). Ekonomik rekabet için önem arzeden bu yığılmaların olduğu kent bölgelerine ulaşımın bilgi teknolojisinin gelişimi neticesinde sorun olmaktan çıkacağını düşünenlerin aksine yeni iletişim imkanlarının artması ulaşım sorununu arttırarak kentsel ulaşımında daha büyük sıkışıklık ve yoğunluğa sebep olmuştur. Bunun yanında ulaşımın özel otomobil sahipliğine dayalı olarak kentlerin dışa doğru genişlemesine olanak vermesi, insanların kent merkezindeki olumsuzluklardan kaçarak kent dışında alt kentlerde yaşamayı tercih etmesi, hızla genişleyen kentlerin çevrelerindeki diğer kentleri yutmasına ve kent çevrelerindeki boş arazilerin, doğal çevrenin tahribatını da gündeme getirmiştir. Sonuç olarak bilgi ve iletişim teknolojisindeki gelişmeler kentin yayılması ile oluşan tahribat ve ulaşımaya çözüm olamamıştır.

Bunun yanında büyükşehirlerin ekonomik yapısının çevre kirliliğinin kontrolünde daha önemli bir değişken olduğu “dünyamızın sınırlı kaynaklarının aşırı tüketimi ile şehirleşme seviyesi arasında belirgin ve doğrusal bir ilişki de bulunduğu anlayışı gittikçe daha da kabul görmüş olup bir şehrin ekolojik ayak izi büyüklüğünün, iklim değişikliğine önemli ölçüde etki etmekte olduğu ve aynı zamanda şehirlerin iklim koruma konusunda da çok önemli etkilere sahip olduğu artık önemli ölçüde benimsenmesi ve büyük şehirlerin, küresel sera gazı salımının yüzde 80’i ve enerji tüketiminin yüzde 75’inden sorumlu oldukları için bu salınımları önemli oranda düşürmede uygulanacak stratejilerin en uygun odak noktaları ”⁵⁹ olduklarının kabulü sürdürülebilirlik arayışlarında kenti gündeme taşımıştır.

⁵⁹ SIMENS, Şehirler için sürdürülebilir gelişme, Sürdürülebilir şehir

İşte tüm bu gelişimler ve değişimler göz önüne alınarak şehirlerin mekansal olarak tekrar yapılandırılması gündeme gelmiştir. Bu noktada popüler bir kavram olarak sürdürülebilir kalkınmanın ortaya çıkması birçok disiplindeki uygulayıcıları ve akademisyenleri, insan gereksinimlerinin ve insan yerleşimlerinin daha yapıcı ve daha verimli ortamlarda karşılanmasını sağlayacak kent formlarının arayışına sevk etmiştir (Jabareen 2006) .

Bu bağlamda kentsel verimlilik ilkeleri ise:

- a. “Yenilenemeyen kaynakların kullanımının en aza indirilmesi
- b. Doğal çevre üzerindeki etkilerinin en aza indirilmesi
- c. Biyolojik çeşitliliğin korunması
- d. Sürdürülebilir bir şekilde yenilenebilir enerji kaynaklarından yararlanılması (Maclaren 1996)” şeklinde sıralanmıştır.

Buna mukabil “Kentsel verimliliği kazanma maksatlı, kentsel formu - biçimi değiştirme girişimlerinde kullanılmak üzere arazi kullanım politikaları geliştirilmiştir. Stratejik planlar ile daha yüksek yoğunluklu, karma kullanımlı, aktivite merkezleri transit odaklı kalkınmaya elverişli, gelişmiş toplu taşıma ve dış kentsel büyüme sınırları çizilmiş daha kompakt şehirler oluşturulması hedeflenmiştir. Kentsel verimlilik genellikle seyahat şekilleri, altyapı ve enerji kullanımı, su kullanımı, tıkanıklık maliyetleri ve yayılma maliyetleri de dahil olmak üzere sosyal ve çevresel maliyetler açısından tanımlanır. Daha az arazi tüketen daha az yol kullanan ve altyapısını daha verimli kullanan toplumlarda kaynakların daha üretken kullanılması sağlanarak kentsel amaçlar için daha fazla yatırım aktarılabilir (Buxton 2006)” kabulünden yola çıkılarak daha sürdürülebilir kent biçimi üzerinde çalışılmaktadır.

Yukarıda uluslararası alanda sürdürülebilirlik ile ilgili yapılan çalışmalar kısmında bahsi geçen “Gündem 21’in içeriği, sürdürülebilir kentin temel düşünce alt yapısını oluşturmaktır. Gündem 21’de ele alınan konu başlıkları sürdürülebilir arazi planlaması ve yönetiminin geliştirilmesi, su sağlanması, katı atık yönetimine ilişkin çevresel teknik

alt yapının bir eş güdüm içinde sağlanması, herkes için yeterli konutun sağlanması, yerleşmede sürdürülebilir enerji ve ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi şeklinde açılabilir. Gündem 21'in içeriğinden de görüldüğü üzere sürdürülebilir kentin problem alanı, yoğunluk, altyapı, ulaşım, toprağın kullanımı ve denetimi, kent merkezlerinin nefes alır biçimde yeşil alanlarla düzenlenmesi, sosyalliğin ve işlevselliğin birbirine bağlı olarak çözümlenmesi gibi konulardır (Özturan 2010).

“Buradan hareketle “Sürdürülebilir kentsel formunun benimsendiği kentin hedefi; sürdürülebilirliği destekleyen kent formuna doğru evrimleşmektir. "Sürdürülebilir kent formu", aşağıdaki bileşenleri ile tanımlanır:

“Kompakt/ Derişik:”

Yoğunluğu ile kompakt bir gelişme biçimi oluşturan uygun bölgelerde, uygulanabilir, uzun vadeli ticari fırsatlar sunan ve yüksek frekanslı toplu taşımayı destekleyen yerleşim

“Connected/ Bağlı:”

- a. Yerel ve bölgesel yönetimler tarafından sağlanmış ulaşım hizmeti, bisiklet yolları ve yürüme yolları ile entegre multimodal sistemi.
- b. Doğa ve doğal sistemlere bağlanmak için insanlar için fırsatlar sunan yerleşimler

“Complete / Bütünleşik”

Günlük ev, iş ya da okula araba olmadan kolay erişim ihtiyacını karşılayan çeşitli işletmeleri, yaratıcı girişimcileri ve yerel ekonomiye yatırımı koruyan cazip bir yaşam kalitesi sunan

“Gren, attractive and Distrinct /Yeşil Kent:”

- a. Rahat, güvenli ve cazip yerlerden yaşamak, çalışmak, öğrenmek ve farklı, unutulmaz karakteri ve yüksek kaliteli bir tasarıma sahip ve sağlıklı, aktif yaşam teşvik o yeniden.
- b. Güzel bir kamusal alan, iyi kullanılan, sanat, ağaçlar ve peyzaj ile zenginleştirilmi.
- c. Binalar, sokaklar, kamu hizmetleri ve doğal sistemlerin korunması enerji kullanımı, kentsel ısı adası etkisi ve hava ve su kirliliği en aza indirmek, ve temiz enerji üretimi destekleyen diğer altyapı.

- d. Tarım önemli toprakları, çevreye duyarlı alanları ve tarihi kaynaklarının korunması.

“Inclusive/Dahil:”

- a. İstihdam, konut tipleri, boyutları ve fiyatları ve toplumun çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için karma kullanımlar sunan bir çeşitlilik.
- b. Her yaştan insanlar arasında etkileşim sağlayabilecek, farklı yaşam ve yetenek düzeylerini karşılayabilecek erişilebilir kamusal mekanlar sunan yerleşimler”⁶⁰

Sürdürülebilir kentsel gelişme doğrultusunda kentsel ve kırsal olarak adlandırılabilir iki tür yaklaşımdan bahsedilmektedir.

1. Kırsal yaklaşım modeli (yayılmış kent).
2. Kentsel yaklaşım modeli (Kompakt kent)

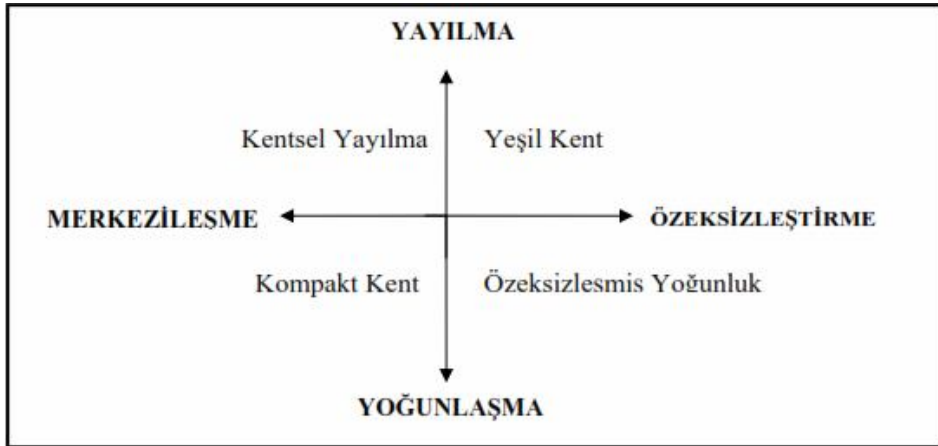
Kırsal yaklaşım modeli kentlerin metropolitenleşmesinin, kaynak kullanımında ve hizmet sunumunda etkinliği azaltacağından hareketle her biri kendine yetecek birimler olarak daha küçük yerleşimlere bölünmesini amaçlamaktadır (yayılmış kent).

Kentsel yaklaşım modeli ise, kentsel işlevlerin sürdürülebilirlik kavramına uygun olarak yeniden düzenlenmesini öngörmekte olup, toplu taşımaya dayalı bir ulaşım sistemini, kentsel işlevlerin mekanda dağılması yerine yoğunlukların artırılarak daha sıkışık bir biçime dönüştürülmesini amaçlamaktadır.

Görüldüğü üzere her iki yaklaşımda da kentsel formun yeniden biçimlendirilmesi yaklaşımı vardır. Kırsal olanda kent formunun parçalanması, kentsel olanda ise kent formunun sıkışık bir hal alması öngörülmektedir.

⁶⁰ http://www.bouldercolorado.gov/index.php?option=com_content&view=article&id=15375&Itemid=5169

Şekil 2.3: Sürdürülebilir Kent Formu Modelleri



Kaynak: Yazar K.H., 2006, Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, s.115

Yukarıdaki şekilde yaygın bir kent modelini, yeşil kenti ortaya çıkarmaktadır. Yoğunlaşma ve desantralizasyon ile birlikte alanda birbirinden kopuk parçalardan oluşan bir kent modeli ve kompakt yani sıkışık – yoğun bir kent formunu ortaya koymaktadır. Bu kent modelleri sırasıyla, sürdürülebilir kentsel gelişme doğrultusunda çevresel bakış açılarına göre hafif yeşilden derin yeşile giden bir doğrultuda dört kategoriye ayrılmıştır. Bunlar;

- a. Kendi kendine yeten kentler: Yerel ekonominin yapabilirliğini sağlamak için yerel çevresel kaynakların daha fazla tüketimini gündeme getirmektedir.
- b. Kompakt kentler: sürdürülebilir kent formunun çevrenin en az düzeyde kirletildiği, kaynakların etkin ve verimli kullanıldığı ve en önemlisi kentsel hareketliliğin en aza indirildiği bir biçimde olması gerektiğinden hareketle bu modeller arasında buna en yakın olan form olarak kompakt kent formu görülmektedir.
- c. Dışa bağımlı kentler: Kendi sürdürülebilirliğini sağlamak konusunda başarılı bir model olsa da kendinden kaynaklanan çevresel maliyetleri dışşallaştırması yönünden sürdürülebilir gelişmeden uzaklaşmaktadır.
- d. Paylaşımçı kentler : Adil paylaşımçı kentler aslında olması istenen, ideal kent biçimi olarak görülmektedir. Diğer modellerin iyi yönlerini bir araya getiren bir yaklaşımla oluşan bu kent biçiminin gerçekleşmesi oldukça güç olarak görülmektedir.

Yoğunlaştırılmış kompakt kent formu sürdürülebilir gelişmenin önemli bir unsur olan enerji tüketiminin azaltılmasını ve buna dayalı kirliliğin en aza indirilmesinde en uygun biçim olarak görülmekte ve bu doğrultuda batı yazınında idealleştirilmektedir.

1990 yılında yayınlanan Yeşil Sözleşme ile AB, bu kentsel modelin kentsel tasarım ölçütünü de göz önüne alması kaydıyla en uygun sürdürülebilir kentsel gelişim modeli olduğunu kabul etmiştir. Ayrıca İngiltere planlama politikaları da kompaktlaşma sürecini savunmaktadır.

Netice olarak; özellikle batı ülkelerinin sürdürülebilir kentsel gelişme uyarınca temel olarak ele aldıkları biçim kentsel alanın enerji ve çevresel potansiyeller açısından etkin kullanımını hedefleyen, kentsel arazi kullanımında karışık bir kullanımı öngören kompakt kent formu olmaktadır (Yazar 2006, s.118).

Kompakt kent ile çözüm aranan temel sorun başlıkları da aşağıdaki gibidir.

1. Kırsal / Doğal Alanların Korunması
2. Altyapı ve Servis Sunum Maliyetleri
3. Sosyal Sürdürülebilirlik
4. Ekoloji
5. Kentsel Hareketlilik (Mobilité) ve Otomobil Bağımlılığı.

Tablo 2.10: Kentsel Değişikliği açıklayan temel kavramlar

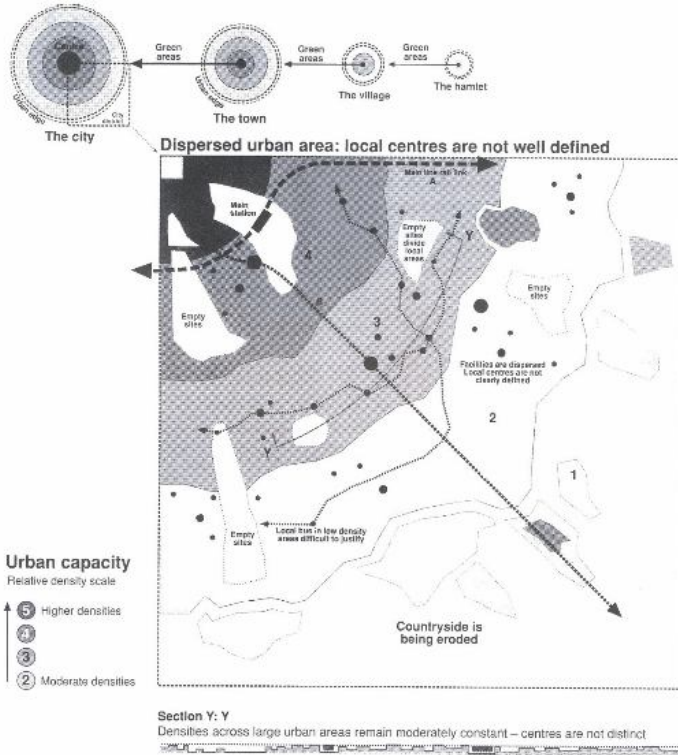
Değişik Kentsel Biçimleniş	Karşı-Değişik Kentsel Biçimleniş
Merkezileşmiş (Centralized)	Merkezsizleşmiş (Acentric)
Bir Noktada Toplanmış (İntensive)	Yaygın (Extensive)
Yoğun (Dense)	Seyrek (Sparce)
Konsantre (Consantrated)	Seyreltilmiş (Deconcentrated)
Sürekli(Continuous)	Parçalı (Fragmented)
Sınırlı(Bounded)	Genişleme Eğilimli (Expansive/ Elusive)
Dolgun (Packed)	Dağınık (Scattered/Dispersed)
Sıkıştırılmış (Compressed)	Geçişmiş (Diffused)
Kapanık (Confined)	Sınırsız (Unlimited)
Çeşitlendirilmiş (Diversified)	Türdeş/Tekdüze(Homogeneous/Uniform)
Tümleşik (İntegrated)	Ayrıışık(Segregated)
Bağdaşık (Coherent)	Kaçamaklı(Fuzzy/Vague)

Kaynak: Çalışkan O., 2004, Sürdürülebilir Kent Formu:Değişik Kent, TMMOB ŞPO Yayını: Planlama Dergisi. (3), ss:33-54

Tablodaki özelliklerde görüldüğü gibi kentsel gelişim sürecinde yaygın kent (derişik olmayan) biçimlenişinde:

- Belirgin odaksal bir örüntü yoktur.
- Yerleşim alanı içindeki merkezler tanımlı ve bütünleşik (entegre) değildir.
- Boş araziler yapılaşmış alan içinde rasgele boşluklu bir yapı oluşturmuştur.
- Parçalı, yamalı tipteki (patchwork type/leapfrog) örüntü içindeki yaygın (derişik olmayan) kent formunda kırsal ve kentsel alan ilişkisi belirsizdir ve sürekli bir değişime uğrar. Sistemik bir kentsel yoğunluk örüntüsünden bahsedilemez.

Şekil 2.4 : Yaygın kent formu şeması

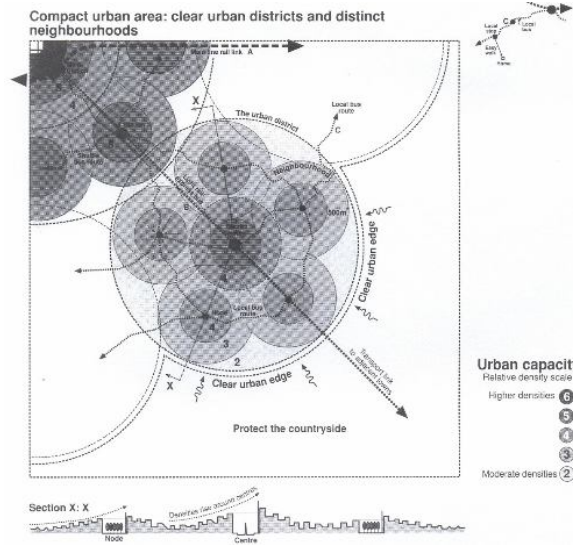


Kaynak: Aktuğlu Aktan E., 2006, Kent Biçim Ulaşım Etkileşimine ilişkin (Tarihsel-Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, *Doktora Tezi*, YTÜ, ss.12-13.

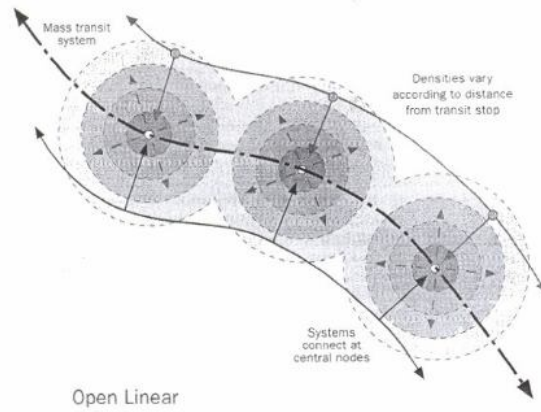
Kompakt (derişik) kent formu ise doğrusal ya da dairesel vb. gibi belirli bir biçime bağlı olmamakla birlikte;

- Bütünleşik bir yapıya sahiptir.
- Yapılaşmanın sınırları okunaklıdır.
- Tekli ya da çoklu merkezi, konsantre bir şemaya oturur.
- Merkezden çepere azalan bir yoğunluk skalası ve bunların konumlanması aynı zamanda alan içi bütünleşmeyi sağlayan ulaşım sistemi odaklarıdır .

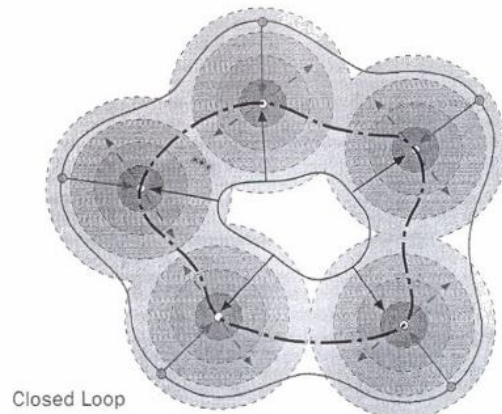
Şekil 2.5 : Derişik (kompakt) kent formu şeması



Şekil 2.6: Kompakt kent biçimi şeması, açık uçlu doğrusal sistem

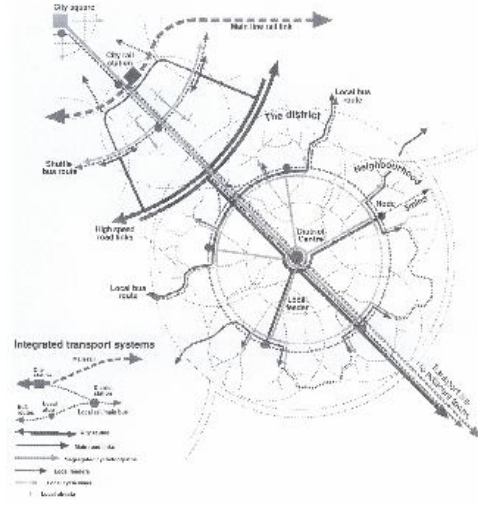


Şekil 2.7: Kompakt kent biçimi şeması, kapalı halka sistemi



Kaynak (Şekil 5.6,7): Aktuğlu Aktan E., 2006, Kent Biçim Ulaşım Etkileşimine ilişkin (Tarihsel-Güncel)Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, *Doktora Tezi*, YTÜ, ss.12-13.

ŞEKİL 2.8:Kompakt kent biçiminin bütüncül ulaşım sistemi,



Kaynak: Aktuğlu Aktan E., 2006, Kent Biçim Ulaşım Etkileşimine ilişkin (Tarihsel-Güncel)Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, *Doktora Tezi*, YTÜ, ss.12-13.

Kentin bütününde tek tip karakter göstermeyen kompaktlık kent alt-parçaları düzeyinde çok parçalı ekoloji çözümlene tekniği olarak kullanılan *bölümleme* (transect) ile açıklandığında; kent merkezi-kırsal çeper arası kent bölgelerindeki her bölgenin kendi derişiklik düzeyine sahip olduğu görülmektedir. Buna göre işlevsel çeşitlilik, altkentten kent merkezine kadar sabit bir artış gösterirken tek kullanımlı özel alanlar için sıfır düzeyindedir. Buna bağlı olarak kentsel derişiklik kent çeperinde en düşük, kullanım çeşitliliği ve yoğunluğu en üst düzeyde olan merkezde en üst değerlere sahiptir. Batı kentinden farklı olarak desantralizasyon eğilimi düşük gelişmekte olan ülke kentlerinde yoğunluk yüzeyi merkezden çepere doğru azalma göstermezken; sabit kalır ya da artar. Özel alanlarda (ofis parklar, ticaret bölgeleri vb.) ise derişiklik düşüğe geçer.

Kentsel derişikliğin temel bileşenleri;

1. Merkezilik (centrality)
2. Yekparelik (contiguity)
3. Mekansal sınırdışlık (spatial coherence)
4. Yoğunluk (density)
5. Çeşitlilik (diversity)
6. Faktör yoğunluğu (intensity)
7. Çözünürlük (fine-grain) olarak sıralanabilir (Çalışkan 2004, ss.33-54).

2.6 DEĞERLENDİRME

Çalışmanın buraya kadar olan kısmında ortaya konan kriterler ışığında her ne kadar üzerinde her yönüyle kabul görmüş ideal bir kent formundan bahsetmek mümkün olmasa bile; günümüz kentlerinin birçoğunun sürdürülebilir gelişmeyi sağlayacak formda olmadığı söylenebilir.

Kuramsal olarak kompakt kent formunun; uygulanabilirliği oranında fiziksel, çevresel, ekonomik ve sosyal yönden birçok avantajlar sağlayacağı öngörülerek Sürdürülebilir kent formları arasında en çok desteklenen ve idealleştirilen form olduğu görülmektedir.

Ancak kompakt kentin sosyal yönden toplumsal bütünlüğü ve birlikteliği çok çeşitli konut tiplerinin bir arada kullanımı ile sağlayabileceği fikri az yoğun ya da çok yoğun olarak tasarlanan bu kentlerde ne kadar başarılı olabileceği ihtiyaç sahibi insanlar tarafından barınma gereksinimi nedeniyle kabul edilecek bu formun yüksek gelir grubu tarafından tercihi soru işareti oluşturmaktadır.

Bunun yanında bu formu sağlamak üzere kurulacak kentler kent içerisindeki yapılaşmış alanların yüksek maliyetlerinden dolayı, doğal olarak günümüz metropollerinin ya çeperlerinde yer alacak ya da İstanbul'da olduğu gibi doğal eşikleri zorlayarak oluşturulmaya çalışılacaktır. Bu ise yine doğal olarak arsa spekülasyonlarını gündeme getirecektir. Unutulmamalıdır ki bu formu kabul eden ve uygulamaya yönelik faaliyetlerde bulunan Avrupa kentleri kentsel gelişimini tamamlamış, nüfusu artmayan, göç sorunu olmayan ya da kontrollü olan bir yapıya sahip olup bu ve buna benzer gelişimini tamamlamış ülkelerde belki geleceğe yönelik tutulan projeksiyonlar gereği küçük ölçekli kompakt kentler planlanması ve kurulması ekonomik açıdan daha verimli görülebilir.

Ancak;

çığ gibi kentsel sorunları bulunan ve sorunları sürekli büyüyen,
yerel hizmetlerin verilmesinde dahi sıkıntılar yaşayabilen,
planları olan fakat planlarına uyulmayan,
hala hareketli nüfusa sahip ve nüfusu artan,

yapılaşmaya uygun arazisi bulunmayan,
yetersiz altyapıya sahip vs.soruları olan,
gelişmekte olan günümüz metropol kentlerinde;

kompakt kentler nerede,
kimin tarafından,
kimler için kurulabilir ?

Yoksa bizim gibi gelişmekte olan ülkeler için kompakt kentler de tarihsel süreçte ütopyik kent kuramları arasında bir yer mi alacak?

Sonuç olarak kompaktlaşma süreci fiziksel, ekonomik,teknik ve politik anlamda ne derece uygulanabilir ve de ne derece kabul edilebilir?

Özellikle İstanbul gibi tarihi ve kültürel kimliği bulunan fakat kent arazileri oldukça sınırlı, doğrusal gelişmiş ve her iki yönde komşu kentlere dayanmış, kuzeyde kent ormanları su kaynakları ile doğal eşiklere dayanmış, güneyinde Marmara ile kuşatılmış İstanbul'da Kompakt kent demek son seçimlerde açıklanan iki İstanbul ve Kanal İstanbul kentleri mi demektir acaba ?

3. İSTANBUL'DA KENTSEL POLİTİKALAR VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞME

3.1 (KÜRESEL) NEO-LİBERALİZM SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İLİŞKİSİ

Tezin buraya kadar ki kısmında; sürdürülebilirlik kavramının mekana yansımına rehberlik edecek ilke, uygulamaları değerleyebilecek ölçüt ve sonuç olarak kent ölçeğinde sürdürülebilirliği sağlayacağı kabul edilen kompakt kent kavramları irdelenmiştir. Bunun yanında Sürdürülebilir kentsel gelişim, ulusal alan ile uluslararası alandaki anlam paralelliği ve kabul görülebilirliği gözönüne alınarak kavramsal kapsamda incelenerek tezin bundan sonraki kısmı için bir bakış açısı oluşturulmuştur.

Çalışmanın örnek alanı olan Kurtköy, gelişimi ile bölgeyi yönlendiren İstanbul'a ait politikaların alt ölçeğinde ve etki alanı içerisinde bulunmaktadır. Buradan hareketle ve 2. bölümde ortaya konan bakış açısı doğrultusunda Kurtköy' deki mekansal gelişimin nedenlerini ortaya koymakta açıklayıcı olacağı savı ile, tezin bu kısmında; Türkiye'de 1980 yılından günümüze kadar olan süreçte; sermayenin küreselleşmesinden fayda sağlayabilmek tezi ile planlama yetkilerinin yeniden yapılandırılması suretiyle özellikle metropol kentlerde önemli bir etkinliğe sahip olan büyük ölçekli kentsel projelerin kenti şekillendirdiği savından hareketle; ilk olarak neoliberal kentleşmeye ilişkin kuramsal çözümlene yapılacaktır. Daha sonra kentsel mekanın üretiminde Türkiye'deki neoliberal küresel kentleşme dinamiklerinin (üretim şeklinin değişimi) etkisi temel aktörler devlet, sermaye, sınıf üçgeninde ortaya konacak ve İstanbul' daki planlamanın dönüşümü neticesinde değişen kentsel mekan uygulamalarından bahsedilerek kısa bir değerlendirme neticesinde bölüm sonlandırılacaktır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra erken kapitalistleşmiş ülkelerde büyümeye dayalı ekonomi ve refah devleti anlayışı, doğanın kendini yenilemesine fırsat tanımadan kesintisiz üretim mantığı ile doğayı bir üretim girdisi olarak kullanmış ve bu üretim sürecinde doğayı tahrip etmiştir. Bu gelişmeler beraberinde kirlilik, hammadde, sınırlı olan doğal kaynaklar ile ilgili tartışmaları da liberal ekonominin ve politikanın gündemine getirmiş

ve konu ekonomik yaklaşımlar açısından siyasallaşmıştır. 1970'li yıllar ve sonrasında erken kapitalistleşmiş ülkeler refah düzeylerini korumak için aşmaları gereken büyüme krizinde kapitalizmin genel sermaye birikimi ve Keynesyen Politikaların yan etkisi olarak ortaya çıkan yoksulluk ve çevresel bozulma sorunlarını da çözmeleri gerektiğini görmüşlerdir. Dolayısıyla sorunu aşmak için kapitalist ülkeler doğanın kullanımı ile ekonomik büyüme ilişkisine piyasa ekonomisi içinde bir olanak yaratmak, sermaye birikim krizini aşacak yeni politikalar oluşturmak çabasına girmişlerdir (Özlüer 2007).

İşte sistemin entelektüel düzeydeki bu çözüm arayışları neoliberal yaklaşımı getirmiştir. Sonuç olarak; Fordist-Keynesyen birikim rejiminin girdiği bu kriz parasal rejimin çöküşünü getirmiş çıkış içinse küresel kapitalist sistem neoliberal politikalara yönelmiştir.

Neoliberalizmin 1980'li yılların başında Reagan ve Thatcher tarafından benimsenmesi ve ekonomiye uygulanmasıyla politikleşen Neoliberalizm sadece ABD ve İngiltere'de değil, daha ılımlı biçimleri ile Kanada, Yeni Zelanda, Almanya, Hollanda, Fransa, İtalya ve İsveç'te de uygulanmıştır. 1980'lerde uluslararası düzeyde ortaya çıkan borç krizi ile gündeme gelen sosyal devletin yeniden yapılanması hedefi ile ortaya konan neoliberal politikalarından birçok ülke sermaye piyasalarını disipline etmek için yararlanmıştır.

Neoliberal politikalar sadece sosyal devletin yeniden yapılanması hedefiyle sınırlı kalmamış, bu kapsamda yerelin yeniden yapılandırılarak, canlandırılması da hedeflenmiştir. Bu doğrultuda kentler; gerçekleştirilecek yeni kurumsal yapılanmayla birlikte uygulanacak yeni mekansal stratejilerin bir arenası olarak algılanmaya başlanmıştır. Yerel ekonomik gelişmeyi başlatmayı hedefleyen bu stratejiler doğrultusunda kurumsal yeniden yapılanmayla işlev kazandırılacak kentlerin "yeni girişimcilik modeli" etrafında amaçları:

1. yerel işgücü piyasasını esnekleştirme,
2. kentlerarası ve bölgelerarası rekabeti başlatma,
3. yerele özgü potansiyelleri piyasa hedefleri doğrultusunda harekete geçirmek olacaktır. Böylece 1980'lerin başlarından itibaren gelişmiş kapitalist ülkelerin kentsel

sistemlerinde girişimci ve rekabet merkezli yerel ekonomik politikalar geniş ölçüde gündeme gelmiştir (Çınar 2005).

Harvey (2008) “eşitsiz coğrafi gelişme” (uneven geographical development) olarak adlandırdığı küresel kapitalizm ya da küresel neo-liberalizm’in en önemli paradokslarından biri olarak sistemin adil bir şekilde dağıtılmış bir ekonomik büyümeyi destekleyememesini göstermektedir. Bunun yanında Neo-liberal ekonomik sistem ile “geri kalmış ülkeler”in gelişmiş ülkeleri yakalayabilme çabasında oldukları ancak sistemin bizzat kendisinin onları geri bırakmak üzere işlediğini anlatmaktadır. Burada aslolan, içinde bulunduğu krizden çıkabilmek adına, zincirlerini kırmış küresel sermayenin akacak, büyümesini ve yayılmasını sağlayacak; yeni kaynaklar, yeni coğrafyalar, yeni mecralar aradığıdır. Yükseltilecek yerelleşme, yerelin lokomotif olduğu kalkınma ve yereller arası rekabet söylemleri ise yereli arenaya çekebilmek için geliştirilmiş denilebilir. Tüm bunlara rağmen sermaye birikimini batılı kapitalist ülkelerle birlikte tamamlayamamış yerel ise kalkınması için gerekli olan sermayeyinin biriktirilmesini bu formül de aramaktadır. Ve arayış içerisinde olan küresel sermayeyi çekebilmek adına kentlerini “Küresel Kent” statüsüne yükseltebilme amacını gütmektedir.

Nitekim 1980’ler sonrasında küresel sermayeyi çekebilmek adına İstanbul’a “Küresel kent”vizyonu biçilmiştir. Yapılan uygulamalarla küresel sermayenin ihtiyaç duyduğu mekanları oluşturmak suretiyle küresel kent, marka kent, rekabet eden kent statüsü kazanan kente akacak küresel sermaye ile kenti daha yaşanabilir, daha sürdürülebilir bir kent haline getirmek hedeflenmektedir. Günümüzde de benimsenen neoliberal politikaların ağırlığının hissedildiği küresel sermayeyi çekme suretiyle kalkınma amacına dönük olarak, hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı da İstanbul’un küresel bir merkez olarak sürdürülebilirlik ilkelerinden de taviz vermeden, Dünya Kentleri arasında yerini alması hedefi ile kendini gösteriyor olsa da sermaye birikiminin bu tarz bir politika ile sağlanamayacağı ve bu sürecin riskler taşıdığını savunan muhalif söylemler ya da temkinli söylemler diyebileceğimiz söylemler de bulunmaktadır.

Nitekim Geray (2001) küreselleşmenin söylem olarak, 2000’li yılların başında aşırı hızla gelişen iletişim ağlarının, teknolojinin ulaştığı düzeyin bir sonucu, bilgi çağının bir özelliği olarak algılanabileceğini ancak bugün gelinen nokta itibarıyla “liberalizm”e dayalı, ulus-üstü ortaklıklarca anaparanın (sermayenin) serbestçe dolaşımını, emeğin daha güçsüzleşmesini amaçlayan bir yeni ekonomik dünya düzeni ile özdeşleşen, özellikle de gelişmekte olan ülkelere dayatılan bir ekonomi kuşatması olarak karşımıza çıktığından, küreselleşmeyi “emperyalizmin yeni yüzü” diye niteleyenlerin arttığından bahsetmektedir. Bunun yanında konumuzun odak noktalarından biri olan sürdürülebilirliğin yerelleşme ilkesi ile ilgili olarak; kentlilerin, kentdaşların haklarını içeren, daha doğrusu insan haklarının yerel düzeyde somutlaştırılması amacıyla düzenlenen Avrupa Kentsel Şartı (European Urban Charter) nın da özeksizleştirim eğilimlerini yansıtan bir Avrupa Konseyi belgesi olduğu, Maastrich Anlaşması’nda yer alan, kamu işgörülerini yerel halka en yakın düzeyde, yerelde görülmesi (subsidiarity) ilkesinin de özeksizleştirim ilkesinden başka bir şey olmadığı vurgusu ile bütün bu eğilimlerin, “yerelleşme” adı altında küreselleşmenin, daha doğrusu neo-liberal düzenin amaçlarına yarayan bir araç durumuna indirgenerek bu kavramların çarpıtıldığını anlatmaktadır (Geray 2001).

Dolayısıyla sürdürülebilir kentsel gelişimin başat konusu durumundaki “yerellik” kavramının yükseltmek suretiyle yerel yönetimlerin “Küresel” ağlara takılma tehlikesi bulunduğu hakkında görüşlere de burada yer vermekte yarar vardır. Merkezi yönetim ile bağları gevşetilmiş yerel yönetimlerin, ulusal devletin denetim alanı dışında farklı iktisadi bütünlerin parçaları olma sürecine girdikleri, yerel yönetim fetişizminin, Avrupa kıtasında ulus devletleri eriterek “Tek Avrupa” hedefine yardımcı olmak üzere yükseltildiği, dünyada ise ulus aşırı şirketlerin küresel egemenliklerini kolaylaştırmaya yardımcı olduğu, bu yönü ile merkezi yönetimden daha çok uzaklaşmış, kendi kendine yeten yerel yönetim modelinin, küreselleşmeye koşut olarak ulus-devletin erime sürecine yardımcı bir model olduğu; ”Ölçeği nedeniyle demokrasinin temeli olarak yerel yönetimlerin gösterilmesine ilişkin savın yalnızca iyi niyetli bir beklenti olup, bugünü ve geleceği metropollerde yaşayan çağdaş toplum sözkonusu olunca, yalnızca iyi niyetli bir beklenti olmakla kalmamakta aynı zamanda nostaljik bir nitelik kazanmakta” olduğu uyarısı yapılmaktadır. Burada “Sağlıklı bir “yerel” çözüm

bulamayan, bu yerellikle kendini tanımlamayı ve varolmayı başaramayan toplum, ulusal ölçekte ifadesini nasıl bulacaktır? (Fırat 2001)” sorusunu sormakta yarar vardır.

Tüm bunların yanında yerel yönetimlerin hızlı kentleşme ile ortaya çıkan altyapı yatırımlarını yapmak için gereken maddi imkanlara sahip olmayışı ve bunu devletten karşılayamamaları karşısında bu kaynakları özel ve çok uluslu kuruluşlardan sağlamak yerine, kamunun, yerel yönetimlerin kaynaklarını arttırmak ve özelleştirmeye gitmeksizin bu kentsel gereksinimleri gerek altyapı gerekse hizmetleri bir kamu görevi olarak yerine getirmesinin yeğlenmesi ve dış borç yerine kamu kaynaklarını harekete geçirmek, borç faizlerinden ve kur farkı giderlerinden, ortaklık kârlarından, aracı giderlerinden kurtulmak yoluyla işleri çok daha ucuza mal etmek olanağı üzerinde durulmalı ve altyapıda yabancı sermayeye yalnızca bir finansman hareketi gözüyle bakılmamalı ve uluslararası anaparanın kurumları kamusal hizmetlerin ticarileştirilmesine (Geray 2001)” yol açtığı göz ardı edilmemesi gereken öneme sahiptir

Ancak bugün özellikle Büyükşehir Belediye’lerinin Uluslararası Ortaklıklar eliyle yaptırdığı işler, genel itibariyle kaynak açısından çok yüksek maliyetlere gereksinim duyulan işlerdir. Bu özellikleri nedeniyle Merkezi hükümet kamu kaynaklarını direkt kullanmak yerine, sermaye birikimlerini bize nazaran, çok zaman önce tamamlamış erken kapitalistleşmiş ülkelerden sağlanan kredilerle dolaylı yoldan karşılanması yöntemini benimsemiştir. Uzun zamandır kullanılan bu yöntemle ilgili fizibilite çalışmaları yapılması için uygun bir veri deposu olduğu göz önüne alınarak fizibilite çalışması yapılmalı ve sonuçlara göre yeni yöntemler geliştirilmesi gündem edilmelidir.

Yukarıda değinilen yöntem yoluyla; bilgi ve teknoloji eksikliğimiz olan işlerde yabancı ortaklarla kurulan konsorsiyumlarda edinilen know-howlar, yetişmiş eleman kazanımını sağlamakta bunun yanında özgüven ve alınan bilgilerin geliştirilmesi sonucu yeni büyük yerel şirketlerin ortaya çıkmasının altyapısını oluşturmaktadır. Bu nokta da yapılabilecek fayda zarar analizlerinde fayda hanesine yazılabilecek önemli bir husustur.

Tüm bunların yanında özellikle belediyelerin asli görevleri kapsamında olan çöp, temizlik, itfaiye, toplu taşıma gibi hizmetlerde özelleştirme ve taşeronlaşmaya gitmesi gibi sürdürülebilirliği yakından ilgilendiren ancak tezimizin kapsamı dışındaki bu konuların da çok yönlü olarak irdelenmesi avantaj ve dezavantajlarının ortaya konması önemiyet arz etmektedir.

Bu noktada tüm bu siyasi mülahazalara rağmen uluslararası çevre politikalarında, herşeyden önce titizlik ve öngörüyle belirlenmiş ulusal çevre politikalarının savunulması ile “küresel ve yerel” gereksinimlerin uzlaştırılmasında optimumun aranması gereklidir. Yerelleşme ve özünde sürdürülebilirlik ilkelerinin her alanda olabildiği gibi bir takım menfaatler ve gizli niyetlerle çıkar grupları ve güç odakları tarafından kullanılabilceği göz önünde bulundurularak, bu konuların kentten farklı aktörlerince özellikle de sivil inisiyatiflerince dikkate alınmaları ve “küresel ve yerel” gereksinimlerin uzlaştırılmasında optimumun kent- kentli haklarının her alanda savunulması gerekmekte ve bunun için de güçlü, demokratik bir siyasi ve ekonomik yeniden yapılanmanın şart olduğu bilinmelidir.

3.2 (KÜRESEL) NEO-LİBERALİZMİN OLUŞTURDUĞU KENTSEL MEKANLAR

Küreselleşmenin dolayısıyla onun uzantısı olan neo- liberal politikaların İstanbul mekansal gelişmesi sürecinde yarattığı etkilerin konu edileceği bir sonraki başlıktan önce küresel kent ya da dünya kenti kavramının ortaya çıktığı bu süreçte değişen üretim şekilleri ile birlikte neoliberal politikaların kent üzerindeki etkisi ve oluşan yeni kentsel mekanlar çalışmanın bu kısmında ortaya konacaktır.

Kentsel kaynakların paylaşımı kent siyasetinin başat konusu olup; kent kaynaklarının ne tür alanlara aktarıldığı da ya da kaynakların kimin yararına kullanıldığı da kentsel kaynakların paylaşımının başat konusudur.

Harvey’e göre, kapitalistler arasındaki kaçınılmaz rekabet bir aşırı birikim bunalımına neden olmaktadır. Bunalım aşırı birikim sorunu birinci çevrimde, biriken sermayenin

talep doygunluğu nedeniyle yatırıma dönüştürülememesinden doğmaktadır. Yatırımların birincil döngüden ikinci çevrime kaydırılması yoluyla kapitalizm aşırı-birikim sorununu geçici olarak aşabilmektedir. Bu durum sermayenin dikkate değer bir bölümünün kentsel gelişime yönlendirilmesi anlamına gelmektedir. Bu nedenle yapıtlı çevreye yapılan yatırımlar, bunalım dönemlerinde kapitalist ekonomide istikrarı sağlamanın yolu olarak görülmektedir (Harvey 1996).

Bu noktada ülkemizde de neo- liberal politikaların uygulanmaya başlandığı tarih olarak kabul edebileceğimiz 80 sonrası, sermayenin “gerek Harvey’in belirttiği gibi birinci çevrimdeki aşırı birikimi nedeniyle gerekse ikinci çevrimdeki sektörlerin görece karlılığı nedeniyle olsun kentsel mekana ya da kentsel gelişime yapılan yatırımlara kaynak aktarımında; küresel bağlamda, hem devlet hem de özel sermaye çerçevesinde yapılan tercihler sonrasında ortaya çıkan sermayenin akış yönü, yapılan yatırımların kime yönelik fayda ve zarar yarattığını ortaya koymaktadır. Sermayenin üretken sektörden kent mekanına kaymasında devletin doğrudan etkisi olduğu gibi sermayenin bu yönelimi bazende devlet stratejilerinden kaynaklanmaktadır. Devlet tarafından verilen teşvikler, vergilendirme, özendirme vs. bu stratejilerin bir aracıdır.

4. Bölümde detaylı olarak bahsedilen Formula 1’in yer seçim süreci, alanın turizm alanı ilan edilmesi ve sözkonusu yere yapılan ulaşım yatırımları ya da devletin bizzat yetkilerle donattığı TOKİ’nin Kurtköy Bölgesi’nde yaptığı yatırımlar ve sermayeyi bu alana çekme girişimleri sermayenin kent gelişimine kaydırıldığını gösteren önemli örneklerdir. Tez kapsamında, yapılan bu uygulamaların kentin sürdürülebilirliğine etkisi değerlendirilmektedir. Ayrıca bu yatırım ve harcamaların yönelimi kent makroformunun belirleyicileri haline geldiğinden merkez stratejileri belirleyenlerin planlar mı yoksa, yerelin de üzerinde merkezler mi olduğu önem arz etmektedir. Bu noktada Şengül; Devletin kendi yaptığı yatırım harcamaların yönelimi kentsel gelişmenin makro bağlamının önemli belirleyicisi olduğunu söylemekte ve kentleşmeye kanalize edilen kaynakların büyüklüğü ve niteliği ile birlikte yerel yönetimlerin merkezi yönetim karşısındaki özerklik derecesinin de bize kentsel ölçeğin üst ölçekler karşısındaki görece özerkliğini gösterdiğini belirtmektedir (Şengül 2000, s.32).

“Üretim Şekillerinin Dönüşümü İle Oluşan Yeni Kentsel Mekanlar”: Harvey (1996) gelişmiş kapitalist ülkelerdeki sermaye birikim süreçlerini analizinde, sermayenin postfordist dönemle birlikte aşamalı olarak endüstriyel üretimi terk ederek ticaret, turizm gibi tüketim odaklı sektörlerle ve bilgi ve teknoloji üretimi odaklı sektörlerle yatırım yaptığını söylemektedir (Harvey 1996).

Harvey’in bu söylemini haklı çıkaracak şekilde; 1980’li yıllarla birlikte ürün ve hizmetlerin üretimi konusunda yaşanan dönüşüm ve bilgiye dayalı bir yapının gelişmesi paralelinde üretim sürecinde yani firmalarda finans, üretim ve dağıtım; idari yapıda, strateji seçme, planlama, organize etme gibi fonksiyonların koordinasyonunda karmaşık bir yapı yaratmıştır. Dolayısıyla kuruluşlar tarafından bilgilerin analiz edilmesi, dağıtılması ve üretilmesi gereken bilgi miktarında artış ile beraber üretim ve yönetim birimlerinin diğer bir deyişle kuruluşların ulusal ve uluslar arası ölçekte yerlerinin mekansal dağılımlarında toplaması, biriktirmesi, vs’i için strateji geliştirilmektedir.

Bu yeniden yapılanma sürecinde; sanayi toplumunun ürünü olan temel kurumlar son derece ciddi bir sarsıntı geçirmekte, stratejik kaynağı oluşturan sermayenin yanında teorik bilgiyi piyasada ürünlere ve hizmetlere başarılı şekilde dönüştürenler ile eğitim ve araştırma-geliştirme harcamalarına daha çok yatırım yapan işletmelerin ya da toplumların başarılı olacağı düşünülmektedir. Dolayısıyla üreticiler bu durumun bilinciyle, imalat araçlarına ve ürüne verdikleri önemi giderek bilgisayar kullanımı, reklam, pazarlama gibi hizmet faaliyetlerine yöneltmekte ve bu faaliyetler çerçevesinde ürünlerinin pazar piyasasını sağlamlaştırabilecekleri düşüncesini taşımaktadırlar.

Buradan hareketle üretim sistemi yeni tip bir örgütlenme modeli geliştirmiş; üretim, yönetim, pazarlama ve finans gibi birbirinden ayrı kabul edilen birimlerin iç içe geçmiş, karşılıklı etkileşimi ve anında bilgi akışını öngören bir organizasyon amaçlanarak, birimler arasında sürekli bir geri besleme, düzenleme mekanizmasına dayalı yönetim ve organizasyon yapısı oluşturulmuştur.

Ekonomide yaşanan bu dönüşüm sürecinde mekanın anlamında da bir dönüşüm yaşanmış ve mekan tüm sosyal, ekonomik, kültürel ve politik gelişmelerin doğal bir bileşeni olarak (mekan, edilgen bir unsur olmaktan çıkarak) tüm yapının oluşmasında ve üretilmesinde etken bir unsur olarak tanımlanmaktadır. Artık mekanın özellikleri ve potansiyeli sosyal ve ekonomik olguları tamamlayan ve yön veren temel değişkenlerden biridir (Mert & Çıracı 2004).

Harvey (1996) tarafından sermayenin ilk çevrimden ikinci ve üçüncü çevrimlere aktarılması olarak yorumlanan ve batılı gelişmiş kapitalistler tarafından uluslararası rekabet karşısında kaderine terk edilen endüstriyel üretimin tasfiye edilmesi durumunu ortaya çıkaran bu yapılanma Türkiye’de; endüstriyel üretim azalarak da olsa varlığını korurken ticaret, turizm, hizmetler gibi tüketim-odaklı sektörlerle daha fazla yatırım yapılmaya başlanmıştır. Yani Türkiye’de sermaye birikim ilişkilerinde Batılı kapitalist ülkelerdeki gibi bir sanayisizleşme süreci deneyimlenmemiş ancak; ekonomisi de artık büyük ölçüde kentler ve tüketim faaliyetleri üzerinden işleyen bir ülke ortaya çıkmıştır. Bu yapılanma; Finans sektörüyle içiçe geçmiş gayrimenkul ve inşaat sektörü sermaye birikimine yeni dinamikler sağlayan bir ekonomik yapılanma olarak tariflenmektedir (Penpecioglu 2011).

Kentleri dönüştüren, büyüten, planlamayı ve devletin kentsel gelişmedeki rolünü yeniden tarifleyen bu ekonomik yapılanmada yabancı sermaye eliyle kente getirilen büyük ölçekli projelerle kentsel mekan ve makroform şekillendirilmiştir. Ekonominin mekanı şekillendiren bu etkisinin arka planındaki küreselleşme süreci ve neo liberal politikalara göre geliştirilen mekansal organizasyon içerisinde İstanbul’un yerinin belirtilmesi değişen mekansal yapının etkilerinin anlaşılmasında gereklilik arz etmektedir.

Şöyle ki Şengül (2000); Keynesyen dönemde makro süreçler tarafından kentler arasında mekansal işbölümü olduğunu ve bu işbölümünün birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğundan bahseder. Bu işbölümünde bazı kentler üretim merkezi niteliği taşıırken, diğerleri yönetsel ya da dağıtım sürecinde rol alan kentler olarak belirginleşmektedir. Günümüz hegomonik projeler dönemi de kaçınılmaz olarak bir mekansal işbölümünü

öngörmektedir. Ancak Keynescilik sonrası dönemde kentler, aynı rolleri bu kez tamamlayıcılık şeklinde değil, birbirleri ile belli bir yarışmacılık içinde üstlenmeye çalışmaktadırlar. Dolayısıyla kente makro düzeyde atfedilen rol de söz konusu kentin gelişiminin sosyo – mekansal bağlamı olarak önem kazanmaktadır (Şengül 2000).

Kente makro düzeyde atfedilen rolün belirlenmesi küresel kentleri olgusal düzeyde tanımlama çalışmalarını gündeme getirmiştir. Bu çalışmalarla ortaya çıkan sıralamalarla kente ilişkin bir imaj yaratmak, kenti tanıtmak ve kentin çekim gücünü artırmak mümkün olduğundan bu çalışmalar ayrı bir önem kazanmıştır (Topal 2003). Kentlerin düzeylerini belirleme ile ilgili günümüzde birçok ölçüm yapılmaktadır.

Bu alanda yapılan sınıflandırmalardan ilkinde Peter Hall kentleri, nüfus büyüklüğü, önemli politik güç merkezleri, ekonomik zenginlik, güçlü ulusal ve uluslararası kurumlar, büyük banka, sigorta vb. ekonomik kurumların bulunması ve de güçlü deniz ve hava ulaşım ağına sahip olmaları durumuna göre “dünya kentleri” olarak tanımlamıştır. Hall’a göre bu kentler: Londra, Paris, Randstad, Moskova, New York, Tokyo, Hong Kong ve Mexico City’dir (Çadırcı 2006).

Bir başka sınıflandırma çalışmasında Friedman kentleri “önemli finans merkezleri olma, çokuluslu şirketlere yönetim merkezi olma, uluslar arası kurumların varlığı, önemli imalat merkezleri olma, hızlı büyüyen bir hizmet sektörü, dünya taşımacılığında önemli bir düğüm noktası olma ve nüfus büyüklüğü” kriterlerine uygun olarak tanımlamış ve kentsel bir hiyerarşi oluşturmuştur. Friedmann, kullandığı bu yedi kriterle 30 tane “dünya kenti” belirlemiştir. Bu kentlerden, sermayenin kontrol merkezi olarak emeğin yeni uluslararası bölüşümünde etkin olanları “birincil dünya kentleri” ve diğerlerini ise “ikincil dünya kentleri” olarak adlandırmıştır. Bununla birlikte, kentlerin yer aldığı ülkeleri de Dünya Bankası verilerini kullanarak merkez ülkeler ve yarı-çevresel ülkeler olarak ikiye ayırmış ve 30 kenti hiyerarşik olarak sınıflandırmıştır. Bu kentlerden Londra, Paris, Rotterdam, Frankfurt, Zürih, New York, Şikago, Los Angeles ve Tokyo merkez-birincil dünya kentleri; Sao Paulo ve Singapur ise yarı-çevresel-birincil dünya kentleri, Brüksel, Milan, Madrid, Toronto, Miami, Houston, San Francisco ve Sidney; yarı-çevresel ülkelerde ise Johannesburg, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Caracas,

Mexico City, Hong Kong, Taipei, Manila, Bangkok ve Seul ise İkincil dünya kentleri olarak sıralamıştır.⁶¹

Günümüz enformasyon kenti ve dünya ölçeğinde yoğunlaşan iletişim ağlarının bir akışlar mekanını yaratması, günümüz küresel kent analizlerinin temel argümanlarını oluşturmakta bütün kentlerin ağlar üzerinde birer düğüm noktası olmalarını vurgulamaktadır. En önemlisi de kentler arasında hiyerarşik bir yapıdan çok yatay ve bağımlılık ilişkilerin varlığını savunmaktadır.

Loughborough Üniversitesi, Küreselleşme ve Dünya Kentleri Çalışma Grubu ve Ağ-GaWC (Globalization and World Cities-Study Group and Network) merkezi “Küresel kent” kavramını ilk tanımlayan (1998) ve bu kentler için bir sıralama sistemi önerenler arasında en önde gelen kuruluşlardan biridir (Karabey 2010). Merkez Alfa Kentleri birinci kademe, beta kentleri ikinci kademe ve gamma kentleri üçüncü kademe dünya kentleri ve 315 kentte 100 küresel hizmet firmasının konumunu ve bu kentler arasındaki ilişkiyi ölçen “küresel ağ bağlantırlığı” ölçümleri olan bir merkezdir.

GaWC merkezinin küresel kent/dünya kenti ile ilgili 1999’da yaptığı, “Alfa-Beta-Gama Dünya Kentleri Sınıflandırması”: 122 kentte ve 4 ayrı hizmet sektöründe (muhasabe, reklam, bankacılık, hukuk) küresel faaliyet üreten firmaların kentlerdeki hizmet değerlerini içermekte olup; J.V. Beaverstock, R.G. Smith ve P.J. Taylor’un bulunduğu grupta yapılan çalışma İstanbul’a da yer veren ilk uluslararası çalışmadır. Bu sınıflandırmada İstanbul’un Hizmet sektörlerine göre yapılan ölçümlerde; muhasabe, reklam, bankacılık, hukuk sektörlerinde sırasıyla 0, 2, 1, 1 puanları ile toplamdaki 4 puanla listede üçüncü kategori olan “gama dünya kenti” olarak yer almış ve bulunduğu geniş coğrafyada tanımlanabilen tek dünya kenti olması nedeni ile 49. Sırada bulunmaktadır (Çadircı 2006). GaWC Araştırma Merkezi’nin "Alfa", "Beta", "Gama" kategorileri modelindeki sıralamasında, İstanbul, 2010’daki değerlendirmelerde Alpha (-) kategorisinde gösterilmektedir.⁶²

⁶¹YTÜ & BİMTAŞ, 2006, İstanbul’un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Strajileri Araştırma ve Model Geliştirme Stratejileri, Rapor 1. Bölüm.

⁶²http://en.wikipedia.org/wiki/Global_city

2000 yılında ise kentler, arasındaki akışların büyüklüğü ve bir kentin dünyadaki diğer bütün kentlere bağlanabilme düzeylerine göre önem kazanmıştır. Dolayısıyla artık küresel kent ağı üzerinde birer düğüm noktasını tanımlayan kentlerden düğümlerin stratejik bölgelerinde yer alanları ile komuta ve kontrol merkezleri olarak; ekonomik, politik, kültürel ve sosyal üstünlüğü sağlayan, kentin sahip olduğu “küresel ağ bağlanırlığı”nın niteliği ve küresel ağ bağlanırlığı güçlü olan kentler “küresel kentler” olarak tanımlanmaktadır. Bu aynı zamanda kentlerin küresel akışlarda merkez olma düzeyini de göstermektedir. Bu analizi takiben GaWC merkezi de değişen bu konsepti küresel kent ölçümlerine uygulayarak deneysel analizlerin oluşturulmasına öncülük etmiş ve “küresel ağ bağlanırlığı” / global network Connectivity modelini geliştirmiştir (Topal 2003).

İstanbul “küresel ağ bağlanırlığı” modelinde dünyadaki 315 kent arasındaki 35. kent olarak listeye girmiş ve merkez tarafından “yüksek bağlantılı dünya kenti” olarak tanımlanmıştır. Bu ölçüm İstanbul’un Ortadoğu, Kuzey Afrika, Ön Balkanlar, Kafkasya ve hatta Orta Asya boyunca küresel kent olarak tanımlanan tek kent olduğunu göstermektedir (Çadircı 2006).

Ancak bu ölçümde küresel ağ bağlanırlığı yalnızca hizmet firmalarının kentlerde oluşturduğu ağlara indirgenmekte kentlerin küreselleşme düzeylerini ifade eden diğer kentlerle bağlanabilme düzeylerini ölçmemekteydi, bu ise bir eksiklik olarak nitelendirilmiştir. Modelin eksikliğini giderilmesi amacıyla GaWC koordinatörü Taylor tarafından 2004 yılında kentler arasındaki akışların büyüklüğü ve bir kentin dünyadaki diğer bütün kentlere bağlanabilme düzeyini ölçümleyebilecek 16 ayrı kriterin kullanıldığı ve küresel akışları ekonomik, politik, kültürel ve sosyal boyutlarıyla ölçen yeni bir ölçüm yapılmıştır . Bu ölçümde veriler kentlerin ekonomik, kültürel, sosyal, politik olarak oluşturduğu ağlardan elde edilmiş ve kentlerin öneminin tespitinde düğümler olarak kentlerin bağlanırlık düzeyleri ile kentteki hizmet büyüklüğü esas alınmıştır (Çadircı 2006).

Dönüşen sisteme göre mekanın organizasyonunda şebeke/ağ türünde, uluslar arası boyut kazanan kademelenmede dünya kentlerinin, dünya sistemiyle bütünleşme biçimi,

ekonomik, sosyal, yapısal, politik yapısını ve kentleşme süreçlerini etkilemektedir (Sarioğlu 2005, s.58). Bu bakımdan büyük projeler eliyle dünya kenti olabilme, küresele eklemenebilme adına yapılanlar; kimi zaman fırsatların hayata geçirilmesinin etkin ve çağdaş araçları olarak hayatımıza girmekte ve kentsel gelişmeye katkıda bulunmaktadır. Ancak, kimi zaman da planlamanın bütünlüğünü sarsan noktasal eylemlere dönüşebilmektedir. Hatta içinde yer aldığı planın ilkelerini geçersiz kılacak nitelikte uygulamalar olarak da karşımıza çıkmaktadırlar.⁶³ Yabancı sermayenin bilinen bir plan doğrultusunda olmayan dağılımında; yatırım coğrafyası fiziki olarak yaygın bir görüntü arzietmekte ve yabancı yatırımlar girdikleri kentin gelişimini kentin yerel dinamikleri dışında yönlendirmektedir (Yılmaz 2010). Sözkonusu yabancı yatırımlar bazı kentleri “dünya kenti” durumuna getirebilmek için bu kentlerin beş yıldızlı otellerle, gökdelenlerle, büyük iş ve ticaret özekleriyle doldurulmasını amaçlamakta ve bu amacı gerçekleştirmenin önünde “engel” oluşturan bütün kentsel çevresel değerleri hiç saymakta sakınca görmemektedir (Keleş 2011).

Yerel de her kent üretim ve sermaye piyasasında yaşanan değişimlere ayak uydurmak ve sermayeyi kendine çekmek için bu süreçte yukarıda belirtildiği gibi içinde yer aldığı plan ilkelerine aykırı olarak sansasyonel projeler üreterek kentler arasındaki yarışta avantaj elde etmeye çalışmışlardır. Dolayısıyla neo-liberal “yarışmacı planlama” anlayışı içinde bütüncül planlama geri plana itilmiştir. Ancak, kentin proje ve tasarımlarla biçimlendiği kısa bir dönemin ardından parçacıl yaklaşımların doğuracağı sakıncalar fark edilmiş ancak bu süreçte kentler: kentin gerçekleriyle ilişkisi olmayan mekanlar yaratılması, her şeyin metalaşması ve özgün kimliğin, otantikliğin yitirilmesi gibi risklerle karşı karşıya kalmışlardır.

Öte yandan, mekân ve kültür sorunlarının yanı sıra kaynakların dağılımı, ekonomik gelişmenin gerçek boyutları, sosyal refah, toplumsal adalet konularında da yarışmacı planlama söyleminin vaat ettiklerinden farklı bir tablonun ortaya çıktığı görülmüştür.

Bu düzende artık kentsel yatırımlara yönelen sermaye için coğrafyanın herhangi bir önemi kalmamıştır. Küresel sermayenin istekleri doğrultusunda herhangi bir mekansal

⁶³ Sempozyum: İstanbul Buluşmaları “İstanbul’da Büyük Projeler” 8–9 Ekim 2007/TMMOB-SPO
http://www.spoist.org/dokuman/kitaplar/Istanbul_Bulusmalari_2007.pdf

organizasyon yerden bağımsız, her yerde olabilecektir. Bu mekansal organizasyonlar için önem kazanan alanlar; herhangi bir bağlam ilişkisine bağlı olmayarak tamamen sermayenin atadığı değerlerden dolayı konumlanan alanlardır.

Tezde konu edilen Formula 1 alanı yer seçimi de sermayenin atadığı değerlere bağlı olarak belirlenmiş olup; ekolojik faktörlerin göz önüne alınmayarak sadece sermayenin istek ve arzuları ön plana çıkarılarak, etkinliğin diğer kentlerde gerçekleştirilebilme alternatifleri göz ardı edilerek yer kararı verilmesine örnektir. (Bknz 3.bölüm, s.151)

Ya da bu örnekten farklı olarak bugün birçok araştırmaya konu olan ve tez araştırma alanında da konumlanan kapalı site mekanları, dünyanın pek çok bölgesinde görülen ve söz konusu sermayenin atadığı değerlere göre oluşmuş yerleşmelerdir. Kapalı site mekanları özellikle Amerika'da ortaya çıkmış olup, Güney Afrika, Hindistan, Avrupa olarak devam etmiş küresel bir fenomendir. Kapalı site yerleşmelerini, küreselleşen dünyaya mekansal bağlantısını sağlayanlar ve sağlayamayanlar olarak ayrıştırmak mümkün olup, bu yerleşimler eşitsizlik durumunun mekanda yansımalarıdır. Yani yarattığı ayrılmış mekanlar, toplumsal uçurumlar ve giderek büyüyen kentsel yoksulluk olgusu da Neo-liberal politikalar sonucu ortaya çıkan ve bu tezin bakış açısı dışında olan sosyal sürdürülebilirlik adına incelenmesi gereken sorunlardır (Akgün 2009).

Planlama açısından lokalde planlamanın aracılığı ile kamu yararı gözetilerek sermaye birikimi ile bağı olacak şekilde planlanan modern kentteki kamu bağı bu süreçte ortadan kalkmaktadır. Yani kamu yararının esas alındığı planlar yerine; küresel ekonomideki baskın eğilimlerin şekillendirdiği, düzen içerisinde yarışır duruma gelen kentlerin, rekabet koşullarına göre yapılanması ana planların amacı haline gelmiştir. Ancak, ilerleyen zamanda bu da yetersiz görülmüş ve artık bu amacın ülkesel, bölgesel stratejilerle ilişkilendirilmesi gereği vurgusu yapılmaya başlanmıştır.

Bölge planları yapılması; her sektör için çerçeve planlar hazırlanması; kentlerin bölgeleriyle birlikte ele alınması; bölgesel ve yerel yönetimlerin güçlendirilmesi; sivil toplum kuruluşlarının planlamanın ana aktörleri olarak görülmesi ve desteklenmesi, bölgesel kalkınma ajansları, kentsel dönüşüm ajansları vb. kurulması bu yapılanma

modelinin parçalarıdır. Ancak 80'lerden itibaren katılımcı planlama yerel halkın planlanmaya katılımı gibi modellerle arayış içinde olan planlama, giderek neo-liberal rekabet ortamında etkisini kaybetmekte⁶⁴ ve yukarıda da bahsettiğimiz gibi yeni kent mekanlarını artık piyasa dinamikleri şekillendirmektedir. Planlama krizinin yaşandığı bu dönemde yeni planlama yaklaşımı arayışları içine girilmiş, 'Stratejik planlama' ile piyasa eğilimlerine uyum sağlanmaya çalışılmıştır (Baş 2006).

Dolayısıyla önceki dönemlerde; 19. yüzyılın kentini sanayi politikaları, 20. Yüzyıl kentini planlama politikaları şekillendirirken⁶⁵, 21. Yüzyılda kentlerin yarışında kenti ön plana çıkaracak büyük ölçekli projeler kentlere yön vermişlerdir, denilebilir.

Örneğin; 1980'lerden sonra küreselleşmenin yeni dinamiklerine bağlı olarak, yukarıda anlatıldığı gibi küresel ekonomide finans ve üretici hizmetlerin etkisinin artması ile birlikte kentlerde imalat ağırlıklı geleneksel merkezin yerini bankacılık ve hizmet faaliyetlerinin arttığı küresel kent merkezlerin ortaya çıkması, yeni düzenin mekana yansımış ayrı boyutu olup; planlamanın yeni piyasa dinamiklerine göre kent mekanına şekil vermesinin bir göstergesidir. Bu kararların neticesi olarak finans sektörüne yer vermek için son 10 yılda insanlar şehir merkezlerinden atılıp banliyölere itilmişlerdir (Lefebvre 1996).

Bunun yanında tezin uygulama alanı olan Kurtköy bölgesi yakın çevresinde yapılan İstanbul Park Formula 1 pisti de 21. Yüzyılda bir kent planından, planlama örgütünden ve planlama disiplin ve denetiminden yoksun şekilde, sektörel ve parçacı düzenlemelerle küresel sermaye ile bütünleşme sürecinin farklı mekansal organizasyon anlayışında, büyük ölçekli projeler geliştirme yöntemi ile kentlere yabancı sermaye çekilerek cazibe merkezi yaratmaya yönelik bir çabanın örneğidir.

Sonuç olarak: Üretim şekillerinin değiştiği neoliberal politikalar sonucu toprakları bir meta haline gelen küresel kentlerin karakteristik özellikleri

a. yoğunlaştırılmış karar alma merkezleri,

⁶⁴ YTÜ & BİMTAŞ, 2006, İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Strajileri Araştırma ve Model Geliştirme Stratejileri, Rapor 1. Bölüm.

⁶⁵ Aksoy A, "Kültür Politikasında Gucci Prada Açılımı," Radikal Eki, 7 Aralık 2008.

- b. finans ve ihtisaslaşmış hizmet firmalarının ana merkezleri,
- c. endüstriyel firmaların ve ürünlerin teknik yenilik ve üretim mevkileri,
- d. teknik yeniliklerin ve ürünlerin pazarı olarak sınıflandırılabilir (Arslan 2012).

Küreselleşmenin doğal mekanı olan kentlerde, akışkan hale gelen sermayenin akış hızı; kentlerde birtakım dönüşümlere neden olmakta ve bu dönüşümleri hızlandıran faktör olarak öne çıkmaktadır. Küreselleşmeyle birlikte sermayenin akış hızına göre kentte;

- a. fiziksel,
- b. yaşamsal
- c. yönetsel değişimler yaşanmıştır (Sarioğlu 2005)

Bu değişimlerin kent üzerinde olumsuz etkiler yaratabileceği görüşünün yanında, yaşanan bu değişikliklerin önünde bilinçsel bir duruşla bazı olumsuzlukların önüne geçilebileceği de ayrı bir görüştür.

Sermayenin akış yönünü kendine çevirmeye çalışan kentlerde kentsel gelişim;

- a. büyük kentsel projeler,
- b. çok katlı plazalar,
- c. gökdelenler,
- d. alış-veriş merkezleri,
- e. lüks konut siteleri

gibi mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Sarioğlu 2005).

Dünya Bankası raporlarına göre 2030 yılına kadar dünya nüfusuna yeni katılacak 3 milyar kişinin yüzde 97'sinin yaşayacağı ve kentsel yoğunluklarının ikiye katlanacağı ön görülen mega-kentler arasında karmaşık ve kozmopolit yapısıyla İstanbul da yer almaktadır.

İstanbul Türkiye'de ticaretin merkezi olmasından dolayı yükselen kompleksleri ile de dünyada 6. sıradadır. Bu yükselen kompleksler residans ya da kondominyumlar burada yaşamaya aday olanlara hem bir yaşam tarzı hem de farklı tüketim alışkanlıkları da sunmaktadır. Dolayısıyla bu yeni küresel sistemde bu sarmalın içerisine giren kentliye farklı yaşam tarzlarını da dayatmakta ve sosyal değerler sistemini de etkileyecek şekilde

bu tip komplekslerde yaşayanlara ayrı bir sosyal statü vaad ederek yeni bir sosyal sınıf, ayrılmış farklı tabakalar oluşturmaktadırlar.

Bu tür residansların İstanbul'daki ilk örnekleri BJK Plaza, Akmerkez Residence, Topkapı Platan Residence, Polat Tower Residence ve Elit Residence olarak sıralanabilir. Residans tipi yapıların İstanbul içinde yoğunlaştığı 4 ana bölge bulunmaktadır. Bu bölgeler:

- a. Ulus-Levent,
- b. Şişli-Nişantaşı,
- c. Göktürk-Kemerburgaz,
- d. Ömerli-Çekmeköy olup,

Sarıyer-Kilyos ile Riva-Beykoz bölgeleri de gelecekte bu tür yapıları görebileceğimiz alanlardır. Böyle bir gelişim profili içinde 2000li yıllarda residans tipi konutlarda yaşayanlara birinci sınıf bir otelin sekreterlik, ikram, daire içi temizlik gibi ev hizmetleri sunulmaktadır. Burada hedef kitle zamanı kısıtlı, gelir düzeyleri yüksek serbest meslek sahipleri, üst düzey yöneticiler, yalnız yaşayanlar, İstanbul dışında yaşayan ama sık sık İstanbul'da kalmak zorunda olan kişilerdir (Zengel&Deneri 2007).

Zengel&Deneri (2007) yaptıkları araştırmada Rezidans'larda yaşayanların çoğunun A-B sosyo-ekonomik grubuna dahil, uzmanlık gerektiren bir meslek sahibi, çocuk sahibi, 30 yaş üstünde olduklarını belirtmektedirler. İstanbul'da yapılan bu çalışmada 2 milyon 550 bin nüfusun 607 hane halkından 567 bininin B ve üst gelir seviyesine sahip olduğunu bu grubun da nüfusun yüzde 22'sine denk geldiği açıklanmaktadır. Bu gelir grubunun önemli bir bölümünün rezidans tipi konutlarda yaşama isteği ise elit kesimin konut seçimine yönelik talebini göstermektedir. Bu çalışmada İstanbul'da lüks konut tiplerinin yaygınlaşmasının önemli bir nedeni gelir dağılımındaki uçurum olarak gösterilmekte ve İstanbul' un gelir dağılımında ilk yüzde 20'lik nüfus, kentte kullanılan gelirin yarısından fazlasını tüketirken, en alttaki yüzde 20'lik grubun tüketimi toplam gelirin ancak yüzde 5'ini oluşturduğu belirtilmektedir (Zengel&Deneri 2007).

Şekil 3.1: Kanyon Konutları ve Alışveriş Merkezi, Levent



Şekil 3.2 Şişli Plaza



Kaynak: Zengel, R. & Deneri, B., Yükselen Yapı Bağlamında Türkiye’deKondominyumlara Bir Bakış
<http://www.yapidergisi.com/makaleicerik.aspx?MakaleNum=32>

İstanbul’da üst gelir grubunun bir kısmı sessiz sakin kent çeperlerini havza ve orman alanlarını tercih ederken bir kısmı ise şehirden vazgeçmeyerek rezidansları tercih etmektedir. Aşağıda kent çeperlerini tercih eden üst gelir grubuna yönelik kent genelinde yapılan kapalı villa sitelerini gösteren tablodan görülebileceği gibi havza ve orman alanlarında kentin ekolojik değerleri ve kentin sürdürülebilirliği dikkate alınmadan kuzeye doğru kentin gelişimine neden olan konut siteleri yatırımları gösterilmektedir.

Tablo 3.1: “Kent çeperlerinde yapılan kapalı villa sitelerini gösterir tablo”

Projenin Adı	Yeri	Konut Sayısı	Konut Tipleri	Konut Fiyatları (Dolar)
Acarkent	Beykoz		461-1270m2 Villalar	490-1000
Acarket Boğazüstü Evleri	Beykoz Çavuşbaşı			275-575
Alarko Sitesi	Feneryolu		149 m2 Daireler	300
Alkent 2000	Büyükçekmece		220-420m2 Villalar	600-1200
Altınorak Sunflower	Silivri	400	225-422 m2 Victoria Tarzı Villalar	225-400
Altıntaş Kemer Evleri	Kemerburgaz/ Göktürk		242-482 m2 Dublex ve Triblex Villalar	170-162
Atakonaklar	Çamlıca		200-320 m2 Daire	

			seçenekleri	
Atlantis Konutları	Sarıyer			
Bahçeşehir	Bahçeşehir		Çeşitli Büyükükte Daire ve Villalar	60-400
Bavarian Gardens	Zekeriyaköy		300-330 m2 Villalar	
Beykoz Konakları	Beykoz Saip Molla Paşa Korusu		406-576 m2 Villalar	600-1200
Büyükhanlı Sitesi	1. Levent		220-300 m2 Daireler	300-450
Casaba	Ömerli Baraj Havzası	400	Farklı seçenekler (daireler, stüdyo daireler,villalar vb.	150-750
Çamlıca Konakları	Libadiye,Çam lıca		257-436 m2 daire ve Villalar	300-800
Çamlıca Köşkleri	Çamlıca		550 m2 Villalar	
Çamlık Konakları	Yakacık		330-385 m2 Villalar	
Demirciköy Evleri	Demirciköy/S Ariyer		310-425 m2 Villalar	340-467
Dokuz Palmiye Residence Durusu Park Evleri	Kartal		70-185 m2 Daireler	
Enka Country	Kirazyalı Beldesi		254-300 m2 Villalar	
Eston Ardıçlı Evler	Bahçeşehir		168-341 m2 Duplex ve Triplex Villalar	220-395
Göksu Evleri	Beykoz		200-300 m2 Duplex- triplex Villalar 94-180 m2Daireler	
İstanbul İstanbul	Kemerburgaz/ Göktürk	162	79-274 m2 Villa -Daireler	278-470
Kandilli Evleri	Kandilli Sevda Tepesi		325-750 m2 5farklı Villa seçenekleri	575-2750
Kemer	Kemerburgaz		130-830 m2	344-843

Country			Villalar	
Kemer CountryHills/ Magnolia Drive	Kemerburgaz	22	172-312 m2 dublex ve triblex Villalar	355-634
Kemer Konakları	Kemerburgaz		330 m2 Villalar	350
Kemerburgaz Göktürk Aytek Evleri	Kemerburgaz Göktürk Köyü	144	125-275 m2 Daireler	
Kemer Göktürk Evleri	Kemerburgaz Göktürk Köyü		300-650 m2 Villalar	350-700
Korukent Sitesi	Levent		100-190 m2 Daire Seçenekleri	130-250
Korupark Sitesi	Suadiye		200-400 m2 Daire Seçenekleri	600-800
Maya Recidences	Etiler		169-546 m2 DaireSeçenekler i	400-1500
Mesa Kemerburgaz Evleri	Kemerburgaz		150-340 m2 Seçenekler	270-660
Meşeli Evler	Ömerli Baraj Havzası		138-250 m2 5 Farklı Villa seçeneği	185-310
Metrocity Millenium	Levent	189	121-372 m2 6 Farklı Daire Seçeneği	
Nida Park Evleri	Demirciköy		520-1090 m2 3farklı villa Seçeneği	
Nova Platin	Ulus			
Nurol Sitesi	Tarabya		160-310 m2 Daire Seçenekleri	360-800
Optimum Evleri	Ömerli Baraj Havzası	160	236-360 m2 4 villa Seçeneği	327-593
Ömerli Country/ Şerefusta Çiflik Evleri	ÖmerliBarajı Pşaköy Kolu	763		
Pelitli Kaliforniya Evleri	Gebze Pelitli Köyü		235 m2 dublex Villalar	120
Sarı Konaklar	Akatlar		300-400 m2 Daire Seçenekleri	450-600
Sardunya	Samandıra		56-164 m2	

Evleri			Daire Seçenekleri	
Sunset Park Villaları	Zekeriyaköy		325,370-470 m2 villalar	
Sümer Korusu	Tarabya		300 m2 Villalar	1000
Uskumru Evleri	Uskumruköy		180-200 m2 Villalar	250-500
Yeşil Yuvam Sitesi	Suadiye/Kozy atağı		125-150 m2 Villalar	
Yeşil Vadi Beldesi	1.Levent			

Kaynak: Pıncarioğlu, I. & Pıncarioğlu, M., 2002, *Nöbetleşe Yoksulluk*, İkinci Basım, İstanbul: İletişim yayınları, ss.144-145'ten uyarlanarak hazırlanmıştır.

Kentsel gelişimin yönünü belirleyen büyük ölçekli projeler, kent çeperlerinde ekolojik tahribatın nedeni olmuş, kentsel yayılmanın önünü açmış kent merkezlerinde ise her türlü yıkım, yerinden edilmenin de “Kentsel Dönüşüm” adı altında meşru göstermenin etkili yolu haline gelmiştir. Kentsel dönüşüm, mutenalaştırma süreçlerindeki sınıfsal gerilimleri bastırmaya çalışan, dönüşümün “zorunlu” ve “kaçınılmaz” olduğu ve farklı toplumsal kesimlerin (yerleşen ve yerinden edilen) “yaşam kalitesini artırılması” temelinde hegemonik neo-liberal kentsel siyasal söylemlerle yaşama geçen bu projeler kent mekanına bütünsel bir müdahale anlayışının ürünü olmamakla birlikte, kent üst-biçimine ve dokusuna uyum sorunları da oluşturmaktadır (Penpecioglu 2011).

Kentsel gelişimde izlenen bu yöntemin baş aktörleri;

- yerel yönetimler (şirketleşen nitelikte),
- yerli ve yabancı özel şirketler (yatırım için alan arayışları içerisinde),
- Siyasi partiler (politikacılar) olup yukarıda sözü edilen projeler bu aktörlerin gündemlerinin en başındadır.

Sonuç olarak; küreselleşme ile birlikte değişen kamu hizmeti anlayışı, özelleştirme, bireylerin yararı ve bu süreçte ortaya çıkan yeni kamu yararı anlayışı (Keleş 2011) da değinilmesi ve üzerinde durulması gereken ayrı konulardır. Bunun yanında kamu mülkiyeti dışında ve özel sektöre ait yatırımlar vesile edilerek kalıcı altyapı çözümlerinin getirileceği, inşa edilecek tesislerin uzun süreli olarak kamu yararına

kullanılacağı, istihdam olanaklarının artacağı ve ekonomiyi canlandıracağı gibi tüm kesimlerin menfaat elde edeceği (Dönmez 2009) savı da analiz gerektirmektedir.

Kalkınma için gerekli görülen yabancı sermayenin ülkeye çekilebilmesi için yerelden ayrı olarak, yabancı sermayenin ihtiyaç duyduğu yatırım türüne ve tercih ettikleri sektörel yapıya göre plana uydurulmak suretiyle, sermayenin kendi yerleşim talepleri doğrultusunda kent mekanlarının yaratılması ve bu suretle ekonomik kalkınmanın sağlanması yönetim politikalarının sonucu olarak, kanun ve planlarda ana hedef haline gelmiştir.

Kentsel mekanın yeniden üretiminden kaynaklanan artı-değerin büyük sermaye sahibi kesimler arasında paylaşılmasını sağlayan bu süreçler; düşük gelirli kesimlerin barınma hakkı gibi yaşamsal haklarını gözardı ederek, bütüncül-kapsamlı bir kent planlama anlayışını daha da göz ardı eden bir konuma ulaşmıştır.

Bu çerçevede 4.bölümde geniş bir şekilde irdelenen Kurtköy ve yakın bölgesinde oluşturulan kentsel mekanlar, ekonomik sürdürülebilirliğin yanında çevresel ve sosyal sürdürülebilirliğin geri plana itildiğini gösteren uygulamalar olup bu uygulamaların kentin sürdürülebilirliğine etkileri verilerle ortaya konmuştur.

3.3 KÜRESEL NEO-LİBERAL POLİTİKALARIN İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKİLERİ (1980'DEN GÜNÜMÜZE)

Her yerleşme kendi başına bir sistemdir. Dolayısıyla, her kent de bir kentsel sistemdir ve beraberinde birçok alt sistem içermektedir. İstanbul alt sistemini oluşturan her bir alt sistemin İstanbul'un mekansal gelişimine farklı etkileri vardır.

Kentsel gelişmenin sistem yaklaşımı çerçevesinde yorumlanması kent sisteminin geniş bir alt sisteme sahip olması ve burada her alt sistemin değerlendirme kapsamına alınmasının olanaksız olması bazı bileşen ve değişkenlerin seçimini gerektirmekte ve gelişmenin seçilen bu bileşen ve değişkenlerin yapısındaki ölçülebilir, niceliksel farklılaşmalar üzerinden yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Buradan hareketle 1980

tarihinin Türkiye'nin siyasi ve iktisadi sisteminde olduğu gibi kentsel sistemlerinde de önemli bir kırılma noktasını temsil ettiği kabulünden yola çıkarak 1980 sonrası neo-liberal politikalar gereği yapılan kentsel uygulamaların İstanbul mekansal gelişimine etkileri irdelenecektir.

80'li yıllar Türkiye'de siyasi, iktisadi sistem ve dolayısıyla kentsel sistemler için bir kırılma noktasını göstermektedir ve sürdürülebilir kalkınma politikaları gelişimi de aynı yılların ürünüdür denilebilir.⁶⁶ 1985- 1989 yıllarına ait beşinci beş yıllık kalkınma planı dönemine kadar çevre kirliliğinin azaltılmasına yönelik düzenlemeleri içeren kalkınma planlarında bu dönem itibarıyla; doğal kaynakların etkin kullanımının ve gelecek kuşaklara sağlıklı bir biçimde aktarımının da en az çevre kirliliğinin engellenmesi ya da ortadan kaldırılması kadar önem taşıdığı görüşü benimsenmeye başlamıştır (Çalı)[tarih yok].

1992 yılında gerçekleştirilen Rio Zirvesi'nde ağırlıklı biçimde ele alınan sürdürülebilir kalkınmayı hedefleyen yaklaşım ise, ilk kez 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı ile "ekonomik ve sosyal faaliyetlerin yürütülmesinde, beşeri ve doğal kaynakların israfının önlenmesi ve çevrenin korunmasının esas alınması" ilke olarak benimsenmiş ve böylece Planın temel amaç ve politikalarında sürdürülebilir kalkınma anlayışının yer alması sağlanmıştır. Böylece Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı ile sürdürülebilir kalkınma kavramını kabul edilmiştir.⁶⁷

Sürdürülebilir kalkınma anlayışı, 1996-2000 yıllarını kapsayan 7. Beş Yıllık Kalkınma planı temel stratejisini oluşturmuş, bu ise AB üyelik sürecinde gümrük birliği sürecini başlatarak küreselleşmenin faydalarından yararlanabilme fırsatını yakalayan Türkiye'nin bu dönemde 1992 Rio Zirvesi ve Gündem 21'den etkilendiğini göstermektedir.

2001-2005 yıllarını kapsayan 8. Kalkınma Planı döneminde; kesintisiz büyüme temelinde, Türkiye'nin dünya hasılasından daha çok pay alması bunun yanında, dünya

⁶⁶ DPT, Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2011, Sürdürülebilir Kalkınmanın Ölçülmesi ve Türkiye için Yöntem Geliştirilmesi, Yayın No:2820.

⁶⁷ DPT, Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2011, Sürdürülebilir Kalkınmanın Ölçülmesi ve Türkiye için Yöntem Geliştirilmesi, Yayın No:2820.

ile bütünleşmenin sağlanması ve toplumun yaşam kalitesinin artırılması hedeflenmiştir. Bu arada ilk kez planın “çevre” bölümünde ekonomik rekabet gücünün artırılması ile çevresel sürdürülebilirlik “ekonomik ve sosyal gelişmeyi gerçekleştirirken insan sağlığı, ekolojik dengeyi, tarihi ve estetik değerleri korumak esastır” denilerek ilişkilendirilmiştir.⁶⁸

“9. Kalkınma Planı’nın stratejisinde (2007-2013) “Ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda bütünleşmiş bir yaklaşım temeldir” ve “Doğal kaynaklar, kültürel varlıklar ve çevre gelecek nesilleri de düşünerek korunacaktır” denilmiştir. Doğal kaynakların herkes tarafından eşit kullanımını garanti altına alacak çevre yönetim sistemleri kurulacaktır” hedefini koymaktadır. Bununla birlikte Devlet Planlama Teşkilatı ve UNDP ortaklığında 2008 yılı sonunda tamamlanan “Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi” (ISDSP)⁴ ile “Türkiye’nin Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi Uygulama Planı’nda açıkça belirtilen sürdürülebilir kalkınma prensiplerini, ulusal ve bölgesel kalkınma planlarına, makro ekonomik ve sektörel bazda, Avrupa Birliği 6. Çevresel Eylem Planı gereklilikleri ile de uyum içinde entegre etmesini” sağlamak amaçlanmıştır.”⁶⁹

Sonuç olarak kalkınma planlarında 6. kalkınma planına değin B.M. Stockholm Dünya Çevre Konferansında Türkiye, tüm üçüncü dünya ülkelerinin politikasına paralel olarak “kalkınmaya ayırdığımız kaynaklarımızı kısmen çevre konularına tahsis edersek, kalkınmamız yavaşlar” tezini savunmakta iken Küreselleşmenin de etkileri ile 6-7-8-9 Kalkınma Planlarında da görüleceği üzere bu tezden vazgeçilmiştir (Çalı) [tarih yok]. Bu yaklaşımın terk edilmesinin bir diğer nedeni ise 1999 yılında AB’ye adaylık sürecinin başlaması ile birlikte AB uyum kriterlerinin geleceğe yönelik hazırlanan ulusal kalkınma strateji ve politika belgelerine yansımaları gösterilebilir.

Görüldüğü üzere 80 sonrası kalkınma planlarında bütünleşik dengeli bir sürdürülebilir kalkınma benimsenmiştir. Bu ise sürdürülebilir kentsel gelişim hedefinin yerel planların esasını oluşturmasına neden olmuştur. Bu gelişmelere rağmen küresel ekonomide

⁶⁸ T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, RİO+20 Taslak Mevcut Durum Raporu,

⁶⁹ BM Kalkınma Programı, UNDP, 2012 , Türkiye’nin 2012 BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı’na (RİO+20) Hazırlıklarının Desteklenmesi Projesi, <http://www.undp.org.tr/Gozlem3.aspx?WebSayfaNo=3510>

rekabet edebilme maksatlı kentler için oluşturulan küresel kent, dünya kenti sınıflandırmalarına yönelik olarak yabancı sermaye yatırımlarının kentsel alandaki faaliyetleri planlarda desteklenen gelişimden farklı bir uygulamayı karşımıza çıkarmıştır.

İstanbul'un da Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya kapitalizmine hızla eklemelendiği 19. yy' da birçok akademisyence hem ekonomik aktiviteler, hem nüfus kompozisyonu hem de sosyo-kültürel alanlarda dünya kenti özelliklerini taşıdığı ancak 20.yüzyılın ilk yarısında kentin başkentlik fonksiyonunu yitirmesi ve doğal hinterlandı olarak adlandırılan alandaki politik ve ekonomik yeniden yapılanmalar ve bir dizi diğer etken kentin küresel kent özelliklerini yitirdiği ancak yeni doğan bir ulus devletin büyük kenti statüsüne indiği öne sürülmüştür. 1980 sonrası ise Doğu Blok'unda çözülme ve küreselleşmenin İstanbul'a dünya kenti statüsünü tekrar kazanabilmesi için fırsatlar sunduğu ve bu fırsatları kullanabilmek için doğru politikalar izlenmesi gerekliliği ortak bir düşünce olarak hem siyasal hem de akademik olarak kabul görmüştür (Öktem 2006).

Hızla küreselleşen İstanbul'da dünyadaki gelişmeler yanında; Türkiye'de 1980 yılından sonra neo liberal yapısal dönüşüm için ilk müdahalesi olarak tanımlanabilecek 24 Ocak 1980 tarihinde alınan Ekonomik İstikrar Kararlarıyla dışa açık bir politika izlemeye başlaması ile birlikte ithal ikameci sanayileşme stratejisinin terk edilmesi; politik ve ekonomik istikrarın yeniden sağlanması yabancı sermayeye uygulanan politikaların güven vermesi yabancı sermaye girişlerini arttırmıştır (Yılmaz 2010). Yabancı sermaye ise yerel planları delerek yaptığı yatırımlarda kalkınma planları ile desteklenen sürdürülebilir (ekonomi, sosyal ve çevre) kalkınma hedefindeki dengeli gelişimi riske etmektedir.

İstanbul'un kent gelişim politikaları 1980'den itibaren iktidara gelen hükümetlerin ve diğer elit grupların Türkiye ekonomisini dünya ekonomisine eklemlemeye yönelik benimsedikleri politikalar kapsamında oluşturulmuştur. İstanbul'da 1984 ile 2004 arasında yerel yönetimde iktidara gelen farklı siyasal partiler (84-89 ANAP, 89-94 SHP, 94-99 RP, 99-2004 FAZİLET/SAAADET PARTİSİ, 2004- ...AKP) kentin tarihi, geo-

politik ve kültürel değerlerini mobilize ederek kendi küresel kent projesini üretmiştir (Öktem 2006).

Yine sözkonusu partiler eliyle Türkiye’de uygulanan küresel neo liberal politikaların bir sonucu olarak sermaye birikim rejimi kısmen de olsa sanayi üretiminden hizmetler sektörüne kaymıştır. Küresele eklenen yabancı sermaye yatırımlarının etkisi ile kent planlarda desteklenen bütünleşik gelişimden farklı bir kentsel gelişim sunmaktadır. Bunun en somut sonuçlarla gözlemleneceği alan kent mekanları ve bu mekanlara yapılan inşaat yatırımlarıdır. Bu noktada bina sayısı baz alınarak yapılan analizler inşaat sektörünün iki dönemde önemli gelişme kaydettiğini göstermektedir.(Şekil 3.3) Bu dönemlerin 1983-1987 yılları arası ve 1990’lardan günümüze kadar iki aralıkta belirginleştiği görülmektedir (Penpecioğlu 2011).

Şekil 3.3: Bina Sayısı (Verilen yapı ruhsatına göre 1980-2010)



Kaynak: Penpecioğlu M, 2011, Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye’deki son 10 yılı: Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, *Birikim Dergisi*. (270), ss. 62-73.

1983-1987 yılları arasını kapsayan ilk dönemde “Hızlı kalkınmanın gerektirdiği yatırımlar kentlerde yapıldığı, sanayi ve hizmet kesimlerinin aradığı gelişme ortamı kentlerde yaratıldığı içindir ki, kalkınmanın yaratıcı ve hızlandırıcı bir etmeni”(Keleş 2011) olan dolayısıyla “neo- liberal politikaların merkezinde yer alan kentlerde kentsel rantın yaratılma aracı olarak görülen planlama sisteminin esnekleştirilmesi ve

politikaların uygulanabilmesi için yerel yönetimlerin yetki ve sorumluluklarının”(Öktem 2011), kent yönetimi ve kent planlamasının yasal çerçevesinin yeniden tanımlanması gerekiyordu.

Buradan hareketle 1983 yılında dönemin iktidar partisi olan ANAP hükümeti tarafından inşaat sektörünü destekleyen, teşvik eden 3194 sayılı İmar Mevzuatı, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu, 1984 yılında çıkarılan İmar Affı gibi bir dizi kanun yapılmıştır. 1980’li yıllarda çıkartılan bu yasalarla yerel yönetimlere imar planlarını hazırlayarak yapılı çevre üretimini arttırmak yönünde önemli yetkiler verilmiştir.

1984’de yasallaşan Büyükşehir Belediyeleri Kanunu ile 1985 tarihli ve 3194 sayılı yeni İmar Kanunu’nun kabulü yerel yönetimlerin neoliberal politikara uyum sağlamasındaki ilk ve en büyük adım olarak kabul edilebilir.

Söz konusu kanun; plan yapma, yaptırma ve onama yetkilerinin önemli ölçüde idari ve mali bağımsızlık ve yeni gelir kaynakları ile birlikte yerel yönetimlere devredildiği yeni bir mevzuat değişikliği getirir. Böylelikle İstanbul Belediyesi, çevredeki çeşitli belde ve ilçe belediyelerinin katılımı ve mevcut belediye sınırları içindeki belediye şubelerinin ilçe belediyesi haline dönüştürüldüğü İstanbul Büyükşehir Belediyesi haline dönüşür.

Yeni gelir kaynakları, planlama yetkileri ve merkezi hükümet vesayetinin zayıflatılmış olduğu güçlendirilmiş yeni özerk yapısıyla Türkiye’nin en büyük ve imkanları en geniş belediyesi olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1980’lerden itibaren Türkiye’de alışlagelmişin dışında bir planlama ve kent yönetimi deneyimi ortaya koymuştur.

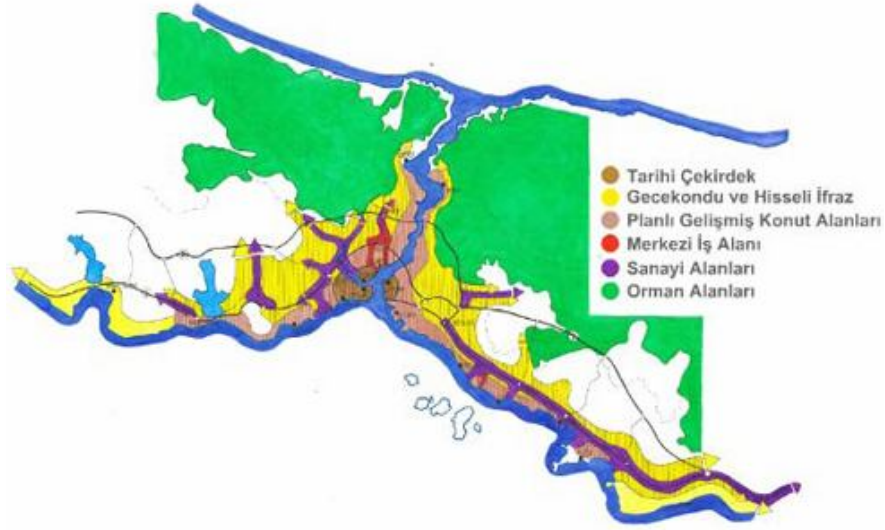
Nitekim 1984 yerel seçimleri sonrasında oluşan İstanbul’un yeni belediye yönetiminin ilk icaratlarından biri de, daha önce İmar ve İskan Bakanlığı’ndan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne bağlanmış olan İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu’nun lağvedilmesi olur. Her ne kadar belediyenin kendi planlama kadroları varlıklarını sürdürse de bu adım, İstanbul’un bundan böyle merkezi ve kapsamlı bir kent planından, planlama örgütünden ve planlama disiplin ve denetiminden yoksun şekilde, sektörel ve parçacı

düzenlemelerle büyüyeceğini göstermektedir. Bu, bir anlamda İstanbul için modernist planlama sürecinin sonu ve “post-modern” planlamanın da başlangıcına işaret etmektedir. İstanbul, küresel sermaye ile yeni bütünleşme sürecini artık farklı bir mekansal organizasyon anlayışı ile sürdürecektir.

Bu dönemde daha çok emlak ve turizm eksenli projeler ile küresel sermayeyi çekebilmek için lüks ofisler, alışveriş merkezli, konutlar ve oteller yapılmıştır. Bu büyük kentsel projeler başta olmak üzere arsa spekülasyonunu tetikleyen kentsel politikalar ANAP döneminde rüşvet, adam kayırma ve yolsuzlukların artmasını, diğer taraftan ise kentin çeperlerinde yaşayan halkın bu süreçten dışlanmasını getirmiştir. Aslında kentin gecekondu alanlarında yaşayanlar için ıslah imar planları ile af getirilerek ve Toplu Konut İdaresi ile alt orta sınıf için konut üreterek neoliberal projenin yarattığı eşitsizliklerden doğan tepkiler yumuşatılmaya çalışılmış olmakla beraber bu politika başarı getirmemiştir (Öktem 2006).

Söz konusu 1984 İmar Affi ardından uygulamaya konulan imar ıslah planları ile tek katlı, bahçeli müstakil, “tipik” gecekondu bir çok yerde 4-5 kata varan apartmanlara dönüşürken, büyük oranda ulaşım aksları etrafında konumlanan ve denetlenemez hale gelen kaçak yapı imalatı neredeyse tüm İstanbul’u da kaçak bir kent haline getirir. Kentin batı ve doğu aksları boyunca TEM Otoyolu çevresinde 1980’ler ve 1990’larda biçimlenen Esenkent, Sultanbeyli, Sarıgazi gibi yerleşmeler o dönemin ortaya çıkardığı kaçak semtleridir. Bu gelişmeler İstanbul metropolitan alanında sadece sahiller boyunca değil kıyılardan içerilerde de önemli bir yerleşme ve nüfus yoğunlaşmasını ortaya çıkarmıştır. Bu yeni yerleşme lekesine göre kentsel sistemin ağırlık merkezi de sahillerden uzaklaşmaya başlar, makroform kuzeye doğru yönelimini hızlandırır (Başlık 2008).

Şekil 3.4: 1980 öncesi İstanbul'un Sanayi Alanlarına Bağlı Gelişimi



Kaynak : 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

Şekil 3.5: 1980 sonrası İstanbul'un Sanayinin Desantralize Edilişine bağlı Gelişimi



Kaynak : 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

Bu dönemde sermayenin kente girişini hızlandıran ve ekonomik alanda kente dinamizm kazandıran olumlu görülebilecek yatırımlarla, uzun bir dönem su kenarı merkez yerleşmeleri ile su kenti kimliğine sahip İstanbul'u, önlenmeyen göçler, sanayinin desantrilize edildiği alanlarda oluşan plansız kaçak yerleşim alanları nedeniyle tahrip edilmiş geri dönüşü çok zor olan bu imar faaliyetlerinden ötürü kimlik erozyonuna uğratmıştır. Yukarıda şehrin gelişim yönünün kıyaslamalı olarak tetkikini sağlayacak şekillerden de görüleceği gibi özellikle boğaz köprüleri ve onun bağlantı yollarından

oluşan ulaşım yatırımları nedeniyle doğal bir engel olan suyun fırsata dönüştürülmüş olduğu varsayılsa da, bu yolların etrafında plansız kentleşmenin gelişimine ivme kazandırmış bu durum kentin kuzeye doğru genişlemesini hızlandırmış ve kenti su kenti kimliğinden koparak kara kenti niteliğine büründürmüştür. Deniz artık kolay erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmiş ve İstanbul “*Su kentinden kara kentine*” dönüşmüştür (Yenen ve diğ. 1993).

Sonuç olarak 1980’lerde İstanbul’un kentsel gelişimini etkileyen çeşitli ölçeklerdeki uygulamaların başlıcaları:

1. Haliç çevresinde: Sanayi ve imalat kullanımlarının temizlenerek yeşil alanlar oluşturulması.
2. Tarlabası’nda: Tarihi dokuda geniş çaplı yıkımlarla Tarlabası Bulvarı’nın açılması,
3. Boğaziçi’nin Avrupa yakasında: Yer yer yeni yapılan kazıklı yollarla yeni bir sahil yolu güzergahı oluşturulması, Avrupa ve Anadolu yakalarında Marmara sahilleri boyunca denizden kazanılan dolgu araziler üzerinde yeni sahil yollarının inşası,
4. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Çevreyolları’nın yapılması,
5. II. Köprü ile bağlantılı ve onu besleyecek şekilde mevcut E-5 Karayolu’na parallel TEM (Trans European Motorway) otoyolunun inşası,
6. İmalat faaliyetlerinin Tarihi Yarımada, Haliç ve şehrin geleneksel merkezlerinden çıkarılarak, TEM Otoyolu ile ilişkili şekilde metropolitan alanın batı ve doğu kanatlarında yeniden konumlandırılması (Desantralizasyon politikasının uzantısı olarak)
7. Raylı ulaşım sistemleriyle ilgili proje ve yatırımlar,
8. İstanbul Su ve Kanalizasyon Projesi’nin önemli ölçüde tamamlanması olarak sıralanabilir (Başlık 2008).

Bu uygulamalar İstanbul’un uluslararası sermaye ve finans hizmetleri konusunda kenti çekim merkezi haline getirme çabalarının kentsel mekandaki uzantıları olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla yapılan uygulamalarla kentsel mekan kalitesi arttırılırken

ve ulaşım sorununun çözümüne katkıda bulunulurken, aynı zamanda uluslararası sermaye ve finans hizmetleri konusunda bir çekim merkezi olabilmek için gerekli altyapı ve koşulları da sağlanmıştır (Başlık 2008).

1987’den günümüze kadar ki aralığı temsil eden, 2002’de başlayıp 2008 küresel finansal kriz ile geçici olarak kesintiye uğrayan ikinci dönem de yönetsel ve yetkisel açıdan bakıldığında; Bu dönem icraatlerinin iktidarda bulunan AKP hükümeti tarafından şekillendirildiği görülmektedir.

Sözkonusu dönemde çıkarılan yasalar, kentsel dönüşüm ve planlamaya ilişkin yasalar olup; bu yasalarla verilen yetkiler ile TOKİ ve çoğunlukla “gayrimenkul yatırım ortaklıkları” olarak örgütlenen büyük sermayeli inşaat şirketleri yetkilendirilmişlerdir. 2002 yılından itibaren inşaat sektörü AKP hükümetinin politikalarıyla çıkardığı yasalarla önemli bir destek, teşvik görmektedir.

2002 yılından itibaren yapılan 198 yeni yasal düzenleme ile birlikte (yeni yasa ve mevzuatlar, mevcut yasa ve mevzuatlardaki değişiklikler, kanun hükmünde kararname...vb) devlet kentsel yapıyı çevre üretimini teşvik eden çok sayıda yasa yapıcı müdahale gerçekleştirmiştir.

Tablo 3.2: “2000’li yıllarda merkezi yönetim tarafından çeşitli kurumlara verilen yetkiler”

Yetkilendirilen merkezi yönetim kurumları	Yasalar	Yıllar	Getirdiği planlama - yapı çevre üretme yetkileri
Toplu Konut İdaresi (TOKİ)	2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ve 11 Adet Kanun Kanun No.ları: 4767; 4864; 4964; 4966; 5104; 5162; 5229; 5234, 5327; 5273; 5609.	2000’li yıllar boyunca	Toplu konut kredisi verilmesi, afet bölgelerinde toplu konut yapımı, gecekondu dönüşüm bölgelerinde toplu konut projeleri yapmak, lüks konut projeleri gerçekleştirmek, konut sektöründe faaliyet gösteren şirketleri kurmak veya finans kurumlarına ortak olmak ...vb
Kültür ve Turizm Bakanlığı	4957 (Turizmi Teşvik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun)	2003	Turizm Merkezlerinde her tür ve ölçekteki imar planlarını yapma/yaptırma yetkisi
Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	4737 (Endüstri Bölgeleri Kanunu)	2002	Endüstri bölgelerinde imar planlarını yapma/yaptırma yetkisi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	664 ve 648 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname	2011	Mekansal Strateji Planlarını ve Çevre Düzeni Planlarını yapma/yaptırma ve onama yetkisi, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlarını yapma/yaptırma ve onama yetkisi Özel Çevre Koruma Bölgeleri, milli parklar, tabiat parkları, tabiatı koruma alanları ve doğal sit alanlarının yapılaşmaya açılması için karar alma yetkisi Kentsel dönüşüm yenileme ve transfer alanları geliştirmek bu alanların her ölçekte imar planları ve imar uygulamalarını, kentsel tasarım projelerini yapma , yaptırma ve onaylama yetkisi Ülke genelindeki tüm taşınmazlar (kamu ya da özel mülke ait)üzerinde yapılacak yatırımlara ilişkin olarak ilgilileri tarafından hazırlanan ve ya hazırlatırılan ancak yetkili idarelerce üç ay içerisinde onaylanmayan her tür ve ölçekteki planı yapma, yaptırma, onaylama ve ruhsat verme yetkisi
Ulaştırma Bakanlığı	5494 (Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun)	2006	Denizlerin iki yakasını denizaltından birbirine bağlayan her türlü ulaşım ile ilgili planlamak, proje ve şartnameleri hazırlamak, hazırlatmak...vb
Özelleştirme İdaresi	5398(Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine Dair Kanun)	2005	Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait arsa ve arazilerin her tür ve ölçekteki imar planlarını yapma yetkisi

Kaynak: Penpecioglu M, 2011, Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye’deki son 10 yılı: Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, *Birikim Dergisi*.(270), ss. 62-73.

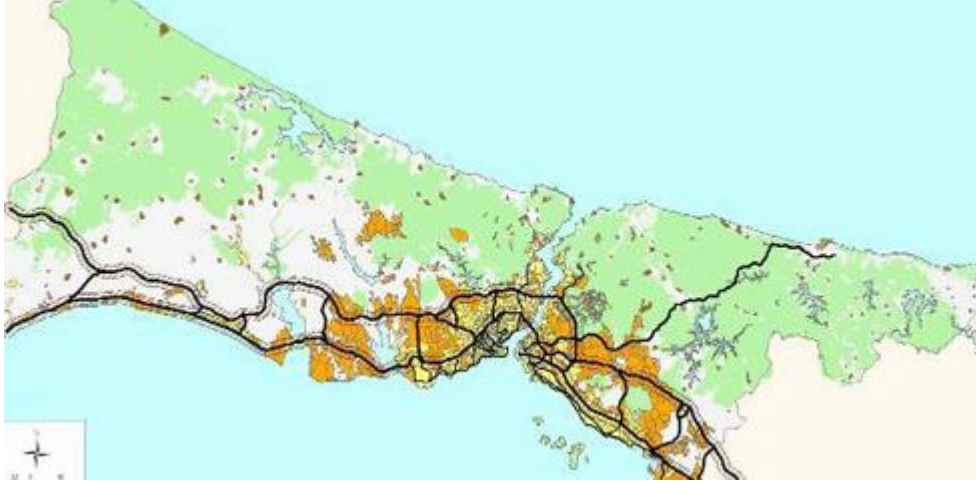
Kamu arazilerinin turizm, toplu konut, alışveriş merkezleri ve kentsel dönüşüm projeleri için özel sektöre tahsis edilmesi ve satılması, TOKİ’nin yetkilerinin arttırılması yönünde yeniden yapılandırılması ve toplu konut üretiminin teşvik edilmesi, kıyı alanlarında ve turizm merkezlerinde yatırımları kolaylaştıracak önlemlerle yapılı çevre üretiminin desteklenmesi, rant-farkını kapatmayı amaçlayan büyük ölçekli kentsel projelerinin desteklenerek Büyükşehir Belediyelerinin ve kamu-özel sektör ortaklıklarının (publicprivate partnerships) bu projeleri yaşama geçiren kurumsal yapılar olarak düzenlenmesi, planlama yetkilerinin farklı sektörlerde uzmanlaşmış devlet kurumları (Bakanlıklar ve Başbakanlığa bağlı kuruluşlar) arasında dağıtılmıştır. Tüm bu gelişmeler Türkiye’de devletin sermayenin ikinci çevrime aktarılması sürecine yani yapılı çevre üretimine nasıl güçlü bir şekilde müdahil olduğunu göstermektedir.

Tüm bu gelişmeler mekansızlaşan sermayenin İstanbul’a aktığını, mekanın yani kent arazilerinin daha da değerlenerek metalaştığını ve yetkilerin yerel yönetimlere geçtiğini ancak yerelleşemediğini göstermektedir. Oysa ki; Uluslararası ve küresel ilişkiler düzleminde planlama “yukarıdan aşağıya” merkezîyetçi niteliğinden sıyrılarak toplumu dışlamayan bir kent planlamasının yeniden kurumsallaşmasının gerekliliğini ortaya

koymuştur. Bunda BM'nin Sürdürülebilirlik kapsamındaki faaliyetlerinden Habitat Gündemi ve İstanbul Deklarasyonu etkili olmuştur. Deklarasyon da; demokratikleşme bağlamında değer kazanan ve vurgulanan 'sürdürülebilirlik', 'çok boyutluluk', 'olanaklara eşit erişim', 'katılım' ve 'ortaklık' gibi kavramlar plan stratejilerinin belirlenmesinde önemli kabul olarak planlama gündemine girmiştir. Ancak bu kabullere rağmen 2000'li yıllar boyunca yapılan birçok düzenleme ile kentsel planlama yetkilerinin önemli bir bölümü merkezi yönetim kurumlarına aktarılmakta yukarıda sıralanan kabuller ise sözde kalmaktadır.

İstanbul'un küresel sermaye ile yeni bütünleşmesinin ikinci sürecinde mekansal organizasyon anlayışında artık birinci dönemden daha farklıdır ve bunun mekanda yansımaları da farklı olmuştur. Şöyleki yönetim politikaları ve yasal düzenlemelerin bir sonucu olarak kamu (TOKİ) ve özel sektör yatırımlarının büyük ölçüde inşaat sektörüne kayması, başta konut olmak üzere, alışveriş merkezi, plaza, özel eğitim ve sağlık yapıları ile ulaşım altyapısı (kavşak, tünel, yeni arterler vb.) çalışmalarını, kentin mekân organizasyonunda tetikleyici bir unsur olarak karşımıza çıkarmıştır. Ulaşım altyapısına paralel ya da ulaşım altyapısını yönlendiren içerikte yeni konut alanlarının oluşturulması, kentin merkez işlevlerinin yaygınlaşması sürecinde de belirleyici olmuştur.

Şekil 3.6: "Otoyol ve Boğaz geçişlerinin makroformun şekillenmesinde etkileri"



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

Ayrıca bu dönemde seçim propagandalarının ve seçim söylemlerinin lokomotifi olarak öne çıkan ve gelişmiş teknolojik iletişim olanakları ile çok rahat tanıtımı yapılabilen büyük projeler bu dönemin gündemini oluşturmuştur. Bu projelerden Marmaray ve

uzantısı Hızlı Tren Projesi, Marmara Karayolu Tüp Geçit Projesi, Marina Projeleri, Kartal Bölgesinde yüksek katlı konut-iş merkezi yatırımları, Beykoz,Çekmeköy, Kemerburgaz, Ömerli Havzası vs. de yapılan kapalı villa siteleri, Kurtköy, İkitelli vs.'de Toplu Konut Projeleri,Olimpiyat Tesisleri, GS Arena, Melen'den İçme Suyu getirilmesi projesi, Sulukule, Tarlabası, Fikirtepe vs.'de Kentsel Dönüşüm Projeleri ve daha sayısız birçok büyük proje bu dönemin uygulamaya geçmiş projeleridir.

3. Boğaziçi Köprüsü; Çevre yolu bağlantılarının büyük ölçüde kurgulandığı, kentin yaşamsal varlığını tehdit edecek doğal eşik alanlarında varolan kaçak gelişmenin yasallaştırılmasının yanı sıra, yapılaşma yüzeyini daha da artırarak, kentin doğal kaynaklarını tüketecek bir makroformun aracı olması gibi çok ciddi tehlikelere dikkat çekilmesine rağmen Merkezî yönetim tarafından uygulama kararı alınmıştır.

Her iki yakaya 1'er milyon nüfuslu 2 yeni kent; Günümüzde nüfusu yaklaşık 15 milyon civarında olan kent, temiz su, hava kaynakları ve kamusal açık alan sorunları ile karşı karşıyadır. Nüfusunun plan projeksiyonları ile 2023 yılı için 22-25 milyon olacağı öngörülen kentin, tarım, orman, su havzası gibi tüm yaşamsal kaynaklarının tükenmesi tehlikesiyle karşı karşıya kalması kaçınılmazdır. Bu projeksiyon ve beraberinde üretilen 1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı kararları, "her iki yakaya da 1'er milyon nüfuslu kent" söyleminin referansını oluşturmaktadır. Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birleştiren Kanal İstanbul Projesi, İstanbul'a 3 havalimanı ve Haydarpaşa Port, Kruvaziyer Liman Projeleri bugünlerde tanıtımı yapılan Çamlıca Tepesi'ne Camii Projesi ise uygulanmayı bekleyen onlarca projeden bir kaçıdır (Akın 2011).

2000'li yıllara kadar kuzey yönünde bir büyüme eğilimi olan İstanbul, kentin ana aksı ve ağırlık noktası Marmara ve Boğaziçi kıyılarına paralel bir gelişme göstermiştir. Ancak bu tarihle birlikte uygulanan bu projeler ve yapılması kurgulanmış bu gibi birçok proje sonrasında kentin orman, havza ve kıyı alanlarının yoğunlaştığı doğal eşik alanlarına doğru büyüdüğü ulaşım altyapısı üzerinden parçalanan, bütünlüğü ve ekosistem bağlantıları kesilen doğal yapının, tüketilmesi sürecinin hız kazandığı görülmektedir.

3.4 DEĞERLENDİRME

Bu bölüm kapsamında anlatılan yasal ve yönetsel süreçte düzenleyici kanunların etkisi ile birlikte 80 sonrası dönemde sermayenin üretken sektörden kent mekanına kaymasını doğrudan etkileyecek devlet politikaları ve uygulamalar dönemsel olarak yaşanan değişimler daha açık analiz imkanı sağlaması nedeniyle 1950 ve 1980 arasındaki politikaları da kapsayacak şekilde tablo 3.3 ile ortaya konmuştur.

Tablo 3.3: “1950 sonrası uygulanan ekonomik politikalar ve yansımaları”

	1950 – 1980	1980 – 2000	2000 SONRASI
YAPISAL / BAĞLAMSAL	Ekonomik Politikalar: Ekonomik Büyüme Demografik Değişim: Kentlere göç ve hızlı kent nüfus artışı	Ekonomik Politikalar: Ekonominin dışa açılması; Küreselleşme ve yerelleşme Demografik Değişim: Kentsel nüfus artışı; metropollerde doğurganlık oranının düşmesi	Ekonomik Politikalar: Özelleştirme; AB ilişkileri Demografik Değişim: Doğudan batıya göç
SOSYO-EKONOMİK	Konut Sunum Biçimleri: Yapsatçı konut, kısıtlı sayıda kooperatif, Toplu Konut İşgücü-Konut ilişkisi: Düşük gelirli işgücünün sanayi ve sanayi dışı istihdamı; Konut ihtiyacına çözüm olarak gecekondular	Konut Sunum Biçimleri: Ruhsatlı ve ruhsatsız yapılaşma İşgücü-Konut ilişkisi: Kent merkezlerindeki küçük üretim birimlerinde çalışanların çevre gecekondular ve merkez mahallelerde yaşayan nitelsiz ve düşük gelirli nüfustan oluşması; Orta gelir grubunun yaşam alanlarının desantralizasyonu	Konut Sunum Biçimleri: Belediye Toplu Konut Kooperatifleri, özel sektör lüks konut siteleri, düşük nitelikli apartmanlar, kent merkezlerinde tarihi konut, deprem riski olan alanlarda devlet kredisi ile afet konutları İşgücü-Konut ilişkisi: Yüksek gelir grubu kent dışında konut çevreleri oluşturuyor; gecekondular alanlarında istihdam yapısındaki değişime göre konut biçim ve standartları değişiyor
YÖNETİM / UYGULAMA	Yetkilerin Dağılımı: Devlet Planlama Teşkilatı; İmar ve İskan Bakanlığı; Yeni Belediyecilik Hareketi Planlama Uygulamaları: Merkezi Planlı Kalkınma Modeli; Bütüncül Planlama Yaklaşımı Politikalar ve Yasal Düzenlemeler: Belediye, Gecekondular, Arsa Ofisi, İmar ve Kat Mülkiyeti Kanunları	Yetkilerin Dağılımı: Yerel ilçe belediyelerine planlama yetkisinin verilmesi; Yerel Gündem 21 Planlama Uygulamaları: Kentsel gelişmeye desantralizasyon; Nazım İmar ve Uygulama Planları; Yerelde yukarıdan-aşağıya yönetim anlayışı Politikalar ve Yasal Düzenlemeler: Büyükşehir Belediye, İmar, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma, Çevre, Boğaziçi, Milli Parklar kanunları ve Af yasaları	Yetkilerin Dağılımı: Büyükşehir belediyelerinin yetkisinin genişletilmesi Planlama Uygulamaları: Stratejik Planlama; katılımlı planlama uygulamalarının başlaması Politikalar ve Yasal Düzenlemeler: Büyükşehir, Belediye, Mali İdareler, Kentsel Dönüşüm ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma kanunları
KENTSEL MAKROFORM	“Azman Kent” (merkezde yoğunlaşma; gecekonduların gelişimi)	Çok Merkezli Metropolen Kentleşme (kentsel yayılma; ruhsat dışı yapılaşmanın yasallaşması)	Bölgesel Yayılma (merkezlerin farklılaşması ve yeni ilişki ağlarının kurulması)
KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALAR	1. Gecekondular bölgelerinin sağlıklaştırılması; 2. Kent merkezinin çöküntü alanına dönüşümü; 3. Gecekondular alanlarının yeniden yapılandırılması; 4. Bu alanlarda kentsel yenileme.	1. Yaşam kalitesi düşmüş ve riskli alanlarda kentsel yenileme; 2. İyileştirmeye yönelik sağlıklaştırma ve islah-imar uygulamaları; 3. Tarihi değeri olan alanların korunması ve soylulaştırılması.	1. Kentsel alanlarda yenileme; 2. Apartman alanlarının iyileştirilmesi; 3. Yeni siteler ve kapalı yerleşim alanlarının yeniden geliştirilmesi; 4. Tarihi konut alanların soylulaştırılması;

Kaynak: Ataöv A & Osmay S., 2007, Türkiye’de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım, METU JFA /2 (24:2) 57-82

Neoliberal Politikalar kapsamında sermayenin mekansal hareketliliği ya da akışkanlığı, kentsel gelişimdeki mekansal ifadeleri büyük kentsel projeler, çok katlı plazalar, gökdelenler, alış-veriş merkezleri, lüks konut siteleri olmuş, ancak bu yapı faaliyetlerinin kentsel mekandaki yer seçimlerinin kentsel gelişme üzerinde çevresel ve sosyal yönde olumlu- olumsuz etkiler doğurmuştur İstanbul kentsel mekanı üzerindeki etkilerin anlatıldığı bu bölümde, sermayenin, idareciler ve yasaların teşviki ile devlet, sermaye, sınıf üçgeninde;

a. kanuni düzenlemelerle yetkilerin merkezileştirildiği,

b. plan kararlarında katılımcılığın ön plana çıkarıldığı ancak uygulamalarda devlet ve sermayenin ön planda rol oynadığı hatta “İstanbul’daki uygulamalarda XIX. yüzyıldan bu yana gerçekleştirilen çeşitli imar operasyonları ve kentsel projeler üzerinde sermaye daha belirgin bir etkiye sahip olduğu söylenebilir.

Yani sonuç olarak sermaye kesiminin İstanbul kentsel mekanının biçimlenmesinde edilgen değil, etken bir rol oynadığı, bu etki ise sermaye kesiminin doğrudan müdahalesinden çok, ticaret ve sanayinin gelişebilmesi için gerekli koşulların devlet tarafından hazırlanması olarak da algılanabilir (Başlık 2008).

Buna rağmen uygulamalar sırasında “Türkiye’de toplumun geniş kesimlerinin uzun vadeli çıkarları ve yaşamsal gereksinimleri yerine büyük sermaye sahibi güçlü kesimlerin kısa vadeli çıkarlarına öncelik verildiği”(Penpecioglu 2011), kentsel gelişmede master planlardaki projeksiyonlardan farklı olarak siyasal ve ekonomik fırsatçılıklar sonucu kente yapılan müdahalelerin bir sonucu olarak, kent makroformunun kentsel sürdürülebilirliğini tehlikeye girdirecek şekilde yaşamsal kaynakların olduğu kuzeye doğru yöneldiği görülmektedir.

Makroformun kuzeye yönelmesi doğal olarak nüfus ve kentsel yapılaşmanın da kuzeye yönelmesi demektir ve bu da zincirleme bir kaza gibi havza ve orman alanlarının yokolmasına zemin hazırlamış, yeniden üretimi imkansız olan değerli kent arazilerinin hızla tüketimine neden olmuştur. Kentin bu şekilde kontrolsüz genişlemesi hem sosyo – mekansal ayrışmaları getirmesi açısından sosyal sürdürülebilirliği, kısıtlı yaşam kaynaklarını riske etmesi ile çevresel sürdürülebilirliği tehdit eder bir durum oluşturmuş

hem de artan altyapı yatırımları ile ekonomik sürdürülebilirlik için ileride çalmaya başlayacak tehlike çanları da şimdiden çalıyor denebilir.

4. KURTKÖY BÖLGESİ MEKANSAL GELİŞİM

Çalışmanın uygulama kısmı olan bu bölümünde, Ömerli havzası ile sınır olan Kurtköy Bölgesi ve yakın çevresinde arazi kullanım bileşeninde son yıllarda görülen değişim ve değişimin sosyal,ekonomik ve mekansal etkileri ortaya konularak İstanbul kentsel gelişiminin sürdürülebilirliği alt ölçekten üst ölçeğe doğru tüme varım metodu ile irdelenmeye çalışılacaktır.

Bölüm 3'te belirtildiği gibi tezin örnek alanı olan Kurtköy, gelişimi ile bölgeyi yönlendiren İstanbul'a ait politikaların alt ölçeğinde ve etki alanı içerisinde bulunmaktadır. Tezde kabul gören kavram ve kuramların anlatıldığı 2. Bölümde oluşturulan bakış açısı doğrultusunda Kurtköy' deki mekansal gelişim nedenlerinin ortaya konmasında; ilk olarak İstanbul' daki mekansal büyüme ve kentsel dokudaki değişim, kentsel sistem ile planlamanın dönüşümü bu dönüşümü başlatan küresel nedenler ile 80'den günümüze bölgede kent genelinde uygulanan politikalar ile ilgili kısım 3. Bölümde ele alınmak suretiyle irdelenmiştir. Bu bölümde ise İstanbul Kentsel gelişiminin sürdürülebilirliği yukarıdaki bölümlerde anlatılanların ışığında Kurtköy Bölgesi özelindeki değişim ve dönüşümde etkili olan planlar ve büyük ölçekli projeler irdelenerek bu uygulamaların mekana yansımalarının etkilerinin anlatılması suretiyle ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Kurtköy Bölgesi'nin incelenmesine karar verilmesinde en önemli etmen, bölgeye ait planlardan kopuk olarak geliştirilen büyük ölçekli projelerin ve planlama sürecinde geliştirilen büyük ölçekli gayrimenkul yatırımlarının çevresel etkilerinin ortaya konulmasında ve hızlı gelişim sürecinin sözkonusu bölgede algılanmasındaki elverişliliklerdir. Bunun yanında bölgenin 15–20 yıl öncesine kadar birkaç küçük köy dışında orman ile kaplı yakın çevresinin, İstanbul'un şehirselleşmesinden büyük ölçüde etkilenmesi ve yeni yerleşim alanlarının hızla oluşup gelişmesi sonucunda bölgenin eski özelliklerinin büyük kısmını yitirmesi ve Kurtköy'de oluşan tüm bu gelişmeler doğrultusunda tezin de ana konusu olan İstanbul'un mekansal kentsel gelişiminin sürdürülebilirliği kritik edilmeye çalışılacaktır.

Söz konusu bölgedeki değişimin ortaya konmasında öncelikle konum olarak ortaya konan bölgede yaşanan gelişmelerden diğer parametrelere göre daha çok etkilenen nüfus, iklim ve bitki örtüsü özellikleri irdelenecek akabinde 1980’den günümüze değin onaylanan planlarda bölge için alınan kararlar ve bölgede plan uygulamalarının yanında siyasi kararlar neticesinde gerçekleştirilen büyük projeler birbirleri ile kıyaslanmak suretiyle mekandaki gelişim, değişim ve dönüşüm ortaya konulmaya çalışılacaktır. Değerlendirme kısmında ise ele alınan planlar ve büyük projeler sonucu oluşan mekansal değişim, eldeki haritalar ve hava fotoğrafları ile somutlaştırılarak değerlendirilecektir.

Çalışmada verilerin değerlendirilmesi süreci sadece mekânsal değişimin görsel olarak belirlenmesi ile sınırlanmamış, değişimi yaratan faktörler değişimin mekânsal etkileri ile birlikte ortaya konulmaya çalışılmıştır.

4.1 BÖLGENİN TANIMLANMASI

4.1.1 Bölgenin Konumu

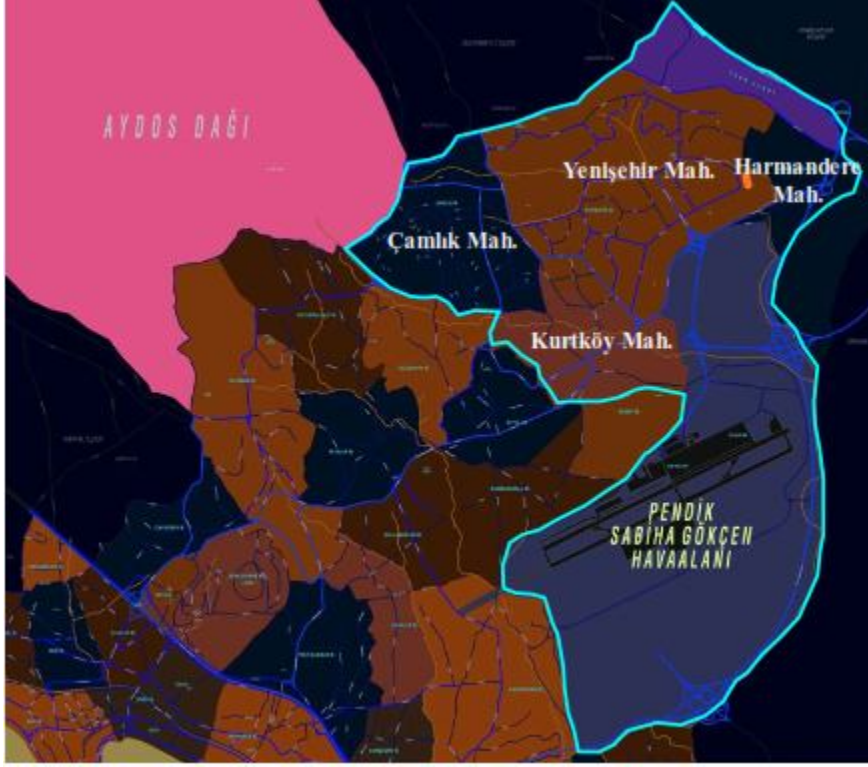
Çalışmada yukarıda belirtildiği gibi; 1990’lı yıllar itibariyle ve bunun yanında 2009 yerel seçimlerinde de ilçe olan yeni yerler ile birlikte ilçe olması beklenen⁷⁰ Kurtköy Bölgesi uygulama alanı olarak seçilmiştir.

Kurtköy Bölgesi; İstanbul İli’nin Pendik İlçesi sınırları dahilinde yer almaktadır. Pendik ilçesi, Ömerli İçme Suyu havzasını içine alan, TEM Otoyolu ile E-5 Karayolu ve güneyde Marmara Denizine kadar uzanan, Sabiha Gökçen Havaalanı’nın da içinde bulunduğu bir bölgede yer almaktadır.⁷¹ Bugün 31 mahalle, 5 köye sahip olan Pendik ilçesi mücavir alanı hariç yaklaşık 6235,7 ha alanda 605.907 kişiyi barındırmaktadır.

⁷⁰ <http://www.kurtkovhaber.com/kurtkov/>

⁷¹ 5.No’lu Uygulama İmar Planı Raporu, 2006, Pendik Belediyesi

Şekil 4.1: “Kurtköy Bölgesinin konumu”



Kaynak: <http://www.pendik.bel.tr/UserFiles/PEN-TEMALTI-1.jpg>

Yapılan araştırmalar sonucunda, “Kurtköy” veya “Kurtköy Bölgesi” ile kastedilen bölge, Yenişehir, Kurtköy, Harmandere ve Çamlık, olmak üzere 4 mahalleyi ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı’nın da içinde bulunduğu İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) Projesi alanını kapsamaktadır (Narin 2010). Çalışmada Kurtköy ve yakın çevresi denildiğinde kastedilen Tuzla İlçesi’ne bağlı Akfırat (Fırat), Tepeören ve Orhanlı Mahalleleri ile Kurna, Ballica ve Göçbeyli köylerini içeren Kurtköy Bölgesi’nin komşuluğunda olan ve Ömerli Havza sınırları içindeki alanlardır.

Söz konusu bölge, TEM Otoyolu ile E-5 Karayolu arasında yer almakta olup, kuzeybatıda Sultanbeyli İlçesi, batıda Aydos Dağı, Kuzeyde TEM Otoyolu ile Kurnaköy, güneybatıda Ertuğrulgazi Mahallesi, güneyde Süluntepe, Şeyhli, Sanayi Mahalleleri ve doğuda ise Tuzla İlçesi’ne bağlı Orhanlı Mahallesi ile çevrilmektedir. TEM Otoyolu Kurtköy sınırları içinden geçmekte ve Kurtköy girişleri ile D-100 (E-5) Karayoluna bağlanmaktadır. “2000 nüfus sayımlarına göre, Yenişehir Mahallesi; 675 ha

da 10224 kişi, Yayalar Toplu Konut alanında 144 ha da 6096 kişi, Harmandere de 110 ha da 2501 kişi yaşamaktadır.”⁷²

Kurtköy, Pendik ilçe olmasına kadar olan süreçte Kartal ilçesine bağlı kalmış ve Kartal Köyler Birliği ve Köyler Elektrik Birliği merkez görevini üstlenmiş bir köy statüsünde olmuştur. İlçe olması ile birlikte Pendik’e bağlı bir mahalle olmuştur. Yenişehir Mahallesi, toplu konut alanlarının yoğunlaştığı bölge olup önceleri Kurtköy Mahallesi’ne bağlı iken 1998’te ayrılarak mahalle olmuştur. Harmandere Mahallesi 1989 yılında ve Çamlık Mahallesi ise 2004 yılında Pendik İlçesi’nin 31. Mahallesi olarak kurulmuştur.⁷³

“Pendik İlçesi İstanbul’un makro ölçekli planlama yaklaşımlarında, Doğu Yakasında Ümraniye ve Maltepe ile 3. derece de Alt 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.

Pendik ilçesini önemli kılan diğer bir konu Sabiha Gökçen Havaalanıdır. Yakın tarihte faaliyete geçen Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı toplam 655 hektar alan üzerine kurulu Türkiye’nin uluslararası trafiğe açık 19, İstanbul’un 2. havaalanıdır Pendik’in doğal arazi yapısı batıdan güney ve doğuya doğru alçalan bir yapı arz etmektedir. Arazi kotları plan bölgesinin batı sınırındaki Aydos dağı eteklerindeki 250m.’ye, batı bölgesindeki tepeler ise 220 m.’ye kadar çıkmaktadır. Tepeler birbirinden dere yatakları ve vadilerle ayrılmış olup, çalışma bölgesinin genel olarak kuzey batı, orta ve güney kesimleri yer yer engebelidir. Bu tepelik ve yüksek kotlardaki engebe nedeniyle bu bölgeden Ulaştırma Bakanlığı DLH (Demiryolları ve Hava Genel Müdürlüğü) ve Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayi Müsteşarlığı’nca çizilen ve Kurtköy Havaalanı uçaklarının uçuş turlarında mania teşkil edeceğinin belirlendiği havaalanı doğal mania sınırı geçirilmiştir.

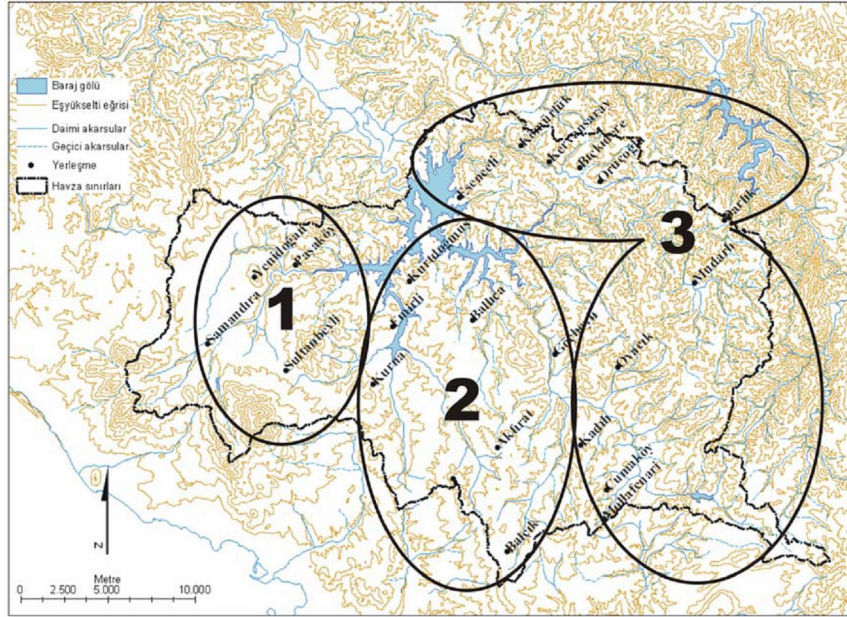
Kuzey-doğu, doğu ve güney – doğu kesimleri düzlük bir arazi yapısı göstermektedir. Kurtköy havaalanının doğu sınırı boyunca yer alan Köse Dere, Aydos Ormanı’ndan

⁷² 5.No’lu Uygulama İmar Planı Raporu , 2006, Pendik Belediyesi

⁷³ http://tr.wikipedia.org/wiki/Kurtk%C3%96y,_Pendik

kaynaklanarak plan bölgemizin kuzey sınırı boyunca yer alan dere yatağını devam edip, Kemikli Deresi'yle birleşmektedir. Kuzeybatı ve iç kesimlerde engebelerin eğim durumu yüzde 20 ile yüzde 40 arasında değişmekte yer yer yüzde 40'ın üzerine çıkmaktadır. Diğer bölgelerde ise arazi eğimleri yüzde 0 ile yüzde 20 arasında kalmaktadır. Bölgeler topoğrafik açıdan yerleşime oldukça uygundur. ”⁷⁴

Şekil 4.2: Kurtköy yakın çevresi Ömerli havzasının gelişim bölgeleri



Kaynak: Avcı, S.& Döker F., 2005, Ömerli Havzası İstanbul'da Mekansal Değişimin Uzaktan Algılama Metodları İle Belirlenmesi , Ege Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu, ss. 91-103.

Kurtköy Bölgesi topoğrafik açıdan yerleşime uygunluk özelliğinin etkisinin yanında büyük oranda şehrin göç alan sınırında olması gibi sebeplerden dolayı şehrin banliyösü olarak değerlendirilmiştir. Bunun sonucu olarak oluşan toplu konut alanları ile birlikte geliştirilen büyük ölçekli projeler ve gayrimenkul yatırımlarının çevresel etkilerinin baskısı sonucu; Ömerli Havzasının gelişim bölgeleri kapsamında, havza koruma alanı dahilinde bulunan şekil 4.2'de gösterilen, Pendik Mücavir alan sınırları içerisindeki, Kurtköy Bölgesi yakın çevresini oluşturan Akfırat, Göçbeyli, Kurna ve Ballica yerleşimlerindeki gelişim ve bu gelişimin Ömerli Havzası üzerinde dolayısıyla İstanbul'un sürdürülebilirliği üzerinde önemli negatif sonuçlar meydana getirmişti.

⁷⁴ Pendik Belediyesi ,5.No'lu Uygulama İmar Planı Raporu , 2006.

Tüm bu faktörlerin yanında Kurtköy, ulaşım açısından da oldukça gelişmiş olanaklara sahiptir. Öyle ki bölgeye deniz, hava, demiryolu ve karayoluyla ulaşmak mümkündür. Ana arter olarak E-5 Karayolu, TEM Otoyolu (Sabiha Gökçen Kavşağı/Kurtköy Gişeleri) ve Bostancı- Tuzla Sahil Yolu ile bu yolların birbirine olan bağlantısını sağlayan ara bağlantı yollarıyla karayolu ulaşımı sağlanmaktadır. Ayrıca Haydarpaşa'dan kalkan ekspres ve banliyö trenlerinin tümü Pendik İstasyonu'nda durmaktadır. İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO), 2004'ten itibaren dış hatlarda Pendik-Yalova hızlı feribotu ve iç hatlarda Kartal – Bostancı – Kabataş – Karaköy – Eminönü – Bakırköy – Avcılar istikametlerinde hizmet vererek deniz ulaşımını sağlamaktadırlar. Dolayısıyla demiryolu ve deniz yolu ile Pendik'e kadar olan ulaşım dikey karayolu aksları ile bölgeye rahatça ulaşım olanak sağlamaktadır. Ki son Ulaşım Master Planı'nda metro hattının Marmaray ve Kartal- Kadıköy Metro hattının birbiri ile entegrasyonu sonrasında Sabiha Gökçen Havalimanı'na kadar uzatılması da Uzun vadeli hedefler kapsamında öngörülmüştür.⁷⁵

4.1.2 Nüfus Durumu

Pendik ilçesinin yıllara göre nüfus artış hızına bakıldığında, 1985 yılında yüzde 0,62 iken 1990 yılında yüzde 0,86'ya, 1997 yılında yüzde 1,09'a çıktığı görülmektedir. Bu değerlerdeki yükselme sanayileşme sonucu ortaya çıkan nüfus hareketliliğinden dolayıdır.

Tablo 4.1: “Pendik İlçesinin İstanbul ile kıyaslamalı yıllara göre nüfus artış hızı”

BÖLGELER	Nüfus Değerleri				Nüfus artış Hızı (%0)		
	1985	1990	1997	2000	1985-90	1990-97	1997-00
PENDİK	149921	236446	339759	390613	11,54	6,24	4,98
İST.B.Ş.B.B.	5540647	6885651	8566823	9452952	4,85	3,48	3,44

Kaynak: Pendik Belediyesi, 5.No'lu Uygulama İmar Planı Raporu , 2006.

Aşağıdaki tablodan da görülebileceği gibi Pendik ilçesi bütününde 80'li yıllardaki sanayileşme ile birlikte belirgin bir nüfus artışı görülmektedir. Artışa neden olan nüfus sonucu Kurtköy Bölgesi'nin de içinde bulunduğu E-5 karayolunun kuzeyinde yer alan mahaller de yoğun bir göç ve nüfus artışına maruz kalmıştır.⁷⁶

⁷⁵ TC. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012 , İstanbul Ulaşım Ana Planı Raporu , UAİP-Ankara.

⁷⁶ Pendik Belediyesi ,5.No'lu Uygulama İmar Planı Raporu , 2006.

Tablo 4.2: “Pendik İlçesinin yıllara göre nüfus değerleri”

Yıllar	1970	1975	1980	1985	1990	1997	2000	2007	2010	2011
Pendik Nüfusu	27.494	38.384	48.219	149.921	236.446	339.759	389.657	520.486	585.196	609.535

Kaynak: <http://tr.wikipedia.org/wiki/Pendik> ten alınan tablo uyarlanmıştır.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, 1990 yılında Pendik ilçesinin nüfusu 200.907 iken 2000 yılında yapılan sayımda bu rakam 389.657 olmuştur. Son nüfus sayımı olan 2011 yılında ise Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) il/ilçe merkezlerine göre Pendik nüfusu 605.907 kişi olarak açıklanırken köy ve beldelerle beraber bu rakam 609.535 olmaktadır. Bu rakamlara göre yıllık nüfus artışı % 40.7 olarak açıklanmıştır. (TÜİK, 2011).

Tablo 4.3: “Pendik İlçesi şehir, köy ve toplam nüfus verileri”

Yıllar	1990	2000	2007	2008	2011
Şehir	198.150	384.668	517.624	538.065	605.907
Köy	2.757	4.989	2.862	3.554	3.628
Pendik İlçesi Toplam	200.907	389.657	520.286	541.619	609.535
Nüfus Artış Oranı %	-	93.95	33.58	4.06	40.7

Kaynak: TÜİK ADNKS verileri

1990 – 2000 yılları arasındaki 10 yıllık süreçte Pendik nüfusu % 93,95 oranında, 2000-2007 yılları arasında yüzde 33,58’lik ve 2007-2008 yılları arasında ise yüzde 4,06’lık bir artış göstermiştir. 2008 ADNKS’ye göre Pendik, 32 ilçenin bulunduğu İstanbul’da en kalabalık 10 ilçenin arasında yer almıştır. Pendik’te şehirde yaşayanların oranı 1990 yılında yüzde 98,63 iken, bu oran 2008 yılında yüzde 99,34’e yükselmiştir.

Türkiye genelinde ortalama hane halkı büyüklüğü 4,5’tir. İstanbul ilinde ortalama hane halkı büyüklüğü 3,9 iken, Pendik’te ise bu oran 4,13’tür (TÜİK, 2000).

1990 yılında Pendik’te nüfus yoğunluğu km²’ye düşen kişi sayısı olarak 1.486 iken bu rakam 2007 itibariyle 3.100’dür. Pendik’in nüfus artış oranlarının yüksek olmasındaki temel faktörler; İstanbul’un göç alan sınır bölgesinde olması, ilçenin planlarla cazibe merkezi haline getirilmesi ve özelde yaşanabilirlik alanların artırılabilirliğidir. (Pendik Kent Eylem Raporu, 2008). Pendik nüfusunun yüzde 54,45’lik kısmını 30 yaşına kadar olan genç bir nüfus kitlesi oluşturmaktadır. İlçedeki nüfus cinsiyet olarak

oranlandığında, erkeklerin oranı yüzde 50,86, kadınların oranı ise yüzde 49,14'tür (ADNKS,2008).

TÜİK verileri ülkemizde en alt düzey olarak ilçe bazında oluşturulduğundan dolayı yukarıda ele alınan demografik analizde Pendik İlçesi kapsamında değerlendirme yapılmaktadır. Çalışma alanına ait demografik veri olarak mahalle bazında ancak 2000, 2007, 2008 yıllarına ait nüfus verilerine ulaşılmıştır ve Tablo 4.4 'de gösterilmiştir.

Tablo 4.4: “Kurtköy Bölgesi toplam nüfus verileri”

Yıllar	2000	2007	2008
Çamlık	-	4.481	5.839
Harmandere	3.562	2.669	3.869
Kurtköy	12.314	12.349	13.094
Yenişehir	10.461	27.238	30.256

Kaynak: (TÜİK) ADNKS, 2008

Çamlık mahallesi 2004 yılında mahalle olduğundan dolayı 2000 yılına ait nüfus verisi bulunmamaktadır. Son nüfus sayımı olan 2008 yılında ADNKS'ye göre çalışma alanı mahallerine ait toplam nüfus 53.058 kişi olarak tespit edilmiştir. Yukarıdaki çizelgede, bölgede 2000 yılından itibaren nüfus artışının en fazla Yenişehir Mahallesi'nde olduğu görülmektedir.

4.1.3 İklim ve Bitki Örtüsü

Pendik'in iklimini belirgin bir iklim tipinin kalıpları içinde değerlendirmek olanaksız gibidir. Çünkü İstanbul'un tamamında olduğu gibi, gezici hava hareketlerinin etkisi altında bulunan iklim, Akdeniz ve Karadeniz iklimleri arasında bir geçiş niteliği gösterirken, kimi dönemlerde de karasal iklimin özelliklerini yansıtmaktadır. Pendik, Karadeniz'in yağışlı iklimi ile Akdeniz'in ılıman iklimi arasında köprü bölgelerden biridir. Kışın Balkan Yarımadası'nın soğuk, Karadeniz'in yağışlı, Akdeniz'in ılıman etkilerindedir. Mevsimler arası geçişler çok belirsizdir.⁷⁷

Buradan hareketle değerlendirildiğinde Kurtköy, Marmara Bölgesinin Kocaeli yarımadasında Marmara Denizi'ne doğru eğimin azaldığı bir mevkide bulunur ve bu

⁷⁷ Pendik Belediyesi ,5.No'lu Uygulama İmar Planı Raporu , 2006.

sebeple enlem, dolayısıyla bozulmuş Akdeniz iklimi ile yarımadanın kuzeyindeki su bölümü çizgisini aşan Karadeniz iklimi arasında bir geçiş iklimi tipine sahiptir.

Kurtköy'ün bitki örtüsü iklim ve toprak yapısına göre bir dağılım göstermektedir. Kurtköy'ün içinde bulunduğu saha Trakya ve Kocaeli pennepleni üzerinde Aydos dağı (537 m) tepesinin doğusunda yer alan bir sahadır. İklim ve bitki örtüsü bakımından Akdeniz iklimi tesiri altındadır. Sıcaklık, yağış uzunluğu, toprak yapısında görülen aşırı olmayan humuslaşma ve rölyefindeki meylin uygunluğu, su bölüm çizgisinin güneye Marmara Denizi'ne dönük olması Kurtköy'de vejetasyonun nemcil ve kurakçıl orman sınırında yer almasını sağlamıştır. Nitekim nemcil ve kurakçıl bitki türlerinin bir arada bulunabilmesine karşılık, yöreyi de çevreleyen başta Aydos Dağı gibi dağlık kütlelerdeki yükseltiye göre bir kademelenme arz eder (Zehiravcı 2006).

Kurtköy'ün kuzeyinde bulunan Kurtköy Bölgesi ve yakın çevresindeki gelişmeler nedeniyle tehlike altında bulunan Ömerli Havzası İstanbul'un en önemli su toplama havzalarından biridir. Bunun yanında İstanbul il sınırları içinde belirlenen 7 önemli bitki alanlarından (ÖBA) biri olan Ömerli Havzası, Önemli Bitki alanıdır.⁷⁸

Havzanın bu özellikleri dikkate alınarak mutlak korunması gerektiği halde, son yıllarda İstanbul'un kentsel baskısı altında kalmış ve hızlı bir tahrip süreci yaşanmıştır. Bu sürece aşağıda geniş bir şekilde değinilecek olan İstanbul Park'ın yapılması, önce Darlık barajından, ardında da Büyük Melen suyundan Ömerli barajını destekleyecek su takviyesinin yapımı için gerçekleştirilen inşaatlar da katılınca, bitki örtüsündeki bozulma ve tehditler artmıştır. Ayrıca 1999 depreminden sonra zemin tabiatının daha uygun olması nedeniyle Ömerli çevresi cazip hale gelmiştir. Gerçekleştirilen yasal düzenlemeler ile saha büyük ölçüde iskâna açılmıştır (Avcı 2008).

Ömerli Havzası Önemli Bitki Alanı (ÖBA), Kocaeli Yarımadası'nın orta ve güney bölümlerinde yer alan tepeler üzerindeki habitatları içerir. ÖBA fundalık, frigana ve asit karakterli baltalık ormanların bir karışımı ve bunlarla bağlantılı çok çeşitli mera,

⁷⁸ Türkiye'nin Önemli Bitki Alanları İletişim Ağı, Ömerli Havzası, ÖBA, http://www.obanettr.net/index.php?option=com_content&view=article&id=78&Itemid=79

turbalık ve mevsimlik su dolan çukur ve gölcük habitatlarından oluşur. Ömerli Havzası ülke çapında nadir 37'den fazla takson (örneğin *Allium peroninianum*, *Centaurea amplifolia*, *Colchicum micranthum*, *Crocus olivieri* ssp. *istanbulensis*, *C. pestalozzae*, *Eleocharis carniolica*, *Rhynchospora brownii* ve *Trifolium pachycalyx*) barındırır. Bunların çoğunun Türkiye'deki en zengin ve bazen de tek popülasyonları ÖBA'dadır. Alan aynı zamanda, Doğu Avrupa ve Doğu Akdeniz'deki en geniş fundalık alanları içermesi nedeniyle de çok önemlidir. Fundalık toplulukları yalnız İstanbul'a özgü bitki türlerini değil, aynı zamanda bazı bitki türlerinin doğal yayılış alanlarının çok uzağındaki kopuk popülasyonlarını içermesi nedeniyle de önem taşır. Fundalık alanlar ayrıca, barındırdığı alçak arazi karaçam (*Pinus nigra* ssp. *pallasiana*) topluluklarıyla da önemlidir. ÖBA'nın kuzey kesimlerini büyük ölçüde kaplayan geniş baltalık ormanlar geleneksel olarak devam eden odun kömürü işletmeciliği açısından da değer taşır. ÖBA'da hakim olan iklim, topografya ve jeolojideki çeşitlilik kısa bir mesafede frigana, fundalık ve oradan da orman topluluklarına geçiş yapan olağanüstü bir bitki örtüsüne yansımıştır.⁷⁹

Tablo 4.5: Ömerli Önemli Bitki Alanı ve nesli tehlikede kabul edilen bitkileri

Önemli Bitki Alanı	Kapladığı Alan (Ha)	Tehlikede Kabul Edilen Bitkileri
Ömerli Havzası	69.184	37 (10 endemik)

Kaynak: Özhatay & Keskin, 2007, Ömerli Havzasının "İstanbul" Doğal Bitkileri. İstanbul: Doğal Hayatı Koruma Derneği.

Bölgede fundalıklar ağırlıktadır. Fundalıklar her dem yeşil çalı ve ağaç formunda Süpürgeotugiller (*Ericacea*) familyasına ait bitkilerin baskın olduğu bir bitki örtüsü çeşididir. Yalnızca nemli ve ılıman iklim bölgelerinde, asit karakterli topraklar üzerinde belirli şartlar altında gelişirler. Bu nedenle küresel ölçekte tehdit altında bulunan en nadir habitatlardan biri olarak kabul edilir.

⁷⁹Türkiye'nin Önemli Bitki Alanları İletişim Ağı, Ömerli Havzası, ÖBA,
http://www.obanetr.net/index.php?option=com_content&view=article&id=78&Itemid=79

Şekil 4.3: Ömerli Havzası



Bölgede yapılan araştırmalar, dünyanın başka hiçbir yerinde yetişmeyen nadir bitkilerin bölgede yetiştiğini ortaya koymuştur. Arazi araştırmalarında yonca (*Trifolium Pachycalx*), çokbaşı köygöçüren (*Circium Polycephalum*) ve narin acıçiğdem (*Colchium Micranthum*) gibi İstanbul'a endemik (yalnızca İstanbul'da yetişen) bitkilerin havza çevresinde yetiştikleri belirlenmiştir. Bunlardan yonca ve narin acıçiğdem Türkiye'nin Bern Sözleşmesi gereği doğal yaşam ortamlarında korumakla yükümlü olduğu bitkilerdir.⁸⁰

Tablo 4.6: “Alandaki Bern Sözleşmesi türleri”

Tür Adı
<i>Crocus pestalozzae</i>
<i>Trifolium pachycalx</i>
<i>Teucrium lamiifolium</i>
<i>ssp.lamiifolum</i>

Kaynak: Keskin M, Kasım 2005, *Formula 1 Alanı ve Çevresinin Florası*, Doğal Hayatı Koruma Derneği.

Alanda *Crocus pestalozzae* türüne sadece belli alanlarda ufak gruplar halinde tesadüf edilmekte olduğu ve bu habitatlardan bir tanesinin Formula 1 alanın tam karşısında olduğu ve bu alanın yarışların başlamasından kısa bir süre önce alandan çıkarılan topraklar

⁸⁰ <http://www.pendikgazetesi.com/haber.php?hid=3215>

serilerek açık bir otopark haline çevrildiği rapor edilmiştir. Doğal olarak bu kısımdaki örneklerin artık akibeti tamamen belirsizdir. Ayrıca Formula 1 alanının içerisinde Ömerli Baraj gölünü besleyen irili ufaklı pek çok dere ve çok sayıda mevsimlik gölcükler vardır. Alanda mevcut yapılmış ve halen yapılmakta olan inşaatlar sebebiyle bu derelerin su rejimi ve sulak habitatların sıhhati büyük oranda bozulmuştur (Keskin 2005).

Türkiye'nin İmzalayıp Onayladığı Uluslar arası Çevre Sözleşmeleri

1985 - Granada Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi (R.G.22.7.1989)

1979 -Bern Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi (Bern Sözleşmesi) (R.G. 20.2.1994)

1971 Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Sözleşmesi - Ramsar Sözleşmesi (R.G. 15.3.94)

1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmenin Önlenmesine Ait Sözleşme - Marpol Sözleşmesi (R.G. 24.6.1990)

1985 - Viyana Ozon Tabakasının Korunması Sözleşmesi (R.G.8.9.1990)

1987 - Montreal Ozon Tabakasını İncelten Maddeler Protokolü (R.G.9.8.1990)

1990 -Londra Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü Değişikliği (R.G. 28.12.1994)

1989 - Basel Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme(R.G. 15.5.1994)

1976 - Barselona Akdeniz'in Kirlenmesine Karşı Sözleşme (Barselona Sözleşmesi) (R.G. 12.6.1981)

1973 - Washington Nesli Tehlikede Olan Yabani Bitki ve Hayvan Türlerinin Ticaretinin Düzenlemesine Dair Sözleşme (CITES Sözleşmesi) (R.G. 27.9.94)

1992-Bükreş Karadeniz'in Kirlenmesine Karşı Korunması Sözleşmesi ve Protokolleri (R.G. 6.3.1994)

1992 Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (Rio Konferansı) (R.G.27.12.1996)

1994 Özellikle Afrika'da Ciddi Kuraklık ve/veya Çölleşmeye Maruz Ülkelerde Çölleşme ile Mücadele için Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (UNCDD) Şubat 1998 (Keskin 2005).

Şekil 4.3: Ömerli Havzası'ndaki endemik bitki türlerinden bazıları



Narin acı çiğdem



Çokbaşı köygöçüren



Bupleurum Pendikum



Mavi Yıldız

Yukarıda sıralanan anlaşmalardan da görülebileceği gibi Türkiye resmi kaynaklara bakıldığında çevre sorunlarına duyarlı bir ülkedir fakat uygulamalardaki sorunlar sebebiyle imzaladığı anlaşmalardan doğan yükümlülüklerini tam olarak yerine getirememektedir.

4.1.4 Ekonomik Yapı

Pendik Belediyesi tarafından 2006 yılında onaylanan 5.No'lu Uygulama İmar Planı Raporu'na göre: Pendik ilçesi sanayinin gelişmesinden önce tarım ağırlıklı bir yerleşim karakteri göstermektedir. Sanayinin gelişmesinden sonra tarımda çalışan işgücü sanayiye kaymıştır. Sanayide iş gücünün giderek artması durumu beraberinde konut ihtiyacını doğurmuştur. Konut ihtiyacının artması arazi değerlerinin rantını arttırmış ve artan rant değerleri sonucu tarım alanları yerini konut alanlarına bırakmış süreç içinde tarım alanları yok olmuştur.

Pendik ilçesindeki sektörel dağılımda sanayi sektörü yüzde 50 oranla birinci sırada yer almasına rağmen hizmetler sektörüyle yarış halindedir. Toplam çalışanların yüzde 30'u imalat sanayiinde çalışmaktadır. Bunu toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler takip etmektedir. Diğer ağırlıklı iş kolu ise toptan ve perakende ticarettir.

Pendik ilçesindeki sanayi yapılaşmasında tekstil, kozmetik, kimya, seramik, mermer, plastik ve et mamuller ağırlıklıdır. Sanayi sektöründe çalışanların alt sektörlere dağılımına bakıldığında birinci sırada imalat sanayinin, ikinci sırada ise inşaat ve bayındırlığın olduğu görülmektedir. Son yıllarda inşaat ve bayındırlık sektörünün önem kazanmasındaki en büyük faktör yapı kooperatiflerinin burada ucuz arsa temin edebilmelerinin yanında ulaşımın kolaylığıdır.

Pendik ilçesinde 1950-1960'lı yıllarında E-5 aksı boyunca 1980'li yıllarda ise Şeyhli Kurtköy Yayalar mahallelerinde gelişen sanayi yapılanması, göç olgusunun yanında ucuz arsa bulma kolaylığı sayesinde yoğun bir konut yapılanmasını beraberinde getirmiştir.⁸¹

Pendik Belediyesinin Kurtköy Bölgesi için hazırladığı 5 no'lu uygulama planında; 1980'li yıllarda “sanayi alanlarında istihdam bulan yerleşik nüfus, daha sonraları oturdukları bölgelerin büyüme ve gelişmesi sonucu artan ticaret ve hizmet gereksinmesiyle sanayi alanlarından hizmetler sektörüne kaymıştır” denilmekte olup; bu sektör değişiklik bölgenin büyüme ve gelişimine bağlanmış ve sektör kaymasına görünen sonuç neden olarak gösterilmiştir. Oysa bu değişikliğe neden olan planlı dönüşüm üzerinde durulmamıştır. Ki tez de bu radikal sektör değişikliği üzerinde aşağıda bölgenin mekansal değişiminde etkili olan planlar bölümünde bu kararlara yer verilmiştir.

1990'lardan sonra İstanbul bütününde gerileyen sanayi istihdamı ve bölgede Havaalanı ile birlikte gelişmesi hızlanan hizmetler sektörü sonucu bu çevrede yaşayanlar özellikle Merkezi İş Alanları ile hizmet ağırlıklı iş olanakları yaratmaya çalışmışlardır.

⁸¹ Pendik Belediyesi , 5.No'lu Uygulama İmar Planı Raporu , 2006.

4.2 KURTKÖY BÖLGESİ MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKEN OLAN FAKTÖRLER

4.2.1 Plan Kararları

Kurtköy Bölgesi'nin 1980-1995 ve 2009 onanlı planlarda nasıl tanımlandığı ve planlama açısından geçirdiği sürecin ortaya konacağı bu kısma ait değerlendirme bölüm sonunda yapılacaktır.

“1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli Metropolitan Alan Nazım İmar Planı”

Haziran 1979'da başlatılmış olan Nazım Plan çalışması, İmar ve İskan Bakanlığı Planlama Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin katılımı ile, “Marmara Bölgesi Gelişme Şeması ve Kentleşme Politikaları” çalışmaları ile bütünleştirilerek 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı 1995 hedefine göre ve 1985, 1990, 1995 ve 1995 sonrası eylem program planları ile birlikte hazırlanarak 29.07.1980 tarihinde onanmıştır.

Planın Amacı ve Hedefi – “ Metropolitan İstanbul'un, ülke ve dünyaca bilinen özdeğerlerini yitirmeden uluslararası düzeydeki öneminin ülke yararına artırılması, bu arada, ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması”dır.

Planlama Alanı - İstanbul Nazım Planı yaklaşık 97.500 ha'lık bir alan içinde, Haliç'in 65-70 km batısından başlayan, Marmara Denizi ve Boğaz sahilleri boyunca uzanan ve Boğaz'ın yaklaşık 45 km doğusunda son bulan bir alanı içermektedir.

Makroformu (Biçimi) - Kentin kuzey kesiminde yoğun orman alanları ve su havzalarının bulunması, kısaca İstanbul'un doğal yapısı nedeniyle, raporda Batı ve Doğu Yakasının güney kısmında doğrusal biçimin en uygun gelişme şekli olduğu belirtilmiştir. Bu biçim aynı zamanda altyapı ile (yani karayolu ve demiryolu güzergahları) desteklenmiştir. Bu temel altyapı sistemi boyunca gelişmiş işyeri ve konut alanları da kentin doğrusal biçimini güçlendirmektedir (Aktuğlu 2006).

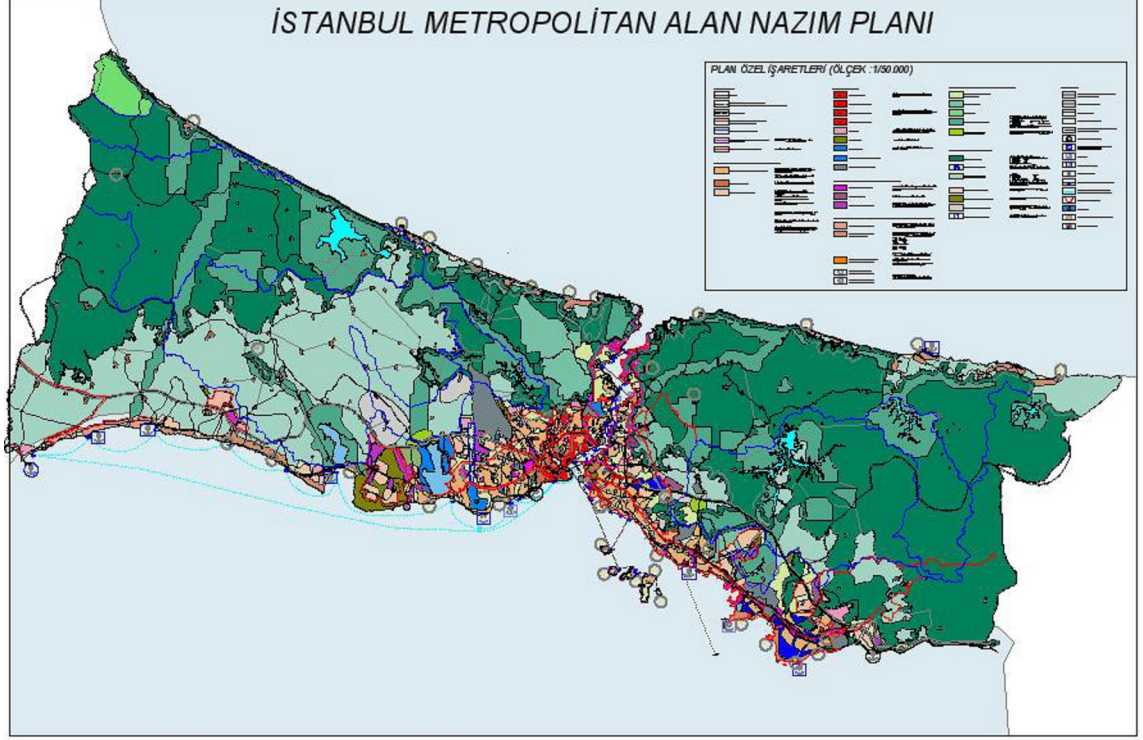
Çalışma alanının yer aldığı Pendik İlçesi için üst ölçekli planlama süreci içinde öne çıkan ve metropoliten ölçekte belirleyiciliği olan temel arazi kullanım kararlarından biri 2. Kademe Alt-merkez gelişimidir. Plan hükümlerinde 2. Kademe alt merkezler için “1/25.000 ölçekli planlama aşamasında karakteristikleri ve yapılanma koşulları belirlenecek olan alt merkezlerden uygulama planları yürürlükte olanlarda kendi plan koşulları geçerli olacaktır” ibaresi yer almaktadır.

Aşağıda 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli Metropoliten Alan Nazım Planı arazi kullanımına ait plan hükümlerinde sanayi fonksiyonu da sıralanmıştır. “Sanayinin desantralizasyonu kavramının kenti, dünya kenti yapma söylemi ile birleşmesi ile birlikte Haliç ve Tarihi Yarımada’daki sanayi merkezden şehrin dışına doğru kentin batısında İkitelli’ye taşınırken, basın endüstrisi İkitelli’ ye, Zeytinburnu Kazlıçeşme’deki deri sanayi Kurtköy’e taşınmıştır (Öktem 2011).” Yani İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nda sanayi sektöründe hedeflenen gelişimin sağlanması için Küçük ve Büyükçekmece gölleri arasında, Firuzköy - Esenyurt' da , Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli köyleri çevresinde Doğu yakasında Ümraniye, Kurtköy , Şeyhli, Dolayoba , Gebze, Dilovası mevkiilerinde yeni sanayi alanları tespit edilerek sanayi bu alanlara desantrilize edilmiştir. Ve doğal olarak (E-5 / D-100) Birinci Çevre Yolu'nun kuzeyinde kalan sanayi bölgelerinin yakınlarında İstanbul "un makro formunu belirleyen konut alanlarının ortaya çıkması ile kentin dışa doğru yayılması artmıştır.⁸²

Planda nüfus için yapılan tahminlerle ilgili olarak; İstanbul nüfusunun en yüksek değerinde büyümesi halinde; 1985'deki nüfusu 6.6 milyon, 1995'deki nüfusu 9.5 milyon, en düşük seviyede büyümesi halinde; 1985'deki nüfusu 5.6 milyon, 1995'deki nüfusu 7.0 milyon kişi olarak öngörülmüştür. Planın hedef yılı 1995 için hedef nüfus 7.1 milyon olarak kabul edilmiştir. Ki İstanbul'da 1990 yılında nüfus 7.3 milyona, 1997'de ise nüfus 9.2 milyona gelerek nüfus yapılan en yüksek projeksiyona ulaşmıştır.

⁸² Vecdi Diker Çalışma Grubu , 2008, İstanbul'un ulaşım ve trafik sorunu - Üçüncü çevre yolu ve boğaz geçişi, İMO yayınları

Şekil 4.4: 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı



Kaynak: İBB, 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı

1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Kurtköy Bölgesi'nin de içinde bulunduğu alana yönelik arazi kullanım kararları ve plan hükümleri aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

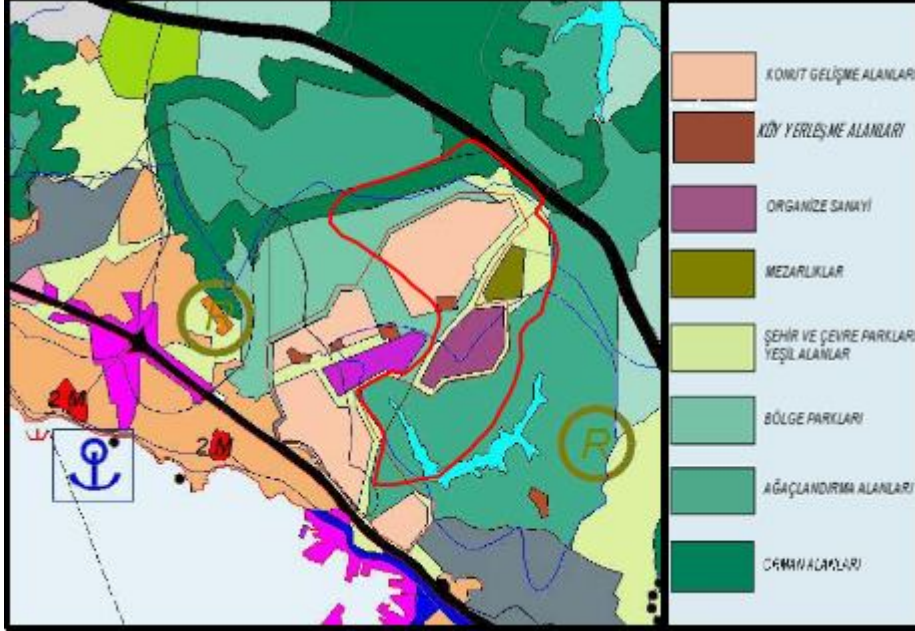
Konut Gelişme Alanları, Organize Sanayi Alanı, Mezarlık ve Yeşil Karakterli Alanlar (Şehir ve Çevre Parkları, Bölge Parkları, Ağaçlandırma Alanları), Koruma Alanları (Orman Alanları) çalışma alanının bulunduğu bölgeye ait arazi kullanım kararlarıdır. Şekil 4.5'de plan üzerinde Kurtköy bölgesi ve ilerideki planlarda havaalanı fonksiyon kararının getirileceği alan gösterilmektedir.

Yeni konut yerleşmelerinin için öngörölmüş "Konut Gelişme Alanları"nda uygulama için uygulama planları Bakanlıkça onandıktan sonra yapılabilecektir denilmektedir.

Konut Gelişme Alanlarında planlama alanı birim büyüklüğü 4 ha'dır. Buna göre planlanacak en küçük alan 4 ha olacak; 4 ha'dan büyük alanların planlanması gerektiğinde plan 4 ha'lık birimler şeklinde etap etap belirlenecektir. Bu alanlarda brüt

yoğunluk ise 150 kişi/ha'ı geçmeyecek, yöresel özelliklere göre ayrıntılar 1/25.000 ölçekli planlarda belirlenecektir.

Şekil 4.5 : 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planında Kurtköy Bölgesi



Kaynak: 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı

Köy statüsündeki alanlarla ilgili olarak, “Köy yerleşme alanları”nı içine alacak 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planları ile ayrıntı getirilinceye kadar geçecek süre içinde uygulanmak üzere aşağıdaki hükümler getirilmektedir:

- a. İl idare kurulunca köy yerleşik alanı onanlı olan köylerde en küçük ifraz 300 m², en büyük KAKS:0.50, h: 6.50 m. olmak üzere köy ve mezarların yerleşik alanlarına ilişkin yönetmeliğin uygulama hükümleri geçerlidir.
- b. Köy yerleşik alan tesbiti olmayan, ancak tapulama işlemi yapılmış olan köylerde, mevcut köy yerleşim alanı kadastrusunda yer alan en dıştaki mevcut binalara göre geçirilecek sınırın 100 m. dışından geçirilecek hududun içinde kalan köy yerleşme alanlarında (a)'daki koşullara göre uygulama yapılır.

Koruma Alanları ile ilgili olarak Orman alanları için, 6831 sayılı yasa hükümlerine tabi alanlardır ve bu alanlar içinde özel mülkiyete konu olan kesimlerde en küçük ifraz 20.000 m²'den az olamaz, en büyük KAKS 0,05'i, en büyük irtifa 6,50 m'yi ve toplam inşaat alanı 250 m²'yi geçemez, denilmektedir.

“1995 Onanlı 1/50000 Ölçekli Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı”

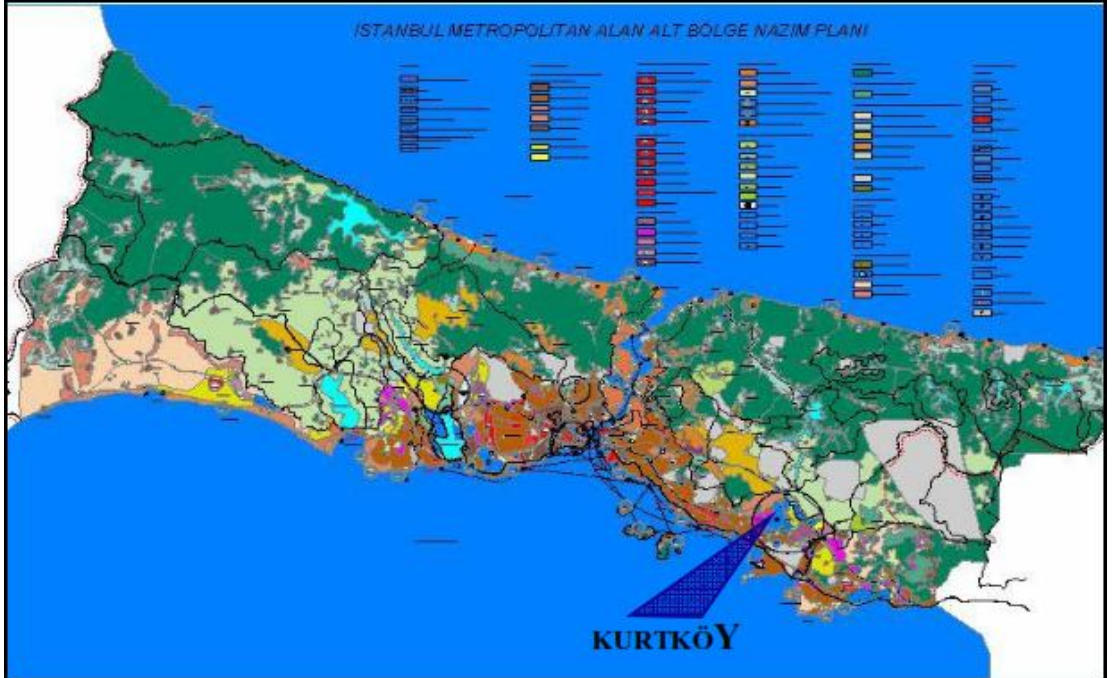
1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı 15.11.1995 tarihinde onanarak yürürlüğe girmiş olup; İstanbul 3. İdare Mahkemesinin 21.01.1998 tarih ve E. 1996/1455, K. 1999/2611 sayılı kararı ile imar planı “yetki unsuru” bakımından hukuka aykırı kabul edilerek iptal edilmiştir (Berk K) [tarih yok].

Planın amacı ile ilgili olarak raporda,

“Kültürel kimliğini koruyarak sağlıklı bir bünye halinde gelişecek İstanbul, Dünya'nın üç kıtasının (Asya'nın, Avrupa'nın, Afrika'nın) ortasında ülkenin ve insanlığın gelişmesine ve saadetine yapacağı katkılarla, ülkemizi dünyanın önüne geçirecektir. Plan, bu amaçları gerçekleştirmeyi sağlayacak şekilde düzenlemeye çalışılmıştır.”⁸³

denmekte olup hedef olarak; İstanbul'un tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılması, metropole bir dünya şehri statüsü kazandırılması, büyüme ve gelişme doğrultusunda dünya metropollerinin ekonomik yapılarıyla bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, bilim, kültür, sanat, siyaset, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir metropolitan şehir olma yönünde koruma ve gelişme dengesinin sağlanması (Yüzer & Giritlioğlu 2003) gösterilmiştir.

Şekil 4.6: 1995 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı

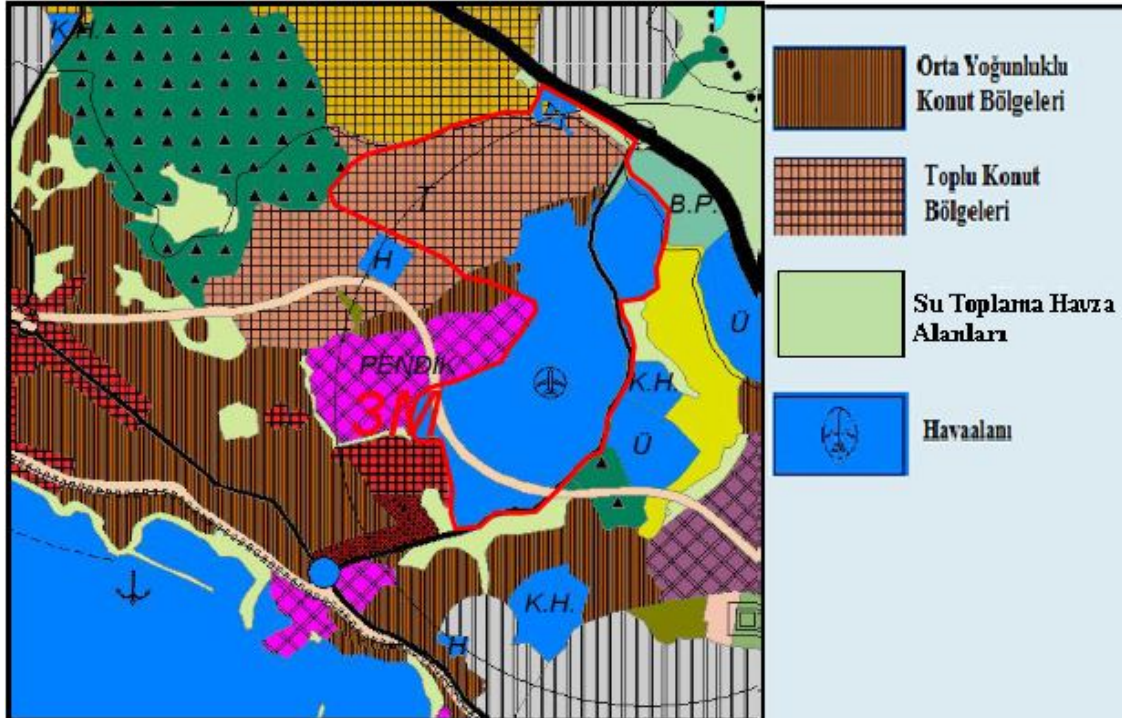


⁸³ 1995 Onanlı 1/50000 Ölçekli Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu

Nazım planda çalışma alanının yer aldığı Pendik İlçesi metropoliten alan içerisindeki 3. derece alt-merkezlerden biri olarak kabul edilerek; bu merkezlerin kendi ilçesi ve hinterlandında yer alan komşu ilçelerin yerleşik nüfusuna hizmet verecek nitelikte, hizmet ve ticaret fonksiyonları içeren merkezler olarak tanımlanmışlardır.

1995 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı'nda Kurtköy Bölgesinin İçinde bulunduğu alana ait arazi kullanım kararları; Mevcut Konut Alanları (orta yoğunluklu), Toplu Konut Alanları, Su Toplama Havza Alanları, Havaalanı'ndan oluşmaktadır. Söz konusu planda Kurtköy Bölgesi, kırmızı bir sınır içine alınarak aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Şekil 4.7: 1995 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı'nda Kurtköy



Sanayi: Nazım planda Kurtköy'deki sanayi alanlarının öncelik sırasıyla planlı, programlı ve organize bir şekilde İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge dışına naklinin sağlanması ve boşalan yerlerin hizmet alanlarına dönüştürülmesi öngörülmüştür.

Ayrıca çalışma alanında kalan Tuzla-Tepeören Küçük Sanayi ve Depolama alanı olarak belirlenmiş. Bu alanlarla ilgili olarak; 1/25.000 ölçekli planlama aşamasında tür ve

özelliklerine göre yapılaşma koşulları belirlenecektir. Mevcut planlı alanlarda onanlı imar planı uygulama hükümleri geçerlidir denilmektedir.

Koruma Alanları: Su Toplama Havza Alanları mutlak ve kısa koruma kuşakları içinde kalan bölümler için İSKİ'nin "İçme ve kullanma suyu temin edilen ve edilecek olan yüzeysel su kaynaklarının kirlenmeye karşı korunması hakkındaki yönetmelik" hükümleri geçerlidir denilmekte ise de, Orta ve Uzun mesafeli koruma kuşaklarında konut yerleşimine, yerel nüfusun gereksinimine yanıt verecek eğitim ve sosyal donatı, kentsel nüfusun gereksinimlerine yanıt verecek günübirlik rekreasyon işlevlerine, alt ölçekli planlarda netleşmek üzere İSKİ yönetmeliği hükümleri dahilinde izin verilebilir denilmektedir.

Ulaşım: 2010 yılı için Nazım Plan'ın öngördüğü ulaşım alternatifleri arasında doğu yakası için Harem-Gebze hafif metro hattı yer almaktadır. Öneri metro hattı planda Kurtköy'ün güneyinden Pendik İlçesi'nden geçmektedir. Havaalanı için ise; Doğuda Tuzla - Pendik arasında Kurtköy mevkiinde bir havaalanı, Batıda ise Çorlu Havaalanı ile devreye sokulacak (Büyükçekmece nin batısında) üçüncü bir havaalanı ile hizmet vermek öngörülebilecektir denilmektedir. Ayrıca havaalanı başlığında; Nazım Plan onay sınırları içerisinde kalan mevcut ve öneri olmak üzere:

- i. Sivil hava meydanlarında 4749 Sayılı yasayla onaylı "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" kapsamında belirlenen "Mania Planları",
 - ii. Askeri hava planları için "NATO Kriterleri" kapsamında belirlenen "Mania Planları",
- 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planlarından başlayarak Uygulama İmar Planlarına kadar tüm planlara işlenerek, uygulama bu esaslar dahilinde yapılacaktır şeklinde karar alınmıştır.

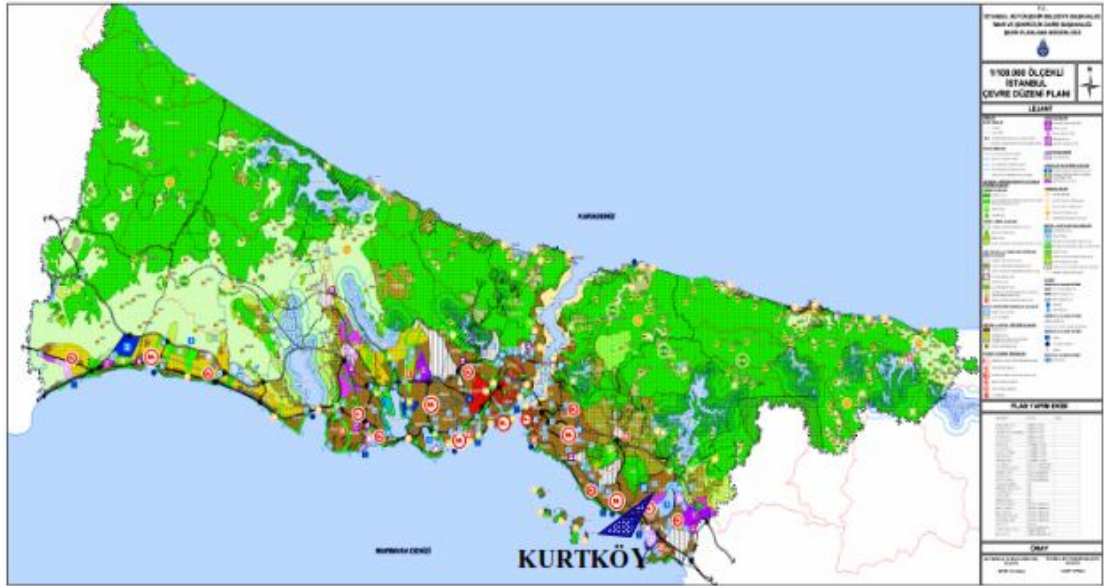
"2009 Onanlı 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı"

Çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirliğin kararlarının temelini oluşturduğu 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Şubat 2009'da onanmıştır.

İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Yaklaşımı bölümünde: "İstanbul'un sahip olduğu su havzaları ve orman alanları başta olmak üzere, kentin yaşam destek sistemlerini

oluşturan ve Karadeniz sahillerine paralel olarak uzanan yatay kuzey eksenindeki ekolojik değerlerin ekonomik girişimlere korumacı bir yaklaşımla kapalı tutulması gerekmektedir. Dolayısıyla; İstanbul'un gelişme yönlerinin batı ve doğu kanatlara doğru yönlendirilmesi ve mekansal büyümesinin ana-merkezin sıçrama odakları olarak tanımlanabilecek alt-merkezleri de içermek üzere doğrusal bir modele dayandırılması gereği ortaya çıkmaktadır. İstanbul Boğazı'nın her iki kıyısı boyunca kuzeye doğru gelişme eğiliminde olan faaliyetlerin ve yapılaşmanın getirdiği tahribat ve tehditler göz önünde tutularak, kuzey ekseninde yer alan ekolojik kaynaklara yönelen dikey gelişmeler böylelikle kontrol altına alınmalıdır" (İBB 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu 7. Bölüm – Plan Kararları ve Gerekçeleri rapor sayfa no. 509-510) denilmektedir. Ve dolayısıyla Plan, İstanbul'un önümüzdeki yıllarda göstereceği gelişmenin modellenmesi, ekonomi-ekoloji dengesini kurmak üzere belirlenen kapasite nüfus büyüklüğünü aşmaması gerektiği üzerine kurgulanmıştır. İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında İstanbul içerisinde yerleşecek nüfusun 16 milyon olarak belirlenmiştir.

Şekil 4.8: 2009 Onanlı 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

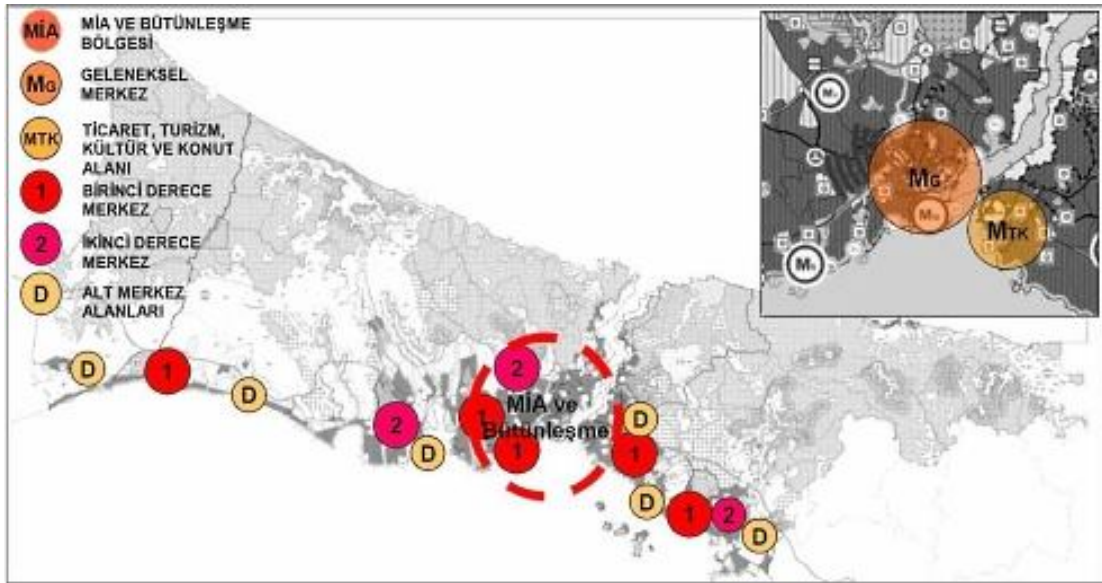


Çevre Düzeni Planı'nda geliştirilen planlama yaklaşımının uygulanabilmesi hedefine yönelik geliştirilen politikalarla kentin doğu ve batı Eksenlerinde Doğrusal, Çok Merkezli ve Kademeli Gelişimi esas alınmak suretiyle nüfus-istihdam dağılımının; İstanbul bütününde ve her iki yakada dengelenebilmesi için yeni odakların belirlenmiş

ve çevreleri ile etkileşimi kuvvetli mekansal alt bölgelerin tanımlanması öngörülmüştür.
84

İstanbul'da çok merkezli doğrusal bir makroform önerisi kapsamında, kademeli bir alt merkez sistemine gidilmesinin merkez üzerindeki mevcut baskıyı azaltacağı öngörülerek MİA'nın batıya yönlendirilmesi ve iki yakada raylı sistemlere entegre olmuş önerilen merkez alanları ile kent içinde alt kademe merkezlerin oluşturulması; nüfusun dengeli dağılımı ve sanayinin desantralizasyonu gibi politikalar benimsenmiştir. Bu doğrultuda, Kentin doğrusal ve alt bölgeler halinde oluşacak makroformunu destekleyecek nitelikte; Anadolu Yakası'nda Kartal ve Kurtköy'de oluşmaya başlamış merkezlerin geliştirilmesi önerilmiş ve ana ulaşım akslarıyla desteklenmiştir.

Şekil 4.9: Öneri Merkez Kademelenmesi



Kaynak: 2009 Onanlı 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

Önerilen bu sistemde yer alacak ana işlevler ise Kartal 1.Derece Merkezi (Üst düzey hizmetler), Sabiha Gökçen Havaalanı, 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.

Anadolu Yakası'nda ikinci derece merkez olarak Pendik kabul edilmiştir. Bu merkezlerin, çok merkezli kentsel gelişmeyi desteklemelerinin yanı sıra etki

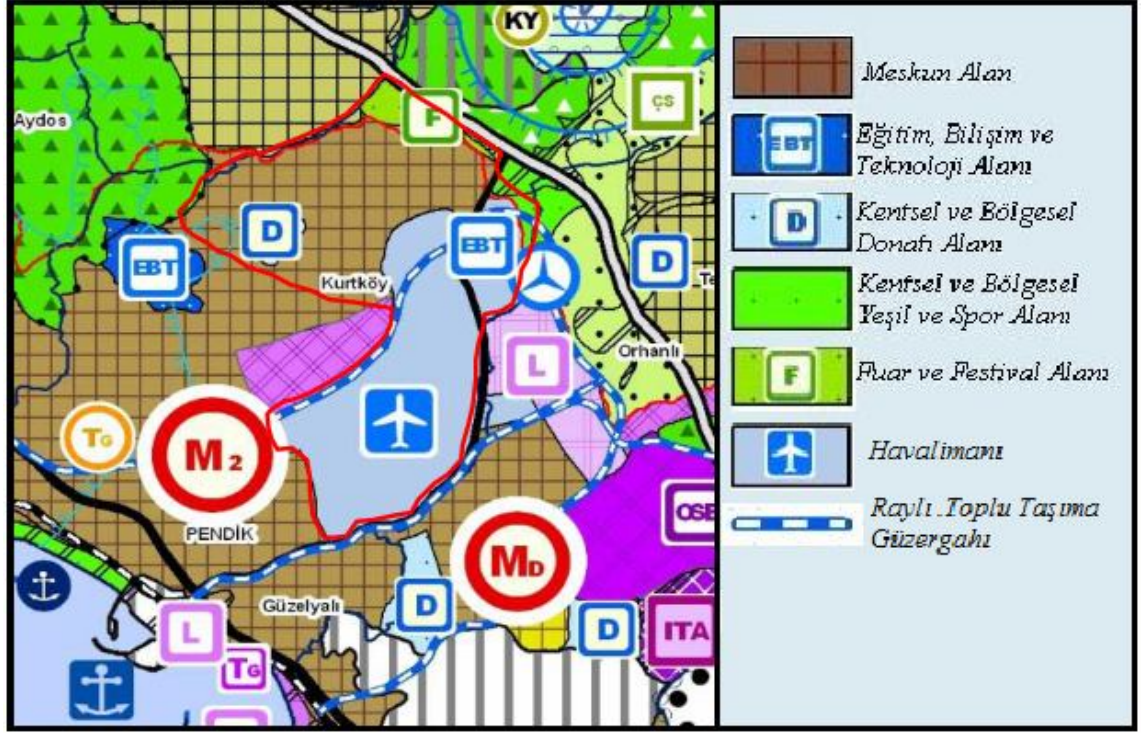
⁸⁴ 2009 onanlı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu (7. Bölüm – Plan Kararları ve Gerekçeleri)

alanlarındaki yerleşmelerin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ihtisaslaşmış ticaret, hizmet fonksiyonlarını barındıran merkezler olarak hizmet vermesi öngörülmüştür.

Anadolu ve Avrupa Yakalarında çekim merkezleri ve ana ulaşım akslarıyla desteklenmiş yeni oluşumlar önerilmiştir. Önerilen bu oluşumları kapsayan alanlarda küresel pazarda rekabet gücü yüksek Ar-Ge faaliyetlerini desteklemek ve geliştirmek, bunların üniversitelerle ilişkisini güçlendirmek, kaliteli iş gücünü çekecek firmaların aynı mekanda yerleşmelerini sağlayarak yığılma ve kümelenme avantajlarından yararlanılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Plan'da, eğitim bilişim ve teknoloji geliştirme alanları (EBT), ileri teknoloji alanları (İTA) ve tarımsal üretim teknolojilerini geliştirme parkı (TTP) gibi bilgi ekonomilerinin gerektirdiği yapılanmalar planlanmıştır. Plan'da; Silivri (3 adet), Küçükçekmece (1 adet), Pendik (2 adet) ve Tuzla (1 adet) ilçelerinde toplam 2.450 ha büyüklüğünde 7 adet teknoloji geliştirme alanı önerilmiştir. İstanbul'un doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi öngörülmüştür. Doğu-batı doğrultusunda gelişmesi planlanan yüksek kapasiteli raylı sistem koridorlarından biri de Kartal – Kurtköy – Tuzla – Gebze hattıdır. Kent için yetersiz kalan ve bulunduğu yerde önemli sorunlar oluşturan Harem Otogarı'nın bulunduğu yerden kaldırılması kararı getirilmiş, kentteki otogar ihtiyacının TEM Otoyolu üzerinde yeni önerilen “cep otogarları” ile karşılanması öngörülmüştür. Buna göre, Anadolu Yakası'nda Kavacık, Ataşehir ve Kurtköy kavşaklarında şehirlerarası otobüslerin yolcu indirip bindirecekleri 3 adet cep otogarı önerilmiştir.

2009 Onanlı 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Şekil 5:11'de gösterildiği gibi planda çalışma alanının bulunduğu bölgeye ait arazi kullanım kararları; Meskun Alan, Büyük ve Açık Alan Kullanımları (Fuar Panayır ve Festival Alanları, Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanları, Kentsel Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı), Ulaşım(Raylı Toplu Taşıma Güzergahı, Havaalanı), Eğitim Bilişim ve Teknoloji Geliştirme Alanları (EBT)'ndan oluşmaktadır.

Şekil 4.10: 2009 Onanlı İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Kurtköy



Meskun alanlar: Meskun alanlar hakkında, plan bütününe kapsayan açıklamalarda; Meskun alanların, yoğunluğu ve bu yoğunluğa bağlı olarak donatı eksiklikleri, deprem riski gibi etkenlerin yanı sıra kentin jeolojik yapısı ve doğal eşiklere konu olma düzeyi değerlendirildiğinde ancak 1 milyon kişilik ek bir nüfus kapasitesi olduğu saptanmıştır. Bu kapasite, mevcut doku içindeki boş konut stokunun değerlendirilmesi ile gelebilecek toplam nüfustur. Bu nüfus büyüklüğünün aşılması, mevcut yoğunlukların ve buna bağlı olarak yaşam kalitesi sorunlarının artmasına neden olacaktır.

Bu doğrultuda, plansız ve sağlıksız yapılaşmış alanların sıhhileştirilmesi ve gerekli bölgelerde tasfiyelerin yapılmasına yönelik sağlıklaştırma ve yenileme projelerinin alt ölçekli plan aşamalarında gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Eğitim, bilişim ve teknoloji geliştirme alanı: Bilgi ekonomilerinin araştırma ve üretim merkezleri olan eğitim bilişim teknoloji alanlarında ileri teknoloji kullanan firmaların, teknoparkların, üniversitelerin, ileri teknoloji enstitülerinin, AR-GE vb. birimlerinin yer alması öngörülmektedir. Silivri, Küçükçekmece ve Pendik'te önerilen eğitim, bilişim ve teknoloji geliştirme alanlarında; fabrika niteliğinde yapılaşmanın olmaması, ileri

teknolojiye dayalı prototip (ilk örnek) dışında üretimin (esnek, seri vb.) yapılmaması, nüfus çekecek ve kirlenici özelliğe sahip kullanımlardan kaçınılması öngörülmektedir.

Kentsel ve bölgesel donatı alanları: Plan'da donatı alanları kent bütününe hizmet edecek donatı alanları olarak tanımlanmış. Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanları, Habitat Parkı, Ulusal ve Uluslararası Spor Alanları, Fuar ve Festival Alanları, Askeri Alanlar ve Askeri Güvenlik Bölgeleri dışındaki kentsel ve bölgesel donatı alanlarının türlerinin alt ölçekli plan aşamalarında belirlenmesi öngörülmüştür.

Fuar, panayır ve festival alanları: İstanbul turizminin önemli bir alt sektörü de fuarcılık ve bilimsel etkinlikler (kongre turizmi) olarak öne çıkmaktadır. Bu etkinlikler, İstanbul'un küresel ve bölgesel düzeyde tanınırlığını arttırmasına, İstanbul'a iş ve akademik çevrelerden ziyaretçilerin artmasına katkı yapabilecek faaliyetlerdir. Uluslararası konjonktürdeki son yıllarda ortaya çıkan değişimler nedeniyle, bugüne göre çok daha fazla gelişme potansiyeli bulunan fuarcılığın bu potansiyeline uygun yeni kapasiteler oluşturulması amacıyla üniversite, sanayi ve teknoloji geliştirme alanları ile koordineli çalışacak şekilde Pendik'te yapımına başlanan fuar alanı da dahil mevcut fuar alanlarına ilave olarak Silivri-Çanta (Kınalı Kavşağı'nda) ve Avcılar-Firuzköy'de iki yeni fuar ve sergileme alanı önerilmiştir. Söz konusu alanlar, İstanbul'un olası EXPO adaylığı için de önemli kazanımları olacaktır.

Kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanları: Kentin bütününe hizmet eden, halkın eğlenme ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya yönelik aktif ve pasif yeşil alanlar ile spor alanlarıdır. Bu alanlarda parklar, hayvanat bahçeleri, spor alanları, mezarlık alanları, rekreasyon alanları ile olası afet ve kriz durumlarında toplanma ihtiyacının karşılanması amacıyla da kullanılabilir şekilde tasarlanacak bölge parkları yer alabilecektir.

Ayrıca Habitat Parkı kapsamında, endemik bitki türleri ve biyolojik çeşitliliğin yoğun olduğu Ömerli Su Toplama Havzası'nda önerilmiş olup; bölgenin sahip olduğu jeolojik ve jeomorfolojik çeşitliliğinin, zengin su kaynaklarının, endemik türleri de içeren biyolojik çeşitliliğin koruma-kullanma dengesi içinde varlığını devam ettirmesi öngörülmektedir. Bunun yanında plan'da Tuzla-Akfırat'taki Formula-Otomobil ve Diğer

Motorlu Araçlar Spor ve Yarışma Alanı ulusal ve uluslararası spor alanı olarak gösterilmiştir.

Demiryolu ulaşım sistemi: Kentin gelecekteki ulaşım ağının omurgasını yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemlerinin oluşturması ilkesi doğrultusunda; yeni karayolu bağlantıları sınırlı tutulmuş ve kent içi yolculuk taleplerini karşılanması için raylı sistemler esas alınmıştır. Planda, mevcut hatlar demiryolu, Büyükşehir Belediyesi'nin işletme yetkisinde bulunan hatlar ise raylı toplu taşıma güzergahı olarak gösterilmiştir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda raylı sistem şebekesi öngörülürken, mevcut hatların yanı sıra inşaatına başlanmış raylı sistem hatlarının da tamamlanarak, hizmet vermeye başlayacakları kabul edilmiştir. Planda öngörülen raylı sistem koridorlarından "Kartal – Kurtköy – Tuzla – Gebze" hattı ise Kurtköy Bölgesi için önem teşkil etmektedir.

Havayolu ulaşım sistemi: İstanbul havayolu ulaşım talebinin 2015'lerden sonra, Atatürk Havalimanı'nın kapasite sınırı zorlayabileceği, hatta aşabileceği; AB koşullarında gürültü nedeniyle gece işletme sürelerinde yapılabilecek kısıtlamaların kapasite kullanımını sınırlayabileceği düşünüldüğünde, önümüzdeki yıllarda Sabiha Gökçen Havaalanı'nın kapasitesinin artırılması gereği kendini gösterecektir. 2020'li yıllara kadar, Sabiha Gökçen ve Çorlu Havaalanları'nın kapasite sınırına erişmesi ve yeni havaalanı yapımı ihtiyacı söz konusu olabilir.

“1993 Onanlı 1/25000 Ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı”

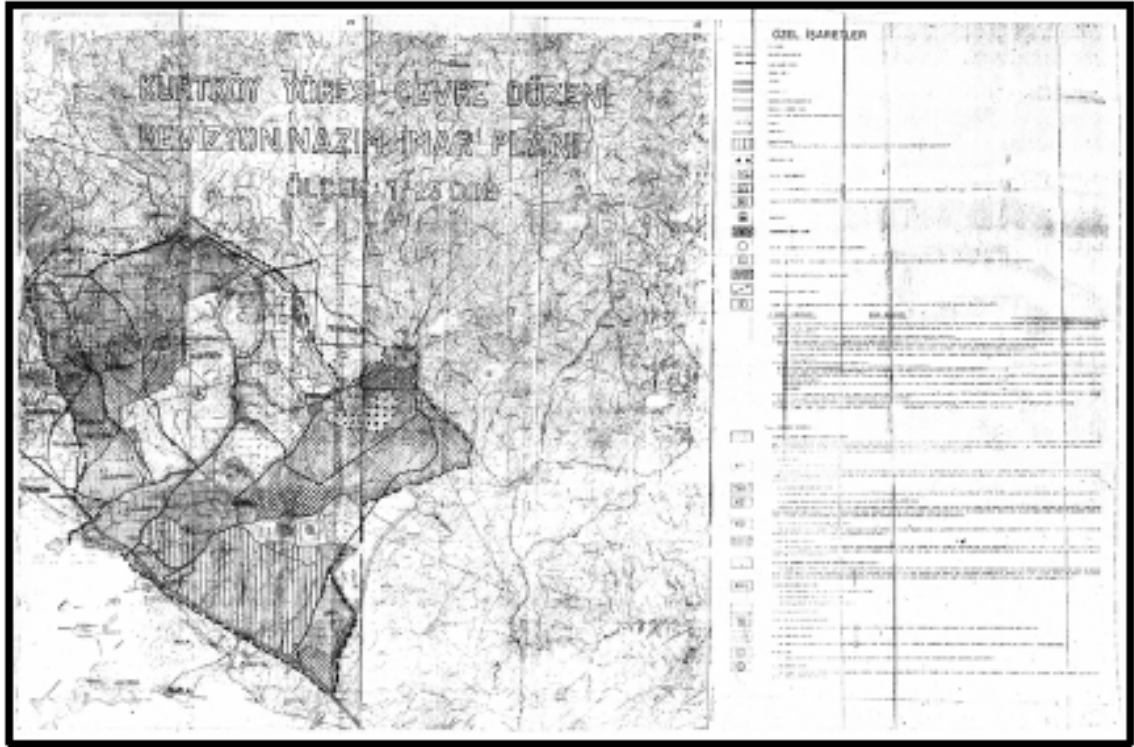
1/25.000 ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı, 08.12.1993 tarihinde onanmıştır. Pendik ve Tuzla ilçeleri çerçevesinde hazırlanan 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planına Velibaba, Ertuğrulgazi, Şeyhli ve Kurtköy mahalleleri girmektedir. Söz konusu alanlar, toplu konut niteliğinde, kısmen düşük yoğunluklu iskân alanı, kısmen de Kurtköy ve Şeyhli köyleri mevcut dokusu korunacak köy yerleşik alanları olarak gösterilmiştir.

Ayrıca planlama alanı içinden, Kurtköy yerleşik alanını çevreleyerek bölge genelinde kuzey doğu – güneybatı yönünde uzanan Pendik – Kurtköy ana yol aksı geçmektedir. Ayrıca çalışma alanı içerisinde ana dereler boyunca yeşil akslar, kentsel park ve spor alanı, mezarlık fonksiyonları yer almaktadır.

1993 Onanlı 1/25.000 ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı'nda Kurtköy için arazi kullanım kararları ve plan hükümleri şöyle tanımlanmıştır:

Planda çalışma alanının bulunduğu bölgeye ait arazi kullanım kararları; Konut Alanları(Toplu Konut Alanı-TK1, Yeniden Düzenlenerek Planlanacak Konut Alanları ve Köy Gelişme Alanları-K2, Seyrek Yoğunlukta Gelişme Alanları-K3, Köy Yerleşim Alanları), Fuar Alanı, Havaalanı'ndan oluşmaktadır.

Şekil 4.11: 1993 Onanlı 1/25000 Ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı



Konut Alanları: Toplu konut alanı (TK1): Bu alanlarda brüt 400 K/HA yoğunlukla düzenlenecek, 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve bu plana göre hazırlanacak 1/1000 uygulama imar planlarına göre uygulama yapılacaktır.

Yeniden düzenlenerek planlanacak konut alanları ve köy gelişme alanları (K2):

Düzensiz gelişmiş bu alanlarda brüt 250 K/HA yoğunlukla düzenlenecek 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve bu plana göre hazırlanacak 1/1000 uygulama imar planları onanıncaya kadar kadastral yola cephesi olması kaydıyla ön bahçe mesafesi min. 5 m, yan ve arka bahçe mesafeleri min. 3 m, Max.KAKS:0,50, Max.H:6,50, toplam inşaat alanı 250 m²'yi geçmemek kaydıyla ikiz, bitişik, ayırık blok nizamda veya çevre teşekkülüne göre kadastral parsel ölçüsünde uygulama yapılacaktır.

Seyrek yoğunlukta gelişme alanları (K3): Bu alanlarda brüt yoğunluk 150 K/HA olarak düzenlenecek 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar onanmadan uygulama yapılamaz. Planlama alanının Aydos Ormanı ile sınır teşkil eden kısmında tanpon yeşil alan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planda düzenlenecektir.

Köy yerleşim alanları: Bu alanlar leke ölçüsünde brüt 250 K/HA yoğunlukta düzenlenecek 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar onaylandıktan sonra uygulama yapılacaktır. Bu imar planlarının yürürlüğe gireceğe devreye kadar kadastral yola cephesi olması şartıyla Max.KAKS:0,50, Max.H:6,50, ön bahçe mesafesi min. 3 m bırakılarak bitişik, ayırık, ikiz nizam veya teşekküle göre kadastral parsel ölçüsünde uygulama yapılacaktır.

Fuar Alanı: İlgili belediyesince bu alanda fuar, rekreasyon, sergi alanları ile sosyal ve kültürel tesisler düzenlenecektir.

Havaalanı: 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlama aşamasında: Havaalanı doğal mania sınırı içindeki alanlarda; Kurtköy Havaalanı pistinin kuzeyinde kalan kısımda tepelik bölgelerin tepe kotundan -7m kotuna kadar kısım yeşil alan ve tepekotu -7m 'den aşağıya kadar olan alanlarda MaxH:6,50 m olacaktır. Kurtköy Havaalanı pistinin güneyince kalan kısımda havaalanı doğal mania sınırı içindeki alanlarda Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün görüşü alınmadan uygulama yapılamaz.

4.2.1.1 Planların Değerlendirilmesi

İstanbul bütünü için hazırlanmış olan geçmişten günümüze üst ölçekli planları Kurtköy çalışma alanı özelinde incelenmiş olup, çalışma bölgesi için süreç içerisinde atanmış olan arazi kullanım kararları ve belirtilen yapılaşma koşulları ele alınmıştır.

İstanbul'da 1980 onanlı İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar planında havaalanı plan kararının bulunmaması ülkemizde planlama ve uygulama safhalarının birbirinden kopukluğunu göstermesi açısından önemlidir. Söz konusu planda, diğer tüm üst ölçekli planlarda havaalanı plan kararının getirildiği alanda;

1. organize sanayi alanı,
2. ağaçlandırma alanları,
3. parklar ve mezarlıktan oluşan arazi kullanım kararları yer almaktadır.

Üst ölçekli planlarda havaalanı arazi kullanım kararı ilk kez, 1993 onanlı 1/25.000 ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı'nda ortaya çıkmaktadır. 1980 onanlı planda bölge parkı, orman alanı ve konut gelişme alanları olarak gözükken bölgede 150 kişi/ha olarak belirlenen yoğunluk değerinin 1993 onanlı planda bazı alanlarda 250 kişi/ha, bazı alanlarda ise 400 kişi/ha'a kadar arttırıldığı görülmekte ve fonksiyonlar bu planda;

1. toplu konut alanları,
2. yeniden düzenlenerek planlanacak konut alanları ve
3. köy gelişme alanları,
4. seyrek yoğunlukta gelişme alanları olarak belirtilmektedir.

1980 ve 1993 onanlı planlarda köy yerleşme alanları olarak belirtilen alan, süreç içerisinde Kurtköy'ün gelişim göstermek suretiyle köy statüsünden çıkması sonucu üst ölçekli planlarda mevcut konut alanı olarak belirtilmiştir.

1993 onanlı planda fuar alanı olarak belirtilen alan, 1995'te onanan planda su toplama havza alanı olarak belirtilmiş olup daha sonra hazırlanan diğer üst ölçekli planlarda ise yine fuar alanı fonksiyon kararı getirilmiştir.

2009 onanlı İstanbul Çevre Düzeni Planları'yla ise doğuda Kartal-Kurtköy- Tuzla-Gebze raylı sistem koridoru öngörüsü getirilmiştir. Kartal'da geliştirilmesi öngörülen doğu çekim alanını kuzeydeki yerleşimler ile Sabiha Gökçen Havaalanı ve çevresindeki sanayi alanlarına bağlayan bu hattın, Gebze'deki sanayi alanlarına uzatılması öngörülmektedir. Söz konusu hat, Kurtköy'den Tuzla'ya da bağlanacak şekilde çatalanmaktadır. 2009 onanlı planda ise Pendik İlçesi'ne 2 adet Eğitim Bilişim ve Teknoloji Gelişme Alanı öngörüsünde bulunmakta ve bu alanların nerelerde yer alacağı gösterim olarak planda belirtilmektedir.

Üst ölçekli planların genelinde yapılaşma koşulları için “alt ölçekli planlarla belirlenecektir” ibaresi yer almaktadır. Alt ölçekli plan yapımı Büyükşehir Belediyesi'nin denetiminde ve yetkisinde olup, yapılan plan çalışmaları kimi zaman siyasetin etkisinde kalmakta ve değişen yönetimlere göre yön değiştirebilmektedir. Amacı alt ölçekli planlara yön göstermek suretiyle düzen ve bütünlük sağlamak olan üst ölçekli planlarda yer alan “yapılaşma koşulları alt ölçekli planlarda belirlenecektir” ibaresinin ucu açık olması belirsizliğe yol açmaktadır.

İstanbul bütünü için 80'den günümüze değin hazırlanmış olan üst ölçekli planları Kurtköy çalışma alanı özelinde incelediğimiz bu kısımda; İstanbul kenti üretim ve merkez işlevleri bağlamında kentin merkez işlevlerinin yaygınlaşması sürecinin kent makroformundaki belirleyici görülmektedir. Sözüedilen planlarda; yeni üretim ilişkileri ve hizmetler sektörünün yeniden düzenlenmesi ile gelir grupları arasında daha çok büyümüş uçurumlar ve bu yeni gelir grubunun yaşam anlayışının yansımaları olarak yeni konut alanları, eğlence, dinlenme alanları mevcut kentten ayrışarak makroformu biçimlendirmiştir. Bunun yanında yeni ulaşım ağları ile tetiklenen bu biçimlenme de otoyolların erişilebilirlik koşullarını artırması, sadece üst gelir grubu konut alanlarını değil, bu altyapıdan faydalanan alt gelir grubunun yasadışı konut alanlarının gelişimini de tetiklemiştir. Bu karşılıklı etkileşim sürecinde kent makroformu yasal olarak bu planlar eli ile yönlendirmiştir (Akın 2011).

1980 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı (1/50000)	Köy Yerleşme Alanları	Konut Gelişme Alanları	Sanayi Yerleşme Alanları	Parklar	Mezarlık Alanları	Ağaçlandırma	Orman Alanları
	min. ifraz: 300 m ² , max.KAKS: 0,50, hmax: 6,50 m	planlama alanı birim büyük.: 4 ha, brüt yoğ.: 150 kişi/ha	OSB ile ilgili alanlarda, bu alanlara ait ilgili plan hükümleri geçerlidir.	toplam inşaat alanı max: 250 m ² , hmax.:6,5m	Hıfzıssıhha Kanunu geçerlidir	min. ifraz: 20.000 m ² , max.KAKS: 0,05, hmax.: 6,50 m	min. ifraz: 20.000 m ² , max.KAKS: 0,05, hmax.: 6,50 m
1993 Onanlı Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı (1/25000)	Köy Yerleşme Alanları	Toplu Konut Alanları	Yeniden düzenlenerek planlanacak konut-köy yer. alanları	Fuar Alanı	Seyrek Yoğunlukta Gelişme Alanları	Havaalanı	
	brüt yoğ.: 250 kişi/ha, max.KAKS: 0,50, hmax: 6,50 m	brüt yoğ.: 400 kişi/ha	brüt yoğ.: 250 kişi/ha, max.KAKS: 0,50, toplam inşaat alanı(max.): 250 m ² , hmax: 6,50 m	Alt ölçekli planlarda belirlenecektir	brüt yoğ.: 150 kişi/ha	1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlama aşamasında: -7m kotuna kadar kısım yeşil alan ve tepekotu -7m'den aşağıya kadar olan alanlarda hmax.: 6,50 m olacaktır.	
1995 Onanlı İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı (İptal) (1/50000)	Mevcut Konut Alanları	Toplu Konut Alanları	Su Toplama Havza Alanları	Havaalanı			
	Orta yoğunluklu konut bölgeleri, alt ölçekli planlarda belirlenecektir	Alt ölçekli planlarda belirlenecektir	İSKİ'nin ilgili yönetmelik hükümleri geçerlidir.	Mania planları, 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarından başlayarak uygulama imar planlarına kadar tüm planlara işlenerek,uygulama bu esaslar dahilinde yapılacaktır.			
2009 Onanlı İstanbul Çevre Düzeni Planı (1/100000)	Meskun Alan	Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanları	Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanları	Havaalanı		Eğitim Bilişim ve Teknoloji Gelişme Alanları	Raylı Sistem Güzergahları
	Alt ölçekli planlarda belirlenecektir	Alt ölçekli planlarda belirlenecektir	Alt ölçekli planlarda belirlenecektir	Sabiha Gökçen Havaalanı'nın kapasitesinin artırılması öngörülmektedir, alt ölçekli planlar aşamasında detaylı çalışmalar yapılacaktır.		İleri teknoloji kullanan firmaların, teknoparkların, üniversitelerin, ileri teknoloji enstitüleri, AR-GE vb. birimlerin yer alması öngörülmektedir	Kartal-Kurtköy-Tuzla-Gebze raylı sistem koridoru öngörülmüştür

Tablo 4.7: 1980'den günümüze kadar yapılmış olan üst ölçekli planlarda Kurtköy Bölgesi için alınan arazi kullanım kararları karşılaştırması

Tezde de “Orman Alanı” ya da havza sınırları gibi alanlara dayanmadan hatta bu gibi sınırlayıcı doğal eşiklerle iç içe geçmeden oluşturulması gereken makroformun plan hükümleri neticesinde yani; planlı oluşturulan çekim merkezleri ile İstanbul’un çevresel ve sosyal sürdürülebilirliği için gerekli rezerv alanlarını tehdit eder hale gelmesine neden olan, ard arda getirilen arazi kullanım kararlarında bir öncekini yok sayan plan hükümleri derlenmiş olan tablo 4.7’de görülebilmektedir.

Uygulamalar Syn.İlhan Tekeli’nin söylemi ile “icabında plan” sözünü hatırlatmaktadır. Ekonomik kalkınma ve sürdürülebilirlik adına yapılmış üst ölçekli bütüncül fakat hukuksuz planlar, bir önceki plana uygun yapılmış alt ölçekli plan ve uygulamaların doğurduğu açmazlarla baştan sorunlu yaratılan planlardır. Ya da üst ölçekte alınmayan ve alt ölçekli planlara atıf yapılan planlar... tümüne bu bölge özelinde incelenen planlarda rastlamak mümkündür.

4.2.2 Büyük Projeler

Kentsel değişimin katalizörleri olarak tarif edilen büyük etkinlikler büyük etkinliği en iyi şekilde destekleyebilmek maksatlı kamusal altyapıya özellikle de yeni ulaşım ağları ve neticesinde otoyolların erişilebilirlik koşullarını artırması, bir bölgenin bu yatırımlar sonrası şehir içindeki değerinin yükselmesi, bölgedeki arazilerin ve gayrimenkullerin değerlerini artırmaktadır. Bunun yanında somut fayda olarak nitelendirilebilecek; etkinliğin etkisiyle bölgenin ilgi odağı olması ve tanınırlılığının artmasıyla bölge ile ilgili algıların olumlu yönde değişmesi ve devamında plan kararları ile toplu konut bölgesi ilan edilen bölgede mekansal gelişimin gözle görülür şekilde artması da bölgeyi çekim merkezi haline getiren faktörler kapsamındadır.

İTEP Projesi - Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı ve Formula 1 büyük etkinliklerinin bölgedeki etkisinin bu iki şekilde olduğu görülmüş ve bu bağlamda çalışmanın bu kısmında Kurtköy Bölgesi’nin günümüzdeki haline gelmesinde en büyük etken olan İTEP Projesi - Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı ve Formula 1’e ait karar ve gelişim süreci ele alınmış devamında bölgedeki yapılaşma faaliyetleri konut (toplukonut ve lüks villalar) - eğitim binaları ele alınmak suretiyle bölgenin mevcut

durumu ortaya konmuştur. Değerlendirme kısmında etkinliklerin ve konut faaliyetlerinin Bölgenin ve dolayısıyla İstanbul'un sürdürülebilirliğinde avantaj ve dezavantajları ortaya konulmuştur.

4.2.2.1 İleri Teknoloji Endüstri Parkı Projesi ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Gelişim Süreci

İTEP ve Havaalanı Projesi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM) tarafından İstanbul'un Anadolu yakasında, Pendik Kurtköy'de gerçekleştirilmekte olan ve Endüstriyel Destek, Araştırma-Geliştirme, Bilim ve Teknoloji, Eğitim/Öğretim boyutlarını içeren bir sosyo-ekonomik kalkınma projesidir. ABD, Almanya, Japonya, İsrail, İngiltere, Finlandiya, Fransa gibi ülkelerde yıllardır uygulanan ve sosyo – ekonomik bir kalkınma modeli olan İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) Projesi başlangıcı dönemin Başbakanı Turgut Özal tarafından anafikri oluşturulmak suretiyle 1980'li yılların ortalarında ortaya çıkmıştır.

İTEP Projesi ;

- a. Havacılık sektörü için ileri teknolojide üretim yapılması,
- b. Üretilecek ürünlerin pazarlanması ve uluslararası ilişkilerin kolaylıkla temini için serbest bölge oluşturulması,
- c. İleri teknoloji üretimini Araştırma-Geliştirme (Ar-Ge) ve akademik çalışmalarla desteklemek üzere ileri teknoloji enstitüsü kurulması,
- d. Kurulacak merkezle güçlü bir ulaşım sağlanması için havalimanı ile desteklenmesi,
fonksiyonları üzerine inşa edilmiştir (Erel 2010).

Bu kapsamda; 8 Ekim 1987 tarih ve 09(87/6) sayılı Savunma Sanayii İcra Komitesi Kararı (SSİK) ile Kurtköy bölgesinde İTEP kurulmasına karar verilmiştir. İTEP Projesinde Planlama, koordinasyon, kamulaştırma ve altyapı yatırımları için Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM) görevlendirilmiş ve yatırımların Savunma Sanayi Destekleme Fonundan (SSDF) finanse edilmesi karara bağlanmıştır.

İTEP Modeli Projenin ana hedefleri, ülkenin ileri teknoloji ihtiyaçlarının milli kaynaklardan karşılanabilmesi için, kamu ve yerli/yabancı özel sektör yatırımları ile teknolojinin ticarileşmesinin ilişkilendirildiği bir ekonomik gelişim modeli içinde, gerekli dinamik, bilimsel ve teknolojik altyapının, gerçekleştirilecek muhtelif yatırımlar ve programlar vasıtasıyla oluşturulmasıdır. İTEP Projesinin bir diğer hedefi de, Savunma Sanayi Destekleme Fonu'na sürekli ve istikrarlı bir gelir teminidir.

İTEP Projesi, savunma boyutunun ötesinde, esas olarak ülkemizin ekonomik ve sosyal açıdan kalkınmasını amaçlayan, dünya pazarlarında rekabet gücünü artıracak, yenilik/yenileştirme (innovasyon) temelli endüstriyel bir projedir.⁸⁵

29 Haziran 2000 tarihinde TBMM Genel Kurul'unda Meclis Soruşturma Komisyonu Başkanı Necati ALBAY konuşmasında Projenin Başlıca amaçlarını aşağıdaki dört temel başlık altında tanımlamıştır:

“Askerî amaç: Türk Silahlı Kuvvetlerinin artan modernizasyon ihtiyaçlarının karşılanması teminen, Savunma Sanayii Destekleme Fonuna sürekli gelir imkânı yaratacak mahiyette bir yatırımın gerçekleştirilmesi, savunma sanayii faaliyetlerinin teknolojik bazda desteklenebilecek endüstriyel bir altyapının tesisi ve ihtiyaçlar çerçevesinde askerî amaçlı uçuşların gerçekleştirilebileceği bir havaalanı projesidir.

İkinci amaç, endüstriyel-ticarî amaç : Bölgede, elektronik havacılık ve savunma sanayi alanlarında teknoloji üretecek, pazarlayacak bir ortam hazırlanması ve bölgenin, benzer teknolojilerin birbirlerini etkilemesiyle yeni buluşların ortaya çıkarılacağı bir merkez haline getirilmesi. Bu amaçla, bölgede serbest bölge statüsünde bir ileri teknoloji endüstri parkıyla Ortadoğu ve Balkanların en büyük havacılık, bakım, onarım ve modernizasyon tesislerini kapsayan bir havacılık merkezinin de kurulması öngörülmüştür.

Sosyokültürel amaç: Başta İstanbul'un ve özellikle de Marmara Bölgesi Anadolu yakasının ikinci havaalanı ihtiyacını karşılamak üzere, uluslararası bir havaalanının, bölgede teşkil edilecek dinamik, bilimsel ve teknolojik altyapıdan yararlanarak, nitelikli personel yetiştirmek üzere bir üniversite ve yüksek teknoloji enstitüsünün, bir bütün olarak, bölgenin çehresini değiştirecek, modern ve örnek yerleşim birimlerinin tesisleridir.

Dördüncü amaç, ekonomik-ticarî amaç ise; yukarıda anılan amaçların gerçekleştirilmesi neticesinde, bölgede yapılacak 760 milyon doları kamu, 9,24 milyar doları özel sektör olmak üzere 10 milyar dolarlık yatırım, bağlı olarak yaklaşık yıllık 3,5 milyar dolarlık bir ciro sağlanması suretiyle Savunma Sanayii Destekleme Fonuna yıllık asgarî 350 milyon dolar gelir temini yanı sıra, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine de yıllık 200 milyon dolar gelir temin edecek bir projedir. Bölgede yatırımların tamamlanmasıyla birlikte, toplam 35 000 kişilik doğrudan, 90 000 kişilik de dolaylı olarak bir işgücü yaratılmış olacaktır.”⁸⁶

⁸⁵ İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) , <http://www.stm.com.tr/content.aspx?pageId=79>

⁸⁶ TBMM 21. Dönem Tutanakları, 2000 <http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem21/yil2/bas/b122m.htm>

Amaçları yukarıda detaylı olarak anlatılan İTEP projesinin gerçekleştirilebilmesi için Bakanlar Kurulu'nun 20 Nisan 1988 tarihli kararı ile Pendik Kurtköy'de 1301 hektarlık alan Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından satın alınarak kamulaştırılmıştır. Kamulaştırılan bu alan İstanbul'da çok stratejik bir noktada yer almakta olup, ulaşım açısından önemli avantajlara sahiptir. Alanın kara ulaşımı açısından avantajı; TEM (Trans European Motorway) ve D-100 Devlet Yolu olmak üzere iki işlek otoyolun arasında yer almasıdır. Ro-Ro kabiliyeti olan Pendik Limanı'na 6 km uzaklıkta olup, Pendik Deniz Otobüsü Terminali ve Tuzla Tersanesi'ne de çok yakındır. Ülkemizin en büyük ulaşım projelerinden biri olan Marmaray Projesi ile, İstanbul'un iki yakası, Asya ve Avrupa Kıtaları boğazın altından demiryolu ile birbirine bağlanacaktır. Daha sonra yapılması planlanan metro hatları ile Marmaray'a ve yapımı devam eden Kadıköy-Kartal metrosuna entegre edilecek alanın, İstanbul'un iki yakasına ulaşımı büyük ölçüde kolaylaşacak, ulaşım yönünden avantajları daha da artacaktır (Aydın& Osmaçavuşoğlu 2009). Söz konusu arazi, farklı kuruluşlar tarafından yaptırılan fizibilite çalışmalarında, İstanbul'da bu boyutta bir Endüstri Parkı yatırımı için tek uygun yer olarak belirlenmiştir.

Şekil 4.12: İTEP'in Konumu ve Ulaşım Avantajları



Kaynak: Aydın O.A. & Osmaçavuşoğlu A., 2009, Teknopark İstanbul , SSM,Savunma Sanayi Gündemi Dergisi, Ekim, s:53

İTEP projesinin 25 yıl içinde tamamlanması öngörölmüş, projenin kapsamı ve etki ölçęęi dikkate alınarak ulusal bir koordinasyon kurulu aracılığı ile yürütme yolu tercih edilmiştir. Ön fizibilite, fizibilite, stratejik plan ve master plan safhalarını kapsayacak bir süreçte sürdürölmesi öngörölen projenin master plan hazırlığı için, SSM liderliğinde; geniş tabanlı bir koordinasyon grubu oluşturulmuştur. Projenin ilk master planı Nisan 1990 - 11 Ocak 1993 tarihleri arasında Raytheon ve Aer Rianta ortaklığına yaptırılmıştır.

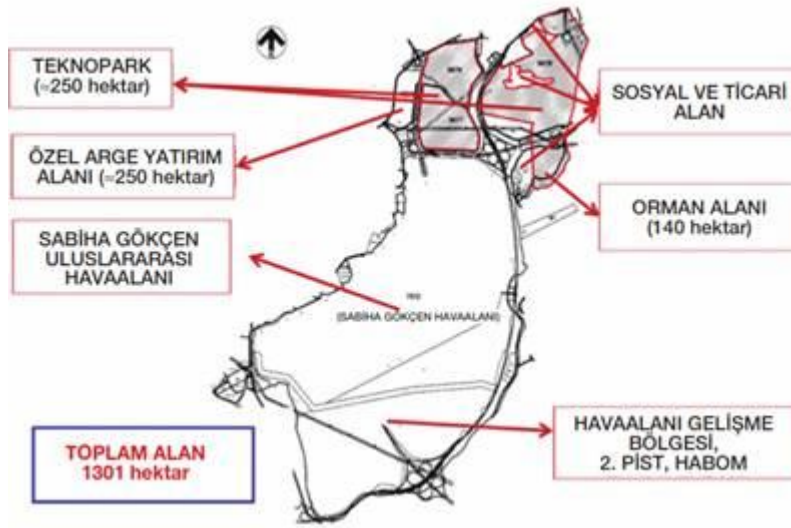
“İTEP Projesi Master Planı” ile belirlenen kavramsal çerçeve doğrultusunda ve gelişen şartlar

neticesinde İTEP, ancak tümü tamamlandığında arzu edilen hedeflere ulaşabilmek amacı ile proje;

1. Teknopark,
2. Sabiha Gökçen Havaalanı,
3. Havacılık Bakım Onarım Merkezi,
4. Ticari-Sosyal Bölge,

olarak belirlenen birbirleriyle ilişkili dört ana birim etrafında yapılandırılmıştır. Proje kapsamında, 1990’ların sonunda SSM bünyesinde İTEP Daire Başkanlığı oluşturulmuştur. Kamuoyuna GAP’tan sonra Türkiye’nin en büyük projesi olarak sunulan projede gelir getirmesi, kaynak yaratması amacıyla çalışmalara havalimanından başlanmıştır.

Şekil 4.13: İTEP Arazisi



Kaynak: Aydın O.A. & Osmançavuşoğlu A., 2009, Teknopark İstanbul , SSM,Savunma Sanayi Gündemi Dergisi, Ekim, ss.52-54.

Havalimanı inşaatı 2000 yılının son aylarında tamamlanmış ve ilk uçak inişi 8 Ocak 2001'de gerçekleştirilmiştir. İTEP Projesinde 2004 yılı sonundan itibaren HABOM ve Havalimanı'na yönelik plan aşamalarında önemli sonuç odaklı gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. SSM bünyesinde görev yapan İTEP Şube Müdürlüğü, İTEP Müdürlüğü ve Teknopark Proje Müdürlüğü olarak ayrılmış, Teknopark Proje Müdürlüğü Ar-Ge ve Teknoloji Yönetimi Daire Başkanlığı'na bağlanmıştır (Erel 2010).

“Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı”

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, Kurtköy'de toplam 655 hektar alan üzerine kurulu Türkiye'nin uluslararası trafiğe açık 19, İstanbul'un 2. havaalanıdır ve “İTEP Projesi” olarak adlandırılan bütünün önemli bir parçası olup iç ve dış hatlara yönelik yolcu ve yük trafiğine hizmet verecek şekilde planlanmıştır.

İTEP Projesi'nin gerçekleştirilen ilk birimi Havalimanı'dır. Havalimanı inşaatı 1998-2000 yılları arasında gerçekleştirilmiş ve 8 Ocak 2001 tarihinde tamamlanıp hava trafiğine açılan havaalanı, 550 milyon Amerikan Doları'na mal olmuştur. Havalimanı'nı işletmek üzere 2000 yılında hisselerinin yüzde 97'si üstlenen (SSM) Savunma Sanayi Müsteşarlığı'na ait olan Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAS) kurulmuştur.

Havalimanı 2007 yılında yaklaşık 3,7 milyon yolcuya hizmet vererek tam kapasite ile faaliyet göstermiştir. SSM, söz konusu trafik artışı çerçevesinde (2009 itibarıyla yolcu sayısı 6,7 milyona ulaşmıştır.) Havalimanı'nda ihtiyaç duyulan tesislerin özel sektör eliyle gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla 09 Temmuz 2007 tarihinde "Sabiha Gökçen Havaalanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası Ve Mütetimmimleri Projesinin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması" ihalesini gerçekleştirmiştir. İhale Limak İnşaat Sanayii ve Ticaret A.Ş., GMR Infrastructure Limited ve Malaysia Airports Holdings BERHAD Ortak Girişimi üzerinde kalmıştır. Bahse konu Ortak Girişim Grubu tarafından 3996 sayılı kanun ve 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı doğrultusunda "İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. (İSG)" kurulmuştur. Konuya ilişkin Uygulama Sözleşmesi 19 Mart 2008 tarihinde imzalanmış, 01 Mayıs 2008 tarihi itibarıyla yeni yapılacak tesislerin inşaat sahası ile mevcut terminaller, (iç hatlar-dış hatlar-kargo), otopark ve akaryakıt tesislerinin işletimi ve yer hizmetleri İSG'ya 20 yıl süreyle devredilmiştir. 20 yıllık işletme hakkını 1 milyar 932 milyon Euro karşılığı devralan İSG, toplam 500 milyon Euro düzeyinde de yatırım yaparak yolcu kapasitesini 10 milyon yolcudan 25 milyon yolcuğa çıkarmayı hedeflemektedir.

Yatırımların en önemli bölümünü oluşturan 320.000 m²'lik kapalı alanı ile yeni dış hatlar terminali, uluslararası normlarda inşa edilmiş olup 31 Ekim 2009 tarihi itibarıyla işleme alınmıştır.

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nın terminali ve eklerinde:

- a. 4.718 araç ve 72 otobüs kapasiteli 4 katlı otopark
- b. Kara ve hava tarafından ayrı girişleri olan 4 katlı ve 128 odalı havalimanı oteli,
- c. 112 adet check-in kontuarı, 24 adet self check in kontuarı,
- d. Gelen ve giden yolcular için 20'şer adet pasaport kontuarı,
- e. VIP binası ve apron manzaralı CIP bölümleri,
- f. 400 m² konferans salonu,
- g. Yiyecek ve içecek sektörünün önde gelen markalarının hizmet verdiği 5.000m² restoran ve cafe alanı,
- h. Uluslararası markaların bulunduğu 3.300 m²'si gidiş bölümü ve 1.200 m²'si geliş bölümünde olmak üzere toplam 4.500 m²'lik Duty Free alanı,

- i. 8 adet en büyük gövdeli (IATA kod E) veya 16 adet orta gövdeli (IATA kod C) uçağa eş zamanlı hizmet verilebilecek çoklu uçak park ettirme sistemi
- j. EDS(Patlayıcı Teşhis Sistemleri) bagaj görüntüleme sistemi bulunmaktadır.⁸⁷

Ayrıca İSG tarafından havaalanına ikinci pistin yapımı için çalışmaların başladığı açıklaması yapılmıştır. 2012 yılında tamamlanması öngörülen pist sayesinde Sabiha Gökçen'in, uçakların inme-kalkma kapasitesi bakımından en yüksek kapasiteye sahip havaalanı olacağı, Airbus 380 tipi uçakların rahatlıkla bu havaalanına inebileceği ve tüm bu yatırımlarla alanda yaklaşık 10.000 kişiye istihdam yaratılacağı belirtilmektedir.

“Teknopark”

Teknopark İstanbul'un kurulması Kurtköy bölgesinde İTEP kurulmasına yönelik 8 Ekim 1987 tarih, 87/6 sayılı ve 3 Mayıs 1999 tarih, 99/10 sayılı Savunma Sanayii İcra Komitesi Kararları (SSİK)'na dayanmaktadır.

Teknopark İstanbul, Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından yürütülmekte olan İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi (İTEP) kapsamında kurulmuş olup, İstanbul Anadolu Yakasında Pendik, Kurtköy bölgesinde Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı bitişiğinde yer almaktadır. Yaklaşık 250 hektarlık bir alanı kapsayan Teknopark İstanbul, 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu'na göre 3 Ekim 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul Teknoloji Geliştirme Bölgesi (TGB) statüsü kazanmıştır.

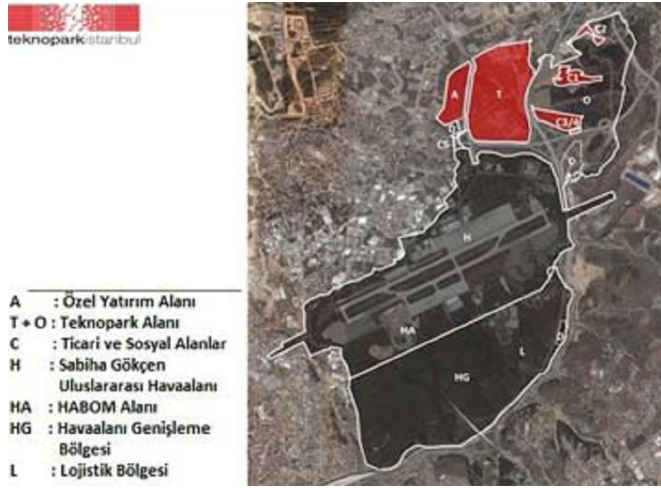
Teknopark İstanbul Yönetici şirketi kurmak amacıyla Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) yüzde 45, İstanbul Ticaret Odası (İTO) yüzde 40, İstanbul Ticaret Üniversitesi (İTİCÜ) yüzde 1, Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ) yüzde 13 ve Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş. (STM) yüzde 1 arasında 12 Mart 2010 tarihinde ortaklık sözleşmesi imzalanmış ve Yönetici Şirket Teknopark İstanbul A.Ş. 4 Mayıs 2010 tarihitibariyle kurularak faaliyete başlamıştır.

⁸⁷ http://www.sabihagokcen.aero/yeni_dis_hatlar_terminali_projesi_hakkinda

Yüksek teknolojide önde gelen ülkelerden biri olmak amacıyla “Teknopark İstanbul” için belirlenen hedef sektörler: Havacılık ve Uzay, Savunma Sanayii, Denizcilik, İleri Elektronik, Endüstriyel Yazılım, İleri Malzemelerdir.

Toplam 2 Milyar Dolarlık bir yatırımla şekillenecek “Teknopark İstanbul”un hedefleri arasında 15 yıllık bir gelişme süresi sonunda 1000’e yakın firma ve 30.000’den fazla uzman Ar-Ge personeli ve nitelikli elemanın faaliyet göstermesi, yaklaşık 650.000 m² kapalı alan yaratılması ve ileri teknoloji alanında yıllık 5-7 milyar ABD Dolarlık katma değerli iş hacmi yaratılması yer almaktadır.

Şekil 4.14: Teknopark Yerleşkesi



Kaynak: <http://www.teknoparkistanbul.com/>

Teknopark İstanbul, İstanbul özelinde Türkiye’nin Uluslararası Prestij Projesidir ve savunma teknolojilerinin çok kullanımlı uygulamalarına temel teşkil edecektir. Türkiye’nin kendi markalarını yaratacağı bir teknoloji üssü olacak olan Teknopark İstanbul, ileri teknoloji ürün ihracatına da önemli katkı sağlayacaktır. Teknopark İstanbul ayrıca Ar-Ge, akademi ve iş dünyasının buluştuğu, yaratıcılığın ürüne dönüştüğü bir merkez olacaktır.⁸⁸

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanı Nihat ERGÜN tarafından 18.11.2011 tarihinde temeli atılan ilk Teknopark İstanbul binaları kapsamında inşa edilecek 52 bin metrekarelik 5 bloktan oluşan ARGE binalarının inşası için Teknopark İstanbul A.Ş.

⁸⁸ <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/projeler/Sayfalar/proje.aspx?projelD=161>

tarafından düzenlenen ihale sonucunda, yüklenici olarak seçilen Uzunlar İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile 48 milyon 650 bin lira artı KDV bedelle sözleşme imzalanmıştır. 2012 yılının son çeyreğinde tamamlanması planlanan ve ilk aşamada yaklaşık 100 firmaya yer verebilecek kapasiteye sahip bloklar için, halihazırda 450'ye yakın firma başvuruda bulunmuştur.

Teknopark İstanbul'da 12-15 yılda toplam 2 milyar doların üzerinde yatırım, yaklaşık 950 bin metrekare kapalı ofis alanı, 30 bin yüksek nitelikli personel istihdamı, bine yakın ileri teknoloji şirketi ve yıllık 6-7 milyon dolarlık toplam iş hacmi öngörülüyor.⁸⁹

4.2.2.2 Formula 1

Tez çalışma alanı kapsamında Kurtköy Bölgesinin yakın çevresini oluşturması ve kentin sürdürülebilirliğinde önemli kaynaklara sahip olan Ömerli Havzasının ekolojisine negatif yönde etkileri olan metropol ölçeğindeki yatırım Formula 1 etkinliğinin incelenmesi gerektiği görülmektedir.

Bu doğrultuda incelenen İstanbul Park Formula 1 Pisti'nin bulunduğu Akfırat Bölgesi'nin kent içinde stratejik bir planın parçası olarak gelişmediği aksine Bölgenin havza yerleşimi olması sebebiyle şehir planlama ilkeleri açısından, gelişimi teşvik edilmemesi gereken alan olarak değerlendirildiği görülmektedir. Buna rağmen üst ölçekli kararlarla yer seçimi sağlanan yatırımlar ve metropol ölçekli donatılar bölgede kentsel yapılaşma baskılarını meydana getirmiştir. 2001 yılında faaliyete geçen Sabiha Gökçen Havaalanı ile Akfırat çevresinin metropolle bütünleşmesini sağlayacak ulaşım bağlantıları güçlenmiş, Akfırat Bölgesi yatırım yapmak için daha cazip bir yer haline gelmiştir. Akabinde yerleşim alanlarının havza ile sınır olması durumu oluşturmuştur. Bu dönemde İstanbul metropoliten alanının yeni çeperinin göçmen isgücünün gecekondular, banliyoları ve klasik orta sınıfların parsellenmiş arsalar üzerine inşa ettikleri düşük maliyetli, az katlı apartman blokları ile değil; kentin yeni varlıklarının refah adacıkları ve yeni orta sınıflar için büyük ölçekli toplu konut projeleri ile banliyöleşmekte olduğu görülmektedir.

⁸⁹ <http://www.sanayi.gov.tr/NewsDetails.aspx?newsID=2195&lng=tr>

F1 Alanının İdari Coğrafi ve Nüfus Yapısı

Formula 1 Alanı, İstanbul'un doğal eşiklerinden biri olan Ömerli havzasının içerisinde yer almaktadır (harita 1). Bu havza, Kocaeli yarımadasının orta ve güney bölümlerinde yer alan yüksek tepelerden oluşur. Havza içerisindeki tepeler, özellikle Kurtköy formasyonuna ait yumuşak asit karakterli killi toprak, kum ve çakıllardan meydana gelen geniş düzlüklerle birbirinden ayrılır. Havzanın en yüksek ve önemli tepeleri arasında Aydos Dağı (538 m), Kayış Dağı (431 m), Yelken Tepesi (410 m), Paşaköy, Çataltepe (392 m) ve Büyükbalıca Tepe (311 m) sayılabilir.

Şekil 4.15: Ömerli Havzası (ÖBA lar koyu renk ile taranmıştır)



Kaynak: Keskin, M., 2005, *Formula 1 Alanı ve Çevresinin Florası*, DHKD,,
<http://mustafakeskin.net/rapor/formula.pdf>

Formula 1 alanı, İstanbul ilinin Anadolu yakasını besleyen en önemli içme su kaynaklarından olan Ömerli baraj gölünün hemen yanı başındadır (şekil 4.14). Göl ile arasındaki doğal tek engel Büyükbalıca tepesidir. Tuzla ve Pendik ilçeleri sınırları içine giren söz konusu alana en yakın yerleşim alanları kuzeybatıda Emirli, güneybatıda Orhanlı, güneydoğuda Sabiha Gökçen Havalimanı ve kuzeydoğuda da Göçbeyli'dir. Alan Akfırat

beldesine yaklaşık 10 km, Orhanlı beldesine yaklaşık 6 km, Göçbeyli'ye yaklaşık 4 km ve Sabiha Gökçen Havalimanına da yaklaşık 15 km uzaklıktadır.

Yerleşim alanı olarak baktığımızda Tuzla ile Pendik Belediyelerinin arasında yer almakta olup Tuzla ilçesinin son yerleşim birimini oluşturmaktadır. Formula 1 alanını kapsayan Akfırat, İstanbul İli Doğu Yakası'nda ve Tuzla İlçesi'nin kuzeyinde yer almaktadır. (Keskin 2005). Akfırat sınırları, batıda ve kuzeyde Ömerli Baraj Gölü, doğuda Kocaeli İli ve güneyde TEM ile tanımlanmıştır. Haritada görüldüğü gibi Akfırat'ın önemli coğrafi ve stratejik bir diğer özelliği de kuzeyde yer alan Ömerli İçme Suyu Havzası ve Orman Alanları'nın yerleşim için bir esik olusturmasıdır. Su toplama havzası içinde kalan Akfırat'ın yoğunluk ve nüfus değerleri İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'ne göre kısıtlanmıştır.

Akfırat, 1978 yılında, Kartal'a bağlı bir mahalle olarak kurulmuştur. 1987 yılında "Akfırat" ismini almış ve mahalle iken, köy statüsü kazanmıştır. 1988 yılında Pendik ilçe statüsü kazandığında Akfırat da Pendik İlçesi'ne bağlı bir köy olarak varlığını devam ettirmiştir. 1992 yılında, Tuzla ilçe olduğunda Akfırat da Tuzla'ya bağlanmıştır. 18 Nisan 1998 yılında Akfırat, belde belediyesi statüsü kazanmıştır. 5216 sayılı 10.07.2004 tarihli Büyükşehir Belediyesi Kanunu'yla birlikte Akfırat İlk Kademe Belediyesi statüsüne kavuşmuştur. Akfırat Beldesi Fırat ve Tepeören olmak üzere 2 mahalleye ayrılmıştır. 22 Mart 2008 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 5747 sayılı Kanununun 1. maddesi ile 43 yeni ilçe kurulmuş; 2.maddesiyle 283 ilk kademe belediyesinin tüzel kişilikleri kaldırılarak diğer ilçelerin mahallelerine dönüştürülmüş veya katılmıştır. Bu yasaya göre Akfırat İlk Kademe Belediyesi, tüzel kişiliğini kaybederek Tuzla İlçesi'nin bir mahallesi olmuştur.

İstanbul Park Formula 1 Pisti'nin bulunduğu Tepeören köyü'nün Akfırat'a bağlı olmadığı dönem olan 1997 yılında Akfırat köy statüsündedir ve nüfusu 2656 olarak kayıtlara geçmiştir; 2000 yılında Akfırat "belde belediyesi" olduğunda nüfusunun 5140 olduğu belirlenmiştir; 2007 yılına gelindiğinde ise adrese dayalı nüfus kayıt sistemi (TÜİK) verilerine göre Akfırat'ın nüfusu 5133'tür. Ancak bu tarihte 2008 yılına ait çeşitli yayınlarda Akfırat'ın nüfusunun 20.000'lere ulaştığından bahsedilmektedir.

“F1’in Türkiye’ye Gelişi ve Yer Seçim Süreci:”

Türkiye’nin F1’e ev sahibi olma aşamasına gelme sürecinin, 1980’lerden sonra piyasa ekonomisine geçmesiyle başladığını söylemek ve bu sürece F1’in gerçekleşmesi için gerekli olan üç ayağın geliştirilme süreci olarak bakmak mümkündür.

F1’in ilk ayağı olan otomobil üreticileri 1990’larda Türkiye’ye girmiş, 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması sonrasında dünyanın sayılı otomobil üreticileri, Türkiye’yi dünya üretim üslerinden birisi haline getirmiştir. Türkiye’de günümüzde 15 otomobil üreticisi vardır ve bunların çoğunluğu yabancılardan oluşmaktadır.

F1’in ikinci ayağı olan sigara üreticileri 1984’ten beri Türk piyasasına girmişlerdir. Bu tarihe kadar devlet eliyle Tekel’in sahip olduğu sigara piyasasına yine Tekel aracılığı ile Philip Morris ürünlerinin ithalatı ile girmesi sağlanmıştır. Şirket daha sonra yerli ortak olarak Sabancı Holding ile 1991 yılında yüzde 75 Philip Morris’in, yüzde 25 Sabancılar’ın olmak üzere Philsa’yı kurmuş ve dünyanın yedinci büyük sigara piyasasına sahip Türkiye’de, yüzde 42 gibi bir paya sahip olmuştur. Ancak daha sonra 2000’li yıllarda Tekel rehabilite edilerek Türkiye’de yüzde 7 paya sahip olan British American Tobacco, BAT’ a satılmıştır. Hatta 1996 yılından beri Türkiye’de sigara reklamı yasağının olması F1’in patronu B. Ecclesstone’nin F1’in Türkiye’de yapılabilmesi sırasında bu konu yüzünden ikna edilmesi gerekmiştir.

F1’in üçüncü ayağı olan televizyon yayınları ise ülkemizde, 1990’lı yıllarda özel televizyonların yer almasıyla başlamıştır. Önce Cine 5 ardından NTV gibi özel kanallar F1 Yarışları’nı Türk izleyicisine tanıtmışlar ve naklen izletmişlerdir. Bu alt yapı hazır olunca sıra F1’in Türkiye’de yapılmasını sağlamak olmuş ve bu girişimi başlatan kişi de Tahincioğlu Holding’in sahibi, Türkiye Otomobil Federasyonu Başkanı ve daha önce İngiltere’de Formula kurslarına katılan Mümtaz Tahincioğlu olmuştur.

Bundan sonraki süreçte Hükümet arazi tahsisi ve teminatlar konusunda, İstanbul Ticaret Odası (İTO) ise, projenin yürütülmesi ve desteklenmesi konusunda ikna edilmiş; DSP-ANAP-MHP Koalisyon Hükümeti zamanında başlayan görüşmeler AKP iktidarı döneminde sonuçlandırılıp, F1 Yarışları’nın 2005 yılından itibaren 7 yıl süreyle

Türkiye’de yapılması anlaşması, 2003 yılında F1’i düzenleme hakkını elinde bulunduran FAO ile gerçekleştirilmiştir. Buna göre Türkiye her yıl FAO’ya 13,5 milyon dolar ödeyecek ve yarış pistinin zamanında yetiştirilmesi için 25 milyon dolarlık teminat mektubu verecektir. Formula’nın düzenlendiği ülkelerde bu yarışlar tamamen özel kesim tarafından yapılmakta olduğundan bu durum kamuoyunda daha sonra eleştiri konusu olacaktır.

2005 yılında F1’in Türkiye’de yapılabilmesi için alt yapı hazırlanmaya başlanmış ve Vakıflar Genel Müdürlüğü’nden 20 yıllığına kiralanan Kurtköy Tepeören mevkiindeki ormanlık araziye (bedeli yaklaşık 500 milyon dolar) F1 yarışları için bir pist yapılmıştır. Hermann Tilke tarafından çizilen pist, sahip olduğu Tilke firmasının denetim ve müşavirliğinde Türk proje grupları tarafından bitirilmiştir. Bu işi Türkiye’de tamamlayacak firma ortakları arasında, Mümtaz Tahincioğlu ve dönemin İTO Başkanı Mehmet Yıldırım’ın da ortak olduğu Formula 1 İstanbul Yatırım A.Ş., FİYAŞ adlı firma olmuştur. Bu firmaya pistin yapımının ihale açılmadan verilmesi ve 60 milyon dolara mal olması öngörülen pistin 220 milyon dolara bitirilmesi kamuoyunda tartışma yaratmış ve bunun üzerine harekete geçen Sanayi Bakanlığı müfettişleri olayı soruşturup, ilgili kişiler hakkında savcılığa suç duyurusunda bulunmuştur. Pistin yapılacağı alan belirlendikten sonra bu bölgedeki arsa fiyatlarının hızla el değiştirip arttığı ve alan çevresine villalar yapıldığı görülmektedir (Asker 2010).

“F1 Alanının Mülkiyet Yapısı:”

Hazinedar Sadri Ali Mehmet Süheyl Vakfı’na ait vakıf ormanı,

İLİ: İstanbul

İLÇESİ: Tuzla

KÖY: Tepeören Köyü

MEVKİİ: Karaaliler Çiftliği

PAFTA: 9-10-11

PARSEL: 1092-1093 **ALANI:** 1.090.000.000 m²/1.180.000.000 m²

VASFİ: Çalılık-mera

SAHİBİ: Hazinedar Sadri Ali Mehmet Süheyl Vakfı

12 NUMARALI TAPU SİCİL KÜTÜĞÜ SAYFA NO: 1091-1092

TAPU TESCİL TARİHİ: 24.01.1967

4695/ 10.10.1994 – 2B SERHİ “Amme müesseselerine ait ormanlar parçalanarak satışına ve müesseselere toprağı ile birlikte devir ve temlik edilemez” (Dönmez 2009).

Yukarıda tapu kaydı gösterilen; Osmanlı padişahı III. Selim'in Maliye bakanı olan Mehmet Süheyl Efendi'nin 1794'te vakfettiğı İstanbul Tuzla'da bulunan ve üzerinde Formula 1 pistinin inşaa edildiğı Karaağıl Çiftliğı, 1794'te kurulan Mehmet Süheyl Efendi vakfına ait beş gayrimenkulden biridir. Karaağıl Çiftliğı, 1092-1093-1094 numaralı parsellerden oluşmaktadır. Tapu kayıtları arazilerin Mehmet Süheyl Efendi vakfına ait olduğunu göstermektedir. Formula 1 yarışlarının yapılacağı alan 1092 ve 1093 numaralı araziler üzerindedir. Yani kağıt üstünde vakfa aittir.

Ancak, Vakıflar Kanunu'nda vakıflar ve yönetimi iki şekilde tanımlanmaktadır. Vakfın yönetimi vakfeden kişinin evlatlarına bırakılmışsa buna "mülhak vakıf" denmektedir. Mülhak vakıflarda gelirlerin ya da işlerin yönetimi tamamen vakıf evlatlarınca ve vakıf senedi çerçevesinde yapılmaktadır. Mülhak vakıflar kanunen ve fiilen hizmetlerini yerine getiremediğinin görüldüğü durumlarda Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından zapt edilmektedir. Mazbutaya alınan vakıflar gelirlerden pay almakla birlikte yönetime karışmamakta yani tamamen devlet idaresi tarafından yönetilmektedir. Mehmet Süheyl Efendi Vakfı ilk kez 1963 yılında mazbutaya alınıyor. Danıştay'a yapılan itiraz sonucu 1964 yılında mazbutiyeti kaldırılan vakıf, 1984 yılında müteveli atanmayıp idaresiz kaldığı ve böylelikle 10 sene geçtiğı gerekçesiyle tekrar mazbut vakıflar arasına alınıyor. 2002 tarihinde vakıf ailesinin en büyük evladı Dr. Naci Yıldızalp tarafından mazbutiyete itiraz ediliyor. 5. İdare Mahkemesi itirazı yerinde görüyor. 25 Mart 2004'te mütevellilik yine Dr. Naci Yıldızalp'e verilerek mazbutiyet kararını iptal ediliyor. İşte vakfın mazbut vakıflar arasında yer aldığı 1984 yılında müteveli atanmayıp idaresiz kaldığı on sene müteveli tayini yapılmadığı gerekçesiyle devletin vakfa el koyduğu dönemde Formula 1 yarışları için Vakıflar İdaresi ile Formula 1 İstanbul Yatırım AŞ arasında Mehmet Süheyl Efendi Vakfı'nın tasarruf hakkına sahip olmadığı bir anlaşma imzalanıyor.⁹⁰

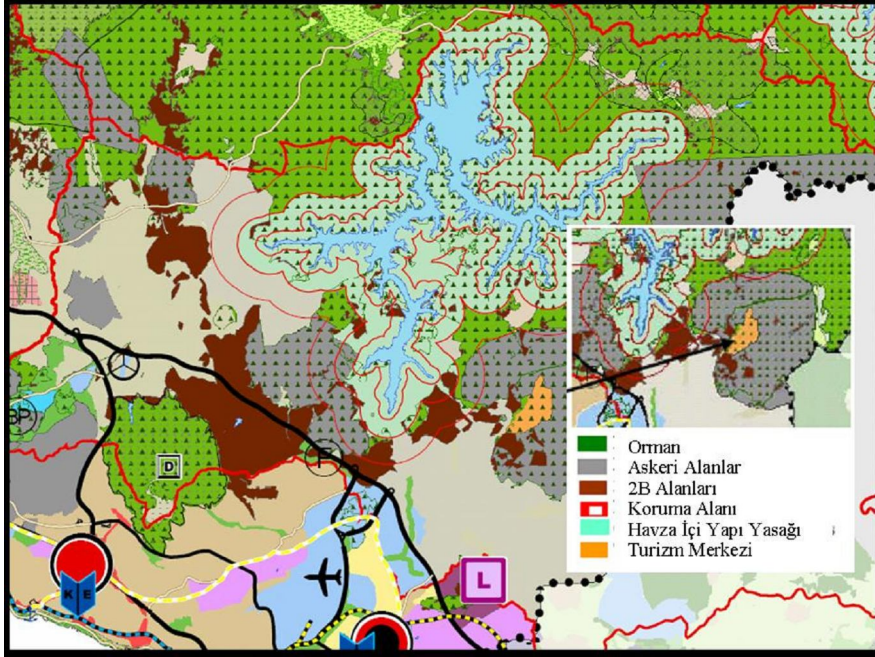
⁹⁰ <http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-13837-34-vakif-mirasina-formula-1-konu.html>

Devlet Bakanı ve Basbakan Yardımcısı Mehmet Ali Şahin tarafından 24.04.2003 gün ve 1746 sayılı olurla, 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu uyarınca ve 20 yıl süreyle “Formula 1 Yatırım A.S.”ye yap-islet-devret yöntemiyle kiraya verilmiştir.⁹¹

“F1 Projesi’nin Ekolojik etkileri:”

Formula 1 alanının tamamı Ömerli Barajı su toplama havzası’nda ve İSKİ İçmesuyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği’ne göre kısa ve orta mesafeli koruma kuşakları içerisindedir. Alan 1980 tarihli 1/50000 ölçekli Büyük İstanbul Nazım İmar Planı’nda kısmen orman kısmen de ağaçlandırılacak alan kapsamında kalmaktadır. Ayrıca 18.08.1984 tarihli Bayındırlık Bakanlığı’nca onaylanmış 1/25.000 Özel Ömerli İçme Suyu Havzası Çevre Düzeni Koruma Planı’nın uzun mesafeli koruma kusağında, kısmen dere mutlak koruma kusağı içinde, kısmen de orman sayılan alan içerisinde kalmaktadır.

Şekil 4.16: İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı’nda Formula 1 Alanı



Kaynak: İstanbul İl Bütünü 1/100.000 Çevre Düzeni Planı

Söz konusu planlara göre İstanbul metropolitan alanı’nın doğu ve batı yakaları gelişme süreci içinde kent ve hatta bölge için farklı roller üstlenmektedir. Bu anlamda kent bütünü de Ömerli Havzası’nın da içinde bulunduğu özellikle TEM otoyolunun kuzeyinde kalan orman, su havzaları kentin; su kaynakları, rekreasyon alanları yaban

⁹¹ <http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c064/tbmm22064018.pdf>

hayatı ve yabanıl fauna, bitki örtüsü, kentin nefes almasını sağlayan açık alanlar bakımından da önemlidir.⁹²

Ki öncelikle Formula İstanbul yatırım A.S'ne ait "Formula İstanbul Otomobil ve Diğer Motorlu Araçlar Spor ve Yarışma Alanları Yapımı" projesine T.C. İstanbul Valiliği Çevre ve Orman İl Müdürlüğü'nün 05.12.2003 tarih ve 2003/03-08 sayılı kararı ile "ÇED gerekli değildir" belgesi verilmiştir.⁹³⁻⁹⁴ Daha sonra Bölgeyle ilgili olarak 13 Mayıs 2004 tarihinde *Resmi Gazete*'de yayımlanan 2004/7214 Sayılı 28.04.2004 tarihinde Bakanlar Kurulu'nca kabul edilen "İstanbul Tuzla Akfırat Tepeören Turizm Merkezi" kararı mevcuttur. Alan 2634 Sayılı Turizm Tesvik Kanunu'na göre "turizm merkezi" ilan edilmiştir.

Bu gelişmelerin arkasından yer seçimine itirazlar başlamış, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, Orman Mühendisleri Odası Marmara Şubesi, Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, ÇEKÜL, Türkiye Doğayla Barış Derneği, Türkiye Doğal Hayatı Koruma Derneği, Çevre Gönüllüleri Platformu ve TEMA Vakfı gibi oda, vakıf ve sivil yapılanmalar arazinin Formula 1 pist yapımı için uygun olmadığıyla ilgili raporlar hazırlamış, kampanyalar başlatmış aynı zamanda yaşanan ihlallere karşı da davalar açarak bu sürece dahil olmuşlardır.⁹⁵

Formula 1 etkinliği için zorunluluk ya da bağlayıcılığı bulunmayan bu arazinin seçilmesi ve tüm itirazlara rağmen İmar planları dahi onanmamışken etkinliğin sağlayacağı ekonomik kalkınmaya katkı sağlayacağı düşünülme suretiyle fakat devlet tarafından yapılan ulaşım yatırımlarının maliyeti hesaba katılmadan 10.09.2003 tarihinde Formula 1 pistinin temelleri atılmış ve Ağustos 2005 de tesislerde ilk etkinlik gerçekleştirilmiştir.

⁹² TMMOB Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası, Ziraat Müh. Odası'nca "İstanbul Tuzla Akfırat Tepeören Turizm Merkezi, Formula 1 kararı hk. Danıştaya yapılan 20.08.2004 tarihli iptal başvurusu .

⁹³ TMMOB Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası, Ziraat Müh. Odası'nca "İstanbul Tuzla Akfırat Tepeören Turizm Merkezi, Formula 1 kararı hk. Danıştaya yapılan 20.08.2004 tarihli iptal başvurusu .

⁹⁴ http://www.zmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=350&tipi=24&sube=0

⁹⁵ <http://www.cekulvakfi.org.tr/haber/formula-i-icin-kullanilmak-istenen-alanla-ilgili-basin-aciklamasi>

İlk Formula 1 Grand Prix'i 21 Ağustos 2005'te yapılmış olup bu yarışı 3 günde 182 bin kişi izlemiştir. 2006'da yapılan ikinci yarışta izleyici sayısı 135 bine, 2007'de 90 bine inince pistin işletmeciliğini yürüten FİYAŞ ve MSO firmaları zarar gördükleri gerekçesiyle İstanbul Park'ı 2021 yılına kadar Formula 1'in patronu Bernie Ecclestone'a kiralamışlardır. 2008 yılındaki yarışı izleyenlerin rakamı 80 bine inerken, 2009'da da ilgi azlığı nedeniyle rakam 80 binlere kadar gerilemiştir. 2010 yılında 110 bin kişinin izlediği yarışı⁹⁶ 2011 yılında 115 bin kişi izlemiştir.⁹⁷

Tablo 4.8: “Yıllara göre İstanbul Grand Prix izleyici sayısı”

Yıllar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İzleyici Sayısı(bin)	182	135	90	80	80	110	115

Kaynak: Çeşitli kaynaklardan derlenerek hazırlanmıştır.

Yapılan teşvik ve tanıtım neticesinde ilk olarak etkinliği 182 bin kişi izlemiş olmasına rağmen bu sayı yukarıdaki tablodan da görüleceği gibi hep düşmüş öte yandan 5 milyon dolarlık pistin yıllık bakım ücretinin yüksekliği nedeniyle ve bakım giderlerinin karşılanması için pist yukarıda da belirtildiği gibi 3 milyon dolara FAO'ya kiralanmıştır. Türkiye'nin ve İstanbul'un en büyük uluslararası tanıtım projelerinden biri olarak, İstanbul Ticaret Odası (İTO) ve devletin ortak projesi şeklinde hayata geçirilen ve 203 ülkede yapılan yayınlar üzerinden milyonlarca izleyiciye ulaşma ve tanıtım söylemleri ise gerçekleştirilememiş üstelik yurt içinde yayınlanma hakkı da özel televizyonlar arasında rekabet konusu olmuş ve neticede TRT 7 milyon dolara bu hakkı satın almıştır! Hiçbir ülkede devlet tarafından finanse edilmeyen fakat ülkemizde devlet desteğiyle yapılmaya başlanan (Asker 2010) FI ile ilgili olarak İTO Başkanı Murat Yalçıntaş; "2012'de yarışlar olmayacak gibi görünüyor, Formula 1'in İstanbul'da yapılabilmesi için ya da herhangi bir ülkede yapılabilmesi için o ülkenin Formula 1 yönetimine ödenmesi gereken bir meblağ var. Bernie Ecclestone 26 milyon dolar istiyor. Bu talebe devletimiz sıcak bakmadı"⁹⁸ !!! şeklinde açıklama yapmıştır. Bu ifadenin bunca başarısız sonuca rağmen yapılabilmesi ve devletin organizasyonun yapılamamasında birincil nedenmiş gibi adres gösterilmesi ise oldukça trajik komiktir.

⁹⁶ Kötü hava frenledi Formula 1'de son İstanbul seyircisi 110 binde kaldı-05.05.2011- Otomobil Gazetesi <http://www.otomobilgazetesi.com/otomobil.php?id=9701>

⁹⁷ Fotomaç Gazetesi , 08.05.2011/ <http://www.fotomac.com.tr/Genel/2011/05/08/istanbul-parkta-115-bin-seyirci>

⁹⁸ Fotomaç Gazetesi , 08.05.2011/ <http://www.fotomac.com.tr/Genel/2011/05/08/istanbul-parkta-115-bin-seyirci>

Tüketim toplumlarında kar getiren en önemli sektörlerinden biri olan eğlence sektörü ve onun en önemli nesnesi olan otomobilin kullanıldığı F1 yarışları; 1980 sonrasında izlenen neo-liberal politikalar sonucunda dünya ile bütünleşen ve bu süreçte tüketim toplumu haline gelen dönüşen Türkiye’de, düzenlenmek için hem ekonomik hem politik zemin bulmuştur. Ancak bir girişim olarak bunun risklerini yükleneyecek yerli girişimci gelişmediği için tüm alanlarda olduğu gibi bu yarışlar da devlet destekli yapılmış ve kamu gelirleri bunun için harcanmıştır (Asker 2010).

Türkiye’nin tanıtımına katkı ve gelir elde etmek için “yer seçimine yapılan itirazlara rağmen” dönemin iktidarları tarafından destek verilen bu proje tam bir fiyaskoyla sonuçlanmış yapılan onca masrafa karşın atıl bir tesise sahip olunmuş ve işin geri dönüşü Ömerli Havzası’na ve İstanbul halkına doğal kaynakların tahribatı şeklinde olmuştur. Akfırat ‘ta ise Havza sınırına dayanan kapalı villa siteleri oluşmuş, bunun yanında Akfırat'a bağlı Tepeören ile Kurna'da, Ballica ve Göçbeyli gibi Pendik'e bağlı köylerde de çiftlik arazileri ve geniş ölçekli arazilerde arsa spekülörleri cirit atar hale gelmiştir. Ki 300-500 metrekarelik hisseli arsalar bile ilgi görmekte emsalleri örnek gösterilerek oluşturulan ümitle imarsız, hisseli küçük parsellerin 300-350 metrekaresi 20-25 bin TL, imarlı 350-400 metrekare arsalar ise 55-60 bin YTL'den satılabilirken, sorunsuz, villa imarlı arsaların metrekare fiyatları ise zaman zaman 200 dolara alıcı bulur hale gelmişlerdir. Çok büyük bir hızla değişen Kurtköy-Akfırat-Aydınlı bölgesinde ve TEM'in daha kuzeyinde yer alan köylerde yabancı yatırımcıların dahi geniş arazi kovalamaya başladığı, özellikle Orhanlı ve Akfırat'ın, konut yatırımlarında daha da yol alacağı belirtiliyor. Emlakçılar, Aydınlı ve Orhanlı'da da konut yatırımlarının arttığına dikkat çekmektedir.⁹⁹

⁹⁹ İstanbul’a Giriş Kapısı Tuzla’da Parlıyor. 12.03.2008

4.2.2.3 Konut Alanları:

Kurtköy Bölgesinin hızlı gelişimindeki önemli faktörlerden biri olan konut gelişimi ele alındığında alanın 1985 yılında Kurtköy Bölgesi'nin merkezi hükümet tarafından ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin koordinatörlüğünde, uydukent planlamasında Bahçeşehir ile birlikte pilot bölge seçilmesiyle, 1987 yılı onanlı "Kurtköy Toplu Konut Alanı" Uygulama İmar Planı'nın uygulamaya başlanmasıyla ve bölgede İTEP Projesi ve Sabiha Gökçen Havaalanı yapım fikrinin oluşmasıyla, 1990'lı yıllardan itibaren Kurtköy'e olan talebin giderek arttığı, bölgenin daha fazla tanınmaya ve göç almaya başladığı dolayısıyla bu durumun Kurtköy bölgesinin gelişimi üzerinde gözle görülür bir etki yarattığı ve bölge nüfusunu artışına yol açtığı görülmektedir. (Yukarıda Kurtköy Bölgesi Nüfus Durumu başlığı altında nüfus verileri incelenmiştir.)

Ayrıca Narin (2010) Kurtköy'ün Gayrimenkul Yatırımlarının Rant Etkisini İncelendiği tezinde bölgenin 1990-2009 döneminde, sözkonusu bölgeyi oluşturan Yenişehir, Çamlık, Harmandere ve Kurtköy Mahalleleri'nde reel büyüme oranlarının yüzde 1358-1873 arasında olduğunu ve bölgedeki gayrimenkul fiyatlarının sıra dışı oranlarda arttığını tespit etmiştir.

Şekil 4.17: Kurtköy Bölgesinden Bir Görünüm



Kaynak: www.havadanemlak.com

Bu gelişim sürecinde Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ)'nin, KİPTAŞ'ın ve diğer birçok tanınmış inşaat firmasının Kurtköy Bölgesi'nde farklı olanak, fiyat ve kalite seçenekleri sunan çok sayıda konut ürettiği görülmektedir. Konut projelerinin ağırlık merkezi Yenişehir Mahallesi olmakla beraber, Çamlık Harmendere ve Kurtköy mahallelerinde de birçok proje yer almaktadır.

Pendik Belediyesi Kent Bilgi Sistemi (KBS) Birimi'nden alınan verilere göre 2006-2007 döneminde Yenişehir Mahallesi'nde 14.603 konut, Çamlık Mahallesi'nde 2.527 konut, Harmandere Mahallesi'nde 2.230 konut ve Kurtköy Mahallesi'nde 3.866 konut

tespit edilmiştir. Kurtköy Bölgesi'nde 2006-2007 döneminde toplam konut sayısı 23.226 olarak bildirilmiştir.

Bunun yanında Formula 1'in tetiklediği ve Akfırat'ta yüksek gelir gurubuna hitap eden kapalı villa siteleri de çalışma alanının yakın çevresinde Ömerli Havzası Orta mesafe koruma kuşağında yapılagelmektedir. Akfırat Villaları, Arkeon Evleri, F-2 Evleri, Tepeören Koru Evleri, Kırklar Vadisi, Kuğu Evleri, İstanbul Parkville, Sultan Konakları, Tepeören Villaları, Kanarya Konakları, İstanbul Park Konakları, İspanyol Evleri, Millenium Park Villaları, Tepe-Park Villaları, Akfırat Evleri, Formula Country, Erguvan Evleri bu kapsamda yapılan villa siteleri olarak sıralanabilir.

4.2.2.4 Eğitim Kampüsleri

Bölge metropol ölçeğindeki özel eğitim kurumlarıyla dikkat çeken ve bu kurumlar üzerinden de pazarlanması yapılan bir bölgedir. Bölgede Sabancı Üniversitesi, Okan Üniversitesi, Koç Lisesi ve yakın gelecekte açılacak İstanbul Ticaret Üniversitesi, Alarko Üniversitesi, Şişli Terakki ve Fenerbahçe Kolejleri ile Kurtköy her düzeyde eğitim olanakları sunmaktadır. Bu olanakları ile de bölge nüfus çekmektedir.

“Koç Lisesi”: 1988 yılında lisesi, 1998 yılında ilköğretim okulu açılan Vehbi Koç Vakfı tarafından kurulan Koç Lisesi Akfırat Bölgesi sınırları içinde; eğitim merkezi, idare, yatakhane, kütüphane, kafeterya, öğretmen lojmanları ve diğer tesislerden oluşmakta ve toplam 28.000 m² alana sahip bulunmaktadır. Ayrıca eğitim kompleksi şeklinde inşaa edilen Koç Lisesi'ne bitişik ve Koç Lisesi öğretim görevlileri için 12 dubleks ve 12 tek katlı ev bulunmaktadır.

Şekil 4.18: Koç Lisesi



Kaynak: www.havadanemlak.com

“Sabancı Üniversitesi”: Orhanlı’da yer seçen, Sabancı Vakfı tarafından 1.353.000 m2 alan üzerine kurulan Sabancı Üniversitesi 1999’da öğretime başlamıştır. Bölgedeki gayrimenkul danışmanları büyük eğitim kurumlarının bölgede arsa aradıklarını, hatta bir kısmının, bölgeden ortalama 200.000m2’lik araziler satın aldıklarını, bir süre sonra ise eğitime başlayacaklarını belirtmektedirler.

“Okan Üniversitesi”: Okan Üniversitesi, Okan Kültür, Eğitim ve Spor Vakfı tarafından resmi olarak 1999 yılında kurulmuş, eğitim-öğretime ise 2003-2004 akademik yılında başlamıştır. Hızla büyüyen Üniversite, 2006-2007 öğretim yılından itibaren, Formula 1 pisti yanındaki, 250 bin metrekare alana kurulmuş Akfırat kampüsüne yerleşmiştir. Okan Üniversitesi, 3500’e yakın öğrencisiyle, 2008-2009 öğretim yılına 5 Fakülte, 1 Yüksekokul ve 1 Meslek Yüksekokulda toplan 65 bölüm ile devam etmektedir. Ayrıca Kampüs alanı içerisinde 2008’de hizmete giren; 22 bin metrekare kapalı, 5 bin metrekare açık alana sahip "Okan Yaşam Merkezi", Sosyal Merkez ile Sağlık ve Spor Merkezi olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Sosyal Merkez’de süpermarket, kütüphane, sinema, oyun salonu, eğlence merkezi, kafeteryalar, solaryum, mağazalar, seyahat acentası, tekno market, banka ve restoranlar bulunmakta,

Sağlık ve Spor Kompleksi ise kapalı spor salonu, kapalı yüzme havuzu, fitness salonu, plates ve aerobik için stüdyolar, squash salonları, buhar odası, sauna, masaj odaları, koşu alanı ve revirden oluşmaktadır. Tenis kortları, halı saha, basketbol ve voleybol sahaları da açık alanda bulunmaktadır.¹⁰⁰

4.4. KURTKÖY MEKANSAL BÜYÜMESİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DEĞERLENDİRMESİ

Kurtköy Bölgesi'nin gelişimi İstanbul Metropolü'nün gelişmesindeki özgün unsurlarından ayrı düşünülemez.

Ki Kurtköy Bölgesi'nin gelişiminde etkili olan faktörler sıralandığında bu faktörlerin **“birincisinin, boğaz geçişleri ve buna bağlı çevre yolları sistemi”** olduğu görülmektedir. Çevre yollarının sunduğu ulaşım imkanlarıyla bugün Kurtköy çevresindeki sanayi alanları meydana gelmiştir. Sanayinin kent çeperine desantralizasyonu ve 1989 yılında ikinci boğaz köprüsünün faaliyete geçmesi, Kurtköy çevresindeki bugünkü sanayi yapısını güçlendirmiştir.

“İkinci unsur; İstanbul Mücavir Alanı içinde ve dışında belde belediyelerinin oluşumudur”. 23.07.2004 yılına kadar 12.12.1984 tarihli 3030 sayılı belediye yasası yürürlükte kalmıştır. Bu yasaya göre belde belediyeleri 3030 sayılı belediye kanunu dışında kalmaktadır. Bu yüzden de belde belediyelerindeki imar planları 3194 sayılı imar kanununun 8. maddesine göre belediye meclisince onaylanarak yürürlüğe girerken, İBB'nin bu alanlarda yetkisi bulunmamaktadır. Böylece kent çeperlerinde hızlı ve kontrolsüz bir yapılaşma süreci başlamıştır.

“Üçüncü unsur ise 1999 Marmara Depremi'dir”. 1999 Marmara Depremi sonrasında, İstanbul'da yer seçim ölçütleri açısından önemli değişiklikler yaşanmıştır. Kişilerin alım güçlerine göre; öncelikli olarak daha sağlam zeminli semtlere karşı bir

¹⁰⁰ <http://www.okan.edu.tr/sayfa/universitemizin-tarihcesi>

talep artışı olmuş, İstanbul'un kuzey alanlarında, içme suyu havzası ve orman içi bölgelerde az katlı yeni yerleşimlerde yoğunluklar yaşanmıştır.

Bölge halkına göre bu faktörlerin her biri kendi özelliğine göre ekonomik yönden bölgeye olumlu katkılar sağlamıştır. Ancak çalışma neticesinde bu ekonomik katkının kısa vadede ve bireysel optimum yönünden menfaat kazandırdığı, uzun vade de ise bu kazanımların sosyal denge ya da çevresel sürdürülebilirliğe katkıları noktasında zararlar vaat ettiği doğa üzerindeki tahribattan ve de bölgede oluşan ayrılmış topluluklardan görülebilmektedir.

Öyle ki; Formula-1 etkinliği için Akfırat'ın seçilmiş olması ve 2003 yılında pistin inşasına başlanması ile birlikte Akfırat kentsel desenin dönüşmesinde gözle görülür bir etki yaratmış, Akfırat hızla gayrimenkul piyasası gündemine girmiş ve “villa kent” olarak adlandırılan bir bölge haline gelmiştir. Bunun yanında pistin yapılacağı alan belirlendikten sonra bu bölgedeki arsa fiyatlarının hızla el değiştirip arttığı ve alan çevresine yaygın olarak villalar yapıldığı görülmektedir (Asker 2010) .

Bunun yanında bölge toprakları o dönem belde belediyesi yetkilileri eliyle rantiyecilere pazarlanmıştır. Öyleki Formula 1 öncesi metrekaresi 5 dolar olan arsalar bir yıl içinde 20 kat değerlendirilerek 100 dolara çıkmış. Hatta o dönem de beldede satılık tek metrekare arsa kalmadığı yönünde haberler yapılmıştır. Büyük bölümü dev holdingler tarafından kapışılan arsaların tümünün villa ruhsatlı olduğu ve belediyeden alınan villa ruhsatı 1.127'ye ulaştığı ve villa fiyatlarının 500 bin euro'ya fırladığı yazılmıştır. Bununla birlikte bölgeden kimlerin arazi aldığı da aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 4.9: “Bölgede arazi satın alan kişi ve kurumlar”

Arazi Satın Alan Kişi- Kurum İsimleri	Dönüm
Sabancı Holding	270
Koç Holding	400
Ülker Grubu	1.000
Milpa	140
MNG Holding	1.000
Yapı Merkezi	350
Aziz Yıldırım	280
Korkmaz Yiğit	200
Mustafa Özkan	10.000
Yalım Erez	600

Kaynak: http://www.yapi.com.tr/Haberler/akfirata-fl-piyangosu-vurdu_27290.html

Ayrıca Formula 1 alanının turizm alanı olarak ilan edilmesi, bu alanda bir otomobil yarış pistinin inşaatının gerçekleştirilmesi, inceleme sahasının yakınında tüm planlama karar ve ilkelerine aykırı olarak yeni bir yapılaşmaya neden olmuş, bu da Ömerli barajının beslenmesinde olumsuzluklar yaratmıştır. Formula 1 yarışlarının bir ayağının yapılacağı pist için Formula 1 sahası olarak nitelenen alan, oteller, alış-veriş merkezleri, teknik ve diğer yaşam destek servisleriyle büyük bir nüfus kitlesini kendine çekmektedir. İnceleme sahasında yer alan yerleşmelerin yöneticileri, gecekondulaşmayı önlemek için burada villa tipi konutları özendirdiklerini ve imar planlarını buna göre düzenlediklerini belirtmektedir (Avcı & Döker 2005).

Şekil 4.19: Lüks villa sitelerinin havza ile içiçe girmişliğinin resmi



Kaynak: Dönmez F., 2009, Büyük Ölçekli Etkinliklerin Kente Girişi ve Neoliberalizmin Dönüşen Mekanları: Formula 1 ve Akfırat Örneği, Y.Lisans Tezi, MSÜ

Şekil 4.20: Formula 1 projesinin havza alanında yaptığı tahribatı



Kaynak: Dönmez F., 2009, Büyük Ölçekli Etkinliklerin Kente Girişi ve Neoliberalizmin Dönüşen Mekanları: Formula 1 ve Akfırat Örneği, Y.Lisans Tezi, MSÜ

Şekil 4.21: Ömerli havzasında yakın dönemde meydana gelen değişimler

a-Tepeüstü



b- Göçbeyli



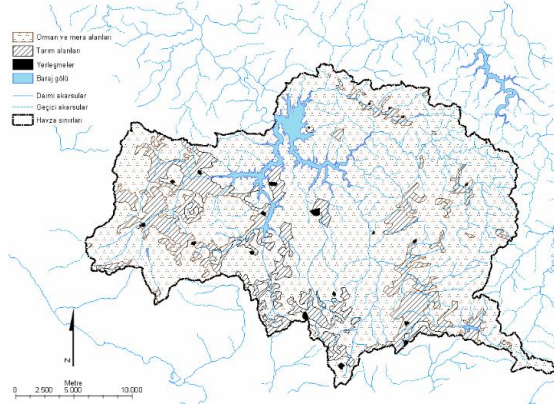
c-Formula 1 sahası



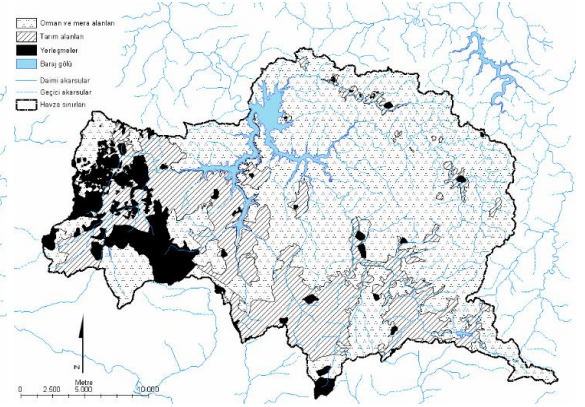
Kaynak: Avcı, S.& Döker F., 2005, Ömerli Havzası İstanbul'da Mekansal Değişimin Uzaktan Algılama Metodları İle Belirlenmesi , Ege Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu, ss. 91-103.

Yukarıdaki hava fotoğraflarından da açıkça görülebildiği gibi konut alanları ve büyük ölçekli projeler havza alanları ile iç içe bir yapılanma göstermektedir. Ulaşım yatırımlarının da bu oluşumları destekleyecek şekilde kuzeye kayması havza alanları üzerindeki baskıları arttıracak, bu alanların belki de imara açılmasının önünde durmayı güçleştirecektir. Bu nedenle plan kararları alınırken şehrin güneyindeki yerleşimlere hizmet edecek yatırımlar yapılmalı, doğal alanlar üzerindeki baskılar azaltılmalıdır.

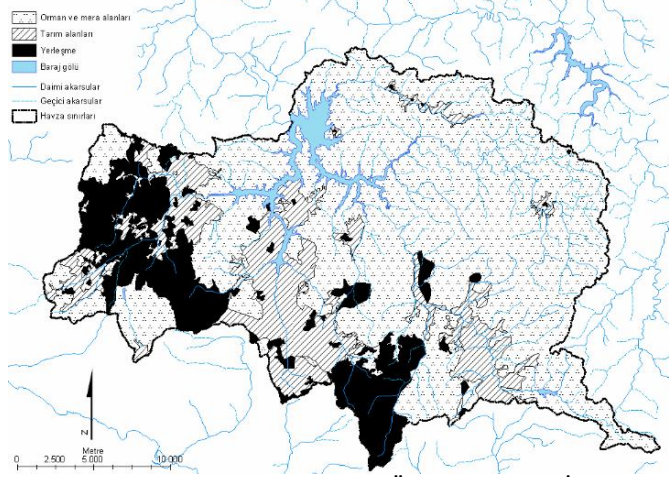
Şekil 4.22: Ömerli havzası 1975 yılı genel arazi kullanımı



Şekil 4.23: Ömerli havzası 1996 yılı genel arazi kullanımı



Şekil 4.24: Ömerli havzası 2005 yılı genel arazi kullanımı.



Kaynak: Avcı, S. & Döker F., 2005, Ömerli Havzası İstanbul'da Mekansal Değişimin Uzaktan Algılama Metodları İle Belirlenmesi, Ege Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu, ss. 91-103.

Bir önceki sayfa ile birlikte yukarıda Ömerli Havzası'nın yıllara göre arazi kullanım durumlarını gösterir haritalarda siyahla gösterilen yerleşim alanlarının havza içine doğru her geçen gün hızla girdiği görülmektedir. Kentin sosyal ve çevresel sürdürülebilirliğini tehlikeye sokacak şekilde gelişmesini doğuran sonuçların içsel ve dışsal birçok faktöre bağlı olduğu görülmekle beraber bu olumsuz gelişme de 80'li yıllarla birlikte uygulanmaya başlayan neoliberal politikaların etkili olduğu görülmektedir. Sürdürülebilir kent formunun anlatıldığı birinci bölümde farklı görüşler olmasına rağmen sürdürülebilir kent bağlamında kompakt kent kavramının öne çıktığı görülmektedir. Ancak bu çalışmada ele alınan Kurtköy bölgesinde kentin doğal eşik alanları ile konut alanlarının sınır hale geldiği, yer yerse iç içe girdiği görülmekte bu durumunsa sürdürülebilir kentsel gelişme ile bağdaşmadığı görülmektedir.

5. SONUÇ DEĞERLENDİRME

“Kentlerin sürdürülebilirliği ya da sürdürülebilir kentsel kalkınma bazılarınca olanaksız, bazısına göre sadece bir ütopya, diğerlerine göre ise kaçınılmaz bir zorunluluktur. Kentlerin tüketim ağırlıklı yapısı, plansız büyümesi, yaşanan aşırı çevresel bozulmalar, kaynak tüketimi, sosyal kesimler arasındaki bölünmüşlük bazılarında onların sürdürülemez niteliklerini ya da bunun ancak ideallerde yaşayabileceği düşüncesini öne çıkarsa da her türlü olumsuzluğa rağmen kentler başarılı yönetimleri ve çekici özellikleriyle, insanların yaşamayı arzuladıkları yerleşim alanlarıdır (Palabıyık 2005)” Benzer olarak her şeye rağmen İstanbul da çekim özelliğini kaybetmeyen, kontrolsüz genişleyen ve bu yönüyle de sürdürülebilirliği tehlikede olan bir kenttir denilebilir.

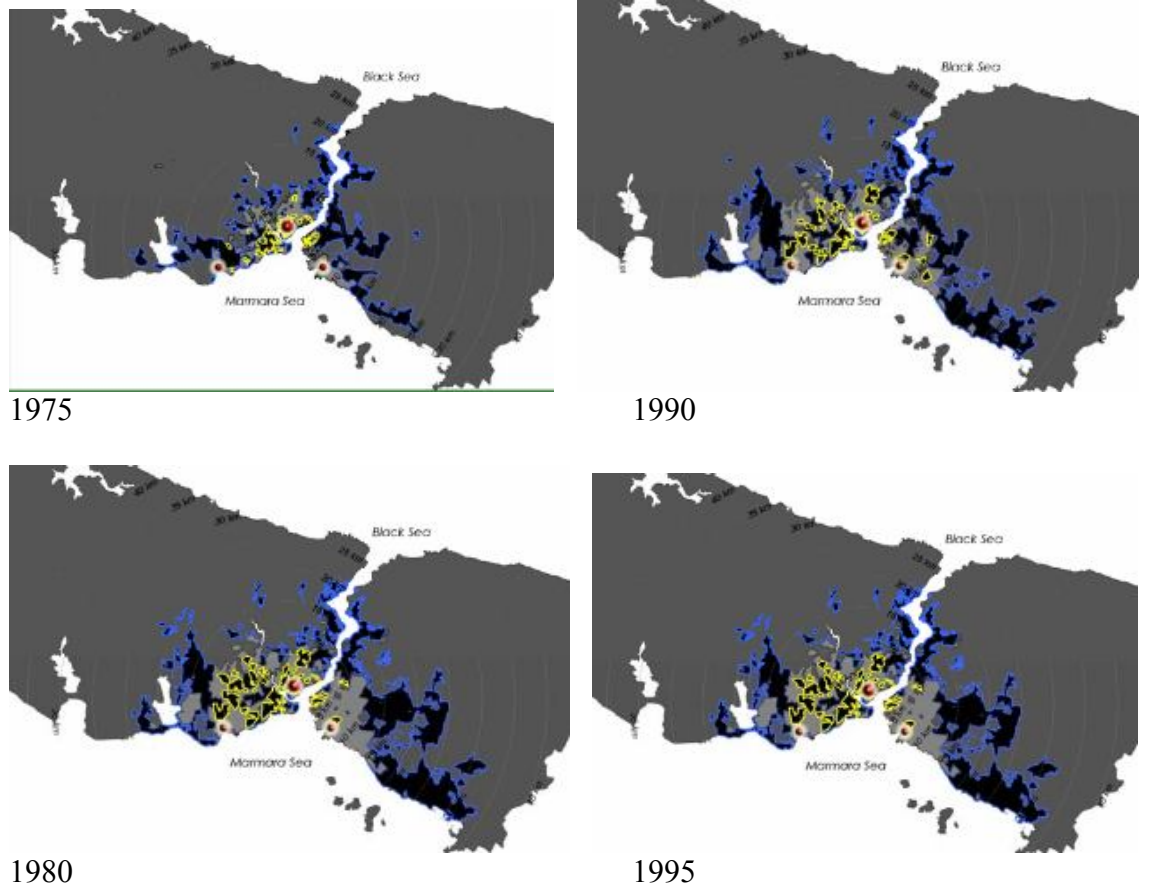
“Avrupa düzeyinde sürdürülebilirlik kavramının kentsel odaklı sorunlar çerçevesinde ele alındığı”(Yazar 2006) görülmekte tez kapsamında da sürdürülebilirlik sürdürülebilir mekansal gelişim boyutu ile ele alınmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda yapılan irdemeler neticesinde İstanbul'un yasa dışı ve kontrolsüz gelişmesinin temelinde; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli neoliberal politikalarla dengelenememesine dayandığı ve İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce karşılanamamasının, kentin kontrolsüz bir biçimde büyümesi sonucunu doğurduğu görülmüştür. Sürdürülebilir ve planlı gelişmenin önündeki en önemli engel olarak görülen söz konusu süreç bugün de devam etmekte olup; gerek ülke ölçekli, gerekse de bölge ölçekli dinamikler İstanbul'u şekillendirmektedir.

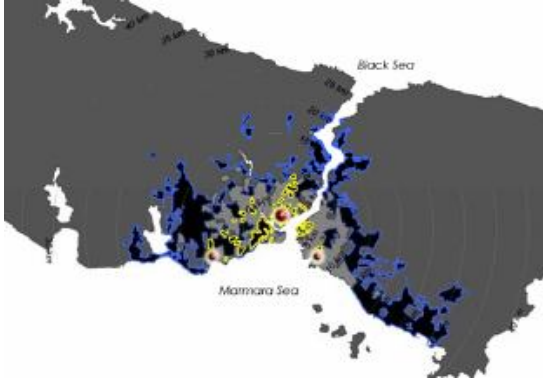
Bu bağlamda kent makroformunun şekillenmesinde en önemli etkenlerden birinin ulaşım kararları olduğu ve İstanbul için özellikle E-5 ve TEM otoyolları tanımlayıcı bir kırılma noktası olarak yer aldığı görülmüştür. Bu akslar süreç içinde sanayiden hizmetler sektörüne dönüşmüş, kuzey ise üretim alanları için işgücü depoları olan konut alanlarıyla sarmalanmıştır. İstanbul makroformunun gelişimini tarihsel süreç içerisinde sanayi yer seçimi kriterlerine göre inceleyen Akın (2011) İstanbul Sanayi Odası (İSO) 1998 verilerinin mekânsal eşleştirilmesine dayalı çalışmasında; her 10 yılda bir sanayi

birimlerinin kentin bir dış çemberine doğru hareket etmekte olduğunu ve boşalttıkları alanların hızla merkez işlevlerine konu olduğunu söylemektedir(Akın 2011).

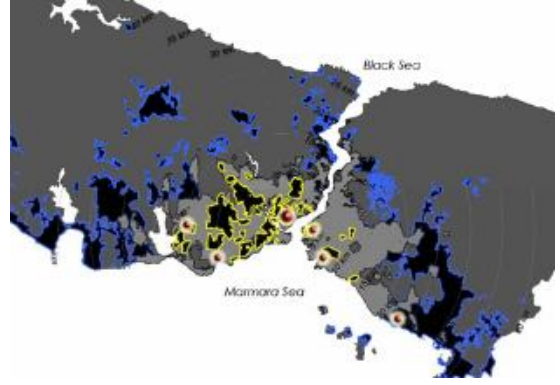
Tezin 3. Bölümünde kapsamlı olarak irdelenen 1990'lı yıllar ile birlikte üretim, iletişim teknolojilerinin değişmesi, hem sanayinin ölçeği (büyük, küçük ve orta ölçekli sanayi), hem uzmanlaşma alt sektörleri, hem de mekânsal yer seçim tercihlerinin değişmesi sonucu bu mekânsal hareketin hızlanarak kentsel makroformu yeniden biçimlendirdiği görülmüştür. Aşağıda 1975 yılında başlayarak 5 yıllık aralıklarla İstanbul'un kentsel gelişiminin izlenebildiği şekillerde, makroformun İstanbul sürdürülebilirliğini tehlikeye atacak şekilde kuzeye doğru hareketi gösterilmektedir.

Şekil 5.1: İstanbul makroformunun yıllara göre kuzeye doğru genişlemesi





1985

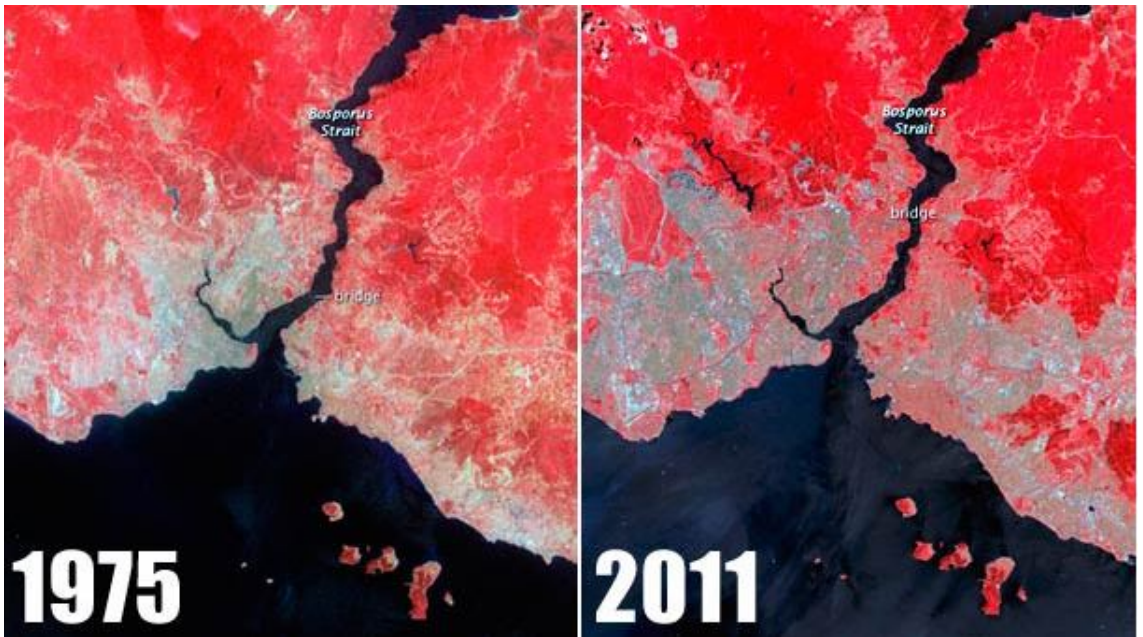


2005

Kaynak: Terzi, F. & Kaya, H.S., Eylül 2010, Analyzing Urban Sprawl Patterns Through Fractal Geometry: The Case of İstanbul Metropolitan Area, *itiüdergisi/a mimarlık, planlama, tasarım*, 9(2), ss.166-178

Kentin ekolojik olarak olumsuz nitelendirilebilecek bu gelişimini; Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi Nasa tarafından uzaydan çekilmiş 1975 ve 2011 yıllarına ait aşağıdaki görüntülerde açıkça görmek mümkündür. Resimlerde gri ile gösterilen alanlar betonlaşmayı gösteren alanlardır. Bu resimlerde çalışma kapsamında incelediğimiz dönem olan 80 sonrasında uygulanan politikaların etkisi ile İstanbul'un kuzeye doğru mekansal olarak genişlediği göstermektedir.

Şekil 5.2: Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi NASA 1975 yılından 2011 yılına İstanbul Makroformundaki değişimi betonlaşmayı gösterir resim.



Kaynak:

<http://dunya.milliyet.com.tr/istanbul-36-yilda-boyle-degisti/dunya/dunyadetay/30.01.2012/1495706/default.htm>

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Yerleşme - Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda "Avrupa Birliği içinde yaratılan ekonomik artı değerlerin belirli alanlarda yığılması; gelişmişlik farklarının fonlarla finanse edilmesi; yeni üye ülkelerin Birliğe taşıdığı dengesiz gelişme sorunları ve aday ülkelerin potansiyel sorunları, Avrupa Birliği'nde sürdürülebilir gelişmenin sektörel gelişmeleri ve mekansal gelişme politikalarının eşgüdüm altına alınması gereğini doğurmuştur. Kentler ve çevrelerinde oluşturdukları etki alanları, kıır-kent arası ilişkilerin yeniden tanımlanması gereği kentsel yerleşmeleri üzerinde daha önemle durulması gereken yapılara dönüştürmüştür. Dengeli gelişmenin sağlanmasında çok merkezli yapı arayışlarının ön plana çıkması, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunabilmesi "mekansal gelişme" için yeni ve ortal politika arayışlarının önünü açmıştır.¹⁰¹denilmiştir. Bu görüşte sıralanan dengeli gelişimi sağlayacak, çok merkezlilik, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunmasının desteklediği sürdürülebilir "mekansal gelişim"i hedef alan 2009 onanlı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ki korunması gerekli bölgelere sınır alanların alt merkez olmasının çelişkileri bu kısımda değerlendirilmiştir.

İstanbul'un sürdürülebilirliği açısından doğal eşik kabul edilen, yaşam kaynaklarını barındıran ormanlar ve havzalar; 2009 onanlı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu Yedinci Bölüm – Plan Kararları ve Gereçekleri 7.1.3.5. Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alanlar başlığı altında ele alınmıştır. Planda net bir ifade ile bu alanların "doğal işlevi bozulmaması gereken kritik ekosistemleri", "hassas ekosistemleri", "doğal işlevleri geri kazandırılması gereken alanları", "su döngüsünün sürdürülebilirliği açısından kritik öneme sahip toprakları", "ekolojik koridorları" ve "erozyona duyarlı alanları" bünyesinde barındırdığı belirtilmektedir.

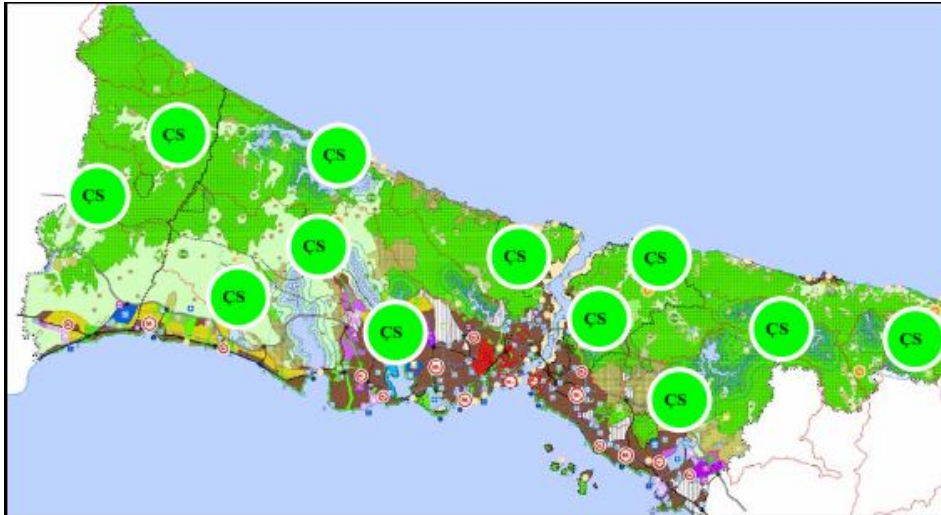
Yine aynı planda, Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alanlarda "yapılacak her türlü faaliyetin bu özel dokuya zarar vermeyecek düzeyde gerçekleştirilmesi" ilkesi benimsenmekle beraber; üzerinde yapılaşmanın olmadığı "çevresel sürdürülebilirlik açısından kritik öneme sahip alanlar" ın doğal karakterinin korunması ve "korunan alan yönetimi" yaklaşımının uygulanması gerektiği

¹⁰¹ Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Yerleşme - Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu S.38

belirtilmiştir. Doğal karakteri dışında fonksiyon verilen çevresel sürdürülebilirlik açısından kritik önem taşıyan yapılaşmış alanlarda ise bu karara tezat teşkil edecek şekilde; alt ölçekli plan çalışmalarında ilgili kurumların görüşü, alanın sahip olduğu özellikler ve yapılacak analiz sonuçlarına göre alınması gerekli önlemlerin (sağlıklaştırma, yoğunluk azaltma, tasfiye, mutlak surette koruma altına alma gibi) alınması kararı alınmıştır. Bu kararlar; projeksiyon oluşturması gereken üst ölçekli planlar, olması gerekenden farklı olarak alt ölçekli planlara atıfta bulunarak ve açık uçlu bırakılarak esnekleştirilmiş ve duruma göre şekil alabilecek hale getirilmiştir.

Bunun yanında yine İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından hazırlanan sözkonusu plan notlarında İstanbul'da, yukarıda değinilen Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Yerleşme - Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda da desteklenen alt merkezler ve cazibe merkezleri yaratılarak tek merkezli yapıdan çok merkezliliğe doğru mevcut kent merkezi üzerindeki baskının dağıtılması ve İstanbul'un önlenemeyen gelişiminin planlı bir biçimde absorbe edilmesi hedeflenmiştir. Ancak sözkonusu kararların içerik ve uygulama alanları tez kapsamında da bulunan ve alt merkez olarak öngörülen bu bölgelerin; Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alanlar ile etkileşim içerisinde olduğu ve bu yönüyle bu iki kararın da uygulama açısından birbiri ile çeliştiği görülmektedir.

Şekil 5.3: Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alanlar



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu

Sözkonusu kararda tez kapsamındaki 2 Nolu Alt Bölge için; “Anadolu Yakasında yer alan Sancaktepe, Çekmeköy, Beykoz, Sultanbeyli, Pendik ve Tuzla ilçelerinin içme suyu havzaları içerisinde yer alan kısımlarını kapsamaktadır. Ekolojik sürdürülebilirliğin temel yapı taşı olan su ve suya bağlı döngüler bu ilçelerdeki nüfus ve yapı yoğunluklarının sınırlanmasını zorunlu kılmaktadır” denilmektedir. Ancak bu bölgede yer alan ilçelerin; İstanbul’un 80 sonrası aldığı göç ile büyük ölçüde yasadışı konut bölgeleri olarak geliştiği ve bu alanların daha sonra yasallaşan illegal bölgeler oldukları görülmektedir. Bu durumda yine kentin anayasası sayılan Çevre Düzeni Planı’nda alınan iki kararın aynı bölgede uygulanabilmesinin mümkün olmadığı ya da daha doğru bir ifade ile bu kararlardan birinin uygulandığı alanda bir diğersinin işlemeyeceğini göstermektedir.

Tez kapsamında da özellikle 95 sonrası plan kararları ile sanayi - tarımdan hizmetlere radikal biçimde geçilen dönemde dikkat çeken büyük ölçekli proje ve yatırımlar özel üniversitelerin, kapalı sitelerin yapımına ve pazarlanmasına alt yapı oluşturduğu, bunun yanında toplu konut alanı ilan edilen havza sınırlarında TOKİ tarafından yapılan konutlarla, yoğunlaşan nüfusun havza alanlarına baskıları arttığı gösterilmiştir. İstanbul "kentsel gelişimi" nin saçaklanmak suretiyle havza sınırlarına kadar yaklaştığı hatta bazı havza koruma alanlarında mutlak koruma sınırlarında yapılaşmalar görüldüğü ve bu durumun da havza alanında geri dönülemeyecek tahribatlar yarattığı vurgulanmıştır.¹⁰²

Tüm bunların yanında bu bölgelerin çekim merkezi haline getirilmek suretiyle bir yandan gelişmesini sürdüreceği diğer yandan da korunarak sosyal ve mekansal olarak dönüşmeye devam edeceğinin ileri sürülmesi gibi birbirine zıt iki işlevi aynı alanda uygulamanın imkansızlığı da söylemde savunulan Çevresel Sürdürülebilirliğin uygulamada gözardı edildiğini göstermektedir. Bu yönüyle de bu gelişim; sosyal, ekonomik, çevresel ilkeleri birlikte kapsamamaktadır.(bknz “Avrupa Mekansal Gelişim Perspektifi – 1999” s.31) Bu durum ise tezin İstanbul’un Sürdürülebilir bir kentsel gelişime göstermediğini vurgulayan bir başka sonucudur.

¹⁰² http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/246444d94f081e3_ek.pdf?dergi=159

Mekansal gelişim süreci hala devam eden İstanbul'da geniş arazi kaynaklarını barındırması yönüyle kuzeyin iştah kabarttığı bir gerçek olup; yapı ve insan yoğunluğu, arsa spekülasyonu ve mülkiyet el değiştirmeleri konusunda bu bölgelerin riskli bölgeler olduğu bilinmektedir. Aşağıdaki hava fotoğraflarında yakın geçmişte Boğaz köprüleri yapımı sonrası gelişmelere bakıldığında bu alanların hızlı bir kentsel gelişime sahne olduğu çok net olarak görülebilmektedir.¹⁰³

Tüm bu hava fotoğrafları (yatırımlar öncesi ve sonrası) karşılaştırıldığında, günümüzde siyasi kararlar neticesinde yapılması planlanan İstanbul'un kuzeyine 3. Köprü ya da 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer alan Silivri Bölgesi'ne yeni bir havaalanı kararının ileride doğuracağı sonuçlar açısından bir daha gözden geçirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Bu sonuçlar gözönüne alınarak yapılacak büyük ölçekli yatırımlar öncesi bu durumun önüne geçecek önlemlerin ivedilikle alınması gerekmektedir.

Boğaz köprülerinin Anadolu Yakası'nda konumlandığı bölgelere bakıldığında: 1946'larda boş sayılabilecek bir yerleşime sahip Üsküdar Bölgesi'nde 1980'lerde, köprü'nün de yapılması ile yerleşimin oldukça yayıldığı görülmekte. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yerleştiği alan ise 82 yılında alınmış fotoğrafta dahi yerleşim açısından oldukça seyrek bir yapılaşma sergilerken köprü sonrası yerleşimin yoğunlaştığı ve yaygınlaştığı görülmektedir. Bu durumun kuzeyde yapılacak 3.köprüde de tekrarlayacağı şüphe götürmez bir gerçektir.

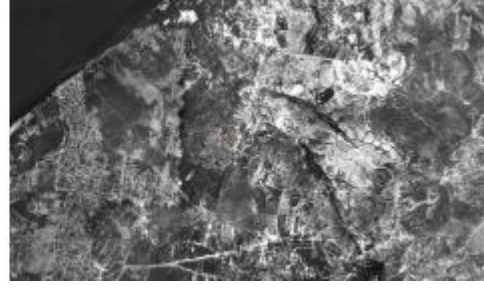
¹⁰³ TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)'nin 15.06.2009 tarihinde onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı Hakkındaki Dava dilekçesi

Şekil 5.4: Anadolu Yakası - Boğaziçi Köprüsü ve Çevresi

1946 yılı



1966 yılı(köprüden önce)



1982 Yılı



Günümüz



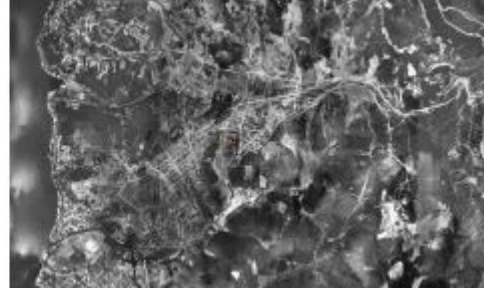
Kaynak: İBB, Coğrafi Bilgi Sistemi

Şekil 5.5: Anadolu Yakası - Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Çevresi

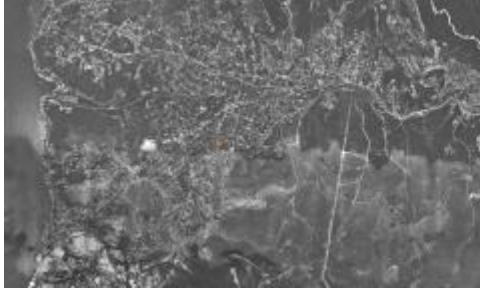
1946 yılı



1966 yılı



1982 yılı (köprüden önce)



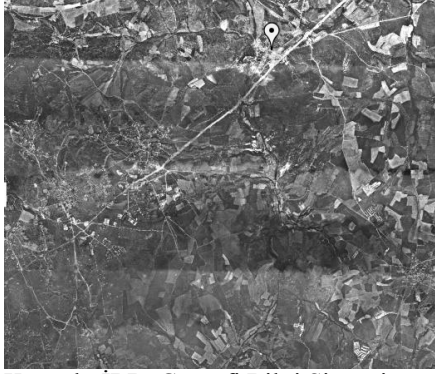
Günümüz (köprüden sonra)



Kaynak: İBB, Coğrafi Bilgi Sistemi

Şekil 5.6: Kurtköy Bölgesi - Sabiha Gökçen Havaalanı

1982 yılı (havalalanından önce)



2011 Uydu Fotoğrafi (havaalanından sonra)



Kaynak: İBB, Coğrafi Bilgi Sistemi

Görüldüğü gibi İstanbul'un sürdürülebilirliğinde en önemli etkenlerden biri olan kent formundaki gelişmeler, alınan siyasi ve stratejik kararlar sonucu ortaya çıkmıştır. Ekonomik sürdürülebilirlik adına alınan her yeni köprü- yol kararı ya da büyük ölçekli proje yatırımları sonrası, yatırımın yer seçim bölgeleri birer çekim alanı haline almakta, nüfus ve hizmetleri kendine çekmektedir.

Ekonomik kalkınma adına üretimin desteklenmesi ve kent arazilerinin kullanılması kaçınılmaz bir gerekliliktir ancak bu noktada ekolojik ya da çevresel sürdürülebilirlik ekonomik kalkınmanın, gelişmişliğin ya da ekonomik sürdürülebilirliğin önünde bir engel olarak da görülmemelidir. Bu durumda çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliği bir diğerini ihmal etmeden geliştirme adına politikalar üretilmelidir. Çevresel sürdürülebilirlik unutulmamalıdır ki, insan neslinin geleceğinin koruma altına alınması olgusu ile eş değer olup ancak bu tip sürdürülebilirlik eksenli politikalar geliştirilerek kaynakları korumak ve gelecek kuşaklara aktarmak mümkün olacaktır.

“Avrupa Kıtasının Sürdürülebilir Mekansal Gelişim için Rehber ilkeler kapsamında tarif edilen ilkelerden; Avrupa’da Sürdürülebilir Kalkınma için Planlama Politikasının “dengeli ve çevreyi koruyucu gelişme”sini kabul eden Avrupa Mekansal Gelişim Perspektifi Mekansal Hedef ilkeleri (bkz s.32) ile İstanbul’un kritik edildiği tabloya bakıldığında İstanbul’un “dengeli ve koruyucu “ bir gelişim göstermediği görülmektedir.

İstanbul üst ölçekli plan kararları açısından çok merkezli mekansal gelişimin desteklendiği ancak bu gelişimin önemli bir adımı olan merkez yer seçim kararları yönüyle de sürdürülebilirliğin çevresel boyutu bunu yanında, oluşturulan dinamik, çekici ve rekabetçi kentler ve kentsel bölgelerde ortaya çıkan sosyo - mekansal ayrışmalar yönü ile de sürdürülebilirliğin sosyal boyutunun zaafiyete uğratıldığı görülmektedir. Dolayısı ile “Çok Merkezli Mekansal Gelişim” başlığı ile tablodaki diğer iki başlığın birbiri ile paralel gelişmediğinden söz edilebilir.

“Altyapı ve Bilgiye Erişimin Yükseltilmesi” başlığındaki kriterde ise kentin giderek genişlemesi ile artan altyapı yatırımlarının maliyeti ve kentte üretimi mümkün olmayan arazi kısıtlılığı ve arazi maliyetlerinin yükselişi altyapının daha etkin ve sürdürülebilir kullanımını olumsuz etkilemektedir. Dolayısıyla bu kriterlerin İstanbul ayağı eksi ile değerlendirilmiştir. Daha gelişmiş ulaşım bağlantıları ve Bilgiye erişim için entegre yaklaşım, Erişimin iyileştirilmesi için çok merkezli gelişim modeli, Yenilik ve bilginin yayılımı kriterleri ise hızla geliştirilmeke olduğu, merkezi ve yerel yönetimlerce yatırım programlarına alındığından olumlu bir seyir izlediği yönüyle (+) ile değerlendirilmiştir.

Doğal ve Kültürel Mirasın Etkin Yönetimi başlığı altında; Doğal ve kültürel mirasın gelişmeye katkıları kriterinin turizm potansiyelini arttırma ve bu alanda yapılan iyileştirmeler gözönüne alınarak (+) ile değerlendirilmiştir. Diğer üç kriter ise hem merkezi hem yerel yönetim hem de sermaye tarafından ikincil sıralara alınmaları ve ihmal edilmeleri, tahribata uğramaları yönüyle (-) olarak değerlendirilmiştir.

Sonuç itibariyle başlıkların birbiriyle paralel gelişmemesi, puanlamada ise 6 (+) ve 7 (-) sonuçları ile İstanbul’un Sürdürülebilir Mekansal Gelişiminden bahsedilemeyeceği kararına varılmıştır.

Tablo 5.1: “Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi Mekansal Hedeflerine” göre İstanbul’un Sürdürülebilir Mekansal Gelişimi

Çok Merkezli Mekansal Gelişim	İstanbul ÇMMG
Dengeli mekansal gelişme	-
Çok merkezli mekansal gelişme	+
Dinamik, çekici ve rekabetçi kentler ve kentsel bölgeler	+
Altyapı ve Bilgiye Erişimin Yükseltilmesi	İstanbul ABEY
Daha gelişmiş ulaşım bağlantıları ve bilgiye erişim için entegre yaklaşım	+
Erişimin iyileştirilmesi için çok merkezli gelişim modeli	+
Altyapının daha etkin kullanımı	-
Altyapının sürdürülebilir kullanımı	-
Yenilik ve bilginin yayılımı	+
Doğal ve Kültürel Mirasın Etkin Yönetimi	İstanbul DKMEY
Doğal ve kültürel mirasın gelişmeye katkıları	+
Kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesi	-
Su kaynakları yönetimi	-
Kültürel peyzajın etkin yönetimi	-
Kültürel mirasın etkin yönetimi	-

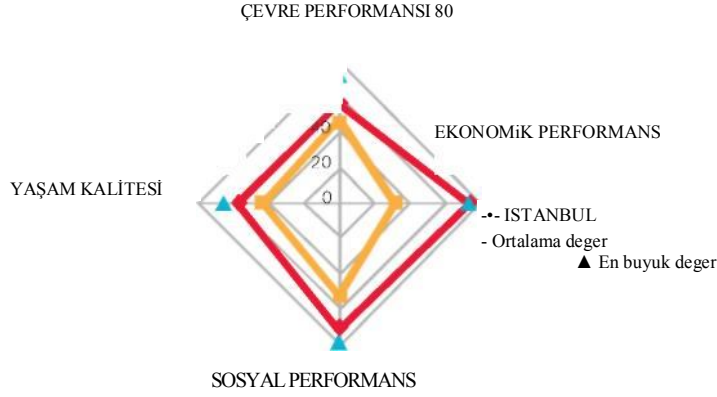
Kaynak: BAYTOK GÜLTEKİN Z., tarafından tez için oluşturulmuştur.

Bir başka açıdan mekansal gelişimin sürdürülebilirliğini etkilediği İstanbul için Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması kapsamında yapılmış sürdürülebilirlik çalışmasında ortaya çıkan ve belirlenen nesnel ölçütlere göre yapılan çalışmanın sonuçları, İstanbul'un kentsel sürdürülebilirliğini göstermede çarpıcı olacaktır. Çalışmada ekonomik alanda Türkiye'nin en önde gelen ili İstanbul için özellikle çevre alanında iş dünyasının hem mevcut durum değerlendirmesi hem de gelecek beklentisinin düşük olduğu görülmektedir.

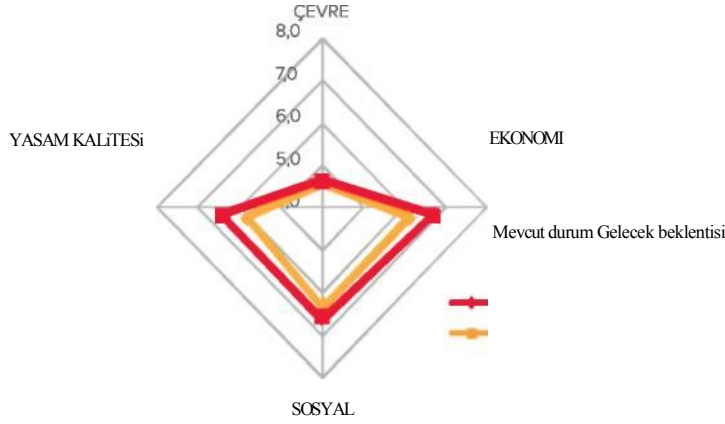
İş dünyasına sorulan açık uçlu sorularda İstanbul'un en önemli avantajı iş olanakları olarak belirtilmiştir. Bunun dışında büyükşehir statüsü, tarihi dokusu, sosyo-kültürel faaliyetlerin bolluğu, çevre ve doğal güzellikleri de sayılan olumlu yanlar arasındadır. Çalışmada İstanbul'un en olumsuz tarafları ise sırasıyla ulaşım, nüfus yoğunluğu ve çevre sorunları olarak görülmüştür. (bkz. Şekil 5.7) (Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması,2011, MasterCard-Boğaziçi Üniversitesi)

Şekil 5.7: İstanbul Sürdürülebilirlik Araştırması

Nesnel Ölçütlerle İstanbul



Öznel Değerlendirmede İstanbul



Kaynak: Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması, 2011, MasterCard-Boğaziçi Üniversitesi

Tüm bu sonuçların yanında tezin ana konusu olmayan ancak mekansal kullanımlar ve kültürel açıdan İstanbul için büyük önem taşıyan sosyal sürdürülebilirliği etkileyen nüfus ve göçlerin mekanın gelişimi ile ilişkisi de başka bir çalışmada irdelenmelidir. Fakat tezin bu kısmında değişen üretim şekilleri ile birlikte göç eden insan profilinin de değiştiğinin altının çizilmesinde fayda vardır. “1980 askeri darbesinden sonra Batı ülkelerindeki değişimlere paralel olarak tez kapsamında bahsedildiği gibi Türkiye’de de neo liberal politikalar, küresel sermayeye daha akışkanlık kazandırarak, hizmet sektöründeki gelişmelere de bağlı olarak göçün akışı ve mahiyetini değiştirmiştir. Bu dönem de hem iş gücü yapısı hem de göçmen prototipi değişmiştir. İletişim, bilişim ve ulaşım alanlarındaki gelişmelerle, dünyanın birçok yerindeki ekonomi etkileşime girmiş, bunun neticesinde oluşan, sermayenin, bilginin, finansın vb. akışlarına bağlı

olarak değişimden İstanbul da payına düşeni almış ve bu süreçte emeğin de İstanbul'a akışı yoğun olarak gerçekleşmiştir. Bütün bu gelişmeler, insan-mal-sermaye akışlarını tarihte görülmedik şekilde hızlandırmıştır. Aynı şekilde göç etmeye meyilli insanlar için de İstanbul çekim merkezi olmuştur.¹⁰⁴

İstanbul 50'li yıllarda sanayileşme ile çekim merkezi haline getirilirken kentte oluşan iş imkanlarından yararlanmak üzere akın eden, kalifiye olmayan, hayata tutunmak için göçen, sonraki yıllarda ise terör yüzünden köylerini terk edip gelen insan profili; uygulanan neo liberal politikalara paralel olarak geliştirilen plan kararları ile finans kente, marka kente, lüks konut ihtiyacı olan, kaliteli eğlence mekanları, alışveriş mekanları, özel fonksiyonlu vb. alanlarda vakit geçiren, çok kazanıp çok tüketen, eğitilmiş ve lüks tüketim eğilimli beyaz yakalıların, yüksek gelirli insanların nitelikli insan profilinin göçüne bunun yanında "marjinal" ve "enformel" sektör piyasasına uygun olarak vasıfsız iş gücünün de göçüne (en alttakilerin göçü) konu olan bir kentsel gelişim gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde 80 öncesi göç hareketinden farklı olarak kente, kent içi yer değiştirmeler – kent içi göçler şekil vermeye başlamıştır.

Tezde incelenen İstanbul'un orman varlığı, su havzaları, tarımsal toprakları açısından hassas olunması gereken sözkonusu bölgelerde yaşanan gelişim sürecinde de bu bölgeler üzerinde oluşan nüfus baskısının bu tür kent içi yer değiştirmelerle oluştuğu görülmektedir.

Sonuç olarak; İstanbul'un dönemsel olarak mekansal gelişiminde sürdürülebilirliğinin sorgulandığı tez kapsamında yapılan araştırmalar neticesinde ulaşılan bulgular gelinen nokta itibariyle İstanbul'un kentsel sürdürülebilirliğinde olumlu bir tablo çizmemizin olanaksız olduğunu göstermektedir.

Küresel neopolitikalar uğruna, rekabet edebilme adına kent uluslar arası pazara çıkarılmıştır, bu duruma dikkat çekmek için "İstanbul'u Satmak" (Keyder 1992) denmiş, bu politikaların sosyo mekansal düzlemde ayrışmalar yarattığı olgusuna vurgular yapılmış (Kurtuluş 2007), kentsel istihdam içinde enformelleşme eğilimi

¹⁰⁴ <http://istanbulkentsempozyumu.org/scripts/haber.asp?idproduct=428> [Erişim tarihi 28 Kasım 2011]

artıyor ve yoksulluğun yoğun olarak hissedildiği metropolün “getto”larına yönelik hizmetlerin azaltılarak halk kent çeperlerine itiliyor (Sönmez 1996) ve tüm bu gelişmeler planlara rağmen oluyor “İcabında Plan” (Tekeli 1993) deniyor gibi v.s söylemler ile bugüne kadar uzun soluklu akademik bir tartışma süreci devam ettirilegelmiştir. Dolayısıyla akademik olarak kentsel sürdürülebilirliğin nasılı ve nedeninin araştırıldığı bir süreç devam etmektedir.

Bunun yanında devlet ve yerel yönetimler hem akademik çevre, hem yerel halk hem de sermaye arasında düzenleyici rolünü yönetim kavramı ile yürütmeye çalışmakta, bir çok çevre yatırımı yapmakta, profesyonel ve idari kapasitelerini geliştirmektedir. Ancak daha önceleri seçim dönemlerine doğru ivme kazanan kentsel faaliyetlerin artık her dönemde hızlı olduğu görülmektedir. Tezin sonucunda bunun nedeninin neoliberal politikalar hakimiyetindeki mekanın, durağan değil çok karlı aktif bir meta haline gelmesidir, denilebilir.

Tüm bunların üzerinde İstanbul’da beklenen deprem, mekanın ranta dönüştürülmesi sürecini hızlandırmış, başka bir deyişle mekanın metalaşmasında katalizör olmuştur. Devlet ve yerel yönetimler;

Yapı stoğunun kalitesizliğinin çıkmazında,

Olabilecek bir depremde ortaya çıkabilecek felaket senaryoları,

Afet korkusunun halkın üzerinde oluşturduğu çaresizlik sendromu ya da bazı kesimler için bu durumu fırsata dönüştürme pragmatizminin yaşantığı ortamda,

Bu güne kadar yapılan yanlış ve ölümcül hataları düzeltebilmenin nasılına,

Yapılacak dönüşümler neticesinde oluşacak yadsınamayacak büyüklükteki rant farkı ve bunun paylaşımı gibi siyasal, sosyal, ekonomik soru işaretlerine, çıkarılan Kentsel Dönüşüm yasası ile çözüm aramaktadır.

Dolayısıyla tüm bunlar İstanbul' un uzun sürdürülebilirlik serüveni sürecinde pozitif yönde yol aldığını gösteren olumlu gelişmeler olup yine tüm bu gelişmeler bugün itibariyle İstanbul kentsel gelişiminin sürdürülebilir bir tablo çizmediğini göstermektedir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Harvey, D., 2008, *Umut Mekânları*, Çev.Zeynep Gambetti, Metis Yayınları.

Harvey, D., 1996, *Postmodernliğin durumu*, Metis Yayınları; ISBN 975-342-162-1.

Keleş, R. , 2010, *Kentleşme Politikası*, 11.Baskı, Ankara: İmge Kitabevi.

Palabıyık, H., 2005, Sürdürülebilirlik ve yerel Yönetimler: uygulanabilirliği ve ölçümü üzerine, *Yerel yönetimler üzerine güncel yazılar-1: Reform*, Ankara: Nobel Yayınları, ss.611-627.

Pınarcıoğlu, I. ve Pınarcıoğlu M., 2002, *Nöbetleşe Yoksulluk*, İkinci Basım, İstanbul: İletişim yayınları, ss.144-145.

Sönmez M., 1996, *İstanbul'un İki Yüzü*, Arkadaş Yayınları.

Sürekli Yayınlar

- Akın, O., 2011, Kentleşme-Yeni Büyüme Dinamikleri İlişkisinde İstanbul Kentinin Makroform Arayışı, *Mimarlık Dergisi* (361)
- Aksoy, A., 2008, “Kültür Politikasında Gucci Prada Açılımı,” Radikal Eki, 7 Aralık 2008.
- Asker, A., 2010, Türkiye’nin Formula 1 Rüyası: Ekonomi Politik Bir Değerlendirme, *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, **31**, ss.96-97.
- Baş, Y., 2006, Planlama Mimarlık İlişkisi Yeniden Tanımlanırken, *Planlama Dergisi*, TMMOB ŞPO Yayını, ss.7-14.
- Bozlağan, R., 2005. Sürdürülebilir gelişme düşüncesinin tarihsel arka planı. *Sosyal. Siyaset Konferansları Dergisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, (50), ss.1011-1028, İstanbul.
- Çalışkan, O., 2004, Sürdürülebilir Kent Formu:Derişik Kent, *Planlama Dergisi*. (3), TMMOB ŞPO Yayını, ss:33-54.
- Çınar, T., 2005, Türkiye de Neoliberal Yerel Yönetimler Reformu Kapsamında Yeni Belediye Yasasının Mali Hükümleri Üzerine Bir Değerlendirme, *Genel İş Emek Araştırma Dergisi*.(1)
- Erel, C., 2010, Türk Silikon Vadisi” Hayata Geçiriliyor.1987’den Günümüze İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP), *MSI Aylık Savunma Teknolojileri Dergisi* Sayı 053.
- Fırat, A.S., 2001, Uluslararası Çevre Politikaları Kapsamında Küresel Düşünmek Yerel Davranmak, *Belediye Dünyası*. **2** (11), Ankara , ss.44-48.
- Geray, C., 2001, Kentleşme Sorunları Açısından Küreselleşme, Özelleştirme, Yerelleşme ve Yerel Yönetimler, *TODAI Yayını Çağdaş Yerel Yönetimler*. **10** (4) ,
- Karakurt, E., 2006, Kentsel Mekanı Düzenleme Önerileri:Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent Planlama Anlayışı *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. (26), Ocak – Haziran
- Kaypak, Ş. , 2011, Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Bir Kalkınma İçin Sürdürülebilir Bir Çevre, *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*. **13** (20), ss.19-33,
- Keyder, Ç., 1992, İstanbul’u Nasıl Satmalı, *İstanbul Üç Aylık Dergi*. **3**. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Kötü hava frenledi Formula 1 de son İstanbul seyircisi 110 binde kaldı. Otomobil Gazetesi, 05.05.2011

- Mert, Z.G.& Çıracı, H., 2004, İstanbul Bölgesi Büyük Sanayinin Mal ve Hizmet Üretimi Mekansal Dağılımı , *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım* **3** (1), ss. 80-88
- Öktem, B., 2006, Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri, *Planlama Dergisi*, No.2, ss.53-63.
- Özlüer, F., 2007,Sürdürülebilir Kalkınmanın Ekonomi Politikası, Dosya 05, TMMOB *Ankara Şubesi Bülten* **51**, s. 4.
- Penpecioglu, M., 2011, Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye'deki son 10 yılı: Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, *Birikim Dergisi*, (270), ss. 62-73
- Tekeli, İ., 1993, İcabında Plan, *Tarih Vakfı Yurt Yayınları- İstanbul Dergisi*. (4)
- Tekeli, İ., 2002, Bilgi Toplumuna geçerken farklılaşan bilgiye ilişkin kavram alanı üzerinde bazı saptamalar, bilgitoplumuna geçiş: Sorunsallar, görüşler, yorumlar, eleştiriler ve tartışmalar, *Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları*, **3**, Ankara,ss. 16-17
- Terzi, F. & Kaya, H.S., Eylül 2010, Analyzing Urban Sprawl Patterns Through Fractal Geometry: The Case of İstanbul Metropolitan Area, *itüdergisi/a mimarlık, planlama, tasarım*, **9** (2). ss.166-178
- Topal, A.K. , Nisan 2003, "Global Kapitalizmde Sermaye Birikimi İçin Yeni Mekansal Çözümler" Çağdaş Yerel Yönetimler **12** (2).
- Yılmaz, G., 2010, Küresel Kent İstanbul'da Yabancı Sermayenin Mekansal Organizasyonu , *Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der.* **25**, No 3.
- Yüzer, A. Ş., & Giritlioğlu C., 2003, Sanayi alanları yeni düzenleme stratejileri - İstanbul örneği, *İTÜ Dergisi* **2**(1), ss.119-127 Mart.

Diğer Yayınlar

- Akgün, A., 2009, La Zona (Yasak Bölge): İktidarın Güç alanı Olarak Mekan
<http://www.mekantar.com/tr/yazi-ar%C5%9Fiv-2009/makale/la-zona-yasak-b%C3%B6lge-iktidar%C4%B1n-g%C3%BC%C3%A7-alan%C4%B1-olarak-mekan-asiye-akg%C3%BCn.html>
- Aktuğlu Aktan, E., 2006, Kent Biçim Ulaşım Etkileşimine ilişkin (Tarihsel-Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, *Doktora Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Arslan, Z., 2012 Üretim Merkezinden Tüketim Merkezine: Günümüzde Kentsel Dönüşüm ve Kent Yoksulu
- Avcı, M., 2008, Kentsel Biyoçeşitlilik Açısından Bir Değerlendirme: İstanbul Örneği, *Kentsel ekoloji ve yaşanabilir kent sempozyumu*.
- Avcı, S. & Döker F., 2005, Ömerli Havzası İstanbul'da Mekansal Değişimin Uzaktan Algılama Metodları İle Belirlenmesi, *Ege Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu*, ss. 91-103.
- Baran, İ., 2011, İlhan Tekeli ile söyleşi, *Aktif Dergi*, (74).
<http://www.mostar.com.tr/Detay.aspx?Sayi=36&YaziID=751>
- Başlık, S., 2008, Dinamik Kentsel Büyüme Modeli Lojistik Regresyon ve Cellular Automata (İstanbul ve Lizbon Örnekleri), *Doktora Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Bayındırlık Bakanlığı, 2006, Planlama Sürecinin Yenilenmesi Projesine Ait Etüt ve Teşhis Aşaması, Tasarım Aşama Süreci Final Raporu
<https://www.bayindirlik.gov.tr/.../>. [Erişim tarihi 10 Kasım 2011]
- BM Kalkınma Programı, UNDP, 2012, Türkiye'nin 2012 BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı'na (RİO+20) Hazırlıklarının Desteklenmesi Projesi,
<http://www.undp.org.tr/Gozlem3.aspx?WebSayfaNo=3510>
- Berk, K., İstanbul'un Üst Ölçekli Planlaması ve Yok Hükümünde Metropolitan İmar Planı
- Buxton, M., 2006, RMIT Üniversitesi, 2006 Çevre Komisyonu Avustralya
<http://www.environment.gov.au/soe/2006/publications/emerging/urban-form/index.html/>
- COWI Projects, 2007, Göstergeler kıyaslama veriler bilgileri
<http://www.cowiprojects.com/4CountryEnvironmentalProject/turkey/1stRegionalWorkshop/Indicators-Benchmarking-Data-and-Information.pdf>

- Çadırcı, H., 2006, Küresel Kentler ve İstanbul'un Küreselleşmesi, *Y. Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi, İstanbul
- Çalı, H., Sürdürülebilir Kalkınmanın Türkiye'deki Gelişimi, <http://www.caginpolisi.com.tr/21/48-49-50.htm>
- Dönmez, F. , 2009. Büyük Ölçekli Etkinliklerin Kente Girişi ve Neoliberalizmin Dönüşen Mekanları: Formula 1 ve Akfırat Örneği , *Y.Lisans Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi
- DPT- UNDP, 2007, Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 1.Raporu, www.bayindirlik.gov.tr/.../1kentlesmemevcutdurumraporuson.doc
- DPT & Bayındırlık Bakanlığı, “ Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, Kentleşme Tematik Grubu 2.Raporu, www.bayindirlik.gov.tr/.../4surdurulebilir kentlesmegostergeleriraporu.doc
- DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Yerleşme - Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu s.38
- DPT, Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2011, Sürdürülebilir Kalkınmanın Ölçülmesi ve Türkiye için Yöntem Geliştirilmesi, Yayın No:2820.
- Gilbert, R., 1999, Economic Competitiveness, Urban Form and Environmental Sustainability, <http://www.toronto.ca/council/pdf/oct214.pdf>
- Henry Lefebvre- Çeviri: Ekin Balabanlılar, 1996, Kent Sorunsalı Üzerine Düşünceler- Writings On Cities, Blackwell. www.mekantar.com.tr/yazi-arşiv-2009/söyleşi/kent-sorunsalı-üzerine-düşünceler-henry-lefebvre.html
- İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP), <http://www.stm.com.tr/content.aspx?pageId=79>
- İnaç, H. ve Ünal F., 2007, Avrupa yerel Yönetimler Özerklik Şartı ve Türkiye'de Belediyeler, *DPÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. (169). <http://sbe.dumlupinar.edu.tr/17/1-24.pdf>
- Karabey, H., 2010, *Yeni İstanbul Planı Aslında Ne Söylüyor*, <http://www.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=370&RecID=2505>
- Karakurt, Tosun E., 2009, Sürdürülebilirlik olgusu ve kentsel yapıya etkileri, *PARADOKS Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, [e-dergi]. <http://www.paradoks.org>, ISSN 1305-7979, Yıl:5 (2)

- Keleş, R., 1992. "Belediyeciliğimizde Son Gelişmeler ve Yerel Özerklik". *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*. 1 (2); Pektaş, E. K. 1999. Büyük Kent Belediyelerinin Eğitim ve Kültür Hizmetlerine Siyasal Parti İdeolojilerinin Yansıması. (www.ekitapyayin.com)
- Jabareen, Y. R. , 2006, Sustainable Urban Forms : Their Typologies, Models, and Concepts, <http://jpe.sagepub.com/content/26/1/38.full.pdf+html>
- Keskin, M., Kasım 2005, *Formula 1 Alanı ve Çevresinin Florası*, DHKD,, <http://mustafakeskin.net/rapor/formula.pdf>
- Kurtuluş, H., 2007, Metropolitan çeperdeki arazi- mülkiyet bağlantıları ve İstanbul makroformu, *İstanbul Kent Sempozyumu*, TMMOB, İstanbul
- Lynch, K., 1954, The Form of Cityes, *Scientific America*, **190**, (4), pp. 54-63, April.
- Maclaren, V.W., 1996, Developing Indicators of Urban Sustainability: A Focus on the Canadian Experience, *Intergovernmental Committee for Urban and Regional Research (ICURR)*.
- MasterCard&Boğaziçi Üniversitesi, 2011, Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması
- Narin, H., 2010, Planlama Sürecinde Geliştirilen Gayrimenkul Yatırımlarının Rant Etkisinin İncelenmesi, Kurtköy Örneği, *Y.Lisans Tezi* , İTÜ syf:47
- Office of the Deputy Prime Minister, 2005, Bristol Accord on Sustainable Communities in Europe.pdf, s.17
http://www.central2013.eu/fileadmin/user_upload/Downloads/Document_Centre/OP_Resources/05_Bristol_Accord_on_Sustainable_Communities_in_Europe.pdf
- Öktem, B., Mart 2011, İstanbul'da Neoliberal Kentleşme Modelinin Sosyo Mekansal İzdüşümleri, *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi No:44*, ss.23-40, <http://iudergi.com/tr/index.php/siyasal/article/viewFile/9324/8662/>.
- Özdemir, D., 2010, Avrupa Birliği'nin Sürdürülebilir Taşımacılık Politikaları ve Türkiye'nin Konumu, *Ulusal Bölge Bilim Bölge Planlama Kongresi, Bölgesel Gelişme için Yeniden Yapılanma Gündemi*,
- Özhatay, N. & Keskin M., 2007, Ömerli Havzasının İstanbul Doğal Bitkileri. İstanbul: Doğal Hayatı Koruma Derneği.
- Özturan, Ö. 2010, Sürdürülebilirlik kavramı ve çağdaş iç mekan biçimlenişine etkileri , http://www.iticu.edu.tr/kutuphane/pdf/tas_gnc/077_087.pdf
- Sarioğlu, S., 2005, Küreselleşmenin Kentler Üzerindeki Etkileri: Dünya Kentleri ve İstanbul Örneği , *Y. Lisans Tezi* , Ankara Üniversitesi.

Sempozyum: İstanbul Buluşmaları “İstanbul’da Büyük Projeler” 8–9 Ekim
2007/TMMOB-SPO
http://www.spoist.org/dokuman/kitaplar/Istanbul_Bulusmalari_2007.pdf

SIMENS, Şehirler için sürdürülebilir gelişme, Sürdürülebilir şehir.
http://www.surdurulebilirsehirler.com/images/Sustainable_Cities_Brosur_30_09_2011_Taze_Fikirler.pdf

Sürdürülebilir Kalkınma
www.undp.org.tr/publicationsDocuments/SurdurulebilirKalkinma.ppt

Şengül, H.T., 2000, Radikal Kent Kuramları Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme
Alternatif Bir Yaklaşım Doğru, s.32.
<http://yayin.todaie.gov.tr/dergi.php?Dergi=1&Cilt=33&Sayi=1>

TBMM 21. Dönem Tutanakları, 2000.
<http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem21/yil2/bas/b122m.htm>

T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü, 2008, *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi(KENTGES) Araştırma Raporu*, Ocak, Ankara.

T.C. Başbakanlık, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, 1999, HABİTAT Gündemi ve İstanbul Deklerasyonu, Ankara.

T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, RİO+20 Taslak Mevcut Durum Raporu.

T.C. Sağlık Bakanlığı , 1997, Çevre sağlığı boyutlarıyla Habitat II ve kent çevresi,
Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi, No:42, ss.19-31, Ankara,
http://ekutuphane.tusak.gov.tr/kitaplar/cevre_sagligi_boyutlariyla_habitat_ii_ve_kent_cevresi.pdf

T.C.Dışişleri Bakanlığı Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Programı (UN-HABİTAT).

TC. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012 , İstanbul Ulaşım Ana Planı Raporu , UAİP- Ankara.

TMMOB Mimarlar Odası,Şehir Plancıları Odası, Ziraat Müh. Odası’nca “İstanbul Tuzla Akfırat Tepeören Turizm Merkezi, Formula 1 kararı hk. Danıştaya yapılan 20.08.2004 tarihli iptal başvurusu .

TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)’nin 15.06.2009 tarihinde onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı Hakkındaki Dava dilekçesi

Torunoğlu, E., 2004, Sürdürülebilir Kalkınma Pradigması Üzerine Ön Notlar,
TÜBİTAK Vizyon 2023 Panel İçin Notlar.
http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/csk/EK-16.pdf

- Türkiye'nin Önemli Bitki Alanları İletişim Ağı, Ömerli Havzası, ÖBA.
http://www.obanetr.net/index.php?option=com_content&view=article&id=78&Itemid=79
- Yalçın, Ercoşkun Ö., 2005, SUSTAINABLE CITY PLANS AGAINST DEVELOPMENT PLANS, *GU. Journal of Science* 18(3), s:529-544
- UN Documents: Gathering a body of global agreements,
<http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>
- UN Habitat, Sustainable Cities Programme,
<http://www.unhabitat.org/content.asp?cid=116&catid=369&typeid=24&%20subMenuId=0>
- Urban Audit, Indicators, <http://www.urbanaudit.org>
- Vecdi Diker Çalışma Grubu, 2008, İstanbul'un ulaşım ve trafik sorunu/Üçüncü çevre yolu ve boğaz geçişi, İMO yayınları.
- Yazar, K.H., 2006, Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi *Doktora Tezi*, Ankara.
- Yenen, Z., Ünal, Y. ve Enlil, Z., 1993, İstanbul'un Kimlik Değişimi: "Su Kentinden Kara Kentine"
- YTÜ & BİMTAŞ, 2006, İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Strajileri Araştırma ve Model Geliştirme Stratejileri, Rapor 1. Bölüm.
- Zehiravcı, A., 2006. Gelişmekte Olan Bir Yerleşim Yeri Kurtköy'ün Beşeri ve İktisadi Coğrafyası, *Yüksek Lisans Tezi*, M.Ü. Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. ss:13-14
- Zengel, R.& Deneri, B., 2007, Yükselen Yapı Bağlamında Türkiye'de Kondominyumlara Bir Bakış , Şehircilik
<http://www.yapidergisi.com/makaleicerik.aspx?MakaleNum=32>
- 1980 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı ve Plan Raporu, İstanbul Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009.
- 1993 Onanlı 1/25000 Ölçekli Kurtköy Yöresi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı ve Plan Notları, Pendik Belediyesi, 2009.
- 1995 Onanlı 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı ve Plan Raporu, İstanbul Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009.
- 2009 Onanlı 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ve Plan Yönetici Özeti, İstanbul Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009.

2006 Onanlı, 5.No’lu Uygulama İmar Planı Raporu, Pendik Belediyesi

İBB Coğrafi Bilgi Sistemi

<http://acikarsiv.ankara.edu.tr/fulltext/2033.pdf>

<http://dunya.milliyet.com.tr/istanbul-36-yilda-boyle-degisti>

http://en.wikipedia.org/wiki/Global_city

<http://istanbulkentsempozyumu.org/scripts/haber.asp?idproduct=428> [Erişim tarihi 28 Kasım 2011]

http://tr.wikipedia.org/wiki/Kurtköy,_Pendik

<http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-13837-34-vakif-mirasina-formula-1-konu.html>

http://www.bouldercolorado.gov/index.php?option=com_content&view=article&id=15375&Itemid=5169

<http://www.cekulvakfi.org.tr/haber/formula-i-icin-kullanilmak-istenen-alanla-ilgili-basin-aciklamasi>

<http://www.cevre.metu.edu.tr/node/24> [Erişim tarihi 10 Kasım 2011]

http://www.cevreonline.com/hukuk/cev hukuk_tarihce.htm

<http://www.iudergi.com/tr/index.php/hukukmhb/article/viewFile/2486/2075->

<http://www.kurtkoyhaber.com/kurtkoy/>

<http://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-insan-yerlesimleri-programi.tr.mfa>

<http://www.mimarlarodasi.org.tr/UIKDocs/kentselsart2.pdf>

http://www.ml.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=1461&article_id=4946&__psmand=7

http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/246444d94f081e3_ek.pdf?dergi=159

<http://www.mo.org.tr/UIKDocs/kentselsart1.pdf>

<http://www.okan.edu.tr/sayfa/universitemizin-tarihcesi>

<http://www.pendikgazetesi.com/haber.php?hid=3215>

http://www.sabihagokcen.aero/yeni_dis_hatlar_terminali_projesi_hakkinda

<http://www.sanayi.gov.tr/NewsDetails.aspx?newsID=2195&lng=tr>

<http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/projeler/Sayfalar/proje.aspx?projeID=161>

http://www.surdurulebilirsehirler.com/images/Sustainable_Cities_Brosur_30_09_2011_Taze_Fikirler.pdf

<http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c064/tbmm22064018.pdf>

<http://www.teknoparkistanbul.com/>

http://www.yapi.com.tr/Haberler/akfirata-fl-piyangosu-vurdu_27290.html

http://www.zmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=350&tipi=24&sube=0

www.havadanemlak.com

İstanbul'a Giriş Kapısı Tuzla'da Parlıyor. 12.03.2008