

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

**YENİ ULAŞIM YATIRIMLARININ KENTSEL
SAÇAKLANMADAKİ ROLÜ
İSTANBUL-ARNAVUTKÖY İLÇESİ ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

HAMDİ DEMİRHAN

İSTANBUL, 2013

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ PROGRAMI**

**YENİ ULAŞIM YATIRIMLARININ KENTSEL
SAÇAKLANMADAKİ ROLÜ
İSTANBUL-ARNAVUTKÖY İLÇESİ ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

HAMDİ DEMİRHAN

Tez Danışmanı: YRD. DOÇ.DR.AYFER YAZGAN

İSTANBUL, 2013

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ PROGRAMI

Tezin Adı: Yeni Ulaşım Yatırımlarının Kentsel Saçaklanmadaki Rolü
İstanbul-Arnavutköy İlçesi Örneği

Öğrencinin Adı-Soyadı: Hamdi DEMİRHAN

Tez Savunma Tarihi: 03.09.2013

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

Tez Danışmanı

Yrd.Doç. Dr. Ayfer YAZGAN

Üye

Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

Üye

Doç. Dr. Sırma TURGUT

İmzalar

.....

.....

.....

TEŐEKKÜR

Çalışmanın baőlangıç sürecinden sonuna kadar gösterdiği özen, destek ve sabırdan dolayı Sayın Hocam Yrd. Doç. Dr. Ayfer Yazgan'a ve fikirleri ile çalıőmamı zenginleőtiren Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN'e, Doç. Dr. Sırma TURGUT' a teőekkür ederim.

Ayrıca çalıőmamın önemli bir bölümünü teőkil eden verilerin toplanması içinde gösterdikleri ilgi ve yardımlarından dolayı Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü'ndeki çalışma arkadaşlarıma sonsuz teőkürlerimi sunarım.

Eőime sonsuz desteği ve anlayışı için, kızıma tüm sevgisi için, tüm aileme her zaman yanımda olduklarını hissettirdikleri için ve çalışmanın her evresinde bilgi ve belge sağlayan herkese teőkür ederim.

İstanbul 2013

Hamdi DEMİRHAN

ÖZET

YENİ ULAŞIM YATIRIMLARININ KENTSEL SAÇAKLANMADAKİ ROLÜ İSTANBUL-ARNAVUTKÖY İLÇESİ ÖRNEĞİ

Hamdi Demirhan

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç.Dr.Ayfer YAZGAN

Eylül, 2013, 149 Sayfa

Kentsel saçaklanma olgusu günümüz kentlerinin karşı karşıya kaldığı önemli problemlerden biridir. Kentsel saçaklanmanın yaygın bir fiziki gelişmeye neden olması, kentlerin çeper bölgelerinde bu fiziki gelişmeye bağlı olarak yapılaşma baskısının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Ancak kentlerdeki doğal alanların da genelde çeper bölgelerde olması, kentsel saçaklanmayı bu alanların geleceği üzerinde önemli bir tehdit haline getirmektedir.

Doğal alanlar üzerinde yapılaşma baskı oluşturan kentsel saçaklanma olgusu, Ekonomik yapı, demografik yapı, konut tercihleri ve ulaşım gibi faktörlere bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Ulaşımın kentsel fonksiyonların yer seçimi kararlarını doğrudan etkilemesi, ulaşımı kentsel saçaklanma sürecini ortaya çıkaran temel faktörlerden biri haline getirmektedir.

Ulaşımın kentsel fonksiyonları yönlendirici etkisi, yeni ulaşım yatırımları sonrası çeper bölgelerde yaşanan değişim süreci ile kendini göstermektedir. Yeni ulaşım yatırımları ile erişilebilirliği artan çeper bölgelerdeki doğal alanlar üzerinde yapılaşmaların ortaya çıkması, bu bölgelerde kentsel saçaklanma olgusunun da yaşanmaya başlamasına neden olmaktadır. Kentsel saçaklanma ile birlikte, en fazla korunması gereken doğal alanların yapılaşma sonucu kentsel toprağa dönüşmesi, insan yaşamı için çok gerekli olan doğal alanların kentsel saçaklanma sonucu yok olduğunu göstermektedir.

İstanbul'un önemli doğal alanlarına sahip bölgelerinden biri olan Arnavutköy, yaşadığı kentsel saçaklanma süreci ile birlikte önemli dönüşümler yaşamaktadır. Bu dönüşümleri ortaya çıkaran temel faktörler 3.Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul

3.Havalimanı Projesi, İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı Projesi'dir. Projelerin Arnavutköy'ün tarım, orman havza gibi doğal alanları üzerinde planlanması, bu alanların yapılaşma sonucu dönüşüme uğrayarak yok olması sonucunu getirmektedir.

Tez kapsamında, yeni ulaşım yatırımları sonucu Arnavutköy'deki değişim, orman alanları, tarım alanları ve havza alanları gibi doğal değerler ile arazi fiyatları, mülkiyet yapısı gibi ekonomik değerler üzerinden, analiz edilmiştir. Doğal değerler ve ekonomik değerlerdeki değişimlere yönelik veriler yorumlanarak, projelerin Arnavutköy'ün gelişim sürecine etkilerine yönelik sonuçlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Kentsel Saçaklanma, Ulaşım, Arazi Kullanımı, Arnavutköy

ABSTRACT

NEW ARRIVAL INVESTMENTS THE ROLE OF URBAN SPRAWL IN CASE ISTANBUL-ARNAVUTKÖY COUNTY

Demirhan, Hamdi

Urban Systems and Transport Management Program

Supervisor: Asst. Associate Professor: Ayfer YAZGAN

September, 2013, 149 Pages

The phenomenon of urban sprawl is one of the most important problems facing today's cities. Urban redevelopment is a common cause of physical development, physical development of cities, depending on the construction parts of the wall leads to the emergence of pressure. However, usually the wall areas of natural areas in urban areas, urban fringing makes a significant threat to the future of these areas.

The phenomenon of urban sprawl on the construction, which put pressure on natural areas, economic structure, demographic structure, depending on factors such as housing and transportation choices arise. Decisions directly affect the choice of transport in the urban functions, urban sprawl transportation makes it one of the primary factors in the process of revealing.

Impact of urban transport functions of the router, the new transportation investments is reflected in the change process in the post-parietal regions. The increasing availability of new transportation investments emergence of wall constructions on natural areas regions, these regions have begun to experience the phenomenon of urban sprawl. Urban sprawl, along with the construction of natural areas to be protected as a result of the urban land into more, which is very necessary for human life as a result of natural areas do not show that the urban sprawl.

Istanbul is one of the areas with important natural areas Arnavutköy, experienced major transformations in the lives of urban sprawl process. It brings out the basic factor that transforms 3.Bridge and the North Marmara Motorway Project, Istanbul Third Airport Project, Istanbul European Side Reserve Housing Area Project.

Arnavutköy projects in agriculture, forestry, such as watershed planning on natural areas, these areas were transformed as a result do not result in construction brings.

Scope of this thesis, a result of investments in new transport Arnavutköy change, forests, agricultural lands and natural resources and land prices, such as catchment areas, such as ownership structure of economic values, have been analyzed. The data for changes in the economic values of natural values and interpreted the results of the impact of the development process Arnavutköy projects are presented

Key words: Urban Sprawl, Transportation, Land Use, Arnavutkoy

İÇİNDEKİLER

TABLolar	X
ŞEKİLLER	XI
KISALTMALAR	XIII
1.GİRİŞ	1
1.1. PROBLEMİN TANIMLANMASI.....	3
1.2. ÇALIŞMANIN AMACI	4
1.3. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ VE KAPSAMI	4
1.4. BÖLÜM İÇERİKLERİ.....	6
2. KAVRAMSAL TANIMLAMA	7
2.1.KENTSEL SAÇAKLANMA	7
2.1.1.Kentsel Saçaklanma – Kentsel Büyüme	9
2.1.2. Kentsel Saçaklanmanın Gelişimi	10
2.1.2.1 Gelişmiş Ülkelerde	11
2.1.2.2 Gelişmekte Olan Ülkelerde	14
2.1.3 Kentsel Saçaklanmanın Nedenleri.....	15
2.1.4 Kentsel Saçaklanmanın Özellikleri.....	18
2.2. BÖLÜM SONUCU	19
3.ULAŞIM VE KENTSEL SAÇAKLANMA	21
3.1. ULAŞIM VE KENTSEL ULAŞIM.....	21
3.2.ULAŞIM FAKTÖRLERİNİN KENTSEL SAÇAKLANMADAKİ BELİRLEYİCİLİĞİ.....	23
3.2.1.Alansal Erişilebilirlik	24
3.2.2.Yeni Ulaşım Yatırımları	26
3.2.3.Bireysel Araç Sahipliliği	27
3.3 ULAŞIM-KENTSEL SAÇAKLANMA VE KENT FORMUNDAKİ DEĞİŞİM	29
3.4. ULAŞIMIN KENTSEL SAÇAKLANMA ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	37
3.4.1.Doğal ve Çevresel Yapı Üzerindeki Etkiler-Tehditler	37
3.4.1.1 Tarım Alanları Üzerindeki Etkiler	38
3.4.1.2 Havza Alanlarındaki Etkiler	39

3.4.1.3 Orman Alanlarındaki Etkiler	41
3.4.2. Arazi Kullanımı Üzerinde Yarattığı Etkiler	42
3.4.3 Mülkiyet Yapısı ve Arazi Fiyatlarına Etkileri.....	45
3.4.4. Sosyo-Ekonomik Yapıya Etkileri.....	48
3.5.AVRUPA'DA KENTSEL SAÇAKLANMAYA BAĞLI DEĞİŞİMLER.	49
3.6.İSTANBUL'DA ULAŞIMA BAĞLI KENTSEL SAÇAKLANMA VE PLANLAMA	52
3.6.1. İstanbul'da Ulaşım Politikalarının Kentsel Saçaklanmaya Etkisi Ve Kent Formundaki Değişim (1830-2000 Sonrası Dönem)	52
3.6.1.1. 1830-1927 Arası Dönem	53
3.6.1.2. 1927-1945 Arası Dönem	54
3.6.1.3. 1945-1970 Arası Dönem	56
3.6.1.4. 1970-1980 Arası Dönem	60
3.6.1.5. 1980-2000 Arası Dönem	67
3.6.1.6. 2000 Yılı Sonrası Dönem	76
3.7. BÖLÜM SONUCU	79
4.ARNAVUTKÖY'DE ULAŞIM YATIRIMLARININ MEKÂNSAL BÜYÜME VE KENTSEL SAÇAKLANMADAKİ ROLÜ	82
4.1. ARNAVUTKÖY İLÇESİ'NİN GENEL YAPISI	82
4.1.1. Arnavutköy'ün İstanbul'daki Yeri ve Konumu	82
4.1.2. İdari Yapı.....	84
4.1.3. Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Yapı.....	86
4.1.4. Mekânsal Gelişim Süreci	91
4.1.5. Arazi Kullanım Yapısı	99
4.1.6. Plan Kararları	112
4.2.ARNAVUTKÖY'DE YENİ ULAŞIM YATIRIMLARI VE KENTSEL SAÇAKLANMA	115
4.2.1. Kuzey Marmara Otoyolu	115
4.2.2. İstanbul 3.Havalimanı Projesi.....	121
4.2.3 İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı Projesi	122
4.3.ULAŞIM YATIRIMLARININ ARNAVUTKÖY'ÜN BÜYÜMESİNDEKİ ROLÜ VE ETKİLERİ	125
4.3.1. Orman Alanları Üzerindeki Etkileri	125
4.3.2. Tarım Alanları Üzerindeki Etkileri.....	128
4.3.3. Havza Alanları Üzerindeki Etkileri.....	131

4.3.4 Arazi Fiyatları Üzerindeki Etkisi	133
4.3.5. Mülkiyet Yapısı Üzerindeki Etkiler.....	137
4.3.6. Nüfus ve İşgücü Üzerindeki Etkiler.....	139
4.4. BÖLÜM SONUCU VE SENTEZ.....	140
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	145
KAYNAKÇA	150

TABLULAR

Tablo 2. 1: Kentsel saçaklanmayı etkileyen faktörlerin dağılımı	17
Tablo 4. 1: Arnavutköy İlçesi nüfus gelişimi (1980-2013).....	87
Tablo 4. 2: Arnavutköy ilçesi eğitim durumu	88
Tablo 4. 3: Arnavutköy İlçesi 2013 yılı kent karakter tablosu.....	99
Tablo 4. 4: Tarım alanlarındaki değişim (1980-2013).....	103
Tablo 4. 5: Arnavutköy İlçesi Nazım İmar Planları (1/5000)	114
Tablo 4. 6: Havza alanlarında ortalama yoğunluk değerleri	115
Tablo 4. 7: Orman alanlarının projelere göre etki tablosu	127
Tablo 4. 8: Tarım alanlarının projelere göre etki tablosu.....	130
Tablo 4. 9 : Tarım arazi çeşitlerine göre projelerin etki tablosu	130
Tablo 4. 10: Arazi fiyatlarındaki değişim (2005-2009)	134
Tablo 4. 11: Arazi fiyatlarındaki değişim (2010-2013)	136
Tablo 4. 12: Mülkiyetlerin değişim sayıları (2010-2013).....	137
Tablo 4. 13: Üst ölçekli projelerin etki alanlarına ait nüfus hesabı	139

ŞEKİLLER

Şekil 1. 1: Dünyadaki kentsel ve kırsal nüfustaki değişim	2
Şekil 3. 1: Erişilebilirlik ve yoğunluk kademelenmesi	25
Şekil 3. 2: Yeni ulaşım yatırımları ve yapılaşma döngüsü.....	26
Şekil 3. 3: Yeni ulaşım yatırımları ve kentsel saçaklanma ilişkisi.....	27
Şekil 3. 4: Türkiye’de özel araç sayısındaki değişim sayısı (2001-2013)	28
Şekil 3. 5: İlk yerleşmelerde kent formu	31
Şekil 3. 6: Ulaşım modelleri ve kent formu	32
Şekil 3. 7: Y.Mata lineer kent modeli	33
Şekil 3. 8: Otomobil döneminde kent formu.....	34
Şekil 3. 9: Otoyol döneminde kent formu	35
Şekil 3. 10: Ulaşım -Kentleşme ilişkisi.....	43
Şekil 3. 11: Avrupa’da kentsel saçaklanma bölgeleri	50
Şekil 3. 12: Avrupa’da nüfus, ulaşım ağı ve yapılaşmış alanlar	51
Şekil 3. 13: 1916 Yılında İstanbul’un kentsel makroform yapısı	54
Şekil 3. 14: İstanbul 1930 yılı kent makroformu	55
Şekil 3. 15: İstanbul kent formu gelişim yönleri (1960 yılı).....	59
Şekil 3. 16: İstanbul’un 1965 yılı kent makroformu	60
Şekil 3. 17: Boğaziçi Köprüsü (1973 yılı)	61
Şekil 3. 18: İstanbul kent formu gelişim yönleri (1970-1980 dönemi).....	62
Şekil 3. 19: İstanbul’un 1973 yılına kadar olan dönemdeki kent makroformu.....	63
Şekil 3. 20: Birinci Boğaz Köprüsü çevresindeki yapılaşma durumu	64
Şekil 3. 21: İstanbul’daki araç sayısındaki değişim	67
Şekil 3. 22: İstanbul’daki köprülerin yoğunluklarındaki değişim (1973-2010).....	68
Şekil 3. 23: İstanbul’un makroformundaki değişim.....	70
Şekil 3. 24: Orman alanları üzerinde kurulan kapalı siteler.....	72
Şekil 3. 25 : Havza alanları üzerindeki yapılaşmalar	73
Şekil 3. 26: İstanbul’daki İlçelerin kuruluş dönemleri	75
Şekil 3. 27: Kentsel merkez ve kentsel saçaklanma bölgeleri	77
Şekil 3. 28: Köprü Kapasiteleri ve Geçen Araç Sayısı	78

Şekil 4. 1: Arnavutköy İlçesi'nin konumu	83
Şekil 4. 2: Arnavutköy İlçesi'ni oluşturan ilk kademe belediyeleri.....	84
Şekil 4. 3: Arnavutköy İlçesi'ndeki mahalle ve köyler	85
Şekil 4. 4: Arnavutköy'deki İşgücünün sektörel dağılımı	89
Şekil 4. 5: Arnavutköy İlçesindeki sanayi alanları ve ticaret merkezleri.....	90
Şekil 4. 6: Arnavutköy İlçesi 1850 yılı görüntüsü	91
Şekil 4. 7: Arnavutköy 1970 yılı kent makroformu	92
Şekil 4. 8: Arnavutköy 1985 yılı kent makroformu	93
Şekil 4. 9: Uygulama İmar Planı'nda hisseli parselasyon ve sanayi alanları.....	95
Şekil 4. 10: Sanayi alanlarının uygulanmış hali.....	95
Şekil 4. 11: Arnavutköy'de kapalı site yerleşme alanının öncesi	96
Şekil 4. 12: Arnavutköy'de kapalı sitenin yapılaşmış hali.....	97
Şekil 4. 13: Arnavutköy İlçesi 2013 yılı makroform yapısı.....	98
Şekil 4. 14: Arnavutköy İlçesi orman alanları	101
Şekil 4. 15: Arnavutköy İlçesi'ndeki tarım alanları	104
Şekil 4. 16: Arnavutköy İlçesi havza alanları	107
Şekil 4. 17: Arnavutköy İlçesi kentsel ve kırsal Merkezler	110
Şekil 4. 18: Arnavutköy mevcut arazi kullanım yapısı	111
Şekil 4. 19: 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda Arnavutköy	112
Şekil 4. 20: 3.Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul güzergâhı.....	116
Şekil 4. 21: 3.Köprü güzergâhında kalan alanların mevcut durumu.....	118
Şekil 4. 22: Kuzey Marmara Otoyolu Arnavutköy Güzergâhı	119
Şekil 4. 23: İstanbul 3.Havalimanı Proje Alanı.....	121
Şekil 4. 24: Arnavutköy sınırındaki Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı.....	123
Şekil 4. 25: Üst ölçekli proje alanlarının görünümü	124
Şekil 4. 26: Projelerden etkilenen orman alanları	126
Şekil 4. 27: Projelerden etkilenen tarım alanları	129
Şekil 4. 28: Projelerden etkilenen havza alanları	132
Şekil 4. 29: Kırsal alandaki mülkiyetlerin değişim sayısı grafiği	138
Şekil 4. 30: Kentsel alandaki mülkiyetlerin değişim sayısı grafiği.....	138
Şekil 4. 31: Arnavutköy'de yeni yatırımlar ve arazi kullanımındaki değişim	144

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme Raporu
EEA	: Avrupa Birliği Çevre Ajansı
FFP	: Freeman Fox&Partners
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İSKİ	: İstanbul Su Ve Kanalizasyon İdaresi
MİA	: Merkezi İş Alanı
TEM	: Trans Europa Motorway
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
UN	: Birleşmiş Milletler

1.GİRİŞ

Kentlerin büyüme şekilleri Özellikle 1980'li yıllardan sonra akademik çevrelerde giderek daha fazla tartışılan konulardan biri haline gelmiştir. Bu nedenle mekânsal büyüme (kentlerin fiziksel gelişmesi) şehirsal form, şehirsal gelişme konularında ve bunların birbirleri ile olan etkileşimleri üzerine çok sayıda araştırmalar yapılmıştır. Günümüzde gelinen nokta, planlama politikaları ve mekânsal stratejilere bağlı olarak ortaya çıkan birbirinden farklı mekânsal büyüme biçimlerinin, artık her yönüyle incelenmesi gereken konular olduğudur (Terzi ve Bölen 2010).

Planlama literatüründe yapılan tartışmalarda kentlerin büyüme biçimlerinin kentlere olumlu ve olumsuz etkilerinin olduğu belirlenmiştir. Büyüme biçimleri, çevresel sürdürülebilirlik, sosyal adalet ve ekonomik verimlilik başlıkları altında incelendiğinde kontrolsüz büyüme biçimi olan kentsel saçaklanmanın kentler üzerinde bir dizi ekonomik, sosyal ve çevresel sorunlara yol açması nedeniyle, diğer büyüme şekillerine göre kentleri daha fazla etkilediği belirlenmiştir (Terzi ve Bölen 2010).

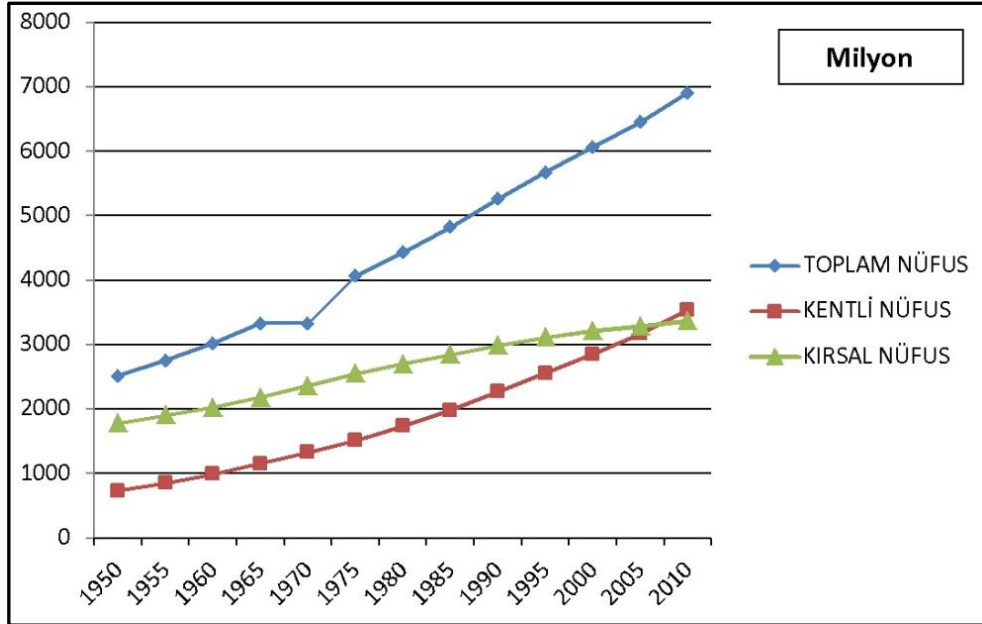
Kentler var olduklarından bu yana ekonomik ve politik koşullar doğrultusunda, ağırlık noktası farklılaşan güç ya da yönlendirici dinamikler olarak ifade edilebilecek etkilerle değişmektedir. Aslında değişimlerin kaynağında teknolojik buluş ve yenilikler olmakla birlikte; dönemin koşulları gereği kimi kez yönetim ve din, kimi kez finans, kimi kez de sanayi dinamiği kentsel biçimlerin/makroformların temel değişkeni olarak karşımıza çıkmaktadır (Akın 2012).

20.yüzyılın ikinci yarısından itibaren özellikle gelişmekte olan ülkelerde kentleşme, ekonomik ve sosyal değişimin etkin bir unsuru olarak mekâna yansımaya başlamıştır. İnsanların belirli ihtiyaçlarını karşılamak için hareket etmek zorunda olması, bu hareketin de hizmet arzı bakımından kırsal bölgelere göre daha uygun bir yapıya sahip olan kentsel bölgelere doğru yapılması, kentlerin büyümesi (yayılmasını) sonucunu getirmiş ve artan nüfus ile birlikte de, kentlerde çarpık kentleşme sorunu ortaya çıkmıştır.

Çarpık yapılaşma ile sonlanan kentsel alanlara hareket süreci, dünyada endüstri devriminin yaşanması ile birlikte tarımda emek yoğun üretim modelinden, daha fazla makinelerin kullanıldığı üretim modeline geçilmesi ile başlatmıştır. 1940'lı yıllarda ortaya çıkan dünyadaki büyük ekonomik kriz, 2.Dünya Savaşı (1939-1945) gibi gelişmeler sonucu işsiz kalan insanlar, iş bulmak için iş olanaklarının daha iyi olduğu kentlere göç etmek zorunda kalmışlardır. Kırsal bölgelerdeki tarım alanlarından kopan nüfus, kentlerin çeper bölgelerine yerleşmeye başlamıştır. 20.yüzyılın ilk yarısında başlayan kırsal bölgelerdeki kopuş zamanla hızlanarak 21.yüzyılda da devam etmiştir.

Yapılan araştırmalar, dünyada kentsel nüfusun 1950'den günümüze kadar yaklaşık iki katına çıktığını ve dünya nüfusunun yüzde 60'ının kentsel alanlarda yaşadığını göstermektedir (bkz. Şekil 1.1). Mevcut eğilime göre her yıl yaklaşık 50 milyon kişi, her hafta yaklaşık 1 milyon kişi kent nüfusuna katılmaktadır. Bu artışların yüzde 90'ından fazlası gelişmekte olan ülkelerde gerçekleşmektedir. 2050'de dünya nüfusunun üçte ikisinin kent sakini olması beklenmektedir.

Şekil 1. 1: Dünyadaki kentsel ve kırsal nüfustaki değişim



Kaynak: Dünya Ekonomi ve Stratejik Araştırmalar Merkezi-Haziran, 2010

Dünyada artan nüfusun barınma ihtiyacının karşılanması için yeni kırsal alanlar kentsel toprağa dâhil edilirken, kent merkezlerinin yoğun bir yapılaşmaya sahip olması nedeniyle, kentin çeper bölgeleri yeni yapılaşma bölgeleri olarak seçilmektedir.

Bir bölgenin yaşam alanı olarak seçilmesinde temel koşutlardan birinin ulaşım olması nedeniyle, ulaşım yatırımları ile kentsel toprağa dâhil edilen çeper bölgelerin erişilebilirliği artırılmaktadır. Erişilebilirliği artan çeper bölgeler böylece konut dışındaki kentsel fonksiyonlar için de yer seçimi için cazip hale gelmektedir.

Yeni yapılaşmalar için kentsel toprağa dâhil edilen çeper bölgelerin, kentler için farklı bir fonksiyon daha bulunmaktadır. Bu bölgeler genelde kentin doğal alanları yönünden en zengin bölgeleri durumundadırlar. Çeper bölgelerin yeni ulaşım yatırımları ile desteklenerek yapılaşmaya açılması bu alanların üzerinde de baskının oluşmasına ve zamanla da kentsel alanlara dönüşmesine neden olmaktadır.

İstanbul, yeni ulaşım yatırımları sonucu doğal alanlarının yapılaşmış alanlara dönüştüğü kentlerden biridir. Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yolu E-5 Karayolu ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ile bağlantı yolu yolan D-100 karayolunun (TEM) yapılırken kentsel arazi kullanımı üzerindeki etkilerinin doğru bir şekilde hesaplan(a)maması nedeniyle, bu ulaşım yatırımları çevresindeki doğal alanların kentsel alanlara dönüşmesine neden olmuştur. Bu nedenle ulaşım problemine karşı geliştirilen yeni ulaşım yatırımları zamanla kentsel saçaklanma gibi sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Hazırlanan tez kapsamında kentsel saçaklanma olgusu ve kentsel saçaklanmada etkili olan faktörler ortaya konmuştur. Özellikle büyük ulaşım yatırımlarının kentsel saçaklanmadaki rolü ve kent biçimine etkisi, İstanbul'daki büyük ulaşım yatırımları olan Boğaziçi Köprüleri ve bağlantı yolları özelinde tartışılmıştır. Bu çalışmanın örnek alan incelemesinde son dönemde büyük ulaşım yatırım kararları ile gündeme gelen Arnavutköy yerleşmesi seçilmiştir. 3.Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul 3.Havalimanı ve Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı projelerinin Arnavutköy'ün saçaklanarak fiziksel büyümesi üzerindeki etkileri ve bu etkilerin ortaya çıkardığı sonuçlar belirlenmeye çalışılmıştır.

1.1. PROBLEMİN TANIMLANMASI

Kentsel saçaklanma olgusu, özellikle kentlerin kırsal bölgelerini fiziki, ekonomik ve sosyal yönden dönüştürmektedir. Yeni ulaşım yatırımları ile birlikte kırsal bölgelerde erişilebilirliğin artması ile bu dönüşüm hız kazanmaktadır. Genelde negatif sonuçlar

üreten bu dönüşüm süreci, başta gündemde olan ulaşım projeleri ile birçok üst ölçekli projeyi bünyesinde barındıran Arnavutköy’de de etkin bir şekilde yaşanmaktadır.

Tez kapsamında, saçaklanarak fiziksel büyüme gösteren Arnavutköy’de, saçaklanmanın boyutları ortaya konarken yaşanan dönüşüm süreci ile birlikte başta kırsal arazi kullanımı yapısındaki değişim olmak üzere, sosyal ve ekonomik yapı, demografik yapı, mülkiyet yapısı, arazi fiyatları gibi konulardaki değişimlerin belirlenmesi önemlidir.

Hazırlanan çalışmada, Arnavutköy’de gündeme gelen büyük ulaşım yatırımlarının etkilerinin ortaya konularak; kentsel gelişmeyi doğru bir şekilde yönlendirecek planlama araçlarının ortaya konulması amaçlanmıştır.

1.2. ÇALIŞMANIN AMACI

Ulaşım kararlarının çevresel, ekonomik ve sosyal etkilerinin tam olarak değerlendirilmeden ele alınması, bu kararların kentlerde farklı yansımalarının ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Bölgelere olan erişilebilirliğin artması bu yansımalarından biridir. Bölgelere olan erişilebilirliğin artması insanların sosyo-ekonomik yapılarındaki iyileşmelerle birleşmesi sonucu kent merkezlerinden kopuşlar ve kent çeperinde kentsel saçaklanma alanlarının ortaya çıkışına neden olmaktadır. Hazırlanan çalışma ile İstanbul’un çeper yerleşimlerinden biri olan Arnavutköy yerleşmesinde, kentsel saçalanmada etkin bir faktör olan ulaşım kararlarının, fiziksel büyümenin biçimlerinden biri olan kentsel saçaklanmadaki rolü ve kentlerin değişimine yönelik etkilerinin ve sonuçlarının çok boyutlu olarak ortaya konması amaçlanmıştır.

1.3. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ VE KAPSAMI

Tezin hazırlanması aşamasında kuramsal çerçevede yerli ve yabancı literatür taranmış, kentsel saçaklanma (urban sprawl), ulaşım, kentsel büyüme ve kent formu üzerine yapılan çalışmalar incelenmiştir. İncelenen kaynaklar ile kentsel saçaklanma, kentsel ulaşım ve kent formu kavramlarına yönelik tartışmaların ortaya konulması amaçlanmıştır.

Tez kapsamında örnek alan olarak seçilen Arnavutköy İlçesi; İstanbul'un kuzeyinde orman, su havzası, tarım alanları ile çevrili bir bölge olup, kentsel gelişme açısından saçaklanma sürecinin devam ettiği bir yerleşimdir. Bu kapsamda Arnavutköy'de öngörülen yeni ulaşım yatırımları ve bu yatırımların yaratacağı etkilerin belirlenebileceği ölçek açısından, örnek olabilecek bir yerleşim olarak seçilmiştir. Alan çalışması üst ölçekli planlar, projeler, arazi kullanım kararlarının dönemsel olarak karşılaştırılması, arazi fiyatları ve mülkiyet yapısı üzerinde yapılan çalışmalara dayandırılmıştır.

Tez kapsamında literatür taraması yapılırken, kentsel saçaklanmanın Avrupa kentleri üzerindeki etkileri, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel saçaklanma süreçleri karşılaştırılmıştır. İstanbul'daki ulaşım kararlarına bağlı kentsel saçaklanma süreci ve kentin büyüme süreci ile birlikte değişen kent formu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışmada kentsel saçaklanma sürecinin yaşandığı Arnavutköy'de son dönemlerde ortaya çıkan üst ölçekli projeler ile birlikte yaşanan fiziksel büyüme ve bu büyümenin nedenleri ile birlikte olası sonuçlarının tartışılması amaçlanmıştır. Bu amaçla da çalışma alanına yönelik olarak öncelikle İstanbul için getirilen büyük ulaşım projelerinin kentsel saçaklanmaya ilişkin olası etkileri ortaya konmuştur. Çalışma kapsamında alan araştırmalarına yönelik olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve diğer resmi kurumlar tarafından dönemsel olarak üretilmiş harita, plan ve uydu görüntülerinden faydalanılmıştır. Ayrıca diğer kurum ve kuruluşlar tarafından İstanbul için hazırlanmış çalışmalar kullanılmıştır.

Ulaşım yatırımlarına bağlı olarak Arnavutköy İlçesi'nin kentsel ve kırsal bölgelerindeki olası mekânsal, çevresel ve sosyo-ekonomik yapıdaki değişim test edilirken kullanılan yöntemler ise ;

- I. Bölgedeki arazi fiyatlarındaki ve arazi sahipliliğindeki değişim.
- II. Bölgeye ilişkin getirilen planlama kararlarının ve bu kararlardaki değişim.
- III. Bölgeye ilişkin ortaya çıkan yatırım kararları ve talepleri.
- IV. Mevcut arazi kullanış ve oluşacak arazi kullanım deseninin kentsel saçaklanma nedenleri ve sonuçları ile karşılaştırılması.

Çalışma kapsamında üst ölçekli ulaşım yatırımlarının kentsel saçaklanmadaki rolü ile birlikte, bu yatırımlar sonrası ortaya çıkan projelerin kentsel arazi kullanımı üzerindeki etkisi incelenmiştir. İncelemeden elde edilen sonuçlar ile Arnavutköy İlçesi'nin gelecekteki olası arazi kullanımındaki değişimler, bu değişimlerin etkisi ve ortaya çıkacak muhtemel kent formu ile birlikte, Arnavutköy'deki bu fiziksel büyümenin İstanbul metropolüne olası etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

1.4. BÖLÜM İÇERİKLERİ

Tezin giriş bölümünde tezin amacı ve kapsamı üzerinde durulmuştur. Ayrıca bu amaca ulaşmak için izlenecek yöntem belirtilmiştir. Yine çalışmanın bu bölümünde tezin kapsamı ve bölüm içeriklerinin açıklanması yapılmıştır.

Tezin ikinci bölümünde, kentsel saçaklanma kavramı tartışılırken, kentsel saçaklanmanın ortaya çıkışı, kentsel saçaklanmanın nedenleri, etkileri, özellikleri ve sonuçlarına yönelik bilgiler verilmiştir. Ayrıca kentsel saçaklanma ile kentsel büyüme arasındaki belirleyici farklar ortaya konulmuştur.

Tezin üçüncü bölümünde, kentsel saçaklanma ve ulaşım arasındaki ilişki ve bu ilişki sonucu kentsel saçaklanma bölgelerindeki değişim süreci sonuçları ile birlikte incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde Avrupa kentlerindeki ve İstanbul'daki ulaşım politikalarına bağlı olarak yaşanan kentsel saçaklanma süreci ve bunun sonucunda ortaya çıkan yapısal değişim incelenmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde, çalışmanın örnek alanı olan Arnavutköy ve Arnavutköy'deki ulaşım yatırımları ve projelerin etkileri üzerinde durulmuştur. Bu bölümde Arnavutköy'e ait bilgilere yer verilerek bölgenin mekânsal, ekonomik ve sosyal yapısı anlatılmıştır. Bölümün devamında Arnavutköy'ü etkileyen üst ölçekli projeler hakkında bilgiler verilerek bu projelerin Arnavutköy içindeki konumları tariflenmiştir. Bölümün sonunda üst ölçekli projelerin Arnavutköy'e etkileri, doğal alanlar, nüfus ve işgücü, mülkiyet, arazi fiyatları konu başlarında tartışılarak, yeni ulaşım yatırımlarının Arnavutköy'ün fiziksel büyümesindeki etkileri sonuçları ile birlikte ortaya konulmuştur. Tezin son bölümünde ise genel sonuç ve değerlendirmeye yer verilerek, çalışma tamamlanmıştır.

2. KAVRAMSAL TANIMLAMA

Çalışmanın bu bölümünde, kentlerin mekânsal yapısının oluşmasında ve var olan mekânsal yapının değişmesinde belirleyici bir role sahip olan kentsel saçaklanma kavramına yönelik bilgilere yer verilerek, çalışmanın kuramsal altyapısının oluşturulması amaçlanmıştır.

2.1.KENTSEL SAÇAKLANMA

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından sonra, üretimde, ulaşımda ve iletişimde, ileri düzeyde teknolojik gelişmelerin gündeme gelmesiyle, metropoliten kentlerin yapısında, büyümesinde, çevresindeki yerleşmelerle olan ilişkilerinde önemli farklılaşmalar oluşmaya başlamıştır (Karataş 2008).

Giderek genişleyen ve yayılan kent çevre yerleşmelere doğru gelişimini devam ettirmiştir. Oluşan yeni örgütlenmelere paralel olarak, bazı kentsel fonksiyonlar metropoliten kentin yerleşim alanlarının sınırının dışında yer seçmeye başlamış, bu nedenle sürekli olmayan, arada boş, kullanılmayan alanların bulunduğu, kopuk bir yerleşim örüntüsü oluşmaya başlamıştır. Metropoliten kentin bu yeni büyüme biçimi “kentsel saçaklanma” (urban sprawl) olarak adlandırılmaktadır (Karataş 2008).

Kentsel saçaklanma konusunun çok yönlü oluşu, bu kavramın tanımlanmasından, kentler üzerinde yarattığı etkilerin açıklanmasına kadar olan anlam genişliğini, ortak bir paydada toplamayı zorlaştırmaktadır (Tamer 2009). Bu nedenle kentsel saçaklanmayı tanımlamak için “saçak”, “kentin kırsalı”, “Kentın Kırsal Saçakları”, “Banliyö Alanları”, “Deskota Bölgeleri”, ”Metropoliten Saçak” gibi farklı tanımlayıcı ifadeler kullanılmıştır (Günay 2007).

Clup (2000)’e göre kentsel saçaklanma, plansız büyümeyi, çalışma alanlarını, hizmet alanlarını, ticaret alanlarını ve eğitim alanlarını içerisine alan merkezi bölgeler ile bu bölgeler dışında gelişen düşük yoğunluklu konut bölgelerinin mekânsal olarak ayrılarak, aralarındaki iletişimin özel araçlarla sağlandığı gelişim biçimi olarak tanımlamıştır.

Daniels (2004) ise kentsel saçaklanmayı tanımlarken saçaklanma bölgelerinin yoğunluk ve kent merkezine olan uzaklığını dikkate almış ve saçaklanma bölgesinin, kent merkezinden 5 km. ile 50 km. arası uzaklıkta ve her 10 dönümlük alanda yaklaşık 500 kişinin yaşadığı sınırlı alanlar olarak tanımlamıştır.

Heimlich ve Anderson, (2001) tarafından kentsel saçaklanma bölgelerine yönelik yapılan tanımlamada ise bu bölgelerin metropoliten bölgenin bir parçası olmakla birlikte kent olarak tanımlanabilecek kadar yoğunluğa ulaşmadıkları, düşük yoğunluklu (her dönümünde 2 veya daha az konutun bulunduğu), yeni konut, ulaşım ve ticari fonksiyonlarla gelişme eğilimine giren ve bu gelişmeler ile kırsal yapıdan kentsel yapıya doğru ilerleyen bölgeler olarak tanımlamıştır.

Karataş (2008) ise, kentsel saçaklanmayı özellikle konut fonksiyonunun kent dışında yer seçmesine paralel olarak kentlerin yapılaşarak büyümesi, çevresindeki kırsal yerleşmeleri etkilemiştir. Bu etki ile birlikte kırsal bölgelerde hızlı bir yapısal dönüşüm başlamıştır. Bunun sonucunda, sürekliliği olmayan, arada kullanılmayan alanların bulunduğu, birbirinden kopuk yerleşim örüntüleri oluşmuş ve kentin bu yeni büyüme biçimi olarak tanımlanmıştır.

Keleş (1998), tarafından kentsel saçaklanmaya yönelik yapılan tanımlamada, kentin itici özellikleri kullanılmış ve saçaklanmayı; kentsel boşalma, kentin düzensiz gelişmesi, kentin aşırı ölçüde kalabalıklaşması, toprak değerlerinin yükselmesi ve işlevlerini gereği gibi yerine getirememesi sonucunda kentteki insanların ve kentsel fonksiyonların özel araçlardan ve toplu taşıma araçlarından da faydalanarak banliyölere göçme süreci olarak tanımlamıştır.

Glaeser ve Kahn (2003) tarafından kentsel saçaklanmaya yönelik yapılan tanımlamada ise saçaklanmanın kentsel gelişme politikalarının bir parçası olmasından çok, arabaya bağımlı yaşam tarzının bir sonucu olduğu belirtilmiştir.

Kentsel Saçaklanma” kavramının açıklanmasında farklı tanımlamalar bulunsa da kavramın tanımlanmasında ortak nokta saçaklanmanın, kent çeperinde ve kırsal alanlara doğru hızlı ve plansız bir büyüme şekli olduğudur (Tamer 2009).

Ancak Özellikle Keleş (1998) ve Karataş (2008) tarafından yapılan tanımlamalarda, hem bazı kentsel fonksiyonların kentin dışındaki kırsal bölgelerde yer seçmesi hem de kent merkezindeki sorunların kent saçaklanmanın önemli etkenleri olarak görülmesi, bu tanımlamaları diğerlerinden ayırmaktadır. Tez kapsamında yapılan araştırma ve incelemeler de bu tanımlamaların ışığında yapılmıştır.

Kentsel saçaklanma, bugün etkisi ve dinamikleri farklı olsa da, gelişmiş ve gelişmekte olan ülke kentlerinin gündemini oluşturmaktadır. Gelişmiş ülkelerde çeşitli planlama araçları ile kontrol altına alınmaya çalışılan kentsel saçaklanma, gelişmekte olan ülkelerde ise farklı boyutlarda yaşanmakta ve kent hukukunun neredeyse yok sayıldığı, düzensizliğin hâkim olduğu bir yapı göstermektedir.

2.1.1.Kentsel Saçaklanma – Kentsel Büyüme

Dünyada Sanayi devrimi ile birlikte ortaya çıkan ekonomik değişimler, kentlerin mekânsal yapısını ciddi bir şekilde etkilemiştir. 20.Yüzyılın başından itibaren başlayan bu mekânsal değişim süreci, özellikle 2.Dünya Savaşı'ndan sonra radikal değişimler göstermiştir. Kentler 2.Dünya Savaşı'ndan sonra dünün kentlerinden koparak farklı bir gelişim eğilimine girmeye başlamışlardır (Uysal 2003).

Dünyada 20.yüzyılın ikinci yarısından sonra gelişen “küreselleşme” olgusu ile birlikte bu gelişim uç noktalara taşınmış ve özellikle büyük kentler de kent içi eşitsizliği tırmandırarak, başta kentsel saçaklanma ve kentsel yayılma olmak üzere kentlerde farklı mekânsal yansımaların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Uysal 2003).

Her ne kadar kentin makroformundaki değişmeyi gösteren kentsel büyüme ile kentsel saçaklanma kavramları birbirine benzer olarak görünse de, bu kavramlar arasında belirli farklılıklar bulunmaktadır (Dağlı 2007).

Kentsel büyümenin temel ölçütlerinden birisi, nüfustur. Nüfus büyümesi ile kentin diğer kentler içerisindeki kademesi artarken, nüfus ve nüfus yoğunluğunun getirdiği hizmetler ise, çevredeki diğer birçok kenti, büyüyen kentin etki alanına sokmaktadır. Kentin bu büyüme nedeni, hizmet sunmuş olduğu ve hizmet verdiği hinterlandının genişlemesidir.

Kentsel büyümenin tanımlanmasındaki bir diğer ölçüt ekonomidir. Kent ekonomisinin merkezinde yer alan yığılma kuramına göre, bir kentin hizmetlerin sunulmasını ekonomik kılması, bu hizmeti sunanları kente çekmektedir. Nüfusa bağlı kuramlarda olduğu gibi, ekonomik büyüme kuramlarında da süreklilik yer almaktadır. Kentte sunulan hizmetler bir çekim unsuru olmakta ve kentlerde yığılmalar ortaya çıkmaktadır. Kentsel büyümedeki bir diğer tanımlama da, kaynaklara bağlı yer seçimi ve buna bağlı büyümedir. Bu yaklaşıma göre kentler, oluşum nedenseline bağlı olarak büyüme göstermektedir (Dağlı 2007).

‘Kentsel büyüme’ kavramı kentlerin sadece mekânsal boyutlarındaki büyümeyi içermemekte, bununla beraber içinde kente yönelik birçok fonksiyonların bulunduğu kavram bütünlüğünü de içermektedir. Bu noktada da ‘kentsel büyüme’ ile ‘kentsel saçaklanma’ kavramları birbirinden ayrılmaktadır. Kentsel büyüme, kent bütünü kapsayan (merkez+saçaklanma alanı), fiziki değişimle birlikte diğer etkenleri de içerisine alan bir kavramken, kentsel saçaklanma daha çok kentin çeperlerinde yaşanan değişimi anlatmaktadır. Kentsel büyüme, kentsel saçaklanmayı da içerisine alan daha üst ölçekli bir kavramken, kentsel saçaklanma kentsel büyümenin bir biçimidir.

2.1.2. Kentsel Saçaklanmanın Gelişimi

Metropoller, ülkelerin gelişme odakları durumundadırlar. Finans, sermaye, işgücü, mal ve hizmet akımlarının merkezinde yer alırlar. Bu nedenle ülkelerin ya da bölgelerin kalkınmasında itici güç rolünü oynarlar. Bu bölgeler kentsel problemlerin en yoğun, en çarpıcı yaşandığı yerler konumundadırlar. Gelişmiş ülkelerde metropoliten yerleşmelerin dağılımı, az gelişmiş ülkelere göre daha homojen bir yapı göstermektedir. Gelişmiş ülkelerde metropoliten yerleşmelerin nüfusları belli bir denge konumunda iken, az gelişmiş ülkelere metropoliten yerleşmelerin nüfusu genellikle bir ya da birkaç bölgede kontrolsüz bir biçimde yoğunlaşmaktadır (DPT 2000).

Metropoliten alan kavramı ilk defa Amerika Birleşik Devletleri’nde yapılan araştırmalarda kullanmaya başlanmış olması nedeniyle “Kentsel Saçaklanma” kavramı da ilk defa buradaki kentlerin makroformlarındaki değişimi için kullanılmıştır. Daha sonra Avustralya ve Avrupa kıtalarında da “kentsel saçaklanma” benzer anlamlarıyla kullanılmaya başlanmıştır.

20.yüzyılın başında Amerika’da Chicago kenti çevresinde gelişen banliyöler nedeniyle çalışma alanları ile yaşam alanları birbirinden ayrılmaya başlamıştır. Banliyöler ile merkezi alanlar arasında gelişen ulaşım bağlantıları ile birlikte kentsel fonksiyonlar da kentin bu bölgelerine doğru kaymaya başlamış ve böylece Chicago kent merkezi ile doğrudan ilişkili olan çeper yerleşimler oluşmuştur (Özçevik,1999).

20.yüzyılın ikinci yarısından sonra ortaya çıkan göçlerin, kentin farklı bölgelerine yapılmaya başlanması, kent formlarının değişime uğramasına neden olmuştur. Bu duruma kent merkezindeki doygunluktan kaynaklanan çözümler, ulaşım altyapılarındaki gelişmeler de eklenince çeper bölgelerdeki saçaklanma alanlarının sayısı hızla artmıştır (Günay 2007).

Gelişen kentsel hizmetler ile birlikte saçaklanma bölgelerinin yol, kanalizasyon gibi altyapı yatırımları ile desteklenmesi, kent merkezinde yaşayan üst gelir grubuna sahip bireylerin de yeni yerleşim talepleri için kent çeperindeki bölgeleri tercih etmeye başlamasına neden olmuştur. 20.yüzyılın ikinci yarısından sonra “kentsel saçaklanma” kavramı üst gelir grubu tarafından oluşturulan bu bölgeler için de kullanılmaya başlanmıştır.

Başlangıçta dünyadaki kentleşme–metropolleşme sürecinin kaçınılmaz evrelerinden biri olarak görülen kentsel saçaklanma, bugün, kentlerde değerli açık alanları tüketen, kentsel peyzajı bozan, yetersiz planlanmış büyüme anlamında kullanılmaya başlanmıştır. Bu bağlamda kentsel saçaklanmanın gelişmiş ve gelişmekte olan ülke kentlerindeki biçiminin incelenmesi önemlidir.

2.1.2.1 Gelişmiş Ülkelerde

19.yüzyılda Avrupa kentlerinde, banliyö alanları düşük gelirli işçi sınıfı için önemli birer yerleşim merkezleri olmuştur. 19.yüzyılın başında sayısı çok fazla olmayan banliyöler, yüzyılın ikinci yarısından sonra demiryollarının da gelişmesi ile birlikte demiryolu hatları boyunca artış göstermeye başlamıştır.

1880’lerde kent içi ulaşımında elektrikli toplu taşıma sisteminin kullanılmaya başlanması sonucunda nüfusun büyük bir kısmı, kent merkezlerini terk ederek bu araçlarının geçtiği

kentin dışındaki sokak ve caddelerde yaşamaya başlamışlardır. Bu dönemde yaşam alanları yavaş yavaş kent dışına çıkmaya başlamasına rağmen ticaret ve sanayi gibi yapılar kent merkezinde faaliyet göstermeye devam etmiştir. Ayrıca gelişen yeni yerleşimler, kentin çeperlerinde dağınık şekilde değil, sadece demiryolu ve karayolu aksları boyunca gelişmiştir (Planning Commissioners Journal 2006).

20.yüzyılda kent içi ulaşımında otomobil kullanımının diğer ulaşım araçlarının yerini alması ile birlikte saçaklanma alanlarında da dönüşümler yaşanmaya başlamıştır. Londra kentinin çevresinde orta ve yüksek sınıf tarafından yüksek standartlı konutlar üretilmeye başlanmış ve bu döneme kadar düşük gelir grubuna sahip işçi sınıfı tarafından kullanılan saçaklanma alanları el değiştirmeye başlamıştır. İşçi sınıfı yerlerini orta ve yüksek sınıfa sahip kişilere bırakmaya başlamıştır (Mubarek 2004).

19.yüzyılda orta sınıf banliyöleri ana kent merkezlerinin dışında gelişmiştir. İşçiler raylı sistem hattı üzerinde yer alan yerleşim alanlarında yaşamıştır. Ancak kentler 20.yüzyılda, otomobilin etkisiyle lineer gelişmeden farklı mekânsal gelişme formları göstermeye başlamışlardır (Aktan 2006).

Otomobilin kullanım oranındaki artış sonucu kentsel alanlar ile çeper bölgeler arasında yeni yolların planlanması, kentsel saçaklanmanın daha geniş alanlara yayılmasına neden olmuştur. Yeni yerleşim yerleri merkezi alanlardan uzaklaşarak daha doğal alanlara doğru kaymıştır. Zamanla yeni yerleşim birimlerini üretim ve ticari birimler de takip etmiş ve kırsal alanlarda düşük yoğunluklu kentsel alanlar ortaya çıkmaya başlamıştır.

Amerika'da 2. Dünya Savaşı sonrasında otoyol yatırımları ve devlet politikaları ile banliyölerin ve küçük kentlerin büyümesi ve kent dışında iş ve alışveriş merkezleri oluşturulması desteklenmiştir. Bu merkezler, otomobille ulaşımının giderek yaygınlaşması nedeniyle otoyol kenarlarında yer seçerek, diğer kentsel aktiviteleri de bu bölgelere çekmişlerdir (Gökşin 2001).

Amerika'daki kentlerde ortaya çıkan saçaklanma eğilimi yalnızca kentleri fiziki olarak etkilememiş alt ölçekli yeni bağımsız idari yapıların da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kent merkezleri dışında kurulan yeni yerleşimler idari yönden kendi yönetim

ve planlama sistemlerini kurarak kent merkezlerinden bağımsız bir yapıya kavuşmuşlardır (Planning Commissioners Journal 2006).

Gelişmiş ülkelerde 2.Dünya savaşından sonra kentsel saçaklanma önemli bir kentsel sorun olarak algılanmaya başlanmıştır. Özellikle Amerika kentlerinde eski kent merkezleri idari, finans ve hizmetler sektörü bakımından merkez olma özelliğini korumasına rağmen bu alanlar sürekli yaşayanların giderek azaldığı yerler olmaya başlamışlardır. Kentlerin gece ve gündüz nüfusları arasında ciddi farklar oluşmaya başlamıştır (Robert 2004).

Ayrıca kentsel saçaklanma alanları ile yerleşmelerin geniş alanlara yayılması, özel araç kullanım oranının da önemli derecede artmasına ve bu da önemli trafik ve hava kirliliğinden kaynaklanan problemlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ulaşım ve hava kirliliği problemlerinin dışında alışveriş ve iş merkezlerinin de kent dışında seçtikleri yerlerin tarım alanları ve orman alanları olması nedeniyle doğal alanlar yönünden de önemli problemler ortaya çıkmaya başlamıştır (Stoel 1999).

Gelişmiş ülkelerdeki kentlerin kentsel saçaklanmayı daha önce yaşamaları nedeniyle, oluşan dağınık yerleşim yapısına karşı çözüm arayışları da öncelikle bu ülkelerde başlamıştır. Parça parça gelişen saçaklanma bölgelerinde ki problemlerin yönetilemez hale gelmeye başlanması, büyük ölçekli mekânsal tüketimin ortaya çıkması, çok uzun dönemli ve verim sağlanamayan alt yapı masraflarının oluşması, toplu taşımanın az yoğun bir bölgeye hizmet etmesi nedeniyle zarar edilmesi, enerjinin etkin kullanılamaması, sosyo-mekansal ayrışmaların ortaya çıkması, yüksek çevre yükünün oluşması, mekâna ve doğaya karşı akılcı ve sürdürülebilir yaklaşımlarının araştırılmaya başlanmasına neden olmuştur. Gelişmiş ülke kentlerinde genellikle karma kullanım (mix-use) fonksiyonlarının yaratılması ile kompakt kent formuna dönüş ve ekolojik merkezli planlama yaklaşımı ile yitirilen doğal kaynakların geri kazanımı, korunarak geliştirilmesi yoluyla dengenin ve sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasına ilişkin yaklaşımlar gündeme gelmeye başlamıştır.

2.1.2.2 Gelişmekte Olan Ülkelerde

Gelişmekte olan ülkeler de sanayi devriminden önce ticari aktiviteler yönünde canlı bir yapı görülmekteydi. Özellikle sahil kentleri ticari aktiviteler yönünden canlı bir yapı gösterirken, bu alanlar sanayi devrimi ile birlikte önemli bir değişime uğramışlardır. Bu kentlerin yeni gelişen endüstriyel üretim sistemine geçmeye çalışmaları en fazla kentteki küçük ve orta ölçekli üretici ile kente yeni göç etmiş vasıfız insanları etkilemiştir (Günay 2007).

Endüstri devriminin gelişmekte olan ülkelerin kentleri üzerindeki etkisi 20.yüzyılın ikinci yarısından sonra önemli oranda artmıştır. Kentler de küçük ve orta ölçekli sanayi yapılarının ortaya çıkması ile birlikte kırsal bölgelerden kopup kentlere doğru hareket eden yeni bir iş gücü grubu ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu grup kentteki mevcut vasıfız iş gücü ile birlikte kentte arazi ve emlak fiyatlarının yüksek olması nedeniyle, arazi fiyatlarının daha düşük olduğu kentin çeper bölgelerine yerleşmeye başlamışlardır (Tekeli 2003).

Zamanla kentlerde gelişme politikalarının değişmesi ve sanayi yapıları için üretimin kent dışına taşınmasının daha avantajlı hale gelmesi nedeniyle sanayi yapıları kentlerin dışındaki doğal alanlara ve ana ulaşım akslarının yakın bölgelerine kaymaya başlamıştır. Böylece kentin saçak bölgelerinde daha önce var olan yerleşimler ile birlikte heterojen bir yerleşme yapısı oluşmaya başlamıştır.

Gelişmekte olan ülkelerde iletişim ve ulaşım olanaklarının gün geçtikçe artmasına rağmen hala bu bölgelerdeki saçaklanma alanları ile gelişmiş ülkelerdeki saçaklanma alanları arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde kentlerin dışına doğru azalan farklı yoğunluk kademeleri görülmekte, başta tarım alanları olmak üzere doğal alanlar gittikçe azalırken kentsel saçaklanma nedeniyle makroform yönünden plansız bir büyüme görülmektedir (Günay 2007).

Günay (2007), gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yaşanan kentsel saçaklanma biçimi arasındaki farklılıklar şu şekilde açıklamıştır:

- Gelişmiş ülkelerdeki saçaklanma bölgelerinde yüksek standartlı konutlar üretilirken gelişmekte olan ülkelerde üretilen konutlar daha çok barınma amaçlı ve düşük standartlı konutlar olmaktadır.
- Gelişmiş ülkelerde kentsel saçaklanma kentsel gelişme politikaları ile kısmen kontrol altına alınabilmişken, gelişmekte olan ülkeler de kontrol altına alınmasına yönelik etkili bir politika geliştirilememiştir.
- Gelişmiş ülkelerde saçaklanma bölgeleri ile kent merkezi arasında güçlü bir sosyo-kültürel bağlantı varken, bu bağlantı düzeyi gelişmekte olan ülkelerde zayıftır.
- Ekonomi dışı gelişmekte olan ülkelerin saçaklanma bölgelerinde fazla iken gelişmiş olan ülkelerde bu minimum düzeydedir.
- Gelişmiş ülkelerde kentsel saçaklanma bölgelerinde yaşayan insanlar genelde hizmetler, ticaret gibi sektörlerde istihdam ederken, gelişmekte olan ülkelerdeki insanlar genelde sanayi ve üçüncü sektörlerde istihdam etmektedirler.

Gelişmekte olan ülkelerde hızlı demografik ve ekonomik gelişmenin yaşanması sonucu kentlerin mekânsal yapısı oluşan baskı, etkin yönetim politikaları ile kontrol altına alınamaması nedeniyle yeni yerleşimlerin verimli tarım toprakları ve doğal alanlar üzerine kurulmaya devam etmektedir. Yeni yerleşim alanlarının verimli tarım toprakları üzerine kurulması bu toprakların hızla kaybedilmesine neden olmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel bölgelerin mekânsal planlama ve yönetim açısından çok aktörlü, karmaşık ve dinamik bir yapıda oluşu çözüm üretme koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu alanlarda sürdürülebilir gelişmeye yönelik yenilikçi planlama yaklaşımlarına ihtiyaç bulunmaktadır (Levent 1999).

2.1.3 Kentsel Saçaklanmanın Nedenleri

Kentsel saçaklanma olgusu özellikle büyük kentlerin hızlı gelişimi sonucu ortaya çıkmakla birlikte buna neden olan etmenler çeşitlidir. Avrupa Çevre Ajansı (EEA) tarafından 2006 yılında hazırlanan raporda (Urban Sprawl In Europe:The Ignored Challenge), kentsel saçaklanmayı ortaya çıkaran temel nedenler şöyle sıralanmıştır:

- I. Makro-Ekonomik Nedenler:** Ekonomik büyüme, küreselleşme eğilimleri.
- II. Mikro-Ekonomik Nedenler:** Yaşam standartlarında yükselme, arazi fiyatları ve ucuz tarım arazilerinin varlığı. Kentlerin ‘çıkarc kent’ niteliğiyle birlikte ortaya çıkan arsa spekülasyonları sonucu kentin mekândaki dağılımının değişmesi.
- III. Demografik Nedenler:** Nüfus artışı, hane halkı sayısındaki artış. Kentsel nüfustaki artışlar, kentsel yapılara ve dolayısıyla mekâna olan ihtiyacı artması.
- IV. Konut Tercihleri:** Kişi başına daha fazla alan, konut beğenisindeki değişim. Bireylerin gelir ve yaşam seviyelerinin artması, daha pahalı ve geniş evlere olan talebin artması. Bu tür konutların yapımına en uygun alanlar da çevrede bulunduğundan, kentin mekânsal gelişimini etkilemesi.
- V. Kent Merkezi Sorunları:** Hava kalitesinde kötüleşme, gürültü, güvensiz çevre, sosyal problemler, kentsel sosyal donatı eksikliği, emlak fiyatlarındaki aşırı artışın yaşanması.
- VI. Düzenleyici Çerçeve:** Güçsüz arazi kullanım planlaması, mevcut planların uygulamasındaki yetersizlik, yatay ve düşey koordinasyon ve işbirliğinin eksikliği
- VII. Ulaşım:** Özel araç sahipliğindeki artış, yüksek erişilebilirlik düzeyi, düşük akaryakıt fiyatları, yeni ulaşım yatırımları.

Kentsel saçaklanmayı ortaya çıkaran nedeneler kentsel ve kırsal bölgelere göre farklılık göstermektedir. Bu farklılıklar bölgenin genel arazi kullanım yapısı ile ilgili olabildiği gibi bu iki bölgeyi de etkileyen dış faktörlerden kaynaklanabilmektedir. Tablo 2,1’de kentsel ve kırsal alanlardaki kentsel saçaklanmayı etkileyen faktörler ile bu alanların dışında kalan ancak saçaklanmayı etkileyen faktörler gösterilmiştir.

Tablo 2. 1: Kentsel saçaklanmayı etkileyen faktörlerin dağılımı

Kent Merkezinde Saçaklanmayı Etkileyen Faktörler	Kırsal Alanlar ve Çeperlerde Saçaklanmayı Etkileyen Faktörler	Diğer Faktörler
<ul style="list-style-type: none">• Nüfus Yoğunluğundaki Artış• Açık Alanların Azlığı• Artan Suç Oranı• Hava ve Su Kirliliği• Emlak Fiyatları• Trafik Sıkışıklığı• Güvenlik• Yüksek Vergiler	<ul style="list-style-type: none">• Ucuz Arazinin Varlığı.• Düşük Yoğunluk.• Doğal Değerler Açısından Zenginlik• Kent Merkezine Göre Ucuz İş Gücü• Kent Çeperlerinde Kamu Eliyle Yeni Konutların Yapılması.• Yeni Altyapı Yatırımları	<ul style="list-style-type: none">• Kırsal Alanlar İle Kentsel Alanlar Arasındaki Ulaşımın Güçlenmesi• Üretim Alanlarının Kent Merkezlerinden Çıkması• İnternet Gibi İletişim Araçlarının Yaygınlaşması.• Bireysel Refahın Artması.• Otomobil Sahipliliğinin artması.• Bazı Fonksiyonların Kent Dışına Kayması.• Kentsel Büyüme Politikaları

Kaynak: Tez Kapsamında Hamdi DEMİRHAN Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Kent merkezlerindeki yoğunluğun artması ile birlikte ortaya çıkan hava kirliliği, trafik sıkışıklığı, güvenlik gibi sorunlar, insanların düşük yoğunluklu çeper bölgelere yerleşmesine neden olmaktadır. Ayrıca merkezlerdeki yüksek yoğunluk nedeniyle kişi başına düşen alan kullanımının az olması ve insanların daha düşük ücretlerle çeperlerde büyük arazilere sahip olabilmeleri, çeper bölgelerdeki saçaklanmayı tetiklemiştir.

Günümüzde yaşanan kentsel saçaklanma olgusunun 1950’lerde olduğu gibi nüfus artışına dayalı bir büyüme olmadığı, artan nüfusa yeni konut ve iş alanları açmaktan çok değişen kentler arası ilişki ağları, teknolojik gelişme ile üretim ve tüketim biçimlerindeki değişimin tüketim odaklı yaşam tarzına yansımalarının bir sonucu olduğu yaygınlaşan bir kanıdır. Avrupa’da Son 20 yılda yapılaşmış alanlarda yüzde 20’lik bir artış olmasına rağmen nüfusta sadece yüzde 6’lık bir artış olması, yapılaşma eğiliminin bir ihtiyaçtan çok özel bir talebe dönüştüğünü göstermektedir (Tamer 2009).

İnsanların bireysel refah seviyesinin artması, bunun yanında kent merkezlerinde yaşam koşullarının hem ekonomik hem de sağlık, güvenlik gibi yönlerden daha kötü bir hale gelmesi, insanların kent merkezindeki yoğunluktan uzaklaşarak bireysel konut kullanımının ön plana çıktığı, ucuz arazilerin bulunduğu kırsal alanlardaki kent çeperindeki bölgelere yerleşmesine neden olmaktadır. Bu durum ticari ve sanayi kuruluşları için de geçerli olmakta, yatırımlar arazinin daha ucuz olduğu çeper bölgelere üretimlerini kaydırabilmektedirler (Dogra 2011).

Çeper bölgelerin yerleşim ve üretim amaçlı kullanılmasına imkân veren temel etken, yeni ulaşım yatırımları ile erişilebilirliğinin artmasıdır. Ayrıca erişilebilirliği artan bölgelere daha sonra gelen üst ölçekli yatırım kararları da zamanla yeni kentsel fonksiyonlar için çekim etkisi oluşturarak, saçaklanmayı etkilemektedir (Dogra 2011).

2.1.4 Kentsel Saçaklanmanın Özellikleri

Gelişerek büyüyen kentlerin çeperlerindeki kırsal alanlarda yaşanan kentsel saçaklanma olgusunun temel özelliklerini Konyalıoğlu (2011), şu şekilde açıklamıştır;

- Arazi kullanımı açısından düzensiz, karmaşık özellikler taşır.
- Kentsel ve/veya kırsal özellikleri bulunur.
- Kentin etki alanına bağlı olarak merkezden çepere doğru yoğunluğu azalır.
- Dağınık– seyrek bir yerleşim desenine sahiptir.
- Arazi kullanımı yoğunluk, çeşitlilik ve benzerlik açısından tamamen heterojen yapı gösterir.
- Hava kirliliği başta olmak üzere önemli çevresel etkilere sahiptir.
- Araba bağımlılığını tetikleyen bir yapısı bulunur.
- Kent merkezilerine yapılan seyahat sürelerinin uzamasının yarattığı zaman kaybı.
- Perakende, sanayi, dağıtım ve dâhil olmak üzere düşük yoğunluklu ekonomik faaliyet görülür.

Kentsel saçaklanma alanları sahip olduğu özellikler ile birlikte kentin en hızlı değişim gösteren bölgeleridir. Bu değişim – dönüşüm hızı, metropol kentin taşıdığı niteliklere bağlı olarak farklılaşmakta ve hem fiziksel hem de sosyo-ekonomik boyutlar içermektedir (Altaban,1995).

2.2. BÖLÜM SONUCU

Dünyada endüstri devriminden sonra kentlerin nüfusu hızlıca artmaya başlamış, bu durum teknolojiadaki gelişmelerle birleşince kentlerin mekânsal yapısı önemli değişimler göstermeye başlamıştır. Özellikle yirminci yüzyılın ikinci yarısından sonra, üretimde, ulaşımda ve iletişimde, ileri düzeyde teknolojik gelişmelerin yaşanması sonucu kentsel fonksiyonların kent üzerindeki dağılımında değişiklikler oluşmaya başlamıştır.

Özellikle ulaşım araçlarının artması ile birlikte ulaşım yatırımlarının da hızla artması sonucu kentlerin farklı bölgeleri arasındaki erişilebilirlik düzeyi artmış bu durum da başta sanayi alanları olmak üzere kent merkezlerinde bulunan bazı fonksiyonların kentin çeper bölgelerinde yer seçmesine neden olmuştur. Kentsel alanların dışında yer seçen bu fonksiyonlar ile kentsel bölge arasında kullanılmayan bir alanın olması nedeniyle bu yeni gelişen alanlar kentsel saçaklanma (urban sprawl) bölgeleri olarak tanımlanmıştır.

Kentsel saçaklanma kavramının açıklanmasına yönelik farklı tanımlamalar geliştirilmiştir. Geliştirilen tanımlamalar ile saçaklanma olgusunun farklı yönlerine vurgu yapılırsa da, ortak sonuç, saçaklanmanın kent çeperindeki kırsal alanlara doğru hızlı, plansız ve atlamalı bir büyüme şekli olduğudur.

Kentsel saçaklanmanın atlamalı yapısı, bu kavramı kentsel yayılma kavramından ayıran temel faktördür. Kentsel yayılmada kent, bir sonraki gelişme alanı ile arasında kentsel fonksiyon yönünden bir bağ bulunurken, saçaklanma da bu bağ genelde tarım alanı, orman alanı gibi doğal bir eşik veya boş bir arazi parçası olmaktadır.

Dünyada ilk defa endüstri devriminin bir sonucu olarak ortaya çıkan kentsel saçaklanma olgusu, gelişmiş ülkelerde ilk dönemlerde yoğunluğu artan kentsel bölgelerin yoğunluğunun düşürülmesi için bir fırsat olarak görülmüştür. Ancak zamanla kırsal bölgelerdeki doğal alanların hızla yok olmaya başlaması nedeniyle kentsel saçaklanmayı önleyici tedbirler geliştirilmiştir. Gelişmekte olan ülkeler de ise, etkin planlama politikaları geliştirilemediği ve önceliğin ne şekilde olursa olsun kentleşmeye verildiği için, saçaklanma sonucu kırsal bölgelerin yapısı hızla değişmekte ve bununla birlikte çevresel değişimler yaşanmaktadır.

Bu değişimin yaşandığı saçaklanma bölgelerinin genel yapısına bakıldığında, bu alanlar genelde düzensiz bir arazi kullanım yapısı göstermektedir. Saçaklanma bölgelerinde araba bağımlılığını yüksek düzeyde olması hava kirliliği başta olmak üzere birçok çevresel olumsuzluk görülebilmektedir. Ayrıca bu bölgelerde kentsel fonksiyonlar tam olarak gelişmediği için yarı kentsel yarı kırsal bir yapı göstermektedir.

Kentsel saçaklanmayı ortaya çıkaran etmenler kırsal ve kentsel bölgelere göre farklılıklar göstermektedir. Kent merkezlerindeki yoğunluğun artması sonucu hava kirliliği, trafik sıkışıklığı, güvenlik gibi sorunların artmasına neden olmuştur. Bununla birlikte ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler sonucu insanların daha uzak bölgelere seyahat edebilme imkânına kavuşması kentsel saçaklanma eğilimlerini tetiklemiştir. Kırsal bölgelerdeki arazi fiyatlarının düşük olması, yoğunluğun az olması ve hava kirliliğinin olmaması nedeniyle bu bölgeler hedeflenen yeni yaşam bölgeleri haline getirmiştir.

3.ULAŞIM VE KENTSEL SAÇAKLANMA

Kentsel saçaklanma daha çok kentin çeperlerinde yaşanan değişimi ifade etmekte olup kentsel saçaklanma alanları sahip olduğu özellikler ile birlikte kentin en hızlı değişen dönüşen bölgeleridir. Bu değişimin hızı kentin taşıdığı niteliklere ve bu alanları etkileyen faktörlere göre farklılaşmaktadır. Ulaşım ise genel olarak kentsel yapının değişimine sebep olan bir faktör olarak kentsel saçaklanma alanlarını etkilemektedir.

Ulaşım teknolojisindeki gelişime ve değişimler kentin mekânsal yapısını da değişimine doğrudan etkilemektedir. Kentsel yapıdaki temel değişimler arasında en önemlisi, yeni kentsel işlevler arasındaki ilişkilerin değişmesidir. Dünyada hızla genişleyen kentleşme hareketi kent içi yolculuk sayılarının da artmasına sebep olmuştur. Şehirler, artan yolculuk talebini yeni yollar ve/veya toplu taşıma hatları kurarak karşılamaya çalışmaktadırlar.

Kentlerde sürekli artan araç sayısını taşımak için daha da fazla yol yapılması yani yeni kentsel yapıların oluşturulması anlamına gelmiştir. Özellikle konut fonksiyonunun kent dışında yer seçmesine paralel olarak bu kentsel saçaklanma alanları ile kent merkezleri ve diğer yerleşmeler arasındaki bağlantıyı sağlayan en önemli araç ulaşımır.

3.1. ULAŞIM VE KENTSEL ULAŞIM

Ulaşım ve kentsel ulaşım kentsel hayatın ayrılmaz bir parçası ve kentlerdeki birçok faaliyetin gerçekleşmesinde doğrudan ilişkili olup kentlerin sosyal, fiziksel ve ekonomik gelişmelerinde de önemli bir role sahiptir.

Yerleşmeler farklı dönemlere ait ekonomik, sosyal, politik ve teknolojik sistemlerin ifadesi olan kentsel fonksiyonları katmanlar halinde bünyesinde barındırır. Bütün bu katmanlar içinde ulaşım, kent yaşamı içinde etkisini ve önemini geçmişten günümüze kadar sürdürmektedir.

Tarihin ilk dönemlerinden buyana önce insan ve hayvan gücüne dayalı olarak ortaya çıkan ulaşım eylemi, daha sonra akarsu ve rüzgâr gibi doğal unsurların da ulaşımında kullanılmaya başlanmasıyla gelişme göstermiştir. Buhar gücünün ve daha sonra içten patlamalı motorların ulaşımında kullanılması ile birlikte kentsel alanların bugünkü yapısının ana çizgilerini oluşturmaya başlamıştır.

Tarih boyunca çeşitli hayvan gücü veya hayvan gücüyle çekilen araçlar kullanılarak oluşan kervanlar ile kıtalar arası taşıma etkinliği yürütülmüştür. M.Ö. 1. yüzyılda Mısırlı Mühendis Heron tarafından ilk defa fark edilen buhar gücü, 16. yüzyılda geliştirilerek ulaşımında önemli değişimin oluşmasını sağlamıştır. 18. yüzyılın ikinci yarısında tasarımı daha da geliştirilen buhar makinesini bu tür makinelerin kullanıldığı buharlı gemiler ve lokomotiflerin yapımı izlemiştir. Sanayi üretiminin başlaması ile de ulaşımın hızı ve kapasitesi geçmiş dönemlerle kıyaslanamayacak bir şekilde gelişme göstermeye başlamıştır (Kılınçarslan 2012).

19. yüzyılın sonunda içten yanmalı motorların icadı ile ulaşımında yeni bir dönem başlamıştır. İçten yanmalı motorlar daha sonra otomobilin üretiminde kullanılmaya başlanmıştır. Otomobilin üretilmeye başlanması, diğer alanlardaki teknolojik gelişmelerle birleşince, ulaşım temel bir gereksinim olmaktan çıkarak yüksek gelir getiren bir sektör haline dönüşmüştür.

Otomobilde seri üretime geçilmesi bireysel otomobil sahipliğini kolaylaştırmıştır. Bireysel otomobil sahipliğindeki artış daha önce ağırlıklı olarak yapılan konut-işyeri-konut yolculuklarına eğitim, kültür, eğlence, dini ve benzeri amaçlarla yapılan yolculuklar da eklenmiştir. Bu gelişmeler kişilerin hareketliliğinde artışlara sebep olmuş, kişi başına düşen yolculuk taleplerinde ciddi artış ortaya çıkmıştır. Gelişen teknolojik olanakların da etkisiyle, bireyler yolculuklarını daha hızlı, konforlu ve özgür bir biçimde yapma arayışı içine girmiş ve kişilere bu olanakları sağlayan özel otomobil 20. yüzyılın ulaşım sistemlerine damgasını vurmuştur (Aktan 2006).

Ulaşım ekonomik ve sosyal yaşamın ayrılmaz bir parçasıdır. Gerek ülkesel gerekse kentsel ölçekteki ulaşım, diğer kentsel faaliyetler ile karşılıklı etkileşim içindedir. Ulaşım diğer sektörlerin gelişmesini biçimlendirmekte ve bu sektörlerin gereksinimlerine göre de kendini şekillendirmektedir (Kılınçarslan 2012).

Kentsel alanlardaki sosyal, ekonomik ve diğler faaliyetlerin devam edebilmesi için kent içinde yer değıştirmelerin gerçekteşmesi gerekmektedir. Kentsel alanlardaki bu yer değıştirmeler yollar üzerinden yapılmakta ve yollar yerleşmelerin arasındaki mesafeleri ortadan kaldırarak kentsel faaliyetlere yönelik eylemlerin gerçekteşmesini kolaylaştırmaktadır. Yollar üzerinden yapılan bu eylem bütünlüğüne kentsel ulaşım denilmektedir (Özalp 2007).

Gelişmiş kentsel ulaşım yapısı, alanların erişilebilirliğini artırmakta bu durum da bölgedeki sosyo-ekonomik faaliyetlerin canlanması gibi pozitif etkiler üretebilmektedir. Ancak kentsel ulaşımın pozitif etkileri yanında kontrolsüz kentsel yayılma, ekolojik öneme sahip doğal kaynakların yok olması, hava ve su kirliliği, kentsel değerlerin kaybı, yolculuktaki zaman kaybı, kentsel rantın ortaya çıkması gibi negatif etkileri de bulunmaktadır.

Kentsel ulaşım otomobil kullanımındaki artışa bağlı olarak ortaya çıkan trafik yoğunluğunun, kentlerin hem doğal yapısını hem de fiziki yapısını tehdit eden bir sorun haline gelmesi ile önemli bir kentsel politika konusu haline gelmiştir. Özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından sonra ulaşım politikaları giderek daha fazla üzerinde durulan bir konu ve kentsel gelişmişliğin önemli bir göstergesi haline gelmiştir.

Ulaşım ve kentsel ulaşım kavramları için yapılan tanımlamalarda, ulaşımın kentsel hayatın ayrılmaz bir parçası ve kentlerdeki birçok faaliyetin gerçekteşmesinde doğrudan ilişkili olduğu, kentlerin sosyal, fiziksel ve ekonomik gelişmelerinde de önemli bir role sahip olduğu belirtilmiştir.

3.2.ULAşIM FAKTÖRLERİNİN KENTSEL SAÇAKLANMADAKİ BELİRLEYİCİLİĞİ

19.yüzyıla kadar olan dönemde yerleşmelerin makroformu genelde yürüme mesafesi ile sınırlıydı. Ulaşımda raylı sistem ve özel araçların kullanılması ile insanların yerleşim tercihleri değışmiş, insanlar kent merkezinden çıkarak, kentin dışında ve ulaşım araçlarının yol güzergâhlarına yerleşmeye başlamışlardır. 20.yüzyıl ile birlikte özel otomobil kullanımındaki artış ve gelişen ulaşım altyapısı, kent dışındaki yerleşimlerin erişilebilirliğini arttırmış ve bu bölgeler genelde az yoğunluklu kentsel saçaklanma

bölgeleri olarak gelişmeye başlamıştır (Günay 2007). Bu gelişme süreci kentlerin büyümesi ve saçaklanmasında ulaşımın önemli bir faktör olduğu görülmektedir.

Wegener (2013), Bir bölgenin arazi kullanım yapısındaki değişim ile ulaşım arasında var olan karşılıklı etkileşimi etkileyen unsurları şu şekilde açıklamaktadır:

- Konut, sanayi ve ticari amaçlı arazi kullanımlarının kentsel alandaki dağılımı, insanların yaşama, çalışma, alışveriş yapma, eğitim ve boş zamanları değerlendirme gibi aktivitelerini belirler.
- İnsan aktivitelerinin mekândaki dağılımı, mekânsal etkileşimi ve dolayısıyla da bu aktiviteler arasındaki erişilebilirliğin sağlanması için ulaşım sistemi üzerinde genelde özel araçlarla yapılan kent içi yolculuk ihtiyacını ortaya çıkarır.
- Ulaşım sistemi içindeki yeni ulaşım altyapı yatırımları mekânlar arasında fiziksel yakınlık olarak ölçülebilen etkileşim olanaklarını doğurur.
- Mekândaki fiziksel yakınlığın dağılımı, hem yer seçme kararlarını hem de arazi kullanımında meydana gelen değişimleri birlikte belirler.

Tüm ulaşım faktörleri içinde erişilebilirlik, yeni ulaşım yatırımları ve bireysel araç sahipliğindeki artış, kentsel saçaklanmanın oluşum sürecini en fazla etkileyen faktörlerdir.

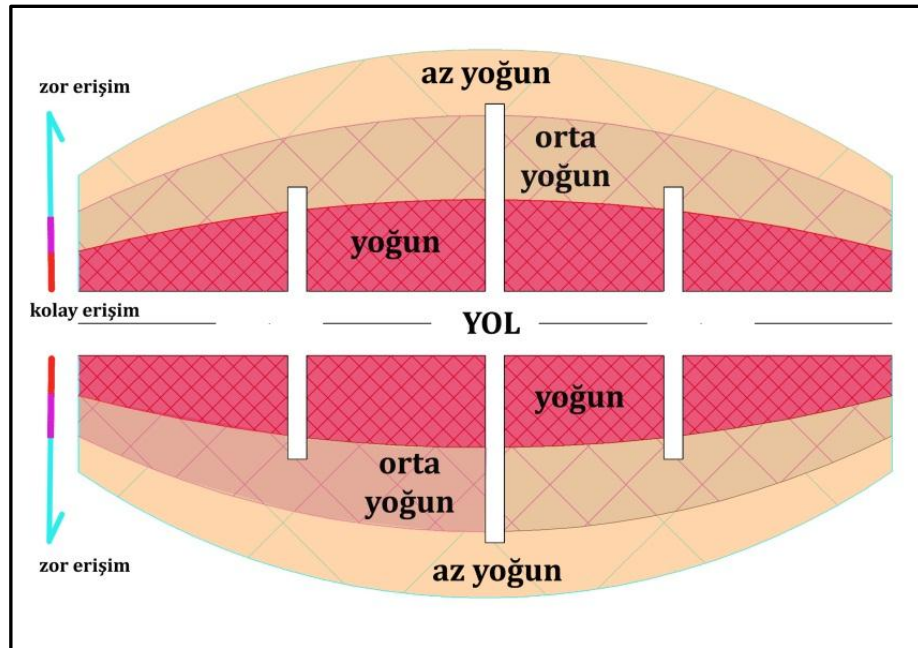
3.2.1. Alansal Erişilebilirlik

Erişilebilirlik, insanların ve ticari faaliyetlerin istenilen mallara, tesislere ve aktivitelere ulaşılabilme kolaylığı olarak tanımlanmaktadır (Özuysal 2012). Erişilebilirlik insanlara ulaşılacak istenilen yere zamanında ve kolay ulaşılabilme imkânı sağladığından ulaşımında istenilen bir durumdur.

Kentsel alanlardaki ulaşım faaliyetleri motorlu araçlarla yapılması kentlerin sınırları içindeki farklı bölgelere olan erişilebilirlik düzeyini artırmıştır. Motorlu araçların yaratmış olduğu erişilebilirlik, kentlerin kırsal alanlara doğru yayılmasına imkân vermiş, sonuçta kent içinde farklı yoğunluklara sahip ve bir birinden kopuk yerleşim bölgelerinin oluşmasına neden olmuştur (Candan 2003).

Kentsel alanlarda erişilebilirliğin yüksek olduğu alanlarda daha yoğun bir yapılaşma düzeyi görülmektedir. Bu nedenle özellikle yol akslarının çevresi yoğunluk değerlerinin en yüksek olduğu bölgelerdir (bkz.Şekil:3.1). Ana ulaşım akslarından uzaklaştıkça ulaşım bağlantısı ve erişilebilirlik zayıflamakta bu da yoğunluk değerlerinin düşmesine neden olmaktadır. Kent çeperlerinde yoğunluk değerlerinin genelde diğer bölgelere göre düşük olması bu bölgelerin erişilebilirliğinin kısıtlı olmasından kaynaklanmaktadır (Diker 2006).

Şekil 3. 1: Erişilebilirlik ve yoğunluk kademelenmesi



Kaynak: Tez Kapsamında Hamdi DEMİRHAN Tarafından Hazırlanmıştır, 2013

Kent merkezleri dışındaki alanlardaki erişilebilirlikteki artış nüfus yoğunluğu ile kent merkezi arasındaki yüksek yoğunluk ilişkisinin ulaşımındaki gelişmelere paralel olarak zamanla azalmasına neden olmaktadır. Hem imar maliyetlerinin hem de arsa değerlerinin kentin dışında daha düşük olması, kentin dış bölgelerdeki kırsal alanlara doğru bir gelişim göstermesinde etkili olmaktadır (Marin ve Altıntaş 2004).

Ulaşılması hedeflenen bir bölgeye ulaşmak için kullanılacak farklı ulaşım türleri olsa da karayolu taşıması, noktadan noktaya erişime imkân vermesi, ayrıca kavşaklar ya da duraklar arası mesafenin kısalığı, ulaşım ağının sıklığı gibi sebeplerle öne çıkmaktadır. Bu durumun sonucu olarak, karayollarının bir bölgedeki arazi kullanımı

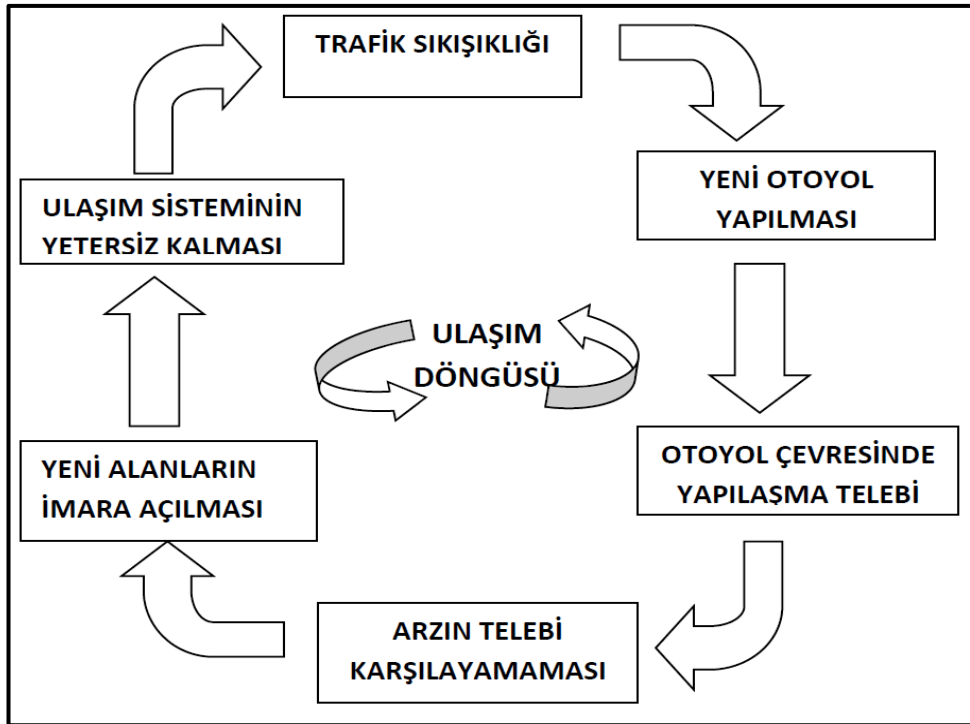
ve arazi değerleri üzerindeki etkileri, diğer türlere göre daha hızlı ve fazla olmaktadır (Diker 2006).

3.2.2.Yeni Ulaşım Yatırımları

Ulaştırma projeleri, hizmet göturdükleri ya da içinden geçtikleri bölgelere erişilebilirliği artırarak bu bölgelerdeki sosyo-ekonomik yapıyı ve arazi kullanımını etkiler. Bu etkiler, genellikle orta ve uzun dönemde ortaya çıkar. Bölgenin gelişme potansiyeli, imar mevzuatı ya da yerel koşullardan kaynaklanan kısıtlar, çevredeki diğer çekim merkezlerine yakınlık gibi etmenler bu etkinin derecesini ve süresini belirler (Gerçek 2012).

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte ulaşım altyapı imalatı daha kolay bir hale gelmiş bu nedenle altyapı yatırımlarında da önemli oranda bir artış meydana gelmiştir. Özellikle özel araç sayısındaki artış ile birlikte karayolu ulaşım altyapısı en fazla gelişen ulaşım altyapı türü olmuştur. Karayolu ulaşımının esnek hareket yapısı nedeniyle kent dışındaki yerleşim eğilimleri artmış ve kentsel saçaklanma olgusunun oluşması kaçınılmaz bir hal almıştır (Çekiç ve Ferhan 2004).

Şekil 3. 2: Yeni ulaşım yatırımları ve yapılaşma döngüsü

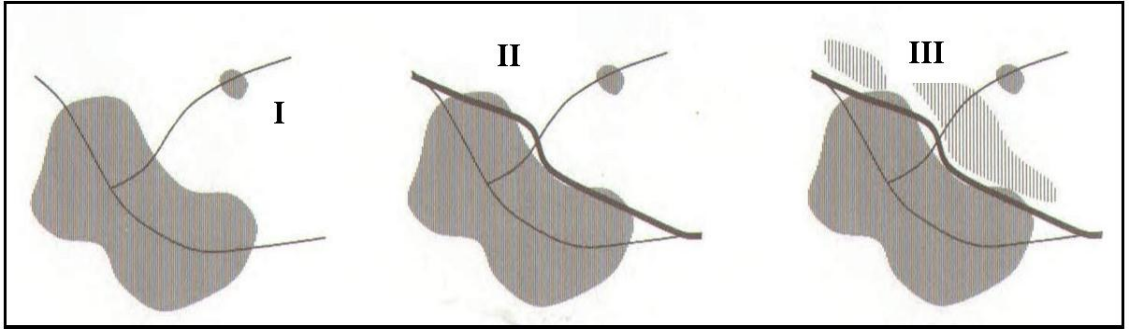


Kaynak: Tez Kapsamında Hamdi DEMİRHAN Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Erişilebilirliğin kolaylaşması bölgelerin çekiciliklerini artırarak yeni konut, ticaret ve sanayi alanlarının oluşumuna yol açar. Bu durum, orta ve uzun dönemde yeni yapılan ulaştırma projeleri üzerinde ilave ulaşım taleplerinin ortaya çıkmasına yol açar; bu projeler bir süre sonra kendi trafiklerini ortaya çıkarmaktadır.

Şekil 3.3'te yeni bir ulaşım yatırımının geldiği kentin çeper bölgesindeki yapılaşmaya bağlı olarak kentin makroformundaki değişim verilmiştir. Kent merkezindeki trafik yükünün azaltılması için yapılan yeni çevre yolu, kentin çeperinde kalan bölgelerin erişilebilirliğini artırmaktadır. Bu durum kent merkezinden uzaklaşmak isteyen konut, sanayi gibi kentsel fonksiyonlar için beklenen bir gelişmedir. Erişilebilirliği artan bölgelere yeni yaşam alanı gözüyle bakanlar için, bölge kent merkezine göre daha temiz bir çevreye sahip ve arazi fiyatları yönünden de düşük bir düzeydedir. Sanayi gibi kullanımlar için bakanların gözünde alan hem ucuz iş gücüne yakın hem de arazi yönünden daha uygundur.

Şekil 3. 3: Yeni ulaşım yatırımları ve kentsel saçaklanma ilişkisi



Kaynak: Kılıçarslan,2012

Ayrıca yine kamu veya özel sektör eliyle gerçekleştirmek istenen diğer kentsel fonksiyonlar nedeniyle de alanın talep görmesi, yolun çevresinin hızla yapılaşmasına neden olmaktadır.

3.2.3.Bireysel Araç Sahipliliği

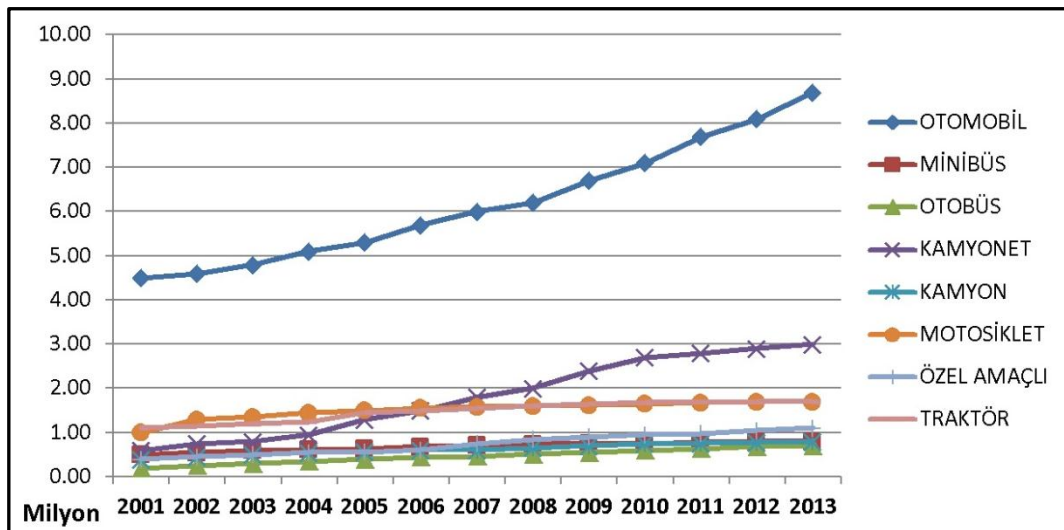
İnsan topluluklarının sosyal, kültürel, ekonomik ve politik yaşantılarının değişen özellikleri ulaşım sistemlerinin biçimlenmesinde etkili olmuştur. Örneğin, insanlar bu

gelişim çizgisinin ilk dönemlerinde ağırlıkla konut-işyeri-konut (ikinci bölümde üzerinde durulmuştur) yolculukları yaparken, gelişen toplumsal yaşantı sebebiyle, eğitim, kültür, eğlence, din ve benzeri amaçlarla temel ekonomik faaliyetler dışındaki eylemler için de yolculuk yapmaya başlamışlardır. Bu gelişmeler kişilerin hareketliliğinde artışlara sebep olmuş, kişi başına düşen yolculuk taleplerinde ciddi artış ortaya çıkmıştır (Aktan 2006).

Karayolu politikaları kentlerin makroformlarını belirlemede önemli rol oynamaktadır. Ulaşım ve ulaşım ilişkileri, her dönemde, kent formu ve dokusunun temel belirleyicilerinden olmuştur. 19. yüzyılda demiryolları kentlerde önemli yapısal değişiklikler yaratmış, 20. yüzyılın şehirlerini ise otomobil şekillendirmiştir (Uysal 2006).

Otomobil dünya en fazla bireysel talebe konu olan araç konumundadır. Bireysel ekonomik yapılardaki değişimler otomobile olan talebin de artmasına neden olmuştur. Şekil 3.4’de ülkemizde 2001-2013 dönemi arasındaki araç türlerine göre artış oranları verilmiştir. Grafikte de görüldüğü otomobil bireysel talep doğrultusunda en fazla sayısı artan araç türü olmuştur. 2003 yılında 8 kişiye 1 araç düşerken, 2013 yılının Temmuz ayı sonu itibarıyla bu oran 4 kişiye 1 araç şeklinde değişmiştir. Son 10 yılda Türkiye'nin nüfusu yüzde 5,5 artarken, yollarda kullanılan taşıt sayısı yüzde 87 artmış ve 2013 yılının Temmuz ayı sonu itibarıyla taşıt sayısı 16.666.792 adete ulaşmıştır. ([http:// www.ekonomi.haberturk.com](http://www.ekonomi.haberturk.com), 2013).

Şekil 3. 4: Türkiye’de özel araç sayısındaki değişim sayısı (2001-2013)



Kaynak: <http://pazarraporu.blogspot.com>, 2013

Otomobil kullanımının yaygınlaşması ile kentin saçaklanma bölgelerinin kent merkezi arasında olan uzaklık giderek artmıştır. Yeni yerleşimler, özel araçların verdiği hareket serbestliğinin de etkisiyle giderek kentin uç noktalarına doğru kayarak bu bölgeler de saçaklanma olgusunun yaşanmasına neden olmaktadır. Bu nedenle yerleşimler birbirinden daha fazla uzaklaşması daha fazla özel araç kullanımına da neden olmaktadır.

Ulaşım sistemindeki yaşanan devrim, kentlerin farklı noktaları arasındaki erişilebilirliğin artmasına, bu durum da merkezden çepere doğru bir yönelmenin başlamasına neden olmaktadır. Otomobil gibi motorlu araçların güzergâh esnekliğine sahip olmaları, yüksek erişilebilirliğe imkân sağlamaları kentin çeperlerine doğru gelişmesini hızlandırmaktadır. Bu nedenle ulaşımın etkisiyle yaşanan kentsel saçaklanma sonucu, kentlerin formları zamanla değişimler göstermektedir (Çakıroğlu 2007).

3.3 ULAŞIM-KENTSEL SAÇAKLANMA VE KENT FORMUNDAKİ DEĞİŞİM

Kentsel saçaklanma tanımları fiziksel biçim (form) arazi kullanım, sürecin etkileri ve yoğunluk özellikleri temel alınarak yapılmaktadır. Genel olarak form açısından tanımlamada bitişik banliyö büyüme, lineer şerit gelişme biçimi, sıçramalı ve dağınık gelişme arasında değişen çeşitli kentsel formlar “saçaklanma” olarak nitelendirilmektedir (Tamer 2009).

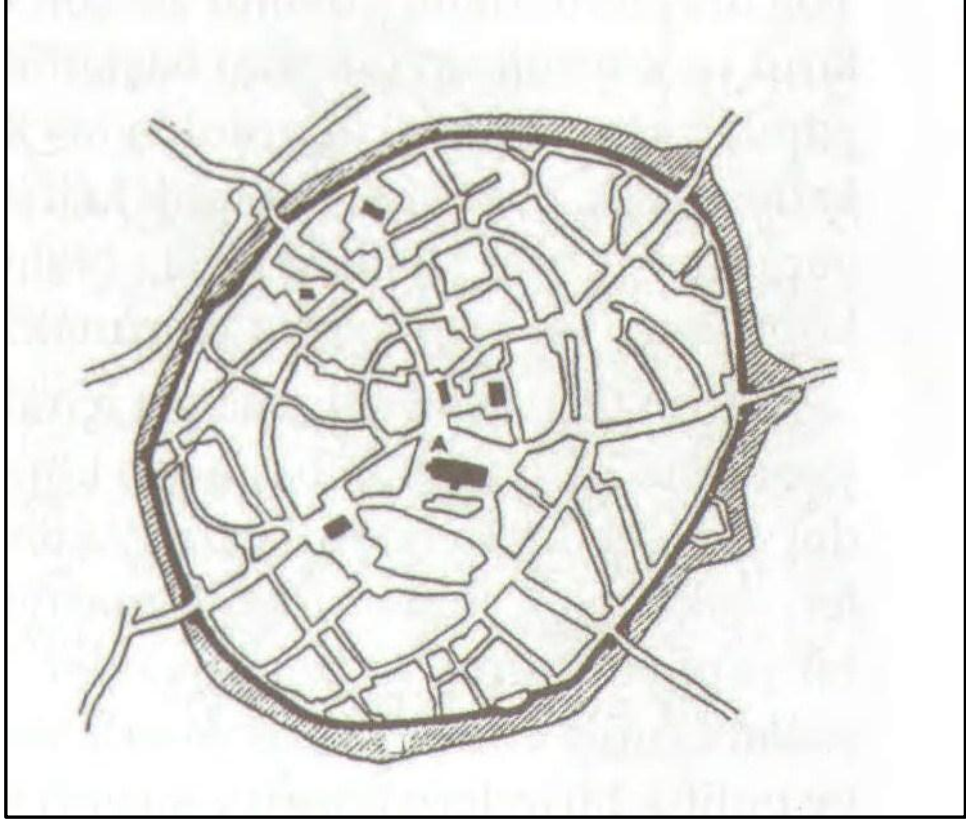
Fiziksel forma indirgeyen görüş açısından saçaklanma, yüksek yoğunluklu merkezi gelişimi ve işlevlerin mekânsal karışımı ile ideal bir kompakt şehirle kıyaslanmaktadır. Diğer bir görüş saçaklanmanın mutlak bir kentsel form olmadığını kentin büyüme sürecinde, daha kompakt bir formdan tamamen dağınık bir forma dönüşen bir evreyi temsil ettiğini savunmaktadır. Dolayısıyla bu görüşü savunanlar için saçaklanma mutlak bir formdan çok kentin biçimsel olarak büyümesindeki bir derecelenme konusudur. Bitişik büyüme bir yanda sıçramalı ve dağınık gelişme ölçeğin diğer ucundadır (Chin 2002).

Tarihsel süreçte kentlerin büyüme biçimleri ve formları değerlendirildiğinde zamanla büyüklüklerinin ve formlarının değiştiği görülmektedir. Bu değişim kentlerin büyüme sürecinde daha kompakt bir formdan daha dağınık bir forma dönüşme eğiliminde olmuştur.

Tarih boyunca kentlerin büyümesindeki etkenler incelendiğinde, deniz yolu ile taşımacılığın gelişmesi, yakın geçmişte elektriğin, demiryolunun, otomobilin icadı gibi bilgi ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler, hem kent merkezlerinin yerini belirleyen en önemli etkenler olmuş, hem de kent formunun şekillenmesine neden olmuştur (Marin ve Altıntaş 2004).

Antik dönemde kentlerin büyüklükleri ve biçimleri iş yeri ile yaşam alanının aynı alanda veya birbirine çok yakın yerlerde olması nedeniyle yaya olarak erişilebilecek büyüklüktedir. Üretimde ihtisaslaşmanın yakalanamadığı bu dönemde, ulaşım faaliyetleri yaya veya hayvanlar aracılığıyla yapıldığı için yerleşmelerin formu çok fazla büyümemiş genelde 1,5 km. çaplı bir alanla sınırlı kalmıştır. Şekil 3.5'te görüldüğü gibi bu 1,5 km. çaplı alanın iç kesiminde geleneksel sanatlar, pazar yeri, dini yapılar gibi alanlar yer alırken, iç merkez ile dış çeper arasında konut alanları yer almış, kentin çeper bölgelerinde ise kentler için çok önemli bir üretim alanı olan tarım alanları yer almaktadır. Tarihsel süreç içinde yerleşmelerin boyutlarının ve nüfuslarının büyümesi ile yerleşimler çeper bölgelere doğru büyümeye başlamıştır (Kılınçarslan 2012).

Şekil 3. 5: İlk yerleşmelerde kent formu



Kaynak: Kılınçarslan,2012

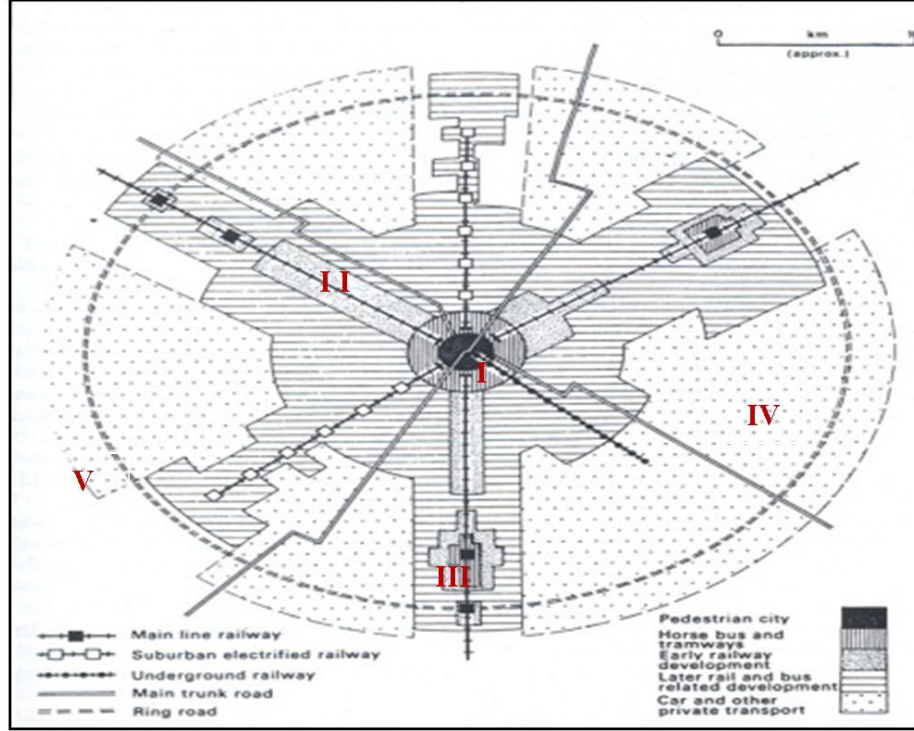
Yerleşim alanlarındaki üretim dallarında insan gücü dışındaki enerji türlerinin (su, buhar, kömür vb.) kullanılmaya başlanması tarım dışındaki diğer üretim dalları için de kent dışında yer seçebilme kolaylığı getirmiştir. Üretim birimlerinin kent dışına çıkması ile birlikte üretimin ölçeği büyümüş ve bununla birlikte esnaflıktan endüstriye geçiş sonucunda da aile işletmelerinin, çok sayıda işçinin çalıştığı üretim birimlerine dönüşümü gerçekleştirmiştir. Bu işletmeler de çalışan işçilerin yerleşmelerin içinde kalan konutlarından, yerleşmenin dışındaki iş yerlerine erişmesine yönelik ulaşım faaliyetleri kentsel ulaşım talebini giderek daha önemli bir kavram haline gelmiştir.

Gelişen teknoloji ile birlikte yerleşmeler ile üretim alanlarını arasında ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmış ve bu da yerleşmelerin basit birer kent formu halini almasına neden olmuştur. Bu kentlerde kullanılan ulaşım araçları kentinin formunun oluşmasında temel belirleyici faktör olmuştur.

Kentlerin mekânsal formlarının gelişmesi kent içinde kullanılan ulaşım araçlarının gelişmesine bağlı olarak değişim göstermiştir. Ulaşımın yaya olarak veya hayvan

kullanılarak gerçekleştirildiği dönemlerde kentsel makroformdaki değişim kendini çok fazla göstermezken özellikle önce buharlı araçların sonra da motorlu araçların kullanılmasıyla şekil 3.6' da görüldüğü gibi kentlerde farklı gelişme formları ortaya çıkmaya başlamışlardır. Kentsel gelişmeyi etkileyerek farklı formların ortaya çıkmasını sağlayan bu gelişmeler beş dönemde incelenebilir (Altan 2006).

Şekil 3. 6: Ulaşım modelleri ve kent formu



Kaynak: Enlil,2005

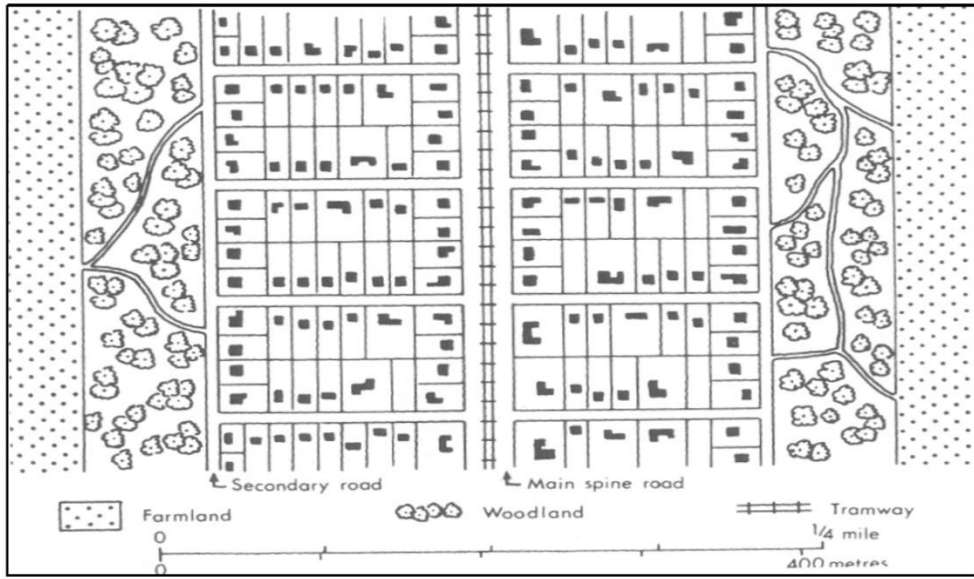
I- Yaya ve At Arabası Dönemi (1800-1890) - Bu dönemde insanların kent içi erişim mesafesi 45 dakikadan daha az olup (4 ile 6 km arasında) kent merkezindeki yoğunluk oldukça yüksektir. Tüm ticari eylemler merkezi bölge ve konut alanı boyunca yoğunlaşmıştır. Bu yoğunlaşma kısıtlı hareketlilikle (yaya alanı ile) sınırlıdır. Ulaşım aracı olarak ortaya çıkan at arabası bir sonraki dönemde hakim olan yıldız biçimli yolların ve kentin gelişimini yönlendirmiştir.

II- Tramvay Dönemi (1890-1920) - Kentsel toplu ulaşımın ilk biçimi olan tramvay, güzergâh yapısı nedeniyle kısıtlı bir erişilebilirliğe sahipti. Bu kısıtlılık kentlerin gelişiminin ana tramvay hatları boyunca olmasına neden olmaktaydı. Elektrikli tramvayların hizmete girmesiyle kentsel ulaşım hızı (dolayısıyla kentin formuna etkisi) üç katına çıkmış ve bu durum kent formuna da yansımıştır. Ticari ve servis eylemleri ile

özelleşmiş kent merkezi yapılanması bu dönemde ortaya çıkmıştır. Kentsel eylemler kent limitleri içinde gelişme gösterirken, ticari merkezler ulaşım aksları boyunca gelişmiştir. İnsanların tramvay ile kente erişimi kolaylaştığından kentin dış sınırları yeniden belirlenmiştir. Birçok eylem halen kent merkezinde bulunurken bazı hizmetler kent merkezinden uzaklaşmıştır.

Kentlerdeki ulaşım tramvayın kullanılması ile hareketliliğin daha geniş bir alana yayılması tramvaya göre kent modellerinin tasarlanmasına neden olmuştur. Bunlardan Soria Y. Mata'nın önerdiği 'Lineer Kent (Doğrusal Kent)' fikrinde kentin ana kurgusu tramvay yolu güzergâhına göre yapılmıştır. Bu modelde konut yerleşimleri ve diğer kentsel fonksiyonlar ana ulaşım aksının çevresinde doğrusal olarak gelişmiştir (bkz. Şekil 3.7).

Şekil 3. 7: Y.Mata lineer kent modeli



Kaynak: Hall,2002

III- Otomobil Dönemi (1920-1945) - Çoğunlukla otobüs ve otomobillerle motorize olmuş ulaşımına bağlı olarak gelişen kentler genelde ışınsal olarak büyümüştür. Fakat kentlerde otomobilin yaygın olarak kullanılmaya başlanması ile kentler farklı formalar kazanmaya başlamıştır. Otomobilin kentte yaşayan farklı gruplar tarafından kullanılmaya başlanması kentlerdeki ticari ve endüstriyel eylemlerin desantralizasyonu hızlandırmıştır. Daha önceki dönemlerde sadece toplu taşıma araçlarının güzergâhları üzerinde gelişen banliyöler, toplu taşıma güzergâhlarının dışında da yer seçmeye başlamışlardır. Otomobilin kentlerde kullanılmaya başlanması ile otomobilin alt yapısı

durumunda olan otoyollara yönelik ilk planlama çalışmaları da bu dönemde başlamış bulunmaktadır (bkz. Şekil 3.8)

Şekil 3. 8: Otomobil döneminde kent formu



Kaynak: <http://krypton.mnsu.edu.tr>,2013

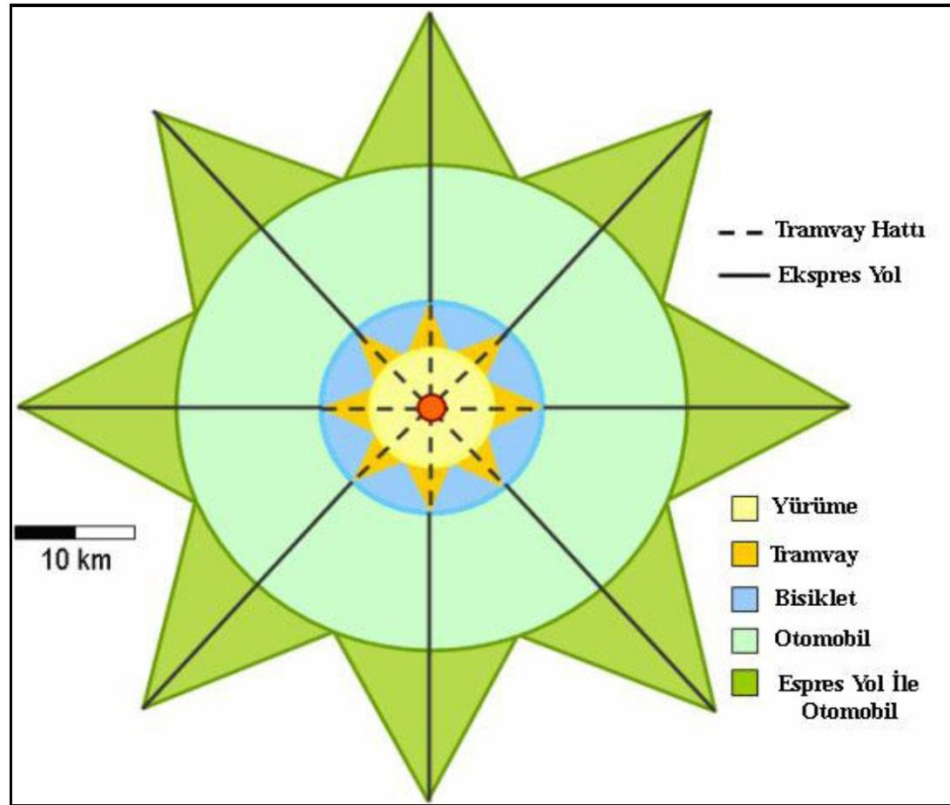
IV- Otoyol Dönemi (1945-2000) – Kentsel alanlarda İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde hareketliliğin artması sonucu otomobilin de etkisiyle kentsel alanlar banliyölere doğru genişlemeye başlamıştır. Bu süreç Avrupa’da mevcut toplu taşıma akları boyunca yüksek yoğunluklu daha düşük bir gelişme yaşanması şeklinde ortaya çıkmıştır. Yeni teknolojilerin gelişmesi ile otoyolların yapımının hızlanması kent içindeki birçok noktanın gittikçe erişilebilir bir hal almasını sağlamıştır. Konutun ve işyerinin büyük oranda birbirinden ayrılması bu durumu açıkça ortaya koymaktadır. Bu dönemde bazı alt merkezler banliyölere hizmet ederken, metropoliten alan etrafındaki ring yollarının inşasıyla bu süreç gelişmiştir. Kenti çevreleyen yeni otoyolların yapılması, kent merkezini çevreleyen büyük kentlerin merkezleşme eylemlerinin kuvvetlenmesine neden olmuştur.

Kentlerde motorlu araçların sayısının hızlı bir şekilde artması pek çok şehirde yüksek yoğunluklu çekirdekte ve ışınal yollar boyunca yerleşmiş toplu ulaşım hatlarının kaldırılmasına neden olmuştur. Bu dönemde toplu ulaşım araçları kentlerin formlarını belirleyen temel ulaşım unsuru olmaktan çıkmıştır. Bu dönemde gelişen yerleşim alanları toplu taşıma ile değil özel araçlarla ulaşılabilen yerlerdir. Artan otomobil

sahipliliği ve kişisel hareketlilikteki artış şehirlerin etrafındaki geniş alanların kullanıma ağılmasına ve bu alanlara ulaşımın gúçlendirilmesi için de otoyolların kentsel ulaşımda geliştirilmesine neden olmuştur.

Kentsel alanlarda otoyolların gelişmesi kent içinde kullanılan otomobilin işletme hızını ikiye katlamıştır. Bu nedenle kent formu otomobile ve otoyollara bağlı olarak hızlı bir şekilde değişmeye başlamıştır. Otoyolların geğtiği güzergâhlar boyunca yerleşimler ortaya çıkmaya başlamıştır. Başta düşük yoğunluklu olarak ortaya çıkan bu yerleşmeler zamanla büyüyerek önemli bir kentsel çekim noktasına haline gelmişlerdir. Ortaya çıkan bu yerleşmeler kentin farklı yönlerde gelişmesine ve çok yönlü ve çoğu zaman kontrolsüz bir gelişim modelinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

şekil 3. 9: Otoyol döneminde kent formu



Kaynak: <http://krypton.mnsu.edu.tr>

Otoyol alt yapı maliyetinin diğer ulaşım modlarına göre ucuz ve yapımının tramvay gibi diğer ulaşım modlarına göre daha kolay olması otoyolların kentsel alanlarda hızlı bir şekilde gelişmesine neden olmuştur.

V- İletişim Dönemi (2000+) –İletişim döneminde bireysel hareketlilik hız kazanmıştır. Bu nedenle bireysel ulaşım için daha yüksek ücret ödenmeye başlanmış ve bazı sektörlerde iletişim ulaşımın yerini almaya başlamıştır. İletişim dönemi iş amaçlı yolculukların sayısında azalmayı getirirken, özel amaçlı yolculukların sayısında artışa neden olmuştur. İletişim dönemi, yüksek yoğunluklu yapı adalarından oluşan bir kent formunun oluşmasına neden olan bir dönemdir. Bu dönemde metro ve tramvayların kullanımlarının artması nedeniyle ana güzergahlar boyunca kentsel gelişme koridorları ortaya çıkmıştır.

İletişim döneminin hızlı bir değişim yapısına sahip olması kentsel formunda sürekli bir gelişme içinde kalmasına neden olmaktadır. Sıklıkla devrim olarak nitelendirilen iletişim teknolojilerindeki değişim an fazla kentsel alanlarda gözlenmektedir. Bilgi teknolojileriyle gerçekleşen küreselleşmenin, çevre ve özellikle kentsel arazi kullanımı üzerindeki etkileri önemlidir. Bilgi teknolojilerindeki hızlı değişim kentsel alanlar üzerinde ekonomik amaçlı yapılanma baskı oluşturmaktadır.

Kentsel alanlarda ortaya çıkan ihtiyaçlara ve gelişen teknolojilere bağlı olarak kullanılan farklı ulaşım türleri, kentlerin formlarının gelişmesini de farklı şekillerde etkilemişlerdir. Bu türler içinde özellikle otomobil gibi motorlu araçların güzergâh esnekliğine sahip olmaları, yüksek erişilebilirliğe imkân sağlamaları nedeniyle kentlerin formlarının değişmesini en fazla etkileyen tür konumunda olmuşlardır.

Kent formundaki değişim, motorlu araçlar için üretilen ulaşım alt yapısının kapasitesine ve ölçeğine bağlı olarak planlı bir şekilde olabileceği gibi kentsel saçaklanma gibi bütüncül gelişmeden uzak bir gelişim şeklinde olabilmektedir.

Kentsel saçaklanmanın bütüncül arazi kullanımından uzak bir gelişmeyi getirmesi, arazi kullanımlarının mekânsal ayrılığı ile ilişkilendirilmektedir. Tek bir işlevsel kullanımın geniş araziler üzerinde müstakil gelişimini içermesi ve düşük yoğunluklu konut alanları ile otomobil bağımlı olan saçaklanma olgusu; sosyal, ekonomik ve çevresel maliyetleri açısından sürdürülebilir gelişme politikaları ile örtüşmeyen bir kentsel büyüme modeli olarak görülmektedir (Tamer 2009).

3.4. ULAŞIMIN KENTSEL SAÇAKLANMA ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

3.4.1. Doğal ve Çevresel Yapı Üzerindeki Etkiler-Tehditler

Kentleşme süreci ile birlikte, kentler mekânda hızla büyüyerek geniş alanlara yayılmaya başlaması, kentlerin, çevresindeki kırsal topraklara ekonomik ve toplumsal yönlerden egemen olmasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda ise, kentsel alanda kalan doğal kaynaklar hızlı bir şekilde tüketilme sürecine girmekte, kırsal alanlarda yapısal dönüşümler yaşanmaktadır (Sezgin ve Varol 2012).

Kentsel alanların çeperlerindeki kentsel gelişmelerin süreksizlik içeren, düşük yoğunluklu bir yapılanmayla kentsel saçaklanmaya sebep olması, kentsel sürdürülebilir gelişmeye tehdit oluşturmakta ve toprak, su, enerji ve diğer kaynakların tüketimi ile atıkların artmasına sebep olmaktadır. Bu süreçte ekosistemin devamı için vazgeçilmez bir doğal kaynak olan toprak da, amaç dışı kullanılarak yok edilme tehdidiyle karşı karşıya kalmaktadır (Varol ve Dinçer 2012).

Avrupa Çevre Ajansı tarafından 2006 yılında hazırlanan raporda kentsel alalardan kırsal alanlara doğru yaşanan sürekli ve hızlı mekânsal yayılmanın, çevreyi ve sosyo-ekonomik dengeleri tehdit eder boyutlara ulaştığı vurgulanmıştır. Ayrıca kentsel saçaklanmanın özel araçlara bağımlı yolculukların artışı beraberinde getirmesi ile araçlardan atmosfere salınan gazlar nedeniyle sera gazlarının önemli ölçüde arttığı vurgulanmıştır (EEA 2006).

Kentlerin mekânda aşırı yayılması, en başta mekânın temel varlığı olan toprağı etkilemektedir. Kırsal alan faaliyetleri için son derece önemli olan toprak, aynı zamanda kentleşme ve sanayileşme için de mutlak gerekli öğelerden biridir. Kentleşme eğilimleri öncelikle kentin yakın çevresindeki toprağı tehdit etmektedir. Kentsel gelişme baskısı ile toprak özelliklerini büyük ölçüde yitirmekte, içerdiği biyolojik çeşitlilik azalmaya başlamakta, su tutma kapasitesinin azalmasıyla da toprak erozyonu hızlanmaktadır. Ayrıca toprak yüzeylerin yerini doğal olmayan yüzeylerin almaya başlamasıyla yağışların yer altı sularına erişimi engellenmekte ve yer altı suları beslenemez hale gelmektedir. Bunun sonucunda ise, hidrolojik döngü ve hassas kıyı ekosistemi zarar görmektedir (Tamer 2009).

2006 yılında yayınlanmış olan Avrupa Çevre Ajansı Raporu'nda kentsel saçaklanmanın oluşturduğu doğal-çevresel etkiler aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

- Yapılaşmaya konu olan arazi içindeki orman alanlarının önemli ölçüde azalması.
- Tarım arazilerinin azalması.
- Tarımsal ekonomilerde depresyon ve tarımsal verimlilik üzerinde artan gerginlik.
- Doğal yaban hayatı yaşam alanlarının bozulması ve yaban hayatı için gerekli kaynaklarının azalması.
- Başta havza alanları olmak üzere kentler için çok önemli olan su kaynaklarının kirlilik tehdidi ile karşı karşıya kalması.
- Yeni alanların yapılaşmaya açılması ile toplu taşıma, su ve kanalizasyon sistemleri ve çevre düzenlemesi, bakımı gibi kamu hizmetlerinin maliyetlerinin artması.

Kentsel saçaklanmadan etkilenen doğal bölgelerin başında tarım alanları, orman alanları ve havza alanları gelmektedir. Bu alanlar, kentsel rant baskısı nedeniyle hızla kentsel kullanımlara ve özellikle konut kullanımına dönüşmekte, kırsal alandaki doğal toprak varlığına yapılaşma için uygun arsa stoku gözüyle bakılmaktadır.

3.4.1.1 Tarım Alanları Üzerindeki Etkiler

Kentsel alanların çeper bölgelerinde görülen saçaklanma, tarım arazilerinin, doğal ve çevresel olarak hassas bölgelerin yok oluşunu ve bölgesel açık alanların azalmasını da beraberinde getirmektedir. Kentlerdeki saçaklanma sürecinin mevcut haliyle devam etmesi durumunda tarım alanları ve doğal değerler açısından çok önemli sorunların ortaya çıkacağı kaçınılmazdır (UN-Habitat 2008).

Kentsel alanlardaki gelişmelerin etkisiyle yerleşim alanları aradaki tarım alanlarını yutarak genişlemektedir. Kentlerin büyüme sürecinde, kent çeperinde kırsal toprağın hızla kentsel toprağa dönüştüğü sürekli olmayan, arada boş alanların bulunduğu parçalı bir geçiş bölgesi örüntüsü oluşmaktadır. Bu geçiş bölgelerindeki ulaşım bağlantılarının gelişmesi, bölgelerin çevresindeki tarım alanlarının hızlıca kentsel alanlara dönüşmesine neden olmaktadır (Doğru 2002).

Kent çevresindeki tarımsal alanların değeri kentin büyümesi ile artmakta, önceki tarımsal kullanım değerine sahip olan arazi de kentin yaklaşması ile belirli bir değer artışı olacak sonra bu alanın imar sınırı içine alınması tekrar yükselişe sebep olacaktır. Tarımsal arazinin altyapı yatırımları ile kentsel kullanıma hazır hale gelmesi ise değer artışına neden olmaktadır.

Kent yaşamından uzaklaşmak isteyen insanların ikinci konut talepleri genelde tarım arazilerin üzerinde inşa edilen siteler ile karşılanmaktadır. Ayrıca kent merkezlerinde varlığına tahammül edilemeyen küçük imalat ve sanayi sitelerine kırsal alanlarda hiçbir kaygıya kapılmaksızın büyük tarım arazileri tahsis edilebilmektedir. Bu durum, kırsal alanlarda yer alan tarım topraklarının tarım dışı amaçla ve kentsel gelişmeleri yönlendirici etkisiyle kullanıldığını göstermektedir (Doğru 2002).

Kentsel alanda oluşan rantın tarımsal kullanım getirisine göre daha yüksek ve riskin az olması, tarım alanlarının yapılaşma bakımından uygun özellikler taşıması nedenleriyle, başta konut olmak üzere kentsel işlevlerin tarım alanları üzerinde yapılaşma talebi tarım alanlarının kullanıcıları tarafından istenen bir durum haline gelmiştir. Arapkirlioğlu (2003), kentsel gelişim için kullanılma talebi olan bu bölgelerin oldukça büyük bir kısımlarının verimli tarım toprağı olduğunu belirterek, talebin çevre dengesi açısından önemine dikkat çekmiştir. Çünkü tarım toprakları giderek daha kolaylıkla kentsel gelişme alanı olarak kullanılabilir. Çünkü tarım toprakları giderek daha kolaylıkla kentsel gelişme alanı olarak kullanılabilir.

3.4.1.2 Havza Alanlarındaki Etkiler

İnsan etkisi sonucu bozulduklarında doğal işlevlerini yerine getirmeleri mümkün olmayan veya işlevlerinin yeniden kazandırılabilmesi ancak yüksek maliyetle söz konusu olabilen, fakat hiçbir zaman ilk durumlarına yeniden getirilemeyen alanlar, işlevleri bozulmaması gereken alanlardır. Bu doğal alanlar kentin genelinde yaşam kalitesinin güvencesi konumunda olup, kentin kendi kendine yeterliliği açısından vazgeçilmez bir öneme sahiptir (Kartaler 2012).

Doğal alanlar kentlerin sürdürülebilir bir gelişme gösterebilmesi için en fazla korunması gereken alanlar olmasına rağmen, yeni yapılaşmalar, ulaşım, ulaşımına bağlı olarak artan taşıt trafiği (talebini karşılamak için bilinçsizce yapılan yeni yollar, yol genişletmeleri,

katlı kavşaklar ve tüneller gibi ulaşım yapıları) kentlerin ve bunları çevreleyen kırsal alanların giderek betonlaşmasına neden olmaktadır (Elker 2007).

Kentlerin doğal alanlarında yaşanan değişimden en fazla etkilenen bölgelerden biri havza alanlarıdır. Havza, kendi içerisinde biyofizik ve sosyo – ekonomik karakteristikleri itibariyle benzerlik ve bütünlük gösteren, dolayısıyla diğer arazi parçalarından olan farklılıkları kendi içerisindeki benzerlikten daha büyük olan bir arazi parçasıdır (Küçükkaya ve Geray 2005). İSKİ İçme Suyu Havzaları Alanları Yönetmeliğinde ise havza, Bir akarsu, göl, baraj rezervuarı veya yeraltı suyu haznesi gibi bir su kaynağını besleyen yeraltı ve yüzeysel suların toplandığı bölgeler olarak tanımlanmıştır (İSKİ 2011).

Havza, doğal sınırları içinde, iklim, jeoloji, topografya, flora ve faunanın havza suları ile etkileşim içinde olduğu, bu faktörlerden herhangi birinde doğal olarak ya da insan etkisiyle meydana gelecek bir değişikliğin, diğer faktörleri ve havzanın tümünü etkilediği bir birim oluşturmaktadır.

İçme suyu havzaları ve orman alanları kentlerin sürdürülebilir bir gelişme göstermesi açısından vazgeçilmez öneme sahip ekolojik kuşak ve koridorların ana bileşenlerini oluşturmaktadır. Ancak bu alanların sürdürülebilirliği kent genelinde yaşanan göç, yetersiz altyapı, geciken imar uygulamaları, tarım arazilerinin el değiştirmesi ve tarım topraklarının parçalanması, ikincil konutlardaki artış, kırsalın karakteristiklerinin bozulması gibi sorunlar nedeniyle tehlike altındadır (Kartaler 2012).

Havza alanları dış müdahalelere bağlı olarak değişimler yaşanmaktadır. Havza alanlarındaki bu değişimin en önemli nedeni yanlış arazi kullanımına neden kararlarının alınmasıdır. Bilimsel esaslara göre yapılmış arazi sınıflaması ilkelerine uymayan her türlü arazi kullanım biçimi havza alanlarının varlığını tehdit eden bir unsur haline gelebilmektedir. Bu nedenle Havza alanları mutlaka korunması gereken alanlar olmaktadır. Bu alanların veya yakın çevresinin kentsel yapılaşmaya açılması kentin özellikle su ihtiyacı yönünden dışa bağımlı bir hale gelmesine neden olacaktır.

Özellikle son 20 yıl içinde dünyada artan insan nüfusu ve bunun sonucu olarak artan su talebi, küresel bir su krizini gündeme getirmiştir. Bunun yanı sıra, hızla artan dünya nüfusu ve su talebiyle birlikte ekonomik, politik ve çevresel konulardaki mücadeleler ve çekişmeler çok daha yaygın ve ciddi boyutlara ulaşmıştır. Son 40 yılda yeryüzü sularının yarısından fazlası tahrip edilmiştir. Mevcut durumun devam etmesi halinde 2025 yılına değin tüm insanlığın üçte ikisi gelişmekte olan ülkeler başta olmak üzere) su kıtlığı ile karşı karşıya kalacağı tahmin edilmektedir (WWF-Switzerland 2012). Yapılan tahminlerde yeryüzünün kullanılabilir su potansiyelinin, 14 milyar civarında insanın talebini karşılayabileceğini göstermektedir. Dünya nüfusun bu artış hızıyla 100 yıl içinde 14 milyara ulaşacağı göz önüne alındığında havza alanların korunmasının ne kadar önemli bir konu olduğu ortaya çıkmaktadır (Gönenç 2006).

3.4.1.3 Orman Alanlarındaki Etkiler

Kentsel saçaklanma olgusunun etkilediği diğer bir doğal değer de orman alanlarıdır. Doğal yaşam için son derece önemli olan orman alanları kentlerdeki yapılaşma baskısından olumsuz yönde etkilenmektedir. Kentsel saçaklanmanın nedenlerden biri olan bireysel konut tercihleri ve insanların daha fazla ekolojik alanlarda yaşama isteği orman alanlarını tehdit altına girmesine neden olmaktadır. Özellikle lüks konut üretiminde orman alanları yapılaşmaya açılabilir.

Orman alanlarının korunması gerekliliği kanunlarla güvence altına alınmasına rağmen, bu alanlarda yaşanan yapılaşmalar zamanlar orman alanlarının vasfını kaybetmesine neden olmaktadır. Orman vasfını kaybeden bölgeler daha sonra çeşitli planlama araçları ile daha fazla yapılaşma için kentsel toprağa dâhil edilebilmektedir. Kentsel toprağa dâhil edilen bu bölgeler daha sonra genelde kentsel saçaklanmanın yaşandığı bölgeler olmaktadır.

Orman alanlarının kullanım amacının dışına çıkarılarak başta iskân olmak üzere farklı amaçlarla kullanılması ekolojik dengenin de bozulmasına neden olmaktadır. Orman alanlarının tahribi ile sel felaketlerinin yaşanması başta olmak üzere faunanın büyük oranda zarar görmesi veya neslinin tükenmesi gibi çok farklı yönlerden canlı yaşamını etkileyebilmektedir.

Avrupa Çevre Ajansı tarafından hazırlanan raporda orman alanlarındaki bozulmanın temel nedeni olarak kentsel saçaklanma gösterilmiştir. Raporda son 20 yıllık süreçte orman alanlarının yüzde 5,4'lük kısmının (8000 km²) çeşitli nedenlerle yapılaşmaya açıldığı belirtilmiştir. Bu alan tüm Avrupa kıtasının alansal olarak yüzde 0.25'ne denk gelmektedir. Bu oran göreceli olarak küçük olarak görülse de tüm Avrupa'da bu süreçte yapılaşmış alanların oranının yüzde 0,6 olduğu düşünüldüğünde oranın önemi ortaya çıkmaktadır (EEA 2006).

3.4.2. Arazi Kullanımı Üzerinde Yarattığı Etkiler

Metropolitan kentler, gelişimlerine paralel olarak saçaklanarak büyürken kentin dışındaki çeper alanlar zaman içinde bu saçaklanmaya paralel olarak kentin içinde yer almaya başlamış ve giderek, çeperlerde yer alan yerleşmelerde var olan özellikler değişime uğramaya başlamıştır. Kırsal ve kentsel özellikleri birlikte içine barındıran bu alanlar kentle giderek bütünleşirken, kentsel özelliklerinin giderek daha da arttığı gözlemlenmektedir (Karataş 2008).

Kentsel saçaklanmanın yaşandığı bölgelerde, yapılaşmaya paralel olarak bölgenin arazi kullanım yapısı da değişim geçirmektedir. Bu değişim azalan tarım alanları ve doğal alanlara karşın yeni altyapı ve üstyapı yatırımları olarak kendini göstermektedir.

Bir kentin yoğunluk bölgelerinin biçimlenişi ile kentsel ulaşım hizmetlerinin örgütlenmesi karşılıklı etkileşim içinde bulunmaktadır. Kentin belli yönlerde yoğunlaşması bu yönlerde daha güçlü ulaşım hizmetlerinin gitmesini zorunlu hale getirmektedir. Belli ulaşım akslarının (otoyollar) gelişmesi ise, bu akslar etrafındaki kentsel yoğunluğun artışı hızlandırmaktadır (Tekeli 2003).

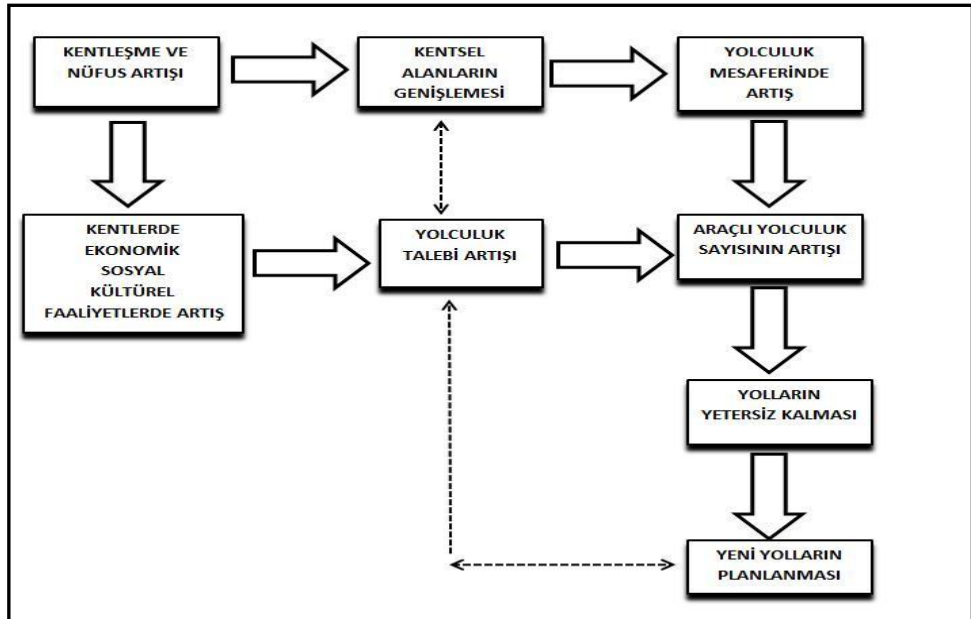
Kentsel saçaklanma bölgeleri ile kent merkezi arasında belli bir mesafenin bulunması yeni ulaşım yatırımlarını zorunlu hale getirmektedir. Kentsel saçaklanma bölgelerinin kent merkezi ile arasında boşluklar bırakarak gelişmesi ve bu boşluk alanlarının da genelde tarım alanı veya doğal alanlar olması nedeniyle yeni ulaşım yatırımları bu alanların üzerinden geçebilmektedir. Bu nedenle tarım alanları veya orman alanları, havza alanları gibi doğal alanlar karayollarına dönüşebilmektedir.

Özellikle metropol olarak tanımlanan hızlı bir gelişme sürecinin yaşandığı kentlerde, saçaklanma bölgelerine yönelik yapılan yeni ulaşım yatırımları kentin gelişme yönünün bu yatırıma doğru olmasına ve bu bölgelerde saçaklanma alanı ile birlikte farklı fonksiyonların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir (Elker 2007).

Ulaşım yatırımları kentleri sonu belli olmayan bir saçaklanma sürecinin içinde bırakabilmektedir. Bu süreç arz-talep ilişkisinin bir sonucu olarak gelişmektedir. Kentlerde her ulaşım arzı yeni bir talebi doğurmakta, aynı şekilde her ulaşım talebi de yeni bir arzın ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu döngü doğru planlanmadığında başta kentsel saçaklanma olmak üzere çeşitli kentsel sorunlar ortaya çıkabilmektedir.

Şekil 3.10'da saçaklanma bölgelerine yönelik yapılan ulaşım yatırımının neden sonuç ilişkisi açıklanmıştır. Yeni ulaşım altyapı yatırımı, yatırımın güzergâhı üzerindeki bölgenin çekiciliğinin artmasına neden olmakta ve bu durum da bölgedeki mevcut konut arzından fazla konut talebinin oluşmasına neden olabilmektedir. Böylece alanın ve konutların ekonomik değeri ile prestij değeri yükselmekte ve sonuçta alanda gelişme ve fiziki olarak genişleme baskısı oluşmaktadır. Gelişme baskısıyla yeni alanlar yerleşime açılmakta ve bu durum kentin saçaklanarak fiziki sınırlarının olduğu alanlara doğru genişlemesine neden olmaktadır (Özalp 2007).

Şekil 3. 10: Ulaşım -Kentleşme ilişkisi



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN Tarafından Hazırlanmıştır, 2013

Düşük yoğunluklu yapılaşma düzeni kentsel saçaklanmanın en temel arazi kullanım özelliklerinden biridir. Bu alanlarda arazinin kent toprağına göre ucuz olması, geniş arazi parçalarının kısıtlı bir kullanıcı grubu tarafından kullanılabilmesine olanak vermektedir. Ayrıca geniş arazi parçaları yalnızca konut yapımı için değil, rekreasyonel faaliyetler gibi kullanım amaçlarıyla da kullanılabilir (Tamer 2009).

Kentsel saçaklanma olgusu, bölgenin arazi kullanımını üzerinde önemli bir değişim etkisi yaratmaktadır. Bölgenin kırsal karakterden kentsel karaktere doğru geçişini hızlandıran bu olgunun arazi yapısı üzerinde meydana getirdiği değişimi Karataş (2008), şu şekilde belirtmiştir,

- Gereksiz arsa tüketimi,
- Otomobil ve bireysel otomobil kullanımındaki artış,
- Bölünmüş açık alanlar ve atlamalı gelişim,
- Gelişmiş ve gelişmekte olan alanlar arasında büyük boşluklar,
- Farklı alanlar içindeki kullanımlarda ayrılmalar (ifrazlar),
- Kamu alanları ve merkezlerinde eksiklik,
- Sınırsız dışa doğru gelişim,
- Düşük yoğunluklu konut ve ticaret alanları,
- Arazi kullanımında merkezîleşmemiş planlama ya da kontrol,
- Yaygın, uzun ticari gelişimler,
- Yerleşmeler arasında büyük mali eşitsizlikler,
- Arazi fiyatlarındaki hızlı artış ile birlikte tarım topraklarının bölünerek satılması,
- Mülkiyet yapısındaki değişim. bölgenin rant unsuru haline gelmesi,
- Farklı bölgelerde yer alan arazi kullanım tiplerinde ayırım.

Her kentsel işlev, gelecekteki gelişme yönüne ve büyüklüğüne göre, belirli miktarda kentsel toprağı gereksinim duymasına rağmen kentsel saçaklanmanın yaşandığı bölgelerde tarım toprağının kentsel toprağına dönüşümü çok hızlı bir şekilde ve kontrolsüz bir biçimde gerçekleşmektedir. Bu dönüşüm sürecini Altaban (1995), şu şekilde açıklamıştır;

1.Aşama: Kentlerden dışı doğru gelişen saçaklanmalar önce yakın çevredeki kırsal yerleşmeler ve tarım alanlarının niteliklerini değiştirir, bu alanları yarı kırsal–yarı kentsel çevrelere dönüştür.

2.Aşama: Kırsal alanda dağınık şekilde yer seçen kentsel kullanışlar oluşmaya başlar, ancak yine de bu alanlarda kırsal aktiviteler bir süre daha devam eder.

3.Aşama: Saçaklanma alanı içerisinde kalan tarım arazileri giderek değerini kaybeder, parçalanıp yok olmaya başlar.

4.Aşama: Parçalanmış arazi fiyatları spekülasyonlarla yükselir, tarımsal kullanım önemini giderek kaybeder, tarımsal alanlar arsa piyasası içinde el değiştirmeye veya sahiplerince bekletilmeye başlar.

5.Aşama: Tarım toprakları parçalanmış kırsal yerleşmelerde sosyal yapı da değişime uğrar, topraklarını kaybedenler yakın çevrede konumlanan kentsel kullanışlarda çalışmaya başlar. Kent ve kentliyle olan ilişkiler sosyal yapıyı da değiştirir ve heterojenleştirir.

Kentlerde saçaklanma ile konut, çalışma, dinlenme alanları giderek birbirinden ayrılırken, kentlilerin ulaşım araçlarına olan bağımlılığı da artmaktadır. Kentlerde, özel otomobile bağlı ulaşım yapısının desteklenmesi ve toplu taşımanın göz ardı edilmesiyle gerek enerji tüketiminde, gerekse de çevresel kirlilikte artış gözlenmektedir, bu da daha çok doğal kaynağın tüketilmesine neden olmaktadır.

3.4.3 Mülkiyet Yapısı ve Arazi Fiyatlarına Etkileri

Arazi, ekonomik faaliyetlerin üzerinde yerleştiği fiziksel mekândır. Tarih boyunca kişi ve kurumlar arazi üzerinde mülkiyet için yarışmışlardır. Dünya nüfusunun sürekli artış içinde olması, doğru arazi kullanım politikalarını bir zorunluluk haline getirmiştir. Yanlış politikalar nedeniyle kent çevresindeki ham araziye kentsel arazi kullanışlarına açık arazi haline getirmenin yüksek bir maliyeti vardır. Bu maliyetin büyük kısmı ulaşım gibi alt yapı yatırımlarından ileri gelmekte ve kentsel arazinin toplam değerinde artışlar olmaktadır (Kılınçarslan 2012).

Kentlerin büyümesi ve saçaklanması sürecinde arazi değerleri büyük değişim göstermektedir. Arsa fiyatlarının yükselmesi şehirleşme sürecinin bir sonucudur. Bu durum, şehir içi arsaların spekülâtif değerlerini yükseltmekte ve potansiyel değerler kazanmak amacıyla şehir topraklarının büyük bir kısmı boş, imarsız halde bırakılmaktadır Diğer taraftan da şehir dışındaki ham ziraat toprakları da, herhangi bir belediye hizmetine sahip olmalarına bakılmaksızın parsellenmekte, başta mesken olmak üzere, sanayi, ticaret, kültür gibi şehirselle fonksiyonlara tahsis edilerek yüksek gelir sağlamaları beklenmektedir (Keleş 2010).

Aktif arsa sahiplerinin bu beklentileri mevcut arsa fiyatlarına yansımakta bu durumda henüz gerçekleşmemiş bir duruma yönelik rezervasyon fiyatlarını oluşmasına neden olmaktadır. Arsa sahipleri, rezervasyon fiyatlarına; gelecekte elde edilmeyi bekledikleri rantı mevcut fiyatlara yansıtarak oluştururlar. Bu artışın seviyesi, her ne kadar nesnel olarak belirlenirse de (her arsa sahibi kendi arsasının özellikleri ile ilgili farklı düşüncelere ve kararlarını etkileyen farklı kişisel, finansal koşullara sahiptir) esas olarak arsaların kent içindeki gelişmişlik seviyesi ve konumu ile yakından ilgilidir (Sazak 2001).

Arazi fiyatlarındaki artış beklentisi mülkiyetlerin kısa zamanda birçok defa el değiştirmesine neden olmaktadır. Arsalar artık yapılaşma için kullanılmaktan çok alınıp-satılmak için bekletilen ticari bir mal haline gelmektedir. Bir arsayı satan aktör el değiştirme piyasasından çıkmamakta yeni arsalar olarak el değiştirme işlemine devam etmektedir. Planlanan yatırımın yapılmaya başlanmasına kadar devam eden bu süreç, saçaklanma bölgelerinde görülen en temel durumlardan biridir (Karataş 2008).

Arazi fiyatlarının artmasına ve arazilerin el değiştirmesine spekülâtif yatırım söylentileri veya açıklanmış ancak henüz yerinde uygulanmamış yatırım kararı etki etse de, ulaşım bu artış ve değişim sürecinde farklı bir belirleyici özelliğe sahiptir. Çünkü herhangi bir kentsel fonksiyonun ön koşulu o fonksiyona yönelik geliştirilmiş bir ulaşım alt yapısıdır. Bu nedenle herhangi bir ulaşım kararı, diğer kentsel fonksiyonlar için beklenti oluşturmaktadır.

Arazi fiyatlarının değişiminde ve mülkiyetlerin dönüşümünde mevcut ulaşım imkânı veya beklentisi ile birlikte alanın, merkeze yakınlığı, topografik ve coğrafi veriler,

önemli girdiler durumundadır. Buna “Konum Rantı” denmektedir. Ulaşım kolaylıkları, kentsel hinterlandın özellikle alanlarının etki sınırlarının geniş olması ve çekici güçleri; konut arzındaki aşırı artış da kent ve büyük kent alanı çevresinde de kentsel rantı yükseltmektedir.

Diğer yandan arazi fiyatlarının ucuz, işyerine ulaşımın kolay olması nedeniyle insanlar yeni bölgelere kaymakta ve yeni beldeler oluşmaktadır. Kentin olumsuz yaşam koşullarından kurtulmak isteyenlerin de taleplerinin eklenmesiyle arazi fiyatlarının artışı görülmektedir. Asıl neden ulaşımın rahat çözülmesi ve erişilebilirliğin artışıdır. Zaten kent zamanla bu alanlara yaklaşmakta, önceleri uzaklığın dezavantaj olarak öne sürüldüğü beldelerde hızlı bir kentleşme hareketi başlamaktadır. Erişilebilirliğin sağlandığı her alanda değer artısının olması kaçınılmazdır. Bu nedenle arazilerden elde edilen getiri, hizmetlerin ve arazi kullanışlarının dağılımı ile ulaşım sisteminin işlerliği sağlayıcı biçimde entegre edilmesi önemli olmaktadır (Doğru 2002).

Hemen her dönemde yürürlükte olan yasal mevzuatlar planı bulunmayan çeper yerleşmelerde küçük parsellerden oluşan, birbirleriyle ilişkisi kurulmamış ifraz işlemlerine olanak tanıdığı için, öncelikle merkez kente kolay ulaşabilir konumda olan parsellerin ifrazı gerçekleşmektedir. Kolay ulaşılabilir konumda, küçük ve müstakil parsellerin satışa çıkarılmasıyla arsa piyasası hareketlenmektedir. Bir yandan ifraz görmüş parsellerde yoğunlaşan arsa satışları yanında, yine kolay ulaşılabilir konumdaki bazı parsellerin de hisseli satışları yoğun biçimde görülmektedir. Oluşan bu yeni arsa piyasasında, mülk sahibi kompozisyonu, bir yandan çok sayıda yeni ve küçük mülk sahibinin katılımıyla, bir yandan da az sayıda ve büyük mülk sahiplerinin varlıklarını koruyarak ve yeni mülk sahiplerinin bu gruba katılmasıyla değişim göstermektedir Bu durum kullanımında değişikliklere neden olmaktadır (Doğru 2002). Bu değişiklikler genel olarak:

I-Arazi Bütünlüğünün Bozulması: Çeşitli nedenlerle arazi bütünlüğü bozulan ve küçülen tarım alanlarında toprak işleme, bakım gibi bazı faaliyetler yerine getirilememekte, bu durumda üretim azalmakta ve çiftçi de arazisini satarak tarımsal faaliyeti terk etmektedir.

II-Arazi Fiyatlarındaki Spekülatif Artışlar: Rant beklentisi yüzünden kentsel saçaklanma bölgesi içinde kalan ya da sanayi tesislerinin, kamu altyapı yatırımlarının götürüldüğü bölgelerde kalan tarım topraklarının fiyatlarında, bu nedenlerden dolayı aşırı yükselmeler görülmektedir. Bu durum, arazi sahiplerini arazi satışına teşvik etmekte, ancak toprağı satın alanlar çoğunlukla çiftçiler değil, araziyi tarım dışı amaçla kullanmak isteyen spekülatörler olmaktadır.

Kentsel saçaklanma alanlarının düşük yoğunluklu (Tek kişilik hane halkı sayısında artış) karakteristik yapısı nedeniyle kişi başına düşen kaynak kullanımı artmakta ve verimlilik azalmaktadır. Bu durum ise kentsel altyapı hizmetlerinin maliyetini ve kentsel arazilerin daha hızlı tüketilmesine neden olması nedeni ile de birim arazi fiyatlarını arttırmaktadır (Tamer 2009).

3.4.4. Sosyo-Ekonomik Yapıya Etkileri

Kentlerden dışı doğru gelişen sıçrama ve saçaklanmalar önce yakın kırsal çevredeki tarım alanları ve yakın köylerin niteliklerini değiştirirler, oluşan doku yarı kentsel yarı kırsal niteliklidir. Tarım toprakları parçalanan, kentsel kullanımlara dönüşen köylerde sosyal yapı da değişime uğrar. Topraklarını kaybeden köylü nüfusun bir kısmı yakınlarına gelen kentsel kullanımlarda vasıfsız işçi olarak çalışmaya veya yakın kentte hizmetlerde iş bulmaya zorlanır. Giderek kent dışından veya kentten gelen yeni iş gücü ile sosyal yapı değişir ve heterojenlik kazanır. Kırsal alana doğru giderek seyrekleşen ve dağınık yerleşme gösteren kentsel kullanımlar çevresinde ise kırsal aktiviteler bir süre daha devam eder, tarımda, tarım dışı işlerde çalışanlarına, her iki işte yarı zamanlı olarak çalışan nüfusun bulunduğu bir sosyal yapı oluşur (Özçevik 1999).

Kentsel saçaklanma ile birlikte kırsal toprakların kentsel alana dâhil edilmesiyle sonuçlanan bu süreçte, doğal kaynaklar kaybedilmekle birlikte, aynı zamanda bu arazilerde üretim yapan kırsal nüfus da ekonomik yapılarında değişime neden olmaktadır. Daha önce kırsal araziye bağlı üretim alanlarında çalışan yerleşik kırsal nüfus yakınlarına kadar gelen kentsel kullanımlarda vasıfsız işçi olarak çalışmaya başlamaktadır. Bu durumda kentle kırsal birbirine karıştığı bu ortamda sosyal yapı da giderek değişir ve heterojenlik kazanır.

Kentsel alanların saçaklanarak büyümesi sonucu, bu alanlardaki çiftçilerin genellikle tarım dışında bir iş edinmeleri nedeniyle, tarımsal faaliyet ikinci plana itilmektedir. Bu durumda, çiftçi, toprağını tarımsal üretim için değil, mülkiyet için muhafaza etmekte, böylece tarımsal üretim giderek azalmaktadır.

Diğer yandan sosyal yapıdaki değişimin ortaya koyduğu isteklerin baskıyla kentsel mekân yeniden şekillenirken diğer yandan kent parçalanmaktadır; mekânın parçalanması ve birbirlerinden ayrılmalarıyla aynı kent içinde yaşayan kişiler birbirlerinden uzaklaşmaktadırlar. Kişilerin yaşam mekânlarının ayrılması, toplumsal gruplar arasındaki uçurumun açılması ve farklı toplumsal grupların birbirleri ile olan iletişimlerinin azalmasına neden olabilmektedir (Karakurt 2006). Bu durum özellikle, üst gelir gruplarının yaşam alanlarını kentin diğer bölgelerinden ayırma uğraşları içinde belirginleşmektedir.

3.5.AVRUPA'DA KENTSEL SAÇAKLANMAYA BAĞLI DEĞİŞİMLER

Avrupa Birliği (AB)'ne bağlı Avrupa Çevre Ajansı (European Environment Agency) tarafından 2006 yılında hazırlanan Avrupa'da Kentsel Saçaklanma (Urban sprawl in Europe) raporunda kentsel saçaklanma Avrupa kentlerinin sürdürülebilir yapıları için önemli bir tehdit olduğu belirtilmiştir (EEA 2006).

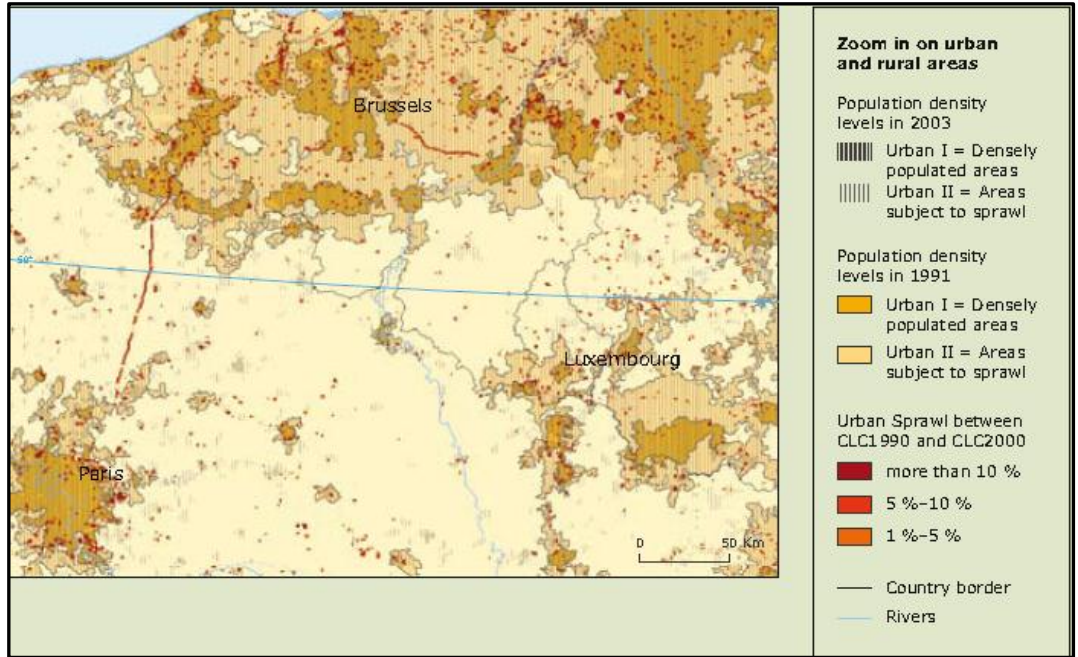
Modern ulaşım araçları ve ulaşım altyapısının gelişme göstermeye başladığı 20.yüzyılın ikinci yarısına kadar Avrupa kentlerinde kompakt bir gelişme modeli görülürken, bu dönemden sonra kompakt gelişme modeli yerini, ulaşım ağlarındaki gelişmeler, bireysel tercihler, sosyal ve ekonomik yapıdaki değişimler nedeniyle kentsel saçaklanmaya bırakmıştır. Kentsel saçaklanmaya bağlı gelişen plansız gelişme şekli gün geçtikçe hız kazanarak Avrupa'nın her bölgesi için önemli bir risk oluşturmaya başlamıştır (EEA 2006).

Avrupa'da doğal alanlar üzerinde yaşanan kentsel saçaklanma olgusu, doğal alanları yok eden, çevresel kirliliğe neden olan ve bu yüzden de küresel iklim değişikliğini tetikleyen faktörlerden biri olarak görülmektedir. Kentsel saçaklanmanın yaşandığı bölgelerde doğal kirlilik insan sağlığını tehdit eder hale gelmesine bu da kentlerde yaşayan insanların yaşam kalitelerinin düşmesine neden olmaktadır (EEA 2006).

Avrupa Kıtası'ndaki ülkelerde yaklaşık 120 adet büyük kentsel yığılma alanı bulunmaktadır. Avrupa'nın yüzde 60'ı buralarda yaşamaktadır. Bu 470 milyon kişilik Avrupa nüfusunun 280 milyonuna karşılık gelmektedir. Geriye kalan nüfus ise büyük yığılma alanlarının dışındaki küçük ve orta büyüklükteki kentlerde yaşamaktadır (www.eurometrex.org 2013).

Avrupa Kıtası yerleşmeleri yüksek bir kentleşme derecesi ve kuvvetli bölgelerden oluşmaktadır. Avrupa Kıtası mekân ve yerleşme yapısı yeryüzündeki diğer kara parçalarının tersine, kırsal alanlarının yoğun bir şekilde yapılaşmış olduğu görülmektedir. 1990 ile 2000 yılları arasında Avrupa Kıtası'nda ortaya çıkan kentsel saçaklanma bölgelerinde, kentsel açıdan yoğun yerleşmeler dışındaki düşük yoğunluklu alanlarda zamanla yüksek yoğunluklu yapılaşmaların ortaya çıktığı görülmektedir (bkz. Şekil 3.11).

Şekil 3. 11: Avrupa'da kentsel saçaklanma bölgeleri

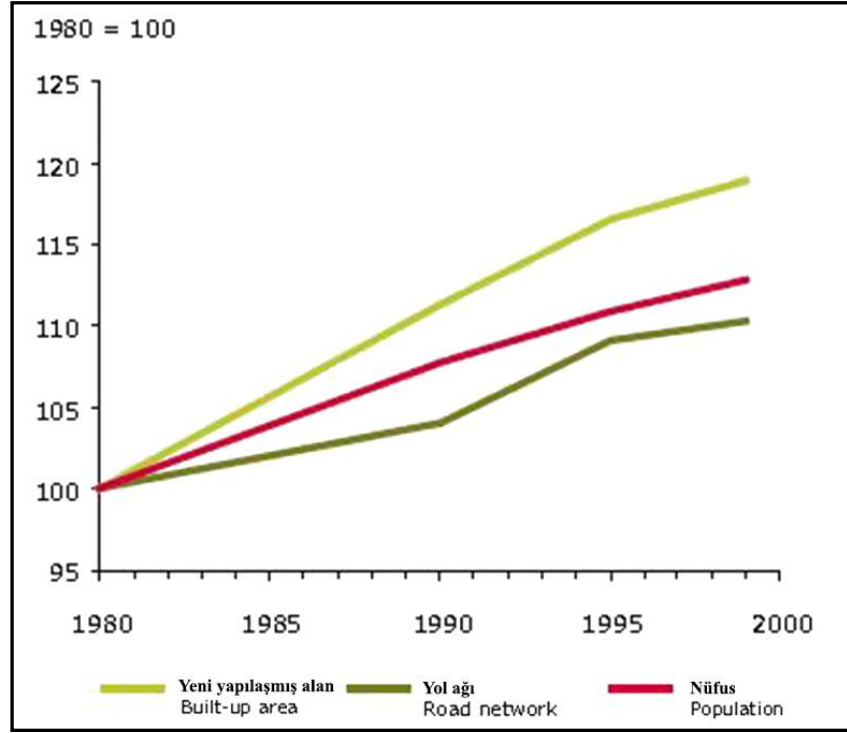


Kaynak: EEA,2006

Güney Avrupa'nın kıyı bölgeleri ve özellikle İspanya'nın kıyı kesimlerinin yüzde 50'si büyük ölçüde ikinci konuta amaçlı olarak yapılaşmış alanlara dönüşmüştür. Bu dönüşüm dünya üzerindeki bio-çeşitlilik açısından 34 sıcak noktadan birisi olan bölgenin tehdit altında olduğunu göstermektedir (EEA 2006).

İnsanların doğal alanlara daha yakın alanlarda yaşama isteği, kent merkezi dışındaki arazilerin fiyatlarının kent merkezine göre daha düşük düzeyde olması, bireysel hareketlilikteki artış, beraberinde mekândan bağımsız çalışmayı getirmiştir. İnsanların çalışma alanları ile yaşam alanları bir birinden ayrılmıştır. Bu nedenle insanların kent merkezlerinden kırsal yaşam alanlarına doğru hareketlilik artmıştır.

Şekil 3. 12: Avrupa’da nüfus, ulaşım ağı ve yapılaşmış alanlar arasındaki ilişki



Kaynak: EEA, 2006

Dünyadaki teknolojik, politik, sosyal ve ekonomik değişimler Avrupa’daki kentsel sistemlerin ve fonksiyonların mekânsal dağılımına etki etmiştir. Yoğun yapılaşmış bölgelerin çeperlerindeki kırsal alanlar önemli derecede kentleşme baskısı altında kalmış, yoğunluğun artmaya devam etmesi ile birlikte toprak ve suların kirlenmesi, kırsal peyzajın parçalanması, kırsal karakterin kaybı gibi olumsuz etkiler görülmüştür. Özellikle yüksek yoğunlukta yapılaşmış bölgelerde kent ile kır arasındaki ilişki birbirine içine geçmiştir. Yarı kentsel yarı kırsal yerleşim alanları ortaya çıkmıştır.

3.6.İSTANBUL'DA ULAŞIMA BAĞLI KENTSEL SAÇAKLANMA VE PLANLAMA

Tekeli (2009), büyük projeleri; kentin gelişme dinamiklerine önemli ölçüde etki yapan, büyük miktarda yatırım gerektiren uygulanması uzun süre alan, kentin rant yüzeyinde değişiklikler yaratan, yakın çevresinde yaşayanların yaşantısında sorunlar ve değişiklikler yaratacak önemli projeler olarak tanımlamıştır. İstanbul'da tarihsel süreç içinde yapılan ulaşım projeleri, İstanbul'un mekânsal, ekonomik ve sosyal yapısında önemli değişiklikler yaratan büyük projelerdir.

İstanbul geçmişten günümüze kadar olan süreçte Türkiye'nin en önemli kenti olmuştur. Ekonomik, sosyal ve kültürel öneminin yanında tarihi ve jeopolitik yapısı ile dünyanın sayılı kentleri arasına girmiştir. İstanbul sahip olduğu olanaklar nedeniyle özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından sonra hızlı bir göç akımına uğramış ve hızlı bir değişim geçirmeye başlamıştır. Yaya odaklı ulaşım kentinden, ulaşımında motorlu araçların kullanıldığı kent modeline dönüşmüştür. Bu dönüşüm sürecinde, nüfusu üç yüz bin, yerleşik alanı üç kilometre çapında bir kent, yerini nüfusu 14 milyonu geçen, çapı 150 kilometreyi bulan, Arnavutköy gibi kentsel saçaklanma bölgeleri olan bir metropole bırakmıştır.

3.6.1. İstanbul'da Ulaşım Politikalarının Kentsel Saçaklanmaya Etkisi Ve Kent Formundaki Değişim (1830-2000 Sonrası Dönem)

Tarih boyunca, İstanbul'un makroformunun değişiminde ulaşımın belirleyici bir rolü olmuştur. İstanbul'un doğal yapısı ve deniz ulaşımının kullanılması nedeniyle kent Marmara Denizi'ne paralel olarak doğrusal bir gelişme göstermiştir. Demiryolu ulaşımı da bu doğrusal gelişmeyi teşvik etmiştir. Ancak, 1950'lerden itibaren ulaşımında karayolunun kullanılması, kentin gelişme şeklini belirleyen faktörlerin değişmesine neden olmuştur. Karayolları kentin gelişme yönünü ve şeklini belirleyen ana faktörler olmuştur (Uysal 2006).

İstanbul'un tek merkezli kompakt biçiminden çıkıp, önce Marmara Denizi boyunca doğrusal gelişmesini, daha sonra ise orman alanları ve su havzaları kuşağına da içine alarak aralıksız yayılan bir kara kentine dönüşmesini kapsayan gelişme sürecini

Tekeli (2001) beş döneme ayırarak incelemektedir. Bu dönemler İstanbul'da ulaşım sisteminde önemli girdi ve çıktılarının yaşanmadığı 1830-1927 arası dönem, ulaşımında belirli gelişmelerin yaşanmaya başladığı 1927-1945 yılları arası dönem, ulaşımında karayolu devrimlerinin yaşanmaya başladığı 1945-1970 arası dönem, 1.Boğaziçi köprüsünün yapıldığı 1970-1980 yılları arası dönem ve 2.Boğaziçi köprüsünün yapıldığı 1980-2000 yılları arası dönemdir.

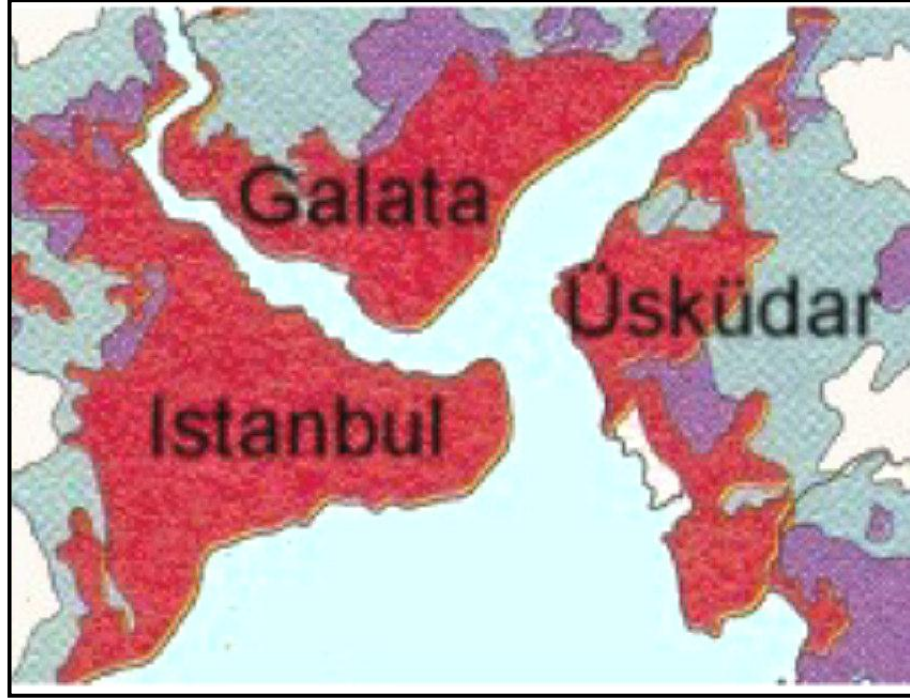
3.6.1.1. 1830-1927 Arası Dönem

1830'lu yıllardan Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar olan ilk dönem, ulaşımında yoğun olarak deniz yolunun ve raylı sistemlerinin kullanıldığı dönemdir. Otomobilin henüz kente tam olarak girmediği bu dönemde, Tekeli (2009), kentin mekânsal gelişimini belirleyen faktörleri, 1850'li yıllardan sonra düzenli olarak işlemeye başlayan kent içi vapur işletmeciliği, 1870'li yıllardan sonra tünel, banliyö trenleri gibi raylı taşıma sistemlerinin kurulması ve 1914 yılında ise elektrikli tramvay sisteminin işletilmeye başlatılması olarak belirtilmiştir.

Bu dönemde İstanbul'daki ticaret, hizmet ve yönetim alanlarının kentin batı yakasında yoğunlaşması, kentteki ekonomik faaliyetlerinin ve sanayi kuruluşlarının da pazara yakın olma ve ulaşım olanakları gerekçesi ile batı yakasında yer seçmelerine neden olmuştur. Bu durum, ekonomik, politik ve kültürel güç merkezi konumundaki batı yakasının doğu yakasına göre hızlı gelişmesine neden olmuştur (Vidinlioğlu ve diğerleri 1996).

Kentte önemli sanayi ve ticari faaliyetlerin Avrupa yakasında bulunması İstanbul'un kent içi ulaşımında raylı sistemin öncelikle Avrupa yakasında gelişmesini sağlamayıştı. Ayrıca yakasında ticaretle uğraşan ve buralarda oturan yabancı kişilerin de bu gelişme de önemli katkıları olmuştur. Anadolu yakasının daha çok ikamet amaçlı olarak kullanılması henüz köprülerin yapılmamış olması nedeniyle denizyolu ulaşımının da gelişmesine neden olmuştur. Bu iki taşıma türünün gelişimi kentin gelişiminin deniz kıyısında ve raylı hatlar boyunca bağlantılar halinde olmasına neden olmuştur (Tekeli 2009).

Şekil 3. 13: 1916 Yılında İstanbul'un kentsel makroform yapısı



Kaynak: Kuban, 2000

Şekil 4.1'de İstanbul'un 1916 yılındaki yerleşim biçim gösterilmiştir. Bu dönemde İstanbul bugünkü Tarihî Yarımada'da, Haliç'in kuzeyinde Pera'da ve Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy'de yayılmış “yaya ölçeğinde” bir kenttir. İstanbul 1927 yılında nüfusu yaklaşık 806.000 kişi ve 3 km. çapında “kompakt” biçimli bir kenttir (Yenen ve Aktuğlu 2012).

3.6.1.2. 1927-1945 Arası Dönem

İstanbul Cumhuriyet'in ilanı ve yeni yönetim sistemi ile birlikte ülkede uygulanan ulusal politikalara uygun olarak kentsel gelişmesini sürdürmüştür. Bu politikalar gereği 1940'lara kadar ülke çapında yaratılan dengeli ve istihdam yaratıcı yatırımlara bağlı olarak; kent belirli büyüklük ve dengeli gelişme hızıyla mekânsal değişimler geçirmiştir (Batuk ve Taşdemir 2009).

1927-1945 arası dönem ulaşım sisteminde toplu taşımanın kullanılmaya devam ettiği bir dönemdir. Ulaşımında deniz yolu ve raylı sistemler etkin olarak kullanılmaya devam edilirken otomobil ve otobüs sayılarında artışlar meydana gelmeye başlamıştır. Bu artışlar ilk defa yol yapımı konusunda taleplerin de ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bu nedenle uygulanmaya başlanan imar programları ile kenti yakın çevresine ve diğer kentlere bağlayan yolların yapılmasına başlanmıştır (Tekeli 2009).

Bu dönemde karayolu altyapısındaki küçük ölçekli gelişmeler ile birlikte kent içi ulaşımında dolmuş ve otobüs kullanılmaya başlanmıştır. Denizyolu ve raylı sistemlerin yanında dolmuş ve otobüs ile ulaşımın sağlanmaya başlanması Marmara kıyıları ve Boğaz'ın iki yakasındaki yerleşimlerde içlere doğru genişlemelerin ve sayıca artışların görülmesine neden olmuştur (Karakuyu 2006).

Şekil 3,14'deki 1930 yılına ait İstanbul şehrinin sınırlarına baktığımızda şehrin daha çok Boğaziçi boyunca kuzeye doğru, Anadolu yakasında Göztepe'ye ve Çamlıca tepesinin kuzeyine doğru gelişmiştir. Bu dönemde daha çok İstanbul'un sayfiye yerleşmeleri olan Boğaziçi'ndeki yerleşmeler artık sürekli yerleşim yerleri haline almaya başlamıştır. Bu dönemde Boğaziçi'ndeki yerleşmeler kuzeyde Tarabya'yı da aşarak Sarıyer'e dayanmıştır. İstanbul şehrinin sınırları Anadolu yakasında Boğaziçi boyunca Kandilli, Anadoluhisarı ve Kanlıca'yı da alacak şekilde kuzeye doğru genişleme göstermiştir (Karakuyu 2006).

Şekil 3. 14: İstanbul 1930 yılı kent makroformu



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010

Artan karayolu taşıt sayısı ile birlikte kentsel alanlarda trafik yoğunlukları da artmaya başlamış ve önemli kent içi karayolu aksları da oluşturulmaya başlanmıştır. Atatürk Bulvarı bu kapsamda oluşturulmuş akslardan biridir. Bulvarın oluşturulma amacı

İstanbul yakası ile Beyoğlu'nun ilişkisini, tramvay yoluna göre, çok daha kısa şekilde kurarak, kentsel alanda tıkanmaya başlayan yollara alternatif oluşturmaktır. Ayrıca, İstanbul'un bir birbirine paralel olan gelişme aksları arasında Atatürk Bulvarı ile bağlantı kurularak, gelişme akslarının bu yeni yol üzerinden bir birine birleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu durum karayolu ulaşımın kentin mekânsal gelişimindeki rolünü arttırmaya başladığını göstermektedir.

İstanbul'da Atatürk Bulvarı ile karayolu ulaşımına yönelik alt yapı yatırımları hızlanmış ancak II. Dünya Savaşı ve ekonomik kriz hızlanan yatırımlar üzerinde yavaşlatıcı etki yapmıştır. Bu yavaşlatıcı etki kentin zayıf bir şekilde de olsa "yaya kenti" özelliği sürdürmesinde etkili olmuştur. Kentin hala yaya kenti özelliğini sürdürmesi makroform açısından çok fazla büyümediğini göstermektedir (Yenen ve Aktuğlu 2012).

3.6.1.3. 1945-1970 Arası Dönem

II. Dünya savaşının bitmesinden sonra özellikle az gelişmiş ülkelerdeki kentler hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Bazı kentler savaşın verdiği yıkıcı etki nedeniyle bu değişim sürecini yaşamaya başlarken, İstanbul gibi kentler ise dünyada değişen sosyo-ekonomik sistemin etkisiyle bu değişim sürecini yaşamaya başlamıştır. Batuk ve Taşdemir (2009) tarafından yapılan değerlendirmede İstanbul'un geçirmeye başladığı bu değişim sürecinin Türkiye'nin planlı kalkınma hareketi sonucu üretin planlar ile kontrol altına alınmaya çalışıldığı fakat başarılı olunmadığını belirtilmiştir.

Başlık (2008) ise İstanbul'un geçirmeye başladığı değişim sürecini iki temel nedene bağlamıştır. Bunlar doğal nüfus artışı ve göçtür. Bu döneme kadar "durağan" olarak adlandırılan nüfus artışı, durağanlıktan çıkarak hızlı bir şekilde artmaya başlamıştır. 1945 yılında 1.078.399 olan İstanbul nüfusu 1970 yılına gelindiğinde 3.019.032 kişiye ulaşmıştır (TÜİK, 2013).

1945-1970 yılları arasındaki dönemden önce kent mekânsal olarak büyümesine rağmen, bu büyüme oranları küçük düzeyde gerçekleşmiştir bu nedenle dönemler arasında çok belirgin bir arazi kullanım yapısı farklı bulunmamaktadır. Bu dönem ile birlikte kent nüfus artışı ve göç gibi başlıca iki dışsal etki ile hızlı bir değişim yaşamaya başlaması,

kentte başta ulaşım sistemi olmak üzere, arazi kullanımını gibi diğer kentsel sistemlerin yeniden yapılandırılmasını zorunlu hale getirmeye başlamıştır.

Tablo 3. 1: İstanbul'un 1950 yılı ulaşım altyapısı tablosu

ULAŞIM TÜRÜ	ALTYAPI ORANI
Karayolu	% 49,9
Demiryolu	% 42,2
Denizyolu	% 7,3
Havayolu	% 0,6
Toplam	% 100

Kaynak: Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporu,2005

Tablo 3.1' incelendiğinde 1950 yılına kadar olan dönemde İstanbul'da karayolu altyapısı oransal olarak fazla olmasına rağmen, kullanım açısından demiryolu ulaşımında hâkim altyapının durumunda olduğu görülmektedir. Ancak bu durum 1950 yılından sonra önemli değişimler yaşamaya başlamıştır.

1950 yılı Türkiye ve İstanbul'un ulaşım politikası için devrim olarak kabul edilebilecek bir yıldır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması, Amerika Birleşik Devletleri tarafından yapılan Marshall yardımı (1948-1952) ve özel araç sahipliğinin hızlıca artmaya başlaması ile bu tarihten itibaren ulaşımında karayolu politikalarına büyük önem verilmeye başlanmıştır.

Bu dönem ile birlikte kent içi ulaşımında tramvay yerini trolleybüs ve otobüse bırakmaya başlamıştır. Öte yandan hızla büyüyen kentin artan yolculuk taleplerini karşılamakta kamu kesiminin yetersiz kalması üzerine, toplu ulaşımında 'dolmuş ve minibüs' hâkim hale gelmiştir. Toplu taşıma hizmetlerinin küçük girişimciler eliyle verilmeye başlanması, kentin birçok bölgesine ulaşım hizmetinin gitmesini sağlamıştır. Ulaşım hizmetinin sağlandığı bölgelerin kentin farklı noktalarında ve dağınık bir yapıda olması, bu bölgelerde yapılaşmaların ortaya çıkması nedeniyle kent 'yağ lekesi' şeklinde büyümeye başlamıştır (Karakuyu 2006).

İstanbul'da nüfusun artması kentin mekânsal büyüme sürecini hızlandırmıştır. Yağ lekeli şeklindeki bu büyümenin içinde informel olarak gelişen gecekondu ilk defa kentte saçaklanma eğilimlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Gecekondulaşma ve kaçak yapılaşma şeklinde gerçekleşen bu eğilimi Başlık (2008), İstanbul'un bundan sonraki mekânsal, toplumsal, kültürel, ekonomik ve siyasi açıdan gelişim ve değişim sürecinde en başta gelen belirleyici dinamiklerden birisi olarak belirtmiştir.

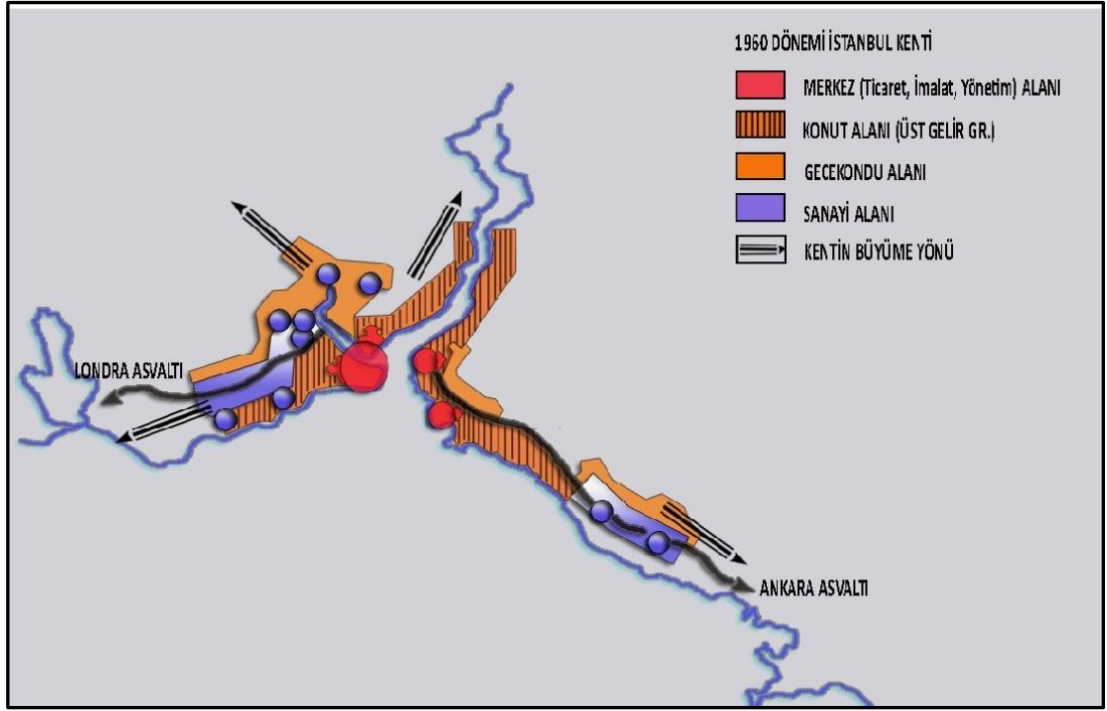
Kentin değişimine önemli etkisi olan gecekondu yapıları incelendiğinde, bu yapıların ortaya çıkışında Türkiye'nin tarımda modernizasyona gitmesi ana etmen olduğu görülmektedir. Türkiye'de tarımda modernizasyonla birlikte ihtiyaç fazlası iş gücünün ortaya çıkması, bu duruma eş zamanlı olarak İstanbul'da sanayileşmenin gelişmesi tarım alanlarından kopan vasıfsız iş gücünün kente yönelmesine neden olmuştur (Başlık 2008).

Kente yönelen vasıfsız iş gücünün, sanayi alanlarının yakın bölgelerine genelde illegal yollarla inşa ettikleri gecekondu yeni yaşam alanları ortaya çıkmasına neden olmuştur. Gecekondu bölgeleri ile gelişen sanayi için ucuz, sorunlarını kendi çözen, bunun için de kendini kolaylıkla yeniden üretebilen bir işgücü girdisi ortaya çıkmıştır.

Bu dönem MİA çevresinde büyüyen sanayi kuruluşlarının burayı terk ederek kent saçaklarına doğru çıktığı, yer değiştiren sanayi kuruluşlarının ve yeni kurulan sanayi kuruluşlarının Zeytinburnu'ndan Alibey'e kadar uzanan bir yay üzerine yerleşmeye başlamışlardır. Ayrıca dönem sonuna doğru Safaköy ve Avcılar'da da sanayi kuruluşları gelişme göstermeye başlamıştır (Tekeli 2013).

Şekil 3.15'te Kentin 1960 yılındaki kentsel gelişme eğilimi verilmiştir. Şekil incelendiğinde gecekondu alanlarının sanayinin çevresinde gelişme göstermesi, saçaklanma bölgeleri ile sanayi arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır. Ayrıca Kentsel saçaklanma bölgelerini oluşturan Gecekondu yapılarının İstanbul'da ilk defa Rami, Kocamustafapaşa, Kâğıthane, Taşlıtarla ve Zeytinburnu bölgelerinde ortaya çıkması bu bölgelerin aynı zamanda sanayi alanlarına yakın bölgeler olması, bu dönemdeki gecekondu alanları ile sanayi alanları arasındaki güçlü ilişkiyi ortaya koyan başka bir faktördür. Bu sonuçlar saçaklanma bölgelerinin, bu dönemde sanayinin bir uzantısı ya da bağımlı değişkeni olarak kabul edilebileceğini göstermektedir.

Şekil 3. 15: İstanbul kent formu gelişim yönleri (1960 yılı)

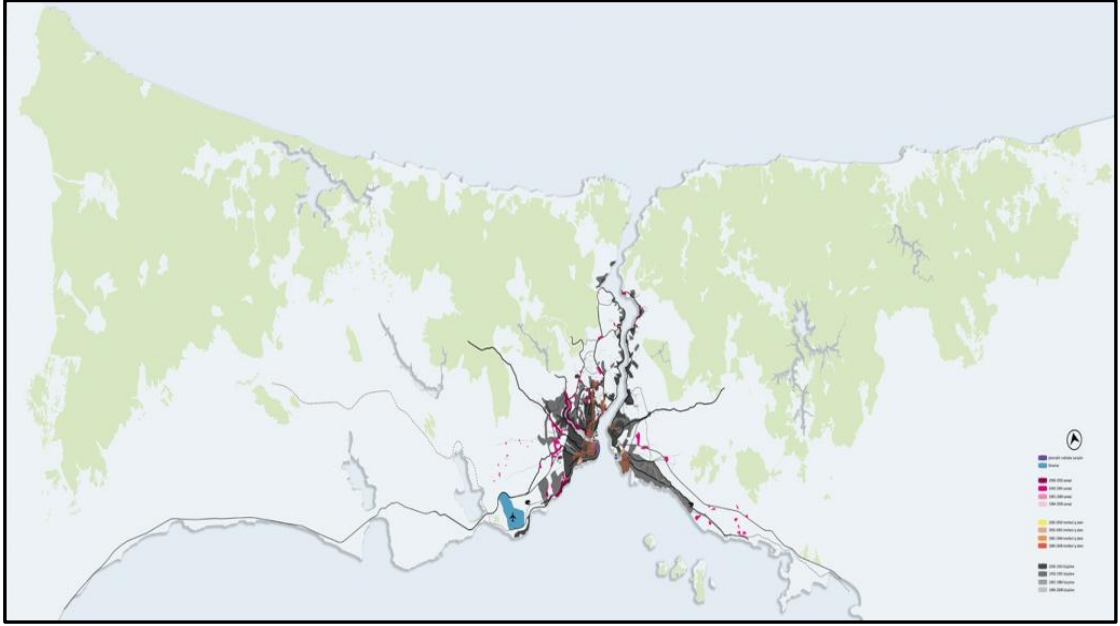


Kaynak: Akın, 2011

Sonuç olarak 1945-1970 döneminin genel yapısına bakıldığında İstanbul yaya + toplu taşıma kenti olma özelliğini tamamen kaybettiği görülmektedir. Kent içi toplu taşımada özel sektöründe rol almaya başlaması ile artık kent içi yolculuklarda daha fazla özel araç kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca artan özel araç sahipliliği ve toplu taşıma sistemine yeni araçların katılması nedeniyle yeni yollar planlanmaya başlanmıştır. Bir yandan yeni yollar planlanırken kentin makroformu da saçaklanma eğilimleriyle birlikte büyümeye devam etmiştir (Yenen ve Aktuğlu 2012).

İstanbul'un 1965 yılındaki makroform yapısını gösteren Şekil 4.16 incelendiğinde kentin aldığı göçler nedeniyle merkezi ilçelerinin dolduğu ve kentin çeperlere doğru yayılmaya başladığı görülmektedir. Ulaşımında yeni karayollarının yapılması ile birlikte kent yağ şeklinde ve karayolları güzergâhları boyunca yayılmaya başlamıştır. Kentin karayolları boyunca ve iç kesimlere doğru gelişmesini Yenen ve Aktuğlu (2012), İstanbul'un "su kenti" olma özelliğini yitirmesi olarak tanımlamıştır.

Şekil 3. 16: İstanbul'un 1965 yılı kent makroformu



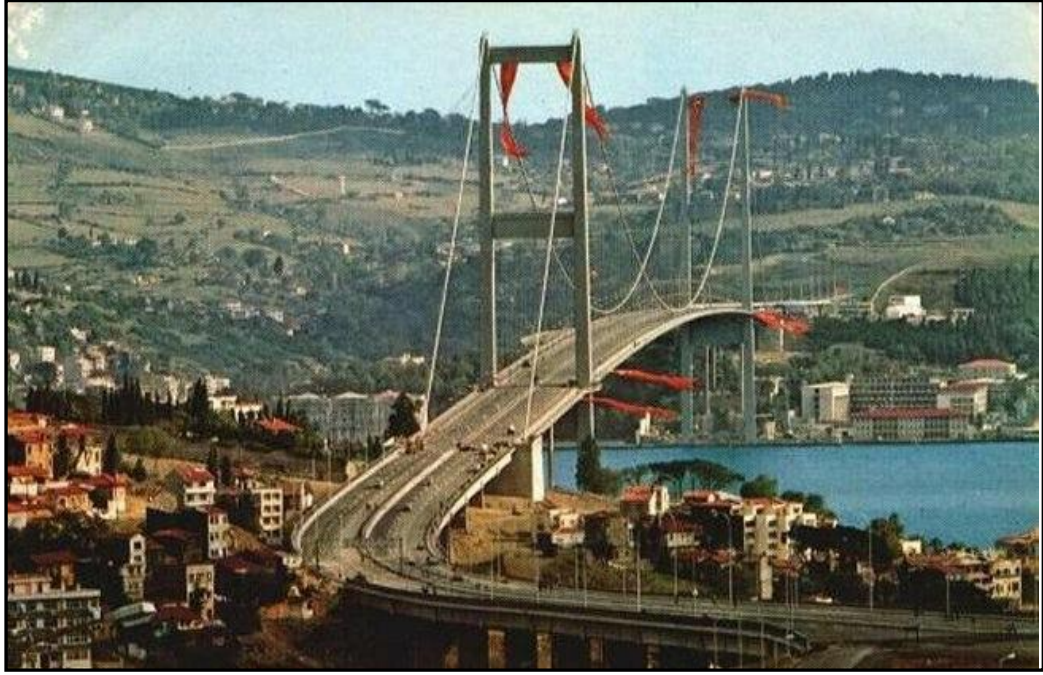
Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010

İstanbul'un yeni yollar ve yeni yerleşim alanları ile birlikte giderek büyümesi İstanbul'un iki yakasını bir araya getirme ve bağlantı yolları projeleri gittikçe hız kazanmıştır (Taşdemir ve Batuk 2008). Dönemin sonunda Boğaz'daki motorlu araç geçişli talebi hızla yükselmiş, böylece İstanbul'un en fazla da mekânsal gelişimini değiştirecek olan Boğaz Köprüsü'nün yapımı tartışma konusu haline gelmiştir.

3.6.1.4. 1970-1980 Arası Dönem

İstanbul'da 19.yüzyılın ikinci yarısında başlayan değişim süreci bu dönemde de hızlanarak devam etmiştir. 1970 li yılların başında İstanbul kentinin 3.019.030 olan nüfusu, 1970 yılların sonuna gelindiğinde 4.741.890 kişiye ulaşmıştır (TÜİK, 2013). Kentteki araçlı yolculukların da buna paralel olarak artması kentin her iki yakasını bir birine karayolu ile bağlayacak köprü fikri uygulamaya konulmasına neden olmuş ve Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 1.Köprü'nün ihalesi gerçekleştirilmiş ve 1973 yılında hizmete giren Boğaziçi Köprüsü'nün ardından kısa bir süre içinde köprü'nün kent içi bağlantılarını sağlayan çevre yolları tamamlanmıştır (bkz. Şekil 3.17).

Şekil 3. 17: Boğaziçi Köprüsü (1973 yılı)



Kaynak: Çakıroğlu,2007

Tekeli (2009), 1.Boğaz Köprüsü'nün köprünün tamamlanması ile köprünün kente yönelik beklenen faydalarını şu şekilde sıralamıştır:

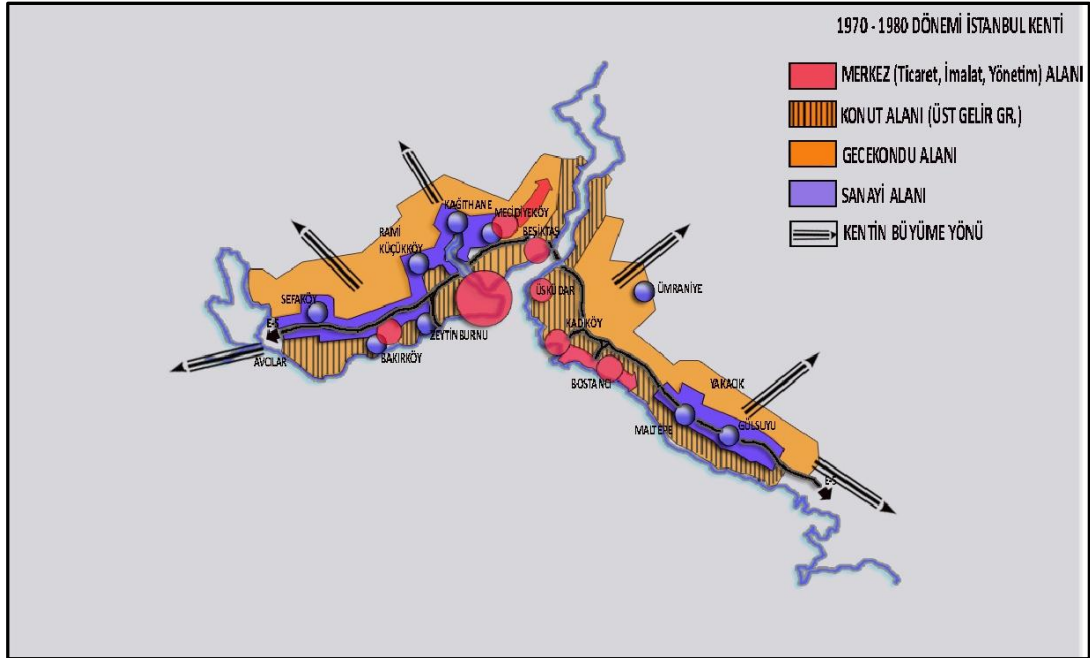
- I. İstanbul'un her yıl biraz daha çıkmaza giren trafik probleminin çözülmesine yardım edilmesi.
- II. İstanbul'un muhtelif kesimlerine dengeli bir gelişme yolunun oluşturulması.
- III. Her türlü hava şartları altında boğazdan geçme imkânının sağlanması ve insan gücü kaybının önlenmesi.
- IV. Asya ve Avrupa arasındaki uluslararası transit geçiş emniyetinin sağlanması.
- V. Turizmin teşvik edilmesi.
- VI. Araba vapurlarının beklenirken kaybedilen ekonomik değerini geri kazanılması.
- VII. Araba vapur seferlerinin sıklaşmasının boğaz trafiği için yaratacağı trafiğin ortadan kaldırılması.

Köprü ve bağlantı yollarının yapılması ile beklenen tüm faydalar için de kentin her iki yakasında bulunan karayolları ağının arasındaki kopukluğun giderilmesi ve bağlantı yollarının kentin yerleşim bölgelerinin civarından geçmesi sebebiyle, şehir içi trafiğin rahatlatılması beklentisi öne çıkmaktadır (Tekeli 2009).

Köprü ve bağlantı yollarının tamamlanması ile merkezdeki trafik yükünü azaltılmasına yönelik düşünce kısmen uygulama bulmuştur. Fakat köprü ve bağlantı yolları bazı kentsel alanların erişilebilirliğini artırmış böylece bu alanlardaki arazi kullanım yapılarında önemli değişimler yaşanmaya başlamıştır. Kent merkezindeki bazı işlevler yeni köprü ve otoyol ile birlikte erişilebilirliği artan çeper bölgelerde yer seçmeye başlamıştır. Böylece bu alanlarda kentsel yoğunluklar artmaya başlamıştır. Yeni yerleşim alanlarının da zamanla buralarda yer seçmeye başlaması bu alanların arazi kullanım yapısını tamamen değiştirmiştir.

Arazi kullanım yapısını değiştiren fonksiyonların başında sanayi alanları gelmektedir. Sanayi alanlarının E-5 karayolu boyunca yer seçmeye başlaması, sanayi alanları ile arasında güçlü bir olan gecekondu yapılarının da yasadışı yerleşimler olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur. Böylelikle şehrin gelişimi, E-5 Karayolu'nun inşası sonrası bu yol çevresinde yatırımların artması, arkasından da informel şekilde yapılaşma ile nüfus artışı ile birlikte E-5 boyunca bir gelişme göstermiştir (bkz. Şekil 3.18).

Şekil 3. 18: İstanbul kent formu gelişim yönleri (1970-1980 dönemi)

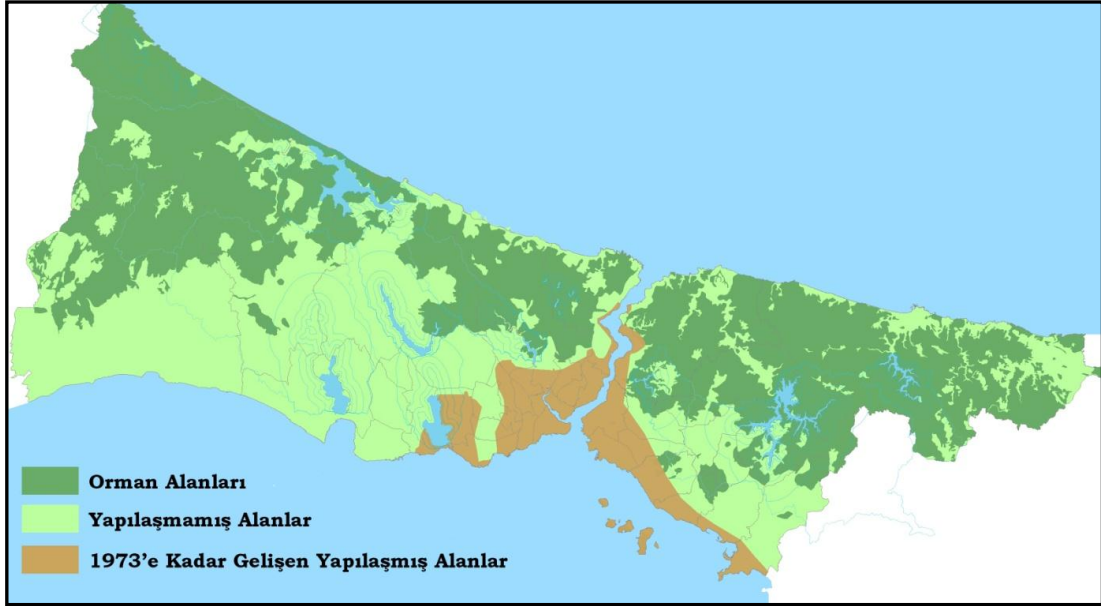


Kaynak: Akın, 2011

Kentte yeni ulaşım koridorlarının oluşturulması büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının kentin dışına çıkma süreci ile birlikte işyeri-konut ilişkisi yeniden tanımlanmaya başlanmıştır. Sanayi kuruluşlarını takip eden nüfus kent merkezindeki nüfusun hızlıca

azalmasına, kırsal bölgedeki nüfusun ise hızlıca artmasına neden olmuştur. Kırsal bölgelerin yapılaşmaya başlaması ise kentin her iki yakasındaki yerleşme lekesini 40 km.ye çıkarmış ve kent, sanayi alanlarına koşut olarak merkezden dışarıya doğru yağ lekeleri şeklinde ve boşluksuz olarak çepçepere doğru büyümeye devam etmiştir (Arslan 1980).

Şekil 3. 19: İstanbul'un 1973 yılına kadar olan dönemdeki kent makroformu



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010

Şekil 3.19'da İstanbul'un 1973 yılına kadar olan dönemdeki makroform yapısı incelendiğinde, henüz herhangi bir köprünün ve otoyolun yapılmamış olması nedeniyle, her iki yakada da yapılaşmış alanların boğaz çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir. Hem kent içi ulaşımın çok fazla yaygınlaşmamış olması hem de sanayinin bu alanlarda olması nedeniyle konut yerleşimleri de bu alanlarda gelişme göstermiştir.

1973 yılından sonra İstanbul'un artık otomobil kentine dönüşümü sürecinin başlaması nedeniyle, kentin değişik noktaları arasındaki uzaklıklar zaman açısından yeniden tanımlanmış olması kentin büyüme ve mekânsal biçimlenmesinde bir önceki döneme göre yeni eğilimlerin ortaya çıkmasını tetiklenmiştir. 1.Boğaziçi köprüsü ile birlikte kentin yeni gelişme yönü kuzey olmuştur. Şekil 3.20'de, kentin 1980 yılından önce gelişen alanlar verilmiştir. Bu alanlar incelendiğinde 1973 yılına kadar yapılaşmamış

Tablo 3. 2: İstanbul ilçelerinin nüfus gelişimleri (1960-1985)

İLÇE	1960	1965	1970	1975	1980	1985
AVCILAR			11203	16534	33546	60565
BAĞCILAR			9688	36875	95176	170818
BAKIRKÖY	102638	168694	112312	150942	165319	183286
BAHÇELİEVLER			57159	102735	171040	228593
BEYKOZ	59102	67758	76385	92767	114812	136063
BEŞİKTAŞ	91065	107442	136105	174931	188117	204911
BEYOĞLU	214362	218985	225850	230532	223360	245999
BÜYÜKÇEKMECE			14658	21062	35903	58365
EMİNÖNÜ	134852	137894	136997	122885	93324	93383
ESENLER			33025	64471	113653	161184
FATİH	299831	344602	417662	504127	474578	497459
GAZİOSMANPAŞA	69118	89853	125667	160949	219026	289841
KARTAL			64028	105202	144185	188686
KÜÇÜKÇEKMECE			77762	123649	192642	255516
SARIYER	48224	52445	67902	85262	117659	147503
PENDİK			44496	68067	100603	149921
ŞİŞLİ		268143	220194	223124	244708	268642
ÜMRANİYE			27740	51938	105045	166887
ÜSKÜDAR	11654	135056	143527	202950	261141	329298
ZEYTİNBURNU	89397	102874	117905	123548	124543	147849

Kaynak: TÜİK,2013

Boğaz köprüsü ve çevre bağlantı yolları kenti mekânsal yapısını ve nüfus oranını değiştirdiği gibi zamanla ulaşım yapısının da yeniden şekillenmesine neden olmuştur. İlk yıllarında merkezdeki trafiği rahatlatan bir görüntüde olan köprü ve bağlantı yolları, daha sonra kentte yeni yolculukların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Boğaz geçişinin karayolu ile yapılması insanların daha fazla özel araç kullanılmasına neden olmuştur. Köprü'nün yapılması ile İstanbul metropoliten alanı, çok önemli bir coğrafi eşik olan “Boğaziçi Su Yolu” ile Doğu ve Batı Yakaları olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Süreç içerisinde bu iki yaka birbirlerinden farklı roller üstlenerek mekânsal sistemlerini belirlemişlerdir (Vidinlioğlu ve diğerleri 1996).

Dönem sonunda İstanbul'a bakıldığında, kentin en temel aksları olan köprü ve bağlantı yolları üzerindeki trafik tıkanıklıkları, hızla büyüyen kentsel alanlar ve artan nüfus İstanbul kentinin doğal bir görüntüsü halini almıştır. İstanbul'un makroformu merkezi

yık-yap süreciyle sürekli yoğunlaşırken, asıl değişim çeper bölgelerde gerçekleşmeye başlamıştır. Kentin saçaklarında yer seçen konut alanları uzmanlaşmış alt yerleşmeler yaratamamıştır ve yoğunlaşan kentin çevresinde sanayi tesisleri ve yasadışı konutlar birbirini izleyen halkalar oluşturmuştur. Kent, bu gelişme içinde sürekli olarak yeşil alanlarını ve boşlukları yok ederek gelişmiştir. 1980'lere ulaşıldığında, metropoliten bir kent olmaktan çok, çevre değerlerine duyarsız biçimde büyüyen bir sanayi kenti haline dönüşmüştür.

Bu dönem aynı zamanda denizden tamamen kopuk yerleşimlerin de ortaya çıktığı bir dönemdir. 1970 yılına kadar kentte, iç bölgelere doğru gelişmeler görülse de yine de bu gelişmeler sınırlı kalmıştır. Ancak 1.köprü ve bağlantı yolunun sağladığı ulaşım imkânı sonucu artık kent denizden tamamen kopuk yerleşmelere sahip olmaya başlamıştır. Esenler, Gaziosmanpaşa, Bağcılar ilçeleri TEM Otoyolu'nun kuzeyinde gelişme göstererek denizden uzak çeper yerleşmeler olarak gelişme göstermiştir.

Yeni gelişen İlçelerden Gaziosmanpaşa ilk büyük gelişim hamlesinin bu dönem de göstermiştir. İlçe aldığı göçü yalnızca kendi bünyesine almamış çevresindeki kırsal yerleşimlerin de hızla göç almaya başlamasına neden olmuştur. Gaziosmanpaşa ile ulaşım bağlantısı olan ilçeye bağlı kırsal yerleşimlerden olan Arnavutköy, Boğazköy, Haraççı, Taşoluk gibi yerleşimler aldıkları göç ile birlikte gelişmeye başlamıştır.

Dönem sonunda genel yapısına bakıldığında kent formunu oluşturan MİA değişik etkilerin birlikte çalışması ile biçimlenmiştir. Bir yandan artan nüfus ve kentsel gelişme ile birlikte MİA da buna paralel olarak geniş alanlara yayılmaya başlamıştır. Bunun için 1.Köprü ve çevre yollarının getirdiği yeni olanaklardan faydalanılmıştır (Tekeli 2013).

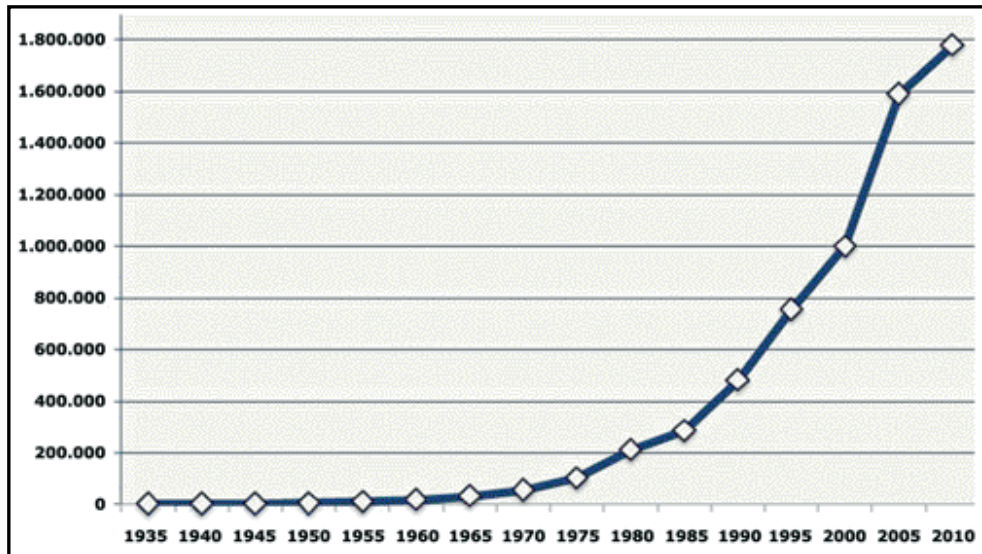
Sonuç olarak Yapıcı (2006)'nın belirttiği gibi, Asya ve Avrupa kıtasını birbirine bağlamak ve transit trafiği kent içi trafikten ayırmak için 1973 yılında hayata geçirilen 1.Boğaziçi Köprüsü İstanbul'un mega kente dönüşüm sürecinde, çevresindeki alanların kullanımını değiştiren ilk cazibe aksı olmuştur.

3.6.1.5. 1980-2000 Arası Dönem

1970'lere kadar tek merkezli bir şehir özelliğini korumuş olan İstanbul, 1980'lerden sonra giderek çok merkezli bir yapıya dönüşmeye başlamıştır. İstanbul'un tek merkezli yapıdan çok merkezli bir yapıya doğru geçişi ile nüfus ve işgücü alt merkezlere doğru yayılmaya başlamıştır. İstanbul'un konut alanlarının alabildiğine gelişmesinin yanı sıra, ticaret merkezi bir yandan gelişme aksları boyunca yoğunlaşırken diğer yandan, şehir modern ticaret organizasyonlarının ve yeni teknolojilerinin ihtiyacına cevap verecek şekilde yapısal değişime uğramıştır. Bu değişimde Türkiye'nin ekonomik kalkınmasının yanı sıra, 1980'lerde dış ticaret ilişkilerinin gelişmesinin ve dünya siyasal ekonomisindeki değişikliklerinin de önemli rolü olmuştur (Dökmeci ve diğerleri 1993).

Türkiye'de ekonomisinde 1980'li yılların başından itibaren dış ticaret ilişkilerinin gelişmesi ve uygulanan serbest ekonomik politikalar ile birlikte ihracat daha kolay yapılabilir bir hale gelmiştir. İhracatın kolaylaşması ile birlikte yurt dışından ülkemize gelen özel araç sayısında önemli bir artış olmuştur (bkz. Şekil 3.21). 1975 yılına kadar özel araç sayısında önemli bir artış olmazken, 1975-1980 yılları arasında özel araç sayısında önemli bir artış olmaya başlamıştır. Uygulanan ekonomik politikalar bu artışta temel etkenken, 1950 yılı sonrasında uygulanan karayolu yapımına yönelik ulaşım politikaları ve 1.Köprü'nün yapılması ile Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki kesintisiz ulaşım imkânının ortaya çıkması da araç sayısının artmasında etkili olmuştur.

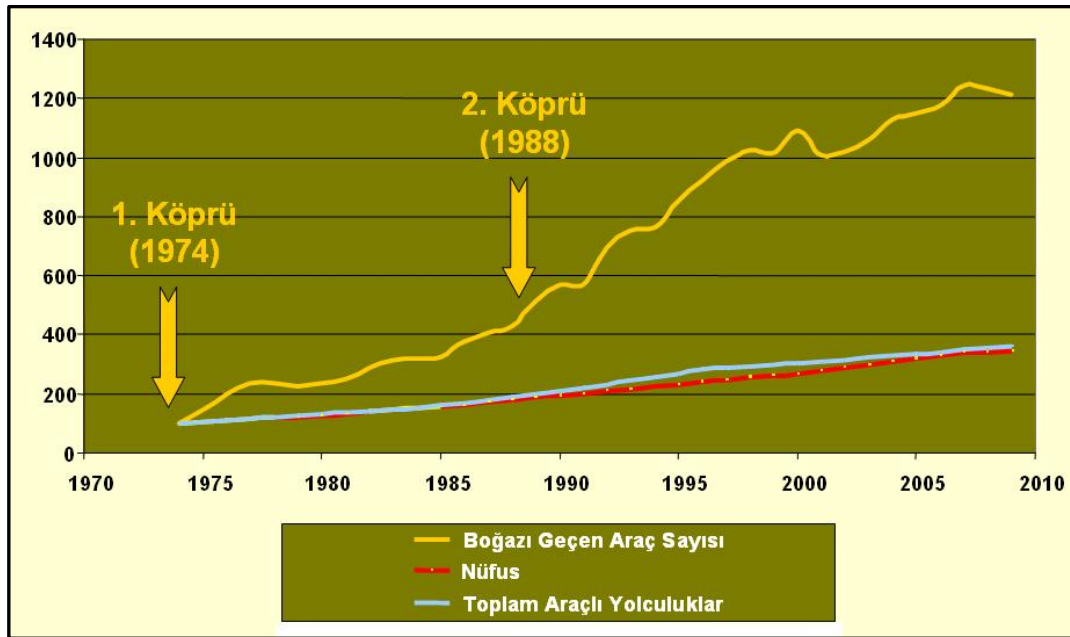
Şekil 3. 21: İstanbul'daki araç sayısındaki değişim



Kaynak: Yenen, 2012

Ekonomideki değişimler, karayolu temelli ulaşım politikaları ve araç sahipliğindeki artış ile birlikte kentsel nüfusun da hızla artması Boğaziçi Köprüsünün trafiğinde beklenin çok üstünde yoğunlaşma yaşanmaya başlamasına neden olmuştur. Boğaziçi Köprüsünün ilk hizmet yılı olan 1974 yılında 32.520 araç/gün olan ortalama araç trafiği, köprünün 14. hizmet yılı olan 1987 yılında normal kapasite limitini aşarak 130.000 araç/gün değerine yükselmiştir (bkz. Şekil 3.22). Araç trafiğindeki bu yüksek artış, Boğaziçi Köprüsü'nde hizmet seviyesini düşürmüş ve trafik akışının sağlıklı bir biçimde gerçekleşmesini çok zor bir hale getirmiştir.

Şekil 3. 22: İstanbul'daki köprülerin yoğunluklarındaki değişim (1973-2010)



Kaynak: İBB İstanbul Metropolitan Planlama Müdürlüğü, 2006

Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete açıldığı yıldan itibaren sürekli yoğunluğunun artması nedeniyle ikinci bir köprünün yapılması (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) gündeme gelmiştir. Freeman Fox&Partners (FFP) şirketi tarafından yapılan etütlerde, Boğaziçi Köprüsünün doruk saatlerde tıkanıklıklarla karşı karşıya kalmasına çözüm olarak ikinci karayolu bağlantısının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucu yapılacak yeni köprünün Trakya ve Anadolu otoyolları arasında bağlantıyı sağlayarak Boğaz Köprüsü'nün kuzeyinden geçmesi uygun görülmüştür. Merkeze yakın köprü önerileri, bu alanlara daha fazla trafik çekerek tıkanmalara neden olabileceği gerekçesiyle uygun görülmemiştir (Erdem 2005). Köprünün kuzeye yapılmasına

itirazlar olmuşsa da 2.Boğaz Köprüsü'nün temeli, 1985 yılında atılmış ve köprü 1988 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.

Hizmete açılan 2.Boğaz Köprüsü ile birlikte 1.Köprüde oluşan trafik yükü azalmaya başlamıştır. Ancak birinci köprüde olduğu gibi, 2.köprünün de kentin büyüme sürecine etkisinin doğru şekilde hesaplanamaması nedeniyle, köprü ve bağlantı yolları önemli bir çekim etkisi oluşturarak kentin kuzeye doğru gelişmesine ve önü alınamayan yeni yerleşimlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Taşdemir ve Batuk 2008).

2.Boğaz Köprüsü'nün hizmete girdiği döneme kadar olan sürede İstanbul'un kentsel gelişmesini yönlendiren ana ulaşım faktörü 1.Boğaz Köprüsü ve kent içi bağlantı yolu olmuştur. Bu dönemde kentin makroformundaki gelişme kuzeye doğru olmakla birlikte yeni yapılaşmalar 1.Köprü'nün kuzeyine çok fazla geçmemiştir. Köprünün kuzeyindeki mevcut yerleşmeler, köprü öncesindeki dönemlerde ortaya çıkan Marmara Denizi sahilindeki yerleşmelerdir.

2. Boğaz Köprüsü ve TEM otoyolu ile birlikte kentin kuzeye doğru gelişmesi İstanbul'un makroformunun yeniden tanımlanmasına neden olmuştur. Yeni makroform yapısı hem doğrusal olarak sahil boyunca, hem de sahil şeridinden içeriye doğru artık çok daha geniş bir coğrafyayı kapsamaya başlamıştır. İkinci Boğaz Köprüsü bir yandan metropoliten iskân alanını genişletip, zaman-mesafe matrisini tekrar değiştirerek, ulaşım sürelerini kısaltırken, desantralizasyon politikalarına da yeni bir ivme kazandırmıştır. Ama aynı zamanda İstanbul metropoliten alanının daha geniş bir alana yayılmasına da neden olmuştur (Başlık 2008).

2.Köprü ile birlikte kent kuzeydeki geniş alanlara yayılırken, arada boşluklar bırakarak yayılmıştır. Kentin kuzeyinde birçok fiziksel eşik bulunmasına rağmen bu eşikler atlanmış ve eşiklere rağmen kent saçaklanmaya devam etmiştir. 2.Köprü'nün kuzeyindeki bölgelerde sıçramalı bir şekilde saçaklanma bölgeleri oluşurken, 2.Köprü ile 1.Köprü arasında kalan bölgeler de, her iki yöndeki otoyolların da etkisiyle, yüksek yoğunluklu yapılaşma bölgeleri ortaya çıkmaya başlamıştır (Aktan 2006).

Şekil 3. 23: İstanbul'un makroformundaki değişim



Kaynak: İBB İstanbul Metropoliten Planlama Müdürlüğü, 2006

Şekil 3.23'de 2.Köprü ile birlikte kentin makroformundaki değişim verilmiştir.2.Köprü ile birlikte ortaya çıkan kentsel saçaklanma bölgeleri,1.Köprü de olduğu gibi kentin makroformunun değişmesine önemli etki etmiştir. Ancak 2.Köprü ile birlikte ortaya çıkan kentsel saçaklanma bölgeleri, önceki dönemde ortaya çıkan saçaklanma bölgelerinden belli yönlerden ayrılmaktadır.

1.Köprü döneminde sanayi alanlarının desentralizasyonu ile birlikte ortaya çıkan kentsel saçaklanma eğilimi, sanayi alanlarının çevresinde ortaya çıkmış ve genelde düşük standartlı yapılardan oluşan iş amaçlı bir eğilimdir. Bu dönemde yaşanan saçaklanma olgusunda temel etken işyerlerine yakın olma isteğidir.2.Köprü ile birlikte kentin farklı bölgeleri arasındaki mesafelerin kısalması ve bu nedenle yolculuk sürelerinin azalması kentte saçaklanmayı ortaya çıkaran eğilimlerin de değişmesine neden olmuştur. İş amaçlı kentsel saçaklanma eğilimleri yerini barınma amaçlı eğilimlere bırakmıştır.

İş amaçlı saçaklanmanın yapılaşma biçimi olan gecekondu. 1984 yılında İmar Affı olarak bilinen yasal düzenlemenin yapılması ile informal olarak gelişen gecekondu devlet eliyle resmleştirilmiştir. Bu affın ardından gelen İmar İslah Planları ile de gecekondu İstanbul'un kentsel sistemine dâhil edilmiştir. Kentsel saçaklanma

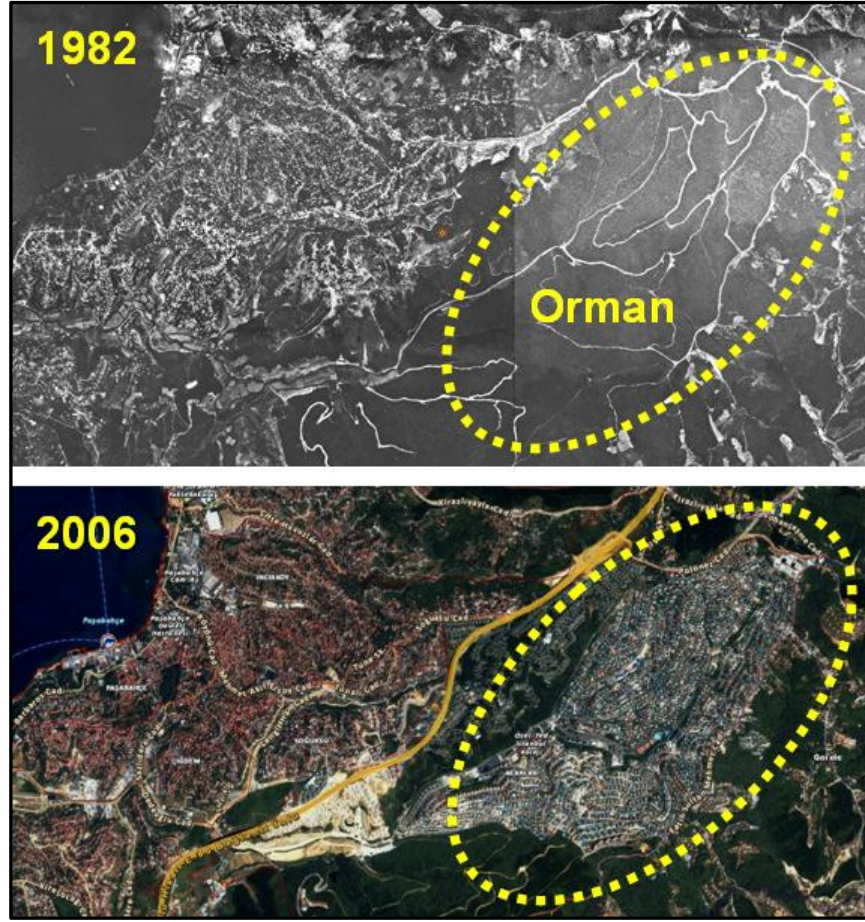
bölgelerindeki bu gecekondular kısa süre içinde yerini apartmanlara bırakmıştır (Kıray 1998).

İstanbul'un merkez bölgelerindeki tüm apartmanlaşma ve yığılmaya rağmen gelişen orta ve üst-orta tabakalar nedeniyle İstanbul artık gecekondular yerleşmelerinden farklı olarak kendi alt kentlerini oluşturmaya başlamıştır. Artık gündüz şehir merkezinde olup, akşam şehrin çeperlerinde yaşamayı tercih eden insanların oluşturduğu saçaklanma bölgeleri oluşmaya başlamıştır (Kıray 1998).

2.Köprü ile birlikte ortaya çıkan ve kapalı siteler şeklinde gelişen bu yeni saçaklanma eğilimi, gecekondular gibi kentteki doğal alanların yok olmasına neden olmuştur. Kent merkezlerinin giderek köhneleşmesi, güvenlik açısından zaaf taşıması ve kent merkezindeki toprağının değerinin çok fazla olması nedeniyle, kentin çeper bölgelerinde daha ucuz arsalar üzerinde kurulan yaşam alanları ortaya çıkmaya başlamıştır.

Bu yeni yaşam alanları genelde formel olarak gelişse de kuruldukları alanlar çoğunlukla bir şekilde kentsel arazilere dönüştürülen doğal alanlar olmaktadır. Özellikle daha önce kırsal bölgelerde gecekondular olarak ortaya çıkan ve bir şekilde yasal statüye kavuşan yapıların bulunduğu çeper bölgeler, bu yeni eğilimin gelişimi için önemli alanlardır.

Şekil 3. 24: Orman alanları üzerinde kurulan kapalı siteler



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010

Şekil 3.24'te Beykoz'da orman alanları üzerinde kurulu ve karayolu erişimli kapalı sitelerden biri görülmektedir. Üst gelir grubuna sahip insanların talepleri doğrultusunda gelişen yeni saçaklanma alanları çoğu zaman orman gibi doğal alanların kentsel toprağa dönüştürülmesi sonucu ortaya çıkmaktadırlar. İstanbul'da bu yüksek enflasyonist sınıfın artması ve büyüyen ekonomi, sürekli kırsal toprakların kent toprağına dönüştürülmesine neden olmaktadır.

2. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları ile birlikte kentin kuzeye doğru gelişiminin hızlanması kentin sürdürülebilir gelişimi için önemli bir tehdit haline gelmiştir. Çünkü İstanbul'un bütün yaşam kaynakları (içme suyu havzaları, orman alanları, tarım alanları) kentin kuzeyinde bulunmaktadır. Kentin kuzeye doğru gelişimi bu yaşam kaynakları üzerinde önemli bir tehdit oluşturmuştur (Uysal 2006).

Şekil 3. 25 : Havza alanları üzerindeki yapılaşmalar



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2010

Şekil 3.25'te köprülerin etkisiyle havza alanlarında ortaya çıkan yapılaşmalar gösterilmiştir. İkinci köprü ve kent içi bağlantı yolu olan TEM'in Ömerli, Elmalı, Büyükçekmece içme suyu havzalarını boydan boya kat ederek ve Büyükçekmece Gölü ve Elmalı Barajı'nın da üzerinde geçerek kuzeydeki yaşam kaynaklarını İstanbul'un yeni gelişme alanları haline getirdiği görülmektedir. Özellikle 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren içme suyu havzalarında ciddi bir yapılaşma ve nüfus patlaması yaşanmasına neden olmuştur (Uysal 2006). Avrupa yakasında Sazlıdere, Terkos ve Alibey havzalarında kalan Arnavutköy yerleşmesi, Anadolu yakasında ise Ömerli, Elmalı, Darlık Barajı havzalarında kalan Sultanbeyli yerleşmesi havza alanlarında gelişen önemli yerleşmelerdir.

Havza alanlarında kalan yerleşmelerin ilk kademe belediyesi olması ve 2004 yılında çıkarılan 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi yasasından önce ilk kademe belediyelerinin kendi alanı ile ilgili 1/5000 ölçekli nazım imar planı dahi diğer imar planlarını hazırlayıp onaylamaları bu yapılaşma artışında önemli rol oynamıştır. İlk kademe belediyelerince yapılan planlarda yoğunluk değerlerinin istenilen şekilde belirlenmesi ve özellikle TEM ile birlikte bu belediyelerin bulunduğu alanların erişilebilirliğinin artması, havza alanlarında kalan bölgeler yapılaşma akınına uğramasına neden

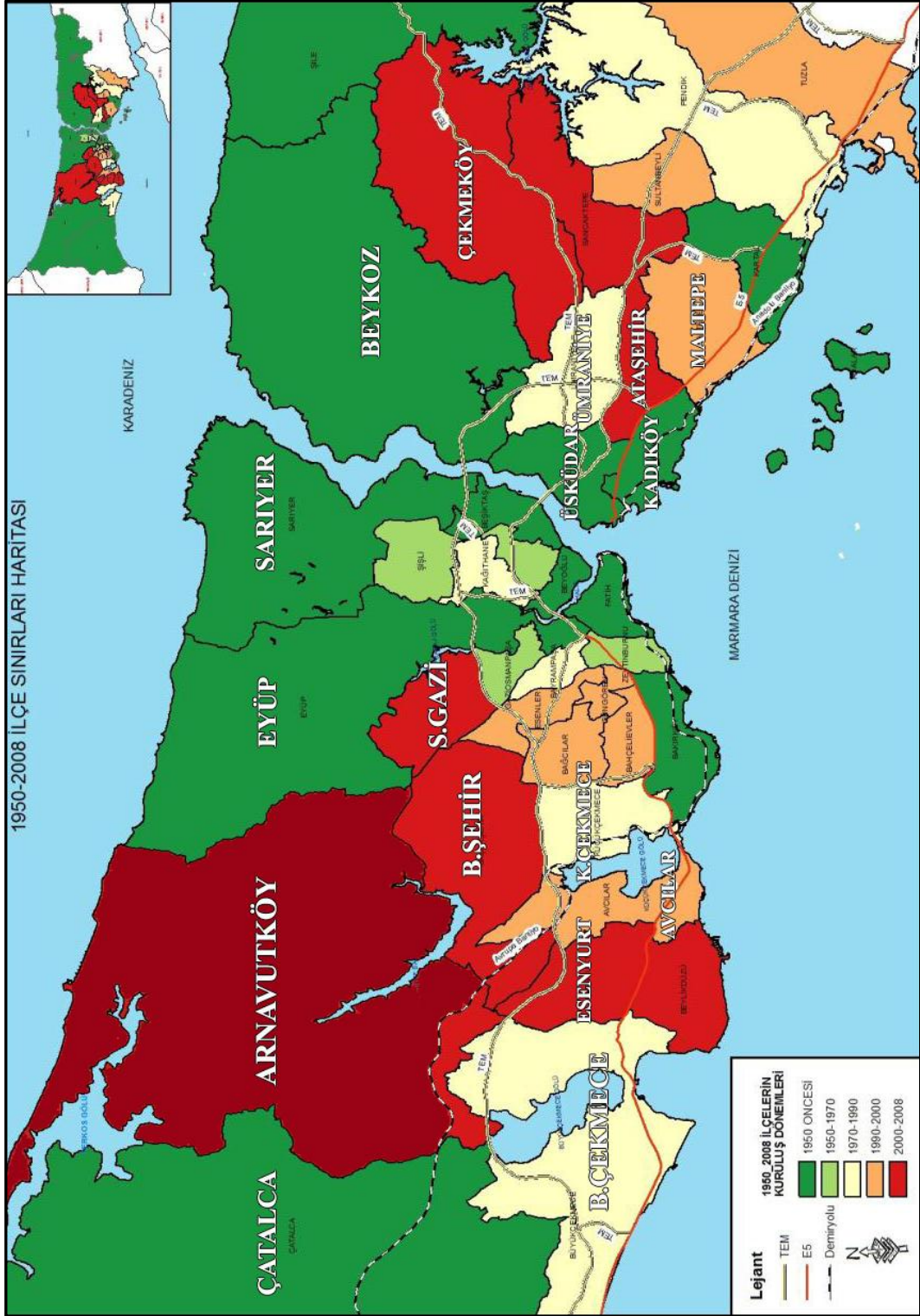
olmuştur. Bu bölgeler birden kimlik ve kişilik değiştirerek müthiş bir nüfus patlamasının yaşanmasına neden olmuştur (Uysal 2006).

Dönem sonundaki genel yapıya bakıldığında, İstanbul kenti için yapılan 1.köprü ile birlikte kentin karayoluna bağlı olarak kuzeye doğru gelişim süreci başlamıştır.2.Köprü ile birlikte bu gelişim süreci hızlanmıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak kentsel bölgelerin nüfusu hızlıca artmış ve nüfusu artan bölgelerin idari yapılarında da değişimleri yaşanmaya başlanmıştır (bkz. Şekil 3.27).

Ulaşım yatırımlarının hız kazandığı 1970 yılından sonra İstanbul'un ilçe sayısında önemli bir artış yaşanmıştır. 1970-1990 döneminde İstanbul'a 7 ilçe ve 10 belde belediyesi eklemiştir. Bu denli büyüyen İstanbul 1982 Anayasası'nın 127. maddesinde, önceki anayasalarda bulunmayan "Büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri getirilebilir" hükmü ile özel yönetim biçimlerinin düzenlenmesine olanak sağlanmış ve 1984 tarihinden itibaren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunuyla yönetilmeye başlamıştır (Taşdemir ve Batuk 2010).

Köprü ve Otoyolların tetiklediği gelişim süreci ile birlikte İstanbul'un giderek büyümesi, 1990 yılından sonra ilk olarak 8 yeni ilçe ve 28 yeni belde kurulmasına daha sonra 2008 yılında 8 tane daha yeni ilçenin kurulmasını beraberinde getirmiştir. Yeni ilçelerin ortaya çıkmasında dikkat çeken husus, Arnavutköy gibi daha önce kentsel saçaklanma bölgeleri olarak ortaya çıkan birçok alanın, idari değişiklikle birlikte önce ilk kademe belediyesi daha sonra ilçe olmalarıdır (bkz. Şekil 3.26).

Şekil 3. 26: İstanbul'daki İlçelerin kuruluş dönemleri



Kaynak: Taşdemir ve Batuk, 2010

3.6.1.6. 2000 Yılı Sonrası Dönem

1980’li yılların başında başlayan ekonomide dışa açılmaya yönelik değişimler nedeniyle iyileşmeler, bu dönemde devam etmiştir. Özellikle dönemin başında yaşanan derin ekonomik kriz ekonomide ciddi kayıpların oluşmasına neden olsa da, daha sonra geliştirilen politikalar ile yeniden belirli bir iyileşme sağlanmıştır.

Devletin bu dönemde konut politikalarına önemli ölçüde destek vermesi ve ekonomik iyileşmelere bağlı olarak da konut talebinin de ortaya çıkması, özellikle İstanbul gibi büyük kentlerde hızlı bir konut üretim sürecinin başlamasına neden olmuştur. Bir yandan devlet eliyle toplu konut alanları oluşturulmaya başlanırken, bir yandan özel şirketler tarafından da üst gelir grubuna yönelik az yoğunluklu siteler oluşturulması hızlandırılmıştır. Bu durum kentin her bölgesinin potansiyel bir yeni konut alanı olarak görülmeye başlanmasına neden olmuştur.

2.Köprü ve TEM Otoyolu’nun artık kent içi ana arter haline geldiği bu dönem de, otoyolun yakın güzergâhı tamamen yeni yapılaşmalar ile dolarken, çevresindeki Arnavutköy, Göktürk, Esenyurt gibi saçaklanma bölgelerinde de yoğunluk artışları hızlanarak devam etmiştir (bkz. Şekil 3.27). Yoğunluk artışları ile birlikte kentin makroformu planlarda belirlenen sınırların dışına çıkarak hızlı büyüme sürecini devam ettirmiştir.

Plansız yapılaşma kent makroformunun hızlı büyümesi, kentteki doğal alanların artık yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Arazi kullanım yapısının hızla değişmesi, doğal alanların fiziksel, kimyasal ve biyolojik kirlenme ile karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Planlamalara ve mevcut yönetmeliklere karşın, havza alanlarındaki hızlı ve denetim dışı yapılaşma devam etmekte ve her türlü altyapıdan yoksun yeni yerleşim alanları ortaya çıkmaktadır (Geymen ve Baz 2007).

Şekil 3. 27: Kentsel merkez ve kentsel saçaklanma bölgeleri



Kaynak: Günay,2007

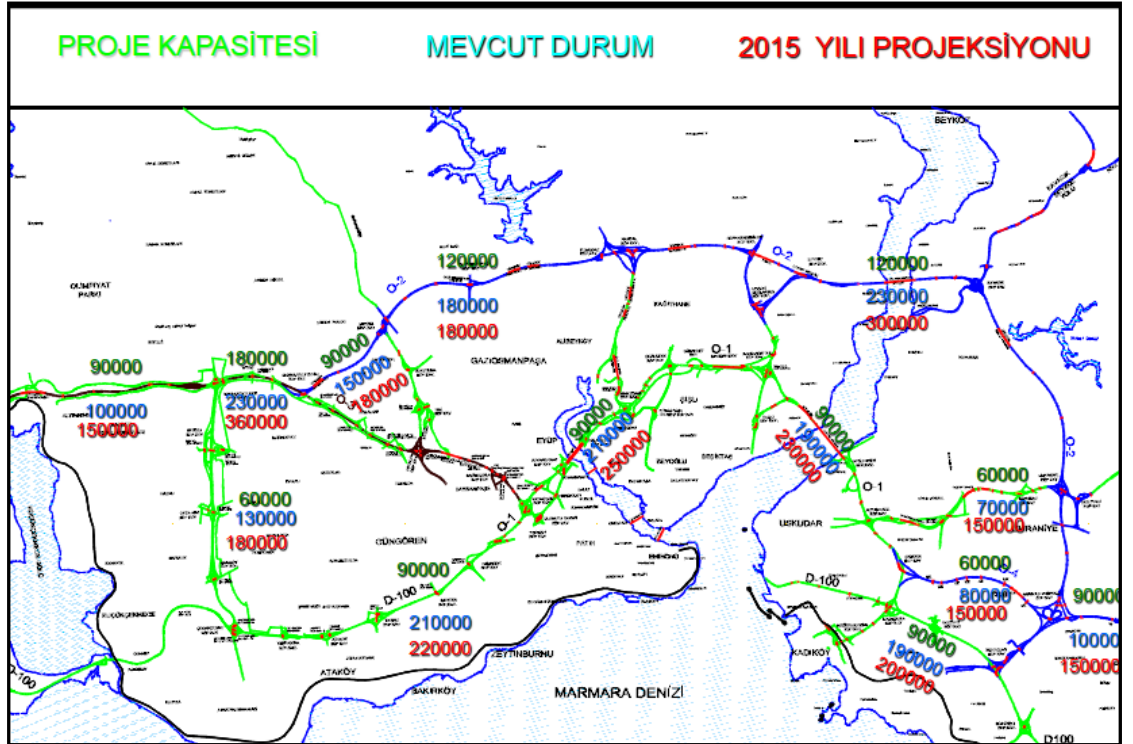
Bu dönemde, otomobilin kent hayatının değişmez bir parçası haline gelmesi ve iktidarların yol yapmayı modernleşmenin bir aracı olarak görmesi, otoyolların iktidarların kalkınma hamleleri arasında önemli bir tutmasına neden olmuştur. Bu nedenle iktidarlar büyük ölçekli yol ve otoyolların projelendirilmesini gerçekleştirerek bunların uygulanmasını sağlamaya çalışmışlardır.

Bireyler tarafından da özel araç sahipliğinin modernleşme ölçütü olarak algılanması ve özel araç sahipliğine yönelik uygun ekonomik imkânların yaratılması ile birleşince insanlar daha kolay ve daha hızlı bir şekilde özel araç sahibi olmaya başlamışlardır.

Bireysel araç sahipliğindeki artış, köprü ve kent bağlantı yollarının çevresinin zamanla yapılaşmaya açılması nedeniyle köprü ve bağlantı yolları üzerinde ciddi trafik yoğunluklarının oluşmaya başlamıştır. Özellikle TEM Otoyolu güzergâhında 1.köprü de olduğu gibi zamanla kapasitenin üzerinde bir trafik hacmi oluşmuştur.

1.Köprü'nün günlük 90.000 araç olan geçiş kapasitesi aşılarak, bu köprüden günlük geçen araç sayısı 190.000'e çıkmıştır. 2.Köprü'nün günlük 120.000 araç olan geçiş kapasitesi aşılmış ve günde ortalama 230.000 araç geçmeye başlamıştır. Yapılan projeksiyonlar özel araç sayısındaki artışın bu şekilde devam etmesi halinde 2015 yılında her iki köprü'nün de üzerinden geçen araç sayısının normal kapasitelerinin 2,5 katına ulaşacağını göstermektedir (bkz. Şekil.3.28).

Şekil 3. 28: Köprü Kapasiteleri ve Geçen Araç Sayısı



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2013

İstanbul'un Köprü ve otoyollara yönelik yaşadığı deneyimlerinin iktidarlar tarafından doğru şekilde analiz edilememesi ve köprülerde artan taşıt trafiğine yeni yolların köprülerin yapılması ile çözüm bulunabileceğinin düşünülmesi İstanbul'da yeni bir köprü'nün yapılması fikrinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu fikrin uygulama şekli, 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolu olan Kuzey Marmara Otoyolu'dur.

3.7. BÖLÜM SONUCU

Ulaşım geçmişten günümüze kadar insan yaşamının ayılmaz bir parçası olarak gelişim göstermiştir. Gelişen teknolojilere bağlı olarak ulaşımda kullanılan araçlar da değişmiş fakat ulaşım talebinde herhangi bir değişim yaşanmamıştır. Ulaşım giderek daha fazla talep edilen bir durum halini almıştır.

Ulaşım ile kent arasındaki var olan ilişkide, ulaşımda kullanılan alt yapı türü ve ulaşım türüne göre değişimler yaşanmıştır. Kent formu ulaşımına bağlı olarak değişimler göstermiş bunun sonucunda da ortaya çıkan yeni forma uygun farklı ulaşım sistemleri geliştirilmiştir. Ulaşımında demiryolunun kullanılması kentleri lineer bir gelişim formuna sokarken, daha sonra gelişen otomobil dağınık bir gelişme formunun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Ulaşımında otomobilin daha yaygın bir şekilde kullanılması beraberinde yeni ulaşım yatırımlarını getirmiş, yeni, ulaşım yatırımları ile erişilebilirliği artan bölgelerde de yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Bu alanların genelde kentin çeperinde olması ve kent merkezleri ile aralarında boşluklu bir yapının olması bu alanların kentsel saçaklanma bölgeleri olarak tanımlanmalarında etkili olmuştur.

Gelişen ulaşım yapısı ve ortaya çıkan saçaklanma süreci kontrolsüz bir büyüme şeklidir. Bu büyümenin kontrolsüz bir şekilde olması kırsal bölgelerde önemli değişimlerin yaşanmasına neden olmaktadır. Bu değişimlerden en fazla etkilenen alanların başında orman alanları, tarım alanları, havza alanları gibi doğal alanlar gelmektedir. Bu alanlarda ortaya çıkan kentsel saçaklanma süreci ile, yoğun bir şekilde korunması gereken doğal alanlar yapılaşmış alanlara dönüşmektedir.

Saçaklanma bölgelerindeki değişimler doğal alanlar ile sınırlı kalmamaktadır. Doğal alanlar üzerindeki farklı kentsel fonksiyonlar ile birlikte oluşan yeni kentsel yapı beraberinde, mülkiyet yapısında, arazi fiyatlarında, spekülasyon baskıları ortaya çıkarmaktadır. Alanın geleceğine yönelik beklentilerin yükselmesiyle bölgedeki araziler bölünerek hızla el değiştirmektedir.

Avrupa’da endüstri devrimine sonrası ortaya çıkan kentsel saçaklanma sürecinde kent merkezindeki fonksiyonlar, kent dışında yer seçmeye başlamıştır. Kent dışına taşınan fonksiyonlar, çevresinde yeni yapılaşmaların ortaya çıkmasına neden olurken, bu bölgedeki doğal alanlar hızla kentsel toprağa dönüşmüştür. İşçi sınıfı tarafından kullanılan bu alanlar, kentlerin merkezlerinde ortaya çıkan sorunlar nedeniyle zamanla üst gelir grubu tarafından yeni yerleşim alanları olarak seçilmiştir. Çeperlerdeki bu değişim döngüsü sonrası doğal alanlar yok olurken, Avrupa Birliği Çevre Örgütü tarafından 2006 yılında hazırlanan raporda kentsel saçaklanma Avrupa kentleri için önemli bir tehdit unsuru olarak görülmüştür.

İstanbul’un yaşadığı kentsel saçaklanma süreci Avrupa kentlerine paralellik göstermektedir. 19.yüzyılın ikinci yarısına kadar deniz ulaşımın ön planda olduğu ve yaya kenti özelliğindeki İstanbul, bu tarihten sonra geliştirilen karayolu ulaşım politikaları nedeniyle önemli değişimler yaşamıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması, aynı zamanda özel araç sahipliğinin de artması ile yeni karayolları planlanmış ve böylece İstanbul’un mekânsal değişim süreci de başlatılmıştır.

Bu süreçte gelişen mekânsal yapı ve artan kentsel nüfus sonrası deniz ulaşımın yetersiz kalması ile boğazın karayolu ile geçilmesine yönelik fikirler geliştirilmiş ve 1973 yılında 1.Boğaz Köprüsü yapılmıştır. Boğaz köprüsünün yapılması ile kentin kuzeyindeki bölgelerin erişilebilirliği artmıştır. Erişilebilirliği artan bölgeler zamanla başta sanayi ve konut olmak üzere kentsel fonksiyonlar ile dolmaya başlamıştır. Köprünün İstanbul kent merkezinin kuzeyinde olması ve yeni yapılaşmaların köprünün çevresinde gelişmesi nedeniyle kentin makroformu kuzeye doğru gelişmeye başlamıştır.

1.Boğaz köprüsünün yapılması ile kent bu alanlara doğru saçaklanarak büyürken, köprü ile kent merkezi arasındaki alan parçacıl bir şekilde zamanla dolmuştur. Artan nüfus ve ulaşım kapasitesi ile birlikte köprü üzerinde kapasitesinden fazla trafik oluşmuş ve bu nedenle yeni bir köprünün yapılması planlanmıştır. Planlanan 2.Köprü, 1987 yılında hizmete açılmıştır.

2.köprü ile birlikte Kentin kuzeyindeki bölgelerindeki doğal alanların erişilebilirliği artmıştır. Erişilebilirliği artan doğal alanlar üzerinde 1980'li yıllardan sonra artan göç ile birlikte kentsel saçaklanma bölgeleri olarak tarihlenebilecek yeni yaşam alanları ortaya çıkmıştır. İlk dönemde barınma amaçlı olarak ortaya çıkan saçaklanma bölgelerine daha sonra üst gelir grubu tarafından kullanılan site şeklindeki yerleşmeler de eklenmiştir.

Köprülerin ve otoyolların planlanmasından sonra barınma amaçlı yapıları veya site şeklindeki yerleşmeleri bünyesinde barındıran birçok düşük yoğunluklu yerleşme, yoğunluğunun artması ile birlikte önce belde belediyesine daha sonra ise ilçe statüsüne geçmiştir. Ulaşım ve kentsel gelişmeye bağlı olarak ortaya çıkan ve bu değişimi yaşayan yerleşmelerden biri olan Arnavutköy'ün nüfusu, son otuz yılda 17.723 kişiden, 200.856 kişiye yükselmiştir.

4.ARNAVUTKÖY'DE ULAŞIM YATIRIMLARININ MEKÂNSAL BÜYÜME VE KENTSEL SAÇAKLANMADAKİ ROLÜ

İstanbul'un ulaşım yatırımları ile hız kazanan mekânsal büyüme sürecinde, kentsel saçaklanma bölgesi olarak gelişme gösteren birçok yeni yerleşim ortaya çıkmıştır. 1.Köprü ve bağlantı yollarının yapılması bu yerleşimlerin bağlı buldukları ilçelerde yoğunluğun artmasına neden olurken, 2.Köprü ve bağlantı yolları ile birlikte bu yerleşimler hızlı bir gelişim sürecine girmiştir.

Kentsel saçaklanma bölgelerinden biri olan Arnavutköy, 1.Köprü döneminde erişilebilirliğinin düşük olması nedeniyle bağlı bulunduğu Gaziosmanpaşa İlçesi'nin gelişimine karşın sınırlı bir gelişme gösterirken, 2.Köprü ve bağlantı yollarının yerleşmenin erişilebilirliğini artırması ile birlikte hızlı bir gelişim göstermeye başlamıştır.

Arnavutköy'ün yaşadığı bu gelişim süreci günümüzde yeni ulaşım yatırımları ile devam etmektedir. Tezin bu bölümünde Arnavutköy'deki bu yeni ulaşım yatırımlarının ve bu yatırımlara bağlı olarak gelişen üst ölçekli projelerin, kentsel gelişim sürecinde yaratacağı etkiler ve bu etkilere yönelik sonuçlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

4.1. ARNAVUTKÖY İLÇESİ'NİN GENEL YAPISI

4.1.1. Arnavutköy'ün İstanbul'daki Yeri ve Konumu

Arnavutköy, İstanbul'un Avrupa Yakası'nın kuzeybatısında 41 derece Kuzey Enlemi ile 28 derece Doğu Boylamının kesiştiği noktada yer almaktadır. Kuzeyinde 27 km. sahil şeridinin bulunduğu Karadeniz, güneyinde Büyükçekmece, Esenyurt, Başakşehir İlçeleri batısında Çatalca İlçesi, doğusunda Eyüp İlçesi yer almaktadır (bkz. Şekil 4.1).

Şekil 4. 1: Arnavutköy İlçesi'nin konumu



Kaynak: www.ibb.gov.tr/ilçe haritası,2013

Arnavutköy İlçesi'nin yüz ölçümü 506,52 km² olup, bu yönü ile İstanbul'un en büyük 4.ilçesidir. İlçe'nin kuzeyinde İstanbul'un önemli orman alanları, batısında ise tarım alanları bulunmaktadır. İstanbul'un su ihtiyacının yaklaşık yüzde 30'luk bir kısmını karşılayan baraj ve göllerden Terkos Gölü ilçenin kuzeybatısında, Sazlıdere Barajı ise ilçenin güneyinde yer almaktadır. İlçe'deki bu doğal eşikler yerleşmenin büyümesini sınırlayan en önemli etken olduğu gibi kentin büyüme biçiminin de belirleyicisidirler.

Arnavutköy havza varlığı yönünden zengin bir yapı göstermektedir. İlçenin doğusunda Alibey Havzası, güneybatısında Büyükçekmece Havzası, kuzeybatısında Terkos Gölü Havzası ve güneyinde Sazlıdere Baraj Gölü Havzası yer almaktadır. Arnavutköy bu dört farklı havzanın etki alanında kalmaktadır.

Arnavutköy'e en yakın ana ulaşım aksı, yerleşimin güneyinden geçen TEM Otoyolu'dur. Otoyol 'un ilçe merkezine uzaklığı yaklaşık 15 km.dir. İlçe de gelişmiş bir ana ulaşım aksı bulunmamakla birlikte Eski Edirne Asfaltı önemli kent içi ulaşım aksı konumundadır.

4.1.2. İdari Yapı

Arnavutköy, 22 Mart 2008 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki 5747 Sayılı Kanun ile birlikte 7 adet ilk kademe belediyesinin birleşmesi ile kurulmuş bir ilçedir (bkz. Şekil 4.2). İlçenin kurulması ile tüzel kişilikleri sona eren ilk kademe belediyeleri: Arnavutköy Belediyesi, Bolluca Belediyesi, Taşoluk Belediyesi, Boğazköy Belediyesi, Hadımköy Belediyesi, Durusu Belediyesi ve Haraççı Belediyesi’dir.

Arnavutköy İlçesi’ni oluşturan yerleşimlerden Hadımköy 1969 yılına kadar Çatalca İlçesi’ne bağlı bir köy iken 1969 yılında, yine Çatalca İlçesi’ne bağlı bir köy olan Durusu ise 1989 yılında belde belediyesi statüsüne geçmiştir. Gaziosmanpaşa İlçesi’ne bağlı köyler olan Arnavutköy 1987 yılında, Boğazköy, Bolluca, Haraççı ve Taşoluk ise 1994 yılında belde belediyesi statüsüne geçmiştir.

Şekil 4. 2: Arnavutköy İlçesi’ni oluşturan ilk kademe belediyeleri

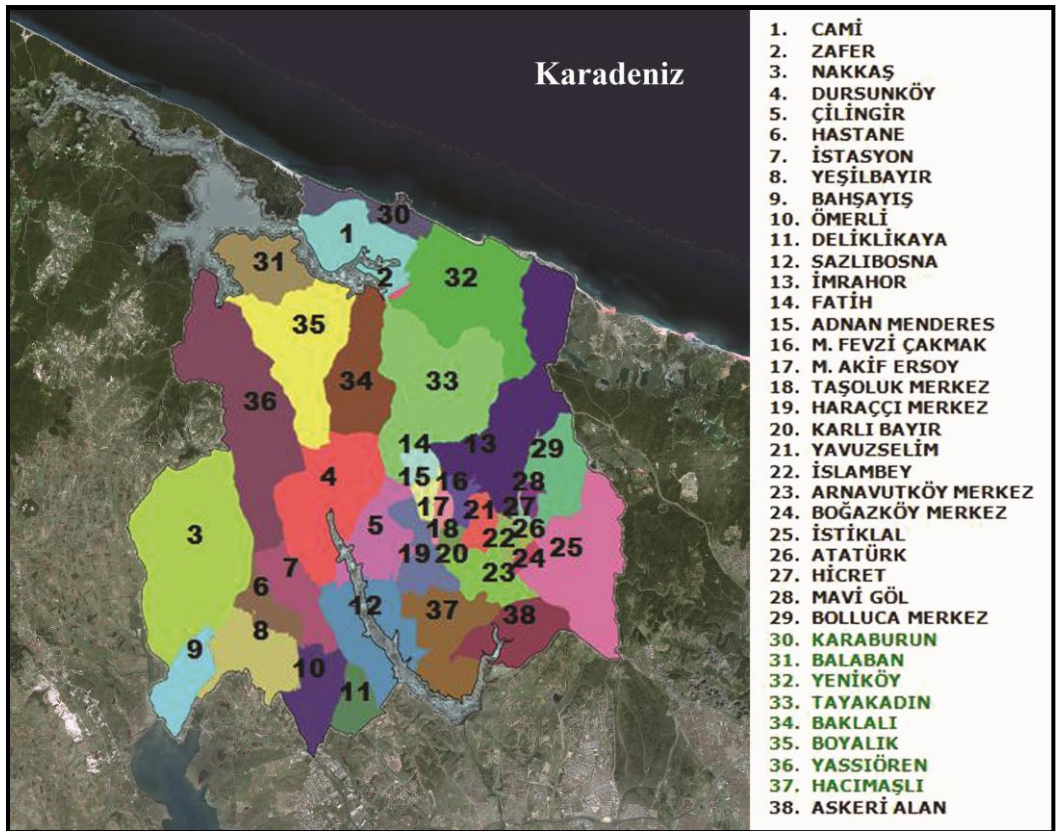


Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi,2013

Belde Belediyeleri 2009 yılına kadar bölgenin mekânsal gelişimini de yönlendirilmişlerdir. Bölgede yedi ayrı belde belediyesinin olması, bölgenin de yedi farklı kentsel büyüme formu göstermesine neden olmuştur. Beldeler bütün olarak kentsel saçaklanma bölgesi gelişen Arnavutköy'ün kendi içindeki kentsel saçaklanma bölgeleridir. Belde belediyesi büyüme süreçlerinde idari sınırlarına göre havza tarım veya orman alanlarını yeni gelişme alanları olarak kullanmışlardır.

Arnavutköy'de 29 mahalle ve 8 köy bulunmaktadır (bkz. Şekil 4.3). Mahalleler ve hizmet yönünden doğrudan ilçe belediyesine bağlıyken, köyler idari yönden ilçe belediyesine, fakat hizmet yönünden İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlıdır. Ancak 6360 Sayılı On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi Ve Yirmi Altı İlçe Kurulması İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile birlikte, 2014 yılından itibaren başlamak üzere söz konusu köyler mahalleye dönüştürülmüş ve hizmet yükümlülüğü ilçe belediyesine verilmiştir

Şekil 4. 3: Arnavutköy İlçesi'ndeki mahalle ve köyler



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi, 2013

4.1.3. Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Yapı

Arnavutköy'ün nüfus ve sosyo-ekonomik yapısını şekillendiren etmenler üç dönemde değerlendirilebilir. Bu dönemler ilk önemli nüfus artışının yaşandığı 1924-1927 arasındaki dönem, köprülerin hizmete girmesiyle göç dalgasının yaşandığı 1980-1994 yılları arası dönem ve Belde belediyelerinin kuruluşlarının tamamlanması ile başlayan ve günümüzde de devam eden hızlı gelişim dönemidir.

1924 yılına kadar doğal nüfus artışının görüldüğü Arnavutköy'de, nüfus yapısında görülen ilk önemli artış, nüfus mübadelesi ile gelen insanlarından kaynaklanan artıştır. 1924-1927 yılları arasında yaşanan nüfus mübadelesi sonucunda 180 haneden oluşan Rum köylerinin bulunduğu Arnavutköy, Yunanistan'ın Drama bölgesinden gelen Müslüman Türklerin yerleşmesi ile 350 haneli bir köy yerleşmesine dönüşmüştür. Bu dönemde Arnavutköy'de hâkim ekonomik sektör tarım ve hayvancılıktır (Arnavutköy Belediyesi Plan Ve Proje Müdürlüğü Arşivi 2013).

1927-1970 döneminde Arnavutköy'deki nüfus artışının temelinde doğal nüfus artışından ve küçük ölçekli göç hareketinden kaynaklanan artışlar yer almaktadır. 1973 yılında 1.Boğaz Köprüsü'nün hizmete açılmasından sonra İstanbul'daki nüfus artışından Arnavutköy'de etkilenmesine karşın bu etki, bölgenin erişilebilirliğinin yeterince gelişmemesi nedeniyle düşük düzeyde kalmıştır.

Arnavutköy 1980'li yılların başından itibaren günümüze kadar devam eden gelişme sürecine de girmiştir. 1980'li yıllar ile birlikte göç dalgasının büyümesi sonucu, Arnavutköy Doğu ve Güneydoğu Anadolu ile birlikte Karadeniz Bölgesi'nden önemli oranda göç almıştır.

Arnavutköy'ün Gaziosmanpaşa'nın hinterlandında olması, yeni bir yapı yapmak için köy muhtarlarının izinlerinin yeterli olması, arazi fiyatlarının düşük olması, tarım alanlarının hızla arsaya dönüştürülmesi ve kırsal yapısı nedeniyle gelen kişilerin kolay uyum sağlaması gibi nedenler, göç ile İstanbul'a gelen insanların Arnavutköy'ü tercih etmesinde etkili olmuştur. Bu tercihler sonucunda Arnavutköy'ün 1980 yılında 17.723 kişi olan nüfus, 1985 yılında 27.281 kişiye ulaşmıştır (bkz. Tablo:4.1).

Tablo 4. 1: Arnavutköy İlçesi nüfus gelişimi (1980-2013)

Kentsel Merkez								
Yıllar	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Arnavutköy	17.723	27.281	56.720	82.256	116.666	163.510	198.165	200.856
Kırsal Merkezler								
Tayakadın	523	654	782	914	1178	1.279	2457	2028
Boyalık	104	152	215	296	397	437	834	585
Baklalı	84	145	213	286	332	363	695	761
Balaban	75	84	129	155	183	208	391	352
Karaburun	256	354	410	508	615	702	1317	1155
Yeniköy	125	197	286	427	697	698	1395	1243
Yassıören	64	108	154	182	201	253	500	540
Hacmaşlı	54	97	148	193	274	271	545	513
TOPLAM								208.033

Kaynak: TÜİK,2013

1980’li yılların başından itibaren başlayan göç hareketleri, 1987 yılında hizmete açılan 2.Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları ile birlikte Arnavutköy’ün erişilebilirliğinin artması sonucu artarak devam etmiş, ayrıca göç hareketinin şeklinde de değişim yaşanmıştır. 1980’li yılların ortasına kadar göçler, Gaziosmanpaşa üzerinden yapılırken, 2.köprü ile birlikte doğrudan Arnavutköy’e yapılmaya başlanmıştır.

Arnavutköy’e yapılan göçler sonucu ilk önemli nüfus artışı 1985-1990 yılları arasındaki dönemde yaşanmıştır. Göçlerin yoğunlaştığı bu dönemde 1985 yılında 27.281 kişi olan nüfus, yüzde 107.lik bir artış göstererek 1990 yılında 56.720’kişiye ulaşmıştır. 1987 yılında 2.Köprü’nün hizmete açılması ile birlikte bölgeye erişilebilirlik düzeyinin artması sonucu, 1990-2000 yılları arasında ikinci önemli nüfus artışı gerçekleşmiştir.1990 yılında 56.720 kişi olan nüfus, yüzde 141.lik bir artış göstererek 2000 yılında 116.666 kişiye ulaşmıştır. 2000 yılından sonra da nüfus artışı devam etmesi ile 2013 yılına gelindiğinde ilçenin kentsel nüfusu 200.856 kişiye toplam nüfusu ise 208.033 kişiye ulaşmıştır. Bu değişimde Belde belediyelerinin önemli etkisi vardır. 1990 yılların ortasından sonra kurulan belde belediyelerinin sağladığı toplu ulaşım imkânları ile bölgenin doğrudan erişiminin daha kolay hale gelmesi, insanların, göç için Arnavutköy’ü tercih etmesinde etkili olmuştur.

Arnavutköy’deki kırsal yerleşmelerdeki nüfus değişimi kentsel bölgelere göre düşük düzeyde kalmıştır. Bunda Karaburun ve Yeniköy yerleşmelerinin 2.konut için tercih

edilen bölgeler olması ve göç ile gelen insanların kırsal bölgeler yerine daha fazla kentsel karaktere sahip olan belde merkezlerini seçmeleri etkili olmuştur.

Nüfusunun büyük bir bölümünü göç yoluyla kırsal bölgelerden alan Arnavutköy ilçesi, sosyal ve ekonomik olarak genelde orta ve alt gelir seviyesine sahip ailelerin ikamet ettiği yerleşim yeri iken son zamanlarda üst gelir grubundaki ailelerin de yerleşmeye başladığı bir yer haline gelmiştir. İlçede sosyal hayat içinde mahalle kültürü ön plana çıkarken, üst gelir grubunun yaşadığı alanlar genelde site şeklindeki yerleşmelerdir.

Arnavutköy eğitim yönünden son yıllarda önemli bir gelişme kaydetmesine rağmen, hala tam olarak eğitim düzeyi beklenen seviyeye çıkamamıştır. 2009 yılı TÜİK verilerine göre, ilçede okuma yazma bilme oranı yüzde 93,2'dir (bkz. Tablo 4.2).

Tablo 4. 2: Arnavutköy ilçesi eğitim durumu

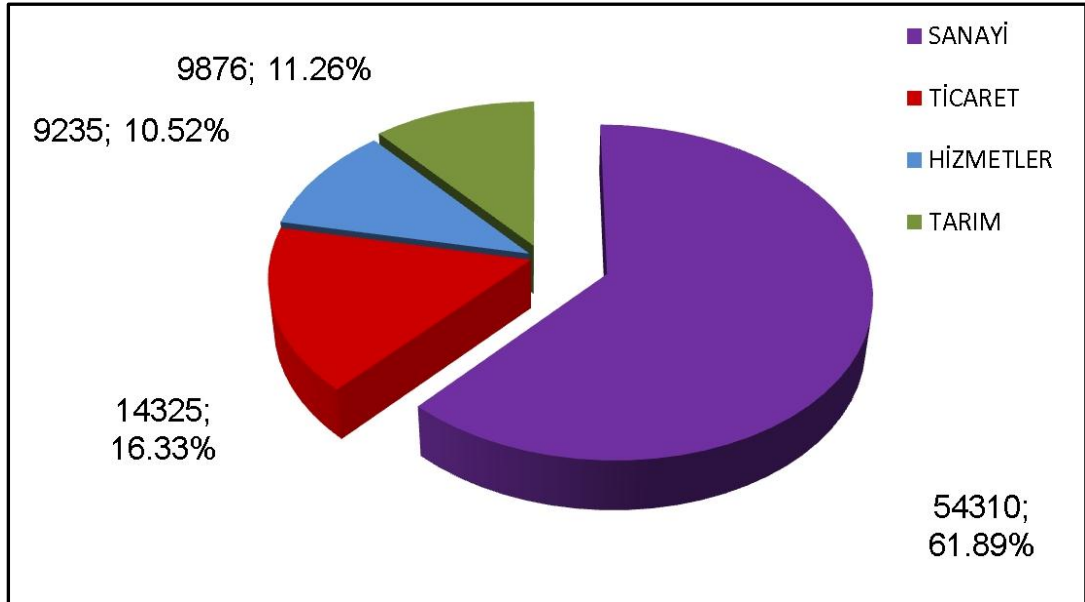
Eğitim Durumu	Toplam Sayı		Erkek		Kadın	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Okuma-Yazma Bilmeyen	9.242	6,8	2.246	24,3	6.996	75,7
Okuma-Yazma Bilen Fakat Bir Okul Bitirmeyen	37.260	27,4	18.682	50,1	18.578	49,9
İlkokul Mezunu	46.204	34,0	24.255	52,5	21.949	47,5
İlköğretim Okulu Mezunu	13.728	10,1	7.607	55,4	6.121	44,6
Ortaokul Veya Dengi Okul Mezunu	3.584	2,6	2.433	67,9	1.151	32,1
Lise Veya Dengi Okul Mezunu	9.686	7,1	6.066	62,6	3.620	37,4
Yüksekokul Veya Fakülte Mezunu	1.636	1,2	1.066	65,2	570	34,8
Yüksek Lisans Mezunu	128	0,09	85	66,4	43	33,6
Doktora Mezunu	18	0,01	11	61	7	39
Bilinmeyen	14.344	10,7	7.742	54	6.602	46
Toplam	135.830	100	70.193	--	65.637	--

Kaynak: TÜİK, 2009

Arnavutköy ekonomisi de tarım, ticaret sanayi gibi iş kollarını bir arada bulunduran bir yerleşimdir. 1980'li yıllara kadar olan dönemde ekonomide hâkim işgücü kolu tarım ve hayvancılıktır, göç ile gelen insanların tarımsal üretim yapacak toprağa sahip olmamaları, bu dönemde sanayinin gelişen iş kolu olması nedeniyle, insanların ağırlıklı olarak bu iş kolunda çalışmaya başlamasına neden olmuştur.

2010 yılı verilerine göre Arnavutköy'de toplam iş gücü nüfusu 122.366 kişi olup, toplam iş gücü içinde 87.746 kişi aktif çalışan durumdadır. Çalışan nüfusun çalıştığı sektörler göre dağılımına bakıldığında yüzde sanayinin yüzde 61.89'luk oranı ile en fazla iş gücünü istihdam eden sektör olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 4.4).

Şekil 4. 4: Arnavutköy'deki İşgücünün sektörel dağılımı

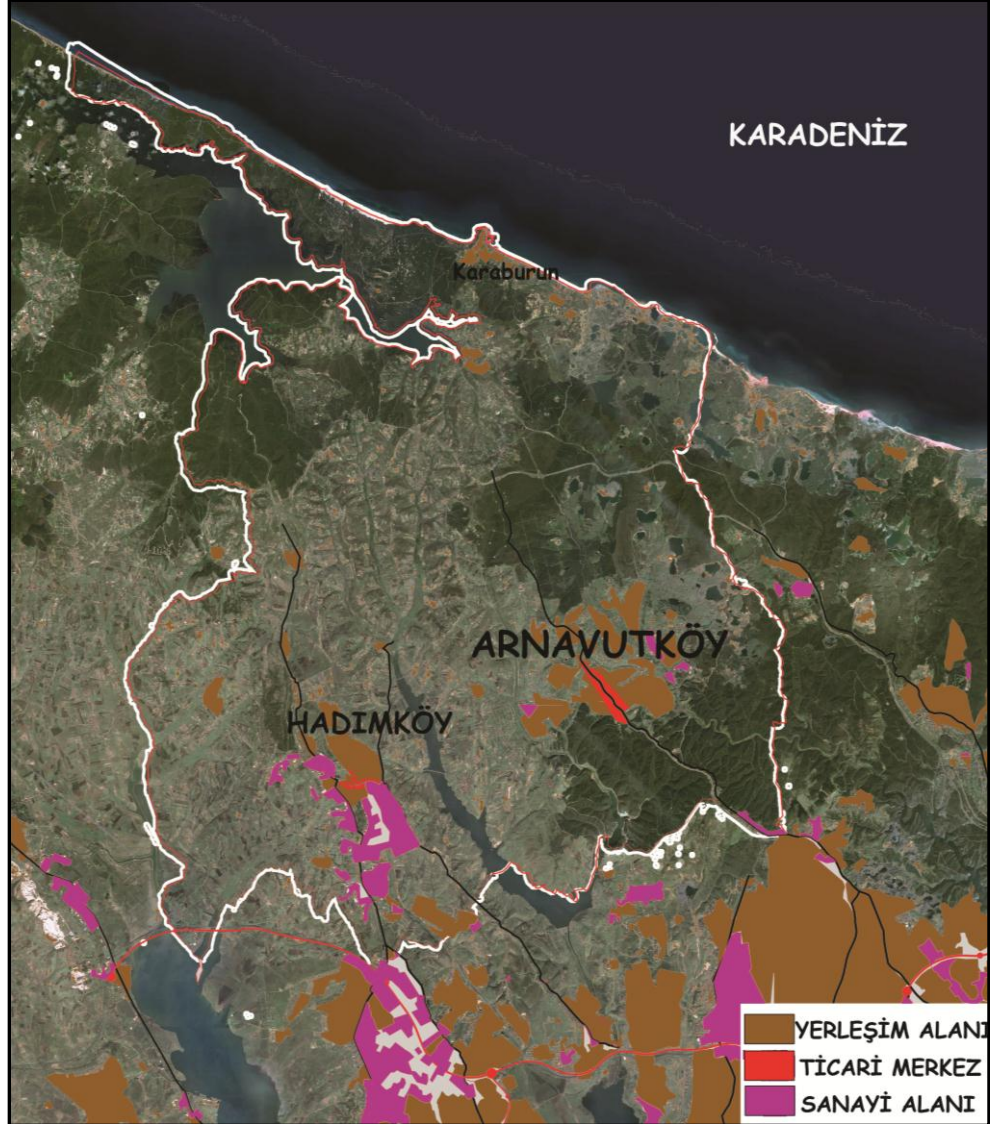


Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi, 2013

Arnavutköy'de iş kollarının geliştiği bölgeler kendi içinde farklılık göstermektedir. Nakkaş, Boyalık, Baklalı, Dursunköy, Balaban, Sazlıbosna, Çilingir, Hacımaşlı gibi daha fazla kırsal karakterli yerlerde tarım faaliyetleri ön plana çıkmaktadır. Bu bölgelerde genelde ayçiçeği, buğday gibi ürünlerinin yetiştirilmesi ile süt üretimine yönelik hayvancılık yapılmaktadır. Hayvancılık, büyük entegre çiftliklerden ziyade küçük aile çiftliklerinde yapılmaktadır. 2010 yılı verilerine göre, büyükbaş hayvancılık yapan 1.354 aile bulunmakta olup toplam 14.800 adet büyükbaş hayvan yetiştirilmektedir. Küçükbaş hayvancılık yapan 108 aile bulunmakta olup toplam 12.200 adet küçükbaş hayvan yetiştirilmektedir (Arnavutköy Belediyesi 2013).

Arnavutköy’de Tarımsal alanlar dışında merkez bölgesinden ticaret ve hizmetler sektörü, Hadımköy bölgesinde ise sanayi sektörü gelişmiş bir yapıdadır (bkz. Şekil 4.5)

Şekil 4. 5: Arnavutköy İlçesindeki sanayi alanları ve ticaret merkezleri



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır,2013

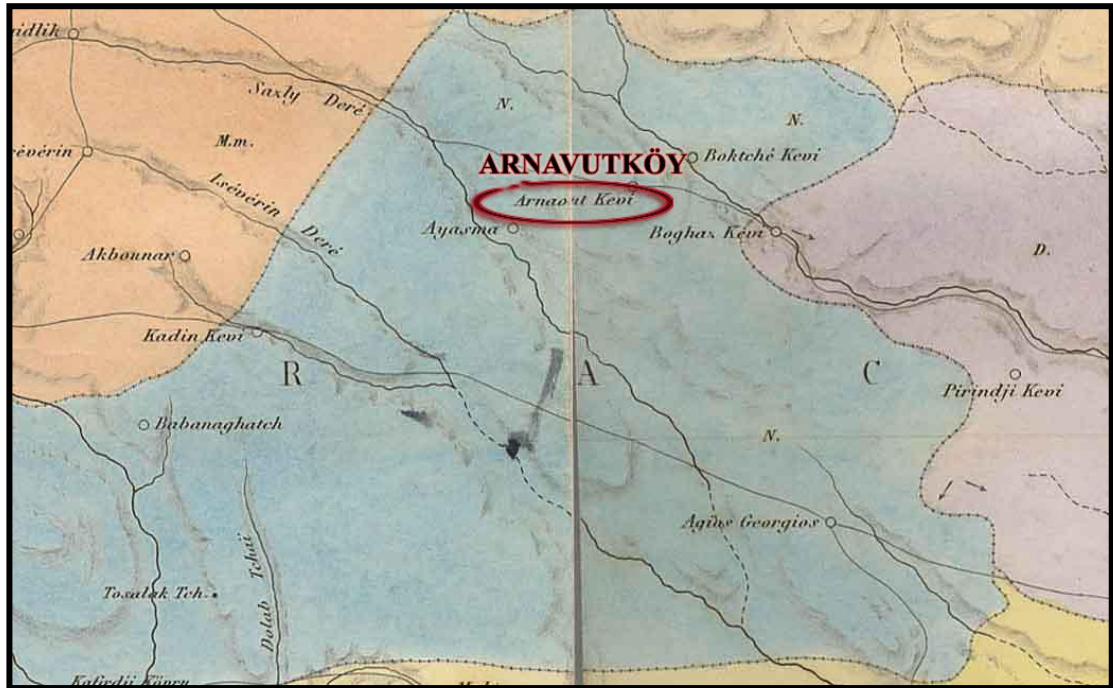
Hadımköy gelişmiş sanayi yapısı ile en fazla iş gücünün çalıştığı bölge durumundadır. Sanayi de çalışan nüfusun yüzde 41'i (22267 kişi) Hadımköy bölgesindeki sanayi alanlarında çalışmaktadır. Bunda Hadımköy'ün önemli sayılabilecek 110'dan fazla sanayi kuruluşunu bünyesinde barındırması önemli rol oynamaktadır. Hadımköy'ün Arnavutköy'ün havza alanlarında kalmayan bölgelerinden biri olması, sanayi alanı olarak gelişmesinde etkili olmuştur (Arnavutköy Belediyesi 2013).

Arnavutköy’de, Hadımköy dışındaki bölgelerde de sanayi yapıları bulunmasına rağmen bunlar genel de kent merkezlerinde kalmış, geçmişte illegal bir şekilde ortaya çıkmış sanayi yapılarıdır (Arnavutköy Belediyesi 2013).

4.1.4. Mekânsal Gelişim Süreci

Arnavutköy ilk olarak 19.yüzyılın ortalarından itibaren belirli bir köy yerleşmesi olarak ortaya çıkmıştır (bkz. Şekil 4.6). Bu köy yerleşmesi 180 haneden oluşurken 1924-1927 yılları arasındaki nüfus mübadelesinin ardından, gelen insanların buraya yerleşmesi ile 350 haneye ulaşarak ilk önemli mekânsal gelişimini yaşamıştır. Ayrıca mübadele ile gelen nüfusun Arnavutköy dışında çevresindeki Boğazköy, Taşoluk yerleşimleri ile Hadımköy’e de yerleşmeleri, bu yerleşmelerin de mekânsal olarak büyümeye başlamasına neden olmuştur (Yalçın 2012).

Şekil 4. 6: Arnavutköy İlçesi 1850 yılı görüntüsü



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi, 2013

Arnavutköy’ü oluşturan köy yerleşmeleri 20.yüzyılın ortasına kadar önemli bir mekânsal büyüme süreci yaşamazken, bu yüzyılın ortasından sonra Hadımköy merkezinde askeri tümeni bulundurması nedeniyle en hızlı bir mekânsal büyüme göstermeye başlamıştır. Askeri tümenin etkisi ile Hadımköy’ün hızlı bir gelişme

ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik artması sonucu, sanayinin de bu bölgelere doğru kayması, Arnavutköy'ün gelecek dönemlerdeki nüfus artışında büyük rol oynayan Gaziosmanpaşa İlçesi'nin gelişimini de etkilemiştir.

Bu dönemde Arnavutköy hem idari yönden hem de hizmet yönünden Gaziosmanpaşa İlçesi'ne bağılı bir yer olup, Gaziosmanpaşa çevresinde gelişen sanayi ile birlikte yoğun bir göç almaya başlamıştır. Göç ile gelen nüfus'un bir kısmı toprağın daha pahalı olduğu Gaziosmanpaşa İlçesi ve yakın çevresine yerleşirken önemli bir kısmı da toprağın çok daha ucuz olduğu Arnavutköy bölgesine yerleşmeye başlamıştır (bkz. Şekil 4.8).

Şekil 4. 8: Arnavutköy 1985 yılı kent makroformu



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

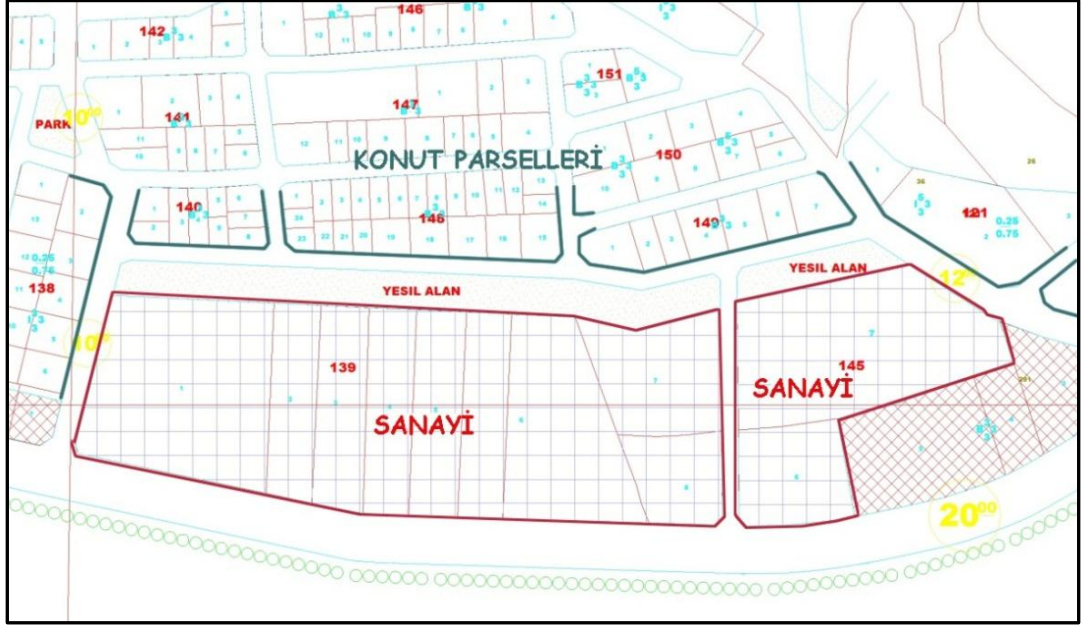
Arnavutköy dışardan aldığı göçe bağlı olarak artan nüfus ile birlikte ortaya çıkan yeni yapılaşmalar, mekânsal olarak büyümeyi getirmiştir. Yeni yapılaşmalar genelde tarım alanlarının üzerinde gerçekleşmiştir. Bunun sonucunda tarım alanlarının bölünme sürecine girmiş, tarımsal arazileri özel ayırma çapları ile ayrılarak birden çok kişiye hisseli olarak verilmiştir.

Arnavutköy bölgesindeki köylerin çevresindeki tarım alanlarının bölünerek yapılaşması sonucu köyler arasındaki doğal eşikler hızla ortadan kalkmaya başlamıştır. Bu nedenle Arnavutköy ve Taşoluk, Boğazköy, Haraççı, Bolluca köylerinin yapılaşarak tarım alanları üzerinde büyümesi sonucu, bu alanlarda hızlı bir saçaklanma süreci yaşanmış ve yerleşimler arasındaki tarım alanlarının yapılaşması sonucunda da yoğun bir yerleşim deseni oluşmaya başlamıştır.

Arnavutköy'deki nüfus ve mekânsal yoğunluğun giderek artması sonucu, 1969 yılında belde belediye olan Hadımköy dışında, 1987-1994 yılları arasında 1580 sayılı yasaya istinaden Arnavutköy, Durusu, Bolluca, Haraççı, Taşoluk ve Boğazköy belde belediyesi statüsüne geçmiştir. Köylerin belde belediyesine dönüşmesi, Arnavutköy'ün mekânsal gelişimine hızlandırıcı bir etki yapmıştır.

1580 Sayılı Belediye Kanunu'nun belde belediyelerine kendi planlarını hazırlama ve onaylama yetkisi vermesi, Arnavutköy'deki belde belediyelerinin kendi planlarını hazırlamasına ve uygulamasına neden olmuştur. Bu planların hazırlanması aşamasında bölgedeki belde belediyeleri bir birinden bağımsız hareket etmiş ve hazırlanan her planda kentsel gelişmeyi hızlandıracak sanayi, konut dışı çalışma alanı gibi fonksiyonlara yer verilmiştir (bkz. Şekil 4.9).

Şekil 4. 9: Uygulama İmar Planı'nda hisseli parselasyon ve sanayi alanları



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi, 2013

Planlarda ayrılan sanayi ve konut dışı kentsel çalışma alanı gibi fonksiyonların uygulanması ile birlikte bu bölgelerin çevresinde mekânsal yoğunluk hızla artmıştır (bkz. Şekil 4.10).

Şekil 4. 10: Sanayi alanlarının uygulanmış hali



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi, 2013

Planlarda sanayi alanları için seçilen yerlere bakıldığında bu alanların, İstanbul Su Ve Kanalizasyon İdaresi tarafından herhangi bir şekilde sanayi yapılanması için uygun görmediği havza alanları olduğu görülmektedir. Havza alanlarının yasa ile koruma altına alınmasına rağmen bu alanda sanayi gibi içme suyu havzalarına doğrudan tehdit oluşturabilecek bir yapılanmanın geliştirilmesi, belde belediyelerini uygulama yönünden kontrol edecek etkin bir yapılanmanın olmamasından kaynaklanmıştır.

Belde belediyeleri döneminde üretilen plan kararlarının öngördüğü kullanımlardan biri de ikinci konut ve hafta sonu evi olarak gelişen kapalı yerleşim şeklindeki siteleridir. Bu siteler genelde orman alanlarının plana konu edildiği alanlar üzerinde planlanmış böylece orman alanları sınırları içinde site şeklinde kentsel saçaklanma bölgeleri ortaya çıkmıştır (bkz. Şekil 4.11 ve Şekil 4.12).

Şekil 4. 11: Arnavutköy’de kapalı site yerleşme alanının öncesi



Kaynak: <http://www.arnavutkoy.bel.tr>,2013

Şekil 4. 12: Arnavutköy’de kapalı sitenin yapılaşmış hali



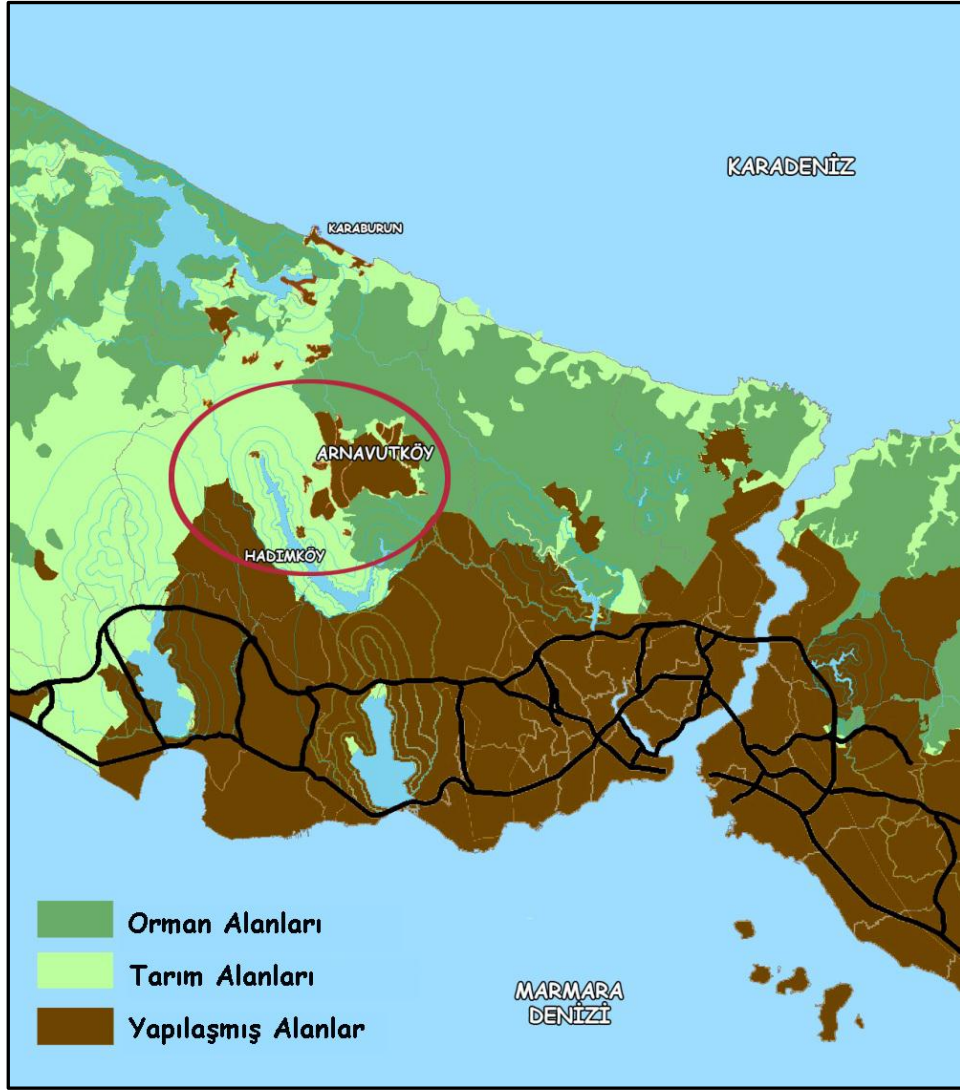
Kaynak: <http://www.arnavutkoy.bel.tr>,2013

1970’li yıllarda başlayan göç hareketleri sonucu yaşanan plansız gelişme süreci ve belde belediyelerinin kurulması ile uygulama planlarına bağlı olarak yaşanan gelişme süreci sonunda Arnavutköy mekânsal olarak kendi tarım, orman ve havza alanları için bir tehdit haline gelmiştir.

Yerleşmenin kuzeyinde ve doğusunda gelişen yeni yapılaşmalar orman alanlarını, batısında gelişen yeni yapılaşmalar tarım alanlarını, güneyinde gelişen yeni yerleşme alanları ise içme suyu havzalarını yok etmeye başlamış, kompakt yerleşme formu, bu yapılaşmalar ile birlikte yerini saçaklanarak büyümeye ve yaygın yerleşme desenine bırakmıştır (bkz. Şekil 4.13).

Arnavutköy’de gelişen yeni yerleşme biçimi en fazla doğal alanları ve tarım alanlarını tehdit eder hale gelirken, hızlı yapılaşma süreci ve göç bu alanlar için en önemli tehdit unsuru olmuştur.

Şekil 4. 13: Arnavutköy İlçesi 2013 yılı makroform yapısı



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Taraından Hazırlanmıştır,2013

Arnavutköy İlçesi'nin mekânsal gelişim süreci bir bütün olarak değerlendirildiğinde, ortaya çıkan sonuçlar,

- Orman alanlarının kontrolsüz yapılaşma sonucu imara açılması ile birlikte 2B alanlarının ortaya çıkması.
- Mutlak korunması gerek havza anlarında yapılaşmaya izin verilmesi sonucu havza alanının sanayi gibi fonksiyonların ortaya çıkması.
- Tarım alanlarının müdahaleler sonucu mutlak tarım korunması gereken tarım alanından, marjinal tarım alanına geçmesi sonucu, bu alanların kolaylıkla kentsel toprağa dahil edilmesi.
- Kıyı bölgelerinde ve orman alanlarında ortaya çıkan ikinci konut alanı şeklindeki siteler nedeniyle bu bölgelerin yapısal dönüşüm yaşaması.

- Arnavutköy'ün farklı bölgelerinde yapılaşmaların ortaya çıkması sonucu, dağınık bir mekânsal gelişimin yaşanması. Olarak belirtilebilir.

4.1.5. Arazi Kullanım Yapısı

Arnavutköy İlçesi'nin genel yapısı nedeniyle arazinin büyük bir kısmını kırsal karakterli kullanım türleri oluşturmaktadır. Arazi kullanım türleri için de orman alanları ve tarım alanlarının oranı yüksektir. Orman alanları ilçenin yaklaşık yüzde 50'lik kısmını kaplarken, tarım alanları yüzde 30'luk kısmını kaplamaktadır. İlçe'nin kentsel ve kırsal alanlarındaki yerleşim alanlarının toplamı 6000 hektardır. İlçede yerleşim alanlarının dışında önemli oranda maden alanları ile birlikte sanayi ve askeri alanlar yer almaktadır (bkz. Tablo 4.3).

Tablo 4. 3: Arnavutköy İlçesi 2013 yılı kent karakter tablosu

ARAZİ KULLANIM TÜRÜ		KULLANIM ALANI (HA)	TOPLAM ALAN (HA)
ORMAN ALANLARI	2B ALANLARI	900	25400
	ORMAN NİTELİĞİNDEKİ ALANLAR	24.500	
TARIM ALANI	MUTLAK TARIM ALANI	4.112	15000
	KURU TARIM ALANI	6202	
	MARJİNAL TARIM ALANRI	4686	
	MERA ALANLARI	200	200
KONUT ALANLARI	SÜREKLİ KULLANILAN KONUT ALANLARI	5.725	6000
	2.KONUT ALANLARI	275	
KENTSEL DONATI ALANLARI	EĞİTİM	20	
	SAĞLIK	20	
	SOSYAL	10	
	TEKNİK ALTYAPI	20	
	REKREASYON	8	
	SPOR	6	
KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	SANAYİ ALANLARI	120	140
	TİCARET ALANLARI	20	
ASKERİ ALANLAR		195	
MADEN ALANLARI		193	
GÖL VE BARAJLAR		2385	

Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan Ve Proje Müdürlüğü Arşivi,2013

Arnavutköy'ün mekânsal gelişim sürecinde de açıklandığı gibi Arnavutköy tarım, orman ve su havzalarına doğru yaygın bir büyüme süreci gösterirken, arazi kullanım değerlerinde de bu büyüme biçimine bağlı olarak hızlı bir değişim göstermiştir. Bu değişimin görüldüğü bölgelerin başında orman, havza ve tarım alanları ile birlikte kırsal ve kentsel bölgeler gelmektedir. Bu nedenle Arnavutköy'deki dönüşümün belirlenebilmesi için bu alanlardaki mevcut durumunun analizi önem göstermektedir.

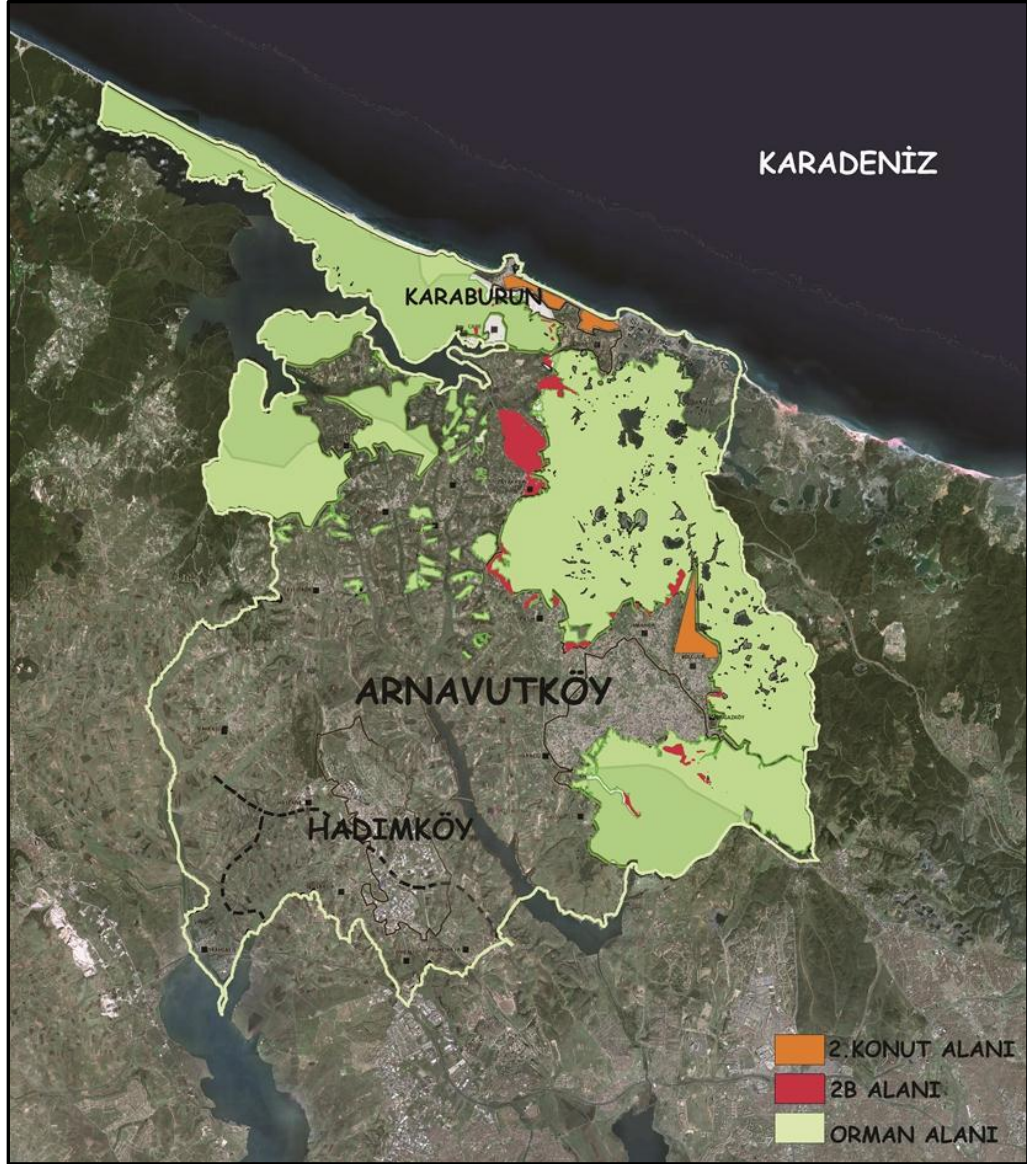
I. Orman Alanları

Arnavutköy'ün mevcut yerleşim alanları ile Karadeniz kıyısı arasında kalan kesiminde, önemli orman alanları, su havzaları, kumullar, barajlar, bentler, tabiat parkları, rekreasyon (eğlence-dinlenme) alanları ile çok sayıda endemik (başka yerde yaşamayan) bitki ve hayvan türlerinden oluşan farklı ekosistemlerin bir arada bulunduğu bütüncül bir ekolojik alan yer almaktadır. Bu açıdan Arnavutköy, güneyindeki yerleşmelerden bağımsız, yerleşim karakterini çeperindeki açık alan sistemi ile birlikte kurmuş olan önemli bir doğal karakterli yerleşmedir (Arnavutköy Belediyesi 2013).

Arnavutköy'ün 25.400 hektarlık orman alan alanı varlığı tüm İstanbul'daki orman varlığının yaklaşık yüzde 40'na denk gelmektedir. Bu oran Arnavutköy'ün Orman varlığı yönü ile İstanbul için ne kadar önemli bir konumda olduğunu göstermektedir. Ayrıca sahip olduğu orman varlığı nedeniyle İstanbul'un sahip olduğu 35 önemli mesire yerinden 4 tanesi Arnavutköy'de bulunmaktadır. Bunlar; Tayakadın Mesire Yeri, İmrahor Mesire Yeri, Arnavutköy Mesire Yeri ve Şamlar Mesire Yeri'dir (Arnavutköy Belediyesi 2013).

Arnavutköy geniş orman alanları ile birlikte önemli oranda orman vasfını kaybetmiş alanlara da (2B) sahiptir. Arnavutköy'deki 2B alanlarının toplamı 900 hektardır. Arnavutköy'ün Karadeniz kıyısındaki köylerinden olan Karaburun ve Yeniköy ormandan dönüştürülerek kent toprağı haline getirilmiş alanlar üzerinde kurulmuştur. Arnavutköy'ün Karadeniz kıyısındaki çeper bölgesinde gelişen ikinci konut yerleşimleri bu dönüşümde etkili olmuştur (Arnavutköy Belediyesi 2013).

Şekil 4. 14: Arnavutköy İlçesi orman alanları



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Orman alanlarının yasal düzenlemeler ile işgalci vasfındaki kişilere verilmesi, Arnavutköy'deki orman alanlarının da işgal edilmesine neden olmuş ve orman alanlarının işgal edilerek tahrip edilmesi sonucu, çeper bölgelerde 2B alanları ortaya çıkmıştır (bkz Şekil 4.14). Orman alanları için önemli tehdit unsuru olan 2B alanları kentsel toprağa dönüştükten sonra başta 2.konut yerleşmeleri olmak üzere üst gelir grubu tarafından kullanılan kapalı sitelere dönüşmektedir. Orman alanlarında gelişen bu yerleşmeler Arnavutköy'ün orman alanlarını, doğal alanlarını ve su kaynaklarını tehdit ederken, yaygın kentsel büyümenin de en önemli etkenleridir.

2009 yılında onaylanan ve İstanbul'un geleceğine yönelik arazi kullanım kararlarını bünyesinde barındıran Çevre Düzeni Planı'nda, Arnavutköy ilçesi bünyesinde bulunan orman alanlarının özel öneme sahip olduğu belirtilmiştir. Özel öneme sahip orman alanlarına ait ekolojik planların hazırlanmasına yönelik kararlar üretilmesine rağmen, orman varlığını tehdit eden üst ölçekli projeler ile söz konusu orman alanlarının korunması oldukça güçtür.

II. Tarım Alanları

Arnavutköy'de tarım alanlarının yaklaşık 15.200 hektarlık bir alanı kaplaması, bu alanları Arnavutköy'ün karakteristik yapısını belirleyen önemli faktörlerden biri haline getirmiştir. Arnavutköy'e tarıma dayalı karakteristik bir yapı kazandıran bu alanlar kendi içinde; mutlak korunacak tarım alanları, marjinal tarım alanları ve kuru tarım alanları olarak sınıflandırılmaktadır.

Mutlak korunacak tarım arazileri, bitkisel üretimde, toprağın fiziksel, kimyasal ve biyolojik yapısının bitkisel üretim için yöre ortalamasında ürün alınabilmesinde herhangi bir sınırlayıcı özelliği olmayan ve topoğrafik sınırlamaları yok veya çok az olan ülkesel, bölgesel veya yere önemi bulunan, halen sulu ve kuru tarımsal üretimde kullanılan veya bu amaçla kullanılmaya elverişli arazilerdir (İBB 2009). Arnavutköy'deki tarım alanlarının 4112 hektarlık kısmını oluşturan bu araziler, ilçede Sazlıdere Barajı ile Terkos Gölü ve Büyükçekmece Gölü'nün yakın çevresinde bulunmaktadır.

Marjinal tarım arazisi ve kurum tarım alanları yapı özellikleri bakımından benzerlikler göstermektedir. Kuru tarım alanları, mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri ve dikili tarım arazileri dışında kalan toprak ve topoğrafik sınırlamalar nedeniyle üzerinde sadece geleneksel toprak işlemeli kuru tarım yapıldığı araziler olup 6202 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Marjinal tarım alanları ise üzerinde düzenli bir tarımsal üretimin yapılmadığı, kısmen kentsel müdahalelerle yapısı bozulmuş alanlardır. Arnavutköy'de 4686 hektarlık alanı kapsayan marjinal tarım alanlarında fuar alanı, rekreasyon alanı, kentsel yeşil alanlar gibi düşük yoğunluklu bazı fonksiyonlara izin verilebilmektedir (İBB 2009).

Tarım toprakları 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu ile koruma altına alınmasına rağmen, uygulanan politikalar nedeniyle tarım topraklarının kentsel toprağa dönüşmesine izin verilmiştir. Arnavutköy'ün kentsel saçaklanma sürecin yeni gelişen alanlarının, genellikle kentsel toprağa göre ucuz olan tarım topraklarının üzerinde gelişmesi ve bu toprakların geri kazanılması yerine kentsel toprak olarak ilan edilmesi bu politikaların bir sonucudur.

Arnavutköy'de kentsel saçaklanma sürecinde tarım alanlarının kentsel toprağa dönüşümünde ilk adım tarım topraklarının hisseli olarak satışı sonrası parçalanmaya başlanmasıdır. Parçalanmış tarım üzerinde ruhsatsız olarak gelişen yapılaşmalar çevresindeki tarım alanlarını da etkileyerek bu alanlardaki tarımsal faaliyetlerin sona ermesine neden olmuştur. Alanda tarımsal faaliyetlerin azalması ile birlikte, alanın tarımsal nitelik sınıfı da değişime uğramış ve daha önce mutlak tarım alanı veya kuru tarım alanı olan yerler önce marjinal tarım alanı sınıfına dahil edilmiş daha sonra da bu alanlar tarım alanından tamamen çıkarılarak kentsel kullanımlara tahsis edilmiştir (bkz. Tablo 4.4).

Tablo 4. 4: Tarım alanlarındaki değişim (1980-2013)

YILLAR	TARIM ALANI(KM2)			
	MUTLAK TARIM ALANI(KM2)	MARJİNAL TARIM ALANI(KM2)	KURU TARIM ALANLARI(KM2)	TOPLAM
1980	55.42	69.18	83.4	208
1990	51.57	55.23	64.2	171
2000	45.86	49.74	63.4	159
2013	41.12	46.86	62.02	150

Kaynak: Arnavutköy Belediyesi, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, 2013.

Arnavutköy'ün 1980-2013 yılları arasında en fazla tarım toprağının kaybedildiği sınıf marjinal tarım alanlarıdır. Bu dönem içinde mutlak tarım alanları 14.30 km².lik bir azalma gösterirken, kuru tarım alanları 21.38 km²., marjinal tarım alanları ise 22.32 km².lik azalma göstermiştir. Marjinal tarım alanlarının sürekli olarak tarımsal üretim amaçlı olarak kullanılmamaları nedeniyle, en fazla yapılaşma baskısı altında kalmış alanlar olmuştur.

Tarım alanlarının dönemsel değişimleri ile Arnavutköy'deki kentsel büyüme arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Arnavutköy'ün 1980-1990 dönemi arasında en fazla göçü alması ve göç ile gelen insanların tarım alanları üzerine yerleşmesi nedeniyle tarım alanları bu dönemde yüzde 21.lik bir kayba uğramıştır. Sonraki dönemlerde göç dalgasının azalması ve yeni yapılaşmaların da planlara bağlanması nedeniyle bu kayıp oranı da kısmen düşmüştür.

Şekil 4. 15: Arnavutköy İlçesi'ndeki tarım alanları



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Kentin çeper bölgesinde bulunan marjinal tarım alanları, tarımsal nitelikte olmasına rağmen üzerinde kısmi konut yerleşimlerinin bulunduğu alanlardır. Ayrıca bu alanlar, planlan veya proje çalışmalarında kentsel toprağa dâhil edilme olasılığı en yüksek olan alanlardır.

Kentin mekânsal gelişim planlarını hazırlayan kurumlar, artan nüfus için yeni gelişme alanları olarak marjinal tarım alanlarının bulunduğu bölgeleri ilk olarak tercih etmekte, tarım alanlarından sorumlu kurumların da etkin bir tarım politikası olmaması nedeniyle, bu tercihler genelde uygun görülmektedir. Ancak uygun görülen bu tercihler kent formunu da etkilemektedir.

Tarım alanlarının yapılaşmaya açılması sonucu hızlı bir dönüşüm sürecine girmekte ve bölünerek farklı yoğunluktaki yerleşim alanlarına dönüşmektedir. Bu yerleşim alanlarının kompakt bir gelişme yerine farklı bölgelerde tarım alanları arasında parçacıl bir şekilde gelişmesi sonucu kentsel saçaklanma bölgeleri oluşmaktadır.

Tarım topraklarının yapılaşma sonucunda giderek azalması nedeniyle 1/100.000 Ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı'nda Arnavutköy'deki tarım alanlarının korunmasına yönelik kararlar geliştirilmiştir. Hazırlanan planında Arnavutköy ilçesi sınırlarında da yer alan kırsal yerleşim alanlarındaki doğal ve kültürel varlıkların zenginliklerin ve çeşitliliğin ekolojik turizm ve tarım turizmi ile rekreasyon faaliyetlerinin geliştirilmesi açısından önemli bir potansiyel arz ettiği belirtilmiştir. Bu kapsamda bu alanlar için planda, ekolojik turizm ve günübirlik rekreasyon faaliyetlerinin geliştirilmesi öngörülmüştür. Çevre düzeni planının plan notlarında ekolojik tarım alanları ve ekolojik turizm alanları için;

“Ekolojik Tarım Alanları

Ekolojik tarım alanlarında Organik Tarımın Esasları ve Uygulamasına İlişkin Yönetmelik hükümleri geçerlidir. Ekolojik tarım yapılması öngörülen ve Plan'da sembol olarak gösterilen ekolojik tarım alanlarının sınırları ve tarımsal faaliyetler ilgili kurumlar tarafından hazırlanacak olan tarımsal arazi kullanım planı ile belirlenecektir. Bu alanlarda başlatılacak olan ekolojik tarım faaliyetleri ile birlikte ekolojik turizm faaliyetleri de geliştirilebilecektir.

“Ekolojik Turizm Alanları

İstanbul, içinde barındırdığı nadir bitki ve hayvan toplulukları ile korunması gereken birçok özel alana sahiptir. Bu alanlar, kentte yaşayanlarının günübirlik rekreasyon talepleri için cazibe merkezleri olduğu gibi biyo-çeşitliliğin korunmasına katkıda bulunulması yönünde botanikçilerin yapacakları araştırmalar, tespitler için doğal laboratuvarlardır. İstanbul’da bulunan korunması gereken önemli bitki alanları (ÖBA) ve önemli kuş alanları (ÖKA) da kullanılabilir ekolojik turizm alanlarıdır. Bu bağlamda, İstanbul’da ekolojik turizm amaçlı kullanılabilir alanlar aşağıda sıralanmıştır.

Terkos ve Kasatura Arasındaki Ormanlık Alan ve Kıyı Şeridi: *Terkos- Kasatura Kıyıları ile Terkos Gölü ve civarı tatlı su ve kumul ekosistemleriyle Türkiye’deki en zengin floraya sahip alanlardan olup, ekolojik turizmin çevre ve bitki inceleme amaçlı türüne hizmet edecek niteliktedir(Çevre Düzeni Planı raporu,2009.”hükümlerine yer verilmiştir.*

Ayrıca planda yerel istihdamı güçlendirmek ve eko-tarımın yöre halkı için cazip ve ekonomik olarak da sürdürülebilir bir faaliyet olabilmesi için bu faaliyetlere yönelik hizmetlerin iyileştirilmesi, tanıtım faaliyetlerinin etkinleştirilmesi, potansiyeli olan bölgelerde ekolojik turizme uygun alt ve üst yapının geliştirilmesi, kaynakları çoğunlukla ormancılığa bağımlı olan kırsal yerleşim alanlarının ekolojik tarım ve turizme yönlendirilmesi, turizmin sürdürülebilir kılınması suretiyle turizmin kırsal alan ekonomisine katkısının artırılmasına yönelik plan kararları alınmıştır.

Ancak tarımın İstanbul’un geleceği için önemli bir sektör olarak görülmemesi nedeniyle hazırlanan planda, tarım alanlarının kentleşme baskısından korunmasına yönelik herhangi bir plan kararı da üretilmemiştir. Bu nedenle Arnavutköy’deki tarım alanlarının dönüşüm sürecinde çevre düzeni planından sonra herhangi bir değişiklik yaşanmamıştır.

III. Havza Alanları

Arnavutköy İstanbul için çok önemli olan 4 adet havzasının etki alanında kalmaktadır. Bunlar Alibey Havzası, Terkos Gölü Havzası, Büyükçekmece Gölü Havzası ve Sazlıdere Baraj Gölü Havzası'dır (bkz. Şekil 4.16). İstanbul'un su ihtiyacının yüzde 33,5'i Terkos Havzası'ndan, yüzde 18,5'i Büyükçekmece Havzası'ndan, yüzde 15'i Alibey Havzası'ndan, yüzde 2'si ise Sazlıdere Havzası'dan karşılanmaktadır. Bu havzalar genel toplamda İstanbul'un su ihtiyacının yüzde 69'unu karşılamaktadır (İSKİ 2013).

Şekil 4. 16: Arnavutköy İlçesi havza alanları



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü, 2013

Arnavutköy İlçesi'ndeki havza alanlarının kente su sağlamak dışında, kentin hava koridorları olmaları gibi önemli bir işlevi daha bulunmaktadır. Sazlıbosna havzasında kalan su koridoru Sazlıbosna Barajını Karadeniz'e birleştirmekte böylece doğal bir hava akım koridoru oluşturmaktadır. Alibeyköy havzasında kalan Alibeyköy baraj gölü ise, Terkos'u Haliç'e bağlayan ekolojik koridoru Bolluca ve İmrahor yerleşmeleri üzerinden kuzey ormanlarına birleştirmektedir.

Havza alanlarının doğal sınırları içinde iklim, jeoloji, topoğrafya, toprak, flora ve faunanın havza suları ile etkileşim içinde olduğu bu faktörlerden herhangi birinde doğal olarak veya insan etkisiyle meydana gelebilecek bir değişikliğin, diğer faktörleri ve havzanın tümünü etkilediği bir durum bulunmaktadır. Bu nedenle mutlak korunması gereken bölgelerdir. Ancak Arnavutköy'deki kontrolsüz gelişme nedeniyle havza alanlarında yapılaşmalar ortaya çıkmıştır. Özellikle 5216 sayılı Büyükşehir Kanunu'ndan önce, 1/5000 ölçekli nazım imar planlarının ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının belde belediyelerince yapılabilmesi, planların hazırlanması aşamasında kurum görüşlerinin talep edilmemesi nedeniyle, havza alanlarını tehdit eden plan uygulamaya konulmuştur.

Alınan plan kararları yoğun konut yapılaşmasını içerdiği gibi Taşoluk, Haraççı gibi yerleşmelerde sanayi yapılarının da yapılmasına izin verilmiştir. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Suyu Havzalarının Koruma Yönetmeliği'nde havza alanlarında yapılacak yapılara ilişkin bilgiler vermiş olup, sanayi yapılarına izin verilmemektedir. Yönetmelikte, havza alanlarında yapılacak yapılar için,

1-Mutlak Koruma Alanı (0-300 m.): Bu alanlarda hiçbir şekilde yapılaşmaya izin verilmemektedir.

2-Kısa Mesafeli Koruma Alanı (300-1000 m.): Bu alanlarda hiçbir şekilde yapılaşmaya izin verilmemektedir.

3-Orta Mesafeli Koruma Alanı (1000-2000 m.): Bu alanlarda kontrollü ve düşük yoğunluklu bir yapılaşma imkânı bulunmaktadır.

4-Uzun Mesafeli Koruma Alanı (2000-havza sınırı): Uzun mesafe koruma alanlarında ilgili idare tarafından belirlenen yoğunluk değerlerine uygun olarak kısmi bir yapılaşmaya izin verilmektedir.

Ayrıca Yönetmelikle havza sınırında kalan yerleşmelerdeki öneri nüfus yoğunlukları da belirlenmiştir. Kentsel özellik taşıyan eski belde belediyelerin buldukları alan için ortalama yoğunluk değeri 80 ki/ha. kırsal karakterli köy yerleşmelerinde ise ortalama yoğunluk değeri 25ki/ha. olarak belirlenmiştir.

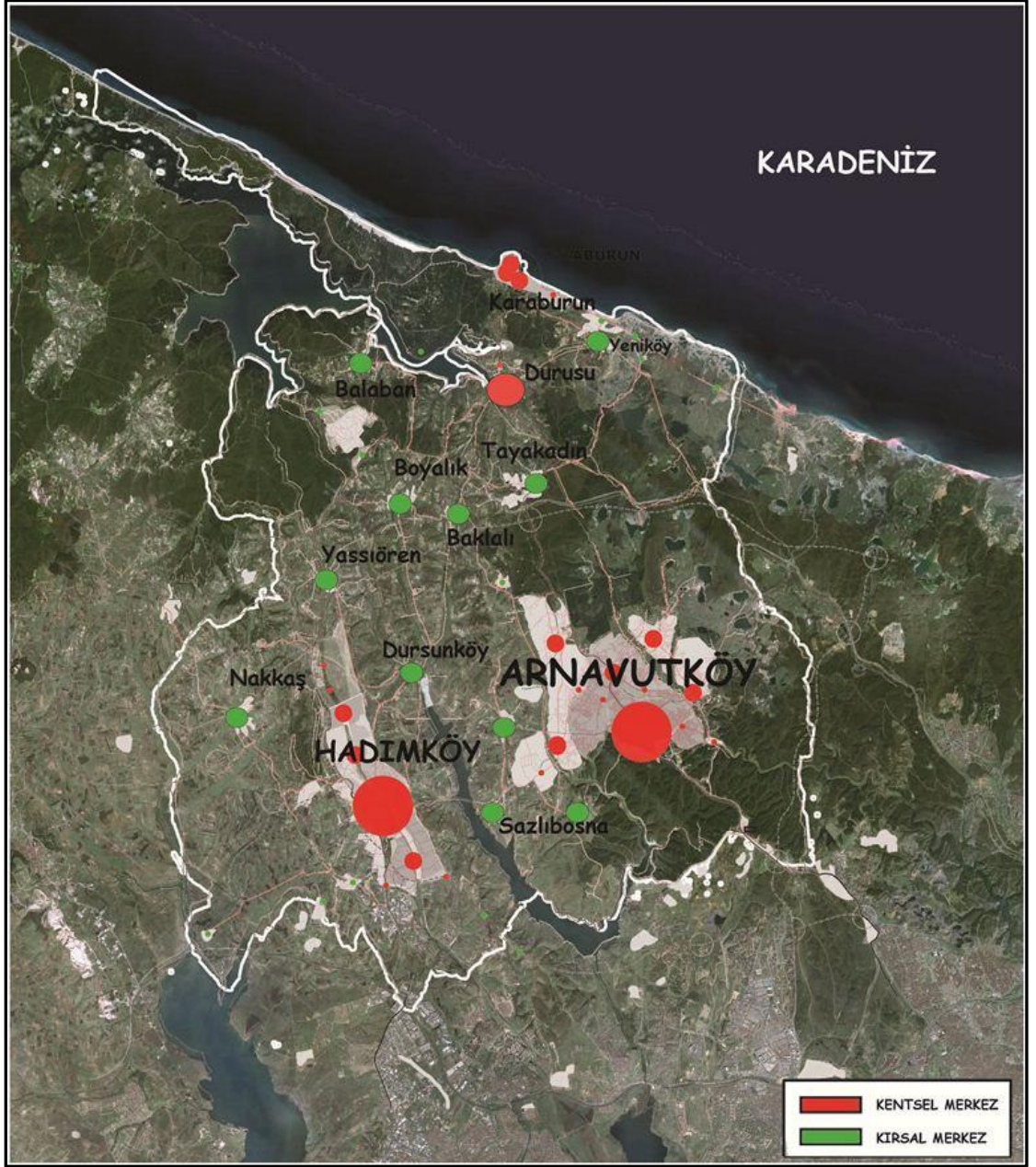
Yönetmelikte belirlenen yoğunluk değerleri ile havza koruma kuşaklarındaki mevcut arazi kullanım ve yoğunluk değeri ile karşılaştırıldığında, Arnavutköy'ün kentsel saçaklanma sürecindeki kontrolsüz büyümesi sonucu, koruma kuşaklarındaki yoğunluk değerlerinin üzerinde bir yoğunluk değeri ortaya çıkmıştır.

IV. Kentsel ve Kırsal Alanlar

Arnavutköy İlçesi'ni oluşturan 29 Mahalle, Arnavutköy Merkez, Hadımköy ve Durusu kentsel bölgelerini oluştururken, köyler ise 8 farklı kırsal merkezi oluşturmaktadır. Kentsel merkez sınırları içinde bulunan Arnavutköy'de Nakkaş ve Yeşilbayır Mahalleri daha çok kırsal karakteri yerleşmeler olurken, Karaburun Köyü ise statüsünde olmasına rağmen kentsel merkez karakterli bir yerleşme özelliği göstermektedir (bkz. Şekil 4.17). Karaburun Karadeniz'e sahili bulunması, bu nedenle ikinci konutların yapılması ile gelişme göstermiştir.

Arnavutköy'ün Karadeniz kıyısında bulunan Karaburun köy'ünün, kırsal yerleşme olmasına rağmen kentsel karakter göstermesinde bölgede gelişen 2.konut şeklindeki yapılaşmaların önemli etkisi bulunmaktadır. Orman köyü niteliğinde bulunan yerleşme, kentsel saçaklanma sonucu orman alanlarının 2.konut alanlarına dönüşmesiyle kırsal karakterini yitirmeye başlamıştır. Karaburun'da 2.konutlara bağlı olarak gelişen kentsel saçaklanma sonucu kıyı bölgesinde düşük yoğunluklu ve birbirinden kopuk kapalı siteler ortaya çıkmıştır.

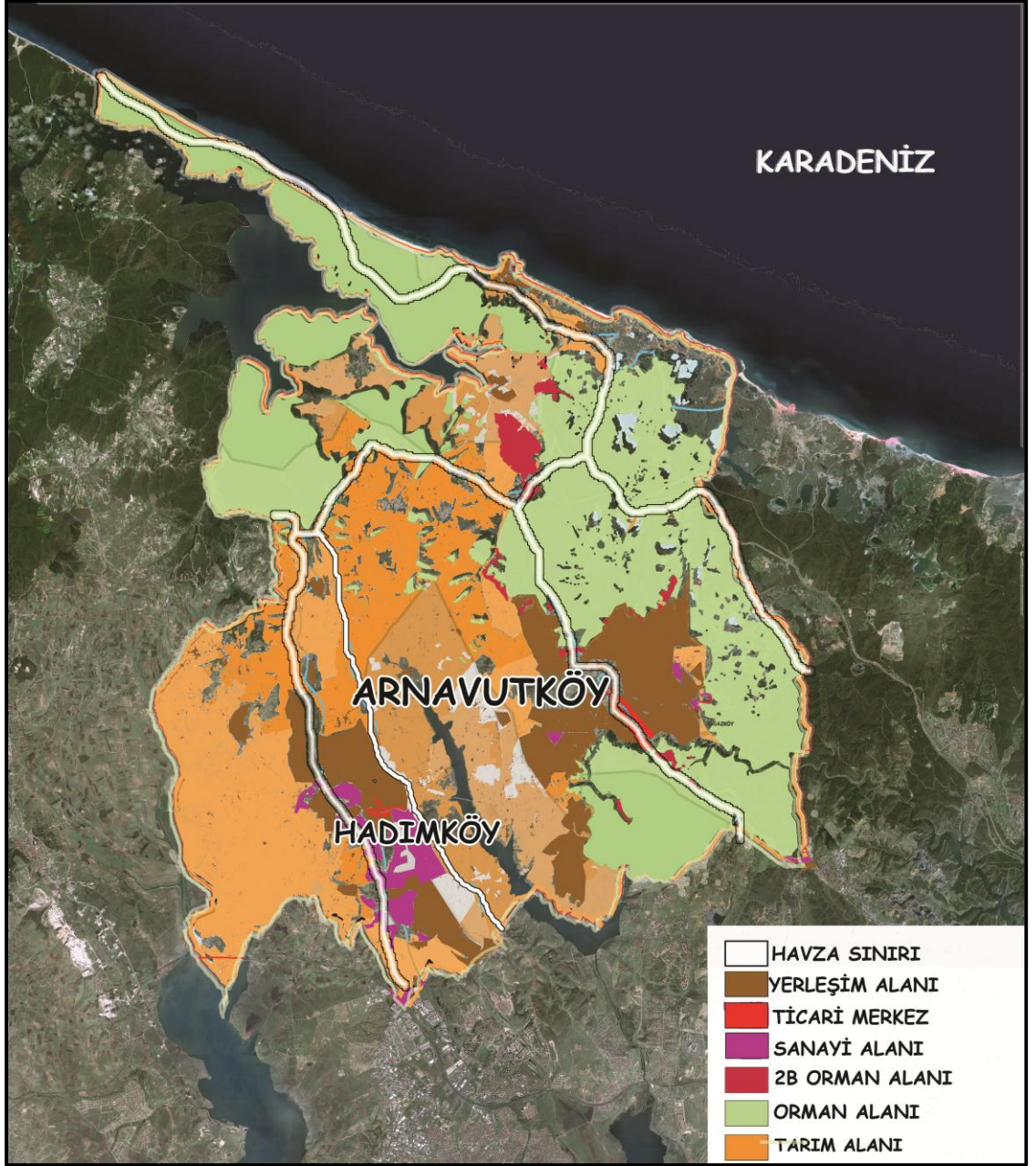
Şekil 4. 17: Arnavutköy İlçesi kentsel ve kırsal Merkezler



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Arnavutköy'ün mevcut yerleşim alanlarının tarım, orman ve havza alanları ile çevrili olması yeni gelişme alanının bu alanlar üzerinde gerçekleşmesine neden olmaktadır (bkz. Şekil 4.18). Ayrıca Arnavutköy'deki küçük ölçekli yerleşimlerinde çevrelere doğru gelişmesi, bu yerleşimlerin çevresindeki doğal alanlar üzerinde baskı oluşturmaktadır.

Şekil 4. 18: Arnavutköy mevcut arazi kullanım yapısı



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Arnavutköy'ün genel arazi kullanım yapısına bakıldığında yerleşmelerinin boşluklu bir yapı göstererek geliştiği ve bu boşlukların da genelde tarım, orman veya havza alanları gibi doğal alanlar olduğu görülmektedir. Arnavutköy'ün yaşadığı kentsel saçaklanma sürecinin bir sonucu olarak, mekânsal büyümenin doğal alanlara doğru olması, İstanbul açısından mutlak korunması gereken bu alanlar üzerinde yeni yapılaşmaların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Özellikle orman alanlarının çeperindeki 2B alanlarının yapılaşarak kentsel toprağa dâhil edilmesi ile orman alanlarının içinde yeni saçaklanma bölgelerinin ortaya çıkmasına imkân verilmektedir.

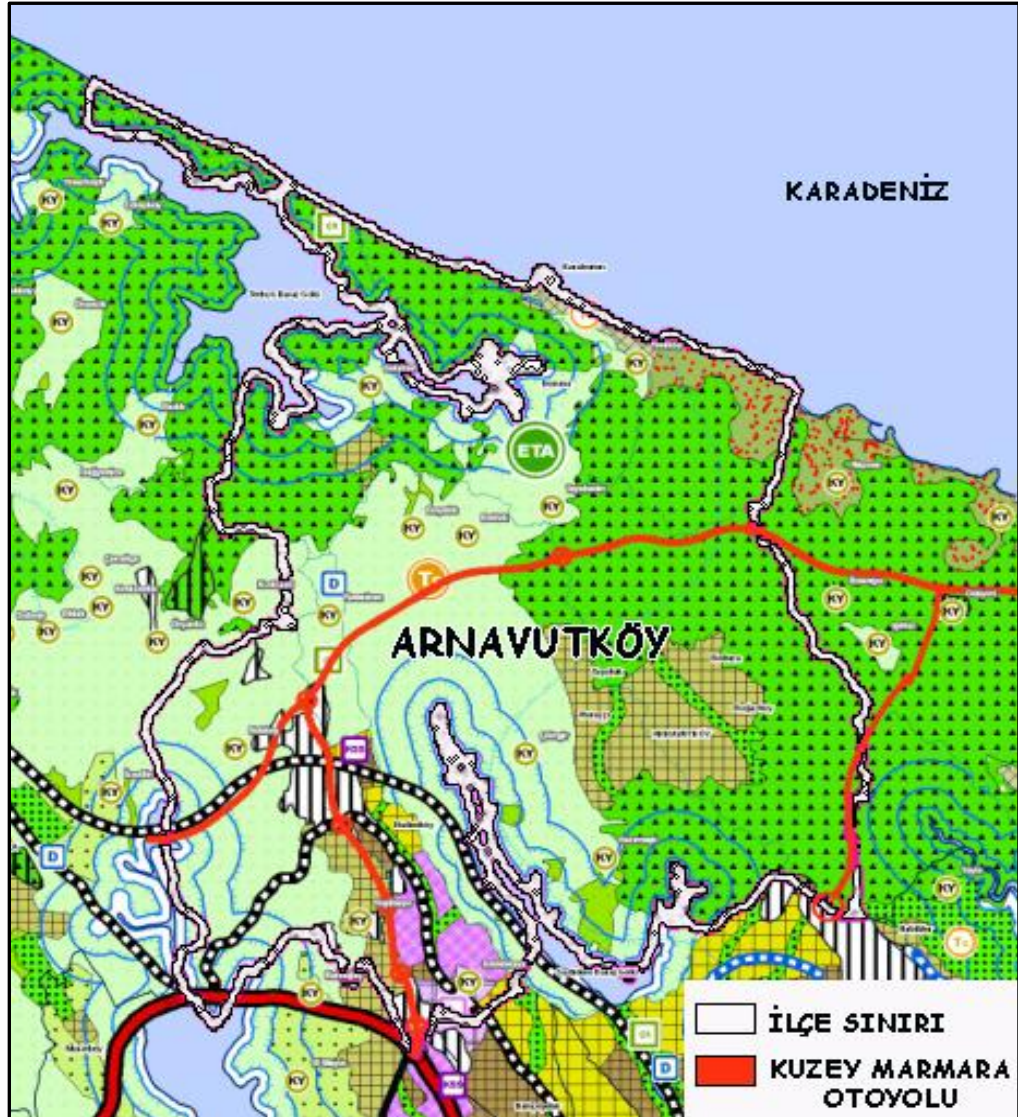
Arnavutköy arazi kullanımında önemli bir yer tutan kullanımlardan biri de sanayi alanlarıdır. Sanayi alanları, konut alanları gibi doğal alanlar üzerinde gelişme göstermektedir. Bu gelişme sonucu sanayi alanları da konut alanları gibi doğal alanların dönüşüm yaşamasına neden olmaktadır.

4.1.6. Plan Kararları

I. 1/100.00 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

İstanbul'un mekânsal gelişimine yön veren 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Arnavutköy'ün havza alanlarında yer alması nedeniyle kırsal karakterli bir yerleşim olarak gelişmesi planlanmıştır (bkz.Şekil 4.19).

Şekil 4. 19: 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda Arnavutköy



Kaynak: <http://www.İbb.gov.tr>,2013

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Arnavutköy'ün kentsel gelişimi aşağıda belirtilen konu başlıklarında değerlendirilmiştir.

- I. Su Toplama Havza Alanı
- II. Havza İçi Rehabilitasyon Edilecek Alan
- III. Kentsel Bölgesel Yeşil Ve Spor Alanı
- IV. Tarımsak Niteliği Korunacak Alan
- V. Orman Alanı
- VI. Sanayi Alanları

Planda, Arnavutköy'deki havza alanlarının mutlak koruma alanında kalan kısımlarında hiçbir şekilde yapı yapılamayacağı belirtilirken, diğer alanlardaki mevcut yapılaşmalar için alt ölçekli planlarda alanın rehabilitasyon edilmesine yönelik gerekli düzenlemelerin yapılması yönünde karar alınmıştır.

Arnavutköy'ün Sazlıbosna köyü çevresi kentsel bölgesel yeşil ve spor alanı olarak planlanmış ayrıca Yeniköy civarındaki maden ocaklarının da rehabilitasyon edilerek rekreasyon amaçlı kullanılması ön görülmüştür (İBB 2009). Ancak özellikle havza alanlarındaki yerlerin rekreasyon amaçlı olarak kullanılması sonucu burada belli bir nüfus yoğunluğunun oluşması ve bununla beraber ortaya çıkacak işlevlerin havzaları kirletici birer unsur haline gelmesi, havza alanları için önemli bir tehdittir.

Yerlerin rehabilitasyon edilmesine yönelik kararların dışında, tarım alanları ve orman alanları için korunmasına yönelik kararlar üretilmiştir. Özellikle tarım alanlarına "Niteliği Korunacak Alanlar" tanımlaması getirilmiş ancak nasıl korunacağına dair bir yaklaşım ortaya konulmamıştır (İBB 2009).

Sanayi konu başlığında havza dışındaki Hadımköy'ün sanayi bölgesi olarak geliştirilmesi uygun görülmüş ancak sanayi alanlarının havzada kalan yerler üzerindeki etkilerine yönelik herhangi bir yaklaşım geliştirilmemiştir.

Ayrıca çevre düzeni planında tarım havza ve orman alanlarının korunmasına yönelik birçok karar geliştirilmesine rağmen 2012 yılında yapılan plan değişikliği ile bu alanların üzerinden geçen Kuzey Marmara Otoyolu plana işlenmiştir.

II. 1/5000 Ölçekli ve 1/1000 Ölçekli İmar Planları

Arnavutköy ilçesi sınırları içinde yapılan planlama çalışmalarında bölgenin yoğunluk değerleri, İstanbul Su Kanalizasyon İdaresi İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'ne uygun olarak düşük tutulmuştur. Bölgenin kentsel gelişiminin yönlendirilmesine yönelik hazırlanan imar planlarında, plana konu edilen alanların toplam alanı 12.115 hektar olup, planlarda öngörülen nüfusun toplamı ise 442.524 kişidir. Planlarla öngörülen nüfusun ortalama yoğunluk değeri ise 36 ki/ha.dır (bkz. tablo 4.5).

Tablo 4. 5: Arnavutköy İlçesi Nazım İmar Planları (1/5000)

MER'İ PLANLAR			
	1/5000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI	ALAN (Ha)	PLANDA ÖNERİLEN NÜFUS
ARNAVUTKÖY MERKEZ ve ÇEVRESİ	21.04.2010	5,334.09	271,416
HADIMKÖY SANAYİ BÖLGESİ	22.11.2010	1,199.00	0
DURUSU-BOYALIK KÖYÜ	23.09.2005	399.00	8,289
DELİYUNUS ÇİFTLİĞİ MEVKİİ			
BALABAN KÖYÜ	05.03.2009	47.57	515
BAKLALI KÖYÜ			
BOYALIK KÖYÜ	05.03.2009	145.45	1,536
NAKKAŞ KÖYÜ			
HACIMAŞLI KÖYÜ	05.03.2009	77.99	1,460
YASSIÖREN AKPINAR ÇİFTLİĞİ MEVKİİ			
HADIMKÖY MERKEZ BÖLGESİ	05.03.2009	225.45	1,975
DELİKLİKAYA-ÖMERLİ MEVKİİ			
DERBENT MEVKİİ	21.04.2010	60.00	1,124
	08.10.2003	140.00	0
	17.01.2012	1,175.00	102,485
	17.04.2012	533.51	50,038
	17.04.2012	2,778.00	3,686
	TOPLAM ALAN	12,115.06	442,524

Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü, 2013

Arnavutköy'e yönelik hazırlanan planlar kendi içinde bir bütünlük oluşturmamaktadır. Bunun temel nedeni geçmiş dönemlerde kentsel saçaklanmanın etkisiyle Arnavutköy'ün farklı noktalarında yerleşimlerin ortaya çıkmasıdır. Her saçaklanma bölgesi için nazım ve uygulama imar planı hazırlanarak, bölgedeki eğitim, teknik altyapı alanları gibi donatı eksikleri tamamlanmaya çalışılmıştır.

Arnavutköy'deki planlarda yoğunluk değerlerinde temel belirleyici İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği'dir (bkz. Tablo 4.6). Yönetmeliğe göre belirlenen yoğunluk

değerleri kırsal ve kentsel bölgeler için farklılık göstermektedir. Bölgede hazırlanan yeni planlarda bu değerler uyulurken, geçmiş dönemlerde hazırlanan planlarda bu yoğunluk değerinin üzerine çıkmıştır.

Tablo 4. 6: Havza alanlarında ortalama yoğunluk değerleri

BÖLGE	ORTA MESAFELİ KORUMA ALANI ORTALAMA YOĞUNLUK (Ki/HA)	UZUN MESAFELİ KORUMA ALANI ORTALAMA YOĞUNLUK(Ki/HA)
KENTSEL ALANLAR	25	80
KIRSAL ALANLAR	20	40

Kaynak: İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği, 2011

4.2.ARNAVUTKÖY'DE YENİ ULAŞIM YATIRIMLARI VE KENTSEL SAÇAKLANMA

Günümüzde İstanbul'un gelişen yapısı ile birlikte ortaya çıkan yeni taleplerin karşılanmasına yönelik üst ölçekli projeler üretilmektedir. İstanbul kent merkezinin yoğun yapısı nedeniyle bu projelerin yeri olarak daha çok yapılaşmanın daha düşük düzeyde olduğu ve olası bir kamulaştırma işleminde arazi değerinin daha düşük olduğu yerler seçilebilmektedir. Arnavutköy bu özellikleri taşıması, ulaşım yatırımlarının yoğunlaştığı bir bölge olmasında etkili olmuştur. Bu yatırımlar 3.Boğaz Köprüsü'nün bağlantı yolu olan Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul 3.Havalimanı ve İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı Projeleridir.

4.2.1. Kuzey Marmara Otoyolu

İstanbul'da 2.Köprüyü orta çıkararak yoğunluk, trafik sıkışıklığı, gibi sorunların 2.köprü yapıldıktan bir süre sonra yeniden ortaya çıkması 3.bir köprü'nün yapılmasına karar verilmesine neden olmuştur.3.Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolu olarak planlanan Kuzey Marmara Otoyolu ile mevcut köprülerde oluşan trafiğin azaltılması hedeflenmektedir.

3.Boğaz köprüsü ve bağlantı yolu olan Kuzey Marmara Otoyolu, 2.Köprü'nün kuzeyinde olacak şekilde planlanmıştır. Otoyol 3 ilin idari sınırlarından geçerek toplam 260 km olarak projelendirilmiştir (bkz. Şekil 4.20).

Şekil 4. 20: 3.Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul güzergâhı



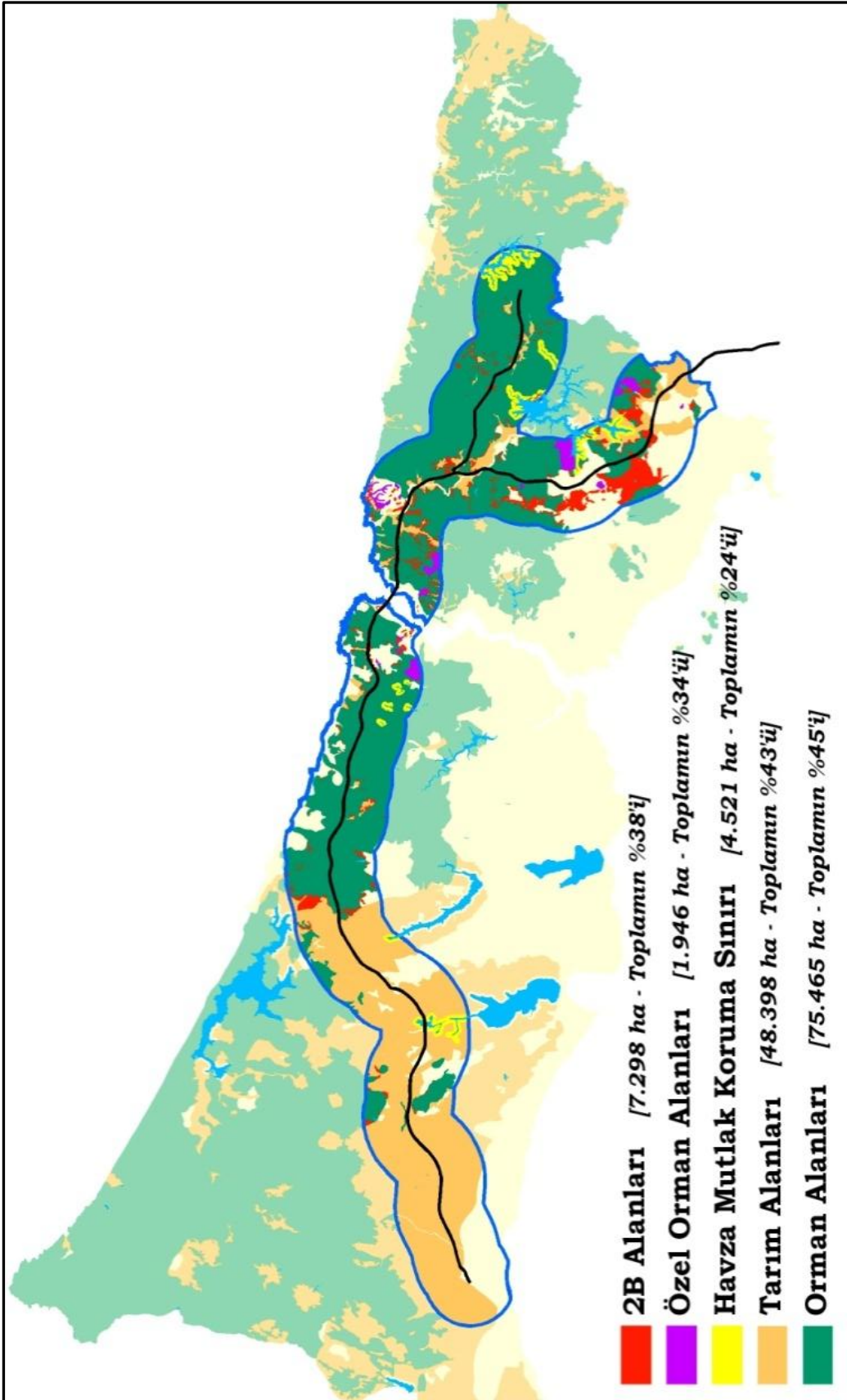
Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Otoyolların kuruluş olarak sınırlı bir alanda gerçekleşmesine rağmen etki olarak geniş alanları etkileyebilmektedir. Şekil 4.21’de 3.Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu’nun güzergâhın 5.km çapındaki etki alanında kalan arazilerin kullanım yapısı verilmiştir. Köprü ve Otoyolun İstanbul’un en zengin doğal alanlarının bulunduğu kuzey bölgesinden geçmesi nedeniyle orman alanları ve tarım alanları projeden en fazla etkilenen alanlar durumundadır. Proje ile birlikte İstanbul’daki tüm orman alanlarının yüzde 45’i, tüm tarım alanlarının ise yüzde 43’ü otoyolun etki alanında kalmaktadır. Ayrıca İstanbul’un içme suyu havzalarını oluşturan havzalar da otoyolun etki alanında kalmaktadırlar.

İstanbul’un ulaşım sorununu çözmeye yönelik yapılan her yeni karayolunun kentin bu yollar boyunca kontrolsüz şekilde gelişmesine neden olduğu, çevresindeki alanların arazi kullanım yapısı, doğal yapısı, arazi fiyatları, mülkiyet yapısı gibi durumlarında önemli değişikliklere neden olmaktadır. Bu nedenle İstanbul’da 3.Köprü köprü ve otoyol güzergâhında kalan Ömerli, Sultanbeyli, Beykoz, Sarıyer, Eyüp, Arnavutköy, Çatalca ve Silivri bölgelerinde önemli değişimler ve kentin gelişimi ve arazi kullanımı açısından önemli tehditler ortaya çıkmaktadır.

Özellikle Kuzey Marmara Otoyolu’nun Arnavutköy’den geçtiği güzergâhın tamamına yakınının tarım, orman ve havza alanları olması Arnavutköy’ü birinci derece etkilenen yerleşimlerden biri haline getirmektedir. Kuzey Marmara Otoyolu Arnavutköy’ün kuzeyindeki orman alanları ve güneyindeki tarım alanlarının üzerinden geçmektedir. Ayrıca güzergâh üzerinde çok önemli su rezervlerine sahip Terkos gölü ve havzası, Sazlıdere Baraj Gölü ve havzası ile Büyükçekmece gölü ve havzası yer almaktadır.

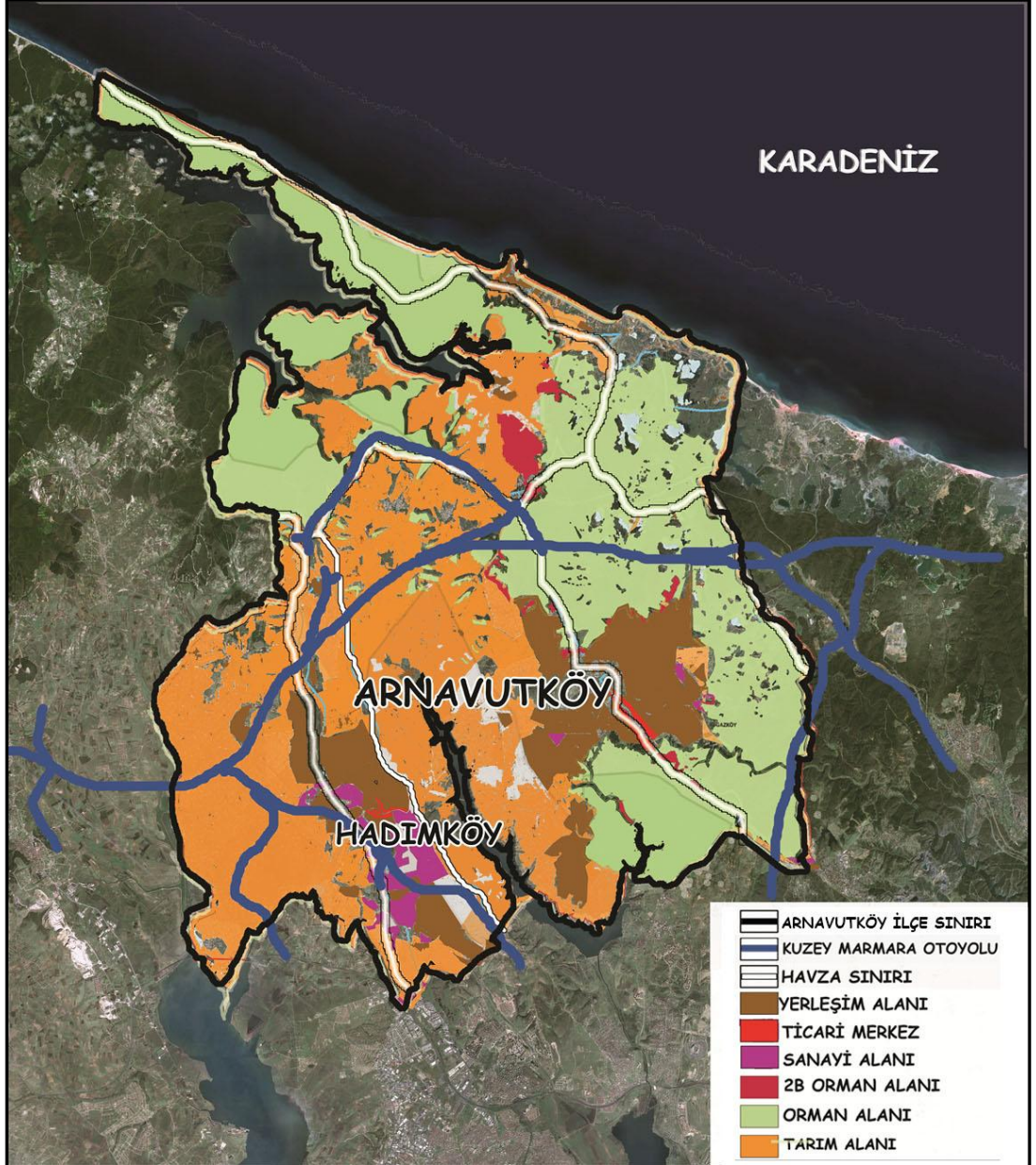
Şekil 4. 21: 3.Köprü güzergâhında kalan alanların mevcut durumu



Kaynakça: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi,2010

Arnavutköy köprü ve otoyol projesine bağlı olarak hem değişimleri hem de tehditleri yaşamaya başlayan en önemli ilçe durumundadır. 3.Köprü'nün bağlantı yolu olarak planlanan Kuzey Marmara Otoyolu'nun tamamlanması halinde, otoyolun yaklaşık 10 km.lik kısmı Arnavutköy sınırlarında kalacak olup, otoyolun Arnavutköy'deki güzergâhı üzerinde Tayakadın, Boyalık Köyleri ile Hadımköy, Yeşilbayır ve Nakkaş Mahalleleri bulunmaktadır (bkz. Şekil 4.22).

Şekil 4. 22: Kuzey Marmara Otoyolu Arnavutköy Güzergâhı



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Kuzey Marmara Otoyolunun Arnavutköy İlçesi sınırlarında dört adet kent içi bağlantı noktası bulunmaktadır. Bu noktalar ile ilçe sınırındaki önemli yerleşim alanlarına bağlantı sağlanmıştır. Bağlantı sağlanan yerleşim noktaları;

Kuzey Marmara Otoyolu-Kayaşehir Bağlantısı: Toplu Konut İdaresi tarafından İstanbul Kayabaşı bölgesinde bir kısmı yapılan ve yaklaşık beşyüz bin kişinin daha yaşayabileceği konutların yapılmasının planlandığı alana olan bağlantıdır. Bu bağlantının bir kısmı Arnavutköy İlçe sınırından geçmekte olup, bağlantının konut alanına ulaştığı kısım Başakşehir İlçesi sınırlarındadır.

Kuzey Marmara Otoyolu-İstanbul 3.Havalimanı Bağlantısı: İstanbul'un artan havayolu ulaşımı trafiğine çözüm olarak geliştirilen İstanbul 3.Havalimanı Kuzey Marmara Otoyolunun kenarında yer almaktadır. Hava limanının İstanbul kent merkezine ulaşımın sağlanması için Kuzey Marmara oto yolu ile hava limanı arasında bağlantı sağlanmıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu-Yassıören Köyü Bağlantısı: Yassıören Köyü 08.09.2012 tarihli bakanlar kurulu kararı ile belirlenmiş olunan Rezerv konut alanı sınırı içinde kalmakta olup, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından bu alana, İstanbul'daki kentsel dönüşüm çalışmaları kapsamında rezerv konut yapılması planlanmaktadır.

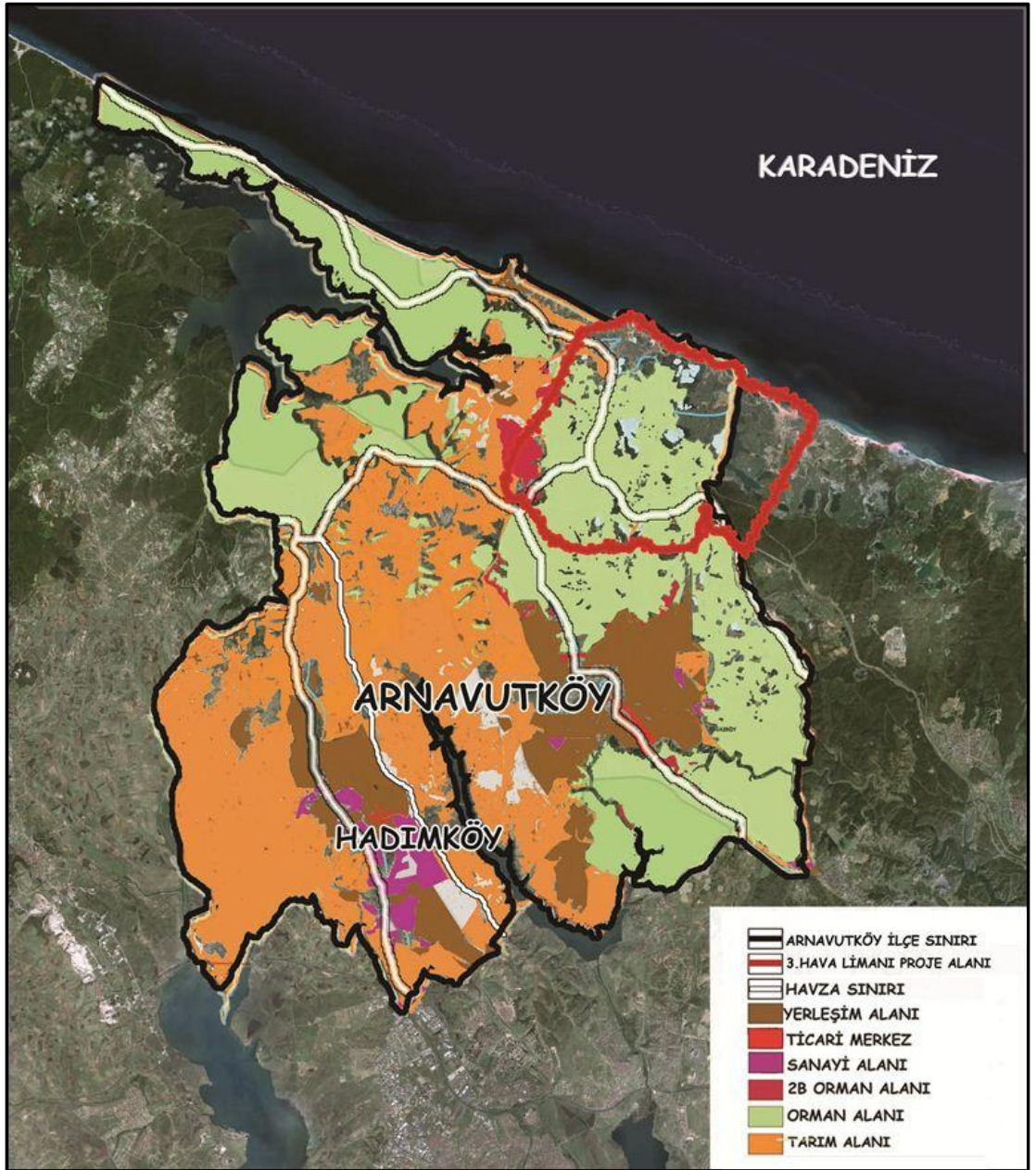
Kuzey Marmara Otoyolu-Hadımköy Bağlantısı: Hadımköy bölgesi 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda da belirtildiği gibi İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin yapılabileceği birkaç alandan biridir. Bu alandaki yoğun sanayi faaliyetlerin ve özellikle yük taşımacılığına yönelik çok fazla olması nedeniyle, ağır vasıtaların köprüye doğrudan ulaşabilmeleri için bu alana bağlantı sağlanmıştır.

Kuzey Marmara otoyolu Arnavutköy'den orman ve tarım alanlarını kullanarak geçmektedir. İlçenin kuzeyinde bulunan 823 ha. Orman alanı ve ilçe sınırındaki 466 ha. Tarım alanı otoyol güzergâhı üzerinde kalmaktadır. Ayrıca otoyol Sazlıdere Havzası uzun mesafe koruma alanından geçmektedir. Otoyolun Arnavutköy merkez yerleşmesine uzaklığı 8.3 km'dir.

4.2.2. İstanbul 3.Havalimanı Projesi

İstanbul'da hava yolu ulaşımının giderek gelişmesi ve mevcut havayollarının talebe cevap verememesi nedeniyle Arnavutköy ilçesi ve Eyüp ilçesi sınırlarında kalan bir alanda yaklaşık 9000 Ha. lık bir alan üzerinde bir havalimanı yapılması yönünde karar alınmıştır (bkz. Şekil 4.23).

Şekil 4. 23: İstanbul 3.Havalimanı Proje Alanı



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Havalimanı'nın Arnavutköy ilçesi planlandığı bölge Yeniköy ve Tayakadın köyleri ile İmrakor Mahallesi'nin bir kısmını kapsamaktadır. 9000 hektarlık toplam proje alanının yaklaşık 6.500 hektarlık kısmı Arnavutköy İlçesi sınırlarında, 25.000 hektarlık kısmı ise Eyüp İlçesi sınırlarında kalmaktadır (3.Havalimanı ÇED Raporu 2013).

Hazırlanan projede, bölgede önemli bir trafik yükü öngörülmektedir. Projenin işletme aşamasında 102.000 araç/günlük (gidiş-dönüş) taşıt yüküne neden olacağı öngörülmektedir. Ancak söz konusu taşıt yükü Kuzey Marmara Otoyolu ve Kemerburgaz-Hasdal karayolu arasında eşit olarak dağılacağı öngörüsü ile her bir karayoluna etkisinin 51.000 araç/gün olacağı tahmin edilmektedir. Kuzey Marmara Otoyolu ile ilgili olarak trafik yükü belli olmadığından hesaplamalar yalnızca D010 Kemerburgaz- Hasdal karayolu için verilmiştir. Buna göre; karayolunun trafik yüküne 51.000 araç/gün eklenmiş olacaktır. D010 Kemerburgaz-Hasdal Karayolunun toplam taşıt hacmi 42.511 taşıt/gün olup, projenin işletme aşamasında 93.511 taşıt/gün olacaktır. Bu durumda işletme aşamasında D010 Kemerburgaz- Hasdal karayolunun mevcut taşıt hacmi yüzde 120 oranında artacaktır (3.Havalimanı ÇED Raporu 2013).

4.2.3 İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı Projesi

İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı, 08.09.2012 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununa istinaden İstanbul'da dönüşecek alanlara alternatif olabilecek bir yerleşim alanı planlanmıştır(bkz. Şekil 4.24).

Projenin ortaya çıkmasındaki temel amaç, İstanbul'da 6306 sayılı yasa kapsamında yıkılarak yeniden yapılması planlanmayan alanlarda yaşayan hak sahipleri için öneri yerleşim alanı olarak planlanmasıdır.

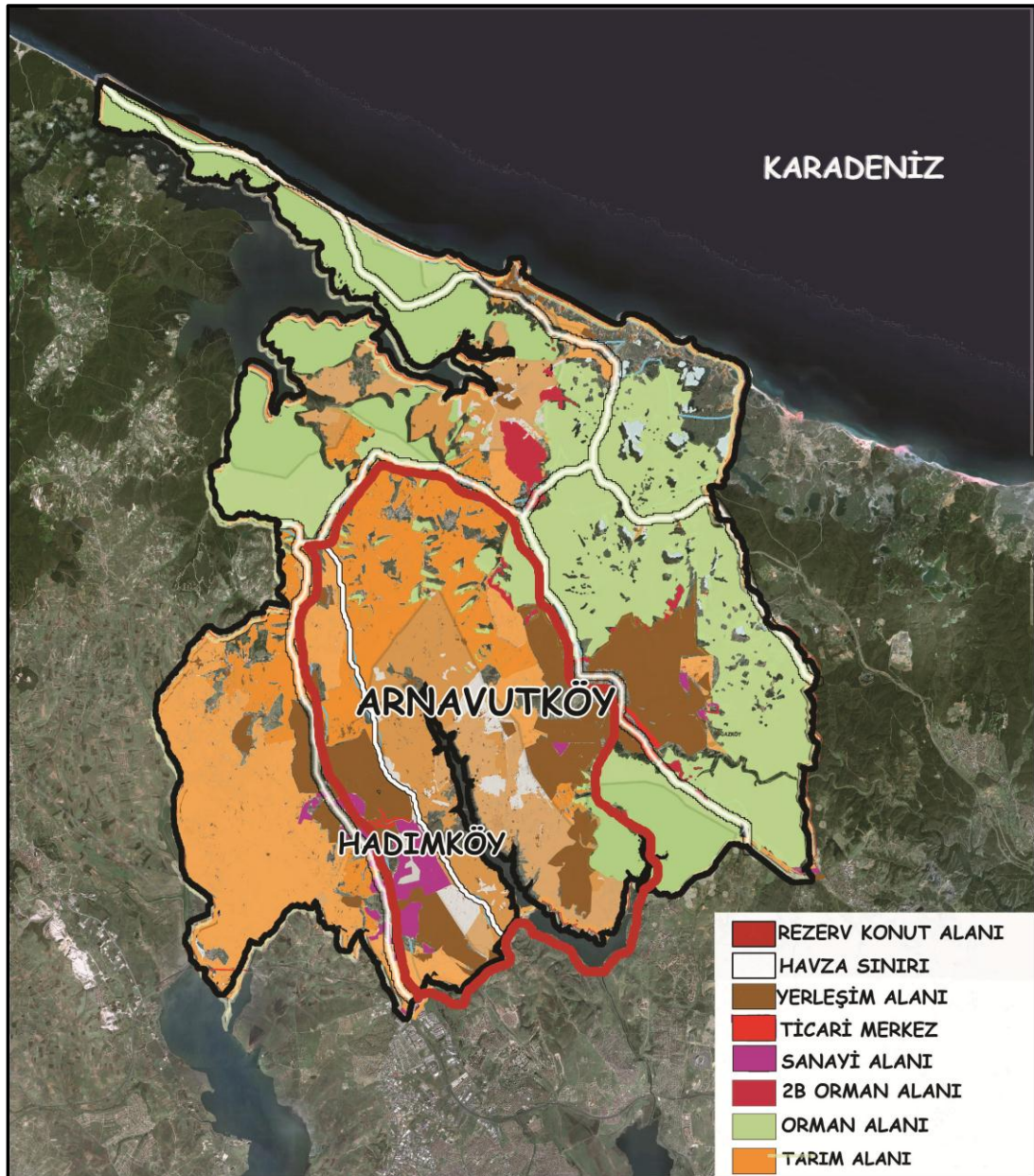
Rezerv konut alanı Projesi'nin toplam alanı 33.100 Ha.olup, Arnavutköy ilçesi sınırında kalan kısmı 17.340 Ha.dır. Rezerv Konut Alanı projesi Arnavutköy'ün dışında Başakşehir, Avcılar, Eyüp, Küçükçekmece ilçelerini de etkilemektedir.

Projenin Arnavutköy'de kalan 17.340 ha.lık kısmı tüm ilçe yüz ölçümünün yüzde 34'ünü kapsamaktadır. İlçenin yerleşik alanlarının toplamı yaklaşık 6.000 ha. olduğu

düşünüldüğünde önerilen yeni konut alanı mevcut yerleşme alanlarının toplamının yaklaşık 2,5 katıdır.

Arnavutköy merkez yerleşmesinin batısında bulunan proje alanında, Sazlıbosna, Hacımaşlı, Çilingir, Dursunköy, Boyalık, Baklalı yerleşmeleri ile Sazlıdere Baraj Gölü kalmaktadır. Özellikle İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi tarafından koruma altına alınan Sazlıdere Baraj Gölü'nün projenin sınırları içinde kalmaktadır.

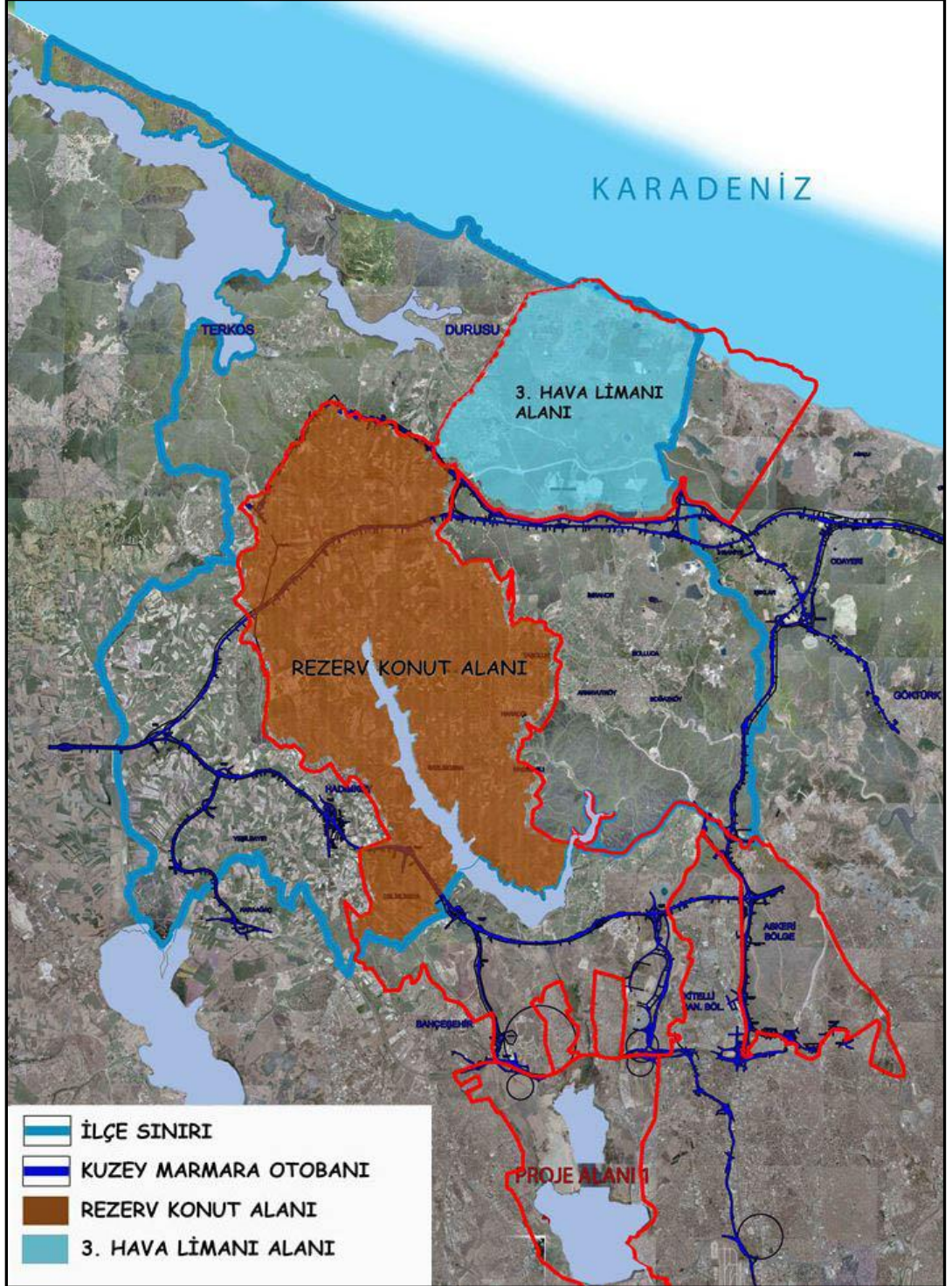
Şekil 4. 24: Arnavutköy sınırındaki Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Öneri proje alanının mevcut arazi kullanım yapısına bakıldığında, tarımsal nitelikli kullanımın ön plana çıktığı görülmektedir. Tarımsal nitelikli araziler mutlak tarım alanları ve kuru tarım alanlarıdır. Ayrıca Arnavutköy'ün kuzeyindeki orman alanlarının bir kısmı da proje alanında kalmaktadır.

Şekil 4. 25: Üst ölçekli proje alanlarının görünümü



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

4.3.ULAŞIM YATIRIMLARININ ARNAVUTKÖY'ÜN BÜYÜMESİNDEKİ ROLÜ VE ETKİLERİ

Arnavutköy İlçe'ni etkileyen üst ölçekli ulaşım projeler, bölgenin mekânsal, nüfus ve sosyo-ekonomik yapısı üstünde önemli değişimler ön görmektedir. Projelerin önemli doğal alanlar olan tarım, orman ve havza alanları üzerinde fiziki gelişme baskısı oluşturması, mevcut büyüme formundan daha büyük bir büyüme formu ön görmesi, ayrıca bölgeye planla ön görülen nüfustan daha fazla bir nüfusu getirmesi nedeniyle bu projelerinin etkilerinin çok boyutlu olarak ortaya konulması önemlidir.

4.3.1. Orman Alanları Üzerindeki Etkileri

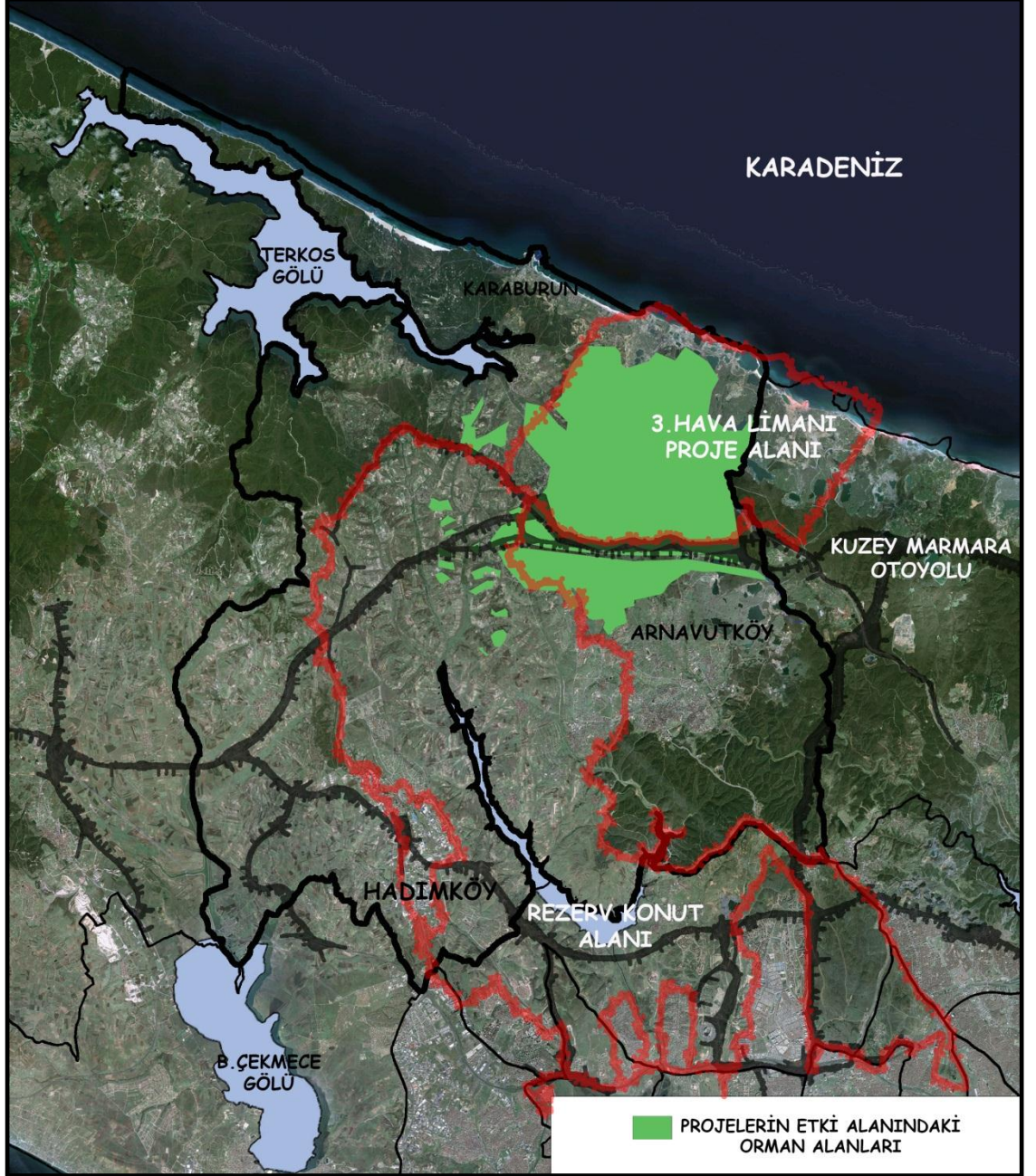
Arnavutköy'de orman alanları üst ölçekli projelerden en fazla etkilenen türdür. Havalimanı Projesi'nin bulunduğu alanın 72.07 km².sinin orman alanı olması, aynı zamanda Kuzey Marmara Otoyolu'nun orman alanlarından geçmesi ve Rezerv Konut alanı projesinin 'de kısmen orman alanlarını kapsamaması nedeniyle, projelerin tamamlanması ile orman alanlarının önemli bir kısmı yok olacağı gibi, yapılaşma riski ile de karşı karşıya kalacaktır.

Hazırlanan üst ölçekli projelerden 3.Havalimanı projesi, 72.07 km².lik orman alanı üzerinde oluşturulduğu etki ile en fazla risk oluşturan proje durumundadır. Havalimanının kurulması planlanan alanın önemli bir kısmında Arnavutköy Kuzey Ormanları yer almaktadır. Belgrat Ormanlarının en batı ucu olan bu ormanlar Arnavutköy'ün doğudaki açık alan yüzünü oluşturan ve içerisinde maden ocakları faaliyeti sonucu oluşan geçici su birikintilerinin de bulunduğu geniş bir alandır. Bu alanın çeperi; kuzeyde Karadeniz koridoru, güneyde Başakşehir -Sultanbeyli, batıda Sazlıbosna Çiftliği ile Arnavutköy merkez, doğuda ise parçası olduğu Eyüp orman koridoru ile çevrilidir (bkz. Şekil 4.26).

3.Hava Limanı Projesi'nin çevresel etkilerinin tespit edilmesine yönelik hazırlanan Çevresel Etki Ve Değerlendirme Raporu'nda (ÇED), proje alanında 2.513.341 adet ekolojik değeri bulunan ağacın olduğu belirtilmiştir. Yapılan değerlendirmede bu

ağaçlardan 657.950 adedinin inşai faaliyetler aşamasında kesileceği belirtilmiştir (İstanbul 3.Hava Limanı ÇED Raporu,2013).

Şekil 4. 26: Projelerden etkilenen orman alanları



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Havalimanı projesi ile birlikte Rezerv Konut Alanı Projesi ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi de orman alanları üzerinde önemli tehditler oluşturmaktadır. Havalimanı ile mevcut yerleşimler arasındaki orman alanları üzerinden geçen otoyol projesi 9.40 km².lik risk alanı oluşturmaktadır. Aynı şekilde kuzey ormanlarının bir

kısmını içerisine alan Rezerv Konut Alanı Projesi 24.68 km².lik etki alanı ile önemli bir risk faktörü oluşturmaktadır (bkz. Tablo 4,7).

Tablo 4. 7: Orman alanlarının projelere göre etki tablosu

ETKİ EDEN PROJE	ETKİ ALANI (KM ²)	BİRİNCİ DERECE ETKİLENEN BÖLGELER
KUZEY MARMARA OTOYOLU PROJESİ	9.40	İmrahor,Tayakadın,Baklalı,Boyalık, Yassıören,Nakkaş,Yeşibayır,Hadımköy
3.HAVA LİMANI PROJESİ	72.07	Yeniköy,Karaburun,Tayakadın, İmrahor
REZERV KONUT ALANI PROJESİ	24.68	Çilingir,Sazlıbosna,Arnavutköy Merkez,Hacımaşlı,Ömerli,Deliklikaya
TOPLAM	106.15	

Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Üst ölçekli projeler yalnızca kuruldukları alanlarda değil çevresinde de önemli değişimlere neden olmaktadır. Bu nedenle projelerden doğrudan etkilenen 106.15 km².lik alanın dışındaki diğer orman alanları da risk altında bulunmaktadır.

Üst ölçekli projeler çevrelerinde olabilecek kentsel fonksiyonlar için çekim etkisine sahiptirler. Havalimanları kendisi ile birlikte ticaret ve hizmetler sektörünün de bölgede gelişmesine neden olacaktır. Kuzey Marmara otoyolunun da hava limanı çevresinde önemli bir erişilebilirlik oluşturması nedeniyle bu fonksiyonlara bölgede yer seçme kolaylığı getirirken, bu alanlara ilişkin yapılaşma baskısı da artacaktır.

Ticaret ve hizmetler sektörüne yönelik fonksiyonların kuruluş amacını oluşturan kentsel fonksiyona en yakın alanda olma istemektedir. Ancak özellikle Havalimanının çevresinin tamamen orman alanları ile kaplı olması bu alanların, belirtilen fonksiyonların yerleşimi için hedeflenen alanlar olmasına neden olmaktadır. Kentsel saçaklanma sürecinde, kent çeperindeki orman alanlarının yapılaşmalar önce işgal edilmesi daha sonra da 2B alanı haline getirilerek kentsel toprağa dönüştürülmesi süreci, projelerin çevresindeki orman alanları için önemli bir tehdit oluşturmaktadır.

Üst ölçekli projeler ile birlikte orman alanlarının bir kısmı kentsel kullanımların ortasında kalmaktadır. Özellikle mevcut yerleşim alanı ile rezerv konut alanı ve

havalimanı proje alanı arasında kalan orman alanı, erişilebilirliği çok yüksek olması, projeler ile konum olarak önemli bir yer haline gelmesi nedeniyle olası kentsel saçaklanmanın, bu bölgede doğru kaymasına ve kompakt bir gelişme yerine yaygın bir gelişme formunun da ortaya çıkmasına neden olacaktır.

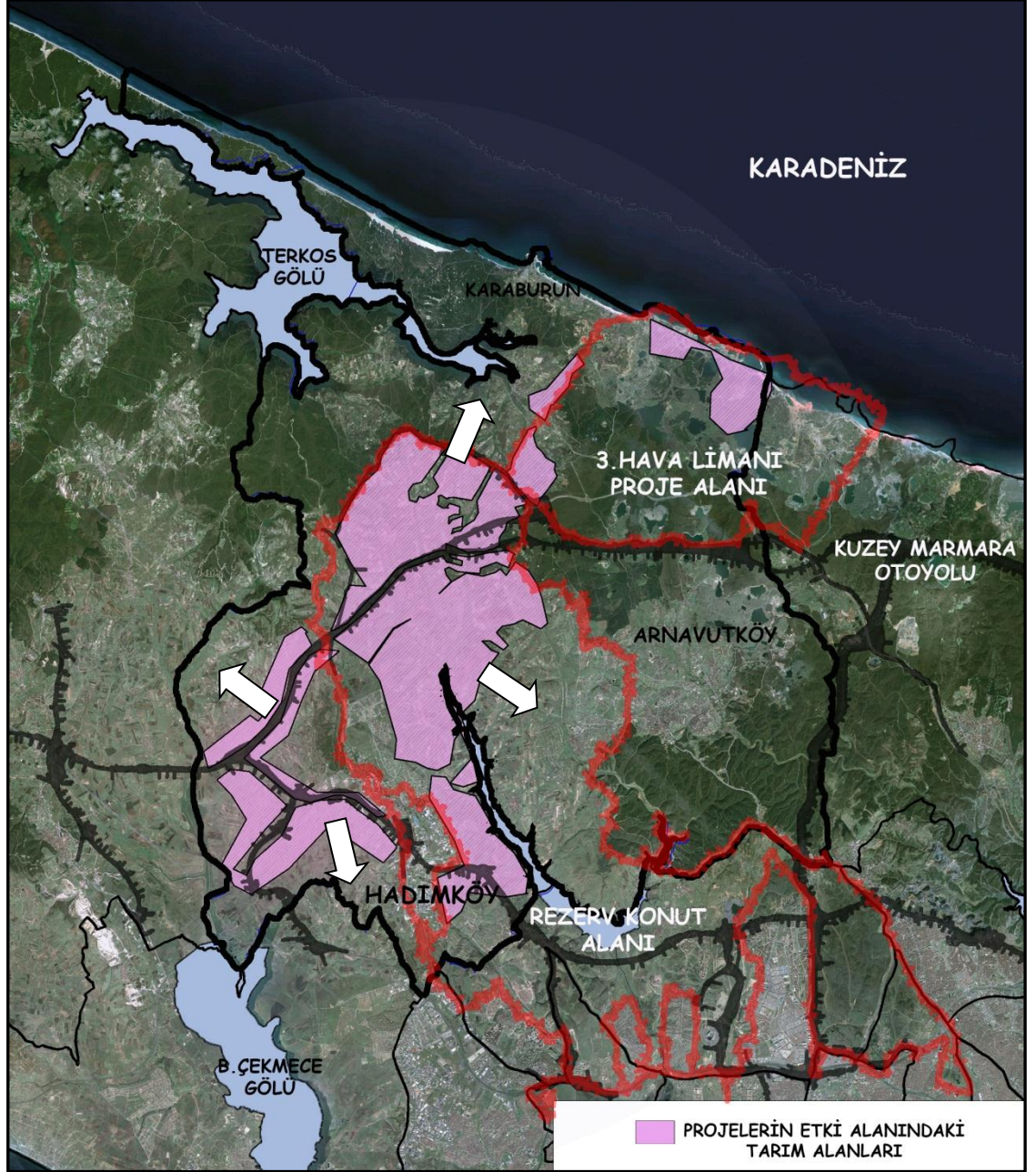
Üst ölçekli projelerin Arnavutköy'deki orman alanları üzerindeki muhtemel etkileri genel olarak;

- Arnavutköy'ün kuzeyindeki orman alanları üzerinde etki oluşturarak 106,15 km².lik orman alanının yok olması,
- Kuzey Marmara Otoyolu İle mevcut yerleşim arasındaki orman alanlarının yapılaşma baskı altına görmesi.
- Orman alanlarının yok olması ile İstanbul için çok önemli doğal alanların yok olması.
- Havalimanı sınırında ve Kuzey Marmara otoyolu güzergâhı üzerindeki orman alanlarında düşük yoğunluklu kentsel saçaklanma bölgelerinin ortaya çıkması. Olarak belirtilebilir.

4.3.2. Tarım Alanları Üzerindeki Etkileri

Tarım alanları Arnavutköy'ün önemli doğal bir zenginliklerinden biri olmakla birlikte üst ölçekli projelerden önemli oranda etkilenen arazi kullanım türlerinden de biri durumundadır. Arnavutköy'de yaşanan kentsel saçaklanma sürecinde nispeten küçük parçalar halinde kentsel toprağa dâhil edilen tarım alanları, geliştirilen yeni projeler ile birlikte tamamen kentsel toprağa dönüşme riski ile karşı karşıya bırakılmıştır (bkz. Şekil 4.27).

Şekil 4. 27: Projelerden etkilenen tarım alanları



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Arnavutköy'deki 152 km².lik toplam tarım alanı varlığı üzerinde en fazla risk oluşturan üst ölçekli proje Rezerv Konut Alanı Projesi'dir. Arnavutköy'deki tüm tarım alanlarının yüzde 45'ine denk gelen bir alan üzerinde planlanan Rezerv Konut Alanı Projesi ile birlikte ile Sazlıdere Havzasında kalan mutlak tarım alanlarının tamamına yakını yok olma tehlikesi ile karşı karşıya bırakılmıştır (bkz. Tablo 4.8).

Tablo 4. 8: Tarım alanlarının projelere göre etki tablosu

ETKİ EDEN PROJE	ETKİ ALANI (KM2)	BİRİNCİ DERECE ETKİLENEN BÖLGELER
KUZEY MARMARA OTOYOLU PROJESİ	30.07	Yassıören,Nakkaş,Boyalık,Baklalı,Yeşilbayır
3.HAVA LİMANI PROJESİ	23.20	Yeniköy,Karaburun,Tayakadın, Durusu,
REZERV KONUT ALANI PROJESİ	68.40	Çilingir,Sazlıbosna,Baklalı,Boyalık,Dursunköy
TOPLAM	121.67	

Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Kuzey Marmara Otoyolu ve 3.Havalimanı Projeleri de toplamda 53.27 km².lik tarım alanın üzerinde risk oluşturmaktadır. Havalimanı Projesi çevresinde kuru tarım alanları ve marjinal tarım alanlarının yoğunlukta olması nedeniyle bu alanlar risk kapsamına girerken, Kuzey Marmara Otoyolu'nun bir aks şeklinde olması nedeniyle tüm tarım alanları üzerinde risk oluşturmaktadır (bkz. Tablo 4.9).

Tablo 4. 9 : Tarım arazi çeşitlerine göre projelerin etki tablosu

ETKİ EDEN PROJE	ETKİ ALANI (KM2)			
	KURU TARIM ALANLARI	KURU MARJİNAL TARIM ALANI	MUTLAK TARIM ALANI	TOPLAM
KUZEY MARMARA OTOYOLU PROJESİ	11.08	9.78	9.21	30.07
3.HAVA LİMANI PROJESİ	8.07	14.01	1.12	23.2
REZERV KONUT ALANI PROJESİ	18.40	26.24	23.76	68.4

Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır,2013

Kentsel saçaklanma sürecinde erişilebilirliği artan bölgelerdeki tarım arazilerinin dönüşümü, Arnavutköy'de kamu eliyle hazırlanan projeler ile birlikte gerçekleşmektedir. Projelerin oluşturduğu risk alanında kalan 121 km².lik tarım alanın, Arnavutköy'deki tüm tarım alanlarının yüzde 80'i olması, projeler ile birlikte ortaya çıkan riskin boyutlarını göstermektedir.

Projeler ile birlikte risk altında kalan tarım alanları tespit edilirken Rezerv Konut Alanı Projesi'nin ve 3.Hava Limanı Projesi'nin içinde kalan bütün tarım arazileri, bu

alanlardaki projelerde yapılaşma ön görüldüğünden riskli alanlar olarak kabul edilmiştir. Ayrıca Havalimanı alanın çevresindeki tarım alanları ve Kuzey Marmara Otoyolu projesi güzergâhı ile yakın yerleşme alanlarının arasında kalan alanlar kayba yönelik riskli alanlar olarak kabul edilmiştir.

Tarım topraklarındaki niteliksel değişim beraberinde yeni yapılaşma taleplerini de doğurmaktadır. Kuru tarım alanı niteliğindeki bir alan çevresindeki yapılaşmalar nedeniyle önce marjinal tarım toprağına daha sonra ise kentsel toprağına dönüşebilmektedir. Üst ölçekli projelerden doğrudan etkilenmeyen ama çevrelerinde bulunan Dursunköy, Yassıören, Nakkaş ve Yeşilbayır bölgesinin kuru tarım alanı ve marjinal tarım alanları yönünden zengin olması bu alanları, muhtemel yapılaşma baskılarının görülebileceğı alanlar olmalarına neden olmaktadır.

Üst ölçekli projelerin Arnavutköy'deki tarım alanları üzerindeki muhtemel etkileri genel olarak;

- Arnavutköy'deki tarım alanlarının 121.67 km².lik bölümünün yapılaşma tehdidi altına girmesi.
- Projeler içinde en fazla tarım topraklarını etkileyen proje Rezerv Konut Alanı Projesi olurken, marjinal tarım alanlarının 68.4 km². ile tarım toprağı sınıfı içinde en fazla tehdit altında olan tarım toprağının olması.
- Havza sınırında kalan mutlak tarım alanlarının Rezerv Konut Alanı Projesi ile yok olması.
- Tarım alanlarının yapılaşmaya açılması nedeniyle, bu alanlar üzerinde parçalı saçaklanma bölgelerinin ortaya çıkmaya başlaması.
- Projeler ile birlikte tarımsal üretimin terk edilerek, bu alanların parçalanarak satılmaya başlanması. olarak belirtilebilir.

4.3.3. Havza Alanları Üzerindeki Etkileri

Havza alanları kentlerin sürdürülebilir gelişimi için mutlak korunması gereken alanlar olmasına rağmen hazırlanan üst ölçekli projeler nedeniyle bu alanlar doğrudan yapılaşma tehdidi ile karşı karşıya bırakılmaktadır. Ayrıca yapılaşma tehdidi ile birlikte, projelerin havzaları kirletecek kullanımlar içermeleri nedeniyle havzaların

sürdürülebilir yapıları için önemli birer tehdit durumundadırlar. Sazlıdere Havzasının tamamı ve Terkos Gölü Havzası'nın ve Büyükçekmece Gölü Havzası'nın bir kısmı hazırlanan projelerden doğrudan etkilenmektedir (bkz. Şekil 4.28).

Şekil 4. 28: Projelerden etkilenen havza alanları



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Rezerv Konut Alanı Projesi ile Sazlıdere havzasının mutlak koruma, kısa, orta ve uzun mesafe koruma altında bulunan kısımlarının tamamı konut alanı olarak belirlenmiştir. İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliğinde havzaların mutlak ve kısa mesafe koruma

alanlarında hiçbir şekilde yapılaşmaya izin verilmemesine rağmen bu alanların projede konut alanı olarak belirlenmesi Sazlıdere Havzasının geleceği için çok önemli bir tehdittir.

Rezerv Konut Alanı Projesi havzaları doğrudan yapılaşmaya açarken, diğer projeler de havza alanları üzerinde yapılaşma baskısı ortaya çıkarma özelliğine sahiptir. Arnavutköy'ün Hadımköy Bölgesi'nin bir kısmı dışındaki alanlarının tamamının havza alanında kalması nedeniyle, herhangi bir yeni yapılaşma havza alanları doğrudan etkilenmektedir.

Üst ölçekli projelerin Arnavutköy'deki mevcut içme suyu havza alanları üzerindeki muhtemel etkileri genel olarak;

- Rezerv Konut Alanı Projesi'nin Sazlıdere Havzası üzerinde gelişmesi nedeniyle, bu havzasının kaybedilme riskinin ortaya çıkması.
- Ulaşım bağı projelerin havza alanlarından geçmesi nedeniyle, mutlak korunması gerek bu alanların kirlenme riski ile karşı karşıya kalması.
- Yasalarla havza koruma kuşaklarındaki yoğunluk değerleri belirlenmiş olmasına rağmen, projelerle getirilen yoğunlukların bu değerlerin çok üstünde olması. Bu nedenle havzaların yoğun yapılaşmaya açılması
- Terkos Havzası'nın doğrudan yapılaşmaya açılmamasına rağmen, getirilen projeler ile birlikte dolaylı etkiye maruz kalması. Olarak belirtilebilir.

4.3.4 Arazi Fiyatları Üzerindeki Etkisi

Arnavutköy'deki arazi fiyatları 2010 yılında 3.Köprü ve Kuzey Marmara Projesi'nin açıklanması,2012 yılında ise 3.Havalimanı ve Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı projesinin açıklaması ile birlikte çok önemli değişimler yaşamıştır.

Üst ölçekli projelerin yeri olarak, İstanbul'un çeper yerleşimlerinden biri olan Arnavutköy'ün seçilmesi, bölgeye yönelik yapılaşma taleplerini artırmış, yapılaşma taleplerine paralel olarak arazi değerlerinde önemli derece da spekülasyonlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu spekülasyonlarla birlikte arazi değerleri önemli oranda artış göstermiştir.

Bölgeye yönelik herhangi bir üst ölçekli projenin açıklanmadığı 2010 yılına kadar olan dönemde yerleşmelerdeki arazi fiyatlarında yıllara göre önemli bir değişiklik yaşanmamıştır. Kırsal alanda arazilerin tarım vasfında olması, kentsel alanlarda ise yapılaşma oranlarının düşük olması değişim oranının düşük seviyede kalmasında etkili olmuştur.

Tablo 4.10'da Söz konusu projeden doğrudan etkilenen kırsal yerleşmeler ile kentsel özellikteki Arnavutköy ve Hadımköy yerleşmelerinin 2005-2009 yılları arasındaki ortalama arazi fiyatları verilmiştir. 2005-2009 yılları arasında Arnavutköy ve Hadımköy yerleşimleri il kademe belediyesi statüsünde olan yerleşimlerdir. Diğer alanlar ise köy statüsünde olan yerleşimlerdir. Arnavut köy merkez bölgesinde 2007 yılına kadar arazi fiyatları belli oranlarda artarken 2007 yılında bölgedeki imar planlarının iptal olması nedeniyle arazi fiyatlarında önemli bir artış yaşanmamıştır.

Tablo 4. 10: Arazi fiyatlarındaki değişim (2005-2009)

YERLEŞİM	YILLARA GÖRE ARAZİ BİRİM FİYATLARI (TL)					ARTIŞ ORANI (%)
	2005	2006	2007	2008	2009	
Arnavutköy Merkez	150	200	350	350	400	166
Hadımköy	125	150	250	300	350	180
Tayakadın	35	40	50	50	55	57
Boyalık	30	35	40	50	60	100
Baklalı	30	35	40	50	60	100
Yassıören	30	35	40	55	65	116
Nakkaş	20	25	40	45	50	150
Dursunköy	20	25	35	40	50	150
Yeniköy	75	90	100	110	125	66
Karaburun	75	100	120	150	170	126
Çilingir	30	40	50	60	75	150
Yesilbayır	30	40	50	60	75	150

Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN Tarafından Hazırlanmıştır, 2013

Bir başka kentsel yerleşme olan Hadımköy bölgesinde ise 2007 yılında onaylanan imar planlarında bölgede sanayi fonksiyonunun planlanması nedeniyle ortalama arazi fiyatlarında önemli bir artış yaşanmıştır. Kentsel alanlar dışındaki kırsal bölgelerde

2009 yılına kadar önemli bir artış yaşanmamıştır. Bu alanlarda erişilebilirliğin düşük olması ve alternatif kentsel arazilerin olması nedeniyle ortalama fiyat artışlarında hızlı bir yükseliş yaşanmamıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu projesi ile birlikte Arnavutköy ilçesindeki kentsel ve kırsal bölgelerde bulunan arazi fiyatları önemli ölçüde artmaya başlamıştır. Bölgeye erişilebilirliğin artması bölgeye yönelik imar beklentisinin de artmasına neden olmuştur. Ayrıca İstanbul 3.Havalimanı Projesi'nin de açıklanması bu bölgelerdeki arazi fiyatlarının artışını hızlandırmıştır. Tablo 4,11'de Arnavutköy ve Hadımköy yerleşmeleri ile projeden etkilenen kırsal bölgelerin 2010-2013 yılları arasındaki ortalama arazi fiyatlarına bakıldığında, projelerin yakın bölgesinde bulunan Tayakadın, Yassıören bölgelerinde arazi fiyatlarındaki artış oranı yüzde 100'ün üzerinde gerçekleşmiştir.

Arazi fiyatlarındaki artış kırsal ve kentsel bölgelerde farklı oranlarda gerçekleşmiştir. Arnavutköy Merkez, Hadımköy gibi kentsel merkezlerde artış oranı yüzde 100 ile 120 arasında değişirken, projelerin yakın bölgesindeki kırsal alanlarda bu artış oranı yüzde 100 ile 176 arasında gerçekleşmiştir. Bu artış oranında bölgedeki arazilerin kentsel bölgelere göre daha ucuz olması ve bölgenin plansız olması nedeniyle beklenen imar rantının önemli etkisi bulunmaktadır.

Tablo 4. 11: Arazi fiyatlarındaki değişim (2010-2013)

YERLEŞİM	YILLARA GÖRE ARAZİ BİRİM FİYATLARI (TL)				
	2010	2011	2012	2013	ARTIŞ ORANI (%)
Arnavutköy Merkez	500	650	850	1100	120
Hadımköy	450	600	750	900	100
Tayakadın	65	90	110	180	176
Boyalık	75	90	100	150	100
Baklalı	75	90	100	150	100
Yassıören	75	90	120	175	133
Nakkaş	70	80	95	140	100
Dursunköy	70	80	100	150	114
Yeniköy	150	160	175	225	50
Karaburun	200	225	250	400	100
Çilingir	90	100	120	150	0.66
Yeşilbavır	85	95	125	175	105

Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN Tarafından Hazırlanmıştır, 2013

Arazi çevresinde gelecekte yapılacak yatırımların beklentisi ve haberleri arazi sahipleri tarafından otomatik olarak değer artışı olarak fiyatlara yansıtılmıştır. Kuzey Marmara yolu projesi ile kamusal yatırım haberleri arazi değerleri yönünden spekülâtif faaliyeti hızlandırmıştır. Özellikle imar rantı beklentisinin çok yüksek seviyeye çıkması ve diğer alıcılar tarafından bu rantın paylaşılmak istenmesi nedeniyle arazi fiyatları hızlı bir şekilde artmaktadır. Bu dönemde geliştirilen planlar ve planlarda ön görülen fonksiyonlar (sanayi, konut vb.) arazi fiyat artışlarını belirleyen unsurlar olmuştur.

Projeden önce sadece kırsal karakteriyle ön planda olan yerleşmeler yeni arazi yatırımcıları için gözde alanlar haline gelmiştir. Özellikle bu alanların kırsal yapısı ve kent merkezinden uzak olması nedeniyle kent merkezinden uzaklaşıp kırsal bölgelerde yaşamak isteyen insanlar tarafından yaşam alanı oluşturmak için çok fazla talep edilmesi arazi fiyatlarının artmasına neden olan önemli bir etmendir.

4.3.5. Mülkiyet Yapısı Üzerindeki Etkiler

Arazi sahibinin risk almadan doğal denilebilecek bir kaynak üzerinden getiri sağlama isteği, arazi parçasının çok kısa bir sürede birkaç defa el değiştirmesi neden olmaktadır. Bu alanlarda arazi parçaları, üzerinde herhangi bir imar faaliyetinin yapılabileceği alan olmasından çok kısa sürede alınıp satılabilecek bir mal özelliğindedir. Ayrıca herhangi bir alıcı tarafından alınan arazinin kısa süre içinde yeni alıcılara daha yüksek bir bedelle pazarlanması arazi fiyatlarının yükseltmektedir.

Tablo 4.12’de Arnavutköy’deki belli yerleşimlerde kalan parsellerin 2000-2013 yılları arasındaki el değiştirme sayıları verilmiştir. Tablo incelendiğinde 2000-2008 dönemi arasında el değiştiren arazi sayısının yıllık ortalama adedi 1045’tir. 2009 yılından sonra başta Kuzey Marmara Otoyolu projesi olmak üzere üst ölçekli projelerin ortaya çıkması ile birlikte arazilerin el değiştirme adetlerinde artışlar yaşanmaya başlanmış, bu artışlar ve 2010 yılından itibaren önemli seviyelere çıkmaya başlamıştır.

Tablo 4. 12: Mülkiyetlerin değişim sayıları (2010-2013)

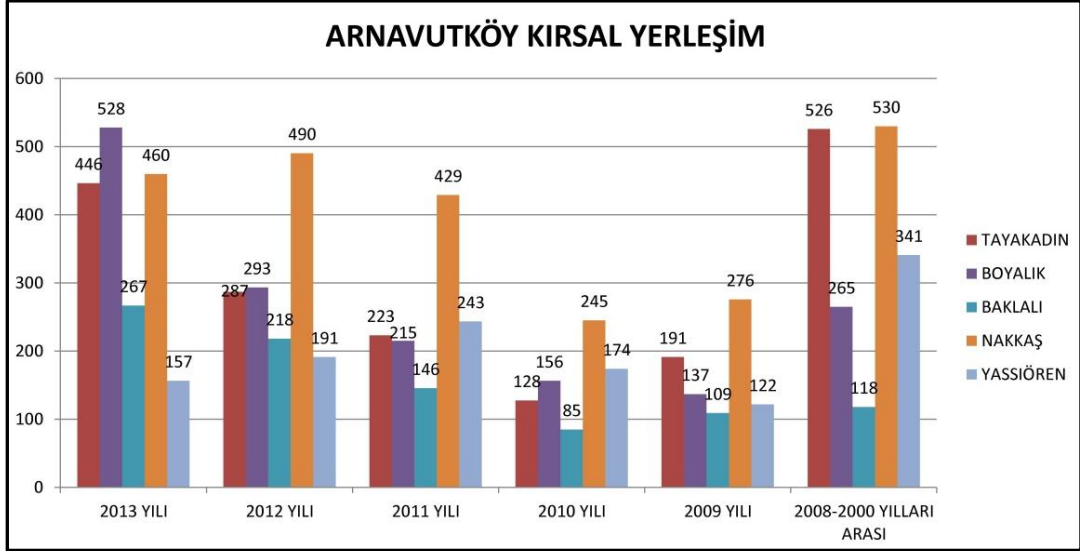
MÜLKİYET DEĞİŞİM TABLOSU							
YERLEŞMELER	2013 YILI	2012 YILI	2011 YILI	2010 YILI	2009 YILI	2008-2000 YILLARI ARASI	TOPLAM PARSEL ADEDİ
ARNAVUTKÖY	5894	6315	3789	2947	3789	8366	42101
HADIMKÖY	566	754	629	314	314	1234	6287
TAYAKADIN	446	287	223	128	191	526	3189
BOYALIK	528	293	215	156	137	265	1956
BAKLALI	267	218	146	85	109	118	1213
NAKKAŞ	460	490	429	245	276	530	3065
YASSİÖREN	157	191	243	174	122	341	1736

Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, 213

2011 yılına kadar Kuzey Marmara Otoyolu Projesi’ne bağlı olarak gerçekleşen el değiştirmeler 2012 yılı ile birlikte başta Havalimanı ve Rezerv Konut Alanı Projesi’nin ortaya çıkması ile birlikte arazilerin el değiştirme adetlerinde önemli oranda artış meydana gelmiştir.

Kırsal alandaki arazi fiyatlarının kentsel alanlara göre daha düşük olması ve kırsal alanlardaki imar beklentisinin daha fazla olması nedeniyle kırsal yerleşmelerdeki el değiştirme oranı kentsel alanlara göre daha fazladır (bkz. Şekil.4.30).

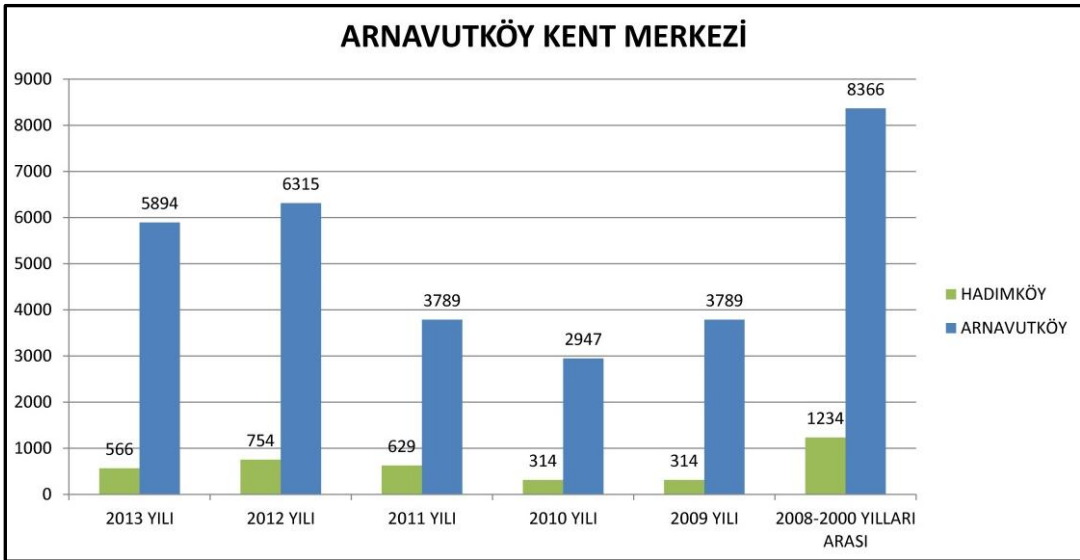
Şekil 4. 29: Kırsal alandaki mülkiyetlerin değişim sayısı grafiği



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, 2013

Kentsel alanların genelde imarlı alanlar olması ve yapılacak fonksiyonların belli olması nedeniyle bu alanlardaki el değiştirmeler genelde toplam parsel adedine oranla daha düşük seviyede kalmıştır (bkz. Şekil 4.31).

Şekil 4. 30: Kentsel alandaki mülkiyetlerin değişim sayısı grafiği



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, 2013

Arnavutköy ve Hadımköy bölgelerindeki arazilerin el değıştirme nedenleri genel de uzun vadeli yatırımlar yerine inşai faaliyetlerin yapılması amacıylaadır.

4.3.6. Nüfus ve İşgücü Üzerindeki Etkiler

Arnavutköy’de planlanan üst ölçekli projeler ile birlikte bölgede yaşayan ve çalışan kişi sayısında önemli oranda artışı görülmektedir. Rezerv konut alanı projesi bölgeye sürekli yaşayacak kişilerin gelmesi açısından önemliyen, Hava Limanı Projesi özellikle sağladığı iş imkânları açısından önemlidir.

Çevresel Etki Ve Değerlendirme Raporu’nda (ÇED), havalimanı projensin inşaatı aşamasında 80.000 kişinin, tamamlanıp faaliyete geçmesinden sonra ise 120.000 kişinin sürekli olarak çalışacağı ön görülmüştür. Bu durum bölgede herhangi bir işte çalışmayan ve ağırlıklı olarak sanayi ve tarım sektörlerinde çalışan iş gücü için alternatif bir iş kolunun ortaya çıkması demektir.

Projelerin iş gücü dışındaki bir diğer etkisi nüfus değışimidir. Planlanan projeler ile bölgede önemli bir nüfus yoğunluğunun oluşması ön görülmektedir.

Tablo 4. 13: Üst ölçekli projelerin etki alanlarına ait nüfus hesabı

PROJE	YOĞUNLUK ETKİ ALANI (Ha)	ORTALAMA YOĞUNLUK DEĞERİ (Ki/Ha)	BRÜT NÜFUS (Kişi)
KUZAY MARMARA OTOYOLU PROJESİ	3947.30	25	98.682
3.HAVA LİMANI PROJESİ	360.23	25	9005
REZERV KONUT ALANI PROJESİ	17340.00	25	433.500
TOPLAM	21647.53	25	541187

Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

Tablo 4.13’te üst ölçekli projelerin tamamlanması ile gölgede oluşacak muhtemel nüfus artışı hesaplanmıştır. Hesaplama Rezerv konut alanının tamamı, Kuzey

Marmara Otoyolu'nun etkisiyle değişen alanların toplamı ve Havalimanının etkisiyle çevresindeki değişim göstermesi muhtemel alanın toplamı alınmıştır. Projelerin ortalama yoğunluk değerlerine ilişkin herhangi bir veri olmadığı için, hesaplamada ortalama yoğunluk değeri olarak İSKİ tarafından kırsal alanlar için belirlenmiş olan yoğunluk değeri kullanılmıştır. Hesaplamada en düşük değer kullanılmasına rağmen projeler ile birlikte gelen nüfus ilçenin mevcut iki katından daha fazladır. Bu nedenle oluşacak ilave nüfus yoğunluğu ile birlikte yerleşmenin saçaklanması sonucu oluşan fiziksel büyümesi giderek artmakta, korunması gereken doğal ve tarımsal alanlar yok olurken bu alanlara olan riskler de hızla artmaktadır

4.4. BÖLÜM SONUCU VE SENTEZ

Geliştirilen üst ölçekli projeler Arnavutköy'ü kırsal karakterli ve havza alanlarının korunması temelli yaklaşımların dışında farklı bir gelişme sürecine sokmaktadır. Ayrıca üst ölçekli projelerin, Arnavutköy'ün mevcut mekânsal büyüme yaklaşımları dışında yeni bir büyüme yaklaşımı ortaya koymaları nedeniyle Arnavutköy'deki kentsel saçaklanma süreci de farklı boyutlara taşımakta, yerleşmede daha yaygın bir büyüme şekli teşvik edilmektedir.

Arnavutköy'ün kentsel saçaklanma sürecinde düzensiz gelişme göstermesi nedeniyle kullanılmayan alanların oluşturduğu boşluklu yapı, hazırlanan plan kararları ile doldurulmaya çalışılırken geliştirilen üst ölçekli projeler ile birlikte, bu boş alanlar dışındaki tarım ve orman alanları da kentsel kullanıma açılmaktadır. Kentsel kullanıma açılan alanların kendi içinde bir bütünlük oluşturmaması nedeniyle Arnavutköy'de mevcut olan saçaklanma süreci yeni bir yapıya dönüşmektedir.

Üst ölçekli projeler fiziksel yapıyı farklı yönleriyle etkilemektedir. Kuzey Marmara Otoyolu tarım ve orman alanlarının içinden geçerken bu alanlarda yapılanma baskısı oluşturmakta, Havalimanı Projesi, çevresindeki tarım ve orman alanları üzerinde havalimanına hizmet edebilecek yeni kentsel fonksiyonların ortaya çıkmasını tetiklemekte, Rezerv Konut Alanı Projesi ise tarım, orman ve havza alanları üzerinde doğrudan konut fonksiyonu getirmesi nedeniyle kentsel saçaklanma bölgelerinin oluşmasına neden olmaktadır.

Arnavutköy'ün kentsel saçaklanma bölgesi olarak gelişimi, özellikle 1. ve 2.Köprüye bağlı olarak ortaya çıkan gelişmeler sonunda olması ve köprüler sonrası İstanbul'un doğal alanlarının tahrip edilerek yapılaşmaya açılması, yeni ulaşım yatırımının da orman, tarım ve havza alanları gibi doğal alanlar üzerindeki gelişmesi nedeniyle gelecek dönemde de Arnavutköy'deki bu alanların kentsel alanlara dönüşebileceğini göstermektedir.

Orman alanları projeler ile birlikte yapılaşma baskının olduğu alanların başında gelmektedir. Projeler ile birlikte Arnavutköy'deki 252 km².lik toplam orman alanı varlığının 106.15 km².lik kısmı yapılaşma sınırı içinde ve yakın çevresinde kalmaktadır. Hazırlanan projelerden 3.Havalimanı Projesi, büyük oranda orman alanları üzerinde geliştirilmiştir. Projenin etkilediği orman alanı miktarı 72.07 km².dir. Kuzey Marmara Otoyolu ve Rezerv Konut Alanı projesi ise toplamda 34.08 km².lik orman alanı etkilemektedir.

Orman alanlarının büyük bir bölümünün Arnavutköy'ün kuzeyinde yer alması ve yeni projelerin de bu alanda kurgulanması, mevcut planlarda bu alanların korunması ön görülmesine rağmen, bu alanları yeni kentsel gelişme alanları haline neden olmaktadır. Özellikle Havalimanı alanı çevresindeki 2B alanlarının varlığı orman alanlarının yasal düzenlemeler ile kentsel toprağa dâhil edilmesi, gelecek dönemlerde bu alanların orman alanları üzerinde baskı unsuru haline gelmesine neden olacaktır.

Orman alanlarının üst ölçekli projelerin oluşturduğu yapılaşma baskısı sonucu, yok edilmesi, planlarla sağlanmaya çalışılan kompakt gelişimin yerini dağınık bir forma bırakmasını getirmekte, İstanbul'un en önemli doğal değerlerinden biri olan kuzey ormanlarının yok olması sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Tarım alanları yeni yapılaşma alanı taleplerinde en kolay şekilde kentsel toprağa dâhil edilen alanlardır. Bu nedenle hazırlanan üst ölçekli projelerde de önemli bir miktar tarım alanı kentsel kullanıma tahsis edilmiştir. Arnavutköy'deki 150 km².lik toplam tarım alanı varlığının 121.67 km².si projeler ile birlikte kentsel alana dâhil edilmektedir.

Rezerv Konut Alanı Projesi'nin büyük bir kısmının tarım alanları üzerinde olması nedeniyle, tarım alanlarını en fazla etkileyen proje durumundadır. Rezerv Konut Alanı Projesi 68.4 km².lik tarım alanı etkilerken,3.Havalimanı ve Kuzey Marmara Otoyolu 52.27 km².lik tarım alanını etkilemektedir.

Arnavutköy'ün mekânsal gelişiminin büyük oranda tarım alanları üzerinde olması ve geçmiş dönmede tarım alanlarının farklı bölgelerde yapılaşmaya açılması sonucu, tarım alanlarının üzerinde birçok küçük ölçekli yapılaşma bölgesinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Projeler ile birlikte bu yapılaşma bölgelerinin de gelişme Arnavutköy'ün dağınık yerleşim deseninin giderek parçalanması sonucuna götürmektedir.

Projelerin tarım alanlarının fiziki yapısı üzerinde oluşturduğu etki, bu alanların mülkiyet yapısı ve fiyatları üzerinde de kendisini göstermektedir. Projeler ile birlikte bu alanlarda imar beklentisinin artması sonucu, tarımsal üretimden vazgeçilerek, tarım arazileri küçük parçalara bölünerek satılmaya başlanmıştır. Özellikle tarım topraklarının yoğun olduğu kırsal bölgelerde 2010 yılından sonra tüm parsellerin yaklaşık yüzde 20.lik kısmı el değiştirirken, kentsel alanlarda bu oran yaklaşık yüzde 15 olarak gerçekleşmiştir.

Tarım alanları üzerindeki imar beklentisi ve üst ölçekli projelerin de bu sonucu ortaya çıkarması nedeniyle, arazi fiyatları da değişim göstermiştir. Projelerin yakın bölgesindeki kırsal bölgelerde arazi fiyatları yüzde 100 ile yüzde 176 arasında artış gösterirken, imar durumunun belli olduğu planlı kentsel alanlarda, bu oran yüzde 100 ile yüzde 120 arasında gerçekleşmiştir.

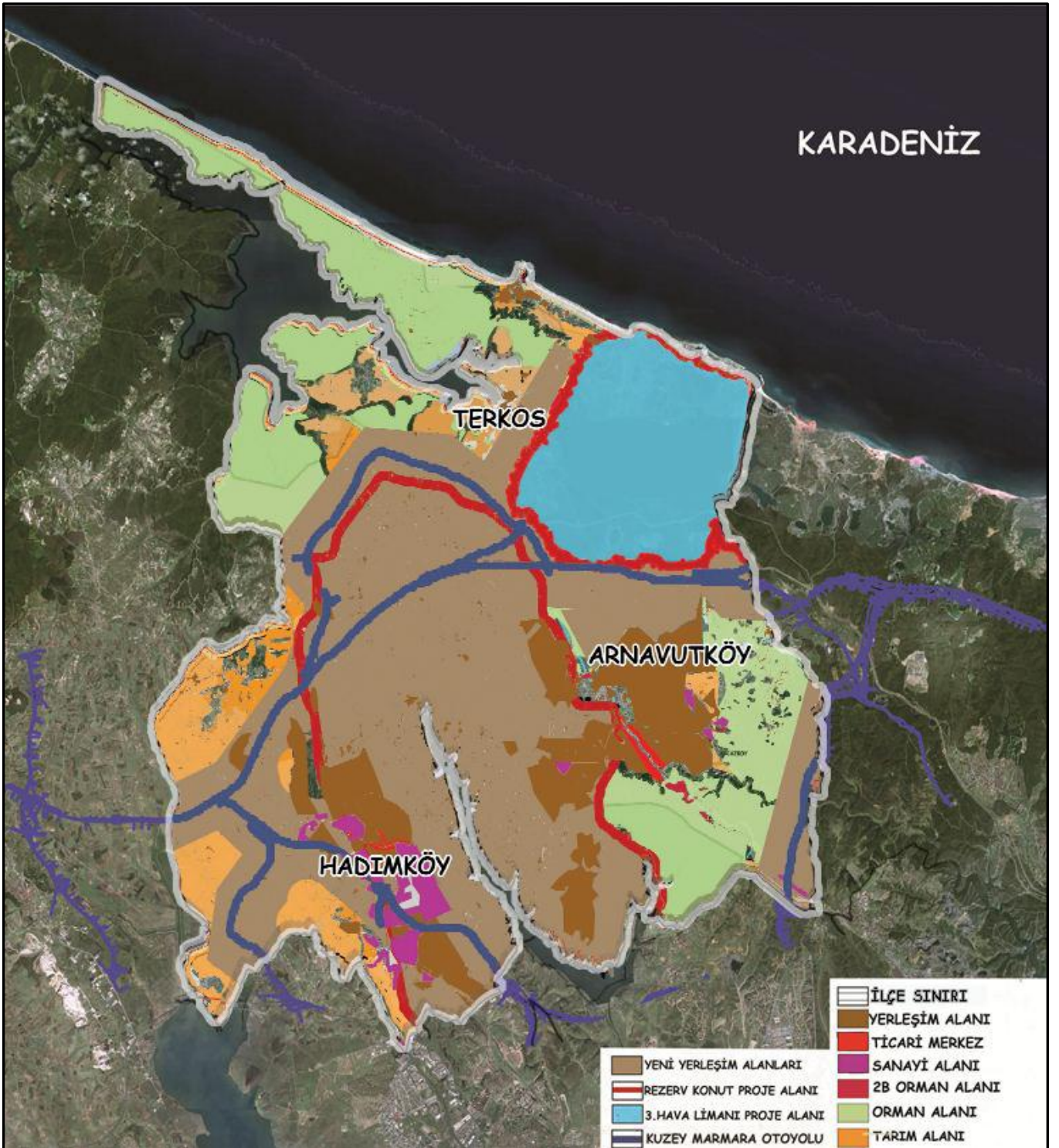
Arnavutköy'ün büyük bir bölümünün havza alanı olması nedeniyle projeler havza alanları üzerinde önemli etkiler ortaya çıkarmaktadır. Havalimanı Projesi ve Kuzey Marmara Otoyolu İle birlikte ortaya çıkan taleplerin karşılanması için ortaya çıkan rezerv konut alanı projesi havza alanı üzerinde yoğun bir yapılaşma öngörmesi nedeniyle en önemli tehdit kaynağı haline gelmiştir. Rezerv Konut Alanı Projesi özellikle Sazlıdere havzasını yok olma tehlikesi ile karşı karşıya bırakmaktadır.

Düşük yoğunluklu ve kırsal karakterde geliştirilmesi planlanan alana hazırlanan projeler ile yüksek yoğunluklu yeni kentsel işlevlerin yüklenmesi, İstanbul'un kuzeyinde mutlak korunması gereken havza alanlarının, yeni merkezler yaratılarak yapılaşma tehdidi altına sokulmaktadır. Tehdit altında giren bu alanların İstanbul metropolünün su ihtiyacının yüzde 70'lik kısmını karşılaması, bu alanların yapılaşma baskısından uzak tutulması gerektiğini göstermektedir. Ayrıca en fazla planlı gelişmeye ihtiyaç durulan bölgeler olan havza alanları, yeni kararlar ile kentsel saçaklanma bölgelerinin ortaya çıktığı bir gelişim sürecinin içinde bırakılmıştır.

Hazırlanan projeler ile Arnavutköy'de planla gelmesi hedeflenen nüfusun üzerinde bir nüfus bir nüfus ön görülmektedir. Planlı alanlardaki konut bölgelerinin tamamının dolması halinde yaklaşık 442.000 kişilik bir nüfus oluşurken, üst ölçekli projeler de önerilen nüfus 541.188 kişidir. Projelerin tamamlanması ile Arnavutköy nüfusu 1.000.000 kişi ulaşan bir yapıya doğru ilerlemektedir.

Hazırlanan projelerin tamamlanması ile Arnavutköy'de görülmesi beklenen arazi kullanım formu, Kuzeyinde orman alanlarının yerini 3.Havalininin ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun aldığı, batısında ve güneyindeki tarım alanlarının ve havza alanlarının üzerinde Rezerv Konut Alanı ile birlikte yoğun bir yapılaşmanın ortaya çıktığı, özellikle orman alanlarında kapalı siteler şeklinde yerleşmelerin ortaya çıktığı bir yapıdır (bkz. Şekil: 4.31).

Şekil 4. 31: Arnavutköy’de yeni yatırımlar ve arazi kullanımındaki değişim



Kaynak: Tez kapsamında Hamdi DEMİRHAN 'Tarafından Hazırlanmıştır.2013

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünyada gelişen ulaşım teknolojileri ve daha sonra yaşanan endüstri devriminden sonra kentlerin nüfusu hızlıca artmaya başlamıştır. Teknolojideki gelişmelerin kırsal bölgelerdeki üretimde emek yoğun iş gücüne olan ihtiyacı azalmasına neden olması, insanların kırsal bölgelerden çalışmak için kentsel bölgelere gelmesine neden olmuştur.

Kentsel bölgelerdeki nüfus artışı, kentlerin mekânsal yapısını değiştirmeye başlamış ve endüstri yapılarının çevresinde yeni yaşam alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kent merkezi ile arasında boşluklar bırakarak ortaya çıkan bu yeni yaşam alanları genelde altyapı, ulaşım gibi temel kentsel fonksiyonlardan yoksun olarak gelişmiştir.

Ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler, kent merkezleri ile çevresindeki yerleşimler arasındaki bağlantıların güçlenmesine neden olmuştur. Bağlantıların güçlenmesi ile birlikte yeni yaşam bölgelerinde temel altyapı hizmetleri gibi kentsel fonksiyonlar tamamlanmaya başlanmıştır. Temel kentsel fonksiyonların tamamlanması ile bu bölgeler artık belli kentsel fonksiyonları kendi içine barındıran saçaklanma bölgeleri haline gelmiştir.

Kent merkezlerinin zamanla giderek daha yoğun bir hale gelmesi, buna karşın insanların sosyal ve ekonomik yapılarında gelişmeye bağlı olarak daha fazla bireysel yaşamak istemeleri saçaklanma olgusunun da şekil değiştirmesine neden olmuştur. Sanayi devriminden sonra düşük gelir grubu tarafından barınma amaçlı yapıların yapılması ile başlayan kentsel saçaklanma, kentteki üst gelir grubu tarafından lüks konutların inşa edildiği yaşam bölgeleri haline gelmiştir.

Kent merkezi sorunları ve sosyo-ekonomik yapıdaki değişimler ile birlikte ulaşım kentsel saçaklanma olgusunda önemli bir etken olmuştur. Gelişen ulaşım teknolojileri ve ulaşım altyapı yatırımları ile birlikte bölgelerin erişilebilirliğinin artması

insanların erişimi kolay olan ulaşım akslarının çevresinde yeni yaşam alanları oluşturmasına neden olmuş bu durum da yeni saçaklanma bölgelerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Orman alanlarının korunmasına yönelik yeterli denetimin olmaması ve tarım alanların da değer olarak kentsel toprağa göre çok düşük olması, bu alanların tercih edilen yeni yaşam bölgeleri olmasına neden olmaktadır. Bu alanların yapılaşmaya başlaması ile birlikte başta doğal alanlar olmak üzere kentin arazi kullanım yapısında önemli değişimler yaşanmaya başlanmıştır.

Bu değişimlerin en fazla hissedildiği alanlar tarım ve orman alanları gibi değerli açık alanlar ve doğal kaynaklara sahip alanlardır. Yerleşmelerin doğal yaşam alanlarını da kapsayacak şekilde gelişmesi kentlerin sürdürülebilir yapıları için çok önemli bir tehdittir. Çünkü canlı yaşamının devamı için doğal alanlarının varlığının devam etmesi gerekmektedir. Doğal dengenin bozulması bugün çok fazla tartışılan “küresel ısınma” kavramının ana nedeni olarak görülmektedir.

İstanbul günümüzde kentsel saçaklanmaya yönelik tehditleri yaşan önemli kentlerden biridir. Kentin mekânsal gelişim süreci kente yönelik uygulanan politikalardan doğrudan etkilenmiş ve kentin makroformu dönemlere göre değişim göstermiştir.

İstanbul’da uygulanan kentsel politikalar kenti yaya ölçeğinden çıkararak, ulaşımında giderek daha fazla aracın kullanıldığı bir yapıya dönüştürmüştür. Bu dönüşümde İstanbul’da uygulanan politikalar ile birlikte özellikle ülkede uygulanan ulaşım politikaları etkili olmuştur.

Ülke politikası olarak İstanbul’da sanayinin geliştirilmesi nüfus yoğunluğunun giderek artmasına neden olmuştur. Artan nüfus yoğunluğu beraberinde kentsel trafiği de neden olması nedeniyle yeni ulaşım projeleri gündeme gelmiş ve 1973 yılında 1. Köprü’nün ardından da 2.Köprü’nün hizmete açılmıştır.

Köprülerin ve bunları kent içine bağlayan otoyollar ile birlikte İstanbul farklı bir gelişim dönemine girmiştir. Ulaşım yatırımlarının çekici etkisiyle ulaşım güzergâhlarının çevresinde yeni saçaklanma bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu bölgelerin

ortaya çıkış süreçleri incelendiğinde dönemler arasında önemli oranda benzerliklerin olduğu görülmektedir.

İstanbul'un ulaşım yatırımlarına yönelik yaşadığı deneyimlerin ortaya koyduğu sonuç, yeni ulaşım yatırımlarının yeni yaşam alanlarını ortaya çıkardığıdır. Bu yaşam alanlarının ortaya çıktığı alanların İstanbul için çok önemli yere sahip olan doğal değerlerin bulunduğu alanlar olması kentsel saçaklanma kavramının kentler için önemli bir tehdit olabileceğini göstermektedir.

Arnavutköy İstanbul'un doğal değerleri üzerinde ortaya çıkan kentsel saçaklanma bölgelerinden biridir. Arnavutköy İlçesi'nin doğal değerler bakımından zengin bir yapıda olması kentsel gelişme için en fazla taleple karşı karşıya olan yerleşmelerden biri olmasına neden olmuştur. Kuzey Marmara Otoyolu ile birlikte bölgenin erişilebilirliğinin artması aynı zamanda kentleşme baskısının da daha fazla hissedilmesine neden olmuştur. Bu baskı sonucunda 10.600 hektar orman alanı ve 12.167 hektar tarım alanı doğrudan yapılaşma riski ile karşı karşıya kalmaktadır.

Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nden sonra ortaya çıkan İstanbul 3.Havalimanı Projesi ve İstanbul Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı Projesi bölgedeki yoğunlukların geleceği adına önemli etkiler içermektedir. Havalimanının ortaya çıkardığı yoğun ulaşım etkisi ve Rezerv Konut Alanı'nın da Arnavutköy'ün mevcut nüfusundan daha fazla bir nüfus ön görmesi nedeniyle projeler bölgedeki dönüşüm üzerinde etkili olmaktadır. Bölgedeki mevcut planlar ile önerilen nüfus 442.000 kişi olmasına rağmen, geliştirilen projeler ile birlikte yeni oluşan nüfus 1.000.000 kişiye ulaşmaktadır.

Havza alanlarının herhangi bir nedenle korunamaması veya yapılaşmaya açılması bu havzalardan özellikle su bakımından yararlanan kentleri önemli sorunlarla karşı karşıya bırakabilmektedir. Bu nedenle Sazlıdere Havzası ve Terkos havzasının hazırlanan projelerle tehdit altına girmesine ve İstanbul'daki su rezerv alanlarının yok olmasına neden olacaktır.

Arnavutköy ilçesi genelde kırsal karakteri bir yerleşim yapısı gösterse de özellikle Arnavutköy merkez bölgesi ve Hadımköy Bölgesi kentsel yapıda olan önemli yerleşmelerdir. Bu alanların bölgedeki projeler ile birlikte gelişimini hızlandırmaları beklenmektedir.

Arnavutköy İlçesi sınırlarında Kuzey Marmara Otoyolu'nun güzergâhında ve üst ölçekli projelerin çeperlerinde kalan birçok kırsal yerleşme bulunmaktadır. Bu yerleşmelerden Tayakadın, Baklalı, Boyalık, Yassıören Köyleri ile Nakkaş Mahallesi otoyol projesinden birince derece etkilenmesi muhtemel alanlardır.

Arnavutköy ilçe sınırında kalan Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul 3.Hava Limanı Projesi ve Avrupa Yakası Rezerv Konut Alanı Projesi'nin tamamlanması ile olası arazi kullanımındaki değişim durumu verilmiştir. İlk olarak otoyol ve Hava Limanı Projesi'nin arasında kalan bölgelerin yapılaşma ile karşı karşıya kalması beklenmektedir. Bu alanda kalan Tayakadın yerleşmesinin kendisinin de Arnavutköy'den kopuk bir şekilde gelişmiştir.

Boyalık, Baklalı, Yassıören Köyleri ile Nakkaş Mahallesi saçaklanma eğilimlerinin görüleceği muhtemel diğer yerleşmelerdir. Bu alanlardaki arazilerin hızla el değiştirmesi bu eğilimi güçlendirmektedir. Özellikle Boyalık ve Baklalı köylerinin aynı zamanda rezerv konut alanında kalmaları bu köylerin yakın zamanda yapılaşma ile karşı karşıya kalma olasılığını güçlendirmektedir.

Arnavutköy İlçesi'ndeki Tayakadın, Baklalı, Boyalık, Yassıören Köyleri ve Nakkaş Mahallesi söz konusu otoyolun güzergâhına yakın olması nedeniyle yapılaşma taleplerinin en fazla olduğu yerlerdir. Bu alanlardaki arazi değerlerinin hızla yükselmesi ve arazilerin el değiştirmesi imar beklentisinden kaynaklanmaktadır.

Kent için hazırlanan planlar, kente yönelik doğru yaklaşımları içeriyor olsa bile yatırım kararları ve ana ulaşım kararları planın temel hedefi olan kent makroformunu desteklemiyorsa, o planın kentin gelişimini yönlendirmesi oldukça güçtür. İstanbul'u da, plan ilke ve kararlarına ters düşen karayolu ağırlıklı ulaşım kararları biçimlendirmektedir.

Arnavutköy İlçesi'ndeki doğal değerler hazırlanan plan kararları ile korunması öngörülse bile, özellikle sonradan getirilen ulaşım kararları ile bu alanların zamanla kentsel toprak parçası haline dönüşmesinin önü açılmıştır.

Arnavutköy'deki üst ölçekli projelerin tamamlanması ile birlikte Avrupa Birliği Çevre Ajansı (EEA), tarafından Avrupa Birliği (AB) kentleri için en önemli tehditlerden biri olarak kabul edilen yaygın yerleşme biçimi, bu bölgenin geleceğindeki gelişme formu haline gelecektir. Bu yaygın gelişme biçimi, İstanbul metropolünün geleceği için önemli olan ve korunması gereken orman alanları, tarım alanları kıyı alanları ve su havzalarını yok edecek tehditleri içermektedir.

İstanbul'un kentsel gelişiminin belirleyicisi olacak planlar ve plan kararları yerine, plan kararlarına aykırı geliştirilen büyük projeler ve yatırım kararları özellikle büyük ulaşım kararları, metropolün gelişiminin ve kent formunun belirleyicisi haline gelmiştir. Bu durum en çokta doğal ve korunması gereken alanları tehdit ederken kompakt bir gelişme yerine saçaklanarak büyümeyi teşvik etmiştir. İstanbul Metropol alanının korunması gereken en önemli bölgelerinden biri olan Arnavutköy örneğinde görüldüğü gibi, planlara aykırı olarak önerilen büyük ulaşım yatırımları, bu olumsuz gelişmenin en iyi örneklerinden biri olmuştur. Bu kararlar ile İstanbul'un kuzeye doğru gelişimi teşvik edilirken orman, tarım ve havza gibi çok önemli doğal eşikler aşılmış, kuzeyde 1.000.000 nüfuslu yeni bir kent merkezi yaratılmasının önü açılmıştır. Bütün bu olumsuzlukların oluşumunda planlar bir araç olarak kullanılsa da, bunu çözümlen ve kontrollü yaygın olmayan gelişmenin aracı her zaman için yine de doğru planlar ve planlama kurumlarıdır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Altaban Ö., 1995 '*Cumhuriyet'in 'Ankara'sı : Özcan Altaban'a armağan* Ankara : ODTÜ Yayıncılık, 2005.
- Candan S., 2003, *Kent içi ulaşım sistemlerinde bütünleştirme çözümleri, IV. ulaşım ve trafik kongresi-sergisi* TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bildiriler Kitabı
- Gönenç İ.E., 2006, *Sürdürülebilir havza yönetimi, havzalarda doğal ve sosyoekonomik sistemin özellikleri*. IGEM yayınları,2006
- Kartaler,Y., 2012, *Sürdürülebilir kent yapmak, Arnavutköy ilçesi yaklaşımı kitabı, Arnavutköy Belediyesi Yayınları,2012*
- Keleş, R.,1 998, *Kent terimleri sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları
- Keleş, R., 2010, *Kentleşme politikası*, Ankara, İmge Kitabevi. 11. Baskı,
- Kılınçarslan T., 2012, *Kentsel ulaşım*. İstanbul Ninova Yayıncılık.
- Sazak Ş., 2001, *Trakya'da kentleşme ve yerel yönetimler sempozyumu*, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bildiriler Kitabı
- Tekeli İ., 2013,*İstanbul'un planlanmasının ve gelişiminin öyküsü*. İstanbul Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- Tekeli İ., 2009, *İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazıları*. İstanbul Tarih Vakfı Yayınları
- Tekeli, İ., 2001, *Modernite aşılırken kent planlaması*, İmge Yayınları, Ankara.
- Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlük
- Yalçın, H., 2012, *Sürdürülebilir kent yapmak, Arnavutköy ilçesi yaklaşımı kitabı, Arnavutköy Belediyesi Yayınları,2012*

Sürelî Yayınlar

- Akın, O.,2012, İstanbul kentinin değişim öyküsü, *Mimar.İst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları*
- Arapkirlioğlu, K., 2003, Ekoloji ve Planlama, *Planlama Dergisi 2003/1*
- Candan, S., 2003, IV. Ulaşım Ve Trafik Kongresi – *Sergisi Bildiriler Kitabı, Ankara TMMOB Makina Mühendisleri Odası*
- Dünya Ekonomi ve Stratejik Araştırmalar Merkezi, *Haziran 2010 Raporu*
- Çekiç, T.İ. ve G.FERHAN., 2004, İstanbul metropoliten kent çeperindeki yeni kullanıcılar: lüks konut alanları. *Kent Gündemi Dergisi*
- Dünya Ekonomi ve Stratejik Araştırmalar Merkezi-Haziran,2010*
- Gerçek, H., 2012,Ulaştırma Yatırımları Üzerinden İstanbul'un Geleceği *Mimar.İst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları,2012*
- Gökşin, A., 2001, Yeni kentleşme üzerine, *Mimar.İst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları,2001*
- Karakurt, E.2006, Kentsel mekânı düzenleme önerileri: modern kent planlama anlayışı ve postmodern kent planlama anlayışı, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,2006*
- Karataş, N.,2008, İzmir'deki şehrsel saçaklanma eğilimlerinin Torbalı- Ayrancılar 'da arazi sahipliği el değışim süreçlerine etkileri (1968–2000), *Planlama Dergisi, Şehir Plancıları Odası Yayınları*
- Kuban, D., 2000, İstanbul, Bir Kent Tarihi, *İstanbul Tarih Vakfı Yayınları*
- Tamer, G.N., (2009). Avrupa'da bir mekânsal gelişme sorunu olarak görülen kentsel saçaklanma olgusu ve Türkiye kentlerindeki izdüşümü. *Mimarlık Bülteni*
- Tekeli, İ.,2003, Değişen kent çeperleri, saçaklanma, kentsel etek, kırsal etek, *Mimar.İst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları*
- Uysal, Y., 2006, İstanbul ve Ulaşım Mimar.İst. *İstanbul Mimarlar Odası Yayınları*
- Uysal, Y.,2003, Parçalanmış kent - parçalanmış yaşamlar, *Mimar. İst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları*
- Urban Sprawl in Europe The Ignored Challenge, 2006, *European Environment Agency*
- Yenenen, Z., Aktuğlu, Aktan E.Ö., .2012, İstanbul'un kent biçiminin (makroform) oluşumunda ulaşımın etkisi, *Mimarİst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları*

Diğer Yayınlar

- Akın, O., 2011, Yeni Büyüme dinamikleri ilişkisinde İstanbul Kentinin Makroform Arayışı”, *Mimarlık, Eylül–Ekim*,
- Aktuğlu Aktan E.Ö., 2007, Kent biçimi – ulaşım etkileşimine ilişkin tarihsel ve güncel yaklaşımlar ve İstanbul örneği, *Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*
- Başlık, S., 2008, Dinamik kentsel büyüme modeli lojistik regresyon ve Cellularautomata (İstanbul ve Lizbon Örnekleri), *Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*
- Chin, N., 2002, Unearthing the roots of urban sprawl: a critical analysis of form function and methodology, *UCL Casa London*
- Clup, S., 2000, The State of the Cities 2000,” *U.S. Department of Housing and Urban Development*.
- Çakıroğlu, A., 2007, Türkiye’de iktidarın modernleşme projesi olarak otoyol, *Yüksek Lisans Tezi İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*
- Dağlı, M., (2007) Planlamada risk ve fırsatların düzenlenmesi bağlamında mevzi plan pratikleri, *Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir*
- Daniels, T., 1999. When city and country collide: managing growth in the metropolitan fringe. *Washington D.C: Island Press*.
- Diker, V., 2006, Erişilebilirliğin arazi kullanımı ve değerine etkisi, ulaşım projelerinin finansmanı için model ve yasal çözüm önerileri, *Vecdi Diker Çalışma Grubu, www.vecdidiker.org*
- Dogra, A., 2011, <http://www.buzzle.com/articles/what-is-urban-sprawl.htm>
- Doğru, A.B., 2002., İstanbul kent çeperinde saçaklanma ve sürdürülebilirlik: Eyüp kent çeperi örneği, *Yüksek Lisans Tezi Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul*.
- DPT, 2000., “Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, *Devlet Planlama Teşkilatı, www.dpt.gov.tr*
- Elker C., 2007, Ulaşım politikalarının çevreye etkisi, *Atılım Üniversitesi*
- Edward, L. Glaeser, M., 2003. "Sprawl and urban growth," *NBER Working Papers 9733, National Bureau of Economic Research*

- Enlil, Z., 2005, Modernleşmenin 1. kuşağı: sanayi devrimi ve kentler, *YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Ders Notları*
- Geray, U., Küçükkaya, İ., 2005 Havza yönetim modeli üzerine düşünceler.
- Günay, E., 2007, Interaction of urban fringe and transportation system Istanbul case, : *Yüksek Lisans Tezi, Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü*
- Hadımköy Belediyesi Bilimsel Kültür Yayınları,2008
- Heimlich, R.E. and Anderson, W.D., 2001. Development at the urban fringe and beyond: Impacts on agriculture and rural land. *Washington: U.S. Department of Agriculture*
- İBB., 2009, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, *İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü*
- İSKİ., 2013 İçme Suyu Havzaları Alanları Yönetmeliği, *www.iski.gov.tr*.
- İstanbul Bölgesi 3.Havalimanı Çevresel Etki Değerlendirme Raporu,2013,*Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Ankara*
- Karakuyu. M., 2006, İstanbul'un mekânsal gelişiminin analizi 4. *Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilişim Günleri, Fatih Üniversitesi/İstanbul*
- Keleş, R., 1961 İktisaden gelişen ülkelerde büyük şehir politikası”,
- Konyalıoğlu, H., 2011, Kentsel yayılma/saçaklanma ve doğal çevreye etkisi, *http://www.sehirplanlama.org/index*.
- Kıray, M.,1998. Kentleşme Yazıları, *İstanbul*.
- Levent, Tüzin B.,1999, Sürdürülebilir bölgesel kalkınma: Marmara Havzası için bir yöntem denemesi, (*Yayımlanmamış Doktora Tezi*”, *Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul*.
- Marin., M.C., ve Altıntaş H., 2004, Konut yer seçimi-ulaşım etkileşim teorileri: kritik bir literatür incelenmesi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kentleşme ve Çevre Sorunları Ana Bilim Dalı*
- Mubarak, F.A., 2004., Urban growth boundary policy and residential suburbanization: *Riyadh, Saudi Arabia. Habitat International*

- Önalp, H.T., 2005, İstanbul'un Ulaşım Ve Trafik Sorunu Üçüncü Çevreyolu Ve Boğaz Geçişi, *Vecdi Diker Çalışma Grubu Raporu*
- Özalp, M., 2007, Türkiye'de kentsel ulaşım planlaması çalışmalarında benimsenen yaklaşımlar; sorunlar ve çözüm önerileri, *Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi (FBE)*
- Özçevik, Ö.G., 1999, Metropolitan kent çeperindeki yerleşimlerde yapısal dinamikler İstanbul metropolitan kent çeperi örneği, *Doktora Tezi İstanbul Teknik Üniversitesi İstanbul.*
- Özuysal, M., 2012, Fayda esaslı erişilebilirliğin ulaşım türü seçimi üzerindeki etkisi, *İMO Teknik Dergi, 2012*
- Planning Commissioners Journal. 2006, <http://www.plannersweb.com/planning-abc/u.html>
- Sezgin D. Varol S.,2 012, Ankara'daki kentsel büyüme ve saçaklanmanın verimli tarım topraklarının amaç dışı kullanımına etkisi-*Ortadoğu Teknik Üniversitesi-Ankara*
- Steuteville, R., 2004, The new urbanism. <http://www.newurbannews.com/About New Urbanism.html>.
- Stoel, T.B., 1999, Urban sprawl:what can be done to tackle this growing problem. <http://www.stoel.com/showarea>
- Taşdemir, İ., Batuk F., 2009,Boğaz geçişlerinin İstanbul'un mekânsal gelişimine etkileri. *HKM Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi (2010)*
- Terzi, F., Bölen, F.,2010, İstanbul'da saçaklanmanın ölçülmesi, *İTÜ dergisi,2010*
- Türkiye İstatistik Kurumu, (TÜİK), 2013, <http://www.tuik.gov.tr>
- Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporu, *Şubat,2005*
- Wegener, M., 2013, The future of mobility in cities: challenges for urban modelling. *Transport Policy*
- Un-Habitat, 2008 State of the world's cities 2008/9
- Wwf-Switzerland, 2009, World wild fund for Nature-Switzerland,
- Vidinlioğlu, N.ve Diğerleri.,1996, "İstanbul doğu yakası kapasite nüfus tahmini sorunlar ve gelecek için öneriler", Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 17-19 Nisan, İstanbul.*

Yapıcı, M., 2006, Ulaşma ve Ulaşamama. *Mimarİst. İstanbul Mimarlar Odası Yayınları*

İnternet: [http:// www.ekonomi.habertürk.com/otomobil/haber](http://www.ekonomi.habertürk.com/otomobil/haber),2013

İnternet: <http://pazarraporu.blogspot.com>,2013

İnternet: <http://www.iski.gov.tr/web/2013>

İnternet: <http://www.eurometrex.org/ENT1/EN/>