

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**İSTANBUL İLİ, PENDİK İLÇESİ, MADEN SAHASI  
ALANI (YTONG VE ÇEVRESİ) OLMASI SEBEBİ  
İLE YAPILAŞMAMIŞ BİR ALANIN ULAŞIM  
ODAKLI PLANLANMASI**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Vahap DOĞAN**

**İSTANBUL, 2012**

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**İSTANBUL İLİ, PENDİK İLÇESİ, MADEN SAHASI  
ALANI (YTONG VE ÇEVRESİ) OLMASI SEBEBİ  
İLE YAPILAŞMAMIŞ BİR ALANIN ULAŞIM  
ODAKLI PLANLANMASI**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Vahap DOĞAN**

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

**İSTANBUL 2012**

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

Tezin Adı : İSTANBUL İLİ, PENDİK İLÇESİ, MADEN SAHASI  
ALANI (YTONG VE ÇEVRESİ) OLMASI SEBEBİ İLE  
YAPILAŞMAMIŞ BİR ALANIN ULAŞIM ODAKLI  
PLANLANMASI

Öğrencinin Adı Soyadı : Vahap DOĞAN  
Tez Savunma Tarihi : 19.01.2012

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

Doç. Dr. F.Tunç BOZBURA  
Enstitü Müdürü

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

Prof. Dr. Mustafa ILICALI  
Program Koordinatörü

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

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı  
Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN

Üye  
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Üye  
Doç. Dr. Murat ERGÜN

## ÖNSÖZ

Türkiye, nüfusu hızlı şekilde artan bir ülkedir. Genç, dinamik bir nüfus yapısına sahiptir. Nüfusun bölgelere göre dağılımında belirgin bir planlamanın olmayışı ülke stratejisine etki etmektedir. Nüfus dağılışında planlama, gelişen ve değişen insan ihtiyaçlarının karşılanması, kalkınma, gelişme gibi unsurlar gelişkin bir stratejik planlama ile mümkündür.

Bu sebeple, ülkemizin nüfus yapısını iyi algılayabilmek, ekonomik gelişimini ve göç hareketlerini ve bunların sebep olduğu yapısal sorunların bir nebze de olsa çözümü için, Dünyada, Ülkemizde ve İstanbul ölçeğinde örnek teşkil edebilecek kapasitede bir planlama çalışması ile İstanbul ili, Pendik ilçesinde, maden sahası olması sebebi ile boş olarak duran, yapılaşmamış merkezi konumda olan bir arazinin ele alınarak planlanması, Pendik'in gelişimine, turizmüne, kalkınmasına katkı sunabilmek için ana ulaşım aksları ile bağlantılı bir çalışma yapılmasıdır.

Pendik'te havaalanı, yat limanı, deniz taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı mevcut olup, şehir içi ulaşımında ise metro ile bağlantısı olan bir ilçedir. Pendik, son dönemde konaklama, alışveriş, finans, eğitim ve sağlık alanlarında baş döndürücü bir hızla gelişmektedir.

Gelişen ve değişen bu yapıya uygun planların yapılması bir zorunluluk arz etmektedir. Çarpık yapılaşma ile birlikte oluşan sorunları göz önüne aldığımızda bu alanda yapılaşma olmadan planlanması bir şans olsa gerektir.

Ocak 2012, İstanbul

Vahap DOĞAN

## TEŞEKKÜR

Sevgili Peygamberimiz (S.A.V.) iyi ve sevgiye lâıık insanın kim olduğunu bir hadisinde Şöyle belirtmiştir: “İnsanların en hayırlısı, insanlara faydası en çok dokunandır.” Buyurmaktadır.

Bu çalışmada bana fikir ve değerli görüşlerini sunan ve yol gösteren, sabır ve anlayışını benden esirgemeyen değerli tez hocam sayın, Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN hocama,

Alanla ilgili çalışmalarımnda bana yardımcı olan Pendik Belediyesinin başta sayın Başkanı, Salih Kenan şAHİN olmak üzere her kademedede görev yapan değerli çalışanlarına,

Veri toplamamda ve görüşleri ile bana yardımcı olan Pendik Belediyesi, Etüd Proje Müdürlüğünde görev yapan tüm personeline,

Çalışmama direkt veya dolaylı olarak; mimari çizim ve dokümanlarda bana katkı sunan, sayın Mimar Ebru KEBAPCI, planlama esasları konusunda bana görüş ve bilgileri ile katkı sunan sayın şehir Plancı Büşra HALICI ve veri toplamamda alanla ilgili resim, harita elde etmeme ve tez dizaynında bana yardımcı olan Makine Teknisyeni Ali KÜÇÜK’e,

Yüksek lisans yapmamda her aşamada bana güç ve destek veren ve sabırlı davranan kıymetli eşime, teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul, 2012

Vahap DOĞAN

## ÖZET

### İSTANBUL İLİ, PENDİK İLÇESİ, MADEN SAHASI ALANI (YTONG VE ÇEVRESİ) OLMASI SEBEBİ İLE YAPILAŞMAMIŞ BİR ALANIN ULAŞIM ODAKLI PLANLANMASI

Vahap Doğan

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN

Ocak 2012, 82 sayfa

Bu çalışma, maden sahası olması sebebi ile yapılaşmadan boş olarak kalmış ve zamanla toplu ulaşım ve ana ulaşım odakları kesişim noktası haline gelmiş bir alanın gelişen insan ihtiyaçlarına göre ve süreklilik prensibi kapsamında ulaşım odaklı bir biçimde ele alınarak planlamasının yapılması için yürütülmüştür.

Beklentimiz toplum yararına, faydalı bir çalışma olması yönündedir. Kısmen boru hattı olması, kısmen de maden sahasında kalması ve üzerinde fabrika (prefabrik yapı elemanları fabrikası) bulunan bu alanın kent kullanıcılarının gelişen ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde planlanmasının yapılmasıdır.

Bu amaçla çalışma, Pendik Ytong ve çevresindeki yapılaşmamış arazi üzerinden yürütülmüştür. Bu çalışmada, çevresi ve çehresi değişen bir alanda ana ulaşım odaklı bir yapılanma ile yıllardır atıl duran bu yerin değişen çevre ile entegre bir biçimde ele alınıp yeniden planlanması, yasal durumu, kazanımları ve sonrası ele alınmıştır.

Arazi kullanımı planları ile ulaşım arasındaki ilişkileri iyi analiz ederek kentin gelecekteki ana ihtiyaçlarını karşılayacak bir ulaşım odaklı planlama geliştirmek. Ulaşımın çok pahalı bir yatırım olduğu göz önüne alınarak, burada mevcut ulaşım ağlarına her hangi bir ilave yük getirilmeden hali hazırın değerlendirilmesi yoluna gidilmiştir. İş, konut ve eğlence (dinlenme) arasındaki vaz geçilmez ilişki ve bunların arasındaki mesafenin minimuma indirilmesi ele alınmıştır.

Çalışma sonucunda, bu bölge gelişen ve büyüyen bir alt merkez konumunda olup, bu merkez ana toplu taşıma aksları ile bağlantılı olması sebebi ile kentin tamamına erişimi sağlamaktadır. Gelişmiş şehirlerde böyle bir alanı yaratmak çok zor ve pahalı bir işlem gerektirmektedir. Bunun için kentsel dönüşüm çalışmaları yapılması buradaki mevcut

yapı stokunun başka alanlara kaydırılması ve en önemlisi burada oluşan kent kültürünün değiştirilmesini gerektirmektedir. Oysa bu alanda bu ve benzeri gibi hiçbir problem mevcut değildir. Bu alan bir şanstır ve doğru kullanılması bu aşamadan sonra bir zorunluluktur.

**Anahtar Kelimeler:** Planlama, Ulaşım Odaklılık, Sürdürülebilir, Pendik İlçesi, Gelişen İnsan İhtiyaçları

## ABSTRACT

PLANNING OF AN OPEN AIR SPACE FOR TRANSPORTATION BASE AS  
IT IS ISTANBUL CITY, PENDIK TOWN, MINE SITE (YTONG AND AROUND)

Vahap Doğan

Urban Systems and Transportation Management  
Thesis advisor: Assis. Prof Dr. Pelin ALPKÖKİN

January 2012, 82 pages

This study was made to plan an area with an transportation oriented approach according to developing human needs and sustainability principled, which was not build and used as it is a mine site and turned into a n intersection point of mass transportation and main transportation points in time.

Our expectation is to make a study that will be useful for the society. To plan this area by meeting developing expectations of the urban users, which is a partially pipe line and also located on the mine site partially and also there is factory a factory on it (prefabricated structure elements factory).

Thus, the study was performed on open air area around Pendik Ytong and around. In this study, a structure which focus on main transportation on an area whose environment and features changed, with planning, legal situation, acquiring and next periods were taken into hand by focusing on this area which was not use for years with the changing environment in an integrated way.

To develop a planning focus on transportation which will meet the main necessities of the urban by analyzing the relations in a good way between area using plans and transportation? By taking into account that transportation is very expensive investment, it as decided to evaluate the current situation without making any additional cost to current transportation networks. The indispensable relation between job, house and entertainment (resting) and it was aimed to decrease the distance between them into minimum level.

As a result of the study, this area is sub-centre which is rapidly developing and improving and it provides transportation for the whole city as it s connected with main public transportation.



In developed cities, it is very hard and expensive to create such an area. It is necessary to make urban transformation works, to move current structure stocks here to other areas and to change the city culture here which is the most important thing. But there is not any problem in this area like this. This area is luck and using of this area is an obligation after this stage.

**Key Words:** Planning, Transportation Oriented, Sustainability, Pendik Town, Developing Human Needs.

## İÇİNDEKİLER

TABLolar.....	xiii
ŞEKİLLER.....	xiv
KISALTMALAR.....	xvi
1. GİRİŞ (I.BÖLÜM) .....	1
1.1 ÇALIŞMANIN KONUSU VE NEDENLERİ.....	3
1.2 ÇALIŞMANIN AMACI. ....	6
1.3 ÇALIŞMADAN BEKLENENLER.....	8
2. LİTERATÜR TARAMASI .....	9
3. VERİ VE YÖNTEM .....	11
3.1 PENDİK'İ TANIYALIM.....	11
3.1.1 Pendik'in Kentsel Gelişim Düzeyi. ....	11
3.2 HARİTADAKİ KONUMU. ....	14
3.3 ARAZİNİN KULLANIMI VE KONUMU. ....	16
3.3.1 Arazinin Jeolojik Durumu. ....	16
3.4 MEVCUT DURUM TESBİTİ. ....	19
3.4.1 Arazinin Mülkiyet Durumu. ....	21
3.4.2 Uygulama Sonrası Oluşacak Kamu Payları.....	22
3.5 BÖLGEDEKİ ANA ULAŞIM AKSLARI. ....	23
3.5.1 Ulaşımında Mevcut Durum Tespiti.....	23
3.5.2 Ulaşımın Beşi Bir Yerde.....	23
3.5.3 Sabiha Gökçen Havaalanı.....	24
3.5.4 İETT Yolcu Durumu. ....	25
3.5.5 Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Durumu.....	26
3.5.6 İDO Yolcu Durumu. ....	26
3.5.7 Tren (Marmaray) Yolcu Durumu.....	27
3.5.8 Minibüs Yolcu Durumu. ....	27
3.5.9 Metro Yolcu Durumu. ....	28
3.5.10 Özel Araç Ulaşımı. ....	30
3.6 BÖLGEDEKİ TİCARET HAYATI.....	31
3.6.1 Alışveriş (AVM) Merkezleri. ....	31
3.6.2 Oteller. ....	33

3.6.3 Turizm ve Deniz Taşımacılığı.....	33
<b>3.7 KAMU YAPILARI VE SAĞLIK TESİSLERİ.....</b>	<b>36</b>
3.7.1 Kamu Binaları.....	36
3.7.2 Sağlık Tesisleri. ....	37
<b>3.8 ÇEVREDEKİ YAPILAŞMADA TARİHSEL SÜREÇ.....</b>	<b>38</b>
<b>3.9 PLANLAMA ESASLARI. ....</b>	<b>40</b>
3.9.1 Planlama Süreci. ....	41
3.9.2 Planlama Aşamaları. ....	43
3.9.3 Nazım İmar Planı Yapım Süreci (1/5000). ....	43
3.9.4 İmar Durumu ve İmar Terimleri. ....	43
3.9.5 Yasal Durum. ....	43
<b>4. BULGULAR .....</b>	<b>44</b>
4.1 ARAZİ KULLANIMI.....	44
4.2 ÇALIŞMADA PLANLANAN İMALATLAR.....	44
4.2.1 Çalışmada Neler Olacak.....	44
4.2.2 İmalatların Fonksiyonları. ....	46
4.2.2.1 Katlı Otopark. ....	46
4.2.2.2 Organik Pazar. ....	48
4.2.2.3 Seyir Terasları (Mesire Alanı).....	50
4.2.2.4 Hara ve Binicilik. ....	51
4.2.2.5 Aqua Park ve Havuzlar.....	51
4.2.2.6 Golf Sahası.....	53
4.2.2.7 Az Katlı Lüks Konut ve Konutlar.....	54
4.2.2.8 Restaurant ve Cafeler.....	54
4.2.2.9 Semt Merkezi. ....	55
4.2.2.10 Otel ve Alışveriş Merkezi. ....	57
4.2.2.11 Teleferik.....	57
4.2.2.12 Eğitim Alanları.....	58
4.2.2.13 Diğer Ticari Alanlar. ....	58
4.2.2.14 Dini Tesis Alanı.....	59
<b>5. TARTIŞMA VE SONUÇ .....</b>	<b>60</b>
5.1 TARTIŞMA.....	60

5.2 SONUÇ.....	61
6. KAYNAKÇA .....	63
<b>EKLER</b>	
EK-1 Planlama Süreçleri.....	68
EK-2 Planlama Aşamaları. ....	72
EK-3 Nazım İmar Planı Süreçleri. ....	72
EK-4 İmar Durumu ve İmar Terimleri. ....	76
EK-5 Yasal Durum. ....	77

## TABLolar

Tablo 3.1: Pendik'in genel verileri.....	11
Tablo 3.2: Pendik'te istihdamın sektörel dağılımı.....	12
Tablo 3.3: Pendik'te istihdamın sektörel dağılımı.....	13
Tablo 3.4: Arazinin mülkiyet durumu.....	21
Tablo 3.5: Uygulama sonrası arazi durumu.....	22
Tablo 3.6: AVM durumu ve uzaklıkları.....	32
Tablo 3.7: Oteller ve uzaklıkları.....	33
Tablo 3.8: Ro-Ro limanındaki hareketlilik durumu.....	34
Tablo 3.9: Marmara hastanesi verileri.....	37
Tablo 4.1: Olması planlanan imalatlar.....	45
Tablo 4.2: Toplamdaki otopark ihtiyacı.....	48

## ŞEKİLLER

Şekil 3.1: Pendik'in haritadaki konumu.....	15
Şekil 3.2: Pendik haritası.....	15
Şekil 3.3: Pendik bölge haritası ve mahalle nüfus durumu.....	15
Şekil 3.4: Arazinin konumu.....	16
Şekil 3.5: Arazinin jeolojik durumu.....	17
Şekil 3.6: Arazi konumuna göre ana ulaşım aksları.....	20
Şekil 3.7: Önemli yerlerin araziye olan konum ve uzaklıkları.....	20
Şekil 3.8: Boru hattının araziye olan konumu.....	21
Şekil 3.9: Arazi mülkiyet durumu.....	22
Şekil 3.10: Pendik'te ulaşım çeşitliliği.....	24
Şekil 3.11: Sabiha Gökçen uluslararası hava alanı.....	25
Şekil 3.12: Arazi ve hastane bağlantılı İETT durum paftası.....	26
Şekil 3.13: Minibüs hatlarının araziye olan konumu.....	28
Şekil 3.14: Metro görünümü.....	28
Şekil 3.15: Metro güzergah durumu.....	29
Şekil 3.16 : Metro haritası.....	29
Şekil 3.17: Metro kazısı.....	30
Şekil 3.18: Ulaşım için alınan UTK kararı.....	31
Şekil 3.19: Viaport alışveriş merkezi.....	32
Şekil 3.20: Bölgedeki otellerin görünümleri.....	33
Şekil 3.21: Pendik marina.....	34

Şekil 3.22: Pendik Ro-Ro hat haritası.....	35
Şekil 3.23: Pendik Ro-Ro.....	35
Şekil 3.24: Belediye hizmet binası ve yan tesisleri.....	36
Şekil 3.25: Belediye hizmet binası ve yan tesisleri.....	36
Şekil 3.26: Pendik hükümet konağı ve yan tesisleri.....	37
Şekil 3.27: Marmara üniversite hastanesi.....	38
Şekil 3.28: Taşocağı arazisinin ilk hali.....	39
Şekil 3.29: Taşocağı arazisinin 1996 tarihli görüntü.....	39
Şekil 3.30: Taşocağı arazisinin 2010 yılı görüntüsü.....	40
Şekil 3.31: Arazi kullanım verileri.....	41
Şekil 3.32: Planlamada mukayese.....	42
Şekil 3.33: Planlamada yol durumundaki değişimler.....	42
Şekil 4.1: Tasarlanan imalatların araziye oturtulması.....	45
Şekil 4.2: Tasarlanan imalatların araziye oturtulması.....	46
Şekil 4.3: Katlı otopark.....	47
Şekil 4.4: Organik pazardan görüntü.....	49
Şekil 4.5: Seyir terasından görüntü.....	50
Şekil 4.6: Seyir terasından görüntü.....	50
Şekil 4.7: Binicilik kulübünden görüntü.....	51
Şekil 4.8: Aquapark görüntüsü.....	52
Şekil 4.9: Aquapark görüntüsü.....	53
Şekil 4.10: Golf sahasından görüntü.....	54
Şekil 4.11: Restaurant - cafe görüntü.....	55
Şekil 4.12: Semt merkez.....	56
Şekil 4.13: Teleferik haritası.....	58

## KISALTMALAR

İETT	: İstanbul Elektrik Tranvay ve Tünel İşletmeleri
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
AVM	: Alış Veriş Merkezleri
Vb.	: Ve Bunun Gibi
PB	: Pendik Belediyesi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Ro-Ro	: Roll on – Roll off (Gemiye Taşıt İndirme Bindirme)
TEM	: (Avrupa Transit Karayolu) Uluslar arası Otoyol
E5	: D 100 Karayolu (İstanbul içinden geçen ana ulaşım yolu)
D.O.P	: Düzenleme Ortaklık Payı
UTK	: Ulaşım Trafik Koordinasyonu (İstanbul)



## 1. GİRİŞ

Şehirlerin insan temel ihtiyaçlarını karşılayabilecek biçimde planlı ve esnek bir şekilde yapılması ve sürekli bir biçimde gelişen, değişen insan ihtiyaçlarına cevap verebilecek boyutlarda gelişmesi akılcı, esnek, geleceği görebilen çağdaş imar planlarına bağlıdır.

Kent nedir? Tarihsel olarak nasıl gelişmeler göstermiştir? Yapılaşmanın veya planlamanın tarihsel köklerine girecek değiliz. Çalışmamızın konusu da zaten bu değildir. Ancak ön bilgi olması niteliği ile kısa bir değerlendirme yapmak ihtiyacı hissedilmiştir.

Charles Abrams'a göre kent Yunanda siyasi yaşamın merkezi, Roma'da kanunların doğurucusudur. Kent yeniliklerin toplandığı bir kültür merkezidir. İspanyol filozof Josep Ramoneda'ya göre ise kent sadece gücün yönlendirme mekânı değildir, yapıları ustaca konumlandırma oyunu da değildir, bunların yanında sanatçıların deneyimlerini gösterdikleri yer olmanın da çok ötesinde bunlardan başka bir şeydir. Kent bunların hepsi ve daha fazlasıdır.

Tarihin ilk dönemlerinden beri kentler belirli ulaşım odakları üzerine kurulmuş olup ana ulaşım aksları arazi kullanım fonksiyonlarının yer seçimi açısından temel belirleyici etken olmuştur. Bu bağlamda ulaşım yatırımları, arazi kullanım kararlarını doğrudan etkilemektedir. Ulaşım ile arazi kullanımını arasında her yönü ile ikili bir ilişki mevcut olup birbirinden ayrı düşünülemez. Bu nedenle arazi kullanım planlaması içinde ulaştırma planlamasının alt süreçler halinde ele alınması, gelecek için yapılan planlarda bu ikili ilişki ele alınıp sürekliliğinin sağlanması gerekmektedir. Burada mevcutta var olan ulaşım (Metro, E5, TEM, Bağlantı Yolları, Marmaray, İDO, Marina, RO-RO ve Havaalanı) ağları ile arazinin kullanım fonksiyonları ile olan ilişkiler ele alınacaktır.

Kentler geçmişleri ile bugünkü halleri ve gelecekleri ile yaşayan bir canlı organizma gibidirler. Sürekli değişen ve gelişen kullanıcılarına yeni olanaklar sunmak

zorundadırlar. Eskiye yerlerini tamir ederken bu değişken ve gelişken ihtiyaçlara göre yeni varlığını sürdürmek zorundadırlar. Küreselleşmenin kentler üzerinde olumlu bir baskı oluşturduğu sosyolojik bir gerçekliktir. Buna rağmen kentler buldukları ülkenin yaşam biçimlerini yansıtan ve onların uygarlık seviyelerini belirleyen alanlardır.

Kişisel mülkiyetin, zenginliğin de kaynağı olan ve çoğalan nüfusla birlikte artan insan faaliyetleri için; daha fazla toprak edinme, kullanma, değiştirme, dönüştürme isteği ve gereksinmesi ortaya çıkmıştır. Kamu ve yerel yöneticiler artan kamu hizmetlerini karşılamak için daha fazla oranda arazi edinmek isterler. Hızlı kentleşme, deprem dahil her türlü afet önlemlerinin alınabilmesi, doğal kaynakların dengeli ve etkili kullanımının gerekliliği, temiz bir çevre ihtiyacı toprağın/arazinin planlı kullanımını zorunlu kılmaktadır. Özellikle ülkemizde, kırdan kente tek yönlü ve sürekli göçler; kentsel amaçlı arazi kullanım gereksinmesini artırmış, bu durum da arazi ve arsa değerlerini aşırı derece de pahalandırmış, değerli hale getirmiştir. İşte tüm bu sayılanlar, dünyada olduğu gibi Türkiye’de de arazilerin akılcı kullanılmasını ve yönetilmesini zorunlu hale getirmiştir (Prof. Dr. Nihat Enver Ülger / Türkiye’de Sürdürülebilir Arazi Yönetimi Çalıştay~~Error! Hyperlink reference not valid.~~ 2011)

Deprem gerçeği hiçbir zaman unutulmamalıdır. Son deprem yönetmeliği ile yapı inşaat tekniklerinde olumlu gelişmeler yaşanmasına rağmen, İstanbul’da eski yapı stoku çokluğu unutulmamalıdır. Deprem sonrası Toplanma, barınma ve yaşamın devamlılığını sağlayacak olan alanlara da ihtiyaç vardır. Bu bağlamda burası bu görevi de üstlenecek olan bir alandır ve bu sebepten de buranın daha yeşil kalması yararlı olacaktır.

Ünlü plancı Ken Yeang Kartal ve Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projelerinde; Ekoloji ile şehir hayatı arasında denge kurarak, eko sisteme zarar vermeden bir şehir ortamı yaratmayı hedefliyor. Trafik eko sistemin dışında tutuluyor. Daha fazla geçişgen yaya geçişlerinin öngörüldüğü, sakin bir şehir hayatı planlanıyor. Parklar ve servis yolları ağırlıkta olacak, karayolları gizlenecek olan proje doğaya ve yayaya değer veriyor. Bahse konu bu planda (Kartal ve Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm

Projeleri) Yeşil donatı alanları, otopark, park alanları, marina, yedi yıldızlı bir otel ve aquapark yer alacak. (<http://www.arkitera.com> 2011)

Günümüzde yapılaşmanın getirdiği yeni sorunları ortadan kaldırmak, daha yeşil, daha doğal mekanlar ve kullanılabilir alanlar için ünlü mimar Ken Yeang'ın "yeşil gökdelen" projeleri mevcuttur. Öyle ise boş kalan bu alanı daha yeşil, daha kullanılabilir hale getirilmesi akılcı ve yararlı olacaktır.

Pendik'te üç dönem (1994 – 2009 yılları arası) Belediye Başkanlığı yapan Erol KAYA (2008 s.3) açıkladığı gibi:

*“Kent, topluluk olarak yaşayan insanların, ortak yaşamlarından doğan ve onların yaşam biçimleri ile şekillenen mekânlardır. Ancak kentler mekân olmanın ötesinde, tarihi, sosyal, kültürel, siyasi özellikleri de bünyesinde barındırır. Çünkü o çok karmaşık yapıya sahip olan insanın, kendisi gibi karmaşık eseridir. Kontrolsüz ve aşırı gelişen her olguda olduğu gibi, kentlerin de aşırı ve kontrolsüz gelişmeleri beraberinde birçok problemi getirmektedir...”*

Bu çalışma Pendik'in sürdürülebilir gelişimi için bir kentsel dönüşüm çalışması modeli ve öncü bir çalışma olmalıdır. Bu bakımdan bu çalışmanın kentler için kılavuz bir çalışma olması yönünde çaba sarf edilmiş ve ana hedef olarak belirlenmiştir.

Pendik İstanbul'un çok önemli olan merkezlerinden biri konumundadır. Ana ulaşım ağlarında, ticari yaşamda, konaklamada, istihdam ağırlığında, eğitimde, sağlık tesislerinde, fuar alanında, uçak bakım servisinde, teknoparkta, finans merkezi olmada, Pendik merkezi çarşısında, Pendik pazarında bu kadar çeşitliği taşıyan ve bünyesinde barındıran başka bir yer belki de yoktur.

## **1.1 ÇALIŞMANIN KONUSU VE NEDENLERİ**

Günümüzün yeni şehircilik anlayışında olmazsa olmaz bir fenomen de “Sürdürülebilir Kentleşme” dir. Bu yaklaşım, kentsel büyüme ve gelişmenin gelecek nesilleri dikkate alarak, yaşamın sürdürülebilir olacağı bir kentsel tasarımı

gerçekleştirmeye odaklanır. Kaynakları ve imkanları, bir mirasyedi gibi tüketmek yerine, nesillerimizi de düşünerek hareket etme sorumluluğumuzu hatırlatır. Kentsel toprağı, havayı, suyu, maddi kaynakları, tarihi birikim, kentsel donanımı, bugünden geleceğe sağlıklı ve yeterli bir biçimde taşımamızı talep eder. (Parlak Bekir, Yeni Şehircilik Anlayışı ([www.ziyaguney.com/dosyalar/dokumanlar/yenisehirci.doc](http://www.ziyaguney.com/dosyalar/dokumanlar/yenisehirci.doc) 2011).

Arazi çalışmalarında sürekli gözlemlendiğimiz birçok alan ile birlikte burası da yıllar ile birlikte hayalimizde canlandırdığımız bir alan olmuştur. Şehrin her türlü karmaşasından bir anda kurtulabileceğimiz bir alandır burası. Düşündüğümüz ve planlamaya çalışacağımız bu çalışma ile yaşadığımız kenti geleceğe taşıyabilecek bir birikime sahip olduğumuzun inancındayız. Örnek bir çalışma yapılması için olması gereken tüm verilerin burada olduğu kanısındayız.

Bu tezin yazarı, Pendik Belediye Başkanlığı'nda 4 yıl Fen İşleri Müdürlüğü yapmış olup, bir yıldan bu yana halen Etüd Proje Müdürü ve Belediye Başkan Danışmanı olarak görev yapmaktadır. Bu sebeplerden dolayı, plansız yapılaşmanın getirdiği külfetleri ve olumsuz yönlerini uzun dönemden beri icraatın içinden biri olarak gözlemlemektedir. Çarpık ve plansız yapılaşmanın sonrasında oluşan tüm olumsuzlukları ve sorunları bire bir çözmek için uğraşan birimlerin başında bulunması sebebi ile konu ile ilgili görüşleri saha çalışmalarından kaynaklanan tecrübelerinden kaynaklanmaktadır.

Çalışma konusu olan bu alan maden sahası olması (Taş Ocağı Sahası) sebebi ile, hukuki zorunluluklardan dolayı yapılaşma olmadan günümüze kadar büyük bir bölümü boş olarak gelmiştir. Şu anda da maden alanı boyutunu fiilen yitirmiş durumdadır.

Çevresel değerlerin bilinmesi ile birlikte şu anda büyük bir bölümü boş durumdaki bu alanda ulaşım odaklı, sosyal donatı, eğlence, spor, konut, ticaret alanları, konaklama gibi unsurları barındıracak komple bir çalışma yapılmalıdır.

Burası önemli bir alandır. Şu anda boş olması ise çalışmamıza ilham kaynağı olmaktadır. İnsan temel ihtiyaç ve beklentileri göz önüne alındığında iş, eğlence ve ulaşımın kesiştiği bir alandır.

Modern planlama, “çalışma alanı”, “ulaşım” ve “eğlence” gibi unsurların bir arada çözülmesini ön koşul olarak görmektedir. Yani insanların ulaşımında geçirecekleri zamanları azaltmayı, onların dinlenmelerini ve eğlenmelerini hedeflemektedir.

4881 sayılı "Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanunun" ikinci ve üçüncü paragraflarında; sosyal ihtiyaçlar, ekonomik faaliyetler ve çevre arasında dengeli ve uyumlu bir ilişkiye dayanan sürdürülebilir kalkınmayı sağlamaya önem vererek; peyzajın kültürel, ekolojik, çevreyle ilgili ve sosyal alanlarda, önemli bir kamu yararı rolü olduğunu, ekonomik faaliyetler için elverişli ve korunması, yönetimi ve planlamasının iş imkanı yaratılmasına katkı sağlayabilecek bir kaynak oluşturduğunu not ederek... denmektedir (10 Haziran 2003 tarih ve 4881 no.lu Kanunla Onaylanarak, 27 Temmuz 2003 tarih ve 25181 sayılı Resmî Gazetede Yayınlanmıştır).

Planlanan çalışma peyzaj ağırlıklı bir çalışma olup, bu manada insan temel ihtiyaçlarının karşılandığı uygun, ekonomik ve uygulama imkanı olan; imalatı kolay ve kendi kendini finanse edebilen bir çalışmadır.

Bu alanda düşünülen çalışmanın örnek bir çalışma olması için tüm ilgi odakları mevcuttur. Bu yüzden bu çalışmanın, bölgemizde, ülkemizde ve Dünyada örnek olması için ulaşım ilişkileri yönünden ele alınmıştır.

Sürdürülebilir toplu taşıma ve ulaşım odaklı planlama için uygun bir alan olan çalışma sahamızın planlanması benzer alanların planlanmasına örnek teşkil edecek nitelikte olması için çalışma yapılmıştır.

Çalışma saha üzerine uygulama imkanları ortaya çıkması halinde mutlaka bölgede ikamet edenler ve kent kullanıcılarının katılımı ile geniş kapsamlı referandum yapılması ileride oluşacak olası talepleri azaltmaya katkı sağlayacaktır.

## 1.2 ÇALIŞMANIN AMACI

Bu çalışmada, çevresi ve çehresi değişen bir alanda ana ulaşım odaklı bir yapılanma ile yıllardır atıl duran bu yerin değişen çevre ve gelişen insan ihtiyaçları ile entegre ve sürdürülebilir bir biçimde ele alınıp yeniden planlanması, yasal durumu, kazanımları ve sonrasındaki gelişmeler ele alınmıştır.

Arazi kullanımı planları ile ulaşım arasındaki ilişkileri iyi analiz ederek kentin gelecekteki ana ihtiyaçlarını karşılayacak bir ulaşım odaklı planlama geliştirmek. Ulaşımın çok pahalı bir yatırım olduğu göz önüne alınarak, burada mevcut ulaşım ağlarına her hangi bir ilave yük getirilmeden hali hazırın değerlendirilmesi yoluna gidilmiştir. İş, konut ve eğlence (dinlenme) arasındaki vaz geçilmez ilişki ve bunların arasındaki mesafenin minimuma indirilmesi ele alınmıştır.

Kaya'nın açıkladığı gibi (2007, s.2):

*“İnsanların ortak yaşamalarından kaynaklanan ortak hizmet gereksinimleri çok çeşitli olup, bu çeşitlilik nitelik ve nicelik yönünden her geçen gün artmaktadır. İç ve dış güvenlik, adalet, ekonomik refah, sosyal güvence, haberleşme, sağlık, eğitim, ulaşım gibi hizmetlerin yanı sıra temizlik, park, otopark, kentsel planlama, itfaiye, yol, kanal, su ve benzeri birçok hizmet, toplumun ortak ihtiyaçlarıdır. Bu hizmetlerin yanı sıra toplum yaşamında nizam ve intizamın, toplum sağlığının korunması gibi denetim gerektiren hizmetler bulunmaktadır...”*

Çalışma ile örnek bir planlamanın insan ihtiyaçları doğrultusunda nasıl yapılması gerektiği yolunda bir model ortaya koyma amacımız vardır.

Çarpık yapılaşmanın doğurduğu temel sorunları bilmekteyiz, (ulaşım, niteliksiz yapı, yetersiz sosyal donatı alanları vs) bunlar Pendik'in ve İstanbul'un sorunlarıdır. Bütün bunların içinde bir farklılık yaratılması amaçlanmıştır. Çalışmanın tamamı insan odaklı olup, temel ihtiyaçlar göz önüne alınarak bir bölge planı hazırlanmıştır.

Merkezi tesisler (ör. İş yerleri, parklar, ticarethaneler, misafirhaneler, dini tesisler, tiyatrolar, okullar, spor ve dinlenme sahaları) imkânlar oranında hem kendileri hem de gerekli açınım tesislerinin birçok gayeleri için faydalı olacak şekilde düzenlenmelidir

([http://www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/8R32\\_683cc5f89562ea4\\_ek.pdf](http://www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/8R32_683cc5f89562ea4_ek.pdf) 2011).

Hazırlanan bu planın uygulanabilir olması yönünde çaba sarf edilmiştir. Uygulanması halinde Pendik'in kazanacağı, Pendiklilerin, İstanbulluların mutluluk duyacağı, haz alacağı bir çalışma olması için azami bir şekilde çaba sarf edilmiştir.

Çalışmada günümüz insanın değişen ve gelişen ihtiyaçları göz önüne alınmıştır. Bu bağlamda organik pazar, golf sahaları, akua park, teleferik Pendik için birer ilk olacak tesisler kazandırılacaktır.

Arazi kullanımı planları ile ulaşım arasındaki ilişkileri iyi analiz ederek kentin gelecekteki ana ihtiyaçlarını karşılayacak ulaşım odaklı planlama geliştirmek amaçlanmıştır.

Ulaşımın çok pahalı bir yatırım olduğu göz önüne alınarak, burada mevcut ulaşım ağlarına her hangi bir ilave yük getirilmeden hali hazır durumun değerlendirilmesi yoluna gidilmiştir.

Çarpık yapılaşmanın doğurduğu temel sorunları bilmekteyiz, (ulaşım, niteliksiz yapı, yetersiz sosyal donatı alanları vs). Amacımız bütün bu yetersizlik içinde bir farkındalık yaratılmasıdır.

Çalışmanın tamamı insan odaklı olup, temel ihtiyaçlar göz önüne alınmak koşulu ile bir bölge planı hazırlanması amaçlanmıştır. Kent bütününde bölgesel düşünüp yerel (ele alınan bu alt bölgede) hareket ederek toplu taşıma ve ulaşım odaklı, sürdürülebilir önemli sonuçların alınabileceğinin anlatılması amaçlanmıştır.

Bu bölge toplu taşıma ve ana ulaşım odaklı gelişim için örnek teşkil etmesi bakımından ele alınıp planlanmasının yapılması amaçlanmıştır. Çalışmada kamunun maksimum seviyede yarar sağlaması için tüm parametreler ele alınmıştır. Uygulamanın tamamının finanse edilebilmesi için buradaki ticari alanlardan gelecek olan gelir ile diğer tüm alanların finansı hedeflenmiştir.

### **1.3 ÇALIŞMADAN BEKLENENLER**

- a. Kamuya ait yerlerden kamu yararına maksimum gelir ve yarar sağlanması.
- b. Bakir olan bu alanda oluşacak muhtemel standart yapılaşmanın önüne geçerek yaşanabilir, ihtiyaçlara daha iyi cevap verebilecek, ulaşım odaklı bir yapının sağlanmasıdır.
- c. İstanbul ve tüm Dünya ile oluşan (var olan) ulusal ve uluslararası ulaşımın bölge ile olan ilişkilerini sağlamaktır.
- d. Turizm odaklı oluşacak olan yeni yapıya uygun alanlar oluşturmak ve yeni oluşturulan alanların çekim merkezi haline getirilmesini sağlamaktır.
- e. Pendik'teki toplu ulaşımın, oluşan yeni duruma göre yeniden dizayn edilmesinin sağlanması.
- f. Yaya dostu bir anlayış ile yeşil korunarak ve artırılarak çoklu fonksiyon alanları ele alınarak yapılan planlamanın sonraki çalışmalara örnek teşkil etmesini sağlamaktır.
- g. Her gelir gurubuna ait insanların aileleri ile birlikte zaman geçirebileceği bir alan oluşturmak.



- h. Ulaşım, alışveriş, gelişme imkânları sağlayan yapısı ile büyüme ve gelişme trendi yakalayan Pendik'in İstanbul genelinde ilçeler arasında öne çıkarılmasına katkı sağlamaktır.
- i. Hızla artan ve genç bir nüfusa sahip Pendik'te ve İstanbul Anadolu yakasında yeni bir cazibe merkezi oluşturarak, kent kullanıcılarına farklı nitelikte ve seçenekte eğlenme ve dinlenme olanakları sağlamaktır.

## 2. LİTERATÜR TARAMASI

Bu tez çalışması yapılırken, tez konumuz ile benzerlik ilişkisi olan daha önce yapılmış çalışmalar taranmıştır. Plansız yapılaşmanın doğurduğu sonuçlar, maden sahalarında çalışma sonrası yapılması gerekenler, ulaşım odaklı çalışmalar vb. çalışmalar irdelenmiştir.

Bu çalışmaların bir kısmı aşağıda sıralanmıştır.

1. İmar Planı Değişikliklerinin Plan Bütünlüğüne Etkilerinin İncelenmesi / F.A. SESLİ – E. KARADAVUT / TMMOB Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi / 2009  
Bu çalışmada imar planı değişikliklerinin plan bütünlüğü üzerinde yarattığı etkiler Muğla İl Özel İdaresi kapsamında arşiv taraması yapılarak ele alınmıştır.
2. Açık Ocak Madenciliği Sonrası Onarım Çalışmalarında Peyzaj Mimarlarının Rolü / D. Özbey / Madencilik ve Çevre Sempozyumu / 2005

Teknolojinin gelişimi ile paralel olarak hızla artan hammadde ihtiyacının karşılanması doğa üzerinde muhtelif büyüklükte etkiler yaratmaktadır. Maden vasfının yitirilmesi sonrasında bu sahaların geri kazanımı ele alınmıştır.

3. İstanbul'un Açık Rekreasyon Alanlarının Değerlendirilmesi / Arş.Gör. Fatih KARA – Yrd. Doç. Dr. Ali DEMİRCİ - Arş.Gör. Sinan KOCAMAN / Marmara Coğrafya Dergisi / s. 76-95 / 2008

Bu Çalışma ile İstanbul'da hızlı artan nüfus ile birlikte kontrol edilemeyen plansız yapılaşma ve plansız yapılaşmanın doğurduğu sonuçlar ele alınarak halkın rekreasyon alanları ihtiyaçları araştırılmıştır.

4. Konya'da Bisiklet Ulaşımı: Planlama ve Uygulama Süreçlerinin Karşılaştırılması / Kaya MERT - Ebru Vesile ÖCALIR / Yüksek Lisan Tezi / 2009

Bu çalışmada bütün dünyada bir ulaşım türü olarak kabul edilen bisikletin Türkiye deki planlama süreci ile Konya ilinde bisiklet ulaşımının var olan ulaşım sistemleri ile entegre bir biçimde ele alınması ve faydaları ele alınmıştır.

5. Bayındır Baraj Gölünün ve Yakın Çevresinin Rekreasyonel Kullanımının İrdelenmesi / Sibel TAMCAN / Yüksek Lisans Tezi / 2005

Bu çalışmada Bayındır Baraj Gölü ve yakın çevresi ele alınarak Ankara kent kullanıcıların bu alandan daha fazla ve daha nitelikli koşullarda faydalanmaları ele alınmıştır.

6. Kentsel Kamusal Dış Mekanlara Yönelik Master Plan Oluşturma Çalışmalarının Ege Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde Ortaya Konulması / Hatice Sönmez TÜREL – Erhan Vecdi KÜÇÜKERBAŞ / Ege Üniv. Ziraat Fak. Derg. /s.167- 178 / 2005

Bu çalışma ile Ege Üniversitesi Yerleşkesi yerleşkesi ele alınmış dünya örnekleri ile birlikte değerlendirilmiş ve bir master plan kapsamında yeniden değerlendirilmiştir.

## 7. Türkiye’de Bölgesel Planlama ve Bölgesel Örgütlenmeye İlişkin Sorunlar / Sibel Ecemiş KILIÇ / Planlama / 2004

Bu çalışma ile Türkiye deki planlama bütünlüğü kapsamında bölgesel planlama ele alınarak bölgesel planlamadaki farklılıklar araştırılmıştır.

**Sorunlar:** Bu çalışmanın yapılmasında karşılaşılan ana sorunlar ve bunların çözüm yolları tez çalışmamızın muhtelif bölümlerinde sırası geldikçe ele alınmıştır. Temel olarak plansız yapılaşma, arazinin mülkiyet durumunun çözüme kavuşturulması, arazi üzerindeki Prefabrik Yapı Elemanları Fabrikasının tahliye dilmesi ve kamulaştırmadır. Bahse konu sorunların büyükçe bir bölümü parasal konular olup, ilk etapta İlçe belediyesine mali olarak yük oluşturacağı düşünülebilir. Burada yapılacak çalışmanın büyük bir bölümü yap işlet devret, bir bölümü vatandaş iş birliği ile yapılacağından bu mali yükün azalacağı düşünülmektedir. Düşünülen çalışmaların tamamına yakın kısmı düşük maliyetli, olup kısa zamanda geri dönüş sağlayan çalışmalar olması sebebi ile maliyeti pozitif yönde etkileyen unsurlar olarak kabul edilmelidirler.

### 3. VERİ VE YÖNTEM

Çalışma sahamızın Pendik ilçesinde olması sebebi ile Pendik İlçesi geniş olarak tanıtılmıştır. Bu bağlamda Pendik’in haritadaki konumu, arazinin Pendik teki konumu, gelişmişlik düzeyi, mevcut durum tespiti, arazinin jeolojik durumu ve mülkiyet durumu, bölgedeki ana ulaşım aksları, ticari hayat, bölgedeki kamu yapıları ve buna bağlı olarak sağlık tesisleri, çevredeki yapılaşmada tarihsel süreç, ele alınarak detaylı olarak harita ve tablolar ile aktarılamaya çalışılmıştır.

#### 3.1 PENDİK’İ TANIYALIM

Anadolu istikametinden gelindiğinde İstanbul’a giriş kapısı niteliğinde olan Pendik, Kocaeli yarımadasının güneybatısında yer alır. İlçe doğuda Tuzla, kuzeyde Sultanbeyli, batıda Kartal ve güneyde Marmara Denizi ile çevrilidir. Pendik ilçesi,

İstanbul merkezine 39 km uzaklıktadır. İstanbul sınırı dışında kendisine en yakın il merkezine olan uzaklığı karadan 72 km. ile Kocaeli ili, denizden ise 24 km. ile Yalova ilidir.

Theodore Roosevelt “Nerede olursanız olun, elinizdekilerle yapabileceğinizi yapın” demektedir, bu bağlamda bizde Pendik’teki verileri ve Pendik’in imkanlarını görmeliyiz. Bunun için aşağıdaki “Pendik’in genel verileri” tablosu iyi bir kaynaktır.

### 3.1.1 Pendik’in Kentsel Gelişim Düzeyi

Pendik ile ilgili genel veriler aşağıda Tablo 3.1 içinde aktarılmıştır.

**Tablo 3.1: Pendik’in genel verileri**

<b>Nüfus Bilgileri</b> (Tunk)	2000 YILI	389.657	
	2007 YILI	520.486	
	2009 YILI	562.122	
	2011 YILI	585.196	
<b>Alan</b>	203 km <sup>2</sup>		
<b>Sahil Serıdı</b>	7.5 km		
<b>Mahalle</b>	36 Adet (31 Mahalle 5 Köy)		
<b>Cadde Ve Sokak</b>	3.276 Adet		
<b>Bına Sayısı</b>	39.945 Adet		
<b>İsyeri Sayısı</b>	16.164 Adet		
<b>Konut Sayısı</b>	182.332 Adet		
<b>Öğrenci Sayısı</b>	102.500 Öğrenci		
<b>Gsmh İçindeki Payı</b>	%0.4		
<b>Doğalgaz</b>	% 65		
<b>Su</b>	% 100		
<b>Atık Su</b>	% 96		
<b>Asfalt</b>	% 95		
<b>Arter</b>	127 km		
<b>Plan</b>	% 100	HAVZA	-
		TOPLAM	% 50
<b>Park</b>	80 Adet		
<b>Kısı Bası Yesıl Alan</b>	14.7 m <sup>2</sup> / Kisi		
<b>Eğitim Alanı</b>	4.1 m <sup>2</sup> / Öğrenci		

*Kaynak: Pendik Belediyesi Resmi İnternet Sitesi*

Pendik Kent Eylem planı çerçevesinde 2008 yılında hazırlanan raporda Pendik’te Firma Yapısı ve sektörel dağılımı tablo 3.2 de ele alınmıştır.

**Tablo : 3.2 Pendik’te istihdamın sektörel dağılım tablosu (2008)**

Sektörün Adı	Sayısı	Çalışan Sayısı	Sermaye
Kimya Sanayi	32	961	27.141.040
Deri Sanayi	2	25	320.000
Demir-Çelik-Döküm Sanayi	75	2684	50.611.040
Plastik-Kauçuk Sanayi	35	1278	12.466.627
Elektrik-Elektronik Sanayi	30	1413	30.933.750
Giyim Sanayi	42	1786	12.543.700
Gıda Sanayi	25	854	70.099.988
Makine Sanayi	48	1201	9.787.002
Kara-Deniz Taşıtları Sanayi	26	1524	68.581.000
Matbaa ve Kağıt Sanayi	6	164	1.440.000
Diğer Sanayi	46	3593	103.703.500
<b>Toplam</b>	<b>367</b>	<b>15.483</b>	<b>387.627.647</b>

Kaynak : Pendik Kent Eylem Planı Çalışması. 2008

**Tablo : 3.3 Pendik’te istihdamın sektörel dağılım tablosu (2008)**

	SEKTÖRLER	Firma sayısı (2000)	Firma sayısı (2006)	Sektörün ildeki oranı 2000 (%)	Sektörün ildeki oranı 2006 (%)	2000-2006 oranlardaki değişim (%)	Sektörün ilde 2000-2006 değişim oranı (%)	Sektörün ilde 2000-2006 oranı (%)	2007 yılı sektörün ildeki tüm sektörler içindeki oranı (%)	2007 yılı sektörün ildeki tüm sektörler içindeki oranı (%)	2000-2006 İldeki toplam firma değişim oranı (%)
1	HALI, KİLİM VE İHRACATLARI	17	11	0,94	0,85	-9,57	-32,29	-28,44	0,38	0,19	
2	ÇİÇEKÇİLİK VE BAĞIÇ KÜLTÜRLERİ	13	11	1,98	1,68	-14,87	-15,38	-0,61	0,29	0,19	
3	YAŞ MEYVE VE SEBZE	11	2	0,72	0,29	-60,37	-81,82	-54,12	0,24	0,03	
4	TUHAFTYE	7	3	0,64	0,42	-33,67	-57,14	-33,39	0,15	0,05	
5	İNŞAATÇILAR	552	1057	2,16	3,34	54,50	91,49	23,94	12,18	18,04	
6	DEMİR VE ÇELİK ÜRETİCİ VE SATIÇILARI	85	117	2,28	4,26	87,14	37,65	-26,44	1,88	2,00	
7	SİHİ VE ISI TESİSATI MALZEME VE CİHAZLARI	86	138	2,25	3,42	52,07	60,47	5,52	1,90	2,36	
8	CAM	21	39	2,35	4,99	112,31	85,71	-12,51	0,46	0,67	
9	ELEKTRİK TESİSAT MALZEME VE ELEKTRONİK	85	152	1,61	1,87	15,73	78,82	54,52	1,88	2,59	29,26
10	HER NEVİ MAKİNE VE EKİPMANLARI	230	299	2,36	3,42	44,66	30,00	-10,14	5,08	5,10	
11	PETROL ARAMA, RAFİNERİ VE SATIŞ	66	94	2,18	3,61	65,53	42,42	-13,96	1,46	1,60	
12	YURT İÇİ VE YURT DIŞI NAKLİYE, KAR GÖLGE VE NAKLİYE KOMİSYONCULARI	157	215	1,46	2,50	71,24	36,94	-20,03	3,46	3,67	
13	ŞEHİR İÇİ TAŞIMACILIK (OKUL PERSONEL VB.)	19	161	2,23	4,52	102,28	747,37	318,54	0,42	2,75	

*Kaynak : Pendik Kent Eylem Planı Çalışması. 2008*

Pendik'te bu tablo geçtiğimiz yıllara göre artan bir ivme ile gelişmektedir. Pendik genel manada yeni yatırımlar ile birlikte kongre turizmi, alışveriş turizmi merkezi olmaya namzet bir yer olup, finans merkezi olmaya da aday bir ilçedir. Garanti Bankası ana merkezinin inşasına başlanmıştır. Teknoparkın temeli atılmıştır. Fuar alanının tamamlanması ile birlikte ticaret merkezi olacaktır. Uçak bakım (HABOM) yerinin faaliyete girmesi ile uluslararası bir çekim merkezi haline gelecektir.

İstanbul ili, Pendik ilçesinde maden kaynakları sahası, üzerinde bir bölümünde fabrika bulunması ve kısmen doğalgaz boru hattı alanında olması (bir bölümü tarım arazisi sıfatını taşıyan) sebebi ile bu ana kadar boş kalmış bir alanın (bölgenin) ana ulaşım ilişkileri göz önünde bulundurularak planlanması, bu çerçevede yeşil alanlar, sosyal, kültürel, spor, sağlık, eğitim gibi ana hizmet tesisleri ile birlikte yeniden planlanması ve bölgede yeni kurulan ve Türkiye'nin en büyük Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi olarak kullanılmaktadır), aynı yerde bulunan bölge parkı, İstanbul Metrosu, TEM yolu, E5 karayolu, Sabiha Gökçen Hava Alanı, İDO, Marmaray (hızlı tren) Marina, RO-RO taşımacılığı gibi ana ulaşım aksları ile ilişkilerini kurgulamaktır.

Kaya'nın açıkladığı gibi (2008, s.5):

*“Yerel kalkınma özellikle günümüzde kentler arası rekabetin ön plana çıkması sebebi ile önemi daha da artan bir kalkınma politikasıdır. Her ne kadar ülkemizde bu konuda çok kapsamlı çalışmalar yapılmamış olsa da özellikle son yıllarda bu alana verilen önem artmaktadır. Temel amacı kentsel yaşam kalitesinin artırılması yolu ile insanların refah ve huzurunu geliştirmek olan bu yaklaşım aynı zamanda demokratik kültürün de gelişimine katkı sağlamaktadır...”*

Bu alanda yapılması planlanan imalatların da bahsi geçen kalkınmaya yüksek seviyede katkı sağlayacağı şüphe götürmeyen bir gerçektir.

Tüm bu çerçevede bu çalışma ile, kamuya maksimum olarak ekonomik getiri sağlamak ve kent kullanıcılarına konforlu bir yaşam alanı oluşturması yolunda

önemli bir adım atılabilecek olup, bu durumun yerel kalkınma sürecine katkı sağlayacağı da öngörülmektedir.

Bu çerçevede, çalışmada öncelikle ulaşım ve alt yapının planlanması ondan sonra da yapılaşma ile birlikte planlı ve insan odaklı, örnek bir kent oluşturulması sağlanacaktır.

Mark Twain “Bundan yirmi yıl sonra yapmadığınız şeylerden dolayı, yaptıklarınızdan daha fazla pişman olacaksınız. Öyleyse demir alın ve güvenli limanlardan çıkın, rüzgarları arkanıza alın, araştırın hayal edin ve keşfedin.” demektedir. Biz de bu pişmanlığı yaşamamak için geleceğe dair iyi şeyler bırakmak adına çalışmalarımızı yürütmekteyiz.

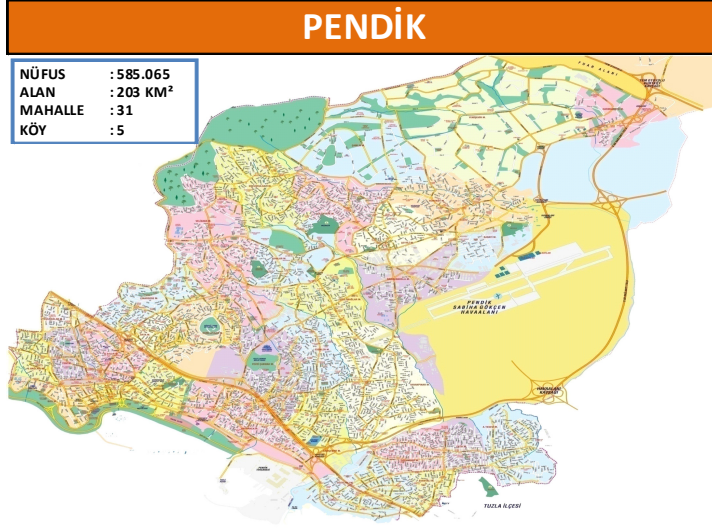
### 3.2 HARİTADAKİ KONUM

Pendik’in İstanbul’daki konumu şekil 3.1 de, Pendik’in genel haritası şekil 3.2 de, Pendik’in nüfus yapısı ve mahalle durumu şekil 3.3’de verilmiştir.

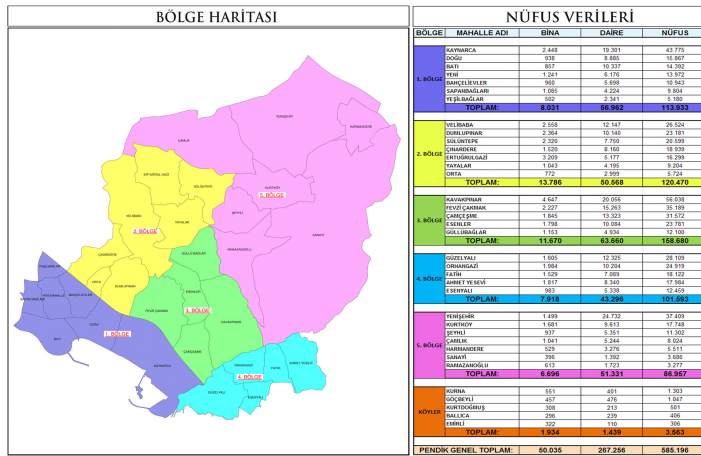
#### Şekil 3.1: Pendik’in Haritadaki Konumu



Şekil 3.2: Pendik Haritası



Şekil 3.3: Pendik Bölge Haritası ve Mahalle Nüfus Durumu



Kaynak : Pendik Belediyesi

### 3.3 ARAZİNİN KULLANIMI VE KONUMU



Arazi şu anda yüzde 85'lik kısmında yapılaşma olmadan boş bir durumdadır. Arazinin harita üzerindeki konumu şekil 3.4' de gösterilmiştir. Üzerinde bulunan prefabrik yapı elemanları fabrikası ise ekonomik ömrünü tamamlamış bir konumdadır. İBB tarafından bu benzeri fabrikaların daha insansız noktalara taşınması çalışmaları yapılmaktadır.

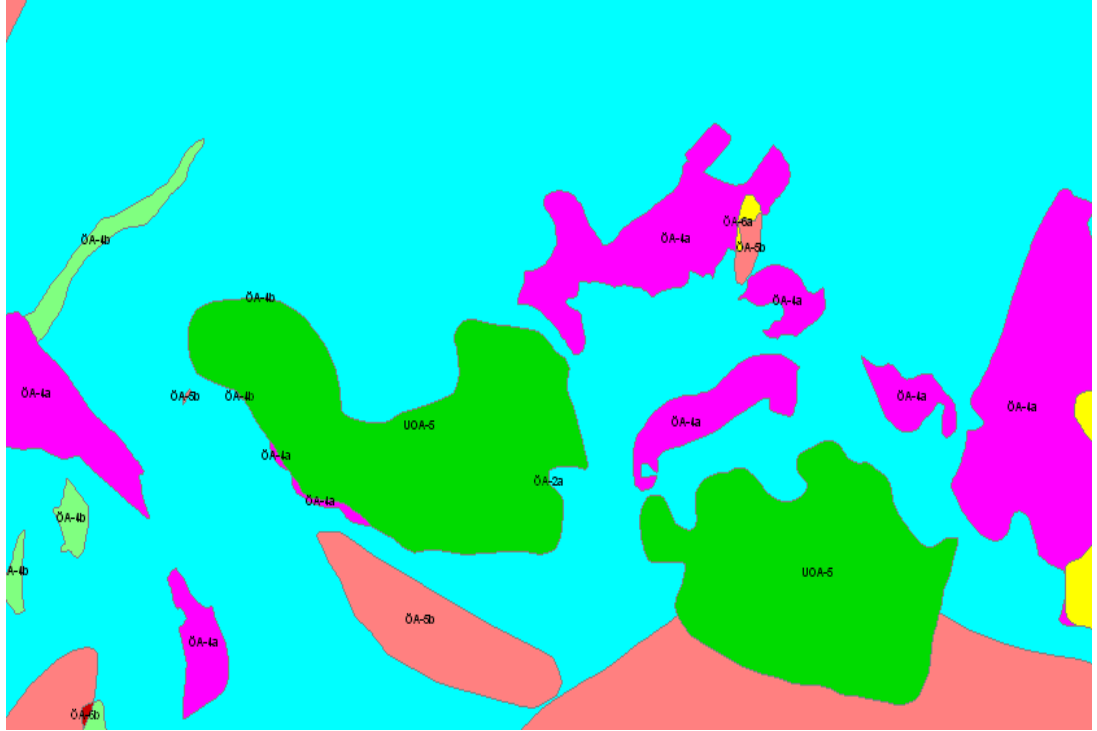
### şekil 3.4: Arazinin Konumu



Arazi toplamda 650.659 m<sup>2</sup> lik bir alan sahiptir. İleri ki aşamalarda arazi yapısı ile ilgili daha detaylı bilgiler ve veriler verilecektir.

### 3.3.1 Arazinin Jeolojik Durumu

Çalışma sahamızdaki arazi ve yakın çevresi jeolojik durumu ele alınmış olup, bu durum şekil 3.5'te harita üzerinde aktarılmıştır.



**Şekil 3.5: Arazinin jeolojik durumu**

*Kaynak : İBB*

İBB'nin yapmış olduğu “Anadolu Yakası Mikro bölgeleme Çalışması”nda yeşil renkli ve kısmen de mavi renkli YTONG bölgesini Yerleşime Uygun Olmayan Alan (UOA-5) olarak tespit etmiştir. Tanımlama olarak Taş ve Kum ocağıdır.

Jeolojik olarak bölgenin alanı kuvarsitlerden oluşmuştur. Bölgede Aydos Formasyonu, Yayalar Formasyonu (Gözdağ Üyesi) ve bölgenin güney kısımlarında Pendik Formasyonu (Kartal Üyesi) bulunmaktadır.

Aydos Formasyonu; Büyük bölümü kuvarsitlerden (kuvarsarenit) oluşmuştur. (SiO<sub>2</sub>-silisyum oksit)

**Kuvarsit;** Genel olarak kuvars kumu tanelerinin, silisten meydana gelmiş bir çimento ile birbirlerine çok sağlam şekilde bağlanmalarıyla oluşmuş bir kayaç olup, sedimenter ve metamorfik olmak üzere 2 çeşidi mevcuttur. Kuvarsit direnci çok, sağlam ve aşındırıcı kayaçtır.

Bu nedenle istihracı ve öğütülmesi oldukça güç ve pahalıdır. Bu sebeple de kuvarsit üretimi, aynı kimyasal bileşimde bulunan kuvars kumu ve kumtaşından (kuvarslı gre), ayrıca daha saf olan kuvarstan, sonra tercih edilmektedir. Kuvarsit tüm dünyada açık işletme yöntemiyle ve iş makineleriyle üretilmekte olup, delme, patlama, kırma ve öğütme işlemlerinden geçirilerek kullanılmaya hazır hale getirilmektedir.

Kuvarsit kullanılacağı sektöre göre ayrı ayrı standartlarda işlenmektedir.

Örneğin: Cam Sanayii : SiO<sub>2</sub> miktarı en az yüzde 96, Fe miktarı yüzde 0,4'den daha az

Gazbeton (Ytong) üretimi : SiO<sub>2</sub> miktarı en az yüzde 90, Fe miktarı en çok yüzde 2

Demir Çelik Sanayii : SiO<sub>2</sub> miktarı en çok yüzde 95

Ferro Krom üretimi : SiO<sub>2</sub> miktarı en az yüzde 96 olmalıdır.

Ayrıca kuvarsit parça büyüklüğü de kullanılacağı yere göre değişmektedir.

Yayalar Formasyonu Gözdağ Üyesi;

Başlıca ince-orta kum boyu, yarı yuvarlanmış, orta-iyi boylanmış kuvars, çakmaktaşı, feldspat, az oranda mafik kırıntılar ve bolca beyaz mika pulu kapsar. Genellikle killi, hamur ve az oranda silis çimentoludur.

Pendik Formasyonu Kartal Üyesi;

Siyah külrengi, yer yer yeşilimsi, ayrıışmış boz-açık kahverengi, ince-orta katmanlı, yarılgan bol mikalı şeyller (Kiltaşı) egemen kaya türünü oluşturur.

### 3.4 MEVCUT DURUM TESBİTİ

Arazi konum olarak merkezi bir alanda olup, Güneyden kuzeye doğru eğimli bir biçimdedir. Arazinin üzerinde yapılaşmanın olmaması yapılacak çalışmanın daha rahat yapılmasını sağlayacaktır.

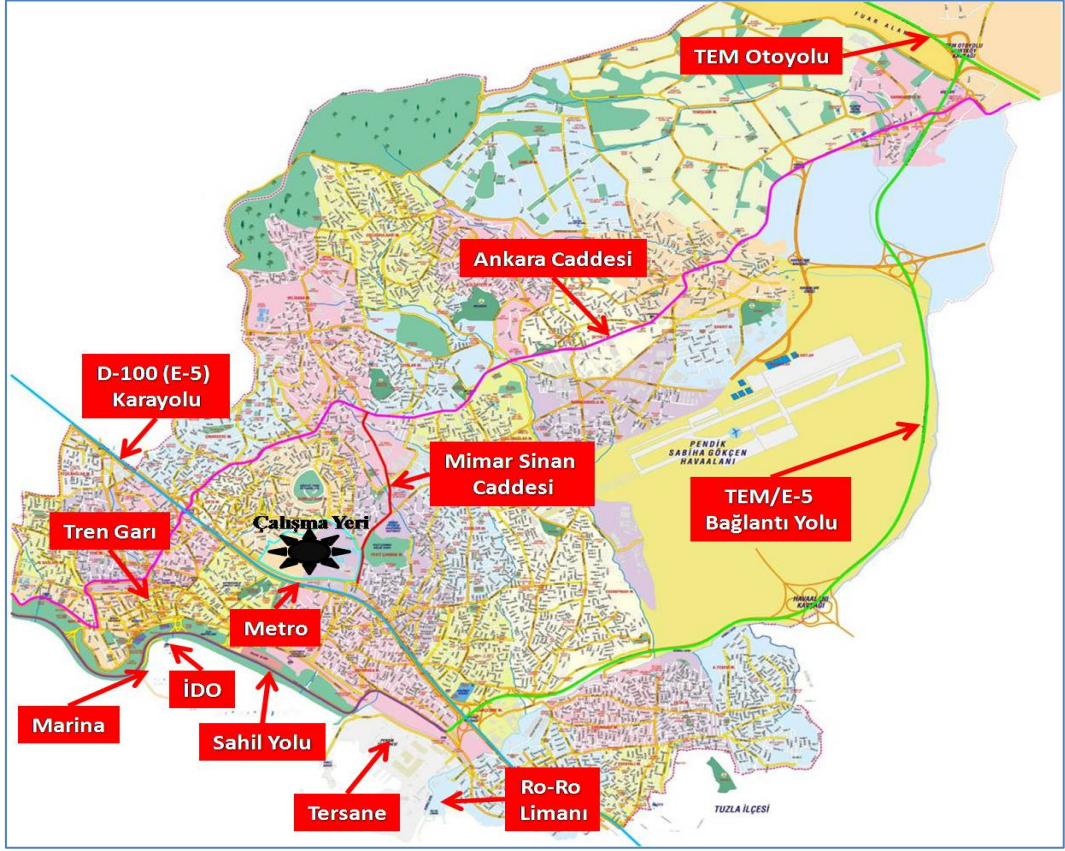
Arazi toplamda 650.659 m<sup>2</sup> olup şu anda yüzde 85'lik kısmı boş durumdadır. Araziye bitişik Türkiye'nin en büyük Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi olarak kullanılmaktadır) güney paralelinde E5 karayolu, kuzeyinde TEM yolu bulunmaktadır. İstanbul'un 2. Havaalanı (Sabiha Gökçen Havaalanı) ile olan mesafe 5.3 km, İDO ve Marina ile olan mesafe 1,8 km, Fuar Alanı ile olan mesafe 8.6 km, TEM yolu ile olan mesafe 9.0 km, E5 ile TEM arasında bir birine bağlayan ve her geçen gün araç yükü artan Mimar Sinan caddesi ve Azizoğlu Caddeleri arazinin içinden geçmektedirler. Metro durağı burada sonlanmaktadır. Şekil 3.6' de görüldüğü gibi.

Pendik Hükümet konağı bu bölgenin güneyine planlanmış olup, proje çalışmaları devam etmektedir. Hükümet konağının yapılacağı alan çevresine Pendik Özel Bölge Hastanesi ve Pendik Özel Hospital Hastanesi bulunmaktadır. Pendik İlçe Emniyet Müdürlüğü de bu alanın yakındadır.

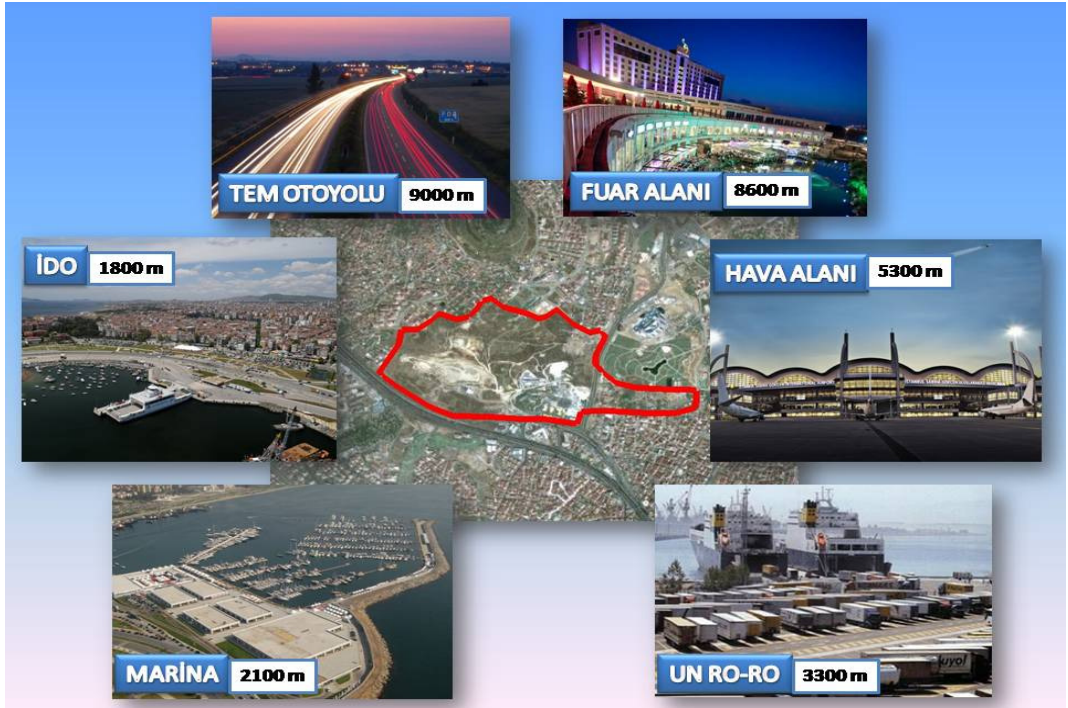
Pendik Gözdağı Sosyal tesisleri bölge için önemli bir eğlence ve dinlenme yeri konumunda olup, Pendik'in terası olarak adlandırılmaktadır.

Pendik Belediyesi bu bölgenin doğusuna Belediye Hizmet Binası, Alışveriş merkezi, Otel ve yan tesislerden oluşan bir proje geliştirmiş durumdadır. Bu projenin uygulanması ile bu bölge Pendik'in ve İstanbul'un yeni yüzü olacaktır. Şekil 3.7' de görüldüğü gibi)

Şekil 3.6: Arazi konumuna göre ana ulaşım aksları



Şekil 3.7: Önemli Yerlerin araziye Olan Konum ve uzaklıkları



Çalışma sahamızın bir bölümünden geçen boru hattı harita üzerinde Şekil 3.8’de görüldüğü gibidir.

### Şekil 3.8: Boru Hattının Araziye Olan Konumu



#### 3.4.1 Arazinin Mülkiyet Durumu

Arazinin mülkiyet durumu detaylı olarak ele alınmış olup kamu ve şahıs payları, Şekil 3.9’da ve Tablo 3.4’te hangi kurumun ve şahısların payları olduğu aktarılmıştır.

**Tablo 3.4 : Arazinin Mülkiyet Durumu**

ARAZİ GENEL İCMALİ		
S.NO	MÜLKİYET SAHİBİ	ALAN (m2)
1	PENDİK BELEDİYESİ	33,334
2	İBB	43,710
3	İSKİ	2,797
4	DSİ	390
5	MALİYE HAZİNESİ	129,691
6	KARAYOLLARI	176
7	DENİZCİLİK İŞLETMESİ	1,944
8	TEDAŞ	25
9	ŞAHIS	67,824
10	YTONG A.Ş.	328,116
11	MUHTELİFLER (ŞİRKETLER VS.)	42,652

<b>TOPLAM</b>	<b>650,659</b>
---------------	----------------

Kaynak : Pendik Belediyesi

### Şekil 3.9 : Arazi mülkiyet durumu



### 3.4.2 Uygulama sonrası oluşacak Kamu Payları

İmar uygulaması sonrası D.O.P (Düzenleme Ortaklık Payı) sonrası arazinin yeni mülkiyet durumu Tablo 3.5'te gösterilmiştir. Buna göre uygulama sonrasında toplam kamu payı 387.503 m<sup>2</sup> olacaktır.

**Tablo 3.5 : D.O.P sonrası Mülkiyet Durumu**

<b>Kamunun Toplam Payı</b>	<b>212.067 m2</b>
Şahıs Toplam Payı	438.591 m2
D.O.P tan Sonra Kamuya Kalan Paylar (%40)	175.436 m2
D.O.P tan Sonra Kalan Şahıs Payları	<b>263.156 m2</b>

<b>Toplam Kamu Payı</b>	<b>387.503 m2</b>
-------------------------	-------------------

### **3.5 BÖLGEDEKİ ANA ULAŞIM AKSLARI**

Pendik İlçesi ana ulaşım akslarının kesiştiği ender birkaç yerlerden biridir. Hava, deniz, kara ve raylı ulaşımın tamamının bulunduğu bir ilçe olup, buradaki ulaşım çeşitliliği ele alınarak incelenmiştir.

#### **3.5.1 Ulaşımında Mevcut Durum Tespiti**

İstanbul'da ulaşım ile ilgili yapılan çalışmalarda günlük hareketlilik oranı (okulların açık olduğu dönem ele alınmıştı) yüzde 77 dir. Buna göre Pendik Nüfusu ile orantı kurulduğunda, Pendik'te her gün 450.000 kişi bir yerden bir yere hareket etmektedir. Bu hareketliliğin yüzde 50 den fazlaca bir bölümü araç ulaşımı ile sağlanmaktadır.

Bu bölgede yapılan yatırımlar ile burası ana ulaşım aksı ve metro aktarma yeri olacaktır. Bu bağlamda İETT bu duraktan sonraki ulaşımı sağlamak için farklı ve detaylı ulaşım aksları için çalışacaktır. Bununla birlikte bu bölgede Araç ve yaya trafiği hızla artacaktır. Bu sebeple mevcut ulaşım durumlar ele alınarak bir tespit yapılmıştır.

#### **3.5.2 Ulaşımın Beşi Bir Yerde**

Burası İstanbul Anadolu yakasındaki ulusal ve uluslararası ana ulaşım akslarının bulunduğu en önemli durak olacaktır. Bu arazi, hava, deniz, kara, demiryolu ve metro ulaşımının kesişim noktasıdır. Bu büyüklükte bir arazinin baş döndürücü ulaşım ağının kesişimin de kalması oldukça önemli fırsattır. Öyle ise bu arazinin kamunun maksimum yararlanacağı, zaman geçireceği, eğleneceği, dinleneceği ve sonrasında çok rahat bir şekilde istediği yere ulaşabildiği bir alan olmalıdır. Şekil 3.10'da gösterildiği gibi.



**Şekil 3.10 : Pendik'te Ulaşım Çeşitliliği**



### **3.5.3 Sabiha Gökçen Havaalanı**

Sabiha Gökçen Havaalanında yolcu sayısı bir yılda yüzde 95 artmıştır. Avrupa'nın en hızlı büyüyen havalimanı olan ve yeni terminal binası ile 25 milyon yolcu kapasitesine sahip İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, günlük yolcu trafiğinde oldukça yüksek bir sayıya ulaşmıştır. Havalimanının, 2009 yılının ilk yarısında 1.799.300 olan iç hat yolcu sayısı, 2010 yılının Ocak-Haziran döneminde 3.465.570 olarak gerçekleşti. Aynı şekilde 771.340 olan dış hat yolcu sayısı 2010 yılı ilk 6 ayı itibarıyla 1.541.440 rakamına ulaştı. İç ve dış hatlar toplam yolcu sayısı göz

önüne alındığında ise, 2009'da 2.570.640 olan rakam yüzde 95'lik artışla 5.007.010 rakamına ulaştı.

Sabiha Gökçen Havalimanı, bugün itibarıyla 66 dış hat, 25 iç hat destinasyona ulaştı. Hizmet verilen toplam havayolu sayısı ise 51'dir (<http://www.sabihagokcen.aero> 2011).

Burası İstanbul'un dünyaya açılan ikinci büyük ana kapısı konumundadır. Hava alanının genel görünümü şekil 3.11'de gösterilmiştir.

### Şekil 3.11 : Sabiha Gökçen Hava Alanı Resmi



#### 3.5.4 İETT Yolcu Durumu

Pendik bağlantılı ve Pendik ten geçen İETT hat sayısı 30 civarında olup, günlük ortalama 300 araç ile 2500 sefer yapılmakta olup, ortalama günlük 100.000 - 120.000 kişi taşınmaktadır. Bu hatların büyük bölümü çalışma sahamızın yanından ve yakınından geçmektedirler. Hastane bağlantılı hatların artması planlanmakta olup, metronun açılması ile birlikte burada yeniden ve detaylı bir ulaşım planlaması yapılacaktır. Çalışma sahamızın içinde İETT ve Minibüs durak yerleri mevcut olup,

hatların büyük bir bölümü metro bağlantılı çalışacaklardır. Mevcut İETT hatları durumu şekil 3.12’de görüldüğü gibidir.

**Şekil 3.12: Pendikte İETT Hatları Haritası**



Kaynak : İETT – Pendik Belediyesi

### 3.5.5 Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Durumu

Pendik’te otobüs terminali bulunmamakta olup, Pendik Köprüsü, Kaynarca, Güzelyalı ve Kurtköy de bilet satış yerleri bulunmaktadır. Rakamsal olarak tutulan bir veri sistemi bulunmamaktadır. Pendik’te ikamet edenlerin büyük bir bölümünün göç yolu ile buraya geldikleri düşünüldüğünde, Pendik’in Anadolu’nun her noktası ile irtibat halinde ve ilişkili olduğu görülebilir. Özellikle yaz aylarında şehirlerarası yolculuk oldukça fazla olup nüfus artışına ve hareketliliğine paralel olarak her yıl daha da artmaktadır.

### **3.5.6 İDO Yolcu Durumu**

Pendik İDO iskelesinden Yalova'ya 2 arabalı feribot ile günde karşılıklı olarak 12 sefer yapılmakta olup, ortalama günlük 1000 araç ve buna bağlı olarak yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. İDO hatlarındaki hızlı ulaşım ve konfor bu hatlara olan talebi artırmaktadır. Ayrıca ilave iskele yapılması ile buradan İstanbul'un çeşitli noktalarına yolcu vapurları konulması gündemde olup bu durum gelecekte zorunlu bir gerekliliktir. Ayrıca deniz taksi olgusunun yaygınlaşması ile burası deniz taksinin de merkezlerinden biri olacaktır.

### **3.5.7 Tren (Marmaray - Demiryolu) Yolcu Durumu**

Gebze – Haydarpaşa hattında günün büyük bir bölümünde her 10 dakikada bir tren mevcut olup, Pendik'te 4 adet durak bulunmaktadır. Yolcu kapasitesi yaklaşık 40.000 dolayındadır. Bu hattın tüp geçiş ile İstanbul'un karşı yakasına bağlanması ile yolcu niteliğinde ve sayısında değişimler olacaktır. Ayrıca Anadolu'nun her yerine yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. Pendik garı (istasyonu) ana garlardan biri olup, şehirlerarası tüm trenler burada yolcu indirim ve bindirim yapmaktadırlar. Ankara İstanbul arası hızlı tren çalışmaları planlanmış olup, işin tamamlanmasından sonra tren ulaşımı daha fazla önem kazanacaktır.

### **3.5.8 Minibüs Yolcu Durumu**

Minibüslerde gerçek yolcu sayısını belirlemek zordur. Çünkü burada herhangi bir bilet sistemi uygulanmamaktadır. Bu sebepten kayıt altına alınması ve gerçek yolcu sayısına ulaşılması imkânsız gibidir. Ancak Pendik'te mevcutta bulunan minibüs hatlarında kaba hesaplar ile ve minibüs esnaf odaları ile yapılan görüşmelerde ve Pendik Belediyesinin muhtelif raporlarına yansıyan biçimi ile ortalama günlük olarak 80.000 – 90.000 kişinin taşındığı varsayılmıştır. Bu minibüs hatlarının büyükçe bir bölümü çalışma alanımızın yanından geçmektedirler. Şekil 3.13'de harita üzerinde aktarılmıştır. Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesinin ve Tıp Fakültesi Hastanesinin bu bölgeye taşınması ile birlikte Pendik'teki minibüs hatlarının büyük bir bölümü

hastane bağlantılı çalışmaya başlamışlardır. Metronun faaliyete geçmesi ilde burada İstanbul İl Trafik Komisyonu Başkanlığı, Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, İETT ve benzer ilgili diğer kurumlar tarafınca yeni düzenlemeler yapılacaktır.

### Şekil 3.13: Minibüs Hatlarının Araziye Olan Konumu



Kaynak :İBB, Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü

### 3.5.9 Metro Muhtemel Yolcu Durumu

2014'te hizmete girmesi beklenen metro hattında günlük yaklaşık olarak 33.500 kişinin yolculuk yapması beklenmektedir. (İstanbul Ulaşım Raporu ) Bu rakamın yıllara göre hızla artarak devam etmesi beklenmektedir. Ayrıca metro aktarma istasyonu da burada olacaktır. Metro güzergahı ve genel görünümü Şekil 3.14'te, Şekil 3.15'te ve Şekil 3.16'te gösterilmiştir.

### Şekil 3.14: Metro Görünümü





Şekil 3.15: Metro Güzergah Haritası

Kaynak : İBB Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü

Şekil 3.16: Metro Güzergah Haritası



Kaynak : İBB Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü

Metro çalışmaları Şekil 3.17’de görüldüğü gibi şu anda çalışma sahamıza ulaşmış durumdadır.

**Şekil 3.17 : Metro Kazısı Çalışma Sahamıza ulaştı**



### 3.5.10 Özel Araç Ulaşımı Durumu

İBB bünyesinde kurulu bulunan Ulaşım Planlama ve Ulaşım Koordinasyon Müdürlükleri, Pendik Belediyesinin talepleri doğrultusunda burada oluşan ve artarak devam edecek olan araç trafiği yükünü çözmek için, Tavşantepe Mezarlığı hizasında güney ve kuzey yan yolun birbirine köprü ile bağlanması projelendirmiş ve UTK kararı alınmıştır. Alınan utk kararı şekil 3.18'de gösterilmiştir. Bu projenin hayata geçirilmesi ile Pendik ve Sahil yolu ile olan bağlantı sağlanmış olacaktır. Pendik'in bu bölümünde topografik olarak gelişen ve uzun zamandır çözülmesi beklenen güney taraf ile kuzey taraf arasındaki kopukluk giderilmiş olacaktır. Burada servis ile ulaşımdaki pay ele alınmamış olup ulaşımda ki payının yüksek olduğu bilinmektedir.

### Şekil 3.18: Ulaşım İçin Alınan UTK kararı



Kaynak: İBB, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü

## 3.6 BÖLGEDEKİ TİCARİ HAYAT

2010 yıl sonu Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Sonuçlarına göre 1.105.101 milyon TL dir. (TÜİK 2010 yılı Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Sonuçları, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr))

Pendik'in GSYH içindeki payı ise Pendik Belediyesi verilerine göre, 0.004 olduğuna göre Pendik'teki hasıla 4.420,404 milyon TL dir. Bu rakam Türkiye ortalamasına göre iyi bir rakam olup, buradaki ticari hayatı en iyi analiz eden bir veri niteliğindedir. Önümüzdeki dönemde Pendik'te yapılmış olan ve yapılacaklara bakıldığında, Pendik'in GSYH den alacağı pay artarak devam edecektir.

Bu çalışmada küçük, orta ve ağır sanayi kuruluşları ele alınmamış olup, sadece bölgedeki alışveriş merkezleri, oteller, taşımacılık, sağlık, kamu yapıları ve turizm gibi ana başlıklar ele alınmıştır.

### 3.6.1 Alışveriş Merkezleri

Pendik'te altı adet büyük ölçekli alışveriş merkezi tablo 3.6 de belirtilmiştir. Dört adet beş yıldızlı otel tablo 3.7 de, şekil 3.19'da ise ViaPort AVM gösterilmiştir. 750



yat kapasiteli marina orta ve ağır sanayi üretim alanları, imalat aşamasında olan fuar alanı, uluslararası uçak bakım servisi gibi önemli cazibe odakları mevcuttur.

**Tablo 3.6 : AVM durumu ve uzaklıkları**

<b>Alışveriş Merkezin Adı</b>	<b>Kapasitesi</b>	<b>Bu Yere Olan Uzaklık</b>
Via –Port	Büyük Ölçekli	8,5 km
Neomarin	Büyük Ölçekli	2,6 km
Pendorya	Büyük Ölçekli	2,6 km
Metro	Büyük Ölçekli	2,6 km
Atlantis	Büyük Ölçekli	6,5 km
Marin Türk	Büyük Ölçekli	2,6 km

**Şekil 3.19: Viaport Alışveriş Merkezi**



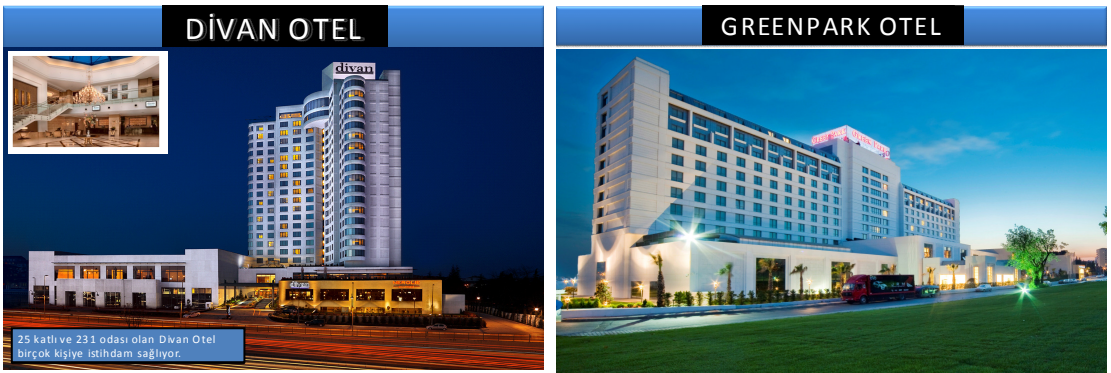
### 3.6.2 Oteller

**Tablo 3.7: Oteller ve uzaklıkları**

Otelin Adı	Oda Sayısı	Bu Yere Olan Uzaklık
Divan Otel	231	2,3 km
Greenpark Otel	1150	2,4 km
Via Otel	336	8,5 km
Airport Otel	128	6,5 km

Pendik'teki Otellerde doluluk oranları şu anda yüzde 40 dolaylarında seyir etmektedir. Kongre turizminde her geçen gün buradaki yatırımlara paralel olarak artış olmaktadır. Şekil 3.20'de iki büyük otelin görünümüleri verilmiştir. Uluslararası alışveriş turları ile ve Sabiha Gökçen Havaalanından sebeple otellerdeki doluluk oranlarında her geçen gün artış olmaktadır.

**Şekil 3.20: Bölgedeki iki büyük otelin görünümüleri**



### 3.6.3 Turizm ve Deniz Taşımacılığı

Pendik'te ulaşım odaklı gelişmelere paralel olarak iş, konaklama, alışveriş ve kongre turizmi her geçen gün artarak devam etmektedir. Çalışmamızın hayata geçirilmesi ile

birlikte eğlence turizmi de gelişecektir. Pendik Marina turizm hayatını canlandıran unsurlardan biridir. Toplamda 750 yat bağlama kapasitesine sahip olup, şu andaki doluluk oranları yüzde 95 seviyelerindedir. Marina ile birlikte yerli ve yabancı turistte nitelik olarak farklılıklar oluşmuştur. Pendik marina farklı niteliklerde bir dinlenme, eğlence ve alışveriş merkezi olmuş durumdadır. Şekil 3.21’de Pendik Marina’nın genel görünümü verilmiştir. Önümüzdeki dönemde sağlık turizmi, kongre turizmi, alışveriş turizmi ve eğlence turizmi artı yönde katlanarak artacaktır.

İstanbul’un en önemli deniz taşımacılığı limanı olan Ro-Ro taşımacılığı Pendik’tedir. Ro-Ro ile ilgili genel görünüm ve hat bilgileri şekil 3.22 ve şekil 3.23’te gösterilmiştir.

**Tablo 3.8 : Ro-Ro limanındaki hareketlilik durumu**

Toplam Alan	103.000 m2
Tır Parkı Alanı	530 Adet/Tır
Gemi Sayısı	8 Adet
Günlük İthalat	200 Adet/Tır
Günlük İhracat	200 Adet/Tır
Yıllık Toplam Hacim	146.000 Adet/Tır

*Kaynak:* Ro-Ro Liman Yetkilisinden Telefon İle Bilgi Alınmıştır

**Şekil 3.21: Pendik Marina**



**Şekil 3.22: Pendik Ro-Ro Hat Haritası**



Kaynak: ([www.unroro.com.tr](http://www.unroro.com.tr))

**Şekil 3.23: Pendik Ro-Ro**



### 3.7 KAMU YAPILARI VE SAĞLIK TESİSLERİ

#### 3.7.1 Kamu Binaları

Bu bölge tam olarak bir sağlık üssü olmuş durumdadır. Türkiye'nin en büyük Eğitim ve Araştırma hastanesi bu arazinin bitişiğindedir. Bu hastane Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi ve Tıp Fakültesi Hastanesi olarak kullanılmaktadır. Pendik Belediye binası ve yan tesisleri projelendirilmiş olup çalışma konusu arazimizin kuzey doğusunda 500 metre mesafededir. Yeni Belediye Hizmet binası görüntüleri şekil 3.24 ve şekil 3.25'te verilmiştir. Pendik hükümet konağı projelendirilmiş olup şekil 3.26'da gösterilmiştir.

Şekil 3. 24: Belediye Hizmet Binası ve Yan Tesisleri



Şekil 3.25: Belediye Hizmet Binası ve Yan Tesisleri



*Kaynak:* Pendik Belediyesi

### Şekil 3.26: Pendik Hükümet Konağı ve Yan Tesisleri

PENDİK BELEDİYESİ  
KAYMAKAMLIK ve SAĞLIK GRUP BAŞKANLIĞI HİZMET BİNASI



*Kaynak:* Pendik Belediyesi

### 3.7.2 Sağlık Tesisleri

Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi tablo 3.9’da hastane verileri ele alınmıştır. Tam kapasite ile çalışmaya başladığı zaman buradaki Trafik yükü oldukça artacaktır. Şu anda hastane ve çevresinde otopark sorunu mevcuttur. İETT ile yapılan görüşmelerde buradaki toplu ulaşımın kapasitesinin artırılması için yeni hatlar ve mevcut hatların hastane odaklı çalışmaları sağlanacaktır. Hastane genel görünümü şekil 3.27’de gösterilmiştir.

**Tablo 3.9: Marmara hastanesi verileri**

	Mevcut Durum	Kapasite
Hekim Sayısı (Asistanlar ile Birlikte)	690	1.300

Yatak Sayısı	550	550
Çalışan Sayısı	1.950	3.400
Günlük Hasta Sayısı	6.000	12.000

*Kaynak:* Marmara Üniversitesi Hastanesi

### Şekil 3.27: Marmara Üniversite Hastanesi



### 3.8 ÇEVREDEKİ YAPILAŞMADA TARİHSEL SÜREÇ

Aynı alana bitişik bir arazi olan eskiden Taş Ocağı ve Hayvan Pazarı olarak kullanılan bir alanın yıllar ile birlikte nasıl bir değişim ve süreç yaşadığı da örnek olacak bir tarzda ele alınmıştır.

İstanbul ili Pendik İlçesi'nde Dolayoba Mevkii olarak bilinen Fevzi Çakmak Mahallesi'nde yapılaşma da bu tür çarpık yapılaşmalardan birisidir.

Fevzi Çakmak Mahallesi'nde, 1982'ye kadar Şekil 3.28'de de görüldüğü üzere mülkiyeti Hazine Müsteşarlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Pendik Belediyesi ve

özel mülkiyet (resmin içerisinde işaretlenmiş alan) olan 191 (891) parseldeki 253.848,69 m2 alanda her hangi bir yapılaşma bulunmamaktadır. Ayrıca resimden söz konusu alanın doğu-batı-güney taraflarında yapılaşma olduğu ve yapılaşmanın bu bölgeye doğru baskı yaptığı da fark edilmektedir. Alanın kuzey tarafında ise henüz bir yapılaşma meydana gelmemiştir.



1980'li yıllardan 1990'lı yılların başına kadar geçen yaklaşık 10 yıllık süre zarfında söz konusu alanın kuzeyi dâhil her yönden yapılaşmaya başlamıştır. Bu yapılaşma, arsa-arazi işgali şeklinde olmuş ve nihai olarak 1996 yılına gelindiğinde şekil 3.29'da görüldüğü şekilde işgalli bir durum ortaya çıkmıştır. Söz konusu arazinin şimdiki durumu şekil 3.30 da görüntülenmiştir.

**Şekil 3.29: Taşocağı Arazisinin 1996 tarihli görüntü**







### 3.9 PLANLAMA ESASLARI

Plansız çalışan kimse, ülke ülke dolaşıp hazine arayan bir insana benzer. (Descartes)  
Plan, bir amaca ulaşmada izlenecek yol ve davranış biçimini gösterir. Planlama ise bir yöneticinin ileriye bakmasına ve kendine açık olan seçenekleri bulmasına yardım eden bir süreç olarak düşünülebilir. Planlama “dar” ve “geniş” anlamda olmak üzere iki biçimde tanımlanabilir. Geniş anlamda planlama; şimdiki veriler ve gelecekteki muhtemel gelişmelerin ışığı altında belli bir amaca ulaşmada izlenecek yolu gösteren bir süreç olarak tanımlanabilir. Dar anlamda planlama ise; neyin, ne zaman, nasıl, nerede ve kim tarafından yapılacağı önceden kararlaştırma sürecidir. (Özgün Ekonomi ve Makale Arşivi, <http://www.ekodialog.com> 2011)

Toprağın verimli şekilde işletilmesini, işletilmesinin korunmasını, birim alandan azami ekonomik verimin alınmasını, tarım üretiminin sürekli olarak artırılmasını, değerlendirilmesini ve buralarda istihdam imkânlarının artırılmasını, Kurum ve Kuruluşların tarım dışı taleplerinin dikkate alınması ve tarım toprakları dışında kalan alanlarda ihtiyaca cevap verecek alternatif alanları belirlenmesi, Mevcut ve gelecekteki her türlü kullanım taleplerinin en uygun yerlerde karşılanması. Başka bir tanımla; ülkesel ve bölgesel çevre kaynaklarının rasyonel olarak kullanılmasını sağlamak için: tarımsal üretim, sanayi, rekreasyon alanları, şehirselleşim, turizm, orman ve mera gibi araziye yönelik faaliyetlerin bir arada değerlendirilmesidir. (Tarım Reformu Genel Müdürlüğü Çalışması, <http://www.tarimreformu.gov.tr> 2012)

**Şekil 3.31: Arazi kullanım verileri**



Kaynak : Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Resmi Sitesi

### 3.9.1. Planlama Süreci

**Thomas Adams** kent planlamasını “Toplumsal ve iktisadi gereksinimleri göz önünde bulundurarak kentlerin fiziksel gelişmelerinin biçimlenmesine bir yön vermekle ilgili sorunlarla uğraşan bir bilim, bir sanat ve uğraş alanı” olarak tanımlar.

Önceden planlamanın önemini vurgulamak için, Pendik ilçesinde bir birine komşu olan iki alanı mukayeseli olarak görmemizde yarar olduğu kanısındayız. Planlama ile birlikte sosyal yapının ve sosyal donatının nasıl değiştiği ve yaşam alanlarının daha çağdaş bir seviyeye ulaştığı görülmektedir. Planlamadaki mukayese şekil 3.32 ve 3.33 te gösterilmiştir.

**Şekil 3.32: Planlamada Mukayese**



**Şekil 3.33: Planlamada yol durumundaki değişimler**



*Kaynak* : Pendik Belediyesi, Planlama Müdürlüğü

Planlama bir süreç içinde yürümekte olup izlenecek yol ve yöntemler Kanun Tüzük ve Yönetmelikler çerçevesinde yürümektedir. Süreçler “Bkz.EK 1” daha detaylı olarak Planlama bütünlüğü, Planlamada çok boyutlu uzun dönem, Katılım ve karar alma, Şeffaflık ve karar verilebilirlik, Uzmanlık, Yer seçimi özgünlük ve gereksinler, Etaplama ve Uygulamanın izlenmesi gibi konu başlıkları ele alınmıştır.

### **3.9.2 Planlama Aşamaları**

Planlama aşamaları ele alınmış olup “Bkz.EK 2”

### **3.9.3 Nazım İmar Planı Yapım Süreci**

Bu bölümde 1/5000 lik bir planlamanın geçtiği aşamalar aktarılmıştır. “Bkz.EK 3”

### **3.9.4 İmar durumu ve İmar Terimleri**

Bu bölümde Nazım imar planı, Uygulama imar planı, İlave imar planı ve imar planı başlıkları ele alınmıştır. “Bkz.EK 4”

### **3.9.5 Yasal Durum**

Yasal durum ve ilgili kanunlar tez içinde fazla yer kaplaması sebebi ile, Yasal durum ve ilgili kanunlar için “Bkz.EK 5” bu bölümde, 3194 Sayılı İmar Kanununa göre Arazi ve Arsa düzenlenmesi, İmar Kanunu 18. Uygulama yönetmeliği, Boru Hatları Çevresinde Yapılaşma Şartları Yönetmeliği, Kent Planlamasında Maden Alanlarında Hukuki Boyut, T.C. Anayasası (Maden Sahaları), Maden Kanunu ve Çevre Kanunu ele alınmıştır.

## **4. BULGULAR**

Temel insan ihtiyaçları göz önüne alındığında ve modern planlamanın gerekleri doğrultusunda bakıldığında burada olması gereken sosyal yapı ele alınmıştır.

Pendik'te ve İstanbul'da son yıllarda AVM sayılarında hızlı bir artış olmuştur. Zaten Pendik çarşısı güçlü bir ticari fonksiyona sahip olup, iller arası bir çekim kuvveti vardır. Pendik'in turizm kenti olma yönünde adım atması için gerekli olan ve temel talepler göz önüne alınarak oluşturulan ana yapılar ele alınarak işlenmiştir.

Bu doğrultuda buradaki ana yapı tek tek ele alınarak işlenmeye çalışılmıştır. Kısacası burada oluşturulacak alanlar nelerdir? Ne sağlayacaktır? Getirisi nedir?

### **4.1 ARAZİ KULLANIMI**

Tezimizin konusu olan Ytong ve çevresi arazinin gelecekte nasıl bir yapıya kavuşturulması ele alınarak çalışma içinde ön görülen imalatlar incelenmiştir.

### **4.2 ÇALIŞMADA PLANLAN İMALATLAR**

Bu kadar kıymetli bir alanın kamunun yararına planlarken, bölgedeki sosyo ekonomik yapı göz önüne alınmıştır. Gelişen ve değişen Pendik'e katkı sağlayacak unsurlar değerlendirilmeye çalışılmıştır.

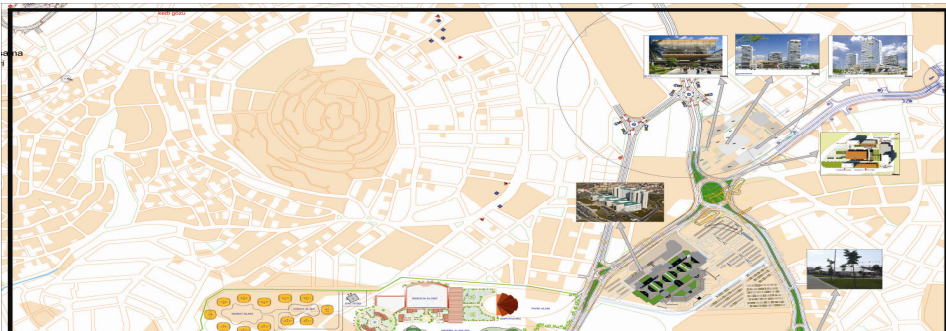
#### 4.2.1 Çalışmada Neler Olacak

Çalışmada olması düşünülen imalatlar ele alınarak tanıtılmaya çalışılmıştır. Ele alınan imalatlar tablo 4.1’ de gösterilmiştir. İmalatların harita üzerindeki konumu şekil 4.1’de, ve şekil 4.2’de görülmektedir.

**Tablo 4.1 : Olması Planlanan İmalatlar**

	<b>DÜŞÜNÜLEN İMALATLAR</b>
<b>1</b>	<b>Golf Sahası</b>
<b>2</b>	<b>Spor Alanları</b>
<b>3</b>	<b>Otel</b>
<b>4</b>	<b>Seyir ve Piknik Terasları (Mesire Alanı)</b>
<b>5</b>	<b>Akua Park ve Havuz</b>
<b>6</b>	<b>Semt Merkezi</b>
<b>7</b>	<b>Sabit Organik Pazar</b>
<b>8</b>	<b>Alışveriş Merkezi</b>
<b>9</b>	<b>Binicilik Kulübü</b>
<b>10</b>	<b>Az Katlı Lüks Konut</b>
<b>11</b>	<b>Otobüs ve Minibüs Durakları</b>
<b>12</b>	<b>Koşu ve Gezi Parkurları</b>
<b>13</b>	<b>Restaurant</b>
<b>14</b>	<b>Katlı Otopark</b>
<b>15</b>	<b>Muhtelif Ticari Fonksiyonlar</b>
<b>16</b>	<b>Teleferik</b>
<b>17</b>	<b>Dini Tesis Alanı</b>

**Şekil 4.1: Tasarlanan İmalatların Araziye Oturtulması**



**Şekil 4.2: Tasarlanan İmalatların Araziye Oturtulması**



#### **4.2.2 İmalatların Fonksiyonları**

Burada oluşturulacak alanlar nelerdir? ne sağlayacaktır? getirisi nedir? bunların bir bölümünü ele alırsak;

##### **4.2.2.1 Katlı Otopark**

Metronun 2014 yılında ulaşıma açılması ile birlikte Kadıköy’de, Şişli’de veya başka bir noktada işi olan x kişi, arabasını bu otoparka bırakarak yolun geri kalan kısmını hızlı, güvenli, konforlu ve ucuz olan metro ile tamamlayacaktır. Metronun açılması ile birlikte yaklaşık 35.000 kişinin ilk etapta yolculuk yapacağı İstanbul Ulaşım Raporuna konulmuştur. (İstanbul Ulaşım A.Ş. (Kadıköy – Kartal- Kaynarca Metro Projesi Mali ve Ekonomik Fizibilite Raporu)

Bu durumda metro ile yolculuk yapacak olan yaklaşık 35.000 yolcunun yüzde 2’ye yakın bir bölümünün bu yöntemi kullanacağı varsayılırsa, metro kullanıcılarına yönelik otopark ihtiyacı yaklaşık olarak 600 adet etmektedir. Buradaki diğer toplam aktiviteler, Organik Pazar vs düşünüldüğünde, burada en az 2500 - 3000 araçlık bir otoparkın olması gerekmektedir. Tablo 4.2’de otopark ihtiyaç durumu gösterilmiştir. Bu otopark buradaki diğer tüm aktivitelere katılacak olanlara da hizmet sunacaktır. Planlama sahasının bir çok bölümüne araç ile girilemeyeceği için buradaki otoparkın tüm ihtiyacı karşılayacak boyutta olması gerekmektedir. Otopark yerin altına doğru inilerek üç kat olarak inşa edilecek olup, otoparkın üst zemini organik Pazar olarak düzenlenip, hizmete sunulacaktır. Bu otopark kısa sürede kendini amorti edebilecek kapasiteye sahip olup, sonraki dönemlerde artı gelir getirecektir.

#### **Şekil 4.3 : Otopark resmi**





İstanbul Otopark yönetmeliği esas alınarak, otopark verileri bulunmayan bazı kalemlerde tahmini rakamlar ve veriler ile ihtiyaç duyulacak otopark rakamları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Bu tabloda, konut, az katlı lüks konut, semt merkezi ve otel'in otoparklarının kendi içinde çözüleceği var sayılarak hesaba dahil edilmemiştir. (İstanbul otopark yönetmeliği, <http://www.ibb.gov.tr> 2012)

**Tablo 4.2 : Otopark İhtiyaç Çizelgesi**

S.NO	OTOPARK İHTİYACI OLAN İMALATLAR	YAKLAŞIK m2	OTOPARK İHTİYACI
1	Golf Sahası	60.000 m2	200
2	Spor Alanları	10.000 m2	135
3	Seyir ve Piknik Terasları (Mesire Alanı)	7.000 m2	250
4	Akua Park ve Havuz	2.000 (kişilik)	100
5	Sabit Organik Pazar	10.000 m2	100
6	Alışveriş Merkezi	40.000 m2	800
7	Binicilik Kulübü	Tahmini	80
8	Otobüs, Minibüs ve Metro Durakları	Tahmini	600
9	Koşu ve Gezi Parkurları	Tahmini	20
10	Restaurant ve Cafeler	3.000 m2	100
11	Muhtelif Ticari Fonksiyonlar	Tahmini	100

12	Dini Tesis Alanı	1.500 m2	50
<b>TOPLAM OTOPARK İHTİYACI</b>			<b>2535 Adet</b>

#### 4.2.2.2 Organik Pazar

İstanbul Anadolu yakasında Belediyeler tarafından küçük çaplı organik Pazar satış yerleri oluşturulmasına rağmen bu oluşturulan bu pazarlar artan ihtiyaca cevap verememektedirler ve bu pazarlar haftanın belli günlerinde hizmet sunabilmektedirler. Burada düşünülen organik Pazar sabit olacak olup haftanın yedi günü açık olacaktır. Şekil 4,4'te organik Pazar resmi görülmektedir. Burada üreticiden tüketiciye direkt satış yöntemi uygulanacağı için fiyatlar benzerlerine göre daha ekonomik olacaktır. Burada sürekli bir denetim olacak olup, sertifikasız hiçbir ürünün satışına izin verilmeyecektir. Yakın köylerdeki vatandaşlarda burada ürünlerini satma imkânı bulabileceklerdir. Bu Pazar her gelir gurubuna yönelik ürünlerin satıldığı bir yer olacaktır. Bu pazarların artırılması ile sağlıklı ulaşılabilir bir beslenme ağı kurulacak olup, Ülkemizin tarımsal potansiyelini canlandıracaktır. Türk çiftçisinin bu paha biçilmez ürünlerini pazarlayacağı bir mekân olacak olup, organik tarımda Dünya ile rekabet edebilecek kabiliyetlere ulaşmasına da yardımcı olacaktır.

Rakamlarla Dünyada Organik Tarım ele alındığında; ABD: Ekonomik krize rağmen, organik sektör 2009'da yüzde 5 büyüdü ve Pazar 24.8 milyar dolara ulaştı. Konvansiyonel sektöre aynı sürede sadece yüzde 2 büyümeye gösterdi. Almanya, Fransa ve İngiltere Avrupa'nın organik liderliğini devam ettiriyor. 2008'de sektör yüzde 10 oranında büyümüş.

Fransa: Araştırmalara göre Fransa'da her ay 300 çiftlik organik tarıma geçiyor.

Avusturya: 2010'un ilk dört ayında organik sektör yüzde 30 oranında büyüdü. Bu oran Hollanda'da yüzde 11, Polonya'da yüzde 7 ve Çekoslovakya'da yüzde 11 (Gizem Altın Nance, Buğday Derneği İletişim Direktörü <http://www.ekolojikpazar.org> ).

**Şekil 4.4: Organik Pazardan Görüntü**



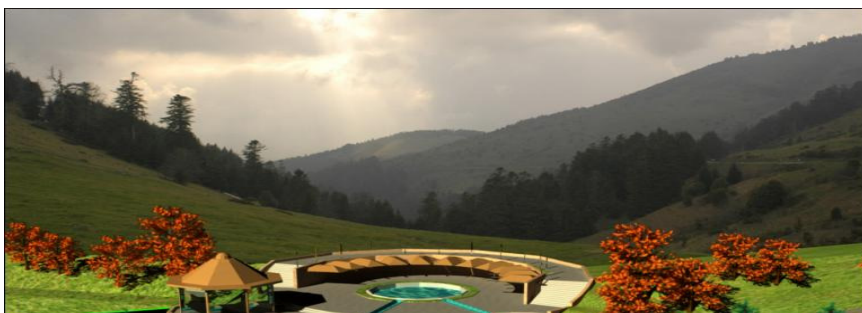
#### 4.2.2.3 Seyir Terasları (Mesire Alanı)

Bu alandaki arazinin pendik yönüne doğru meyilli ve kısmen dik olan yerlerinde seyir terasları oluşturulacaktır. Buralar tam anlamı ile bir piknik alanı olacaktır. Yapılan düzenleme ile kullanıcılar isterlerse doğalgaz, isterlerse elektrik ve isterlerse kömür ile ızgaralarını yapabileceklerdir. Bu sistem Türkiye’imizde ilk olacaktır. Buralar her gelir gurubunun faydalanacağı alanlar olacaktır. Alt gelir gurubundaki insanlar küçük katılım payları ile buralardan aileleri ile birlikte yararlanacaklardır. Şekil 4.5 ve şekil 4.6’da seyir terasları genel görünümleri verilmiştir.

**Şekil 4.5: Seyir Terasından Görüntü**



**Şekil 4.6: Seyir Terasından Görüntü**



#### **4.2.2.4 Hara ve Binicilik**

Günümüz şehir hayatında ulaşılmaz gibi duran bu hizmetin herkese ulaştırılması planlanmıştır. Şehir insanın en çok mahrum olduğu etkinliklerin başında hayvanlar ile olan temastır, iletişimidir. Burada binicilik kulübü eli ile at binme alanları oluşturulacak olup, günlük olarak gelen ziyaretçilere hizmet sunduğu gibi, spor dalı olarak ta çalışmalar ve aktiviteler yapılacaktır. Hara ve binicilik kulübü ile ilgili görsel şekil 4.7’de gösterilmiştir.

#### **Şekil 4.7: Binicilik Kulübünden Görüntü**



#### 4.2.2.5 Aquapark ve Havuz

Günümüz eğlence anlayışında en önemli yeri tutan etkinliklerin başında gelmektedir. Anadolu yakasında şu ana kadar yapılanlarda bu büyüklükte ve çapta bir ilk olacaktır. Bu havuz ve aquapark yaz kış demeden yılın 12 ayı hizmet sunacaktır. Örneğin; 365 gün sağlıklı yaşam için Çorlu halkına hizmet veren, Atlantis Aqua Park 8 bin metrekare üzerine kurulu olup 2 büyük, 1 kaydırak ile 1 çocuk havuzu olmak üzere toplam 4 havuzla hizmet vermektedir. (<http://www.lpghaber.com> 2011) günlük ortalama ziyaretçi sayısı 300 kişidir. Çorlunun köyler ile birlikte nüfusu 225 bin 244 Pendik'in Nüfusu ise 585.000 dir kaldı ki bu proje tüm İstanbul, Anadolu yakasına hitap edecek büyüklükte olacaktır. Nüfus farkı ve ulaşım aksları ve imkânları düşünüldüğünde buradaki ziyaretçi sayısının Çorlu'dakinin en az üç dört katı olma olasılığı ile hesaplandığında, burada yapılacak olan aqua park için ortalama günlük olarak 900 kişinin ziyaret etmesi beklenmektedir. Buna göre buraya yıllık olarak toplamda 250.000 ile 300.000 kişinin ziyaret etmesi ve aktivitelerden yararlanması beklenmektedir. Aquapark görseli şekil 4.8'de ve şekil 4.9'da gösterilmiştir. Burada yıllara göre süreklilik arz edecek bir gelir elde edilecektir. Buradaki hizmetin sunulması sırasında toplumun değer yargıları göz önüne alınarak belli saatlerde veya

belli günlerde burasının sadece hanımlara tahsis edilmesi yararlı olacaktır. Yine çocuklar için ayrı, minik alanlar oluşturulacak olup, aileleri ile gelen çocuklarında usta gözetmenler gözetiminde eğlenmeleri sağlanacaktır. Bu alanda Plaj Voleybolu, Su Kaydırakları, Basketbol, Fittnes, Aerobik, Sauna gibi aktivite alanları olacaktır.

**Şekil 4.8: Aquapark Görüntüsü**



**Şekil 4.9: Aquapark Görüntüsü**



#### 4.2.2.6 Golf Sahası

Gelişen Türkiye'mizin yeni yüzü olan Pendik'te bu alan turizmde yeni yüzü olmaya aday bir mekan olacaktır. Burada oluşturulacak golf sahaları uluslar arası turizmi hedeflemekle birlikte bu alana ilgi duyup yeterli alan bulamayan insanımıza da yarayacak bir mekan olacaktır. Bir spor dalı olarak ta yaygınlaşması sağlanacaktır. Bu alan burada oluşturulacak oteller kanalı ile işletileceği gibi bu alanı üstlenecek bir kulüp aracılığı ile de işletilebilir. Kullanıcılardan buranın bakım masraflarını sağlayacak boyutlarda bir katılım bedeli alınacaktır. Buradan bakıldığında üst gelir gurubuna aitmiş gibi duran bu spor dalı her gelir gurubunun kolayca ulaşabildiği ve yapabildiği bir spor dalı olacaktır. Şekil 4.10'da golf sahası görüntüsü verilmiştir.

**Şekil 4.10: Golf Sahasından Görüntü**



#### **4.2.2.7 Az Katlı Lüks Konut Ve Konut**

Buradaki temel hedef ve amaç burada yapılacak olan ve herkesin kullanımına açılacak olan diğer aktivite sahalarının bu kaynakla yapılmasının sağlanmasıdır. Bu konutlar buraya pozitif yönde bir değer katacaklardır. Buranın bir çekim merkezi olması için öncü güç olacaktır.

Şahıs arazilerinde orta sınıfın yararlanacağı konut alanları oluşturulacaktır. Bu konutların sayısı ve kat yükseklikleri mevcut imar kanunu çerçevesinde olacaktır. Buralara sağlanacak olan araç ulaşım yolları mümkün mertebe azaltılarak, mevcutta bulunan mahalle ile ve yol ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanacak biçimde planlanmıştır.

#### **4.2.2.8 Restaurant ve Cafeler**

Burada her etkinlik grubu alanında restaurant ve cafeler olacaktır. Şekil 4.11'de görüntülenmiştir. Buralar büyüklüğüne ve niteliğine göre her gelir gurubu üyesine hizmet sunacaklardır. Buradaki bu fonksiyonlar yılın her döneminde hizmet sunacaklardır.

#### **Şekil 4.11: Restaurant -Cafe Görüntü**





#### **4.2.2.9 Semt Merkezi**

Projede, bölgedeki yaşam kalitesini zenginleştirecek, form, malzeme, estetik olarak kent kimliğinin gelişmesine katkı sağlayacak, bölge halkının kolaylıkla ulaşabileceği sosyal ve kültürel işlevlere kapalı ve açık mekânlar sağlamak amaçlanmıştır.

Kapalı mekânlar dört blok olarak tanımlanmış; A Blok olarak tanımlanan yapıda, bölge nüfusunun sağlık hizmetleri gereksinimini karşılamak amacıyla aile sağlığı merkezi, ayrıca özellikle bölgedeki bayanların kent kültürü ve metropolde yaşama konusunda donanımlarını artırmak hedeflenmiştir. Bloкта kurs alanları eğitim salonları spor alanlarının yanında bayanlarımızın gelir elde etmelerine katkıda bulunmak amacıyla sergi ve satış alanları tasarlanmıştır. Anne ve çocukların bir arada olması düşünülerek kreş gündüz bakım evi, çocuk oyun kulübü, etüt merkezi

kütüphane gibi her yaş grubundaki çocuğa hizmet veren mekânlar yine bu blokta tanımlanmıştır. Şekil 4.12’de gösterilmiştir.

B blok olarak tanımlanan yapıda, günlük sosyal hayatın ihtiyaçlarını karşılayacak, fiziki tesislerin sağlanması amacıyla; ticaret alanları, sivil toplum örgütlerine ev sahipliği yapabilecek mekânlar, kültürümüzün vazgeçilmezi, olan düğün nişan vb törenlerin yapılabileceği büyüklükte bir restoran ve sosyal dayanışmayı artırmak ve etkileşimi sağlamak amacıyla da sosyal yardım alanlarının yer alması öngörülmüştür. C blok olarak tanımlanan yapı sanatsal faaliyetlerin gelişmesi amacıyla tiyatro ve benzeri sahne etkinliklerine ev sahipliği yapacak bir yapı olarak düşünülmüştür. Yapı içindeki eğitim alanları ve gençlik merkezi ile meydana katılmaktadır.

D blok olarak tanımlanan yapı ise yarı olimpik yüzme havuzu ve spor alanları ile bölge halkının yanında tüm Pendik halkının ilgisini bölgeye çekebilecek niteliktedir. Projede meydan, aktif ve pasif rekreasyon alanları bir arada düşünülerek kentliye daha dinamik bir yaşam alanı sunması hedeflenmiştir.

#### **Şekil 4.12 : Planlanan Semt Merkezi**



#### **4.2.2.10 Otel ve Alışveriş Merkezi**

Burası tam anlamı ile bir sağlık, turizm ve ticaret merkezi olacağı için, burada kongre turizmi ve ticari seyahatlerde duraklama ve konaklama merkezi olacaktır. Pendik marina ile, fuar alanı ile, finans ve ticaret alanları ile, havaalanı ile, İstanbul'un gelişen yeni yüzü olan bir ilçedir. Bu tür fonksiyonlu yerler için genellikle şahıs arazileri kullanılacak olup, buraların işlevi ve yapısı konusunda fikir beyan edilmemiştir.

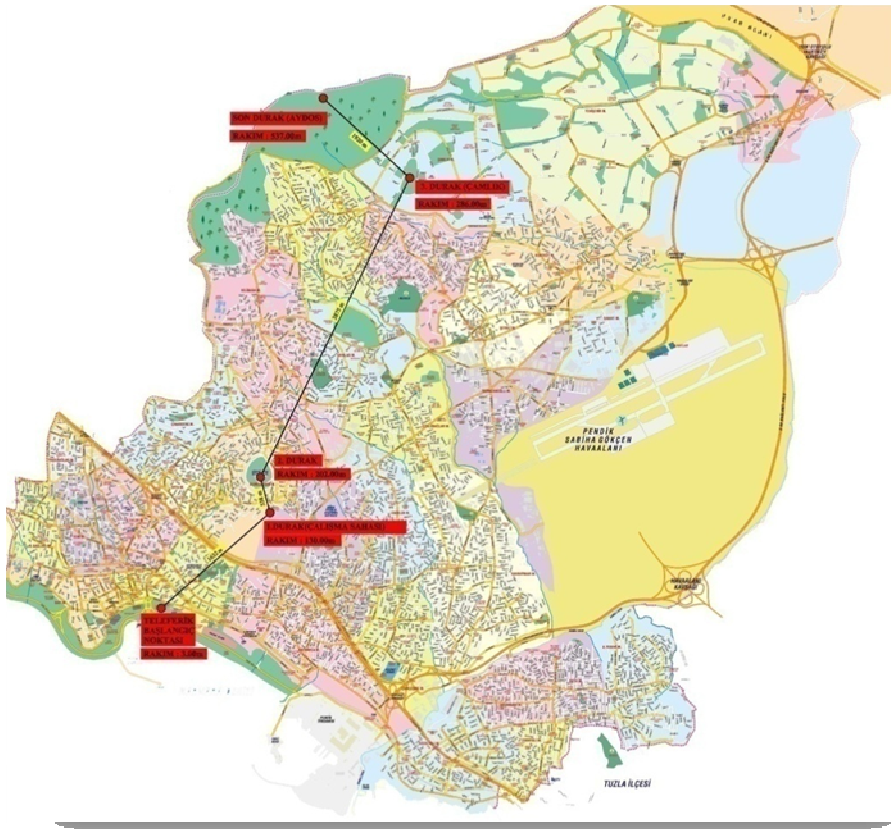
#### **4.2.2.11 Teleferik**

Pendik sahili Anadolu yakasının en etkili çarşılarından birine sahiptir. Pendik pazarı iller arası üne sahip bir pazardır. Marina ile pendik sahili daha da canlanmış olup, her gelir seviyesinde insanın kendine özgü bir etkinlik alanı bulduğu bir ilçe haline gelmiştir. Teleferik kendi başına bir çekim merkezi oluşturacaktır. Buradan bakıldığında Pendik sahilden çalışma sahamızda bulunan seyir teraslarına bağlanması, oradan da Pendik Gözdağına, çamlık mahallesine ve Aydos tepesine bağlantılı bir teleferik çalışması yapılması planlanmıştır. Bu çalışma ile çevre ilçeler arasından bir adım öne geçilecektir.

Teleferik ulaşım aracı dışında tutulup bir eğlence ve etkinlik aracı olarak düşünülmelidir. Her Pendiklinin bu güzel yolculuğu yaparak ilçesini, çevresini ve doğasını tanıması için bir fırsattır. Haftanın bir gününde halk günü uygulanması ile alt gelir gurubunun da faydalanması sağlanmalıdır. Teleferik ilk etapta iki duraktan ibaret olup, ileride çamlık mahallesine ve oradan da Aydos (İstanbul'un en yüksek Tepesi) tepesine ulaştırılmalıdır. Şekil 4.13'de teleferik hattı Pendik haritası üzerinde gösterilmiştir.

Teleferik kurulumu maliyetli bir iş olup, imalatın yap işlet devret modeli ile yapılarak işletilmesi önerilmektedir.

**Şekil 4.13 : Planlanan Teleferik Güzergahı**



#### **4.2.2.12 Eğitim**

Buradaki semt merkezi muhtelif eğitim çalışmalarında öncü rol oynamakla beraber, binicilik kulübü, golf sahası, açık ve kapalı yüzme havuzları aynı zamanda belli dönemlerde eğitim amaçlı kullanılacaklardır. Ayrıca seyir teraslarının bulunduğu alanda küçük ölçekli bir park ve peyzaj düzenleme kurs bölümü konulması düşünülmektedir.

#### **4.2.2.13 Diğer Ticari Alanlar**

Benzinlik, oto kuaförü gibi alanlar olacak olup, bu tür fonksiyonlu burada oluşacak araç giriş çıkışlarında temel ihtiyaçları gidermek için kullanılacak olup, burada oto kuaför alanları düşünülmüştür. Burada oluşturulacak olan bu tip ticari fonksiyonların iki temel amacı bulunmaktadır. Birincisi buralardan sağlanan gelir ile diğer kısımların finansmanının sağlanması, ikinci si ise burada oluşacak bu yöndeki talebi karşılamaktır.

#### **4.2.2.14 Dini Tesis Alanı**

Kullanıcılara ve yörede ikamet edenlere hizmet edecek orta büyüklükte bir cami yapılacaktır. Mimari olarak buradaki yapıyı kucaklayacak biçimde tasarlanacaktır.

## 5. TARTIŞMA VE SONUÇ

### 5.1 TARTIŞMA

Bu alan maden sahası olması ve kısmen boru hattında kalması ve bu alanın bir bölümünde Prefabrik Yapı Elemanları fabrikasının bulunması sebebi ile yapılaşmamış bir alandır. Burası bu hali ile korunmasa idi çoktan bildik klasik çarpık ve kaçak yapılaşmanın kurbanı olmuştu. Bu hali ile burasının yapılaşmadan kalması ve ulaşım çeşitliliğinin merkezi konumuna gelmesi ile burası paha biçilmez öneme sahip bir alan haline gelmiştir.

Bu aşamada modern planlama teknikleri göz ardı edilirse burası da bildik betonlaşmanın kurbanı olacaktır.

Bu açıdan Pendik'in temel ihtiyaç tespiti yapılarak bu alanın sosyal donatı alanı olarak iş, eğlence ve konaklama fonksiyonları ile birlikte çevreci bir anlayış ile planlanmasının ve sonrasında imalatlarının yapılmasıdır.

Çalışmamızda baştan beri savunduğumuz ve bu alanın ulaşım odaklı olarak insan temel ihtiyaçlarına ve gelişen üst seviye ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir yapıya kavuşturmadır.

Bu durumda baştan beri tezimizin merkezine oturttuğumuz toplu ulaşım ve ulaşım odaklı planlama ve bunun buraya katacağı artı değerler ele alınarak çalışmaya yapıldı. Görüldü ki bu alan kendi kendini finanse edebilen ve sürekli gelir getirebilen bir yapıdadır. Çağımızda hizmet sektörü sanayi sektörünün önüne geçmektedir. Turizm ve buna bağlı olarak eğlence ve dinlence tesisleri bu sektörün ana kaynaklarını oluşturmaktadır.

Buradaki organik Pazar kendi başına bir çekim merkezi oluşturacaktır. Teleferik iyi işletilirse Pendik Belediyesi'ne ciddi manada bir gelir getirecek unsur olacaktır. Aquapark bu bölgenin ilklerinden bir olacağı için sürekli bir gelir kaynağı olacaktır. Seyir terasları, mini golf alanı, semt merkezi ve benzer tasarlanan ünitelerin her biri kendi başına birer çekim merkezleridirler.

Bu kadar çok yapılı bir ulaşım ağı içinde kalan ve boş durumda yapılaşmamış bir halde kalan kaç tane yer vardır? Belki de bu sonuncusu olabilir o bakımdan en iyi şekilde değerlendirilmelidir.

## 5.2 SONUÇ

Atatürk, bir konuşmasında şöyle demektedir:

*“İnsan, mensup olduğu milletin varlığını ve mutluluğunu düşündüğü kadar, bütün Dünya milletlerinin huzur ve refahını da düşünmelidir. Kendi milletinin mutluluğuna ne kadar önem veriyorsa, bütün dünya milletlerinin mutluluğuna hizmet etmeye, elinden geldiği kadar çalışmalıdır.”*

PARLAK Bekir (Yeni şehircilik anlayışı):

*“Bugün Türkiye geneline baktığımızda kentlerimizde, ama bilhassa metropollerimizde denetimsiz ve sınırsız bir yayılma süreci gözlemlenmekte, kentin kendisini koruyamadığı ve bu haliyle birçok sosyal ve ekonomik sorunlara kaynaklık ettiği izlenmektedir. Bunun önüne geçmek için, kent ve çevresini insan merkezli olarak yeniden ve bütünsel bakış açısıyla ele almak, kentin kendisini koruyacak ve sürdürülebilir kentsel büyümeyi mümkün kılacak yeni yöntemler geliştirmek, yasal ve kurumsal zemin ve uygulama araçlarını buna göre oluşturmak gerekmektedir.”*

Böyle bir kentsel planlama çalışmasında akıllı büyüme hedefi çerçevesinde;

- a. Bu bölge gelişen ve büyüyen bir alt merkez konumunda olup, bu merkez ana toplu taşıma aksları ile bağlantılı olması sebebi ile kentin tamamına erişimi sağlamaktadır.
- b. Kendi içinde ise karışık bir arazi kullanım yapısı uygulandığı, özellikle yürüme mesafesinde farklı kentsel fonksiyonlar önerilerek, çoklu fonksiyonel bir yapı oluşturulmuştur.
- c. Çalışmanın tamamında, yapılan tasarımda yaya dostu bir anlayış olması gerektiği vurgulanarak planlamaya işlenmiştir.

- d. Bölgede estetik bir kentsel dönüşüm amaçlanmış olup, bu unsur çalışmaya yansıtılmıştır.
- e. Gelişen bu alt merkezde kısa mesafeli yürüme yolculukları ile farklı fonksiyonlara erişim amaçlanarak çalışmaya yansıtılmıştır.
- f. Yeşil korunarak ve artırılarak sosyal ve eğlence fonksiyonları ile birlikte ele alınmış olup, komple yaşam alanları oluşturulmuştur.
- g. Bölgede yaşayanların hayat kalitelerinin yüksek olmasının planlandığı gibi, her hayat standart'ında insanın kullanabileceği alanlar planlanmıştır.
- h. Kısacası alt merkezin tüm şehir ile bölgesel ve kendi içinde yerel ulaşımının sürdürülebilir ulaşım hedefleri doğrultusunda düşünülmüştür.
- i. Kent bütününde bölgesel düşünüp yerel (ele alınan bu alt bölgede) hareket ederek önemli sonuçların alınabileceği anlatılmaya çalışılmıştır.
- j. Bu bölge toplu taşıma odaklı gelişim için önemli bir örnek teşkil ettiği için ele alınmıştır.

Bu çalışma ile insanların huzur ve refahının artırılması, Pendik'imize bir artı değer katılması hedeflenmiştir

Boş kalan (yapılaşmamış) bu büyüklükte bir alan günümüz koşullarına uygun bir planlama anlayışı ele alınmış olup, kamunun azami bir ölçüde yarar sağlayacağı ve vakit geçireceği alanlar planlanmıştır. Her gelir seviyesindeki insanın gönül rahatlığı ile kullanabileceği alanlar yaratılmaya çalışılmıştır.

Gelişmiş şehirlerde böyle bir alanı oluşturmak çok zor ve pahalı bir işlem gerektirmektedir. Bunun için kentsel dönüşüm çalışmaları yapılması buradaki mevcut yapı stokunun başka alanlara kaydırılması ve en önemlisi burada oluşan kent kültürünün değiştirilmesini gerektirmektedir. Oysa bu alanda bu ve benzeri gibi hiçbir problem mevcut değildir. Bu alan bir şanstır ve doğru kullanılması bu aşamadan sonra bir zorunluluktur.



## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- Kaya, E., 2007, *Belediyelerde Toplam Kalite Yönetimi*. İstanbul: İlke Yayınları, s.2
- Kaya, E., 2007, *Kentlileşme*. İstanbul: İlke Yayınları, s.3
- Kaya, E., 2010, *Yerel Kalkınma Yönetim*, İstanbul: İlke Yayınları, s.5
- Abrams, C. (Derleyen: Ayten Çetiner), 2010, *Şehirlerde Arazi Kullanışı Sorunu*
- Parlak B., 2011, *Yeni şehircilik anlayışı*, İstanbul

### ***Sürekli Yayınlar***

Arş.Gör. Kara, F., Yrd. Doç. Dr. Demirci, A., Arş.Gör. Kocaman S., 2008,  
*İstanbul'un Açık Rekreasyon Alanlarının Değerlendirilmesi*, Marmara  
Coğrafya Dergisi, s.s. 76-95

Türel, H.S., Küçükerbaş, E.V., 2005, *Kentsel Kamusal Dış Mekanlara Yönelik  
Master Plan Oluşturma Çalışmalarının Ege Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde  
Ortaya Konulması*, Ege Üniv. Ziraat Fak. Derg. s.s. 167- 178

### ***Diğer Yayınlar***

Sesli, F.A., Karadavut E., 2009, *İmar Planı Değişikliklerinin Plan Bütünlüğüne Etkilerinin İncelenmesi*, TMMOB Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi

Özbey D., (2005) *Açık Ocak Madenciliği Sonrası Onarım Çalışmalarında Peyzaj Mimarlarının Rolü*, Madencilik ve Çevre Sempozyumu

Mert, K., Öcalır, E.V., (2009), *Konya’da Bisiklet Ulaşımı: Planlama ve Uygulama Süreçlerinin Karşılaştırılması*, *Yüksek Lisans Tezi*

Tamcan S., (2005), *Bayındır Baraj Gölünün ve Yakın Çevresinin Rekreatif Kullanımının İrdelenmesi*, *Yüksek Lisans Tezi*

Kılıç, S.E., 2004, *Türkiye’de Bölgesel Planlama ve Bölgesel Örgütlenmeye İlişkin Sorunlar*, Planlama

Özgün Ekonomi ve Makale Arşivi, <http://www.ekodialog.com>  
[erişim tarihi 13 Ocak 2012]

Gizem Altın Nance, Buğday Derneği İletişim Direktörü <http://www.ekodialog.com>,  
[erişim tarihi 13 Ocak 2012]

TUİK 2010 yılı Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Sonuçları <http://www.tuik.gov.tr>,  
[erişim tarihi 13 Ocak 2012]

Parlak, B., 2011, *Yeni Şehircilik Anlayışı*.

[www.ziyaguney.com/dosyalar/dokumanlar/yenisehirci.doc](http://www.ziyaguney.com/dosyalar/dokumanlar/yenisehirci.doc),  
[erişim tarihi 13.01.2012]

İstanbul Ulaşım A.Ş. (Kadıköy – Kartal- Kaynarca Metro Projesi Mali Ekonomik

Fizibilite Raporu), 2012,

<http://www.igd.com.tr/tr/Hizmetler/Fizibilite?gelid=CLq4seX6n64CFYgifAodMHM>  
[G4A](#) , [erişim tarihi 10 Ocak 2012]

İmar Kanunu (3194 s.k.)

Çevre Kanunu (2872 s.k.)

Maden Kanunu (3213 s.k.)

Boru Hatları Yönetmeliği (3154 s.k.)

İBB UTK kararı

Kaya, E., 2011, *Fevzi Çakmak Merkez Parkı Yapımı Tarihsel Süreç*, Aydın Üniversitesi

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2012, *Tarım Reformu Genel Müdürlüğü Çalışması*,  
<http://www.tarimreformu.gov.tr> [erişim tarihi 10 Ocak 2012]

İmar Yasasının 18 inci Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlemesi  
İlgili Esaslar Hakkında Yönetmelik.

Açlar, A., 2011, *Yeni Yerleşme Projelerinin Seçimi Yol ve Altyapı Planlanması*  
*Esasları*, İstanbul: Ankara Yayınları

<http://www.lpghaber.com> [erişim tarihi 01 Ocak 2012]

Pendik Belediyesi İnternet Sitesi, <http://www.pendik.bel.tr> [erişim tarihi 01 Ocak 2012]

<http://yilmazharita.com> [erişim tarihi 01 Ocak 2012]

10 Haziran 2003 tarih ve 4881 no.lu Kanun,

Prof. Dr. Nihat Enver Ülger (Türkiye’de Sürdürülebilir Arazi Yönetimi Çalıştayı)

Ulaşım Planları: <http://www.thetransportpolitic.com/2009/07/13/portlands-regional-planning-agency-highlights-two-new-corridors-for-light-rail/>

Portland Bölge Çalışması İle İlgili Detaylı Bilgi,

<http://www.portlandonline.com/bps/index.cfm?a=122767&c=42773>

Manston-Edinburgh Düzenleme ve bölge planları çalışmaları ile ilgili detaylı

bilgi:<http://consult.thanet.gov.uk/consult.ti/core.strategy/printCompoundDoc?docid=49236&partid=51700>

Şehir Haritası

[http://www.worldmapfinder.com/Map\\_Detail.php?MAP=60266&FN=edinburgh-map.jpg&MW=1200&MH=836&FS=727&FT=jpg&WO=0&CE=3&CO=9&CI=303&IT=0&LC=17&PG=1&CS=utf-8&FU=http%3A%2F%2Fwww.planetware.com%2Fi%2Fmap%2FSCO%2Fedinburgh-map.jpg&SU=http%3A%2F%2Fwww.planetware.com%2Fmap%2Fedinburgh-map-sco-edin e.htm](http://www.worldmapfinder.com/Map_Detail.php?MAP=60266&FN=edinburgh-map.jpg&MW=1200&MH=836&FS=727&FT=jpg&WO=0&CE=3&CO=9&CI=303&IT=0&LC=17&PG=1&CS=utf-8&FU=http%3A%2F%2Fwww.planetware.com%2Fi%2Fmap%2FSCO%2Fedinburgh-map.jpg&SU=http%3A%2F%2Fwww.planetware.com%2Fmap%2Fedinburgh-map-sco-edin e.htm)

Ülke Haritası: <http://www.zoover.com.tr/ingiltere/harita>

Seattle Bölgesi Düzenleme

<http://natehickey.com/wp-content/uploads/2010/11/Burke-Museum-of-Natural-History.jpg>

<http://natehickey.com/portfolio/architecture-planning-placemaking>

<http://www.sabihagokcen.aero> /İnternet sitesi [erişim tarihi 15 Nisan 2012]

İstanbul otopark yönetmeliği/ <http://www.ibb.gov.tr> [erişim tarihi 25 Mayıs 2012]

Güzelyalı Marina Gayrimenkul Geliştirme Projesi, Pazar analizi, en verimli kullanım amacının tesbiti, ekonomik fizibilite ve yatırım stratejisi raporu, Aralık 2010 (Pendik Belediyesi Raporu)

## **EKLER**

### **EK 1 : Planlama Süreçleri**

#### **Planlamanın Bütünlüğü**

Olağanüstü planlama olayları gibi ele alınan kentsel dönüşüm ve yenileme projeleri, bütüncül planlama yaklaşımı hiçe sayılarak, kentlerin değer kazanmış ya da değer kazanmaya aday parçalarına yönelik olarak kurgulanmakta, bu durum kentlerin dengesiz ve sağlıksız büyümesine yol açmakta, dolayısıyla da sorunlara köklü çözümler üretilememektedir. Oysa kentsel dönüşüm ve yenileme süreçleri, planlama sürecinin olağan parçaları olarak ele alınmalı, bütüncül planların işaret ettiği şekilde yönetilmelidir.

#### **Çok Boyutluluk ve Uzun Dönem**

Kentsel dönüşüm / yenileme uygulamaları yalnızca fiziki değil, ekonomik ve sosyal boyutları da kapsayacak şekilde çok bileşenli olarak kurgulanmalı ve uygulanmalıdır. İnsanların kurduğu sosyal ve ekonomik ilişkiler, içinde yaşadıkları fiziki mekânı biçimlendirmede etkilidir. Toplumsal ve iktisadi kapasiteyi geliştirecek, sürdürülebilirliği sağlayacak ve yeni iş alanları oluşturacak etkin sosyo-ekonomik programlar, kentsel dönüşüm ve yenileme süreçlerinin temel unsurları olmalıdır.

#### **Katılım ve Karar Alma**

Kentsel dönüşüm ve yenileme süreçleri yaşayanlar ile birlikte kararlaştırılmalı, geliştirilmeli, planlanmalı ve yönetilmelidir. Süreçten herhangi bir kesimin herhangi bir gerekçeye sığınarak dışlanmaması gerekmektedir. Katılım modelleri iyi kurgulanmış ve karar alma süreçleri bu modeller üzerinden gerçekleştirilmiş bir kentsel dönüşüm ya da yenileme süreci, hem daha uygulanabilir olacak, hem de

toplumsal uyumun artmasına ve demokrasi kültürünün yerleşmesine olanak tanıyacaktır.

### **Şeffaflık ve Hesap Verebilirlik**

Kentsel dönüşüm ve yenileme süreçlerinin şeffaf, dolayısıyla hesap sorulabilir şekilde yönetilmemesi, kentsel dönüşüm uygulamalarına ve dönüşümün uygulayıcılarına olan güveni sarsmaktadır. Hâlbuki şeffaflık hem hesap verebilirliği sağlayacak, hem de gündeme gelebilecek spekülasyonların önünü kesecektir. Katılımla alınan kararlar ve bunların gerekçeleri konusunda da her aşamada herkese açık, doğru ve zamanında bilgilendirme ve belgeleme yapılmalıdır.

### **Uzmanlık**

Şeffaflığın ve katılımın sağlanması koşulu ile kentsel dönüşüm ve yenileme süreçlerinin bilgi, birikim ve deneyim sahibi uzmanlar tarafından yönetilmesi gerekmektedir. Şeffaflığın ve katılımın sağlanamaması halinde en iyi uzmanların bile yapabilecekleri sınırlı olacaktır. Diğer yandan, kentsel yenileme ve dönüşüm projelerini yürüten uzmanların çok boyutluluk ve katılım ilkelerine inanmaları ve bunları uygulayabilecek donanımda olmaları önem taşımaktadır.

### **Yer Seçimi, Özgünlük ve Gereksinimler**

Kentsel dönüşüm ve yenileme alanlarının yer seçim kararları katılımcı yaklaşımlarla verilmeli, sınırların saptanmasında, modellerin seçilmesinde bilimsel ölçütler kullanılmalı ve ilgili bölgelerin sorunlarını yansıtan veriler temel alınmalıdır. Süreç, bu bölgelerin özgün niteliklerine ve gereksinimlerine uygun olarak planlanmalı ve yönetilmelidir. Mevcut uygulamalar hemen her bölgede birbirine benzeyen ya da özgünlük ve gereksinimlerden bağımsız çözüm önerileri getirmektedir.

### **Etaplama**

Temel ilkelerden kopmadan sürdürülebilir bir proje yönetiminin sağlanması ve hedefe ulaşılması, doğru bir etaplanmanın yapılması ve şeffaf süreçler içerisinde uygulanması ile mümkün olabilmektedir. Etkin bir etaplama, projelerin uygulanabilirliğini de arttıracaktır.

### **Uygulamanın İzlenmesi**

Kentsel dönüşüm ve yenileme, uygulama sonrasında da izlenmesi gereken süreçlerdir. Yerel yönetimler projelerin tamamlanmasından sonraki süreci de düzenli olarak izlemeli, gerekli hallerde projelerin hedeflerine uygun olarak ya da katılımcı bir yaklaşımla proje hedeflerini revize ederek sürece müdahale etmeli ve projenin gidişatını kamuoyu ile paylaşmalıdır.

1/25000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları'nda; tarihsel kent merkezlerinin metropoliten alan bütünü ya da kent bütünü ile ilişkilerinin kurulması, doğal çevre ile ekolojik dengeyi gözeterek ve tahrip etmeyecek bir bütün içinde yer almasının yöntemleri üzerinde araştırmalar yapılmalı, iklim, çevre verileri, doğal veriler üzerinde yoğunlaşarak "ekolojik kent merkezi" yaklaşımı ile tasarımlar geliştirilmelidir. Kentsel tasarım teknikleri ile bu ölçeklerde yapılabilecekler sınırlıdır. Ancak detay ölçekleri etkileyecek ve yönlendirecek temel stratejiler oluşturulabilir. Tüm kent planlarının öncelikle kentsel tasarım ölçeklerinde etüd edilmesi, daha sonra imar planlama, gösterim ve teknikleriyle somutlaştırılması sağlıklı ve uygulanabilir bir kent planı oluşturulması için gereklidir.

1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planlarında; "Yapısal Plan" (Structural Plan) yaklaşımı, geleceği bugünden kesinleştirmemesi, gelecekte oluşabilecek yeni gelişmelere açık ve esnek bir planlama yaklaşımı olması bakımından, klasik nazım planlama yaklaşımına göre üstünlükler taşımaktadır. Yapısal Plan yaklaşımında, üst ölçeklerde öncelikler belirlenmeli, bütüncül planlamanın getirdiği kesin ve ayrıntı kararlarla tasarım serbestisi kısıtlanmamalı, planlama süreci içinde olası değişimlere açık olmalı ve bu değişimlere tanımlar getirmelidir. Nazım Plan ölçeğinde tarihsel kent merkezinin kent bütünü ve MİA içindeki yeri, konumu, işlev ve yoğunluğu, çevre



ilişkileri, ulaşım bağlantıları gibi ana kararlar, gelecekteki şekillenmesi araştırılarak verilmelidir. MİA gelişim yönlerinin saptanması, geleneksel merkez üzerindeki baskının azaltılması ve yeni alt merkezler oluşturulmasına yönelik desantralizasyon politikalarının geliştirilmesi gibi, merkez gelişim politikaları, tasarımları ve modelleri kurulmalıdır. MİA'nın iç dinamikleri incelenerek, kentin nüfus ve sektörel gelişmelerine bağlı MİA gelişme hedefleri oluşturulmalıdır.

Tarihsel kent merkezlerinde koruma ve geliştirmeyi sağlamaya yönelik olarak;

Yayalaştırma politikaları (yaya ağırlıklı dolaşım sistemi kurulması, kent meydanları, yaya yolları ve yaya bölgeleri oluşturulması, bisiklet yolları planlanması vb.)

Toplu taşıma politikaları (Hafif ve ağır raylı sistemler, toplu taşımacılık, özel otobüs yolları, tramvay vb. sistemler)

Koruma, sağlıklaştırma (ıslah) ve yenileme politikaları (restorasyon, onarım, ıslah, iyileştirme, yenileme)

Turizm ve geleneksel ticaret / üretim / satış ünitelerinin geliştirilmesine yönelik politikalar (aile pansiyonculuğu, geleneksel el sanatlarının geliştirilmesi vb.)

Uygulamayı etkin kılacak parasal, örgütsel (organizasyonel), yasal ve yönetsel politikalar (kredi mekanizmaları, parasal ve teknik yardım, takas, kamulaştırma, rant transferi, merkezi ve yerel yönetimin etkin birimler oluşturmaları, yasal eksikliklerin tamamlanması, Kültür Bakanlığı Koruma Kurulları'nın etkinleştirilmesi), gibi politikalar geliştirilmesi gerekmektedir.

Nazım Plan kararlarının verilmesi esnasında, yukarıda sayılan korumaya yönelik politikaların geliştirilmesinde "Kentsel Tasarım" birçok aşamada etkin rol oynayacaktır.

1/1000 Uygulama İmar Planı (Koruma Amaçlı Plan) Ölçeğinde; Kentsel tasarımın etkin olarak kullanıldığı ölçekler, 1/1000 ve daha büyük (1/500, 1/200, 1/1) ölçeklerdir. Koruma amaçlı merkez planlaması çalışmasında, adı geçen disiplinlerin katılımı ve katkısı ile, bütüncül ve entegre koruma yaklaşımı ile yönlendirici bir "Çerçeve Plan" hazırlanmalıdır. Restorasyon uzmanları, sanat tarihçileri, arkeologlar,

ulaşım plancıları, mimarlar, altyapı mühendisleri ve korumada uzmanlaşmış Şehir plancıları bu süreçte etkin olarak rol almalıdırlar.

## **EK 2 :Planlama Aşamaları**

1/100000 Ve 1/25000 Ölçekli Stratejik Yapısal Planlar İBB Tarafından Yapılıyor.

Yine İBB Tarafından 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları Yapılıyor. Bu Planlarda Dönüşüm Yapılacak Alanlar Ve Fonksiyonlar Belirleniyor. İlgili Kurumlardan Görüşler Alınıyor.

İlçe Belediyesinde 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları Yapılıyor Ve Planlar Uygulanıyor.

## **EK 3: Nazım İmar Planı Yapım Süreçleri**

### **1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Yapım Süreci**

Nazım İmar Planı; onaylı halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan, varsa bölge ve çevre düzeni planlarına uygun olarak hazırlanan ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere 1/2000 veya 1/5000 ölçekte düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile bir bütün olan plandır. Nazım İmar Planı çalışmaları 6 aşamadan oluşmaktadır.

#### **1. Plan Yapılacak Alanın Belirlenmesi**

Plan yapılacak alan belirlenir ve sınırı tespit edilir.

#### **2. Plan Verilerinin Toplanması**

Plan yapılacak alan ve sınırları belirlendikten sonra, söz konusu alan ile ilgili resmi kurum görüşleri talep edilir. Arazide yapılacak olan çalışmanın programı ve altyapısı hazırlanır.

## **A. Kurum Görüşleri**

- Harita Müdürlüğü
- DSİ-Köy Hizmetleri Bölge Müdürlüğü Etüd İşleri Daire Başkanlığı
- Milli Savunma Bakanlığı İnşaat Emlak Daire Başkanlığı
- 1.İSKİ Genel Müdürlüğü
- 2.Turizm Bakanlığı İl Turizm Müdürlüğü
- 3.Projeler Daire Başkanlığı Yatırım Planlama Müdürlüğü
- 4.Mezarlıklar Müdürlüğü
- 5.Enerji Tabii Kaynaklar Bakanlığı
- 6.Milli Eğitim Bakanlığı İstanbul Milli Eğitim Müdürlüğü
- 7.Sağlık Bakanlığı İl Sağlık Müdürlüğü
- 8.PTT İşletme Genel Müdürlüğü Anadolu Yakası Telefon Baş Müdürlüğü
- 9.Türk Telekom A.Ş.
- 10.BOTAŞ Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.
- 11.TEAŞ Türkiye Elektrik Üretim İletişim A.Ş. Genel Müdürlüğü
- 12.Başbakanlık Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü
- 13.Kültür Bakanlığı İl Kültür Müdürlüğü
- 14.TEDAŞ İstanbul Elektrik Dağıtım Müessesesi
- 15.Emlak Müdürlüğü
- 16.Çevre Bakanlığı İl Çevre Koruma Müdürlüğü
- 17.TEDAŞ
- 18.Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları I.Bölge Müdürlüğü
- 19.İGDAŞ Gen. Müdürlüğü
- 20.İ.E.T.T Genel Müdürlüğü
- 21.Park ve Bahçeler Müdürlüğü
- 22.İtfaiye Daire Başkanlığı
- 23.Ulaştırma Bakanlığı D.L.H. Meydanları Genel Müdürlüğü
- 24.Çevre ve Orman Bakanlığı İl Çevre ve Orman Bölge Müdürlüğü
- 25.İl Turizm Müdürlüğü
- 26.İmar Müdürlüğü
- 27.Planlama Müdürlüğü
- 28.Tapu Kadastro Müdürlüğü

29.İstanbul ... Numaralı KTVK Bölge Kurulu

30.Zemin ve Deprem İnceleme Müdürlüğü

31.İlgili İlçe ve İlk Kademe Belediyesi

32.Doğal Hayatı Koruma Derneği

-Yerleşmenin özelliğine göre görüşü alınması gereken diğer ilgili birimler.

### **B. Arazi Çalışmaları**

Arazi çalışmalarında 1/1.000 veya 1/2.000 ölçekli haritalar üzerinde bina bazında aşağıda belirtilen tespitler yapılır.

#### **Bina Tespitleri**

1. Bina Kat Adedi
2. Bina Durumu
3. Bina Yapım Cinsi
4. Bina Kat Kullanımları
5. Fotoğraf Çekimleri
6. Alanın özelliğine göre belirlenecek diğer özellikler.

#### **Anket Çalışması**

Yörenin sosyo-ekonomik yapısını tespit etmeye yönelik konut, işyeri ve sanayi anketleri yapılır.

1. Konut anketleri, hane sayısına göre belirlenen bir yüzde ile hesaplanıp uygulanır.
2. İşyeri anketleri, yüzde 50 örneklem büyüklüğünde uygulanır.
3. Sanayi anketleri ise birebir yapılır.

### **3. Analiz Ve Sentez Çalışması**

Arazi çalışmaları ve toplanan kurum görüşleri neticesinde toplanan veriler derlenerek analiz paftaları hazırlanır. Bu veriler birbirleri ile karşılaştırılıp, yorumlanarak sentez paftaları hazırlanır. Sentez çalışmaları sonucunda yerleşilebilir alanlar tespit edilir.

#### **Analiz Paftaları**

- a. Arazi Kullanım Durumu
- b. Eğim Analizi
- c. Dereleler
- d. Jeolojik Durum
- e. Yapılara ait fiziksel veriler
- f. Taks Değerleri

- g. Kaks Değerleri
- h. Yoğunluk Analizi
- ı. Doku Analizi
- j. Mülkiyet Durumu
- k. Arazi Değerleri
- l. Mevcut Ulaşım Ağı ve Sorunları
- m. Ulaşım Zonları
- n. Üst Plan Kararları

#### **Sentez Paftaları**

- a. Doğal Eşik Sentezi
- b. Sentez
- c. Yerleşilebilir Alanlar

#### **4. Plan Kararlarının Verilmesi**

Planlama alanında analizlerden çıkan sonuçlar ve sosyo-ekonomik yapı da değerlendirilerek sentez sonucu ortaya çıkan plan altlıkları üzerine farklı plan alternatifleri üretilir ve üretilen alternatiflerin yerleşmenin dokusuna uygunluğu değerlendirilir.

#### **5. Planın Çizilmesi Ve Raporunun Hazırlanması**

Alternatif plan yaklaşımlarından biri olgunlaştırılarak, teklif planın hazırlanmasına geçilir. Sayısal ortamda plan çizimi yapılır. Üretilen planda çizgisel olarak ifade edilemeyen hükümler genel ve özel plan notları olarak belirlenir.

Tüm bu planlama sürecinin anlatıldığı ve alt ölçekli plana yön veren yazılı açıklamaların olduğu plan raporu hazırlanır.

#### **6. Mecliste Görüşülmesi Ve Onaylanması**

- a. Plan resmi yazı ile meclise gönderilir.
- b. Mecliste onaylanır.
- c. Onaylanan plan ilgili birime gönderilir.
- d. İlgili birim planda gerekli düzeltmeleri yapar ve yedi takım çoğaltıp başkan'a onaylatılır.
- e. Dağıtım yapılır.
- f. Plan harita müdürlüğü tarafından askıya çıkarılır.
- g. Askı süresince yapılan itirazlar değerlendirilir.

- h. Değerlendirmeler meclise iletilir.
- i. Meclisin vereceği karar doğrultusunda gerekli işlemler yapılır.

## **EK 4 : İmar Durumu ve İmar Terimleri**

### **4-1.1 Nazım İmar Planı**

Onaylı halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan, varsa bölge ve çevre düzeni planlarına uygun olarak hazırlanan ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere 1/2000 veya 1/5000 ölçekte düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile bir bütün olan plandır.

### **Uygulama İmar Planı**

Onaylı halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan ve nazım imar planına uygun olarak hazırlanan ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve esaslarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve 1/1000 ölçekte düzenlenen raporuyla bir bütün olan plandır.

### **İlave İmar Planı**

Uygulama aşamasına geçilmiş yürürlükte bir imar plânı bulunan, ancak bu plânla karar getirilmemiş yakın ya da uzak çevredeki alanlarda, değişen koşullar nedeniyle arazi kullanma kararları üretilmesi gerekli görülen hallerde, bu alanlarda düzenlenen ve mevcut plânla bütünleşen ya da ilişkilendirilen sınırlı ve dar kapsamlı plândır.

İlave plân için araştırma ve plânlama sürecinin tümüyle yenilenmesi gerekmeyip, ancak fiziksel mekanda plân sonrası ortaya çıkan değişikliklerden kaynaklanan ve

gelişmeye açılan yeni alanlarda üretilen ek plân kararlarının yönlendiren kısıtlı bir dizi araştırma ve yenilenen toplu değerlendirme ile yetinilir.

## **İmar Planı**

İmar uygulaması yapılan yerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulamaya esas olacak diğer bilgileri ayrıntılarıyla gösteren üzerine kadastral durumu da işlenmiş plana uygulama imar planı denir.

## **EK 5 : Yasal Durum**

### **3194 Sayılı İmar Kanununa Göre Arazi Ve Arsa Düzenlemesi**

**Madde 18** - İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakatı aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır.

Belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında "düzenleme ortaklık payı" olarak düşülebilir. Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemez.

(Değişik fıkra: 03/12/2003 - 5006 S.K./1. md.) Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve

ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz.

Düzenleme ortaklık paylarının toplamı, yukarıdaki fıkrada sözü geçen umumi hizmetler için, yeniden ayrılması gereken yerlerin alanları toplamından az olduğu takdirde, eksik kalan miktar belediye veya valilikçe kamulaştırma yolu ile tamamlanır.

Herhangi bir parselden bir miktar sahanın kamulaştırılmasının gerekmesi halinde düzenleme ortaklık payı, kamulaştırmadan arta kalan saha üzerinden ayrılır.

Bu fıkra hükümlerine göre, herhangi bir parselden bir defadan fazla düzenleme ortaklık payı alınmaz. Ancak, bu hüküm o parselde imar planı ile yeniden bir düzenleme yapılmasına mani teşkil etmez.

Bu düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenleme ortaklık payı alınanlarından, bu düzenleme sebebiyle ayrıca değerlendirme resmi alınmaz.

Üzerinde bina bulunan hisseli parsellerde, şüyulanma sadece zemine ait olup, şüyunun giderilmesinde bina bedeli ayrıca dikkate alınır.

Düzenleme sırasında, plan ve mevzuata göre muhafazasında mahzur bulunmayan bir yapı, ancak bir imar parseli içinde bırakılabilir. Tamamının veya bir kısmının plan ve mevzuat hükümlerine göre muhafazası mümkün görülemeyen yapılar ise, birden fazla imar parseline de rastlayabilir. Hisseli bir veya birkaç parsel üzerinde kalan yapıların bedelleri, ilgili parsel sahiplerince yapı sahibine ödenmedikçe ve aralarında başka bir anlaşma temin edilmedikçe veya şüyuu giderilmedikçe bu yapıların eski sahipleri tarafından kullanılmasına devam olunur.

Bu maddede belirtilen kamu hizmetlerine ayrılan yerlere rastlayan yapılar, belediye veya valilikçe kamulaştırılmadıkça yıktırılamaz.

Düzenlenmiş arsalarda bulunan yapılara, ilgili parsel sahiplerinin muvafakatları olmadığı veya plan ve mevzuat hükümlerine göre mahzur bulunduğu takdirde, küçük



ölçüdeki zaruri tamirler dışında ilave, değişiklik ve esaslı tamir izni verilemez. Düzenlemeye tabi tutulması gerektiği halde, bu madde hükümlerinin tatbiki mümkün olmayan hallerde imar planı ve yönetmelik hükümlerine göre müstakil inşaaata elverişli olan kadastral parsellere plana göre inşaat ruhsatı verilebilir.

Bu maddenin tatbikinde belediye veya valilik, ödeyecekleri kamulaştırma bedeli yerine ilgililerin muvafakatı halinde kamulaştırılması gereken yerlerine karşılık, plan ve mevzuat hükümlerine göre yapı yapılması mümkün olan belediye veya valiliğe ait sahalardan yer verebilirler.

Veraset yolu ile intikal eden, bu Kanun hükümlerine göre şüyulandırılan Kat Mülkiyeti Kanunu uygulaması, tarım ve hayvancılık, turizm, sanayi ve depolama amacı için yapılan hisselendirmeler ile cebri icra yolu ile satılanlar hariç imar planı olmayan yerlerde her türlü yapılaşma amacıyla arsa ve parselleri hisselerine ayıracak özel parselasyon planları, satış vaadi sözleşmeleri yapılamaz.

## **İmar Yasasının 18 inci Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlemesi İle İlgili Esaslar Hakkında Yönetmelik**

### **BİRİNCİ BÖLÜM**

#### **Genel Hükümler**

##### **Amaç**

**Madde 1** – Yönetmeliğin amacı; 3194 sayılı İmar Yasasının 18 inci maddesine göre yapılacak arazi ve arsa düzenlemesinin, nerelerde ve ne şekilde tatbik edileceği ve bununla ilgili diğer hususlara açıklık getirmektir.

##### **Kapsam**

**Madde 2** – Bu Yönetmelik, belediye ve mücavir alan sınırları ile bu sınırlar dışında düzenlenmiş uygulama imar plânı alanları içindeki binalı veya binasız arazi ve arsa düzenlemelerini kapsar.

##### **Yasal Dayanak**

**Madde 3** – Bu Yönetmelik, 3194 sayılı İmar Yasasının 44/I-c maddesi hükmü gereğince düzenlenmiştir.

## **Tanımlar**

**Madde 4** – Bu Yönetmelikte sözü geçen ve Yasada yer almayan tanımlar aşağıda açıklanmıştır.

**a) Düzenleme Sahası:** Sınırı tespit edilerek, düzenlenmesine karar verilen sahadır.

**b) Düzenleme Sınırı:** Düzenlenecek imar adalarının imar plânına göre yol, meydan, park, genel otopark, yeşil saha gibi umumi hizmetlere ayrılan ve tescile tabi olmayan alanlar ile cami ve karakol yerlerini çevreleyen sınırdır.

**c) Düzenleme Ortaklık Payı:** Düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan yol, meydan, park, yeşil saha, genel otopark gibi umumi hizmetlere ayrılan ve tescile tabi olmayan alanlar ile MEB’na bağlı ilk ve orta öğretim kurumları, ibadet yeri ve karakol yerleri ve ilgili tesisler için kullanılmak üzere, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların, düzenlemeden önceki yüzölçümlerinden yüzde 40’a kadar düşülebilen miktar ve/veya zorunlu hallerde malikin muvafakati ile tespit edilen karşılığı bedeldir.

**d) Düzenleme Ortaklık Payı Oranı:** Bir düzenleme sahasında tespit edilen düzenleme ortaklık payı miktarının bu saha içindeki kadastro veya imar parsellerinin toplam yüzölçüm miktarına oranıdır.

**e) Özet Cetveli:** Düzenleme sahasına giren kadastro, varsa imar parsellerinin tapu senedi miktarı, düzenleme sahasına giren ve girmeyen kısımları ile düzenleme ortaklık payları, varsa kamulaştırma ve bağış miktarları ile oluşan imar parselleri ve imar adalarının yüzölçümlerinin yazıldığı cetveldir.

**f) Dağıtım Cetveli:** Her imar adası için ayrı olarak düzenlenen ve bu düzenleme sonucu meydana gelen parsellerin, hangi kadastro veya imar parsellerinden, nasıl oluştuğunu, kadastro ve imar parsellerinden alınan düzenleme ortaklık payını, gerektiğinde malikin muvafakati ile terk edilen alanları ve kamulaştırılan alanların miktarlarını gösteren cetveldir.

**g) Tahsis Cetveli:** Kadastro veya varsa imar parsellerinin hangi imar adalarına gittiğini gösteren cetveldir.

**h) Umumi Hizmetlere Ayrılan Miktar:** Bir düzenleme sahasında yol, meydan, park, genel otopark, yeşil saha gibi umumi hizmetlere ayrılan ve tescile tabi olmayan alanlar ile MEB'na bağlı ilk ve orta öğretim kurumları, ibadet yeri, karakol yeri ve ilgili tesisler için ayrılan alanların tümüdür.

**i) Kroki:** Yaklaşık ölçekte ve üzerinde ölçü değerlerinin yazılı olduğu ada veya parsellerin çizimidir.

**1 – Röperli Kroki:** Ada veya parsellerin yeri değişmeyen sabit tesislere bağlı olarak zeminden alınan ölçülerinin yazılı olduğu krokidir.

**2 – Ebatlı Kroki:** Ada veya parsellerin paftası üzerinden alınan veya daha önce tespit edilmiş olan ölçülerinin yazılı olduğu krokidir.

**3 – Uygulama Krokisi:** Ada veya parsellerin zeminde belirtilmesi amacıyla paftası üzerinden alınan ölçüleri yazılarak düzenlenen krokidir.

**j) Parsel Numarası:** Bir ada içindeki parsellere, her ada için (1) den başlayarak verilen numaradır.

**k) Parselasyon Plânı:** İmar plânının araziye uygulamasından sonra yapılacak röleve ölçülerine göre boyut değiştirmeyen paftalar üzerine çizilen, kesin parselasyon durumunu gösteren ve tapuya tescil işlemlerine esas alınan plândır.

**l) Hata Sınırı:** Ölçü değerleri ile plân değerleri arasındaki kabul edilebilir en büyük farktır.

m) Teknik Yönetmelik: 1/2500 ve daha büyük ölçekli harita ve plânların yapımına ait yönetmelik.

## **Boru Hatları İle Petrol Taşıma A.Ş. Genel Müdürlüğü (Botaş) Ham Petrol Ve Doğal Gaz Boru Hattı Tesislerinin Yapımı Ve İşletilmesine Dair Teknik Emniyet Ve Çevre Yönetmeliği**

**madde 7 (3)** Şehir içi mevcut hatların konumu ve korunması BOTAŞ'a ait mevcut kamulaştırma alanı ile sınırlıdır. Ancak, kamulaştırma yapılamayan yol, yeşil alan gibi arazilerde hat imar planına ve kadastro paftasına işlenerek korunur.

**madde 7 (4)** Sonradan imara açılan bölgelerde BOTAŞ'a ait boru hatlarının güzergâhları, imarı uygulayan belediyenin imar planlarına işlettirilerek cadde ortalarındaki refüjlerde, park ve yeşil alanlarda bırakılması sağlanır ve bu tesisler belediye tarafından alt yapı emniyet mesafeleri mevzuatınca korunur.

### **Kent Planlamasında Maden Alanlarının Hukuki Boyut**

#### **Türkiye Cumhuriyeti Anayasası(Maden Sahaları):**

Anayasa Madde 168;

*“Tabii servetler ve kaynaklar Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Bunların aranması ve işletilmesi hakkı Devlete aittir. Devlet bu hakkını belli bir süre için, gerçek ve tüzelkişilere devredebilir. Hangi tabii servet ve kaynağın arama ve işletmesinin, Devletin gerçek ve tüzelkişilerle ortak olarak veya doğrudan gerçek ve tüzelkişiler eliyle yapılması, kanunun açık iznine bağlıdır. Bu durumda gerçek ve tüzelkişilerin uyması gereken şartlar ve Devletçe yapılacak gözetim, denetim usul ve esasları ve müeyyideler kanunda gösterilir.”*

### **Maden Kanunu**

04.06.1985 tarihli 3213 sayılı Maden Kanunu madde 2’de “Yer kabuğunda ve su kaynaklarında tabii olarak bulunan, ekonomik ve ticarî değeri olan petrol, doğal gaz, jeotermal ve su kaynakları dışında kalan her türlü madde bu kanuna göre madendir.” şeklinde ifade edilerek madenlerin çerçevesi çizilmiştir.

Maden Kanununun konumuzla ilgili bölümleri özet olarak şu şekilde ifade edilebilir:

3213 sayılı Maden Kanunu 10.06.2010 tarihli değişik Madde 7:

“Madencilik faaliyetlerinin yapılması ve ruhsatlandırma işlemlerinin yürütülmesi ile ilgili olarak yeni verilecek ruhsat alanlarına maden işletme yöntemi, faaliyetin yapıldığı bölge, madenin cinsi, yapılacak yatırımın çevresel etkileri, şehirleşme ve benzeri hususlar dikkate alınarak, temdit talepleri dahil ruhsat verilen alanlarda kazanılmış haklar korunmak kaydıyla, ilgili kurumların görüşleri alınarak Bakanlık tarafından kısıtlama getirilebilir. İlk müracaat veya ihale yolu ile yapılacak ruhsatlandırmalarda müracaatın yapılacağı alanlar diğer kanunlar ile getirilen kısıtlamalar göz önüne alınarak Bakanlıkça ruhsat müracaatına kapatılabilir. Kısıtlama gerekçesi ortadan kalkan alanlar ihale yoluyla aramalara açılır. Bu Kanun dışında madencilik faaliyetleri ile ilgili olarak yapılacak her türlü kısıtlama ancak kanun ile düzenlenir...”

İmar alanları içinde kalan madencilik faaliyetleri, ilgili yerel merciden izin alınarak yapılır. Ruhsat alındıktan sonra imar alanları içine alınan maden sahalarına bu hüküm uygulanmaz. İmar planı bulunmayan alanlarda yapılan veya yapılacak olan madencilik faaliyetleri ile bu faaliyetlere bağlı geçici tesisler ve bunların müstemilatı için imar planı yapılmaz. İşletme ruhsatları çevre düzeni ve imar planları notuna işlenir. İmarsız alanlarda yürütülen madencilik faaliyetleri için gerekli olan geçici tesisler ve bunların müstemilatı, inşaat ve yapı kullanma iznine tabi değildir. Ancak, yapıların fen ve sağlık kurallarına uygun olması ve ilgili il özel idaresine bildirilmesi zorunludur. İmarsız alanlarda yürütülen madencilik faaliyetleri için gerekli olan geçici tesisler ve bunların müstemilatı niteliğindeki yapıların, ruhsat sahibi tarafından madencilik faaliyetinin sonlandırılmasını müteakip bir yıl içinde kaldırılması, bunlardan çevresel etki değerlendirmesi olumlu kararı alınmış olanların, çevresel etki değerlendirmesi raporunda belirtildiği şekli ile her iki alanda da yol, su, haberleşme, enerji nakil hattı, bant konveyör, havai hat ve kuyu tesislerinin ilgili idarenin onayı ve talebi doğrultusunda bedelsiz olarak kalmasına izin verilebilir. Diğerlerinin ise süresinde yerinden kaldırılması veya çevre ile uyumlu hale getirilmesi zorunludur.

Ruhsat sahibinin bu yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde, çevre ve insan sağlığı bakımından sorumlulukları devam eder...

Kamu hizmeti veya umumun yararına ayrılmış yerlere ve bu tür tesislere 60 metre mesafe dahilinde madencilik faaliyetleri Bakanlığın, binalara 60 metre, özel mülkiyete konu araziye 20 metre mesafe dahilinde ise mülk sahibinin iznine bağlıdır. Bu mesafeler, ihtiyaç halinde madencilik faaliyetlerinin boyutu, emniyet tedbirleri ve arazinin yapısı dikkate alınarak Bakanlıkça artırılabilir. Mesafeler yatay olarak hesaplanır. Maden arama faaliyetleri, bu Kanunda sayılanlar dışında herhangi bir izne tâbi değildir. İşletme faaliyetleri ise, bu Kanuna göre Bakanlıkça çıkarılacak yönetmeliğe göre yürütülür.”

### **Çevre Kanunu**

09.08.1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu Madde 10 “Gerçekleştirmeyi plânladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlamakla yükümlüdürler.

Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı veya Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelerle ilgili onay, izin, teşvik, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez; proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez.” (2872 sayılı Çevre Kanunu 26.04.2006 tarihli Ek Madde 1 “...b)

Taşocağı ve madencilik faaliyetleri, malzeme ve toprak temini için arazide yapılan kazılar, dökümler ve doğaya bırakılan atıklarla bozulan doğal yapının yeniden kazanılmasına ilişkin usûl ve esaslar ilgili kuruluşların görüşleri alınarak Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.”

## ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı : Vahap DOĞAN
- Sürekli Adresi : Dumlupınar Mah. Gözdağı Cad. No:60 / 5 Pendik / İstanbul
- Doğum Yeri ve Yılı : Çemişgezek / 1979
- Yabancı Dili : İngilizce
- İlk Öğretim : Elazığ İÖO / 1993
- Orta Öğretim : Elazığ Atatürk Lisesi / 1996
- Lisans : Selçuk Üniversitesi Müh. Mim. Fakültesi / 2001
- Yüksek Lisans : Bahçeşehir Üniversitesi
- Enstitü Adı : Fen Bilimleri Enstitüsü
- Program Adı : Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi
- Çalışma Hayatı : 2011 yılı Pendik Belediye Başkan Danışmanı ve Etüd Proje Müdürü, 2007 yılı Pendik Belediyesi Fen İşleri Müdürü, 2003 yılı Pendik Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü İhaleli İşler Şefi ve Müdür Yardımcılığı, 2002 yılında Pendik Belediyesi iştiraki olan Pentaş A.Ş. de şantiye şefi olarak işe başladı.

