



**T.C.**

**İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**KENTİN SANAYİ ALANLARINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜM  
SÜREÇLERİ VE DİNAMİKLERİ;  
İSTANBUL BASIN EKSPRES AKSI ÖRNEĞİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Hilal Gözde NURTEKİN**

**15610116**

**Danışman: Dr. Öğr. Üy. GÜLŞEN PELİN OLCAY**

**İstanbul,2019**



T.C.

İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

**KENTİN SANAYİ ALANLARINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜM  
SÜREÇLERİ VE DİNAMİKLERİ;  
İSTANBUL BASIN EKSPRES AKSI ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Hilal Gözde NURTEKİN**

## YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Kentın Sanayi Alanlarında Yaşanan Dönüşüm Süreçleri ve Dinamikleri; İstanbul Basın Ekspres Aksı Örneği” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun bir şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Ocak, 2019

**Hilal Gözde NURTEKİN**

## ONAY

Tezimin/raporumun kağıt ve elektronik kopyalarının İstanbul Arel Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim/Raporum sadece İstanbul Arel yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin/Raporumun .....yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

13.02.2019

Hilal Gözde NURTEKİN

## ÖZET

### **Kentin Sanayi Alanlarında Yaşanan Dönüşüm Süreçleri ve Dinamikleri; İstanbul Basın Ekspres Aksı Örneği**

**Hilal Gözde Nurtekin**

**Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Anabilim Dalı**

**Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Gülşen Pelin OLCAY**

**Aralık,2018- 112 Sayfa**

Bu çalışmada İstanbul'da bulunan Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi alanlarının dönüşümünü irdeleyen bir araştırma yapılmıştır.

İstanbul'un hızla gelişmesiyle birlikte, ekonomik yapı, sanayi sektöründen hizmetler sektörüne kaymaya başlamış, böylece kentin yapılarıyla birlikte arazi kullanım biçimleri, fonksiyonları da değişmiştir. Bu süre zarfında uygulanan desantralizasyon politikaları ile birlikte kenti terk eden sanayi fonksiyonunun yerine bu alanların nasıl değerlendirildiği, hangi fonksiyonların geldiği konusu önem kazanmıştır. Tez çalışması kapsamında, sanayinin terk etmeye başladığı kentsel alanların dönüşümü araştırılmıştır. Çalışma bu alanlardan biri olan Basın Ekspres Aksı'na odaklanmıştır. Halihazır haritalar, saha görüşmeleri ile dönüşüm sürecinin dinamikleri irdelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Dönüşüm, Sanayileşme, Sanayinin Desantralizasyonu, Basın Ekspres Aksı.

## **ABSTRACT**

### **Dynamics And Effects Of The Urban Regeneration Process In The Industry Areas ; İstanbul Basın Express Axle**

**Hilal Gzde Nurtekin**

**Master Thesis, Department Of Architecture**

**Supervisor: Dr. ğr. y. Gülşen Pelin OLCAY**

**December, 2018 - 112 Pages**

In this study, a research was done on the regeneration of industry in Basın Express Axle in Istanbul.

With the rapid development of Istanbul, economic structure has begun to transform move from industry sector to service sector. In this way, the constructions in the city, the use and functions of lands also changed. In the meantime, with the applied decentralization politics, how these lands are evaluated instead of the industry functions which left the city and which functions have taken their places have become important topic issue.

In this study of the thesis content, the transformation of the areas where industry has begun to leave have been researched. The study is focused on Basın Express Axle, which is one of these areas. In these present maps the dynamic process of transformation and field interviews have been researched.

**Key Words** : Urban Regeneration, Industrialization, Decentralization of Industry, Basın Express Axle

## ÖNSÖZ

Yüksek lisans süreci boyunca çalışmamı destekleyen, teşvik eden, beni yönlendiren, tüm çalışmam boyunca desteğini, hoşgörüsünü ve ilgisini eksik etmeyen sevgili hocam değerli tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Gülşen Pelin Olcay'a en içten teşekkürlerimi sunarım. Lisans hayatımda olduğu gibi yüksek lisansta da araştırmalarım, yönlendirmeleri ve önerileri ile destek veren değerli hocam Öğr. Gör. Sezen Tarakçı'ya teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak beni her zaman destekleyen, yanımda olan canım aileme, tezin tamamlanmasında, inşaat sektöründeki tecrübeleri ve benim için en az yazımdaki yardımlar kadar önemli olan manevi destek için canım eşime, sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İSTANBUL, 2018

**HİLAL GÖZDE NURTEKİN**

Mimar

## İÇİNDEKİLER

	<b>Sayfa</b>
ÖZET -----	I
ABSTRACT -----	II
ÖNSÖZ -----	III
KISALTMALAR LİSTESİ -----	VII
TABLolar LİSTESİ -----	VIII
ŞEKİLLER LİSTESİ -----	IX
EKLER LİSTESİ -----	XI

### 1.BÖLÜM

#### GİRİŞ

1.1. Problemin Tespiti -----	2
1.2. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı -----	2
1.3. Araştırma Metodolojisi -----	3
1.4. Üniteler Planı -----	4

### 2.BÖLÜM

#### KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI

2.1. Kentsel Dönüşüm Tanımı- Kavramı -----	5
2.2. Kentsel Dönüşüm ve Küreselleşme İlişkisi -----	10
2.3. Kentsel Dönüşümün Amaçları -----	13
2.4. Kentsel Dönüşüm Boyutları -----	14
2.5. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri -----	18
2.6. Türkiye’de Kentsel Dönüşüme İlişkin Yasal Çerçeve -----	23
2.7. Bölüm Sonucu -----	27



### **3.BÖLÜM**

#### **SANAYİ ALANLARI VE SANAYİ ALANLARINDA DÖNÜŞÜM SÜRECİ**

<b>3.1. Sanayi ve Sanayileşme Kavramları</b> .....	29
<b>3.2. Sanayinin Yer Seçimindeki Faktörler</b> .....	30
<b>3.3. Sanayi Alanlarının Dönüşümü</b> .....	31
<b>3.4. Dünya'daki Sanayi Dönüşümü Örnekleri</b> .....	34
<b>3.4.1. Almanya- Emscher Park, Ruhr Bölgesi</b> .....	35
<b>3.4.2. İngiltere- Paddington Dönüşüm Projesi</b> .....	39
<b>3.4.3. İspanya- Poblenou Kentsel Dönüşüm Projesi</b> .....	41
<b>3.5. Bölüm Sonucu</b> .....	48

### **4.BÖLÜM**

#### **İSTANBUL'DAKİ SANAYİ GELİŞİMİ VE DÖNÜŞÜMÜ**

<b>4.1. İstanbul'da Sanayinin Gelişimi</b> .....	50
<b>4.2. İstanbul'da Sanayinin Desantralizasyonu</b> .....	57
<b>4.3. İstanbul'daki Sanayi Alanları Dönüşümü Örnekleri</b> .....	59
<b>4.3.1. MİA'daki Sanayi Alanları Dönüşümü- Büyükdere Aksı</b> .....	60
<b>4.3.2. 1. Derece Merkez'deki Sanayi Alanları Dönüşümü – Kartal Dönüşüm Projesi</b> .....	66
<b>4.3.3. Tarihi Çekirdekteki Sanayi Alanları Dönüşümü-Haliç</b> .....	72
<b>4.4. Bölüm Sonucu</b> .....	75

## 5.BÖLÜM

### İSTANBUL'DAKİ SANAYİ ALANLARINDA DÖNÜŞÜME BİR ÖRNEK;

#### İSTANBUL BASIN EKSPRES AKSI

5.1. İstanbul Metropoliten Alanında Basın Ekspres Aksı -----	76
5.1.1. Konumu, Çevre İlişkileri ve Ulaşımı -----	77
5.2. Basın Ekspres Aksı'nın Kentsel Planlama ve Gelişim Süreci -----	80
5.2.1. 1980 Öncesi Basın Ekspres Aksı -----	82
5.2.2. 1980 – 1990 Döneminde Basın Ekspres Aksı / Sanayileşmenin Başlaması -----	83
5.2.3. 1990-2000 Döneminde Basın Ekspres Aksı / Sanayileşmenin Gelişmesi -----	87
5.2.4. 2000 – 2010 Döneminde Basın Ekspres Aksı / Sanayinin Desantralizasyonu -----	90
5.2.5. 2010 – Günümüze Basın Ekspres Aksı / Merkezi İş Alanı ve Prestij Alanı Gelişimi-----	96
5.3. Bölüm Sonucu -----	108

## 6.BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ -----	110
KAYNAKÇA -----	113
EKLER-----	127
ÖZGEÇMİŞ -----	131

## KISALTMALAR LİSTESİ

**AB** : Avrupa Birliği

**DPT** : Devlet Planlama Teşkilatı

**İBB** : İstanbul Büyükşehir Belediyesi

**İÇDP** : Çevre Düzeni Planı

**İMP** : İstanbul Metropolitan Planlama

**İNİP** : İstanbul Nazım İmar Planı

**MİA** : Merkezi İş Alanı

**REVIT** : Eski Sanayi Alanları Yeniden Canlandırması (Brownfield Revitalization)

**TOKİ** : Toplu Konut İdaresi

**YY** : Yüzyıl

## TABLULAR LİSTESİ

<b>Tablo 3.1.</b> : İncelenen Dünya Örneklerinin karşılaştırma tablosu. ....	48
<b>Tablo 5.1.</b> : 1987 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar .....	86
<b>Tablo 5.2.</b> : 1996 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar. ....	89
<b>Tablo 5.3.</b> : 2006 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar. ....	94
<b>Tablo 5.4.</b> : 2013 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar. ....	101
<b>Tablo 5.5.</b> : 2018 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar. ....	105



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1.	Kentsel Dönüşüm Konsepti. . . . .	8
Şekil 2.2.	Kentsel Dönüşüm Süreci. . . . .	9
Şekil 3.1.	İncelenen örneklerin konumları. . . . .	35
Şekil 3.2.	20. yy kömür ve çelik sanayisinden görünüm. . . . .	37
Şekil 3.3.	IBA Emscher Parkı. . . . .	37
Şekil 3.4.	Emscher Park'dan bir görünüm. . . . .	38
Şekil 3.5.	Paddington eski sanayi alanlarından görünüm. . . . .	40
Şekil 3.6.	Paddington alanından görünüm. . . . .	40
Şekil 3.7.	Paddington konut alanından görünüm. . . . .	41
Şekil 3.8.	Poblenou'nun 19. yy sanayi alanından görünümü. . . . .	42
Şekil 3.9.	Poblenou kentsel dönüşüm projesi alanı. . . . .	43
Şekil 3.10.	Poblenou kentsel dönüşüm projesinden görüntüler. . . . .	47
Şekil 4.1.	1966 yılı Sanayi Alanları . . . . .	53
Şekil 4.2.	1970-1980 yılları sanayi ve konut alanları . . . . .	54
Şekil 4.3.	1980-1990 Sanayi ve yasadışı konut alanları . . . . .	56
Şekil 4.4.	1995-2006 sanayi ve konut alanları . . . . .	57
Şekil 4.5.	İstanbul'da incelenen örneklerin konumları . . . . .	60
Şekil 4.6.	Merkezi iş alanı ve bütünleşme bölgesi . . . . .	64
Şekil 4.7.	Büyükdere caddesinden görünüm. . . . .	65
Şekil 4.8.	Yunus Çimento Fabrikası. . . . .	67
Şekil 4.9.	Kartal ilçesi genel görünüm. . . . .	69
Şekil 4.10.	Proje alanı odak noktaları. . . . .	71
Şekil 4.11.	Zaha Hadid'in çizdiği projenin görünümü. . . . .	72
Şekil 4.12.	Haliç Özel Proje Alanı sınırları . . . . .	74
Şekil 5.1.	İstanbul Basın Ekspres Aksı'nın İlçe Sınırları. . . . .	77
Şekil 5.2.	Basın Ekspres Aksı'nın İstanbul İçindeki Konumu. . . . .	79
Şekil 5.3.	Basın Ekspres Aksı ve önemli kavşakları. . . . .	80
Şekil 5.4.	Basın Ekspres Aksı'nın Alansal Gelişimi. . . . .	81
Şekil 5.5.	Basın Ekspres Aksı'ndaki ilçelerin nüfus grafiği . . . . .	82
Şekil 5.6.	1982'de Tem Otoyolu inşası. . . . .	83
Şekil 5.7.	1987'de Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri. . . . .	85
Şekil 5.8.	1996'da Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri. . . . .	88

<b>Şekil 5.9.</b>	Basın Ekspres Aksı'nın Bağcılar alanındaki prestij ve MİA paftaları. . . . .	91
<b>Şekil 5.10.</b>	Basın Ekspres Aksı selden önce ve sel sırasındaki hali . . . . .	93
<b>Şekil 5.11.</b>	Basın Ekspres Aksı'ndaki sel felaketi 9 Eylül 2009. . . . .	93
<b>Şekil 5.12.</b>	2006 yılındaki Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri ve dönüşen firmalar. . . . .	95
<b>Şekil 5.13.</b>	Çalışma alanının 2009 İstanbul İli Çevre Düzeni Planındaki hali. . . . .	97
<b>Şekil 5.14.</b>	2006 yılı Edip iplik Fabrika 'sı ve 2013 212AVM Hava görseli. . . . .	99
<b>Şekil 5.15.</b>	Ağaoğlu My Ofis 212 ve Otel projesi Basın Ekspres Aksı'ndan görünümü. . . . .	100
<b>Şekil 5.16.</b>	2013 yılındaki Basın Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri ve dönüşen firmalar. . . . .	102
<b>Şekil 5.17.</b>	2018 Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri. . . . .	104
<b>Şekil 5.18.</b>	Divan Rezidans ve Wanda Wista projelerinden görünüm. . . . .	106
<b>Şekil 5.19.</b>	Basın Ekspres ile Mahmutbey Kavşağı. . . . .	107
<b>Şekil 5.20.</b>	Basın Ekspres Aksı ile Güneşli Kavşağı . . . . .	107
<b>Şekil 5.21.</b>	Basın Ekspres Aksı'ndan görünüm . . . . .	108
<b>Şekil 5.22.</b>	Basın Ekspres Aksı'nın zaman içindeki değişim dinamikleri. . . . .	109

## EKLER LİSTESİ

Sayfa

<b>EK-1.</b>	Belediyelere Sorulan Sorular . . . . .	127
<b>EK-2.</b>	Basın Ekspres'te Dönüşen Firmalara Sorulan Sorular. . . . .	128
<b>EK-3.</b>	Basın Ekspres'te Faaliyet Gösteren Firmalara Sorulan Sorular. . . . .	129
<b>EK-4.</b>	Gayrimenkul Firması'na Sorulan Sorular. . . . .	130



## 1.BÖLÜM

### GİRİŞ

Dünya tarihinde teknolojik gelişmeler sanayi üretiminin gelişiminde önemli rol oynamıştır. Sanayi toplumundan geçiş olurken teknolojik gelişmeler ekseninde sanayi yapısal olarak ciddi değişimlere uğramıştır.

Zaman içinde gelişen kentlerin yoğunluğu nedeniyle kentin içindeki terk edilmiş sanayi alanlarının dönüştürülerek tekrar kullanılmaları kent için önemli bir hale gelmiştir. Bu dönüşümün amacı, kentin içinde kalan sanayiye kentin dışına çıkarmak, kent merkezlerinin iş olanaklarını arttırmak, yeni iş alanları ve konut alanları yaratmaktır.

19. yüzyılda yaşanan Sanayi Devrimi'nden sonra tüm dünyada gelişen sanayi kırsal alanlardan kentlere doğru büyük bir göçe sebep olmuştur. 19. yüzyılın sonlarına doğru nüfus yoğunluğunun artmasıyla planlamaya ihtiyaç duyulmuştur ve yine bu dönemde kentsel dönüşüm kavramının temelleri atılmaya başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hasar görmüş, yıkılmış kentsel alanların yenilenme gereksinimi ile birlikte kentsel dönüşüm uygulamaları hız kazanmıştır.

20. yüzyılda ise, teknolojinin hızla gelişmesi ile sanayi kentlerinin bir kısmı işlevlerini kaybetmeye başlamışlardır. Neticede bu kentlerde boş, köhnemiş bölgeler oluşmuş ve bu bölgeler kent içinde problem yaratmaya başlamıştır. Zamanla kırsal alandan kentlere olan göç bu alanların yeniden kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir.

Günümüzde, sanayi alanlarında yapılan kentsel dönüşümlerde küreselleşme önemli bir rol oynamaktadır. 1970'lerden beri sanayinin uzaklaştığı kentlerde yeni bir mekansal yapılanma başlamıştır. Üretim kentleri olmaları nedeniyle sanayinin kent merkezinde yer aldığı şehirlerde, boşalan sanayi yerleri, yeni kentsel mekan ihtiyaçları için yeniden kullanım gereksinimiyle dönüşmeye başlamışlardır.

Eski sanayi yapıları ya da alanları, küreselleşmeye ayak uydurma çabasındaki kentlerin "potansiyel yeni fonksiyon alanları" dır. Bazı toplumsal örgütler kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından parkları ve sosyal aktivite merkezleri önerirken; yatırımcılar ve şirket sahipleri bu tür alanlarda maksimum ticari potansiyelleri olan ofis, alışveriş, eğlence merkezleri veya otel gibi farklı fonksiyon



önerilerinde bulunabilmektedir (Hall,1993). Bu eskiyen sanayi alanları kentsel dönüşüm süreçleri sonunda yeni sorunlu alanlara da dönüşebilmektedir. Bu sebeple bu alanların dönüşüm süreçleri önemlidir. Literatürde de bu alanların dönüşümleri dikkat çekmektedir.

### **1.1 Problemin Tespiti**

Ülkemizde birçok kentsel dönüşüm projesi uygulanmaktadır. Fakat Türkiye’de az sayıda sanayi alanlarının dönüşümü kapsamlı projeler çerçevesinde gerçekleşmiştir. Genellikle dönüştürülecek sanayi alanlarında imar planı revizyonları yapılmakta, sanayi alanları da planda belirlenen fonksiyon ve koşullara göre yeniden şekillenmektedir. Ancak bu imar planı revizyonlarının bölgenin potansiyelleri konusunda yapılan detaylı analiz ve sentez çalışmalarının, paydaşların katılımını içeren süreçlerin sonucunda hazırlandığını söylemek zordur. Bu da söz konusu sanayi alanlarının dönüşüm sürecinin sağlıklı yürümesini, bölgenin potansiyelleri çerçevesinde doğru kullanıma dönüşmesini engelleyebilmektedir. Bu süreç sonunda kaynakların doğru şekilde kullanılmadığı, bu alanların trafik yoğunluğu gibi yeni sorunlarla karşılaşması, kentin ekonomisine katkısının zayıflaması gibi risklerle yüz yüze gelindiği görülebilmektedir.

Basın Ekspres Aksı da dönüşüm yaşayan önemli sanayi alanlarından birisidir. Bu bölgede son yıllarda birçok sanayi alanının dönüşümü gerçekleştirilmiştir ve hala bununla ilgili süreç devam etmektedir.

Bu çalışmada İstanbul’daki önemli sanayi alanlarından birisi olan Basın Ekspres Aksı’nın dönüşümü ele alınmıştır. Bölgede sanayinin gelişim süreci ve sonrasındaki dönüşüm süreci irdelenmiştir.

### **1.2.Çalışmanın Amacı ve Kapsamı**

Çalışmanın amacı, İstanbul’da Basın Ekspres Aksı’nın nasıl dönüştüğünü, dönüşüm sürecini ve dinamiklerini araştırmaktır.

Bu amaçla çalışma, Basın Ekspres Aksı’nda, sanayinin ve yerleşik hayatın nasıl geliştiğini, zamanla kent içinde kalan sanayinin nasıl desantralize edildiğini, 2000li

yıllara gelindiğinde, bölgenin MİA olarak planlanması ile nasıl bir gelişim yaşadığını, kısacası sanayinin dönüşümünü ve dinamiklerini irdelemektedir.

Bu kapsamda, Basın Ekspres'te bulunan sanayi bölgesinin nasıl dönüştüğü, fabrikaların nasıl ve ne zaman bölgeden ayrıldığı, dönüşen fabrikaların yerine hangi fonksiyonların geldiği, bu dönüşüm sürecinde hangi araçların kullanıldığı, hangi stratejilerin izlendiği ve hangi dinamiklerin ve aktörlerin etkili olduğu araştırılmıştır. Ayrıca dönüşümle hedeflenen gelişimin gerçekleşip gerçekleşmediği tartışılmıştır.

### **1.3.Araştırma Metodolojisi**

Tez çalışması birincil ve ikincil verilere dayanmaktadır. Çalışmada öncelikle kentsel dönüşüm ve sanayi alanlarının dönüşümü ile ilgili kapsamlı literatür taraması yapılmıştır.

Bu amaçla, öncelikle kentsel dönüşüm tanımı, amaç ve yöntemleri, kentsel dönüşümleri etkileyen etmenler, kentsel dönüşüm projelerinde bütüncül yaklaşım stratejisi, Türkiye'de ve dünyada dönüşüm projelerinin dünü ve bugünü incelenmiştir. Bu değerlendirmelerin ardından literatürde sanayi kavramlarına sanayileşme ve sanayi alanlarının dönüşümüne bakılmıştır. Ardından İstanbul'daki sanayileşme sürecine ve desantralizasyona değinilmiştir. İstanbul'daki örneklere bakılarak sanayi bölgelerindeki dönüşümlerin hangi fonksiyonla nasıl olduğu kısaca nasıl gerçekleştirildiği karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır.

Daha sonra, Basın Ekspres'in tarihsel gelişimi, dönüşüm süreci ve alanın MİA olmasından sonraki değişim ve dönüşümü dinamikleriyle birlikte araştırılmıştır. Bu amaçla alanın gelişim ve dönüşümüne dair veriler saha çalışması ile toplanmış ve analiz edilmiştir. İlçe belediyelerinden alanın daha önceki tarihlerde yapılmış imar planları elde edilmiştir. Daha sonra İBB'den edinilen halihazır haritalardan yıllara göre sanayinin gelişimi tespit edilmiştir. Buradaki sanayinin hangilerinin dönüştüğü, ne fonksiyonların geldiği, dönüşümün nasıl bir süreçte gerçekleştiği haritalarla ortaya konmuştur. Saha çalışması kapsamında, dönüşen firmalarla, burada hala faaliyet gösteren fabrikalarla bu alan dahilindeki ilçe belediyeleri ile gayrimenkul danışmanlık bürolarıyla görüşülerek alan hakkındaki değişim ve dönüşüme dair bilgiler alınmış, bu gelişmelerin sebep ve sonuçları ile ilgili görüşlerine başvurulmuştur. Elde edilen veriler

ışığında, bölgenin gelişimi yıllara göre analiz edilmiş, dönüşüm sürecini yönlendiren aktörlerin hedeflediği gelişim ile gerçekleşen gelişim kıyaslanmış ve tartışılmıştır.

#### **1.4. Üniteler Planı**

İlk bölümde; tezin problemi, amaç ve araştırma metodolojisi ortaya konmuştur.

İkinci bölümde ‘Kentsel Dönüşüm’ olgusu irdelenmiştir. İlk olarak konu, kavramsal olarak ele alınmıştır. Bu konuda bir literatür araştırması yapılmış, kentsel dönüşümle ilişkin kullanılan tanımlar ve kavramlar ele alınmıştır. Daha sonra, kentsel dönüşümün bu değişimlerle birlikte küreselleşme ile ortaya çıkan kent dinamiklerinin bu dönüşümdeki rolü incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca kentsel dönüşümün amaçları, yöntemleri irdelenip, Türkiye’deki yasal çerçeveye değinilmiştir.

Üçüncü bölümde; tez çalışmasında ortaya konan problemin temelini oluşturan ‘Sanayi’ kavramına odaklanılmıştır. Sanayileşme süreci, sanayinin yer seçiminde etkili olan faktörler ve sanayinin dönüşüm süreci ele alınıp, Dünya’daki eski sanayi alanlarının nasıl değerlendirildiğine ilişkin olarak, alanlarda uygulanmış çeşitli dönüşüm projeleri irdelenmiştir. Bu amaçla aktör, fonksiyon, finansman gibi dönüşümün önemli dinamikleri karşılaştırılmıştır.

Dördüncü bölümde; İstanbul’da sanayinin gelişimi ve sanayinin desantralizasyon süreci irdelenmiştir. Sonrasında İstanbul’da bulunan önemli sanayi alanlarının dönüşümleri incelenmiştir.

Beşinci bölüm ise, tez kapsamında yapılan saha çalışmasını içermektedir. Saha çalışmasında alanın çalışma alanı sınırlarıyla birlikte tanımlanmış, alanın tarihi, ulaşımı, kentsel gelişim ve planlaması araştırılmıştır. Daha sonra alanın sanayileşmesi, sonra sanayinin desantralizasyonu ve MİA alanı olmasının etkisiyle olan dönüşümü haritalarla aktarılıp zaman içindeki dönüşümü irdelenmiştir.

## 2.BÖLÜM

### KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI

#### 2.1. Kentsel Dönüşüm Tanımlar-Kavramlar

Dünyada kentlerin ilk ortaya çıkışlarından bu zamana kadar kentlerde yenilenme ve dönüşüm sorunlarının bulunduğu nitekim tarihin ilk dönemlerinden itibaren yaşanan, depremler, yangınlar, işgal gibi siyasal nedenlerle kentlerin büyük yıkımlara uğradıkları ve dönüşümün bir süreci olan yenilenmeyi geçirdikleri belirtilmektedir (Tekeli, 2011:308). İnsan yaşamında sanayi devrimi, kent ve kentleşme kavramının anlamını yeniden üreten bir dönüm noktasıdır (Es, 2008: 102). Kent ve kentleşme sanayi devrimiyle doğmuş buna bağlı olarak da kentsel dönüşüm kavramı ilk olarak 19. yüzyılın başlarında ortaya çıkmıştır. Sanayileşmeyle birlikte işçi sınıfının ortaya çıkması ve kentlere artan göç merkezli olarak kentsel sorunların baş göstermeye başlaması kentsel değişim ve dönüşümü başlatan temel olgudur (Akkar, 2006: 30; Köktürk ve Köktürk, 2007: 2-3; Ataöv ve Osmay, 2007: 58; Göz, 2008: 11; Çan).

Kent, bir yaşam alanı olarak içinde bulunan canlı veya cansız her şey ile iyi veya kötü değişim ve dönüşüme uğramaktadır. Bu değişim fiziksel-mekânsal, sosyokültürel ve ekonomik boyutlarda gerçekleşir. Kentsel dönüşüm (urban transformation), kentin imar planına uymayan, ruhsatsız binalarının yıkılıp, plana uygun şekilde toplu yerleşim alanlarının oluşturulması olarak nitelenmektedir (TDK, 2010).

Sanayi devrimiyle birlikte gelişen toplumların sosyo-ekonomik ve kültürel yapılarındaki değişimler kent mekânları üzerinde de değişimlere neden olmuştur. II. Dünya Savaşı sonrası bozulan ekonomik dengelerle birlikte artan sosyal sorunlar kentlerde büyük bir çöküşün başlamasına yol açmış ve kentlerde yeni bir yapılanmayı zorunlu kılmıştır. Bu yeniden yapılanma anlayışının kentsel dönüşüm kavramının ortaya çıkmasını sağladığını ifade eden Özden, kentsel dönüşümü kentte yaşayanlar için var olması gereken ancak yoksunluğu nedeniyle eksikliği hissedilen toplumun ihtiyacı olan yapılanmalar olarak belirtip kentsel dönüşümde amacın toplumun ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olduğunu eklemektedir (Özden, 2006:217).

Bu tanımlara bakıldığında kentsel dönüşüm, kentin bütününde ya da bir bölümünde mevcut özelliklerin değişerek başka şekile girmesi olarak düşünülebilir. Fakat plancılar kentsel dönüşümü, kentin eski kesimlerinin iç yapısında ve başka yerleşim birimleriyle ilişkilerinde yer alan değişimler olarak tanımlamaktadırlar (Kayasü ve Yasar, 2003).

Kentsel dönüşüm “zaman süreci içerisinde eskiyen, köhneyen yıpranan ya da potansiyel arsa değeri mevcut üst yapı değerinin üzerinde seyreden ve çoğu kez yaygın bir yoksunluğun hüküm sürdüğü kent dokusunun, alt yapısının sosyal ve ekonomik programlar ile oluşturulduğu bir stratejik yaklaşım içinde günün sosyo-ekonomik ve fiziksel şartlarına uygun olarak yenilenmesi, değiştirilmesi, geliştirilmesi yeniden canlanabilmesi ve bazen de yeniden oluşturulması eylemi” (Özden, 2006:217) şeklinde açıklamıştır.

Kentsel dönüşüm, bir kentsel yenileştirme kavramı olarak, kentin daha iyi ve yeni bir yapıya dönüşmesini sağlamaktadır. Kentsel yenileme (urban renewal); farklı sebeplerden zaman içinde eskimiş, köhnemiş, yıpranmış veya terk edilmiş kentsel dokunun, günün sosyoekonomik ve fiziksel koşulları göz önünde tutularak değiştirilmesi, dönüştürülmesi, ıslah edilmesi ve yeniden canlandırılması şeklinde anlatılabilir. (Keleş, 1996). Kentlerin yenilenmesi, kentin belli bölgelerinin yeniden yapılanmasıdır. Kentsel dönüşüm, kentsel yenilemeyi de içeren bir kavramdır ve sadece var olan bir kentsel mekânın fiziksel, sosyal ve ekonomik anlamda iyileştirilmesinden oluşmamaktadır. Dönüşüm zaman içinde değişiklikleri de kapsadığından, bir kentin gelişimini anlamayı, kenti tanımayı ve kavramayı da beraberinde getiren bir olgudur (Kılıç, 2006).

Dönüşüme pasif olarak gerçekleşen bir kentsel oluşum olarak baktığımızda, aslında bu kavramın hızlı kentleşmeyle beraber kentlerdeki plansız gelişen alanlarda karşılığını bulduğu söylenebilir. Diğer bir deyişle birçok tarım ve yeşil alanın gecekondulaşması ardından mahalleleşerek yerleşim alanları haline gelmesi plansız gerçekleşen bir dönüşümü anlatmaktadır (Görgülü, 2005).

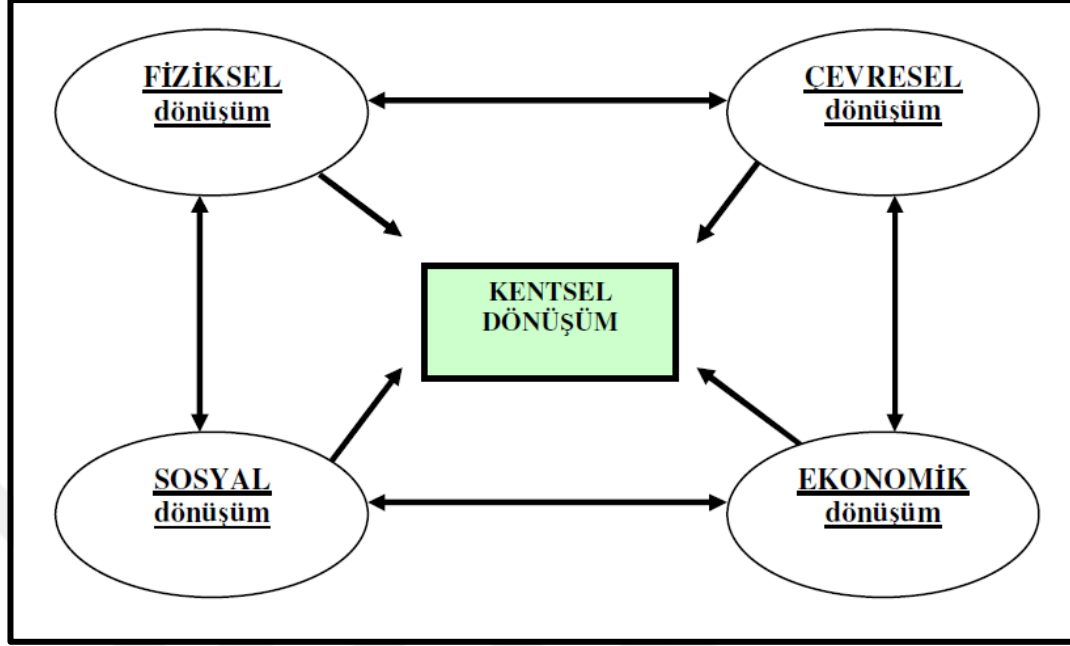
Keleş, kentsel dönüşüm kavramını “Bir yerleşmenin belirli bir bölümü veya tamamını ilgilendiren bilinçli, sistematik ve planlı bir eylem” olarak nitelendirmiş ve her kentin sürekli bir dönüşüm durumunda olduğunun önemini vurgulamıştır. Bununla ilgili

Claude Chalin şunu demektedir; “Kentsel dönüşümü kapsayan bütün eylemler kentin yeni imajına katkıda bulunacak gerekli fonksiyonları sağlamayı amaçlar” (Keleş, 2004). Yine bu ifadelere paralel olarak Atalık kentsel dönüşümü “yeniden geliştirmeyi ya da eski kent yerleşmelerinin günümüzün sosyal ve ekonomik koşullarına uygun şekilde değişiklik yapılmasını sağlamak” (Atalık vd., 1985), Hasol (1988) ise “Mevcut kentlerin ve merkezlerin günümüzün gereksinimlerine uydurulması ve yeniden tasarlanması amacıyla yeniden planlanması” olarak değerlendirmişlerdir.

Başka bir bakışla kentsel dönüşüm Lichfield’a göre, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde oluşan uzmanlaşmadır (Lichfield, 1992). Donnison’a göre ise, kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunları eşgüdümlü bir biçimde çözümlenmek için ortaya konulan yeni yol ve yöntemlerdir (Donnison, 1993). Kentsel dönüşüm birçok etmene bağlı olarak yaşamın her anında ve alanında gerçekleşen, sürekli değişim özelliklerine sahip bir süreç olarak görülebilir (İncedayı, 2004).

Lang’a (2005) göre kentsel dönüşüm, kentsel çöküş, çürüme ve değişim ile ilgili tasarlanan bölgesel politika ve stratejilerdir. Bu süreç, sorunları, potansiyelleri, stratejileri ve projeleri, sosyal, kültürel, çevresel ve ekonomik çerçevede dahilinde bütünleşik bir perspektifle ele alır (Şekil 2.1). Bu tanım doğrultusunda kentsel dönüşüm, kentsel yenileme, kentsel geliştirme ve yeniden canlandırma kavramlarının ötesinde hareket eden bir kavramdır. Bu kavram, bütün yaklaşımların uzun soluklu ve daha fazla stratejik amaca sahip bir şekilde yapılandırılması gerekliliğini söyler (Lang, 2005).

Roberts ise; kentsel dönüşümü “kapsamlı ve bütünleşik bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşullarının sürekli iyileştirilmesini sağlamaya çalışmak” olarak belirtmiştir. Bir başka deyişle, yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda bu dengenin tekrar kurulmasıdır (Roberts 2000).

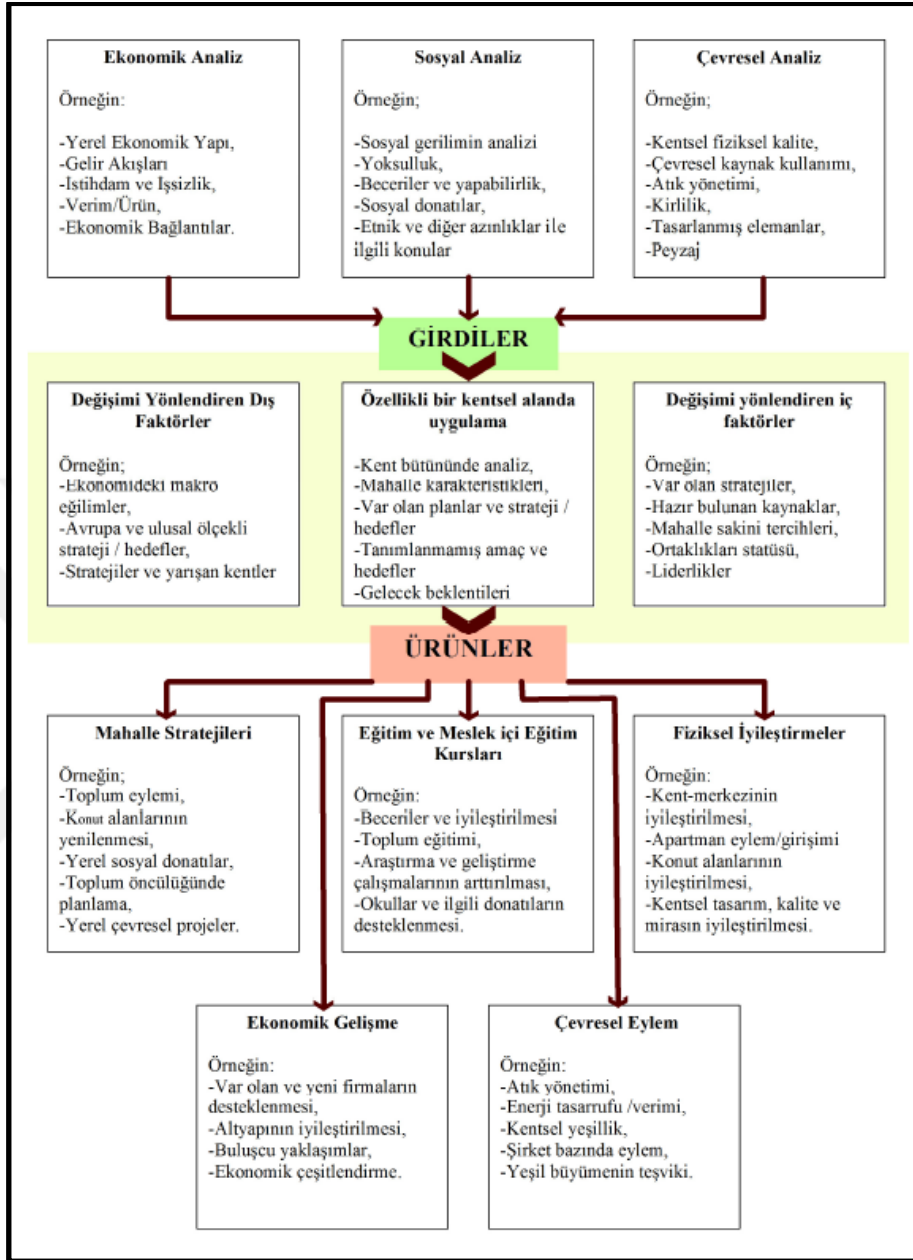


**Kaynak:** (Lang, 2005).

**Şekil 2.1** Kentsel Dönüşüm Konsepti.

Roberts (2000)'a göre kentsel dönüşüm, “kentsel problemlerin çözümlenmesine öncülük edecek ve ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel koşullar açısından sürdürülebilir bir geliştirmeyi beraberinde getirme konusuyla ilgilenen kapsamlı ve bütünleşik vizyon ve eylemler”, ya da bir başka deyişle, “yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin isler hale getirilmesi; toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda bu dengenin tekrar sağlanması” olarak değerlendirmiştir. Yazarlar kentsel dönüşüme ilişkin yaptıkları bu tanımları da, süreci bütüncül bir şekilde ifadelendirmek adına şema haline getirmiştir (Şekil 2.2).

Kentsel dönüşümü gerektiren nedenler, büyük ölçüde ülkelerin farklı gelişmişlik aşamalarına ve küresel sistemle olan entegrasyon düzeylerine bağlı olarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere göre farklılık göstermektedir.



**Kaynak:** (Roberts ve Sykes, 2000)

**Şekil 2.2.** Kentsel Dönüşüm Süreci.

Gelişmiş ülkelerde kentsel dönüşüm, sanayi sonrası gelişme aşamasının sorunlarını ve özellikle de Post-Fordist dönem dinamiklerinin yol açtığı sosyo-ekonomik ve mekansal çöküntüleri aşmaya yönelik geniş kapsamlı bir yeniden yapılandırma biçimi olarak görülürken (Sökmen, 2003), gelişmekte olan ülkelerde, göçle oluşan yasadışı konut alanlarının dönüştürülmesi, doğal afetler sonucunda zarar gören kentsel alanların yeniden yapımı, alt gelir gruplarına ait konut alanlarının sağlıklılaştırılması ve son



yıllarda tarihi nitelikli kent merkezlerinin yeniden işlevlendirilerek korunması şeklinde, dar kapsamlı ve noktasal bir düzeyde tanımlanmaktadır. Bu farklılığa rağmen, dönüşümü gerektiren nedenler başlıca demografik, fiziksel, makro-ekonomik, teknolojik, politik ve sosyo-kültürel değişimler olmak üzere farklı gruplar altında incelenebilir (Ergenekon, 2003).

Bu nedenlere bağlı olarak kentsel dönüşümün gerçekleşmesi, farklı ölçeklerdeki projeler aracılığıyla sağlanmaktadır. Bunlar büyük, orta ve küçük ölçekli projeler olmak üzere üç gruba ayrılabilir. Kentlerin etki alanlarındaki bölgelerde ve kent çevrelerinde yer alan büyük ölçekli projelerin çok parçalı yapıları, çok fonksiyonlu dinamikleri ve yeni metropoliten kent sistemlerinde kentsel-bölgesel merkezleri oluşturan bir yapıları vardır. Kent merkezi ve çevresinin iç içe geçtiği, potansiyeli olan gelişme aksları üzerinde yer alan orta ölçekli projeler, mevcut altyapıyı güçlendirerek, çevresel kaliteyi yükseltme yoluyla, kentin gelişme stratejileri ile doğrudan bağlantı kurmadan, kentte yeni merkezi alanlar oluşturabilirler. Küçük ölçekli projeler ise, ulaşılabilirliği kolay, kent içinde özel kimliği olan alanlarda yer alır. Oteller, alışveriş merkezleri, eğlence alanları, iş merkezleri gibi, özellikle tarihi binalara verilen yeni fonksiyonlarla kentsel gelişme içinde stratejik etkileri olan özel projelerdir (Erden 2003).

## **2.2. Kentsel Dönüşüm Süreçleri ve Küreselleşme İlişkisi**

Kentsel dönüşüm süreci her projenin kendi içinde belirlenmesi gereken bir kavramdır. “Bu bakımdan, kentsel dönüşüm girişimlerinin kentsel sorunlara çözüm olabilecek sağlıklı bir yörüngeye oturtulabilmesi için kentlerin kendine özgü koşullarını ve dinamiklerini göz önüne alan yaklaşımların geliştirilmesine gereksinim vardır. Bu yaklaşımlar kentsel dinamiklerin boyutları ile tanımlanan sorunlara temellenen ve süreç içinde evrimleşen sınıflamalarla tanımlanabilir” (Görgülü ve diğerleri, 2006).

- Yerleşmelerin büyüme/gelişme dinamiklerinin birbirinden farklı olması,
- Yerleşmelerde fiziksel, sosyal ve ekonomik eskime, bozulma, köhneme süreçlerinin birbirinden farklı olması,

-Uygulanan kentsel dönüşüm süreçlerinde yerleşimlerin farklı tepkiler vermesi. Bu kategorilerle vurgulanan; kentsel dönüşüm süreçlerinin dinamiklere ve sorunlara bağlı olduğu ve özgün modeller geliştirilmesindeki önemini ortaya koymaktadır.

Küreselleşmenin bir sonucu olarak ekonomik, sosyal ve kültürel değişim ve dönüşümler kent planlamayı, dolayısıyla planlamadaki esneklik kavramını da değiştirmektedir (Taşan-Kok, 2008).

Küreselleşme kavramı, son dönemlerin en tartışmalı kavramlarından biridir. Küreselleşme, kendini tanımlayanların düşüncesine ve ele aldıkları boyutlarına göre şekillenen, bu sebeple bir soru tanımı olan fakat ortak bir tanımı olmayan kavramdır. Buna bağlı olarak, küreselleşme kavramının anlamlandırılmasını ortaya koyan tanımlara baktığımızda küreselleşmenin çok farklı tanımları vardır.

Peter Dicken'e (Dicken, 1992: 1) göre küreselleşme “uluslararasılaşmadan daha ileri ve kompleks bir kavram olup; bu bağlamda mal ve hizmet akımlarının ülke ve bölge sınırları içinde artmasını sağlayan ve ekonomik faaliyetlerin uluslararası alanda dağılımını artırmak suretiyle ulusların fonksiyonel entegrasyonu sağlayan bir olgudur. Harvey’ e (Coştu, 2005: 97) göre küreselleşme “Dünyanın küçülerek yoğunlaşması, iletişim ve bilişim teknolojisindeki gelişmelerin, haberleşme ve ulaşımı daha kolay, daha hızlı ve daha ucuz hale getirmesinin ve böylelikle karşılıklı bağımlılığın artmasının sonucudur. David Harvey’in “zaman-mekan sıkışması” olarak da tanımladığı bu durum, dünyanın “tek bir mekan” olarak küçülmesini, “küresel köye” dönüşmesini hızlandırmıştır. Böylece, bilgiyi toplama, değerlendirme, kullanma ve üretime uygulama daha hızlı ve daha verimli hale gelirken, toplumsal yapıyı etkileyen yönetim, üretim, tüketim ve dağıtım alanlarında köklü değişim ve dönüşümler yaşanmıştır.

Harris’e (Harris, 1993:1) göre küreselleşme “mal ve hizmetlerin üretiminin, dağılımının ve pazarlamasının uluslararasılaştırılmasının artmasıdır” Winham’a (Winham, 1996: 37) göre küreselleşme, “uluslararası ticaretteki yayılma, sınırlar arası parasal akımların artması, şirketlerin birleşmeleri ve çok uluslu şirketlerin büyümesidir”.

Devlet Planlama Teşkilatının tanımı ise “küresel bütünleşme, ülkeler arasındaki iktisadi, siyasi, sosyal ilişkilerin yaygınlaşması ve gelişmesi, ideolojik ayrımlara dayalı kutuplaşmaların çözülmesi, farklı toplumsal kültürlerin, inanç ve beklentilerin daha iyi

tanınması, ülkeler arasındaki ilişkilerin yoğunlaşması gibi farklı görünen ancak birbirleriyle bağlantı olguları içerir” (DPT, 1995: 23).

Küreselleşme süreci ile ilgili pozitif yaklaşımlar, küreselleşme sürecinde ülkelerin daha iyi hale gelerek ülkeler arası ilişkilerin düzeldiği ve zıtlaşmanın azaldığı uluslararasılaşmanın öne çıktığı fikrini savunmaktadır. Fakat bu görüşlere katılmayarak küreselleşme muhalifleri de bulunmaktadır. O tanımları ele alacak olursak;

Boratav’a (Boratav, 2001: 16) göre, küreselleşme “soğuk savaş döneminden sonra, kapitalizmin yeni bir açılımla dünya geneline yayılmasıdır”.

Hirst ve Thompson’ a (Hirst ve Thompson, 2007: 26-28) göre küreselleşme, “ekonomik anlamda ülkeler arasında büyük ve artan bir ticaret akışı ile sermaye yatırımının gerçekleştiği açık bir uluslararası ekonomi olarak tanımlanırsa, kesinlikle yeni ve farklı bir olgu değildir. 1860’ lı yıllardan bu yana var olan bir takım farklı uluslararası ekonomi konjonktürlerinden biridir.” Kepenek’e (Kepenek, 1990: 26) göre küreselleşme, “bilim ve teknoloji alanında ortaya çıkan gelişmelerin bir sonucu olarak, kapitalizmin yaşamakta olduğu nitelik dönüşümüdür”. Greider’e (Greider, 1997: 11) göre, küreselleşme, “yok ederek ürün elde eden acayip bir makine gibidir. Modern ziraat makineleri gibi büyük ve değişkendir. Fakat daha karmaşık ve güçlüdür, aşına olduğu sınırları önemsemez ve açık arazide çalışabilir.” Yeldan’a (Yeldan, 2003: 428) göre küreselleşme, “neo-liberalizmin ideolojik bir söylemidir ve küreselleşme olgusu, ulusal ekonomilerin dünya piyasalarıyla eklemlenmesi ve bütün iktisadi karar süreçlerinin giderek dünya kapitalizminin sermaye birikimine yönelik dinamikleriyle belirlenmesidir.”

Küreselleşmeyi farklı görüş ve boyutlarla ele alan bu tanımlara baktığımızda, küreselleşmenin karmaşık bir içeriğinin olduğu ve tanımlar arasında bazı farklılıkların ve bazı benzerliklerinin de olduğu görülmektedir.

Küreselleşme, kentler arası rekabeti hızlandırırken, kentlere yeni ekonomik, politik ve kültürel roller yüklemiş, yüklenen bu roller kent içi mekân organizasyonunda önemli değişikliklere sebep olmuş, emek pazarının yapısı, kentsel faaliyetlerin biçimi ve dağılımı hızla değişmiştir ( Yaylı, 2012).

Küreselleşme sürecinde kentte yaşanan değişimleri; kentin fiziksel mekanı, kent yönetim sistemi ve kent yaşantısı başlıkları altında değerlendirmek mümkündür (Kiper, 2007:80-88). Kişilerin teknolojik gelişmelerle birlikte mekânsal engelleri rahat aşar hale gelmiş olmaları kentleri, gerek ülke içinden gerekse ülke dışından yoğun bir insan akını ile karşı karşıya bırakmış, alınan göçlerle birlikte kentsel mekân yeniden bir yapılanma sürecine girmiştir (Mendieta, 2001; Yaylı, 2012).

### **2.3. Kentsel Dönüşüm Amaçları**

Kentsel dönüşüm; koruma, canlandırma, iyileştirme, yeni işlevler kazandırma, yeniden imar etme, hem yapıları hem de buldukları kent kesimlerini, yitirmiş buldukları ekonomik ve toplumsal değerlerine ve fiziksel ölçünlerine yeniden düzenlemeyi amaçlayan bir çalışma alanıdır (Keleş, 2015).

Keleş'e göre kentsel dönüşüm üç amaca yardım etmek amacıyla kullanılmaktadır: "Birincisi, yoksulluk yuvalarının temizlenmesi (slum clearance); ikincisi kent özeklerinin anakentlerin öteki kesimleri ve yöre kentlerle aralarındaki ekonomik canlılık ayrımlarını gidermek üzere bu kesimlerin yenilenmesi; üçüncüsü de kent özeklerinin yönetiminden ve planlanmasından sorumlu yerel yönetimlerin akçal olanaklarının tanımlanmasıdır" (Keleş, 2015).

Roberts'a (2000) göre kentsel dönüşüm temelde beş temel amacı gerçekleştirmek için ortaya çıkmıştır:

- Toplumsal problemlerin kentsel bozulmaya sebep etkilerinin araştırılarak kentsel alanların çöküntü hale gelmesini önlemek,
- Kent dokusunu oluşturan birçok ögenin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermek,
- Ekonomik canlılıklarını yitirerek çöküntü alanı haline gelen alanlarda kentsel refah ve yaşam kalitesini artırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma yaklaşımı ortaya koymak,
- Gereksiz kentsel yayılmanın sınırlandırılmasına yönelik stratejiler belirleyerek kentsel alanların en etkin şekilde kullanılmasını sağlamak,

- Sivil toplum örgütleri ve farklı toplumsal kesimlerin planlamaya katılımını sağlayarak kentsel politikaların şekillendirmeye ihtiyacını karşılamaktır.

Bu sayılan maddelere bakıldığında, kentsel dönüşümün fiziksel, sosyal, ekonomik, yasal pek çok boyutu vardır. Bu sebeple çok yönlü ele alınıp düşünülmesi gerekir. Kentsel dönüşümün nitelikli hale gelmesi için kentsel değişimleri ve bu değişimlerin sonuçlarının alana yansıtılması birtakım ilkelerin benimsemesi ile gerçekleşebilir. Buna göre kentsel dönüşüm (Roberts, 2000;Özcivan,2016);

-Kentsel alanda ayrıntılı bir durum analizine dayanmalıdır.

- Kentsel alanın fiziksel dokusu, sosyal yapısı, ekonomik ve çevresel durumunun birbirleriyle eşzamanlı uyumu olmalıdır.

- Kenti oluşturan öğeler arasındaki eş zamanlı uyum olması için problemlerin çözümünün dengeli, sıralı ele alınarak, kapsamlı ve bütünlük bir strateji uygulanmalıdır.

- Mümkün olduğunca ölçülebilir olmalıdır.

-Araziyi ve yapıyı çevrenin mevcut özelliklerini de içeren doğal, ekonomik, beşeri ve diğer kaynakları da göz önünde bulundurulmalıdır.

-Alanı ilgilendiren tüm paydaşların maksimum düzeyde katılımına ve ortak bir fikir birliğine dayanmalıdır.

-Değişikliklerin oluşabileceğini düşünerek, revizyonlara açık olunmalıdır.

-Uygulanan stratejilerin farklı unsurlarının farklı hızlarda gerçekleşmesinin mümkün olduğunun farkına varılmalıdır. Bu sebeple zaman içinde yeni kaynaklara ihtiyaç duyulabilir.

#### **2.4. Kentsel Dönüşümün Boyutları**

İnsan, mekan ve istihdamı bir arada ele alırsak dönüşümün bütünlük ve dengeli bir şekilde ilerlemesi kentsel dönüşümü başarılı yapan kriterler olarak kabul edilirken, kentsel dönüşüm projelerinde katılımcıların ve aktörlerin farklı olması sebebiyle

yöntem ve uygulamaların üzerinde iyi düşünülmesi ve beklentilerin karşılanması dönüşümün iyi olduğunu gösteren bir etkidir.

Dönüşüm projeleri kent içindeki konum ve işleve göre kent merkezleri, kıyı bölgeleri, sanayi alanları, kent merkezleri dışındaki konut alanları olmak üzere beş kısımda incelenebilirken, bu projeler büyük orta ve küçük ölçekli olarak üç gruba ayrılabilir (Polat ve Dostoğlu, 2007:65).

### ***Sosyal Boyut***

Dönüşüm alanlarında alınacak olan kararlar yerel-toplumsal özellikler ile ilişki içindedir. Bu nedenle toplumun tanımlanması, halkın gereksinmelerinin ve bu gereksinimlerin karşılanması için, ekonomik ve sosyal şartların daha iyi olması için ortak amaçların geliştirilmesi, toplumsal girişimler, etkin toplumsal ortaklıklar gibi faktörler, dönüşüm alanlarında ayrıntılı ve kapsamlı bir şekilde ortaya konulmak durumundadırlar (Özden, 2006:219). Türkiye’de yaşanan kentsel dönüşüm uygulamalarının sosyal boyutuna ilişkin çeşitli tespitler yapılmıştır (Ertaş, 2011:14-15).

Dönüşümle beraber yaşanan ‘artı’ gelirin gecekondulu alanlarında oluşturduğu etki, alanda yaşayan mevcut nüfusun, düşük ve orta gelirli tabakanın soylulaştırma adı altında sosyal dönüşümünü tetikleyerek yeni ve yüksek gelir grubunun fiziksel dönüşümden sonra sağlayacağı kültürel ve ekonomik dönüşümdür. Bu sebeple bazı kentsel dönüşüm uygulamalarında, barınma ve yaşam kalitesi daha iyi olması yerine, yüksek gelir grubuna hizmet etmektedir. Hak sahibi olmayanlar, kiracılar, finansmanı karşılayamayanlar, alanı terk etmek zorunda olup, belki başka bir alanda yeni gecekondulu bölgeleri oluşturmaktadırlar. Gecekondulu kitlesinin dönüşüm sonrası yeni yaşam alanlarına uyum sağlayamamaları, sosyal yapıya uygun dönüşüm uygulamalarının yapılamamasına neden olmaktadır (Ertaş, 2011:14-15).

### ***Ekonomik Boyut***

Ekonomik boyut, işgücü, toprak ve sermaye ile iç içedir. Bölgedeki kişilerin becerileri, beklentilerini, onların daha iyi sosyal ve ekonomik olanaklarda olmalarını sağlamıştır. Yerel halkın bunlardan faydalanmalarını sağlamak, daha fazla iş olanakları ve daha yüksek gelir yaratmak amacıyla alanın albenisini arttırmak önem kazanmaktadır.

Bu üç unsurun görece önemi yerel koşullara ve bölgedeki sorunlara göre değişiklik gösterse bile, bölgenin uzun süreli ve kapsamlı gelişimini korumak için bunlar arasında denge ve uygun zamanlama sağlamak, uygulamadaki en büyük zorluklardan biridir (Gittell, 1992).

Kentsel yenileme çoğunlukla, büyük maliyetler gerektiren bir iştir. Fakat iyi ve başarılı bir kentsel yenileme uygulamasının sonunda elde edilen rant, bu maliyeti yeniden elde edebilmektedir. Bu sebeple, bir alanın “yenileme alanı” olarak ilanından önce, fayda maliyet analizleri yapmak, maliyetin kesin hesabını çıkartmak ve elde edilecek rantın da projeksiyonunu açıkça ortaya koymak bir zorunluluktur (Özden, 2008).

Kimi ülkede genelde kentsel dönüşüm projelerinde en büyük problem finansdır. Çünkü kentsel dönüşüm en başta ekonomik bir olaydır. Planların gerçekleştirilmesi, tüm onarım, bakım, yıkım, yapım, sağlıklaştırma, restorasyon gibi bu işlemlerde katılımı beklenen halkın ekonomik gücünün ve refahının artırılması, finansal kaynak sağlanmasına bağlıdır (Ergun, 2004).

### ***Planlama Boyutu***

Kentsel yenilemeye tasarım açısından yaklaşmak, ekonomik boyut kadar önemlidir. Kentlerin yenilenmesinde, planlamanın ve tasarımın bütüncüllüğü, sürdürülebilirliği, yaşam kalitesinin artırıcı tedbirler getirmesi ve özgünlüğü gibi ilkeleri önemlidir (Özden, 2008).

Kentsel yenilemede stratejiler, planlama ve tasarım boyutu, fiziksel çevre kalitesinin artırılması, ulaşım ağları kararları, alt yapının düzenlenmesi, doğal, tarihi, arkeolojik ve kentsel potansiyellerin belirlenmesi ve üzerinde düşünülmesi bileşenlerini içermektedir.

Kentsel dönüşüm sürecinde ele alınacak mekanın iddia sahipleriyle birlikte dönüşüm planını geliştirmeyi hedeflediği boyut olan planlamada dönüşüm planının hazırlanması üç kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda ilgi sahibi analizi yapılmakta; akabinde ilgi sahibi gruplarıyla yapılan “bilişsel harita”larının oluşturulmasına geçilmekte; son olarak da bir önceki aşamalarda elde edilen bilgiler tüm ilgi gruplarıyla paylaşılmakta, değerlendirilmekte, alan ile ilgili kentsel dönüşüm vizyonu, stratejileri, öncelikli projeler saptanmakta ve detaylandırılmaktadır (Ataöv ve Osmay, 2007: 77). Projelerin detaylandırılmasıyla eylem planları hazırlanmaktadır. Burada ilgi gruplarının karar alma

ve uygulama aşamalarına katılmış olmaları bu aktörleri gelecek modellerin oluşturulmasında hak iddia eden aktörler durumuna getirilmeleri önem arz etmektedir (Ataöv ve Osmay, 2007: 77).

### ***Yasal boyut***

Kentsel yenilemede en fazla sorun olan alanlardan biri de yasal durumdur. Kentsel yenileme projeleri özel sektör, yönetim, sivil toplum kuruluşları ve halk gibi aktörlerin istekleri veya çıkarları anlaşmazlıklara neden olabilir. Bu nedenle uygulama seviyesinde ortaya çıkacak problemlere karşı kentsel yenilemeye yasa düzenlemesi şarttır.

Yenileme uygulamasını tam anlamıyla hayata geçirebilmek için, bu yasaların her birinin birbiriyle bağlantılı ya da birbirini tamamlar durumda olması gerekmektedir. Mülkiyet hakkından kaynaklı problemler, kentsel yenileme uygulamalarının başlanması için sıkıntılı bir süreçtir. Bunu üstesinden gelebilmek için, kentsel yenileme uygulamaları için düzenleyici ve sıkıntıları giderici maddeler içerecek biçimde birbirlerini tamamlamaları gerekmektedir (Özden, 2008).

1980'lerin dönüşüm projelerinin birçoğu kamu özel sektör işbirlikleriyle gerçekleştirilmiştir (Atkinson, 2000; Hall, 1996). Bu projelerde, özel sektör ön planda bulunurken, kamu sektörü temel altyapı, arazi ıslahını sağlayarak, kentsel dönüşümün oluşacağı alanlara finansal yatırımları çekmektedir. 1990 sonrasında günümüze kentsel dönüşümde kullanılan en yaygın müdahale biçimi, '*kentsel yenileşme*' ya da '*kentsel canlandırma*' (*urban regeneration*)'dır.

Bu dönemin en önemli özelliklerinden biri çok-aktörlü ve çok-sektörlü ilerleyen bir dönem olup, kentsel dönüşüm süreçlerinin olduğunu benimsemiş olmasıdır. Özel sektör ve kamu kuruluşları dışında, gönüllü kuruluşların ve değişik alanlardan kentsel dönüşüm süreçlerine katılımlarda bulunmasının önemini ve buna yönelik yeni yasal düzenlemeler ve kentsel dönüşüm programları getirilmiştir. Örneğin, bir çöküntü alanında arazi ıslahı, kamu ile beraber özel sektör ve diğer aktör ve sektörlerin dönüşüm sürecinde etkili bir rol alması için çalışılmaktadır.

1990'lar, kentsel dönüşüm projelerinde yerel yönetimlerin de etkin rol aldığı yıllardır. Bu dönemin kentsel politikaları, rekabetçi, işbirlikçi ve girişimci yönetim anlayışıyla hareket eden yerel yönetimlerin oluşumunu desteklemiştir (Hall, 1996).



1990’larda, mekânın fiziki, ekonomik, toplumsal ve çevresel boyutları ile birlikte kentsel dönüşümün yasal, kurumsal, değerlendirme süreçlerini birlikte ilerleyen bir yaklaşım geliştirildiğinde, kentsel canlandırmada kamu yararının en üst düzeye çıkarılabileceği düşüncesi ön plana çıkmaktadır. Bu düşünce ile birlikte, ekonomik, toplumsal ve çevresel faktörlerle beraber, sürdürülebilir kent kabul edilmesidir.

19. yy’dan bu zamana kadar geçen sürede, kentlerdeki fiziksel, ekonomik ve çevresel bozulmaya çözüm üretmek için uygulanan kentsel dönüşüm politikaları ve müdahale biçimlerinde önemli bir çeşitlilik vardır. Batı ve Türk yazını incelendiğinde, yukarıda sözü edilen kentsel dönüşüm stratejilerinin dışında:

- Kentsel sağlıklaştırma (*urban rehabilitation*),
- Kentsel canlandırma (*urban revitalisation*),
- Kentsel koruma (*urban preservation, urban conservation*),
- Eski dokuda yeni bina yapımı (*infill development*),
- Kentsel yenileme (*urban refurbishment*),
- Yeniden kentleşirme (*re-urbanisation*),
- Kentsel sağlamlaştırma (*urban strengthening*)
- Yeniden yerleştirme (*urban relocation*) gibi stratejilerin de bulunduğu görülür (Günay, 1994).

## **2.5. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri**

Roberts’e göre, kentsel dönüşüm ifadesi temelinde; eskiyen, yıpranan ve çöküntü haline gelen kent parçalarının yeniden ele alınarak değerlendirilmesini ifade eden beş temel hedefe ulaşmak üzere ortaya çıkmıştır. Bunlar;

- Kentin fiziksel koşulları ile toplumsal problemleri arasında doğrudan bir ilişki kurulması,
- Kent dokusunu oluşturan birçok ögenin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermesi,

- Kentsel refah ve yaşam kalitesini arttırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma yaklaşımı ortaya koyulması,
- Kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejilerin ortaya koyulması,
- Toplumsal koşullar ve politik güçlerin ürünü olarak kentsel politikanın şekillendirilme ihtiyacını karşılamaktır (Roberts, 2000).

Kentsel dönüşüm yöntemleri; amaca, uygulamanın gerçekleştirileceği alana ve farklı gereksinimlere göre değişiklik göstermektedir.

Buna göre kentsel dönüşümün eylem biçimlerini:

- Kentsel koruma (Preservation - Conservation),
- Kentsel sağlıklılaştırma / iyileştirme (urban rehabilitation),
- Soylulaştırma (Gentrification),
- Kentsel yeniden canlanma / canlandırma (urban revitalization)
- Kentsel yenileme / yenilenme (urban renewal/renovation)olarak sınıflandırılmaktadır.

#### ***Kentsel koruma (Preservation - Conservation)***

Koruma kavramı, “kentlerin belli kesimlerinde yer alan tasarım değerleri yüksek yapılarla, anıtların ve doğal güzelliklerin - kentte bugün yaşayanlar gibi - gelecek kuşakların da yararlanması için her türlü yıkıcı ve saldırgan eylemler karşısında güvence altına alınması” anlamına gelmektedir (Keleş, 1998).

Koruma en geniş şekilde ele alınacak olursa “mevcut olanı elde tutma, gelecek nesillere aktarılması için ona sahip çıkma” gibi bir anlama gelmektedir. Kentsel koruma ise, toplumun geçmişteki sosyal, ekonomik koşullarını, kültür değerlerini yansıtan fiziksel yapının veya kentsel mekânın günümüzün değişen sosyo - ekonomik koşulları altında yok olmasına engel olma ve çağdaş gelişmelerle iç içe yaşamasını sağlama şeklidir (Engin, 1997).

Erden’e göre; kentsel koruma uygulamalarında sağlıklı bir sonuç almak için bir mimari mirasın sadece fiziki yönden düşünülmesinin yeterli olmadığını farkında olunmalıdır. Fiziki tedbirler ile birlikte sosyo-ekonomik tedbirler alınmalı ve tüm kaynakların seferber edilmesi gereklidir ki uygulamanın başarısında bunlar çok önemlidir. Başarılı bir koruma politikası; yapıları, ilk karakterlerini, tarihi ve özgün değerlerini koruyarak

bilimsel verilere dayanarak restore etmeli ve bu yapılara gelişmekte olan toplumun gereksinmelerine göre fonksiyon yüklemelidir (Erden, 2006).

Birçok farklı disiplinin dahil edilebileceği bir çalışma alanı olan kentsel koruma sürecinin, en sağlıklı sonuçlara, disiplinler, dolayısıyla da uzmanlar arası bir etkileşimle ulaşılabileceği yadsınamaz bir gerçektir (İncedayı, 2003).

### ***Kentsel sağlıklaştırma / iyileştirme (urban rehabilitation)***

Sözlük anlamı ile “eski haline getirme” olarak tanımlanan rehabilitasyon kavramı, bozulma sürecine girerek yaşam standartları düşmeye başlayan fakat tamamen özgün nitelikleri kaybetmemiş kentsel alanlarda alanın yeniden eski haline getirilmesini anlatmaktadır. Alanda iyileştirmeyi gerektirecek şekilde bir bozulma varsa ilk olarak uygulanması gereken yöntemlerdendir. Bu yöntemin tüm kentsel alanlarda uygulanması oldukça zor olduğu için daha küçük ölçekli kent parçalarında daha başarılı sonuçlar doğuracağı söylenebilir (Özden, 2008).

Başka bir tanımla kentsel iyileştirme, sağlıklaştırma veya esenleştirme “*bir yerleşim yerinin tümünü ya da bir bölümünü, işlevlerini gereği gibi yerine getiremez durumdan kurtarmak, özellikle oturulabilirlik niteliklerini yitirmiş ve eskimiş konut alanlarını daha üstün işgörü ölçünlerine kavuşturmak*” olarak tanımlanmıştır (Keleş, 1998)

Erzene’ye (2013) göre kentsel iyileştirmenin uygulandığı aşağıdaki alanlar ele alındığında tanımın daha kolaylıkla anlaşılacağı düşünülmektedir:

- Eski veya tarihi kent merkezleri,
- Eski endüstri alanları ve limanlar,
- Sanayileşme sürecinde gelişmiş ve ekonomik ve sosyal düşüşte olan alanlar,
- Tek işlevli (sosyal konutlar gibi) alanlar,
- Terk edilmiş ve kirlenmiş sanayi (brownfield) alanları,
- Plansız yayılmış alanlardır.

Kentsel iyileştirme uygulanacak alandaki temel soruna göre uygulama stratejisi farklılık göstermektedir. Ekonomik sorunlardan kaynaklı çöküş yaşanan bir alan ise öncelikle

alandaki istihdam yaratmak, daha büyük ölçekli projeler uygulayarak alanda ekonomik gelişmeyi canlandırmak amaçlanmaktadır (Erzene, 2013).

### ***Soylulaştırma (Gentrification)***

Sosyo-kültürel açıdan bozulmuş, çöküntüye uğramış, bu sebeplerden fiziksel çevresi de bozulmuş alanlarda, özellikle de tarihi kent parçalarında sosyal yapının ıslah edilmesidir. Soylulaştırma, son yıllarda çokça değinilmeye başlanmış olan ekonomik, sosyal ve mekansal dinamikleri bir arada içeren bir kavramdır. Soylulaştırma, genel olarak orta ve üst sınıfların kent içinde dar gelirli kesimin yaşadığı köhneleşen alanların yenilenerek kendi yaşam standartlarına uygun hale getirmelerini içeren bir süreçtir.

İslam (2009) ise, soylulaştırmayı kullanıcı değişimine vurgu yaparak tanımlamıştır. Bu tanıma göre *“Soylulaştırma, mahallelerin içinde yaşayanlarla birlikte geçirdiği bir değişim sürecidir. Değişimin yönü sürecin soylulaştırma olup olmadığını belirler. Değişim eğer mevcut kullanıcıların kendilerinden daha üst statülü kullanıcılarla yer değiştirmesini ve emlak değerlerinde bir artışı beraberinde getiriyorsa bu süreci soylulaştırma olarak ifade eder.”*

Eskimiş ve köhnemiş mekanların yenilenmesi veya yıkılıp yeniden yapılmasını içeren bir zamandır. Yenileme süreci ile birlikte taşınmaz değerlerini de arttırarak, yer değiştirmeyi de beraberinde getirmektedir. Bu nedenle eski sosyal sınıfların yerine yeni bir sınıfın gelmesi sürecidir.

Kennedy ve Leonard (2001) ise soylulaştırmayı anlatırken dört özellikten bahsetmiştir (Ergün, 2006; Özden, 2008):

- Soylulaştırma alandaki düşük gelirli kesimin, hızla yükselen kiraların veya ev vergilerinin artması sebebiyle ödemekte zorlandıklarından kendi istekleri dışında yaşadıkları bölgeden taşınmasını zorunlu hale getirmiştir.

- Soylulaştırmanın, konut stokunu iyileştirmenin yanında sosyal sonuçları da vardır.

-Soylulaştırma alanın karakterinde değişikliğe neden olur. Sadece yüksek gelirli alanla kalmayıp, alandaki sosyal dokuları da değişikliklere uğratmıştır.

- Soylulaştırma sadece konut alanı olarak değil süreç ve etkileri ile tüm kent ve bölge üzerinde etkili olmaktadır.

### ***Kentsel yeniden canlanma / canlandırma (urban revitalization)***

Yeniden canlanma / yeniden canlandırmayı, ekonomik, sosyal ya da fiziksel açılardan bir çöküntü dönemi yaşayan veya çöküntü neticesinde terk edilmiş kentin, kent merkezlerinin, çöküntünün sebebi olan faktörlerin yok edilmesi ya da değiştirilmesiyle tekrardan kullanılabilir hale gelmesi olarak tanımlanabilir. Kentsel canlandırma projelerinde başta sanayinin kent dışına çıkması ile boşalan alanlarda kent ekonomisini canlandıracak fonksiyonların verilmesi en sık kullanılan yöntemlerdendir (Özden, 2008).

### ***Kentsel yenileme / yenilenme (urban renewal/renovation)***

Yenileme ve kentsel yenilemeyi anlatan çok sayıda tanımlar bulunmaktadır. Buna göre yenileme, “*zaman içinde eskimiş ve yıpranmış kent dokularının, günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesi ve yenilenmesini sağlayan süreç*”tir (Atalık ve diğ., 1985).

Diğer bir tanımla “*zaman süreci içerisinde eskiyen, köhneyen, yıpranan ya da potansiyel arsa değeri üst yapı değerinin üzerinde seyrederek değerlendirilmeyi bekleyen şehir dokusunun, altyapısının sosyal ve ekonomik programlar ile oluşturulduğu bir stratejik yaklaşım içinde, günün sosyo-ekonomik ve fiziksel şartlarına uygun olarak değiştirilmesi, geliştirilmesi, yeniden canlandırılması ve bazen de yeniden oluşturulması eylemi*” (Kubat ve Özden, 2003) olarak en geniş şekilde tanımlanmıştır.

Nüfus artışı, ekonomik şartlar, yanlış alan seçimleri ve arz- talep gibi sebeplerden dolayı kentlerde bir çöküş yaşanmaktadır. Bu çöküşler sırf ülkemizde değil Dünyada da görülmektedir. Çeşitli faktörlerden ötürü çöküntüye uğrayan kentler bu durumu ortadan kaldırmak için çözüm yolu aramışlardır. Kentsel yenileme kavramı bu çözüm arayışları sonucu ortaya çıkmıştır (Özden, 2001).

Kısaca kentsel yenileme ekonomik ve fiziksel yönde eskimiş, köhnemiş yapıların yıkılması ve bu bölgelerin yeniden düzenlenmesi olarak tanımlanabilir. Bütün bu tanımları derlersek kentler zamana uygun bir şekilde gelişmesidir.

## 2.6. Türkiye’de Kentsel Dönüşüme İlişkin Yasal Çerçeve

Kentsel yenileme, farklı nedenlerden ötürü zaman süreci içinde eskimiş, köhnemiş, yıpranmış ya da kimi durumlarda terkedilmiş, vazgeçilmiş kentsel dokunun, günün sosyo-ekonomik ve fiziksel koşulları göz önünde tutularak değiştirilmesi, dönüştürülmesi, ıslah edilmesi ve yeniden canlandırılarak kente kazandırılması olarak ifade edilebilir (Özden, 2001:257). Türkiye’de kentleşme ve planlamaya yönelik kentsel yenileme kavramının başlangıcı 1970’li yıllara, planlamada bir uygulama aracı olarak kullanılmaya başlanması, 1980’lere, yasal mevzuatının oluşması ise 2000’li yıllara dayanmaktadır.

1984 yılında çıkartılan 2981 sayılı “İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun”, gecekondu alanlarının dönüşüm sürecinde önemli rol oynamaktadır. Kanunla birlikte gecekondu alanları için ıslah imar planı yapılmış ve gecekondulara bazı imkanlar sunulmuştur. Fakat fiziksel dönüşümün ötesine geçilememiş ve ekonomik, çevresel nitelikleri olmayan dönüşümler gerçekleşmiştir. 1984 yılında çıkartılan “Toplu Konut Kanunu” anlaşma esasına dayanmaktadır. Gecekondu bölgeleri, TOKİ mülkiyetindeki alanlar ve valiliklerce toplu konut iskan sahası olarak belirlenen alanlarda uygulanmıştır. İmara aykırı ve kaçak yapılaşmış alanların kentleşme koşullarına uygun şekilde yeniden düzenlenmesini amaçlamaktadır. Ancak bu kanun ile kentsel dönüşüm proje alanlarının belirlenmesi, örgütlenme modelinin nasıl oluşturulması sosyal boyutunun nasıl ele alınacağına yönelik bir düzenleme getirilmemiştir. 1980’lerin sonunda, ıslah imar planlarının yanı sıra kentsel dönüşüm projeleri de gündeminde yer almıştır. Ankara Dikmen Vadisi ilk örneğidir.

Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamalarının yolunu açan önemli bir yasal düzenleme, 12 Mart 2004 tarihli ve 5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu’dur.

Bu kanunun amacı; *“Kuzey Ankara girişi ve çevresini kapsayan alanlarda kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde fiziksel durumun ve çevre görüntüsünün geliştirilmesi, güzelleştirilmesi ve daha sağlıklı bir yerleşim düzeni sağlanması ile kentsel yaşam düzeyinin yükseltilmesidir”* (md.1). 5104 sayılı Kanun, Ankara’da “Protokol Yolu”

olarak ifade edilen Esenboğa Havaalanına ulaşım yolunda bulunan (Öngören ve Çolak, 2013: 64) ve daha önceleri farklı belediyelerin yetki alanına dâhil olan gecekonduların Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne yetki verilerek kente yeniden kazandırılmasını; böylece kentin o bölgesinin hem fiziksel hem de estetik açıdan iyileştirilmesini hedeflemektedir (Genç, 2014: 20). Ankara Büyükşehir Belediyesi ile Toplu Konut İdaresi (TOKİ)'nin yetkilendirildiği bir kentsel dönüşüm uygulamasıdır (Yenice, 2014: 84). 5104 sayılı Kanun, iki açıdan bir ilk olma özelliği taşımakta ve bu nedenle Türkiye'deki diğer örneklerinden ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi; yalnızca kentin belirli bir alanını kapsayan bir kentsel dönüşüm öngörüyor olmasıdır (Uzun, 2006: 51). İkincisi ise kendisini özel bir yasal altlıkla destekliyor olmasıdır (Dükkancı, 2013: 46).

Ülkemizde kentsel dönüşüm geçmişte ve günümüzde temeli 5393 sayılı Belediye Kanunu'na dayandırılarak yürütülmüştür. Belediye Kanunu'nun " Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı" başlıklı 73. maddesinde kentsel dönüşüme yönelik düzenlemeler yer almaktadır. Bilindiği üzere 13 Temmuz 2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 73. maddesi, "Belediye Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun" adını taşıyan 5998 sayılı kanunun 24 Haziran 2010 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle değiştirilmiştir. Buna göre: "*Belediye, belediye meclisi kararıyla; konut alanları, sanayi alanları, ticaret alanları, teknoloji parkları, kamu hizmeti alanları, rekreasyon alanları ve her türlü sosyal donatı alanları oluşturmak, eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbirler almak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir. Bir alanın kentsel dönüşüm ve gelişim alanı olarak ilan edilebilmesi için yukarıda sayılan hususlardan birinin veya birkaçının gerçekleşmesi ve bu alanın belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde bulunması şarttır.*" Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde kentsel dönüşüm ve gelişim projesi ilan etmeye büyükşehir belediyeleri yetkilidir. Büyükşehir belediyesi meclisince uygun görülmesi halinde ilçe belediyeleri kendi sınırları içinde kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir. Büyükşehir belediyeleri tarafından yapılacak kentsel dönüşüm ve gelişim projelerine ilişkin her ölçekteki imar planı, parselasyon planı, bina inşaat ruhsatı, yapı kullanma izni ve benzeri tüm imar işlemleri ve 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununda belediyelere verilen yetkileri

*kullanmaya büyükşehir belediyeleri yetkilidir.*” Kuşkusuz 5998 sayılı Kanunla getirilen değişikliğe ilişkin en fazla eleştiri, büyükşehir belediyelerine geniş yetkiler verilmesine yönelik yapılmıştır. Görüldüğü üzere büyükşehir belediyelerine “kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı” belirleme yetkisinin yanı sıra bu alanlarda plan ve parselasyon yapma, bina inşaat ruhsatı ve yapı kullanma izni verme gibi çok geniş yetkiler verilmiştir. Bu durumun, ilçe belediyelerini yetkisizleştirdiğine yönelik eleştiriler söz konusudur (TUPOB, 2010).

2005 yılında çıkartılan 5366 sayılı “Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun” un amacı; “Büyükşehir Belediyeleri, Büyükşehir Belediyeleri sınırları içindeki ilçe ve ilk kademe belediyeleri, il, ilçe belediyeleri ve nüfusu 50.000’in üzerindeki belediyelerce ve bu belediyelerin yetki alanı dışında İl Özel İdarelerince, yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş, kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek, bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenecek korunması ve yaşatılması” olarak belirlenmiştir. Burada belirlenen amacın tarihi kent dokularını kapsayan kentsel dönüşüm projelerinin amaçları ile örtüştüğü görülmektedir. Fakat yıpranan ve özelliğini kaybetmiş kent bölgelerinin nasıl ve neye göre belirleneceği bu yasada açıklanmamaktadır. Kanun belirtilen amaçlar doğrultusunda oluşturulacak olan yenileme alanlarının tespitine, teknik altyapı ve yapısal standartların belirlenmesine, projelerin oluşturulmasına, uygulama, örgütlenme, yönetim, denetim, katılım ve kullanımına ilişkin usul ve esasları kapsamaktadır (İlkme, 2008).

2012 yılında çıkartılan 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun” afet riski altındaki alanlar ve riskli yapıların dönüşümünü sağlayarak, ülke genelinde sağlıklı, güvenli ve yaşanılabilir çevreler oluşturmak amacını taşımaktadır. Bu kanun ile afet meydana gelmeden önce, “afet riski” gözetilerek tedbir alınması öngörülmüştür.



### *6306 Sayılı Kanunun Kentsel Yenileme Yaklaşımı*

6306 sayılı Yasanın çıkarılma amacı “...afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemek...” şeklinde tanımlanmaktadır (Madde 1).

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun ile Rezerv Yapı Alanı, Riskli Alan ve Riskli Yapı kavramları bu yasayla birlikte mevzuata ilk kez girmiştir.

6306 sayılı kanuna göre alansal ölçekte kentsel yenileme “riskli alan” ve “rezerv yapı alanı” olmak üzere iki farklı alan tanımlanmaktadır. Riskli alan; zemin yapısı ya da üzerindeki yapılaşma nedeniyle can ve mal kaybınaneden olacak riskte olan, yönetmelikte belirtilen teknik bilgi ve belgeleri içerecek şekilde hazırlanmış olan dosyaya istinaden Bakanlık veya İdare tarafından Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının görüşü de alınarak belirlenen ve Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılan alandır. Ayriyetten TOKİ veya İdare veya ilgili alanda taşınmaz maliki olan gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri de Bakanlıktan riskli alan tespit talebinde bulunabilir. Bakanlıkça incelenerek, uygun görülen talepler, Bakanlar Kuruluna sunulur. Bir alanın riskli alan olarak ilan edilmesi için alanın büyüklüğünün en az 15.000 m<sup>2</sup> olması gerekir. Ancak, Bakanlıkça uygulama bütünlüğü bakımından gerekli görülmesi halinde, 15.000 m<sup>2</sup> şartı aranmaksızın riskli alan tespiti yapılabilir. Kanunun ilgili yönetmeliğinde getirilen bu alan sınırı, gerekli görülmesi halinde aranmayacak olması, alan sınırının olmadığı anlamını taşımaktadır (Tarakçı ve Türk,2015).

6306 sayılı kanuna göre riskli yapı, riskli alan içinde veya dışında olup ömrünü bitirmiş, yıkılma veya ağır hasar görme riski taşıdığı verilere dayanılarak tespit edilen yapı demektir. Riskli yapıların tespiti, 6.3.2007 tarihli ve 26454 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik hükümlerine göre uygulanmakta olup, masrafları kendilerine ait olmak üzere, öncelikle yapı malikleri veya kanuni temsilcileri tarafından, Bakanlıkça lisanslandırılan kurum ve

kuruluşlara yaptırılmakta ve sonuç Bakanlığa veya İdareye bildirilmektedir. (Riskli yapıların tespitinden yıktırılmasına kadar ki süreçte Kanun kapsamındaki işlemlerin aynı idarece yürütülmesi amacıyla 8 Mart 2014 tarihli ve 1658 sayılı Bakan Olur'u ile riskli yapı tespit raporlarını inceleme yetkisi İstanbul İlinde bulunan belediyelere devredilmiştir.) Bu seviyede bir çoğunluk aranmamakta olup, maliklerden birinin veya kanuni temsilcisinin müracaatı ile bu tespit yapılabilir.

6306 sayılı Kanun'un amacı; olabilecek bir afet anında yıkılma ve ağır hasar görme ihtimali bulunan ve bu sebeple can güvenliğini bakımından riskli olan binalar tespit edilerek, bu binalarda bulunan insanların tahliyesini sağlamak ve bu binaların yerine daha güvenli yapılar inşa edilmesini sağlamaktır. Kanunun bu amacını ele alacak olursak; yapı bütünlüğü olmayan, büyük bir bölümü yıkılmış, hasar görmüş olan bu sebeplerden terk edilmiş, harabe olan yapılar ile henüz tamamlanmamış olan inşaat halindeki natamam binaların 6306 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilmesi söz konusu değildir. 6306 sayılı Kanun'da güçlendirilebileceği teknik olarak tespit edilen yapıların güçlendirilebileceğinden bahsedilmesine rağmen, güçlendirme süreci hakkında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu yüzden, 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu'na tabi olan bir binada güçlendirme konusunda bu Kanun'a göre hareket edilmesi gerekmektedir.

Bu tanımları göz önüne aldığımızda, riskli yapı tanımı; 6306 sayılı Kanunun sadece alansal bir dönüşüm olmadığını göstermektedir. Riskli alan içerisinde olma koşuluna bakılmaksızın, fiziksel açıdan yetersiz yapıların da bu yasa kapsamına alındığını göstermektedir. Bu bağlamda; kentsel dönüşümün alansal olduğu kadar tek bina ölçekli olarak da tanımlanmıştır.

## **2.7. Bölüm Sonucu**

Tez çalışmasının en önemli noktalarından biri 'kentsel dönüşüm' olgusu, kavramıdır. Bu bağlamda bölümde kentsel dönüşüm konusu, tanımı, amaçları, boyutları, yöntemleri detaylandırılmıştır. Kentsel dönüşüm kavramıyla küreselleşme sürecindeki kent dinamikleri etkileşim halinde olduğundan bu süreçlerin ilişkisi de ele alınıp irdelenmiştir.

İlk önce literatürde ki farklı bakış açılarıyla ele alınan kentsel dönüşüm kavramının nasıl tanımlandığı ortaya konmuştur.

Bu tanımlamadan sonra kentsel dönüşüm kavramının tarihsel süreç içinde nasıl geliştiği irdelenmiştir. Sürecin irdelenmesi her dönemin dönüşüm altyapısını oluşturan farklı yöntemler ön plana çıkmıştır. Bunlar kentsel yenileme, sağlıklaştırma, koruma, yeniden canlandırma, yeniden işlevlendirme, geliştirme, soylulaştırma dır.

Ülkemizde özellikle son dönemlerde kentsel dönüşüm planlama gündeminde sıkça bahsedilen ve yapılmakta olan bir uygulamadır. Bu uygulamaların farklı sonuçları bulunmaktadır.

Ülkemizdeki nüfusun artması, çarpık kentleşmenin yaşanması, deprem riskinden ötürü niteliksiz yapıların önemli bir sorun olması, kentsel dönüşüm kapsamında yapılacak olan çalışmaları önemli kılmaktadır. Kentsel dönüşüm uygulamalarının yasal dayanaklarla desteklenerek gerçekleştirildiği görülmektedir. Son bölümde iste Türkiye'deki kentsel dönüşüme dair yasal çerçeve ele alınmıştır.

### 3.BÖLÜM

#### SANAYİ ALANLARI VE SANAYİ ALANLARINDA DÖNÜŞÜM SÜRECİ

##### 3.1.Sanayi ve Sanayileşme Kavramları

Sanayi insanın var oluşuyla başlamış, ilk çağlardaki ilkel aletlerden (günümüzdeki anlamda) fabrikalardaki makineli üretime kadar gelişen bir tarihsel süreç izlemiştir. 18.yy.'da İngiltere'de başlayan sanayi devrimi ile birlikte ortaya çıkan 'sanayileşme' kavramı, üretimin toplulaşması ve üretimde mekanizasyona geçiş sürecinin yanında, daha üst ölçekte, bir ülkede ekonomik faaliyetlerin kırsal üretimden sanayi üretimine kayması şeklinde tanımlanabilir. Ancak sanayileşmeyi yalnızca üretimde mekanizasyon olgusuyla sınırlandırmak yetersiz olacaktır. Çünkü sanayileşme, bu mekanizasyon için gerekli teknolojinin yanında bir ülkede tarımdan ulaşım, ekonomik yapıdan nüfus dağılımına kadar pek çok dinamiğe bağlı olarak gelişen bir süreçtir. Bu süreci yaşayan ülkelerin kentsel, kırsal dokusunda ve toplumsal yaşantısında önemli dönüşümler gerçekleşmiştir. Sanayileşme ile birlikte kentler bir bütün olarak toplumsal ilişkiler bağlamında yeni bir konuma geçmiştir. Tüm politik ve ekonomik güç kentlerde yoğunlaşırken, artık sanayi ve finans şirketleri feodal beylerin yerini almıştır (Eş ve Güloğlu, 2004). Birçok az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke, ekonomik kalkınma ile sanayileşmeyi eş anlamlı olarak kabul etmektedir. Kalkınmayı gerçekleştirmek için ulaşılmak istenen iç talebin karşılanması, ödemeler bilançosunun denkliği, tam istihdam ve kaynakların etkin kullanımı aslında sanayileşme anlamına gelmektedir (Savaş, 1977). Sanayileşme ulusal, bölgesel ve yerel ekonomilerde eşit olmayan büyümeye katkıda bulunan, doğrudan ya da dolaylı olarak iş olanağı ve refah yaratan, ekonomik olarak bütünleşmeyi gerçekleştirmede katkısı olan, tüketici talepleri sunan ve yaratan bir süreçtir (Hayter, 1997; Yüzer, 2002).

18. yy.'ın ortalarında İngiltere'de başlayan sanayileşme zamanla diğer Batılı ülkelere de yayılmıştır. Avrupa'nın hızla sanayileşmesine sebep olan teknolojik yenilikler ağırlıklı olarak tekstil ve makine sanayinde meydana gelmiştir. Artan sanayileşme sürecinde ulaşım alanında da önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Batı Avrupa ülkeleri başta olmak üzere; nehir taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı bunlarla birlikte deniz taşımacılığında önemli girişimlerde bulunmuştur. 19.yy.da üretim ve ulaşım teknolojisinde yaşanan

farklılıklara ilaveten pazar ekonomisindeki ulaşılan gelişmeler ülkesel, bölgesel ve kıtasal ölçekteki ticaret ağlarını da etkilemiştir. Sanayileşme sürecinde yoğunlukla 19. ve 20. yüzyılda gerçekleşen atılımlar (enerji kaynaklarının, ham maddelerin ve sermaye gereçlerinin yeni teknikler yoluyla hızla artan ölçülerde üretimde kullanılması ve fabrika yönteminin hızla yayılması), sadece katma değer içinde imalatın ticarete oranını yükseltmekle kalmamış, tarih boyunca ulusların zenginliğini artıran ticaret faaliyetlerinin kapsamı da tarımsal ürün ve doğal ham maddelerden daha çok imalat sanayi ürünlerine kaymış, teknolojinin ilerlemesi hem sanayileşmenin, hem de gelişme hızının motor gücü olmuştur (Yenal, 1999; Aytun, 2005; Yerliyurt, 2008).

### **3.2. Sanayinin Yer Seçimindeki Faktörler**

Sanayi Devrimi ile başlayan sanayileşme süreci, farklı zamanlarda farklı faktörlerin etkisiyle değişime uğramıştır. Fakat sanayileşme sürecinde alınan yer seçim kararları sadece sürdürülebilirlik açısından değil çevresel ve fiziksel açıdan da önemli rol oynamaktadır. Bu konuyla ilgili farklı dönemler de farklı yaklaşımlar olmuştur. Kuramsal yaklaşımlara göre yer seçiminde etken olan faktörler değişkenlik göstermekle birlikte ortak noktaları da oldukça fazladır. Bailly/Beguin, kuruluş yeri faktörlerini; 1-tarihsel faktörler, 2-doğa, 3-enerji ve hammadde kaynakları, 4-pazar ve 5-işgücü olarak sıralamaktadır (Bailly ve Beguin, 1993; Yaşar, 2005). Bir başka sınıflama da Hayter tarafından; 1-ulasım, 2-hammadde, 3-pazarlar, 4-işçi, 5-dış ekonomiler, 6-enerji, 7- altyapı, 8-sermaye, 9-arazi/binalar, 10-çevre, 11-politikalar, şeklinde yapılmıştır (Hayter, 1997; Yüzer, 2002). Tümertekin'e göre ise modern sanayi çok taraflı ve karmaşık bir faaliyettir. Sanayi faaliyetleri birçok beşeri ve ekonomik olay gibi, yeryüzünde eşit olarak dağılmamıştır. Hatta yakın zamana kadar, başka olaylara oranla çok daha belirli alanlarda gelişmiş olduğu açıktır. Kuskusuz her olay gibi sanayi faaliyetlerinin bugünkü dağılışı düzenini kazanmasına etki yapan faktörler vardır. Hammadde, enerji, işçi, sermaye, ulaşım, pazar, devlet, vb. olan bu unsurların sanayiye etkilemeleri iki yönlüdür: 1- kuruluş koşulu olarak, 2-kuruluş yerini belirleyen koşul olarak. Her sanayi kolunun özelliğine göre değişmekle birlikte başlıca hammadde, enerji kaynakları, işçi ve pazar olan ana, temel ya da bölgesel faktörler genel olarak sanayi faaliyetlerinin yer alacağı alanı belirler (Tümertekin, 1997).

Farklı dönemlerde mekânsal ekonomik analiz olarak sanayi alanları yer seçimi kuramlarına katkıda bulunan yaklaşımların bir kısmı maliyeti minimize eden yaklaşımları ön planda tutarken diğer kısmı, sanayi yatırımlarının bir arada bulunmasını ve karlılığı maksimize eden yaklaşımlar olmuştur (Giritlioğlu, 1982).

### **3.3. Sanayi Alanlarının Dönüşümü**

İnsanlık tarihinin en önemli kırılma noktalarından biri 18.yy.da başlayan ve 200 yıl içinde dünyanın tarım nüfusunu radikal biçimde azaltarak insanı artan ölçüde hizmet ve mamul mal üreticisi haline getiren Sanayi Devrimi'dir (Güran, 1990).

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren kent planlama süreçlerinde yaşanan gelişimler sonucu sanayi alanlarının kent dışında yer alması fikri kabul görmüş ve bu alanlar kent dışı alanlarda yer almaya başlamıştır. Üretimin kentlerden uzaklaşmasıyla kent içinde kalan sanayi alanları, kentlerin yeniden yapılanma sürecinde yeni kullanım biçimleriyle önemli bir rol üstlenmişlerdir. Kentlerde nüfusun ve kentsel arazi değerinin her geçen gün artması, sanayi alanlarının buldukları kentsel konumların değerli olması ve ortaya çıkan yeni kentsel mekan ihtiyaçları için elverişli olmaları, bu alanların sürdürülebilir kent kavramı ile yeniden programlanarak kullanılmasını gerekli kılmıştır (Tolga, 2006).

Değişen üretim şekli, hayat tarzı, mekan ihtiyaçları ile dönüşen fiziki kentsel mekanında bu anlayışlar çerçevesinde kent gelişim ve korunmasına yönelik bir takım prensipler ortaya çıkmıştır.

Bunlar;

- Kapsamlı, bütüncül ve bölgesel alan kullanım planlaması
- Ekonomik açıdan tutarlı ve doğal kaynakları koruyan bir gelişme,
- Mevcut ve yeni yapılara hizmet etmek üzere bakımı yapılan ve arttırılan altyapı,
- İşlevsiz kalan kent arazilerinin ve yerleşmelerin yeniden geliştirilmesi,
- Uygulanacak programla alanın kente ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan katkısının sağlanması
- Mevcut ticaret alanları ile ve kentle bütünleştirilmiş planlı ulaşım olanakları,
- Açık alanları koruyan ve geliştiren bir yaklaşım

- Kentın gelişim yönü, ihtiyacı, alanın bu konudaki yeterliliği dikkate alınarak oluşturulmuş yeni dinamik kentsel senaryo,
- Görsel ve sosyo-kültürel değerleri ile alanın kent içinde çekim merkezi haline gelmesi,
- Alandaki kullanılmayan atıl sanayi makinelerinin görsel obje olarak değerlendirilerek alan kullanıcılarına ve özellikle alanın geçmişini bilmeyen genç nesile aktarılmasının sağlanması,
- Eski üretim yöntemleri sebebiyle doğal çevrede oluşmuş tahribat ve kirliliğin temizlenerek kentin ekolojisine olumlu katkıda bulunması,
- Kent kullanıcısının proje aşamasında katılımının sağlanması,
- Oluşturulan senaryoda farklı sosyo-ekonomik kitlelere hitap eden mekanlar oluşturularak alanın farklı zaman dilimlerinde sürekli kullanılmasının sağlanması şeklinde belirtilmiştir (Thorns, 2004).

Üretimin azalması veya tamamen kalkmasıyla birlikte sanayi mekanlarının bulunduğu kentlerde yeni bir mekansal yapılanma başlamıştır. İşlevsiz kalan sanayi alanlarının, büyümeyle ortaya çıkan yeni kentsel mekan ihtiyaçlarının karşılanması için tekrar kullanılması; hem kentler için artık önem kazanan imaj hem de azalan çevre kaynaklarının daha dengeli kullanılması için son derece ekonomik ve çevreci bir politika olarak benimsenmiştir.

Sanayi toplumundan sanayi ötesi topluma geçiş süreci, ekonomik yapıda dönüşümlere yol açmaktadır. Sektörler değişirken, işgücünde de değişimler oluşmaktadır. Beşeri sermayenin önemi yadsınamaz hale gelmekte, “bilgi” bir üretim faktörü olarak ve Drucker’ın ifadesiyle “bilgi işçisi” kavramı ile tanımlanan işgücü, istihdamdaki dönüşümün bir göstergesi olarak önem kazanmaktadır (Bayram, 2010: 252).

Çünkü küreselleşme ve teknolojik gelişmeler, işletme yapılarını ve üretim teknolojisini dönüştürerek, işgücünü oluşturan insan kaynağının yapısında da değişmelere yol açmıştır.

20. yüzyılın ortalarında, sosyal bilimciler fiziksel malların üretilmesi yerine, hizmet üretimine odaklı ekonomik aktivitelerin daha çok olduğu bir sanayi ötesi toplumun oluşacağını düşünmekteydi Gelişmiş ülkelerde sanayi sektöründe istihdam edilen işgücü oranının ve bununla birlikte üretimin, süreklilik arz eden gerilemesi ise bu öngörülerin

gerçekleştiğini göstermiştir. Bu olgu, sanayisizleşme olarak adlandırılmaktadır (Kollmeyer, 2009: 1645).

Sanayisizleşme, ekonomide veya mekânsal kullanımda sanayinin payının azalması sürecini tanımlayan bir kavramdır. Sanayileşme sürecinde çeşitli ekonomik ve politik olumsuzluklar sonucunda meydana gelen bilgi toplumu aşaması birçok değişime neden olmuştur. Bu değişimleri en temel başlıklarıyla ‘sanayisizleşme (deindustrialization)’ kavramı olarak tanımlanabilir.

‘Sanayisizleşme,

- Sanayi üretimindeki ve buna bağlı olarak imalat sanayi istihdamındaki düşüş,
- Aktif nüfus içinde sanayinin (ve tarımın) payının azalarak, hizmetler sektörünün payının artması,
- Emek yoğun istihdam profilinden bilgi yoğun istihdam profiline geçiş, olarak özetlenebilir. Artık ağır sanayiye yapılan yatırımlar yerine, araştırma, bilim ve teknolojiye yapılan yatırımlar en karlı yatırım şekli olarak değerlendirilmektedir’ (Yerliyurt,2008).

Sanayisizleşme ile birlikte sanayi alanlarının terk edilmesi süreci başlamıştır. Yaşanan ekonomik değişimlerle birlikte, sanayileşme sürecini tamamlamış ülkeler bu süreçte sanayiden arınma eğilimi içine girmişlerdir. Bu durum birçok fabrikanın kapanmasına sebep olmuştur. Eski sanayi ülkelerinde kapanan fabrikaların yerine daha ileri teknoloji kullanan sektörlere geçiş olmuştur. Eski sanayi alanı” tanımı; terk edilmiş endüstri alanlarını anlatmak için kullanılmıştır. Son yıllarda gelişmiş ülkeler de sanayinin kent merkezinden ayrılması bir hayli gündeme gelmektedir.

Avrupa Birliği’nde eski sanayi alanlarının rehabilitasyonu için oluşturulan çalışma grubu CLARINET’in (*Contaminated Land Rehabilitation Network Technologies*) tanımına göre eski sanayi alanı; “Mevcutta terk edilmiş veya büyük bir bölümü kullanılmayan, atık madde içerdiği tespit edilmiş veya tahmin edilen, öncelikli olarak kentsel alanlarda yer alan ve yeniden verimli kullanım için müdahaleye ihtiyaç duyulan alanlardır” (Ferber ve Grimski, 2002).



Son yıllarda gelişen yaklaşımlarla “eski sanayi alanları” ile ilgili birçok tanım yapılmıştır. Eski sanayi alanlarının tekrar kullanılmalarının en önemli amaçları, yeşil alanlar olarak tanımlanan geliştirilmemiş kırsal alanlar, kentsel yayılmayı minimuma indirmek ve atıl olan eski sanayi alanlarını çeşitli konut, hizmet ve ticari fonksiyonlarla tekrar kente kazandırmaktır (Breheny,1992; Williams, 2004). Özellikle Barselona ve Rotterdam gibi Avrupa şehirlerinde yüksek kaliteli kamusal alanları içeren daha yoğun şehir ortaya çıkmıştır. Bunu göz önüne alırsak, atıl sanayi alanlarını dönüştürmek kent için fırsat olarak görülmektedir. Tüm eski sanayi alanları kentlerin merkezinde bulunmamaktadır; kent çeperlerinde ve kırsal alanlarda bulunan alanların geliştirilmeleri kompakt şehir oluşturma tezini desteklemese de, genellikle eski sanayi alanları gelişmelerinin ve dönüşümlerinin şehrin sürdürülebilirliğine olan katkısı görülmektedir (Adams, 2004).

Bu etkilerle beraber ortaya çıkan dönüşüm, sürdürülebilirlik gibi kavramlar kentlerin gelişiminde rol oynamaya başlamıştır (Tolga, 2006). Dünya genelinde üretimin yer değiştirmesi, ekonomideki farklı yapılanma ve küreselleşme, kentlerin yeniden yapılanma sürecine girmesine neden olmuştur. Avrupa, ABD ve Japonya kentlerinde yeni bir mekansal yapılanma başlamıştır. Üretim kentleri olmaları gereğince sanayinin kent merkezinde yer aldığı bu şehirlerde, boşalan endüstri tesisleri, liman ve tersaneler ortaya çıkan yeni kentsel mekan ihtiyaçları için yeniden kullanım gereksinimiyle dönüşmeye başlamışlardır. Bu bağlamda değerlendirildiği zaman kentsel dönüşüm, kentsel gelişim, büyüme gibi olguların tek bir etken, tek bir bölge bazında değerlendirilmemesi; kentin ekonomik, sosyal ve fiziki yapısının bir bütün olarak değerlendirilip tek bir projeymiş gibi ele alınması doğru, kalıcı ve sürdürülebilir çözümlerin bulunmasını sağlayacaktır (Tolga, 2006).

### **3.4. Dünya’daki Sanayi Alanları Dönüşüm Örnekleri**

Kentsel dönüşüm stratejileri ve bu doğrultuda oluşturulan projeler, alanların içinde bulunduğu ekonomik, sosyal, coğrafi vb. koşullarda farklılık göstermektedirler.

Sanayi alanlarının dönüşümü konusunda genel olarak ülkelerdeki sorunlar benzerdir. Koşullar da birbirinden farklı olduğundan uygulama yöntemleri de farklılık

göstermektedir. Bu bölümde dönüşüm konusunda farklı ülkelerdeki örnek çalışmalar incelenip nasıl dönüştüğü irdelenecektir. İncelenen dönüşüm alanlarını belirlerken, seçilen örneklerin sanayi alanları dönüşümü konusunda tecrübeli ülkelere seçilmiştir. Bu nedenlerle Avrupa'nın öncü sanayi ülkelerinden İngiltere, Almanya ve İspanya örneklerine bakılmıştır. İncelenen örneklerin konumları Şekil 3.1.'de gösterilmiştir.



Şekil 3.1. İncelenen örneklerin konumları

### 3.4.1 Almanya- Emscher Park, Ruhr bölgesi

1970'lere kadar kömür ve çelik üretiminde ağır sanayinin merkezi olan Ruhr Bölgesi, azalan doğal kaynaklar, ithal ürünlerine olan ilginin çoğalması gibi nedenlerle işlevini yitirmiş ve burada bulunan sanayi alanlarının terkedilmesi sonucu kullanılmayan sanayi tesisleri kalmıştır. Bölge yıllarca, atıl, yoğun işsizlik ve çevre kirliliği problemi olan bir alan olmuştur (Marsikova,2006). Şekil 3.2.'de Ruhr Bölgesi'ndeki kömür ve çelik sanayisi gösterilmiştir.

Ruhr Bölgesi'nin gelişimi 19. yüzyılın ortalarından başlamıştır. Bir tek Almanya'daki değil, bütün kıta Avrupası'ndaki endüstriyel gelişmenin en önemlilerinden biri haline gelmiştir. Ruhr, İkinci Dünya Savaşı müttefikleri için büyük bir bombalama alanı ve Alman Ordusu için ise teçhizat üretiminin kaynağı olmuştur. Savaşın ardından bölgenin yaklaşık 3/4'ü zarar görmüş; alandaki kömür madenlerinin 1/3'ü kapatılmıştır. 1949 yılında "Uluslararası Otorite" bölgenin gelişimi için kurulmuştur. İdare 1952'de Avrupa Kömür ve Çelik Birliği ve 1954'te Batı Almanya'ya geçmiştir. Kömür üretimi diğer yakıtlarla rekabetten dolayı sekteye uğramış, fakat bölgenin genel endüstriyel gücü 1954'ten önceki döneme göre daha gelişmiştir (Almaas, 1999;Şahin,2012).

Bölgede çokça doğal suyolları, kömür ve maden ocakları, dağınık fakat yoğun yerleşme örüntüsünün getirdiği işgücü kapasitesi Ruhr havzasını endüstriyel yatırımlar için Avrupa'nın en elverişli noktalarından biri haline getirmiştir. 20. yy'ın başına gelindiğinde Ruhr havzası sanayileşmenin altyapısı anlamına gelen ağır sanayinin merkezi olmuş, bu dönemde bölgenin nüfusu 375.000'den 2.500.000'e çıkmıştır. Ayrıca nehir kolları ve derelerden oluşan su yolları kanallarla da desteklenerek ikinci bir ağ oluşturmuştur (Bilgin ve Korkmaz,2000).

Ruhr'da bulunan Emscher Park eski ağır sanayi alanlarının dönüşüm projesidir. Ruhr Bölgesi, Ren nehrinin kuzey kollarından biridir. Emscher Park yaklaşık 80.000 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Ağır sanayi tesislerinin ve kömür madenlerinin kapanması ile arkasında terk edilmiş, köhneleşmiş sanayi alanları, işsizlik ve çevre kirliliği bırakmıştır.

Ruhr Bölgesi yapısal anlamda çalışmalara konu olan endüstriyel alanlarıyla ön plana çıkmıştır. Ancak bölge aynı zamanda turist çeken bir bölgedir. Bu özelliği de yapılacak dönüşüm projelerinde de bölgeye gelen turist sayısının artışı hedeflenmiştir. Bu doğrultuda yapısal anlamda dönüşüm projeleriyle beraber IBA tarafından alan genelinde çok sayıda düzenleme içeren Emscherpark projesi hazırlanmış, IBA Emscherpark GmbH şirketinin kurulmasını sağlamış ve yapılan çalışmaların diğer alanlarda üretilen projelerle beraber bir bütünlüğe sahip olacak şekilde uygulamaya konulmasını sağlamıştır (Haznedar, 2008). Proje kapsamında peyzajın yeniden kazanımı ve halkı kendi çevreleriyle yeniden tanımlamak projenin önemli amaçlarından. Emscher

Peyzaj Parkı, projesinde bölgenin başından sonuna kadar bir yeşil koridor (Almaas, 1999) oluşturulmuştur. Şekil 3.3.'te IBA Emscher Parkı gösterilmiştir.



**Kaynak:** IBA,2010

**Şekil 3.2:** 20. yy kömür ve çelik sanayisinden görünüm



**Kaynak:** www.arkitera.com

**Şekil 3.3.** IBA Emscher Parkı

Dönüşüm projesi kapsamında eski et kesim bölgeleri biyoloji parkına, maden ocakları golf sahalarına, sanat galerilerine, oyun alanlarına, kültür parklarına, eski bir maden işleme tesisi yaşlılar yurduna dönüştürülmüştür. Ayrıca tüm bölgeye bisiklet ve yaya yolları planlanmıştır. Şekil 3.4.'te Emscher Park'taki bisiklet yolu gösterilmiştir.

Bugün Metropoleruhr, tüm Ruhr bölgesininin “Ruhr Konsepti” projesi çerçevesinde ekonomik dönüşümünü gerçekleştirmek için daha kapsamlı olarak çalışmalarını devam ettirmektedir. Bu çalışma Emscher Parkı projeleri de dahil olmak üzere yaklaşık 400 projeyi kapsamaktadır. Ruhr Konsepti'nin beş temel teması şunlardır; altyapının geliştirilmesi, yaratıcı, yüksek teknolojiye sahip sanayi kümelenmelerinin geliştirilmesi, kentlerin yaşam kalitesinin artırılması, özel sektör yatırımlarının çekilmesi ve büyük ölçekli organizasyonların düzenlenmesidir (Metropoleruhr, 2010).



**Kaynak:** Metropoleruhr, 2010.

**Şekil 3.4.** Emscher Park'dan bir görünüm

### 3.4.2 İngiltere- Paddington Dönüşüm Projesi

Paddington, Londra'nın merkezinde yer alan ve kentin en zengin ilçelerinden olan Westminster Belediyesi'ne bağlı bir bölgedir. 1970'lerden itibaren sanayinin alandan desantrilizasyonu sonucu, Paddington zamanla bir çöküntü alanına dönüşmüştür (Raco ve diğ., 2008). Şekil 3.4'de Paddington eski sanayi alanlarından bir görünüm yer almaktadır.

Heathrow Ekspresi'nin Haziran 1998'de faaliyete geçmesiyle bölgenin ulaşımı önemli hale gelmiştir. Heathrow Ekspresi'nin, Heathrow havaalanına olan mesafeyi 15 dakikaya indirmesi, alanın ulaşılabilirliğini artırmıştır. Bu proje, Heathrow ekspresinin faaliyete geçmesiyle birlikte kentle bağlantısı güçlenen alanda, Londra'daki yatırımları çekebilmek amacıyla iş ve konut alanları oluşturulması için başlatılan bir projedir.

Londra Planında, Paddington'un da içerisinde bulunduğu 28 tane eski sanayi alanı "Fırsat Alanları" olarak belirlenip, dönüştürülmeleri gündeme alınmıştır. Bunların içerisinde Elephant and Castle, the Isle of Dogs, King's Cross, Shoreditch ve Wembley gibi Londra'nın ulaşım ağının önemli merkezleri olan eski sanayi alanları da yer almaktadır (Raco ve Henderson, 2009).

Eski bir sanayi alanı olan Paddington'un, konumu, Londra'nın merkezine yakınlığı, demiryolu bağlantısının olması alanda ki dönüşümünü hızlandırmıştır. 1998 yılında projeye başlanmıştır. Şekil 3.5.'te Paddington alanından görünüm yer almaktadır.

Paddington Waterside Dönüşüm Ortaklığı: Mülk Sahipleri, Girişimciler, Yerel Yönetim Birimleri'nin yer aldığı bir kuruluştur.

Projenin amacı, Londra için yeni bir ticaret, konut alanı oluşturmak ve Paddington için sürdürülebilir dönüşümü gerçekleştirmektir. Bu proje fiziksel, ekonomik ve sosyal konularda bütünleştirici bir vizyonla ele alınmıştır (Şahin, 2012).

Paddington dönüşüm projesi, Londra gibi küresel bir kentte yeni bir ekonomik alan yaratmaya çalışmadaki geliştiricilerin ve yönetimlerin karşılaştıkları zorlukları göstermektedir. Projenin etrafı İngiltere'nin en fakir mahalleleri ile çevrilmiştir. Şekil 3.6.'da Paddington konut alanından görünüm yer almaktadır.



**Kaynak:** PWP, 2007

**Şekil 3.5.** Paddington eski sanayi alanlarından görünüm.



**Kaynak:** PWP, 2010

**Şekil 3.6.** Paddington alanından görünüm.



**Kaynak:** PWP, 2010

**Şekil 3.7.** Paddington konut alanından görünüm.

### **3.4.3. Poblenou Kentsel Dönüşüm Projesi**

İspanya; tarihinin çok eski zamanlara dayanması sebebiyle günümüzün yaşam şartlarına bu değerleri entegre etmek için kentsel dönüşümler yapmaktadır.

Bu kentlerden birisi de İspanya'nın 2. büyük aynı zamanda sanayi ve ticaret kent merkezi olan Barcelona'dır. Nüfusun artması ve sosyal çöküntüler nedeniyle 19.yy'da şehir yapılanma sürecine girerek geliştirilmesi planlanmıştır.

Kentin kuzey doğusunun kıyısında "22@" olarak adlandırılan proje alanı, çoğunlukla sanayi alanında üretimin yapıldığı Poblenou bölgesinde yer almaktadır. Poblenou bölgesi İspanya'nın ve Barselona'nın sanayileşmede en önemli ve büyük bir katkı sağlayan bölgelerin başında yer almaktadır. Barselona kentinin ekonomideki bu önemli konumunu koruması ve yeni teknolojileri kent yaşamına ve ekonomisine katkısı açısından stratejik öneme sahip olan bir alandır. Bilişim sektöründeki uzmanlaşma süreçlerini hızlandırmak, sektörün gelişimini teşvik etmek ve dünya ölçeğindeki rekabete dahil olmak için, ekonomik ve teknoloji platformu olarak Poblenou'da yenileme hareketi başlatılmıştır (Demirtaş ve Esgin, 2005).



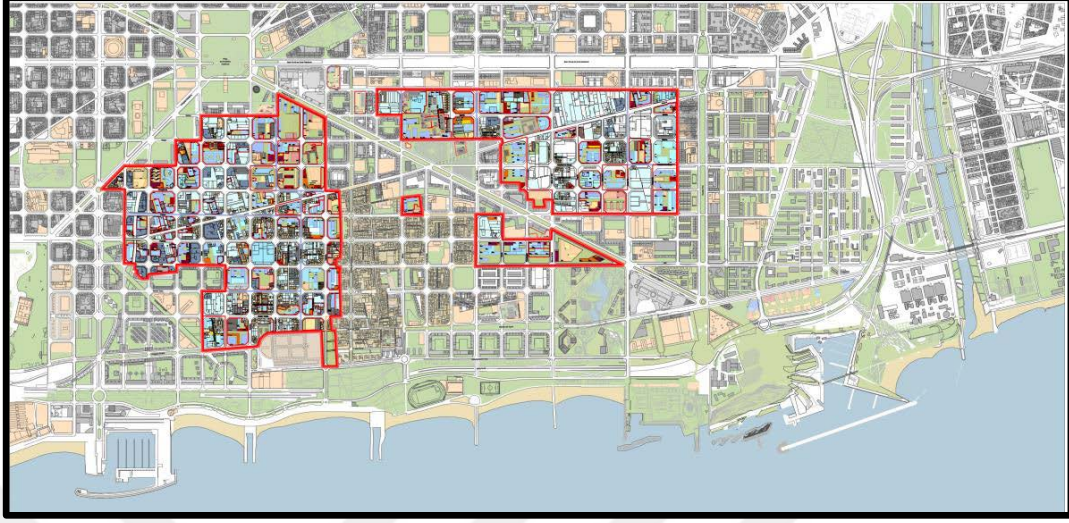


**Kaynak:** <http://www.22barcelona.com>

**Şekil 3.8.** Poblenuu'nun 19. yy sanayi alanından görünümü

Poblenuu, Katalan dilinde "yeni kent" anlamına gelmektedir. Sanayi devrimi süresince yeni fabrikaların kurulduğu bir alan ve bu fabrikalarda çalışan işgücünün yaşama alanı olarak ortaya çıkmıştır. Dönüşüm projesinin amacı, yeni üretim sürecine bu bölgeyi adapte etmek ve hedeflenen kentsel koşulları sağlamaktır. Bu hedefler, kentin bilgi kenti olma yolundaki vizyonunu destekler niteliktedir. Poblenuu Bölgesi'nin;

- Bir sanayi tarihine sahip olması,
- Mevcut üretken bir kentsel dokunun varlığını sürdürmesi,
- İyi ulaşım imkânları,
- Metropoliten nitelikte merkez olması,
- Izgara kentsel dokunun varlığı (dönüşüm ve fonksiyon değişikliği için uygun) gibi özelliklere sahip olması bu alanda kentsel dönüşüm yapılmasına katkı sağlamıştır (Erden, 2003).



**Kaynak:** <https://22speranza.files.wordpress.com>, alındığı tarih: 10.04.2018

**Şekil 3.9.** Poblenou kentsel dönüşüm projesi alanı

Endüstriyel alanların yenilenmesini vurgularken, yapılan plan çalışmalarında öngörülen değişimler, yeni üretim süreçlerinin ve özel kentsel koşulların tanınmasını da gerektiriyordu. Bu bağlamda Poblenou bu dönüşümü mümkün kılacak mevcut üretim biçimleri, teknolojik ve endüstriyel potansiyelinin durumu, erişilebilir konumu ve merkeziliği gibi çok sayıda potansiyeli içermektedir. Yapılan plan çalışmaları, yalnızca bir planlama deneyimi olmanın ötesine geçerek, tasarlanmış pilot projelerin uygulanması ve tanıtım etkinlikleriyle, katılım süreçlerinin kent bütününde, tabandan tavana yayılmasını sağlamayı başarmıştır. Plan ayrıca alandaki fiziksel dönüşümün ne olacağına ve araçlarına (örneğin projenin kendisine özel geliştirilmiş yeni ‘Altyapı Planı’) ilişkin stratejik adımları da içermektedir. Metropolitan Planın çerçevesini, Poblenou’daki üretim alanlarını ve bu alanların 22@ bölgesi olarak dönüşürken etkinlik çeşitliliğini koruyan, konut kullanımını destekleyen bir yapıda dönüşmesini ilke edinmiştir. Plan büyük bir kamu katılımı ile onaylanarak değiştirilmiş olup önerilen 26 projenin arasından kamunun titizlikle incelenmesinden sonra seçilmiştir. Seçilen proje, Belediye Başkanı tarafından kabul edilerek 20 gün içerisinde onaylanmıştır. Plan çalışmalarının yapıldığı süreçlerinde kurumlar, sanayi ve ekonomi çevrelerindeki birçok mesleki uzmandan danışmanlık hizmetleri alınmış olup bilim adamları ve uzmanlarla değerlendirme toplantıları düzenlenmiştir. Ayrıca Planlama Servisleri Birimi çatısı altında şehir plancıları ve mimarların katkıları ile yeni planın fiziksel ve mekânsal alanlarına ait teknik kısımlar incelenerek katkı sağlanmıştır. Geleneksel planlama

stratejisi, baskın faaliyetinin sanayi üretimi olduğuna dayanırken; yeni strateji, geleneksel endüstriyel üretim modelinden yeni teknoloji tabanlı üretim biçimlerine geçişi vurgulamaktadır. Ayrıca, Poblenou'daki 22@ bölgesi yeni teknolojik ilişkiler çerçevesinde yeniden kurgulanmış olup, konut gibi öncelikli kullanım alanlarının korunması şeklinde yenilenmesi tasarlanmıştır (Demirtaş ve Esgin 2005).

Barcelona 22@ Projesi, Barselona kent merkezine oldukça yakın eski sanayi alanlarını içeren Poblenou'daki 200 hektarlık alanda bir dönüşüm önermektedir. 22@ bölgesinin, bilgi ve iletişim teknolojilerine dayalı yeni ekonomik aktivite bölgesine dönüşmesini amaçlayan proje, öncelikle altyapının yenilenmesini hedeflemiştir. Üst yapıda ofis ve ticari kullanımların bilişim yoğunluklu aktivitelere ayrılması planlanan ve yaklaşık 3 milyon m<sup>2</sup>'lik bir alanda gerçekleşmesi tasarlanan proje alanı olarak seçilen Poblenou, kentin doğusundaki stratejik konumu ve köklü yerleşim dokusuna sahip olması nedenleriyle, alanda çok kapsamlı bir kentsel dönüşüm hareketinin başlatılmasına zemin hazırlamıştır. Proje, eski sanayi alanlarının temizlenmesiyle elde edilecek yaklaşık 3.200.000 m<sup>2</sup>'lik alanda 100.000 ile 300.000 arasında yeni iş alanları yaratarak, bölgedeki iş hacmini %4 den %15'lere çıkarmayı hedeflemiştir. Proje hedefleri arasında, yeni iş alanları yaratıcı ve istihdam sağlayıcı sektörleri hareketlendirmenin yanı sıra, sosyal altyapının iyileştirilmesi ve kaliteli/yaşanabilir kentsel mekânlar yaratılması ve Poblenou'daki kullanımların (özellikle yeni teknoloji tabanlı kullanımların) bu yeni aktivitelerin merkezinde ve bölgenin kentsel kalitesinin iyileştirilmesinde etkili olması da yer almaktadır

#### Planın Temel İlkeleri

- Merkezilik (centrality)
- Aktivite odakları
- Esneklik
- Eğitim ve yenilik merkezleri
- Gelişmiş altyapı sunumu
- Yeni konut sunumu

Çekim noktaları yaratılması

Barcelona 22@ bölgesini endüstriyel nitelik taşıyan bir bölgeden ayıran özellik, bölgenin işlev olarak kullanımlardaki çeşitlilik ile birlikte desteklenen yeni faaliyetlere sahip olmasıdır. Örnek sayılabilecek çalışmalardan biri olan, yeni faaliyetleri tanımlarken bütüncül bir tasarım elde etmek oldukça güç iken, uzmanlardan oluşan bir teknik heyetin kurulması önerilmiştir. Bölgeyi tanıyan bilirkişilerden oluşan bu heyet ile kullanımların listelenmesi, yönlendirilmesi ve değerlendirilmesi gerçekleştirilmiştir. Genel İl Planlarında yapılan değişiklikler, Özel İç Reform Planları ile yapılan müdahaleler denetlenmiştir (Demirtaş ve Esgin 2005).

Özellikle bölgedeki 6 alanın dönüştürülmesinin öncelikli olması, bölgenin fiziksel dönüşümünün yeni yapısal elemanlarının tasarlanarak planlaması ve bölgenin fiziksel yapısını belirlemede önemli bir rol oynamış olup özel planlar ve kamu girişimleri ile desteklenerek hızlı bir ilerleme kazandırılmıştır. Ayrıca hedeflenen bu planla, özel planların hangi parametrelerle ve hangi koşullarda (her özel eylem alanının düzenlenmesini belirlerken) denetlenmesi gerektiği belirlenmiştir. “Özel Plan”lar ile yenileme, konut stokunun azlığı nedeniyle mevcut sanayi yapılarının konuta dönüştürülmesi gibi projeler üretilmiştir. Ekonomik büyüme açısından hızlı ivme kazanan sektörlerden biri olan gayrimenkul sektörünün de benimsediği 22@ projesini oluşturan 45 ana projeden 33’ü özel sektör desteği ile kabul edilirken, iş dünyasındaki 100 den fazla firma (%88’i bilişim sektörü ile ilgili) yeni ofis binalarını bu alanda seçmeyi tercih etmiştir. Bu şekildeki öngörü ve çalışmalar projenin ekonomik açıdan değer kazanacağı ve gerçekleşebileceği olasılığını artırmışlardır. Projenin tüm çevrelerce kabul görmesi, proje alandaki yenileme ve değişim hareketine ilerleme sağlamıştır. Alanın üretim yapısındaki yoğun ekonomik faaliyetlerdeki artışlar, nitelikli ve güven duyulan ekonomik gelişimi beraberinde getirmiştir. Barselona Kent Konseyi Planlama Dairesi ile 22@Barselona Şirketi ortaklığında gerçekleştirilen projede, bölgenin %46’sını oluşturan ve kamu sektörü tarafından mali olarak desteklenecek öncelikli dönüşüm alanları belirlenmiştir. Sektörün yeni dinamiklerini oluşturacak birer simge olarak stratejik bir öneme sahip olan bu öncelikli dönüşüm alanları, alanın bütünü dönüşümü için öncü olmuştur (Demirtaş ve Esgin 2005).

Bu dönüşümün karmaşık yapıya sahip olması nedeni ile dönüşümün ortaya çıkardığı alanların yenilenme sürecinde; ihtiyaçlarını karşılayabilecek planlamaya uygun olacak

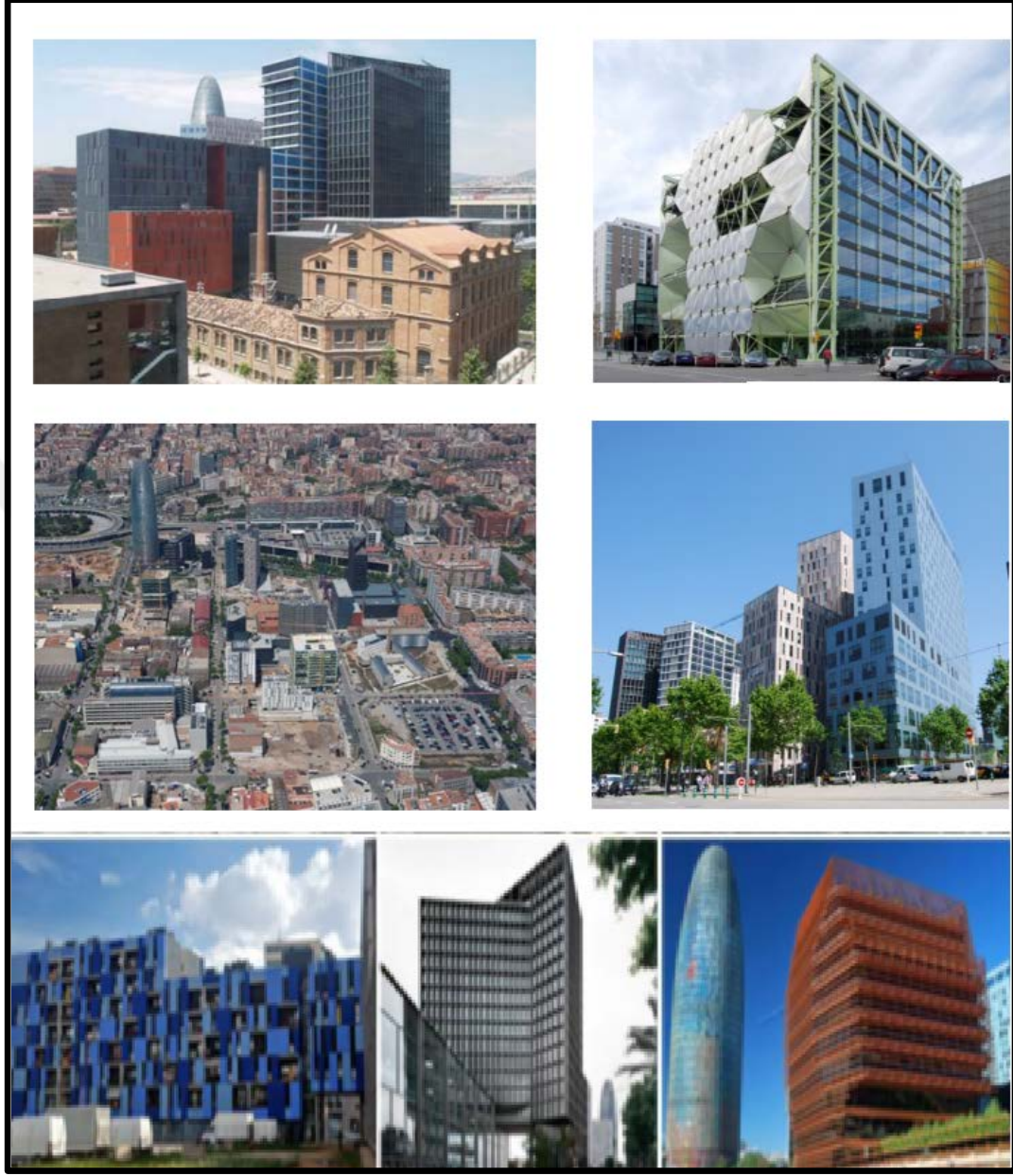
şekilde özel planlar hazırlanmıştır. Bu şekilde bu alanın ihtiyaçları doğrultusunda dengelenmeye çalışılmıştır.

Poblenou bölgesinin özellikle hassas bölgeleri olarak nitelendirilen bu alanların dönüşümde itici güç olmaları öngörülmektedir. Bu şekilde kentsel dönüşümün bütüncül ve sürdürülebilir bir sistem olgusu ile tüm bölge içerisinde uyumunun sağlanması, var olanı yok etmeden gerekli rehabilitasyon teknikleriyle birlikte uygulamasının sağlanması hedeflenmiştir. Plan, dönüşümün ekonomik ve sosyal hedef ve ilkelerine ters düşmeyecek şekilde ve sektörün dönüşümüne uyum sağlayabilecek durumdaki mevcut endüstriyel yapı ve kurumların varlığını benimsenmektedir. Şekil 3.10'da görüldüğü gibi bölgenin bütünüyle çehresinin değişimini hedeflememekle beraber, plan modernizasyonu ve yeni teknolojilerin gereklerine cevap verecek, merkezi konumu nedeniyle artık geleneksel üretim yöntemlerinin değişmesini sağlayacak bir dönüşümün çerçevesi oluşturulmuştur (Demirtaş ve Esgin, 2005).

Sanayi ve ticari yapıların konut amaçlı dönüştürülmesi ile kentin konut açığı ekonomik olarak desteklenmiştir. Bölgeye gelen yeni fonksiyonlar ve mekânlarla birlikte iş imkânları ve istihdam olanakları artmıştır. Alanın kentle bütünleşmesi ve kıyı ile merkezi birbirine bağlaması sonucu yoğun turist çekmesi ekonomik yönden kazanç sağlamaktadır.

Çevrenin korunması ile sanayi alanlarının kirlilik etkeni kaldırarak kentsel kaliteye yakalamış ve yeni mekan tasarımları ile peyzajı harmanlayarak önemli bir kentsel alan haline gelmiştir. Poblenou kentsel dönüşüm projesinden görüntüler Şekil 3.10.da verilmiştir.

Proje daha önce Barselona'da olmayan teknoloji şirketlerini çekmeyi hedeflese de şu ana kadar büyük çoğunlukla Barselona'da yer alan şirketler yerlerini değiştirerek buraya gelmişlerdir (Broggi, 2006).



**Kaynak:** <http://www.22barcelona.com/>, 11.04.2018

**Şekil 3.10.** Poblenou kentsel dönüşüm projesinden görüntüler

Dünya örneklerine baktığımızda, Avrupa'nın farklı ülkelerindeki sanayi alanları dönüşümleri incelenmiştir. Buradaki amaç sanayi alanları dönüşümleri konusunda yol gösterici olabilecek benzerlikleri veya farklılıklarını karşılaştırmaktır. Örneklerin özelliklerini gösteren tablo 3.1. dedir. Ortak özellikle çok aktörlü dönüşümler olması, özel ve kamu fonlarıyla desteklenmesi. Ayrıca E.P. ve Barcelona örneklerinde üretim

temelinde bir dönüşüm hedeflenmiştir. Geleneksel sanayinin yerini ileri/ileri teknoloji kullanan yeni üretim biçimlerinin alması amaçlanmıştır.

**Tablo 3.1. :** İncelenen Dünya Örneklerinin karşılaştırma tablosu

<b>Dönüşüm Örnekleri</b>	<b>Paddington</b>	<b>Emscher Park</b>	<b>22@Barcelona</b>
<b>Bölge/ Kent İçindeki Yeri, Konumu</b>	Londra merkezinin batısı	Kuzey-Ren- Vestfalya Federal Eyaleti	Barcelona kent merkezine yakın
<b>Alan büyüklüğü</b>	Yaklaşık 30-32 hektar	80.000 hektar	200 hektar
<b>Eski Fonksiyonu</b>	Küçük sanayiler	Madencilik ve ağır sanayi	Endüstriyel alan
<b>Yeni Fonksiyonu</b>	Karma kullanım; ofis, konut, sağlık, eğlence	-Ofis, konut, ticari ve kültürel kullanım alanları -yüksek teknoloji kullanan sanayi	-Konut, yeşil alan, ofis ve otel - Yeni teknoloji tabanlı kullanımlar
<b>Aktörler</b>	Kent Konseyi , Geliştirme Ajansları ve Londra Hükümet Ofisi	Federal Eyaleti, Kentsel Gelişim Bakanlığı, Sivil Toplum ve Yerel halk	Kamu- özel sektör ortaklığı
<b>Finansman Kaynakları</b>	İnşaat Firmaları, Gayrimenkul Geliştirme Ajansları	AB fonları, vergiler	Gayrimenkul Geliştirme ajansları, inşaat Firmaları

### 3.5. Bölüm sonucu

Tarihin kırılma noktalarından biri olan Sanayi Devrimi ve beraberinde getirdiği sanayileşme süreci, ekonomik ve toplumsal anlamda olduğu kadar mekansal anlamda da Dünya’da önemli değişimlere sebebiyet vermiştir. Sanayi alanlarının yer seçimini etkileyen ve her dönemde farklı dinamiklere göre önem dereceleri de değişen çeşitli faktörler vardır.

Tez çalışması bağlamında bu alt bölümde irdelenen konu; sanayi kavramlarından başlayarak yer seçiminde etkili olan faktörler, sanayi alanlarının dönüşümü ve bu dönüşümlere Dünya’dan örneklerdir.

İncelenen örneklerde görüldüğü gibi, başarılı kentsel dönüşüm için tek bir model yoktur. Coğrafi konumda, farklı yapılar, ekonomik, politik ve sosyal yapıda farklılıklar olduğu için farklı ülkelerde veya aynı ülkede farklı alanlarda farklı dönüşüm metotları, süreçleri görülmektedir.

Tüm örneklerde dönüşümü gerçekleştirecek özel bir yapının kurulması, projenin liderinin olması, gelir yaratma kapasitesinin geliştirilmesi ve ulaşım, teknik altyapı yatırımlarının yapılması ortak olan uygulamalardır. Bu alanlarda ileri teknoloji kullanan yeni üretim alanlarının yaşatılmaya çalışıldığı görülmektedir. bir başka anlatımla alanların sadece tüketime yönelik değil aynı zamanda üretime yönelik olarak dönüşmesi hedeflenmektedir.





## 4.BÖLÜM

### İSTANBUL'DAKİ SANAYİ GELİŞİMİ VE DÖNÜŞÜMÜ

#### 4.1 İstanbul'da Sanayi Gelişimi

Göç ve sanayi birbiriyle bağlantılıdır. İstanbul'daki nüfusun hızlı artması sonucunda ulaşım, eğitim, çarpık kentleşme, gürültü kirliliği gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Hızla artan nüfus yerleşmenin şehrin dışına doğru büyümesine neden olmuştur. Türkiye'de sanayileşmenin başladığı İstanbul'da endüstri faaliyetleri ve artan nüfus betonlaşmayı beraberinde getirmiştir. Betonlaşma her geçen sürede İstanbul'da daha da artmaktadır. İstanbul, bulunduğu konum sebebiyle her zaman önemli bir merkezdir.

Türkiye'de sanayinin %60'ı Marmara bölgesinde bulunmaktadır. Osmanlı döneminden beri sanayi yatırımları ülkenin batı bölgelerine doğru kaydırılmıştır. İstanbul, sanayinin yoğun olarak bulunduğu önemli yerlerdendir. İstanbul'un sanayide önemli bir rol oynamasının başlıca sebepleri, nüfus yoğunluğunun çok olması, sürekli göç alması, bunlara bağlı olarak tüketimin çok olması, işgücü ihtiyacının karşılanması ve sermaye sahiplerinin çok olmasıdır. Önce şehrin içinde Haliç kenarında yer alan sanayi tesisleri zamanla Zeytinburnu ve Bakırköy'e kaymış, daha sonra ikitelli, Sefaköy, Halkalı boyunca Marmara kıyılarından iç kısımlara ilerlermiş, buradan Kartal, Pendik, Tuzla hattı boyunca İzmit Körfezi'ne ilerleyerek İzmit ve çevresinde bulunan sanayi ile birleşmiştir (Ertin, 1998).

Sanayi faaliyetleri çeşitli sektörleri içerir. Bunlardan bazıları; tarım, madencilik, ticaret, pazar, ulaşım, ulaştırma ve çeşitli hizmet sektörleridir. Sanayi başta tarımsal faaliyetlerle ön plana çıkmıştır. Tüketim ve ticaret olarak yapılan tarım, sanayiye hammadde olarak başlamış ve sanayinin gelişiminde çok büyük fayda sağlamıştır. Sanayinin gelişmesini önemli bir unsur olan tarım, sanayiyel birlikte gelişmiştir. Sanayi ulaşım sektöründe de önemli bir etkidir. Geliri arttırmaktadır. Sanayinin olduğu alanda hareketlilik oluşur. Nüfus artar, göç alır, büyük organize sanayi bölgeleri kurulur bu da ekonomik faaliyetlerin gelişmesini sağlar. Bu sebeplerden İstanbul'da kurulan ilk tesisler ulaşımı sağlayan yollar üzerine veya yakınına kurulmuştur.

“İstanbul'da diğer birçok şehirde olduğu gibi, sanayi kuruluşları şehrin çevresinde eskiden şehirleşmeye hiç sahne olmamış yerlerde, yazlık ya da banliyölere yayılmıştır. Önde gelen faktör, sanayinin altyapı ve sosyal tesisler yönünden şehrin yakınlığından

yararlanma isteği yanında, ucuz arsaların varlığıdır” (Tümertekin, 1997:85). İstanbul’da ilk kurulan sanayi tesisleri bu yöntemi kullanarak çoğalmaya başlamıştır.

İstanbul, Türkiye için sanayinin en önemli merkezinden biridir. Türkiye’nin sanayileşme sürecinin temel olarak yedi dönemde incelenebilir (Yerliyurt, 2008).

-Osmanlı Döneminden 1950’lere kadar olan süreç

-1950-1960 Dönemi

-1960-1970 Dönemi

-1970-1980 Dönemi

-1980-1990 Dönemi

-1990-2000 Dönemi

-2000 Döneminden Günümüze Sanayi Alanları

### ***1950’lere kadar olan süreçte sanayi alanları;***

Sanayi devrimine kadar olan süreçte, 15-17. yüzyıllarda Osmanlı sanayi bakımından gelişmiş ülkelerinden biri olarak görülmektedir. İstanbul’daki ilk sanayi yapıları Osmanlı döneminde yapılmıştır.

1839 yılında Tanzimat hareketleriyle Osmanlı’nın büyük sanayi faaliyetlerine ilişkin girişimleri başlamıştır. 1830-40’larda devlet tarafından, ordunun ve sarayın ihtiyaçları için çeşitli fabrikalar kurulmuştur. Büyük bir çoğunluğu İstanbul ve çevresinde bulunan bu işletmeler içinde en önemlileri, Yedikule’den Küçükçekmece’ye kadar ilerleyen alanda bulunan yünlü, pamuklu dokuma fabrikaları ile Feshane-i Âmire ve demir dökümhaneleridir (Clark, 1992).

20. yy. başlarında İstanbul’da faaliyet gösteren başlıca sanayi kuruluşları; Dolmabahçe, Hasanpaşa, Yedikule ve Nakkaştepe Gazhaneleri, Silahtarağa ve Üsküdar elektrik fabrikaları, Unkapanı, Paşalimanı, ve Kasımpaşa un fabrikaları, Cibali tütün ve sigara fabrikası, Bomonti bira fabrikası, Paşabahçe ispirto ve içki fabrikası, Feshane, Hereke, Beykoz, Bakırköy dokuma ve tekstil fabrikaları, Beykoz deri ve postal fabrikası, Bakırköy ve Azadlı baruthaneleri, Küçükçekmece kibrit fabrikası, Tersane-i Âmire (Haliç, Camialtı ve Taşkızak), Tophane-i Amire, Lengerhane, Sirket-i Hayriye Tersanesi, Darphane-i Amire, Sütlüce tuğla fabrikası, Yıldız porselen ve çini fabrikası, Paşabahçe tuğla ve kiremit

fabrikası, Paşabahçe şişe cam fabrikasıdır. Fabrikaların kent içindeki dağılımları, ağırlıklı olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarındadır. Korunaklı bir liman olan Haliç çok sayıda endüstri yapısını barındırmaktadır (Köksal ve Ahunbay, 2006).

1950'lere kadar olan süreçte Birinci Dünya Savaşı, İkinci Dünya Savaşı gibi önemli olaylar sanayileşmeye yönelik yatırımların yavaşlamasına neden olmuştur. Bu dönemde Yunanistan ile Türkiye arasındaki nüfus mübadelesi, gelenlerin yerleşme sorunları, Ankara'nın başkent olması toplumsal anlamda önemli dönüşümlere neden olmuştur. Bu dönemde yapılan imar düzenlemeleri kentlerin gelişmesini sağlamaktan uzaklaşmışlardır. 1940-1945 arasında kentleşme olağanüstü savaş koşulları nedeniyle oldukça yavaşlamıştır. 1945'ten sonra kentsel nüfus sürekli olarak artmıştır (Tekeli, 1996).

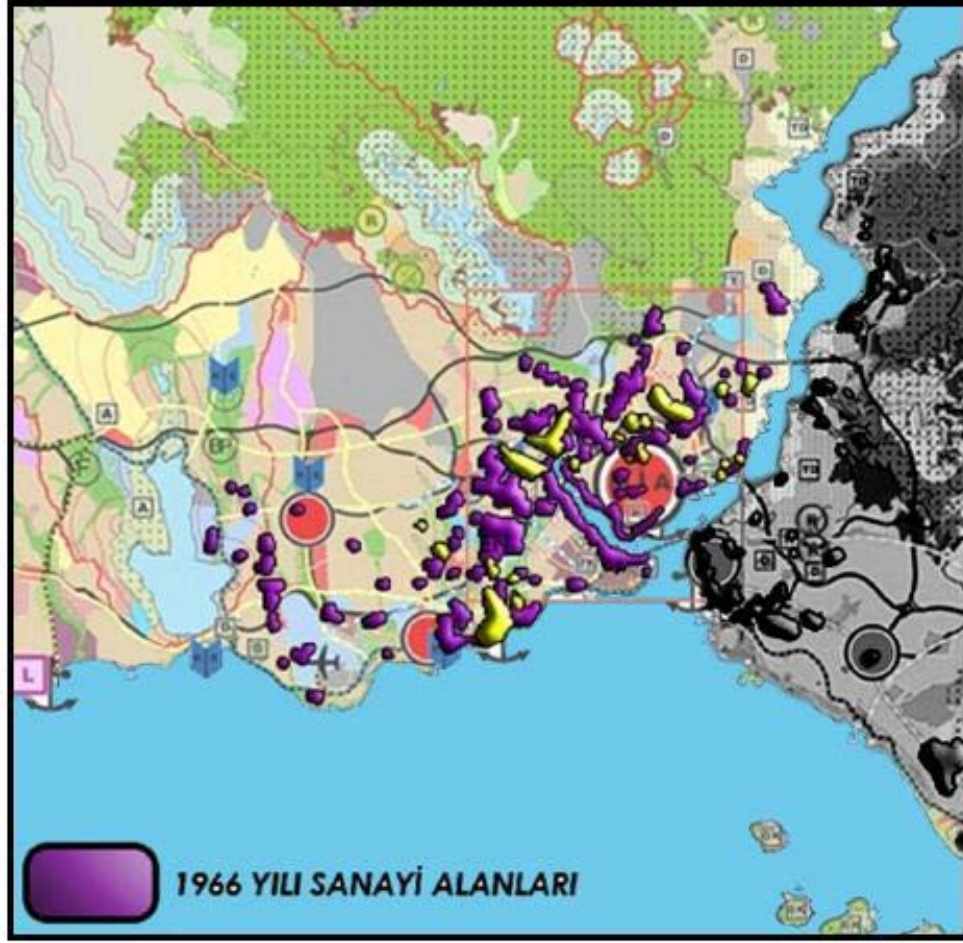
### ***1950-1960 Dönemi Sanayi Alanları;***

İstanbul'da imalatın ilerlemesi genel olarak 2. Dünya Savaşından sonra olmuştur. 1960'lara doğru sermaye, özel sektöre sağlanan yoğun desteğin de etkisiyle, imalat sanayisine doğru yönelmiştir. 1950-1960 döneminde Türkiye'deki toplam imalat genel olarak İstanbul'da gerçekleşmiştir. 1950 sanayi sayımı sonuçlarına göre, 10'dan az işgücü çalıştıran sanayi tesisleri sayısı 15342 iken 10'dan fazla işgücü çalıştıran sanayi yerleri sayısı yalnızca 610 işyeri ile temsil edilmektedir (Tekeli,1994).

Bu dönemde yoğun olarak büyük ölçekli sanayilerin kent merkezinden çevre alanlara taşınma eğilimi yaygın olarak gerçekleşmiştir. Merkezde bulunmanın sağladığı faydalardan daha az yararlanan, merkezde genişleme imkanı bulunmayan sanayi tesislerinin bir bölümü çevre alanlara doğru taşınmıştır (Tekeli, 1994).

Büyük sanayi tesisleri Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Eyüp, Kağıthane Bakırköy ve Gaziosmanpaşa'da gelişmeler yaşarken küçük sanayi faaliyetleri Beyazıt, Eminönü ve Karaköy çevresinde ticaret ile karışık bir yapı içerisinde yer almaya devam etmiştir. Tarihi Yarımada bulunan diğer önemli sanayi merkezi ise Fatih'tir. Farklı faaliyet olarak ve konut alanları içinde olan bu birimlerin yoğunlukla bulunduğu tek bölge Haliç kıyısınca yer alan metal eşya, makine ve ulaşım araçları üretim tesisleridir. Tarihi Yarımada dışında bir diğer sanayi bölgesi de Sisli ve Beşiktaş'tır. Kağıthane, Bomonti ve Levent de evvelden beri sanayi tesislerinin bulunduğu diğer alanlardır (Tekeli, 1994).

Asya yakasında sanayi tesislerinin çok olduğu alanlar ise Maltepe-Cevizli ve Kartal-Taşocakları alanları ve Boğaz'da yer alan Beykoz ve Paşabahçe'dir (Tekeli, 1994).



**Kaynak:** İnandığçar, 2013.

**Şekil 4.1.** : 1966 yılı Sanayi Alanları

#### ***1960-1970 Dönemi Sanayi Alanları;***

Bu dönemde sanayi, gelişmesini sürdürürken kentin büyümesine de fayda sağlamıştır. 1966 yılında İstanbul Sanayi Nazım Planı hazırlanarak kabul edilmiştir. Bu planda Ümraniye, Küçükköy, Kurtköy, Levent Oto Sanayi Sitesi, Bomonti Sanayi, Levent Sanayi, Halkalı Sanayi, Topkapı Sanayi ve Rami Sanayi bölgesinde toplam 1140 hektarlık sanayi alanı belirlenmiştir.

Metropolitan alan bütününde birinci, ikinci ve üçüncü sınıf müesseseler belirlenerek, şeker fabrikası, petrol tasfiyehanesi, çimento fabrikaları, gemi inşaat ve tamiri, demiryolu teçhizatı imali gibi bazı birinci sınıf sanayi türleri yasaklanmış, İstinye ve

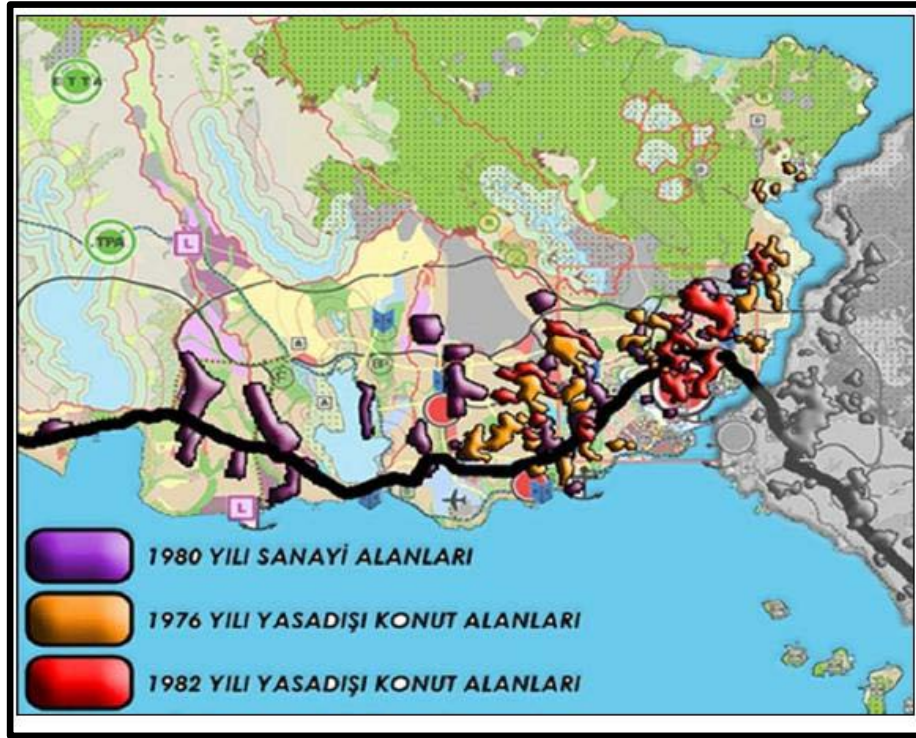
Haliç kıyılarında sanayi alanları iptal edilmiştir. Ümraniye, Küçükköy, Levent, Bomonti, Halkalı, Topkapı, Rami ve Kurtköy 1966 Sanayi Planı ile hızla gelişme göstermiştir. Bununla birlikte İstanbul'un aldığı göç ve 1966 planı ile yeni önerilen sanayi alanlarının yetersiz kalması, gelişmelerin planlama dışındaki bölgelere kaymasına neden olmuştur (Yüzer, 2002; Yerliuyurt, 2008).

#### **1970–1980 Dönemi Sanayi Alanları;**

1970–1980 Döneminde sanayi alanlarının mekansal dağılımına neden olan olaylar olarak, Boğaz Köprüsü'nün açılması, Yeşilköy havaalanının büyütülmesi Sirkeci iskelesinin genişletilmesi, Silivri Limanı'nın açılması sayılabilmektedir. 1970 ve 1980 yılındaki sanayi alanları Şekil 4.2.'de gösterilmiştir.

Türkiye'de 1970 yılında nüfusun yaklaşık %9'u sanayi sektöründe çalışırken İstanbul %28 ile ülke oranının 3 katından fazla bir değere çıkmaktadır (DPT, 2000).

Batı Yakası'nda ise, Londra Asfaltı boyunca Zeytinburnu, Bakırköy, Sefaköy, Halkalı, Firuzköy ve Avcılar batı, Eyüp, Rami, Alibeyköy, Gaziosmanpaşa, Küçükköy kuzeybatı, Haliç, Bomonti, Kağıthane, Büyükdere kuzey doğrultuda sanayi alanlarının geliştiği bölgeler olarak öne çıkmaktadır (Berköz, 1991).



**Kaynak:** İnandığçar,2013

**Şekil 4.2. :** 1970-1980 yılları sanayi ve konut alanları

1970'lerde İstanbul aşırı nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde önemli boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa zamanda kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir (İMP ,2009).

1970'lerin son dönemlerinden itibaren yap-sat yöntemi kullanılmaya başlanmıştır. Sanayi siteleri oluşmuştur. Böylece, Çatalca, Küçükköy, Rami, Topkapı, Bayrampaşa, İçerenköy, Bostancı, Cevizli, Kartal, Yakacık, Kaynarca, Kurtköy ve Çayırova'da bu yolla sanayi siteleri oluşturulmuştur (Yüzer, 2002).

### ***1980–1990 Dönemi Sanayi Alanları;***

Bu dönemde sanayi alanlarının gelişiminde 1980 yılında üretilen nazım plan etkili olmuştur. İmalat sanayinin işgücünün %10'u olacağı 1980 yılında İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından kabul olmuştur. Bu planda sanayi alanlarının İstanbul'un geliştirme yönünde ilerlediği görülmektedir. Buna ek olarak, Firuzköy, Esenyurt'ta, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli çevresinde, sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Sıhlı, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dilovası alanlarında belirlenerek, toplam 7100 hektarlık sanayi alanı düşünülmüştür (Ocakçı, 1989). Şekil 4.3.'te bu dönem aralığındaki sanayi alanları gösterilmiştir.

1980 Nazım planına göre sanayiye İstanbul dışına alma (desantralizasyon) kararı alınmıştır. Bu karar ile birlikte kent merkezindeki işyerlerinin kent dışına çıkartılması düşüncesiyle anılan desantralizasyon girişimleri çerçevesinde; Avrupa Yakası'nda İkitelli ve Hadımköy ile Anadolu Yakası'nda Dudullu, Tuzla ve Gebze önemli desantralizasyon merkezleri olarak ön plana çıkmıştır. Bu dönemde ana ulaşım aksları boyunca gelişmiş sanayi alanları, yerlerini ticaret ve hizmet alanlarına bırakmaya başlamış ve kentin Merkezi İş Alanı'nın gelişimini yönlendirmiştir (İMP, 2009).

1980-1990 yılları arasındaki sanayi alanları şekil 4.3.'te gösterilmiştir.



**Kaynak:** İnandığçar,2013

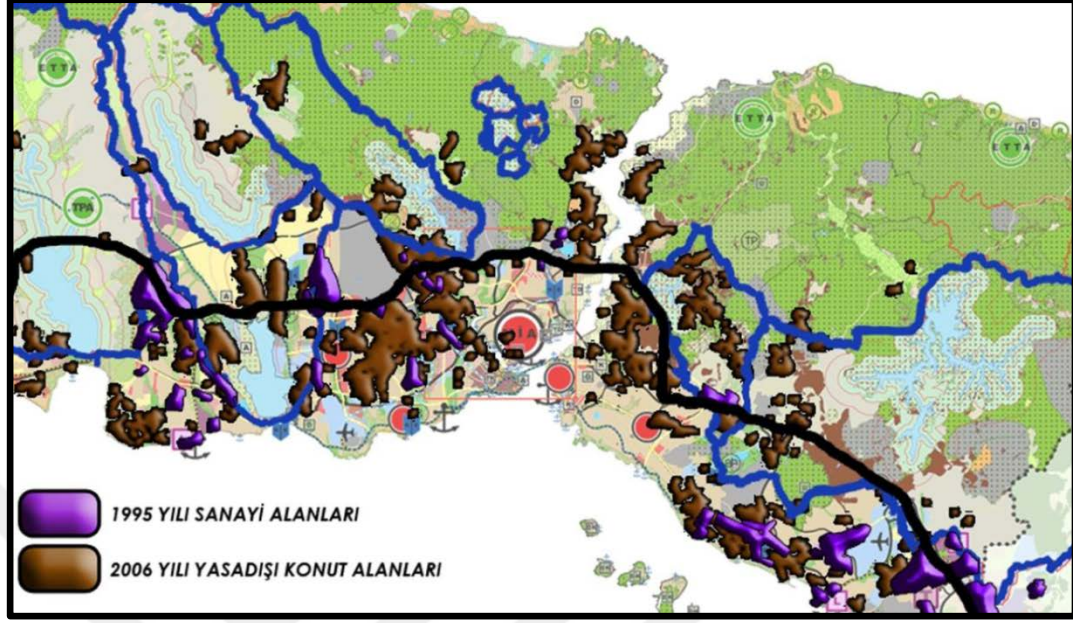
**Şekil 4.3.** : 1980-1990 Sanayi ve yasadışı konut alanları

#### ***1990 -2000 Dönemi Sanayi Alanları;***

1990'lı yıllarda sanayi alanları için en önemli sorun şehir merkezinin ortasında bulunan sanayi alanının oluşturduğu çevre kirliliğidir. Eminönü, Beyoğlu, Fatih, Beşiktaş, Şişli, Üsküdar, Bayrampaşa, Zeytinburnu ve Kadıköy ilçelerinde bulunan sanayiler orada bulunan yapıları olumsuz etkileyip kent içindeki yoğunluğu bir sorun haline gelmiştir. Kazlıçeşme'nin boşaltılması, Haliç'teki sanayinin yer değiştirmesi bu sorunun neticesinde oluşmuştur (DPT, 2000).

Bu dönemde Organize Sanayi Bölgeleri de ayrı bir tartışma konusu olmuştur. Merkezde yer alan sanayilerin organize sanayi bölgelerine taşınması bu dönemde uygulanması gündeme gelmiştir.

Buna bağlı olarak, 1990 yılında İkitelli bölgesinde 7000 ha'lık bir alanda İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi (OKSB), 1996 yılında Ümraniye Yukarı Dudullu Mevkiinde 265 ha'lık bir alanda "İstanbul Dudullu Organize Sanayi Bölgesi", 2000 yılında İstanbul Tuzla'da 72 ha'lık bir alanda İstanbul Tuzla Organize Sanayi Bölgesi ile 52 ha'lık bir alanda İstanbul Merkez (Boya ve Vernik) Organize Sanayi Bölgesi ve 2002 yılında İstanbul Beylikdüzü mevkiinde 32 sanayi kooperatifinin kendi imkanları ile kurdukları üç sanayi alanının birleşmesi ile İstanbul Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi (BOSB) kurulmuştur (DPT, 2000;Yerliyurt, 2008).



**Kaynak:** İnandığçar,2013

**Şekil 4.4. :** 1995-2006 sanayi ve konut alanları

#### ***2000 Döneminden Günümüze Sanayi Alanları;***

2000 yılı verilerinde ise; sanayi alanlarının Batı Yakası'nda daha fazla olduğu görülmektedir. Bu dönemde sanayi tesislerinin %76'sı Batı Yakası'nda, %24'ü Doğu Yakası'nda yer almaktadır. Bu değerler 2001 yılında da aynı kalmıştır. 2004 yılında ise sanayi alanlarının dağılımı ve bunların alansal büyüklükleri İstanbul Metropolitan Alanı'nın Batı Yakası için 6602 ha, Doğu Yakası için 5324 ha'lık bir alan sanayi kullanımı olarak görülmüştür (İMP, 2005). Küçük sanayi Avcılar, Ümraniye, Bayrampaşa, Bağcılar ve Güngören'de yoğunlaşırken, büyük sanayi alanları Tuzla, Büyükçekmece, Ümraniye, Çatalca, Küçükçekmece, Kartal ve Pendik gibi çevre alanlarda büyümüştür.

İstanbul'da sanayinin son yıllarına baktığımızda üretimde, ihraç ürünlerinde ve ithalat ürünlerinde bir artış söz konusudur. İstanbul'da son yıllarda hizmet sektörü de giderek büyümektedir.

#### **4.2. İstanbul'da Sanayinin Desantralizasyonu**

Türkiye'deki sanayileşme hareketi ağırlıklı olarak İstanbul'da başlamış ve ilk yayılma bölgesi olarak İstanbul'un doğusu seçilmiştir. Sanayi tesislerinin yayılması, Gebze'den başlayarak Kocaeli ve Sakarya'ya ulaşmasından sonra, 1970'lerden başlamak üzere



İstanbul'un batısına, başka bir deyişle Trakya'ya sıçramıştır (Sazak,2002). Söz konusu yayılma 1980'li yıllardan sonra büyük bir ivme kazanmıştır. Sanayinin İstanbul dışına kayması, İstanbul'un metropolitenleşme sürecinin bir sonucu olarak ele alındığında ekonomik ve teknik; devletin uyguladığı teşvik politikalarını bir sonucu olarak ele alındığında politik bir olgudur (Öcal,2006)

Keskin'e göre, İstanbul'da ki düzensiz sanayi bölgeleri zamanla kent içinde problemler yaratmıştır. Kentin hızla büyümesi merkezlerin değerinin artması gibi nedenler sanayi yerleşimlerinin kent merkezlerinden ayrılmasını yani desantralizasyonu doğurmuştur. Bununla beraber merkezlere olan talepler artarak alışveriş merkezleri, oteller, ofis binalarına olan taleplerde artmıştır. İstanbul'un desantralizasyon sürecine girdiği ve kentsel faaliyetlerin başta sanayi olmak üzere, kent dışına sıçradığı, sonra aradaki boşlukların dolarak yayılmanın devam ettiği görülmüştür (Keskin,1992). İstanbul genişlemesinde ki diğer bir durum, İstanbul'un il sınırları yakındaki şehirlerle ilişkilerinin çokluğudur.

İstanbul'da yer alan, şehrin içinde olup büyüemeyen sanayinin 1970'lerden beri İstanbul'un dışına doğru ilerlediği görülmektedir. Sanayi İstanbul'un metropolitenleşme sürecinin bir sonucu olarak İstanbul'un dışına çıkmıştır. Metropolitenleşme sürecinin bir parçası olan desantralizasyon, merkez kentin ekonomik ve kentsel fonksiyonlarının yasal belediye sınırları dışına çıkması işlemidir. Desantralizasyon, herhangi politik veya kurumsal bir çerçeveden bağımsız ve bir yoğunluk kademelenmesi içerisinde yer alan teknik ve ekonomik oluşumdur. Bu oluşuma etki eden en önemli faktör sanayi kentinin aşırı merkezîleşmesi ve büyümesi sonucu yapılaşmanın arttığı ekonomik olmayan ve sağlıksız hayat şartlarından kentli nüfusun terk etme isteği, gerçekleştiren faktör ise ulaştırma, haberleşme, enerji kilit sektörleri ile sanayi üretim alanındaki teknolojik evrim olmuştur. Sanayi fonksiyonları gittikçe hızlanarak kent dışına çıkmıştır. Dünya metropoliten şehirlerinin pek çoğunda izlendiği gibi yönetsel sınırlar her zaman metropoliten alan sınırlarıyla çakışmayabilir (Sazak, 2002;Öcal,2006). Hızla gelişen ulaşım-iletişim olanaklarıyla sınırlarını öteleyen metropoliten alan olgusu günümüzde İstanbul için de geçerlidir. 1990'larda büyük sanayi İstanbul içindeki kısıtlamalar ve büyük ve ucuz arsa nedeniyle il dışına çıkmaktadır. Büyük sanayi, kentler arası ana yollar üzerinden daha uzaklarda yer seçerek kentin saçaklanmasında temel rolü üstlenmiştir.

Yüksek yapılaşma, betonlaşma, altyapı ve yeşil eksikliği, trafik sıkışıklığı, sektörlerin daha büyük alan ya da prestij alanı veya ucuz yer arayışları, saçaklara sığramayı gündeme getirmiştir (Öcal,2006).

Yoğun merkez alanlarından sıkışan kent desantralize olmakta, yani merkez dışına açılmayı seçmektedir. Geçmiş yıllarda Kartal-Gebze'ye varan ve daha sonra İzmit ve Adapazarı'na uzanan sanayi, 1990'lardan sonra Trakya'ya kaymıştır. Metropolitan alanlardaki 2 paralel yolun (E-5 ve TEM) ulaşımına açılması, daha geniş alanların ve uzakların yerleşime açılmasını ve desantralizasyon olanaklarını getirmiştir (Sazak, 2002).

Yeni sanayi yatırımları yavaş yavaş İstanbul dışında yapılırken, İstanbul'da bulunanlar da İstanbul dışına taşınmıştır. Sanayinin İstanbul dışına taşınması İstanbul'u rahatlatmıştır. Sanayi sektörünün İstanbul'da sanayi kent içinden kent dışına doğru ilerlemesiyle birlikte, sermaye 1970'lerden sonra İstanbul çevrelerine doğru ilerlemeye başlamıştır.

İstanbul'da kent merkezinden uzaklaşan sanayi, İstanbul kent merkezinde ekonomik ve başka hizmetlerin yer almasına vesile olmuştur. Bu değişimlerle, yeni bir kent formu oluşturmuştur.

### **4.3. İstanbul'daki Sanayi Alanları Dönüşümü Örnekleri**

Bu bölümde İstanbul'daki bazı sanayi alanlarının dönüşümleri ele alınmıştır. Bunlardan, Basın Ekspres'e de paralel gösterilen Büyükdere Aksı, merkezi iş alanındaki (MİA) dönüşümüne en önemli örneklerdendir. Özellikle MİA'daki sanayi alanlarının dönüşümü dikkat çekmektedir.

Sanayi Alanlarındaki MİA Dönüşümü-Büyükdere Aksı, Dünya Kenti Olgusu – Kartal Dönüşüm Projesi ve Tarihi çekirdekteki sanayi alanları dönüşümü- Haliç irdelenmiştir. Şekil 4.5'te incelenen örneklerin konumları gösterilmiştir. Bunlardan Büyükdere Aksı'nın MİA olarak dönüşümü, Basın Ekspres Aksı'nda da MİA fonksiyonlarının gelişmesi sebebiyle çalışma alanına benzerlik göstermektedir.



Şekil 4.5. İstanbul’da incelenen örneklerin konumları

#### 4.3.1. MİA’daki Sanayi Alanları Dönüşümü- Büyükdere Aksı

Merkezi İş Alanı (MİA) kentteki yönetim, hizmet ve ticari fonksiyonlarının yoğun olarak bulunduğu bölgedir. Ekonomik olarak kentin merkezidir. “Kent merkezleri kentteki her türlü akışın, kentsel faaliyetin kesişme noktası olduklarından, bu mekanlar gündüz nüfusunun, iletişim ve yüz yüze etkileşimin en yoğun olduğu kentsel alanlar olmaktadır” (Bademli, 2000).

Merkezi İş Alanları (MİA), Metropolen kentlerin merkezlerinde ticaret ve hizmet fonksiyonlarının en yoğun olduğu bölgelerdir. Merkezi İş Alanları genellikle kentin en yoğun olan ulaşım bakımından kentin en ulaşılabilir noktalarında yer almaktadırlar. Bu bağlamda Merkezi İş Alanlarında bulunan oteller en çok tercih edilen yerlerdir.

İstanbul tarihi boyunca bulunduğu coğrafyanın sağladığı avantajla pek çok ticaret yolunun kesiştiği önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Bu nedenle geçmiş tarihi boyunca döneminin metropollerinden biri olmuş, bir sürü dili ve dini içerisinde bulunmuştur. İstanbul Merkezi İş Alanı’nın kökeni Bizans zamanlarına dayanmaktadır. Haliç’in önemli bir liman olması İstanbul’a önemli bir avantaj sağlamış, konumu nedeniyle Asya ve Avrupa ile de ticaretinin yapıldığı bir merkez haline gelmiştir.

19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra ticari aktivitelerin artan mekansal talebine karşılık vermek üzere MİA gelişimi, ekonomik faaliyetlerin çoğunlukla levantenler ve

yabancılar tarafından yürütüldüğü Haliç'in öbür kıyısındaki Karaköy-Galata-Beyoğlu bölgelerine atlamıştır. Yeni bankalar, sigorta şirketleri, ofis binaları ve oteller genişleyen MİA'nın bu yeni parçasında yer seçmeye başlamışlardır (Sönmez, 2000).

İstanbul tarihi boyunca, ticaret kontrol merkezi olmuştur. Bu fonksiyonlar Merkezi İş Alanı olarak adlandırdığımız alanlarda kendini göstermiştir. İstanbul Merkezi İş Alanı sırasıyla Bizans döneminden itibaren Eminönü- Beyoğlu bölgesinde yer almıştır ve tünel ve tramvayın yapılması ile Galata ve Beyoğlu'na doğru ilerlemiştir (Çakılcıoğlu, 2004).

Ticari ve hizmet alanları için gerekli olan ofis alanı talebi, karşılayamadığı için gayrimenkul fiyatları artarken merkezdeki yoğunlaşma da artmaktadır. Bu artış beraberinde sorunları da getirmiştir. Ulaşım zorlaşırken, MİA'nın tarihi dokusunun yetmediği, araç sayısının fazlalığı ve bu nedenle oluşan trafik sorunu ortaya çıkmıştır. Toplu taşıma sistemi mevcut MİA'nın taleplerini karşılamamıştır. MİA'nın artan trafiği taşıyamaması 1970'lerde otopark sıkıntısını da doğurmuştur. Bunun neticesinde trafik ve park sıkıntısından şirketler merkez dışına kaymaya başlamıştır. Bu kaçış şirketleri ucuz ve geniş parsellere yönelmiştir.

İstanbul'un ofis yapıları, hizmetler sektörünün 1980'lerden itibaren hızla büyümesi, teknolojinin hızla gelişmesiyle birlikte ofislerde teknolojinin kullanım alanlarının artması ve modern mekanlar ve cihazlarla sağlanabiliyor olmasından dolayı yeni ihtiyaçlara hem teknik özellikleri bakımından hem de lokasyonel özellikleri bakımından cevap veremez duruma gelmiş ve eski şehir merkeziden ayrılarak yeni taleplere cevap verebileceği yeni şehirseller alanlar aramaya başlamışlardır.

1990'lar itibariyle de Şişli- Maslak aksı kentin modern Merkezi İş Alanı haline gelmiştir. Şişli-Maslak hattı kentin en çok geliştiği bölgedir ve gayrimenkul ve iş alanı yatırımlarının ilk tercih edildiği bölgedir. 1990'ların sonuna kadar MİA sınırları yanı sıra Kadıköy'ün birinci derece alt merkez olarak geliştiği, Üsküdar'ın ise, ikinci derece alt merkez olarak yer aldığı gözlenmektedir. Batı yakasında ise tüm İstanbul Metropolitan Alanı'nı etkisi altına alan MİA'nın bulunması nedeniyle 1990'ların sonuna kadar birinci derece merkez olan Bakırköy'den sonra ikinci derece bir alt merkez gelişmemiştir (Çoban, 2010).

İstanbul'un planlama tarihçesi, Merkezi İş Alanı açısından ele alındığında, MİA'nın tarihsel süreç içerisinde farklı şekilde oluşmuş alt bölgelerden meydana geldiği görülmektedir. İstanbul için yapılan üst ölçekli planlarda MİA her zaman öncelikle ele alınan bir kavram olmuş, bu dönemde yapılan planlarda şehrin gelişimindeki stratejilerin İstanbul'un uluslararası boyutta bir dünya kenti olması yolunda geliştirilmesi öngörülmüştür.

1990'lı yıllardan önce merkez dışına yönelen sanayi ve ticari kullanımların yanında konut alanları da merkez dışına doğru kaymaya başlamıştır. İstanbul'un merkezi ise bu oluşum içinde daha yoğun ve ticari-hizmet fonksiyonlu bölgeler haline dönüşmüştür. Bu dönüşüm 1/50.000 ölçekli Metropolitan Alan Nazım Planının onaylanması ile hızlanmıştır. 1994'te Metropolitan Alan Nazım Plan'ı bitirilerek onaylanmış, 1994 yılında yapılan seçimlerden sonra 1/50.000 ölçekli Nazım Planın revizyonu için yeni bir yapılamaya girilmiş ve bu çalışmalar neticesinde hazırlanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı 1995 Kasım'da Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır (Atak, 2012).

1995 yılında onaylanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı'nın amacı; "2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul'un; evrensel düzeyde taşıdığı tarih, kültür, doğal öz değerlere sahip çıkılarak; tarihi kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere; ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken; dünyadaki ekonomik gelişme sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içindeki yerini alarak; dünya ve bölge ülkelerinin ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılamada öncü rol üstlenen tarih, kültür, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulması" olarak tanımlanmıştır. Bu planın önemli stratejilerinden biri de bunların I. Derece merkezler olarak gelişmelerinin sağlanması ve kent makroformunun lineer ve belli bir kademelenme ile çok merkezli gelişiminin oluşturulmasıdır (Çakılcıoğlu, 2004).

En hızlı gelişim Şişli- Zincirlikuyu- Levent- Maslak aksında olmuştur. Büyükdere-Maslak aksında A sınıfı ofis binaları yoğun olarak bulunmaktadır. İstanbul'un en bilindik Merkezi iş alanı olan Büyükdere aksı ofis ve iş merkezi olarak kabul edilen

Avrupa Yakası'nda Güneşli-Yenibosna Basın Aksı (Havaalanı Bölgesi) ve Anadolu Yakası'nda ise, Kozyatağı, Altunizade ve Kavacık'tır. Anadolu yakasında ilk gelişen MİA alanları Kozyatağı, Kavacık ve Altunizade bölgeleridir. Ancak bu bölgelerde Büyükdere aksı kadar yoğun talepler olmamıştır. Bunlar planlama açısından daha sığ kalmasına neden olmuştur. Anadolu Yakası'nda MİA alanı olarak gelişen diğer bölge Ümraniye'dir. Sanayi alanlarının Büyükdere'de ki gibi otel, ofis, konut ve alışveriş merkezi alanlarına dönüşmesi ve erişilebilir olması nedeniyle Anadolu yakasında gelişen bir merkezi iş alanıdır.

Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan mevcut MİA ile MİA'nın batı yönünde, Topkapı-Maltepe-Bayrampaşa'yı kapsayan alana doğru gelişebileceği alanlar ve Atunizade MİA ve Bütünleşme Bölgesi olarak Çevre Düzeni Planı'nda tanımlanmıştır (Şekil 4.6.).

Merkezi İş Alanı; yoğun hizmetlerin bulunduğu tek merkezli olarak gelişmiş, Tarihi Yarımada'dan başlamak üzere, Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan doğrusal bir yapıya sahiptir. Geleneksel Merkez olarak tanımlanan Tarihi Yarımada ve Beyoğlu ile Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut Alanı olarak tanımlanan Üsküdar-Kadıköy geleneksel merkezleri de MİA ve Bütünleşme bölgesi içinde yer almaktadır.

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

MİA Bütünleşme Bölgesinde, planlama süreci içerisinde merkezin rahatlatılması ve merkezi kullanımların yer seçim süreçlerinin yeniden tanımlanması hedefine yönelik yapısal ve işlevsel dönüşüm öngörülmektedir. MİA'nın tek merkezli çekim alanı olarak gelişmesi; kentin en başta çarpık kentleşme ve trafik olmak üzere birçok sorununun başlıca sebeplerinden birisidir. Ayrıca, kuzeye gelişme eğilimini sürdüren MİA aksı, kentin kuzeyinde bulunan orman alanlarını ve İstanbul Boğazı'nı tehdit etmektedir. Bu nedenle, kentin gelişim stratejileri tanımlanırken, çevresel sürdürülebilirlik çerçevesinde MİA'nın kuzeye gelişiminin engellenerek, bu yöndeki mevcut gelişmesinin rehabilite

edilmesi ve MİA gelişiminin, kontrollü bir şekilde MİA Bütünleşme Bölgesi'ne ve alt merkezlere yönlendirilmesi amaçlanmıştır.



**Kaynak:** ( İMP, 2009).

**Şekil 4.6.** Merkezi iş alanı ve bütünleşme bölgesi

Bugün İstanbul'un MİA'sı Zincirlikuyu ve Maslak arasında olan Büyükdere Caddesi boyunca yoğunlaşmaktadır. Bu gelişmelerin zamanla sanayi alanları üzerinde de etkileri olmuştur. Kent içinde bulunan sanayi alanları İkitelli ve Tuzla'daki Organize Sanayi Bölgelerine (OSB) taşınmışlardır. Küreselleşme ile birlikte artan uluslararası ilişkiler sonucunda, çok uluslu şirketler ve yeni otoyollar ve çevreyollarının kesişimindeki yeni merkez alanında yer seçmeyi tercih etmişlerdir (Dökmeci ve Berköz, 1994).

Hizmet sektörünün bu bölgeyi seçmesi Büyükdere – Maslak hattının dönüşümünü etkilemiş ve hızlandırmıştır. Büyükdere aksında bulunan üretim sektörü zamanla yerini hizmet ve finans sektörüne bırakmıştır. Bu sırada değerlendirilen arsalar nedeniyle de sanayinin buradan ayrılma süreci hızlandırmıştır. Bu bölgenin merkezi olmasıyla

birlikte sadece İstanbul'a değil, uluslararası şirketlerin merkez ofislerinin yer alması ile birlikte merkezi iş alanı haline gelmiştir. Zamanla Türkiye'nin en büyük şirket grupları, yabancı şirketler, bu bölgelerde yerleşmişlerdir. Şekil 4.7. 'de Büyükdere Caddesi'nden bir görünüm yer almaktadır.



**Kaynak:** Vikipedi

**Şekil 4.7.** Büyükdere Caddesi'nden görünüm

Başta 1980 yılı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Master Planı olmak üzere üst ölçekli planlar ve yerel planlar Büyükdere Caddesi'ndeki MİA gelişimini yönlendirmede yetersiz kalmışlardır. 11 Mart 1994'e kadar olan gelişmeler merkezi hükümet tarafından turizm alanı ilan edilerek gerçekleştirilmiştir. MİA alanı 4 farklı belediyenin; Beşiktaş, Şişli, Kağıthane ve Sarıyer, sınırları içerisinde kaldığı için planlar farklı belediyeler hatta Turizm Bakanlığı tarafından onaylanıp, uygulamaya konulmuştur (Cengiz, 1995). Bu nedenlerle, Büyükdere Caddesi'ndeki eski sanayi alanları dönüşümleri küçük ölçekli, parsel bazında gerçekleştirilmiş dönüşümlerdir. Bütüncül bir planlamayla uygulanmadığından, altyapı problemleri olan, açık alanları olmayan bir merkezi iş alanı (MİA) haline gelmiştir (Şahin, 2012).

Türkiye siyasi tarihinde, neoliberal ekonomik söylemin en büyük savunucularından birisi olan Dönemin İktidar Partisi'nin 1984 yılında gerçekleştirilen yerel seçimlerde



elde ettiği başarı, uluslararası küresel kent söyleminin İstanbul'un yeniden yapılandırılmasında oynayacağı büyük rolün sinyalini vermiştir:

“Dönemin İktidar Partisi'nin uluslararası kent söylemi İstanbul'un uluslararası sermayeyi çekmek için uygun altyapı ve yapılı çevrenin gerekliliğini içerir. Uluslararası kentin mekansal dokusu Dönemin İktidar Partisi'nin söyleminde gökdelenler, geniş otoyollar, lüks oteller, alışveriş merkezleri ve lüks konut alanları ile tamamlanmıştır. Dönemin İktidar Partisi'nin uluslararası kenti özellikle New York olmak üzere Amerikan kentlerinden etkilenmiştir (Öktem, 2000; Durmuş, 2010).”

1985'lerden itibaren, yabancı sermaye akışının önemli ölçüde artışıyla dışa açılarak gelişen Türkiye ekonomisinin ve buna bağlı olarak finans sektörünün öncülüğünde ortaya çıkan modern ofis binası ihtiyacı, Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi akslarına inşa edilen, A sınıfı ofis binaları ile karşılanmaya başlanmıştır (DTZ Pamir ve Soyuer, 1996).

#### **4.3.2. 1. Derece Merkez'deki Sanayi Alanları Dönüşümü – Kartal Dönüşüm Projesi**

Günümüzde küreselleşme ile birlikte yeni üretim modelleri meydana gelmekte ve üretim alanları kenti terk etme eğilimine girmektedir. Bu dönemde, üretimin terk edilmesi ile birlikte 1980'lere kadar sanayi alanı olan bölgeler, desantralize edilerek kentin dışına yerleşmektedir. Sanayinin terk ettiği bu alanlar ise yeni yatırım yapanlarla yoğunlaşmasını sağlamaktadır.

Yapılaşmaya açılan yeni arazileri, sektöre akan yeni fonlar uluslararasılaşmakta olan bir ekonomiden bekleneceği gibi ofis blokları, alışveriş merkezleri, lüks oteller ve sergi alanları türünden iş mekanlarına yönelmektedir (Keyder, 2000). Bu alanlar küresel kentin dünyaya açılan alanları haline gelmekteydi.

1980'lerden sonra değişen yatırım ve üretim biçimleri ve sanayisizleşme, kentlerde sosyal ve mekânsal açıdan önemli değişimlere yol açmıştır. Kentlerde, sanayi üretimi desantralizasyonu gerçekleştirmiştir. Merkezi iş alanlarının kentte yer değiştirmesi, yeni ekonomik sektörlerin kentte yer edinmeye başlaması ile kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanlarının, projelerle kent yönetimlerinin prestij mekânı olarak yeniden işlevlendirme süreçleri gündeme gelmiştir (Tekeli,1998).

1950 yıllarından beri Kartal'da sanayi gelişimi E-5'in açılması, Kartal-Yalova arabalı vapurun seferlerinin başlatılması gibi etkenler bölgenin sanayi gelişimi açısından ilerlemesine neden oldu. Bölgede ilk sanayi gelişimi Yunus Çimento Fabrikası'nın kurulmasıyla başlamıştır (Şekil 4.8.). Fabrikanın kurulması nüfus artışına neden olmuştur. Bu ilerlemelerle Eczacıbaşı, Siemens, Superlit, Mutlu Akü, Oralitsa, Sunta, Habaş, Seçenler, Aksan Metal gibi şirketlerin bu bölgeye yatırım yapıp konumlandırılmıştır. Kartal ilçesi bu dönemde planlarda sanayi bölgesi olarak ele alınmıştır. Böylece 1950li yıllardan itibaren bu alanda ki sanayi yoğunlaşarak devam etti (Kentsel Strateji, 2009b).

1960'larda büyük sanayi firmalarının çevrelerine küçük sanayi siteleri kurulmaya başlamıştır. Bölgedeki sanayi faaliyetlerini artırmasıyla birlikte işgücünün de artması fabrika alanlarının etrafına çalışanların yerleşmesiyle gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. Bu sebeplerden 1970'li yıllardan itibaren nüfus yoğunlaşması başlamıştır.

Kartal'da sanayi gelişiminin en yoğun olduğu dönem 1970-1980 yılları arasındır. Büyük sanayi kuruluşlarının gelişimine ek olarak yan sanayi kuruluşları ve küçük sanayi siteleri bu dönemde gelişmiştir (Kentsel Strateji, 2009b).



**Kaynak:** <http://www.kartalkentder.org/>.

**Şekil 4.8.** Yunus Çimento Fabrikası

1990'lı yıllardan itibaren İstanbul'da şehir içinde kalan sanayinin merkezden uzaklaştırılması kararı ve Kartal'ın gelişmesine bağlı konut gelişiminin hızlanması,

sanayinin eskimesi ve bölgenin gelişme sürecinde merkezi konumda kalması sebebiyle bu sanayi bölgesinde bulunan sanayi firmaları şehir alanının dış çeperine veya dışına gitme eğilimi göstermektedir. İstanbul'da kent bütününde gelişmesi, farklılaşması sonucunda oluşan kentin ihtiyaçlarına göre şekillendiğini ve farklı şekilde ilerleyen kentsel dönüşüm projeleri görülmektedir. Mekansal açıdan bu alanlar ele alındığında, kıyıda yer alan Kartal'da sanayi alanları üzerinde projeler olduğu görülmektedir. Kartal'da önemli çimento fabrikasının yıkılması dönüşüm projesi için yönlendirici olmuştur. Boş alanlarla kamuya ait alanların fazlalığı burada bir merkezin oluşabileceğini öngörülmüştür (Şahin, 2012).

1995 planında İstanbul'a "bir dünya şehri statüsü kazandırılması, büyüme ve gelişmesi ile dünya metropollerinin ekonomik yapıları ile bütünleşmesi" amacıyla kültür, sanat, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir gelişim öngörülmüştür. Bu planda Asya Yakası'nda Kartal, Maltepe, Pendik ve Tuzla ilçelerinde, Avrupa Yakası'nda ise Zeytinburnu, Bahçelievler, Bayrampaşa ve Bakırköy ilçelerinde sanayiden hizmet sektörüne dönüşüm alanları belirlenmiştir (İBB, 1995).

Kartal bölgesinde merkez alanı olmasına yönelik olarak belirlenen hedef; bölgede sanayiden hizmete dönüşüm potansiyeli de düşünülerek, E5 ve sahil yolu arasındaki sanayi alanlarının desantralizasyonu ile birlikte hizmet ve sanayi sektör dağılımını dengeleyip merkez yaratmaktır. Aynı zamanda yaşanabilir nitelikli konut alanları yaratıp bu alanların standartlarını daha yukarıya çekmektir. Şekil 4.9'te Kartal ilçesine ait görünüm verilmiştir.

Kartal, demiryolu, Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı, deniz yolu ile Avrupa Yakası'na geçiş olması, Gebze sanayi bölgesine yakınlığı ve boşaltılan sanayi alanlarının varlığı İstanbul'un çok merkezli bir dünya kenti olarak geliştirilmesi için metropoliten alt bölgesel merkezi oluşturmak amacıyla yeniden gelişime ihtiyaç duyan bir merkez olarak tanımlanmıştır (Kocabaş,2010).



**Kaynak:** İstanbul Kartal Kentsel Geliştirme Derneği- <http://www.kartalkentder.org/>.  
**Şekil 4.9.** Kartal ilçesi genel görünüm

Kartal, İ.B.B tarafından Birinci Derece Merkez' olarak belirlenmiş ve sanayiden hizmete dönüşüm sürecinde bu alan kentsel dönüşüm alanı olarak ele alınmıştır. Şekil 4.10'da Proje alanı odak noktaları verilmiştir.

Proje alanı kullanım kararlarını etkileyen çok sayıda üst ve alt ölçekli planlar yapılmış, onaylanmış ya da iptal edilmiştir. Proje alanı için, İstanbul Metropolitan Planlama ölçeğinde;

- 1980 onaylı Nazım İmar Planı'nda sanayi kullanımı olarak ele alınmış,
- 1995 onaylı İstanbul Metroplitan Alan Nazım İmar Planı'nda sanayilerin desantralizasyonu önerilmiş,
- 2006 ve 2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'nda ise İstanbul'un „üst düzey merkezi“ olarak belirlenmiş,
- 1/25.000 Nazım İmar Planı'nda da 'üst düzey merkez' ve 'özel proje alanı' olarak karar getirilmiştir.

İlçe ölçeğinde ise,

- Proje alanının farklı bölümlerini kapsayan 1/5.000 ve 1/1000 ölçekli 1971 onaylı Kartal Uygulama Nazım İmar Planı, 1972 onaylı Yakacık Uygulama Nazım İmar Planı

ve 1981 onaylı Soğanlık Uygulama Nazım İmar Planı'nda proje alanında sanayi kullanım kararları yer almış,

-1991 onaylı 1/1000 ölçekli Kartal Sanayi Alanları Tasfiye Planı'nda, E-5 ve kuzey-güney koridoru çevresindeki sanayilerin tasfiyesi kararını alınmış,

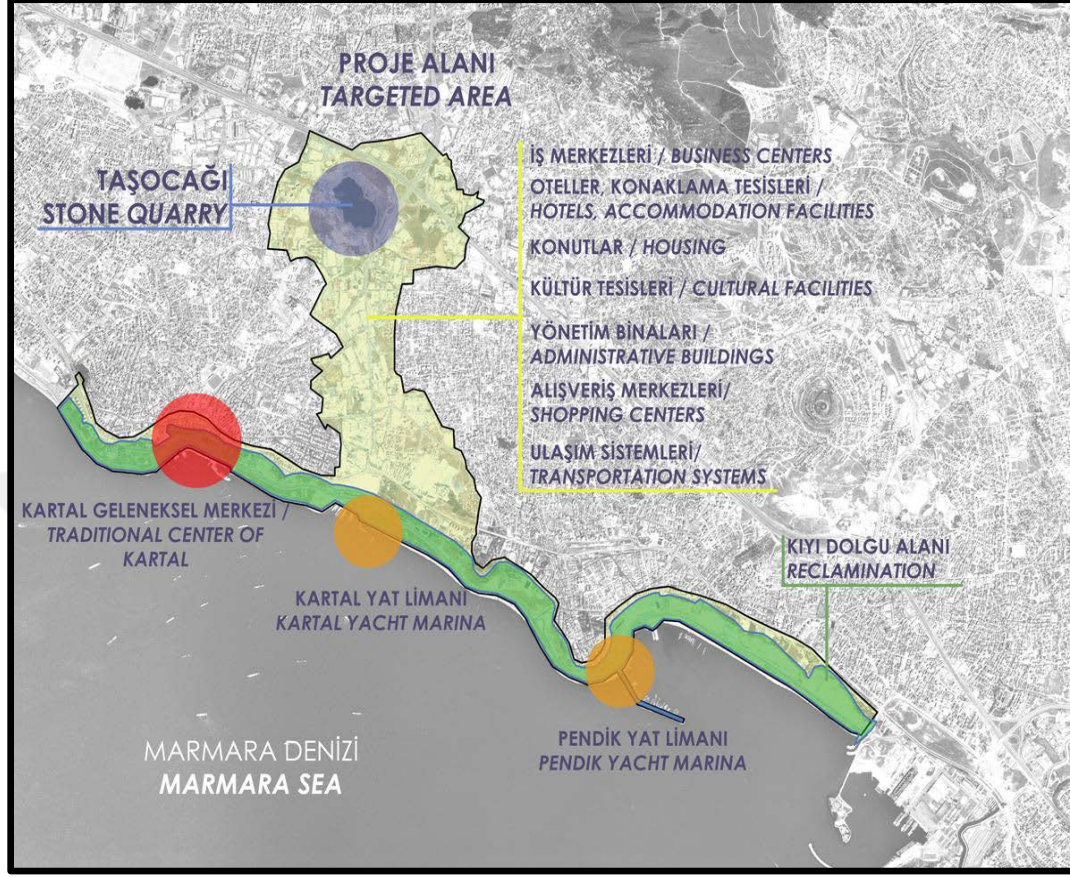
-2003 onaylı 1/5.000 ölçekli Kartal II. Derece Alt Merkez Nazım İmar Planı'nda sanayi alanlarının tasfiyesi ve ticaret, hizmet, kültür ağırlıklı kullanım kararı alınmış,

-2006 onaylı 1/5.000 ölçekli Kartal Güneyi İmar Planı'nda proje alanı „özel proje alanı“ olarak belirlenmiş, -2008 onaylı 1/5.000 ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı ise proje alanı alt merkez olarak 'karma kullanım' kararı alınmıştır (Kentsel Strateji, 2009).

2006 tarihinde onaylanan ancak iptal edilen Çevre Düzeni Planı'na göre; kent içerisinde kalmış sanayi alanlarının merkez alanına dönüşümü çerçevesinde Kartal sanayi alanı, dönüşecek sanayi alanlarının başında yer almaktadır. Bu plana göre Kartal'ın altmerkez olarak gelişmesi amaçlanmaktaydı.

2009 onay tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda da Kartal Anadolu Yakası'nın 'birinci derece merkez' alanı olarak belirlenmiştir.

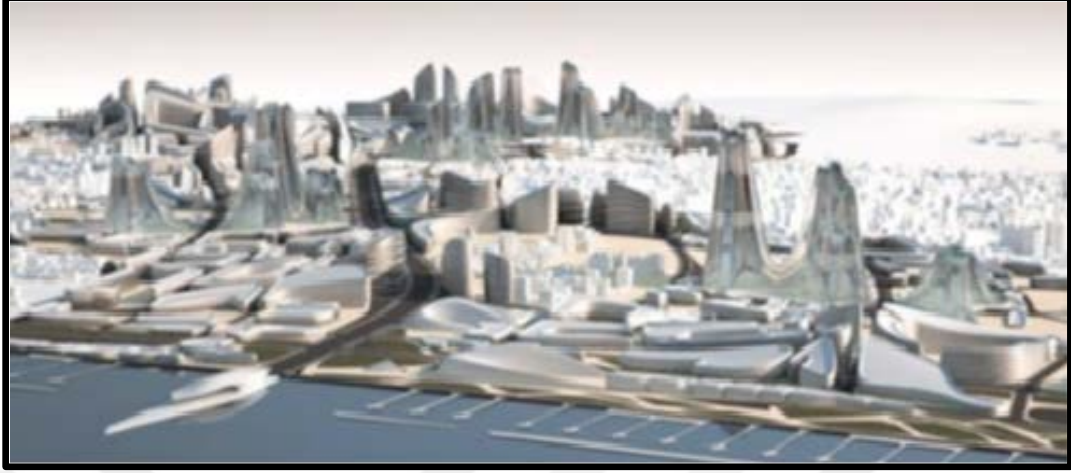
2009 Çevre Düzeni Planı'na göre, Anadolu Yakası'nda, MİA'nın yükünü azaltan, iki yaka arasındaki gerek işgücü gerekse ulaşım dengesini sağlayan, ticaret, turizm, konut, kültür, yönetim ve rekreasyon alan ve kullanımlarının yer alacağı güçlü bir merkeze ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bağlamda Kartal ile Kozyatağı-Ataşehir birinci derece merkezler olarak tanımlanmıştır. Kartal İlçesi, Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı, dönüşüm sürecindeki sanayi alanları, bu bölgeyi destekleyen ulaşım projelerinin varlığı, Avrupa Yakası ile denizyoluyla bağlantı kurma olanağı, Gebze Sanayi Bölgesi'ne yakınlığı nedeniyle iş merkezlerinin yerleşimi için avantajlı konuma sahiptir. Bu potansiyelleri ile Kartal merkezinin üst düzey hizmet odaklı bir merkez olarak gelişmesi öngörülmektedir (İMP, 2009).



**Kaynak:** İ.B.B., (2009). Kartal Alt Merkez ve Kartal-Pendik Kıyı Kesim Kentsel Dönüşüm Projesi Raporu.  
**Şekil 4.10.** Proje alanı odak noktaları

Kartal İlçesi Kentsel Dönüşüm Alanı için yapılan yarışma ile kentsel tasarım projesi, ünlü mimar Zaha Hadid tarafından tasarlanmıştır. Zaha Hadid'in çizdiği projenin görünümü şekil 4.11.'de verilmiştir.

Hadid'in proje önerisi genel anlamda iş ve konut kulelerinden oluşmaktadır. Bu alana karşılıklı büyük kuleler yapılması hedeflenmektedir. Kenarlarda boş alanlar bırakılarak parklar yapılacaktır. Küçük binalardan büyük binalara doğru giden bir yapılanma olacaktır. Genel olarak ofis yapıları, kültürel fonksiyonlar, opera, oteller, restoranlar ve marina olarak kullanılacak alanlar düşünülmüştür. Eski taş ocağındaki göl; rekreasyon alanı olarak belirlenmiş ve etrafına kafe, restoran yerleştirilmiştir. Proje hala hayata geçmemiştir (İ.B.B;2009).



**Kaynak:** İ.B.B., (2009). Kartal Alt Merkez ve Kartal-Pendik Kıyı Kesimi Kentsel Dönüşüm Projesi Raporu.

**Şekil 4.11.** Zaha Hadid'in çizdiği projenin görünümü

#### **4.3.3. Tarihi çekirdekteki sanayi alanları dönüşümü- Haliç örneği**

Tarihi çekirdekteki sanayi dönüşüm alanları deyince ilk akla gelen Haliç örneğidir. Tarihi olarak, İstanbul'daki sanayi yapılarının yer seçimleri incelendiğinde ağırlıklı olarak kıyılarda bulunduğu görülmektedir.

Haliç'te eskiden beri devam eden bir sanayi yapılaşması vardır. Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinden beri sanayi kuruluşları suya yakın olma, ulaşılabilirlik, yollara yakınlık sanayi yapılarının kurulmasında önemli rol oynamaktadır.

Tarihi olarak, İstanbul'daki sanayi yapılarının yer seçimlerine bakıldığında yoğun olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarında kuruldukları görülmektedir. Haliç'in sanayi, ticaret ve korunaklı bir liman özelliğinin ön planda oluşu, doğal liman niteliği, hem Boğaz'a, hem de Marmara'ya bağlantısının olması özellikle burada sanayileşmenin yoğunlaşmasına neden olmuştur (Müler-Wiener, 1992).

Endüstriyel tesislerin denetimsiz ve plansız büyümeleri sonucu yerleşik halkın yaşamları etkilenmiş ve prestijli konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

1933 yılında Hermann Elgötz tarafından öneriler getirilmiş ve bu planların çoğu uygulanmıştır.

Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreç ile özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları etkilenirken altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

1980'ler İstanbul'a kentin yönetsel yapısına ilişkin de önemli bir değişiklik getirmiştir. 1985 yılında, 1/5.000 Ölçekli Haliç Nazım İmar Planı'na göre; Düzenleme alanı; gezi alanı, yeşil alan, oyun alanı, kamusal eğitim ve dinlenme alanı şeklinde kamusal açık alan olarak kullanılacak alan olarak belirlenmiştir. Planlama alanı içerisinde koruma planı yapılacak alan, mezarlık, askeri alan koruma kuşağı ve belediye hizmet alanları da bulunmaktadır.

1994 yılında dönüşümü tamamlanarak Rahmi Koç Sanayi Müzesi olarak hizmete açılmıştır. 1996 yılında Lengerhane'nin karşısında atıl halde bulunan Hasköy Tersanesi de alınarak restore edilmiş ve 2001 yılında sanayi müzesinin devamı olarak işlevlendirilmiştir. Bir diğer dönüşüm projesi ise Feshane'nin kültür ve eğlence etkinliklerinin düzenlendiği Feshane Festival Sarayı'na dönüşümü projesidir. Haliç'te gerçekleştirilen dönüşümlerde "endüstriyel miras" değeri taşıyan birçok yapı kurtarılamamıştır. Fakat, "endüstriyel miras"ın yaşatılarak korunmasına Eski Silahtarağa Elektrik Santrali'nin, Bilgi Üniversitesi'nin kampüsüne dönüştürülmesi iyi bir örnektir. Bilgi Üniversitesi'nin Eski Silahtarağa Elektrik Santrali'nin 118.000 m<sup>2</sup>'lik arsasını uzun dönemli kiralararak Santral İstanbul adıyla bir üniversite kampüsüne dönüştürmüştür. Dönüşüm projesinin proje yöneticisi Akın Barlas ile yapılan yüz yüze görüşmede, tarihi eser olarak tescillenen tüm binaların asıllarına uygun olarak güçlendirilip, zararlı kimyasal maddelerden temizlendiğini belirtmiştir (Şahin ve Gezici, 2008). İ.B.B'nin 2007'de hazırladığı 1/25.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı'nda (İNİP) Haliç ve çevresinde toplam 1.062 hektar alan "Haliç Kültür Aksı ve Silüet Alanı Özel Proje Alanı" olarak belirlenmiştir (İNİP, 2007b). Şekil 4.12.'de Haliç Özel Proje Alanı sınırları verilmiştir.





**Kaynak:** (İNİP, 2007b).

**Şekil 4.12.** : Halic Özel Proje Alanı sınırları

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı (2009)'nın Halic ile ilgili öneri ve kararları;

-İstanbul için büyük bir öneme sahip olan Halic kıyıları kültür, turizm ve rekreasyon kullanımlarını içermesi ve bütüncül bir planlama yaklaşımı ile planlanması öngörülmektedir. Miniatürk, Feshane ve Cendere Parkı Projesi; sanayiden kültür kullanımına dönüştürülen Sütluce Kongre Merkezi, Rahmi Koç Müzesi ve Kadir Has Üniversitesi gibi örnek projeler, Halic kıyılarının “kültür aksına” dönüşümünü tetikleyecek potansiyel alanlardır.

- Silahtarağa Elektrik Santrali'ndeki dönüşüm, Halic kıyısı boyunca tasarlanan kültürel dönüşümü tetikleyici unsur olarak belirlenmiş olup, bu doğrultuda söz konusu alandaksanayi yapıları ve tersanelerin kültür ve eğitim faaliyetlerinde kullanılması öngörülmüştür.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda; bilgi, fikir ve tasarıma dayalı olan kültür endüstrilerinin de İstanbul'un sektörel yapısında yerini alması hedeflenmektedir (İÇDP, 2009).

#### **4.4. Bölüm Sonucu**

Ülkemizde endüstriyel miras nedeniyle kentsel dönüşüm potansiyeline sahip en önemli merkezlerinden biri İstanbul'dur.

İstanbul'daki nüfusun hızlı artması sonucunda ulaşım, eğitim, çarpık kentleşme, gürültü kirliliği, sağlık gibi sorunları beraberinde getirmektedir. Artan nüfusla birlikte sanayi ve buna bağlı olarak çevre kirliliği artmıştır. Türkiye'de sanayileşmenin başladığı İstanbul'da endüstri faaliyetleri, teknolojik yatırımlar ve artan nüfus doğal hayata zarar vermektedir. Betonlaşma her geçen sürede İstanbul'da artmaktadır. Tezin bu bölümünde sanayinin İstanbul'daki gelişimi anlatılmıştır. Osmanlı Dönemi'nden günümüze kadar olan sanayi gelişimine, dönemlere göre ayırarak ele alınmıştır.

İstanbul'da nüfusun artmasıyla şehrin merkezinde kalan sanayinin kent merkezlerinden ayrılmasını yani desantralizasyonu beraberinde getirmiştir.

Sanayinin desantralizasyonu, İstanbul'un sanayideki ağırlığının hizmetler sektörüne doğru kaymasını getirdiği gibi, aynı zamanda sanayinin dengeli kalkınma için bir araç olarak kullanılmasını da destekleyen bir politikadır (İMP,2008). İstanbul'dan uzaklaşan sanayi genel olarak Trakya Bölgesi ve Gebze tarafına gitmiştir. Sanayinin desantralizasyonu ile yerine farklı fonksiyonların, hizmetlerin yer almasına vesile olmuştur.

Sanayinin yer değişimiyle birlikte, İstanbul'da dönüşümler meydana gelmiştir. Fakat bu dönüşümler için genellikle kapsamlı bir projeler geliştirilememiştir.

Bu konuyla ilgili İstanbul'da bulunan, tarihi çekirdekteki sanayi alanları dönüşümü-Haliç örneği, sanayi alanından 1. Derece merkez alanına dönüşüm – Kartal Dönüşüm Projesi ve MİA'ya Dönüşüm örneği olan Büyükdere Aksı örnekleri incelenmiştir.

## 5.BÖLÜM

### İSTANBUL'DAKİ SANAYİ ALANLARINDA DÖNÜŞÜME BİR ÖRNEK; BASIN EKSPRES AKSI

Önceki bölümlerde, kentsel dönüşüm kavramının ne olduğu, dünya ve İstanbul'daki dönüşüm örnekleri, bu kavramın özellikle kent metropollerinde ortaya çıkardığı değişiklikler ve kent merkezlerinde yaşanan dönüşümler üzerinde durulmuştur.

Kentlerin küresel sermayeyi kendi üzerlerine çekmek istemeleri sonucunda, şehir merkezinde yeni mekansal oluşumlar ve dönüşümler yaşanmaya başlamıştır.

Küreselleşen dünyada yeniden şekillenen küresel kent düzeni ile birlikte, artan nüfus karşısında talepleri karşılamada yetersiz kalan alanların ve şehirlerin büyümesiyle şehir içinde kalan sanayi alanları dönüşmeye başlamıştır (Görüşme4, 2018).

Basın Ekspres Aksı'nda 2000'li yıllardan beri bir kentsel dönüşüm yaşanmaktadır. Küreselleşmenin etkisiyle de aks tekrar şekillenmektedir.

Genel özelliklerinden ve bulunduğu konumundan ötürü, Basın Ekspres'i tek başına ele almak yerine İstanbul bütünlüğü içerisinde ele almak daha doğru bir yaklaşımdır. Çünkü Basın Ekspres birkaç ilçeyi kapsamaktadır. Bu bağlamda konum, çevre ilişkileri, ulaşım gibi faktörler, bir bütünlük içinde değerlendirilmiştir.

#### 5.1. İstanbul Metropolitan Alanında Basın Ekspres Aksı

Bu bölümde İstanbul Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi alanlarının dönüşümü irdelenecektir. Çalışma alanı olarak, Basın Ekspres Aksı'nın her iki tarafındaki yola cephesi olan, sanayi parselleri ele alınmıştır.

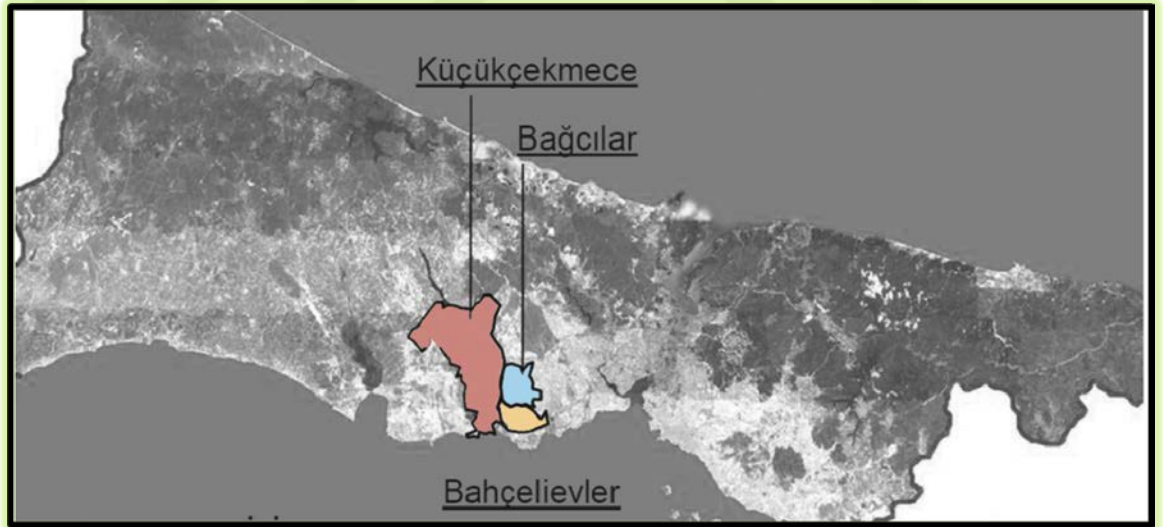
Basın Ekspres'in tarihsel gelişimi, dönüşüm süreci ve alanın MİA olmasından sonraki değişim ve dönüşümü dinamikleriyle birlikte araştırılmıştır. Bu amaçla alanın gelişim ve dönüşümüne dair veriler saha çalışması ile toplanmış ve analiz edilmiştir. İlçe belediyelerinden alanın daha önceki tarihlerde yapılmış imar planları elde edilmiştir. Daha sonra İBB'den edinilen halihazır haritalardan yıllara göre sanayinin gelişimi tespit edilmiştir. Buradaki sanayinin hangilerinin dönüştüğü, ne fonksiyonların geldiği, dönüşümün nasıl bir süreçte gerçekleştiği haritalarla ortaya konmuştur. Saha çalışması kapsamında, 4 tane dönüşen firmalarla, 3 tane burada hala faaliyet gösteren fabrikalarla,

bu alan dahilindeki Küçükçekmece ve Bağcılar Plan Proje Müdürlükleri ile 2 tanede gayrimenkul danışmanlık bürolarıyla görüşülerek alan hakkındaki değişim ve dönüşüme dair bilgiler alınmıştır. Bu gelişmelerin sebep ve sonuçları ile ilgili görüşlerine başvurulmuştur. Sorulan sorular ekte yer almaktadır. Elde edilen veriler ışığında, bölgenin gelişimi yıllara göre analiz edilmiş, dönüşüm sürecini yönlendiren aktörlerin hedeflediği gelişim ile gerçekleşen gelişim kıyaslanmış ve tartışılmıştır.

### 5.1.1 Konumu, Çevre İlişkileri ve Ulaşımı

Yenibosna, Güneşli ve Halkalı-İkitelli ana kavşaklarıyla önemli ulaşım bağlantıları içeren Basın Ekspres Aksı, bölgesel bir hizmet alanı ve kentsel aktivite merkezi olma potansiyelindedir..

Çalışma alanının kuzeyinden TEM otoyolu, güneyinden E-5 karayolu bağlantısı geçmektedir. İstanbul'un en önemli iki karayolu bağlantısının arasındaki çalışma alanının güneyinde Atatürk Havalimanı yer almaktadır.



**Şekil 5.1.** İstanbul Basın Ekspres Aksı'nın İlçe Sınırları

Basın Ekspres Aksı TEM ve E5 otoyollarının bağlantı yoludur. İstanbul'un iki ana ulaşım aksını birbirine bağlamasının yanı sıra kuzeyinde ve güneyinde İstanbul ekonomisi içinde çok önemli bir yere sahip olan sanayi ve ticaret alanlarını içermektedir.

Basın Ekspres Aksı'nın kuzey – güney aksında sırası ile İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, İstoç Toptancılar Çarşısı, küçük sanayi siteleri, sanayi ve depolama alanları, iş merkezleri, rezidanslar ve konut alanları, Kuyumcukent, Atatürk Havalimanı, İstanbul Atatürk Havalimanı Serbest Bölgesi, CNR Fuar Merkezi, Dünya Ticaret Merkezi yer almaktadır. Şekil 5.2.'de Basın Ekspres Aksı'nın İstanbul içindeki konumu verilmiştir.

Basın Ekspres Aksı; erişim açısından bakıldığında, kolaylıkla ulaşım sağlanabilecek merkezi bir konumda yer almaktadır. Basın Ekspres Aksı kentsel ve bölge açısından önemli erişim yolları üzerindedir.

Çalışma alanının tarihsel gelişimi sürecinde, bu alanda yer alan basın kuruluşları bu bölgenin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Burada bulunan medya kuruluşları bölgenin yoğunlaşmasına neden olup bu bölgenin basın aksı olarak kimlik kazanmasına öncülük etmiştir (İBB, 2012).

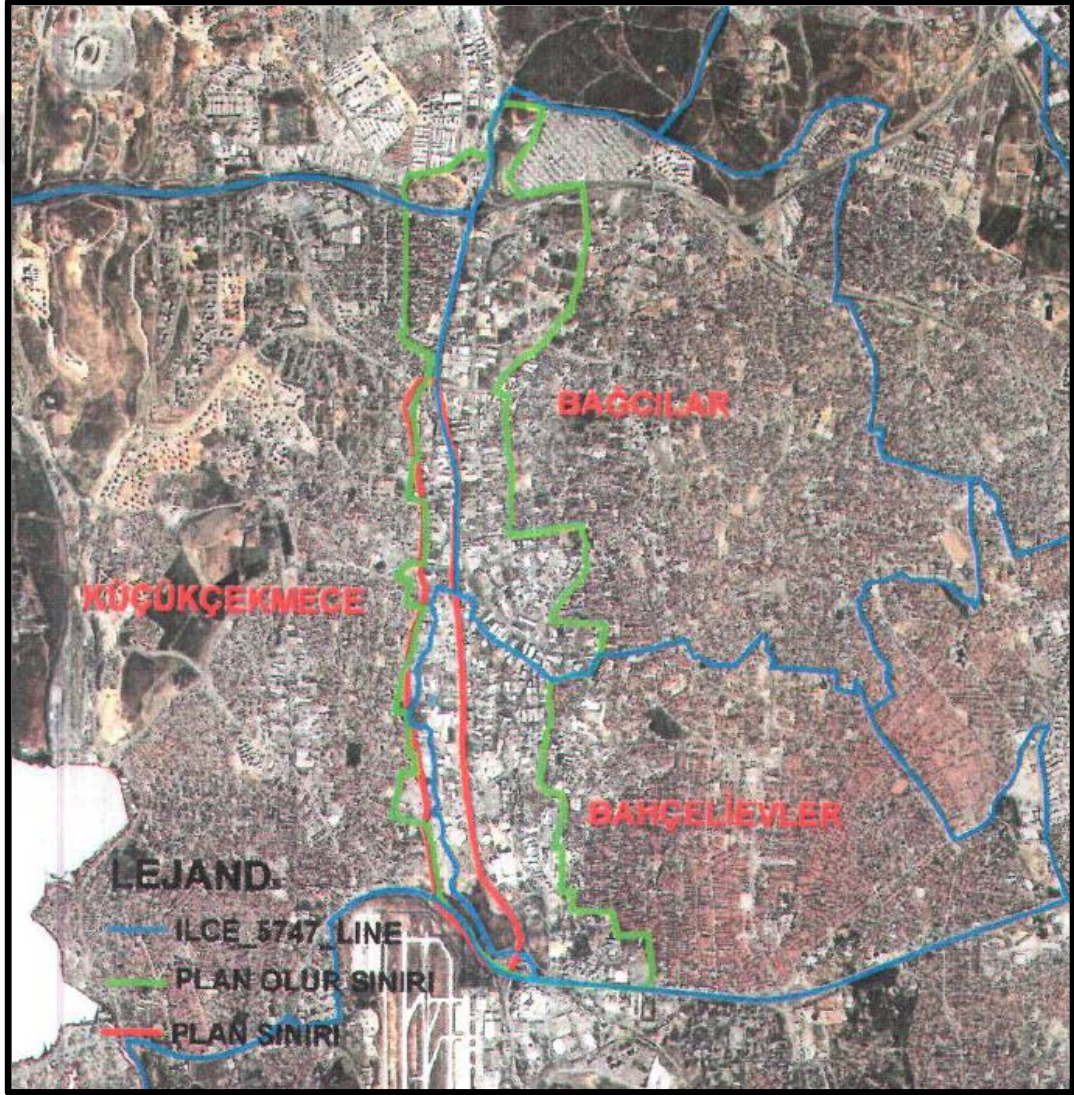
Basın Ekspres Aksı'nın bulunduğu alan, kuzey-güney doğrultusunda eğimin güney yönünde azaldığı, doğu-batı doğrultusunda ise tepe ve yamaçların bulunduğu bir vadi şeklinde topografyaya sahiptir. Bu vadinin içinden Ayamama Deresi olarak isimlendirilen önemli bir dere geçmektedir.

Basın Ekspres Aksı dönüşüm alanını güney-kuzey doğrultusunda bölmektedir. 2. derece ulaşım aksları; yine güney-kuzey doğrultusunda, ana aksın doğusundan geçen Şirinevler-Mahmutbey Yolu ve batıda yer alan Sefaköy-Halkalı Yolu'dur.

Bölgeye giriş bu akslar üzerinden önemli kavşaklarla sağlanmaktadır. Aynı zamanda TEM ve E-5 yan yollarla ulaşım bakımından desteklenmektedir. İkitelli-Mahmutbey, Güneşli ve Sefaköy-Yenibosna Kavşakları'nı üzerinde bulundurmaktadır (Şekil 5.3.). Bu akslar çevre illerle ve aynı zamanda kent ulaşımını da sürekli olarak sağladığından toplayıcı ve önemli nitelikte olan akslardır.

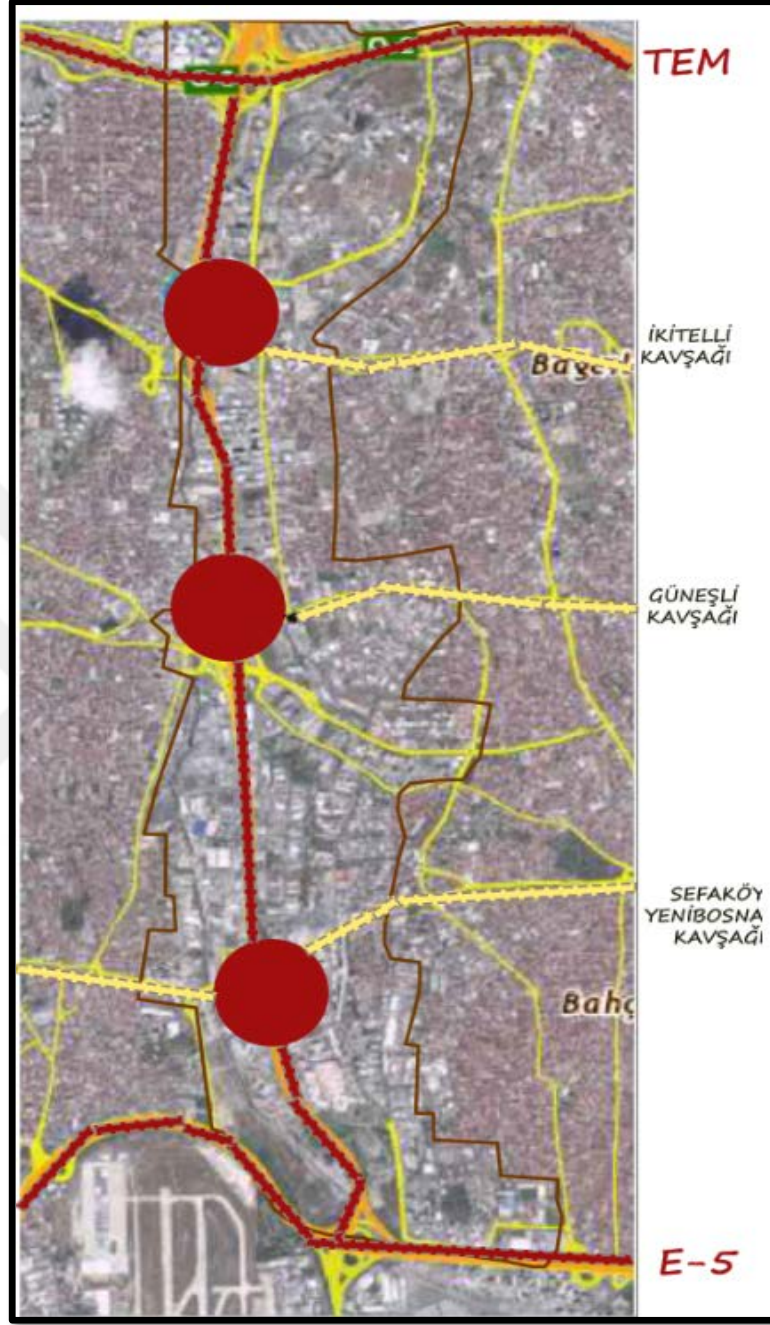
Raylı sistem olarak Aksaray-Otogar-Havaalanı bağlantısını sağlayan metro hattı, diğer bir hat olan Bağcılar-Kabataş tramvay hattı Mehmet Akif Caddesi üzerinden geçerek alana hizmet edebilecek konumdadır. Şuan inşası devam eden metro projesiyle alanın erişilebilirliği daha da artacaktır.

Ulaşım aksları Doğu - Batı yönünde uzanan E - 80 (TEM) oto yolu ve D - 100 otoyolları Basın ekspres yol ile bağlanmaktadır. En önemli kuzey - güney ikinci ana ulaşım hattı Mahmutbey asfaltıdır. Ulaşım açısından değerlendirildiğinde, bu alanın erişilebilirliğinin kolay olduğu görülmektedir. Ayrıca alanının Atatürk Havaalanı'na olan yakınlığı hava ulaşımı için de önemini arttırmaktadır.



**Kaynak:** İ.B.B şehir planlama müdürlüğü, 2012

**Şekil 5.2.** Basın Ekspres Aksı'nın İstanbul İçindeki Konumu

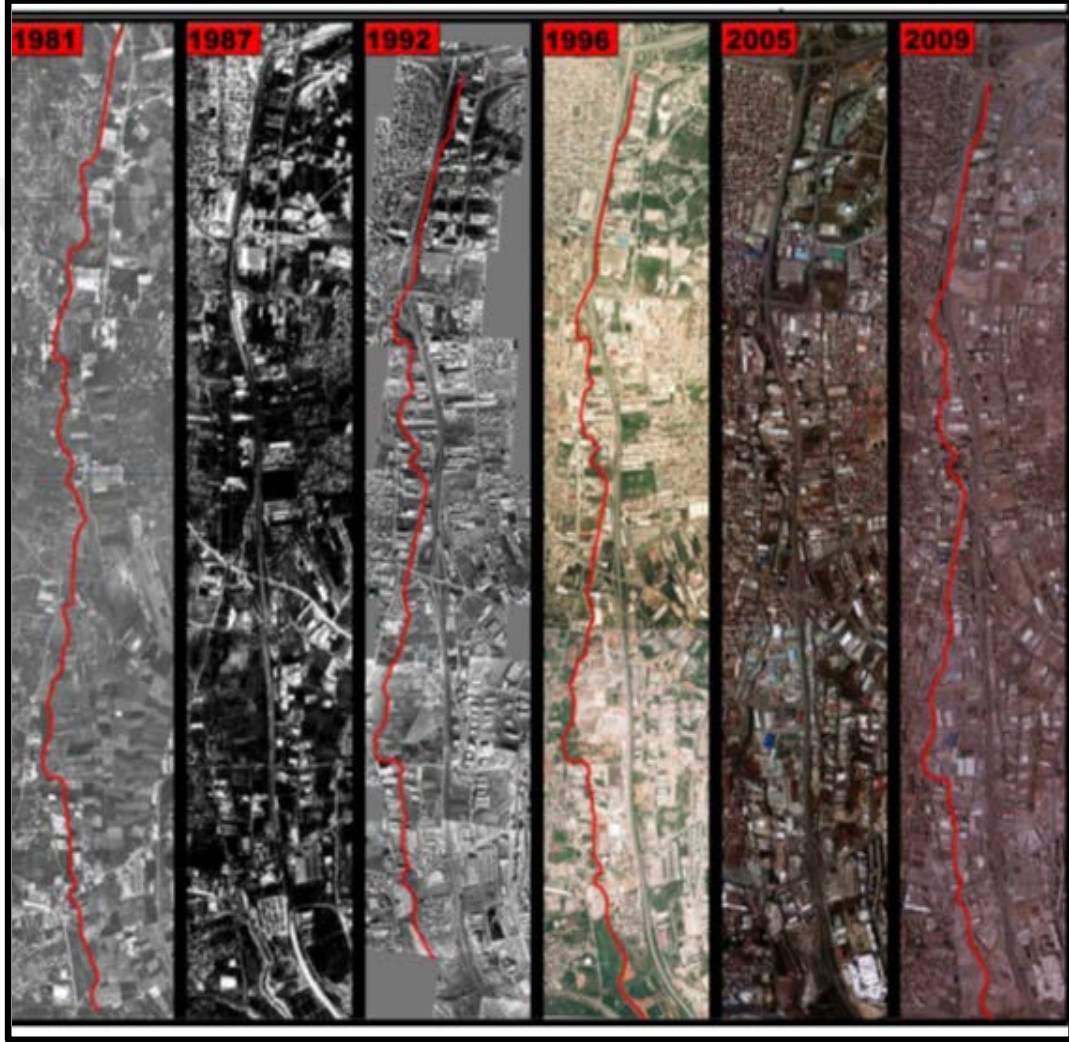


Şekil 5.3. Basın Ekspres Aksı ve önemli kavşakları

## 5.2. Basın Ekspres Aksı'nın Kentsel Planlama ve Gelişim Süreci

Basın Ekspres Aksı'nın gelişim sürecini daha iyi analiz edebilmek için aksın gelişim, planlama ve sanayi dönüşüm süreçleri incelenmiştir. Araştırmada 1980 öncesi dönem, 1980-1990 yılları arası dönem, 2000-2010 arası dönem ve günümüzdeki gelişim

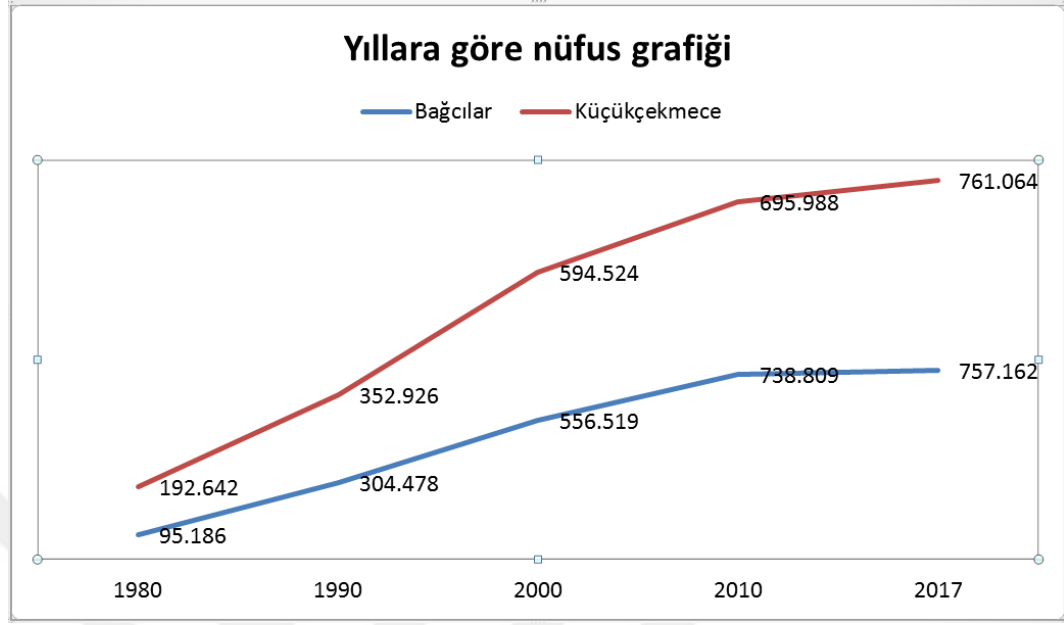
süreçlerine değinilmektedir. Bölgenin bu dönemlerdeki gelişimi halihazır haritalarda görülmektedir. Basın Ekspres Aksı'nın gelişimi 1980'lerden itibaren başlamıştır. Aksın 1980'lerden itibaren gelişimi, Şekil 5.4.'te İ.B.B'den alınan haritalarla gösterilmiştir. Alanın nüfusunun da bu dönemlerde sürekli artış kaydettiği anlaşılmaktadır. Şekil 5.5.'te alanın nüfus grafiği verilmiştir.



**Kaynak:** İ.B.B Şehir Planlama Müdürlüğü,2012

**Şekil 5.4.** Basın Ekspres Aksı'nın Alansal Gelişimi





**Şekil 5.5.** Basın Ekspres Aksı'ndaki ilçelerin nüfus grafiği

### 5.2.1. 1980 Öncesi Basın Ekspres Aksı

1920'lerde Türkiye Cumhuriyeti'nin Avrupa ile artan ticaret ilişkileri nedeniyle, yetersiz olan demiryolları ve ulaşım hatları göz önüne alınarak ana yollar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu yıllarda inşa edilen önemli yollardan biri olarak "Londra Asfaltı" yolunun yanı sıra, 1960'lı yıllarda doğu-batı doğrultusundaki akışı sürdürmek için yeni bir devlet yolu inşa edilmiştir. "E-5" veya "D-100" karayolu olarak adlandırılan bu yol, 1973'te tamamlanan ve Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayan ilk Boğaziçi Köprüsü ile Ankara, İstanbul ve Edirne şehirleri arasında bir bağ oluşturmaktadır.

1960-1980 yılları arası özellikle alanın Küçükçekmece bölümünde kalan bölgeye Küçükçekmece Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Şefi ile yapılan görüşmede, bu alanın kentsel gelişmesine dair bilgiler alınmıştır. Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin bir bölümünün bu yöreye yerleşmesiyle nüfusta ve yeni yerleşim alanlarının oluşmasında bir artış görülmektedir. İstanbul genelindeki yoğun göç ve Küçükçekmece'deki eski çiftliklerin parsellenerek arsa olarak satılması ve bu araziler üzerinde düzensiz yapılaşmaya neden olmuştur (Görüşme1, 2018).

Halkalı Kağıt Karton Fabrikası ile yapılan görüşmede, 1970'lerde inşaatına başlanan TEM'in 1980'lerde açılmasıyla birlikte bu alanın ulaşım olanağının artmasıyla beraber

bölgenin ulaşılabilirliği de arttığından bölgeye sanayi firmaları gelmeye başlamıştır. Buraya ilk gelen fabrikalardan biri olan Halkalı Karton Fabrikası 1976 yılında Basın Ekspres'te faaliyete başlamıştır. Firmanın O zaman buraya gelme nedeni kağıt fabrikası için gerekli olan hammadde ve ara ürüne ulaşımın kolay olması ve kurulduğu zamanlarda şehir merkezi dışında olmasıdır (Görüşme2, 2018).

### 5.2.2. 1980 – 1990 Döneminde Basın Ekspres Aksı / Sanayileşmenin Başlaması

Gelişmekte olan ulaşım bağlantılarının ardından, 10 ülkeyi Lizbon, Portekiz'den Gürbulak'a, İran sınırından Türkiye'ye doğru uzanan bir rota ile birleştiren TEM (Trans-Avrupa Otoyolu) diğer bir adıyla 'E-80' Otoyolu'nun yapımına, 1970'lerde başlanmıştır. İstanbul'dan geçen yolun 71 km'lik bölümü, 1980'lerin başlarında tamamlanmıştır. TEM, aynı zamanda, Avrupa ve Asya kıtasını 1988'de tamamlanan İkinci Boğaziçi Köprüsü ile birleştirmiştir (Delibaş, 2012). Bu dönemde ulaşım olanaklarının hızla gelişmesi bu bölgelerin değerini arttırmıştır. Şekil 5.6.'da 1982'de Tem Otoyolu inşası gösterilmiştir.



**Kaynak:** İ.B.B Haritalar

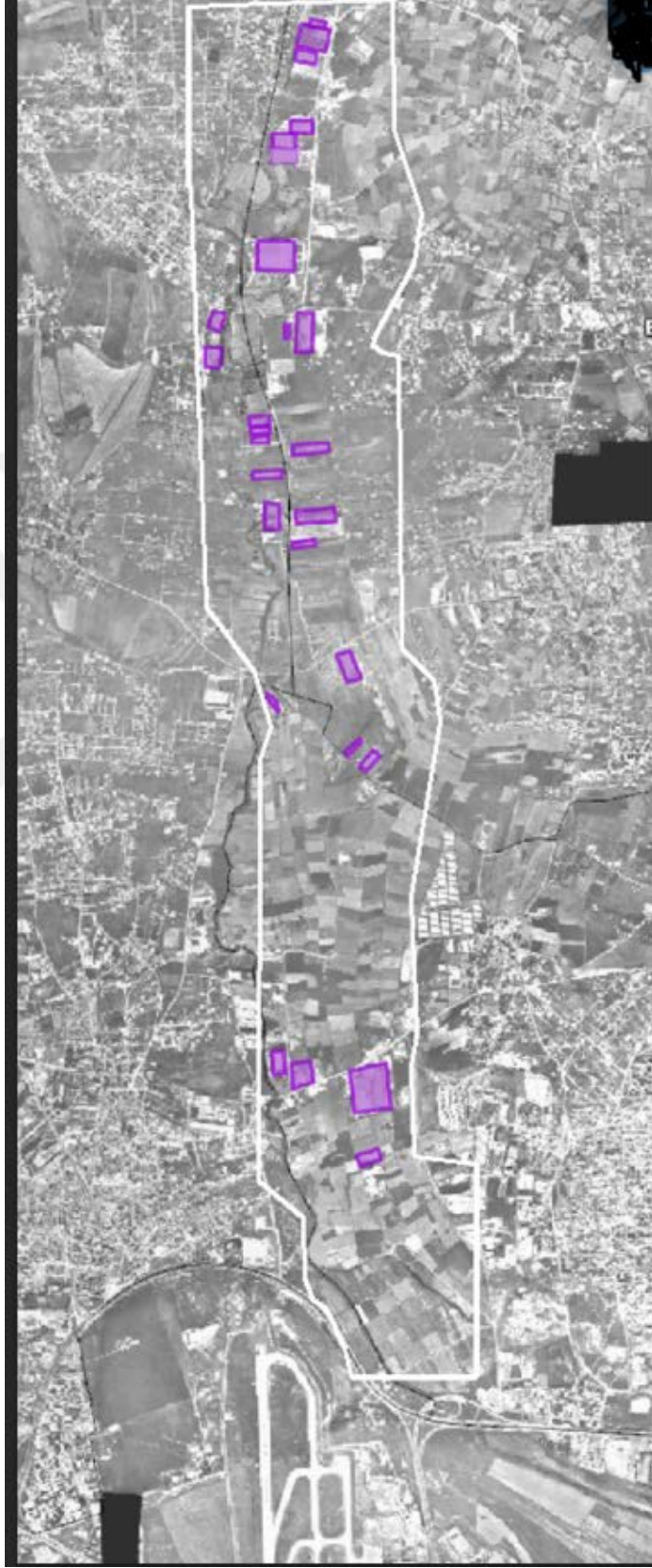
**Şekil 5.6.** 1982'de Tem Otoyolu inşası

Bu dönemde, sanayileşme politikaları, ihracata dayalı sanayinin gelişmesi etkili olmuştur. Türkiye siyasi tarihinde, neoliberal ekonomik söylemin en büyük savunucularından birisi olan dönemin İktidar Partisi'nin 1984 yılında gerçekleştirilen yerel seçimlerde elde ettiği başarı, uluslararası küresel kent söyleminin İstanbul'un yeniden yapılandırılmasında oynayacağı büyük rolün sinyalini vermiştir: "Dönemin İktidar Partisi'nin uluslararası kent söylemi İstanbul'un uluslararası sermayeyi çekmek için uygun altyapı ve yapılı çevrenin gerekliliğini içerir. Uluslararası kentin mekansal dokusu dönemin İktidar Partisi'nin söyleminde gökdelenler, geniş otoyollar, lüks oteller, alışveriş merkezleri ve lüks konut alanları ile tamamlanmıştır. Dönemin İktidar Partisi'nin uluslararası kenti özellikle New York olmak üzere Amerikan kentlerinden etkilenmiştir (Öktem, 2006).

Yollar genişletilip yoğunluklar artarken; iş, ticaret, sanayi ve yerleşim alanları gibi geliştirme projeleri için yeni fırsat alanları oluşturulup, bu alanlara nüfus ve yatırımlar getirmiştir. Bu gelişme sürecinin sonuçlarından biri olan Basın Ekspresi Yolu (Mahmutbey-Yeşilköy Bağlantı Yolu), 1980'lerde iki otoyol TEM ve E-5 arasındaki bağlantıyı sürdürmek için inşa edilmiştir. Böylece, bu alanda ki üçlü ulaşım akslarının tamamlanması, Ayamama Deresi havzasında hızlı arazi kullanımı değişikliklerine yol açmıştır. Bu yılların başından beri tarım alanları bu bölgede yoğunlukla bulunmaktaydı. 1980'den sonra TEM ve E-5 bağlantısının olması ve ülkenin değişen ve gelişen sosyal ve ekonomik süreciyle beraber sanayi hızla gelişmiştir.

1980lerde gelen fabrikalar genel olarak tekstil, metal, kimya sektöründe faaliyet göstermektedir. 1987 yılına ait sanayi fabrikalarının isimleri Tablo 5.1'de verilmiştir.

İ.B.B. den alınan halihazırlara göre, 1987 yılında Basın Ekspres aksında 27 tane fabrika bulunmaktadır. Fabrikaların yerleşimleri Şekil 5.7'de gösterilmiştir.



■ sanayi yerleşimleri

**Kaynak:** İBB 'den alınan veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır  
**Şekil 5.7.:** 1987'de Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimler

**Tablo 5.1. :** 1987 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar

Edip İplik Fabrikası	Sad Elektrik Fabrikası	Boya Tekstil Fabrikası	Özkoç Pres Fabrikası
Ürosan Sünger Fabrikası	Altinyıldız Fabrikası	Mert Kimya Sanayi	Dady Sakız Fabrikası
Tes Tekstil Boya Fabrikası	Öntaş Mermer Fabrikası	Schweps-Cola Gazoz Fabrikası	Asten Kağıt Fabrikası
Halkalı Karton Fabrikası	Hortumsan Hortum Fabrikası	Akyıl Ağaç Kaplama Fabrikası	Kanca El Aletleri Fabrikası
Alpınar Boya Fabrikası	Adidas Giyim Fabrikası	Botel Bobin Teli Fabrikası	Galsan Plastik Fabrikası
Demir Metal Fabrikası	Şeker Kardeşler Demir Fabrikası	Arca İplik Fabrikası	Kerevitaş Gıda Fabrikası
Örmak Tül Fabrikası	Kareş Metal Fabrikası	Gülmaket Galvaniz Fabrikası	

**Kaynak:** İBB halihazır haritalar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

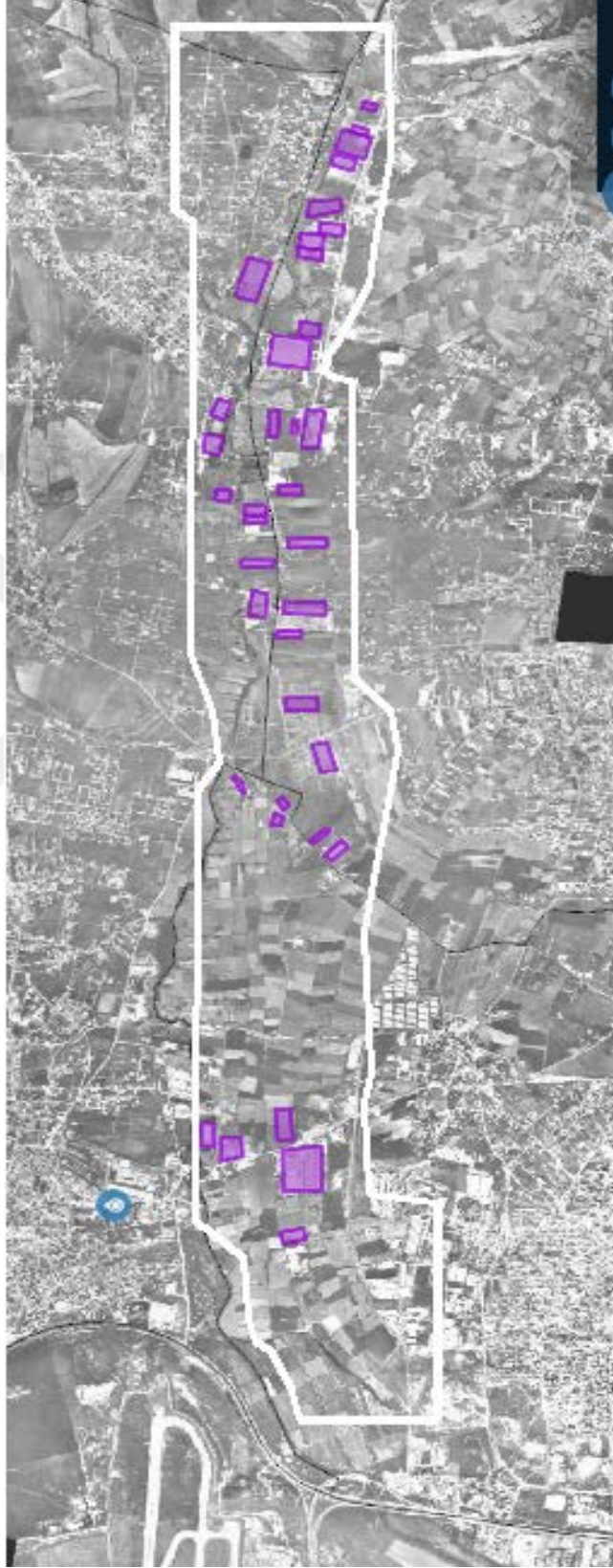
Şekil 5.6. ve tablo 5.1.'de de görüldüğü gibi, 1980'lerde Basın Ekspres Aksı sanayileşmeye başlamıştır. Şehrin çeperinde kalması sanayinin bu bölgede yer seçmesinin sebeplerinden birisidir. Fabrikaların bu zaman diliminde buraya taşınması burada yerleşimi de beraberinde getirmiştir. Sonuçta şehrin dışında kalması ve sanayinin kent merkezinden ayrılması sebebiyle bu bölge sanayinin geliştiği bir bölge olmuştur. Örneğin, 1980'lerde Haliç bölgesindeki sanayinin boşaltılması sırasında Haliç'teki mülk sahiplerine arsa ofisi Bağcılar gibi şehrin dışında olan yerleri tahsis etmiştir. Bu dönemde yerleşen fabrikaları gören diğer şirket sahipleri de zamanla Bağcılar'daki bu arsaları talep etmişlerdir (Görüşme3, 2018).

### 5.2.3. 1990-2000 Döneminde Basın Ekspres Aksı / Sanayileşmenin Gelişmesi

1980'lerde başlayan sanayileşme ile gelişen bu bölgeye, 1990'larda sanayi siteleri, ticari merkezler ve medya hizmetleri taşınmıştır. Sanayi, ticaret ve konut birimlerinin yoğunlaşması bölgenin hızla büyümesini sağlamıştır. 1990'lı yıllarda kent için en önemli sorunlardan birisi şehir merkezinin ortasında bulunan sanayi alanlarının oluşturduğu çevre kirliliğidir. Kent merkezindeki sanayiler orada bulunan yapıları olumsuz etkilemiş, kent içinde yoğunlaşmaları bir sorun haline gelmiştir. Kazlıçeşme'nin boşaltılması, Haliç'teki sanayinin yer değiştirmesi bu sorunun neticesinde oluşmuştur (DPT, 2000). Merkezden ayrılan sanayinin en çok tercih ettiği bölgelerden biri de Güneşli ve Bağcılar'dır.

Bağcılar bölgesi, 1992'den önce Bakırköy Belediyesi'ne bağlı köylerden oluşuyordu. Bu bölge belediye hizmeti almıyordu. O dönemde arsa fiyatları düşük olduğundan firmalar bu bölgeden arsa almayı tercih ediyordu (Görüşme3, 2018). Artan sanayileşme ile birlikte gelişen ticaret ve konut alanları bölgenin nüfusunun da artmasına sebep olmuştur. Şekil 5.5.'de bu aksın yer aldığı ilçelerin nüfus gelişimi gösterilmiştir. Fabrika sayılarının artmasıyla birlikte nüfus yoğunluğu da artmıştır. 1990'larda Bağcılar'ın nüfusu 1960'lara göre ortalama 3 kat artmıştır. 1996 yılı sanayi yerleşim haritası Şekil 5.8.'de verilmiştir.

1996 yılındaki hali hazır haritalara göre; bölgede 36 fabrika bulunmaktadır. Bu dönemde bölgeye gelen fabrikalara baktığımızda en çok tekstil firmalarının geldiği görülmektedir. Bu fabrikaların isimleri Tablo 5.2'de verilmiştir.



■ sanayi yerleşimleri

**Kaynak:** İBB 'den alınan veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır  
**Şekil 5.8.:** 1996'daki Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri.

**Tablo 5.2. : 1996 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar**

Edip İplik Fabrikası	Sad Elektrik Fabrikası	Boya Tekstil Fabrikası	Özkoç Pres Fabrikası
Ürosan Sünger Fabrikası	Altınıyıldız Fabrikası	Mert Kimya Sanayi	Dady Sakız Fabrikası
Tes Tekstil Boya Fabrikası	Öntaş Mermer Fabrikası	Schweps Cola Gazoz Fabrikası	Asten Kağıt Fabrikası
Halkalı Karton Fabrikası	Hortumsan Hortum Fabrikası	Akyıl Ağaç Kaplama Fabrikası	Kanca El Aletleri Fabrikası
Alpınar Boya Fabrikası	Adidas Giyim Fabrikası	Botel Bobin Teli Fabrikası	Galsan Plastik Fabrikası
Demir Metal Fabrikası	Şeker Kardeşler Demir Fabrikası	Arca İplik Fabrikası	Kerevitaş Gıda Fabrikası
Örmak Tül Fabrikası * <sup>1</sup>	Kareş Metal Fabrikası	Gülmaket Galvaniz Fabrikası	Darby Lastik Fabrikası(+)
Gemsan Endüstri Maddeleri Fabrikası(+)	Narin Kumaş İşleme Fabrikası(+)	Bahariye Mensucat Fabrikası(+)	Makplast Plastik Fabrikası(+)
Brandi Tekstil Fabrikası(+)	Nur Yıldız Tekstil Fabrikası(+)	Öztürkler Metal Fabrikası(+)	Kom Boya Fabrikası(+)

**Kaynak:** İBB halihazır haritalar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

1980 ve 1990 verileri kıyaslandığında Basın Ekspres Aksı'nda sanayi firma sayısında %36'lık bir artış görülmektedir. Bu verilerden yola çıkarak 1990'larda bölgede hala sanayinin arttığı anlaşılmaktadır. İstanbul genelinde 1990'larda sanayinin merkez alanlardan desantralizasyonu görülürken, Basın Ekspres Aksı'nda merkezden ayrılan bu firmaların da yerleşmesiyle sanayileşme görülmektedir.

<sup>1</sup> Dipnot\* : Mavi ile gösterilen firmalar bu dönemde gelen firmalardır.



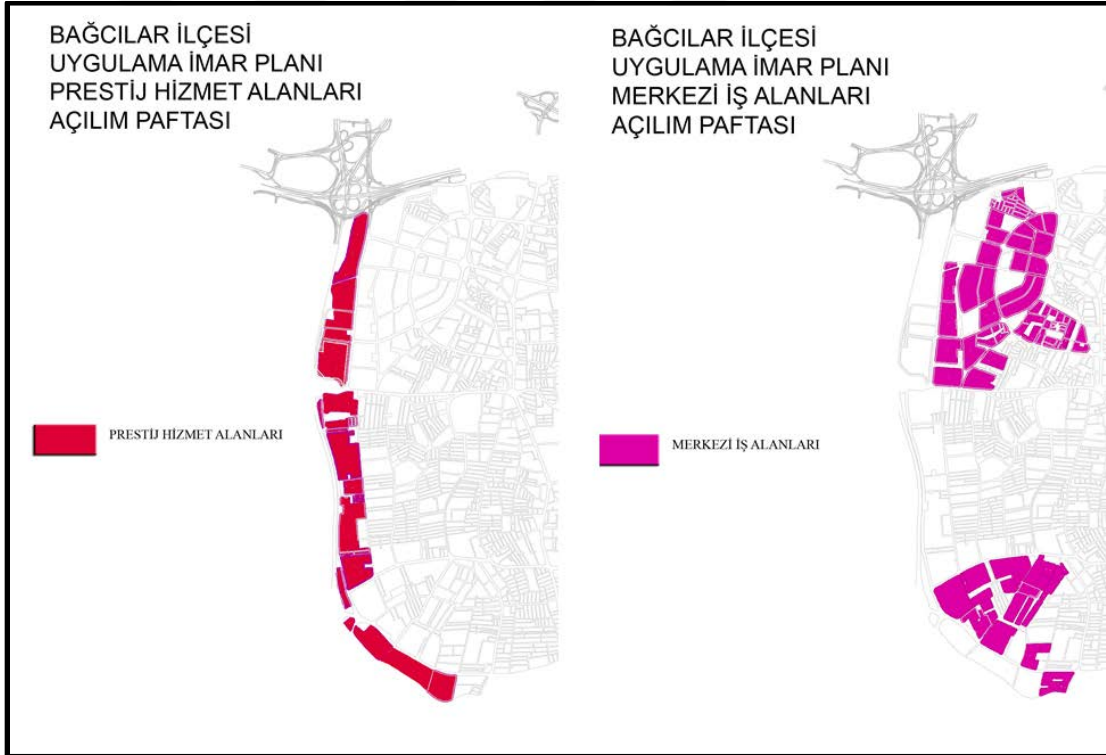
#### **5.2.4. 2000 – 2010 Döneminde Basın Ekspres Aksı / Sanayinin Desantralizasyonu**

1980’lerde başlayan sanayileşmeyle, alınan göçlerle birlikte alan sanayi alanı olarak gelişmiştir. İstanbul’un nüfusunun artmasıyla birlikte şehirleşmenin batıya kayması Bağcılar, Küçükçekmece bölgelerini de etkilemiştir. Zamanla bu alanlardaki fabrikalar şehir içinde kalmıştır ve bu arsalar değer kazanmıştır.

1980 ve 1990’larda şehrin çeperinde kalmasından dolayı tercih sebebi olan Basın Ekspres Aksı, 2000’lerde yoğunlaşan nüfus ile birlikte şehir içinde kalmaya başlamıştır. ‘Örneğin, Bağcılar’da bulunan bir fabrika bu alanda faaliyete başladığında çevresindeki arsalar bomboştu. Bu fabrikada çalışmaya başlayan insanlar zamanla bu alanlara yerleşerek bir mahalle oluşturdular. Gelen nüfusla birlikte yapılaşmada artmıştı. Zamanla burada yaşayan insanlar konut alanlarının içinde fabrikaların olmasından olumsuz etkilenmeye başladılar. Bu süreç beraberinde sanayinin desantralizasyonunu getirmiş sonrasında bazı fabrikalar kapanarak alanı terk etmişti. 13.11.2002 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Bağcılar Nazım İmar Planı kararıyla birlikte üretime yönelik bacalı sanayiye ruhsat verilmemeye başlandı. Plan kararlarıyla sanayi alanlarında değişiklikler başladı. Bu alanın zamanında şehirleşmesine neden olan faktör şehri terk etmek zorunda kaldı. Bölgede sanayinin desantralizasyonu başladı’ (Görüşme4, 2018).

18.04.2008 tarihinde onaylanan Bağcılar Planı Plan raporuna göre; ‘Medya Yolu boyunca yer alan sanayi alanlarının ticaret ve hizmet alanlarına dönüşümüne teşvik edilmiştir. Aksın üst düzey merkez olarak geliştirilmesi hedefine ulaşmak için strateji belirlenmiştir. Bu strateji, Medya Yolu Aksının, Medya Yolu Üst Düzey Merkez Özel Proje Alanı adıyla özel proje alanı olarak tanımlanması, bu alan küresel sisteme eklenme altyapısının oluşturulacağı, hızlı iletişim ağı ve ileri teknoloji ile ağırlıklı olarak uluslar arası ilişkilerin yoğunlaştığı, uluslar arası havaalanına yakın konumu ile özellikle özel sektörün karar ve finans birimlerinin tercih edeceği bir üst düzey merkez olarak tasarlanacaktır.’ Mevcutta kısmen sanayi tesislerinin yer aldığı bu alanlar, İstanbul Metropoliten alana yapacağı baskının minimum düzeyde tutulacağı uluslararası şirketler ve medya yönetim fonksiyonları, çarşı, konaklama, tesisleri, rezidans konut yapıları, iş merkezi, ofis, büro, alış-veriş merkezleri, çok katlı mağazalar, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu, lokanta, restoran, gazino, yönetim binaları,

banka ve finans kurumları gibi yer alacağı alanlar olarak planlanmıştır. Aynı plan kapsamında Prestij hizmet alanlarının doğu istikametinde ve bu alanlara paralel olarak bulunan alanlar, kendi etki alanları içindeki yerleşme bölgelerinin fonksiyonel ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte özelleşmiş-ihstiaslaşmış ticaret, hizmet fonksiyonları ile Metropolitan Merkez Alanı ve çevre merkezlerle iletişim kurabilen orta ve büyük ölçekli firmaların, büro faaliyetlerinin ve finans kuruluşlarının yer aldığı alanlar olarak planlanmıştır. Merkezi İş Alanları plan kapsamında MİA- I olarak ayrılmıştır. M.İ.A.-I bölgesi olarak tanımlanan alanda, M.İ.A. fonksiyonları ile birlikte çevreyi kirletmeyen, dumansız, atıksız, hizmet ağırlıklı bilgisayar üretimi, montajı, matbaa, tekstil, konfeksiyon vb. iş kolları yer alabilir (Bağcılar Belediyesi, 2008). Basın Ekspres Aksı'nın Bağcılar alanındaki prestij ve MİA paftaları şekil 5.9.'da verilmiştir.



**Kaynak:** İstanbul İli Bağcılar İlçesi İmar Planı Raporu, 2008

**Şekil 5.9.** : Basın Ekspres Aksı'nın Bağcılar alanındaki prestij ve MİA paftaları

2009 Tarihinde Onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda da bu yeni planlanan fonksiyonların korunduğu görülmektedir. 'Yenibosna Basın Aksı olarak isimlendirilen Yenibosna, Güneşli ve Halkalı-İkitelli ana kavşaklarıyla önemli ulaşım bağlantı noktalarını da içeren İkitelli-Atatürk Havalimanı aksı, 1980'li yıllarda

Cağaloğlu'ndan çıkarılan ve son yıllarda aks üzerinde yer seçen, üst düzey yazılı ve sonrasında görsel medya hizmet binalarının etkisiyle bölgesel bir hizmet alanı ve kentsel aktivite merkezi olma potansiyelini taşımaktadır. Bu aks boyunca sanayiden hizmetlere dönüşme eğiliminde olan bu alan Plan'da, İstanbul için belirlenen ilkeler çerçevesinde küresel sisteme eklenme altyapısının oluşturulacağı özellikle özel sektörün karar alma ve finans birimlerinin tercih edeceği 1. Derece Merkez olarak belirlenmiştir. Avrupa Yakası'nda Yenibosna Basın Aksı ve Silivri, Anadolu Yakası'nda ise Kartal'daki sanayilerin MİA'nın yükünü azaltacak 1.Derece Merkezlere dönüşmesi planlanmıştır. MİA Bütünleşme Bölgesi olarak tariflenen bölgedeki dönüşüm kapsamında, bu alanlarda yer alacak fonksiyonların kentin silüetini olumsuz etkilememesi; ticaret ve hizmete dönüşmesi öngörülen sanayi alanlarının tür ve özelliklerine göre kent içindeki organize sanayi bölgeleri ile Plan'da belirlenen sanayi alanlarına desantralizasyonu esastır' (İMP,2009).

Bu süre aralığında Basın Ekspres Aksı'nın gelişimini, dönüşümünü etkileyen en önemli unsurlardan biri de 2009 yılında Ayamama Deresi'nin taşmasıyla birlikte yaşanan sel felaketidir. Özellikle selden sonra bu aks daha önemli hale gelmiştir. Tüm havza çok geniş bir alanı kapsadığından, farklı arazi kullanım biçimlerini içermektedir. Buna göre Ayamama Deresi, farklı insan yapısı modelleri içeren, İstanbul'un Avrupa yakasında oldukça kalabalık ve kentleşmiş bir alanda akmaktadır. Bu bağlamda, Ayamama Deresi'nin havza alanındaki genel arazi kullanımı, sanayi, ticari, konut, askeri alanlar, kentsel tesisler (eğitim, spor alanları, sağlık birimleri vb.), kentsel yeşil alanlar gibi farklı arazi kullanımlarını içermektedir. Havzadaki arazi kullanımının bu çok yönlü yapısı, başta yol inşaatları ile başlayan ve iş ve turizm yatırımları ile çöken alandaki sürekli gelişme neticesinde meydana gelmiştir (Delibaş; 2012). Özellikle, ana yol inşaatları ulaşım ağları etrafında gelişmeyi hızlandırmış ve yoğun nüfuslu ve yüksek oranda kentleşmiş bir yapıya neden olan insanların yatırım fırsatlarına ve göçlerine izin vermiştir. Arazi kullanım analizi kapsamında, havza alanının büyük bir kısmının inşa edildiği ve çoğunlukla sanayi ve yerleşim alanlarının az miktarda kentsel tarım ve yeşil alanlarla birlikte havza alanını kapsadığı görülmektedir (Delibaş; 2012).

Ayamama Deresi, İstanbul'un kentsel peyzajını kaplayan ve kirlenmiş, kesintiye uğratılmış ve gelişmeyle daraltılmış çevreyle ilgili bir koridordur. Bölgedeki kentleşme

hem çevreyi tahrip etmiş hem de zaten yetersiz olan altyapıya fazladan bir yük getirmiştir (Özcan ve Musaoğlu, 2010). Şekil 5.10. ve şekil 5.11.'de Basın Ekspres Aksı'ndaki sel felaketi gösterilmiştir.



**Kaynak:** (Özcan ve Musaoğlu, 2010).

**Şekil 5.10. :** Basın Ekspres Aksı, selden önce ve sel sırasındaki hali



**Kaynak:** (Özcan ve Musaoğlu, 2010).

**Şekil 5.11.** Basın Ekspres Aksı'ndaki sel felaketi 9 Eylül 2009

Havza alanının güneybatısındaki Atatürk Uluslararası Havaalanı, bölgenin ulaşım stratejileri üzerinde önemli bir role sahiptir. Bu sebepten selden sonra kentsel

dönüşümle dere ıslah çalışmaları hız kazanmış ve Basın Ekspres Aksı'ndaki dönüşümlere başlanmıştır.

Metropolde yaşanan büyüme, üretim merkezlerinin desantralizasyonunu da beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla Basın Ekspres bölgesinin 2000li yıllardan itibaren hem yüksek gelir grubunun hem de orta gelir grubunun yaşayacağı bir alan haline gelmesinin temeli bu zamanlardan atılmıştır.

80'lerden 90'lara geçerken sanayi faaliyetleri artarken, 2000'lerin başında bu sanayi alanlarından dönüşüm hareketleri başlamıştır. Tablo 5.3'te 2006 yılında Basın Ekspres Aksı'ndaki fabrikaların listesi verilmiştir. 2006 yılında 31 tane fabrika faaliyet göstermektedir. Fabrikalar yavaş yavaş dönüşmeye başlamıştır. Şekil 5.12'de 2006 yılındaki Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri ve dönüşen sanayiler verilmiştir.

**Tablo 5.3. :** 2006 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar

Sad Elektrik Motor Fabrikası	Boya Tekstil Fabrikası	Özkoç Pres Fabrikası	Ürosan Sünger Fabrikası
Altınıldız Fabrikası	Mert Kimya Sanayi	Dady Sakız Fabrikası	Tes Tekstil Boya Fabrikası
Öntaş Mermer Fabrikası	Schweps Cola Gazoz Fabrikası	Asten Kağıt Fabrikası	Halkalı Karton Fabrikası
Akyıl Ağaç Kaplama Fabrikası	Adidas Giyim Fabrikası	Botel Bobin Teli Fabrikası	Galsan Plastik Fabrikası
Demir Metal Fabrikası	Arca İplik Fabrikası	Kerevitaş Gıda Fabrikası	Örmak Tül Fabrikası
Kareş Metal Fabrikası	Darby Lastik Fabrikası	Gemsan Endüstri Maddeleri Fabrikası	Narin Kumaş İşleme Fabrikası
Bahariye Mensucat Fabrikası	Makplast Plastik Fabrikası	Brandi Tekstil Fabrikası	Nur Yıldız Tekstil Fabrikası
Öztürkler Metal Fabrikası	Kom Mayo Fabrikası	Brillant Tekstil Fabrikası	



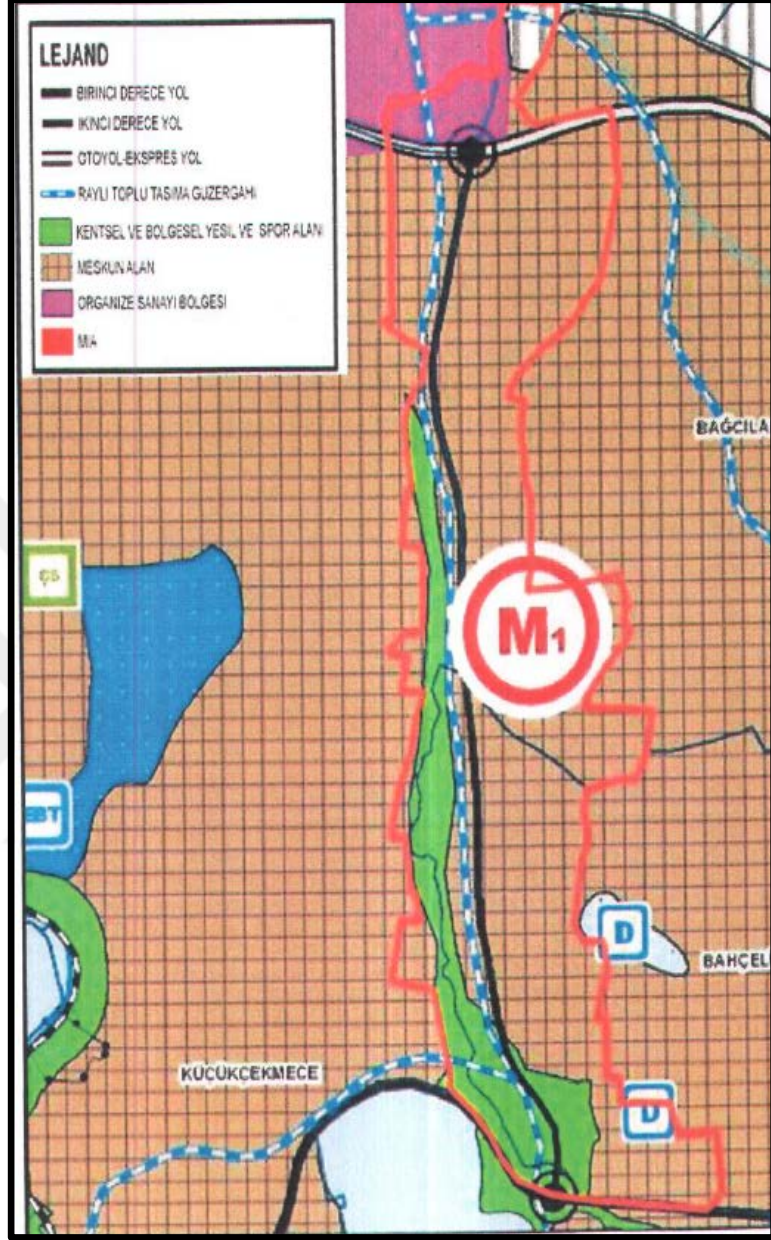
**Kaynak:** İBB'den alınan veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır  
**Şekil 5.12.** 2006 yılındaki Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri ve dönüşen firmalar

1990'lardan 2000'lere geçerken Basın Ekspres Aksı'ndaki fabrikalarda %16'lık bir azalma görülmektedir. Bu verilerden yola çıkarak 1990'larda artan sanayinin 2000'lere geldiğinde desantrilazasyona başladığı görülmektedir.

### **5.2.5. 2010 – Günümüze Basın Ekspres Aksı / Merkezi İş Alanı ve Prestij Alanı Gelişimi**

2010–2014 yılları arasında Türkiye nüfusu %5, İstanbul nüfusu ise %8 artış göstermiştir. Şekil 5.5'de de gösterildiği gibi, Basın Ekspres Aksı'nın nüfusunda özellikle 2010'dan sonra önemli bir artış göstermektedir. Bu yıllar arasında İstanbul ortalamasını yakalayan ilçe Küçükçekmece olmuştur. Özellikle, yakın çevrede konumlu olan niteliksiz alanların dönüşmeye başlamasıyla, bölgenin nüfusunda ciddi bir artış gerçekleşmiştir. Basın Ekspres aksının doğusunda ve batısında yeni geliştirilen projeler, eski fabrika ve imalat binaları ile konvansiyonel konutlar yer almaktadır. Geçmişte sanayi ve hafif sanayi alanı olarak kullanılan alanların geçirdiği dönüşüm bölgeyi hizmet sektörüne açmış, bu değişim ile birlikte bölgenin değişen yapısı konut sektörü için çekici güç olmuştur. Basın Ekspres'in MİA ilan edilmesinden sonra bu zaman zarfında Basın Ekspres'teki dönüşüm de hızlanmaya başlamıştır. İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda bu eksen, MİA etkileşiminin bir alanı olarak tanımlanmaktadır (Şekil5.13.). (IMP, 2009).

İMP, bölgeyi 'gelecekteki maslak' olarak ifade etmeye başlamıştır. Bunun sebebi ise, şehrin 2 tane uluslararası ulaşım ağını birbirine bağlıyor olması ve bunun Avrupa Yakası'nda ki en önemli bağlantı yolu olmasıdır. Yakın çevresinde havaalanı ve fuar alanı olması sebebiyle de Basın Ekspres Aksı uluslararası bir kimliğe sahiptir. Havaalanına yurtdışından gelen yabancı yolcular kalacakları otele ulaşmak için bu yolu kullanmak zorundadır. Bu durumda İstanbul'a havayolu ile gelecek olan bir insan ilk önce Basın Ekspres'i görmekte ve gözlemlemektedir. Havaalanını kullanarak gelen insanlar şehir hakkındaki ilk fikirlerini bu aksı göz önüne alarak vermektedir. Şehrin vizyonu açısından bu gözlem önemlidir (Görüşme4, 2018).



**Kaynak:** İ.B.B Şehir Planlama Müdürlüğü,2012

**Şekil 5.13. :** Çalışma alanının 2009 İstanbul İli Çevre Düzeni Planındaki hali

İstanbul'da son dönemde hakim konumu daha da artmış olan MİA'nın orman alanları, diğer merkezi bölgeler ve kıyı yerleşmeleri üzerindeki baskısını azaltmak amacıyla planda alt kademe merkezler tanımlanmıştır. Söz konusu merkezlerin dinamik, çekici ve yarışabilir olması, farklılıklarını koruması ve bu farklılıkların tamamlayıcılık ilkesi içinde bütünleştirilmesi ve zenginleştirilmesi sağlanacaktır. Avrupa Yakası'nda



mevcutta ticaret ve hizmet kullanımlarının yoğunlaştığı Bakırköy'ün yanı sıra, Yenibosna Basın Aksı ve Silivri Birinci Derece Merkez olarak belirlenmiştir. Etki alanı Avrupa Yakası'nın büyük bölümüne ulaşan Bakırköy merkezinin bu potansiyelini gelecekte de devam ettirmesi; Silivri merkezinin ise kentin batı bölgesine hizmet edecek yeni bir merkez olarak geliştirilmesi planlanmıştır. Mevcutta üretim ve depolama fonksiyonlarını kısmen devam ettiren Yenibosna Basın Aksı, medya kuruluşlarının burada yerleşmesi ile belli bir gelişim ivmesi kazanmıştır. Bu gelişimin yönlendirilmesi ile üst düzey hizmet odaklı bir merkez oluşturulacaktır. Atatürk Havaalanı'na yakınlık avantajı üst düzey hizmet merkezi nitelikli gelişimi destekleyecektir (İMP,2009).

Bölge MİA bölgesi olup, Yenibosna, Güneşli ve Halkalı-İkitelli gibi önemli karayolu bağlantıları ve Atatürk Havaalanı'na olan yakınlığı ile hizmet merkezi nitelikli gelişimi desteklemesiyle beraber, Marmaray'ın Atatürk Havaalanı'ndan Sefaköy, İkitelli ve Başakşehir'e uzatılması öngörüldüğü bu sebeplerden yoğun konut ve sanayi alanı olan Başakşehir ve İkitelli ile Basın Ekspres Aksı etrafında düşünülen merkez alanının, diğer yandan Atatürk Havalimanı'na doğrudan bağlanacağı ve Marmaray ile ilişkilendirileceği öngörülmektedir (Yenibosna Basın Aksı Nazım İmar Plan Raporu,2013).

Diğer yandan bölgede tekstil sektörünün gelişmiş olduğunu, bunun yanı sıra metal işleri, taşımacılık gibi sektörlere hizmet veren küçük ve orta ölçekte atölye ve imalathaneler ile depoların bulunduğunu, bölge halkının çoğunluğunu işletme sahibi esnaflar ile orta gelir düzeyine sahip işçilerin oluşturduğu gözlemlenmektedir. Bir diğer yandan bölgenin özellikle çalışanlar tarafından da yaşam alanı olarak tercih edilen bir bölge olarak öne çıktığını, Basın Ekspres Aksı'nın E-5 yönünün aynı zamanda Atatürk Havaalanı'na bağlandığını, bu nedenle havaalanında çalışanların da önemli ölçüde bölgede ikamet etmeyi tercih ettikleri anlaşılmaktadır. (Görüşme5, 2018).

Bölge'deki sanayi kuruluşları özellikle 2012-2013 'ten sonra hızlı bir şekilde fabrikalarını taşımış, arsalarını satmış ya da belli inşaat firmalarıyla ortak bir şekilde yeni rezidanslar, avm veya otel projelerinde yer almışlardır.

Basın Ekspres Aksı bu bağlamda dönüşümden etkilenmiştir. 2000'li yılların gelişimiyle birlikte bölgedeki lüks konutların, başka bir deyişle rezidansların sayısı her geçen gün

artmıştır. Belli başlı fabrikaların kapanması ve yerine gelen AVM ve konut projeleri Basın Ekspres'in bundan sonraki gelişimine öncülük eden yeni faktörlerdir. Firmaların bir kısmı arazisini satmak yerine yaptığı işi değiştirmiştir. Edip İplik fabrikası bunlardan birisidir. Edip İplik Fabrikası'nın 212 AVM Outlet ve 212 My ofis projelerine dönüşmesi, bu akstaki otel sayılarının artması dönüşümleri hızlandırmıştır. Edip İplik Fabrikasının 2006 yılında ki görseli ve 212 AVM, 212 My Office ve Otel Projesi Basın Ekspres'teki konumu şekil 5.14.'te verilmiştir. 1971 yılında kurulan fabrika 1990'da halka açılmıştır. 1995 yılına kadar Mahmutbey Bağcılar'da faaliyet sürdürmüştür. 2005 yılı haziran ayında İstanbul'da ki makineler Lüleburgaz'da ki yeni tesislerine taşınmıştır. 2006 yılı haziran ayı sonunda İstanbul Mahmutbey'deki ofisler ve ambarların taşınması tamamlanarak, İstanbul Mahmutbey arazisinde ticaret merkezi oluşturulması amacıyla konsept ve fizibilite çalışmalarına başlanmış, 2006 yılında şirkete taşınmazları üzerinde ticari amaçlı inşaat yapma olanağı sağlanmıştır.



**Kaynak:**Google Haritalar

**Şekil 5.14. :**2006 yılı Edip iplik Fabrika 'sı ve 2013 yılı 212AVM Uydu Fotoğrafi

31 Ekim 2008 tarihinde alınan Yönetim Kurulu Kararı ile Şirket'in esas faaliyet konusunun gayrimenkul geliştirme şirketi statüsüne dönüştürülmesine karar verilmiş ve 31 Aralık 2008 tarihi itibarıyla tekstil üretim faaliyetleri sona erdirilmiştir. 2012 ocak ayında My Ofis 212 projesinin zamanında tamamlanması ile birlikte, müşterilerine daire teslimleri yapmaya başlamıştır. 2012 mart ayında Ağaoğlu Grubu Otel Projesi inşaatına

başlanmıştır (www.edip.com). Şekil 5.15.'de Ağaoğlu My Ofis 212 ve Otel projesi Basın Ekspres Aksı'ndan görünümü yer almaktadır.



**Kaynak:**www.edip.com.

**Şekil 5.15.** Ağaoğlu My Ofis 212 ve Otel projesi Basın Ekspres Aksı'ndan görünümü

Hali hazır haritalar kıyaslandığında, 2006'ya göre 2013'te dönüşüm hızlanmıştır. MİA'nın da etkisiyle bölgedeki aralarda AVM ve konut projelerinin yapıldığı görülmektedir. Bu dönüşümlerle birlikte zaman içinde büyük fabrikalardan ziyade küçük sanayi alanlarında da giderek ticari fonksiyonlar ve konut projeleri gelişmiştir. 2006'ya oranla sanayide yaklaşık %26'lık bir azalma söz konusudur. Özellikle Basın

Ekspres'in sağında kalan Bağcılar tarafındaki aksta dönüşümler hızlanmıştır. Parsel büyüklükleri ve genel olarak tekstil firmalarının o aksta kalmasından dolayı dönüşümün Bağcılar'da daha hızlı ilerlediği görülmektedir. Şekil 5.16.'da 2013 yılındaki Basın Aksı'ndaki sanayi firmaları ve sanayiden dönüşen firmalar gösterilmiştir. 2010'dan günümüze kadar geçen süreçte diğer yıl aralıklarına göre, Basın Ekspres'te hızlı bir dönüşüm söz konusudur. Haritalara bakıldığında, 2013'ten 2018'e kadar olan süreçte MİA etkisiyle projelerin arttığı görülmektedir. Havalimanına ve CNR Fuar Merkezi'ne yakınlığı ile 20'ye yakın otelin faaliyet gösterdiği bölge, Üçüncü Havalimanı'nın planlanmasıyla birlikte Atatürk Havalimanı'nın kaldırılacak olmasına rağmen hala yatırımların cazibe merkezi olma özelliğini korumaktadır. Otel, konut, rezidans ve ofis projelerinin geliştirilmeye devam ettiği bölgede 2018 yılı itibariyle inşaat, satış ve proje aşamasında birçok proje bulunmaktadır.

2013 yılında aksta faaliyet gösteren fabrika sayısı 23 taneye düşmüştür. Bu fabrika listesi Tablo 5.4. 'te verilmiştir.

**Tablo 5.4.** 2013 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar

Sad Elektrik Motor Fabrikası	Boya Tekstil Fabrikası	Özkoç Pres Fabrikası	Ürosan Sünger Fabrikası
Mert Kimya Sanayi	Dady Sakız Fabrikası	Tes Tekstil Boya Fabrikası	Asten Kağıt Fabrikası
Halkalı Karton Fabrikası	Akyıl Ağaç Kaplama Fabrikası	Adidas Giyim Fabrikası	Botel Bobin Teli Fabrikası
Demir Metal Fabrikası	Arca İplik Fabrikası	Kereviş Gıda Fabrikası	Örmak tül Perde Fab.
Gemsan Endüstri Maddeleri Fabrikası	Narin Kumaş İşleme Fabrikası	Bahariye Mensucat Fabrikası	Makplast Plastik Fabrikası
Nur Yıldız Tekstil Fabrikası	Öztürkler Metal Fabrikası	Kom Mayo Fabrikası	

**Kaynak:** İBB halihazır haritalar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.



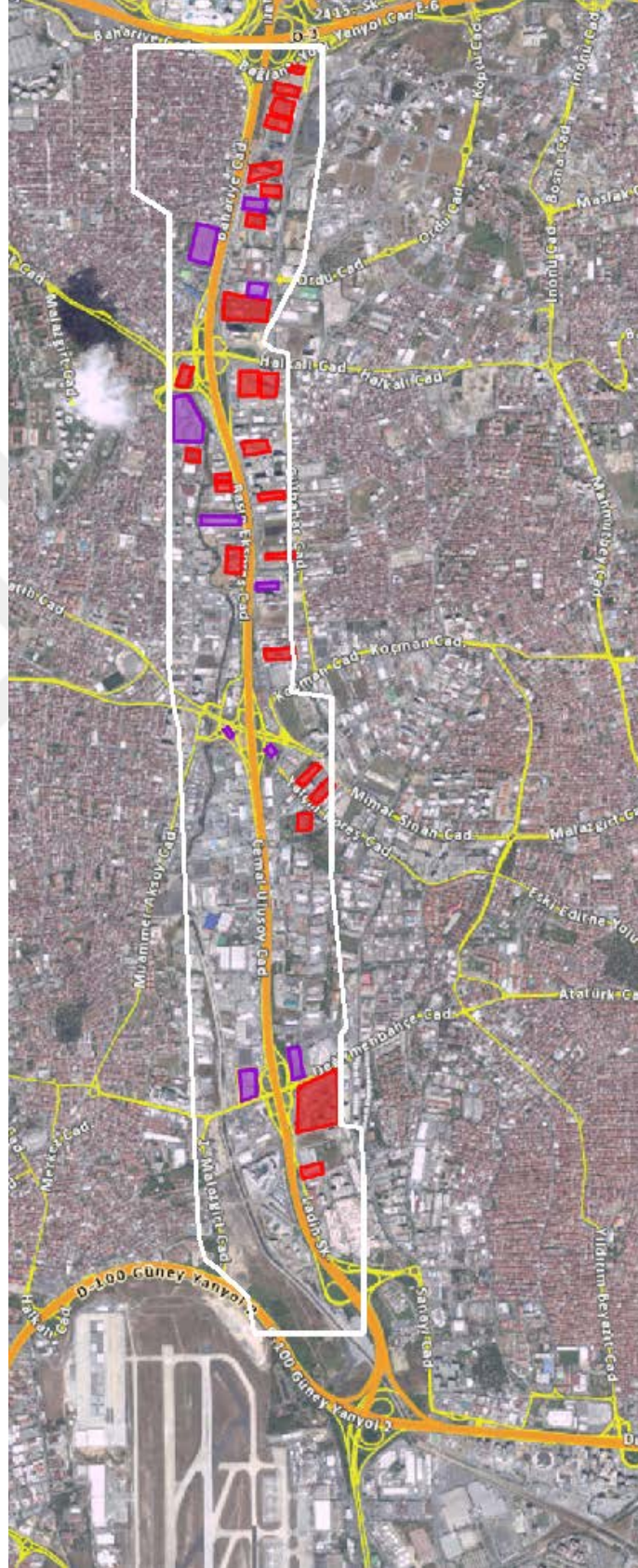
**Kaynak:** İBB'den alınan veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır  
**Şekil 5.16.** 2013 yılındaki Basın Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri ve dönüşen firmalar

Bölge, son yıllarda çok sayıda ofis kullanımı yer almaktadır. Bölgede tekstilcilerden lojistikçilere kadar farklı şirketler ofislerini konumlandırmaktadır. Bu dönüşümle beraber, boş arsaları alanların yeni ofis projeleri, otel ve A sınıfı konut projeleriyle dönüşüme katkı sağladığı görülmektedir. Fakat bunca dönüşüme rağmen hala bu alanda kimi fabrikalar bölgede faaliyetlerine devam etmektedir. Bunun farklı sebepleri bulunmaktadır.

MİA ve prestij alanı olan bölgede konut, otel, rezidans ve ofis projelerinin çoğaldığı görülmektedir. Atatürk Havalimanı kaldırılırsa bile, Üçüncü Köprü ve Üçüncü Havalimanı gibi bağlantı yollarıyla bölgenin erişebilirliğinin artacağını düşünülmektedir. Maya'ya göre, "Atatürk Havalimanı şu anda bölge için bir fırsat. Taşınsa bile havalimanının değerli arazisi bölgeye cazibe katacak bir yatırıma ev sahipliği yapacağından bölge için fırsat olmaya devam edecek. Yol bağlantıları da bölgenin önemini koruyacaktır" (Ekonomist, 2016).

Bununla beraber kimi uzmanlar bölgenin Büyükdere Aksı olarak görülmesine muhalefet olmaktadır. Serdaroğlu'na göre; Büyükdere Aksı, estetik tasarım anlayışından yoksun, yüksek katlı bloklar, yetersiz ve niteliksiz otoparklar, yaya ulaşımına imkan vermeyen araç yoğunluğu, planlanmamış parklar ve yeşil alanlar ve günün her saati yaşanan kaos ortamı olmasıyla aslında Basın Ekspres Aksı'na iyi bir rol model değildir (Serdaroğlu,2012).

Şekil 5.17.'te 2018'de sanayi yerleşimleri ve dönüşen firmalar gösterilmiştir. 2018 yılında faaliyete devam eden fabrikaların listesi Tablo 5.5.'te verilmiştir. Toplam 8 tane fabrika bulunmaktadır. Şekil 5.17'e de bakıldığında son dönemde dönüşüm artmaktadır. 2013 yılına göre fabrika sayısında yaklaşık %65'lik bir azalma söz konusudur.



Şekil 5.17. 2018 Basın Ekspres Aksı'ndaki sanayi yerleşimleri

**Tablo 5.5.** 2018 Yılında Basın Ekspres Aksı'nda bulunan fabrikalar

Özkoç Pres Fabrikası	Mert Kimya Sanayi	Dady Sakız Fabrikası	Asten Kağıt Fabrikası
Halkalı Karton Fabrikası	Akyıl Ağaç Kaplama Fabrikası	Bahariye Mensucat Fabrikası	Makplast Plastik Fabrikası
Öztürkler Metal Fabrikası	Kom Mayo Fabrikası		

**Kaynak:** İBB halihazır haritalar doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

"İstanbul Markalı Konut Sektör Raporu" kapsamında yapılan analize göre markalı konut projeleri açısından Basın Ekspres Aksı ve çevresi en çok değer artışı gösteren bölgelerden biri olarak dikkatleri üzerine çekiyor. İnceleme kapsamına alınan aks, üç ilçenin birleşmesinden oluştuğu için analizler ilçe bazlı değil, yolun oluşturduğu aksın çevresi olarak ele alınıyor. Bu kapsamda 18 ayda markalı projeler bazında yüzde 45 prim yapan bölgenin değer artışı oranı hesaplanırken, bölge ve çevresindeki markalı konut projelerinin birim metrekare fiyatlarının bir buçuk yıldaki değişim yüzdesi esas alınmış bulunuyor. Bu bağlamda, rapora göre bir buçuk yılda bölgenin takribi değeri markalı projeler bazından yüzde 45 artarken, bu yüzdeye Bahçelievler alt bölgesinin katkısı yüzde 16, Bağcılar bölgesinin katkısı ise yüzde 36 oranında belirleniyor. Bölgenin yüzde 45 gibi bir değere ulaşmasında ise Küçükçekmece ilçe sınırlarına dâhil olan ve 2012 senesinde satışa çıkan Güneşli, İstanbul Suites, Mall of İstanbul gibi büyük çaplı projelerin neden olduğu görülüyor (Milliyet, 2013).

Basın Ekspres Aksı, havaalanı ve fuar merkezinden dolayı otel ve rezidans projeleri daha ön plana çıkmaktadır. Bölgede gün geçtikçe ofis, otel ve alışveriş merkezi sayısı da artmaktadır. Özellikle Bağcılar aksındaki fabrikalar yerini gökdelenlere, A sınıfı ofis binalarına ve karma kullanım fonksiyonlarının olduğu prestijli projelere bırakmaktadır. Gelişimin ilk etkileri, bölgedeki arsa fiyatlarına artı değer olarak yansımıştır. Bağcılar Belediye Başkanı Lokman Çağırıcı 2017'de bölgeyi şöyle analiz etmiştir. "Belediyemizin Basın Ekspres ve çevresindeki yatırımları devam ediyor. Mahmutbey'de de 26 bin metrekarelik bir alana bir uluslararası kongre merkezi inşa edilecek. Mahmutbey Köprüsü ile Basın Ekspres Aksı arasında kalan bölümde, Merkezi



İş Alanı (MİA) bölgesi haline getirilecek. İlçedeki 5 yıldızlı otel ve iş merkezlerinin sayısının da artması gündemde. 13 tane 5 yıldızlı otel inşa edilecek. MİA bölgesi kongre vadisi olarak hizmete girecek”. Konut üreticilerinin kentsel dönüşümden yararlanarak geliştirdiği projelerde, yatırımcılara konut, rezidans ve ofis projeleri yapmaktadırlar. Eskiden sanayi olan şuan dönüşen projelerde; Gül proje, 212avm, Toyo next, Suryapı, Greenist, İstwest, Divan Residance gibi bilinen firmalar buraya yatırım yapmışlardır. Basın Ekspres’te birden fazla projesi bulunan Maryapı firması özellikle uluslararası firmalarla ortaklaşa projeler hayata geçirmektedir. Maryapı pazarlama sorumlusu Güler; Burada yatırım yapmaya başlayan ilk firmalardanız. Bu bağlamda buranın tanıtılması, öneminin vurgulanması bizlerin görevi oldu. Basın Ekspres’e ilk yatırım yapan firmalardan birisi olduğumuz için marka bilinirliği açısından olumlu sonuçlar aldık. İlklerden olmamız güven açısından avantaj oldu. Uluslararası firmalarla ortak projeler yaptık, bu alanda bunların hepsi Basın Ekspres’e olan birden çok yatırımımızdan kaynaklıdır (Görüşme6, 2018). Bu firma Basın Ekspres’te Wanda Wista, G-Rotana, Divan Rezidans gibi büyük projeleri gerçekleştirmektedirler. Şekil 5.18.’de Divan Rezidans ve Wanda Wista projeleri görülmektedir.



**Şekil 5.18. :** Divan Rezidans ve Wanda Wista projelerinden görünüm

Haritalara bakıldığında, gözle görülür bir biçimde sanayinin bölgeden ayrıldığı anlaşılmaktadır. Son dönemde özellikle konumu ve imar durumu nedeniyle cazibesi giderek yükselen Basın Ekspres Yolu, yeni Maslak hattı olarak şekillendirilmeye çalışılmaktadır. Şekil 5.19’da Basın Ekspres’in Mahmutbey Kavşağı’ndan, Şekil 5.20.’de ise yoğun kullanılan Güneşli Kavşağı görülmektedir. Şuan henüz yoğun bir

ofis bölgesi olmasa da Basın Ekspres Aksı ve çevresinde konut, AVM ve otel yatırımlarının büyük hız kazandığı görülmektedir. Bağcılar aksında yükselen önemli firmalar buranın gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Şekil 5.21.'de Basın Ekspres Aksı'nın Bağcılar tarafındaki dönüşüm görülmektedir.



Şekil 5.19. : Basın Ekspres Aksı ile Mahmutbey Kavşağı



Şekil 5.20. : Basın Ekspres Aksı ile Güneşli Kavşağı



Şekil 5.21. Basın Ekspres Aksı'ndan görünüm

### 5.3. Bölüm Sonucu

1950'li yıllarda bir sanayi kent görüntüsü çizen İstanbul'un zamanla gelişmesi Büyükdere Caddesi, Haliç, Kağıthane gibi sanayi alanlarının şehirleşmeden dolayı kent içinde kalmasıyla 1980'lerde sanayinin desantralizasyonuna sebep olmuştur. 1980'lerde kent dışında kalan şimdiki Basın Ekspres aksı kentin merkezinden bu bölgeye gelen sanayinin de etkisiyle sanayileşmeye başlamıştır.

Bu bölümde, Basın Ekspres aksında bulunan sanayi alanlarının belirli yıl aralıklarında gelişimi ve dönüşümü irdelenmiştir. 1980'lerde başlayan sanayileşme orada çalışanların da bölgeye yerleşmesiyle gelişmeye başlamıştır. 1990'larda sanayileşme hızlanmış ve kent nüfusu zamanla artmıştır. İstanbul'un nüfusunun da artmasıyla kent içinde kalan

Basın Ekspres Aksı'nda yer alan sanayi 2000'li yıllarda desantralize olmuştur. Alanın MİA olarak planlanmasından sonra Basın Ekspres Aksı'ndaki dönüşüm hızlanmıştır. Büyük firmaların buradaki eski fabrika alanlarına inşaat yapmasıyla gelişen aks günümüzde hala dönüşmeye devam etmektedir. Bu bölümde çalışma alanında ki dönüşüm ve dinamikler halihazır haritalarla, görüşmelerle ve litretür çalışmalarıyla birlikte irdelenmiştir.

Basın Ekspres'e 1980'lerden günümüze kadar olan sanayi gelişimi açısından baktığımızda bu dönemlerdeki geçişleri, dinamikleri şekil 5.22.'deki zaman şemasında özetlenmiştir.



Sanayileşme Başlaması	Sanayileşmenin Gelişmesi	Desantralizasyon	MİA ve Prestij Alanı
*TEM ve ulaşımın gelişmesi	*Şehri terkeden fabrikaların bu alanı tercih etmesi	* İstanbul'un gelişmesiyle kent çeperinin içinde kalması	*Maslak'a 2. Alternatif arayışı
*Şehrin dışında kalması			*Küreselleşme
* Kentin merkezindeki sanayinin kent dışına çıkma gerekliliği	* Bölgede sanayinin gelişmiş olması	*2002 yılından itibaren sanayiye ruhsat verilmemesi	*Havaalanı ve fuara yakınlığı
*HammaddeYE yakınlık	* Hammadde yakın		*Arsa fiyatlarındaki artış
* Yatırım imkanları kolay, teşvik var	* Yatırım imkanları ve kolaylıkları	* Fabrikaların insanlara zarar vermesi ve çevre kirliliği	*Parsel alanların büyük olması sebebiyle Mia dönüşümüne uygun olması
* Arsa ofisinin yer tahsisini burayı yapması			

**Şekil 5.22 :** Basın Ekspres Aksı'nın zaman içindeki değişim dinamikleri

## 6. BÖLÜM

### GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Bu çalışmada, öncelikle kentsel dönüşüm kavramı irdelenmiştir. Kentsel dönüşüm, literatürde çok ilgi gören bir kavramdır. Kısaca kentsel alanlardaki ekonomik, sosyal ve fiziksel çöküntü ve bozulmaya karşı, yeniden canlanabilmesi veya yeniden oluşmasıdır.

19. yy.da sanayileşme ile birlikte kentleşmenin artmasıyla önemli kentsel sorunlar ortaya çıkmıştır. İlk olarak sanayileşme hareketlerinin etkisiyle meydana gelen sağlıksız kentleşme için çeşitli kentsel dönüşüm müdahaleleri olmuştur. Bu yıllarda sanayinin artmasıyla ilerleyen kentleşme, çeşitli ekonomik ve politik sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Bu sorunlarla birlikte, merkezde sanayinin yer seçtiği bölgeler zamanla kent içinde kaldığından kentten ayrılmaya başlamıştır.

Sanayisizleşme ile birlikte hizmet sektörünün artması ve sanayi sektöründen hizmetler sektörüne geçiş, başta mekansal problemler olmak üzere bazı problemler ortaya çıkarmıştır. Bu sorunlar, göç, çarpık kentleşme, işsizlik vb. olarak kendini göstermiştir. Yeni teknolojiyle beraber sanayi alanlarındaki dönüşüm ayrıca önem kazanmıştır. Bu alanlarındaki teknolojiler eskimiş, yapısal olarak değişmiştir. Kentsel dönüşüm, gelişen ve küreselleşen dünyada daha da önem kazanmıştır. Bunun neticesinde, sanayi alanlarının tekrar kazanılması gündeme gelmiştir.

Bu kapsamda, araştırmada günümüz kent dinamikleri, Dünya’da ve Türkiye’de kentsel dönüşüm süreçleri ve örnekleri incelenmiştir.

Dünya’daki sanayi bölgelerinin dönüşüm örneklere bakıldığında, bu alanlarının dönüşümlerindeki ortak nokta, dönüşüm projesini gerçekleştirmek için bir ortaklığın oluşturulmasıdır. Kamu kuruluşları, özel sektör kuruluşları ve sivil toplum örgütleri gibi ortaklıkların söz konusu olduğu görülmektedir.

Türkiye’de ise, kentsel dönüşüm çalışmaları daha çok yasa çerçevesinde yapılan dönüşüme odaklanmaktadır. Önemli metropollerden biri olan İstanbul’un gelişmesi zamanla sanayi alanlarında desantralizasyonu ve dönüşümü beraberinde getirmiştir. İstanbul’da sanayinin gelişimi ve desantralizasyon kavramları irdelenip dinamikleri örnekler üzerinden incelenmiştir. Ancak sanayi alanlarında yapılan dönüşüm süreçlerine yönelik çalışmalar sınırlıdır.

İstanbul'daki sanayi alanlarının dönüşümüne bakıldığında ise; dönüşüm sürecinde temel aktörün yerel yönetim olduğu görülmektedir. Diğer paydaşlar sürece dahil edilmemektedir. Araştırma Basın Ekspres Aksı'na odaklanmış, Basın Ekspres Aksı'nın ne şekilde geliştiği ve dönüştüğü irdelenmiştir.

Tez kapsamında literatür araştırması, halihazır haritalar ve saha görüşmeleri ile ele alınan Basın Ekspres Aksı'nın gelişimi, sanayileşmesi, desantralizasyonu, prestij ve MİA olarak planlanması ve bu süreç ve dinamiklerin dönüşüme nasıl etki ettiği araştırılmıştır. Tez bu açıdan Basın Ekspres Aksı'ndaki yaşanan dönüşümü irdeleyerek bu konudaki bir boşluğu doldurmayı hedeflemektedir. Günümüz kent dinamiklerinin Basın Ekspres Aksı üzerindeki etkileri ve değişimi sistematik bir şekilde ele alınmıştır.

Tez, Bağcılar ve Küçükçekmece'nin Basın Aksı'na cepheli sanayi parselleri ile sınırlıdır. Ancak bu aksın paralelinde Bağcılar tarafında hala sanayi içeren alanlar vardır. Bu alanlardaki dönüşümler başlı başına bir araştırma konusudur.

İstanbul'da önemli bir bağlantı hattı olan Basın Ekspres Aksı'nda 1980'lerden itibaren sanayileşmenin başladığı, aksın 2000'li yıllardan itibaren kentin içinde kalarak desantralizasyona uğradığı daha sonra da MİA olarak planlandığı görülmektedir. Bu karar Basın Ekspres Aksı'nın gelişim ve dinamiklerinde önemli bir rol oynamıştır.

Aksın üzerinde 1980'lerden itibaren Haliç, Kağıthane gibi bölgelerden gelen sanayiler yerleşmiştir. Sonrasında bu alanda sanayinin gelişmeye başlaması, zaman içinde kent içinde kalması ve bu sebeple 2000'li yıllar itibariyle desantralizasyona uğraması halihazır haritalar ve görüşmeler neticesinde ortaya konmuştur. Bu süreçten sonra bölgenin MİA ve Prestij Alanı olarak planlanmasıyla birlikte dönüşüm hızlanmıştır. Fabrikaların arsalarının büyük olması, aksın önemli bir bağlantı yolu olması, TEM ve havaalanı üstünde olması, fuar alanına yakınlığı gibi etkenler dönüşümü hızlandırmıştır. Bu sürece bakıldığında, fabrikaların bazıları Tekirdağ, Çorlu'ya gitmiş, bazıları burada bir inşaat firmasıyla ortaklık kurup rezidans, konut inşaatına başlamış, bir kısmı da arazisini satarak bu alanı terk etmiştir. Hala faaliyetini sürdüren fabrikalar ise ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumdan ya da düzenini bozmamak için burada kalmaktadır.

Son dönemde iyice ön plana çıkan Basın Ekspres Aksı, büyük firmaların da yatırımlarıyla göz doldurmaktadır. Örneğin, Edip İplik Fabrikası'nın Edip Gayrimenkul olarak yaptığı 212 AVM, 212 Ağaoğlu My City gibi projelerinden sonra, Toya, Maryapı, g-rotana ve Wanda Wista gibi uluslararası yatırımlarla iyice değerlendirilmiştir. Basın Ekspres Aksı'ndaki dönüşüme bakıldığında yurtdışındaki örneklerde olduğu gibi alanın dönüşüm sürecinin, aktörlerin ve paydaşlarının katılımı ile şekillendirilmediği görülmektedir. Bölgeye neden, hangi fonksiyonların geleceğine sadece yerel yönetim karar vermiştir. Özellikle Bağcılar tarafında kalan sanayi alanlarının arsa büyüklüğü nedeniyle bu bölge daha çok tercih edilmiştir. Küçükçekmece, Bahçelievler tarafında daha küçük parseller olduğundan Bağcılar alanı kadar sanayi alanlarındaki dönüşümün gerçekleşmediği görülmektedir.

Basın Ekspres Aksı'nda dönüşümün öne çıkan en belirgin olumsuz etkileri; bütüncül değil parsel bazında uygulamaların olması ve farklılıkların oluşmasıdır. Bu sebepten kentsel planlama bütünlüğünün bozulduğu görülmüştür. Trafik yoğunluğu, ulaşım ve altyapının yetmemesi, bölgenin nitelikli konut ihtiyaçlarının karşılanmasında yetersiz olması, sosyal-kültürel alanların, açık alanların bölgede ve projelerin konseptlerinde yeterince bulunmaması neticesinde bölgenin kentle bütünleşme de eksik kaldığı görülmüştür. Nitekim Basın Ekspres'teki dönüşüm ile ilgili görüşülen uzmanlar, dönüşümün devam ettiği bu süreçte MİA fonksiyonlarının gelmediği, çok uluslu firmaların bulunmadığı, üretim değil tüketim mekanı olarak dönüştüğü, yoğunluğu karşılayacak sosyal donatı alanları ve ulaşım aksları nüfus yoğunluğuna göre yeterli olmadığı belirtmektedir.

## KAYNAKÇA

Adams, D. (2004). The changing regulatory environment for speculative house building and the construction of core competencies for brownfield development. *Environment and Planning A*, 36, 601-624.

Akkar, M., (2006). “Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı’da ki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye”, *Planlama Dergisi*, Sayı 36, ss: 29-38.

Atak, N. (2012). İstanbul Otel Pazarı Mecidiyeköy Merkezi İş Alanı Otel Yatırım Potansiyelinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Atalık, G., & diğ. (1985). *Şehircilik*. İstanbul: İTÜ Yayınları.

Atalık, G., (1985), *Şehircilik*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, s. 277, İstanbul.

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

Atkinson, R. ve Da Voudi, S. (2000). The Concept of Social Exclusion in the European Union: Context, Development and Possibilities, *JCMS: Journal of Common Market Studies* 38(3): 427-448, Blackwell Publishers, Oxford.

Bademli, R. (2000). Az gelişmiş ülkelerde kent merkezleri nasıl dönüşür? *İstanbul*, 35, 82, 87.

Bağcılar Belediyesi, (2008). İstanbul İli Bağcılar İlçesi Uygulama İmar Planı Raporu, (2008).

Bayram, H. (2010), *Bilgi Toplumu ve Bilgi Yönetimi*, İstanbul: Etap Yayınevi.

Berköz, L., (1991), Türkiye’de Metropolenleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma: İstanbul Metropolen Kent Örneği, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.



Bilgin, İ. ve Korkmaz, T. (2000). Geç kapitalizmin kamusal patronaj modeli: IBA. *XXI Mimarlık Kültürü Dergisi*, 4, Eylül-Ekim, 148-159.

Boratav, K. (2001). 2000-2001 Krizinde Sermaye Hareketleri. *İşletme ve Finans Dergisi*.

Breheny, M. J. (Ed.) (1992). *Sustainable Development and Urban Form*. Pion Ltd., London.

Broggi, A. (2006). The 22@Barcelona project brownfield urban redevelopment or innovation melting pot Large-scale urban development projects in Europe. In *Cahiers de L'aurif*, no. 146, June 2007, 119-125. Institute for Planning and Development of the Ile-de-France Region.

Cengiz, H. (1995). *İstanbul'un çağdaş metropolitan kent merkezi oluşumu, Büyükdere Caddesi aksı*. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Clark, E., (1992), "Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler", s.37-52, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul.

Coştu, Y. (2005). Küreselleşme Üzerine Bazı Düşünceler, Gazi Üniversitesi Çorum İlahiyat Fakültesi Dergisi, IV(7-8):90-105.

Çakılcıoğlu, M., 2004. İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi/Değişimi, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge konulu Dünya Şehircilik Günü, 28. Kolokyumu, ODTÜ, Ankara, 8-10 Kasım.

Çoban, F.A. (2010). Karma Kullanımlı Gayrimenkul Geliştirme Projelerinin İstanbul Merkezi İş Alanları Örneğinde Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Delibaş, M. (2012). Critical Assesment of 'Stream Daylighting' As An Approach For Renaturalization Of Riverine System In Urban Areas Case Study On: Ayamama

Stream. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Demirtaş, Y. ve Esgin, İ. (2006). Bir kentsel yenileme deneyimi. *Planlama*, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2, Sayı 36, 155-162.

Dicken, P. (1992). *Global Shift: The Internationalization of Economic Activity*. Newyork: Guilford Press.

DPT, (1995). *Dünyada Küreselleşme ve Bölgesel Bütünleşmeler*. Ankara: DPT Yayınları 2375, ÖİK: 440.

Donnison, D., (1993), “The Challenge of Urban Regeneration for Community Development” *Community Development Journal* 28.4 (October), s. 283-298.

Dökmeci, V. ve Berköz, L. (1994). Transformation of İstanbul from a monocentric to a polycentric city. *European Planning Studies*, 2, no. 2, 193-205.

Durmuş, O., (2010). İstanbul’da Küresel Etki Bağlamında Son 20 Yıl İçinde Levent – Maslak Aksı Arasındaki Yüksek Katlı Konut Yapıları. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

DPT, (2000). “Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.

DTZ Pamir ve Soyuer, (1996). *İstanbul Office Areas Market Report*. İstanbul.

Dükkancı, U. (2013) “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Sürecinin Gelişimi ve Günümüzdeki YasalYönetmelik Boyutunun İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erden, D. (2006), “*Kentsel Yenileşme Projelerinin Gentrification Hedefleri ve Etkileri*”, içinde, İstanbul’da Soylulaştırma Eski Kentin Yeni Sakinleri, T. İSLAM ve D. BEHAR (der.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Erden, Y.D. 2003. Kentsel yenileşmede bir araç olarak dönüşüm projeleri. *Doktora Tezi*, MSGÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.

Ergenekon, T. 2003. Urban regeneration and urban design. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 28-30 Mayıs 2003, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

Ergun, N. (2004) “Şehir Yenileme Ders Notları”, *İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Matbaası*, s:10.

Ergün, N. (2006). Gentrification Kuramlarının İstanbul’da Uygulanabilirliği. T. İslam, & D. Behar içinde, *İstanbul’da Soylulaştırma*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

ERTAŞ, Mehmet (2011). “Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında Sosyal Boyutun İncelenmesi Ankara ve Londra Örnekleri”, *Selçuk Üniversitesi Teknik-Online Dergi*, , Cilt 10, Sayı 1, İnternet Adresi.

Ertin, G. (1998). Türkiye’de Sanayi.

Erzene Ilica, Ş. (2013). Kentsel Dönüşüm ve Uygulanabilirliği İle İlgili Bir Yöntem Yaklaşımı. *Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*.

Es, M., (2008). “*Kentlilik Bilinci ve Yerel Siyaset*”, içinde Yerel Siyaset Konferansı Sempozyum Kitabı, Okutan Yayıncılık, I. Baskı, İstanbul, ss: 91-114.

Es, M., Güloğlu, T., (2004), “Bilgi Toplumuna Geçişte Kentlileşme ve Kentsel Yoksulluk; İstanbul Örneği”, *Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi*, 79–93 (2004/1).

Genç, F. N. (2014) “Gecekonduyla Mücadeleden Kentsel Dönüşüme Türkiye’de Kentleşme Politikaları”, *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1 (1): 15-30.

Giritlioğlu, C., (1982). Sanayi Yerleşme Yeri Etkenleri, Sanayi Yerleşmeleri Seçimi Ve Düzenlerinin Kurgusunda Kullanılabilecek Bir Yöntem Yaklaşımı, Doçentlik Tezi, İTÜ, İstanbul.

- Gittell, R.J. (1992) "Renewing Cities", *Princeton University Press*, New Jersey.
- Görgülü, Z., 2005. Planlamada Bir Araç: Kentsel Dönüşüm, *MİMARLIK*, 322, 26-27
- Görgülü, Z. (2006), Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa Paneli/Forum Yayını, TMMOB Mimamlar Odası Büyükşehir Şubesi Yayını, İstanbul, 2006, 62-68.
- Görgülü, Z., Dinçer, İ., Enlil, Z., Örnek, E., Kurtarır, E., Altınok, E., (2006). Mahalle Ölçeğinde Kentsel Dönüşüm Modeli: Küçükbakkalköy Örneği, İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekânsal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İşİ, Bimtaş-Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Greider, W. (1995). *One World Ready Or Not*, Newyork: Touchstone Press.
- Günay, B. (1994). Kentlerin yeniden üretilmesi süreçleri. *Mimarlık* 249:111-114.
- Güran, T., (1990). *İktisat Tarihi*, Damla Ofset, s.3, İstanbul.
- Hall, P. (1996) . *The World Cities*, McGraw-Hill, New York.
- Hall, P., (1993). "Waterfronts: A New Urban Frontier", *Waterfronts: A New Urban Frontier for Cities on Water*, Venice.
- Harris, R, (1993). Globalization, Trade, and Income. *Canadian Journal of Economics*, XXVI(4):1-22
- Hasol, D., (1998), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, YEM Yayınları, İstanbul.
- Hayter, R., (1997), *The Dynamics Of Industrial Location*, John Wiley & Sons Inc., England.
- Haznedar, B. (2008). Yenilenen kentsel kullanımlar doğrultusunda kent içindeki endüstri alanlarının dönüşüm süreci - Ruhr Bölgesi ve Hafencity Hamburg örnekleri. *Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.*

Held, D., Mcgrew, A., Goldblatt, D. ve Perraton, J., (2006) —Küresel Dönüşümler, Siyaset, Ekonomi ve Kültür, Çev. İsmail Aktar, Küreselleşme Okumaları içinde, Derleyen: Kudret Bülbül, Ankara, 161.

Hirst, P. ve Thompson, G. (2007). Küreselleşme Sorgulanıyor. Ankara: Dost Kitabevi.

İ.B.B., (2009). Kartal Alt Merkez ve Kartal-Pendik Kıyı Kesimi Kentsel Dönüşüm Projesi Raporu.

İ.B.B., (2012). 1/5000 Ölçekli Yenibosna Basın Aksı Revizyon Nazım İmar Planı Raporu.

İlkme, M. 2008. Kentsel dönüşüm ve Bursa. TMMOB Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi Raporu, Bursa.

İMP, (2005), İMP-Sanayi Grubu Raporu, Eylül, 2005, İstanbul.

İMP( İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi),(2008). İstanbul'da Sanayinin Mekansal Gelişimi ve Gelecek İçin Öngörüler.

İMP, (2009). 100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu.

İnandığçar, E. (2013). Küreselleşme Bağlamında Kent Dinamiklerinin Kentsel Dönüşüm Sürecine Etkisi- İstanbul Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.*

İncedayı, D. (2003), “Barınma Değil, Yaşama Biçiminin Birimi olarak Konut”, *Mimarist*, 7: 81-84.

İncedayı, D., (2004), “Çevresel Duyarlılık Bağlamında Davranış Biçimi Olarak Sürdürülebilirlik”, *Mimarlık Dergisi, Mimarlar Odası*, (S.318) s.39-43, İstanbul.

İslam , T. (2009). Devlet Eksenli Soylulaşma ve Yerel Halk: Neslişah ve Hatice Sultan Mahalleleri (Sulukule) Örneği. *Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.*

İslam, T. (2009). Soylulaşma. P. Derviş, B. Tanju, & U. Tanyeli içinde, *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar* (s. 267-276). İstanbul: Garanti Galeri.

JENCKS, C. (1987), *The Language of Postmodern Architecture*, Academy Editions, Londra.

Kayasü, S., Yaşar, S.S., (2003). Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Değerlendirme: Kavramlar, Gözlemler, Bildiriler, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi Oditoryumu, İstanbul, 11-13 Haziran, s.20- 28.

Keleş, R. ,(1996). Kentleşme Politikası, İmge Yayınları, Ankara.

Keleş, R. (1998). *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi.

Keleş, R., (2004b). “Kentsel Dönüşümün Tüzel Altyapısı, Mimar-İst, (S.2) s.74, 75.,İstanbul.

Keleş, R. (2015). Kentleşme Politikası (14. Baskı b.). Ankara: İmge Kitabevi.

Kepenek, Y. (1990). Türkiye Ekonomisi, Ankara: Verso Yayınları.

Keskin, A. ve Diren, M. (1992). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Çalışmaları, Türkiye’de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, İstanbul.

Keyder, Ç. (2000). Enformel Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına, *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında* içinde, 171-191, Derleyen Keyder Çağlar, Metis Yayınları, İstanbul.

Kılıç, A. (2006). “Dönüşüm, Kentsel Yenileme Kavramları ve Yaklaşımlar”, Ege Mimarlık, 2006/1 56, s.12-15.

Kocabaş, A. (2010). Regeneration of Kartal: challenges, oppurtunities and prospects fort he future‘ Sixth Ğnternational Conference on Urban Regeneration and Sustainability University of La coruna, Spain and Wessex Institute of technology, UK, 14-16.

Kocamemi G. N.(2006). “Kentsel Dönüşüm Süreci Kızılçeşme Örneği”, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Kollmeyer, C. (2009), “Explaining Deindustrialization: How Affluence, Productivity Growth, and Globalization Diminish Manufacturing Employment”, *American Journal of Sociology*, 114(6), 1644-1674.

Köksal, T.G., Ahunbay, Z., (2006). “İstanbul’daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri”, *İTÜ/a Dergisi*, C:5, Sayı:2, Kısım:2, s:125-136, Eylül 2006, İstanbul.

Kubat, A. S., ve Özden, P. P. (2003). Türkiye’de Şehir Yenilemenin Uygulanabilirliği Üzerine Düşünceler. *İtüdergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 2(1), 77-88.

Lang, T., (2005). “Insights in the British Debate about Urban Decline and Urban Regeneration” Leibniz-Institute for Regional Development and Structural Planning (IRS).

Lichfield, D., (1992). *Urban Regeneration for the 1990s*, London Planning Advisory Committee, London.

Marsikova, K.(2006). “Brownfield Sites in Europe”,Liberec Teknik Üniversitesi---İktisat Fakültesi 5. Uluslar arası Avrupa Bölgesi Çek Girişimcilik Sempozyumu, 2006 Yılı Avrupa Bölgesinde Çek Girişimciliği, Liberec Teknik Üniversitesi Yayını.

Ocakçı, M., (1989), *Metropolitenleşme Surecinde İmalat Sanayi ve Metropoliten Şehir ilişkileri*, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Öcal, G.P. (2006). *Trakya Bölgesi’nin Sanayileşme Dinamikleri ve Çorlu Sanayi kümeleri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Öngören, G. ve Çolak, N. İ. (2013) “Kentsel Dönüşüm Hukuku Kentsel Dönüşüm Rehberi”, İstanbul: Tor Ofset.

Özcan, O. ve Musaoğlu, N., (2010). Flood Risk Analysis Using Information Diffusion Theory. 30th EARSeL Symposium: Remote Sensing for Science, Education and Culture, 31 Mayıs – 3 Haziran, 2010 Paris, France.

Özcivan, K. (2016). Kentsel Dönüşüm Alanlarında Yaşayan Farklı Hak Sahiplerinin Uzlaşma Eğilimleri; Gaziosmanpaşa / Sarıgöl Mahallesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi ,Fen Bilimleri Enstitüsü.

Özden, P. (2001) “Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler Ve İstanbul Örneği” I.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi No: 23-24 (Ekim 2000-Mart 2001), s.255-270.

Özden, P. P. (2008). *Kentsel Yenileme*. Ankara: İmge Kitabevi.

Özden, P. P. (2008). *Kentsel yenileme: yasal yönetsel boyut, planlama ve uygulama*, İmge Kitabevi, İstanbul.

ÖZDEN, P. P. (2006). “Türkiye’de Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliği Üzerine Düşünceler”. İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 215-233.

POLAT, S ve DOSTOĞLU N. (2007). “Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine: Bursa’da Kükürtlü ve Mudanya Örnekleri”. Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 12, Sayı 1, 61-76.

Roberts P., Sykes H. 2000. Urban regeneration a handbook. Sage Publications, London, UK, 336 pp.

Roberts, P. (2000) The evolution, definition and purpose of urban regeneration. Peter Roberts ve Hugh Sykes (der.) Urban Regeneration. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications. 9-36.

Raco, M. and Henderson, S. (2009). Flagship Regeneration in a Global City: the Re-making of Paddington Basin. *Urban Policy and Research*, 27, no.3, 301-314.

Savas, V., (1977). Sanayileşme ve Entegrasyon, İktisadi Kalkınma Vakfı, İstanbul.



**Sazak, S.**, (2002). Metropoliten Kentin Etki Alanında Kalan Kentlerin Çeperindeki Arsaların Dönüşüm Süreci, Çorlu-Büyükkarıştıran Örneği, Trakya Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Edirne.

Sökmen, P. (2003) Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul, 47-51.

Sönmez, M., 2000. İstanbul'da kuzey-güney kutuplaşması ve rantlar, *İstanbul Dergisi*, 35, 105-108.

Şahin, Ö. (2012). Eski Sanayi Alanları Dönüşümünde Ortaklık Modeli Önerisi: Kartal Örneği. , Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Şahin, Ö. and Gezici, F. (2008). Urban brownfield regeneration in Turkey: An analysis of a case study in İstanbul. *ASCP-AESOP Fourth Joint Conference*, Chicago, Illinois, 7-11 July,.

TDK (Türk Dil Kurumu) (2017), <http://www.tdk.gov.tr>, Erişim Tarihi: 16.12. 2017.

Taşan-Kok, T. (2008). Changing Interpretations of 'Flexibility' in the Planning Literature: From Opportunism to Creativity? *International Planning Studies*, 13(3), 183-195.

Tarakçı S. ve Türk Ş. (2015). İstanbul'da Deprem Riskinin Azaltılması Gereğesine Dayalı Kentsel Yenileme Uygulamaları. Sekizinci Ulusal Deprem Mühendisliği Konferansı, 11 Mayıs-14 Mayıs, 2015, İstanbul

Tekeli, D., (1994), *The Development of Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning*, Kent Basımevi, İstanbul.

Tekeli İ.,(1996). Yetmiş Yıl İçinde Türkiye'nin Konut Sorununa Nasıl Çözüm Arandı, Konut Araştırmaları Sempozyumu 1-3 Temmuz 1993, ODTÜ Basım İşliğı, Ankara.

Tekeli, İ. (1998). Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması. Derleyen: Y. Sey . *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* içinde. İstanbul: İş Bankası ve Tarih Vakfı Yayınları, 1-24.

TEKELİ, İlhan (2011), Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Thorns, D. 2004. Kentlerin Dönüşümü. Soyak Yayınları, İstanbul.

Tolga, H.B. 2006. Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Kentsel Mekana Etkileri: Beykoz Kundura ve Deri Fabrikası İçin Bir Dönüşüm Senaryosu. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Tümertekin, E., (1997), İstanbul İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Uzun, C. N. (2006) “Yeni Yasal Düzenlemeler ve Kentsel Dönüşüme Etkileri”, Planlama Dergisi, 2: 49-52.

Williams, K. (2004). Reducing sprawl and delivering an urban renaissance in England: Are these aims possible given current attitudes to urban Living In C. H. C. Bae and H.W. Richardson (Eds.), *Urban Sprawl in Western Europe and North America*. London, Ashgate Publishers.

Winham, R. (1996). International Trade Policy in a Globalizing Economy. *International Journal*.

YAYLI Hasan, “Küreselleşmenin Kentler Üzerine Etkisi: İstanbul Örneği”, Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Yıl:12, Sayı:24, s:331-357, 2012

Yeldan, E. (2003). Neo-Liberalizmin Bir Söylemi Olarak Küreselleşme. İktisat Üzerine Yazılar I, Küresel Düzen; Birikim Devlet ve Sınıflar. Derleyen Ahmet H. Köse, Erinç Yeldan, Fikret Şenses. İstanbul. İletişim yayınları.

Yenal, O., (1999), *Ulusların Zenginliği ve Uygarlığı – Eğitim Boyutu*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

Yerliyurt B. (2008), *Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerin Değerlendirilmesi; Haliç– Tersaneler Bölgesi*, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yüzer, A.S., (2002), *Yerleşmelerde Sanayi Alanları Yer Seçimi Eğilimi – Alan Tahsisleri ve Yeni Düzenleme Stratejileri – İstanbul Örneği*, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul.

5104 Sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu, R.G: 12.03.2004-25400.

6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun, R.G: 31/05/2012-28309.

#### ***İnternet Kaynakları:***

Akkar, 2006: 30; Köktürk ve Köktürk, 2007: 2-3; Ataöv ve Osmay, 2007: 58; Göz, 2008: 11; Çan, [www.fka.org.tr](http://www.fka.org.tr). (10.12.2017).

Çakılcıoğlu, M., 2004. İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi/Değişimi < <http://www.kentli.org/makale>. >, (26.04.2018).

Ekonomist Online. Basın Ekspres'e 23 yeni proje geliyor. 30 Ağustos 2016. <https://www.ekonomist.com.tr/arastirmalar/basin-eksprese-23-yeni-proje-geliyor.html>. (12.06.2018).

Ertin, G., (1998), “Türkiye’de Sanayi”, Türkiye Coğrafyası, s.165-167 [www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/IOLTP/2291/unite10.pdf](http://www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/IOLTP/2291/unite10.pdf). (8.04.2018).

Ferber, U. and Grimski, D. (2002). *Brownfields and redevelopment of Urban Areas*. Austrian Federal Environment Agency, on behalf of CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies). Adres: <http://www.umweltbundesamt.at/en/clarinet>. (17.04.2018).

<https://22speranza.files.wordpress.com>, (10.04.2018).

IBA, (2010). *Internationale Bauausstellung Emscher Park*. adres: <http://www.iba-emscherpark.de/>. (25.01.2018).

İstanbul Kartal Kentsel Geliştirme Derneği. <http://www.kartalkentder.org/>. (18.04.2018).

KARAKURT, Elif, (2006) “Kentsel Mekânı Düzenleme Önerileri: Modern Kent Planlama Anlayışı ve Post Modern Kent Planlama Anlayışı” Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı 26, [http://iibf.erciyes.edu.tr/dergi/sayi26/sayi\\_26.htm](http://iibf.erciyes.edu.tr/dergi/sayi26/sayi_26.htm). (10.12.2017).

Metropoleruhr, (2010). The official website. Alındığı tarih: 15.05.2010 adres: <http://www.metropoleruhr.de/>. (15.04.2018).

Milliyet, Yatırımın Yeni Gözdesi Basın Ekspres Yolu, 2 Temmuz 2013. (22.05.2018).

Poblenou kentsel dönüşüm projesinden görüntüler <http://www.22barcelona.com/>. (11.04.2018).

PWP (Paddington Waterside Partnership), (2007). *Paddington Waterside Partnership annual report 2006/07*. , adres: <http://www.paddingtonwaterside.co.uk/publications/default.aspx>. (18.04.2018).

Serdaroğlu S.(2011). ‘Basın Ekspres Yolu: La Defense mı? Yoksa yeni bir Maslak mı?’. Gayrimenkul Yatırım İstanbul. Eylül-Ekim 2011- Sayı 21. (15.06.2018).

URL-1 <[www.arkitera.com](http://www.arkitera.com). IBA Emscher Parkı> (11.04.2018).

URL -2 < [www.vikipedi.com](http://www.vikipedi.com). Levent, Beşiktaş> (18.04.2018).

5998 Sayılı Kanuna İlişkin Türkiye Planlama Okulları Birliği (TUPOB) Görüşü (2010), <http://www.spo.org.tr/tupob/detay.php?kod=2235&tipi=56&sube=0>. (12.02.2018).

***Görüşme Listesi***

**Görüşme1** :Küçükçekmece Belediyesi, Plan Proje Müdürlüğü Planlama Şefi (30.10.2018).

**Görüşme2** :Halkalı Kağıt Karton Fabrikası, Çevre Sorumlusu (27.09.2018).

**Görüşme3** :Makplast Plastik Fabrikası, Müdür Yar. (28.09.2018).

**Görüşme4** :Bağcılar Belediyesi, Plan Proje Müdürlüğü, Planlama Müdürü (3.10.2018).

**Görüşme5**: Remax Abc 2 Gayrimenkul Danışmanlık, Gayrimenkul Danışmanı (22.10.2018).

**Görüşme6**: Maryapı Turizm İnşaat A.Ş., Kurumsal İletişim ve Pazarlama Sorumlusu (18.10.2018).

## **EKLER**

### **EK-1:**

#### **Belediyelere Sorulan Sorular**

1. Bölgenin sanayileşme dinamikleri nelerdir?
2. Desantralizasyon ne zaman görülmeye başlandı?
3. Hangi yıllardan itibaren, hangi planlarla Basın Ekspres'te ki sanayiye ruhsat verilmemeye başlandı?
4. Basın Ekspres'te dönüşüm süreci nasıl bir yol izledi?
5. Basın Ekspres'e neden prestij fonksiyonu verildi?
6. MİA fonksiyonuna uygun bir dönüşüm gerçekleşiyor mu? Gözlem ve öngörüleriniz nelerdir?
7. Bölgenin Mia olmasının avantaj ve dezavantajları?
8. Burada dönüşüm gerçekleşirken yatırımcıların fikirleri alındı mı?
9. Hangi aktörler? İbb? Mimarlar Odası? Sivil toplum örgütleri?
10. Dönüşüm süreci nasıl gerçekleşti?
11. Bu dönüşüm sürecinde kalan sanayi sektörü baskıya rağmen sizce niye kalıyor? Dönüşen firmalar sizce neden Basın Ekspres'e yatırıp yapıp dönüşüyor? Hangi sektörlerde dönüşüm öne çıkmıştır?
12. Dönüşüm sürecinde kullanılan finansman kaynakları nelerdir?
13. Orta ve uzun vadede Basın Ekspres Bölgesinin nasıl gelişeceğini öngörüyorsunuz?

## EK-2

### Basın Ekspres'te Dönüşen Firmalara Sorulan Sorular

Firma Adı:

Faaliyet Gösterdiği Sektör:

Dönüşümün Gerçekleştiği Yıl:

- 1- Basın Ekspres'te yer seçme nedeniniz / nedenleriniz nelerdir?
- 2- Firmanızın İlk kuruluş yeri Basın Ekspres'mi? Neresi?
- 3- Yatırımınızı neden buraya yaptınız?
- 4- Basın Ekspres'te olmanın avantajı, dezavantajı? Sektör için? Firmanız için?
- 5- Önceki firma ile bağlantınız var mı? Firmanız aynı kişilere mi bağlı? Mülkiyet vs?
- 6- Bölgenin MİA olması sizi nasıl etkiliyor?
- 7- Orta ve uzun vadede burada nasıl yatırımlar planlıyorsunuz?
- 8- Orta ve uzun vadede Basın Ekspres Bölgesinin nasıl gelişeceğini öngörüyorsunuz?

### **EK-3**

#### **Basın Ekspres'te Faaliyet Gösteren Firmalara Sorulan Sorular**

Firma Adı:

Faaliyet Gösterdiği Sektör:

Kurulduğu Yıl:

- 1- Basın Ekspres'te yer seçme nedeniniz / nedenleriniz nelerdir?
- 2- Firmanızın İlk kuruluş yeri Basın Ekspres'mi? Değilse neresi?
- 3- Yatırımınızı neden buraya yaptınız?
- 4- Basın Ekspres'te olmanın avantajı, dezavantajı? Sektör için? Firmanız için?
- 5- Bölgenin Merkezi İş Alanı olması sizi nasıl etkiliyor?
- 6- Sanayi sektörü Basın Ekspres'ten ayrılırken sizin burada kalma sebepleriniz nelerdir?
- 7- Orta ve uzun vadede burada nasıl yatırımlar planlıyorsunuz?
- 8- Orta ve uzun vadede Basın Ekspres Bölgesinin nasıl gelişeceğini öngörüyorsunuz?



## **EK-4**

### **Gayrimenkul Firması'na Sorulan Sorular**

1. Bölge nasıl sanayileşti?
2. Sanayi bölgeden niye ayrıldı?
3. Mia gelişimi nasıl gerçekleşiyor? Hangi yatırımlar/sektörler öne çıkıyor?
4. Basın Ekspres'in Mia alanı ilan edilmesi bölgeyi nasıl etkiledi?
5. Basın Ekspres hangi sektörler için nasıl avantajı ve dezavantajı vardır?
6. Kalan sanayi niye kalıyor? Dönüşen hangi sektöre nasıl karar veriyor?
7. Arazi mülkiyetleri el değişiyor mu? Mülkiyeti aynı kalıp, sektör değişen var mı? Bunlar neden bölgede kalmaya devam ediyor?
8. Arazi fiyatları nasıl değişti?
9. Orta ve uzun vadede Basın Ekspres Bölgesinin nasıl gelişeceğini öngörüyorsunuz? Avantajlı ve dezavantajlı sektörler hangileri olacak? Neden?

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : HİLAL GÖZDE NURTEKİN  
Doğum Yeri ve Tarihi : İstanbul- 16.09.1991  
Medeni Hali : Evli  
E-Mail : hgozdealkan@gmail.com

### EĞİTİM DURUMU

2016-2018 : Yüksek Lisans, İstanbul Arel Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı  
2016- .. : Yüksek Lisans, İstanbul Teknik Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Bölge Anabilim Dalı  
2011-2015 : Lisans, İstanbul Arel Üniversitesi Mimarlık  
2007-2010 : Özel Çınar Koleji  
2005-2007 : Özel Uğur Koleji  
1997-2005 : Ataköy Mimar Sinan İlköğretim Okulu

**YABANCI DİL** : İngilizce

**İŞ TECRÜBESİ** : Küçükçekmece Belediyesi (Stajyer mimar)- 2012  
Tatlısı Mimarlık Ltd. (Stajyer mimar)-2013  
Büyükmim Yapı Denetim Ltd.- 2018- ..