

T.C.  
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI  
MAHALLİ İDARELER VE YERİNDEN YÖNETİM BİLİM DALI

HAVAALANLARI VE KENTLEŞME İLİŞKİSİ, İSTANBUL ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Berrin PAPİLA

Danışman: Prof. Dr. Uğur TEKİN

İSTANBUL, 2014



T.C.  
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI  
MAHALLİ İDARELER VE YERİNDEN YÖNETİM BİLİM DALI

HAVAALANLARI VE KENTLEŞME İLİŞKİSİ, İSTANBUL ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Berrin PAPİLA

Danışman: Prof. Dr. Uğur TEKİN

İSTANBUL, 2014



T.C.  
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

**Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi**

Enstitümüz Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Mahalli İdareler ve Yerinden Yönetim Tezli Yüksek Lisans Programı Y1112.060028 numaralı öğrencisi **Berrin PAPİLA**'nın "HAVAANLARI VE KENTLEŞME İLİŞKİSİ, İSTANBUL ÖRNEĞİ" adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 16.04.2014 tarih ve 2014/08 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından *ay. berrin* ile Tezli Yüksek Lisans tezi olarak *te. kabul* edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi :16/04/2014

1)Tez Danışmanı: Prof. Dr. Uğur TEKİN

2) Jüri Üyesi : Prof. Dr. Ercan EYUBOĞLU

3) Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Ramazan KURTOĞLU

Not: Öğrencinin Tez savunmasında **Başarılı** olması halinde bu form **imzalanacaktır**. Aksi halde geçersizdir.

| İÇİNDEKİLER |  | Sayfa No |
|-------------|--|----------|
| I.          | GİRİŞ  | 1        |
| 1.1         | Temel Kavramlar  | 1        |
| 1.2         | Kentleşmenin Tarihsel Gelişimi                           | 5        |
| 1.3         | Kentleşme Modelleri                                      | 7        |
| 1.4         | Türkiye'de Kentleşme                                     | 8        |
| 2.          | KENTLEŞME VE HAVAYOLU ULAŞIMI İLİŞKİSİ                   | 11       |
| 2.1         | Havaalanı Planlaması Temelleri                           | 12       |
| 2.1.1       | Havaalanlarının Bölgeleri                                | 14       |
| 2.1.2       | Havaalanı İnşaatı Ölçütleri                              | 15       |
| 2.2         | Havaalanlarının Bölgesel, Ülkesel ve Küresel Etkileri    | 17       |
| 2.2.1       | Ekonomik Etkiler   | 17       |
| 2.2.2       | Fiziksel-Çevresel Etkiler                                | 18       |
| 2.2.2.1     | Hava Kirliliği   | 19       |
| 2.2.2.2     | Gürültü Kirliliği  | 20       |
| 2.2.2.3     | Su Kirliliği   | 21       |
| 2.2.2.4     | Doğal Yaşam Üzerindeki Etkiler                           | 22       |
| 2.2.3       | Toplumsal Etkiler  | 24       |
| 2.2.3.1     | Havaalanlarının Yarattığı Kentleşme Kategorileri         | 25       |
| 2.2.3.2     | Havaalanlarının Yarattığı Kentleşmeyi Açıklayan Modeller | 27       |
| 2.2.3.2.1   | Havaalanı Kenti (Airport City)                           | 27       |
| 2.2.3.2.2   | Havaalanı Metropol Kenti (Aerotropolis)                  | 27       |
| 2.2.3.2.3   | Havaalanı Koridoru (Airport Corridor)                    | 29       |
| 2.2.3.2.4   | Havaalanı Bölgesi (Airport Region)                       | 29       |
| 2.2.3.2.5   | Havaalanı Sahası (Airea)                                 | 30       |
| 2.3         | Türk Havacılığının Tarihi                                | 33       |
| 3.          | İSTANBUL'UN KENTLEŞMESİ                                  | 42       |
| 3.1.        | İstanbul'un Coğrafi Konumu                               | 42       |
| 3.2.        | Kuruluşundan Cumhuriyete Kadar İstanbul'un Gelişimi      | 42       |
| 3.3         | Cumhuriyet Döneminde İstanbul                            | 45       |
| 3.4         | İstanbul'un Günümüzdeki Özellikleri                      | 56       |

|   |   |     |
|---|---|-----|
| 3.4.1   | İstanbul'un Turizm Potansiyeli  | 60  |
| 3.4.2   | İstanbul'un Yönetmel Yapısı   | 64  |
| 3.5   | İstanbul'da Ulaşım  | 65  |
| 4. İSTANBUL'DAKİ HAVAALANLARININ KENTLEŞMEYE ETKİLERİ |   | 71  |
| 4.1   | Atatürk Havalimanı'nın İstanbul'un Kentleşmesine Etkileri                         | 71  |
| 4.1.1.  | İstanbul Atatürk Havalimanı'nın Bina ve Tesislerinin Yarattığı Kentleşme          | 71  |
| 4.1.2   | Atatürk Havalimanı'na Komşu Bölgelerde Kentleşme                                  | 80  |
| 4.1.2.1   | Bakırköy İlçesi'ndeki Kentleşme   | 81  |
| 4.1.3   | Atatürk Havalimanı'na Yakın Bölgelerdeki Kentleşme                                | 90  |
| 4.1.3.1   | Bahçelievler İlçesi'ndeki Kentleşme   | 90  |
| 4.1.3.2   | Küçükçekmece İlçesi'ndeki Kentleşme   | 91  |
| 4.1.3.3   | Başakşehir İlçesi'ndeki Kentleşme   | 92  |
| 4.1.3.4   | Bağcılar İlçesi'ndeki Kentleşme   | 97  |
| 4.1.4   | Atatürk Havalimanı'nın 2008-2012 Yılları Arasındaki Kapasite Değerlendirmesi      | 102 |
| 4.2   | Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul'un Kentleşmesine Etkileri                    | 106 |
| 4.2.1   | Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Bina ve Tesislerinin Yarattığı Kentleşme              | 106 |
| 4.2.2   | Sabiha Gökçen Havaalanı'na Komşu Bölgelerdeki Kentleşme                           | 111 |
| 4.2.2.1   | Pendik İlçesi'ndeki Kentleşme   | 111 |
| 4.2.3   | Sabiha Gökçen Havaalanı'na Yakın Bölgelerdeki Kentleşme                           | 119 |
| 4.2.3.1   | Kartal İlçesi'ndeki Kentleşme   | 119 |
| 4.2.3.2   | Tuzla İlçesi'ndeki Kentleşme  | 120 |
| 4.2.4   | Sabiha Gökçen Havaalanı'nın 2008-2012 Yılları Arasındaki Kapasite Değerlendirmesi | 124 |
| 4.3   | İstanbul'daki Havaalanlarının Türk Hava Ulaşımındaki Yeri                         | 129 |

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 4.4   | İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı'nın ÇED Raporu Üzerinden, İstanbul'un Kentleşmesine Etkilerinin Değerlendirilmesi | 132 |
| 4.4.1 | Havalimanı Tesisleri   | 132 |
| 4.4.2 | İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı'nın Çevresel Etkileri   | 137 |
| 4.4.3 | İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı Yakınındaki Kentleşme   | 138 |
| 4.4.4 | İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı'nın Getireceği Kentleşme  | 139 |
|       | 5.SONUÇ  | 141 |
|       | EKLER  |     |
|       | KAYNAKÇA   |     |

## KISALTMALAR

|             |  |
|-------------|--|
| ACI:        | Airports Council International   |
| AFCAC       | Afrika Sivil Havacılık Konferans   |
| AFTN:       | Otomatik mesaj alma-gönderme sistemi,  |
| AWOS:       | Otomatik hava gözlem sistemi   |
| CAT I :     | Category I ( Kategori I )  |
| CAT II :    | Category II ( Kategori II )  |
| DESBAŞ:     | İstanbul Deri ve Endüstri Serbest Bölgesi  |
| DHMI:       | Devlet Hava Meydanları İdaresi   |
| DPT:        | Devlet Planlama Teşkilatı  |
| DTGM        | Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü   |
| dB          | Desibel  |
| ECAC:       | Avrupa Sivil Havacılık Konferansı  |
| EUROCONTROL | Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı   |
| FAA :       | Federal Aviation Administration (ABD Ulusal Havacılık Örgütü)                      |
| Ha          | Hektar   |
| HEAŞ :      | Havaalanları İşletmecilik ve Havacılık Endüstrileri A.Ş                            |
| IATA:       | International Air Transport Association<br>(Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği) |
| İBB:        | İstanbul Büyükşehir Belediyesi   |
| ICAO :      | International Civil Aviation Organization<br>(Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) |
| İETT        | İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri                                     |
| İDTM        | İstanbul Dünya Ticaret Merkezi   |
| ILS :       | Instrument Landing System (Aletli İniş Sistemi)                                    |
| IFR :       | Instrument Flight Rules ( Aletli Uçuş Kuralları )                                  |
| IMC :       | Instrument Meteorological Condition ( Aletli Meteorolojik Şartlar )                |
| İSBl:       | İstanbul Atatürk Havalimanı Serbest Bölgesi  |
| İSTKA       | İstanbul Kalkınma Ajansı   |
| İTEP        | İleri Teknoloji Endüstri Park  |



|         |   |
|---------|---|
| İTO:    | İstanbul Ticaret Odası  |
| PAT :   | Pist, Apron, Taksiyolu  |
| RSOO    | Bölgesel Havacılık Emniyet Gözetim Teşkilatı  |
| SHGM:   | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü   |
| TDK     | Türk Dil Kurumu   |
| THY:    | Türk Hava Yolları   |
| TMAG    | Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu   |
| TOKİ    | Toplu Konut İdaresi   |
| TRACECA | Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaşım Koridoru   |
| TÜİK:   | Türkiye İstatistik Kurumu   |
| VCS:    | Sesli haberleşme sistemi  |
| VFR :   | Visual Flight Rules ( Görerek Uçuş Kuralları )  |
| VMC :   | Visual Meteorological Condition<br>( Görerek Meteorolojik Şartlar )                         |
| VOR :   | Very – High Frequency Omni Directional Range<br>( Çok Yüksek Frekanslı – Çok Yönlü Verici ) |

## **TABLO LİSTESİ**

- Tablo 1: Türkiye'de 2012 Yılı İtibariyle, Tarifeli ve Tarifersiz Seferlere Yük ve Yolcu Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri
- Tablo 2: Türkiye'de, 2012 Yılı İtibariyle Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri
- Tablo 3: Türkiye'de, 2012 Yılı İtibariyle Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri
- Tablo 4: 2012 Yılı Sonu İtibariyle Türkiye'deki Havaalanlarının Yolcu Trafikine Göre Sıralanması
- Tablo 5: İstanbul'a 2000-2011 Yılları Arasında Gelen Yabancı Turist Sayıları
- Tablo 6: 2012 Yılında Geliş Yollarına Göre Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayıları
- Tablo 7: İstanbul'a 2008-2012 Havayolu İle Gelişlerde Tercih Edilen Havaalanları
- Tablo 8: İstanbul'da Günlük Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı
- Tablo 9: Atatürk Havalimanı Ticari Uçak Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 10: Atatürk Havalimanı Tüm Uçak Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 11: Atatürk Havalimanı'nın Türk Hava Kargo Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 12: Atatürk Havalimanı'nın Yolcu Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 13: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Ticari Uçak Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 14: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Tüm Uçak Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 15: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türk Hava Kargo Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 16: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Yolcu Trafik İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 17: İstanbul'daki Havaalanlarının Türk Ticari Uçak Trafik İçindeki Payı (2008-2012)

- Tablo 18: İstanbul'daki Havaalanlarının Tüm Uçak Trafiği İçindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 19: İstanbul'daki Havaalanlarının Türk Hava Kargo Trafiğindeki Payı (2008-2012)
- Tablo 20: İstanbul'daki Havaalanlarının Türk Yolcu Trafiğindeki Payı (2008-2012)

## HARİTALAR

Harita 1: İstanbul'un Kentsel Gelişimi Haritası

Harita 2: İstanbul'da Büyük Ölçekli Projeler Haritası

Harita 3: İstanbul'un İdari Sınır Haritası

Harita 4: Atatürk Havalimanı civarındaki kentleşme haritası

Harita 5: Atatürk Havalimanı'nın İstanbul'un Kentleşmesine Etki Haritası

Harita 6: Sabiha Gökçen Havaalanı civarındaki kentleşme haritası

Harita 7: İstanbul'daki mevcut havaalanları ve 3. Havaalanı Projesi haritası

## **RESİMLER**

Resim 1: Atatürk Havalimanı'nın hava fotoğrafı

Resim 2: Atatürk Havalimanı'nın pistleri

Resim 3: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın hava fotoğrafı

Resim 4: İstanbul'daki mevcut havaalanları ve 3. Havaalanının yerini gösteren hava fotoğrafı

## I. GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı, havaalanlarının, kentleşme üzerindeki etkilerini, İstanbul örneği üzerinden incelemektir.

Bu çalışmanın kapsamı, İstanbul'da mevcut iki havaalanı, Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı ile yapılması planlanan üçüncü havaalanının, İstanbul'un kentleşmesine etkileridir.

Bu çalışmanın yöntemi belirlenirken, öncelikle, havaalanlarının kentleşme üzerine yaptığı etkileri inceleyen kaynaklardan edinilen bilgiler derlenmiştir. Havaalanlarının bölgesel, ülkesel ve küresel etkileri sınıflandırılmış, havaalanlarının kentleşme üzerine yaptığı etkiler belirlenmiştir. Havaalanlarının yarattığı kentleşmeyi kategorize eden Weisbrod ve diğerlerinin, 1993 tarihli çalışması üzerinde durulmuştur. Havaalanlarının yarattığı kentleşme üzerine modeller üreten teoriler, Havaalanı Kenti, Havaalanı Metropol Kenti, Havaalanı Koridoru, Havaalanı Bölgesi ve Havaalanı Sahası teorileri incelenmiştir.

Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul'un kentsel gelişimine etkileri, havaalanlarının kendi yapılarından başlayarak, merkezden çevreye doğru yayılan bir alan üzerinde araştırılmıştır.

Bu çalışmanın başlangıcında temel kavramlar olan "kent, kentleşme ulaşım, ulaştırma, havaalanı, havalimanı, havayolu ulaşımı" kavramları açıklanacak ve bu kavramlar arasındaki ilişkilere değinilecektir.

### 1.1. Temel Kavramlar

**Kent**, "ikamet ve üretim amacıyla birbirlerine yakın yerleşen kalabalık insan toplanması" olarak tanımlanabilir. (Davis 1973:1, Thorns, 2004:13)

**Kentleşme**, en basit tanımıyla, “kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasıdır”. (Keleş, 1976:31). Kentsel nüfusun artışı, doğal artış ve göçlerle gerçekleşmektedir. Bu nüfus değişikliği toplumsal-ekonomik değişim süreçleri içerisinde ortaya çıkmaktadır. Ekonomik açıdan kentleşme, kentsel ekonominin, kırsal alanlara doğru yayılması ve kentsel endüstri ile yeniden birleşmesidir.

Kentleşmenin yansımaları aşağıdaki gibidir:

- Toplam nüfus içinde, kentsel nüfusun oranındaki artış
- Tarımsal nüfusun, tarımsal olmayan nüfusa dönüşümü,
- Kent ölçeklerinin genişlemesi
- Kırsal alanlarda yeni kentlerin oluşumu
- Kentsel ekonomi ve hayat tarzının yaygınlaşması (Lu Huapu, 2002; Kılınç, 2004:419)

**Ulaşım** sözcüğü TDK Türkçe Sözlük'te, “ulaşma işi; köyler şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş” olarak tanımlanmıştır.

**Ulaştırma** sözcüğü, TDK Türkçe Sözlük'te, “insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü” olarak tanımlanmıştır.

**Hava yolu ulaşımı** “yolcuların ve eşyaların, emniyetli, hızlı, konforlu, elverişli ve çevreyle uyumlu olarak taşınmasını sağlamak amacıyla ulaşımın herhangi bir türü için planlama, fonksiyonel tasarım (projelendirme), araçların ve tesislerin işletilmesi konularında teknoloji ve bilimin prensiplerinin uygulanması” olarak tanımlanmaktadır. (Tunç 2003:1)

**Havaalanı** sözcüğü, TDK Türkçe sözlükte, “içerisindeki bina, tesis ve donatımlar dâhil uçakların iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaparken kullanabilmeleri amacıyla belirlenmiş, ülke içindeki uçuşların yapıldığı saha” olarak tanımlanmıştır. Hava limanı sözcüğünün karşılığı olarak, “uluslararası

veya şehirlerarası hava yolu ulaşımı için gerekli teknik ve ticari kuruluşların bütünü.” “Bu altyapının yerleştirilmesini, işletilmesini ve geliştirilmesini sağlayan kuruluş” tanımları yer almaktadır.

Türkiye’de, Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından işletilen, sivil hava trafiğine açık havaalanlarından iç ve dış hava trafiğine açık meydanlar “**havalimanı**”, iç hat ve tarifersiz dış hat ile yalnızca iç hat seferlerine açık meydanlar ise, “**havaalanı**” olarak adlandırılmaktadır. (Yılmaz, 2007:4).

Havaalanlarının ortaya çıkışı, havacılığın tarihi ile bağlantılıdır. 20. Yüzyılın başında, uçakların üretilmesi ve hava ulaşımında kullanılmaya başlanmasıyla paralel olarak havaalanları planlanmış ve hizmete konmuştur.

Ulaştırma ile kentleşme arasında doğrudan bir ilişki vardır. “Kentsel mekândaki gelişme deseni ve kent formu, ulaşım taleplerini, erişebilirliği ve hareketlilik düzeyini belirleyen başlıca etkenler olarak ulaşım sistemini ve ulaşım türü seçimini şekillendirmekte, ulaşım sisteminin mekânsal ve teknolojik özellikleri ise kentsel gelişmenin büyüklüğünde, yönünde ve formunda belirleyici olmaktadır.”(Kentleşme Şurası, 2009:8)

Gelişmiş bir ekonomi için, gelişmiş bir ulaştırma sistemi gereklidir. Ekonomik işletmelerin kuruluş yeri seçilirken, pazara, hammaddeye, enerji kaynaklarına, yarı işlenmiş mamullere yakınlığın yanı sıra, ulaşım olanakları da dikkate alınmaktadır. Sağlık, eğitim, iş merkezleri ve diğer gereksinim noktalarına ulaşamadığı durumlarda yaşam kalitesi düşmekte, kaynaklara ve pazarlara ulaşamadığı durumlardaysa, büyüme zarar görmektedir. İyi planlanmayan ulaştırma stratejileri ve programları, çevreye zarar vermekte, kullanıcıların gereksinimlerine çare olamamakta, düşük gelir gruplarında büyük sorunlara yol açmakta, kamu finansmanının verimliliğini olumsuz etkilemektedir. (TÜSİAD, 2007:35)



Küreselleşme, coğrafi olarak aynı pazarı paylaşmayan ülkeleri bile birbirleriyle rekabet etmek zorunda bırakmıştır. Bu rekabet ortamında başarılı olmak için, ulaştırma olanakları verimli kullanılmalıdır. Gelişmiş bir ulaşım altyapısı ve modern ulaştırma ekipmanlarıyla, yüklerin daha hızlı, ucuz ve emniyetli taşınması mümkün olmaktadır.

Ulaştırma sistemleri, yerel (kırsal-kentsel), ulusal ve uluslararası kademeleri içermektedir. Ulaşım sistemlerinin bu kademeleri, birbirleriyle bağlantılı ve uluslararası sisteme entegre bir ağ oluşturmaktadır.

Kentsel ulaşım sistemleri, kentsel teknik altyapı sistemlerinin bir parçasıdır. Kentsel teknik altyapı sistemlerinin değerlendirilmesi ve planlaması yapılırken; kent gelişimi, kent planları, kent ekonomisi, kentsel çevrenin korunması, kent sağlığı, yaşanabilirlik ve kentsel hizmet olarak nitelikli altyapı hizmetlerinin kentlilere adil biçimde ulaştırılması gibi ilkelerin yanı sıra, ülkedeki nüfusun kentsel ve kırsal alandaki dağılımı, nüfus yoğunlukları, nüfusun kırsal ve kentsel hareketliliği, yerli-yabancı turizm hareketliliği gibi çok çeşitli alanlar da dikkate alınmakta, böylece, hem teknik hem de sosyal boyutlara sahip disiplinler arası bir alan oluşmaktadır.

Altyapı sistemlerinin planlanmasında, kent planlarında önerilen gelişme yönleri, büyüklükleri ve yoğunlukları belirleyici, yönlendirici, kimi zaman kısıtlayıcı girdiler olarak planlama çalışmalarının temelini oluşturmaktadır. (Kentleşme Şurası, 2009:8)

Kentsel gelişim ve ulaşım, birbirlerini karşılıklı olarak etkilemektedir. Kentsel ulaşım temelde kentteki farklı arazi kullanım türleri arasındaki etkileşimin sonucudur ve arazi kullanım türlerinin mekânda yer seçimi, birbirine uzaklığı, kent merkeziyle ilişkili olarak konumu gibi unsurlar kentte yaratılan yolculuk istemlerini, mesafelerini ve tercih edilen ulaşım türünü belirlemektedir. (Kentleşme Şurası, 2009: 24)

Türkiye'de, liman, havaalanı gibi büyük ölçekli ulaştırma yatırımları kamu tarafından gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma araçları ise, kamu ya da özel sektöre ait olmaktadır.

## 1.2 Kentleşmenin Tarihsel Gelişimi

Kentleşmenin tarihçesi, sanayileşme öncesi kent, sanayi kenti ve metropoliten kent olmak üzere üç aşamada incelenmektedir.

Kentlerin ortaya çıkışı, M.Ö.7000'li yıllarda, Çatalhöyük ile başlar. Toprağa yerleşim ve tarım uygarlığının başladığı Mezopotamya ve Mısır'da yaygınlaşır. Antik Yunan ticaret toplumunda liman şehirleri ortaya çıkar. Roma'da, kentler, imparatorluğun yönetildiği Roma ve İstanbul gibi siyasi merkezlere dönüşür. İslam toplumlarında, kentler, ticari, siyasi ve kültürel merkezlerdir. Ortaçağ Avrupa'sında, surlarla çevrili kaleler, kentlerin merkezlerini oluşturur. Rönesans'ta, İtalyan şehirlerinde Burjuva (tüccar) sınıfının yükselişi, kentlerin kapitalizmin temellerinin atıldığı merkezler haline getirir.

Kentleşmenin hızlandığı dönem, 18. Yüzyıl Avrupa'sıdır. Bu yüzyılda, bilimsel gelişmelerin, sanayi devrimine altyapı sağlamasıyla, üretimin makineleşmesi başlamıştır. İngiltere'de başlayan ve Fransa ve Almanya'ya yayılan sanayi devrimi sırasında, tüm sanayi dalları, eski kentlerin dışında, enerji kaynakları, ulaşım araçları, hammadde kaynakları, insan gücü arzının ucuz ve kolay olduğu yerlere yerleştiler. 19. Yüzyılda, sanayi şehirleri, sanayi üretimine ve sermayeye bağlı servet oluşturmaya dayalı yeni ekonomik sistemin merkezleri haline geldi. Köylerdeki tarım işçileri, daha iyi bir hayata ulaşabilmek için, fabrika işçilerine dönüştüler. Bu işçilerin barınabilmesi için, fabrikaların etraflarında işçi kentleri kuruldu.

20. yüzyılda, bu gelişme, sanayinin gelişimine ve küreselleşmesine paralel olarak dünya üzerine yayıldı. Sanayi devriminin başladığı ve geliştiği

Kuzey Avrupa ve Amerikan şehirlerinde, metropoliten kentler, buldukları ülkelerin, ekonomik, kültürel ve siyasi merkezleri haline geldiler.

Metropoliten kentler, “nüfusu bir milyonu aşan kentler” olarak tanımlanmaktadır. Metropoliten kentlerin merkezlerini saran, banliyö uzaklığındaki yerleşmeler, hızlı bir gelişme sürecine girmiş, çevredeki yerleşimlerin kentleşme hızı, merkezin kentleşme hızına yaklaşmış ve onu geçmişse, merkez kent (metropol) ile çevresindeki bütüne, “metropoliten bölge” adı verilmektedir (Keleş, 1976:48). “Bugünün metropollerini karar, düşünce, bilgi üreten merkezlerdir. Coğrafi konumun getirdiği aktarma noktası olmasının yanı sıra, metropolleşmenin getirdiği kontrol ve koordinasyon ve yönetim merkezleridir.” (Keskin-Diren, 1994:225)

20. yüzyılda, metropol kentlerin büyüme ve gelişme şekilleri, farklı kalıplar içerisinde gerçekleşmiştir. Kentlerin kontrollü bir şekilde büyüdüğü sanayileşmiş ülkelerde, kent merkezlerinin oturma ve sanayi yerleşmeleri için çekici olmaktan çıkmasıyla, banliyöleşme hareketi başlamıştır. Elektriğin, hızlı ulaşım araçlarının, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, merkezden kaçış hareketinde etkili olmuştur. Üst gelir grubunun, kent merkezlerinin gürültüsü ve kirliliğinden kaçarak, daha temiz, sağlıklı bir çevrede, yeni evlerde yaşama isteği, banliyölerde yeni kentleri getirmiştir.

Aşırı büyüyen metropollerdeki gelişmeyi kontrol etmek için, yeni küçük şehirler kurma anlayışı, İngiltere’de başlamıştır. 1903’te Bahçe Şehir (Garden City) kavramı ile doğal alanlarda küçük kentler kurulma hareketi başlamıştır. Bu hareket, II. Dünya savaşı sonrası nüfusu 10 milyona ulaşan Londra’da yeniden gündeme gelmiştir. Londra’da yoğunlaşan nüfusu ve sanayi ülkeye yaymak için, kentin çevresine, nüfusu 100.000’i geçmeyecek, kendine yeterli küçük kentler kurulmuştur. Bu kentlerde, kırsal alanların yeşilliği, temizliği ile kentlerin sosyoekonomik güçleri birleştirilmek istenmiştir.

20. yüzyılda sanayileşmeye başlayan ülkelerdeyse, şehrin dış mahalleleri, göçle gelen nüfusun, barınma sorunlarını, gecekondu gibi kendilerine has yöntemlerle çözdükleri, düzensiz kentleşme mekânları olmuştur. Aynı zamanda, bu ülkelerde bir kentin, ülkenin diğer kentlerinin zararına olacak şekilde, sanayi merkezi olarak aşırı büyümesi ve ülkelerin en önemli kentleri haline gelmeleri söz konusudur. İstanbul, böyle bir gelişimin örneğidir.

### 1.3 Kentleşme Modelleri

Kentlerin içinde ve çevresinde, plansız bir biçimde türeyen ve genellikle kendine yeterli özelliği bulunmayan, ekonomik ve toplumsal gereksinimleri bakımından bağlı buldukları ana kente dayanan topluluklara “uydu kentler” adı verilmektedir. Bazen, “yatakhane kent” adı da verilen uydu kentlerde yaşayanlar, gündüzleri çalışmak ve alışveriş için kent merkezine gitmekte, akşamları uydu kente dönmektedirler. Kent merkezi ve uydu kentler arasındaki ulaşım, toplu taşıma ve özel araçlarla sağlanmaktadır. (Keleş:1976:52).

Kentlerin nasıl biçimlendiğine dair dört adet model bulunmaktadır. Bu modeller

1. Eş Merkezli Bölge Modeli: Burgess tarafından 1926’da ortaya atılan bu model, iç içe geçmiş beş daireden oluşmaktadır. Merkezde, işyerleri bulunur. Merkezi çevreleyen çok kullanımlı geçiş bölgesinde, sanayi alanları ve yoksul konutlarının oluşturduğu varoşların yer aldığı kuşak bulunur. Üçüncü kuşakta işçi sınıfının konutları bulunur, dördüncü kuşakta orta sınıf için daha yeni ve büyük konutlar yer alır. En dış kuşakta, üst sınıfın konutlarının yer aldığı banliyöler ve şehrin büyüme alanı vardır. Kent büyüdükçe yeni kuşaklar eklenir, eski kuşaklar işlev değiştirir.

2. Sektör (Bölümlenme) Modeli: Bu model, eş merkezli kent modeliyle başlayan, zaman içerisinde, aynı toplumsal sınıfların ve arazi kullanımının geometrik bölüntülenmelerle bir araya gelmesinden oluşan modeldir. Şehrin merkezinde, işyerleri yer alır. Kentin gelişimi ulaşım hatlarıyla merkezden dışarıya doğru uzayan ışınlar üzerinde gerçekleşir.
3. Çok Merkezli Arazi Kullanımı: Bu modelde, kentsel gelişim, tek iş merkezi etrafında değil, birden çok merkez etrafında gerçekleşmektedir. Merkezler birbirleriyle gevşek bir bağ kurmuşlardır. Aynı bölgede, sanayi, alışveriş merkezi ve konutlar bulunabilir. Yeni yoğun kentleşme alanları, aynı zaman diliminde, sanayi çevresinde ya da kente yaklaşım yolları üzerinde kurulabilir.
4. Çevresel (Şehirsal Alan) Modeli: 20. Yüzyılda, otomobilin gelişmesi ve yaygınlaşması, bu modeli ortaya çıkarmıştır. Çok merkezli model içerisinde çıkan bu model, işyerleri ve konutların şehrin dışında, yeni ve yaşam standartları yüksek binalardan ve yeşil alanlardan oluşan bölgelerin gelişimine dayalıdır.

#### **1.4 Türkiye’de Kentleşme**

Türkiye’de kentleşme, ülkenin kapitalistleşme sürecine paralel olarak nitelik değiştirmektedir. (Tekeli, 2010:88)

Türkiye’de Cumhuriyet döneminde 1927 yılında yapılan ilk nüfus sayımına göre, 13.648.270 kişilik ülke nüfusunun %75,78’i, kırsal alanlarda, %24,22’si kentlerde yaşamaktaydı.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Anadolu’da Zonguldak, Kayseri, Nazilli, Karabük gibi yeni sanayi merkezleri oluşturularak kentsel büyüme öngörülmüştür. 1950’de bu politikadan vazgeçilmiş ve İstanbul, Ankara ve

İzmir gibi büyük kentlerin öncülüğünde sanayileşme ve kentleşme stratejisine geçilmiştir. Bu durumun bir sonucu olarak, İstanbul'un nüfusu, 1955 yılında 1 milyonu aşmıştır. (Demir, K- Çabuk, S, 2010:211)

İkinci Dünya Savaşı'ndan 1980'li yıllara kadar geçen sürede, Türkiye kentleri, yüksek yoğunluklu, yağ lekeli biçiminde büyüyen, çevresi gecekondu halkalarıyla sarılmış, kamu hizmetleri açısından yetersiz, yeşil alanları bulunmayan bir yapıda gelişmişlerdir. Arsa spekülasyonu içerisinde, piyasa mekanizmasıyla el değiştiren kentsel topraklar, hızla artan kentli nüfus ile değerli bir kaynağa dönüşmekte, toprak sahibinin hiçbir katkısı olmadan, bir taraftan kentin büyümesi, diğer taraftan kentsel altyapının sağlanmasıyla doğmaktaydı. (Tekeli, 2010:88).

Bu tür kentleşme sürerken, büyük kapital ile küçük kapital arasında işbölümü yaşanmıştır. Büyük girişimcilik dış ticaret, sanayi, büyük müteahhitlik gibi alanlara yönelirken, küçük girişimciler, kentsel alanda, yap satçılık, kent içi taşımacılık gibi alanlara yöneldi. Yap satçılık, kentteki küçük toprak sahipleriyle oluşan rantı paylaşırken sermaye birikimi sağladı. (Tekeli,2010:89).

Türkiye'nin 1980 sonrası liberal ekonomiye geçişi, kentsel ekonominin rantının küçük girişimcilere bırakılmayıp, büyük girişimcilerin de pay alma isteğini getirdi. Bu tarihten sonra, kentlerin yüksek yoğunluklu yapılarını parçalayacak, desentralize edecek süreçler gelişti. Bunlar, kent içi taşımada özel arabaların payının artması, kamu ve özel sektörde, büyük kuruluşların çalışanlarına servis sağlaması, konut arzının, yapsatçılıktan toplu konut biçimindeki arza geçişi, sanayi yer seçiminde küçük sanayi siteleri ve organize sanayi bölgelerinin paylarının artışı, kamu hizmeti veren kuruluşların kampüsler oluşturarak kentten kopuşu sayılabilir.

İstanbul gibi büyük kentlerde, altyapı yatırımlarının artışı, büyük müteahhitleri kentsel altyapı projelerine çekmiştir.

2010 yılındaki nüfus sayımına göre, 72.561.312 kişilik ülke nüfusunun kırsal alanlarda yaşayan oranı %24,5'e gerilerken, kentlerde yaşayanların oranı %75,5'e ulaşmıştır.

Türkiye'deki hızlı kentleşmeyi eleştiren Tekeli, kentleşmenin üç temel değişkeninin olduğunu ifade etmektedir. Bunlardan birincisi, popülist politikalar ve kentsel kayırmacılık (parton-client ilişkisi), ikincisi, kentsel alanda rant ekonomisi, üçüncüsü, kentli yurttaşın (citizen) oluşamayışıdır. (Tekeli, 2010:98).

Kentsel kayırmacılık, siyasal gücü elinde tutanların, denetledikleri kaynakları kendi yandaşlarına kişisel çıkar sağlayacak şekilde çarpıtarak dağıtmasıdır. Kent ekonomisinde doğan rantlar iki grupta incelenmektedir. Birincisi, kent topraklarının arsaya dönüştürülmesi ve verilen imar haklarıyla oluşan rantlardır. İkincisi, kentlerdeki değişik hizmet alanlarında çoğunlukla giriş engelleri yaratılarak oluşturulan rantlardır.

Kentli yurttaşın olmayışı, kırsal alanlardan kentlere göç edenlerin, buldukları kente değil, geldikleri yerlere bağlı bir hemşehrilik bilincini geliştirerek, patron-client(müşteri) ağını üretmelerini, kendi kültürlerini, kentlilerin kültürüne baskın hale getirmeleri şeklinde açıklanmaktadır.

## 2. KENTLEŞME VE HAVAYOLU ULAŞIMI İLİŞKİSİ

Ulaştırma sistemlerinin gelişimi, kentsel gelişime yol açmaktadır. Havayolu ulaşım sistemleri, buldukları bölge ve ülke üzerinde önemli etkiler yapmaktadır.

Kentleşme ve ulaştırma ilişkisi, ilk kentlerin, nehir kenarları, suyolları ve limanlar çevresinde kurulmasıyla başlamıştır. Bu ilişkinin ikinci aşaması, Avrupa'da sanayi devriminden sonra, 18. ve 19. Yüzyıllarda, demiryollarının, yeni alanları yerleşime açmasıyla gerçekleşmiş, 20. Yüzyılda otoyollar aynı etkiyi yapmışlardır. 21. Yüzyılda ise, büyük havaalanları, ticari etkinlikleri mekânsal olarak yoğunlaştırarak, havaalanı kentlerini oluşturmaktadır. Havaalanları, metropoliten kentlerin önemli ulaştırma merkezleridir.

Havayolu ulaşımı, 20. Yüzyılda, Batı'da ortaya çıkmış ve dünyaya yayılmıştır.

Türk hava yolu ulaşım hizmetleri, 20. Yüzyılın ilk yarısında, Batı'yı izleyerek gelişmiş, ancak, Türkiye'nin 1990'dan sonra girdiği büyük ekonomik gelişim süreci, bu alandaki talebi büyük bir hızla arttırmıştır.

Türkiye, geçmişten beri Asya ve Avrupa arasında bir köprü görevi görmüş, günümüzde, Asya'dan Avrupa'ya yapılan ticaretin artması ve zengin doğal kaynaklara sahip Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının Avrupa'ya aktarılması için oluşturulan enerji koridorlarının geçiş noktası olarak bu konum daha çok önem kazanmıştır.

Türkiye'de artan hava ulaşımına talep, özellikle, ülkenin ekonomik, kültürel ve ticari merkezi olan İstanbul üzerinde gerçekleşmiştir. İstanbul'daki hava ulaşım altyapısı, 1990 sonrası bu talebi karşılayacak şekilde değişmiştir. Öncelikle, Atatürk Havalimanı'nın havaalanı terminal binaları, daha büyük bir kapasiteye karşılık verecek şekilde yeniden tasarlanmış ve



hizmete sunulmuştur. Bu değişimi tamamlayan diğer önemli gelişme de şehrin Anadolu yakasında ikinci havaalanının, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, 2001 yılında inşa edilmesidir. İstanbul'un, Türk hava taşımacılığının merkezi olması ve 2000'li yıllarda hızla artan yolcu sayısını karşılamak için, mevcut iki havaalanının yoğun kullanımı ve Atatürk Havalimanı'nın kapasite sınırlarına dayanacak şekilde hizmet vermesinin sonucu olarak, İstanbul'a 3. Havaalanının ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacın ortaya çıkışında, İstanbul'da mevcut iki havaalanının ulaşım koşullarındaki olumsuzluklar da etkili olmuştur. Bu olumsuzluklar, Atatürk Havalimanı için, "kargo tesislerinin yetersizliği, havalimanına ana ulaşım sisteminin karayoluyla olması, metro sisteminin erişim bakımından yetersizliği, denizyoluyla entegrasyonun zayıflığı", olarak belirtilmektedir. Sabiha Gökçen Havaalanı için, "İstanbul'un ikinci havaalanı olmasına rağmen, tercih edilme düzeyi ve kapasite kullanımının düşüklüğü, ana ulaşım sisteminin karayoluna bağımlı olup, raylı sistemin olmayışı, denizyolu bağlantısının ise çok güç olması" şeklinde ifade edilmiştir. (İBB, 2009:303)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2009 tarihli, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ve Raporu'nda, İstanbul'un 3. Havalimanı için rezerv alanı olarak, Silivri-Gazitepe köyü civarı seçilmiştir. Bölge bütününde, güneyden deniz ulaşımının desteklenmesi ve geliştirilmesi, havaalanının diğer ulaşım sistemleriyle bütünleştirilmesi ve İstanbul'un Batıya doğru gelişme ekseninde Silivri'nin seçilmesi öngörülmüştür. Bununla birlikte, İstanbul'un 3. Havalimanı yeri olarak, Arnavutköy ve Eyüp ilçeleri arasındaki bölge seçilmiştir.

İstanbul'u dünya hava taşımacılığında önemli bir merkez konumuna getirecek bir bağlantı (hub) havaalanı olarak planlanan 3. Havaalanının ihalesi 2013 yılında gerçekleşmiştir.

## 2.1 Havaalanı Planlaması Temelleri

Havaalanı planlamasının günümüzdeki temel ilkesi, planlanacak havaalanının bir bölgenin ihtiyaçlarını karşılarken, o bölgenin, ülkenin ve dünya havacılık sistemi ile bütünleşmesini sağlamaktır. Bu bütünleşme içerisinde, havaalanı türü belirlenir.

Havaalanı türleri:

- a)- Uluslararası çıkış kapısı (hub)
- b)- Aynı kıta içerisinde, uluslararası çıkış kapısı
- c)- Bölgesel transfer merkezi
- d)- Bölgesel son varış yeri
- e)- Uzmanlaşmış hava kargosu dağıtım merkezi
- f)- Tek gecelik kargo dağıtım merkezi olabilir. (Weisbrod ve diğerleri, 1993)

Havaalanının türüne göre, bina tipleri, incek uçakların kapasite ve türü, yolcu sayısı, kargo ve postanın hacmi belirlenmeye çalışılır. Havaalanının bulunduğu alanın çevre koşullarına, güvenliğine, ekonomisine etkileri dikkate alınır. Ekonomik fizibilitenin yanı sıra, finans fizibilitesi analizi yapılır.

Havaalanı planlamasının temel elemanları aşağıdaki gibidir:

**Koordinasyon:** Havaalanı planlaması, vatandaşlar, örgütler, havaalanı kullanıcıları, şehir ve bölge plancıları ve çevre koruma örgütlerinin koordinasyonu ile gerçekleştirilir.

**İçerik:** Havaalanı planının içeriği, havaalanının türüne göre, detay ve spesifik ihtiyaçlara dayalı olarak farklılık gösterir. Havaalanı planlamasının içeriği, aşağıda belirtilen elemanlara göre belirlenir:

a)- Envanter Çalışması: Planın hazırlanmasının temel adımı, mevcut havaalanları tesislerinin, ilgili havacılık sorunlarının ve alanın planlama çalışmalarının verilerinin toplanmasıdır. Yerel ve ulusal ulaşım birimlerinden ilgili veri elde edilir.

b)- Tahminler: Havaalanı planlaması, tahminler üzerinde geliştirilir. Havaalanı tesislerinin talep, performans ve işlemlerine dayalı etkinlik tahminleri, kısa, orta ve uzun vadeli olarak yapılır.

c)- Kapasite ve Gecikme (Rötar) Tahminleri: Havaalanı tesislerinin, yolların kapasitesinin belirlenmesi ve gecikmelerin (rötarların) minimuma indirilmesi hedeflenir.

d)- Tesislerin Gereklilikleri: Havaalanı tesislerinin genel yerleşimi ve pistlerin, taksi yollarının, apronların, terminallerin, kargo ve hizmet tesislerinin gereksinimleri, kapasite ve talep analizi üzerine kurulur.

e)- Değerlendirme Kriteri: Planlama sürecinde, operasyonel yararlılık, kapasite potansiyeli, geliştirme maliyetleri, çevresel sonuçlar, sosyo-ekonomik faktörler üzerine farklı gelişme alternatifleri üretilmelidir. (Horonjeff-McKelvey 1994:186-192)

### 2.1.1. Havaalanlarının Bölgeleri

Büyük bir havaalanının iki temel bölgesi vardır:

a)- **Hava Bölgesi:** Terminal yaklaşım hava sahası, pist, taksi yolu ve farklı amaçlardaki apronlardan oluşmaktadır. Bu kısmın temel işlevleri, uçağın havaalanına yaklaşımı, piste iniş ve kalkışı, taksi yolu ile yerde hareket ederek aprona ya da piste ulaşımı, apronda yolcuların ve yüklerin boşaltılması ya da yüklenmesi ve uçağın apronda park etmesini sağlamaktır.

**b)- Yer Bölgesi:** Yolcu, bagaj veya kargo işlemlerinin yapıldığı yolcu terminali ya da kargo terminali, otopark, iç ulaşım yolları, havaalanına ulaşım yollarını içermektedir. Bu sistem içerisinde, hava ve kara ulaşım araçlarının özellikleri, planlamada büyük etki sahibidir. Yolcu ve kargo taşımacılığının yalnızca havada kalma süresi değil, kapıdan kapıya ulaşım süresi dikkate alınmaktadır. Bu nedenle havaalanı trafiğinin yerel trafik ağıyla bütünleştirilmesi gerekmektedir. Havaalanı işlemlerinin metropoliten yaşamla birleştirilmesi karmaşık bir süreçtir.

### 2.1.2 Havaalanı İnşaatı Ölçütleri:

Havaalanı inşaatının en önemli ölçütleri, içeriğe (havaalanı tipine) bağlı yer seçimi ve ebatlardır.

Havaalanı yer seçimini etkileyen faktörler aşağıdaki gibidir:

1. **Seçilecek yerin etrafındaki gelişim:** Seçilecek yerin etrafında mevcut yerleşimin, kırsal ya da kentsel oluşu çok önemlidir ve planlamada etkilidir.
2. **Atmosfer ve Meteorolojik Koşullar:** Sisli arazilerde görüş mesafesi düştüğü için tercih edilmez. Endüstriyel alanlardaki duman da görüş mesafesini düşürür. Arazinin rüzgâr yönü ve şiddeti, maksimum ısı, karlı gün sayısı gibi meteorolojik koşullar dikkate alınır.
3. **Yer ulaşımına yakınlık:** İnsan ya da kargonun çıkış noktasından varış noktasına ulaşımının süresi planlama sırasında hesaplara katılır. Metropoliten alanlardaki trafik yoğunluğu, genellikle hava trafiğinin yoğun olduğu saatlerle aynıdır. Metropoliten alanların havaalanlarına metro, tren ve karayolları ulaşımına yakınlığı ve uygunluğu dikkate alınır. Aynı zamanda, otomobil park yerleri hesaba katılır.
4. **Araziye yayılmaya (genişlemeye) uygunluk:** Havaalanı işletmeye açıldıktan sonra, hava araçları ve trafik arttığında, ulaşım yolları ve binaların kapasitesinin artırılması gerekecektir. Civardaki arazinin bu gelişime uygunluğu dikkate alınır.

5. **Bölgede başka havaalanlarının varlığı ve arazideki hava sahasının uygunluğu:** Havaalanlarının başka bir havaalanından kalkan ya da inen uçakların manevra alanlarını engellemeyecek uzaklıklara konumlandırılması gerekmektedir. Havaalanları arasındaki minimum uzaklık tamamen hava trafik hacmi ve türüne ve hava kirliliğinin getirdiği kötü görüş koşullarına dayalıdır.
6. **Cevresel engeller:** Havaalanlarının inşaatına engel oluşturacak çevresel engeller dikkate alınır.
7. **İnşaatın maliyeti:** İnşaat malzemelerinin yakın bölgelerden sağlanabilirliği, zeminin sulak arazi ya da kuru arazi olması, maliyeti etkiler.
8. **Kamu hizmetlerinin uygunluğu:** Büyük bir havaalanı büyük miktarlarda su, doğal gaz, petrol, elektrik enerjisi, uçak yakıtı ve kanalizasyon sistemine ihtiyaç duyar. Bazı büyük havaalanları, kesinti sırasında hizmetlerinin aksamaması için kendi elektriğini üreten sistemlere sahiptir.
9. **Hava ulaşımına tahmini talep:** Havaalanının hizmete gireceği bölge ve ülkenin hava ulaşım özellikleri ve bu durumun gelecekteki değişim tahminleri dikkate alınır.
10. **Ekonomik ve Finansal Fizibilite:** Havaalanı inşaatının ekonomik ve finansal fizibilitesinin olduğunun ve havaalanı planının, sermaye yatırımı, yönetim, operasyon ve bakım konusundaki yıllık masrafları karşılayacak olanakları içerdiği açıkça belirtilmelidir
11. **Devam Eden Planlama Süreci:** Hava taşımacılığının değişken koşulları içersindeki ihtiyaçlarının planlaması, devam eden bir süreçtir. Havacılığa olan talebin, bölgenin politikalarının, yeni teknolojilerin, finansal sınırlamaların ve diğer faktörlerin değişimi, havaalanı tesislerinin yenilenmesini gerektirebilir. (Horonjeff-McKelvey 1994:193-211)

Havaalanlarının ebatlarının seçiminde havaalanının hizmet edeceği "içerik", belirleyici olmaktadır. Havaalanlarının hizmet edeceği bölgesel, ülkesel ve küresel içeriğe göre boyutlar değişmektedir.

Havaalanı binalarının tasarımında, FAA ve ICAO'nun belirlediği iki farklı standart mevcuttur. Türkiye'nin, ICAO üyesi olması nedeniyle, ülkede yapılan havaalanı binalarının tasarımlarında, ICAO kriterleri temel alınmaktadır.

## **2.2 Havaalanlarının Bölgesel, Ülkesel ve Küresel Etkileri**

Havaalanları, inşa edildikleri bölge, ülke ve dünya üzerinde önemli etkileri vardır. Bu etkiler, aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

### **2.2.1 Ekonomik Etkiler**

a)- Doğrudan Etkiler: Bir havaalanı, bulunduğu bölge ve ülkenin istihdam ve gelir düzeyine etki yapmaktadır.

b)- Dolaylı Etkiler: Bir havaalanı, bulunduğu bölge ve ülkenin, mal ve hizmet tedarik zincirleri üzerinde, istihdam ve gelir düzeyi açısından etki yapmaktadır.

c)- Teşvik Edici Etkiler: Bir havaalanında istihdam edilenlerin sağladıkları gelirlerden, yaptıkları harcamalar, bölge ve ülkedeki istihdam ve gelir düzeylerine etki yapmaktadır.

d)- Hızlandırıcı Etkiler: Bir havaalanının daha geniş ekonomik etkisi, bulunduğu bölge ve ülkenin iş dünyasının üretkenliğini arttırmak, yatırımlara ve turizme altyapı sağlayarak ekonomik etkinlikleri çekmek olarak açıklanmaktadır. (ACI Europe, 2004: 5)

Küresel ekonomi, insanların, malların ve hizmetlerin dünya üzerinde hızlı dolaşımını gerektirmektedir. Havayolu taşımacılığı, küresel ekonominin “hız” ihtiyacını karşılayan ulaştırma sektörüdür. Gelişmiş bir ekonominin rekabetçiliğini sağlamak için, yüksek kaliteli ulaştırma altyapısı önkoşuldur. Yapılan araştırmalar, ulaştırmaya yapılan yatırım ile ekonomik büyüme arasında doğrudan bir ilişki bulunduğunu ortaya çıkarmıştır.

Havaalanı işlemleriyle bağlantılı istihdam, havayolu şirketleri, hava taşıtları destek hizmetleri, yolcu hizmetleri (restoranlar, dükkânlar, otomobil kiralama, yerdeki ulaşım), hava kargo hizmetleri ve resmi işlemleri (pasaport kontrol, v.b.) içerir. 2001 yılında Avrupa'daki havaalanlarının yerleşim yerlerinde yaklaşık 1.2 milyon kişiye istihdam sağlamıştır. Bu istihdamın %64'ü havayolu şirketleri, yer hizmetlerinde, %14'ü havaalanı işletmeciliğinde, %12'si uçakların yiyecek-içecek (catering) hizmeti, restoran, bar ve perakende satış hizmetlerinde, %6'sı hava trafik kontrolörleri ve kontrol firmalarında, %1'i kargo ve %3'ü yakıt firmaları ve ulaştırma operatörleri gibi diğer hizmetlerde gerçekleşmiştir. (ACI Europe, 2004: 8) Genel olarak, havaalanları hizmetlerinden yararlanan her 1 milyon kişi, 2950 ulusal, 2000 bölgesel, 1425 alt bölgesel istihdam yaratmaktadır.

Hava kargo taşımacılığı, özellikle, esnek çalışma biçimleri ve zamana karşı hassas ekonomik sektörler olan, ileri teknoloji, ilaç, yüz yüze ilişkiye dayalı finans ve işletmecilik sektörleri ile yüksek değere sahip malların hızlı teslimatı için çok önemlidir. Havaalanları, turizm sektörü için, yaşamsal öneme sahiptir.

## **2.2.2 Fiziksel-Çevresel Etkiler**

- Hava taşıtlarının hareketlerinin
- Havaalanı ve yolcu araçlarının ve havaalanı yer hizmetlerinin ekipmanlarının işletiminin

- Hava taşıtlarının, motorlu araçların ve havaalanı yer hizmetleri ekipmanlarının bakım ve temizlik işlemlerinin
- Hava taşıtları ve pistlerin buzdan arındırılma ve buzlanmayı önleyici işlemlerinin
- Havaalanı tesislerinin işletimi ve bakımının
- Havaalanı tesislerinin inşaatının, çevresel etkileri vardır. (Luther, 2007: 5)

Bu etkilerden doğan sonuçlar, aşağıdaki gibi gruplanabilir:

### **2.2.2.1 Hava Kirliliği**

Hava kirliliği insan sağlığı üzerinde olumsuz etkiler, solunum yolları, kalp ve damar hastalıklarına yol açmakta, havadaki kirleticiler alerjilere neden olmaktadır. Hava kirliliği, havaalanları civarındaki doğal yaşamı da olumsuz etkilemektedir. Hava kirleticileri, katı partiküllerden, sıvı atıklardan ve gazlardan oluşmaktadır.

Havaalanlarının inşa edildikleri bölgelerde, havadaki kirletici türleri ve düzeyleri artmaktadır. Bu kirleticilerin en önemlisi, hava taşıtlarında ve yer araçlarının yakıtlarından ortaya çıkmaktadır.

Hava taşıtlarının çoğunda yakıt olarak kullanılan kerosen (gazyağı)nın yanmasıyla, azot oksitleri (NO<sub>x</sub>), karbon monoksit (CO), kükürt oksitler (SO<sub>x</sub>), hidrokarbonlar, atmosferde sera etkisi yapan karbondioksit (CO<sub>2</sub>) ve partiküller açığa çıkmaktadır. Jet motorlarının tasarımlarında son yıllarda olan değişiklikler, hava taşıtlarının gürültüsünü, motorlardan çıkan uçucu organik bileşikler ve karbon monoksit (CO) gibi kirleticilerin emisyonunu düşürmekle birlikte, azot oksitler (NO<sub>x</sub>) gibi kirleticilerin emisyonunu artırmıştır. (Gray-Mullen, 5) .Uçakların inişleri sırasında, güçlerinin %30'unu kullanması, büyük miktarda yanmamış kerosenin serbest kalmasına yol açar. Bu yanmamış yakıt, "uçucu organik bileşenler" ve kokunun kaynağıdır. Hava taşıtlarının



lastikleri kalkışlar ve özellikle inişler sırasında aşınır, yanar ve partiküller çevreye saçılır. Uçakların acil inişleri sırasında, boşaltılan yakıt, çevreyi kirletir. Yakıt, varsa en yakın su kaynağı (nehir, göl, deniz) üzerine ulaşmadan buharlaşacak yükseklikten boşaltılmaya çalışılır.

Havaalanlarına giden-gelen araçlar ve yer hizmetleri araçları (hava taşıtlarını çeken, bagaj taşıyan araçlar, yakıt ve ikram hizmetleri araçları, yolcuları taşıyan otobüsler), benzin ve dizel yakarak havaya NOx, CO2, partiküller ve ozon yayarlar. Yakıt depolama tankları ve transfer tesisleri, uçucu organik bileşenleri üretir. Havaalanları ve hava taşıtlarının bakımları (boyama, metal temizliği, buzdan arındırma v.b.), acil kurtarma ve yangın tatbikatlarında, uçucu organik bileşenleri açığa çıkaran karmaşık kimyasallar kullanılır.

Havaalanları, küresel ısınmaya yol açan sera etkisi yapan gazları üretmektedir. Hava taşıtlarının iniş ve kalkışlarında çıkan gazlar, yer trafiğinde kullanılan araçların egzoz dumanları ve havaalanları tesislerinin ısıtma, soğutma sistemleri ile birlikte kullanılan elektriğin üretildiği ya da taşındığı tesisler, hava kirliliği ile birlikte sera gazlarını üretmektedir.

Havaalanları tesislerinin inşaatı, toza ve asfalt serme işlemleri emisyonu yol açar. Havaalanları civarındaki şehirleşme, komşu yerleşimlerdeki ve bölgedeki hava kirliliğinin artışına yol açmaktadır.

### **2.2.2.2 Gürültü Kirliliği**

Gürültünün insan sağlığına olumsuz etkiler yaptığı bilinmektedir. Havaalanlarında, hava taşıtlarından, havaalanı tesisleri ve enerji kaynaklarından, havaalanı içinde kullanılan her türlü taşıttan ve havaalanına ulaşmak için kullanılan taşıtlardan doğan bir gürültü kirliliği söz konusudur. Ancak bu kirleticilerin en belirgin olanı, hava taşıtlarının gürültüsüdür.

Hava taşıtlarının gürültüsü, hava taşıtlarının hareketlerinin gürültüsünün frekansı ve yerleşim yerlerinin havaalanının gidiş ve geliş yaklaşım yollarına yakınlığına bağlıdır. Uçak gürültüsü, uçak motorlarından çıkan gürültü ile havanın uçağın dış yüzeylerine sürtünmesinden oluşan aerodinamik gürültüden oluşur. Uçakların gürültü düzeyi, motorlar yüksek düzeyde çalıştırıldığı için, en çok kalkış sırasında, daha sonra iniş, yerde manevra ve motor testi yaparken olarak sıralanmaktadır. (Özenç, 2008:18-19)

Gürültünün insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri, konsantrasyon eksikliği, uyku düzensizliği, öfke, korku gibi duygulardaki artış, stres, işitme kaybı, hipertansiyon, kalp ve psikiyatrik bozukluklar şeklindedir. 45dB'i aşan bir gürültüde, insanların uyuyamadığı, 80 dB'nin üzerindeki gürültünün, saldırgan davranışları arttırdığı, 85dB'den itibaren işitme kayıpları yaşanmaya başladığı, 120dB'de ise kulaklarda ağrı duyulmaya başlandığı belirlenmiştir.

Gürültü, hayvanların beslenme ve üreme düzenlerini bozmakta, gürültüden kaçan hayvanlar, yırtıcı hayvanlarca daha kolay avlanmaktadır.

Uçak ve jet motorlarının yeni tasarımları, gürültü düzeyini düşürmeyi amaçlamaktadır.

### **2.2.2.3 Su Kirliliği**

Havaalanlarının, düzlük alanlara inşa edilme gerekliliği, su kaynaklarına yaklaştırmaktadır. Havaalanlarının inşaatının yarattığı çevresel değişim, su kaynaklarının doğal çevrimini, erozyon ve su taşkını alanlarının korunma bölgelerini doğrudan etkilemektedir.

Havaalanları, inşa edildikleri bölgelerin temiz su kaynaklarının en büyük tüketicileridir. Havaalanlarının inşaat sürecinde, harç yapımında, araçların lastiklerinin temizlenmesinde ve tozun önlenmesi için zeminin

ıslatılmasında su kullanılmaktadır. Havaalanlarının işletilmesi sırasında yiyeceklerin hazırlanması, tuvalet temizliği, havaalanlarının ve her tür taşıtın temizliği ve yangın sistemlerinde yoğun olarak su kullanılmaktadır.

Havaalanlarının işletilmesi sırasında, yağmur suları, havaalanlarında kullanılan kimyasalları (özellikle buzlanmayı önleyiciler), su kaynakları ve yer altı sularına taşımaktadır. Havaalanlarında kullanılan tüm kimyasal maddeler ve yakıtların sızıntıları, acil inişlerde su kaynaklarına boşaltılan yakıtlar önemli kirleticilerdir. Havaalanlarının ürettiği atık sular, bölgenin kanalizasyon sistemine ek bir yük getirmektedir.

#### **2.2.2.4 Doğal Yaşam Üzerindeki Etkiler**

Doğadaki biyolojik çeşitlilik ve ekosistemin kendini sürdürmesi, havaalanlarının inşaatından doğrudan etkilenir. Doğal yaşam alanlarının daralması ve doğal çeşitliliğin azalmasına yol açar.

Havaalanlarının yeşil alanlara inşa edilmesi, doğal yaşamın yok olmasına yol açmaktadır. Havaalanlarının inşa edildiği arazi ve yaklaşım yolları üzerinde mevcut ağaçların ve bitkilerin ortadan kaldırılması ve belli tür bitkilerin yaşamasına (örneğin çimen), izin verilmesi bölgenin doğal yaşam zincirine zarar vermektedir. Havaalanlarına ulaşım yolları ve koruma çitleri, doğal yaşamın parçalamaktadır. Bölgede yaşayan hayvanların yiyecek arayışı ve göç hareketleri bu şekilde engellenmektedir.

Havaalanlarına ulaşım yolları, taşıdıkları trafik yükleri ile doğal yaşam alanlarına hava, gürültü kirliliği getirmektedir. Havaalanlarının ve ulaşım yollarının aydınlatılması, hava taşıtları ve diğer araçların hareketlerinin yarattığı ışık, ses ve hava kirliliği, doğal yaşam üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Havaalanların ve yolların ışık kirliliği, hayvanları doğrudan ya da dolaylı olarak çekmektedir. Bölgede bulunmayan ya da az bulunan böcek

türleri, havaalanlarının civarına yerleşmekte, bunlardan beslenen diğer yırtıcı kuşlar da gelmektedir. Işık kirliliği, aynı zamanda, kuşların göç yollarını etkilemekte, ışık kaynakları etrafında toplanan kuşlar, yorulmakta ve yollarını kaybetmektedir. Işık kirliliği, hayvanların biy ritimlerini bozmaktadır.

Havaalanlarının inşaatı sırasında ortaya çıkan toprak, moloz gibi atıklar ve işletimi sırasında ortaya çıkan çöplerin toplanması ve uzaklaştırılması, toprak ve çevre kirliliğine yol açmaktadır.

Havaalanlarının işletilmesi sırasında ortaya çıkan katı atıkların depolanma ve uzaklaştırılma süreci, çevre kirliliğine yol açmaktadır. Hava taşıtları ve yer taşıtlarının hareketleri, civardaki hayvanları rahatsız etmektedir. Gürültüden kaçan bazı hayvanlar bölgeyi terk ederken, bazıları bölgede kalmaya devam etmektedir. Bölgede yaşayan ya da göç eden kuşların, hava taşıtlarına çarpmaları büyük zararlara yol açmaktadır. Hava taşıtlarının iniş ve kalkışları sırasında kuşlara çarpmasının yarattığı zararları önlemek için, gürültü, silah atışları, şahinlerin uçurulması gibi yöntemlerle kuşlar havaalanları civarından uzaklaştırılmaya çalışılmaktadır. Bu durum da, kuşların doğal yaşam alanlarını daraltmakta, göç yollarını olumsuz etkilemektedir. Havaalanlarına yaklaşım yollarına çıkan hayvanlar, trafik kazalarına yol açmaktadır.

Havaalanlarının işletilebilmesi için gerekli enerjinin sağlanması için yapılan tesisler ve enerji nakil hatları, boru hatları, çevre kirliliğine yol açmaktadır.

Uçak kazalarının büyük kısmı, iniş ve kalkış sırasında gerçekleştiği için, havaalanları ve civarında yaşayanlar için belirli bir risk düzeyi söz konusudur.

### 2.2.3 Toplumsal Etkiler

a)- Havaalanları, buldukları bölge ve ülke içerisinde, oluşturdukları doğrudan ve dolaylı istihdamlar ile birlikte nüfus değişikliklerine yol açmaktadır.

Havaalanlarının seyahat hizmetlerini kolaylaştırması, birbirlerinden uzak bölgelerde yaşayan insanlar arasında iletişimi sağlamakta ve kültürel değişimi getirmektedir.

b)- Havaalanlarının yol açtığı kentleşme: Havaalanlarının getirdiği nüfus yoğunluğunun ihtiyaçlarının karşılanması için şehir planının gerektirdiği tesisler inşa edilmektedir. Havaalanlarında çalışanların civarda ikamet edeceği konutların yanı sıra, yolcuların kalacağı oteller, araç park alanları, caddeler, sokaklar, yaya yolları, toprak kazı ve dolgu alanları, dalgakıranlar tasarlanmakta ve inşa edilmektedir.

Havaalanları, buldukları bölge ve ülkenin ulaştırma altyapısıyla bütünleşirken, yeni ulaşım tesislerinin inşa edilmesi gerekmektedir.

Havaalanlarının sağladığı kolay ulaşılabilirlik, birçok ekonomik işletmenin yer seçiminde belirleyici olmaktadır. Bu da havaalanları civarının hızlı kentleşmesine neden olmaktadır.

c)- Havaalanlarının buldukları bölgelerin tarihsel ve kültürel değerlerine etkileri vardır. Bu etkiler, bölgenin mimari üslubu, bölgede yeraltı ve yer üstündeki arkeolojik kalıntılar, tarihi binalar, köprüler, kanallar, yeşil alanlar, bölgenin görsel özellikleri (peyzajı), arkeolojik ve ekolojik sit alanları üzerinde görülebilir.

Havaalanları binalarının taşıdığı özellikler, yapıların boyutları, dokusu, renkleri ve biçimleri, bölgenin görsel özelliklerini değiştirmektedir.

e)- Havaalanı tesislerinin belediye sınırları içinde ve dışındaki komşu yerleşimler üzerindeki etkileri vardır. (Bruna ve diğerleri, 2003:3)

### **2.2.3.1 Havaalanlarının Yarattığı Kentleşme Kategorileri**

Havaalanlarının yarattığı kentleşme, dört kategoride incelenebilir.

- a)- Havaalanları binaları ve tesislerinin yarattığı kentleşme
- b)- Havaalanlarına komşu bölgelerdeki kentleşme
- c)- Havaalanlarına yakın bölgelerdeki kentleşme
- d)- Havaalanlarının metropoliten alanlar üzerindeki kentleşme etkisi

#### **a)- Havaalanları binaları ve tesislerinin yarattığı kentleşme**

Havaalanları bina ve tesisleri, şehir plancılığı, mimarlık ve bu alanlarla bağlantılı bilimsel ve teknolojik birikimden yararlanarak planlanır ve inşa edilirler. Havaalanlarının bina ve tesislerinin yarattığı istihdama bağlı şehirleşme, havaalanlarının türüne göre değişmektedir.

Bir havaalanının yarattığı istihdam, havaalanının uçuş etkinliğinin hacmine bağlıdır. Bu hacim, yalnızca uçulan noktalara giden ya da gelen nüfusla değil, aynı zamanda, havaalanının hizmet fonksiyonu ile de belirlenir. Havaalanının hizmet fonksiyonu, havaalanının türüne (içeriğe) bağlı olarak değişmektedir. (Bkz. Bölüm 2.1)

#### **b)- Havaalanlarına Komşu Bölgelerdeki Kentleşme**

1- Havaalanlarının işletilmesine doğrudan bağlı hizmetler (uçak mutfakları, hava araçları bakım hizmetleri)

2- Havayollarında çalışanların ve yolcuların hizmetleri (oteller, restoranlar, otomobil kiralama hizmetleri)

3- Hava kargoculuğuyla bağlantılı hizmetler (yükleme, gümrük gibi)

Bu hizmetler, havaalanının açılışını izleyen yıl içerisinde başlar.

### **c)- Havaalanlarına Yakın Bölgelerdeki Kentleşme**

Birçok şehirde havaalanı civarındaki iş aktivitesi, havaalanına 6 km. uzaklıktaki alanlarda, ya da havaalanına 15 dakika uzaklıktaki bir yaklaşım koridoru boyunca yoğunlaşmaktadır. Bu işler, genellikle, “yan ürün endüstrisi” ve “bölgeye çekilen iş” olarak tanımlanabilir ve yakıt istasyonları, havaalanı çalışanlarının konutları ve misafirhaneler ve bunlarla bağlantılı perakende hizmetleridir. Havaalanının açılışını izleyen 5-10 yıl içerisinde tam olarak gelişir.

“Bölgeye çekilen işler”, havaalanının işletimiyle doğrudan bağlantısı olmayan, ancak, havaalanı civarının prestiji, hava hizmetleri, ziyaretçi müşteriler ve çalışanların hava yoluyla kolaya ulaşımının sağlanması nedeniyle, bölgeyi seçen işyerleridir. Bu işyerleri, genellikle, nakliye şirketleri, depolama, ileri teknoloji ürünleri (elektronik, optik ve ölçüm aletleri) üreticileridir.

Havaalanları civarına çekilen işyerleri, ulusal ya da çok uluslu şirketlerin ülke ya da bölge merkezleri, perakende ya da endüstriyel ürünlerin ticaret ve satış merkezleri, kendi pazarlarına ulaşmak için hava ulaşımına ihtiyaç duyan hizmet firmaları, havayolu şirketleri ve bu şirketlerle bağlantılı şirketlerdir. Bu gelişim, havaalanının açılışından 5-20 yıl sonrasında ortaya çıkmaktadır.

### **d)- Havaalanlarının Metropoliten Alanlar Üzerindeki Kentleşme Etkisi:**

Bazı işyerleri, metropoliten alanları, havayolu hizmetlerinin daha üst seviyeye çıkarıldığı gelişmiş yaşam standartları yüzünden tercih etmektedirler. Metropoliten alana etkinliklerini yayan işyerleri, havaalanı hizmetlerini kullananlar, havaalanının yarattığı pazarların tedarikçileri, otel ve kongre tesisleri ve perakendecilik gibi hızlı büyüyen sektörlerdir.

### **2.2.3.2 Havaalanlarının Yarattığı Kentleşmeyi Açıklayan Modeller**

Havaalanlarının yarattığı kentleşme çeşitli modellerle açıklanmaya çalışılmıştır. Bu modeller arasında, Havaalanı Kenti (Airport City), Havaalanı Metropol Kenti (Aerotropolis), Havaalanı Koridoru (Airport Corridor), Havaalanı Bölgesi (Airport Region), Havaalanı Sahası (Airea) sayılabilir. (Schlaack, 2010:115)

#### **2.2.3.2.1 Havaalanı Kenti (Airport City):**

Havaalanını çevreleyen alan üzerinde oluşan gelişmedir. Bu alandaki kentsel mekânlar, havaalanlarını yöneten otoriteler tarafından pazarlanmakta ve havaalanı ve gayrimenkullerin ekonomik olarak entegre gelişimiyle karakterize edilmektedir. Bu gelişim, havaalanı ile ilgili az ya da çok yoğunluklu operasyonel gelişim temelli olmakla birlikte, diğer ticaret ve işletmecilik faaliyetlerini de içermektedir. Bu tür bir gelişmede, oteller, konferans merkezleri, işyerleri, alışveriş ve eğlence yerleri, kargo, lojistik ve dağıtım merkezleri yer almaktadır. Bu kentsel gelişim modeli, dünyadaki tüm bağlantı merkezi (hub) havaalanları civarında gözlemlenmektedir.

#### **2.3.2.2 Havaalanı Metropol Kenti (Aerotropolis):**

Havaalanı Metropol Kenti, Amerikalı J. Kasarda'nın çalışmalarıyla geliştirilmiş bir teoridir. Bu teori, bir havaalanının 25 km. çapındaki arazi üzerindeki kentsel gelişim olarak özetlenebilir. Havaalanı Metropol Kentleri, bir havaalanının oluşturduğu çekirdek etrafında havacılık merkezli işlerin ve bunlarla bağlantılı ikametgâhların birleşiminden oluşan bir bütündür. Havaalanı Metropol Kentleri, havaalanının oluşturduğu merkezden, ışınal olarak dışa doğru yayılan hatlar üzerinde gelişmektedir.

Havaalanları, 21. Yüzyılda dönüşüm geçirmiş, yolcuların, uçakların ve kargonun gidip geldiği mekânlar olmanın ötesinde, iş dünyasının ve ticaretin yeni merkezleri haline gelmişlerdir. Büyük havaalanlarından günlük geçen



yolcu sayısının büyüklüğü, havaalanlarında, metrekare başına düşen insan sayısını, alışveriş merkezleri ve kentlerin ticari merkezlerinin metrekare ortalamasından ortalama üç ile dört kat daha fazla olmasını sağlamaktadır. Bu durumun sonucu olarak, havaalanı yolcu terminal binalarının ticari mekânları, metropoliten alanların en yüksek kira rakamlarına sahip olmaktadır.

Yolcu terminal binaları, ticari işlevlerine ek olarak iş yerleri ve perakende kompleksleri, konferans ve fuar merkezleri, lojistik ve serbest ticaret alanları ve zamana karşı hassas ürünlerin işlendiği merkezlere sahip kendi kara taraflarını geliştirirler. Sonuç olarak, büyük havaalanları, gelirlerinin büyük kısmını, havacılıkla ilgili olmayan kaynaklardan elde etmektedirler.

Havaalanlarında havacılık dışı etkinliklerin gelişimi, aynı zamanda kentleşmeyi de etkilemektedir. Havaalanı merkezli ticari gelişim, sağladığı büyük istihdam, alışveriş, ticaret, iş görüşmesi ve boş zaman geçirmek için sağladığı kendine özgü mekânlarıyla, havaalanlarını, kentsel gelişimin öncülerine dönüştürmektedir.

Günümüzde havaalanlarının yönetimi, geleneksel teknik havaalanı işlevlerine terminaller ve kara tarafındaki ticari etkinliklerinin katılımıyla gerçekleşmektedir. Bu ticari etkinlikler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- Gümrüksüz satış mağazaları
- Restoranlar ve özel ilgi alanlarına yönelik perakende satış mağazaları
- Kültürel etkinlikler
- Oteller ve konaklama
- İş yeri kompleksleri
- Kongre ve fuar merkezleri
- Boş zaman, dinlenme ve spor merkezleri
- Lojistik ve dağıtım

- Küçük sanayii ve montaj
- Bozulabilir ürünler ve soğuk depolama
- Yiyecek-içecek ve diğer yiyecek servisleri
- Serbest Ticaret Bölgeleri ve Gümrüksüz Satış Bölgeleri
- Altın satış
- Fabrika outlet satış mağazaları
- Sağlık ve çocuk yuvaları gibi kişisel ve aile hizmetleri

Büyük havaalanları, kent merkezlerine, demiryolu ve karayolu şebekeleriyle bağlanmaktadır. Bu bağlantı havaalanlarının iş merkezlerinin yerleşimi ve kentsel gelişim üzerindeki etkilerini büyütmektedir. Bu durum, Havaalanı Metropol Kentlerini (aerotropolis) oluşturmaktadır.

#### **2.2.3.2.3 Havaalanı Koridoru (Airport Corridor)**

Havaalanı Koridoru, bir havaalanını metropoliten alanın merkezine bağlayan arazi üzerinde gerçekleşen kentleşmedir. Bu gelişme, devlet tarafından stratejik olarak planlanmış, kent merkezine giden altyapı hattı üzerindedir ve demiryolu ya da karayolu altyapısı ve gayrimenkullerin işlevsel bütünlüğünü içerir. Bu gelişim, havaalanı yönetimi, özel kuruluşlar ve kamu kurumları arasındaki ortak çalışmanın bir sonucudur.

Havaalanı Koridoru, havaalanı civarını, metropoliten alanın çok merkezli gelişimine katılımını sağlamakta ve ilgili belediyelerin, toplulukların ve şirket paydaşlarının ekonomik çıkarlarını dengelemektedir. Bununla birlikte, gelişmeyi, bir hat üzerinde tutarak, yayılmayı engellemekte ve parçalamaktadır.

#### **2.2.3.2.4 Havaalanı Bölgesi (Airport Region)**

Havaalanı Bölgesi, merkezi konumlandırılmış bir havaalanı çevresindeki işlevsel, altyapısal ve kamusal karmaşık ağlardan oluşan

bölgedir. Havaalanı Kenti (Airport City)'nin daha geniş alana yayılmış şekli olarak açıklanabilir.

#### **2.2.3.2.5 Havaalanı Sahası (Airea)**

Alman Akademisyen Johanna Schlack tarafından öne sürülen bu model, havaalanı ve metropoliten alanın birbirini etkilemesi üzerine kuruludur ve adacıklar şeklinde ortaya çıkan kentleşme olarak açıklanmaktadır. (Schlack, 2010:117)



Şekil 1: Havaalanlarının Yarattığı Kentleşmeyi Açıklayan Modeller (Kaynak: J. Schlaack, 2010:116)



### 2.3 Türk Havacılığının Tarihi

İstanbul'daki ilk hava uçuşu, 1909 yılında Fransızlar tarafından gerçekleştirilmiştir. 1910 yılından itibaren Osmanlı ordusu havacılık konusuna önem vermiş, 1911'de iki asker Fransa'ya pilotluk eğitimine gönderilmiştir. Aynı yıl, Hava Kuvvetleri kurulmuş, havacılık okulunun yeri olarak Yeşilköy seçilmiş, hükümdar ve halkın bağışlarıyla iki uçak satın alınmıştır. I. Dünya savaşı sırasında Almanya'dan havacılık konusunda destek alınmıştır.

Sivil havacılık alanında, uçakların ineceği yer olarak bugünkü Atatürk havaalanına yakın olan Sefaköy seçilmiş, ilk terminal binası 1912 yılında kurulmuştur.

Kurtuluş Savaşı sırasında, uçak sıkıntısı çekilmiş, halkın desteğiyle satın alınan uçakların ülkeye getirilmesinde sorun yaşanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında, 1925'te, "Türk Tayyare Cemiyeti"<sup>1</sup> kuruluşuyla, Türkiye'de sivil havacılık başlamıştır. Atatürk'ün emriyle, 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan, Havayolları Devlet İşletme İdaresi<sup>2</sup>, sivil hava taşımacılığına, 5 uçaklık bir filo ile başlamıştır. İlk sivil yolcu taşımacılığı, Ankara-Eskişehir arasında yapılmıştır.

1933'te, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Hava Yolları Devlet İşletmesi kurulmuştur. 1938 yılında, Hava Yolları Devlet İşletmesi, havaalanı inşaatlarını yürütmek için, "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adını alarak, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır.

Havayolları Devlet İşletme İdaresi (THY) tarafından yapılan iç hat seferleri sayısı, 1937 yılında İzmir-İstanbul, İstanbul – Ankara ve Ankara-Adana olmak üzere üçe yükselmiş, 1939 yılında İzmir-Ankara seferleri başlamıştır. 1943 yılında ise Ankara-Van seferiyle ilk kez Doğu Anadolu

<sup>1</sup> Daha sonra Türk Hava Kurumu adını almıştır.

<sup>2</sup> Daha sonra Türk Hava Yolları adını almıştır

Bölgesine sefer düzenlenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti döneminde havayoluyla ilk yurtdışı seferi ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiş, ilerleyen yıllarda başka dış hatlar hizmete açılmıştır. (Bakırcı, 2012: 34)

İkinci Dünya Savaşından sonra Türkiye'de de sivil havacılık faaliyetleri hızlı bir gelişme evresine girmiş, bu dönemde bir yandan uçakların modernleştirilmesi, diğer taraftan yeni havaalanlarının inşa edilmesi çalışmalarına hız verilmiştir.

Dünyadaki sivil havacılığın gelişimine Türkiye'nin de uyumu ve sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi için, 1954 yılında, "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur. 1950'li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında meydana gelen büyük gelişmeler havaalanları ile taşıma işletmeciliğinin tek kuruluş tarafından yürütülmesini zorlaştırmış, sözü edilen iki temel hizmetin ayrı kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi çalışmaları başlatılmıştır. Bu çalışmalar sonucu, 1955 yılında taşıma işleri "Türk Hava Yolları Kurumu"na devredilmiş, havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü"ne bırakılmıştır (Bakırcı, 2012: 344-45).

1983 yılında yürürlüğe giren "2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu" ile özel sektöre de havaalanı ve havayolu işletmeciliği haklarının verilmesiyle, sivil havacılık sektöründe gelişim hızlanmıştır. DHMİ Genel Müdürlüğü'nce uygulamaya konan havaalanları ve terminal tesislerinin Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında yaptırılması ve işletilmesi ile kiralama yöntemini uygulayarak özel hukuk tüzel kişilerine de devretme şekli de havaalanlarının ve terminal tesislerinin gelişimi açısından etkili olmuştur. 1983 yılına kadar, THY tekelindeki hava ulaşımı, özel havayolu şirketlerine de açılmış ve 19 havayolu işletmesi kurulmuş, ancak bunların 10'u dünya genelinde veya Türkiye özelinde ortaya çıkan çeşitli olumsuzluklar nedeniyle birkaç yıl içerisinde faaliyetlerine son vermişlerdir.

2003 yılından itibaren Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından, özellikle iç hat uçuşlarını arttırmak amacıyla geliştirilen politikalar sonucu, iç hatlarda çok merkezli çapraz uçuşların başlatılmasıyla birlikte uçuş ve yolcu sayıları önemli derecede artmıştır.

2005 yılında yürürlüğe giren 5431 sayılı Kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), “Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve geliştirilmesini sağlamak amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından oluşturulacak politikaları uygulamaktan ve sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit etmekten görevli ve yetkili” Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı kamu tüzel kişiliğine haiz, finansal olarak özerk bir yapıya kavuşmuştur. SHGM, ülkemizde sivil havacılık faaliyetinde bulunacak Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izin, belge ve lisanslar ile denetimler ve önlemler konusunda da yetkilidir. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013:3)

Türkiye’nin sivil havacılık ile ilgili kurumları Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlıdır. Bu kurumlar:

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) dir.

Türk hava sahasını kullanan sivil hava araçlarının uyması gereken hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak da SHGM yetkisi kapsamındadır. Türkiye’de hava trafik yönetim hizmetleri DHMI Genel Müdürlüğü tarafından sağlanmaktadır.



Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) ve Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) ve IATA(Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği) üyesidir. Uluslararası ve bölgesel düzeyde birçok ortak çalışma içinde yer almaktadır. 87 ülke ile çoklu anlaşmalara [AFCAC (Afrika Sivil Havacılık Konferansı; 48), Akdeniz (10), Balkan (9), D-8 (8), RSOO (Bölgesel Havacılık Emniyet Gözetim Teşkilatı; 4), TMAG (Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu; 5), TRACECA (Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaşım Koridoru;12) ülkeleri taraftır. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013:3)

2002 yılında sivil havacılıkta serbestleşme yönünde atılan adımlar ve özel sektörün tarifeli sefer düzenlemeye başlaması ile birlikte Türk Sivil Havacılığı çok hızlı bir büyüme eğilimine girmiş ve dünyada ortalama % 5 olarak gerçekleşen sektörel büyüme hızı, Türkiye’de %53 gibi rekor bir gelişme göstermiştir. Yakalanan bu yüzde 53’lük büyüme ile uluslararası kuruluşlar tarafından, 2015 yılı için öngörülen toplam trafik artışını 2006 yılı sonunda yakalamıştır.

Türkiye’de 2002 yılında toplam 532.531 olan havayolu trafiği, 2010 yılına kadar % 127,8 büyüyerek 1.213.125’e ulaşmıştır. 2010 yılında toplam uçak trafiğinin 497.862’si (% 41,04 pay ile) iç hat uçuşlardan, 421.549’u (%34,75 pay ile ) dış hat uçuşlardan ve 293.714’ü de (% 24,21 pay ile) üstgeçişlerden (overflight) oluşmaktadır. 2010 yılında dış hat yolcu trafiği 52,22 milyon ile toplam yolcu trafiğine oranla % 50,8 paya sahip iken iç hat yolcu trafiği 50,58 milyon ile % 49,2 paya sahiptir. 2002’de iç hat yolcu trafiğinin payı % 25,84’ten önemli derecede artarak 2010 yılında % 49,2’ye ulaşmıştır. (SHGM, 2012:28)

2002’den beri Türkiye’de havayolu yük trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) dönem boyunca ortalama yıllık % 16’lık büyüme oranı ile 2010 yılında 2 milyon 21 bin tona ulaşmıştır. (SHGM, 2012:28)

Hava kargo taşımacılığı, günümüzde giderek önem kazanmakta ve havayolları için cazibe noktası olmaktadır. Atatürk Havalimanı, Türkiye'nin hava kargo taşımacılığındaki en önemli ve hacimli limanıdır. 2010 yılı verilerine göre Atatürk Havalimanı'nda gerçekleşen hava kargo taşımacılığı 452.146 tondur. 2010 Yılında Türkiye geneli hava kargo taşımacılığı 541.357 ton olmuş, bu miktarın 71.216 tonu iç hatlarda, 470.141 tonu ise dış hatlarda gerçekleşmiştir. (SHGM,2012:28)

Dünyada, yolcu trafiği sıralamasında ilk yüz arasında bulunan havalimanlarımızdan; İstanbul Atatürk Havalimanı 2008 yılında 40. sırada iken, 2012 yılında 30 uncu sıraya yükselmiştir. Avrupa yolcu trafiği sıralamasında İstanbul Atatürk Havalimanı 2008 yılında 10. sırada iken, 2011 yılında 8. sıraya yükselmiştir.

Avrupa'da 45 ülkede bulunan 454 havalimanından 266'sında yolcu trafiğinde artış sağlanırken THY, 2012 ECAC dünya havayolu şirketleri yolcu trafiği sıralamasına göre 19. sırada olup, havayolu şirketleri içerisinde 2012'de en yüksek yolcu artış oranı (%22,3) ile dünyada birinci sıradadır.

Türkiye, 2011 yılında 118.292.000 kişilik yolcu ile, dünya hava yolculuğu trafiğinin %2,1'ini, Avrupa hava yolculuğu trafiğinin ise, %7,4'ünü oluşturmuştur. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012:161)

Türk Hava Yolları'nın 2012'de taşıdığı yolcu sayısı, iç hatlarda 15.773.960, dış hatlarda 22,382.770 olmak üzere toplam 38.156.730 kişiye, uçak sayısı 202'ye, yurt içinde 36, yurt dışında 96 ülkede 181 dış hat uçuş noktasına ulaşmıştır. (THY, 2012) .Diğer özel havayolları şirketleri ile birlikte, Türkiye çıkışlı dış hat uçuş noktası 192'ye ulaşarak, "nokta sayısı itibariyle, dünyanın ilk 10 ülkesi içine" girilmiştir. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012:161)

İstanbul dünya kentleri arasında kentlerin uçuş bağlantı sayıları ve sefer sıklığının dikkate alındığı hava ulaşımı bağlantı düzeyinde 132 kent arasında, 2009-2013 yılları arasında en hızlı gelişimi sergileyen kent olmuştur. (İSTKA 2013:48)

Türkiye’de 2012 yılında, iç hatlarda, 6 havayolu şirketi, 7 merkezden 48 noktaya toplam 58,3 milyon yolcu taşımıştır. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012:167). Türkiye’de 2012 yılı itibariyle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilen, tarifeli ve tarifersiz seferlere yük ve yolcu taşımacılığı yapan havayolu işletmesi sayısı 8, tarifeli ve tarifersiz seferlere kargo taşımacılığı yapan havayolu işletmesi sayısı 3, tarifersiz seferlere yük ve yolcu taşımacılığı yapan havayolu işletmesi sayısı 4’tür. (Tablo 1). Bu rakamlara ek olarak, 55 Hava Taksi işletmesi (50 helikopter 200 toplam araç), 48 Genel Havacılık İşletmesi 259 adet toplam hava aracı ile, 22 balon işletmesi 170 balon ile, 25 Zirai Mücadele İşletmesi faaliyet göstermektedir.

Türkiye’nin ilk havaalanı, 1912 yılında İstanbul Yeşilköy’de açılan ve bugünkü Atatürk Havalimanının da ilk çekirdeğini oluşturan Yeşilköy Havaalanı’dır. (DHMI, 2011). Türkiye’deki havaalanlarının sayısı, 1930’lu yıllardan sonra artmaya başlamış, İstanbul ve Ankara’yı İzmir ve Elazığ havaalanlarının açılışı izlemiş, 1947 yılında toplam sayı 19’a yükselmiştir. (Bakırcı, 354).

1950 ile 1970 yılları arasında, havaalanı inşaatı sayısında yeniden bir artış görülmüştür. 1953 yılında Yeşilköy Havaalanı’nın yenilenerek hizmete açılmasının yanı sıra, 11 havaalanı daha açılmıştır. 1970 ile 1990 yılları arasında yeni açılan havaalanı sayısı daha önceki dönemlere göre düşüş göstererek, 5’te kalmıştır. Havaalanı sayısındaki büyük artış, 1990-2010 yılları arasında gerçekleşmiştir. Bu dönemde 29 havaalanı hizmete açılmıştır.

2012 yılı itibariyle, Türkiye’de sivil havacılığa hizmet veren 48 havaalanı arasında, en büyük yolcu hacmine sahip olan İstanbul Atatürk Havalimanı’nın 2012 yılı sonu itibariyle, Türkiye’deki havaalanlarının yolcu trafiğine göre sıralaması Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 1: Türkiye’de, 2012 Yılı İtibariyle Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu, Yük Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri

| Sıra No. | İşletmenin Adı   | Ruhsat Kapsamı   |
|----------|--|--|
| 1        | Türk Hava Yolları<br>AO  | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu yük ve posta taşımacılığı |
| 2        | Onur Air Taşımacılık<br>A.Ş.                                       | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |
| 3        | Atlasjet Havacılık A.Ş.  | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |
| 4        | Pegasus Hava<br>Taşımacılığı A.Ş.                                  | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |
| 5        | Güneş Ekspres Havacılık<br>A.Ş.                                    | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |
| 6        | SK-AY Hava Taşımacılık<br>A.Ş.                                     | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |
| 7        | Hürkuş Hava Yolu<br>Taşımacılığı A.Ş.                              | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |
| 8        | Borajet Havacılık ve<br>Taşımacılık Uçak Bakım<br>Onarım Tic. A.Ş. | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı       |

Tablo 2. Türkiye’de, 2012 Yılı İtibariyle Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri

| Sıra No. | İşletmenin Adı                         | Ruhsat Kapsamı  |
|----------|--|---|
| 1        | MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.   | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle kargo taşımacılığı |
| 2        | ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş. | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle kargo taşımacılığı |
| 3        | ACT Hava Yolları A.Ş.                  | İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle kargo taşımacılığı |

Tablo 3: Türkiye’de, 2012 Yılı İtibariyle Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri

| Sıra No. | İşletmenin Adı                 | Ruhsat Kapsamı   |
|----------|--------------------------------|--|
| 1        | Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. | İç ve dış hatlarda tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı |
| 2        | Saga Hava Taşımacılık A.Ş.     | İç ve dış hatlarda tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı |
| 3        | IHY İzmir Havayolları A.Ş.     | İç ve dış hatlarda tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı |
| 4        | Tailwind Havayolları A.Ş.      | İç ve dış hatlarda tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı |

Tablo 4: 2012 Yılı Sonu İtibariyle Türkiye'deki Havaalanlarının Yolcu Trafikine Göre Sıralanması

| Sıra No. | Havaalanı                | İç Hat     | Dış Hat    | Toplam     |
|----------|--------------------------|------------|------------|------------|
| 1        | İstanbul Atatürk         | 15.279.655 | 29.812.307 | 45.091.962 |
| 2        | Antalya                  | 4.943.308  | 20.152.836 | 25.096.144 |
| 3        | İstanbul Sabiha Gökçen   | 9.710.105  | 4.975.947  | 14.686.052 |
| 4        | İzmir Adnan Menderes     | 6.945.044  | 2.410.858  | 9.355.902  |
| 5        | Ankara Esenboğa          | 7.679.371  | 1.593.737  | 9.273.108  |
| 6        | Muğla Dalaman            | 827.197    | 2.984.761  | 3.811.958  |
| 7        | Adana                    | 3.136.143  | 628.014    | 3.764.157  |
| 8        | Muğla-Milas-Bodrum       | 1.614.314  | 1.916.146  | 3.530.460  |
| 9        | Trabzon                  | 2.330.510  | 73.640     | 2.404.150  |
| 10       | Gaziantep                | 1.268.715  | 174.254    | 1.442.969  |
| 11       | Kayseri                  | 1.096.883  | 232.943    | 1.329.826  |
| 12       | Diyarbakır               | 1.270.613  | 15.211     | 1.285.824  |
| 13       | Samsun Çarşamba          | 1.151.368  | 86.323     | 1.237.691  |
| 14       | Van Ferit Melen          | 999.223    | 2.121      | 1.001.344  |
| 15       | Erzurum                  | 772.700    | 16.520     | 789.220    |
| 16       | Elazığ                   | 642.819    | 38.598     | 681.417    |
| 17       | Hatay                    | 506.433    | 157.459    | 663.892    |
| 18       | Konya                    | 590.615    | 68.594     | 659.209    |
| 19       | Malatya                  | 572.599    | 16.864     | 589.463    |
| 20       | Batman                   | 497.418    | 0          | 497.418    |
| 21       | Kars                     | 376.147    | 0          | 376.147    |
| 22       | Şanlıurfa GAP            | 332.306    | 15.020     | 347.326    |
| 23       | Mardin                   | 278.590    | 0          | 278.590    |
| 24       | Erzincan                 | 233.580    | 0          | 233.580    |
| 25       | Sivas Nuri Demirağ       | 237.120    | 6.890      | 244.010    |
| 26       | Muş                      | 205.740    | 1.508      | 207.248    |
| 27       | Denizli Çardak           | 187.337    | 4.771      | 192.108    |
| 28       | Nevşehir Kapadokya       | 153.776    | 20.202     | 173.978    |
| 29       | Ağrı                     | 154.035    | 0          | 154.035    |
| 30       | Kahramanmaraş            | 102.046    | 0          | 102.046    |
| 31       | Adıyaman                 | 100.522    | 0          | 100.522    |
| 32       | Merzifon                 | 81.362     | 1.388      | 82.750     |
| 33       | Bursa Yenişehir          | 54.161     | 25.595     | 79.756     |
| 34       | Antalya Gazipaşa         | 3.854      | 75.886     | 79.740     |
| 35       | Sinop                    | 67.404     | 0          | 67.404     |
| 36       | Kocaeli Cengiz Topel     | 62.311     | 0          | 62.311     |
| 37       | İğdir                    | 55.225     | 0          | 55.225     |
| 38       | İsparta Süleyman Demirel | 0          | 50.062     | 50.062     |
| 39       | Çanakkale                | 49.240     | 0          | 49.240     |
| 40       | Eskişehir Anadolu        | 2.940      | 44.288     | 47.228     |
| 41       | Balıkesir Koca Seyit     | 46.180     | 415        | 46.595     |
| 42       | Siirt                    | 33.740     | 0          | 33.740     |
| 43       | Zonguldak Çaycuma        | 572        | 27.139     | 27.711     |
| 44       | Tekirdağ Çorlu           | 26.250     | 7          | 26.257     |
| 45       | Tokat                    | 25.425     | 0          | 25.425     |
| 46       | Balıkesir Merkez         | 11.573     | 0          | 11.573     |
| 47       | Zafer Bölgesel           | 3.181      | 0          | 3.181      |
| 48       | Gökçeada                 | 1.666      | 0          | 1.666      |

### **3. İSTANBUL'UN KENTLEŞMESİ**

#### **3.1. İstanbul'un Coğrafi Konumu**

İstanbul, 280 01' ve 290 55' doğu boylamları ile 410 33' ve 400 28' kuzey enlemleri arasında bulunur. İstanbul Boğazı, Karadeniz'i, Marmara Denizi'yle birleştirirken; Asya Kıtası'yla Avrupa Kıtası'nı birbirinden ayırmakta ve İstanbul kentini de ikiye bölmektedir. İli kuzeyde Karadeniz, doğuda Kocaeli Sıradağları'nın yüksek tepeleri, güneyde Marmara Denizi ve batıda ise Ergene Havzası'nın su ayırım çizgisi sınırlamaktadır. ([www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr))

İstanbul'un tarihini belirleyen en önemli etken, coğrafi konumudur. Bir yandan, Asya ve Avrupa kıtasını bağlayan bir köprü, diğer yandan Akdeniz'den Karadeniz'e ulaşımı sağlayan bir geçit konumundadır. Bu yapı, şehrin kurulduğu çekirdek bölge ve bugünkü yayılım alanına ekonomik, ticari ve siyasi işlevler getirmiştir. İstanbul'un Avrupa, Ortadoğu, Asya ve Kuzey Afrika arasındaki ticari yolların kesişme noktasında yer alması, bu bölgeleri ve ticari akışı denetleyen Roma İmparatorluğu'nun, daha sonra da aynı bölgeleri egemenliği altına alarak bu denetimi devralan Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmasını sağlamıştır.

#### **3.2 Kuruluşundan Cumhuriyete Kadar İstanbul'un Gelişimi**

İstanbul'un tarihi, M.Ö. 300.000 yıllarında, Yarımburgaz Mağarası'nda başlamaktadır. Daha sonraki insan yerleşimleri, Marmaray Boğaz Tüp Geçışı Yenikapı arkeolojik kazılarıyla ortaya çıkarıldığı gibi, M.Ö. 8000'li yıllara denk gelmektedir.

Sarayburnu'nda M.Ö. 7. Yüzyılda bir Grek kolonisi olarak kurulan Byzantion, şehrin günümüzdeki çekirdeğini oluşturmuştur. M.S.4. yüzyılda, Roma İmparatoru Konstantin'in şehri Doğu Roma İmparatorluğu'nun ikinci başkenti olarak yeniden inşa ettirmesi ve kendi adını vermesi ile şehrin 16

yüzyıl boyunca sürece başkentlik konumu başlamıştır. Şehir, fethe kadar, Hristiyanlığın önemli merkezlerinden biri olma görevini de sürdürmüştür.

Batı Roma İmparatorluğu'nun 5. Yüzyılda yıkılışından sonra Doğu Roma İmparatorluğu'nun (tarihçilerin verdiği isimle Bizans İmparatorluğu'nun) başkenti olan şehir, Akdeniz, Karadeniz ve Kuzey Avrupa'nın ticaretini yönlendirmiştir. Aynı zamanda, Çin'in en önemli ihraç malları olan ipek ve porselenlerin kara yoluyla Akdeniz'e taşıyan "İpek Yolu"nun en önemli limanlarından biri haline gelmiştir. Bu durum, şehir nüfusuna kozmopolit bir yapı kazandırmıştır.

1453'teki fetihten sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olan şehir, yeni bir dönüşüm sürecine girmiştir. Şehirde baskın olan Hristiyan kültürünün, Osmanlı İmparatorluğu'nun bilinçli olarak sürdürdüğü imar ve nüfus politikalarıyla, Müslüman şehrine dönüşümü süreci başlamıştır. Şehrin nüfusunu arttırmak için, Anadolu ve Rumeli'den Müslüman nüfus, şehre göçe özendirilmiş, vilayetlerden her sınıftan belli sayıda kişilerin ve Hristiyan ve Yahudilerin şehre göç ettirilmesi ve belli yerlerde iskân edilmeleri sağlanmıştır. "1459'da İstanbul her biri farklı demografik özellikler taşıyan dört idari birime ayrıldı. Bunlardan biri idarenin merkezinin olduğu Suriçi, diğer üçü ise sur dışında yer alan ve "Bilad-i Selase" olarak adlandırılan Eyüp (Büyük ve Küçük Çekmece, Çatalca ve Silivri dahil), Galata ve Üsküdar'dı. İstanbul, fetihten 50 yıl sonra Avrupa'nın en büyük şehri haline geldi."  
([www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr))

Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi, ekonomik, kültürel ve sanatsal olarak zirvede olduğu 16. Yüzyıl'da, şehirde büyük imar faaliyetleri yürütülmüştür. Osmanlı mimarisinin büyük ustası Mimar Sinan'ın yaratıcılığı ile biçimlenen bu faaliyetler, şehrin günümüzdeki silüetini belirleyen Süleymaniye, Şehzade Camii gibi yapıların yanı sıra, şehrin ihtiyaçlarını karşılayan su yolları, medreseler, kervansaraylar, hamamlar, has bahçeler ve



köprüler kazandırmıştır. Yine bu dönemde Haliç-Galata Limanı Akdeniz'in en işlek limanlarından biri haline gelmiştir.

İstanbul'un Osmanlı döneminde yaşadığı son değişim süreci, 19. Yüzyılda, Batılılaşma döneminde gerçekleşmiştir. Osmanlı hükümdarlarının İmparatorluğu çöküşten kurtarmak için başlattığı Batılılaşma süreci, öncelikle askeri eğitim kurumları ve mimarlık alanında kendini göstermiştir. Batılılaşma sürecinde, şehir, yeni alanlara doğru genişlemeye başlamış, "Sur içi Bakırköy yönünde, Galata ise Teşvikiye yönünde yayılırken; Boğaziçi'nde Sarıyer'e iskân hızlanmış, Anadolu yakası ise bir taraftan Bostancı, diğer taraftan Beykoz'a doğru büyümüştür" ([www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr)). Kentin yönetim merkezi, Topkapı çevresi ve Bab-ı âli'dir. Kentin Hristiyan nüfusu, elçiliklerin bulunduğu Beyoğlu, Haliç ve Marmara kıyılarına yerleşik iken, sur içi ve Eyüp civarı, Müslüman yerleşim merkezleri olmaya devam etmiştir. Boğaziçi köyleri ve Anadolu yakası, şehrin sayfiye yerleri olarak önem kazanmıştır. Bazı Boğaziçi köyleri, tamamen Müslüman, bazılarıysa Hristiyan yerleşimidir. Bu dönemde Osmanlı hükümdarları ve devletin ileri gelen bürokratlarının inşa ettirdikleri saray, köşk ve dini yapılarda, üslup olarak, geleneksel Osmanlı mimarisi yerine Batı mimarisini örnek almışlardır.

Kırım savaşı sırasında, kentin düzensiz yönetimi, 1854 yılında Şehremaneti'nin kurulmasına neden olmuştur. Kentin temizlik işlerinin yönetimi, narhın sağlanması ve denetimi, yol, kaldırım yapımı ve onarımı, esnaf denetimi, devlete ait vergi ve resimlerin toplanması Şehremaneti'nin görevi olarak tanımlanmıştır. Şehremaneti'nin başına tayinle gelen "Şehremini" ve seçimle gelen meclis oluşturulmuştur. 19. yüzyılda İstanbul'da yaşanan bütün bu değişim, şehrin günlük yaşamına da yansımıştır. "Özellikle Kırım Savaşı'nda İstanbul'a gelen İngiliz, Fransız ve İtalyan asker ve subayları ile Galata'da yerleşmiş bulunan Levantenlerin yaşam tarzı İstanbul ahalisi üzerinde müessir oldu. Bu dönemde Beyoğlu, meyhaneleri, kahvehaneleri, tütüncü dükkânları, balozları ve tiyatrolarıyla tam bir eğlence merkezi haline geldi"([www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr))

Kentteki ulaşım tesisleri gelişmeye başlamıştır. Boğaziçi köyleri, Anadolu yakası ve tarihi yarımada arasında düzenli vapur seferleri yabancılar tarafından başlatılmış, bu hizmetler, 1845 yılında kurulan Şirket-i Hayriye'ye devredilmiştir. Atlı tramvay şirketi, 1869 yılında kurulmuş, bu sistem 1913 yılında elektrikliye çevrilmiştir. İlk metro olan tünel, 1874 yılında, ilk Galata köprüsü, 1838 yılında yapılmış, 1890 yılına kadar, İstanbul-Arifiye hatları tamamlanarak, kent demiryoluyla Avrupa'ya bağlanmıştır. 1895 yılında Galata, 1900 yılında Sirkeci, 1904 yılında Haydarpaşa limanları inşa edilmiştir. İstanbul'un ekonomik yapısı değişmiş, geleneksel esnaf örgütleri olan loncalar dağıtılmış, devlet, esnafı şirketleştirmek için krediler vermeye başlamıştır. Şehirdeki finansman, Galata bankerleri tarafından sağlanmıştır. Kentte, geleneksel esnaf ve zanaatkâr grupları, Kapalıçarşı ve Mısır Çarşısı, Bahçekapı, Tahtakale ve Unkapanı civarında yerleşmiştir. Galata ve Beyoğlu, geniş mağazaları ve bankalarıyla, Avrupa kentlerine benzemektedir.

Sanayi üretimine geçiş, yine bu dönemde gerçekleşmiş, Zeytinburnu'nda pamuklu dokuma, Feshane'de yünlü kumaş, Eyüp'te ip, Beykoz'da kundura fabrikaları, kentin farklı yerlerinde gazhaneler kurulmuştur.

20. yüzyılın başında Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı savaşlar ve I. Dünya Savaşı'na katılması, imparatorluk üzerinde olduğu kadar, İstanbul üzerinde de yıkıcı etkiler yapmıştır.

### **3.3 Cumhuriyet Döneminde İstanbul**

Kurtuluş savaşını izleyen Cumhuriyetin 1923'teki kuruluşuyla, şehrin başkentlik süreci sona ermiştir. İstanbul, geçici bir ekonomik durgunluk içerisine girmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, 19.yüzyılda başlayan Batılılaşma hareketlerinin devamı olarak, İstanbul'un kent içi düzenlemelerinde Agache, Lambert, Prost ve Elgötz gibi Avrupalı uzmanlardan yararlanılmıştır.

Süleymaniye, Beyazıt, Sultanahmet arasındaki Bakanlıklar (Nezaretler), ortadan kalkmış, Ankara, Bab-ı Âli, Yerebatan Sarnıcının etrafındaki evler yıkılarak, Ayasofya meydanından Cağaloğlu'na uzanan geniş bir cadde açılmıştır. Fatih, Sultan Selim, Vefa, Beyazıt, Divanyolu çevresinde yaşayan bürokrat kadro önemini yitirip boşalmaya başlayınca, bu konaklar, Anadolu'dan gelen küçük esnaf ya da yarı varlıklı kişilerin eline geçmiştir. (Kılınçaslan, 1981:228)

Cumhuriyetin onuncu yılına doğru, yeni oluşan milli sermaye Beyoğlu civarına yerleşir. Varlıklı kişilerin kuzeye taşınmasıyla yeni mahalleler oluşmuştur. Şişhane, Taksim Gümüşsuyu ve Talimhane'de, İstanbul'un ilk düzenli ve planlı apartmanlar semti kurulur. Yollar ve parklar yapılır.

Osmanlı'nın son dönemlerinde başlayan, Boğaziçi köyleri ve Anadolu yakası köylerinin sayfiye yeri olarak kullanımı, cumhuriyetin ilk yıllarında da devam eder. Kadıköy, yavaş yavaş büyümeye başlar, Bağdat Caddesi ve Acıbadem'de bahçeli evlerden oluşan mahalleler kurulmaya başlar. 1938'deki Kadıköy İmar Planı, Caddebostan, Erenköy ve Suadiye'i de kapsar. İki yaka arasındaki nüfus arttıkça, deniz yolu ulaşımı önem kazanır. Denizyolları işletmesinin vapur seferleri artırılır, yeni güzergâhlar ortaya çıkar. Demiryolları devletleştirilir.

İstanbul, bir sanayi şehrine dönüşmektedir. Boğaziçi kıyılarında Osmanlı döneminde mevcut Beykoz kundura fabrikasına ek olarak, Paşabahçe, Şişecam, İspirto Fabrikaları, Büyükdere'de kibrit fabrikası, Kuruçeşme'de kömür depoları kurulur. 19. Yüzyılda Haliç kıyısında başlayan sanayileşme devam eder.

1947 yılında Belediye İmar Müdürlüğü'nün yaptığı bir talimatname ile, "ağır sanayi, Eyüp-Silahtarağa, Eyüp Edirnekapı, Yedikule-Bakırköy arasında, orta çaplı sanayi, Haliç'in iki yakasında yerleşecek, küçük sanayi,

ise olduğu yerde kalabilecekti. 1949 yılında ağır sanayinin yerleşeceği yerler, Belediye İmar Müdürlüğü'nün bir raporu ile "Eyüp'ün ilerisi, Edirnekapı-Rami yolunun sol tarafı, Topkapı-Maltepe civarı, Davutpaşa yolu, Kazlıçeşme, Bakırköy'ün dış tarafı, Yeşilköy, Küçükçekmece ve Zeytinburnu çevresi, Kadıköy yakasında Maltepe-Kartal arası, Pendik dolayları ve Kadıköy Gazhane çevreleri" olarak belirlenir (Kılınçaslan, 1981:235). Belirtilen bu bölgelerin civarları, fabrikalarda çalışmak için, şehre göçle gelen nüfusun, kendi barınma sorunlarını gecekondulaşarak çözdükleri, İstanbul'daki plansız ve sağlıksız kentleşmenin ortaya çıktığı yerler olacaktır. 1947'den itibaren İstanbul'da, gazeteler, gecekondulardan söz etmeye başlayacaklardır. Aynı yıl, planlı konut sitelerinin inşaatının başlangıcına da işaret etmektedir. İstanbul'da Emlak Kredi Bankası'nın toplu konut inşaatındaki ilk girişimi, 1947'de inşaatına başlanan 391 konutluk 1. Levent Mahallesi'dir.

Tarımda makineleşmenin başladığı 1950 sonrası, kırsal kesimlerden İstanbul'a büyük bir göç dalgası başlar. Kentin çevresinde, gecekonduların oluşurken, 1950'den sonra, Sur içinde büyük bir yenileşme hareketi başlar. Tarihsel yarımadanın geleneksel dokusu, planlı bir müdahale ile ortadan kalkar. Topkapı-Aksaray arasında genişletilen Millet Caddesi ve yeni açılan Vatan Caddesi tarihi kenti parçalar. Bu caddelere ek olarak, Sirkeci-Florya sahil yolu, Topkapı'yı Yeşilköy Havaalanı'na bağlayan Londra Asfaltı, Beşiktaş'ta Barbaros Bulvarı, Anadolu yakasında Ankara Asfaltı açılır.

1954 yılında yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım İmar Planı ile sanayi gelişimi ilk defa plana bağlanır.

1950-1960 yılları arasında, İstanbul'un nüfusunun yoğun olduğu semtler, Sur içi ve Eyüp'tür. Şehrin yeni gelişen semtleri, gecekonduların mahallesi olan Zeytinburnu, Beyoğlu tarafında Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy ve Levent, Anadolu yakasında, Üsküdar-Kısıklı arası, Kadıköy-Kurbağalıdere ve Bostancı arasındaki bahçeli evlerdir.

1960'lı yıllarda, gecekondu semtlerinin büyüdüğü görülür. "1961 yılına gelindiğinde, İstanbul'da, 78.000 gecekondu, toplam kent nüfusunun %20'si olan 293.000 kişi barınmaktaydı" (Kılınçaslan 1981:241). Bu tarihlerde, kent içi ulaşım, sayıları gittikçe artan belediye otobüsleriyle karşılanmaktadır. Tramvay sistemi ortadan kaldırılmış, dolmuş ve taksilere ek olarak, gecekondu semtlerine hizmet eden minibüsler ortaya çıkmıştır. Sirkeci Halkalı banliyö treni elektrikle çalışır hale getirilip sanayi semtlerine hizmet etmeye başlamıştır.

1960-1970 yılları arasında, kent, sanayileşmeye devam etmiştir. 1970 yılına kadar, eski sanayi yerleşmelerinin çevreleri yoğunlaşmış ve yaygınlaşmıştır. Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa yöresi, Küçükköy-Alibeyköy-Kâğıthane'yi kapsayacak şekilde kuzeye doğru büyümüş, Zeytinburnu-Bakırköy sanayi, Londra Asfaltı'na paralel olarak Halkalı, Sefaköy, Firuzköy doğrultusunda yayılmıştır.

1966 yılında hazırlanan İstanbul Sanayii Nazım Planı ile Ümraniye, Küçükköy, Levent, Bomonti, Halkalı, Topkapı, Rami ve Kurtköy hızla gelişmiştir. Anadolu yakasında, Kartal-Maltepe sanayi bölgesine, yeni gelişen Tuzla, Yakacık ve şehir dışındaki Çayırova, Gebze eksenine eklenmiştir. Londra Asfaltı'nın kuzeyi, sanayi tesisleri ve gecekonduyla dolarken, Bayrampaşa ve Rami semtleri ile Şişli'nin arkasındaki gecekondu alanı Çağlayan'da yoğunluk artmakta ve apartmanlaşma başlamaktadır. Kentin düzenli kesimlerine eklenmeye hazırlanan bu bölgelerin arkalarında yeni yerleşim alanları alabildiğince yayılmaktadır.

1970'lerde ülkede otomobil üretiminin başlaması, ulaşım sistemine otomobillerin eklenmesi, trafik sıkışıklığı ve otopark sorununu getirmiştir. 1970 ile 1975 yılları arasında otomobil sahipliği %150 artmıştır.

Kentin metropoliten alanının büyüme ve yayılmasına diğer büyük etki, 1973 yılında açılan Boğaziçi köprüsü ve çevre yollarıyla gerçekleşir. Bu

gelişme, şehrin Anadolu yakasının erişilebilirliğini arttırmış ve Kadıköy-Kartal arasının yoğun bir kentleşme sürecine girmesine neden olmuştur. Köprünün diğer bir etkisi de, Boğaziçi köyleri ve şehrin kuzeyinin, köprü çevre yollarıyla erişilebilirliğinin sağlanması ve kentleşmeye açılmasıdır. Kuzeydeki yeşil alanlar ve doğal güzellikler, kısa sürede bozulmuştur.

1973 yılında yapılan bir araştırmada, emek yoğun işyerleri ve geleneksel sanayinin kent içinde kaldığı, modern araçlarla yüksek verimlilik üreten, sermaye yoğun sanayinin kent dışına, Anadolu yakasında Kartal'a, Avrupa yakasında Bakırköy ilçesine yerleştiği görülmektedir. (Kılınçaslan 1981:254)

Kent büyümeye devam ederken, gelişmeyi denetleyici örgütlü bir bütünlük gösteren metropoliten belediye bulunmamaktadır. Merkez belediye sınırları dışında bulunan alanlarda, bağımsız küçük belediyeler kurulmakta, bu alanlara kamu hizmetinin bir kısmı, merkez belediyelerce sağlanmaktadır. Gecekondulaşma, kentin bütününe sarmıştır. Daha önceden kentin çevresinde inşa edilen gecekondu, 1970'li yıllarda, Boğaziçi sırtlarında, Nişantaşı ve Teşvikiye'nin apartmanlarının aralarında oluşmaktadır. Düzenli mahallelerin boş yerleri, görülmesi ve ulaşılması zor kent bölgelerinin köşelerinde bir "saçaklanma" olarak kaçak konut yapımı sürmektedir.

Bu yıllarda kentte, ulaşım, örgütlü kamu araçları (otobüs, trolleybüs, tren, vapur) ile örgütsüz toplu taşıma araçları (dolmuş, minibüs) birbirine yakın oranlarda taşıma yapmakta, yürüyerek işlerine giden insan sayısı da dikkat çekici düzeyde yüksek bulunmaktadır.

29.07.1980'de İstanbul Metropoliten Alanı Nazım İmar Planı kabul edilir. Bu plan ile, Küçükçekmece ve Büyükçekmece gölleri arasında, kısmen Kemirburgaz, Ümraniye, Kurtköy, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dilovası mevkiilerinde sanayi alanları belirlenir.

1980 yılı, askeri darbe ile birlikte, ülkede Neoliberal politikalar uygulanmaya başlandığı dönemdir. Neoliberal politikalar, ANAP'ın iktidara geldiği 1983 ve Bedrettin Dalan'ın belediye başkanı seçildiği 1984 yılından sonra daha yoğunlaşmıştır. Şehir, yerel ve yabancı sermaye sahiplerinin talepleri doğrultusunda yeniden biçimlendirilmeye başlanmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ağır sanayinin kent merkezi dışına çıkarılması (desantralizasyonu), küçük sanayinin, kent sınırlarındaki sanayi sitelerine taşınması kararını almıştır. Küçük ve orta büyüklükteki işletmeler, Avrupa yakasında İkitelli Küçük Sanayi Sitesi'ne, Anadolu yakasında Tuzla Organize Deri Sanayi bölgesine yerleşmeye teşvik edilmiştir.

Sanayinin terk ettiği alanların iş merkezleri, oteller, lüks konut alanları, alışveriş merkezlerine dönüşmesi, tarihi yarımadadaki sanayi ve merkez etkinliklerinin azaltılarak turizm merkezlerine dönüştürülmesi, gecekondu alanlarının ıslah imar planlarıyla çok katlı yapılaşmaya açılması, dönem boyunca gerçekleştirilen temel uygulamalar olmuştur. Bu bağlamda, merkezi yönetim, yerel yönetimlerin finansal gelirleri ve özerkliklerini arttırmış ve planlama sistemine müdahale ederek, planlama yapma, onama, uygulama ve değiştirme haklarını yerel yönetimlere devretmiştir. Nazım imar planları darbe yemiş, İstanbul mevzii ya da parçacı planlarla kontrol edilmeye başlanmıştır. (Keyder ve Öncü 1993, Sezer, 2000, Öktem 2011:25)

İstanbul'daki gecekondulaşmaya dayalı sağlıksız büyüme, 1984 ve 1986 yıllarındaki imar aflarıyla yasal hale getirilmiştir. 1984 yılında meclisten geçen 2981 sayılı İmar Affı Yasası, imar ve gecekondu mevzuatına aykırı inşa edilmiş ve inşa halindeki yapılar hakkında, uygulanacak hükümleri düzenlemek için çıkarılmıştır. Bu yasa ile birlikte, 1986 yılında meclisten geçen 3290 sayılı yasa, "planlamanın temel işlevlerinden olan arazi kullanımı ve yoğunluk önermesi ile sosyal ve teknik altyapı standartları konularındaki düzenlemeler devre dışı kalmıştır". Bu yasaların çerçevesinde onaylanan İslah-İmar Planlarının toplam alanı 30.000 hektar kadardır. Bu durum, İstanbul için, ucuz arsa, yüksek yoğunluk, sosyal-tekni kümelenmeye olanak

tanıyan pazarlama modeli, toprak sahibi yapan mülkiyet yapısı, proje özgürlüğü gibi, büyümeyi destekleyen parametreler geliştirmiştir. (Kalkan-Çetiz-Akay, 2004:806)

İstanbul'un idari yapısındaki değişimler, şehrin gelişmesinde önemli aşamalara neden olmuştur. 1984 yılında, Büyükşehir belediyelerinin kurulmasını sağlayan 3030 sayılı yasa ile İmar yasasında plan onama yetkisinin yerel yönetimlere devredilmesi kentleşmeyi hızlandırmıştır. Mücavir alan sınırları içerisinde, nüfusu 2000'i aşan köy yerleşmelerinde, 1580 sayılı Belediye Kanunu çerçevesinde belde belediyelerinin kurulmasıyla, o köyün sınırı, belde belediyesi sınırı haline dönüşmüştür. İmar Kanunu, belde belediyesine plan onama hakkı vermiştir. Metropoliten analizlere ve büyüme stratejilerine dayanmayan, aksine, fonksiyon ve yoğunluk açısından bunlarla çelişen "plan" kararlarıyla hızlı bir dönüşüm, yapılaşma başlamıştır. (Kalkan-Çetiz-Akay, 2004:806)

Belde belediyeleri, 2008 yılında çıkarılan, 5747 sayılı, Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde ilçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkındaki kanun ile kapatılmıştır.

Fatih Sultan Mehmet adını taşıyan ve 1988 yılında inşa edilen ikinci Boğaziçi köprüsünün ve çevre yollarının açılması, sanayinin, İstanbul dışına doğru yayılımını hızlandırmıştır.

1990'ların başlarında, İstanbul'un saçaklarında, uydu kentlerin hızla yaygınlaştığı görülür. Kamu kaynaklarının da kullanıldığı bir finansman modeliyle üretilen bu uydu kentler, kent merkezlerine uzaklıkları nedeniyle, eğitim, sağlık, alışveriş ve eğlence ihtiyaçlarını kendi bünyelerinde çözmektedirler. İstanbul'da Başakşehir, Bahçeşehir ve Beylikdüzü'ndeki Büyükşehir konutları, bu tarz yapılaşmanın en önemli örnekleridir.



15.11.1995 yılında onanan İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planında, Avrupa yakasında 2901 hektar, Anadolu yakasında 1791 hektar olmak üzere, toplam 4692 hektar sanayi alanı belirlenmiştir. Sanayinin kent dışına çıkarılması, şehirde önemli değişikliklere neden olmuştur. Metal, gıda gibi sektörlerdeki istihdam düşerken, tekstil alanındaki istihdam yükselmiştir. Kent merkezi, geçici bir çöküş dönemi yaşamıştır. Kent, doğu-batı eksenini boyunca yayılmaya başlamış, sanayinin taşındığı doğu ve batı uçlarında yeni mahalleler, gecekondular oluşmuştur. Nazım imar planında öngörülme-yen kuzeye doğru büyüme, Büyükdere Caddesi'nin, fabrikaların bulunduğu Zincirlikuyu-Maslak arasındaki bölümünün, iş merkezine dönüşümüyle gerçekleşmiş, çok katlı, gökdelen tipindeki yapılaşmaya izin verilmiştir. Bu karar, 2010'lu yıllarda da devam eden, ofis, rezidans ve alışveriş merkezlerinden oluşan yapılaşmayı getirmiştir. Büyükdere Caddesi ve Anadolu yakasındaki Altunizade ve Kozyatağı, şehrin uluslararası iş merkezlerine dönüşmüştür. Bu durum, boğaz köprüleri ve bağlantı yollarıyla da desteklenmiştir. Kentin, tarihi ve doğal zenginliklerine sahip arazileri üzerinde lüks oteller inşa edilmiş, yerli ve yabancı ortaklı alışveriş merkezlerinin, ticari olarak merkezi bölgelerine inşaatı yaygınlaşmıştır. (Öktem 2011:27)

Köyden kente göçün en önemli merkezi olan İstanbul, 1980'den 2010'lu yıllara kadar, sürekli göç almıştır. 1975 yılında, kentin nüfusu, 2.635.000 civarındadır. İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce de karşılanamaması, kentin bugünlere uzanan kontrolsüz bir biçimde büyümesi sonucunu doğurmuştur. Bu süreç, İstanbul 'un nüfusunu, 1970-2000 yılları arasında 3 milyondan 10 milyona çıkmasına neden olmuştur." (İBB, 2012:1)

Kentin barınma ihtiyacı, alt ve orta sınıflar için, kent merkezindeki eskimiş binalar, gecekondular, imar affıyla gecekonduların apartmanlara dönüşümü ve 1984 yılında kurulan TOKİ (Toplu Konut İdaresi)'nin kent çeperlerinde inşa ettiği toplu konut siteleriyle çözülmeye çalışılmıştır. Toplu

konut kredileri ile kooperatiflerin konut yapımını özendirmeye devam edilmiştir. Üst sınıf, Boğaziçi'nin yamaçlarında, kentin kuzeyindeki ormanlarda ya da kent çeperlerindeki banliyölerde, kapalı sitelerde yaşamaya başlamıştır.

1999 depremi, şehir merkezindeki jeolojik olarak çok katlı inşaatı uygun olmayan, depreme dayanıksız zeminli ve inşaat kalitesi düşük, eski binaların olduğu bölgelerden, jeolojik olarak daha sağlam zeminlere sahip alanlardaki, yeni yapılaşmalara doğru yönelim yaratmıştır. Bu yönelim kentin kuzeyindeki orman alanları ve içme suyu havzalarında yeni yerleşimlerin kurulmasına neden olmuştur.

Üst sınıflar, kent dışındaki kapalı konut sitelerinin yanı sıra, inşaatı 2000'lerden sonra yoğunlaşan, kent merkezlerindeki "rezidans adı verilen konutlarda" yaşamaya başlamışlardır.

İstanbul'un 2000'li yıllardaki büyümesi, ikinci bir çeperleşmeyi getirmiştir. "İstanbul metropoliten alanının yeni çeperi, bu defa, göçmen işgücünün gecekondulu banliyöleri ve klasik orta sınıfların parsellenmiş arsalar üzerindeki düşük maliyetli, az katlı apartman bloklarıyla değil, kentin yeni varlıklarının refah adacıkları ve yeni orta sınıflar için büyük ölçekli toplu konut projeleri ile banliyöleşmektedir. (Kurtuluş, 2007:29) Tarihi kent merkezlerinde, eskimiş konutlarda yaşayan alt sınıflar uzaklaştırılmış, bu konutlar yenilenerek (soylulaştırılarak) üst sınıfların kullanımına sunulmuştur.

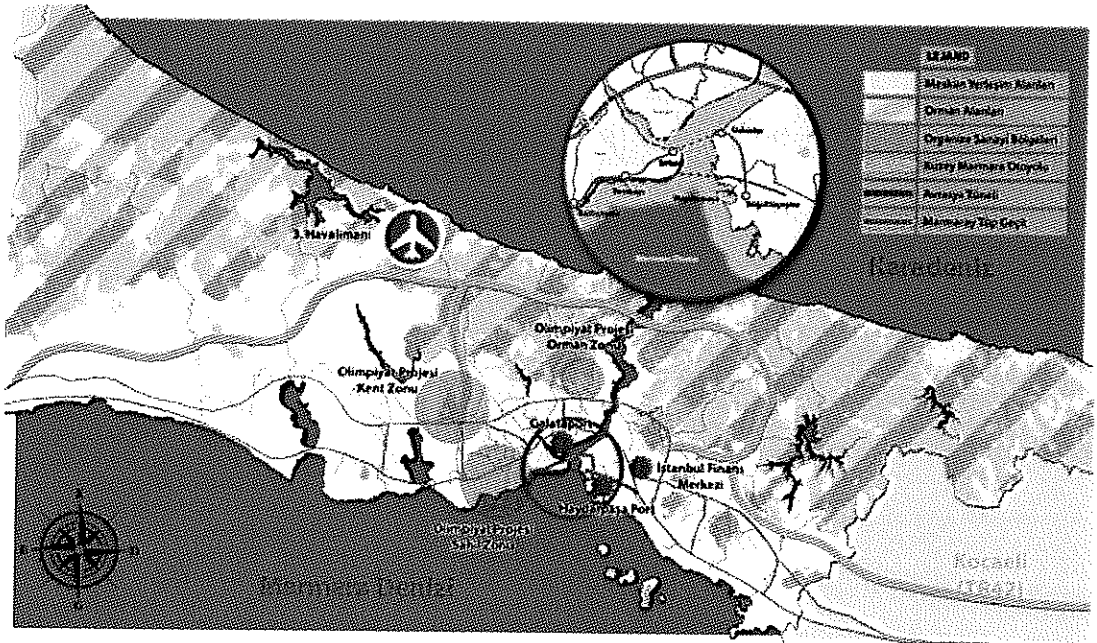
2000'li yılların sonlarında, İstanbul'da yapılan zemin incelemeleriyle belirlenen depremde yıkım riski taşıyan alanlar belirlenmiş ve bu alanlardaki yerleşimlerde kentsel dönüşüm projeleri uygulanmaya başlanmıştır. Bu yıllarda, TOKİ ve KIPTAŞ tarafından üretilen toplu konutların İstanbul'un çeperlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Arnavutköy, Başakşehir ve özellikle Esenyurt, yoğunlaştıkları ilçeler olarak dikkat çekmektedir.



Yerel Merkezler: Çevrelerinde oturan nüfusa hizmet veren merkezler olarak Bayrampaşa Gaziosmanpaşa, Bağcılar ve Tuzla sayılabilir. (İBB 2009-İSTKA 2013:240)

### İstanbul'da Büyük Ölçekli Projeler

İstanbul'da, İBB ve merkezi hükümetin planladığı ve yürütmeye başladığı bazı büyük ölçekli projeler bulunmaktadır. Bu projeler, İstanbul 3. Boğaz Köprüsü, İstanbul 3. Havalimanı, Marmaray, Avrasya Tüneli-Lastik Tekerlekli Tüp Geçiş Projesi, İstanbul Finans Merkezi ve Kanal İstanbul olarak sıralanabilir. Bu projelere ek olarak, Karaköy Salıpzarı Limanı (Galataport), Haydarpaşa Limanı Projeleri de gündemdedir. Büyük Ölçekli Kentsel Ulaşım projelerinden 3. Köprü, 3. Havaalanı ile bağlantılı olarak planlanmıştır. Bu projelerden Marmaray, 29 Ekim 2013'te tamamlanarak faaliyete geçmiştir. İstanbul'un Avrupa yakasında, Karadeniz'i Marmara denizine bağlayacak bir su kanalı geçiş projesi olan Kanal İstanbul'un hangi güzergahı izleyeceği henüz açıklanmamıştır. Bu projenin, 3. Havalimanı ve 3. Köprü yolu ile bağlantılı olacağı düşünülmektedir.



Harita 2: İstanbul'da Büyük Ölçekli Projeler Haritası, kaynak: İSTKA 2013:24

Etki alanı uluslararası ölçekte olan bu ulaşım projeleri ile, Türkiye'nin ve İstanbul'un küresel ölçekte rekabet şansının, insan transferlerinin kolaylaştırılması ile turizm gelirlerinin ve finansal etkinliklerin artırılması, havaalanı sayısı ve kapasitesinin geliştirilmesi karayolu ağının genişletilmesi ile Avrasya-Uzakdoğu ve Avrupa arasında ürün sevkiyatının hızlı ve güvenli bir şekilde geliştirilmesi amaçlanmaktadır. (İSTKA 2013: 244) Ancak bu projelerin İstanbul'un kentleşmesine ve doğal yaşam alanlarına büyük ve geri dönüşümü olmayan etkiler yapacağı açıktır.

### **3.4 İstanbul'un Günümüzdeki Özellikleri:**

1980 sonrasında Türkiye'de uygulanan liberal ekonomik politikaların etkisiyle, şehir önce yerel, daha sonra küresel sermayenin ülke merkezi olarak seçilmiştir. Şehir hızla büyümüş, bugünkü metropol yapısını kazanmıştır. "Tarımsal üretimin değişimine dayanan eski dünya ticaretinde, İstanbul, 1. Derecedeki metropoldür" (Keskin-Diren, 1994:223). İstanbul'un taşıdığı tarihsel birikimi ile birlikte, kültürel ve sanatsal üretimin de merkezidir. Ekonomik, toplumsal, siyasi ve kültürel özellikleriyle, Türkiye için olduğu kadar, dünya için de önemli bir çekim merkezidir. İstanbul'un coğrafi, tarihsel, toplumsal ve ekonomik özellikleri, şehrin bir metropol olmasını sağlamıştır. Bu durumu oluşturan temel özellikler, aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- "İstanbul, Türkiye'nin ve Türkiye ekonomisinin bağlantılı olduğu bölgede yer alan ülkelerin oluşturduğu alanın, büyük bir metropol şehridir.
- İstanbul, konumu, tarihsel olarak tevarüs eden özellikleri ve günümüzdeki fonksiyonları gereği, bir dünya şehridir.
- İstanbul, Türkiye'nin yer aldığı ve hinterlandı oldukça geniş bir alan içinde uluslararası merkez özelliği taşımaktadır. Bu ise; yerli ve

yabancı finansal kurum ve organizasyonların büyük bir kısmının İstanbul'da yer almasından kaynaklanmaktadır.

- İstanbul, Türkiye'nin her bölgesi ve yerleşim alanıyla ve de Türkiye'nin yurt dışına açılmada her türlü ulaşım olanaklarının en yoğun ve en etkin şekilde kullanılabildiği olanaklara sahiptir.
- İstanbul, bir eğitim, öğretim, araştırma, geliştirme, lobi faaliyetleri, hakla ilişkiler, iletişim, haberleşme, ulusal ve uluslararası ekonomik, sosyal, kültürel organizasyonların faaliyetlerinin yoğunlaştığı, idare merkezlerinin bulunduğu bir kent görünümündedir". (Ekren, 199:56)

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) açıkladığı verilere göre, 31 Aralık 2012 itibariyle, Türkiye'nin nüfusu, 75.627.384 kişidir. Türkiye nüfusunun %18.3'ünün ikamet ettiği İstanbul, 13.854.740 kişiyle, en çok nüfusa sahip olan ildir. Aynı zamanda, kilometrekareye düşen 2666 kişiyle nüfus yoğunluğu en yüksek ildir.(www.tuik.gov.tr)

İstanbul'un 14'ü Anadolu Yakasında, 25'i Avrupa Yakasında olmak üzere toplam 39 ilçesi vardır. İstanbul'un ilçeleri, nüfus sayısı bakımından 2010 yılı verilerine göre incelendiğinde en yüksek nüfusa sahip Bağcılar'ı, sırasıyla Küçükçekmece, Ümraniye, Bahçelievler ve Pendik izlemektedir. Kentin, en az nüfusa sahip ilçesi, Adalar'dır.

TÜİK'in açıkladığı 2010 verilerine göre, İstanbul'da yaşayanların yaklaşık % 64,66'sı (8.571.374) Avrupa Yakası; % 35,33'ü de (4.684.311) Anadolu Yakası'nda yaşamaktadır. Şehrin yüzölçümü 5. 512 km2'dir. (www.ibb.gov.tr)

İstanbul, Türkiye'nin ekonomik faaliyetlerinin merkezini oluşturmaktadır. Şehrin, ülke GSMH'sindeki payı yaklaşık yüzde 23 düzeyindedir. İstanbul'un her yıl devlet bütçesine katkısı, %40, buna karşılık devlet harcamalarından aldığı pay %8 dolayındadır (www.ibb.gov.tr).

Türkiye’de istihdam edilen 22.595.000 kişinin %17,5’i (3.947.000) kişi İstanbul’da istihdam edilmektedir. Türkiye’de istihdam edilen nüfusun sektörel bazda dağılımı incelendiğinde, İstanbul, sanayi sektörünün %26,6’sını, hizmet sektörünün %21,4’ünü ve tarım sektörünün %0,3’ünü barındırmaktadır. Türkiye’nin en büyük 500 sanayi kuruluşunun %43’ü İstanbul’dadır (Temurçin, 2012:109).

İstanbul’daki sanayi tesislerinin %76’sı Avrupa, %24’ü Anadolu yakasında yer almaktadır. Avrupa yakasında İkitelli, Beylikdüzü, Hadımköy ve Kiraç, Anadolu yakasında Tuzla ve Ümraniye sanayi tesislerinin yoğunlaştığı yerlerdir. Sanayi tesislerinin ilçelere göre dağılımı incelendiğinde, Büyükçekmece ve Küçükçekmece ilçeleri %9 oranıyla ilk sırayı paylaşmakta, daha sonra, Şişli ve Güngören %6, Bağcılar, Zeytinburnu, Kâğıthane ve Bayrampaşa %5, Gaziosmanpaşa %4 oranına sahip olmaktadır.

İstanbul’da bulunan sanayi sektörleri ve bu sektörlerde istihdam edilen nüfus incelendiğinde, tesis bazında konfeksiyon ve hazır giyim sanayii %29 oranıyla ilk sırayı almakta, daha sonra, metal eşya %11, makine ve teçhizat %8 ve plastik ve kauçuk sanayii %8 oranıyla izlemektedir. Bu sektörlerin istihdam oranına bakıldığında, hazır giyim %28, tekstil %9, gıda %7 ve kara ve deniz taşıtları sanayii %7 oranıyla izlemektedir. (Temurçin 2012:109)

Özel bankaların hepsinin genel müdürlükleri ve Türkiye’deki toplam banka şubelerinin yüzde 21’i İstanbul’da bulunmaktadır. İstanbul, Türkiye’nin finans merkezidir. BDDK verilerine göre, 2013 yılı itibariyle Türkiye’deki toplam 11.138 banka şubesinin 3.311’i İstanbul’da faaliyet göstermektedir. Türkiye’de 789.447.816 TL olan toplam banka mevduatının %44,2’lik kısmını oluşturan 349.109.845 TL, İstanbul’daki bankalarda kayıtlıdır. Aynı dönemde Türkiye’de bankaların kullandığı toplam nakdi kredinin %35,5’lik kısmını oluşturan 330.821.228 TL, İstanbul’daki bankalardan kullanılmıştır. (İSTKA 2013:37) İstanbul’da altın borsası ve Borsa İstanbul adını alan İstanbul Menkul Kıymetler Borsası bulunmaktadır.

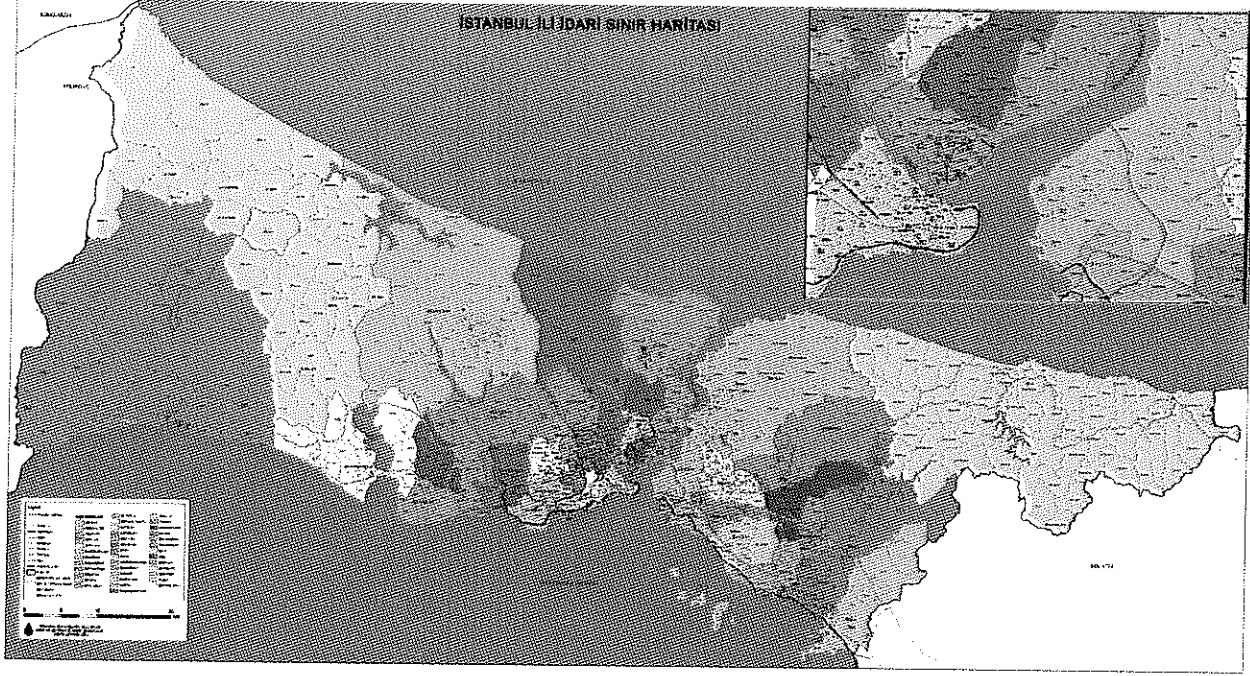
İstanbul, Türkiye ticaretinin merkezi konumundadır. Ülke ticaretinin%27'si İstanbul'da gerçekleşmektedir. Şehrin ikinci büyük sektörü olan ticaret sektöründe yaratılan katma değer, il toplam katma değerinin %26,5'idir. İstanbul'un dış ticareti, Türkiye toplamının %50,6'sını, toplam ihracatın %46,7'sini, toplam ithalatın ise, %53'ünü oluşturmaktadır. (Temurçin, 2012:109)

İstanbul'un coğrafi konumu, şehri uluslararası ticaret ve finans merkezi yapmıştır. Doğu Akdeniz, Ortadoğu ve Asya ülkelerine ulaşılabilirliği, bu ülkelerle iş yapmak isteyen ulusal, yabancı ve uluslararası şirketlerin yönetim merkezi olmasını sağlamıştır. "2013 yılı verilerine göre 26 çokuluslu şirket Doğu Avrupa'dan Orta Asya'ya uzanan geniş bir coğrafyaya hitap eden bölge merkezlerini İstanbul'da konumlandırmıştır." (İSTKA 2013:66)

İstanbul Bölgesi 14.873 TL ile ortalama yıllık eşdeğer hane halkı kullanılabilir geliri ile Türkiye'nin en yüksek geliri olan bölgedir. (TÜİK 2011)

Kentin toplam 216.392 hektarlık orman alanının dağılımı, Anadolu yakası 100.398 ha (% 46), Avrupa Yakası 115.994 (% 54) şeklindedir.





Harita 3: İstanbul'un İdari Sınır Haritası (Kaynak:www.ibb.gov.tr)

### 3.4.1 İstanbul'un Turizm Potansiyeli

İstanbul'un turizm potansiyelinde, şehrin sahip olduğu sosyo-ekonomik yapının büyük payı vardır. İstanbul'un tarihi, kültürel ve sanatsal özellikleri bu yapıya eklenerek, şehri, Türkiye ve dünya için önemli bir turistik merkez haline getirmektedir. İstanbul 2010 yılında dünyada en çok turist çeken dünya şehirleri sıralamasında 10.37 milyon kişi ile altıncı sırada, sağladığı 8.6 milyar ABD doları turizm geliri ile 11. Sırada yer almıştır. (İSTKA 2013:48)

İstanbul'da, Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı 16 müze, İBB'ye bağlı, 8 müze, Milli Saraylar Daire Başkanlığı'na bağlı 9 müze, Genel Kurmay Başkanlığı'na bağlı 3 müze, Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne bağlı 4 müze, özel kuruluşlara ait 37 müze olmak üzere toplam 77 müze bulunmaktadır.

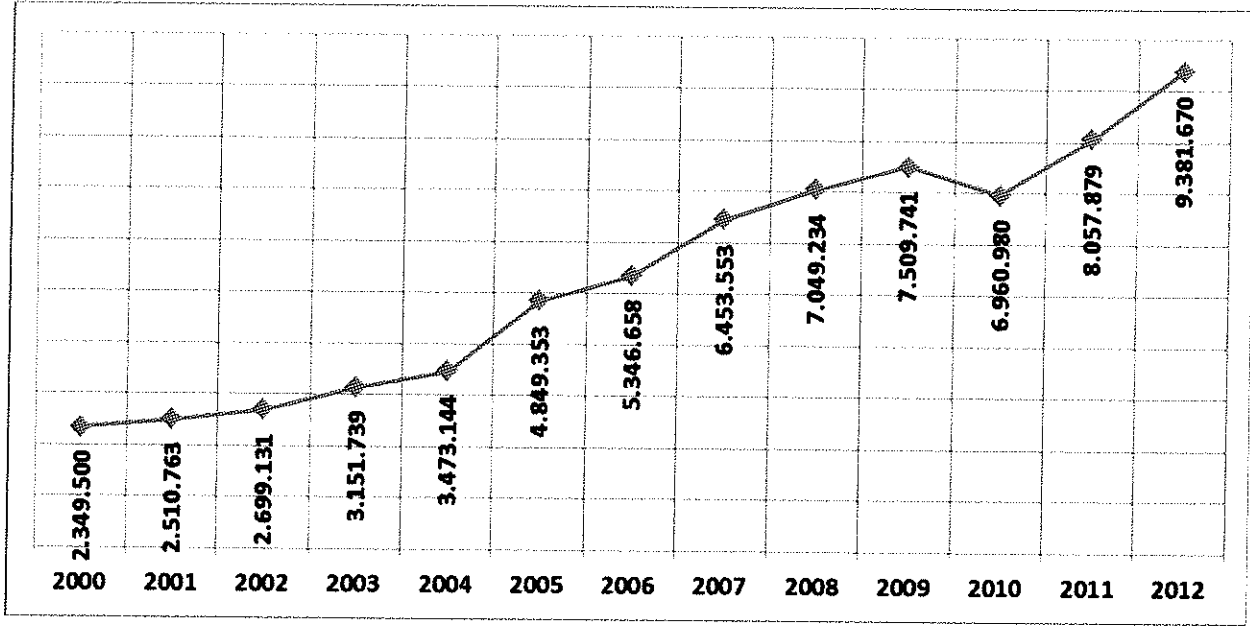
Kentte çok sayıda görsel sanatlar ve sahne sanatları etkinliği düzenlenmektedir. Bu etkinlikler, kamusal (İBB ve Devlet) ya da özel sektöre ait kültür-sanat kuruluşları ve vakıflar tarafından yönetilmektedir.

İstanbul, ülkenin önemli bir spor merkezidir. Bu özelliğiyle, 2020 olimpiyatlarını düzenlemek için aday olmuştur. Kent, aynı zamanda, ulusal ve uluslararası kongrelerin ve fuarların düzenlendiği bir merkezdir. "TOBB'un verilerine göre, Türkiye'de 2010-2012 yılları arasında düzenlenen fuarların %48.3'ü İstanbul'da yer almıştır." (İSTKA 2013:130)

İstanbul, Türkiye'de sağlık turizminin merkezi haline gelmektedir. İstanbul'daki mevcut sağlık kuruluşları, İstanbul halkına hizmet ettiği gibi, belli branşlarda uzmanlaşmış hastaneleri ve üniversite hastaneleriyle Türk halkına ve gittikçe artan sayıda yabancı hastaya hizmet vermektedir. "Türkiye, Avrupa, Ortadoğu ve Rusya'nın medikal turizmi için bir pazar niteliğindedir ve bulunduğu konum itibarıyla özellikle Avrupa'nın Arnavutluk gibi düşük gelirli ülkeleri ile Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan ve Kazakistan gibi eski Sovyet Bloğu ülkelerinin ilgisini çekmektedir." (Zengingönül ve diğerleri, 2012: 15)

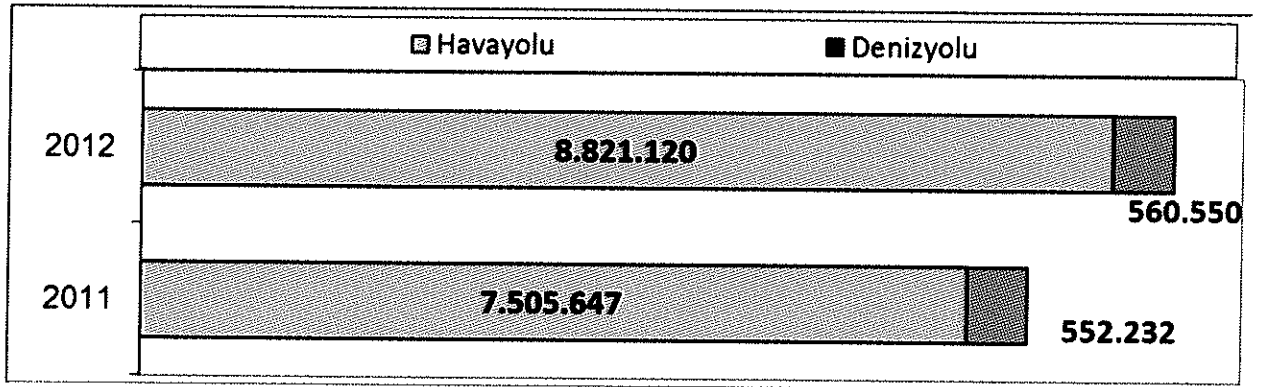
İstanbul'a tedavi olmaya gelen hastalar üzerinde yapılan bir anket çalışmasında, hastaların bu şehri seçme nedenleri, "Türk sağlık personeline güven, tedavi masraflarının düşüklüğü, turistik ve kültürel zenginlikleri ve coğrafi konumunun şehri uluslararası hava taşımacılığı açısından merkezi konuma getirmesi olarak sıralanmıştır". (Zengingönül ve diğerleri, 2012: 44)

İstanbul'a 2000 yılında gelen turist sayısı, 2.349.500 iken, bu sayı, 2012 yılında, 9.381.670 kişiye ulaşmıştır. 2000 ile 2012 yılları arasında İstanbul'a gelen turist sayısı, Tablo 3'de yer almaktadır. 2012 yılında, İstanbul'a gelen yabancı sayısı, 2011 yılına göre %16 artmıştır. 2012 yılında Türkiye'ye gelen 31.782.833 yabancı ziyaretçinin %28,7'si İstanbul'a gelmiştir. (<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr>)



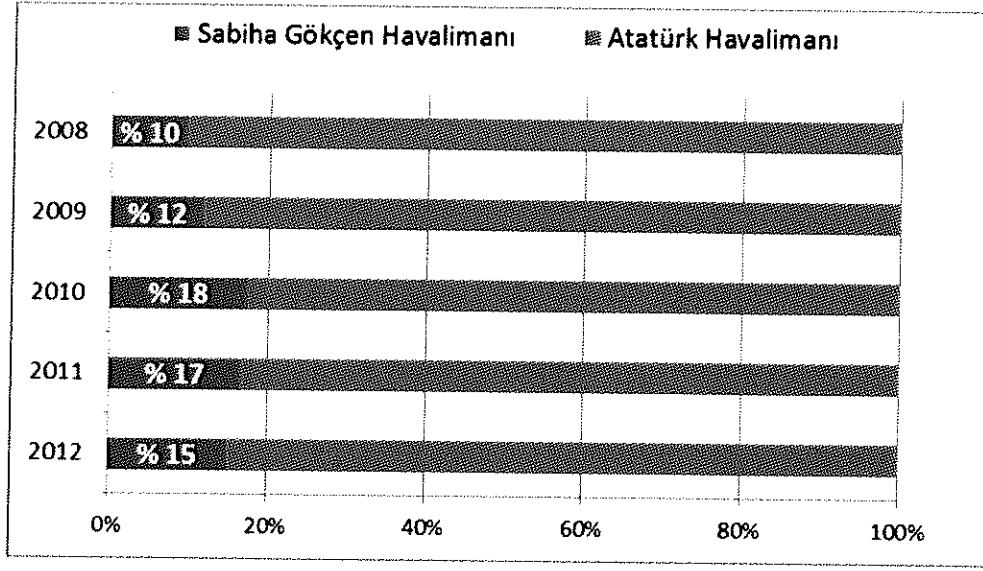
Tablo 5: İstanbul'a 2000-2011 Yılları Arasında Gelen Yabancı Turist Sayıları

Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü,



Tablo 6: Geliş Yollarına Göre Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayıları

Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü <http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr>



Tablo 7: İstanbul'a 2008-2012 Havayolu İle Gelişlerde Tercih Edilen Havaalanları, Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr>

2012 yılında, İstanbul'a gelen yabancıların toplamdaki yüzdelerine bakıldığında, Almanlar: %11,4, Ruslar %5,7, Amerikalılar:%5,2, İngilizler: %4,7, Fransızlar: %4,7, İtalyanlar: %4,6, İranlılar:%4,2, Hollandalılar:%2,8, Iraklılar: %2,3, Libyalılar: %2,2, Azeriler: %2,2, Ukraynalılar: %2,1, İspanyollar: %2,1, Japonlar: %2, Suudi Arabistanlılar: %1,8, diğer ülkeler: %42,1'dir. (www.istanbulkulturturizm.gov.tr)

İstanbul'da tüm gruplar ve şubeler dâhil toplam 2456 adet turizm acentesi vardır.

İstanbul'da, 2012 yılında, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan işletme belgesi almış olan 410 konaklama tesisi vardır. Bu tesislerin toplam yatak kapasitesi, 73.836'dır. Şehirdeki, İBB'den işletme belgesi almış olan konaklama tesislerinin toplam yatak kapasitesi tahmini 50.000 civarındadır. Bu iki kapasitenin toplamı, yaklaşık olarak 120.000 civarındadır. İstanbul'da inşası devam eden toplam 40.408 yatak kapasiteli konaklama tesisi bulunmaktadır.

İstanbul'da 2012 yılında, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan "işletme belgesi almış olan 570 yeme, içme ve eğlence tesisinin toplam kapasitesi, 96.926 kişidir. Şehirde halen inşaatı devam eden 5 adet yeme içme ve eğlence tesisinin toplam kapasitesi de 1.310 kişidir.

### **3.4.2 İstanbul'un Yönetmel Yapısı**

İstanbul'un belediye sınırları, 1984 yılından günümüze kadar, yasama ve idari kararlarla 11 kez değişmiştir.

İstanbul 1982 Anayasası'nın 127. maddesinde, önceki anayasalarda bulunmayan "Büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri getirilebilir" hükmü ile özel yönetim biçimlerinin düzenlenmesine olanak sağlanmış ve 1984 tarihinden itibaren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunuyla yönetilmeye başlamıştır.

23.7.2004 tarihinde yürürlüğe giren 5216 sayılı yeni "Büyükşehir Belediyesi Kanunu" ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları tüm ili kapsayacak şekilde değiştirilmiştir. Belde belediyeleri kaldırılmış il sınırına dayanmış, böylece İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki ve sorumluluk alanı üç katına çıkmıştır. Belde belediyeleri kaldırılmış, bu alanlar Büyükşehir Belediyesinin içine alınmıştır. 06.03.2008 tarihinde yürürlüğe giren 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması Ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile 8 yeni ilçe kurulmuş, Eminönü Fatih'e bağlanmış, ilk kademe belediyelerinin tüzel kişilikleri kaldırılmıştır. Buna göre İstanbul'un yeni idari yapısı 39 ilçe belediyesi, 852 mahalle ve 155 köy şeklinde olmuştur. (Taşdemir-Batuk, 2009:3)

1973'ten sonraki 20 yıl içerisinde, 1993'te 8 yeni ilçe ve 28 yeni belde kurulmuştur. Bu dönemde İstanbul, büyükşehir belediyesi ile birlikte, 32 ilçe, 41 belde, 662 mahalle ve 173 köyü kapsamıştır.

06.03.2008 tarihinde yürürlüğe giren 5747 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması Ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile 8 yeni ilçe kurulmuş, Eminönü Fatih’e bağlanmış ilk kademe belediyelerinin tüzel kişilikleri kaldırılmıştır. Bu yasayla, İstanbul’un yeni yönetim yapısı, 39 ilçe belediyesi, 852 mahalle ve 155 köyden oluşmaktadır.

### **3.5 İstanbul’da Ulaşım**

İstanbul’un ulaşım verilerine bakıldığında, 2013 yılı itibariyle, Türkiye’nin toplam 2,127 km’lik otoyol ağının %14’ünü oluşturan 303 km’nin, toplam uzunluğu 63.255 km olan devlet yolu ağının 0,883’ünü oluşturan 559 km’nin ve İBB sorumluluğunda toplam 29.702 km karayolunun; toplam uzunluğu 8.324 km olan demiryolu ağının, %2,3’ünü oluşturan 199 km’lik kısmının İstanbul sınırları içerisinde olduğu görülmektedir. 2012 yılı itibariyle, Türkiye genelinde toplam motorlu araç sayısı olan 17.033.414’ün %18’ini oluşturan 3.065.465’i, bu sayının içerisindeki, Türkiye’deki toplam otomobil sayısının %24’ünü oluşturan 2.099.775 otomobil, İstanbul’da kayıtlıdır. (İSTKA, 2013:38)

İstanbul’da kent içi ulaşım %87,30 oranında karayolu %10,17 oranında demiryolu,%2,53 oranında denizyolu ile yapılmaktadır.

İstanbul’da kent içi toplu taşımacılık, kamu ve özel sektör aracılığıyla gerçekleşmektedir. İETT verilerine göre İstanbul’da, günlük toplu taşıma verileri ve yüzdeleri, aşağıdaki tablodaki gibidir:

Türkiye limanlarında 2011 yılında elleçlenen toplam 363.346.723 ton yükün %12’si, 45.102.220 tonu İstanbul limanlarında işlem görmüştür. İstanbul bu verilerle Türkiye deniz taşımacılığında 4. Sıradadır. 2011 yılı verilerine göre İstanbul limanlarına yanaşan toplam 420 kruvaziyer gemisi ve

627.897 yolcu ile Aydın (Kuşadası)'ndan sonra ikinci sıradadır. (DTGM 2012: 14)

DHMI Hava trafik verilerine göre, Türkiye'nin en yoğun havalimanı olan Atatürk Havalimanı ve üçüncü sıradaki Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'dadır.

İstanbul dünya ölçeğinde, jeopolitik, ekonomik ve sosyal konumu ile kültürel özellikleri, doğal güzellikleri ve tarihi zenginliklerinden kaynaklanan turistik niteliği nedeniyle, hem yurt içi hem de uluslararası havayolu taşımacılığında birinci derecede önem taşımaktadır. Dolayısıyla, hem iş amaçlı yolculuklar hem de turistik amaçlı yolculuklar açısından duyulacak ihtiyaçların karşılanması söz konusudur. (İBB, 2009:270)

Kargo taşımacılığında, İstanbul'un konumu itibariyle lojistik üs olma olanağı, genel olarak tüm ulaşım türlerinin yanı sıra, özellikle havayolu altyapısı açısından hazırlıklı olmasına bağlıdır.

İstanbul, içinde bulunduğu coğrafya gereği Doğu Avrupa, Batı Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika arasında bir geçiş bölgesi konumundadır. İstanbul'un dâhil olduğu uluslararası transit trafiğinin yol açtığı yoğunluk, kent içi trafiğini olumsuz etkilemektedir. Karayolları ağırlıklı kent içi ulaşımın yükünü arttırmaktadır.

İstanbul'un ulaşım sisteminin kentsel alana en etkili hizmeti için, "kara, deniz, demiryolu ve hava ulaşımında entegrasyonun sağlanabilmesi için, ulaşım sisteminin tümünden İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne verilmesi gerektiği" öne sürülmüştür. (İTO, 2004:33, Saatçioğlu-Yaşarlar, 2012:135)

İstanbul'daki kent içi ulaşım, 5 dönemde incelenmektedir. Bunlardan ilki, toplu ulaşımın ilk kez ve büyük çoğunlukla yabancı sermayeli kuruluşlar tarafından deniz ve raylı sistemlerle yapıldığı 1830-1927 dönemi, toplu

taşımacılık sistemlerinin değişmediği, ancak yönetici şirketlerinin devletleştirildiği ve kentin yol yapısının motorlu trafiğe uygun hale getirildiği 1927-1945 dönemi; özel otomobil sahipliğinin hızlanmaya başladığı, tramvayların yerini trolleybüs ve otobüslerin aldığı, kamu kesiminin artan yolculuk taleplerini karşılamakta yetersiz kalması üzerine dolmuş ve minibüslerin toplu ulaşımına egemen olduğu 1945-1970 dönemi ve merkezileştirmeyi engelleme eğilimlerinin güçlendiği, özel otomobil sahipliğinin şehir trafiğine egemen olduğu ve iki yakayı birleştiren I. Köprü'nün inşa edildiği 1970-1985 dönemi ve özel otomobil sahipliğinin artışının durdurulamadığı ve şehrin kontrolsüz yayıldığı, başta zirve saatler olmak üzere günün her saatinde şehir trafiğinin çözümsüz kaldığı 1985'ten günümüze kadarki dönemdir. (Murat-Şahin, 2010:210)



**Tablo 8. İstanbul'da Günlük Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı**

| <b>İŞLETME</b>       | <b>Filo</b>      | <b>%</b>   | <b>Yolculuk/gün</b> | <b>%</b>   | <b>ÖZEL KAMU</b>                  |
|----------------------|------------------|------------|---------------------|------------|-----------------------------------|
| İETT Metrobüs        | 334              | 0,02       | 715.000             | 5,28       |                                   |
| İETT Otobüs          | 2.279            | 0,12       | 1.324.837           | 9,79       |                                   |
| ÖHO                  | 2.107            | 0,11       | 1.475.274           | 10,90      |                                   |
| İstanbul Otobüs A.Ş. | 240              | 0,01       | 106.797             | 0,79       | <u>KARA: 87,30</u>                |
| Otomobil             | 1.821.694        | 96,79      | 3.182.534           | 23,52      | Özel: 72,23<br>Kamu: 15,07        |
| Dolmuş Taksi         | 572              | 0,03       | 110.000             | 0,81       |                                   |
| Minibüs              | 6.361            | 0,34       | 1.850.000           | 13,67      |                                   |
| Taksi                | 17.395           | 0,92       | 1.100.000           | 8,13       |                                   |
| Servis oto           | 30.159           | 1,60       | 1.950.000           | 14,41      |                                   |
| TCDD                 | 58               | 0,003      | 144.801             | 1,07       |                                   |
| Hafif Metro          | 80               | 0,004      | 289.470             | 2,14       |                                   |
| Metro                | 124              | 0,007      | 268.659             | 1,99       |                                   |
| Cadde Tramvayı       | 155              | 0,008      | 587.448             | 4,34       | <u>RAYLI:10,17</u>                |
| İETT Tramvay         | 4                | 0,0002     | 5.000               | 0,04       | Özel : 0,00<br>Kamu : 10,17       |
| Moda Tramvay         | 8                | 0,0004     | 3.224               | 0,02       |                                   |
| İETT Füniküler       | 2                | 0,0001     | 14.000              | 0,10       |                                   |
| Kabataş Füniküler    | 4                | 0,0002     | 54.808              | 0,41       |                                   |
| Teleferik            | 8                | 0,0004     | 9.039               | 0,07       |                                   |
| Şehir Hatları AŞ     | 34               | 0,002      | 146.798             | 1,08       | <u>DENİZ :2,53</u>                |
| İDO                  | 54               | 0,003      | 94.806              | 0,70       | Özel :1,44<br>Kamu :1,08          |
| Deniz Motorları      | 393              | 0,02       | 100.250             | 0,74       |                                   |
| <b>TOPLAM</b>        | <b>1.882.065</b> | <b>100</b> | <b>13.532.745</b>   | <b>100</b> | <b>Özel:73,67<br/>Kamu: 26,33</b> |

Tablo 8. İstanbul'da Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı  
Kaynak: <http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> erişim tarihi  
10.10.2013 11:25

Istanbul'un kentsel gelişimi, ulaşım aksları etrafında yoğunlaşmıştır. Bu gelişim, İstanbul'daki ulaşım sistemlerinin kuruluşuna paralel olarak 4 aşamada gelişmiştir. Bu 4 aşama;

1. Aşama (1965'e kadarki dönem): Doğu-Batı sahil şeridi boyunca ve banliyö hattı etrafındaki kentleşme

2. Aşama(1965-1975): Banliyö tren hattı ile E5 karayolu arasındaki kentleşme

3. Aşama (1985-1987): E5 karayolunda kuzeye doğru, yer yer TEM otoyoluna yaklaşan kentleşme

4. Aşama (1987-2007): TEM otoyolunun etrafındaki kentleşme olarak sınıflandırabiliriz. (Taşdemir-Batuk, 2009:6)

Bu sınıflandırma, şehrin doğu-batı yönündeki gelişimini açıklamaktadır. Ancak, şehrin kuzeye doğru büyümesinin en önemli etkeni boğaz geçişleridir. 1973 yılında açılan I. Köprü (Boğaziçi Köprüsü) ile 1988 yılında açılan II. Köprü (Fatih Sultan Mehmet), bu köprülere bağlantı yolları ile birlikte, daha önceden kentsel ulaşım sistemine bağlı olmayan alanların kentleşmesini getirmiştir.

Birinci köprü ve çevre yolları, Avrupa yakasında, Kağıthane, Bayrampaşa, Güngören, Bahçelievler, Küçükçekmece, Avcılar ve Büyükçekmece, Anadolu yakasında, Ümraniye, Kartal, Pendik ve Tuzla'nın büyümesine; İkinci köprü ve çevre yolları, Avrupa yakasında, Gaziosmanpaşa, Esenler, Çatalca ve Hadımköy, Anadolu yakasında, Sultanbeyli, Sarıgazi ve Samandıra'nın büyümesine neden olmuştur.

Birinci köprü ve çevre yolları, şehirdeki sanayi kuruluşlarının yer değiştirmesine yol açmıştır. 1970'e kadar, sanayi kuruluşları, şehrin merkezi ilçeleri sayılabilecek Eminönü, Beyoğlu, Bakırköy, Zeytinburnu, Kağıthane'de

yer alırken, köprünün ulaşım yolları sayesinde, şehrin dışına doğru yayılma eğilimine girmiştir.

Birinci Köprünün açılışını izleyen yıllarda, küçük ölçekli ve yoğun emek gerektiren tekstil, konfeksiyon, deri işleme, hırdavat gibi işkolları, Avrupa yakasında, özellikle Beyoğlu ilçesi ve civarında kalmaya devam ederken, kimya, demir-çelik, cam, deniz ve kara taşıt araçları montajı gibi sermaye yoğun sanayiler, Anadolu yakasına taşınmıştır. (Kalkan-Çetiz-Akay, 2004:802)

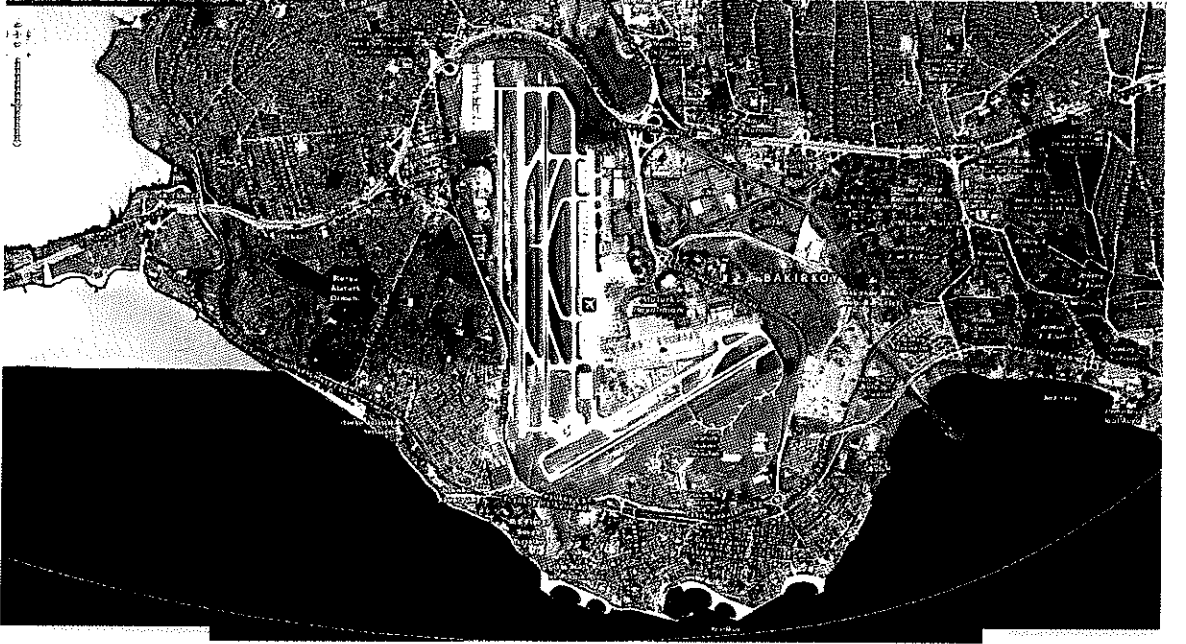
İstanbul'daki Boğaziçi köprülerinin kentsel büyümeye etkilerini inceleyen bir çalışmada, kentte 1972-2009 yılları arasında, orman alanlarında yaklaşık %30'luk bir azalmanın olduğunu; yerleşim alanlarında, %2,99'dan %32,39'a artış olduğunu belirlenmiştir. (Ayazlı ve diğerleri, 2013:243)

İstanbul'da havayolu ulaşımı tesislerinin kurulması, kentin büyümesine önemli etkiler yapmıştır. Kentteki havayolu ulaşım tesislerinin tarihi, Türk havacılığının tarihi ile bağlantılıdır.

## 4. İSTANBUL'DAKİ HAVALİMANLARININ KENTLEŞMEYE ETKİLERİ

### 4.1. Atatürk Havalimanı'nın İstanbul'un Kentleşmesine Etkileri

Atatürk Havalimanı'nın, İstanbul'un kentleşmesine olan etkileri, öncelikle Havalimanını oluşturan yapılardan başlanarak incelenecektir. Daha sonra, havalimanını çevreleyen bölge, havalimanının bulunduğu Bakırköy ilçesi ve komşu ilçelerdeki kentleşme incelenecektir.



Resim 1: Atatürk Havalimanı'nın hava fotoğrafı

Kaynak: [www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr)

#### 4.1.1 İstanbul Atatürk Havalimanı'nın Bina ve Tesislerinin Yarattığı Kentleşme

Türkiye'de sivil havacılığın gelişimi için, 1944 yılında Chicago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'ndan sonra, İstanbul-Yeşilköy'de uluslararası bir hava alanı yapılmasına karar verildi. Bu amaçla 1947 yılında Westinghouse Electric International Company ve The IG White Engineering Corporation ile sözleşme imzalandı. 1949 da başlanan inşaat,

1953 de tamamlandı ve 1 Ağustos 1953 de “Yeşilköy Hava Meydanı” adıyla hizmete açılmıştır.

Atatürk Havalimanı, İstanbul şehir merkezine 24 km. uzaklıkta, batı yönünde kurulmuş, ortalama yüksekliği 163 m., koordinatları N(Kuzey) 40 58.6 E(Doğu) 028 48.8 dir.

Dünyanın önemli havalimanları arasında yer alan Atatürk Havalimanının büyüklüğü 6.552.066 m2 (655 hektar)dır.

Uluslararası standartlarda 2300 metre uzunluğunda 60 metre genişliğindeki 06/24 adlı pisti, taksi yolları, 10 bin m2 yolcu terminali ile hizmete giren havaalanı, bakım hangarları, radyo alıcı - verici cihazları ve yedek enerji santrali gibi modern altyapıya sahipti. 1968 de başlanan 45 metre genişliğinde 3000 metre boyundaki 18/36 pist inşaatı 1972 yılında tamamlandı.

Uçak trafiği ve yolcu sayısının hızla artması sonucu, 1971 yılında Yeşilköy Hava Limanı için bir master plan uygulamaya konuldu. Plan, her biri yıllık 5 milyon yolcu kapasiteli 4 terminal binası ve tamamlayıcılarından oluşuyordu. Proje, Türk Hava Yolları (THY) Hangar Tesisleri, Kargo tesisleri, Kontrol Kulesi ve Teknik Blok, aydınlatma sistemi, elektrik dağıtım sistemi, 06/24 pistinin yeniden yapılması, akaryakıt ikmal tesisleri ile diğer tesisleri kapsıyordu. Söz konusu projenin içerisinde yer alan ve halen İç Hatlar Terminali olarak hizmet veren Dış Hatlar Terminali, 29 Ekim 1983 tarihinde işletmeye açıldı. Yeşilköy Havalimanı, kavuştuğu modern görünümüyle 1985 yılında “**Atatürk Havalimanı**” adını aldı.

Artan yolcu ve uçak trafiğini karşılamakta yetersiz kalan Atatürk Havalimanı'nın terminal ihtiyacını karşılamak amacıyla, 20 milyon/yıl yolcu kapasiteli yeni dış hatlar terminali, 7 bin 76 araçlık otoparkı ve ek tesis yapımı için harekete geçildi. Yap-işlet-devret modeline göre gerçekleştirilen

ihale sonunda ilk yer teslimi, 17 Şubat 1998 tarihinde yapıldı. 3 Ocak 2000 tarihinde resmi açılışı yapılan modern terminal binası, 10 Ocak 2000 tarihinde işletmeye açıldı. Ek tesislerin 2004 yılında açılmasıyla inşaat tamamlandı.

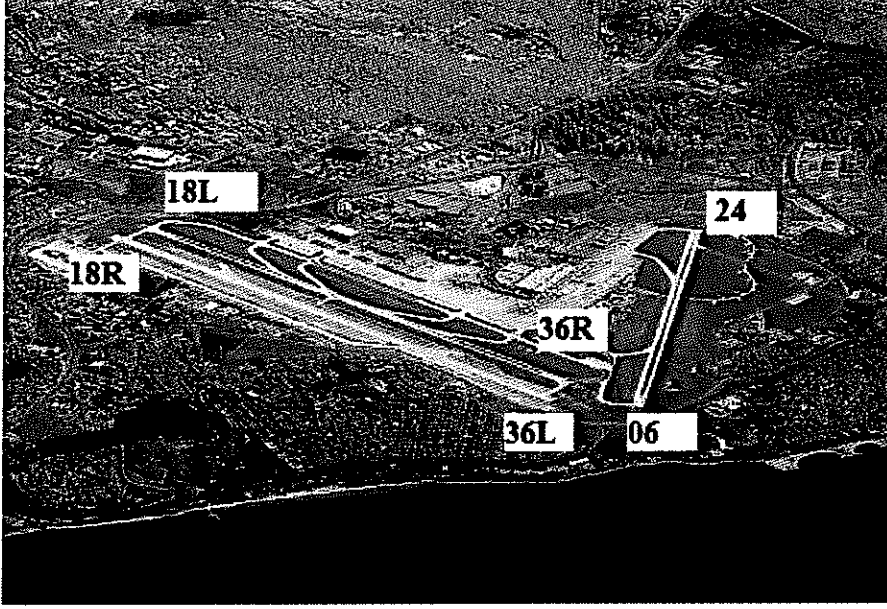
200 bin ton/yıl kapasiteli kargo terminali, hava trafik kontrol kulesi, kontrol kulesi, itfaiye birimi, sağlık ve ilk yardım üniteleri, uçak bakım hangarları, ikram hizmet binaları, işletme binaları, emniyet binalarından oluşan çok karmaşık bir yapıya sahiptir. (<http://ataturkhavalimani.gov.tr/tarihce.html>)

Atatürk Havalimanı, Türkiye'nin ilk havaalanı ve Türk hava taşımacılığının günümüzdeki en büyük ve önemli merkezidir. Atatürk Havalimanı, İstanbul'un Türkiye ve dünya üzerinde gittikçe artan öneminden kaynaklanan bir yolcu trafiğine hizmet vermektedir. Türkiye'nin, İstanbul odaklı sosyo-ekonomik gelişimi, yurt içinden ve yurt dışından çok sayıda yolcuyu çekmesi, ülkenin kıtalar arası bağlantısını sağlayan en önemli havalimanı olması, İstanbul'un taşıdığı turistik değerler, Atatürk Havalimanı'nın sürekli artan yolcu trafiğinin nedenleridir.

Havacılık sitesi, anna.aero'da yolcu trafik verilerine göre belirlenen Euro Annies 2013 Ödüllerinde, yolcu trafiği en çok artan havalimanı seçilmiştir. 2011 yılında da, "Avrupa dışında en yeni güzergâhlara sahip havalimanı" kategorisinde Amsterdam Schiphol Havalimanı ile birlikte birinciliği paylaşmıştır. ([www.ataturkairport.com.tr](http://www.ataturkairport.com.tr))

### **Pistler**

Atatürk Havalimanında, biri helikopter pisti olmak üzere dört adet pist bulunmaktadır Uçakların iniş kalkışı için düzenlenmiş 3 pist, Uluslararası Havacılık Örgütü'nün yaptığı sınıflandırmaya göre, CAT II (Kategori 2) niteliğindedir. Bu pistlerin özellikleri aşağıdaki gibidir:



Resim 2: Atatürk Havalimanı'nın Pistleri (Kaynak:Çağatan:2011,62)

1. 18L/36R Pisti: 3000 m. uzunluğunda, 45 m genişliğinde, beton kaplama dayanıklılık sınıfı 100 PCN olup, 36 yönünde yaklaşma kategorisi 2, 18 yönünde ise 1'dir. Altı adet giriş-çıkış taksi yolu ile apronlara bağlanır. Birincil pisttir.
2. 18 R/36 L Pisti: 3000 m uzunluğunda, 45 m genişliğinde, beton kaplama dayanıklılık sınıfı 100 PCN'dir. Bu pist, 18L/36R pistine paraleldir ve VFR uçuşlara elverişlidir.
3. 06/24 Pisti: 2600 m uzunluğunda, 60 m genişliğindeki bu pist, , kuzeydoğu-güneybatı yönündedir. Yüzeyi asfalt (taş-mastik) kaplı bu pistin dayanıklılık sınıfı 100 PCN olup, aydınlatma ve seyrüsefer kolaylıklarıyla her iki yönden yaklaşma kategorisi 1'dir. Dört adet giriş-çıkış taksi yolu ile apronlara bağlanır. Hâkim rüzgâr yönünde olmaması ve uzunluğunun az olması nedeniyle, ikincil pisttir.

### **Taksiyolu**

Dolaşım yolunun boyutu 1547x23, kaplaması ve dayanıklılığı PCN-100'dür.

18/36 pistinde 8 çıkış taksı yolu vardır.

06/24 pistinde 4 çıkış taksı yolu vardır.

### **Apronlar**

Uçakların yolcu, yük, akaryakıt ve ikram gibi yükleme ve boşaltma hizmetlerinin yapıldığı, yüzeyi beton kaplı 12 apron, toplam 840.590 m<sup>2</sup>'lik alana yayılmaktadır. Apronlar, 120 uçak kapasitesine sahiptir.

### **Terminaller**

İstanbul Atatürk Havalimanının terminal binası toplam büyüklüğü 345.270 m<sup>2</sup>'dir. Dış Hatlar, İç Hatlar ve Kargo Terminallerinin boyutları aşağıdaki gibidir:

a) Dış Hatlar Terminali: Yap-İşlet Devret modeli ile TAV konsorsiyumu tarafından 23 ayda inşa edilerek, 10.01.2000 tarihinde hizmete açılmıştır.

1. Terminal binası alanı: 264.500m<sup>2</sup>
2. Katlı otopark alanı: 180.000m<sup>2</sup>
3. Katlı otopark araç kapasitesi: 7.076 araç
4. Açık otopark kapasitesi: 1034 araç
5. Uçak yolcu köprüsü: 23 adet
6. Check-in bankosu: 224 adet
7. Pasaport kabini: 74 adet ( 42 geliş+32 gidiş)
8. Gelen yolcu bagaj konveyörü: 11 adet
9. Asansör: 57 adet
10. Yürüyen merdiven: 26 adet
11. Yürüme bandı: 1.605 m.



Dış Hatlar Terminali'nde, 6.030 m2 toplam alana sahip, 19'u gidiş, üçü geliş katında olmak üzere, 22 adet gümrüksüz satış (duty free) mağazası vardır. Dünyaca ünlü Bulgari, Ermenegildo Zegna, Hermes, Hugo Boss, Salvatore Ferragamo, Versace gibi markaların butikleri, kitap ve basılı yayın satan D&R Mağazası, Türk lüks giyim mağazası Vakko ve hazır giyim markalarından Mavi Jeans, mücevher satış mağazası Atasay'ın şubeleri de burada yer almaktadır. 3.721 kişilik (213'ü otel kapsamında) oturma kapasitesine sahip 40 adet kafe, bar, restoran ve büfeler, 3 banka, 7 ATM, 7 oto kiralama servisi, eczane, kuaför, çiçekçi, hediyelik eşya dükkânı, döviz bürosu, gazeteci, kuruyemişçi, Sağlık Merkezi, masaj salonu, lostra salonu ve fotoğrafçı bulunmaktadır.

Dış Hatlar Terminali'nde özel yolcuların ağırlanması için, "lounge" adı verilen, uçak saatini bekleyen yolcuların yemek yiyebileceği dinleneceği, hoş zaman geçireceği özel mekânlar da yer almaktadır. Bu mekânlar arasında THY CIP Lounge, THY'nin özel yolcu programı Miles&Smiles üyesi Elite ve Elite Plus kart sahibi yolculara hizmet vermektedir. HSBC, Garanti Zone Lounge Wings Lounge, Yapı Kredi World Lounge, İş Bankası Milleinum Lounge, British Airways Terraces Lounge gibi banka lounge'leri ve TAV'ın işletmeciliğini yaptığı Primeclass Salonu bulunmaktadır.

Dış Hatlar Terminali'ndeki TAV Galeri'de her ay bir sanatçının eserleri sergilenmektedir.

TAV Airport Hotel: 2004 yılında hizmete giren otel, kara tarafı ve hava tarafı olmak üzere iki ayrı bölüm halindedir. Kara tarafı olarak adlandırılan bölüm, Dış Hatlar Terminali'nin yanında, Hava Tarafı, Transit Geçişler bölgesindedir. Otelde 131 oda, 2 lobi ve restoran bulunmaktadır.

b) İç Hatlar Terminali:

1. Toplam alan: 70.000 m2

2. Uçak yolcu köprüsü : 9 adet
3. Check-in bankosu: 108 adet
4. Gelen yolcu bagaj konveyörü : 7 adet
5. Asansör: 18 adet
6. Yürüyen merdiven : 11 adet

İç Hatlar Terminali'nde 2 banka, 7 otomobil kiralama servisi, 12 mağaza, 3 restoran, 1 gazete-dergi standı, PTT ofisi, pastane ve kuaför salonu ve iki adet lounge bulunmaktadır. İç hatlar terminali dış hatlar terminaline, katlı otoparka ve metro istasyonuna yer altından, yürüyen bantların bulunduğu tünellerle bağlanır. Her iki terminal birbirlerine iç hatlar gidiş, dış hatlar geliş olarak bağlanır.

c) Kargo Terminali: 1993 yılında hizmete girmiştir. Uçak park yerleri, transit kargolar için işlem ve depolama yerlerinden oluşan terminal binası, yönetim bloğu, giriş kontrol binası, otopark bağlantı yollarından oluşmaktadır. Yönetim bloğundaki yükleme, boşaltma ve depolama alanları, 39.632 m<sup>2</sup>'lik bir alana sahiptir. Kargo terminali bünyesinde radyoaktif malzeme, değerli eşya, soğuk hava depoları ve özel kargo şirketlerinin ofisleri bulunmaktadır. Kompleksin içinde THY Kargo, PTT, Gümrük Müdürlükleri binası ile kargo, acente ve gümrük komisyoncularının ofisleri de yer almaktadır. Ayrıca Havaş, Çelebi, Sistem Lojistik gibi özel şirketlere ait ithalat ve ihracat antrepoları da kargo terminalinde bulunmaktadır.

### **Hava Trafik Kontrol Merkezi ve Kontrol Kulesi**

Atatürk Hava Limanında hava trafiğinin kontrolünün, uluslararası standartlarda yapılabilmesi için, kule, radar, aletle iniş sistemleri(ILS), DVOR-TACAN istasyonları, AFTN otomatik mesaj alma-gönderme sistemleri, sesli haberleşme sistemi(VCS), otomatik hava gözlem sistemi(AWOS), meteoroloji tesislerine sahiptir.

## **Diğer Tesisler**

DHMI Atatürk Hava Limanı Başmüdürlüğü bünyesinde uluslararası kurallara uygun itfaiye birimi, 24 saat süreyle hizmet verilen sağlık ve ilk yardım ünitesi bulunmaktadır. Hava Limanında güvenlik; jandarma, polis, DHMI ve TAV özel güvenlik birimlerince sağlanmaktadır. (Pekcanattı 2006:42-45)

Atatürk Havalimanı'nda havayolu şirketleri, yer hizmetleri kuruluşları, kamu kurumları, ticari kuruluşlar, temsil ve gözetim şirketleri gibi, 485 kuruluş hizmet vermektedir.

İç ve dış hatlar terminallerinden, 2012 yılı verilerine göre, yılda ortalama 32 milyon bagaj geçmektedir. Kendi elektrik jeneratörü bulunan Atatürk Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminallerinin günlük ortalama elektrik tüketimi 360.000 kwh, aylık 10.800.000 kwh, yıllık 132.500.000 kwh ile 125.000 nüfuslu bir kent kadar elektrik tüketmektedir.

Atatürk Havalimanı'nda TAV Özel Güvenlik'te, 1054 erkek, 597 kadın olmak üzere, 1651 güvenlik görevlisi, 1077 polis memuru, bir bölük jandarma görev yapmakta ve güvenliği sağlamaktadır.

THY başta olmak üzere, Türkiye'deki havayolları şirketlerine yiyecek-içecek ikram servisi üreten THY-Do&Co şirketi, Atatürk Havalimanı B Kapısı'nda yerleşik üretim merkezinde günlük ortalama 140.000 porsiyon ikram üretmektedir.

### **Atatürk Havalimanı'na Ulaşım:**

Atatürk Havalimanı'na ulaşım için, aşağıdaki toplu taşıma sistemleri kurulmuştur.

**Metro:** Aksaray-Havalimanı metro hattı ile şehir merkezinden ulaşım vardır.

**Demiryolu:** Halkalı-Sirkeci banliyö seferleri, Marmaray ve Yüksek Hızlı Tren sistemlerinin entegrasyonu çalışmaları nedeniyle yapılmamaktadır. Bu entegrasyon işlemi tamamlandığında Anadolu Yakasından demiryolu ile Ataköy istasyonuna ulaşmak mümkün olacaktır.

**Deniz Otobüsü:** Atatürk Havalimanı'na en yakın deniz otobüsü durağı Bakırköy'dedir. Bostancı-Kadıköy-Yenikapı-Bakırköy ve Bostancı-Kadıköy-Yenikapı-Bakırköy-Avcılar deniz otobüsü seferleri, Bakırköy'e deniz yoluyla yolcu getirmektedir.

**Otobüs:** İETT'nin 96T Atatürk Havalimanı-Taksim ve YH-1 Yenikapı İDO-Atatürk Havalimanı hatları ile sağlanmaktadır.

**Taksi:** Atatürk Havalimanı Taksiciler Kooperatifi, Atatürk Havalimanı'nda 553 araç, 1875 sürücü ve 76 kooperatif çalışanıyla, 7 gün 24 saat hizmet vermektedir.

**Araç Kiralama ve Otel Servisleri:** Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali'nde, 17 adet, İç Hatlar Terminali'nde 10 adet, araç kiralama şirketi, 7 gün 24 saat hizmet vermektedir.

İstanbul'daki Holiday Inn, Marriott Hotel, Polat Otel ve Sheraton Otel'i'nin, Atatürk Havalimanı'na ücretsiz servisleri bulunmaktadır.

### **Karayolu ile Ulaşım:**

Atatürk Havalimanı, Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan devlet karayolu olan E-5 karayolu üzerindedir. İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan ikinci karayolu O-2, Basın Ekspres Yolu bağlantısı ile Atatürk Havalimanı'na ulaşmaktadır. Havalimanının güneyinden, Florya-Sirkeci Sahil Yolu geçmektedir.





## Ataköy

İstanbul'un Bakırköy ilçesinde, III. Selim döneminde Fransızlara yaptırılan Baruthane-i Hümayun arazisinde inşa edilen Ataköy, Türkiye'de, 1945'ten sonra ortaya çıkan, toplu konutlar yaparak yeni kentler kurma eğiliminin Etkisiyle, Emlak Kredi Bankası tarafından planlanarak kurulmuştur. Ataköy'ün kuruluşunu, Emlak Kredi Bankası'nın mimarlarından, E. Menteşe, şu şekilde açıklamaktadır:

“İstanbulun şehircilik problemi, diğer eski metropoller gibi, kendine has tarihî kuruluş şekilleri içinde kalmak problemi ile karşı karşıyadır. Halbuki günün yaşayış tarz ve şeraitine göre organik bir şekilde strüktürünün değiştirilmesi lâzımdır. Bu esnada lüzumlu ameliyeler, eski mahallelerin ihyası ve Yeni bir ŞEHİRCİLİK ORGANİZMASININ KURULMASIDIR. Yani kendi bünyesi içinde kapanmış olan şehir teşekkülünün; ferah, açık ve ademi merkezi bir sistemle birbirine eklenmiş ve mektep, çarşı, spor eğlence merkezlerinin etrafında tertiplenmiş mesken gruplarından ibaret küçük şehirler sistemine götürmektedir. Bu ufak şehirler birbirine yeni bir otomobil yolu sistemi ile irtibatlandırılır. Bu ana kadar arterden gerek şehirden mahallelerine gerekse yeni inkişaf eden mahallelerine seyriseferi dağıtarak nüfuz edilir. İstanbulun umumî plân prensibinin bu yolda hazırlandığını da gördükten sonra; diyebiliriz ki takriben 53.000 kişilik Baruthane satallite şehri İstanbulun yukarıda bahsettiğimiz küçük yeni şehirlerinden bir tanesidir. Burada zamanımızın şehircilik anlayışına göre bir şehir kurmak emelimizdir.” (Menteşe 1958: 79)<sup>3</sup>

Ataköy'ün ilk konut grubunun planları, 1955'te düzenlenen bir yarışma sonucu çizilir. Büyük bir kısmı bataklık olan 377 hektar alanda, Yedikule'den Florya'ya uzanan sahil şeridinde, 60.000 nüfuslu bir yerleşim hedeflenir. Planlama sürecinde kullanılan adıyla “Baruthane hem lüks mesken şehri,

<sup>3</sup> Yazım hataları değiştirilmeden, orijinal metinden aynen aktarılmıştır.

hem de sayfiye şehri vasıflarını haiz olacağı” (Menteşe 1958:79), düşünülmüştür. Planlanan konutların metrekare büyüklüklerine göre dağılımı: %18: 85 m2, %50: 110m2, %15: 140 m2 ve %7: 200 ve 240 m2 olarak seçilmiştir.

Ataköy'ün İstanbul merkeziyle bağlantısı, banliyö demiryolu hattı ve karayoluyla kuzeyde Londra Asfaltı (E-5), güneyde, inşaatına o dönemde başlanan Florya-Sirkeci sahil yolu ile sağlanmıştır. Şehir hatları vapurlarının uğramasıyla, denizyolu ulaşımı da düşünülmüş, ancak uygulanmamıştır. Havaalanına yakınlığı ve sahilde 50 hektarlık turistik alanın bulunması, Ataköy'ü cazip kılan etkenler olarak öne çıkmıştır.

Genel yerleşim planında, yerleşme, birbirlerinden yeşil şeritlerle ayrılmış 3000 ile 7000 nüfuslu 10 mahalleye ayrılmıştır. Tüm mahallelerin merkezi olan 5. Mahalle içinde bir tren istasyonu ve bu istasyonun iki yanına ticari, yönetsel ve sosyal merkez tesisleri inşa edilir. Yaklaşık 20 hektarlık, toplam 662 konutluk 1. Mahallenin inşaatı 1962'de biter. Bu mahalledeki dairelerin büyük kısmı, üst sınıfın kullanımı için, dönemin “lüks” anlayışına uygun olarak 200 m2'den büyük inşa edilmiştir. En küçük daireler, 110 m2 olarak planlanmıştır.

Bu mahallenin gördüğü talep üzerine, daha küçük dairelerden oluşan 2. Mahallenin inşaatına başlanmıştır. Merkezinde tek katlı dükkânlardan oluşan bir çarşı ve ilkokulun bulunduğu, 852 konutluk 2. Mahallenin inşaatı 1964'te tamamlanır. 47 hektarlık alanda yer alan, 2772 konutluk 3. Ve 4. Mahallelerin inşaatı 1963'te başlar ve 1974'te biter. Bu iki mahalleyi ayıran doğal sınırlar olmadığından, birlikte adlandırılırlar. 35 hektarlık alanda yer alan 2963 konutluk 5. Mahallenin inşaatına 1975'te başlanmıştır. 1988 yılı sonunda inşaatına başlanan 1398 konutluk 7 ve 8. Mahalleler, 1990 yılında tamamlanmış, 9. 10 ve 11. Mahalleler üç aşamada inşa edilmişlerdir. (TMH 2006:61) 9. Ve 10. Mahallelerde, İstanbul'da çok yaygın olmayan, stüdyo tipi



daiirelere yer verilmiş olması, İstanbul'da değişen yaşam biçiminin bir göstergesidir. Ataköy, İstanbul'un lüks semtlerinden biri haline gelmiştir.

Ataköy, bugün 11 kısma yayılan apartman bloğu tarzındaki yapılarıyla, ortalama bir ilden fazla nüfusu barındıran bir yerleşimdir. İdari olarak Bakırköy sınırları içinde yer alan Ataköy, (Baruthane Fabrikası binalarından birinin restore edilerek dönüştürüldüğü) Yunus Emre Kültür Merkezi, Bakırköy Belediye Konservatuvarı, Türkiye'deki ilk alışveriş merkezi, 1988 yılında açılan Galleria Alışveriş Merkezi, Sheraton Oteli, Ataköy Marina, Atrium AVM gibi kurum ve merkezleri de içinde bulundurmaktadır.

Ataköy'ün inşaatı, yeni semtlerin oluşmasını tetiklemiştir. Ataköy gibi, merkezi bir plan olmaksızın gelişen bu semtler, Şirinevler, Haznedar, Merter ve Bahçelievler'dir. "Ataköy'ün varlığı, Yeşilköy ve Yeşilyurt'un ikinci konut kimliğinden çıkıp, prestijli konut alanı olarak tanınmasında etkili olmuştur." (Yalvaç 2008:27)

### **Ataköy Turizm Tesisleri**

Sahil yolunun güneyine yerleştirilmiş olan Ataköy Turistik Tesisleri, Ataköy Plaj Tesisleri, A, B, C Motelleri ve kamp alanından oluşmaktaydı. Ataköy Plaj tesisleri, günümüze gelememiştir.

### **İstanbul Dünya Ticaret Merkezi (İDTM)**

Dünyanın en kapsamlı Dünya Ticaret Merkezleri'nden bir olan İDTM'nin yer seçimindeki ölçüt, ulaşım kolaylığıdır. Atatürk Havalimanı ve çevre yollarına yakınlığı, metroyla ulaşım kolaylığı, otopark ve çevre düzenlemeleri, merkezin tercih edilme nedenleridir.

İDTM'nin toplam 500.000 m<sup>2</sup>'lik alanı içerisinde, yılda ortalama 100 ulusal ve uluslararası fuarın yapıldığı toplam 98.000 m<sup>2</sup> alana sahip 11 adet

fuvar salonu ile İstanbul Fuarcılık Merkezi (İFM), 17'şer katlı 3 ayrı plazadan oluşan Dünya İş Merkezi, 18.000 m<sup>2</sup> büyüklükte DÜNYAVM alışveriş merkezi, kısa ve uzun dönem kiralık tam donanımlı ofisleri, koferans ve toplantı salonlarıyla WT Club, toplam 1250 yatak kapasiteli 4 yıldızlı WOW Airport Otel, 5 yıldızlı WOW İstanbul Otel ve 4000 kişilik dev kongre merkezi WOW Kongre Merkezi hizmet vermektedir. ([www.idtm.com.tr](http://www.idtm.com.tr))

### **Yeşilköy:**

Bakırköy şehir merkezine 7 km. uzaklıkta Yeşilyurt ve Florya Mahalleleri arasında yer alan idari olarak Atatürk Havalimanı'nı da kapsayan bir mahalledir. Eski adı Ayastefanos'tur. Mahallenin gelişimi, Atatürk Havalimanı'nın gelişimiyle bağlantılı olarak gerçekleşmiştir. 1970'li yıllara kadar bir sayfiye yeri olan mahalle bu tarihten itibaren, üst sınıfın yerleştiği bir lüks semte dönüşmüştür. İSBI İstanbul Atatürk Havalimanı Serbest Bölgesi, 1991 yılında, 40.000m<sup>2</sup> arazi üzerinde, Yeşilköy'de kurulmuştur.

### **Yeşilyurt:**

Bakırköy'de Yeşilköy ile Ataköy arasında yer alan Yeşilyurt'ta, Hava Harp Okulu yer almaktadır. Yeşilyurt, öncelikle Hava Harp Okulu çalışanlarının lojmanları inşa edilmiştir. Semtin denize ve Atatürk Havalimanı'na yakınlığı, İstanbul'da üst sınıfa ait bir yerleşime dönüşmesine sebep olmuştur.

### **Basıncöy:**

Bakırköy'e bağlı bir mahalle olarak Küçükçekmece Gölü'ne yakın ve Marmara Denizi'ne uzanan bir arazi üzerinde kurulmuştur. 1959 yılında Türkiye Gazeteciler Cemiyeti'nin kurduğu Basıncöy S.S. Gazeteci Evleri Yapı Kooperatifi ile, havaalanına yakınlığı nedeniyle, az katlı binalardan oluşacak şekilde, planlı bir yerleşim olarak inşaatı başladı. 1964 yılında tamamlanan mahallede yerleşim başladı.

Basıncıköy'de kurulan diğer bir yerleşim de Havacılar Sitesi'dir. Bu site, 1967'de inşa edilmeye başlandı. Üç katlı bağımsız villalardan oluşan sitede, zaman içinde bazı binalar 2 kat daha yükseltildi. Basıncıköy'de 1937 yılında kurulan Florya Atatürk Ormanı'da yer almaktadır.

### **Florya:**

Atatürk Havalimanı'nın batısındaki Florya semti, 19. yüzyılda sönük bir avcı uğrağı konumunda olduğu bilinmektedir. Atatürk'ün buraya olan ilgisiyle önem kazanan Florya, bir sayfiye merkezine dönüşmüştür.

Florya Atatürk Deniz Köşkü, semtin en önemli yapısıdır. Atatürk için İstanbul Belediyesi tarafından 1935 yılında açılan proje yarışmasını kazanan mimar Seyfi Arkan'a yaptırılan köşk, yazlık bir konut olarak deniz tabanına çakılan sütunlar üzerine yapılmış ve karaya bir köprüyle bağlanmıştır. 1935 yılı 14 Ağustos tarihinde kullanıma açılan köşkte Mustafa Kemal Atatürk, 1936 yılının Haziran ve Temmuz aylarında uzunca bir süre yaşamış, siyasî ve bilimsel toplantılar için köşkü özellikle kullanmış, aralarında İngiliz Kralı VIII. Edward ve Madam Simpson'un da bulunduğu kimi önemli konukları burada ağırlamıştır. Köşk, Atatürk tarafından son olarak 28 Mayıs 1938 günü kullanılmış, kendisinin ölümünden sonra bu yapılar Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'nın yazlık konutu olarak kullanılmıştır. (<http://www.millisaraylar.gov.tr/portalmain/Palaces.aspx?SarayId=5>). Semtin sayfiye merkezi konumu 1980'li yılların sonlarından itibaren değişmeye başlamış, İstanbul'da hızlı zenginleşen yeni sınıfın ikamet ettiği geniş bahçeli lüks konutların ve villaların olduğu bir yerleşim yerine dönüşmüştür. Bu gelişim üzerinde, semtin havaalanına yakınlığı önemli bir rol oynamıştır.

2000'li yıllarda bölgede, lüks konut inşaatı devam etmektedir. Bu inşaatlar arasında, 298 adet konut ve 50.000 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip AVM'nin yer aldığı "Korupark Florya" ön plana çıkmaktadır. Bölgedeki diğer önemli

konut faaliyeti, 2012 yılında inşaatı tamamlanan Ekşioğlu Konakları ve Avrupa Konutları'dır.

Galatasaray Spor Kulübü'nün tesisleri ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sosyal Tesisleri ve Büyükşehir Belediye Başkanı Konutu'da bu semtte yer almaktadır.

### **İstanbul Akvaryum**

Florya'da, 100 dönüm arazi üzerinde, 2011 yılında açılan İstanbul Akvaryum'da, 22.000 m<sup>2</sup> lik proje alanı içerisinde, 6.800 metreküp su hacminde toplam 64 tank, 6.000 m<sup>2</sup> ziyaretçi alanı, Karadeniz'den başlayıp Pasifik'e kadar uzanan 1,2 kilometre uzunluğundaki özel temalı gezi güzergâhı, yaklaşık 1.500 tür, toplam 15.000 adet deniz ve kara canlısı, 2 sinema salonu, hediyelik eşya dükkânı, kafeteryalar ve restoran bulunmaktadır.

### **Bakırköy'deki Oteller:**

İDTM bünyesindeki WOW Airport Otel ve WOW İstanbul Oteli, 2006 yılında açılmıştır.

Çınar Otel, Yeşilköy (5 yıldızlı, 225 odalı), 1958 yılında açılmıştır.

Polat Renaissance (5 yıldızlı 414 odalı), 1993 yılında açılmıştır.

Sheraton İstanbul Ataköy (5 yıldızlı, 285 odalı), Holiday Inn Crowne Plaza olarak inşa edilmiş, 2008 yılında restore edilerek Sheraton İstanbul Ataköy adını almıştır.

Ramada Hotels&Suites İstanbul (5 yıldızlı 102 odalı), 212 yılında açılmıştır.

Titanic Port Otel (5 yıldızlı, 189 odalı), 2009 yılında açılmıştır.

Ataköy Marina Hotel (4 yıldızlı, 179 odalı), 1989 yılında açılmıştır.

Sevcan Otel (4 yıldızlı, 109 odalı), 1996 yılında açılmıştır.

Florya Park Hotel (70 odalı), 1981 yılında açılmıştır.

Hotel Kuk (24 odalı), 1978 yılında açılmıştır.  
Bakırköy Hotel (13 odalı), 2010 yılında açılmıştır.  
Bakırköy Rental House (14 oda/daire), 2010 yılında açılmıştır.  
Ezra Suite-Bakırköy (14 oda/daire), 2011 yılında açılmıştır.  
Airport Inn Hotel (17 odalı), 1995 yılında açılmıştır.  
Yeşilköy Airport Hotel (20 odalı), 2010 yılında açılmıştır.  
Florya Konağı Hotel (65 odalı), 1996 yılında açılmıştır.  
Yeşilköy Day Aparts Hotel (6 daire/oda), 2012 yılında açılmıştır.  
Educa Hostel Airport (25 odalı), 2009 yılında açılmıştır.  
3E Apartments, Yeşilköy (5 daire), 2013 yılında açılmıştır.

### **Bakırköy'deki Üniversiteler:**

#### **İstanbul Kültür Üniversitesi**

İstanbul Kültür Üniversitesi, 1997 yılında kurulan bir vakıf üniversitesidir. Bugün Şirinevler, Ataköy ve İncirli olmak üzere üç kampüste eğitim vermektedir. Bu üç kampüs de şehir merkezini Atatürk Havalimanı'na bağlayan E-5 karayolu üzerindedir.

#### **Rezidanslar**

İstanbul'da teknolojinin son imkanlarıyla döşenmiş lüks konutların, beş yıldızlı otel hizmetleriyle birleşmesinden oluşan rezidanslar, prestij yapılarıdır. Havaalanları civarında ve havaalanlarına ulaşım yolları üzerindeki arazilere rezidanslar inşa edilmiştir.

Atatürk Havalimanı civarında inşa edilen rezidanslar, Ataköy Novus Residence, Nishistanbul ve Ağaçoğlu MyResidence'dir. Bu yapılara ek olarak, Güneşli-Bağcılar'da, İkitelli'de ve Beylikdüzü E-5 civarındaki rezidanslar, Atatürk Havalimanı'na kolay ulaşım olanağıyla tanıtılmaktadır.

### **Kapalı Konut Siteleri**

İstanbul'da 2000'li yıllarda yaygınlaşan kapalı konut siteleri, villalar ya da farklı büyüklükteki gayrimenkullerden oluşan, kullanıcılarına çeşitli hizmetler sunan, yönetimi, yerel kamusal iktidarların dışında kalan, insanların girmesini engelleyici kontrollü girişleri olan, duvar veya parmaklık gibi dış sınırlara sahip güvenli yerleşmelerdir. (Bal 2011: 212)

Atatürk Havalimanı civarındaki alanlar, yapılaşmaya erken açıldığı için, kapalı konut sitelerinin inşa edilebileceği boş büyük araziler sınırlıdır. Bu nedenle az sayıda kapalı konut sitesi yer almaktadır. Ataköy Konakları ve Yeşilyurt Yeşilköy Konakları bu tür yerleşimlerdir.

### **Alışveriş Merkezleri**

Alışveriş merkezleri, başlangıçta banliyölerde perakende satış için ortaya çıkan, zaman içerisinde, alışveriş, ofis ve eğlence daha sonra yeni yerleşim yerleri ve konut sitelerinde yer alan çok sayıda perakendeci dükkânın ve hizmetin sunulduğu yerlerdir.

Atatürk Havalimanı civarındaki alışveriş merkezleri, Ataköy'deki Galleria, Atrium, Ataköy Plus, Florya'daki Fyinn Alışveriş ve Yaşam Merkezi, Bakırköy'de Town Center, Capacity Alışveriş Merkezi, Carousel, Airport Outlet Center'dir.

### **Kentsel Dönüşüm Projeleri:**

İstanbul'un yeniden yapılanma sürecinde, yeni kentsel arsalarla duyulan ihtiyaç, yapılaşmanın tamamlandığı kent merkezlerinde kamuya ait alanların özelleştirilmesiyle sağlanmaya çalışılmaktadır.

Ataköy Turizm Tesisleri ve Ticaret A.Ş., Ataköy Otelcilik A.Ş. ve Ataköy Marina ve Yat İşletmelerinin, Bakırköy'deki Sümer Holding A.Ş.'ye ait Bakırköy Konfeksiyon Sanayii İşletmesi'nin özelleştirilmesi bu bağlamda değerlendirilmelidir.

### **Bakırköy'deki Hastaneler:**

Bakırköy ilçesinde 4'  devlete bağlı, biri Kızılay'a ait, 22'si özel olmak 27 hastane ve sağlık tesisi bulunmaktadır. Bu tesislerden International Hospital, Atatürk Havalimanı yakınında, Yeşilköy'de 1989 yılında açılmış ve konumu itibariyle, Türkiye'nin üst gelir grubuna ve yurt dışından gelecek olan hastalara hizmet etmek için kurulmuştur. Günümüzde Acıbadem Sağlık Grubu'na bağlı faaliyet göstermektedir. İstanbul'daki sağlık turizminin ilk  rneği olan bu kuruluşu, diğer özel hastanelerin kurulması izlemiştir.

### **4.1.3 Atatürk Havalimanı'na Yakın Bölgelerdeki Kentleşme**

#### **4.1.3.1 Bahçelievler İlçesi'ndeki Kentleşme:**

Bahçelievler İlçesi, 3806 sayılı yasa ile, 25 Ağustos 1992 tarihinde Bakırköy ilçesinden ayrılan, 16.7 kilometrekare alan üzerinde kurulmuştur. Bahçelievler ilçesi, Cumhuriyet, ÇobançeŐme, Fevzi akmak ve Hürriyet mahallelerinin Yenibosna bölgeleri, Kocasinan, SiyavuŐpaŐa, Soğanlı, Şirinevler, Yenibosna, Zafer ve Bahçelievler olmak üzere 11 mahalleden oluşmaktadır. İlçe, 1950'li yıllara kadar varlığını koruyan, Kocasinan ve Yenibosna köylerinin arazisine kuruludur. Bakırköy' n O-1 (eski E-5) karayolunun kuzeyine doğru büyümesiyle oluşmuştur.

#### **Bahçelievler'deki Oteller:**

Kocasinan Airport Hotel (17 odalı), 1975 yılında açılmıştır.

Adela Hotel, Şirinevler (4 yıldızlı, 200 odalı), 1999 yılında açılmıştır.

Tempo Suites (45 odalı), 2013 yılında açılmıştır.

Airport Best Otel, Yenibosna (24 odalı), 1982 yılında açılmıştır.

İstanbul Airport Palace, Yenibosna (36 odalı), 2010 yılında açılmıştır.

Han Hostel Airport North, Yenibosna (123 odalı), 2010 yılında açıldı.

#### **4.1.3.2 Küçükçekmece İlçesindeki Kentleşme:**

Küçükçekmece ilçesi, 04.07.1987 tarihli resmi gazetede yayınlanan 3392 sayılı yasa ile Bakırköy ilçesinden ayrılan bir köy 25 mahalleden oluşmuştur. İlçenin bir kısmı, 2008 yılında kurulan Başakşehir ilçesine devredilmiştir.

#### **Küçükçekmece'deki Oteller:**

Radisson Blu Conference&Airport Hotel (5 yıldızlı, 326 odalı), 1996'da Klassis Park Otel olarak açıldı 1998 yılında Radisson Blu adını aldı.

Hotel Air Boss Küçükçekmece (3 yıldızlı 64 odalı)

Airport House (8 oda/daire)

#### **Küçükçekmece'deki Üniversiteler:**

##### **İstanbul Arel Üniversitesi**

İstanbul Arel Üniversitesi, 2007 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir. Üniversitenin Sefaköy-Küçükçekmece Kampüsü, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan devlet karayolu E-5 üzerinde, Atatürk Havalimanı'na 2 km uzaklıktadır. Sefaköy Kampüsü'nde, Meslek Yüksek Okulu ve Enstitü programları bulunmaktadır.

##### **İstanbul Aydın Üniversitesi**

İstanbul Aydın Üniversitesi, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan devlet karayolu E-5 üzerinde, Atatürk Havalimanı'na 2 km. uzaklıkta, Sefaköy-Küçükçekmece'de, 2007 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir. 2012-2013 eğitim-öğretim yılında 22.000 önlisans, lisans ve yüksek lisans öğrencisine sahiptir.

##### **İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi**

Halkalı Küçükçekmece'de 2010 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir.



#### **Küçükçekmece'deki Hastaneler:**

Küçükçekmece İlçesinde 10 adet hastane ve sağlık kuruluşu bulunmaktadır.

#### **4.1.3.3 Başakşehir İlçesindeki Kentleşme:**

5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun Çerçevesinde, 2008 yılında Başakşehir Belediyesi kurulmuştur. İlçe, Başakşehir, Altınşehir, Şahintepe, Kayabaşı Güvercintepe, Başak Ziya Gökalp, Bahçeşehir 1. Kısım, Bahçeşehir 2. Kısım ve Şamlar Köyü'nden oluşmaktadır. İkitelli Organize Sanayi Bölgesi de bu ilçe sınırlarına alınmıştır. Başakşehir İlçesinin çekirdeğini, İstanbul'un en önemli toplu konut yerleşimlerinden biri olan Başakşehir Toplu Konutları oluşturmaktadır.

#### **Başakşehir Toplu Konutları:**

Başakşehir Toplu Konutları, 1994'te İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olan Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul'un konut sorununa çözüm getirmek ve özellikle dar gelirli, muhafazakâr kesimin konut ihtiyacını karşılamak amacıyla planlanmış bir projesidir. 1995 yılında temelleri atılan Başakşehir Toplu Konutları, İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'nin kuzey ve doğusundaki araziler üzerinde, İBB'nin bir yan kuruluşu olan ve TOKİ örnek alınarak kurulan KIPTAŞ tarafından, etaplar halinde projelendirilerek inşa edilmiştir.

Başakşehir 1. Kısım, 47,3 hektar üzerine kurulmuş, 6,8 ve 10 katlı 79 adet blokta, toplam 3004 konuttan oluşmaktadır. Bu kısımda, yaklaşık 15.000 nüfus yaşamaktadır. Konut alanlarını tamamlayan otopark, kreş, iki adet ilkokul, kız ve erkek öğrenci yurdu, kolej, 5 mescid, 1 cami, 1 akaryakıt istasyonu, 3 çarşı ve sosyal tesis alanları mevcuttur. Atatürk Havalimanı'na 12 km. uzaklıktadır.

Başakşehir 2. Kısım'ın temelleri, 1996 yılında atılmıştır. 35,2 hektarlık bir alanda yer almaktadır. 6,8,9 ve 10 katlı 62 blokta, toplam 2304 daire yer almaktadır. Bu kısımda, yaklaşık 10.500 kişi ikamet etmektedir. Konut alanlarını tamamlayan, otopark, ilköğretim okulu, market, cami, rekreasyon alanı ve spor tesisleri vardır.

Başakşehir 3. Kısım, KIPTAŞ ve Küçükçekmece Belediyesi arasındaki arazi ihtilafı nedeniyle inşa edilmemiştir.

Başakşehir 4. Kısım, 150 hektarlık bir arazi üzerinde, iki ana etap halinde inşa edilmiştir. Birinci etap, 114 hektar alan üzerinde yer alan 159 blok, 5080 daire ve 358 villadan oluşmakta ve 27.000 nüfusu barındırmaktadır. İkinci etap ise 36 hektarlık alanda, birinci etabı tamamlayan sosyal donatı alanlarına ek olarak, 52 blok , 2142 daire ve 126 villadan oluşmakta ve yaklaşık 10.000 nüfusu barındırmaktadır. Başakşehir IV. Kısım içerisinde, kreş, ilköğretim okulları, lise, ticaret merkezi, cami, kültürel tesisler, spor tesisleri, yürüyüş yolları, çocuk oyun ve rekreasyon alanları yer almaktadır.

Başakşehir 5. Kısım, I. Etap, 3592 daireden oluşmaktadır. Konutların çevresinde yeşil alanlar, alışveriş merkezleri, sosyal donatı alanları yer almaktadır. Başakşehir 5. Kısım II. Etap, yaklaşık 1360 konuttan oluşmaktadır. Başakşehir 4. Ve 5.Kısım arasındaki vadi boyunca rekreasyon alanları inşa edilmiştir.

Başakşehir 6. Kısım'ın planlama çalışmaları başlamıştır. İnşaatına 2014 yılında başlanacaktır.

### **İkitelli Organize Sanayi Bölgesi**

İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, İstanbul'un Küçükçekmece İlçesi'ne bağlı bir bölge iken, 2008 yılında kurulan Başakşehir'e bağlanmıştır.

İstanbul'un 1980 yılında yapılan Nazım İmar Planı'nda, sanayi alanı olarak belirlenen İkitelli'de, bu tarihten itibaren, sanayi kuruluşları yerleşmeye başlamıştır. Bu durum, 1985 yılında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, tarihi yarımada içinde (Fatih, Eminönü, Haliç) ve Kağıthane'de yer alan küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşlarının merkez dışına çıkarılması (desantralizasyonu) kararı ile hızlanmıştır. İkitelli Organize Sanayii Bölgesinin kuruluşu, bu sektörlerde çalışanların kooperatifleşmesiyle başlamıştır. 02.08.1985 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli İkitelli O.K.S.B. Nazım İmar Planında 700 hektarlık bir alan çeşitli iş kollarında faaliyet gösteren 36 adet küçük ve orta ölçekli sanayi ile toplu işyeri kooperatifine tahsis edilmek üzere 01.02.1985 tarihinde istimlak kararı alınarak Arsa Ofisi'nce kamulaştırma çalışmaları yapılmış ve bedeli karşılığında ilgili kooperatiflere verilerek kooperatiflerin kendi öz kaynakları ile inşaat çalışmalarına başlanmıştır. ([www.iosb.org.tr](http://www.iosb.org.tr)) Sanayi sitesi, 1990 yılında faaliyete geçmiştir. İOSB Atatürk Havalimanı'na 10. Km. uzaklıktadır.

İkitelli Organize sanayi Bölgesi, 700 hektarlık toplam alanı ile ülkemizdeki organize sanayi bölgeleri içinde Eskişehir ve Adana Organize Sanayi bölgelerinden sonra en büyük alana sahip organize sana bölgesidir. Bu alanın yaklaşık 600 hektarlık bölümü küçük sanayi sitelerine, geri kalan 100 hektarlık alana ise yollar ve ortak kullanım alanlarına ayrılmıştır. Halen toplam 24.313 işyerinde 9849 işletme faaliyet yürütmektedir. Ortalama doluluk oranı % 86 civarındadır. Bu işletmelerde yaklaşık olarak 100.000 kişi istihdam edilmektedir. (Ataş, 2006: 46)

Bölgede doğan konut ihtiyacı, 1992 yılı İstanbul Nazım İmar Planında belirlenen toplu konut alanlarıyla karşılanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla, İkitelli Sanayi Bölgesi alanının kuzeyinde, Başakşehir Konutları olarak ilk toplu konut alanı inşaatı başlamış, daha sonra sanayi bölgesinin kuzeyinde yeni etaplar yapılarak genişletilmiştir. Bugün Başakşehir, etap halen toplu konut sahası, İkitelli Organize Sanayi bölgesinin kuzey doğusu ve doğusunu çevrelemek üzeredir.

1980'li yılların ortalarında, bölgenin güneyinde kalan İETT garajının batısında Halkalı Toplu Konutları yapılmaya başlamış, zaman içinde yeni etapların yapılmasıyla bugün Organize Sanayi Bölgesi'nin güney sınırını oluşturan sanayi siteleri ile birleşmiştir. (Ataş, 2006:36)

Bölgenin büyümesi, kentin tarihi kısımları dışına yerleşmiş, ancak kentin büyümesiyle, kentleşmiş alan içerisinde kalan küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşlarını da bölgeye çekmiştir. Sefaköy, Dolapdere, Esenler gibi, şehrin farklı bölgelerinde faaliyet gösteren işletmeler, daha organize altyapıya sahip olduğunu düşündükleri bu bölgeye taşınmışlardır.

### **Bahçeşehir Toplu Konutları:**

İstanbul'un çok merkezli gelişimi için 1980'li yıllarda planlanmış bir uydu şehirdir. Bahçeşehir Toplu Konut projesi, Küçükçekmece gölünün kuzeybatısındaki arazi üzerinde toplam 2 milyon m<sup>2</sup> inşaat alanı üzerinde, 90.000 nüfuslu bir uydu kent olarak planlanmıştır.

Bahçeşehir Toplu Konut Projesi'nin inşaatına, TOKİ tarafından 1989 yılında başlanmıştır. 5062 apartman dairesi, 1230 villa, 230 adet çeşitli ticari yapılar ve bunlara hizmet verecek sosyal ve kültürel tesisler, hastane, özel ve resmi okullar, özel ve resmi kreş, alışveriş merkezleri, çocuk bahçeleri, atlı spor, akademik golf tesisleri, doğa parkı, 26.000 m<sup>2</sup>'li gölet ve şelale parkı gibi tesislerin yapımı 2001 yılına kadar gerçekleştirilmiştir. Bu kısımda, 15.400 kişi yaşamaktadır. 470 hektarlık toplu konut alanının komşu alanları, şu şekilde planlanmıştır: Kuzeyde, askeri bölge ve ağaçlandırma alanı, doğuda bazı dinlenme ve spor alanlarını içeren Olimpiyat Köyü, güneyde uluslararası fuar ve üniversite sahası ve batıda konut alanları (Esenkent-Boğazköy yerleşim Birimi, Eston Ardıçlı Evler ve Hoşdere Mevkii)" (Bekdemir 2005:85 ; Kaptan-Cengiz: 1996)

### **Halkalı Toplu Konutları**

Toplam 16,123 konuttan oluşmaktadır.

### **Başakşehir'deki Hastaneler:**

Başakşehir ilçesine bağlı 1'i devlet hastanesi, 6 adet özel olmak üzere 7 adet hastane ve sağlık kuruluşu bulunmaktadır.

### **Başakşehir'de Yapılması Planlanan Projeler:**

Başakşehir Tech-Inn City: Başakşehir bünyesinde, yeni teknolojilerin üretildiği ve uygulamaya sokulduğu dünyanın önde gelen ICT (Bilgi ve İletişim Teknolojileri Şehri) kurulması planlanmıştır. Bu şehrin yer seçiminin nedenleri aşağıdaki gibidir:

Başakşehir'deki Tech-Inn City'nin, yer seçiminde dikkate alınan etkenler, "İstanbul ve çevresindeki çok sayıdaki ulusal ve uluslararası şirkete, kurumlara, teknik üniversitelere ve Tekno Parklara yakınlığı, Doğu ve Batı arasındaki uçuşlarda ana aktarma noktası olan Atatürk Havalimanı'na 15 km. uzaklıkta olması, E-5 ve E-6 otoyolları ve yeni yapılacak 3. Köprü otoyollarına yakınlığı, raylı sistemlere direkt erişim, iki ana fuar merkezine yakınlığı ve Başakşehir Belediyesinin yenilikçi teknolojiler kullanımındaki öncülüğü" ve devletin yenilikçi teknolojilerin gelişimi için yatırım yapma isteği şeklinde sıralanmaktadır.

#### **Proje Kapsamında:**

Ofis Alanı: 50 bin kişilik modern ve akıllı ofis binaları

Ar-Ge: Ar-Ge alanları ile pilot uygulama ve test alanları

Kongre Merkezi: Uluslararası toplantı ve atölye çalışmaları için bir konferans merkezi

Bilimsel Destek: Üniversitelerin teknoloji ve Ar-Ge birimleri için büyük bir kampüs alanı.

Teknik Becerilerin Öğretilip Geliştirileceği Teknik Okul:

Sağlık Birimi: 5 bin metrekarelik alanda sağlık ve spor kompleksi

Alışveriş ve Eğlence: Süpermarket, mağazalar, restoranlar, sinema ve çocuk parklarının olduğu tesisler

Yaşam ve İkamet Alanı: 5 hektar

Ziyaretçiler için 200 odalı otel

Parklar ve yeşil alanlar ile kent merkezlerinden ulaşım için yeni altyapı planlamalarını içermektedir.

#### **4.1.3.4 Bağcılar İlçesi'ndeki Kentleşme**

Bakırköy'e bağlı dört bölgenin (Mahmutbey, Güneşli, Kirazlı ve Bağcılar) birleşmesiyle 1992 yılında kurulan Bağcılar İlçesi, Edirne-Ankara arasındaki Türkiye'nin en önemli otoyolu E-80 (TEM) otoyolunun O-2 güzergahı ile bu güzergâhın D-100 (eski E-5) otoyolunun güneybatı ve kuzeydoğu ekspres bağlantıları arasındadır. İlçedeki karayolları sayesinde, İstanbul'daki limanlar ve havalimanlarına kolayca erişilmektedir. İlçenin kurulduğu arazi, cumhuriyetin ilk yıllarında, İstanbul'un tarımsal üretimin yapıldığı önemli bir merkez olarak seçilmiştir. Bu bölge, özellikle, 1990 sonrası sanayileşerek bu niteliğini yitirmiştir.

Bağcılar'ın İstanbul'daki konumu ve ulaşım kolaylıkları, ilçeyi kentin en önemli sanayi merkezlerinden biri haline getirmiştir. İlçede, yerel ve uluslararası pazarlara üretim yapan, 38.355 kişiye istihdam sağlayan 710 sanayii tesisi bulunmaktadır. İlçedeki sanayi tesislerinin %60'ı, dokuma, giyim eşyası, deri sanayii, %10'u metal eşya, makine teçhizatı, ulaşım aracı, bilimsel ve mesleki ölçüm aletleri üretimi, %10'u kâğıt-kâğıt ürünleri, %8 kimya, petrol, kömür, kauçuk, plastik üretimi, %4'ü gıda, içki, tütün üretimi, %2'si ana metal üretimi, %1'i bilişim alanındadır. (Temurçin 2012:112-119)

İlçedeki sanayi tesisleri kuruluş tarihleri açısından incelendiğinde, 1950-1960 arasında %1', 1960-1970 arasında %2'sinin, 1970-1980 arasında %5'inin, 1980-1990 arasında %22'sinin, 1990-2000 arasında %41'inin, 2000-2010 arasında %29'unun açıldığı görülmektedir. (Temurçin 2012:113) Bu veriler, ilçedeki asıl gelişmenin, 1990-2000 yılları arasında gerçekleştiğini

göstermektedir. İlçede gıda sanayi alanında faaliyette bulunan, 1958 yılında THY'ye ikram servisi için kurulan ve 1989'da özelleştirilen Usaş (Uçak Servisi A.Ş.)'in %52'5 hissesine sahip olan, 28 ülkede 97 üniteyle faaliyet gösteren dünyanın en büyük bağımsız havayolu ikram şirketi Gate Gourmet International, hisselerini 2011'de satarak, Türkiye pazarından çekildi. İlçede, bilimsel ve mesleki ölçüm aletleri üretiminin varlığı, bu aletlerin havayolu ile taşınmasıyla bağlantılıdır.

### **Bağcılar'daki Üniversiteler**

#### **İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi,**

İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi, 2011 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir. Mahmutbey Bağcılar'da ve Şişli'de kampüsleri bulunmaktadır.

### **Bağcılar'daki Hastaneler**

Bağcılar İlçesi'ne bağlı olarak, bir adet devlet, 16 adet özel olmak üzere 17 adet hastane ve sağlık tesisi bulunmaktadır.

### **Atatürk Havalimanı'na Kuzey-Güney Yönünden Yaklaşım Koridoru, Basın Ekspres Yolu Üzerindeki Kentleşme**

Basın Ekspres Yolu, Küçükçekmece, Bahçelievler ve Bağcılar ilçelerinden geçmektedir. Atatürk Havalimanı ile E-5, TEM Otoyolu ve Florya-Sirkeci sahil yolunu birleştiren Basın Ekspres Yolu, havalimanının getirdiği kentleşmeden etkilenmiştir.

Bu gelişimin başlangıcı, İstanbul'daki gazetelerin şehir merkezinden taşınmasıdır. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın, Çağaloğlu'ndaki gazetelerin şehir merkezinden uzaklaştırılmasını (desantralizasyonu) teşvik etmesiyle, 1990 yılından itibaren, gazeteler, merkezlerini ve basımevlerini, Basın Ekspres Yolu'nun iki yanındaki araziler üzerinde yeni inşa ettirdikleri binalara taşımaya başladılar. Hürriyet Gazetesi Basın Ekspres Yolu üzerindeki binasına, 1993 yılında taşındı. Milliyet, Sabah

ve Dünya gazeteleri de merkezlerini, Basın Ekspres Yolu üzerindeki yeni binalarına taşıdılar. Bu yol üzerinde, yalnız yazılı basın değil, televizyon kuruluşları da faaliyete geçti. Kanal D, Doğan Medya Center'da, Sabah Yayın Grubu'na bağlı atv, ve Uzan Grubuna ait Star Televizyonu da Basın Ekspres Yolu üzerindeki binalarında faaliyet göstermeye başladı.

Bölge, 1995'te, turizm ve medya alanı olarak planlandı. Altyapı bu plana göre inşa edildi. Bölgenin yeni imara açılmış olması, fabrika ve alışveriş merkezi inşaatına uygun, büyük parsellerin oluşturulmasına imkân verdi. Bu tarihten itibaren, boş arsalar üzerinde, iş merkezleri ve fabrika binaları inşa edildi.

Basın Ekspres Yolu'nun iki yanında, 2004 yılı öncesinde, imar planlarında imalat ve satış mağazalarının kurulması öngörülmüştü. Bu yolun iki yanında otel, alışveriş merkezi ve rezidans projelerinin inşaatı devam etmektedir.

Basın Ekspres Yolu ile Mahmutbey Köprüsü arasındaki alan Merkezi İş Alanı (MİA) bölgesi olarak ilan edilmesi, bölgede kentsel dönüşümü başlatmıştır. MİA Bölgesi, yaklaşık 600 bin m<sup>2</sup> büyüklüğündedir. Bu bölgede, büyüklükleri 1000 ile 6000 m<sup>2</sup> arasında değişen 120 arsa bulunmaktadır.

Maslak'a alternatif ikinci iş merkezi olarak konumlandırılan bölgedeki fabrikalar ve medya merkezleri kapanmakta, arazilerine otel, iş merkezleri ve rezidanslar inşa edilmektedir. Bu alanda çok katlı plaza inşaatları devam etmektedir. Basın Ekspres Yolu civarında, faaliyette bulunan üç adet otelin yanı sıra yaklaşık 1 milyar dolarlık yatırım ile, 16 yeni otelin yapılması planlanmıştır.

#### **Bölgede faaliyette bulunan oteller:**

Holiday Inn Airport Otel: 2007 yılında açılan, 5 yıldızlı otelde 330 oda bulunmaktadır.



**İstanbul Gönen Otel:** Basın Ekspres Yoluna yakın konumlanmış, 5 yıldızlı otelin 305 odası bulunmaktadır. 2012 yılında açılmıştır.

**Courtyard Marriott:** Basın Ekspres Yoluna yakın konumlanmış 4 yıldızlı otelin 264 odası bulunmaktadır. 2009 yılında açılmıştır.

2013 yılı itibariyle, bölgede planlanan ve inşaatı süren, bünyesinde otel planlanan projeler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

**Batışehir Projesi:** Basın Ekspres Yolu'nun kuzeyinde, Atatürk Havalimanı'nı Fatih Sultan Mehmet Köprüsüne bağlayan çevre yolu üzerindeki Batışehir Projesi, Ege Yapı Grubunun Emlak Konut GYO'dan hasılat paylaşımı yoluyla aldığı 167 dönüm arsa üzerinde inşa edilmektedir. Toplam inşaat alanı, 800 bin m2 olan projede, 3.750 rezidans, 200 odalı bir kent oteli, işyerleri, çarşı ve eğitim kompleksi yer almaktadır.

**Mall of Istanbul:** TEM Otoyolu Mahmutbey Gişeleri civarında inşa edilen proje 123.000 m2 arazi üzerinde toplam 722.856 m2 inşaat alanında, 1081 dairelik rezidans, işyerleri ve 350 mağazalı alışveriş merkezini içermektedir. Proje kapsamında 5 yıldızlı bir otelin inşaatı da devam etmektedir.

**İstoç Saray Otel ve AVM Projesi:** Mahmutbey'de, 15.500 m2 alan üzerine kurulan İSTOÇ Saray Otel ve AVM Projesi, iki bloktan oluşmaktadır. 35 katlı A Blok, 5 yıldızlı otel için ayrılmış, diğer blokta ise, ofis, mağaza market, sinema ve restoranlar yer alacaktır. 2008 yılında inşaatına başlayan proje, henüz tamamlanmamıştır.

**Polat Port Residence:** 3700 m2 inşaat alanı bulunan projede 82 daire bulunmaktadır.

**Kadak AVM Otelleri:** Basın Ekspres Yolu üzerindeki Kadak AVM arazisi içerisinde, toplam 441 odalı 2 adet 4 yıldızlı otel inşaatı devam etmektedir.

**G Plus Güneşli:** Basın Ekspres Yolu üzerindeki proje konut, alışveriş merkezi ve otelden oluşmaktadır. Biri 18 diğeri 22 katlı iki blokta, toplam 275 konut 3900 m2 işyeri, 40 mağaza yer alacaktır. Proje kapsamındaki 140 odalı 4 yıldızlı oteli Divan Grubu işletecektir.

Mar Yapı, Güneşli'de 2013'te iki otel projesine başlayacağını duyurmuştur.

Kılıçbey Turizm İşletmeleri A.Ş. Basın Ekspres Yolu, Güneşli kavşağı yakınında 5 yıldızlı, 560 yataklı Quantum International Hotel'i inşa etmektedir.

Makplast Makine 2012 İstanbul Power Outlet AVM'nin yakınında 8 dönüm arazi üzerinde bir kent oteli inşa etmektedir.

Nurol GYO, satın aldığı Hürriyet Medya Tower binasının 59 bin m2 arsası üzerinde rezidans ve otel inşaatına başlamıştır.

Öz Gayrimenkul, Güneşli kavşağında otel ve işyeri inşa etmektedir.

Eren Holding'in Güneşli'de 44 dönümlük arazi üzerinde 5 yıldızlı otel, rezidans ve fuar ve kongre merkezi kompleksinin inşaatı sürmektedir.

Güneşli Park Projesi: 300 konut ve 90 mağazadan oluşan konut ve alışveriş merkezi inşaatı devam etmektedir.

Ağaoğlu My Residence 212. Ağaoğlu İnşaat'ın 212 İstanbul Power Outlet Alışveriş Merkezi'nin yanında inşaatına başladığı Ağaoğlu My Residence 212 503 daireden oluşmaktadır.

Avrupa Konutları: Basın Ekspres Yolu üzerinde, 2400 konutluk Avrupa Konutları Atakent 3 bölgedeki önemli projelerden biridir.

#### 4.1.4 Atatürk Havalimanı'nın 2008-2012 Yılları Arasındaki Kapasite Değerlendirmesi

| Yıllar        | Atatürk Havalimanı |         |         | Türkiye |         |         | Atatürk/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|---------|--------|
|               | İç Hat             | Dış Hat | Toplam  | İç Hat  | Dış Hat | Toplam  | İç Hat              | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 99.141             | 155.390 | 254.531 | 315.798 | 337.519 | 653.317 | 31,3                | 46      | 38,9   |
| 2009          | 95.816             | 169.943 | 265.759 | 339.895 | 353.315 | 693.210 | 28,1                | 48      | 38,3   |
| 2010          | 94.964             | 178.862 | 273.826 | 409.402 | 399.739 | 809.141 | 23,1                | 44,7    | 33,8   |
| 2011          | 103.938            | 197.580 | 301.518 | 459.059 | 433.080 | 892.139 | 22,6                | 45,6    | 33,7   |
| 2012          | 114.767            | 231.293 | 346.060 | 483.411 | 463.456 | 946.897 | 23,7                | 49,9    | 36,5   |
| 2008-2012 (%) | 15,7               | 48,8    | 35,9    | 53      | 37,3    | 44,9    | -7,6                | 3,9     | -2,4   |

Tablo 9: Atatürk Havalimanı Ticari Uçak Trafiği İçindeki Payı (2008-2012)

DHMI'nin 2008-2012 yılları arasındaki uçuş verileri dikkate alındığında, Atatürk Havalimanı'nın, 2008 yılında, Türkiye'deki tüm iç hat ticari uçuşlarının %31,3'ünü, dış hat ticari uçuşlarının %46'sını tek başına gerçekleştirdiği görülmektedir. (Tablo 7). 2012'ye gelindiğinde Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'nin iç hat uçuşlarındaki payı azalmış, %23,7'ye düşmüştür. Aynı yıl dış hat uçuşlarındaki payı ise artmış, %49'a yükselmiştir. Bu durum, iç hat uçuşlarında, Türkiye'nin birçok kentine yeni seferler açılmasıyla bağlantılıdır. Dış hatlarda payının artması ise, Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'nin dışarıya açılan en önemli kapısı olma özelliğini sürdürdüğünün göstergesidir.

Belirtilen yıllar arasında Atatürk Havalimanı'nın, ticari uçak trafiği iç hat uçuşlarında %15,7 oranında, dış hat uçuşlardaysa bu rakamın üç katı %48,8 oranında artmıştır. Aynı yıllarda, Türkiye'deki ticari uçak trafiği, iç hatlarda %53 oranında, dış hatlarda %37,3 oranında artmıştır.

| Yıllar        | Atatürk Havalimanı |         |         | Türkiye |         |           | Atatürk/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------------------|---------|--------|
|               | İç Hat             | Dış Hat | Toplam  | İç Hat  | Dış Hat | Toplam    | İç Hat              | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 114.176            | 161.972 | 276.148 | 385.764 | 356.001 | 741.756   | 31,8                | 45,5    | 37,2   |
| 2009          | 108.252            | 175.701 | 283.953 | 419.422 | 369.047 | 788.469   | 25,8                | 47,6    | 36     |
| 2010          | 104.662            | 183.584 | 288.246 | 497.862 | 421.549 | 919.411   | 21                  | 43,6    | 31,35  |
| 2011          | 118.588            | 206.621 | 325.209 | 579.488 | 462.881 | 1.042.369 | 20,4                | 44,6    | 31,2   |
| 2012          | 127.013            | 237.309 | 364.322 | 600.818 | 492.229 | 1.093.047 | 21,1                | 48,2    | 33,3   |
| 2008-2012 (%) | 11,2               | 46,5    | 31,9    | 55,8    | 38,3    | 47,3      | -10,7               | 2,7     | -3,9   |

Tablo 10: Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'deki Tüm Uçak Trafiği İçindeki Payı (2008-2012)

Atatürk Havalimanı'nın, 2008 yılında, Türkiye'deki tüm iç hat uçuşlarının %31,8'ini, dış hat uçuşlarının %45,5'ini tek başına gerçekleştirdiği görülmektedir. 2012'ye gelindiğinde Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'nin tüm iç hat uçuşlarındaki payı azalmış, %21,1'e düşmüştür. Aynı yıl dış hat uçuşlarındaki payı ise artmış, %48,2'ye yükselmiştir. Bu durum, ticari uçak trafiği verileriyle birlikte, iç hatlarda yeni havaalanlarının yükselişine işaret etmekte dış hatlarda ise, Atatürk Havalimanı önemini korumaktadır.

Atatürk Havalimanı'nda, 10 Ağustos 2013 tarihinde, Ramazan Bayramı'nın ikinci gününde, 24 saat içerisinde, 1245 uçak iniş-kalkışı ve 145 bin yolcusu ile tüm zamanların yolcu ve uçak rekoru kırıldı. 11-20 Ekim 2013 tarihleri arasında Kurban Bayramı Tatili boyunca, 10.930 uçak iniş-kalkış yaparken, 11 Ekim 2013'te 145 bin yolcu havaalanını kullandı.

| Yıllar        | Atatürk Havalimanı |             |             | Türkiye   |             |             | Atatürk/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|--------------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|---------------------|---------|--------|
|               | İç Hat             | Dış Hat     | Toplam      | İç Hat    | Dış Hat     | Toplam      | İç Hat              | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 147.289,0          | 635.920,0   | 783.209,0   | 424.555,0 | 1.219.459,0 | 1.644.014,0 | 34,6                | 52,1    | 47,6   |
| 2009          | 145.650,0          | 680.656,0   | 826.306,0   | 484.833,0 | 1.241.512,0 | 1.726.345,0 | 30                  | 54,8    | 47,8   |
| 2010          | 148.816,0          | 795.257,0   | 943.673,0   | 554.710,0 | 1.466.366,0 | 2.021.076,0 | 26,8                | 54,2    | 46,6   |
| 2011          | 158.822,0          | 910.834,0   | 1.069.656,0 | 617.834,6 | 1.631.638,6 | 2.249.473,2 | 25,7                | 55,8    | 47,5   |
| 2012          | 185.105,2          | 1.046.398,3 | 1.231.503,5 | 633.076,0 | 1.616.057,6 | 2.249.133,7 | 29                  | 64,7    | 54,7   |
| 2008-2012 (%) | 25                 | 64          | 57          | 49,1      | 32,5        | 36,8        | -5,6                | 12,6    | 7,1    |

Tablo 11: Atatürk Havalimanı'nın Yük (Bagaj+Kargo Posta) (TON) Trafiğindeki Payı (2008-2012)

Atatürk Havalimanı'nın, 2008 yılında, Türkiye'deki yük (bagaj+kargo+posta) trafiğindeki ağırlığı, iç hatlarda %34,6, dış hatlarda ise, %52,1 oranındadır. 2012'ye gelindiğinde Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'deki yük (bagaj+kargo+posta) trafiğindeki ağırlığı, iç hatlarda %29'a düşmüş, dış hatlarda ise artarak, %64,7'ye ulaşmıştır. Aynı yıllar arasında Atatürk Havalimanı'nın (bagaj+kargo+posta) trafiği, iç hatlarda %25, dış hatlarda %64 artarken, tüm Türkiye'deki (bagaj+kargo+posta) trafiğinde, iç hatlardaki artış %49,1, dış hatlarda %32,5 artmıştır.

| Yıllar        | Atatürk Havalimanı |            |            | Türkiye    |            |             | Atatürk/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|--------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|---------------------|---------|--------|
|               | İç Hat             | Dış Hat    | Toplam     | İç Hat     | Dış Hat    | Toplam      | İç Hat              | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 11.484.063         | 17.069.069 | 28.553.132 | 35.832.776 | 43.605.513 | 79.438.289  | 32                  | 39,1    | 35,9   |
| 2009          | 11.416.838         | 18.396.050 | 29.812.888 | 41.226.959 | 44.281.549 | 85.508.508  | 27,6                | 41,4    | 34,8   |
| 2010          | 11.800.833         | 20.342.986 | 32.143.819 | 50.575.426 | 52.224.966 | 102.800.392 | 23,3                | 38,9    | 31,3   |
| 2011          | 13.421.536         | 23.973.158 | 37.394.694 | 58.258.324 | 59.362.145 | 117.620.469 | 23                  | 40,3    | 31,7   |
| 2012          | 15.279.655         | 29.812.307 | 45.091.962 | 64.712.316 | 65.630.304 | 130.351.620 | 23,6                | 45,5    | 34,5   |
| 2008-2012 (%) | 33                 | 74,6       | 57,9       | 80,5       | 50,5       | 64          | -8,4                | 6,4     | -1,4   |

Tablo 12: Atatürk Havalimanı'nın Türk Yolcu Trafikindeki Payı (2008-2012) (Yukarıdaki verilere dış hatlarda transit yolcular da dahildir)

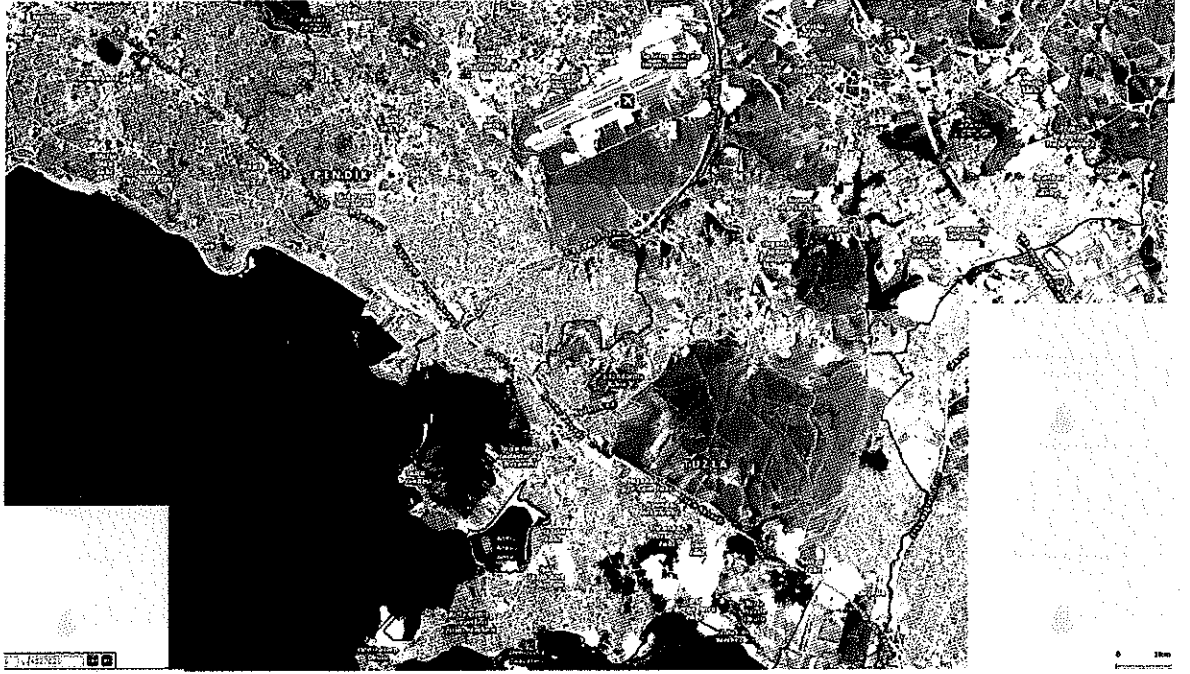
Atatürk Havalimanı'nın, 2008 yılındaki yolcu trafiği, iç hatlarda 11.484.063 kişi iken, bu sayı 2012 yılında, 15.279.655 kişiye yükselmiştir. 2008-2012 yılları arasındaki iç hat yolcu sayısı %33 artmıştır. Aynı yıllarda, dış hatlardaki yolcu trafiği 17.069.069 kişi iken, 2012 yılında 29.812.307 kişiye ulaşmıştır. Dış hat yolcu sayısı 2008-2012 yılları arasında %74 artmıştır. 2008 yılında Atatürk Havalimanı'nı kullanan toplam yolcu sayısı 28.553 kişi iken, bu sayı 2012 yılında 45.091.962'ye ulaşmıştır. 2008-2012 yılları arasında Türkiye'deki iç hat yolcu sayısı 35.832.776 kişi iken, dış hatlardaki yolcu sayısı 43.605.513 kişidir. Bu sayılar, 2012 yılında sırasıyla 64.712.316 ile 65.630.304 kişidir. Belirtilen yıllar arasında, Türkiye'de iç hatlarda seyahat eden yolcu sayısı %80 artış gösterirken, dış hatlardaki artış, %50,5'te kalmıştır. Belirtilen yıllarda Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'deki tüm iç hat yolcularının %32'sine hizmet verirken bu rakam 2012'de %23,6'ya düşmüş, dış hatlardaki yolcu sayısı ise, %39,1'den %45,5'e yükselmiştir.

Havaalanlarının hizmetlerinden yararlanan her 1 milyon kişinin, 2950 ulusal, 2000 bölgesel, 1425 alt bölgesel istihdam yarattığı teorisi dikkate

alındığında (ACI EUROPE 2004:9), 2012 yılında, Atatürk Havalimanı'nın hizmetlerinden yararlanan toplam 45.091.962 kişi, 132.750 yerel, 90.000 bölgesel ve 64.125 alt bölgesel istihdam sağlamış durumdadır.

#### **4.2 Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul'un Kentleşmesine Etkileri**

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul'un kentleşmesine etkileri, öncelikle, havalimanın çekirdeğini oluşturan yapılardan başlanarak incelenecektir. Daha sonra, havalimanını çevreleyen bölge, havalimanının bulunduğu Pendik ilçesi ve komşu ilçelerdeki kentleşme incelenecektir.



Resim 3: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın hava fotoğrafı Kaynak: www.ibb.gov.tr

##### **4.2.1 İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Bina ve Tesislerinin Yarattığı Kentleşme**

Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'un Anadolu yakasında, Pendik Kurtköy'de, denizden 95 m yükseklikte konumlandırılmıştır. Kadıköy'e 40 km,

Pendik'e 20 km ve Taksim'e 50 km ve TEM otoyoluna 1.5 km bağlantısına sahiptir

İstanbul'un ikinci uluslararası yolcu ve kargo trafiğine açık havaalanı olan, Sabiha Gökçen Havaalanı, ICAO kodu LTF, IATA kodu SAW'DIR. Uluslararası Havacılık Teşkilatı'nın yaptığı sınıflandırmaya göre, CAT II (II. Kategori) niteliklerine sahip olup, meteorolojik koşulların zorluğuna karşın, uçak iniş-kalkışına uygun bir düzeydedir.

Sabiha Gökçen Havaalanı, 8 Ocak 2001 tarihinde işletmeye açılmıştır. HEAŞ (Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.) tarafından işletilmektedir.

### **Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Tesisleri**

#### **Pist**

Sabiha Gökçen Havaalanında tek pist mevcuttur. Pist 06/24 olarak adlandırılan bu pist, 3.000 m uzunluğunda, 45 m. genişliğindedir. Beton kaplama, mukavemet sınıfı 100 PCN'dir.

#### **Taksiyolu**

Pist 06/24'ün kuzeyinde, piste paralel ve tam boy bir taksi yolu, iki adet hızlı çıkış taksi yolu ve pistin ortasında ve her iki ucunda üç adet giriş noktası bulunmaktadır. (Yağmur, 2010: 132). Beton kaplama, mukavemet sınıfı 100 PCN'dir.

#### **Apronlar**

Ana apron 1000 x 400 m boyutlarındadır. 90 açıyla 33 yolcu ve 11 kargo uçağının park edebileceği şekilde tasarlanmıştır.



|                        | En (m) | Boy (m) | Alan (m2) |
|------------------------|--------|---------|-----------|
| Yolcu Apronu           | 240    | 1000    | 240,000   |
| Kargo Apronu           | 158    | 400     | 63,200    |
| Ek Kargo Apronu        | 158    | 440     | 69,250    |
| Genel Havacılık Apronu | 67.50  | 324     | 21,870    |
| THK(FBO) Apronu        | 78.75  | 135     | 10,631.25 |

(Pekcanattı, 2006:56)

### **Terminaller**

Sabiha Gökçen Havaalanı'nda, Dış Hatlar, İç Hatlar ve Kargo Terminali olmak üzere üç adet terminal binası bulunmaktadır.

#### **Dış Hatlar Terminali:**

Yıllık 3.000.000 yolcu kapasitesine hizmet eden Dış Hatlar Terminali'nin 16.000 m<sup>2</sup>'si zemin kat, 4.000 m<sup>2</sup>'si asma kat olmak üzere toplam 20.000m<sup>2</sup> kullanım alanı vardır. Bu alanda, iki adet (A ve B) gidiş salonu ve bir adet geliş salonu yer almaktadır. Her gidiş salonunda 11'er adet check-in bankosu ve 4 adet uçağa biniş kapısı (boarding gate), geliş salonunda ise, 12 adet pasaport bankosu mevcuttur.

CIP ve VIP salonu, gümrüksüz satış mağazaları, bar ve kafeler, pub ve restoranlar, PTT, banka şubeleri, otomobil kiralama hizmetleri ve ofisler yer almaktadır.

**İç Hatlar Terminali:** Bina, ortada check-in işlemleri ve bagaj hizmetlerinin verildiği ara bölüm ile yolcu gidiş ve geliş salonlarından oluşmaktadır. Yılda 500.000 yolcu kapasiteli bu binanın 2.000 m<sup>2</sup> kullanım alanı vardır. Bu alanda kafeterya ve ofisler de bulunmaktadır.

Kargo Terminali: Yıllık 90.000 ton kapasiteye sahiptir. İçinde 18 adet soğuk hava deposu bulunmaktadır.

**Galeri ve Bodest:**

Zeminin 6 m altında, trafo VIP binaları ve havaalanının diğer üniteleriyle bağlantısı olan galeriler vardır. Klima santralleri ve ilgili tesisatın bulunduğu 200 m uzunluğunda, 3000 m<sup>2</sup>'lik kapalı bodest yapısı binanın kuzeyinde ve ondan bağımsız bir yapı olup, betonarme kolonlar üzerinde inşa edilen çelik konstrüksiyon bir yapıdır. Bodest yapısı aynı zamanda, yolcu karşılama kanopisi olarak kullanılmaktadır.

**Elektronik Sistemler:**

Elektronik sistemler arasında Uçuş Bilgi Sistemi, Kapalı Devre Televizyon Sistemi, Kartlı Giriş Kontrol Sistemi, merkezi saat, genel anons ve müzik yayını, otomatik yangın algılama ve otopark ücretlendirme sistemleri yer alır.

**Aydınlatma Sistemi:**

Terminal binasının aydınlatma otomasyonu, EIB sistemiyle yapılmaktadır.

**Soğutma/Isıtma Sistemi:**

30 adet klima santrali vardır.

**Yangın Söndürme Sistemi:**

2 adet jokey pompa, iki adet ana yangın pompası vardır. Yangın pompa sisteminde basınçlandırılan su, bina içinde değişik bölümlere monte edilmiş yangın dolapları ve bodest katı ile -2,80 m altına monte edilmiş fiskiye sistemiyle her an kullanıma hazırdır.

**Bagaj Sistemleri**

3,500,000 adet/yıllık yolcunun tüm bagaj taşıma işlemlerini karşılayacak komple tam otomatik bagaj konveyör sistemi vardır. Konveyör sistemi, yolcu ile ya da dışarıdan bagaj ile gelecek her tür patlayıcı madde taşıyan bagajı ayıracak özelliklere sahiptir.

**Personel Binası:**

550 m2 alana sahip, tek katlı bir yapıdır. Bekleme, VIP Salonu, komuta odası, uçuş ekip odası ve ofislerden oluşur.

**Kargo Binası:**

Kargo bölümü tek, idari bölümü iki katlı betonarme kolonlar üzerine uzay kafesli kirişlerle oturtulmuş bir yapıdır. Kapalı alanı 800 m2'dir. Kargo yüklemelerinin yapılabilmesi için, iki adet hareketli mekanik rampası vardır. Kazan dairesi, havalandırma merkezi, soğuk hava depoları, kargo bölümleri ve ofislerden oluşur. (<http://www.sgairport.com>)

Sabiha Gökçen Havalimanı'nın 2010'dan sonraki yoğun yolcu trafiği, havaalanının genişletilme projelerini gündeme getirmiştir. Havaalanında mevcut piste paralel olacak şekilde 3 bin 500 metre boyunda 60 eninde ikinci bir pistin yapılması ve bu ağımsız operasyonlu paralel pistin, A380 dahil tüm uçaklara hizmet vermesi, hizmet veren mevcut kontrol kulesi yerine, 110 metre yüksekliğinde iki piste de hizmet verecek bir kule yapılması, kurtarma ve itfaiye istasyonu, mevcut yakıt deposu ve kargo terminalinin genişletilmesi planlanmaktadır.

**Sabiha Gökçen Havaalanı'na Ulaşım:**

Metro: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, Kadıköy-Kartal metro hattına ve Marmaray'a entegrasyon çalışmaları devam etmektedir.

Otobüs: Sabiha Gökçen Havaalanı'na İETT otobüslerinin aşağıdaki seferleriyle ulaşılmaktadır.

E3- 4. Levent Metro- Sabiha Gökçen Havaalanı

E10-Kadıköy-Kurtköy- Sabiha Gökçen Havaalanı

16-S Sabiha Gökçen Havaalanı-Yenişehir-Kozyatağı

132 Kartal Tepeören

E9 Bostancı- Sabiha Gökçen Havaalanı

Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan Kadıköy ve Taksim'e Havataş Otobüsleri ile ulaşım imkanı sunulmaktadır.

Deniz Otobüsü: Sabiha Gökçen Havaalanı, Pendik Deniz Otobüsü iskelesine 14 km. uzaklıktadır.

Tren: Sabiha Gökçen Havaalanı, Pendik Tren İstasyonu'na 14 km. uzaklıktadır.

Araç Kiralama Hizmetleri: Sabiha Gökçen Havaalanı Dış Hatlar Terminali'nde 3 adet , İç Hatlar Terminali'nde 2 adet araç kiralama firması bulunmaktadır.

Taksi: Sabiha Gökçen Havaalanı'nda 7 gün 24 saat taksi hizmeti bulunmaktadır.

Karayolu: Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'u Ankara'ya bağlayan devlet karayolu ve TEM otoyolu bağlantısı ile ulaşılmaktadır.

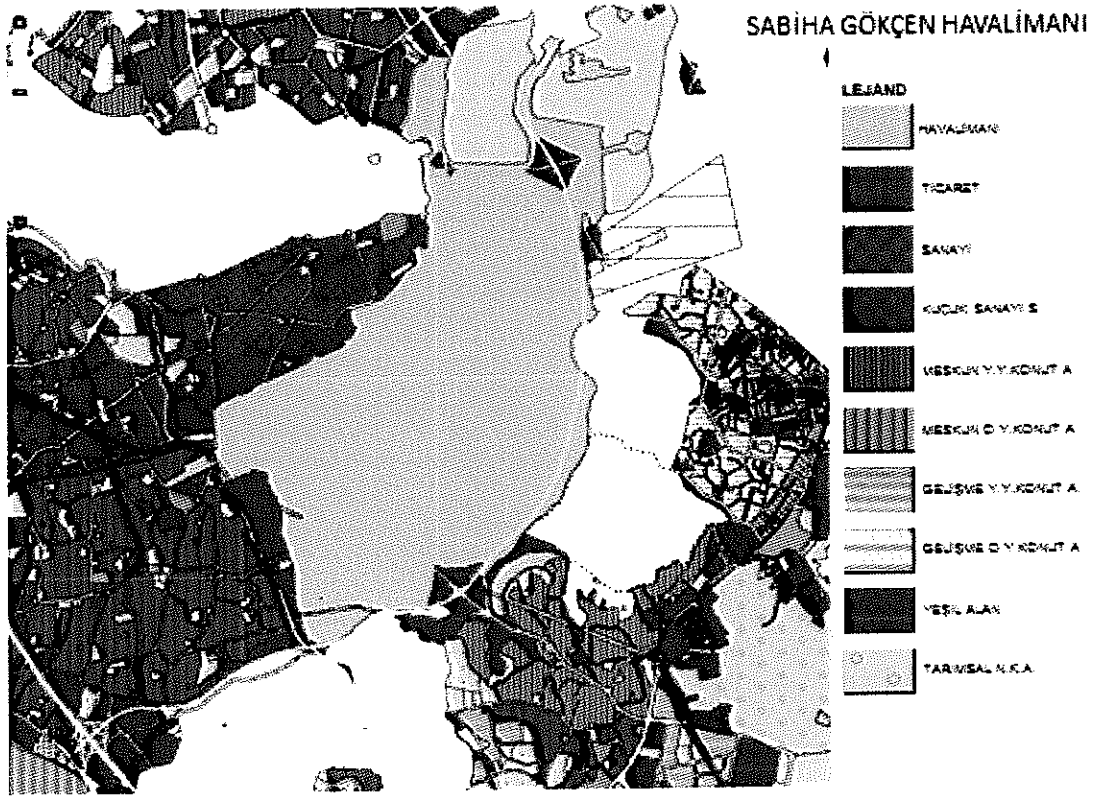
## **4.2.2 Sabiha Gökçen Havaalanı'na Komşu Bölgelerdeki Kentleşme**

### **4.2.2.1 Pendik İlçesi'ndeki Kentleşme**

Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'un Pendik İlçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. İstanbul'un doğusundaki Pendik, bir tarım kasabası iken, 1980'de onaylanan ve İstanbul'daki sanayi gelişimine yeni düzenleme getiren Büyük İstanbul Nazım Planının hayata geçmesiyle bir sanayi merkezine

dönüştür. Bu dönüşüm sanayi tesisleri ile birlikte, işgücü göçünü de getirmiştir.

Pendik ilçesi, 1990 yılında, 200.907 kişi nüfusa sahip iken, 1990 ile 2000 yılları arasında, %66,2 artış ile 389.657 kişiye ulaşmıştır. 2007 yılında, ilçe nüfusu 520.486 kişiye, 2012 yılında 625.797 kişiye ulaşmıştır. Havaalanının inşa edildiği 2000 yılı ile 2012 yılları arasındaki nüfus artış hızı, %60.6'dır. Pendik'te sanayileşmeyle birlikte artan kentleşme, Türkiye ortalamasının iki katıdır.



Harita 6: Sabiha Gökçen Havaalanı civarındaki kentleşme haritası

## Kurtköy

Kurtköy Toplu Konut Alanı, İstanbul'un Anadolu yakasında, Pendik ilçesinde, Kurtköy yerleşmesinin kuzeyinde yer almaktadır. İstanbul Ankara karayoluna 6 km. uzaklığındadır.

Kurtköy Toplu Konut alanı, 1987'de 1/1000 paftaları onaylanarak inşaatına başlanmıştır. "Planlamada, "Belediyecilik, toplu konut, kooperatifçilik ile ilgili tüm yasaların verdiği imkânların kullanıldığı ve "İstanbul Ataköy-Ankara Batıkent" toplu konut uygulamalarının örnek alındığı belirtilmektedir." (Karakaş, 1990:135)

Toplam 690 hektarlık üç ayrı yerleşme biriminden oluşan toplu konut alanında, 201.000 kişinin barınması, ticaret alanlarında 5.000 kişinin çalışması planlanmıştır. Her bir yerleşme biriminin içinde, sağlık ocağı, karakol, muhtarlık, ticaret gibi üniteler yanında, çocuk bahçelerine, otoparklar gibi ihtiyaçlara yer verilmiştir. Yerleşim alanının merkezine, yalnızca toplu konut alanındaki nüfusa değil, çevre nüfusuna da hizmet vereceği düşüncesiyle, sinema, lokanta, kafeterya, sergi salonları, kültür ve eğlence alanları, mağaza, otel ve yer altı otoparkları planlanmıştır.

Kurtköy Toplu Konut Yerleşimi, kente uzaklığı nedeniyle, inşa edildikten sonra, uzun süre boş kalmış, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın inşa edilmesi ve tam kapasiteyle faaliyete geçmesiyle, tamamen dolmuştur.

Sabiha Gökçen Havaalanının yarattığı prestij ve sahip olduğu ulaşım alanları, çok sayıda konut projesini bölgeye çekmiştir. Bu gelişmenin diğer bir nedeni de, bölgenin, daha önceden yapılaşmamış ve yeni yapılaşmalara uygun olmasıdır.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın bulunduğu Pendik'te oteller, üst sınıf için, kapalı konut siteleri ve rezidanslar, alışveriş merkezleri ve kentsel dönüşüm projeleri olarak sıralanabilir.

### **Kapalı Konut Siteleri:**

Kurtköy'de, 2000-2010 yılları arasında planlanan, inşaatı tamamlanan ya da halen devam etmekte olan kapalı konut siteleri "104 konuttan oluşan, Akik Evleri, 120 konuttan oluşan Alize Park evleri, Arkeon Evleri, Beyaz Evler, 266 konutluk Crystal Park Evleri, Dumankaya Cadde, Dumankaya Dizayn, Dumankaya Flex, Dumankaya Minimal, Dumankaya Trend, 86 konutluk Elit Yaşam Konakları, Engin Su Konakları, 147 villalık Enka Country, Esttanbul Yenişehir, Kurtköy Franco Vadi Evleri, 374 konutluk Gizli Bahçe Konakları, 128 Dairelik Gökçeren evleri, 72 villadan oluşan Havuzludoğa Konakları, Işıl Konutları,274 konutluk Kelebek Vadisi Evleri, 13 villa ve 832 konutluk Konsept İstanbul, Kurtköy Karya Evleri, Mia Park Evleri, Modern Birkent, Önderkent-Ekşioğlu, Tepeören Villaları, Trend Extra şeklindedir. (Bal, 2011:316-347)

Sabiha Gökçen Havaalanı inşaatından dolayı olarak etkilenen Tuzla Akfırat'ta, Akfırat F2 Evleri, İspanyol Evleri, Millenium Park, Tepeören Koru Evleri, Bautek Kuğu Evleri bu gelişmeyle bağlantılıdır.

### **Oteller**

Sabiha Gökçen Havaalanı yakınında inşa edilen 128 odalı, ISG Airport Hotel, 2009 yılında açılmıştır.

### **Kurtköy**

Crowne Plaza İstanbul Asia (5 yıldızlı 336 odalı), 2010 yılında açıldı.  
Miracle İstanbul Asia Oteli (5 yıldızlı, 219 odalı), 2013 yılında açıldı.  
Ekinci Residence, (52 daireli), 2013 yılında açılmıştır.  
Airport Residence Kurtköy (29 daire/oda), 2008 yılında açılmıştır.

### **Pendik**

Divan İstanbul Asia (5 yıldızlı, 231 odalı), 2009 yılında açıldı  
Asya Park Hotel (4 yıldızlı, 106 odalı) 2005 yılında açıldı.

Pendik Marine Butik Hotel (18 odalı), 2010 yılında açıldı  
Classes Boutique Otel (40 odalı), 2011 yılında açıldı  
The Pendik Residence (32 odalı)  
The Green Park Pendik Hotel&Convention Center (5 yıldızlı, 538 odalı), 2010 yılında açıldı  
Lounge Hotel (120 odalı), 2013 yılında açıldı

#### **Pendik'teki Hastaneler:**

Pendik ilçesine bağlı 2'si devlet hastanesi, 1'i Kızılay'a bağlı, 12'si özel olmak üzere 15 adet hastane ve sağlık kuruluşu bulunmaktadır.

#### **Rezidanslar:**

Sabiha Gökçen Havaalanı civarında planlanan rezidanslar, Atlantis Premium Residence, Dragos Royal Towers ve Royal Park Residence'dir. (Bal, 2011:348-369)

#### **Alışveriş Merkezleri:**

İstanbul'un Anadolu Yakasında, alışveriş merkezlerinin en yoğun olarak yer aldığı iki ilçeden biri olan<sup>4</sup> Pendik'te "Viaport Outlet Shopping, World Atlantis Alışveriş Merkezi, Neomarin ve Pendorya Alışveriş Merkezi bulunmaktadır. (Bal, 2011:370-379)

#### **Sabiha Gökçen Havaalanı Yakınında Planlanan Projeler**

Türkiye'nin, ilk havaalanı şehri, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın da içinde yer aldığı bir proje olarak planlanmıştır. Türkiye'nin GAP'tan sonraki ikinci büyük yatırımı olan, Savunma Sanayi Müsteşarlığı tarafından geliştirilen, İTEP (İleri Teknoloji Endüstri Parkı), Pendik Kurtköy'de 13 milyon m<sup>2</sup>'lik arazi üzerinde inşa edilmesi düşünülmüştür. Diğer adı Sabiha Gökçen Havalimanı Kenti olan projenin çalışmaları, 1987 yılında başlamış, Master

---

<sup>4</sup> Diğer ilçe Ümraniye'dir.



Plan 1990-1992 yıllarında tamamlanmıştır. Bu proje içerisinde hayata geçirilen tek kısım, Sabiha Gökçen Havaalanı'dır.

Sabiha Gökçen Havalimanı Kenti Master Plan çalışmasında, dört farklı bileşen yer almıştır. Bunlar:

1. Uluslararası Havalimanı
2. İleri Teknoloji Endüstri Parkı
3. Ticari ve Sosyal Bölge
4. Yüksek Teknoloji Enstitüsü'dür.

Projenin yer seçimindeki ölçütler, aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

a)- Sabiha Gökçen Havaalanı'nın yakınındaki önemli deniz ve kara ulaşım yollarıyla bağlantılı böyle bir girişimin, İstanbul'da yerleşik araştırmacı şirketler ve kurumlar başta olmak üzere Türkiye ve komşu ülkelerdeki ticari ve akademik kuruluşlar için çok önemli alt yapı imkanları sunabilmesi

b)- İstanbul Ulaşım alt yapısına yönelik gerçekleştirilen projelere de entegre olacak şekilde, Marmaray projesi kapsamında, Atatürk Havalimanı ve İstanbul şehir merkezi ile raylı sistem bağlantısının ve bir metro istasyonunun da projelenmiş olması

c)-Türkiye'nin ilk özel havaalanı olan Sabiha Gökçen Havaalanı'nı; özel sektör tarafından işletilen terminaler arasında ruhsatlandırılan ilk havaalanı terminali statüsüne sahip olması

d)- Pendik'in, ulaşım aksları açısından çok gelişmiş olanaklara sahip olması

e)-Sabiha Gökçen Havaalanı'nın 1 Eylül 2008 tarihinde, ekonomik havaalanı kapsamında yer alması

f)- Havacılık, savunma sanayi ve telekomünikasyon sektörlerinin dünyada da katma değeri en yüksek, Ar-Ge'ye dayalı sektörler olması nedeniyle "Teknopark İstanbul" un ileride, yabancı yatırımcının dikkatini çekecek olması ve dünyanın önde gelen firmaları için, Orta Asya, Orta Doğu ve diğer bölge ülkelerine açılmak için önemli bir üs olarak görüleceği

g)- Bilet fiyatlarındaki ucuzluğun yanı sıra, uçuş trafiğindeki rahatlık nedeniyle yolcuların ilgisinin giderek arttığı Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nda yapılacak yatırımlar ve Anadolu yakasının finans merkezi olma projesi ile gelecekte yolcu patlaması yaşanmasının beklenilmesi sayılabilir.

Projenin bileşenlerinden İleri Teknoloji Endüstri Parkı, 2.5 milyon m<sup>2</sup>'lik alan üzerinde, teknoloji bazlı yenilikler ile araştırma, geliştirme, tasarım, üretim, pazarlama ve destek faaliyetlerinden oluşan üretim zincirinin yaratılmasına yönelik planlanmıştır. Projenin alanı, 3 Ekim 2009 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla Teknoloji Geliştirme Bölgesi statüsü kazanmıştır. Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nın İleri Teknoloji Endüstri Parkı'nda yer almasını hedeflediği endüstriler ve öncelikli teknoloji alanları ise, aşağıdaki gibidir:

- Eğitim, bakım ve onarım faaliyetlerini de kapsayan havacılık ve uzay teknolojileri
- Savunma endüstrileri
- Denizcilik endüstrileri
- Elektronik
- Telekomünikasyon
- Havacılık
- Deniz elektroniği
  
- Nano ve mikro malzemeler
  
- Mikro işlemciler

-IT Teknolojileri

-Esnek üretim ve otomasyon teknolojileri

-Hassas mühendislik ve robot teknolojileri

-Bio-teknolojileri

Ticari ve Sosyal Bölge'nin 2,1 milyon m<sup>2</sup>lik arazisinde, aşağıdaki aktivite alanları planlanmıştır.:

-Fuar alanı

-Kongre/konferans merkezleri

-Oteller

-Hastaneler

-Alışveriş merkezleri

-Spor alanları

-Eğlence/dinlenme alanları

-Yeşil alanlar

-Konut alanları

-Ticari alanlar

İleri Teknoloji Endüstri Parkı'nda yer alacak firmaların ihtiyacına yönelik özelleşmiş konularda hizmet verecek bir İleri Teknoloji Enstitüsü'nün kurulması amaçlanmıştır. ([www.arkitera.com](http://www.arkitera.com))

### **Üniversiteler:**

#### **Gedik Üniversitesi**

Pendik'in Şeyhli Köyünde 2010 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir.

### **4.2.3. Sabiha Gökçen Havaalanı'na Yakın Bölgelerdeki Kentleşme**

#### **4.2.3.1 Kartal İlçesi'ndeki Kentleşme**

İstanbul'a bağlı bir yerleşim olan Kartal'ın kentsel gelişimi, Cumhuriyet öncesinde 1873'te Haydarpaşa-Pendik banliyö hattının açılmasıyla başlamıştır. Cumhuriyetten sonra, 1947 yılında, Kartal ve çevresinin sanayi bölgesi olarak belirlenmesiyle, ilçenin nüfusu ve üretimi artmıştır. Halen İstanbul içindeki en önemli ticaret ve sanayi bölgelerinden biridir.

Kartal'ın 2000'li yıllardaki kentsel gelişimini belirleyen en önemli etkenlerden biri, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın açılmasıdır. Havaalanı ve civarındaki ticari gelişim, bankaların operasyon merkezlerini bu civara taşımıştır. İstanbul'un Anadolu yakasındaki önemli kamu binalarının (İstanbul Anadolu Adalet Sarayı'nın, Lütfü Kırdar Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nin, Kartal Koşuyolu Yüksek İhtisas Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nin) ilçede inşa edilen yeni binalarına taşınması, ilçeyi önemli bir merkez haline getirmiştir.

Kartal'ın İstanbul'un doğu ucuna yakın, kentin göreceli daha az kentleşmiş ve hazine arazilerinin bulunduğu bir bölgede olması, hızlı kentleşmesinin önünü açmıştır. Kartal'ın 2000'li yıllardaki kentleşmesi, üst gelir grubuna hitap eden prestijli konut projeleri ve kentsel dönüşüm projelerinden oluşmaktadır. İlçede 2000'li yılların kentleşme kalıplarında, yeni yapılan ulaştırma şebekeleri dikkati çekmektedir. İstanbul'u Ankara'ya bağlayan devlet karayolu ve otoyolun geçtiği ilçede, 2012'de açılan Kadıköy-Kartal Metrosu, bölgenin erişilebilirliğini arttırmıştır.

Kartal ilçesinin 1990 yılındaki nüfusu, 273.572 kişi iken, 2012 yılında, 443.293 kişiye ulaşmıştır. İlçenin 1990-2012 yılları arasındaki nüfus artış oranı, %60'dır.

### **Kartal'daki Oteller**

Emexotel (4 yıldızlı 60 odalı), 2005 yılında açıldı.

### **Kartal'daki Hastaneler**

Kartal İlçesi'ne bağlı olarak, 4 adet devlet, 1'i Kızılay'a bağlı 6 adet özel olmak üzere 11 adet hastane ve sağlık tesisi bulunmaktadır.

### **Üniversiteler:**

#### **Süleyman Şah Üniversitesi**

Süleyman Şah Üniversitesi, 2010 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir. Kartal ve Tuzla'da iki yerleşkesi bulunmaktadır.

### **Kentsel Dönüşüm Projeleri:**

İBB tarafından Kartal'da planlanan, kentsel dönüşüm projeleri, Sabiha Gökçen Havaalanının faaliyete geçmesinden sonra, arazileri değerlendirilen gecekondular alanları ya da kötü kentleşmiş alanların yeniden inşa edilmesini içermektedir.

#### **4.2.3.2 Tuzla İlçesi'ndeki Kentleşme**

Cumhuriyet öncesinde bir sahil kasabası olan Tuzla, cumhuriyet döneminde, 1950'li yıllardan itibaren sanayileşmeye başladı. Aynı yıllarda, Tuzla sahil şeridi, İstanbul'un nezih sayfiye yerlerinden birine dönüştü. Lüks yazlık konut siteleri inşa edildi.

Tuzla, 1980 sonrasında, kent merkezindeki endüstriyel tesislerin desantralizasyonu kararı ile bir endüstriyel merkez olarak seçildi. Başta, Kazlıçeşme'deki deri fabrikaları olmak üzere, kent merkezindeki endüstri tesislerinin Tuzla'ya taşınması kararı alındı.

Tuzla, 1992 yılında, Pendik ilçesinden ayrılarak bağımsız bir ilçe haline getirildi. 2012 yılı itibarıyla Tuzla'nın, Aydınlı, Aydıntepe, Camii, Evliya

Çelebi, İçmeler, İstasyon, Mimar Sinan, Postane, Şifa, Yayla, Anadolu, Fatih, Merkez, Mescid, Fırat, Orta Mahalle ve Tepeören olmak üzere on yedi mahallesi bulunmaktadır.

Tuzla'da, beş organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Bunlardan en büyük alana sahip olan İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi, 689 Ha arazi üzerinde 1982'de kurulmuştur. 2009 yılı verilerine göre, 5250 kişi istihdam edilmektedir. İstanbul Tuzla Organize Sanayi Bölgesi, 60 Ha arazi üzerinde, 1993 yılında kurulmuştur ve 1100 kişi istihdam edilmektedir. İstanbul Boya ve Vernik Organize Sanayi Bölgesi, 72 Ha arazi üzerinde, 2000 yılında kurulmuştur ve 1221 kişi istihdam edilmektedir. Tuzla Kimya Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi, 71,2 Ha arazi üzerinde, 2001 yılında kurulmuştur ve 1796 kişi istihdam edilmektedir. Tuzla Mermerciler Organize Sanayi Bölgesi, 72 Ha arazi üzerinde 2000 yılında kurulmuştur ve 2500 kişi istihdam edilmektedir. (İBB,2009:225)

İstanbul Deri ve Endüstri Serbest Bölgesi (DESBAŞ), Tuzla'da, 450.000 m2 arazi üzerinde, 1995 yılında kurulmuştur. Serbest Bölgede, 2009 yılı verilerine göre, 650 işyeri, 2600 kişiyi istihdam etmektedir. (İBB, 2009:225)

İSKİ Tuzla Atıksu Biyolojik Arıtma Tesisi de ilçede yer alan önemli kuruluşlardan biridir.

Tuzla'nın cumhuriyet dönemindeki bu hızlı gelişimi, 1935 yılı nüfus sayımında 2414 olan nüfusunun, 2011 yılında, 197.230 kişiye ulaşmasına neden olmuştur.

Tuzla, İstanbul'un 1/100.000'lik planında, Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı nedeniyle, lojistik bir üs, gümrük ve bağlantılı merkezlerin kurulacağı bir merkez olarak seçilmiştir. Tuzla'da yer alan üniversiteler ve Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı, bölgedeki konut ihtiyacını arttıracığı öngörülmektedir.

İstanbul'un Anadolu Yakasında kurulması planlanan 500.000 nüfuslu yeni uydu kenti, Tuzla'da, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın doğusundan başlayıp, Akfırat Mahallesi'ni de içerecek şekilde inşa edilecektir. Bu uydu kentin en önemli özelliği, Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı ile birlikte tasarlanan havayolu, karayolu, deniz ve tren yolu ile ulaşımının sağlanacak olmasıdır. Bu kentin diğer bir özelliği de, Gebze ve Kocaeli'deki sanayi merkezlerine yakınlığıdır. (www.sabah.com.tr)

### **Formula 1 İstanbul Park Pisti:**

İstanbul'da 2000'li yıllarda yapılan büyük ölçekli projelerden biri olan Formula 1/İstanbul Park projesi, İstanbul'un Anadolu yakasında, Tuzla Akfırat bölgesinde inşa edilen bir motor sporları pistidir. Proje kapsamında, 5000 kişi kapasiteli, konferans, fuar ve yarış günü etkinliklerinde de kullanılabilen lüks konuk kuleleri yer almaktadır. Pistin Akfırat'ta inşa edilme nedenleri, bölgenin İstanbul'un en sakin semti olması, yapılaşmaya müsait olması, TEM ve E5 karayolları ile bağlantısının bulunması ve Sabiha Gökçen Havaalanı'na çok yakın olması biçiminde sıralanmaktadır (Dönmez, 2009, s.81, Bal 2011:184)

2005 yılında başlayan F1 İstanbul Park Yarışları, 2010 yılına kadar devam etmiş, ancak izleyici sayısı azlığı yüzünden yarışları düzenleyen şirket ile Maliye Bakanlığı arasında, yarış bedeli konusunda yaşanan anlaşmazlık üzerine, 2012'de İstanbul Park, F1 yarış listesinden çıkarılmıştır.

Formula 1 İstanbul Park Projesi, Ömerli Barajı havzası içinde inşa edildiği ve ekolojik alan üzerinde önemli bir tahribata neden olduğu görülmektedir. (Bal 2011:184)

### **Tuzla'daki Üniversiteler:**

#### **İstanbul Üniversitesi Denizcilik Fakültesi**

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, 1992 yılından itibaren Tuzla'da eğitim vermektedir.

### **Okan Üniversitesi**

1999 yılında kurulmuş bir vakıf üniversitesidir. 2007 yılında, Tuzla-Akfırat Kampüsü'ne taşınmıştır. Üniversite hakkındaki bilgilerin yer aldığı resmi internet sayfasında, Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığıyla "farklı imkânlar sunduğu belirtilmiştir. ([www.okan.edu.tr](http://www.okan.edu.tr))

### **Piri Reis Üniversitesi**

Tuzla'da Türk Deniz Eğitim Vakfı tarafından, 2008 yılında kurulan bir vakıf üniversitesidir.

### **Sabancı Üniversitesi**

Tuzla'da yer alan Sabancı Üniversitesi, 1999 yılında eğitim ve öğretime başlamıştır. Sabancı Üniversitesi'nin, kapladığı toplam arazi, 1.190.705 m<sup>2</sup>'dir. Toplam kapalı alan 182.047 m<sup>2</sup>'dir. Üniversitenin 2013-2014 eğitim-öğretim yılında, lisans programlarına kayıtlı 2.914, yüksek lisans programlarına kayıtlı 714 öğrencisi bulunmaktadır.



#### 4.2.4 Sabiha Gökçen Havaalanı'nın 2008-2012 Yılları Arasında Kapasite Değerlendirmesi

| Yıllar        | Sabiha Gökçen Havaalanı |         |         | Türkiye |         |         | S.G.H/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------|---------|--------|
|               | İç Hat                  | Dış Hat | Toplam  | İç Hat  | Dış Hat | Toplam  | İç Hat            | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 25.747                  | 19.009  | 44.756  | 315.798 | 337.519 | 653.317 | 8,1               | 5,63    | 6,8    |
| 2009          | 37.655                  | 22.975  | 60.630  | 339.895 | 353.315 | 693.210 | 11                | 6,5     | 8,7    |
| 2010          | 62.119                  | 36.770  | 98.889  | 409.402 | 399.739 | 809.141 | 15,1              | 9,1     | 12,2   |
| 2011          | 71.986                  | 40.242  | 112.228 | 459.059 | 433.080 | 892.139 | 15,6              | 9,2     | 12,5   |
| 2012          | 70.051                  | 41.864  | 111.915 | 483.411 | 463.456 | 946.897 | 14,4              | 9       | 11,8   |
| 2008-2012 (%) | 172                     | 120,2   | 150     | 53      | 37,3    | 44,9    | 6,3               | 3,37    | 5      |

Tablo 13: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, Türkiye'nin Ticari Uçak Trafikindeki Payı (2008-2012)

DHMI'nin 2008-2012 yılları arasındaki uçuş verileri dikkate alındığında, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, 2008 yılında, Türkiye'deki tüm iç hat ticari uçuşlarının % 8,1'ini, dış hat ticari uçuşlarının %6,63'ünü gerçekleştirdiği görülmektedir. (Tablo 11). 2012'ye gelindiğinde Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türkiye'nin iç hat uçuşlarındaki payı artmış, %14,4'e yükselmiştir. Aynı yıl dış hat uçuşlarındaki payı ise %9'a yükselmiştir.

Belirtilen yıllar arasında Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, ticari uçak trafiği iç hat uçuşlarında %172 oranında, dış hat uçuşlardaysa %120,2 oranında artmıştır. Aynı yıllarda, Türkiye'deki ticari uçak trafiği, iç hatlarda %53 oranında, dış hatlarda %37,3 oranında artmıştır. Bu durum, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın belirtilen yıllar arasında, çok hızlı büyüdüğüne göstergesidir.

| Yıllar        | Sabiha Gökçen Havaalanı |         |         | Türkiye |         |           | Sabiha Gökçen H./Türkiye (%) |         |        |
|---------------|-------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|------------------------------|---------|--------|
|               | İç Hat                  | Dış Hat | Toplam  | İç Hat  | Dış Hat | Toplam    | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 30.375                  | 19.132  | 49.507  | 385.764 | 356.001 | 741.756   | 7,8                          | 5,3     | 6,6    |
| 2009          | 40.684                  | 23.065  | 63.749  | 419.422 | 369.047 | 788.469   | 9,7                          | 6,2     | 8      |
| 2010          | 64.690                  | 41.272  | 105.962 | 497.862 | 421.549 | 919.411   | 12,9                         | 9,7     | 11,5   |
| 2011          | 77.676                  | 43.731  | 121.407 | 579.488 | 462.881 | 1.042.369 | 13,4                         | 9,4     | 11,6   |
| 2012          | 77.483                  | 48.560  | 126.043 | 600.818 | 492.229 | 1.093.047 | 12,8                         | 9,8     | 11,5   |
| 2008-2012 (%) | 155                     | 153,8   | 154,5   | 55,8    | 38,3    | 47,3      | 5                            | 4,5     | 4,9    |

Tablo 14: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türkiye'deki Tüm Uçak Trafiğindeki Payı (2008-2012)

Sabiha Gökçen Havaalanı, 2008 yılında, Türkiye'deki tüm iç hat uçuşlarının %7,8'ini, dış hat uçuşlarının %5,3'ünü gerçekleştirdiği görülmektedir. 2012'ye gelindiğinde Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türkiye'nin tüm iç hat uçuşlarındaki payı 12,8'e, dış hat uçuşlarındaki payı ise 9,8'e yükselmiştir. Sabiha Gökçen Havaalanı'nın 2008-2012 yılları arasında, tüm iç hat uçuşlarında %155, dış hat uçuşlarında ise %153,8 artış görülmektedir.

| Yıllar        | Sabiha Gökçen Havaalanı |           |           | Türkiye   |             |             | S.G. H./Türkiye (%) |         |        |
|---------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|---------------------|---------|--------|
|               | İç Hat                  | Dış Hat   | Toplam    | İç Hat    | Dış Hat     | Toplam      | İç Hat              | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 23.364                  | 84.131    | 107.495   | 424.555,0 | 1.219.459,0 | 1.644.014,0 | 5,5                 | 6,9     | 6,5    |
| 2009          | 38.051                  | 87.648    | 125.699   | 484.833,0 | 1.241.512,0 | 1.726.345,0 | 7,8                 | 7       | 7,2    |
| 2010          | 61.508                  | 110.016   | 171.524   | 554.710,0 | 1.466.366,0 | 2.021.076,0 | 11                  | 7,5     | 8,4    |
| 2011          | 70.665,0                | 113.348,0 | 184.013,0 | 617.834,6 | 1.631.638,6 | 2.249.473,2 | 11,4                | 6,9     | 8,1    |
| 2012          | 73.428,0                | 103.322,5 | 176.750,5 | 633.076,0 | 1.616.057,6 | 2.249.133,7 | 11,5                | 6,3     | 7,8    |
| 2008-2012 (%) | 214                     | 22,8      | 64,4      | 49,1      | 32,5        | 36,8        | 6                   | -0,3    | 1,3    |

Tablo 15: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türk Yük (Bagaj+Kargo Posta) (TON) Hava Kargo Taşımacılığındaki Yeri (2008-2012)

Sabiha Gökçen Havaalanı, 2008 yılında, Türkiye'nin yük taşımacılığındaki (Bagaj+Kargo Posta) payı, iç hatlarda % 5,5, dış hatlarda ise, %6,9 oranındadır. 2012'ye gelindiğinde Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türkiye'deki yük (bagaj+kargo+posta) trafiğindeki ağırlığı, iç hatlarda %11,5'e yükselmiş, dış hatlarda ise azalarak %6,3'e düşmüştür. Sabiha Gökçen Havaalanı'nın (bagaj+kargo+posta) trafiği 2008-2012 yılları arasında, iç hatlarda %214, dış hatlarda %22,8 artarken, tüm Türkiye'deki (bagaj+kargo+posta) trafiğinde, iç hatlardaki artış %49,1, dış hatlarda %32,5 artmıştır.

| Yıllar        | Sabiha Gökçen Havaalanı |           |            | Türkiye    |            |             | Sabiha Gökçen H./Türkiye (%) |         |        |
|---------------|-------------------------|-----------|------------|------------|------------|-------------|------------------------------|---------|--------|
|               | İç Hat                  | Dış Hat   | Toplam     | İç Hat     | Dış Hat    | Toplam      | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 2.764.856               | 1.516.337 | 4.281.193  | 35.832.776 | 43.605.513 | 79.438.289  | 7,7                          | 3,5     | 5,3    |
| 2009          | 4.510.895               | 2.006.591 | 6.517.486  | 41.226.959 | 44.281.549 | 85.508.508  | 10,9                         | 4,5     | 7,6    |
| 2010          | 7.489.479               | 3.700.199 | 11.189.678 | 50.575.426 | 52.224.966 | 102.800.392 | 14,8                         | 7       | 10,8   |
| 2011          | 8.704.249               | 4.420.421 | 13.124.670 | 58.258.324 | 59.362.145 | 117.620.469 | 14,9                         | 7,4     | 11,1   |
| 2012          | 9.710.105               | 4.975.947 | 14.686.052 | 64.712.316 | 65.630.304 | 130.351.620 | 15                           | 7,5     | 11,2   |
| 2008-2012 (%) | 251                     | 228       | 243        | 80,5       | 50,5       | 64          | 7,3                          | 4       | 5,9    |

Tablo 16: Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Yolcu Taşımacılığındaki Yeri (2008-2012)

Sabiha Gökçen Havaalanı, kurulduğu ilk yıllarda düşük kapasite ile hizmet vermiş, havaalanını işleten şirket, 2001-2004 yılları arasında zarar etmiştir. Bu durum, 2004 yılından sonra hızla değişmiştir. Sabiha Gökçen Havaalanı, dünyanın önde gelen havacılık haber ve analiz sitesi "anna.aero" tarafından, kapasitesi 10 milyon ve üzerinde olan havalimanları arasında, 2010 yılında Avrupa'da yolcu trafiğini en fazla artıran havalimanı seçilmiştir.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, 2008 yılındaki yolcu trafiği, iç hatlarda 2.764.856 kişi iken, bu sayı 2012 yılında, 9.710.105 kişiye yükselmiştir. 2008-2012 yılları arasındaki iç hat yolcu sayısı %251 artmıştır. Aynı yıllarda, dış hatlardaki yolcu trafiği 1.516.337 kişi iken, 2012 yılında 4.975.947 kişiye ulaşmıştır. Dış hat yolcu sayısı 2008-2012 yılları arasında %228 artmıştır. 2008 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'nı kullanan toplam yolcu sayısı 4.281.193 kişi iken, bu sayı 2012 yılında 14.686.052 kişiye ulaşmıştır. 2008-2012 yılları arasında Türkiye'deki iç hat yolcu sayısı 35.832.776 kişi iken, dış hatlardaki yolcu sayısı 43.605.513 kişidir. Bu sayılar, 2012 yılında sırasıyla 64.712.316 ile 65.630.304 kişidir. Belirtilen yıllar arasında, Türkiye'de iç

hatlarda seyahat eden yolcu sayısı %80 artış gösterirken, dış hatlardaki artış, %50,5'te kalmıştır. Belirtilen yıllarda Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türkiye'deki tüm iç hat yolcularının %7,7'sine hizmet verirken bu rakam 2012'de %15'e çıkmış, dış hatlardaki yolcu sayısı ise, %3,5'ten %7,5'e yükselmiştir.

Havaalanlarının hizmetlerinden yararlanan her 1 milyon kişinin, 2950 ulusal, 2000 bölgesel, 1425 alt bölgesel istihdam yarattığı teorisi dikkate alındığında (ACI EUROPE 2004:9), 2012 yılında, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın hizmetlerinden yararlanan toplam 14.686.052 kişi, 42.775 yerel, 29.000 bölgesel ve 20.662 alt bölgesel istihdam sağlamış durumdadır.

Yukarıdaki tablolardaki veriler, 2008-2012 yılları arasında Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, iç ticari uçak, tüm uçak, yük ve yolcu sayılarında büyük artışlar olduğunu, dış hatlarda ise, artış oranının daha düşük olduğunu göstermektedir. Bu durum, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın Türk havayolu ulaşımında iç hatlara hizmet eden önemli bir havaalanı konumuna geldiğini belirtmektedir.

Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'un Anadolu yakasına hava yoluyla ulaşımı sağladığı gibi, Türkiye'nin en önemli sanayi merkezlerinden biri olan Kocaeli'ye yakınlığı nedeniyle de, bu bölgeye havayoluyla ulaşım için tercih edilmektedir. Kocaeli'ndeki Cengiz Topel havaalanı, yurt içi uçuşlara açık olduğu için, 2012 yılında 62.311 kişiye hizmet vermiştir.

#### 4.3 İstanbul'daki Havaalanlarının Türk Hava Ulaşımındaki Yeri



Harita 7: İstanbul'daki mevcut havaalanları ve 3. Havaalanı projesi haritası

Kaynak: [http://www.rsfradio.com/2013\\_05\\_03/ucuncu-havalimani-ihalesi/](http://www.rsfradio.com/2013_05_03/ucuncu-havalimani-ihalesi/)

| Yıllar        | Atatürk Havalimanı/Türkiye (%) |         |        | Sabiha Gökçen H. /Türkiye (%) |         |        | İstanbul Toplamı/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|--------------------------------|---------|--------|-------------------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|
|               | İç Hat                         | Dış Hat | Toplam | İç Hat                        | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 31,3                           | 46      | 38,9   | 8,1                           | 5,63    | 6,8    | 39,4                         | 51,63   | 45,7   |
| 2009          | 28,1                           | 48      | 38,3   | 11                            | 6,5     | 8,7    | 39,1                         | 54,5    | 47     |
| 2010          | 23,1                           | 44,7    | 33,8   | 15,1                          | 9,1     | 12,2   | 38,2                         | 53,8    | 46     |
| 2011          | 22,6                           | 45,6    | 33,7   | 15,6                          | 9,2     | 12,5   | 38,2                         | 54,8    | 46,2   |
| 2012          | 23,7                           | 49,9    | 36,5   | 14,4                          | 9       | 11,8   | 38,1                         | 58,9    | 48,3   |
| 2008-2012 (%) | -7,6                           | 3,9     | 2,4    | 6,3                           | 3,37    | 5      | 1,3                          | 7,3     | 2,6    |

Tablo 17: İstanbul'un Türkiye'deki Ticari Uçak Trafığı İçindeki Payı (2008-2012)

DHMI'nin 2008-2012 yılları arasındaki uçuş verileri dikkate alındığında, İstanbul'daki Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, 2008

yılında, Türkiye'deki tüm iç hat ticari uçuşlarının %39,4'ünü, dış hat ticari uçuşlarının %51,63'ünü gerçekleştirdiği görülmektedir. 2012'ye gelindiğinde İstanbul'daki havaalanlarının Türkiye'nin iç hat uçuşlarındaki payı azalmış, %38,1'e düşmüştür. Aynı yıl dış hat uçuşlarındaki payı ise artmış, %58,9'a yükselmiştir. İstanbul'un Türkiye'nin iç hat uçuşlarındaki payının azalırken, dış hatlardaki payının artması, İstanbul'un dünya hava trafiğindeki payının artışına bağlanabilir.

| Yıllar        | Atatürk/Türkiye (%) |         |        | Sabiha Gökçen H./Türkiye (%) |         |        | İstanbul Toplamı/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|---------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|
|               | İç Hat              | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 31,8                | 45,5    | 37,2   | 7,8                          | 5,3     | 6,6    | 39,6                         | 50,8    | 43,8   |
| 2009          | 25,8                | 47,6    | 36     | 9,7                          | 6,2     | 8      | 35,5                         | 53,8    | 44     |
| 2010          | 21                  | 43,6    | 31,35  | 12,9                         | 9,7     | 11,5   | 33,9                         | 53,3    | 43     |
| 2011          | 20,4                | 44,6    | 31,2   | 13,4                         | 9,4     | 11,6   | 33,8                         | 54      | 42,8   |
| 2012          | 21,1                | 48,2    | 33,3   | 12,8                         | 9,8     | 11,5   | 33,9                         | 58      | 44,8   |
| 2008-2012 (%) | -10,7               | 2,7     | -3,9   | 5                            | 4,5     | 4,9    | -5,7                         | 7,2     | 1      |

Tablo 18: İstanbul'un Türkiye'deki Tüm Uçak Trafiği İçindeki Payı (2008-2012)

İstanbul'daki havaalanları, 2008 yılında, Türkiye'deki tüm iç hat uçuşlarının %39,6'sını, dış hat uçuşlarının %50,8'ini gerçekleştirmiştir. 2012'ye gelindiğinde İstanbul'daki havaalanlarının Türkiye'nin tüm iç hat uçuşlarındaki payı azalmış, %33,9'a düşmüştür. Aynı yıl dış hat uçuşlarındaki payı ise artmış, %58'e yükselmiştir.

| Yıllar        | Atatürk/Türkiye (%) |         |        | Sabiha Gökçen H./Türkiye (%) |         |        | İstanbul Toplamı/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|---------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|
|               | İç Hat              | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 34,6                | 52,1    | 47,6   | 5,5                          | 6,9     | 6,5    | 40,1                         | 59      | 54,1   |
| 2009          | 30                  | 54,8    | 47,8   | 7,8                          | 7       | 7,2    | 37,8                         | 55,5    | 55     |
| 2010          | 26,8                | 54,2    | 46,6   | 11                           | 7,5     | 8,4    | 37,8                         | 61,7    | 55     |
| 2011          | 25,7                | 55,8    | 47,5   | 11,4                         | 6,9     | 8,1    | 37,1                         | 62,7    | 55,6   |
| 2012          | 29                  | 64,7    | 54,7   | 11,5                         | 6,3     | 7,8    | 40,5                         | 71      | 62,5   |
| 2008-2012 (%) | -5,6                | 12,6    | 7,1    | 6                            | -0,3    | 1,3    | 0,4                          | 12      | 8,4    |

Tablo 19: İstanbul'daki Havaalanlarının Türk Yük (Bagaj+Kargo Posta) (TON)Taşımacılığındaki Yeri (2008-2012)

İstanbul'daki havaalanlarının, 2008 yılında, Türkiye'deki yük (bagaj+kargo+posta) trafiğindeki payı, iç hatlarda %40,1, dış hatlarda ise, %59 oranındadır. 2012'ye gelindiğinde İstanbul'daki havaalanlarının Türkiye'deki yük (bagaj+kargo+posta) trafiğindeki ağırlığı, iç hatlarda %40.5'e, dış hatlarda ise, %71'e ulaşmıştır.

| Yıllar        | Atatürk/Türkiye (%) |         |        | Sabiha Gökçen H./Türkiye (%) |         |        | İstanbul Toplamı/Türkiye (%) |         |        |
|---------------|---------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|------------------------------|---------|--------|
|               | İç Hat              | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam | İç Hat                       | Dış Hat | Toplam |
| 2008          | 32                  | 39,1    | 35,9   | 7,7                          | 3,5     | 5,3    | 39,7                         | 42,6    | 41,2   |
| 2009          | 27,6                | 41,4    | 34,8   | 10,9                         | 4,5     | 7,6    | 38,5                         | 45,9    | 42,4   |
| 2010          | 23,3                | 38,9    | 31,3   | 14,8                         | 7       | 10,8   | 38,1                         | 45,9    | 42,1   |
| 2011          | 23                  | 40,3    | 31,7   | 14,9                         | 7,4     | 11,1   | 37,9                         | 47,7    | 42,8   |
| 2012          | 23,6                | 45,5    | 34,5   | 15                           | 7,5     | 11,2   | 38,6                         | 53      | 45,7   |
| 2008-2012 (%) | -8,4                | 6,4     | -1,4   | 7,3                          | 4       | 5,9    | -1,1                         | 10,4    | 4,5    |

Tablo 20: İstanbul'daki Havaalanlarının Yolcu Taşımacılığındaki Yeri (2008-2012)



İstanbul'daki havaalanlarının, Türkiye'nin 2008 yılındaki yolcu trafiğindeki payı, iç hatlarda %39.7 iken, bu sayı 2012 yılında, 38.6'ya düşmüştür. İstanbul'daki havaalanlarının Türkiye'nin 2008 yılındaki yolcu trafiğindeki payı, dış hatlarda %42.6 iken, 2012 yılında %53'e ulaşmıştır.

İstanbul'daki havaalanlarından 2012 yılında yararlanan 59.778.014 kişi, 175.525 yerel, 119.000 bölgesel ve 84.787 alt bölgesel istihdam sağlamış durumdadır.

#### **4.4. İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı'nın ÇED Raporu Üzerinden İstanbul'un Kentleşmesine Etkilerinin Değerlendirilmesi**

##### **4.4.1 Havalimanı Tesisleri**



Resim 5: İstanbul'daki mevcut havaalanları ve 3. Havaalanının yerini gösteren hava fotoğrafı (Kaynak:www.ibb.gov.tr)

İstanbul 3. Havalimanı, İstanbul'un Arnavutköy ve Eyüp İlçeleri arasındaki bölgede, toplam 76.500.000 m<sup>2</sup> alan üzerine inşa edilecektir. Havalimanı yalnızca Türkiye'nin ihtiyacı için değil, uluslararası dolaşıma da açılacak bir merkezi havalimanı olacaktır. Havalimanının tam kapasite ile çalışmaya ulaştığında 150 milyon yolcuya hizmet verilecek, pist başına saatte 19 uçak iniş ya da kalkış yapabilecektir. Havalimanı, küçük, ortalama ve en büyük uçaklara hizmet verebilecek şekilde planlanmıştır. İstanbul 3. Havalimanı projesi kapsamında yapılması planlanan tesisler, aşağıda yer almaktadır.

#### **A- Hava Tarafı Tesisleri**

- 6 adet pist (1 adet 4.100 m x 60 m., 4 adet 3750 m x 60 m, 1 adet 3500 m x 60 m), 5 pist Kuzey-Güney, Güney-Kuzey yönünde, 6. pist ise Doğu-Batı yönünde olacaktır.
- Taksirutlar
- Apronlar
- Sakıncalı Uçak Bekleme Alanı
- Uçak Bekleme Alanı
- Havalimanı Servis Yolu
- Teknik Blok ve Hava Trafik Kontrol Kulesi
- Ramp Kulesi
- Bölgesel Hava Trafik Kontrol Binası
- Yaklaşma Işıkları
- Havaalanı Servis Yolu Tünelleri

#### **B- Yolcu Tesisleri**

- İç ve Dış Hatlar Yolcu Terminal Binası (150 milyon yolcu/yıl kapasiteli)
- Sabit Köprü Uçak Park Alanı
- Uzak Uçak Park Alanı
- VIP Terminal Binası
- VIP Apronu
- Devlet Konukevi

- Devlet Konukevi Apronu

### **C- Kargo Tesisleri**

- Kargo Terminal Binası
- Posta Terminal Binası
- Nakliye Firmaları Kargo Terminal Binası
- Hava Kargo Acenteleri Binası
- Hava Kargo Uçak Park Alanı
- Kargo Soğuk Hava Deposu

### **D- Havalimanı Destek Tesisleri**

- Havalimanı Polis Merkezi
- Havalimanı Gümrük Hizmetleri
- Havalimanı Çevreyolu
- Havalimanı Güvenlik Çiti
- Apron Bariyer Binası
- Köpek Çiftliği
- Kurtarma ve Yangın İstasyonu
- Havalimanı İtfaiye Eğitim Merkezi
- Havalimanı Kar Temizleme Merkezi
- Havalimanı Bakım Merkezi
- Meteoroloji Merkezi
- Havalimanı İdari Binaları Rezerv Alanı
- Havalimanı Personel Yemekhanesi
- Havalimanı Sağlık Merkezi

### **E- Havayolları Destek Tesisleri**

- Uçak Bakım Hangarları
- Uçak Bakım Atölyeleri
- Uçak Bakım Apronu
- Pusula Kalibrasyon Sahası
- Motor Test Sahası

- Yer Hizmetleri Ekipmanları Park Alanı
- Yer Hizmetleri Ekipmanları Bakım ve Yönetim Binası
- Yer Hizmetleri Ekipmanları Yakıt Deposu
- Catering Merkezi
- Uçak Temizleme/Yıkama Alanı
- De-icing Alanı
- Havayolları Operasyon Merkezi

#### **F- Havalimanı Ulaşım**

- Havalimanı Ana Yaklaşma Yolu
- Havalimanı Taki Yaklaşma Yolu
- Girişler ve Nizamiyeler
- Yolcu İndirme Bindirme Alanları
- Terminaler Arası Bağlantıyı Sağlayacak Hafif Raylı Sistemler
- Yolcu Katlı Otoparkları
- Yolcu Açık Otoparkları
- VIP Yolcu Otoparkları
- Personel Otoparkı
- Ziyaretçi Otoparkı
- Taksi Bekleme Alanı
- Otobüs Bekleme Alanı
- Kiralık Araç Park Alanı

#### **G- Havalimanı Hizmet Binaları**

- Havalimanı Enerji Dağıtım Merkezi
- Pist Aydınlatma Trafosu
- Havalimanı Isıtma-Soğutma Merkezleri
- İçme Suyu Pompalama Merkezi
- Su Deposu
- Uçak Atık İmha Alanı
- Atık Su Arıtma Merkezi
- Katı ve Tehlikeli Atık Ayrıştırma ve Bertaraf Tesisi

- Çöp Toplama Merkezi

#### **H- Havacılık İle İlgili Diğer Tesisler**

- Genel Havacılık Terminal Binası
- Genel Havacılık Hangarı
- Genel Havacılık Apronu
- Helikopter Hangarı
- Helikopter Pisti

#### **İ- Havalimanı Şehir Kompleksi**

- Spor Merkezi
- Müze ve Sergi Salonu
- Konferans Merkezi
- Kültür Merkezi
- İş Merkezi
- Cami, Kilise, Sinagog
- Ticari Alanlar

Havalimanında kullanılacak sistem, donatım ve cihazlar, Uluslararası ve veya, Türk Standartlarında üretilmiş olacaktır.

Projenin altyapı proje bedeli, 2.900.000.000 Euro = 6.767.000.000 TL'dir. (1 Euro= 2,33 TL) (ÇED Raporu, s. 16). Havalimanının inşaat ve işletilme yöntemi, Yap-işlet-devret modeli ile gerçekleşecektir.

İstanbul 3. Havalimanı'nın inşaatı için seçilen arazi, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na göre orman alanında kalmaktadır. Bu alanın arazi kullanımına göre, 6.712,7 hektarı orman, 1.180 hektarı madencilik ve diğer kullanım, 660 hektar göl alanı, 236 hektarı mera, 60 hektarı kuru tarım (nadassız), 2 hektar fundalık alan ve 189 hektar is özel mülkiyet arazisidir. Proje alanındaki şahıs arazileri kamulaştırılacaktır. Alandaki kamu arazisi oranı %77,5, özel mülkiyet arazisi, %22,5'dir.

#### **4.4.2. İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı'nın Çevresel Etkileri:**

Havalimanı'nın inşa edileceği alanda, İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün görüşüne göre, kültür, tabiat varlığı ve doğal sit alanı tesbit edilmemiştir. Projenin orman alanına giren 6.712,7 hektarı için, İstanbul Orman Bölge Müdürlüğü'nden izinler alınacaktır. Proje kapsamında kıyı kenar çizgisinden ileride herhangi bir yapılaşma ya da deniz dolgusu planlanmamıştır.

Proje alanının 2,5 km. kuzeybatısında, Terkos gölü bulunmaktadır. Proje alanının batı sınırı, Terkos Barajı, güney sınırı Alibey Barajı ve Pirinççi barajı uzun mesafe koruma alanına girmektedir. Proje alanı içerisinde, maden işletmelerinin oluşturduğu 70 adet yapay göl, gölet suları, kullanma ve sulama suyu olarak kullanılacak, daha sonra, hafriyat ve dolgu malzemesiyle doldurularak sulak alan niteliğini yitirecek, içlerindeki canlı yaşam yok olacaktır. Alandaki akar ve kuru dereler de, zemin ve arazi düzenlemesiyle doğal özelliklerini yitirecek, hafriyat ve dolgu malzemeleriyle doldurulacaktır. Bu çalışmalar için, Orman ve Su İşleri Bakanlığı'ndan izinler alınacaktır. İnşaat ve işletim sırasında ortaya çıkacak toz, gürültü, vibrasyon, trafik, çevredeki doğal yaşam üzerinde olumsuz etkiler yapacaktır.

Projenin getireceği araç trafiğindeki artış ve kentleşme, bölgede, hava, su ve toprak kirliliğine yol açacaktır. Orman alanlarının tahrip edilecek, tarımsal arazi vasfını yitirecektir.

**Tarım Alanları:** Tarımsal kalkınma alanları, sulanan sulanması mümkün ve arazi kabiliyet sınırları I, II, III ve IV olan alanlar, yağışa bağlı tarımda kullanılan I ve II. Sınıf ile özel mahsul plantasyon alanlarının tamamı ve proje alanı içerisindeki 236 hektar mera, 60 hektar kuru tarım alanı için Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'ndan alınacaktır.

### **4.3.3. İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı Yakınındaki Kentleşme**

#### **Ulaştırma Tesisleri**

Havalimanının işleme açılması öncesinde, havalimanına gidiş-geliş için, mevcut D010 Kemberburgaz-Hasdal karayoluna ek olarak, proje alanının güneyinden (Odayeri Mevkii) geçirilmesi planlanan Kuzey Marmara Otoyolu ile havalimanı içerisinde yeni yollar planlanacaktır. Ayrıca, proje alanının içinden geçen, Tayakadın-İhsaniye karayolu güzergâhının proje alanının güneyine kaydırılması planlanmaktadır. Proje alanının batısından da yeni yollar geçirilecektir. Proje alanının içinden 020-06 kontrol kesim numaralı Saray-Çataca, 020-05/569-01 DYA Hasdal Devlet Yolu geçirilecektir.

Havalimanı Projesi, çevreye aşağıdaki şekilde etki edecektir:

- a)- Proje faaliyetlerinden sürekli etkilenecek alanlar (Projeden kaynaklı doğal özelliği kaybedilen alanlar)
- b)- Projenin inşaat faaliyetlerinden etkilenen, fakat inşaat faaliyetleri tamamlandıktan sonra etkilerin ortadan kalktığı alanlar
- c)- Proje faaliyetlerinden kaynaklanan sosyal ve ekonomik yönden etkilenen alanlar

#### **a)- Proje faaliyetlerinden sürekli etkilenecek alanlar (Projeden kaynaklı doğal özelliği kaybedilen alanlar)**

Proje kapsamında yapılması planlanan ünitelerin (pist, apron, üst yapılar, v.b.), yapılacağı alandaki hafriyat çalışmaları ile doğal ekosistem (orman alanları 70 adet canlı yaşam barındıran gölet, akar ve kuru dereler, tarım alanları, mera alanları) ortadan kaldırılacaktır. Proje tamamlandığında, bu alanların doğal bitki özelliği ve hayvan çeşitliliği yok olacaktır.

b)- Projenin inşaat faaliyetlerinden etkilenen, fakat inşaat faaliyetleri tamamlandıktan sonra etkilerin ortadan kalktığı alanlar

Proje kapsamında yapılması planlanan ünitelerin (pist, apron, üst yapılar, v.b.), inşaat aşamasında yakın yerleşimleri etkileyen toz, gürültü gibi olumsuz etkiler, inşaat bittiğinde ortadan kalkacaktır.

c)- Proje faaliyetlerinden kaynaklanan sosyal ve ekonomik yönden etkilenen alanlar

Projenin gerçekleşmesiyle birlikte, sosyo-ekonomik çevre üzerinde etkileri olacaktır. Projenin başlangıcında, alandaki taşınmazların kamulaştırılması, bu işlemin ilk aşamasıdır.

#### **4.4.4. İstanbul'da Yapılacak Olan 3. Havalimanı'nın Getireceği Kentleşme**

İstanbul'un 3. Havaalanı, kentin kuzeydoğuya doğru büyümesini getirecektir. Havaalanının yaratacağı kentleşme, öncelikle %72'si ormanlık alan, %8'i göl ve gölet olan inşaat arazisinin, doğal niteliklerini yitirip kentsel mekâna dönüşmesine neden olacaktır. Proje alanındaki 2.513.341 ağacın 657.950'si kesilecek, 1.855.391 ağaç ise taşınacaktır.

Proje tamamlandığında, havaalanının yakınlarında uydu kentlerin oluşacağı öngörülmektedir. Uydu kentlere ulaşım ağları ile birlikte, ihtiyaçların karşılanması için, ticaret merkezleri, kamu yapıları ve altyapı tesisleri de inşa edilecek ve havaalanının arazisini çevreleyen daha büyük bir alan üzerinde, zamanla İstanbul ile bütünleşecek bir kentleşme gerçekleşecektir.

Projenin İstanbul'a etkileri öncelikle, komşu alanlar üzerinde gerçekleşecektir. Projeye en yakın yerleşim olan Kemerburgaz-Göktürk yeni kentleşmenin yoğunlaşacağı bir bölge haline gelecektir. Kent merkezine



yakın bir konumda olmasına karşın, yalnızca karayoluyla ulaşılan, lüks konut yerleşimi olan Göktürk'ün, havaalanı projesi ile birlikte, bölgede oluşacak alt ölçekli kent merkezinin bölgeyi daha cazip hale getireceği düşünülmektedir

## 5. SONUÇ

İstanbul metropoliten alanı, hızlı kentleşme ve buna bağlı olarak hızlı nüfus artışıyla birlikte, mekânsal alanda hızla büyümüş ve yayılmıştır. İstanbul'un birinci havaalanı olan Atatürk Havalimanı, Avrupa yakasının gelişimi üzerinde, önemli bir etki yapmaktadır. Anadolu yakasındaki, Sabiha Gökçen Havaalanı da, aynı büyütücü etkiyi yapmaya başlamıştır.

Türkiye'nin en önemli havaalanı olan Atatürk Havalimanı, kurulduğu tarihten günümüze kadar bu önemini korumuştur. Türkiye'nin ekonomik olarak büyümesinin bir sonucu olarak İstanbul'da daha büyük bir havaalanına ihtiyaç duyulması, havaalanının 1953, 1971, 1983 ve 2000'de büyütülmesini getirmiştir. Başlangıçta, kentsel alan dışında bir havaalanı iken, kentsel gelişimin etkisiyle, İstanbul'un Avrupa yakasındaki büyümesinin önemli merkezlerinden biri olmuştur.

Atatürk Havalimanı'nın yol açtığı kentsel gelişimin belli aşamaları vardır. Atatürk Havalimanı, öncelikle kendi binaları, tesisler ve ulaşım yollarının oluşturduğu bir merkez ya da çekirdek içerisinde bir gelişim gerçekleştirmiştir. Yukarıda belirtilen tarihlerdeki tesislerin büyütülme ve yenilenme faaliyetleri, Atatürk Havalimanı'nı, 2012 yılında, günde ortalama 125.000 yolcuya hizmet veren, başlı başına bir kente dönüştürmüştür.

Bu ilk aşamayı, merkezi çevreleyen halkalar üzerindeki kentsel gelişim izlemiştir. Bu çekirdek etrafında onu saran halkalar şeklinde büyüme gözlemlenmiştir. İlk halka, havaalanı arazisini saran komşu arazilerde gerçekleşmiştir. İstanbul'un ilk uydu şehirlerinden Ataköy'ün kuruluşu ve büyümesinde havaalanına yakınlığı önemli etki yapmıştır. Daha sonra, askeri havaalanının çalışanlarının da ikamet ettiği lojmanları içeren Yeşilyurt, Yeşilköy ve Florya'da kentsel gelişim gözlenmiştir. Bakırköy ilçesine bağlı bu semtler, 1990'lı yıllardan itibaren, İstanbul'un üst sınıfına hizmet eden lüks semtler haline gelmiştir.

Atatürk Havalimanı'nın 2013 tarihli yerleşim haritasına bakıldığında, havalimanını saran bütün parsellerin kullanıldığı ve tamamen kentsel yapı içine katıldığı görülmektedir.

Atatürk Havalimanı'nın işlevleri, Türkiye ekonomisinin, 1990'lı yıllardan itibaren hızlı büyümesiyle bağlantılı olarak artmış, bu artış, havalimanını kentleşmeye etkilerini de arttırmış, havalimanının etrafını saran arazideki ticari işleve sahip yapıların ve bölgelerin büyümesini getirmiştir. Havaalanının doğu tarafındaki arazide kurulan İstanbul Fuar Merkezi, İstanbul Dünya Ticaret Merkezi havaalanının getirdiği ticari potansiyelin etkisiyle inşa edilmiştir.

Havalimanının bulunduğu Bakırköy ilçesi, Atatürk Havalimanı'nın getirdiği kentleşmeden en çok etkilenen ilçe olmuştur. İlçedeki konutlar, alışveriş merkezleri, oteller, kapalı konut siteleri ve kentsel dönüşüm projelerinin yoğunluğu, ilçedeki dinamik ekonomik yapının ve havalimanının sağladığı yolcu hizmetlerinin getirdiği yüksek gelir düzeyine işaret etmektedir. Havayoluyla seyahat eden yolcuların, üst-orta sınıfsal kökenleri, onlara sunulan hizmet ve ürün kalitesini belirlediğinden, bu ilçedeki havaalanıyla bağlantılı bu hizmet ve ürün sunumları, ilçenin sosyo-ekonomik yapısını etkilemiştir.

Atatürk Havalimanı'na yakın olması nedeniyle, otellerin Bakırköy ilçesinde yoğunlaştığı, açılış tarihlerine bakıldığında, otellerin büyük kısmının, havalimanının hızla geliştiği 2000 yılından sonra kurulduğu görülmektedir.

Atatürk Havalimanı'nın getirdiği ikinci kentleşme halkası, havalimanına komşu ilçelerde gerçekleşmiştir. Havaalanına yakın Başakşehir, Bağcılar, Küçükçekmece ilçelerinde, toplu konut siteleri, endüstriyel üretim ve turizm tesisleri, havaalanının mevcudiyetinden etkilenmiştir.

Havaalanının getirdiği ulaşım olanakları, Tech-Inn City'nin Başakşehir'de planlanmasının en önemli nedenlerinden biridir.

Atatürk Havalimanı civarının, çok sayıda kentsel gelişim projelerine mekân sağlaması, kurulduğu yıllarda, kentsel alanın dışında olan havalimanı civarının, kentsel gelişime uygun boş alanlara sahip olmasıyla ilgilidir. Bu durum günümüzde değişmiş, Atatürk Havalimanı, bir kent içi havaalanına dönüşmüştür.

Atatürk Havalimanı civarındaki üniversiteler, havalimanına ulaşımı sağlayan ve kentin en önemli karayollarından biri olan E-5 Devlet karayolunun kenarındaki parsellere yerleşmiştir.

Atatürk Havalimanı'nın İstanbul'un kentsel gelişimine önemli bir etkisi de, havalimanını TEM Otoyoluna bağlayan Basın Ekspres Yolu civarında gerçekleşmiştir. Bu yolun iki yanında yer alan parseller üzerinde, 1990'lı yıllarda, endüstriyel tesisler kurulmuş, bu tesisler, 2010'dan sonra yavaş yavaş, kapalı konut siteleri, rezidanslar ve alışveriş merkezleri gibi yüksek yoğunluklu yerleşim merkezlerine dönüşmeye başlamıştır.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul'un kentsel gelişimine etkileri, öncelikle, havaalanı bina ve tesislerinin, ulaşım yollarının oluşturduğu bir çekirdek içerisinde gerçekleşmiştir.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın inşaatı, havaalanını çevreleyen arazilerin değerini arttırmış, bu araziler, yavaş yavaş kentsel gelişime açılmıştır. Havaalanının hizmete açılışının üzerinden 14 yıl geçmiş olması ve İstanbul'un Anadolu yakasının, Avrupa yakasına göre daha az nüfusu barındıran ve daha az kentleşmiş bölgesi olması, havaalanı civarının Atatürk Havalimanı'na göre, daha yavaş bir kentsel gelişim göstermesini sağlamıştır.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın mevcudiyeti, civardaki konut siteleri üzerinde olumlu bir etki yapmıştır. Bu etki ilk olarak, havaalanı civarındaki, Kurtköy uydu kenti üzerinde olmuş, bu yerleşimin dolmasını sağlamıştır.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın bulunduğu Pendik ilçesi, havaalanının yarattığı kentleşmeden en çok etkilenen ilçe olmuştur. Havaalanına yakın olması nedeniyle, otellerin Pendik ilçesinde yoğunlaştığı, açılış tarihlerine bakıldığında, otellerin büyük kısmının, havalimanının açıldığı 2000 yılından sonra kurulduğu görülmektedir. Havaalanı civarındaki arazilerin elverişliliği, Pendik'teki lüks konut sitelerinin inşaatının artışına neden olmuştur. Türkiye'nin, ilk havaalanı şehri, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın da içinde yer aldığı bir proje olarak planlanmıştır. Pendik ilçesinde, çok sayıda alışveriş merkezi açılmıştır.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın getirdiği ikinci kentleşme halkası, havalimanına komşu ilçelerde gerçekleşmiştir. Havaalanına yakın Kartal ve Tuzla ilçelerinde, toplu konut siteleri, endüstriyel üretim ve turizm tesisleri, havaalanının mevcudiyetinden etkilenmiştir.

İstanbul'daki bankaların operasyon merkezlerinin ve Anadolu yakasındaki önemli kamu binalarının Kartal'a taşınması, ilçeyi önemli bir merkez haline getirmiştir.

İstanbul'un Anadolu yakasındaki endüstriyel merkezi Tuzla, aynı zamanda, üniversitelerin ve Formula 1 İstanbul Park pistinin bulunduğu yerdir.

İstanbul'un, Türkiye'nin en önemli ekonomik merkezi olmasının yanı sıra, dünyanın en çok turist çeken 6. Kenti olması, 10.37 milyon turist büyük kısmının, kente ulaşmak için, havayolunu tercih etmesi kentsel metropoliten alanda ve Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı civarında çok sayıda turistik tesisin kurulmasını sağlamıştır.

İstanbul'da yapılması planlanan 3. Havaalanı, İstanbul'un kuzeybatıya doğru kentsel gelişimine yol açacaktır. Bu büyüme, bu bölgedeki doğal yaşam alanları, ormanlar ve imara kapalı tarım arazilerinin kentleşmeye açılarak, doğal niteliklerini yitirmesini getirecektir.

İstanbul'daki havaalanlarının, havaalanı kentleşme modellerinin hangisine uyumlu bir gelişme gösterdiği sorusu aşağıdaki şekilde yanıtlanabilir:

Atatürk Havalimanı bir "Havaalanı Metropol Kenti (Aerotropolis)" olarak kabul edilebilir. Atatürk Havalimanı binaları ve tesislerinin oluşturduğu çok yoğun bir çekirdek etrafında havacılık merkezli işlerin ve bunlarla bağlantılı ikametgâhlar yer almaktadır.

Atatürk Havalimanının içerisinde, gümrüksüz satış mağazalarının, restoran ve özel ilgi alanlarına yönelik perakende satış mağazalarının ve otelin, hava kargo (lojistik) tesislerinin bulunması, havalimanına komşu arazide, kongre ve fuar merkezlerinin, havalimanını çevreleyen ikinci halkada, küçük sanayi ve montaj tesislerinin bulunması, havalimanını İstanbul'un iş dünyasının ve ticaretin önemli merkezlerinden biri yapmaktadır.

Atatürk Havalimanı'na doğu-batı yönünde ulaşım koridorları olan, E-5 ile kuzey yönündeki ulaşım koridoru olan Basın Ekspres üzerindeki yoğun kentleşme, Havaalanı Metropol Kentlerinin diğer bir karakteristiği olan merkezden çıkan ışımsal ulaşım yolları üzerindeki gelişme modelini de karşılamaktadır. Ancak, Atatürk Havalimanı'nın İstanbul'un kentsel gelişimi üzerindeki büyük etkisi nedeniyle, bu gelişmeyi, yalnızca "Havaalanı Metropol Kenti" modeliyle açıklamak yeterli olmamaktadır. Atatürk Havalimanı'nın kentsel gelişim üzerinde, kendine özgü, iç içe geçmiş dairelerden oluşmuş bir gelişimi de getirdiği ortadadır. Bu bakışla, Atatürk Havalimanı'nda, çok yoğun ve ışımsal büyüyen bir merkez etrafında dairesel bir gelişimin ortaya çıktığı yeni bir Havaalanı Kentsel Gelişim Modeli ileri sürülebilir.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın yarattığı kentleşme, Havaalanı Kenti (Airport City) modeli ile uyumludur. Sabiha Gökçen Havaalanı'nı çevreleyen arazi üzerinde, havacılıkla ilgili işletme tesisleriyle birlikte, ticaret ve lojistik tesisleri yer almaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı, yeni bir havaalanı olduğu için, gelişiminin ilerleyen yıllarda gözlemlenmesi gerekmektedir.

İstanbul'a yapılacak 3. Havalimanı'nın yeri 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, Silivri-Gazitepe olarak belirtilmiş, rezerv havalimanı olarak plana işlenmiştir. Ancak, 3. Havalimanı'nın yeri, 2011 yılında değiştirilmiş, yeni yapılan projede Arnavutköy ve Eyüp ilçeleri arasındaki bölge seçilmiştir. Seçilen bölgede kamulaştırma çalışmalarına başlanmıştır. Ancak, havalimanının çevresel etkileri üzerinde yoğun tartışmalar mevcuttur. Havalimanı inşaatının, İstanbul'un kuzeyindeki orman alanlarını tahrip edeceği, İstanbul'un kentleşmeye açık olmayan kuzeydoğu bölgesinin hızlı kentleşmesine neden olacağı öngörülmektedir.

**EK 1:İSTANBUL'UN YILLARA GÖRE İLÇE NÜFUS BİLGİLERİ VE NÜFUS  
ARTIŞ HIZLARI**



**YILLARA GÖRE İLÇE NÜFUS BİLGİLERİ VE NÜFUS ARTIŞ HIZLARI (%o)**

| YILLAR<br>İLÇELER | 1990    |                       | 2000    |                       | 2007    |                       | 2008    |                       | 2009    |                       | 2010    |                       | 2011    |                       | 2012    |                       |
|-------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|
|                   | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) | Nüfus   | Nüfus Artış Hızı (%o) |
| Bakırköy          | 301,673 | -                     | 208,398 | -37.0                 | 214,821 | 30.8                  | 214,810 | -0.1                  | 218,352 | 16.4                  | 219,145 | 3.6                   | 220,663 | 6.9                   | 221,336 | 3.0                   |
| Bağcılar          | 291,457 | -                     | 556,519 | 64.7                  | 719,267 | 292.4                 | 720,819 | 2.2                   | 724,268 | 4.8                   | 738,809 | 19.9                  | 746,650 | 10.6                  | 749,024 | 3.2                   |
| Başakşehir        | -       | -                     | -       | -                     | -       | -                     | 207,542 | -                     | 226,387 | 86.9                  | 248,467 | 93.1                  | 284,488 | 135.4                 | 316,176 | 105.6                 |
| Bahçelievler      | 298,211 | -                     | 478,623 | 47.30                 | 571,711 | 194.5                 | 571,683 | 0.0                   | 576,799 | 8.9                   | 590,063 | 22.7                  | 600,900 | 18.2                  | 600,162 | -1.2                  |
| Küçükçekmece      | 352,128 | -                     | 594,524 | 52.1                  | 785,392 | 321.0                 | 669,081 | -148.1                | 674,795 | 8.5                   | 695,988 | 30.9                  | 711,112 | 21.5                  | 721,911 | 15.2                  |
| Kartal            | 273,572 | -                     | 407,865 | 39.9                  | 541,209 | 326.9                 | 426,748 | -211.5                | 426,680 | -0.2                  | 432,199 | 12.9                  | 440,887 | 19.9                  | 443,293 | 5.5                   |
| Pendik            | 200,907 | -                     | 389,657 | 66.2                  | 520,486 | 335.8                 | 541,619 | 40.6                  | 562,122 | 37.2                  | 585,196 | 40.2                  | 609,535 | 40.7                  | 625,797 | 26.7                  |

## KAYNAKLAR

ACAR, İsmail Hakkı, (2004), "Avrupa Kentsel Şartı" Işığında Ulaşım ve Hareketlilikte İzmir'de Uygulanan Bütüncül Yaklaşım, **TMH Türkiye Mühendislik Haberleri**, Ankara, sayı 429, s.18-22,

ACAR, M. Cemil (2006), **Havaalanı Terminal Binaları**, SHGM Yay., Ankara

ACI EUROPE (2004), **The Social and Economic Impact of Airports in Europe**

AKIN, Oya (1999), **Küreselleşme Olgusu ve Kent Mekânı Üzerindeki Etkileri, (İstanbul Metropolitan Alanı Örneğinde)**, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir ve Bölge Planlama Programı, Doktora Tezi (yayımlanmamış), İstanbul

AKSOY, Yıldız-ERGÜN, Nilgün (2009), Kentleşme ve Yeşil Alan Sorunu Üzerine Bir Araştırma, İstanbul Kenti Bakırköy İlçesi Örneği, **TÜBAV Bilim Dergisi**, Cilt 2 S.4, s:426-438, Ankara

ARSLAN, Rıfki (1974), İstanbul, Kentleşme Sürecinde Yapısal Değişme, **İ.Ü. Sosyoloji Konferansları Dergisi**, Sayı 12, s. 101-124, İstanbul

ATAŞ, Mehmet Cahit (2006), **İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Mekânsal Etkileri**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış), İstanbul

ATEŞ, Savaş Selahattin (2008), **Havaalanı Master Planlaması Yaklaşımları ve Bir Uygulama**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir

AVCI, Sedat (2005), Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları, **İstanbul Üniversitesi Ulusal Coğrafya Kongresi, 2005 Bildirileri**, s.87-96 İstanbul

AYZALI, İ,- BATUK, F-DEMİR, H. (2011), Kentsel Yayılma Simülasyon Modelleri ve Hücresel Otomat, **TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 13. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı**, Ankara,

AYAZLI, İ, -KILIÇ, F.-DEMİR, H. (2013), Boğaziçi Köprülerinin Kentsel Büyümeye Etkilerinin Simülasyon İle Belirlenmesi, **Y.T.Ü Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi**, S.31, s.235-245, İstanbul

BAKIRCI, Muzaffer (2012), "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı 25, s.340-377, İstanbul

BAL, Eylem (2011), **Türkiye'de 2000 Sonrası Neoliberal Politikalar Çerçevesinde İmar Mevzuatındaki Değişimler ve Yeni Kentleşme Pratikleri: İstanbul Örneği**, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Doktora Tezi, (yayımlanmamış) İzmir

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI (2009), **Kentleşme Şurası 2009, Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu**, Ankara

BEKDEMİR, Alev, P. (2005), İstanbul Bahçeşehir Toplu Konut Yerleşiminde Dış Mekân Kullanımı Olanaklarının İrdelenmesi, **İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi**, cilt 57, sayı 1, s. 83-105, İstanbul

BRITISH CHAMBER OF COMMERCE (2009), **Economic Impacts of Hub Airports**, EVC Graphic Design and Print Yay. Londra

BRUECKNER, Jan, K. (2003), Airline Traffic and Urban Economic Development, **Urban Studies**, Vol. 40, No:8, s.1455-1469,

BRUNA, Gilda, FORTES, R., DINIS, H., CARRANZA, E. (2003), Airports Operating in Urban Zones, Problematic Environmental Impacts, **2003 International Conference Airports: Planning, Infrastructure&Environment**, Rio de Janeiro,

CAVES, Robert E, GOSLING, Geoffrey (1999), **Strategic Airport Planning**, Oxford

CENGİZ, Hüseyin (1995), **İstanbul'un Çağdaş Metropoliten Kent Merkezi Oluşumu: Büyükdere Caddesi Aksı**, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Doçentlik Tezi (yayımlanmamış), İstanbul

ÇAĞATAN, Kâzım (2011) , **İstanbul Atatürk Havalimanı İçin Uçak Emisyonlarının Belirlenmesi ve Çevresel Etikleri**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Meteoroloji Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

ÇAKILCIOĞLU, Mehmet (2004), İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi/Değişimi, **8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge** s. 663-675, Ankara

ÇAVDA, Ayşe (2011), Görünür Fanteziler: Büyüklük Kimde Kalsın? **Birikim Dergisi**, sayı 270, yıl 2011/10, s.52-61, İstanbul

ÇELİKKOL, S., UÇKUN, C., TEKİN, N., ÇELİKKOL, Ş. (2012), Türkiye'de İç Hatlardaki Havayolu Taşımacılığında Müşteri Tercih ve Memnuniyetini Etkileyen Faktörlere Yönelik Bir Araştırma, **İşletme Araştırmaları Dergisi**, 4/3, s.70-81

DEMİR, K.,-ÇABUK, S., (2010), Türkiye’de Metropolitan Kentlerin Nüfus Gelişimi, Erciyes Üniversitesi **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 28, Yıl 2010/1, s.193-215, Kayseri

DTGM (2012), İller Bazında Denizyolu Taşıma İstatistikleri 2012, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara

DPT (2002), **Sayılarla Türk Ekonomisi, Gelişmeler 1980-2001, Tahminler 2002-2005**, Ankara (<http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/tarih/tr/1980-01.pdf>.)

DPT (2009), **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)**, Resmi Gazete, 1 Temmuz Cumartesi, Sayı: 26215, Ankara

EKREN, Nazım (1999), **Kent Yönetimi ve Çevre Sorunları Sempozyumu, 1999**, Cilt 2, İstaç Yay. İstanbul

ENLİL, Z., DİNÇER, İ, EVREN, Y., SEÇKİN, E. (2011), **İstanbul’da Kültür Turizmi İçin Yenilikçi Stratejiler**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul

FİDAN, Ahmet (2007), **Büyükşehirlerdeki Kent İçi Ulaşım Hizmetlerinin Entegrasyonu ve Yönetimi (İstanbul Metropolitan Alanı İçin bir Model Önerisi)**, Doktora Tezi

GEREDE, Ender, (2010), The Evolution of Turkish Air Transport Industry: Significant Developments and the Impacts of 1983 Liberalization, **Yönetim ve Ekonomi**, Cilt 17, Sayı 2, Celal Bayar Üniversitesi, Manisa

GEYMEN, A., BAZ, İ.,(2007),“İstanbul Metropolitan Alanındaki Arazi Kullanım Değişimi ve Nüfus Artışının İzlenmesi”, **TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Ulusal Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi**, KTÜ, 2007, Trabzon

GÖÇER, Orhan (1971), **Doğu Marmara Bölgesi İçinde Büyük İstanbul Metropolitan Sınırlarının Tespiti ve Yeni Bir Yerleşme Düzeni Ön Araştırması**, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Doktora Tezi, İTÜ Yay., İstanbul

GRAY-MULLEN, Peter, Environmental Impacts of Aviation

GÜNAY, Emel (2007), **Interaction of Urban Fringe and Transportation System: İstanbul Case**, İzmir İleri Teknoloji Enstitüsü, Şehir Planlama Bölümü Yüksek Lisans Tezi, İzmir

HORONJEFF, Robert- McKELVEY, Francis (1994), **Planning and Design of Airports**, New York

HOŞ, Yüksel Bekir (2003), **İstanbul Atatürk Havalimanı**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bölgesel Coğrafya Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

IŞIK, Şevket (2005), Türkiye'de Kentleşme Hareketleri ve Kentleşme Modelleri, **Ege Coğrafya Dergisi**, 14, s.57-71, İzmir

İBB (2012), **Çevre Planı**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul

İBB (2011), **İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)**, İstanbul

İBB (2009), **1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan Raporu**, İBB Yay. İstanbul

İLHAN, Burhan (2006), **New Airports and Their Impact on Mobility and Air Traffic: An Analysis of Sabiha Gökçen International Airport**, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara

İSTANBUL KÜLTÜR VE TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ (2012), **İstanbul İstatistikleri**, (Ocak-Aralık 2012),

İSTKA (2013), **2014-2024 İstanbul Bölge Planı**, İstanbul

İTO (2001), **İstanbul 'da Kaçak Yapılaşmanın Nedenleri**, İTO Yay. İstanbul

KALKAN, S., ÇETİZ, Y., AKAY, Z., (2004), "İstanbul Metropolitan Alanı ve Bu Alanda Yaşanan Yapısal Değişim", ", **8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kollokyumu, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge**, s.795-811, Ankara

KARAKAŞ, F. Nuran, (1990), **İstanbul ve Çevresinde Kurulmuş veya Kurulmakta Olan Yeni Uydu Kentlerin Arazi Kullanış Politikalarının Kıyaslanması**, Yıldız Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış), İstanbul

KASARDA, John, D. (2013), **Aerotropolis: Business Mobility and Urban Competitiveness in the 21st Century**, **Cultures of Mobility**, Heidelberg University Press, Heidelberg

KASARDA, John, D. (2009), **Airport Cities**, **Urban Land**, s.56-60, Washington DC

KAYGALAK, İrfan- IŞIK Şevket (2007), **Kentleşmenin Yeni Ekonomik Boyutları**, **Ege Coğrafya Dergisi**, 16, s.17-35, İzmir

KEAST, R-BAKER, D- BROWN, K (2010), "Sustainable Airport Infrastructure", **Sustainable Urban and Regional Infrastructure Development, Technologies, Applications and Management**, s.91-101, Hershey

KELEŞ, İhsan, (1997) Türkiye'de Göç Eğilimleri ve Şehirleşme Süreci, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, s-167-187 Ankara

KELEŞ, Ruşen (1976), **Kentbilim İlkeleri**, Sosyal Bilimler Derneği Yay., Ankara

KELEŞ, Ruşen (1984), **Kentleşme ve Konut Politikası**, A.Ü. S.B.F. Yay., Ankara

KELEŞ, Ruşen (1990), **Kentleşme Politikası**, İmge Kitabevi, Ankara

KESKİN, Ahmet- DİREN, Murat, (1994), "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Çalışmaları", **İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropolleri, Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu**, s. 223-241, İstanbul

KILINÇ, Gökçen(2004), "Değişen Dünya Düzeni İçinde Kent ve Kentleşme Kriterlerinin Belirlenmesi", **8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kollokyumu, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge**, s.417-428, Ankara

KILINÇASLAN, İsmet (1981), **İstanbul, Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekânsal Yapı İlişkileri**, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul

KNIPPENBERGER, Ute -WALL, Alex (editörler) (2010), **Airports in Cities and Regions, Research and Practise**, 1st International Colloquium on Airports and Spatial Development Karlsruhe 9th-10th July 2009, KIT Scientific Publishing, Karlsruhe



KORUL, Vildan-KÜÇÜKÖNAL, Hatice(2003), "Türk Sivil Havacılığının Yapısal Analizi", **Ege Akademik Bakış Dergisi**, İzmir

KURT, Cihan (2010), **Türkiye'de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, İktisat Politikaları Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

KURTULUŞ, Hatice (2004), Yeni Kentsel Ayrışmalar, Kapalı Yerleşmeler ve Özelleştirilen Kentsel Kamusal Mekân: İstanbul Örneği, **8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokiyumu, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge** s. 737-742, Ankara

KURTULUŞ, Hatice (2007), Metropolitan Çeperde Arazi-Mülkiyet Bağlantıları ve İstanbul'un Makro Formu, **TMMOB İstanbul Kent Sempozyumu 2007**, TMMOB Yay., İstanbul

KUYUCAK, Ferhan (2007), **Havaalanlarında Değer Odaklı Yönetim Yönelimli Bilgi Sistemlerinin Kullanılması ve Atatürk Havalimanı Terminal İşletmeciliği Uygulaması** Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir

LUTHER, Linda (2008), **CRS Report for Congress, Environmental Impacts of Airport Operations Maintenance and Expansion**, U.S. Library of Congress Yay., Washington D.C.

MATSUMOTO, Hidenobu (2005), Effects of New Airports on Hub-ness of Cities: A Case Study of Osaka, **Journal of the Eastern Asian Society for Transportation Studies**, Vol.6, s 648-663, Bangkok

MENTEŞE, Ertuğrul (1958), Ataköy Sitesi Hakkında Rapor, **Arkitekt**, İstanbul

MURAT, Sedat- ŞAHİN, Levent (2010), **Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım**, İTO Yay., İstanbul

OKTAL, Hakan, KÜÇÜKÖNAL, Hatice (2007), Dünyada Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (2007) 7/2, s. 383-394, Eskişehir

OKUMUŞ, Abdullah, ASİL, Hilal (2007), Havayolu Taşımacılığında Yerli ve Yabancı Yolcuların Memnuniyet Düzeylerine Göre Beklentilerinin İncelenmesi, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (13), 2007/1, s. 152-175, Kocaeli

ÖKTEM, Binnur (2011), İstanbul'da Neoliberal Kentleşme Modelinin Sosyo Mekânsal İzdüşümleri, **İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No:44, s.23-40, İstanbul

ÖZENÇ, Rıdvan Faruk (2008), **Atatürk Havalimanının Neden Olduğu Çevresel Gürültünün Modellemesi**

ÖZENEN, Cem Galip (2003), **Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme, Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler**, Uzmanlık Tezi İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara

PEKCANATTI, Fatih (2006), **İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Hava Limanı'nın Kapasite, Talep Değerlendirilmesi**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

SAATÇIOĞLU, Cem, YAŞARLAR, Yaşar (2012), Kent İçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği, **KAÜ, İİBF Dergisi**, C.3, S.3, s.117-144, Kars

SAĞLAM, Serdar (2006), Türkiye'de İç Göç Olgusu ve Kentleşme, **Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü**, Sayı 5, s.33-44, Ankara

SAHRIR, S, BACHOK, S, OSMAN, M. ,Sustainability in Airport Planning and Development Impacts of Airport Expansion, A Case Study of Kuala Lumpur International Airport 2,

SHGM, **2010 Faaliyet Raporu**, Ankara

SCHLAACK, Johanna (2010), Defining the Area, Evaluating Urban Output and Forms of Interaction Between Airport and Region, **Airports in Cities and Regions, Research and Practise**, s. 114-126, Karlsruhe

STEVENS, Nicholas, J., (2009), City Airports to Airport Cities, **Queensland Planner**, 46 (1), s.37-47, Queensland

ŞAHİN, Gözde (2010), **Turizmde Marka Kent Olmanın Önemi: İstanbul Örneği**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara

ŞEN, Besime (2006), "Ekonomik Gelişmenin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri ve Tarihsel Alanların Yeniden Yapılandırılması", **Planlama**, 2006/2 İstanbul, s.65-76

TAŞDEMİR, İ., BATUK, F., (2009), Boğaz Geçişlerinin İstanbul Üzerinde Oluşturduğu Sosyo-Ekonomik Değişimlerin CBS Ortamında İncelenmesi, **TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı**, Ankara

THY (2012), **2012 Yıl Sonuçları**, ([http://www.turkishairlines.com/download/investor\\_relations/presentations/sunum\\_aralik\\_tr\\_2012.pdf](http://www.turkishairlines.com/download/investor_relations/presentations/sunum_aralik_tr_2012.pdf))

TEKELİ, İlhan (2010), **Kentsel Arsa, Altyapı ve Kentsel Hizmetler**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul

TEKELİ, İlhan (2010), **Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul

TEKELİ, İlhan (2009), **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul

TEMURÇİN, Kadir (2012), Bağcılar(İstanbul) İlçesi'nde Sanayinin Gelişimi ve Yapısı, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı: 26, s. 105-123, Isparta

THORNS, David, C., (2004), **Kentlerin Dönüşümü, Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam**, CSA Global Yayın Ajansı, İstanbul

TMH (2006)- **Türkiye Mühendislik Haberleri**, s.442-443, s.60-61

TOBB (2012), **Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011**, TOBB Yay., Ankara

TUNÇ, Aygun (2003), **Havaalanı Mühendisliği ve Uygulamaları**, Ankara

TÜİK(2013), **Ekonomik Göstergeler 2012 Economic Indicators**, Ankara,

TÜSİAD, (2007), **Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü**. TÜSİAD Yayın No: 2007-2/431 İstanbul.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (2012), **Havacılık ve Uzay Teknolojileri Raporu**, Ankara

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (2013), **İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı İstanbul İli, Arnavutköy ve Eyüp İlçeleri ÇED Raporu**, Ankara

UZBEK, M.,H-DİNÇER, İ (2009), Kentsel Rejim Kuramının Türkiye'deki Kentleşme Dinamiklerinin Açıklanmasında Uygulanabilirliği Üzerine Kuramsal Bir Tartışma, **Megaron, YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi**, Cilt 4, Sayı 1, s.29-42, İstanbul

WEISBROD, G., REED, J., NEUWIRTH, R.,(1993), "Airport Area Economic Development Model", **PTRC International Transport Conference**, Manchester, s.1-12

YALÇIN, Osman (2010), "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçaklar ve Havacılık Sanayi Kurulmasına Tesirler", **Akademik Bakış**, 102, Cilt 3, Sayı 6, Ankara

YALVAÇ, Melda (2008), **İstanbul'da 2000 Sonrası Gelişen Yeni Konut Alanlarının Değerlendirilmesi**, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

YAĞMUR, Vedat (2010), **Uluslararası Hava Meydanı İşletmeciliği ve Türkiye'deki Durumu Üzerine Bir Araştırma, Sabiha Gökçen Havaalanı Örneği**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği, Yüksek Lisans Tezi, Ankara

YILMAZ, Ayşe Küçük (2007), **Havaalanlarında Kurumsal Risk Yönetimi: Atatürk Havalimanı Terminalleri İşletmesi İçin, Kurumsal Risk Yönetimi**

**Model Önerisi**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir

YU, K. N., CHEUNG, Y.P., CHEUNG, T., HENRY, R. (2004), "Identifying the Impact of Local Air Quality by Nonparametric Regression", **Atmospheric Environment**, 38, s.4501-4507,

YÜZER, A, -GİRİTLİOĞLU, C (2004), İstanbul Metropoliten Alanında Dönüşüm ve Gelişmeyi Yönlendiren Araç Olarak Ar-Ge ve Teknoloji Kullanımı, **8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kollokyumu, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge**, s.903-917, Ankara

ZENGİNGÖNÜL, O., EMEÇ, H., İYİLİKÇİ, E., BİNGÖL, P., (2012), **Sağlık Turizmi: İstanbul'a Yönelik Bir Değerlendirme**, İstanbul Kalkınma Ajansı, İstanbul

Gazete Haberleri

"Türkiye, transfer merkezi oluyor", **Cumhuriyet Gazetesi**, 24 Kasım 2013

"Atatürk Havalimanı, "trafik" rekoru kırdı", **Hürriyet Gazetesi**, 24 Ağustos 2012

"Üçüncü havalimanı 10 milyar \$'a mal olur, alamazsak kötü olur" **Milliyet Gazetesi**, 16 Ağustos 2012, s.12

Elektronik Kaynaklar:

<http://dhmi.gov.tr/> (erişim tarihi 14.7.2012, 16:30)

<http://ataturkhavalimani.gov.tr/tarihce.html> (erişim tarihi, 16.07.2012, 19:00)

<http://www.borsakeyfi.com/ataturk-havalimani-%80%98haftalik-ucus%e2>  
(erişim tarihi: 14.08.2012, 14:40)

[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.512b86ae02dea8.25409912](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.512b86ae02dea8.25409912)

<http://www.posta.com.tr/ekonomi/HaberDetay/-3--Havaalani-cevresinde-bir-kent-olusacak-.htm?ArticleID=147769>

<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13425> (erişim tarihi 28.04.2013.15:15)

<http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.aspx?Enc=83D5A6FF03C7B4FC5A73E5CFAD2D9676>

<http://www.sgairport.com/havaalani/tr/teknik/terminaller.asp> (erişim tarihi 30.04.2013:15:18)

<http://www.thyhaber.com/haberdetay/Ataturk-Havalimani-rekoru-durmak-bilmiyor/5136> (erişim tarihi 01.05.2013:16:36)

<http://www.thyhaber.com/haberdetay/AHLde-ucak-mesafeleri-3-mile-dustu/5465> (erişim tarihi 01.05.2013:16:39)

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce> (erişim tarihi 07.05.2012:14:18)

<http://www.kultur.gov.tr> (erişim tarihi, 15.05.2013, 17:01)

<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9870/turizm-raporlari.html> (erişim tarihi 15.05.2013:17:08)

<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/belge/1-58505/turizm-istatistikleri.html> (erişim tarihi 15.05.2013:17:10)

<http://www.cnnturk.com/2009/yasam/06/04/marmaray.kazilari.8.bin.yillik.tarihi.ortaya.cikardi/529486.0/index.html> (erişim tarihi 12.03.2013:14:14)

<http://www.idtm.com.tr/hakkinda.asp> (erişim tarihi 19.08.2013, 11:30)

<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/bir-metamorfoz-hikayesi-sehir-havaalanlarindan-havaalani-sehirlerine---ii/4912> (erişim tarihi 19.08.2013, 11:41)

<http://www.iosb.org.tr/> (erişim tarihi 05.09.2013, 12:30)

<http://www.usas.com.tr/TR/hakkimizda-hakkimizda/i-141-284> (erişim tarihi 10.09.2013, 12:30)

<http://www.ataturkairport.com/tr-TR/basinodasi/Pages/BasinBulteniDetay.aspx?pid=38>

[http://pages.uoregon.edu/cristea/Research\\_files/airurban.pdf](http://pages.uoregon.edu/cristea/Research_files/airurban.pdf)  
[http://pages.uoregon.edu/bruceb/airurban7\\_final.pdf](http://pages.uoregon.edu/bruceb/airurban7_final.pdf) (mpra.University Library of Munich)  
<http://www.dunya.com/aturk,-sabiha-gokcen,-thy,-dhmi...-148501yy.htm>  
<http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> erişim tarihi 09.10.2013:14.41)  
<http://www.istanbulakvaryum.com/tr-TR/istanbul-akvaryum/istanbul-akvaryum> (erişim tarihi 09.09.2013, 14:11)  
[http://konut.milliyet.com.tr/yatirimini\\_yeni\\_gozdesi\\_basin-konut-insaat-1730927.html](http://konut.milliyet.com.tr/yatirimini_yeni_gozdesi_basin-konut-insaat-1730927.html) (erişim tarihi 10.09.2013 12:33)  
<http://www.emlakkulisi.com/basin-ekspres-yolunda-16-yeni-otel-yapiliyor/138438> (erişim tarihi 10.09.2013: 12:45)  
<http://www.ntvmsnbc.com/id/25058276/> (erişim tarihi 10.09.2013: 12:51)  
[http://www.radikal.com.tr/ekonomi/basin\\_ekspres\\_yolunda\\_u\\_donusu-1061914](http://www.radikal.com.tr/ekonomi/basin_ekspres_yolunda_u_donusu-1061914) (erişim tarihi 10.09.2013: 12:55)  
<http://www.basaksehir.bel.tr/icerik/149> (erişim tarihi 11.09.2013: 12:45)  
(<http://www.basaksehir-livinglab.com/Tech-Inn-City-Neden-Basaksehir.aspx>)  
<http://www.aerotropolis.com/airportCities/publications>  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/aturk\\_havalimani\\_rekor\\_kirdi-1145758](http://www.radikal.com.tr/turkiye/aturk_havalimani_rekor_kirdi-1145758)  
<http://www.internethavadis.com/ekonomi/73858.html>  
<http://www.emlaktasondakika.com/t/Florya/Marmaray-projesi-Istanbulun-gayrimenkul-degerini-nasil-etkiliyor/65159.aspx> (erişim tarihi 11.12. 2013, 19:00)  
<http://www.millisaraylar.gov.tr/portalmain/Palaces.aspx?SarayId=5> (erişim tarihi 11.12. 2013, 19:14)  
[http://www.tuzla.gov.tr/default\\_B1.aspx?content=1046](http://www.tuzla.gov.tr/default_B1.aspx?content=1046) (erişim tarihi 12.11.2013, 19:11)  
<http://www.konuthaberleri.com/roportaj/tuzlada-degisimin-ayak-sesleri-10.html>(erişim tarihi 12.11.2013, 19:40)  
<http://www.sabah.com.tr/Gundem/2012/08/29/anadolu-yakasinin-mega-sehri-tuzlaya>



<http://www.tepav.org.tr/upload/files/1368539971->

[1.Istanbul Son Agac Havalimani Istanbul un 3. havalimani hakkında bilmeniz gerekenler .pdf \(erişim tarihi 12.11.2013. 20:44\)](#)

[http://www.rsfmradio.com/2013\\_05\\_03/ucuncu-havalimani-ihalesi/](http://www.rsfmradio.com/2013_05_03/ucuncu-havalimani-ihalesi/)

## ÖZET

Havaalanlarının Kentleşmeye Etkisi: İstanbul Örneği adlı çalışmanın amacı, havaalanlarının kentleşmeye etkilerini, İstanbul'daki iki havaalanı ve yapılması planlanan üçüncü havaalanı üzerinden incelemektedir.

Bu çalışmanın başlangıcında, temel kavramlar olan, "kent, kentleşme, ulaşım ve ulaştırma" kavramları açıklanmıştır. Kentleşme modelleri ve Türkiye'deki kentleşmenin temel bileşenleri belirtilmiştir.

İkinci bölümde, kentleşme ve havayolu ulaşımı arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Havaalanı planlamasının temelleri ile havaalanlarının, bölgesel, ülkesel ve küresel etkileri üzerinde durulmuştur. Kentleşme ve havayolu ulaşımı arasındaki ilişkileri açıklayan teoriler özetlenmiştir.

Üçüncü bölümde, İstanbul'da kentleşme ve ulaşım ilişkisi üzerinde durulmuştur. İstanbul'un kentsel gelişiminin tarihçesi, İstanbul'un Türkiye'nin havayolu ulaşımında öncü konumunu sağlayan günümüzdeki sosyo-ekonomik ve yönetsel yapısı ve turizm potansiyeli belirtilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, İstanbul'da mevcut iki havaalanı, Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul'un kentleşmesine etkileri, havalimanı binaları ve ulaşım yolları, havaalanı civarındaki ve havaalanına ekspres yaklaşım koridoru üzerinden incelenmiştir. İstanbul'da yapılması planlanan ve ihalesi yapılan, 2017 yılına kadar inşa edilmesi planlanan 3. Havaalanı'nın çevresel etkileri, proje üzerinden değerlendirilmiştir.

Bu çalışmanın sonucu olarak, Türkiye'nin ekonomik, kültürel ve endüstriyel merkezi olan İstanbul'un özellikle 1990-2010 yılları arasındaki hızlı gelişimi üzerinde havaalanlarının önemli etki yaptığı, kentsel gelişim için, kendine özgü bir yapı sergilediği ortaya çıkarılmıştır.

## **SUMMARY**

The aim of the study: "The Relation of Airports and Urban Growth: Istanbul Case", is to explain the impacts of airports on urban growth, by analysing the effects of two existing airports of Istanbul and the possible effects of third airport that will be built until 2017 within the city boundaries.

At the beginning of the study, the basic concepts, "city, urbanisation, transport, transportation are explained. The urbanisation models and the basic components of urbanisation of Turkey are mentioned.

At the second chapter, the relation of transportation and urban growth are explained. The basics of airport planning, the local, regional and global impacts of airports are reviewed. The theories, that analysed the effects of airports on the urban growth are summarised.

At the third chapter, the effects of transportation on the Istanbul's urban growth are analysed. The history of Istanbul's urban growth and the socio-economic and governmental structure and the touristic potential are defined.

At the fourth chapter, the effects of the two existing airports of Istanbul, Atatürk and Sabiha Gökçen Airports on Istanbul's urbanisation are examined through the analyses of airport buildings, access routes, the urbanisation on the lands that surround the airports and on the express access roads. The possible effects of the third airport of the city on the urbanisation of the Istanbul are estimated, by studying the Project.

The study yields that, the two airports of Istanbul, have an important effect on the rapid growth of the city between 1990-2010 and this growth have a specific urbanisation model.