

İSTANBUL' DA BÜYÜK ÖLÇEKLİ KENTSEL PROJELER ve PLANLAMA SÜREÇLERİ



EDİTÖRLER:

H.Filiz ALKAN MEŞHUR
Kıvanç ERTUĞAY
Fatih EREN
Cansu KORKMAZ

2019

İSTANBUL'DA BÜYÜK ÖLÇEKLİ KENTSEL PROJELER VE PLANLAMA SÜREÇLERİ

Editörler:

H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay
Fatih Eren - Cansu Korkmaz



İSTANBUL'DA BÜYÜK ÖLÇEKLİ KENTSEL PROJELER VE PLANLAMA SÜREÇLERİ

Editörler: H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay - Fatih Eren - Cansu Korkmaz

Yayın No. : 2265
ISBN : 978-605-7895-74-5
Basım Sayısı : 1. Basım, Mart 2019

© Copyright 2019, NOBEL AKADEMİK YAYINCILIK EĞİTİM DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ. SERTİFİKA NO.: 40340
Bu baskının bütün hakları Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.ne aittir. Yayınevinin yazılı izni olmaksızın, kitabın tümünün veya bir kısmının elektronik, mekanik ya da fotokopi yoluyla basımı, yayımı, çoğaltımı ve dağıtımı yapılamaz.

Genel Yayın Yönetmeni : Nevzat Argun -nargun@nobelyayin.com-
Yayın Koordinatörü : Gülfem Dursun -gulfem@nobelyayin.com-

Kapak Tasarım : Mehtap Yürümez -mehtap@nobelyayin.com-
Baskı ve Cilt : Atalay Matbaacılık / Sertifika No.: 15689-
Büyük Sanayi 1 Cad. Elif Sok. No.:7/236-237 İskitler / ANKARA

Kütüphane Bilgi Kartı

Meşhur, H. Filiz Alkan., Ertuğay, Kıvanç., Eren, Fatih., Korkmaz, Cansu.
İstanbul'da Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Planlama Süreçleri /
H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay - Fatih Eren - Cansu Korkmaz
1. Basım. 312 s. 16x24 cm. Kaynakça var, dizin yok.
ISBN: 978-605-7895-74-5
1. Kentsel Projeler 2. Planlama Süreçleri

Genel Dağıtım

ATLAS AKADEMİK BASIM YAYIN DAĞITIM TİC. LTD. ŞTİ.
Adres: Bahçekapı mh. 2465 sk. Oto Sanayi Sitesi No:7 Bodrum Kat Şaşmaz-ANKARA - siparis@nobelyayin.com-
Telefon: +90 312 278 50 77 - Faks: 0 312 278 21 65
E-Satış: www.nobelkitap.com - www.atlaskitap.com - Bilgi: esatis@nobelkitap.com - info@atlaskitap.com

Dağıtım ve Satış Noktaları: Alfa Basım Dağıtım, Ana Basım Dağıtım, Arasta, Arkadaş Kitabevi, Başarı Dağıtım, D&R mağazaları, Dost Dağıtım, Güneş Dağıtım, Kitapsan, Nezih Kitabevleri, Prefix, Remzi Kitabevleri, TveK Mağazaları

EDİTÖRLER :

Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR (Şehir ve Bölge Plancısı)

1995 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. Yüksek Lisansını 1999 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Planlama Anabilim Dalında “Alt kentlerdeki Toplu Konut Alanlarında Sosyal Çevrenin Niteliksel Analizi” konusu üzerine yaptı. 2006 yılında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalında “Engellilerin Bir İstihdam Seçeneği Olarak Tele Çalışma: Modellenmesi ve Modelin Kent Planlama Açısından İrdelenmesi” başlıklı doktora çalışmasını tamamladı. Şehir planlama, evrensel-engelsiz tasarım, akıllı şehirler ve konut politikaları konularında çalışmaları bulunmaktadır. Halen Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde öğretim üyesi olarak çalışmalarına devam etmektedir.

Dr. Öğr. Üy. Kıvanç ERTUĞAY (Şehir ve Bölge Plancısı)

1999 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. 2004 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri (ODTU-GGIT) bölümünde yüksek lisansını tamamladı. 2009-2010 yılları arasında University of California, BERKELEY, Institute of Urban and Regional Development (IURD) misafir araştırmacı olarak görev aldıktan sonra 2011 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri (ODTU-GGIT) bölümünde “Hareketli araç verisi ve Monte Carlo benzetişimi kullanarak fiziksel erişebilirliğin CBS’ye dayalı olasılıksal modellemesi” konusunda doktora çalışmasını tamamladı. Şehir ve bölge planlama süreçlerinde coğrafi bilgi teknolojileri kullanımı, mekânsal analizler ve ağ analizleri, ulaşım planlaması ve kentsel erişebilirlik modellemesi konularında çalışmaları bulunmaktadır. 2012 yılından beri ÖYP kapsamında Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde görev yapmaktadır.

Dr. Öğr. Üy. Fatih EREN (Şehir ve Bölge Plancısı)

Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü 2003 yılında dereceyle tamamladı. Aynı bölümde “araştırma görevlisi” olarak çalışmaya başladı. Yüksek lisansını “Kentsel Dönüşümlerde Kamu ve Özel Sektör Ortaklıkları” konusu üzerine yaptı. 2007 yılında Türkiye Yüksek Öğretim Kurumu’nun (YÖK) yurt dışı doktora bursunu kazanarak, İngiltere’de Sheffield Üniversitesi’nde doktora eğitimine başladı. 2013 yılının başında, “Gayrimenkul Piyasalarının Uluslararasılaşması” konusu üzerine yaptığı doktora çalışmasının bitmesinin ardından Türkiye’ye Konya Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’ne döndü. Halen üniversitede, uzmanlık ve ilgi alanı olan kent ve bölge planlama, akıllı şehirler ve inovasyon, gayrimenkul piyasaları, gayrimenkul geliştirme ve yatırım konularında ders vermeye ve araştırma faaliyetlerinde bulunmaya devam etmektedir.

Arş. Grv. Cansu KORKMAZ (Şehir ve Bölge Plancısı)

2011 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. Yüksek Lisansını 2015 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Planlama Anabilim Dalında “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Projelerinin Sürdürülebilirlik Performansı’nın Değerlendirilmesi, Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği” konusu üzerine yaptı ve 2016 yılında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda doktora eğitimine başladı. Halen Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde araştırma görevlisi olarak çalışmalarına devam etmektedir.

ÖNSÖZ

Ülkemizin ekonomik, tarihi ve sosyo-kültürel açıdan en önemli şehri olan ve bu bağlamda büyük ölçekli pek çok kentsel projeye ev sahipliği yapan İstanbul, Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi (yeni adıyla Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi) Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2015-2016 Eğitim-Öğretim Yılı, Planlama Stüdyosu 7 ve Planlama Stüdyosu 8 dersleri kapsamında çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu doğrultuda öğrencilerimizden, İstanbul’da hayata geçirilen veya geçirilmesi planlanan büyük ölçekli kentsel projeleri detaylı olarak incelemeleri ve bu süreçlere ilişkin alternatif planlama önerileri getirmeleri istenmiştir.

Bu süreçte öğrencilerimiz, İstanbul’da büyük ölçekli kentsel projeleri ve planlama süreçlerini derinlemesine inceleme fırsatı bulmuş, gerçekleştirdikleri kapsamlı saha ve literatür araştırmalarını akademik kurallara uygun olarak hazırlanmış bir makaleye dönüştürme becerisi kazanmışlardır.

Kitapta, İstanbul’da hayata geçirilen veya geçirilmesi planlanan Şehir ve Bölge Planlama disiplininin ilgi alanına giren Bio-İstanbul, Zorlu Center, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Yeni Havalimanı ve çeşitli kentsel dönüşüm projelerine dair öğrencilerimiz ve proje yürütücüleri tarafından kaleme alınmış özgün ve ilgi çekici araştırma makaleleri yer almaktadır.

İstanbul ile ilgili çalışan araştırmacı, karar verici ve uygulayıcılara faydalı olmasını ümit ettiğimiz bu kitap, herkesi İstanbul’daki kentsel projeler üzerine yeniden düşünmeye davet etmektedir. Kitap içeriğinin oluşması sürecinde öğrencilerimize desteklerini esirgemeyen tüm kişi ve kurumlara en içten teşekkürlerimizi sunarız.

Editörler Grubu

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	v	
İÇİNDEKİLER	vii	
AKILLI ŞEHİR ÇÖZÜMLERİNİN SUNDUĞU OLANAKLAR VE İSTANBUL'DAKİ UYGULAMALARA İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME	1	
H. Filiz ALKAN MEŞHUR		
ULUSLARARASI MEGA PROJELER VE İSTANBUL'A OLASI ETKİLERİ	35	
Fatih EREN		
ULAŞIM AĞLARININ KULLANIM YOĞUNLUĞU AÇISINDAN KRİTİK BÖLGELERİNİN CBS ORTAMINDA MODELLENMESİ: İSTANBUL KENTİ ALAN ÇALIŞMASI	63	
Kıvanç ERTUĞAY		
NEO-LİBERALİZM VE KENTLERİN AYNILAŞMASI: VIAPORT VENEZIA KONUT PROJESİ ÖRNEĞİ	81	
Cansu KORKMAZ		
BİO İSTANBUL PROJESİ	97	
Zeynep ÖZGÜL, Zülfiye TAŞ		
Şeyma US, Şule YÜKSEL		
Şerife Nur İNNECİ, Betül ATEŞ		
FENER-BALAT KENTSEL YENİLEME PROJESİ.....	109	
Altun Büşra AYDOĞAN, Elif KISAK		
Handan POYRAZ, Dastanbek Arstanbek UULU		
Mahbobullah NAWEED, Mustaqim AZHARI		
TAKSİM YAYALAŞTIRMA PROJESİ.....	133	
Pınar YABAN, Meryem AL Diyanet SUNAR,		
Ahmet Cihat KILIÇ Dilek ÖZALP, Hakan KAZAK		133
İSTANBUL ZORLU CENTER PROJESİ.....	159	
Nihan UZUN, Nefise KARADELİ		
Elif Dudu ŞENTÜRK, Ayşe ÖZKAYA		
Fatma Esra BULUT, Nuseybe DEMİR		159

SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMAN (GALATAPORT) PROJESİ	171
Kübra ÖVET, Merve DUMAN Özgün AĞDAĞLI, Bahar TAMER Beyza KAYA, Osman GÜNAYDIN	
SÜLEYMANİYE CAMİİ VE ÇEVRESİ KENTSEL YENİLEME PROJESİ	193
Ayşegül TAŞKIN, Burcu GÜLER Duygu YILMAZ, Tuğba ŞAHİN Şaziye BAL, Gülbahar BEKTAŞ	
İSTANBUL HAVALİMANI PROJESİ	209
Tuba GÜLAY, Seda YILDIRIM Özlem ERİK, Elif ERKEK	
YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜ PROJESİ	235
F. Hilal ÇELİK, Büşra KARAGÖZ Nuray AKYAYCI, A. Cansu AKÇOCUK E. İrem ÜNAL, Noraddien MASROR	
FİKİRTEPE KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ	251
Dilan SÖNECEK, Öykü YILMAZ Berivan DURAK, Cihan POLAT Mustafa SADUN	
AYAZMA-TEPEÜSTÜ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ	279
Emine AYAZ, Şeyma EYİSUN Ayşenur ATALAY, Fatih ŞAKAR Büşra UZUN, A. Fatih TAVUKÇU	
İSTANBUL’U ANLA, DÜNYAYI DEĞİŞTİR	299
YÜRÜRSÜNÜZ	303

AKILLI ŞEHİR ÇÖZÜMLERİNİN SUNDUĞU OLANAKLAR VE İSTANBUL'DAKİ UYGULAMALARA İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME

H. Filiz ALKAN MEŞHUR

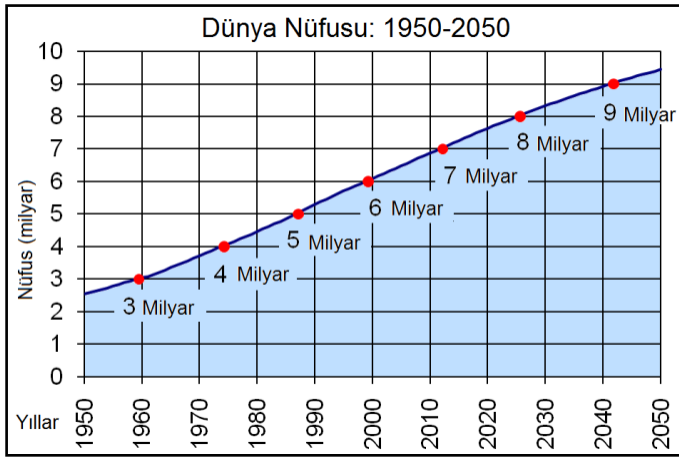
GİRİŞ

Dünya nüfusunun 2050 yılında 10 milyarı bulacağı ve bu nüfusun yarısından fazlasının Şehirlerde yaşayacağı tahmin edilmektedir. Bu hızlı artışın beraberinde getirdiği en önemli sorun ise kısıtlı kaynakların tükenmesidir. Bunun yanı sıra, kentleşme baskısı ile birlikte ekonomik, sosyal ve altyapı sorunları da katlanarak çoğalmaktadır. Bu olası sorunlara ilişkin tedbirlerin alınmasına yönelik olarak küresel ölekte sürdürülebilir kalkınma programının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu noktada, akıllı Şehir uygulamaları kentlerde yaşayan kişilerin her olanaktan en sağlıklı, hızlı ve güvenilir bir Şekilde yararlanmasına yönelik çözümler sunmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin fiziksel mekân ile entegrasyonu ile etkileőimli alanlar yaratan ve bilişim teknolojilerine sahip akıllı ortamlar günümüz kentlerini yeniden yapılandırmaktadır. Akıllı Şehir uygulamaları ile pek çok kentsel soruna çözümler üretilebilmektedir. Sürdürülebilirlik kavramı ekolojik kent olgusunu ortaya çıkarmıştır. Akıllı Şehir çözümleri ise, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılmasıyla yaşanabilir ve sürdürülebilir bir kent yapısını beraberinde getirmektedir. Akıllı Şehirlerin en temel amacı, kentlerin kaynaklarının etkin bir Şekilde kullanımı ile kent sakinlerine daha iyi hizmet sunmak ve yaşam kalitesinde artış sağlamaktır.

Bu çalışmanın amacı, akıllı Şehir kavramını, unsurlarını ve kentsel sorunların çözümünde barındırdığı potansiyelleri incelemektir. Akıllı Şehir uygulamaları ve çözümleri sürdürülebilir bir bakış açısı ile değerlendirilmiştir. Dünyadaki uygulamalar irdelenerek, Türkiye'de ve İstanbul'da akıllı Şehir uygulamalarına yönelik değerlendirmeler yapılmış ve öneriler geliştirilmiştir. Çalışmanın ilk bölümünde literatürde yer alan akıllı Şehir kavramı ve bileşenleri ortaya konulmuştur. İkinci bölümde, dünyadaki akıllı Şehir projeleri ve örnekleri ele alınmıştır. Daha sonra, Türkiye'deki akıllı Őehirlerle ilişkin politikalar ve stratejiler tartışılmıştır. Son olarak, İstanbul'daki uygulamalara ilişkin bir değerlendirme yapılarak öneriler sunulmuştur.

AKILLI ŞEHİR KAVRAMI VE UNSURLARI

Dünya nüfusu hızlı bir şekilde artış göstermekte ve bu nüfusun büyük bir oranı kentlerde yaşamaktadır (Resim 1). Bu süreçte, kentleşmeden kaynaklanan sorunlar gittikçe önem kazanmaktadır. Kentleşme ve kentlere olan baskının artması kentsel yayılmayı şiddetlendirmekte, var olan doğal kaynakların ve güzelliklerin ise yitirilmesine neden olmaktadır. Bu sorunların giderilebilmesi için ise akıllı çözümler gündeme gelmektedir.



Resim 1: Dünya Nüfusu: 1950-2050 (URL 1)

Ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ile birlikte kentler yeniden yapılanmaktadır. Arazi kullanım ve yer seçim kararları, mekândan ve zamandan bağımsız bir şekilde verilmeye başlamıştır. Bireyler ihtiyaç duydukları hizmetlere, internet ve bilişim teknolojilerinin sunduğu olanaklar ile istedikleri herhangi bir yerden ulaşabilmektedir.

Çağdaş teknolojik devrimler, kentsel etkinliklerin tüm alanlarında uzamsal mesafeyi değiştirerek insan ve kent yaşamlarının temel boyutlarını da değiştirmektedir. Kentsel alanlar teknolojik yenilikler yardımıyla stratejik olarak tasarlanıp geliştirilmektedir (Shin ve Shin, 2012). Heo vd. (2014) son yıllarda akıllı şehirler için ihtiyaçları ortaya çıkaran bir katalizör olarak, yüksek performanslı bilgi işlem sistemleri, yüksek hızlı iletişim ağı ve düşük maliyetli gömülü algılama teknolojileri gibi “Nesnelerin İnternetini” (Internet of Things) etkinleştiren üstün teknoloji gelişimine dikkat çekmektedir (Yiğitcanlar, 2015).

Kentlerin performansı sadece sahip oldukları altyapıya bağlı bir biçimde değerlendirilemez. Toplanan bilginin kalitesi, işlenmesi ve iletilmesi de bu değerlendirmede önemlidir. İnsan kaynağı ve sosyal sermaye, kentlerin marka değerlerini ve rekabetçiliklerini devam ettirmek için ihtiyaç duydukları temel unsurlardır. Bu anlamda, bilgi ve iletişim teknolojileri ve kaynakların verimli kullanılmasının altını çizen akıllı şehir olgusu modern kentlerin hizmet sunumlarında ve stratejilerinde artan bir şekilde yer almaya başlamıştır (URL 2).

Akıllı Şehir Kavramı

Akıllı kelimesi ve akıllı şehir kavramı bilgi ve iletişim teknolojilerinin (BİT) potansiyellerini ve önemini vurgulamak için kullanılmaktadır. Ayrıca bu kavram, kentin rekabetçi bir yapıya sahip olmasını destekleyen, pozitif kentsel tabanlı bir teknolojik inovasyon ve BİT yoluyla değişim anlamına da gelmektedir (Caragliu vd., 2009; Hollands, 2008).

Bilgi kenti, sürdürülebilir kent, yetenekli kent, kablolu kent, dijital kent, eko-kent kavramlarıyla örtüşen akıllı şehir bu farklı kavramlar arasında egemen olmuş ve hem dünyada hem de Avrupa'da özellikle siyasi düzlemde yaygın olarak benimsenmiştir (Mapping Smart Cities in the EU, 2014).

En basit ifadeyle, kablolu ve dijital kent kavramı bilgi ve iletişim teknolojileriyle (BİT) ağ teknolojilerinin vatandaşlar ve şirketler gibi pek çok kullanıcıya bağlanmasının sağlanmasıdır. Dijital kentin amacı bilgi paylaşımı, işbirliği, şehrin her yerinde yaşayan herkes için birlikte işlerlik ve kesintisiz deneyim sunan ortamların sağlanması olarak tanımlanmaktadır (Yovanof ve Hazapis, 2009).

Caragliu vd. (2009)'ne göre "akıllı şehir" kavramı, kentin rekabet üstünlüğü kazanmasına yardımcı olmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin önemini ve potansiyelini vurgulamak olarak anlaşılabilir. Bu durum, bir kentin bu konsepti neden kullanmak istediğine işaret ederken, "akıllı" olma iddiasının arkasında herhangi bir unsur olup olamayacağına ya da sürdürülebilirliğe nasıl bağlantı sağladığına dair pek az şey ifade eden bir tanımdır. Akıllı Topluluk Forumu (ICF), akıllı bir toplum için her şehirde akıllılık seviyesini belirleyebilmek için kullanılan beş 'başarılı faktörü' sıralamıştır (ICF, 2012). Geniş bant bağlantı, bilgi işgücü, dijital dâhil etme, yenilikçilik-pazarlama ve savunma olarak belirtilen bu faktörler akıllı

şehrin ne olduğunu ortaya koyan örtük bir tanım olarak görülebilir. The Climate Group vd. (2011)’ne göre ise akıllı bir şehir, vatandaşlara verimli bir şekilde hizmetleri sunmak, mevcut altyapıyı yönetmek, politika sonuçlarını izlemek, sektörler arası işbirliğini kullanmak, yeni iş modellerine olanak sağlamak için veri ve BİT’ni kullanan bir şehirdir (Kramers vd., 2014).

Akıllı şehirler sürdürülebilir ekonomik gelişmenin ve yaşam kalitesinin yükseltilmesini sağlama potansiyeline sahiptir. Bu anlamda, çevre, insan kaynağı, eğitim, kamu hizmetleri ve ulaşım gibi pek çok farklı alanda ileri bir seviyeye ulaşmışlardır. Bu alanlarda gelişmenin gerçekleştirilebilmesinin ana unsurları ise, nitelikli insan kaynağı, sosyal sermaye ve BİT’nin verimli kullanımudur. Literatürde kapsamına göre farklı şekilde tanımlanabilen “akıllı şehir” kavramının temel özellikleri özetle şu şekilde sıralanabilir:

- “Ekonomik-politik etkinliği artırmak, sosyal, kültürel ve kentsel gelişimi sağlamak için birbirleri ile iletişim halindeki altyapıların kullanılması,
- İş odaklı yaklaşım ile (kentlerde yeni iş olanaklarının yaratılması ve geliştirilmesi) kentlerin sosyo-ekonomik gelişmişliğinin artırılması,
- Farklı kesim ve bölgelerdeki kent sakinlerinin sosyal içerme ile kamu hizmetlerinden eşit şekilde faydalanmasının sağlanması,
- Bilgi odaklı ve küreselleşen ekonomide nitelikli insan kaynağının kentlere çekilmesi ve yaratıcı kültür ortamının oluşturulması,
- Kentsel gelişimde sosyal sermayenin önemi ve kent sakinlerinin yeni teknolojileri öğrenmesi, benimsemesi ve vatandaşların yaşayan laboratuvarlar gibi yapılar aracılığıyla kentler için yeni çözümlerin üretilmesine katkı sağlaması,
- Sosyal ve çevresel olarak sürdürülebilirliğin sağlanması, kaynakların etkin kullanılmasıdır” (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013).

Akıllı Şehir Bileşenleri ve Süreci

Dünya genelinde akıllı şehirlere geçiş önemli bir eğilim haline gelmeye başlamıştır. Kent liderlerinin bu gelişmeyi yakından takip etmeleri, benimsemeleri ve bu geçişin nedenlerini analiz etmeleri büyük önem taşımaktadır. Artan şehirleşme, altyapı yetersizlikleri, çevre sorunları, ekonomik rekabetin ve şehirlerde yaşayan insanların beklentilerinin artması gibi unsurlar, akıllı şehirlere geçişi tetiklemektedir. Frost & Sullivan tarafından

yapılan bir araştırmaya göre, kentleşmede üç mega eğilim vardır: Mega Kentler, Mega Bölgeler ve Mega Koridorlar. Mega kentler minimum 5 milyon nüfusa sahiptir (örneğin Londra). Mega bölgeler (altkentlerle birleşen ve 10 milyonun üzerinde nüfusa sahip olan şehirlerdir (örneğin Johannesburg ve Pretoria). Mega koridorlar iki büyük şehir veya mega bölgeyi birbirine bağlayan koridorlardır (örneğin Çin'deki Hong Kong-Shenzhen-Guangzhou; nüfus 120 milyon). Bu bağlamda, 2020 yılına kadar, mega koridorlar ile birbiriyle bağlantılı ve entegre marka şehirlerin ortaya çıkması öngörülmektedir. Buna ek olarak, 40'dan fazla küresel kentin 2020 yılına kadar akıllı şehirlere dönüşeceği tahmin edilmektedir (TBV, 2016).

Akıllı şehir kavramı karar alma süreçlerinde vatandaşlar, hizmet sunan kurumlar ve şehir yönetimi tarafından bilgi teknolojisinin kullanılması sonucunda ortaya çıkmaktadır. Literatürde hiyerarşik olarak birbirine dayanan bilgi merkezli bir şehir için birkaç model bulunmaktadır. Bilgi merkezli herhangi bir şehir teknoloji, insan ve kurumsal olmak üzere karşılıklı olarak birbirine bağlı üç boyuta sahiptir. Teknoloji boyutu, dijital, akıllı, her yerde bulunan, kablolu, karma ve bilgi unsurlarını içerir. Öte yandan, yaratıcılık akıllı bir şehrin ana unsurudur. İnsan, eğitim, öğrenme ve bilgi gibi beşeri faktörler de akıllı şehirde önemli rol oynayan faktörlerdir. Son olarak, bilgi merkezli bir şehrin kurumsal faktörleri olan devlet kurumları ve diğer siyasi partiler arasındaki ilişki ve yönetim akıllı şehir girişimlerinin tasarlanması ve uygulanması sürecinde yer alan temel unsurlardır (Nam ve Pardo, 2011; Khansari vd., 2013).

Akıllı şehir kavramı, çok katmanlı bir ortam mimarisinin bulunduğu dijital kent teriminin yazılım ve hizmetler katmanlarına işaret eden bir parçası olarak ele alınmıştır (Anthopoulos ve Tsoukalas, 2006). Bu bağlamda, akıllı bir şehrin genel mimarisi aşağıdaki katmanları içermektedir:

- Akıllı bir şehrin tüm e-hizmetlerini, kullanıcılarını ve paydaşlarını ilgilendiren kullanıcı katmanı: Bu katman genel akıllı şehir mimarisinin hem altında hem de üstünde yer almaktadır. Hem akıllı şehirleri tasarlayan, danışmanlık yapan ve e-hizmetleri sunan yerel paydaşları hem de akıllı şehir hizmetlerini tüketen-kullanan ve karar verme sürecine katılan kullanıcıları ilgilendirmektedir.
- Akıllı şehir tarafından sunulan tüm e-hizmetleri içeren hizmet katmanı,

- Ağ, bilgi sistemleri ve e-hizmet dağıtımına katkıda bulunan diğer tesisleri içeren altyapı katmanı,
- Akıllı şehir için ihtiyaç duyulan, üretilen ve toplanan tüm bilgiyi sunan veri katmanı.

Bu genel mimari, akıllı şehir kavramını desteklemek için gerekli tüm farklı nitelik türlerini tanımlayabilir ve genel olarak aşağıdaki kent türlerini içerir:

- **Web/Sanal Şehirler:** Amerika'nın on-line şehirleri, dijital Kyoto kenti (Japonya) ve Amsterdam'ın dijital kenti; yerel bilgi, sohbet ve forumları sunan web ortamları ve kentin sanal simülasyonunu ile ilgilidir.
- **Bilgi Tabanlı Kentler:** Kopenhag Temelli ve Craigmillar Toplum Bilgilendirme Servisi (Edinburgh, İskoçya): Bu şehirler, çoklu kaynak yoluyla güncellenen ortak ilgi alanlarının veri tabanlarıdır ve kamu erişimi için uygun yazılım, yönetim mekanizmaları eşliğinde verilir.
- **Geniş Bantlı Şehir/Geniş Bant Metropolis:** Metropolitan Area Networks (MAN)-Metropoliten Alan Ağları-olarak adlandırılan fiber optik omurgaların olduğu, hane halklarının ve yerel işletmelerin ultra-yüksek hızlı ağlara ara bağlantısını sağlayan şehirlerdir (örneğin Seul, Pekin, Antwerp, Cenevre ve Amsterdam).
- **Mobil veya Ortam Şehirleri:** Kullanıcıların ücretsiz olarak erişebildiği kablolu broadband ağları kurulmuş olan kentlerdir (örneğin New York ve San Francisco-ABD).
- **Dijital Kentler:** Yerel sorunları gidermek için sanal ve fiziksel mekânları birbirine bağlayan metropoliten çevrelerde ağları oluşturmak için önceki kaynakların genişletildiği kentlerdir (örneğin Hull-İngiltere, Cape Town ve Trikala-Yunanistan).
- **Akıllı Şehirler:** Katılımı ve müzakereyi teşvik eden özel yaklaşımlardır. Maliyet-etkin BİT platformlarıyla özel sektörden yatırımlar çekerler. Günümüzde akıllı şehirler, tüm kentsel alana e-hizmetler sunan geniş bant ağlarıyla gelişmektedir. Çeşitli BİT hizmetlerini tedarik eden kurumlar akıllı şehirler için ticari çözümler üretmeye ve sunmaya devam etmektedir (örneğin Brisbane ve Blacksbourg-Avustralya, Malta, Dubai ve Kochi-Hindistan, Helsinki, Barcelona, Austin ve diğer akıllı şehirler ağları; bkz. <http://smart-city.eu>, <http://www.smartcities>).

- **Kesintisiz Şehirler:** Bu şehirler geniş bant maliyetinin en aza indirgenmesi, karmaşık bilgi sistemlerinin ticarileştirilmesi, bulut ve kesintisiz bilgi işlem hizmetlerinin yaygınlaştırılması olarak ortaya çıkmışlardır. Yaygın bilgisayar teknolojileri ile şehir genelindeki herkese e-hizmetler sunmaktadırlar (örneğin, Yeni Songdo-Güney Kore, Manhattan Limanı-Kentucky-ABD, Masdar-Abu Dhabi ve Osaka-Japonya).
- **Eko Şehirler:** Sürdürülebilir büyüme ve çevre koruması için bilgi ve iletişim teknolojilerinden (BİT) faydalanırlar. Bazı uygulamalar, şehrin enerji üretimi ve dağıtımı için akıllı şebekelerin dağıtımı ve yenilenebilir enerji üretimi için akıllı çözümlerin teşvik edilmesi gibi BİT sensörlerinin çevresel ölçüm ve binaların enerji kapasitesinin değerlendirilmesine katkısı ile ilişkilidir (örneğin Dongtan ve Ti-anjin-Çin, Masdar-Abu Dhabi) (Anthopoulos ve Vakali, 2012).

Tablo 1, yenilikçi ekonomi, altyapı ve kamu hizmetleri ve yönetim alanlarındaki potansiyel akıllı şehir uygulamalarının üç önemli alanını göstermektedir.

Tablo 1: Potansiyel Akıllı Şehir Uygulama Alanları

Yenilikçi Ekonomi
1. Akıllı şehir kümeleri: Üretim, iş hizmetleri, sağlık, turizm
2. Akıllı şehir bölgeleri: MİA, teknopark, AVM, üniversite kampüsleri, liman bölgeleri, havaalanları
3. Yeni şirketlerin yaratılması ve akıllı şehir kuluçka merkezleri
Kentsel Altyapı ve Kamu Hizmetleri
1. Akıllı ulaşım, hareketlilik ve park etme
2. Broadband, wi-fi, gömülü sistemler
3. Enerji tasarrufu/akıllı şebeke
4. Çevre izleme, gerçek zamanlı uyarı, güvenlik
Yönetişim
1. Vatandaşa e-devlet hizmetleri
2. Karar verme/katılım/doğrudan demokrasi
3. İzleme ve ölçüm: Şehir veri tabanı

Kaynak: Schaffers vd., 2011

Yukarıdaki özellikler dikkate alındığında, modern bir akıllı şehirde sunulan elektronik hizmetlerin özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- E-devlet hizmetleri, kamu şikâyetlerini, yerel ve ulusal düzeyde idari prosedürleri, iş aramalarını ve kamu alımlarını ilgilendirmektedir.

- E-demokrasi hizmetleri, diyalog, danışma, oy kullanma ve kentsel alanlardaki ortak konulara katılım imkânı sağlar.
- E-ticaret hizmetleri ağırlıklı olarak işyeri kurulumunu desteklerken, dijital marketler ve turist rehberlerini de etkinleştirir.
- E-sağlık ve tele-bakım hizmetleri, yaşlılar, engelliler ve süreğen hastalar gibi halkın dezavantajlı gruplarına uzaktan destek vermektedir.
- E-öğrenme hizmetleri, vatandaşlara uzaktan öğrenme fırsatları ve eğitim materyalleri sunmaktadır.
- E-güvenlik hizmetleri, sarı alarm uyarılarıyla okulların izlenmesi ve doğal afet yönetimi gibi hizmetlerle kamu güvenliğini desteklemektedir.
- Çevresel hizmetler geri dönüşüme ilişkin kamusal bilgiyi içerirken, çöp, enerji ve su yönetimi sürecinde hanehalklarını ve girişimcileri destekler. Bunun yanı sıra, kirlilik, gürültü, trafik ve iklim gibi çevresel şartlarla ilgili karar verme ve izleme için veri sağlar.
- Akıllı ulaşım sistemleri kentlerdeki yaşam kalitesinin yükseltilmesini desteklerken trafik izleme, ölçme ve optimizasyona ilişkin araçlar sunmaktadır.
- İletişim hizmetleri, geniş bant bağlantısı, dijital TV gibi hizmetleri sağlamaktadır (Anthopoulos ve Vakali, 2012).

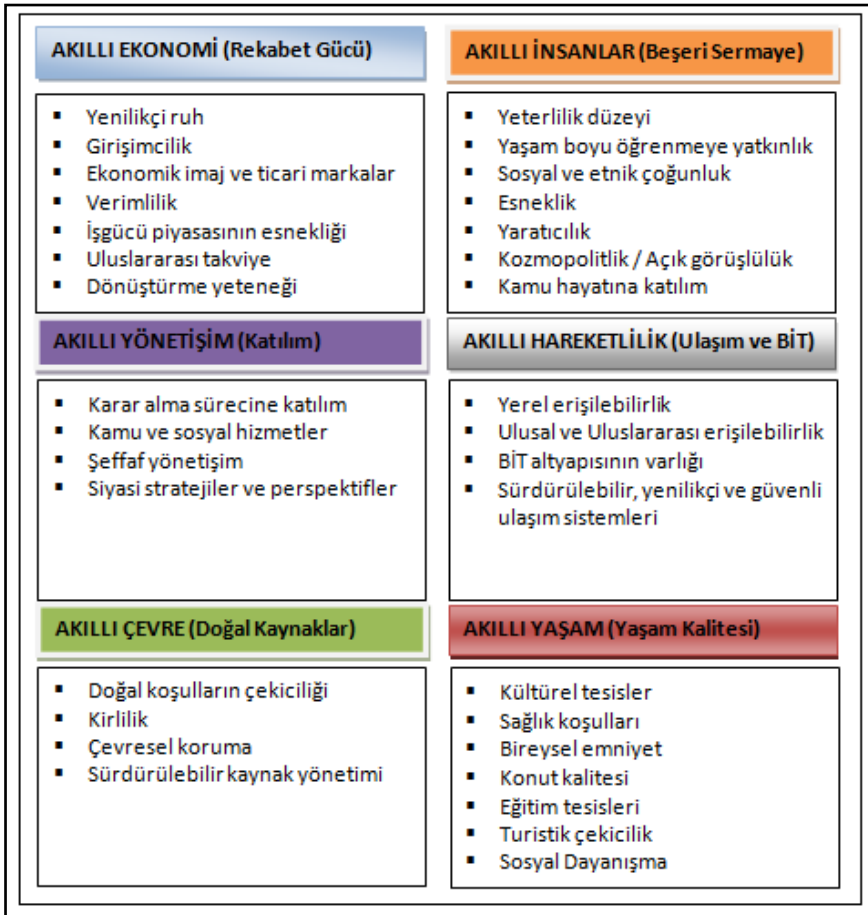
Akıllı şehir terimi ile ilişkili olarak literatürde yer alan sanayi, eğitim, katılım, teknik altyapı gibi çeşitli faaliyet alanları vardır ve akıllı şehirlerin daha ayrıntılı bir şekilde hazırlanabilmesi için altı özellik tanımlanmaktadır (Resim 2; Giffinger vd., 2007).



Resim 2: Akıllı Şehirlerin Özellikleri

Akıllı Ekonomi, iş piyasasının yenilikçilik, girişimcilik, ticari markalar, üretkenlik ve esneklik gibi uluslararası ekonomik rekabetçiliğin her alanındaki faktörleri ve aynı zamanda (ulusal-pazarlararası) entegrasyonunu

içerir. *Akıllı İnsanlar*, yalnızca vatandaşların nitelikleri veya eğitim seviyeleri ile değil, aynı zamanda entegrasyon, kamusal yaşam ve ‘dış’ dünyaya karşı açıklık konusundaki sosyal etkileşimlerin kalitesi ile de tanımlanmaktadır. *Akıllı Yönetişim*, siyasal katılım, vatandaşlara yönelik hizmetler ve yönetimin işleyişi konularını kapsar. Yerel ve uluslararası erişilebilirliğin yanı sıra bilişim teknolojileri ile modern ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin bulunabilirliği de *Akıllı Ulaşımın* önemli unsurlarıdır. *Akıllı Çevre*, cazip doğal koşullar (iklim, yeşil alan vb.), kirlilik, kaynak yönetimi ve ayrıca çevre korumaya yönelik çabalarla tanımlanmaktadır. Son olarak, *Akıllı Yaşam*, kültür, sağlık, emniyet, konut ve turizm vb. yaşam kalitesinin çeşitli yönlerini kapsamaktadır (Resim 3; Giffinger vd., 2007).



Resim 3: Akıllı Bir Şehrin Temel Özellikleri ve Unsurları
(Giffinger vd., 2007)

Akıllı şehir girişimleri teknolojilerin geliştirilmesi ve uygulanmasının çok ötesine geçtiğinden, beşeri, sosyal (eğitim ve sosyal sermaye gibi) ve kurumsal faktörler de dikkate alınmalıdır. Ancak bu şekilde akıllı şehrin özellikleri ve bileşenleri arasındaki ilişki kurulabilir. Örneğin, eğer amaç bir şehirde enerji verimliliğini arttırmak ise, akıllı bina çevresel bir girişim olan bir bileşen ile ilişkili olacaktır (Mapping Smart Cities in the EU, 2014).

Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası tarafından yayınlanan bir rapora göre, dünyadaki bir milyarı aşkın engelli insanın herhangi bir engeli olmayan bireylere göre daha yoksul, eğitim seviyesi daha düşük ve istihdam edilme oranının daha az olduğu belirtilmiştir. Akıllı şehirlerin temelini oluşturan teknolojiye daha fazla bağımlılık-mevcut ve muhtemelen artan sayısal uçurum-engellilerin bu olumsuz yaşam koşullarını daha da şiddetlendirebilecektir. Erişilebilir Akıllı Şehir Girişimi tanımlanırken, artan kentleşme ile entegre teknoloji arasındaki etkileşime odaklanacaktır. Amaç, önümüzdeki yıl erişilebilir teknolojinin küresel ölçekte akıllı şehirlerin planlanması, kurulumu ve işleyişi içinde oynaması gereken rolü ile bu süreçlerde akıllı şehirlere engellilerin ve yaşlanan toplulukların nasıl daha iyi adapte edilebileceği konusunda bilinç kazandırmaktır (URL 3).

AKILLI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR ŞEHİRLER

Terim olarak “ekoloji”, ilk kez bir Alman biyolog Ernest Haeckel tarafından 1866 yılında kullanılmıştır. Ekolojik bozulma, özellikle kırsal kesimden kentsel alanlara hızlı göç, nüfus artışı, sanayileşme ile bağlantılı olarak hızla artan tüketim ve azalan doğal kaynakların bir sonucu olarak kirlenme ve atıkların ortaya çıkması nedeniyle meydana gelmiştir. Gelecek nesillerin hayatlarını etkileyecek olan bu duruma özellikle son yıllarda ilgili disiplinlerden, politikacılardan ve yerel yetkililerden oluşan birçok uzman çözüm bulmak için çalışmaktadır. Sürdürülebilir çevre dostu kentsel planlama, eski ve yeni şehir merkezlerini ekolojik yaklaşımla şekillendirmeyi gerektirir. Ekolojik yaklaşım, kentin coğrafi konumu, iklim ve ekolojik verileri, kalkınma seviyesi, yerel kaynakların yeterliliği, enerji kaynakları, çevre alt yapısı ve atık geri dönüşüm kapasitesi gibi unsurlar tarafından gerçekleştirilir. Ekoloji kentin şekillendirilmesinde, Şehir ve Bölge Planlama, Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Altyapı Mühendisliği ve Çevre Mühendisliği gibi disiplinler arası önemli bir role sahiptir. Albino vd. (2015)’ne göre, akıllı şehir konsepti, bilgi şehirlerinin yanı sıra dijital

şehirler, kentsel yaşamda ve toplumda davranış değişiklikleri yaratan akıllı sistemleri kullanarak düşük karbon salınımı ile birlikte ekonominin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Daha geniş anlamda hem ekolojik hem de teknolojik şehir, akıllı bir teknolojik mimari tarafından idare edilmekte ve akıllı şehirleri tasarlamak için Bilgi Teknolojisi (BT) yönetimini gerektirmektedir (Akıner, 2016).

Sürdürülebilirlik, gelecek nesillerin gereksinimlerinin karşılanmasından ödün verilmeksizin, insanların kaynaklara erişmesini sağlayan bir fırsat anlamına gelmektedir. Akıllı şehir, doğa, insan ve mali kaynakların verimli bir şekilde kullanılmasını sağlar ve tasarrufunu teşvik eder. Amaç, büyük finansal yatırımlar yapmak değil, altyapı sistemlerinin daha düşük maliyetlerle daha uzun süre çalışmasını sağlamaktır. Kaliteli bir yaşam için akıllı çözümleri kullanarak kaynağın verimli kullanılması, sürdürülebilir kalkınma ve gelecekteki şehirler için ana hedeftir. Çağımızda sürdürülebilir kalkınma, daha akıllı çözümlere erişebilmeye bağlıdır. Bir kentin akıllı ve sürdürülebilir büyümesi, kaynakların daha etkin kullanımı, rekabetçi, bilgi ve yenilik temelli bir ekonomiyi teşvik etmek için önemlidir. Akıllı ve sürdürülebilir şehirler arasındaki ilişkinin kurulmasında bir takım eksiklikler bulunmasına rağmen, bilişim teknolojilerinin hem kentsel sistemlerin yönetimi hem de sürdürülebilir kentsel yaşam biçimlerine daha fazla destek sunma konusunda diğer bir ifadeyle sürdürülebilir kentlere geçiş için büyük bir potansiyele sahip olduğu aşîkârdır.

Akıllı şehir uygulamaları ile iletişim ve otomasyon sistemlerinin özel ve kamusal mekanlarla entegre edilmesi, tarihi kentin çevre dostu ve enerji verimli yerleşmelere dönüştürülmesi ve kentin karbon ayak izinin azaltılması hedeflenmektedir (Sınmaz, 2013). Akıllı şehir, kentlerde yaşanabilirliği, işlenebilirliği ve sürdürülebilirliği arttırmak için BİT'ni kullanmaktadır. İlk olarak, akıllı bir şehir sensörler, diğer cihazlar ve mevcut sistemler aracılığıyla kendisi hakkında bilgi toplar. Daha sonra, bu verileri kablolu veya kablosuz ağları kullanarak iletir ve son olarak, şu anda neler olup bittiğini ve sonra neler olacağını anlamak için bu verileri analiz eder (Smart Cities Readiness Guide, 2015).

Kamudaki karar vericiler, bir şehri doğru ve iyi yapılandırılmış planlama ve yatırımlarla hem ekonomik hem de çevresel açıdan daha yaşanabilir, uygulanabilir ve sürdürülebilir hale getirme fırsatına sahiptirler. Akıllı Şehirler Konseyi'ne (SCC) göre "yaşam kalitesinin iyileştirilmesi",

kent sakinleri için daha iyi yaşam koşullarının sağlanması anlamına gelmektedir. Akıllı bir şehirde her birey, daha konforlu, temiz, kapsayıcı, sağlıklı ve güvenilir bir yaşam tarzına erişebilmektedir. Uygun fiyatlı enerji, düşük maliyetli toplu taşıma araçları, daha iyi okullar, acil durum sistemleri, temiz hava ve su, düşük suç oranları, çeşitli eğlence ve kültürel hizmetlere erişim akıllı bir şehrin en değerli özellikleri arasında yer almaktadır. Öte yandan, Akıllı Şehirler Konseyi'ne (SCC) göre çalışma hayatında yaşam kalitesinin artırılması ekonomik gelişmenin hızlanmasına yardımcı olacaktır. Başka bir deyişle, daha fazla iş olanakları, daha iyi çalışma koşulları ve artan Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) anlamına gelir. Akıllı bir şehirde yaşayan bireyler, dünya ekonomisinde rekabet edebilmelerini sağlayan temel altyapı hizmetleri sayesinde refaha erişebilmektedir. Bu hizmetler geniş bant bağlantılarını, temiz, güvenilir ve uygun fiyatlı enerjiyi, eğitim olanaklarını, konaklama ve verimli ulaşım hizmetlerini içermektedir (TBV, 2016).

Birçok insan için şehir hayatı estetik veya zevk duygusundan daha çok yabancılaşma, tecrit, suç korkusu, terör saldırıları, kalabalıklık, trafik sıkışıklığı ve kirlilik anlamına gelmektedir (Komakech, 2005). Bireylerin daha akıllı kararlar vermesine yardımcı olabilecek gerçek zamanlı çevre bilinciyle donatılmış yeni nesil entegre donanım, yazılım ve ağ bilgi teknolojisi sistemleri ile bu olumsuzluklar giderilebilir. Akıllı sistemler, şehirlerin geleneksel formlarından akıllı şehirlere dönüşümünü gerçekleştirmektedir (Nam ve Pardo, 2011). Kentlerde kamu güvenliğinin güçlendirilmesi, yeterli altyapı hizmetlerinin sağlanması (sağlıklı içme suyu, güvenli elektrik, sürdürülebilir ulaşım ve iletişim hizmetleri gibi) ve kamu hizmetlerinin zamanında ve doğru bir şekilde sunulması gerekmektedir. Ancak, geleneksel kentler sürekli değişen koşullar nedeniyle bu hizmetlerin sunumunu optimum bir şekilde gerçekleştirememekte ve yetkililer karar verme aşamasında gerekli bilgilere doğru biçimde ve doğru zamanda erişememektedir (IBM, 2011). Diğer bir deyişle, akıllı şehir vatandaşların ve yetkililerin daha akıllı kararlar vermesi için gerekli alt yapıyı sağlar (Khansari vd., 2013). Yazılım ve telekomünikasyon ağlarını, sensörleri ve tanımlayıcıları bir araya getirmek akıllı şehirler yaratır (Mitchell, 2007). Resim 4'de geleneksel şehirlerde karşılaşılan problemler ve akıllı şehirlerin çözümü karşılaştırmalı olarak sunulmuştur.

	PROBLEM	AKILLI ŞEHİR ÇÖZÜMÜ	
Planlama	<ul style="list-style-type: none"> • Gelişigüzel ve merkezi değil • Maliyetten tasarruf gerçekleşmemiş • Yatırımın ölçeklenmesi için sınırlı potansiyel 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordineli ve bütüncül • Kaynaklar paylaşılmış • Maliyetten tasarruf sağlanmış 	<ul style="list-style-type: none"> • Yatırımlar ölçeklenebilir • İyileştirilmiş şehir planlama ve tahmin
Altyapı	<ul style="list-style-type: none"> • Etkin olmayan şekilde çalışması • Çalışması için daha fazla maliyet ve kaynak gereksinimi 	<ul style="list-style-type: none"> • İleri teknoloji ile optimize edilmiş • Finans ve kaynak tasarrufu 	<ul style="list-style-type: none"> • İyileştirilmiş servis anlaşmaları • Açık standartlar üzerine kurulu
Sistem Operatörleri	<ul style="list-style-type: none"> • Altyapı koşullarında tahmin • Problemlere tepki • Problemlere çözüm sunabilmek için kaynakların etkin şekilde uygulanamaması 	<ul style="list-style-type: none"> • Altyapı koşullarında gerçek zamanlı raporlama keyfi • Problemlerin öngörülmesi ve engellenmesi • Kaynakların daha etkin dağıtılması 	<ul style="list-style-type: none"> • Bakımın otomatik hale getirilmesi • Tasarruf sağlanması
BİT Yatırımları	<ul style="list-style-type: none"> • Parça parça, bütüncül olmayan yatırımlar • Yan yararlar sağlamak • Ölçek ekonomisinin gerçekleşmemesi 	<ul style="list-style-type: none"> • Merkezi planlama • Şehir kurumlarına ve projelerine uygulanıp dağıtılması • Optimum fayda sağlanması 	<ul style="list-style-type: none"> • Maksimum değer ve tasarruf sağlanması
Vatandaşın Katılımı	<ul style="list-style-type: none"> • Vatandaşlara kısıtlı ve dağınık çevrimiçi bağlantı vermek • Vatandaşların şehir hizmetlerinin optimum seviyede kullanamaması ya da erişememesi 	<ul style="list-style-type: none"> • Tam ve bireysel çevrimiçi yapı sunmak • Vatandaşların hizmetlere kolay erişimi ve kullanımı • Vatandaşların akıllı şehir inisiyatiflerine katılabilmesi • Devlet ve vatandaşlar arasında iki yönlü iletişim 	<ul style="list-style-type: none"> • Vatandaş odaklı özel hizmetler • Vatandaşların gerçek zamanlı akıllı şehir verisine erişimi ve veriyi kullanan mobil uygulamalar önerebilmeleri yoluyla katkıları
Veri Paylaşımı	<ul style="list-style-type: none"> • Kurumların veriyi ayrı tutmaları • Kurumların veriyi nadiren paylaşmaları ve işbirliği yapmaları 	<ul style="list-style-type: none"> • Kurumların bütünsel olmaları ve veriyi paylaşmaları • Kurumlar arasında paylaşılmış ve açık standart yoluyla diğer veri hizmetleri ile daha iyi ilişkilendirilmiş veri 	<ul style="list-style-type: none"> • İyileştirilmiş sonuçlar • Maliyetlerin azaltılması

Resim 4: Geleneksel Şehirler ve Akıllı Şehirlere Karşılaştırmalı Bakış
(Smart Cities Readiness Guide, 2015; XSight, 2016)

Şehirleri ve insan yerleşimlerini kapsamlı, güvenli, esnek ve sürdürülebilir hale getirmek için akıllı şehirlerin amaçları;

- Yeterli ve uygun fiyatlı konutlara erişim sağlamak,
- Güvenli, uygun fiyatlı ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişim sağlamak,
- Kapsayıcı ve sürdürülebilir kentleşmeyi artırmak,
- Dünyanın kültürel ve doğal mirasını korumak,
- Afetlerden kaynaklanan ölüm ve kayıpları azaltmak,
- Çevresel etkileri azaltmak,
- Güvenli ve erişilebilir yeşil alanlara ve kamusal alanlara evrensel erişim sağlamak,
- Kentsel ve kırsal alanlar arasındaki olumlu ekonomik, sosyal ve çevresel bağları desteklemek,
- Yenilikçi teknolojileri ve BİT'ini farklı sektörlerle entegre etmek olarak sıralanabilir (Carriero, 2015).

DÜNYADA AKILLI ŞEHİR POLİTİKALARI VE UYGULAMALARI

Akıllı şehir uygulamalarındaki büyüme, çoğunlukla, teknolojilerini kanıtlayan bölgelerde veya güvenlik sorunlarının nispeten yüksek olduğu bazı alanlarda gerçekleşmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013). Akıllı şehir, ulusal planlama politikalarını etkileyen ve ulaşım ağları ile erişilebilirlik, girişimcilik, eğitim-öğretim ve sürdürülebilir büyümeyi önceliklendiren uluslararası planlama politikalarına (örneğin Avrupa Uyum Politikası) yöneliktir. Avrupa’da, vatandaşların yenilikçilik sürecinin içine dâhil edildiği “yaşayan laboratuvarlar” akıllı şehir uygulamaları için yaygın olarak kullanılan bir yaklaşımdır.

OECD verilerine göre, 2023 yılına kadar dünyada akıllı şehirlerin altyapısına 70 trilyon dolar yatırım yapılacağı öngörülmektedir. Başka bir ifadeyle, akıllı şehirler için her yıl ortalama 4-6 trilyon dolar arasında yatırım yapılmış olacaktır. 2025 yılına kadar dünyada 36 mega şehir ve 26 akıllı şehir olacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda, akıllı şehir olmanın uzun vadede sadece tasarruf değil imaj ve itibar da getireceği göz önünde bulundurulmalıdır. Kentlerin markalaşması ve bölgesel gelişmişlikte lider olabilmesinin yolu da bu imaj ve itibardan geçmektedir (URL 4).

Çin Hükümetinin 12. Beş Yıllık Ekonomik Kalkınma Planı’nda (2011-2015) akıllı şehirler temel strateji alanlarından birisi olarak belirlenmiştir. Bu amaca yönelik olarak yüksek miktarda kamu finansmanı ayrılmış ve düzenlemeler yapılmıştır. İngiltere Teknoloji Stratejisi Komisyonu, teknolojik yenilikçi çözümler aracılığıyla büyümeyi ve verimliliği artırmayı amaçlamaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013).

NASA, Birleşmiş Milletler ve Dünya Bankası gibi kurumlar verilerini kamuya açık hale getirmiştir. Akıllı uygulamaların geliştirilmesinde açık veriler önemli bir role sahiptir. Bir şehrin akıllı olabilmesinin en temel koşulu anlık verilere gerçek zamanlı ulaşabilmek ve bu verileri doğru şekilde kullanabilmektir. Bu nedenden dolayı, dünyada birçok belediye açık veri politikasını uygulayarak verilerini açmaya başlamışlardır. Roma gerçek zamanlı trafik verilerini, Amsterdam, Manchester, Barcelona ve Helsinki açık verilerini internet sitelerinde yayınlamaktadırlar. Birçok uygulama geliştirici açık ve yararlı olan bu verilerden anında yararlanabilme olanağına sahip hale gelmişlerdir. Böylece, inovasyon kolaylaşmış ve hızlanmıştır. Açık kaynak kodlu uygulamalarla farklı kişilerin farklı uygulamaları

üzerinden de faydalanmak olanaklı hale gelmiştir. Böylece, ortak uygulama geliştirme ile inovasyon gerçekleştirilmiş olmaktadır (URL 5).

Yapılan bir çalışmaya göre, dünyanın en akıllı 10 şehri, yenilikler, sürdürülebilirlik, bilgi teknolojisinin kullanımı, dijital yönetim, yaşam kalitesi, sağlıklı altyapı hizmetleri, hizmetlerin hızlı dağıtılması, kaynakların etkin kullanılması, enerji tasarrufu ve düşük karbon ekonomisi gibi etkenler dikkate alınarak sıralanmıştır. Buna göre, Viyana, Toronto, Paris, New York, Londra, Tokyo, Berlin, Kopenhag, Hong Kong ve Barselona dünyanın en akıllı şehirleridir. Bu sıralamaya girmeye aday Amsterdam, Melbourne, Seattle, Sao Paulo, Stockholm ve Vancouver gibi pek çok kent bulunmaktadır (URL 6). Bu sıralamada İstanbul 68. sırada yer almaktadır ve Türkiye'den listeye giren tek şehirdir.

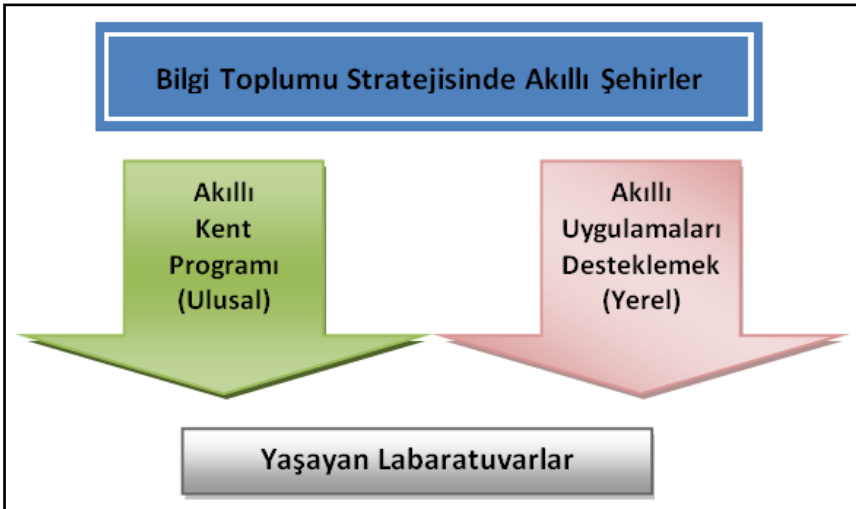
Dünyanın en akıllı şehri unvanı Viyana'dadır. Viyana uzun yıllardır, ulaşım, barınma, çevrenin korunması, kaynak ve atık yönetimi gibi konularda projeler geliştirmiştir. Bu bağlamda, halka sağladığı yüksek hizmet standartları ile dünya çapında örnek gösterilen şehirler arasında yer almaktadır. Akıllı şehir olma yolundaki ilk tohumları 1960'larda atmış ve günümüzde sahip olduğu teknoloji ile birlikte bu yolda emin adımlarla ilerlemektedir. Şehir yönetimi, çalışma stratejilerini hukuk sistemine dâhil ederek, gelecekteki belediye yönetimlerinin akıllı şehir çalışmalarını göz ardı etmeleri ihtimalinin önüne geçmiştir. Akıllı şehir olma yolunda atılan adımlar kanunlaştırılarak bir sonraki yerel yönetimin, bu kanunlara uyma zorunluluğu getirilmiştir. Benimsenen bu yöntem ile birlikte, akıllı şehir çözümlerinde kalıcılık sağlanmıştır. Akıllı şehir uygulamaları ile birlikte, yerel yönetimler, özel sektör, STK'lar ve üniversite işbirliği sağlanarak çalışma grupları oluşturulmuştur. Bu çalışma grupları tarafından, eğitim ve araştırma, sağlık ve sosyal hizmetler, yapı etkinliği ve yaşam, ulaşım ve kentsel planlama, insan ve toplum, çevre ve iklim korunması, siyaset ve idare başlıkları altında akıllı şehir çözümleri ve stratejileri geliştirilmiştir (URL 7).

TÜRKİYE'DE AKILLI ŞEHİR POLİTİKALARI VE UYGULAMALARI

Türkiye'de birçok şehir yaşanabilir kentler sıralamasında sonlarda yer almaktadır. Kentlerdeki nüfusun hızlı artışı neticesinde sunulan hizmetlerin kalitesi düşerken ekonomik ve sosyal yaşam da bu durumdan olumsuz olarak etkilenmektedir. Akıllı kent uygulamaları ile birlikte bu

sorunlar çözülebilecek ve bu kentler diğer kentlerle rekabette avantajlı duruma gelecektir.

Avrupa ülkeleri ve ABD ile kıyaslandığında, Türkiye’deki akıllı şehir projelerinin çok daha az sayıda olduğu görülmektedir. Bu konudaki en önemli engeller, finansman ve nitelikli insan kaynağının yetersiz olmasıdır. CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) altyapısının olmaması da diğer bir sorundur, şöyle ki belediyelerin yalnızca % 3’ü CBS yatırımlarını tamamlamış veya bu sistemleri uygulamıştır. Bununla birlikte, Kalkınma Bakanlığı diğer tüm Bakanlıkların da desteğiyle “2015-2018 Bilgi Toplumu Stratejisi ve Eylem Planı”nı hazırlamıştır. Bu çalışmaya göre, Türkiye’deki birçok şehir, özellikle ulaşım ve kentsel hizmetlerde akıllı uygulamaları başlatmıştır. Belediyelerde en popüler uygulamalar elektronik kanallar ve e-devlet aracılığıyla hizmetlere erişimdir. Ayrıca, enerji ve su yönetimi alanlarındaki akıllı uygulamalar, özellikle büyük şehirlerdeki elektrik hizmetleri, su ve altyapı idareleri tarafından SCADA (Merkezi Denetleme Kontrol ve Veri Toplama) ve CBS uygulamaları ile devam etmektedir ancak akıllı ölçüm, henüz başlangıç aşamasındadır. Türkiye’de akıllı şehirlere dönüşümü kolaylaştırmak için, Kalkınma Bakanlığı Bilgi Toplumu Stratejisinde aşağıda açıklanan yukarıdan aşağı ve aşağıdan yukarı politikalarından oluşan hibrid bir yaklaşım geliştirmiştir (Resim 5; URL 8).



Resim 5: Türkiye’de Bilgi Toplumu Stratejisinde Akıllı Şehirlere Hibrid Yaklaşım (URL 8)

Yukarıdan-Aşağıya (Top-Down): Ulusal ölçekteki akıllı şehirler programı, kentlerde uygulanacak akıllı uygulamaların hedeflerinin ve finansman araçlarının çerçevesini çizen bir ulusal akıllı şehirler stratejisini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Böylece, yerel yönetimleri kentlerinde akıllı şehir uygulamalarını motive etme amacıyla ulusal düzeyde finansman sağlanmış olacaktır.

Aşağıdan-Yukarıya (Bottom-Up): Özel sektörün ve üniversitelerin yaratıcılık potansiyelinden yararlanmak için Kalkınma Bakanlığı bünyesinde faaliyet gösteren Türkiye'nin farklı bölgelerindeki yerel kalkınma ajansları, özel sektörler ve üniversiteler için akıllı şehir projeleri finanse edilecektir. Bu projeler, özellikle sağlık, ulaştırma, konut, enerji, afet ve su yönetimi alanlarındaki toplumsal sorunlara çözüm üretebilmek için kamusal bilgiyi kullanacaktır. Açık veri kavramı çerçevesinde yerel uygulamaların geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Yaşayan Laboratuvarlar (Living Lab): Akıllı şehirlerde vatandaşların yenilik sürecine dahil edilebilmesi için yaşayan laboratuvarlar yaklaşımı kullanılacaktır (URL 8).

Türkiye'de akıllı şehir konusunda yetişmiş uzman personel sayısı yetersiz olduğu için uygulamalar dar kapsamlı kalmıştır. Yalova'daki Bilişim Vadisi Projesi bir ekolojik-teknolojik yerleşme alanı olarak adlandırılmıştır ve yapımına 2000 yılında başlanmıştır. Bu tür projeler daha sonraki yıllarda Bursa, Ankara ve Kocaeli gibi diğer kentler tarafından da gündeme getirilmiştir (Akgül, 2013).

Bilgi Toplumu Stratejisi Eylem Planı'nda "*Türkiye'nin uluslararası bilgi teknolojileri firmaları için üretim ve operasyon merkezi olmasının sağlanması amacıyla Bilişim Vadisi kurulacaktır*" ifadesine yer verilmiştir (MARKA, 2011). Frost & Sullivan araştırma şirketinin hazırladığı bir rapora göre, 2025 yılına kadar Türkiye'nin 26'dan fazla akıllı şehre sahip olacağı tahmin edilmektedir. Tablo 2'de Türkiye'deki akıllı şehir proje örnekleri sunulmuştur.

Tablo 2:Türkiye’de Akıllı Şehir Proje Örnekleri

Şehir Adı	Proje Çerçevesi	Proje Kaynağı	Proje Süreci	ProjeGelişim Aşaması
Yalova	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	Bilişim Vadisi Projesi devam etmektedir.
Fatih	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	Fatih semtinin CBS ve sayısal haritalama işi tamamlanmış, Akıllı Kent proje uygulama grubu kurulmuştur.
Kadıköy	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	Kadıköy semtinin CBS ve sayısal haritalama işi tamamlanmıştır.
Beyoğlu	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	Beyoğlu semtinin GIS ve sayısal haritalama işi tamamlanmış, e-Belediye uygulamaları ile sistem bütünleştirmesi yürütülmektedir.
İzmir	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	İzmir’in GIS ve sayısal haritalama işi ile 3D tanımlama işi sürdürülmektedir.
Ankara	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	Ankara GIS ve sayısal haritalama işi sürmektedir.
Bursa	e-Belediye, Akıllı Kent	Yerel Kaynaklar	Sürmekte	Bursa GIS ve sayısal haritalama işi sürmektedir.

Kaynak: XSide, 2016

Türkiye’deki bir diğer akıllı kent projesi AkilliKenTT, Türk Telekom Grubu tarafından Karaman kentinde başlatılmıştır. Innova bütünleşik projenin tüm yönetimini üstlenmiş ve hizmetlere destek vermiştir. Innova ayrıca sensörleri, nesnelerin interneti bileşenlerini, altyapıyı, kioskuları, dokunmatik ekranları veri ve operasyon merkezini de temin etmiştir. Karaman’ın AkilliKenTT projesi, şehirde çalışan tüm akıllı uygulamalar tek bir platform ve bir operasyon merkezi tarafından idare edildiği için diğer akıllı şehir girişimlerinden önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Projedeki akıllı kent uygulamaları Tablo 3’te görülmektedir.

Tablo 3: AkıllıKenTT Uygulamaları

AkıllıKenTT Uygulamaları	
AkıllıKenTT Yönetim Platformu	AkıllıKenTT sisteminin uçtan uca yönetilmesini sağlayan beyin merkezi.
Otobüs ve Raylı Sistemler İçin Akıllı İstasyonlar	Bekleme sürelerini azaltmak ve toplu taşıma sistemini optimize etmek için tasarlanmıştır.
Bulutta Güvenlik Kamerası	Kamusal alanlarda güvenlik sağlamak için kameralar kent geneline yerleştirilmiştir. Kamera kayıtları 7/24 kamera vatandaşlar tarafından da izlenebilmektedir.
Bulutta Aerometre	Bu uygulama belediye yetkililerinin şehirdeki nemi, sıcaklığı ve gürültüyü ölçmesine yardımcı olmakta ve gerektiğinde halkın uyarıları da dahil olmak üzere gerekli önlemleri almasına yardımcı olmaktadır.
Wi-Fi Yönetim Sistemi	Tüm vatandaşlara şehir genelinde birçok noktada ücretsiz ve güvenli internet sunacak şekilde tasarlanmıştır.
Akıllı Kavşak Sistemi	Acil durum müdahale araçlarına yol üzerinde öncelik verilmesini sağlarken trafik kavşak noktalarında bekleme sürelerini azaltmak, karbon emisyonlarını ve yakıt tüketimini azaltmak amacıyla kurulmuştur.
Hasta Takip Sistemi	Vatandaşların olası sağlık sorunlarının erken teşhisini yapabilmek için tasarlanmıştır.
Toplu SMS Sistemi	Uyarı ve hatırlatıcı mesajları, herkese ya da seçilmiş bir vatandaş grubuna göndermek için kullanılmaktadır.
Akıllı Ev ve Ofis Yönetim Sistemi (TTNET)	AkıllıKenTT ile sıkı sıkıya birleştirilen bu sistem, uzaktan yönetilebilen ofisler ve evler için güvenlik çözümleri içermektedir.
Akıllı Park Sistemi	Otopark aramak için harcanan süreyi azaltarak park hizmetlerinin performansını artırmaktadır.
Şehir Aydınlatma Sistemi	Bu uygulama, kamusal alanlarındaki aydınlatma yönetimini merkezileştirerek güç tüketimini düşürmektedir.

Engelliler İçin Olanaklar	Sistem görme engelli vatandaşların kamusal alanlarda yönlerini bulmalarını mümkün hale getirmektedir.
Multimedya Ankesörlü Telefonlar	Video çağrıları ve ortak kullanım alanlarında internet erişimi gibi özellikleri getiren yeni nesil bir telefon sistemidir.
Bilgi Büfeleri	Bu büfeler, bir yayın yönetim sistemi ile derlenen şehir konularıyla ilgili halka açık bilgileri görüntülemek için kurulmuştur.
Dokunmatik Masa Kioskları-Büfeleri	Bu self servis büfeler-kiosklar vatandaşlara ve turistlere çeşitli kamu hizmetlerine erişmek için uygun bir platform sağlamaktadır.
Uzaktan Sulama Sistemi	Sulama ve gübreleme gibi tarımsal faaliyetlere uzaktan yönetim getirerek, daha verimli bir şekilde toprak kullanımı sağlanmakta, su ve gübre tüketimi de azaltılmaktadır.
Kayıp ve Kimliği Belirlenemeyen Kişiler Sistemi	Sistem, hareketlerini izleyerek kayıp insanları ve hayvanları bulmaya yardımcı olmayı amaçlamaktadır.
Geri Dönüşüm Makinesi	Bu uygulama, atıkların anında geri kazanılmasını ve atık alanlarının geri kalan kapasitesinin uzaktan izlenmesini amaçlıyor.
Akıllı Atık Toplama Sistemi	Atık toplama işlemleri, kaynakların en verimli şekilde kullanımına göre optimize edilmiştir.
Trafik Yönetim Sistemi (TEDES)	Sistem, trafik kurallarına ve yönetmeliklerine uymayan herkesi tanımlamaya yardımcı olmayı ve yollarda trafik güvenliğini artırmak için gerekli tedbirleri almayı amaçlamaktadır.
Sayaç Okuma Sistemi	Sistem elektrik ve su sayaçlarının merkezî okumalarını kolaylaştırmakta ve yetkililerin yasa dışı kullanım ve diğer kaynak kayıplarını takip etmelerine olanak tanımaktadır.
Panik Düğmesi	Bu uygulamayla vatandaşlar acil bir duruma karşı karşıya kaldıkları zaman tek bir butona basarak ambulans çağırabilmektedir.
Şehir Faaliyetleri Merkezi	Bütün sitelerde uygulanan tüm çözümlerin anında izlenebilmesi ve ortaya çıkması muhtemel acil durumların erken tespit edilmesi ve tedbirlerin alınması için tasarlanmıştır.

Türk Telekom tarafından hayata geçirilmesi planlanan benzer bir AkıllıKenTT projesi Antalya'da gerçekleştirilecektir. İlk etapta 22 km'lik ücretsiz kablosuz internet bölgesi oluşturulacak ve toplu taşıma araçlarında ücretsiz internet hizmeti sunulacaktır. Akıllı durak, akıllı aydınlatma, akıllı sulama, akıllı sağlık hizmetlerinin sunulacağı projeye trafik kazalarının %60 azaltılması, trafikte bekleme süresinin %25 azalması, kamusal aydınlatma ve sulama masraflarının %30-35 azalması, karbon salınımında da %40 düşüş yaşanması beklenmektedir (Öztuzsuz, 2015).

Akıllı şehir uygulamaları kentsel dönüşüm projelerinin tasarımı, yönetimi ve halkın katılımının sağlanmasında önemli olanaklar sunmaktadır. Yenilikçi uygulamaların sürece dahil edilmesi ile zaman ve maliyet tasarrufu sağlanabilecektir. Bu anlamda, akıllı şehir altyapısının kurulması ve yeni yapılacak olan binalarda akıllı bina uygulamalarının tercih edilmesi kentsel yaşam standartlarının artırılmasına katkı sağlayacaktır.

Türkiye'de 40 belediye ile 2013 yılının Şubat ayında "Belediyeler Akıllı Şehir Uygulamaları Anketi" gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmanın sonuçlarına göre, ankete katılan belediyeler ağırlıklı olarak kentsel hizmetlere ve ulaşımaya yönelik akıllı şehir uygulamalarını hayata geçirmişlerdir. Enerji ve su alanındaki uygulamaların daha az sayıda belediye tarafından gerçekleştirildiği görülmüştür.

Türkiye'de akıllı şehirlerin önemi ve potansiyel gücü iyi anlaşılmış olsa da, akıllı şehir olma yolunda hala birçok engel bulunmaktadır. Araştırmalar, küresel çapta akıllı şehir uygulamalarına yönelik en sık görülen engellerin, kentleri yönlendirenlerin vizyonlarının eksikliğinden kaynaklandığını göstermektedir (silo uygulamaları, mali kaynak yetersizliği, BİT uygulamalarındaki beceri ve bilgi eksikliği, katılım ve vatandaşları akıllı şehir süreçlerine dâhil etmede başarısızlık gibi). Türkiye için akıllı şehir kavramı ve uygulamaları henüz gelişme aşamasındadır ve bazı riskler bulunmaktadır. Akıllı şehir kavramından sorumlu tüm kurumlar akıllı şehir uygulamaları sürecindeki risklerin farkında olmalı ve böylelikle bu tür riskleri hafifletmek veya ortadan kaldırmak için bir risk yönetimi planı oluşturmalıdır. Elbette ki bu durum, kuruluşlar arasında bir işbirliğinin varlığını gerektirmektedir. Türkiye Akıllı Kentler Değerlendirme Raporu'nda (TBV, 2016) belirtilen akıllı şehir uygulamaları için fırsatlar, riskler ve uygulamada karşılaşılan zorluklar Tablo 4'de özetlenmiştir.

Tablo 4: Akıllı Şehir Uygulamalarında Fırsatlar, Riskler ve Zorluklar

FIRSATLAR
<ul style="list-style-type: none"> ✚ Akıllı şehirler için stratejileri, kavramları ve ihtiyaçları netleştirmek, gelişmekte olan piyasanın doğru yönde büyümesini sağlayacaktır. ✚ Akıllı şehir yatırımlarının birbiriyle uyumlu ve tamamlayıcı olmasına yardımcı olmak için ulusal ve il düzeyinde bir koordinasyon ile standartlar belirlenmelidir. ✚ Kuruluşlar arasındaki işbirliğinin artırılması kaynaklardan tasarruf sağlayacaktır. ✚ Açık veri kavramının (telif hakkı, patent veya diğer kontrol mekanizmalarına tabi olmadan ücretsiz ve bağımsız olarak kullanılabilen veriler) özendirilmesi, mevcut verilerin ve gelecekteki toplanan verilerden daha fazla sosyal yardım sağlanmasına yol açacaktır. ✚ Akıllı şehir uygulamalarının başlangıcında vatandaşların sürece dâhil edilmesi yeniliklerin uygulanma süresini kısaltacaktır. ✚ Yaşayan laboratuvar (kullanıcıların ve şirketlerin ürünleri birlikte tasarladığı ve geliştirdiği ortamlar; vatandaş odaklı sosyal yeniliklere odaklanan ürün ve hizmetler) gibi araçlarla birlikte yaratma (co-creation) kavramını cesaretlendirmek, yeni kullanım modelleri geliştirmeye yardımcı olacaktır.
RİSKLER
<ul style="list-style-type: none"> ✚ Akıllı şehir kavramının yanlış ve yeni bir pazarlama teması olarak algılanması ✚ Bilgi eksikliğinden kaynaklanan potansiyel yanlış yatırımlar ✚ İlgili kamu kuruluşları arasında akıllı şehirler için en önemli girdilerden biri olan veri paylaşımında kuşku-tereddüt duyulması ✚ Kamu kurumlarının verilerin halk ile paylaşımına ilişkin tutuculuğu ✚ Vatandaşlardan ziyade teknolojiye odaklanmak ✚ Akıllı şehirler için geçerli yaklaşımlar hakkında bilgi eksikliği
UYGULAMA SÜRECİNDE KARŞILAŞILAN ZORLUKLAR
<ul style="list-style-type: none"> ✚ Standartlar, insan kaynakları ve mali yeterlilik ve yeni altyapı yatırımları konularında koordinasyon eksikliği ✚ Kuruluşlar arasında işbirliği eksikliği ✚ Bürokratik engeller ve ihale süreçleri ✚ Veri paylaşımındaki isteksizlik ✚ Mevcut verilerin düzenlenmesindeki zorluklar ✚ Farklı cihazlar arasındaki iletişim protokollerinde uyumluluk ✚ Akıllı şehir kavramıyla ilgili örgütlerin algı farklılıkları ✚ Birbiriyle entegre olmayan uygulamalar ✚ Üretilen verileri kullanan uygulamaların kısıtlılığı ✚ Akıllı uygulamalar için finansal yetenek eksikliği ✚ Kısa sürede çok fazla kullanıcıya ulaşma

Kaynak: TBV, 2016 Türkiye Akıllı Kentler Değerlendirme Raporu'ndan yararlanılarak oluşturulmuştur.

İSTANBUL'DA AKILLI ŞEHİR UYGULAMALARI

2008 yılında 71.517.100 kişi olan Türkiye Nüfusu 2016 yılı sonunda 79.814.871'e yükselmiştir. 2008'de 12.697.164 kişi olan İstanbul Nüfusu, 2016'da 14.804.116'ya ulaşmıştır. Bu verilere göre İstanbul Türkiye'nin toplam nüfusunun %18,5'ini oluşturmaktadır (URL 9). Nüfus dikkate alınarak bir değerlendirme yapıldığında İstanbul'un Avrupa'nın en büyük kenti olduğu görülmektedir (Sunu, 2013).

Türkiye'de akıllı şehir uygulamaları konusunda İstanbul başı çekmektedir (URL 4). "İstanbul Fatih Belediyesi bir adım daha öne giderek Artırılmış Gerçeklik (Augmented Reality) uygulamasını da akıllı şehir projeleri içine dahil etmiştir. Bu uygulamaya göre, Fatih Belediyesi içindeki herhangi bir binanın görüntüsünün fotoğrafı çekilerek ilgili servis merkezine 3G-4G iletişim teknolojisi ile gönderildiğinde, bilgi merkezinden o binaya ilişkin var olan bilgiler kullanıcıya hemen aktarılabilmektedir" (TBV, 2016).

İstanbul'da akıllı bir sinyalizasyon sistemi, elektronik uygulama sistemi, trafik sıkışıklığı ve acil durum yönetimi merkezi, konuşan yollar ve konuşan araçlar (bağlı araçlar), insansız ödeme otomasyon sistemi, e-ödeme kartı, akıllı otobüs durakları ve engelliler için otobüs duraklarında özel bilgi noktaları gibi akıllı ulaşım sistemleri uygulanmaktadır (Resim 6).



Resim 6: ITS-İstanbul Trafik Yönetim Sistemleri (URL 10)

AT Kearney'in 66 şehir arasında yaptığı Global City Index 2012 araştırmasına göre İstanbul 'çekim merkezi olmada' 37. sırada gelmektedir. Listenin başında New York, Londra ve Paris yer almakta, İstanbul'dan daha az çekici olan Milano 41., Osaka 47. ve Rio de Janeiro ise 53. sıralarda görülmektedir (Global Business Policy Council, 2012; Çelikyay, 2013).

Siemens tarafından yapılan bir çalışmada ise, 'Yeşil Şehirler Endeksi (Green City Index)' dikkate alınarak son yılların en çok doğa ile dost olan şehirleri belirlenmiştir. 120 şehrin incelendiği bu çalışmada çevre politikaları, karbondioksit emisyonu, alternatif ulaşım türleri, su ve atık yönetimi gibi unsurlar göz önünde bulundurulmuştur. Araştırma sonuçlarına göre, ilk beşte yer alan şehirlerin ortak özellikleri doğa ile dost olmalarının yanı sıra, dost canlısı insanlar ile tarihi ve kültürel zenginliğe sahip şehirler olmalarıdır (Kırım, 2015). Siemens Firmasının farklı bilimsel ölçütleri ayrıntılı olarak incelediği kapsamlı bu çalışmada "İstanbul, Avrupa'da bulunan 30 şehir arasında 25. sırada yer almaktadır. İstanbul'un 'Yeşil Şehir Notu' ise 100 üzerinden ancak 45 olabilmektedir. İstanbul yapılaşma ve yapı kalitesi bakımından ise 30 Avrupa şehri arasında ancak 28. sırada yer almıştır. İstanbul atıkların yönetimi ve arazi kullanımında ise yine 30 şehir arasında ancak 25. sırada yer alabilmektedir. Çevre yönetiminde ise İstanbul'un durumu daha da kötü olup 30 Avrupa şehri arasında 29. sıradadır. Siemens Firmasının saptamalarına göre İstanbul'un bu kötü 'çevre notu' mevcut yasa ve yönetmeliklere uyulmamasından, halkın bilinçsizliğinden ve demokrasinin olmazsa olmazı olan sivil toplum kuruluşlarının güçsüzlüğünden kaynaklanmaktadır" (Sunu, 2013).

İstanbul, 'Rekabet Edebilirlik ve Yenilikçilik Çerçeve Programı' (CIP) kapsamında 'Avrupa Birliği Bilgi ve İletişim Teknolojileri Politika Destek Programı' tarafından finanse edilen ve Forum Virium Helsinki liderliğindeki CitySDK (Akıllı Şehir Hizmetleri Geliştirme Seti ve Pilot Uygulamaları) projesinin bir parçasıdır. CitySDK, akıllı hareketlilik, akıllı turizm ve akıllı katılım alanlarında ortak şehirlerdeki uygulamaların oluşturulmasını sağlayan bir hizmet geliştirme araçlarını oluşturacak bir Avrupa Projesidir. ABD Ticaret ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı (USTDA), İstanbul'un genel yönetiminden sorumlu olan idari organ olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne hibe desteği sunmuştur. Finansal bu kaynak, şehir performansını iyileştirmek, afet ve kriz yönetimini geliştirmek ve

İstanbul'daki vatandaşlar için verimli ve güvenilir kamu hizmeti sunmak için teknik yardım sağlamaktadır. Proje, gelişmiş BİT çözümlerini tedarik etmek ve veriyi mevcut belediye veritabanlarından toplama kapasitesine sahip bulut tabanlı bir ortam geliştirmek üzerine odaklanmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, USTDA'nın desteğiyle, gelişmiş BİT çözümleri sağlayarak ve mevcut belediye veri tabanlarından ve bilgi girdilerinden veri toplama kapasitesine sahip olan bulut tabanlı bir ortam geliştirerek hizmetlerini iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Bu büyük veri altyapısı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin vatandaşları desteklemek, belediye içindeki karar verme ve planlama sürecini iyileştirmek için kapsamlı analitik üreten çeşitli kaynaklardan veri elde etmesine imkan tanıyacaktır. İBB, yerel planlamayı iyileştirmek için halihazırda mevcut olan verileri bir dizi bağlantısız sistem ve veri tabanında birleştirmeyi amaçlamaktadır (URL 8).

İBB, maliyetleri düşürmek, şehir hizmetlerini iyileştirmek, afet ve kriz farkındalığını ve yönetimini desteklemek için mevcut ve planlanmış CBS teknolojisini daha iyi kullanmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, planlanan bulut tabanlı ortamda depolanan kapsamlı verilere hükümet ve vatandaşların erişimini sağlamak için çevrimiçi bir portal geliştirmeyi hedeflemektedir. İstanbul'da ortaya çıkabilecek afet ve kriz durumları anında ilk müdahale edenlerin verimli bir şekilde iletişim kurmalarını sağlayacak veri toplama ve analiz araçlarını uygulamayı amaçlamaktadır. Bunun yanı sıra, halkın ihtiyaçlarını anlamak ve vatandaşlara yönelik BİT hizmetlerini ileri sistemler ile geliştirmeyi hedeflemektedir. Citizen 360, belediye hizmetleri ile vatandaşın dijital etkileşimini artıracak bir girişimdir.

IBM ve Vodafone, akıllı bir ulaşım projesi yapmak için İBB Ulaşım A.Ş. ile işbirliği yapmaktadır. Proje sürecinde IBM, veri işleme ve analiz çözümlerinden, Vodafone mobil iletişim teknolojilerinden ve Ulaşım A.Ş.'de analitik ve ulaşım bilgilerinden yararlanmıştır. IBM, kentsel yaşamın yarattığı sorunlara teknolojik çözümler üreten Türk Akıllı Şehirler Teknoloji Merkezi'ni başlatmıştır. Bu anlamda, Akıllı Hareketlilik uygulamaları İstanbul'da yaygın olarak kullanılmaktadır.

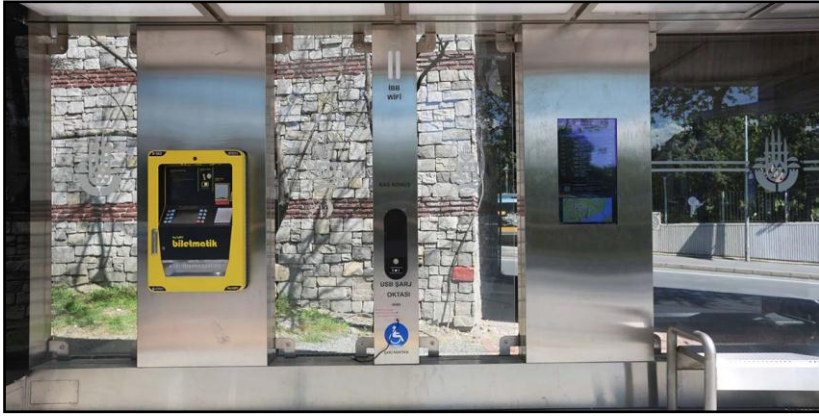
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Telekomünikasyon ve Güvenlik Teknolojisi şirketi ISBAK'ın Yaya Elektronik Algılama Sistemi Projesi, akıllı bir sinyalizasyon ve elektronik denetim sistemi ile kavşaklardaki gecikme hızlarını önlemeyi ve zararlı gazların emisyonunu ortadan kaldırmayı hedeflemektedir.

Türk özel şirketleri Koç Sistem ve Otokar tarafından gerçekleştirilen bir AB projesi olan “Talking Roads & Talking Vehicles” projesinde sistem önceden kavşağa yaklaşan bir araca 400 metre önceden uyarıda bulunmaktadır. Belbim, İstanbul Belediyesi Bilişim Şirketi, NFC (temassız iletişim) teknolojisini İstanbul Kartıyla bütünleştirmiştir. Belbim’in park otomasyonu sistemi ve İstanbul Belediyesi otopark yönetim şirketi ISPARK için insansız ödeme kulubeleri test aşamasındadır. ISPARK, marinalardaki tekne park ücreti tahsilatı için İstanbul Kartını kullanmaktadır. Şirket ayrıca akıllı bisiklet kiralama sistemini de gerçekleştirmektedir. İstanbul Belediyesi’nin otobüs ve tramvay şirketi İETT, 750 farklı noktada akıllı otobüs/tramvay durakları, yolcuların akıllı durakların bilgilerine ulaşmasını sağlayan MobİETT uygulamasıyla birlikte gerçekleştirmiştir. Görme engellilere bilgilerin sesli olarak verildiği özel akıllı bir kart geliştirilmiştir (URL 8; Resim 7).



Resim 7: İstanbul Akıllı Park ve Bisiklet Uygulamaları

İstanbul Belediyesi’nin otobüs ve tramvay şirketi İETT, 750 farklı noktada akıllı otobüs/tramvay durakları, yolcuların akıllı durakların bilgilerine ulaşmasını sağlayan MobİETT uygulamasıyla birlikte gerçekleştirmiştir (Resim 8). Görme engellilere bilgilerin sesli olarak verildiği özel akıllı bir kart geliştirilmiştir (URL 8).



Resim 8: İstanbul Akıllı Durak Uygulamaları

İBB tarafından geliştirilen Akıllı Park Sistemleri'nde, İBB Trafik Kontrol Merkezi'ne, kent genelindeki otoparkların anlık doluluk bilgileri canlı olarak aktarılmakta ve 7/24 güncellenen bu bilgiler, Trafik Kontrol Merkezi'nden ana yollar üzerine yerleştirilmiş Akıllı Park Sistemlerine dinamik olarak iletilmektedir. Böylece, sürücüler güzergahları üzerinde yer alan en yakın otoparkların güncel doluluk bilgilerine, trafik tabelalarına yerleştirilen LED ekranlar sayesinde ulaşabilmektedir (URL 11; Resim 9).



Resim 9: İstanbul Akıllı Park Sistemi (URL 11)

Akıllı şehir olma hedefine ulaşmak için İstanbul Bilgi Toplumu İzleme Grubu Türkiye'deki Bilgi ve İletişim Teknolojileri sektörünün % 97'sinin İstanbul'da bulunmasının çok büyük bir avantaj olacağını vurgulayarak İstanbul'un Dijital Planını oluşturmuştur. Bu çalışmanın belirlediği temel öneriler şöyledir (Arsan, 2012; Çelikyay, 2013): BİT'nden destek

olarak İstanbul'un temel sorunlarına çözüm bulabilmek için yenilikçi küçük projelerin yanı sıra daha büyük ölçekli projelere de önem verilmelidir. İstanbul'un sorunlarına ortak çözümler üretebilmek için sanayi, üniversite, araştırma merkezleri, STK'lar, kamu kurumları ve yerel yönetimler işbirliği yapmalı ve bu sürece vatandaş da sürece dahil edilmelidir. Yapılacak ar-ge faaliyetlerinin verimli ve yararlı olup olamayacağı ölçülmelidir. Ayrıca, yaşayan laboratuvarların uygulamaya geçirilebilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. Dünyadaki akıllı şehir projelerini başarı ile uygulayan ülkelerde açık veri politikaları önemli bir ölçüde yer almaktadır. Açık veri standartlarının uygulamaya geçirilebilmesi için de prosedürlerin oluşturulması gerekmektedir. Türkiye'nin henüz bu anlayışa sahip olmaması ve İstanbul'da akıllı ulaşım uygulamalarını geliştirmeye yönelik çalışan çok az sayıda yazılım ve açık veri kodlu yazılımcının olması önemli bir dezavantajdır. Açık veri politikasının olmaması verilerin paylaşılamamasına neden olmaktadır.

SONUÇ

Akıllı sistemler, kentlerin sürdürülebilir kalkınmasını sağlayacak bir kentsel gelişim için önemli fırsatlar sunmaktadır. Şehirlerdeki yaşam kalitesini ve performansı iyileştirmek ve akıllı sistemleri verimli bir şekilde uygulamak için tüm ilgili tarafların sürece dâhil edilmesi gerekmektedir. Şehirler yenilenemez kaynaklarla akıllı çözümler düşünülerek verimli bir şekilde kullanılarak ve diğer taraftan yenilenebilir kaynak üretmek için akıllı çözümlerin verimli kullanılmasıyla geliştirilmelidir. Birçok ülkede, telekomünikasyon sistemleri bulunmaktadır fakat sahip olunan bu potansiyel gerektiği gibi kullanılamamaktadır.

Kentsel problemlerin çözümünde önemli potansiyele sahip olan akıllı şehir uygulamaları Türkiye'de özellikle kentsel hizmetler alanında deneyimlenmeye başlanmıştır. Bu uygulamaların gerçekleştirilmesi aşamasında karşılaşılan en temel problemler, insan ve finansman kaynakları ile CBS altyapısındaki yetersizliklerdir (URL 12). Akıllı şehir çözümlerinin vatandaşların tercihlerine göre önceliklendirilmesi gerekmektedir. Bağimsız veya küçük ölçekli pilot uygulamalar yerine sektörler arası bütünleşmeye sahip projeler tercih edilmelidir. Bu sayede, çözümler arasında veri uyumundaki sorunlar elimine edilebilecektir. Devlet ve özel sektör finansmanı akıllı şehir çözümlerinin hayata geçirilmesinde büyük önem taşımaktadır. Uygulamaların her aşamasında halkın da katılımı sağlanmalıdır.

Akıllı şehir çalışma stratejilerinin hukuk sistemine dahil edilmesiyle sonraki dönemlerde gerçekleştirilecek uygulamalarda ortaya çıkması muhtemel sorunların önüne geçilebilecektir.

Akıllı şehir çözümleri ve ulaşım sistemleri engelli bireylerin yaşam kalitesinin yükseltilmesi için de büyük öneme sahiptir. Akıllı şehir sistemleriyle ulaşımdan sosyal ve kültürel aktivitelere kadar pek çok alanda yaşlı ve engellilerin rahatlıkla hareket edebilmesi sağlanabilecektir. Akıllı telefon ekranlarının yaşlı ve engellilerin kullanımına uygun tasarlanması gerekmektedir. Sesle, işaretle, mimikle, dokunmayla algılanabilen komutlar, konuşma dilini algılayan akıllı yazılımlar gelecekte engelli ve yaşlı bireyler başta olmak üzere herkesin yaşamını kolaylaştıracaktır. Belediyelerde akıllı şehir otomasyon sisteminin kurulması ile birlikte engelli bireylerin kentsel mekânlarda yaşamış olduğu ulaşım sorunları azaltılabilecektir.

İstanbul'un akıllı şehir olma yolculuğunda yerel yöneticiler, sağlık, eğitim, enerji ve çevresel sorunlar gibi unsurları dikkate alarak kentin akıllı yönetilmesini sağlamalıdır. Bu sürecin her aşamasında BİT'nden ve insan kaynağından yararlanılması gerekmektedir. Akıllı çözümlerin sadece KBS ve CBS gibi BİT altyapı sistemlerine bağlı olmadığının bunun yanı sıra insan kaynağına ve sosyal sermayeye de duyulan ihtiyacın farkına varılarak politikalar geliştirilmelidir. Vatandaşlar bilinçlendirilmeli ve sürece katılımları sağlanmalıdır. İstanbul'da doğru ve yerinde akıllı şehir uygulamalarının yaygınlaşması ile birlikte kent sakinlerinin yaşam kalitesi artacak ve bunun sonucunda, İstanbul dünya ekonomisi ile rekabette avantaj sağlayacaktır. Kentsel dönüşüm projelerinde akıllı şehir çözümlerinin bulunduğu olanaklar dikkate alınmalıdır. Yeni yerleşim alanlarında akıllı şehir altyapısının oluşturulması ve akıllı bina uygulamalarının gerçekleştirilmesi önemli hususlardır.

İstanbul'daki yerel yönetimler, özel sektör, STK'lar ve üniversite işbirliği sağlanarak çalışma grupları oluşturulmalıdır. Bu çalışma grupları, akıllı şehir bileşenlerini dikkate alarak belirlenecek alt başlıklara göre belirlenmelidir. İstanbul'daki her toplumsal kesimi kapsayan akıllı şehir uygulamaları gerçekleştirilmeye çalışılmalıdır. Bilgiye ve sunulan hizmetlere adil erişim hakkı göz önünde bulundurulmalıdır. Özellikle engelli, yaşlı ve düşük gelir grubuna mensup bireylerin de bu olanaklardan yararlanabilmesi sağlanmalıdır.

BİT’ndeki gelişmelerle birlikte alansal kullanımların yer seçim kriterlerinin değişmesi, esnek çalışma modellerinin benimsenmesi ve yaygınlaşması sonucunda kentsel yayılma şiddetlenebilecektir. Bu noktada, İstanbul’da planlama politikaları belirlenirken, çağdaş sürdürülebilir kentsel tasarım ve planlama yaklaşımı ile birlikte kentin sahip olduğu doğal kaynakların korunmasına ilişkin planlama ve ulaşım politikaları benimsenmelidir. Otomobil odaklı ulaşım politikaları yerine yaya, bisiklet, toplu taşıma gibi alternatif ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılmasına yönelik stratejiler akıllı kent uygulamaları ile entegre edilerek geliştirilmelidir.

KAYNAKLAR

- Akgül, M. (2013). Kentlerin e-dönüşümü akıllı kentler. *Kalkınmada Anahtar Verimlilik Dergisi*, (291). Online: <https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/kentlerin-e-donusumu-akilli-kentler/416> (Erişim Tarihi: 12.11.2018).
- Akner, M. E. (2016). Smart cities transformation in Turkey. *International Journal of Contemporary Architecture-The New ARCH*, 3 (3), ISSN 2198-7688.
- Albino, V., Berardi, U. ve Dangelico, R.M. (2015). Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22 (1): 3-21.
- Anthopoulos, L. ve Tsoukalas, I.A. (2006). The implementation model of a Digital City. The case study of the first Digital City in Greece: e-Trikala. *Journal of e-Government*, 2(2).
- Anthopoulos, L.G. ve Vakali, A. (2012). Urban planning and smart cities: Interrelations and Reciprocities. *The Future Internet Future Internet Assembly 2012: From Promises to Reality*, Álvarez, F. Cleary, F., Daras, P., Domingue, J., Galis, A., Garcia, A., Gavras, A., Karnourkos, S., Krco, S., Li, M.S, Lotz, V., Müller, H., Salvadori, E., Sassen, A.M., Schaffers, H., Stiller, B., Tselentis, G., Turkama, P. & Zahariadis, T. (Eds.), Springer Heidelberg Dordrecht, London, New York.
- Arsan, L. (2012). Akıllı şehirler boyutunda akıllı ulaşım ve KOBİ’ler. Akıllı Şehirler VI. İstanbul Bilişim Kongresi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Caragliu, A., del Bo, C. ve Nijkamp, P. (2009). Smart cities in Europe. In: 3rd Central European Conference in Regional Science e CERS. Centre for Regional Science (2007) Smart Cities Final Report.
- Carriero, D. (2015). United smart cities: Smart urban solutions for transition and developing countries. In 9th session of the WPLA. UNECE. Online: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/wpla/sessions/9th_

- session/day_2_presentations/13_Carriero_WPLA9_day2.pdf (Erişim Tarihi: 12.11.2018).
- Çelikyay, H.H. (2013). Teknoloji girdabından akıllı şehre dönüşüm: İstanbul örneği, II. Türkiye Lisansüstü Çalışmaları Kongresi, Bildiriler Kitabı.
- Eczacıbaşı, F. (2012). İstanbul için 54 öneri. İstanbul bilgi toplumu izleme grubu projesi, Online: [http:// www.istanbulbilgitoplumu.org/author_faruk-eczacibasi.html](http://www.istanbulbilgitoplumu.org/author_faruk-eczacibasi.html) (Erişim Tarihi: 05.10.2018).
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Meijers, E. ve Pichler-Milanović, N. (2007). Ranking of European medium-sized cities, Final Report, Vienna, Online: http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf (Erişim Tarihi: 05.06.2017).
- Heo, T., K. Kim, H. Kim, C. Lee, J. Ryu, Y. Leem & J. Ko. (2014). Escaping from Ancient Rome! Applications and challenges for designing smart cities. Transactions on Emerging Telecommunications Technologies 25 (1): 109-119.
- Hollands, R.G. (2008). Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial. City, 12(3): 304-320.
- IBM (2011). IBM intelligent operations center for smarter cities coordinate city agencies and resources to deliver exceptional service to citizen.
- ICF (2012). Intelligent Community Forum, Online: <http://www.intelligentcommunity.org/> (Erişim Tarihi: 06.07.2017).
- Innova (2015). Türk Telekom and Innova launch Turkey's first smart city project, Online: <http://www.innova.com.tr/en/news-detail.asp?haber=781A225F-C412-4132-EAC2-BBA001CA111C> (Erişim Tarihi: 21.04.2017).
- Khansari, N., Mostashari, A. ve Mansouri, M. (2013). Impacting sustainable behaviour and planning in smart city. International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning, 1(2): 46-61, ISSN 1927-8845.
- Kırım, D. (2015). Yeşil şehirler endeksine göre dünyanın doğa dostu beş şehri, Online: <https://gaiadergi.com/yesil-sehirler-endeksine-gore-dunyanin-doga-dostu-5-sehri/> (Erişim Tarihi: 13.04.2017).
- Komakech, D. (2005). Achieving more intelligent cities. Municipal Engineer, 158 (4): 259-264.
- Kramers, A., Höjer, M., Nina Lövehagen, N. ve Wang, J. (2014). Smart sustainable cities-Exploring ICT solutions for reduced energy use in cities. Environmental Modelling & Software, (56): 52-62.
- Mapping Smart Cities in the EU (2014). Directorate General for Internal Policies Policy Department A: Economic and Scientific Policy, Online: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET\(2014\)507480_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET(2014)507480_EN.pdf) (Erişim tarihi: 06.04.2017).

- MARKA (2011). Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, Kocaeli Bilişim Vadisi Ön Araştırma Raporu, Marka Yayınları Serisi.
- Mitchell, W. (2007). Intelligent cities. e-Journal on the Knowledge Society, Online: www.uoc.edu/uocpapers/eng (Erişim Tarihi: 20.05.2017).
- Nam, T. ve Pardo, T. A. (2011). Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions, presented at the 12th Annual International Conference on Digital Government Research.
- Öztuzsuz, T. (2015). Akıllanan dördüncü büyük kent Antalya, Online: <http://www.sabah.com.tr/akdeniz/2015/05/28/akillanan-dorduncu-buyuk-kent-antalya> (Erişim Tarihi: 21.08.2017).
- Schaffers, H., Komninos, N., Pallot, M., Trousse, B., Nilsson, M. ve Oliveira, A. (2011). Smart Cities and the Future Internet: Towards Cooperation Frameworks for Open Innovation, J. Domingue et al. (Eds.): Future Internet Assembly, LNCS 6656: 431–446.
- Shin, Y. ve Shin D.H. (2012). Community informatics and the new urbanism: incorporating information and communication technologies into planning integrated urban communities. *Journal of Urban Technology* 19 (1): 23-42.
- Sınmaz, S. (2013). The concept of “smart settlement” and basic principles in the framework of new developing planning approaches. *Megaron*, 8(2): 76-86.
- Smart Cities Readiness Guide (2015). The planning manual for building tomorrow’s cities today. Smart Cities Council, Online: http://www.uraia.org/Ola-laCMS4/files/574_arquivoB.pdf (Erişim Tarihi: 12.02.2017).
- Sunu, M. (2013). Yeşil şehir endeksi ve İstanbul, Online: <http://www.son.tv/yazi-187749> (Erişim Tarihi: 13.04.2017).
- TBV (2016). Turkey smart city assesment report. Turkey Informatics Association (TBV).
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2013). Bilgi toplumu stratejisinin yenilenmesi projesi bilgi ve iletişim teknolojileri destekli yenilikçi çözümler eksenli küresel eğitimler ve ülke incelemeleri raporu.
- The Climate Group, ARUP, Accenture, Horizon (2011). Information market places: The New Economics of Cities.
- XSights (2016). Akıllı kent masabaşı araştırması. Kamu Teknoloji Platformu.
- Yigitcanlar, T. (2015). Smart cities: an effective urban development and management model? *Australian Planner*, 52(1):27-34.
- Yovanof, G. S. ve Hazapis, G. N. (2009). An architectural framework and enabling wireless technologies for digital cities & intelligent urban environments. *Wireless Personal Communications*, 49 (3): 445-463.

- URL1: Saygılı, R. (2014). Genel Nüfus Coğrafyası Ders Notları; http://cografya-harita.com/haritalarim/d1genel_n%C3%BCfus_cografyasi.pdf (Erişim Tarihi: 03.10. 2018).
- URL2: Smart Cities in Europe, <ftp://zappa.ubvu.vu.nl/20090048.pdf> (Erişim Tarihi: 14.05.2017).
- URL3: <http://smartcitiescouncil.com/article/making-smart-cities-more-ccessible-people-disabilities-and-aging> (Erişim Tarihi: 12.06. 2017).
- URL4: <http://www.kto.org.tr/d/file/yeni-bir-hikaye-konya-akilli-sehir-olabilir-mi---emre-yilmaz.20160222152345.pdf> (Erişim Tarihi: 12.07.2017).
- URL5: <http://bilgicagi.com/akilli-sehir-icin-acik-zihniyet/> (Erişim Tarihi: 13.04.2017).
- URL6: https://www.fastcodesign.com/1679127/the-top-10-smart-cities-on-the-planet?show_rev_content (Erişim Tarihi: 13.05.2017).
- URL7: wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/ (Erişim Tarihi: 07.06.2017).
- URL8: http://2016.export.gov/turkey/build/groups/public/@eg_tr/documents/webcontent/eg_tr_092324.pdf (Erişim Tarihi: 21.08.2017).
- URL9: <http://www.nufusu.com/> (Erişim Tarihi: 12.04.2017).
- URL10: <http://www.okan.edu.tr/arastirma/sayfa/istanbul-akilli-ulasim-sistemleri-omer-yildiz-istanbul-ulasim/> (Erişim Tarihi: 18.05.2017).
- URL11: <https://uym.ibb.gov.tr/kurumsal/haberler-ve-duyurular/akilli-park-sistemleri> (Erişim Tarihi: 31.12.2018).
- URL12: Yılmaz, Ö. Akıllı Kentler ve Bilgi Toplumu Stratejisi, <http://web-dosya.csb.gov.tr/db/cbsgunu/webmenu/webmenu15780.pdf> (Erişim Tarihi: 18.09.2018).

ULUSLARARASI MEGA PROJELER VE İSTANBUL'A OLASI ETKİLERİ

Fatih EREN

GİRİŞ

Dünya mega projeler çağına girmiş bulunmaktadır. Her ülke ekonomisini büyütme temel gayesiyle büyük ölçekli projeler planlamakta ve hayata geçirmektedir. Küresel neoliberal ekonomi politikalarının dünyada yaygınlaşması, ülkeler ve şehirler arası ekonomik yarışı körüklemiş bu durum mega projeler geliştirme fikrini hem merkezi hem yerel yönetimler açısından cazip hale getirmiştir (Jessop, 2002; Ponzini, 2011; Boisen vd., 2011; Albrechts, 2015). Büyüme ve gelişmenin lokomotifleri olarak görülen küresel şehirler, en çok mega proje geliştirilen yerler durumundadır. Küresel şehirler, mega projeler geliştirmek suretiyle ekonomik rakiplerinin önüne geçmeyi hedeflemektedir (Kennedy ve Zerah, 2008; Robbins, 2015).

Pek çok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de çeşitli mega projeler hayata geçirilmektedir (Baş vd., 2018). Nasıl ki Türkiye’de gerçekleşen mega projelerin diğer ülkeleri etkileme potansiyeli bulunuyorsa, diğer ülkelerde gerçekleşen mega projelerin de Türkiye’yi etkileme potansiyeli bulunmaktadır. Bu çalışma, Avrasya Kıtası (Avrupa+Asya)’nda geliştirilen mega projelerin genelde Türkiye’ye, özelde ise İstanbul’a olası etkilerini anlamayı ve keşfetmeyi amaçlamaktadır. Çalışma kapsamında Türkiye’nin doğrudan etkilediği ve etkilendiği bir kıta olan Avrasya Kıtası’nda hayata geçirilen 10 büyük ölçekli ulaşım ve altyapı projesi incelenmiş ve bu mega projelerin Türkiye’ye ve İstanbul’a olası etkilerinin neler olabileceği tartışılmıştır. Çalışma uluslararası karayolu, demiryolu, denizyolu, enerji ve iletişim altyapı projelerine odaklıdır.

KURAMSAL ÇERÇEVE

Mega projeler çoğunlukla uluslararası ilişkiler ve ulusal ekonomi politikaları ile ilişkili olarak gündeme gelmektedir. Ulusal gayrisafi milli hasılayı artırma, işsizliği azaltma ve ekonomik büyümeyi sağlama

çoğunlukla mega projeleri hayata geçirmenin temel amacı olmaktadır. Ekonomik hedeflerin yanında mega projeler geliştirme yoluyla sosyo-kültürel, sembolik, mekânsal ve çevresel pek çok hedefe de ulaşmaya çalışılmaktadır (Swyngedouw vd., 2002; Leick, 2015; Frey, 2016). Mega projelere bakarak bir toplumun veya devletin arzularını, sorunlarını ve gelecek vizyonunu anlamak mümkündür (Söderlund vd., 2017). Uluslararası özellikteki ulaşım ve altyapı yatırımları, ülkeleri yalnızca fiziksel olarak değil kurumsal ve sosyo-kültürel anlamda da yakınlaştırmakta ve bu uluslararası yakınlaşma taraf ülkelere tahmin edilenden çok daha fazla bir katma değer sağlayabilmektedir (Küçükmehtetoğlu, 2017).

Mega proje kavramının tanımı konusunda çeşitli görüşler vardır. Pitsis vd. (2018)’ne göre, finansal ölçeğin (proje maliyetinin) yanı sıra yedi farklı özellik üzerinden bir projeyi “mega” olarak tanımlamak mümkündür. Bu özellikler sırasıyla “projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi, proje riskleri, projenin belirsizlikleri, projenin organizasyon yapısı, projenin doğurduğu tartışma ve çatışmalar ve son olarak projenin yasal ve yönetsel özellikleri”dir. Dolayısıyla artık mega projeleri tanımlamak çok sayıda sosyal ve ekonomik değişkeni birlikte kullanmayı gerektirmektedir. Mega projelerin doğasında “karmaşıklık” yatmaktadır (Salet vd., 2013; He vd., 2015). Bu yüzden pek çok akademik çalışma son yıllarda mega projelerin karmaşık doğasını anlamaya ve çözümlemeye odaklanmıştır (Giezen, 2012; Brady ve Davies, 2014; Davies ve Mackenzie, 2014).

Mega projeler, küresel rekabetçi bir ortamda hayata geçirilmektedir. Küreselden yerele pek çok hedef ve politika mega projelerde bir arada değerlendirilmektedir. Bir mega projenin sadece geliştirildiği ülke ve şehirde değil, etki alanındaki başka ülkeler ve şehirlerde de çeşitli yansımaları olmakta, mega projeler kentsel ve bölgesel sistemleri değişikliğe zorlamaktadır (Hellman vd., 1997; Douglass, 2010; Kennedy vd., 2014; Sakarya vd., 2016; Ansar vd., 2017). Bazı düşünürler, mega projelerde sosyal ve çevresel politikalar yerine ekonomi politikalarının önceliklendirilmesi konusunu eleştirmekte (Jessop, 2000; Mouffe, 2005; Allmendinger ve Haughton, 2009) ve mega projelerin zannedildiği kadar ekonomik getirisi olmadığını iddia etmektedir (Jessop, 1997; Leitner ve Sheppard, 1998; Cochrane, 1999). Buna rağmen mega proje geliştirme fikri pekçok yerel ve merkezi yönetime oldukça cazip gelmektedir. Mega projelerin, kendi içinde çeşitli paradokslar barındırdığı açıktır (Flyvbjerg, Bruzelius ve Røttinger, 2003).

Toplum, çevre, ekonomi ve mekan üzerinde güçlü yansımaları olan mega projelere gösterilen yoğun talep, bu sahada yürütülen bilimsel araştırmaların sayısında son yıllarda önemli bir artışa neden olmuştur (Carrie`re ve Demazie`re, 2002; Jacobs, 2004; Orueta ve Fainstein, 2008; Hale, 2010). Mega projelerin planlama süreçlerinin ayrıntılı incelendiği çalışmalara literatürde sıkça rastlanmaktadır. Swyngedouw vd. (2002)'ne göre mega projeler söz konusu olduğunda merkezi, dikey, resmi, bürokratik, hiyerarşik ve yukarıdan aşağıya planlama yaklaşımları yerini desantralize olmuş, yatay, informal, esnek, aşağıdan yukarıya ve ağ şeklindeki planlama yaklaşımlarına bırakmaktadır. Bu yeni planlama tarzının kamusal meşruiyeti ve sivil toplumu zayıflattığı, demokrasiyi erozyona uğrattığını iddia edenler de vardır (Albrechts, 2015). Bazı düşünürler, mega projelerin demokratik ve şeffaf olmayan yollarla hayata geçirildiğini, ekonomik hedeflere çok odaklanıldığını, normal planlama mekanizmalarının kullanılmadığını, yerleşik yasal ve kurumsal prosedürlerin dışına çıkılarak ilerlendiğini ileri sürmektedir (Wilson ve Swyngedouw, 2015). Ahlers vd. (2017), Levend ve Erdem (2017), siyasetin kentsel projeler üzerinde baskın bir gücü olduğunu buna bağlı olarak şeffaflığın ve yurttaş haklarını korumanın mega proje geliştirme sürecinde zor bir konu haline geldiğini dile getirmektedir. Yeni planlama yaklaşımları, planlama süreçlerinde çeşitli halk katılımı mekanizmalarının işletilmesi, tüm toplum kesimlerinin ihtiyaç ve beklentilerinin belirlenmesi ve dezavantajlı toplum kesimlerinin haklarının savunulması konularına vurgu yapmaktadır (Bozdağ vd., 2017).

ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ VE YÖNTEM

Bu çalışmada “*Eleştirel Kuram (Critical Theory)*”a ait bakış açısı kullanılmıştır. Philips (2009)'e göre eleştirel kuram, insanların çok daha özgür bir şekilde dünyayı anlama çabasının sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu kuram, meseleleri incelerken “*Görmezden gelinen ve ihmal edilen şeyler nelerdir?*” sorusunu sorar. Meselelerin sosyal, tarihsel ve ideolojik güçler ve yapılanmalar altında nasıl ortaya çıktığına ve sonucunun ne olduğuna bakar (OALD, 2018). Dolayısıyla tarihsel süreç içinde mega projeleri ortaya çıkaran faktörleri anlamamıza olanak tanır (Kreiner, 1995; Engwall, 2003). Çalışmada ayrıca “doküman incelemesi” ve “içerik analizi” yöntemleri birlikte kullanılmıştır. Döküman incelemesi yöntemi basılı veya elektronik kaynakların yeni anlamlar ve anlayışlar üretmek maksadıyla

gözden geçirilmesine ve değerlendirilmesine dayanan bir araştırma yöntemidir (Rapley, 2007). Atkinson (2001)'a göre dökümanlar, kendilerini üreten, kullanan ve paylaşan sosyal organizasyonlarla ilgili pek çok sosyal gerçeği barındırır. İçerik analizi, niteliksel verileri detaylı şekilde değerlendirmeye, yazılı ve sözlü materyalleri tarafsız ve sistematik bir şekilde incelemeye imkan veren bir veri analiz çeşididir (Falkingham ve Reeves, 1998; Tavşancıl ve Aslan, 2001). Bu çalışmada Avrasya Kıtası'nda Türkiye'ye ve İstanbul'a etki eden/edebilecek mega projelerle ilgili veriler ülkelere ait resmi kurumsal web sitelerden toplanmış ve bütünlük olarak içerik analizine tabii tutulmuştur. Bir mega projeye hangi ülkelerin dahil olduğu, mega projenin başlama ve bitiş tarihi, mega projenin bütçesi ve dünya üzerinde mekânsal konumlanması, mega projenin amaç ve hedefleri, mega projenin uygulama aşamasında karşılaştığı/ karşılaşılabileceği kolaylıklar ve zorluklar, mega projenin etki alanı içinde doğurabileceği fırsatlar ve tehditler bu niteliksel araştırma kapsamında derinlemesine incelenmiştir.

TÜRKİYE'YE VE İSTANBUL'A ETKİ EDEBİLECEK ULUSLARARASI MEGA PROJELER

Trans Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T)

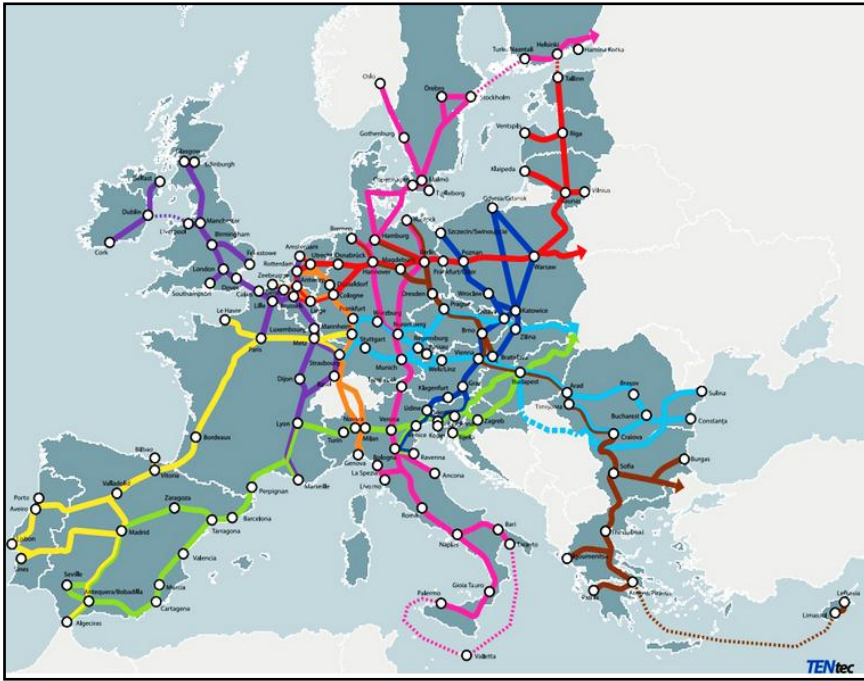
Avrupa Komisyonu tarafından, Avrupa Birliği'nin rekabetçiliğini ve refahını artırmak için Avrupa çapında planlanmış bir karayolu, demiryolu ve denizyolu altyapı geliştirme projesidir. Proje kapsamında 5 milyon km yeni karayolu, 215 bin km yeni demiryolu ve 41 bin km uzunluğunda büyük gemilerin geçişine elverişli su kanalı yapımı hedeflenmektedir. Proje, Avrupa ülkelerini doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda güçlü bir ulaşım ağı ile birbirine bağlamayı ve Avrupa'yı ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji sektörlerinde tek bir ekonomik pazar haline getirmeyi amaçlamaktadır. 24.050 Milyar Euro harcanarak 2020 yılında tamamlanacak olan proje sonucunda, Avrupa'nın en önemli havalimanları, denizlimanları, otobüs ve tren istasyonları birbiriyle bağlanmış, kıta içinde yolcu ve yük taşımacılığı kolaylaşmış ve teknolojik anlamda ulaşım altyapısı yenilenmiş olacaktır. Çok modlu ulaşım hatları ile Avrupa ülkelerinin birbirine bağlanması, aynı zamanda Avrupa Birliği'nin iklim değişikliğine yönelik izlediği tedbir alma politikaları ile ilişkili bir konudur. Proje, Avrupa Birliği ekonomisini büyütme yönelik stratejik bir projedir. Avrupalılara

gelecekte daha güvenli, rahat, hızlı ilerleyen, akıllı ve sürdürülebilir bir ulaştırma ve yolculuk vadetmektedir (European Commission, 2018).

28 Avrupa ülkesinin işbirliği neticesinde hayata geçirilen projede, verimlilik, standartlaşma ve kalite ön planda tutulmaktadır. Avrupa içi bir ulaşım ağı oluşturmanın ötesinde projenin, Avrupa Birliği ülkelerinin birlikte iş yapma kabiliyetini ve kurumsal kapasitesini geliştiren bir boyutu da vardır. Projenin Avrupa ülkelerini sosyo-kültürel anlamda birleştiren, telekomünikasyon ve enerji ağları dahil olmak üzere dijital bir altyapının oluşturulmasına zemin hazırlayan sonuçları olacaktır. Proje ile kıta içinde ulaşımın sürekliliği sağlanmakta, teknik ve organizasyonel engeller ortadan kaldırılmakta, Avrupa ülkeleri arasında yeni temas alanları oluşturulmakta ve en önemlisi sosyal ve ekonomik uyum sağlanmaktadır. Tüm Avrupa ülkelerinin ortak çıkarına hizmet eden dolayısıyla üye ülkelere ortak finanse edilen bu proje için 2007-2013 yılları arasında harcanmak üzere 8.013 Milyar Euro bütçe ayrılmıştır. Bu bütçenin, Avrupa içi yolcu ve yük taşımacılığında stratejik öneme sahip öncelikli 30 proje alanında kullanılması kararlaştırılmıştır (European Commission, 2018).

Proje kapsamında 2030 yılına kadar 11 karayolu ağının tamamlanması öngörülmektedir (Resim 1). Bu ağlardan 4 tanesi, doğu-batı istikametine Karadeniz'in kuzeyinden geçmektedir. Avrupa; Helsinki, Varşova, Budapeşte ve Bükreş şehirleri üzerinden Asya ile bağlanmaktadır. Projenin Türkiye üzerinden geçen tek ayağı ise Avrupa'yı doğu ve orta-doğu ülkeleri ile karayolu üzerinden birleştirmeyi hedeflemektedir. Varolan karayolu hatlarında iyileştirmelere gidilmekte, yol kapasiteleri yükseltilmektedir.

Proje kapsamında planlanan demiryolu ağları doğu-batı istikametine Finlandiya, Estonya, Litvanya, Belarus, Ukrayna ve Bulgaristan'dan geçerek 16 bağlantı noktası üzerinden Avrupa'yı Asya'ya bağlamaktadır. Proje, Avrupa ve Türkiye'yi ise tek bir demiryolu hattı ile birbirine bağlamaktadır (Resim 2).



Resim 1: TEN-T Karayolu Ulaşım Ağı (European Commission, 2018)

TEN-T projesi, aynı zamanda Avrupa ülkelerini 2030 yılına kadar birbiriyle geniş su kanalları ile birleştirmeyi hedeflemektedir (Resim 3). Avrupa içi su yollarının birbirine bağlanmasıyla, her ülke Avrupa'nın doğusundaki ve batısındaki limanlara erişebilir hale gelmektedir. Nehir bilgi sistemleri ile desteklenen projede, bütünleşik su yolları üzerinden yük taşımacılığı rahatlıkla yapılabilir. AB, su yolları geliştirme projesi bütçesine %40 oranında katkı sağlamaktadır. Geriye kalan yatırım finansmanı, kanalın geçtiği ülkeler tarafından şahsen karşılanacaktır. Proje, yüzlerce Avrupa şehrini ve endüstriyel bölgeyi nehirler üzerinden birleştirmektedir. Proje ile 135 Avrupa şehrinde ticaretin ve ekonominin canlandırılması hedeflenmektedir. Temiz enerji üretimi ve gürültü emisyonu konusunda daha zararsız olan su yolu taşımacılığı, Avrupa Birliği'nin çevre dostu ulaşım politikalarını desteklemekte ve sürdürülebilir yük taşımacılığının önünü açmaktadır. Avrupa içi yeşil bir koridor sistemi kurmak suretiyle projenin karbon salınımını %65 oranında azaltacağı tahmin edilmektedir. Manş Denizi, "Reen-Maas-Tuna" nehirleri arasında su yolu yatırımları tamamlandığında Fransa, Belçika ve Hollanda nehirlerini kullanarak

Karadeniz ile bağlanmış olacaktır (European Commission, 2018). Bu durumun, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin azalması ve Akdeniz ve Karadeniz'de deniz trafiği denetiminin Türkiye'nin elinden çıkması yönünde sonuçları olabilecektir.



Resim 2: TEN-T Demiryolu Ulaşım Ağı (European Commission, 2018)



Resim 3: TEN-T Su Yolu Ulaşım Ağı (Ren-Maas-Tuna Nehirlerini Birleştirme Projesi) (European Commission, 2018)

Bir Kuşak Bir Yol Projesi (One Road One Belt)

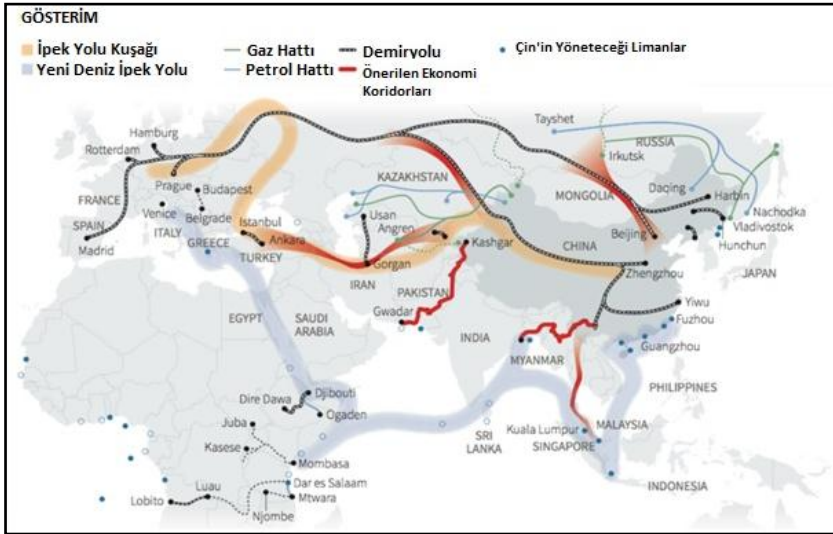
Çin'in öncülüğünde başlatılan, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını yepyeni bir güzergah üzerinden birleştirmeyi amaçlayan bir karayolu, demiryolu, denizyolu ve enerji altyapı geliştirme projesidir (Resim 4). "21.yy İpek Yolu" diye adlandırılmaktadır. Projeye dahil olan 71 ülke, dünya nüfusunun yarısını teşkil etmekte ve dünya gayrisafı hasılasının dörtte birini elinde bulundurmaktadır. Proje, Çin'in dünya düzenini şekillendirmeye dönük ilk uluslararası girişimi olma özelliğini taşımaktadır. Çin, bu proje ile yavaşlayan ekonomik büyümesini hızlandırmayı, küresel hakimiyet alanını artırmayı ve Çin menşeyli ürünlerin ve yatırımların kolay yoldan daha geniş pazarlara ulaştırılmasını hedeflemektedir. Projenin 760 Milyar Sterlin'e mal olacağı hesaplanmıştır (Belt and Road Portal, 2018).

Projeye dahil olan ülkelerin yönetiminde yer aldığı "Asya Altyapı Yatırım Bankası", projeye finansman sağlamak maksadıyla kurulmuştur. Şu ana kadar Çin, projenin özellikle Asya Kıtası ayağına 210 Milyar Dolar yatırım yapmıştır. Proje, Çinli inşaat ve gayrimenkul firmalarının iş hacminde son 8 yılda dünya çapında 340 Milyar Dolar gibi belirgin bir artışa neden olmuştur. Önemli bir nokta olarak proje, Çin bankalarını ve hükümetini dünyanın en büyük finans kreditorü haline getirmektedir. Özellikle Cibuti, Kırgızistan, Laos, Maldivler, Moğolistan, Montenegro, Pakistan ve Tacikistan gibi ekonomisi zayıf ülkeler, projenin kendi ülkelerinden geçen kısımlarının inşası için ihtiyaç duydukları krediyi Çin'den temin etmişlerdir. Bu durum bazı analizciler tarafından "ekonomik emperyalizm" veya "borç tuzağı diplomasisi" şeklinde yorumlanmaktadır.

Proje, Avrasya Kıtası'ndaki ticaret limanlarını da birbirine bağlamaktadır. Ticaret limanları, liman ard bölgelerinde inşa edilen Çin'e ait askeri üslerle desteklenmektedir. Proje güzergahında ortaya çıkan sorunları çözmek üzere, Avrasya Kıtası'ndaki ticaretin kurallarını baştan yazacak Çin merkezli Uluslararası Hukuk, Arbitraj ve Arabuluculuk Mahkemesi kurulması kararlaştırılmıştır. Proje, Avrasya Kıtası'nı fiziksel anlamda birleştirmenin ötesinde, politika koordinasyonunu, sosyo-kültürel işbirliğini, ticaret ve finans ortaklığını içeren dünyanın en büyük ekonomik platformu olma özelliği taşımaktadır. Projede 6 ekonomik koridor ve 1 denizyolu rotası bulunmaktadır (Belt and Road Portal, 2018):

- Batı Çin – Batı Rusya Ekonomi Koridoru
- Kuzey Çin – Doğu Rusya Ekonomi Koridoru
- Batı Çin – Türkiye Ekonomi Koridoru
- Güney Çin – Singapur Ekonomi Koridoru
- Güneybatı Çin – Pakistan Ekonomi Koridoru
- Güney Çin – Hindistan Ekonomi Koridoru
- Çin Denizi – Akdeniz Denizyolu Rotası

Projenin, Çin para birimi Yuan'ın uluslararası geçerliliğini ve değerini artırması, Yuan'ı daha güçlü bir para birimi haline getirmesi beklenmektedir. Çin, proje sayesinde ülkesi içinde bölgesel refah eşitsizliklerini gidermeyi planlamaktadır. Projenin kaderi, pek çok ülkeye bağlı olduğundan, bu ülkelerden herhangi birinde yaşanabilecek siyasi ve ekonomik çalkantı veya kırılganlık, projenin başarısına olumsuz yönde etki edebilir. Yine bu ülkelerden herhangi birinde çevresel hassasiyetlerden, toprağın veya işgücünün sömürülmesi kaynaklı muhalefetin yükselişi de projenin başarısını etkileyebilecek diğer faktörlerdendir. Çin'in bu mega projeyi şeffaf olarak yürütmemesi ayrı bir sorun alanını teşkil etmektedir.



Resim 4: Bir Kuşak Bir Yol Projesi (MERICS, 2018)

Trans-Avrasya Kemer Projesi (Trans-Eurasian Belt Development)

NewYork'u Londra ve Berlin üzerinden Moskova'ya bağlayacak dünyanın en uzun karayolu, demiryolu ve enerji altyapı geliştirme projesidir (Resim 5). Bu güzergah üzerinde karayolu ve demiryolunun yanı sıra gaz, petrol, elektrik ve su hatları da inşa edilecektir. Bu mega proje, Rusya Bilimler Akademisi ve öncü Rus bilim insanlarının 12 yıllık ön çalışması sonucu ortaya konmuştur. Rusya, artık Avrupa ve Asya arasında bir geçiş ülkesi olarak değil, Avrasya'da bir medeniyet merkezi olarak anılmak istemektedir. Bölgesel açıdan bakıldığında, Batı Avrupa'dan başlayan güzergah Sibirya'da Bering Boğazı'ndan geçerek Alaska'ya ulaşmakta ve oradan Newyork'a kadar uzanmaktadır. Bir bakıma doğuda Pasifik Okyanusu'nu, batıda Atlantik Okyanusu ile bağlamaktadır. Yer yer varolan ulaşım altyapılarını kullanacak olan projenin küresel ekonomik büyümeye ivme kazandıracağı tahmin edilmektedir. Ama daha önemlisi projenin, dünyanın cazibe merkezlerinde ve hareket hatlarında kaymaya neden olma potansiyelidir. Projenin ayrıca, yeni şehirler ortaya çıkarma, geri kalmış bazı şehirleri yeniden canlandırma ve günümüzde gelişmiş bazı şehirlere güç kaybettirme potansiyeli de bulunmaktadır. Bu büyük projenin aynı zamanda 15 kadar yeni endüstri ortaya çıkaracağı beklenmektedir (Lukin ve Yakunin, 2018).

Rusya'nın politik, ekonomik ve kültürel anlamda Avrasya'yı kendi liderliğinde birleştirmek istediği bilinmektedir. Bu proje, bu vizyonun hayata geçirilmesi noktasında önemli bir adımdır. Proje ile Rus ekonomisi, dünya ekonomisi ile daha iyi bütünleşecektir. Yaklaşık 4 Milyar Dolar'a mal olacağı tahmin edilen projeye ABD hükümeti, maddi ve manevi anlamda destek vermektedir. Proje, Avrasya Kıtası'nda gücün toplanması ve çok yönlü ilişkilerin filizlenmesi için elverişli bir zemin oluşturmaktadır. Güzergahın 10.000 mili Avrupa'dan, 8.000 mili Asya'dan, 6.000 mili Rusya bölgesinden, 4.000 mili Alaska'dan ve 2000 mili Kuzey Amerika bölgesi üzerinden geçmektedir (Silk Road Briefing, 2017). Yüksek inşaat maliyeti, bu güzergah üzerinde yeterli yolculuk ve yük taşıma talebinin olmaması ve hattın limanlarla güçlü ilişkiler kurmuyor oluşu projenin gerçekleşmesinin önündeki en önemli engellerdir.



Resim 5: Trans-Avrasya Kemerli Projesi (Silk Road Briefing, 2017)

Projenin bir başka zorlu ayağını “Bering Boğaz Geçiti” oluşturmaktadır (Resim 6). ABD, Kanada, Rusya ve Çin işbirliğinde hayata geçirilecek bu geçit, her biri 103 km uzunluğunda olan 3 paralel tünelden oluşmaktadır. Her tünelde gidiş ve geliş olmak üzere çift şerit yer almaktadır. Birinci tüneli kargo ve yük trenleri, ikinci tüneli hızlı tren ve otomobiller kullanacaktır. Üçüncü tünele ise doğalgaz, petrol, elektrik ve fiber optik ağ altyapısı döşenecektir. Inter Bering İnşaat Yatırım Şirketi tarafından hayata geçirilen projeye ABD, Kanada, Rusya, Çin ve Avrupa ülkeleri maddi ve manevi anlamda destek vermektedir. Proje kapsamında inşa edilecek konvansiyonel demiryolu altyapısının 2844 km’si Kuzey Amerika ve 3850 km’si Asya toprakları üzerinden geçmektedir. Proje kapsamında inşa edilecek hızlı trenyolu altyapısının ise 5955 km’si Kuzey Amerika, 4828 km’si Çin’den, 4828 km’si de Rusya ve Avrupa toprakları üzerinden geçmektedir. Bering Boğaz Geçiti Projesi’nin inşaatının 35 Milyar Dolara mal olacağı hesaplanmıştır. İnşaat aşamasında proje 80.000 kişiye iş imkanı sağlayacaktır. Proje tamamlandığından, ABD, Kanada, Rusya ve Çin arasında bu geçit üzerinden yılda 100 milyon ton yük taşınması planlanmaktadır. Bu, dünya kargo taşımacılığının %8’ine karşılık gelen bir rakamdır. Hızlı trenler, saatte 400 km hızla bu geçitten geçecektir. 2015 yılında başlatılan projenin 15 yıl içinde tamamlanması öngörülmektedir (Silk Road Briefing, 2017).

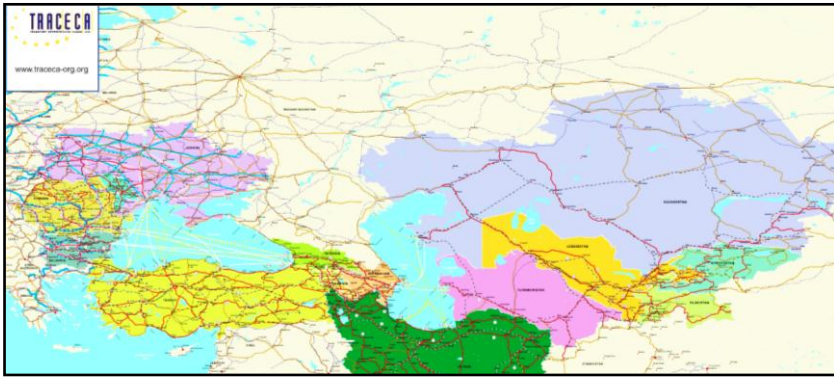


Resim 6: Bering Boğaz Geçiti Projesi (World Atlas, 2018)

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi (Europe-Caucasus-Asia International Transport Corridor - TRACECA)

Bu proje, bir bakıma Tarihi İpekyolu'nun yeniden canlandırılması projesidir. Doğu Avrupa'yı, Kafkasları ve Merkez Asya'yı bölgesel anlamda birbirine bağlamayı ve yeni bir bölgesel ekonomi oluşturmayı amaçlamaktadır. Avrupa'nın doğusundan başlayıp, Türkiye üzerinden geçerek Asya'nın içlerine kadar ulaşan bir güzergah planlanmıştır (Resim 7). Proje, ulaşım bağlantılarını çok modlu ve kesintisiz olarak geliştirmek suretiyle projeye dahil olan ülkeleri ticari ve ekonomik anlamda birleştirmeyi ve işbirliklerini artırmayı hedeflemektedir. 28 Avrupa ülkesi ile beraber projeye Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, İran, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Türkmenistan ve

Özbekistan dahildir. Proje kapsamında 1.330.000 km karayolu yapımı planlanmıştır. Bu karayolu hattının 11.582 km'si Türkiye sınırları içinden geçmektedir. Koridorun Türkiye ayağı, batıda Kapıkule Sınır Kapısı'ndan başlamakta, Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp Sınır Kapısı'na ulaşmaktadır. Proje, yolcu ve yük taşımacılığına imkan sunan karayolu, demiryolu ve denizyolu hatlarına sahiptir. Bu güzergahta kargo taşımacılığının %62'si karayolu, %23'ü demiryolu ve %14'ü denizyolu üzerinden sağlanmaktadır (TRACECA, 2018).

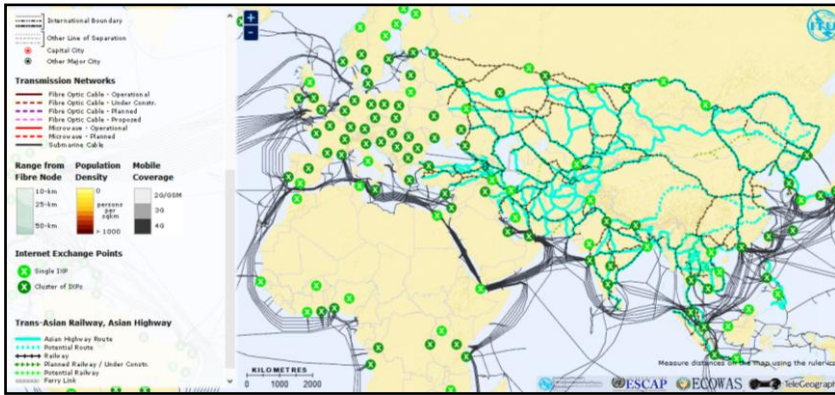


Resim 7: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi(TRACECA)(TRACECA, 2018)

Asya-Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi (The Asia-Pacific Information Superhighway)

Bu proje, Asya ve Pasifik üzerinden geçen geniş bantlı, fiberoptik ve kablosuz internet altyapısını yaygınlaştırmayı ve güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Resim 8). Bu bölgede yaşayan tüm insanlara internete erişme imkanı sunmak, insanların internete erişim hızını artırmak ve internet kullanım maliyetini düşürmek hedeflenmektedir. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) tarafından başlatılan proje, bölgedeki ülkeler arasında kusursuz bir bölgesel bilgi ve iletişim ortamı oluşturmaktadır. Asya ve Pasifik Bölgesi, dünyada dijital anlamda en bölünmüş yerlerden biridir. Bölge insanının sadece %8'inin internete erişim imkanı bulunmaktadır. Dolayısıyla milyonlarca insan, eğitim, sağlık ve finansal hizmetlerde toplumları dönüştüren dijital hizmetlere erişememektedir. İnternet, ekonomik büyümenin yeni bir lokomotif ve inovasyonun kaynağı olarak değerlendirilmektedir. Proje sayesinde bölgede yaşayan

farklı sosyal toplulukların internet üzerinden birbirlerini daha yakından tanımaları mümkün olacaktır. İnternet bağlantısı ile bölgedeki en yoksul ve en dezavantajlı toplum kesimlerinin sesini diğer bölge insanlarına duyurmasının önü açılacaktır. 2018 yılının başında projenin, Asya Karayolu ve Trans-Asya Demiryolu Ağı Projesi ile koordineli şekilde ilerlemesi kararlaştırılmıştır. Proje kapsamında Asya karayolu, trenyolu ve denizyolu rotaları üzerinde bulunan İstanbul'a da bir internet değişim noktası (Internet Exchange Point) yerleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu nokta dışında Türkiye'de başka bir internet değişim noktası bulunmamaktadır (UNESCAP, 2018a).



Resim 8: Asya-Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi (UNESCAP, 2018a)

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru Projesi (International North-South Transport Corridor - INSTC)

2000 yılında planlanan bu proje, Hint Okyanusu'nu ve Basra Körfezi'ni, İran üzerinden önce Hazar Denizi'ne, ardından Rusya üzerinden Saint Petersburg ve Kuzey Avrupa'ya çok modlu ulaşım altyapısı ile bağlamayı amaçlayan projedir (Resim 9). Projeye dahil olan ülkeler İran, Hindistan, Rusya, Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Belarus, Umman, Suriye ve Bulgaristan'dır. Proje, Asya ve Avrupa arasında alternatif bir ticaret koridoru özelliği taşımaktadır. Bu hat üzerinde gümrüksüz (kesintisiz) konteyner taşımacılığı yapılacağı öngörülmektedir. Toplam 7200 km uzunluğunda planlanan bu ağ, karayolu, demiryolu ve denizyolu rotalarını kapsamaktadır. Yük taşımacılığında maliyeti %30 düşürmek ve süreyi %40 kısaltmak amaçlanmaktadır.

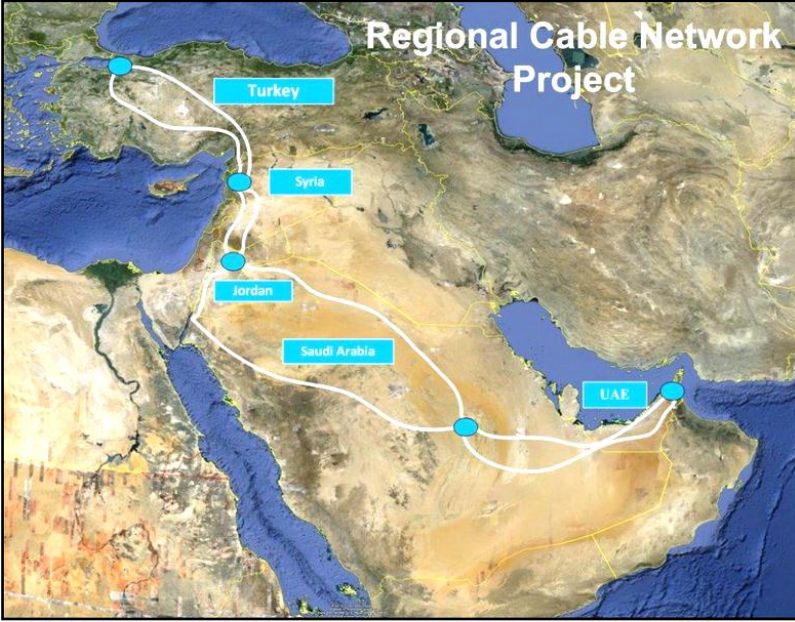
Proje ile Rusya, İran, Orta Asya, Hindistan ve Avrupa birbirine alternatif yollarla bağlanmış olacaktır (INSTC, 2018). Proje güzergahı Türkiye'yi kapsamamaktadır dolayısıyla Türkiye, projenin kilit bir aktörü olmayıp sadece gelecekte potansiyel bir kullanıcısı durumundadır.



Resim 9: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru Projesi (INSTC)(INSTC, 2018)

Bölgesel Kablo Ağı Projesi (Regional Cable Network-RCN)

2010 yılında başlatılan bu proje, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Ürdün, Suriye ve Türkiye arasında yüksek kapasiteli, güçlü ve dirençli bir fiber kablo ağı kurma projesidir (Resim 10). Bu kablo ağı, “Yoğun Dalgaboyu Bölünmeli Çoğullama Teknolojisi (Dense Wave Division Multiplexing Technology)”ni kullanmaktadır. Ağ toplamda 5000 km uzunluğa sahiptir. Birleşik Arap Emirlikleri öncülüğünde başlatılan proje ile bölgede dijital veri alışverişini kolaylaştırmak ve hızlandırmak amaçlanmaktadır. Proje, çok ülkeli ve çok operatörlü işbirliğinin bir başka örneği durumundadır. Kablo ağının büyük bölümü yer altından, bir bölümü ise denizaltından geçmektedir. Bu ağın ileride İstanbul üzerinden Avrupa’ya bağlanması söz konusudur. Projenin 500 Milyon Dolara mal olacağı öngörülmektedir. Bu kablo ağında saniyede 12.8 terabit veri akışı gerçekleşecektir. Projenin Türkiye’den ortağı Turkcell Superonline’dır (ZAIN, 2018).



Resim 10: Bölgesel Kablo Ağı Projesi(RCN)(ZAIN, 2018)

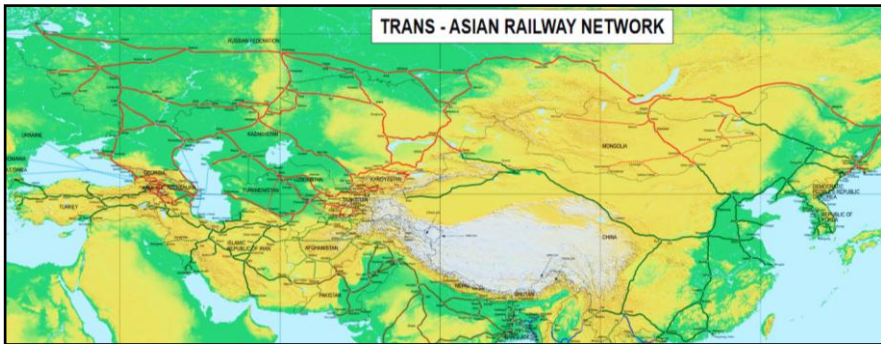
Trans-Asya Demiryolu Projesi (Trans-Asian Railway-TAR)

Geçmiş 1960'lara kadar uzansa da, 2006 yılında 17 Asya ülkesi tarafından imzalanan bir anlaşmayla yeniden hız kazanan projedir (Resim 11). "Demir İpekyolu" olarak anılır. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu tarafından başlatılan projede, Asya ve Avrupa arasında demiryolu ile bütünlük yük taşımacılığı yapılması amaçlanmaktadır. Ermenistan, Azerbaycan, Kamboçya, Endonezya, İran, Kazakistan, Laos, Moğolistan, Nepal, Çin, Güney Kore, Rusya, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye, Özbekistan, Vietnam ve Bangladeş olmak üzere 28 ülkenin dahil olduğu proje kapsamında 117.500 km uzunluğunda bir demiryolu ağı inşa edilecektir. Avrasya ülkeleri arasında uluslararası ticareti artırmak hedeflenmektedir. Projenin önündeki en büyük engel Avrasya ülkelerinin 1435 mm'den başlayıp 1676 mm'ye kadar çıkan farklı genişlikte tren yolu altyapısına sahip olmasıdır (UNESCAP, 2018b).

Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi (The Trans-Eurasian Information Super Highway-TASIM)

Bu proje, Batı Avrupa'dan Doğu Asya'ya kadar kesintisiz bir fiberoptik altyapı kurma projesidir. Bu transit rota, Çin, Kazakistan, Azerbaycan,

Gürcistan, Türkiye ve Almanya üzerinden geçmektedir (Resim 12). Projenin Avrasya Kıtası'nda bölgesel ve küresel bağlantıları geliştireceği, alternatif bir bilgi altyapı rotası sunacağı, afetlere karşı daha dayanıklı bir bilgi altyapı ağı olacağı, bölgesel inovasyon ve modernizasyonun önünü açacağı düşünülmektedir. Bu ağı özellikle toptan ticaret sektörü, finans sektörü, video sektörü ve telekom mobil operatörlerinin kullanması beklenmektedir. Bu ağın verimli kullanılması, aynı bölgede karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım altyapısının kurulmasına bağlıdır. Proje, Avrasya toplumunu açık bilgi toplumuna dönüştürecek, e-ticareti artıracak, endüstriyel gelişmeyi destekleyecek, ekonomide çeşitliliği sağlayacak ve rekabetçiliği arttıracaktır. Ayrıca özel sektör, sivil toplum, uluslararası organizasyonlar ve ulusal kurumlar arasında güçlü bir iletişim kurmaya zemin oluşturmaktadır. Bu iletişim gelecekte pek çok alanda potansiyel işbirliklerini beraberinde getirecektir. Türkiye'den projenin ortağı Türk Telekom'dur (TASIM, 2018).



Resim 11: Trans-Asya Demiryolu Projesi(TAR)(UNESCAP, 2018b)

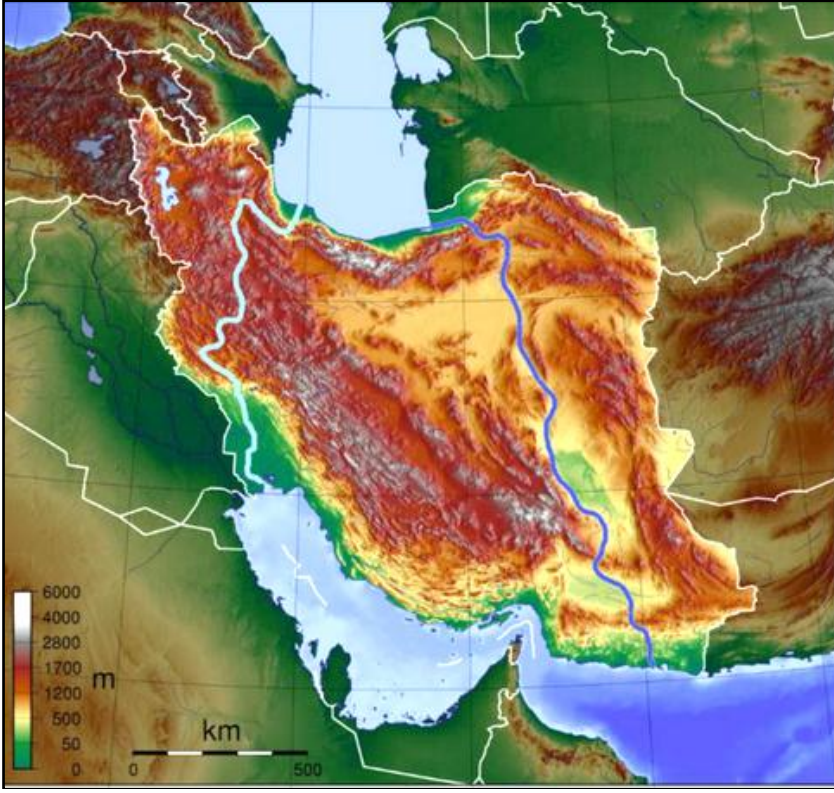


Resim 12: Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi (TASIM, 2018)

Hazar Denizi-Basra Körfezi Kanal Projesi (The Caspian-Persian Gulf Navigation Canal)

Fikri geçmişi 19 yy.'a dayanan, 1997 yılında yeniden gündeme gelen, alternatif güzergahlar üzerinden planlama çalışmaları yapılan ancak henüz uygulamaya geçirilmeyen bir projedir. Dünyanın en büyük iç denizi olan Hazar Denizi, Basra Körfezi'ne 700 km uzunluğunda bir kanalla bağlanmak istenmektedir (Resim 13). Projenin amacı, Rusya, Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan petrolünü ve doğalgazını açık denizlere alternatif bir güzergahtan ulaştırmaktır. Başka bir deyişle Hazar Denizi'nin zenginliklerini dünya pazarına daha kolay bir yoldan pazarlamaktır. Rusya ve İran ortaklığında planlanan projeye Çin de destek vermektedir. Projenin yaklaşık 10 Milyar Dolar'a mal olacağı ve faaliyete başladığında 5 yılda yapım maliyetini amorti edeceği tahmin edilmektedir. Projenin 2030 yılına kadar tamamlanması planlanmaktadır (NewScientist, 2017). Proje gerçekleştiğinde, Türkiye ve Azerbaycan ortaklığında hayat bulan TANAP projesine alternatif bir enerji güzergahı oluşturulmuş olacaktır. Ayrıca Rusya'nın enerji sevkiyatı noktasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına ve Süveyş Kanalı'na ihtiyacı azalacaktır. Kanalın açılması, proje ortağı olan ülkelerin hem yakıt taşıyan gemilerini hem de her tür ticaret ve savaş gemilerini kolay ve hızlı yoldan önce Basra Körfezi'ne ve Umman Denizi'ne oradan da Hint Okyanusu'na indirme olanağı sunacaktır.

Hazar Denizi'nin su seviyesinin, açık denizlere göre daha alçakta olması bu kapalı denizde başka yerlerde olmayan canlı türlerinin yaşamasına elverişli bir ortam oluşturmaktadır. Bu biyolojik çeşitliliğin farkında olan komşu ülkeler, 2003 yılında Hazar Denizi Doğal Yaşam Ortamını Koruma Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Projenin ekolojik etkilerinin neler olabileceği henüz üzerinde yeterince durulan bir konu değildir. Kanalın açılması, İran'ın karasal özellik sergileyen iç kesimlerine suyun ulaştırılması anlamına da gelmektedir. Ancak Hazar Denizi suyunun litrede 13 gram tuz barındırıyor oluşu, suyun farklı sahalarda (tarım, içme suyu vb.) kullanımını azaltan bir faktördür. Hem teknik-topografik hem de politik açıdan bu kanalın açılmasının mümkün olmadığını savunan uzmanlar vardır. Bazı uzmanlara göre ise projenin önündeki politik engeller, Avrasya Ekonomi Birliği'nin kurulması ile aşılabilecektir (EurasiaNews, 2018).



Resim 13: Hazar Denizi-Basra Körfezi Kanal Projesi Alternatif İki Güzergah (Eurasia News, 2018)

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

İçinde bulunduğumuz yıllar, uluslararası mega projeler yoluyla ülkeler arasında karşılıklı yeni bağımlılıkların ve rekabetlerin ortaya çıktığı süreçleri barındırmaktadır. Kendi ulusal ve bölgesel çıkarlarını korumak isteyen ülkeler mega projeler geliştirmeye yönelmiştir. Merkezi ve yerel yönetimlerde, uluslararası mega yatırımların ülkelerin ve bölgelerin ekonomik gelişimine olumlu katkıları olacağı kanısı hakimdir. Bu sebeple büyük ölçekli ulaşım ve altyapı yatırımları yapmak suretiyle ülkeler, ekonomilerini daha da geliştirmeyi ve dünyada daha güçlü bir ekonomik pozisyona ulaşmayı amaçlamaktadırlar.

Mega projelerin, uluslararası ilişkileri yeniden düzenleyen etkili bir yönü olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü bir mega proje etrafında bir araya gelen ülkeler yoğun bir sosyo-ekonomik ilişki içine girmektedir. Sosyo-ekonomik bir dengenin yakalanması neticesinde hayat bulan her mega proje,

küresel ve bölgesel çapta bazı güç dengelerini değiştirmekte, zaman içinde hayata geçirildiği ülkelerin yerleşme kademelenmesini ve düzenini derinden etkilemektedir. Bu çalışma, Türkiye'ye komşu olan pek çok ülkenin mega projeler geliştirme noktasında fazlasıyla girişken olduğunu, her ülkenin aynı anda birden fazla mega projeye ortak olduğunu ve her ülkenin farklı ülkelerle karşılıklı faydaya dayalı ilişkiler geliştirme konusunu önemseydiğini göstermiştir. Coğrafi yakınlık ve komşulukların yanında, sosyo-kültürel anlamda iyi anlaşılan ülkeler, birbirleriyle daha kolay anlaşmakta, iyi ilişkiler yeni mega projelerin filizlenmesini sağlamaktadır. Bu kapsamda Türkiye'nin, bir taraftan komşu ülkelerle birlikte hareket etmesi, diğer taraftan sosyo-kültürel anlamda iyi anlaşıldığı deniz aşırı/ uzak ülkelerle ortak ulaşım ve altyapı projeleri gerçekleştirmeye yönelmesi akıllıca olacaktır.

İçinde bulunduğumuz zaman diliminde, Türkiye'nin etki alanı içinde planlanan mega projeler, ulusaşırı büyük ölçekli ulaşım ve altyapı yatırımları olarak hayat bulmaktadır. Mega projeler, karayolları, demiryolları, denizyolları, havalimanları, enerji ve iletişim hatları birlikte düşünülerek planlanmaktadır. Çok modlu ulaşım ve altyapı yatırımlarının, mal tedariginde ve hizmet sunumlarında değişimlere neden olacağı ve bölgedeki ticari aktiviteleri hızlandıracağı açıktır.

Türkiye'yi etkileyen/etkileyecek en önemli ulaşım ve altyapı yatırımlarının Avrupa Birliği tarafından planlandığı görülmektedir. Asya ve Afrika ülkelerinden erken davranan Avrupa Birliği ülkeleri, son 25 yıl içinde kıta çapında güçlü bir ulaşım altyapısı kurmak için çok modlu ulaşım ve altyapı yatırımlarına yönelmiştir. Avrupa Birliği'nin planladığı ve yürüttüğü büyük ölçekli ulaşım ve altyapı yatırımları tamamlandığında, Avrupa içi yolculuk süreleri kısalmış, kıta içi yükselen trafik talebi karşılanmış ve Avrupa Birliği'nin iç pazar bütünlüğü sağlanmış olacaktır (IBB, 2017).

Mega projelerin doğaya olan kuvvetli etkileri bugün fark edilmiş durumdadır. Pek çok ülke küresel toplumdan yükselen tepkilere kayıtsız kalmayarak doğal çevrenin korunması konusunda hassasiyet göstermeye başlamıştır. Bu kapsamda, incelenen mega projelerin ekseriyetle ileri teknolojiye dayanarak çevre dostu (düşük emisyonlu, yeşil) olarak tasarlandığı, ulusal ve bölgesel ekonomiye katkısı yüksek olan mega projelerin artık sürdürülebilir özellikte geliştirildiği ve işletildiği görülmektedir.

Çalışma, ülkelerin tarihte olmadığı kadar çok büyük ölçekli kanal projelerine yöneldiğini göstermektedir. Bütünleşik bir ticari ağ kurmak ve yük taşımacılığında alternatif güzergâhlar oluşturmak isteyen ülkeler, uluslarının idari sınırlarını aşan, ülkeleri birleştiren doğal su yolları üzerindeki yatırımlarını arttırmıştır. Tüm AB ülkeleri tarafından ortak finanse edilen Kanal Avrupa Projesi, doğal nehir güzergâhlarını kullanarak Avrupa'nın ortasından geçen yeni bir su yolu ortaya çıkaracaktır. Bu proje ile Kuzey Atlantik Denizi'nden Karadeniz'e alternatif bir su yolu açılmaktadır. Bu sayede, Avrupa ülkelerinde üretilen malların Orta Asya ve Uzak Doğu Asya ülkelerine daha kısa ve kolay yoldan ulaştırılması mümkün olacaktır. Kanal Avrupa Projesi tamamlandığında Kuzey Atlantik Denizi'nden gelen bir gemi, bu kanal yardımıyla Avrupa'yı geçerek önce Karadeniz'e, daha sonra Don Volga Kanalı veya Avrasya Kanalı üzerinden Hazar Denizi'ne kadar ulaşabilecektir. Eğer Hazar Denizi ve Basra Körfezi'ni birleştiren su kanalı projesi de gerçekleşirse, tarihte ilk kez Kuzey Atlantik, Norveç Denizi veya Baltık Deniz'inden yola çıkan bir gemi, benzersiz bir rota izleyerek Hint Okyanusu'na ulaşabilecektir. Bu imkanın Türkiye ve komşu ülkelerde yerleşik uluslararası siyasi ve ekonomik dengeleri nasıl etkileyeceği üzerine dikkatlice düşünmek gerekir. Örneğin kanal yatırımlarındaki artış ve alternatif su yollarının oluşumu, dünyada İstanbul gibi kadim liman şehirlerinde gerilemelere neden olabilir veya bu süreç, akıllı sistemlerle donatılmış İstanbul'a alternatif yepyeni liman şehirlerinin ortaya çıkışı ile sonuçlanabilir. Günümüzde devam eden denizyolu yatırımlarının, güçlü karayolu, demiryolu, havayolu bağlantıları ve askeri üslerle desteklendiği gerçeğinin altını çizmekte fayda vardır.

Bu araştırma kapsamında incelenen mega projelerin, Türkiye ve etki alanı içindeki ülkelerde kullanılan ulaşım araçlarında hız, konfor ve kapasiteyi arttıracak, insanların yaşam standardını yükselteceğini söylemek mümkündür. Avrasya Kıtası içinde yaşayan ve çalışan insanların seyahat etme eğilimi de önümüzdeki yıllarda hızlı bir artış gösterecektir. Avrasya Kıtası içinde, fiberoptik kablolarla güçlü bir iletişim altyapısı inşa edilmektedir. Bu durum, yakın gelecekte internetin olmadığı hiçbir Avrasya ülkesinin kalmayacağı anlamına gelmektedir.

Çalışma, mega projelerin ülkeler açısından bir prestij yatırım özelliği taşıdığını ortaya koymaktadır. Mega projeler, diğer orta ve küçük ölçekli yatırımları yönlendiren birer katalizör işlevi görmektedir. İncelenen

ulusaşırı mega projelerin, ülkelerin ve yerleşmelerin küresel kimliklerini yeniden inşa edeceği anlaşılmaktadır.

Araştırma bulguları ayrıca, İstanbul gibi finans ve ticaret merkezi olma iddiası taşıyan küresel şehirlerde ortaya çıkabilecek uluslararası anlaşmazlıkların/uyuşmazlıkların hangi mahkemelerce çözüme kavuşturulacağı meselesinin önemine işaret etmektedir. Türkiye üzerinden yapılan uluslararası ticaretlerde ortaya çıkan tüm hukuki anlaşmazlıkların, İstanbul merkezli kurulacak, Avrupa-Ortadoğu-Afrika (EMEA) Bölgesi'ne hizmet verecek ve küresel adaleti savunacak yeni bir uluslararası hukuk, arbitraj ve arabuluculuk mahkemesi tarafından çözüme kavuşturulması için gerekli girişimlerin acilen başlatılmasında fayda bulunmaktadır.

İncelenen mega projelerin çok yüksek maliyetli işler olduğu ve ülkeleri yüksek borçlanmalara sevkettiği görülmektedir. Çalışma, bir mega projeyi hangi ülkelerin planladığından çok, o mega projeyi hangi ülkelerin hangi para birimi üzerinden finanse ettiği konusunun, üzerinde durulması gereken daha önemli bir konu olduğunu ortaya koymuştur. Türkiye, dahil olduğu mega projelerde yatırım sermayesini ağırlıklı olarak iç kaynaklardan ve özsermayeden kullanırsa, ülkenin lehine bir durum oluşacaktır. Dış borçlanmanın tek bir ülkeye bağımlı kalması, uluslararası finans sözleşmelerinin yerli para birimleri üzerinden yapılmaması ve Türkiye'nin çeşitli ülkeleri içeren çok yönlü finansal işbirlikler ile hareket etmemesi ülkenin aleyhine durumlar ortaya çıkaracaktır. Bu doğrultuda dünyadaki mega projeleri finanse etmek üzere İstanbul'da yeni bir uluslararası kredi bankasının kurulması, İstanbul'un finans merkezi olma vizyonunu destekleyen bir hamle olacaktır.

Araştırmanın en önemli bulgusu ise, Türkiye dışında gerçekleşen, ülkeyi yatayda ve dikeyde bertaraf eden büyük ölçekli uluslararası ulaşım ve altyapı projeleri nedeniyle, İstanbul'un dünyada sahip olduğu istisnai jeopolitik rol ve avantajın başka şehirlerin eline geçme ihtimalinin kuvvetlenmiş olmasıdır. Bir başka deyişle, Türkiye'nin dahil olmadığı her mega proje, özelde İstanbul'un genelde ise Türkiye'nin uluslararası lojistik merkez, enerji koridoru, bilgi, ticaret ve finans merkezi olma vizyonu olumsuz etkileme potansiyeli taşımaktadır çünkü mega projeler yoluyla dünyanın merkez hattı değişmeye başlamıştır. Binlerce yıldır kullanılan ulaşım güzergahlarının ve kadim merkezlerin yerini, alternatif ulaşım güzergahları ve yeni merkezler almak üzeredir. Yerleşik küresel ulaşım bağlantılarının

kullanımı, geçmişte olduğu gibi bugün de Türkiye'nin lehinedir. Buna karşın Türkiye, kendisini yeni ortaya çıkan ulaşım bağlantılarına bir şekilde eklemleyemezse, sahip olduğu bazı lokasyon avantajlarını kaybedebilir. Bu sebeple, Türkiye'nin bölgesinde gerçekleşen her mega projeye bir şekilde ortak olmasında fayda görünmektedir. Türki Cumhuriyetlerle işbirliği ve iletişimin artırılması, Avrasya'da planlanan her megaproje üzerinde Türkiye'nin etkinliğini artırmasını sağlayacaktır. Bu yolla Türkiye, olumsuz etkilenebileceği mega projelerin planlama, geliştirme ve uygulama safhalarında söz sahibi olabilecek ve projelerin kendisi için dezavantaj olarak görünen kısımlarını avantaja çevirmenin çarelerini bulabilecektir. Alternatiflerin çoğaldığı bir zaman diliminde, İstanbul için en iyi yol, vazgeçilmez olmadığını bilmek ve kendisine yeni görünür-görünmez bağlantılar kurarak dünyadaki ayrıcalıklı konumunu pekiştirmektir.

Sonuç olarak bulgular, önümüzdeki yıllarda Amerika Kıtası'ndan daha çok insanların Avrasya Kıtası'nı konuşacağını ortaya koymaktadır çünkü mega projeler adım adım Avrasya Kıtası'nı her anlamda daha bütünleşik bir yer haline getirmektedir. Mega projeler eksenli ortaya çıkan uluslararası siyasi ve ticari işbirlikleri, Avrasya'yı kendi içinde alt bölgelere ayırmaya başlamıştır. Bu doğrultuda uluslararası ilişkilerde Türkiye'nin, sadece batıya doğru bakan bir dış politika değil, doğuya, batıya, kuzeye ve güneye eşit oranda bakan çok yönlü bir dış politika stratejisi izlemesi ülkenin yararınadır. Zira faydanın veya zararın nereden geleceğinin belli olmadığı bir küresel çağa girilmiştir.

NOT: Bu araştırmanın başlangıç aşamasında, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan Revizyonu ve 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planına Altılık Oluşturacak Bilimsel Temele Dayalı Analiz Sentez ve Planlama Çalışmalarının Yapılacağı Araştırma ve Uygulama Projesi kapsamında Ekim 2017'de hazırlanan "*Ülkesel ve Bölgesel Sentez Raporu*"ndan yararlanılmıştır (İBB, 2017).

KAYNAKLAR

- Ahlers, R., Zwarteveen, M. ve Bakker, K. (2017). Large dam development: from Trojan horse to Pandora's box. İçinde: Flyvbjerg, B. (edt), *The Oxford Handbook of Megaproject Management Part 4 Cases*, Oxford: Oxford University Press.
- Albrechts, L. (2015). Breaking out of the box: ingredients for a more radical planning. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 184 (1): 104-110.
- Allmendinger, P. ve Haughton, G. (2009). Soft spaces, fuzzy boundaries, and megagovernance: the new spatial planning in the Thames Gateway. *Environment and Planning A*, 41 (3): 617-633.

- Ansar, A., Flyvbjerg, B., Budzier, A. ve Lunn, D. (2017). Big is fragile: an attempt at theorizing scale. *İçinde: Flyvbjerg, B. (edt.), The Oxford Handbook of Megaproject Management Chapter 4*, Oxford: Oxford University Press, 1-39.
- Atkinson, P., Coffey, A. ve Delamont, S. (2001). A debate about our canon. *Qualitative Research*, 1(1): 5-21.
- Baş, A., Paköz, M.Z. ve Eren, F. (2018). The economic and environmental impact of Istanbul's grand airport project on the urban structure and behaviour of Istanbul. *İçinde: Gavin, I.P. (Edt), Airports, Cities and Urban Development. ECTP-CEU Young Planners Workshop E-Book*, Paris, 38-52.
- Belt and Road Portal. (2018). The Belt and Road Initiative. Policies. Online: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/index.htm> (Erişim Tarihi: 01.12.2018).
- Boisen, M., Terlouw, K. ve van Gorp, B. (2011). The selective nature of place branding and the layering of spatial identities. *Journal of Place Management and Development*, 4(2): 135-147.
- Bozdağ, A., Gümüş, M.G., Gümüş, K. ve Durduran, S.S. (2017). Accessibility Analysis for the Elderly in an Urban Area from Turkey. *Transylvanian Review of Administrative Sciences Special Issue*, 21-37.
- Brady, T. ve Davies, A. (2014). Managing structural and dynamic complexity: a tale of two projects. *Project Management Journal*, 45(4): 21-38.
- Carrie're, J. ve Demazie're, C. (2002). Urban planning and flagship development projects: lessons from EXPO 98, Lisbon. *Planning Practice and Research*, 17(1): 69-79.
- Cochrane, A. (1999). Just another failed urban experiment? The legacy of the urban development corporations. *İçinde: Imrie, R. ve Thomas, H. (edt) British Urban Policy: An Evaluation of the Urban Development Corporations*, London: Sage, 246-258.
- Davies, A. ve Mackenzie, O. (2014). Project complexity and systems integration: constructing the London 2012 Olympics and Paralympic games. *International Journal of Project Management*, 32(5): 773-790.
- Douglass, M. (2010). Globalization, mega-projects and the environment: Urban form and water in Jakarta. *Environment and Urbanization Asia*, 1(1): 45-65.
- Engwall, M. (2003). No project is an island: linking projects to history and context. *Research Policy*, 32(5): 879-808.
- Eurasia News Online. (2018). Iran considering building canal between Caspian Sea and Persian Gulf with Russia. *Eurasia News Section*. Online: <https://eurasia-news-online.com/2016/04/10/%EF%BB%BF%EF%BB%BFiran-considering-building-canal-between-caspian-sea-and-persian-gulf-with-russia/> (Erişim Tarihi: 21.10.2018).

- European Commission. (2018). Trans-European Transport Network. Mobility and Transport. Online: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (Erişim Tarihi: 06.12.2018).
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N. ve Rothengatter, W. (2003). Megaprojects and Risk. Cambridge: Cambridge University Press.
- Frey, T. (2016). Megaprojects set to explode to 24% of global GDP within a decade. Online: www.futuristspeaker.com/job-opportunities/megaprojects-set-to-explode-to-24-of-global-gdp-within-a-decade (Erişim Tarihi: 17.08.2018).
- Giezen, M. (2012). Keeping it simple? A case study into the advantages and disadvantages of reducing complexity in mega project planning. *International Journal of Project Management*, 30(7): 781-790.
- Hale, C. (2010). The mega-project as crux of integrated planning: insights from Munich's central corridor. *Planning Practice and Research*, 25(5): 587-610.
- He, Q., Luo, L., Hu, Y. ve Chan, A.P. (2015). Measuring the complexity of mega construction projects in China – a fuzzy analytic network process analysis. *International Journal of Project Management*, 33(3): 549-563.
- Hellman, D., Schachter, G., Sum, A., Ziparo, A. ve Zoppi, C. (1997). The impact of mega-infrastructure projects on urban development – Boston and the Messina Straits. *European Planning Studies*, 5(1): 109-123.
- INSTC. (2018). Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru. Online: <http://inst-corridor.com/> (Erişim Tarihi: 16.11.2018).
- IBB (2017). “*Ülkesel ve Bölgesel Sentez Raporu*”, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan Revizyonu ve 1 25 000 Ölçekli Nazım İmar Planına Altlık Oluşturacak Bilimsel Temele Dayalı Analiz Sentez ve Planlama Çalışmalarının Yapılacağı Araştırma ve Uygulama Projesi, Ekim 2017, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Jacobs, K. (2004). Waterfront redevelopment: a critical discourse analysis of the policy-making process within the Chatham Maritime Project. *Urban Studies*, 41 (4): 817-832.
- Jessop, B. (1997). The entrepreneurial city: re-imagining localities, redesigning economic governance, or restructuring capital?. İçinde: Jewson J. ve MacGregor S. (edt), *Transforming Cities: Contested Governance And New Spatial Divisions*, London: Routledge, 28-41.
- Jessop, B. (2000). The crisis of the national spatio-temporal fix and the tendential ecological dominance of globalizing capitalism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (2): 323-360.
- Jessop, B. (2002). Liberalism, neoliberalism and urban governance: a state-theoretical perspective. İçinde: Brenner, N. ve Theodore, N. (edt), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford: Blackwell, 105-125.

- Kennedy, L. ve Zerah, M.H. (2008). The shift to city-centric growth strategies: perspectives from Hyderabad and Mumbai. *Economic and Political Weekly*, 43(39): 110-117.
- Kennedy, L., Robbins, G., Bon, B., Takano, G., Varrel, A. ve Andrade, J. (2014). Mega projects and urban development in cities of the South. *Chance 2 Sustain Work Package 2 Thematic Report*, Bonn.
- Küçükmehtetoğlu, M. (2017). Handling interregional transport and transaction costs through bridges and enhancing economic growth and development. *International Review of Economics and Management*, 5(2), 1-29.
- Kreiner, K. (1995). In search of relevance: project management in drifting environments. *Scandinavian Journal of Management*, 11(4): 335-346.
- Leick, A. (2015). Large-scale Urban projects in smaller metro areas: towards a broader conceptual perspective. *Planning Practice & Research*, 30(1): 54-68.
- Leitner, H. ve Sheppard, E. (1998). Economic uncertainty, inter urban competition and the efficacy of entrepreneurialism. İçinde: Hall, T. ve Hubbard, P. (edt), *The Entrepreneurial City*, Chichester: Wiley, 285-308.
- Levend, S. ve Erdem, R. (2017). Evaluation of Urban Decisions in the Context of Urban Regime Theory The Case of Konya Courthouse Project. *International Journal of Engineering Inventions*, 6(9): 16-34.
- Lukin, A. ve Yakunin, V. (2018). Eurasian integration and the development of Asiatic Russia. *Journal of Eurasian Studies*, 9 (2): 100-113.
- MERICS. (2018). Mapping the Belt and Road Initiative. Mercator Institute for Chinese Studies. Online: <https://www.merics.org/en/bri-tracker> (Erişim Tarihi: 15.11.2018).
- Mouffe, C. (2005). *On the Political*. London: Routledge.
- NewScientist. (2017). Mega-canals could slice through continents for giant ships. *Insight*. Online: <https://www.newscientist.com/article/mg23431210-200-megacanals-could-slice-through-continents-for-giant-ships/> (Erişim Tarihi: 05.09.2018).
- OALD (2018). The definition of the critical theory. Online: www.oxfordlearners-dictionaries.com/definition/english/critical-theory?q=critical+theory (Erişim Tarihi: 20.07.2018).
- Orueta, F.D. ve Fainstein, S. (2008). The new mega-projects: genesis and impacts. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4): 759-767.
- Philips, M. (2009). The Critical Theory. İçinde: Kitchin, R. ve Thrift, N. (edt), *International Encyclopedia of Human Geography* 1st ed., Amsterdam: Elsevier, 385-387.

- Pitsis, A., Clegg, S., Freeder, D., Sankaran, S. ve Burdon, S. (2018). Megaprojects redefined –complexity vs cost and social imperatives. *International Journal of Managing Projects in Business*, 11(1): 7-34.
- Ponzini, D. (2011). Large scale development projects and star architecture in the absence of democratic politics: the case of Abu Dhabi, UAE. *Cities*, 28(3): 251-259.
- Rapley, T. (2007). *Doing Conservation, Discourse and Document Analysis*, London: Sage Publications.
- Robbins, G. (2015). The dube tradeport-king shaka international airport mega-project: exploring impacts in the context of multi-scalar governance processes. *Habitat International*, 45(1): 196-204.
- Sakarya, A., Erkut, G. ve Evren, Y. (2016). Türkiye'deki İBBS2 Bölgelerini Lojistik Firmalarının Dağıtım Sistemleri ile Tekrar Düşünmek. *Journal of Planning*, 15: 122–133.
- Salet, W., Bertolini, L. ve Giezen, M. (2013). Complexity and uncertainty: problem or asset in decision making of mega infrastructure projects?. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(6): 1984-2000.
- Silk Road Briefing. (2017). Beyond the Silk Road – the Bering Strait Connection. Topics. Online: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/03/23/beyond-silk-road-bering-straits-connection/> (Erişim Tarihi: 18.11.2018).
- Söderlund, J., Sankaran, S. ve Biesenthal, C. (2017). The past and present of megaprojects. *Project Management Journal*, 48(6): 5-16.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. ve Rodriguez, A. (2002). Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3): 542-577.
- TASIM. (2018). Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi. Genel Bakış. Online: <http://tasim.net/overview.html> (Erişim Tarihi: 16.11.2018).
- TRACECA. (2018). Transport Corridor Europe Caucasia Asia. New Silk Road of the 21st Century. Online: <http://www.traceca-org.org/en/home/> (Erişim Tarihi: 25.10.2018).
- UNESCAP. (2018a). Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu. Asya-Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi. Online: <https://www.unescap.org/our-work/ict-disaster-risk-reduction/asia-pacific-information-superhighway/about> (Erişim Tarihi: 18.11.2018).
- UNESCAP. (2018b). Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu. Trans-Asya Demiryolu Ağı. Online: <https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway> (Erişim Tarihi: 18.11.2018).
- Wilson, J. ve Swyngedouw, E. (2015). Seeds of dystopia: post-politics and the return of the political. İçinde: Wilson, J. ve Swyngedouw, E. (edt), *The*

Post-Political and its Discontents: Spaces of Depoliticisation, Spectres of Radical Politics, Edinburgh: Edinburgh University Press, 1-22.

World Atlas. (2018). Map of Bering Strait. World Map. Online: <https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/bering.htm> (Erişim Tarihi: 10.10.2018).

ZAIN. (2018). Bölgesel Kablo Ağı. Online: <https://zain.com/en/press/rcn-regional-cable-network-new-terrestrial-route-c/> (Erişim Tarihi: 11.11.2018).

ULAŞIM AĞLARININ KULLANIM YOĞUNLUĞU AÇISINDAN KRİTİK BÖLGELERİNİN CBS ORTAMINDA MODELLENMESİ: İSTANBUL KENTİ ALAN ÇALIŞMASI

Kıvanç ERTUĞAY

GİRİŞ

Ulaşım planlaması alanında çalışan karar vericilerin en önemli görev alanlarından bir tanesi ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin farklı arz ve talep koşulları (farklı senaryolar) doğrultusunda belirlenmesi (ki bu aynı zamanda ulaşım ağlarının en önemli, en hassas ya da kırılganlık düzeyi en yüksek parçalarının tespiti anlamına da gelebilir) ve elde edilen bilgiler doğrultusunda plan, politika ve stratejiler geliştirerek ulaşım ağının sağlıklı işlemlerini sağlamaktır (ulaşım tür ve kapasite seçimleri, arz/talep planlaması, arazi kullanım ve yoğunluklara ilişkin plan kararları, alternatif ulaşım koridorları düzenlemesi vb. gibi).

Bu bağlamda gerçekleştirilen çalışmanın temel amacı, ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin bir başka deyişle kullanım yoğunluğu açısından önemli, hassas ya da kırılgan bölümlerinin CBS destekli olarak idari sınırlar verisi entegrasyonu ile mekansal analizler ve ağ analizleri kullanılarak modellenmesi ve ulaşım planlaması alanında çalışan karar vericilere bu anlamda bir karar desteği sağlamaktır. Modelin etkinliği İstanbul kenti taşıt yolu ulaşım ağı üzerinde uygulanarak gösterilmiştir.

Çalışmada kullanılan modelin girdileri sayısal ortamda a) çizgisel formatta kademelenme bilgisi içeren ulaşım ağları ve b) alansal formatta idari sınır bölgeleridir. Kullanılan model a) karar verici tarafından arzu edilen hassasiyet düzeyinde (ilçe, mahalle, ada, parsel vb) idari bölgelerinin sınırlarını kullanarak her bir idari sınır bölgesi için arz ve talep noktaları oluşturmakta b) arz ve talep noktaları arasındaki en az maliyetli ulaşım güzergahını ulaşım ağının topolojik yapısını ve ulaşım kademelenmesini dikkate alarak belirlemekte ve c) bu güzergahların tüm güzergahlar

içerisindeki kullanım sıklığını tespit ederek en önemli, hayati ulaşım ağı parçalarını ortaya çıkarmaktadır.

Ulaşım ağının en çok kullanılan dolayısı ile en hayati/kırılgan kısımlarında meydana gelebilecek kapanma, zayıflık vb. süreçlerin genel olarak tüm ağ sisteminin işleyişini en çok ve doğrudan etkileme etkisine sahip olduğu dikkate alındığında kullanılan yöntemin, ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından en hayati/kırılgan parçalarının tespit edilmesinde karar vericilere önemli bir yol gösterici olabileceği ve karar desteği sağlayabileceği düşünülmektedir.

Ulaşım ağlarının hassas ve kırılgan bölgelerinin belirlenmesi üzerine son yıllarda artan sayıda çalışmalar bulunmaktadır. Bunlardan belli başlıları aşağıda belirtilmiştir.

Gerçek ve Güven (2016), kentsel dirençliliğin ölçülmesi üzerine çalışmış ve bu kapsamda, kentsel dirençliliğin fiziksel bileşenlerini oluşturan kentsel donatıları; emniyetli açık alanları, stratejik binaları, hayati altyapı ve erişim sistemini ve bunların kentsel alanlara hizmet edebilme kapasitesini dikkate alarak Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) ile erişebilirlik çerçevesinde analiz etmişlerdir.

Rodriguez-Nunez ve Garcia-Palomares (2014), CBS destekli olarak toplu taşıma ağlarının kırılganlığı üzerine çalışmış ve Madrid Metrosu hatları ve durakları örneği üzerinden gerçek yolculuk dağılımı ve sürelerini dikkate alarak toplu taşıma istasyonlarının ve hatlarının kırılganlık ve güvenirliliğini modellemiştir.

Jenelius ve Mattsson (2015), ulaşım ağlarındaki kırılganlığın sayısal olarak ortaya çıkarılmasının ulaşım alanında çalışan karar vericilerin sağlıklı kararlar alabilmesi için saptanmasının önemini vurgulamış ve ulaşım ağlarında bazı linklerin kapanması durumunda ulaşım maliyetlerinin ne oranda artacağı üzerine arz, talep ve trafik yükünü dikkate alan farklı ölçüler geliştirmiştir.

A. Chen, Yang, Kongsomsaksakul ve Lee (2007), arz ve talep dengelerindeki değişimlerin, ulaşım ağlarının performans ve kırılganlıkları üzerine etkilerinin saptanması üzerine çalışmış ve bu etkilerin erişebilirliğe zaman ve mesafe bazlı olarak yansımalarını analiz etmişlerdir.

B. Y. Chen, Lam, Sumalee, Li, ve Li (2012), geliştirdiği zayıflık indeksi ile farklı arz ve talep koşulları altında bir ağ parçasının kapanmasının tüm ağ üzerinde ne gibi sonuçlara (değişim, gecikme vb) yol açabileceğini

karşılaştırmalı olarak ortaya koymaktadır. Ulaşım ağlarındaki zayıf bölgelerin tespit edilmesinde yaygın olarak tüm ağın tarandığını, bunun özellikle büyük ağlarda zahmetli ve zaman alıcı bir süreç olduğunu, geliştirdiği yaklaşımla ulaşım ağlarındaki zayıf bölgelerin tespit edilmesinde tüm ağın değil her ağ parçasının etki alanına giren yakın ağ parçalarının kullanılması- nın hesaplamaları azalttığını ve analiz süresini kısalttığını açıklamaktadır.

Zhiru vd. (2014), kentsel ağlardaki (elektrik, gaz, demiryolu, karayolu, kentsel su ağları vb. gibi) hassasiyet/kırılganlıkların modellenmesi alanında yapılan araştırmaları çalışma amaçları, çalışılan ulaşım ağı türleri, geliştirdiği kırılganlık göstergeleri açısından detaylı olarak analiz eden ve bu alandaki literatürü detaylı olarak özetleyen bir çalışmadır. Bu alandaki diğer örnekler için bakınız; (Bagloee, Sarvi, Wolshon, & Dixit, 2017; de Oliveira, Portugal, & Porto, 2016; El-Rashidy & Grant-Muller, 2016; Inanloo, Tansel, Shams, Jin, & Gan, 2016; Kim & Yeo, 2016, 2017; Scott & Dunn, 2015; Sun & Guan, 2016; Wang vd., 2015).

Bu alanda yapılan artan sayıda çalışmalar olmakla birlikte, kullanılan modelin bu alandaki çalışmalara kıyasla en büyük farkı; detaylı ulaşım, arazi kullanım, trafik vb. veri setlerine ihtiyaç duyulmadan, sadece idari sınırlardan elde edilen arz ve talep noktaları ile ulaşım ağlarının topolojik özellikleri ve ulaşım kademelenmesi kullanılarak ulaşım ağlarının kritik bölgelerinin karar verici tarafından çok kısa sürede etkin şekilde analiz edilebilmesidir.

Kullanılan model, idari bölgelerin geometrik merkezlerinden üretilmiş arz ve talep noktaları ile kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgeleri modellemesine rağmen, detaylı arazi kullanım vb. veriler temin edilebildiği takdirde arazi kullanım verisinden elde edilen arz ve talep noktaları da sisteme entegre edilerek kullanabilmektedir. Arz ve talebin karar vericiler tarafından farklı koşullar altında test edilmesinin arzu edildiği durum ve koşullarda veya veri temin edilemediği durumlarda tesadüfi veya grid bazlı yöntemlerle elde edilmiş arz ve talep noktaları da sisteme entegre edilerek kullanılabilir. Bu süreçlerde arz ve talebin büyüklüğüne/miktarına ilişkin değerler de modelin gerçekçiliğini artırma amaçlı olarak CBS destekli modele entegre edilebilirler (Bkz. Ertugay, 2017).

METODOLOJİ

Ağ parçalarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerini idari sınırlar verisi entegrasyonu ile mekansal analizler ve ağ analizleri kullanarak saptamaya yarayan model 3 temel aşamadan oluşmaktadır:

- 1- Verilerin temini ve hazırlanması (ulaşım ağı ve idari sınırlar verisi)
- 2- İdari sınırların geometrik orta noktalarından (centroid) elde edilmiş arz ve talep noktaları arası erişim süreçlerinde kullanılan tüm güzergahlarının ulaşım ağı üzerinden belirlenmesi
- 3- Ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin mekansal analizler ve ağ analizleri kullanarak saptanması (Tüm güzergahlar içerisinde en çok kullanılan ulaşım ağ parçalarının saptanması)

Verilerin temini ve hazırlanması

Ulaşım ağı verisinin oluşturulması: Modelin çalışmasında temel veri setlerinden birisi ulaşım kademelenme bilgisine sahip ulaşım ağı yol orta çizgisi verisidir. Ulaşım kademelenme bilgisi arz ve talep noktaları arasında kullanılan güzergahların daha gerçekçi olarak modelleyebilmek açısından gereklidir. Ulaşım kademelenme bilgisinin sisteme tanıtılmadığı durumlarda arz ve talep noktaları arasında kullanılan güzergahlar ulaşım ağı kademelenme bilgisi kullanılmadan en kısa/yakın güzergah üzerinden hesaplanır ki bu durum model tarafından üretilen güzergahların gerçek hayatta kullandığımız güzergahlardan farklılık göstermesine ve model sonuçlarının gerçeğe yakınlık düzeyinin azalmasına yol açacaktır.

Dünyada farklı şehir ve bölgelere ilişkin ulaşım ağlarını CBS ortamında güncel olarak depolayan çok sayıda web tabanlı veri sunucuları bulunmaktadır. Karar vericiler ilgili ulaşım verilerine yerel kaynaklardan, ilgili kurum ve kuruluşlardan ulaşamadıkları takdirde çalışma alanlarıyla ilgili ulaşım ağı verilerini ve ulaşım kademelenmesini (verilerin güncellik, doğruluk, konumsal hassasiyet vb. hususlarını dikkate almak kaydı ile) web tabanlı veri sunuculardan temin edip kullanabilirler. Unutulmamalıdır ki, model sonuçlarındaki güvenilirlik ve gerçeğe yakınlık modelde kullanılan veri setlerinin güvenilirlik ve gerçeğe yakınlığına doğrudan bağlıdır.

Arz ve talep noktaları verisinin oluşturulması: Önerilen modelde arz ve talep noktaları olarak kullanılmak üzere idari sınırlara ait geometrik merkezler (centroids) kullanılmaktadır. Çalışmanın amacı, bütçesi ve talep edilen hassasiyet düzeyine bağlı olarak bu aşamada farklı ölçeklerde coğrafi bölgeler, ilçe, mahalle, ada, parsel sınırları vb. kullanılabilir. Arz ve talebin karar vericiler tarafından farklı koşullar altında test edilmesinin

arzu edildiği durum ve koşullarda veya veri temin edilemediği durumlarda tesadüfi veya grid bazlı yaklaşımlardan elde edilmiş arz ve talep noktaları da kullanılabilir. Süreçlere arz ve talebin büyüklüğüne/miktarına ilişkin değerleri de entegre etmek mümkündür (Bkz. Ertugay, 2017).

İdari sınırların geometrik orta noktalarından (centroid) elde edilmiş arz ve talep noktaları arasında kullanılan tüm güzergahlarının ulaşım ağı üzerinden belirlenmesi

Bu süreçte, idari sınırlara ait geometrik merkezlerden (centroids) elde edilen arz ve talep noktaları arasında kullanılan güzergahların belirlenmesi sürecinde CBS ortamında ağ analiz fonksiyonları kullanılarak (en yakın donatı güzergahı analizi) talep noktalarının her birinden arz noktalarının her birine en düşük maliyetli güzergah saptanmakta ve saptanan tüm güzergahlar CBS veritabanında sonradan analiz edilmek üzere kaydedilmektedir. Bu aşamada modelin maliyet parametresi olarak en düşük mesafe maliyeti veya en düşük zaman maliyeti dikkate alınabilir. Ancak zaman maliyetinin mesafe maliyetine göre ulaşım ağı kademelenmesini dikkate alması açısından çok daha gerçekçi bir parametre olduğu karar vericiler tarafından göz önünde bulundurulmalıdır. Kullanılan modelde gerçek koşullara yakın sonuçlar üretebilmesi nedeni ile arz ve talep noktaları arasında kullanılan güzergahlar ulaşım kademelenmesini dikkate alarak en düşük zaman maliyeti üzerinden belirlenmiştir. Mesafe maliyeti ancak kademelenme bilgisinin olmaması ve zaman maliyetinin hesaplanmasının olanaklı olmadığı durumlarda veya yaya ve bisiklet yolculuklarının analiz edildiği durumlarda tercih edilebilir.

Arz ve talep noktalarının birbirleriyle olan erişim süreçlerinde kullanılan güzergahların hangileri olduğu ve hangi yoğunluk düzeyinde kullanıldığının belirlenmesi ulaşım ağının değişken durum, koşul ve senaryolar altında ne derece güçlü, dayanıklı ve esnek olduğunun saptanması açısından önem arz etmektedir. Mevcut veya değişken arz ve talep koşulları (senaryolar) doğrultusunda ağ kullanımını tek veya birkaç alternatifsiz akslar yerine alternatifli olan farklı akslara yayabilme potansiyeline sahip ağlar görece daha esnek, daha dayanıklı veya daha az kırılğan olarak adlandırılabilirler. Yine benzer şekilde kullanım yoğunluğu fazla olan akslar görece daha kritik, önemli ve hayati akslar olarak tanımlanabilirler. Ancak ulaşım ağının en çok kullanılan dolayısı ile en hayati/kırılğan kısımlarında meydana gelebilecek kapanma, zayıflık vb. süreçlerin genel olarak tüm ağ

sisteminin işleyişini en çok ve doğrudan etkileme etkisine sahip olduğu unutulmamalıdır.

Ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin saptanması

Bu süreçte, talep noktalarının her birinden arz noktalarının her birine olan tüm güzergah kümesinin çakışma durumları CBS ortamında mekansal analiz fonksiyonları kullanılarak (mekansal ilişkilendirme ve mekansal istatistik) ortaya çıkartılmakta ve en yoğun kullanılan bir başka deyişle en kritik/hassas/kırılgan ağ parçaları saptanabilmektedir. Model ulaşım ağlarını önce en küçük bileşenlerine ayırmakta daha sonra bu ağ bileşenlerine erişimde kullanılma sıklığına göre frekans/tekrar değeri atamaktadır. Frekansı en yüksek olan ağ bileşenleri erişimde en çok kullanılan (en hassas/kırılgan) ağ parçalarını göstermektedir.

Her bir yol segmenti için üretilen bu frekans değeri ulaşım planlanması ve erişebilirlik alanında çalışan karar vericiler için oldukça kıymetli bir bilgidir. Farklı senaryo koşulları altında hangi yol segmentlerinin en yoğunlukla kullanılan yani en kritik/hassas/kırılgan olduğunun tespiti ulaşım ağının güçlendirilmesi ve sürdürülebilirliğinin sağlanması amaçlı plan politika ve stratejilerin hayata geçirilebilmesini sağlar.

ALAN ÇALIŞMASI: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin CBS ortamında ölçümü ve değerlendirilmesine ilişkin model İstanbul kenti taşıt yolu ulaşım ağları üzerinde uygulanmıştır. Önerilen modelin 3 ana aşaması olan verilerin temini ve hazırlanması, arz ve talep noktaları arası güzergahların belirlenmesi ve en çok kullanılan (en hassas/kırılgan) ağ parçalarının saptanması süreçleri aşağıda detaylı olarak açıklanmaktadır.

1- Verilerin temini ve hazırlanması

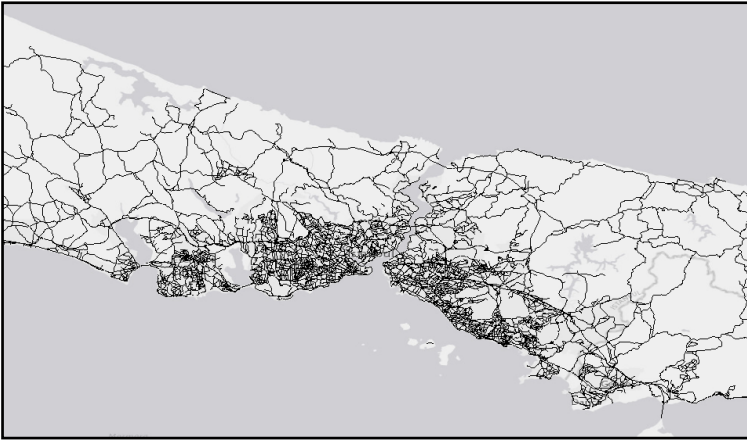
Kullanılan modelin işletilebilmesi için gerekli olan temel veri setleri ulaşım ağı (yol orta çizgileri) verisi ve idari sınırlar (arz ve talep noktaları) verisidir.

Bu çalışmada kullanılan ulaşım ve idari sınırlar veri setlerinin en güncel ve güvenilir formatlarına doğrudan erişim imkanı olmadığından Open Street Map veri portalından indirilerek kullanılmıştır. İlgili veri

portalından indirilerek kullanılan verisetlerine ilişkin bir metaveriye, yani veri hakkında veriye rastlanılamamıştır. Dolayısı ile modelde kullanılan verilerin güncellik ve güvenilirlik düzeyleri hakkında net bir bilgi sahibi olunamamaktadır. Ancak bu durum çalışmanın temel amacı dikkate alındığında kayda değer bir sorun teşkil etmemektedir. Zira, çalışmanın temel amacı, İstanbul kenti özelinde detaylı ve hassas sonuçlar elde etmek değil modelin uygulanması anlamında İstanbul örneği üzerinden yol gösterici olmaktır. Daha güncel ve gerçekçi verisetleri ile model uygulanabilir ve sonuçların güvenilirlik ve hassasiyeti artırılabilir.

- Ulaşım ağı verisinin oluşturulması

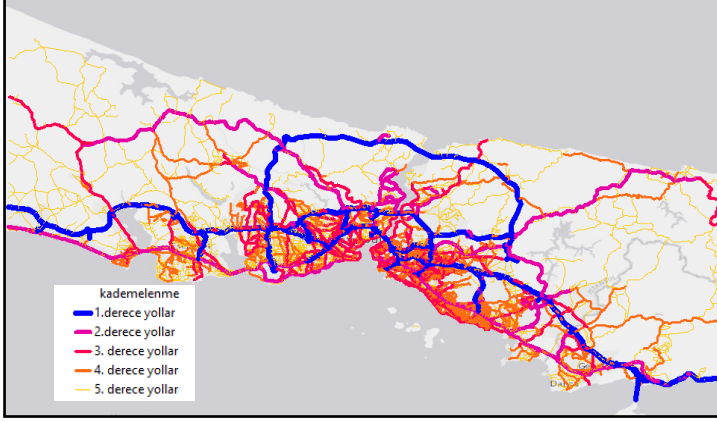
İstanbul kenti ve yakın çevresine ilişkin taşıt yolu ulaşım ağı verileri ücretsiz sayısal veri paylaşım ortamlarından biri olan Open Street Map veri portalından CBS ortamında, çizgisel formatta, ulaşım kademelenmesi bilgisine sahip yol orta çizgileri olarak temin edilmiştir (Resim 1) (URL1).



Resim 1: Open Street Map Veri Portalından Temin Edilen
İstanbul Kenti Taşıt Yolu Ulaşım Ağı

Ulaşım ağı verisi öncelikle çalışmanın amacı kapsamında gerek duyulmayan sayısal ve sözel öğeler temizlenerek sadeleştirilmiş, sadeleştirme sonrasında 30219 ağı parçasından oluşan ulaşım ağı veritabanında bulunan ulaşım kademelenmesine ilişkin bilgiler ('motorway/otoyollar'01., 'trunk/şehirlerarası yollar'02., 'primary/birinci derece kentiçi yollar'03., 'secondary/ikinci derece kentiçi yollar'04. ve 'tertiary/3.derece kentiçi yollar'05. kademe olarak) sistemde tanımlanmıştır. Yol kademelenmesinin

sisteme tanıtılması arz ve talep noktaları arası güzergahının daha gerçekçi olarak kestirilebilmesi açısından önem taşımaktadır (Resim 2).



**Resim 2: Open Street Map Veri Portalından Temin Edilen
İstanbul Kenti Taşıt Yolu Ulaşım Ağı Kademelenmesi**

Güzergahların belirlenmesinde mesafe maliyeti yerine daha gerçekçi bir maliyet olan zaman maliyeti kullanılmıştır. Kademelenme bilgisi “zaman/süre” bazlı ağ analizleri için gerekli bir parametredir. “Mesafe” bazlı ağ analizlerinde ulaşım ağı kademelenme bilgisine ihtiyaç duyulmamaktadır. Bu bağlamda arz ve talep noktaları arası en kısa süre hesaplamalarının yapılabilmesi adına kademelenme bilgisi üzerinden her kademenin yaklaşık olarak izin verdiği ortalama hızlar 'motorway/otoyollar_1' için 100 km/saat, 'trunk/şehirlerarası yollar_2' için 80 km/saat, 'primary/birinci derece kentiçi yollar_3' için 60 km/saat, 'secondary/ikinci derece kentiçi yollar_4' için 40 km/saat ve 'tertiary/3. derece kentiçi yollar_5' için 20 km/saat olarak sisteme girilmiş ve her yol segmentinin uzunluk ve hız bilgileri üzerinden zaman maliyetine ulaşılmıştır. Zamansal maliyetlerin hesaplanabilmesi için kullanılan ortalama hızların doğruluk ve hassasiyeti önerilen modelin hassasiyeti açısından kayda değer bir önem arzetmemektedir. Çünkü zamansal maliyetler arz ve talep noktaları arasındaki yolculuğun hassas bir şekilde süresini hesaplama amacını değil bu yolculuklarda ulaşım ağı kademelenmesine bağlı olarak hangi güzergahların kullanılacağını saptanması amacını taşımaktadır.

- İdari sınırlar verisinin oluşturulması

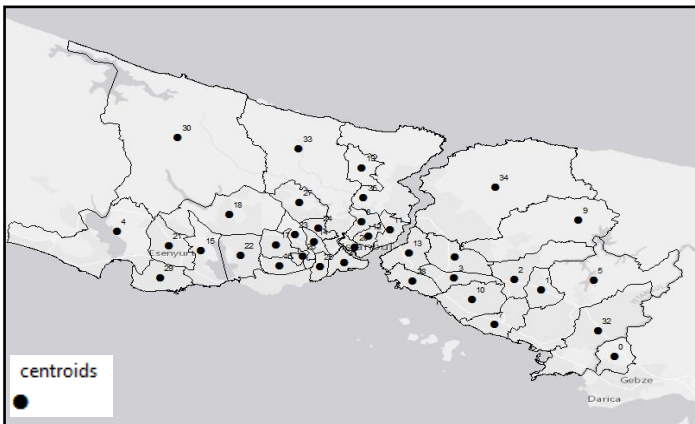
Kullanılan modelde arz ve talep noktaları olarak kullanılmak üzere, Open street map veri portalından CBS ortamında, poligon/alan formatında,

ilçe sınırları verisi temin edilmiştir (Resim 3). Çalışmanın amacı, bütçesi ve talep edilen hassasiyet düzeyine bağlı olarak bu aşamada coğrafi bölgeler, mahalle, ada, parsel sınırları vb. kullanılabilir.



Resim 3:Open Street Map Veri Portalından Temin Edilen
İstanbul Kenti İlçe Düzeyinde İdari Sınırlar Verisi

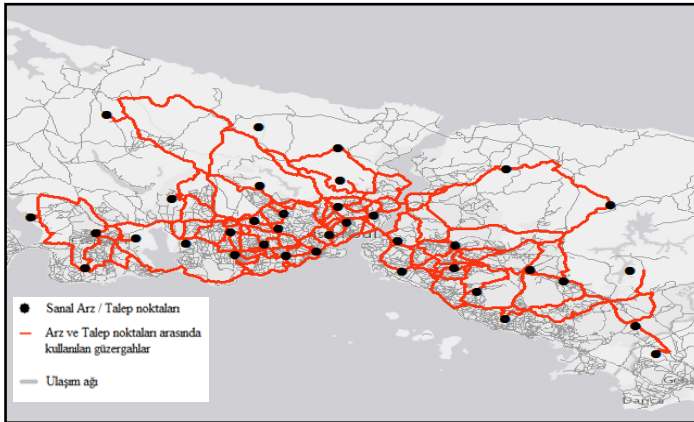
İstanbul idari sınırlar verisinin ağ analizlerinde arz ve talep noktaları olarak kullanılabilmesi için poligon sınırlarının geometrik merkezleri, geometrik merkez hesaplama (centroid) fonksiyonu yardımıyla CBS ortamında nokta verisi olarak dönüştürülmüştür (Resim 4). Temin edilen veri kapsamında İstanbul kentinin ilçe ölçeğinde 36 idari bölgeden oluştuğu görülmektedir.



Resim 4: İstanbul Kenti İdari Sınırlarının (İlçeler) Geometrik
Merkezleri (Centroids)

2- İdari sınırların geometrik orta noktalarından (centroid) elde edilmiş arz ve talep noktaları arasında kullanılan tüm güzergahlarının ulaşım ağı üzerinden belirlenmesi

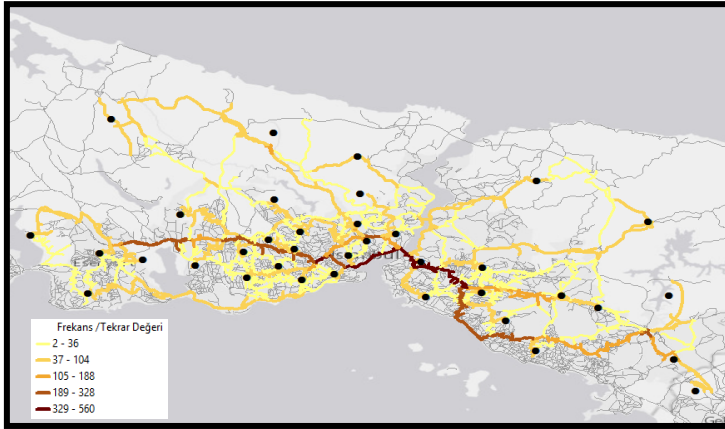
İstanbul çalışma alanı için CBS ortamında ağ analiz fonksiyonları kullanılarak (en yakın donatı güzergahı analizi) bir önceki aşamada belirlenen 36 idari bölge centroidi (sanal arz ve talep noktaları) arasındaki talep noktalarının her birinden arz noktalarının her birine erişmek için kullanılan güzergahlar en kısa zaman maliyeti dikkate alınarak belirlenmiş ve CBS veritabanında sonradan analiz edilmek üzere kaydedilmiştir (Resim 5). Güzergahların oluşturulmasında 36 noktanın her birisi hem sanal bir arz noktası hem de sanal bir talep noktası olarak kullanılmış ve bu noktalar arasında erişim için kullanılan tüm güzergahlar (1296 adet) CBS veritabanında saklanmıştır.



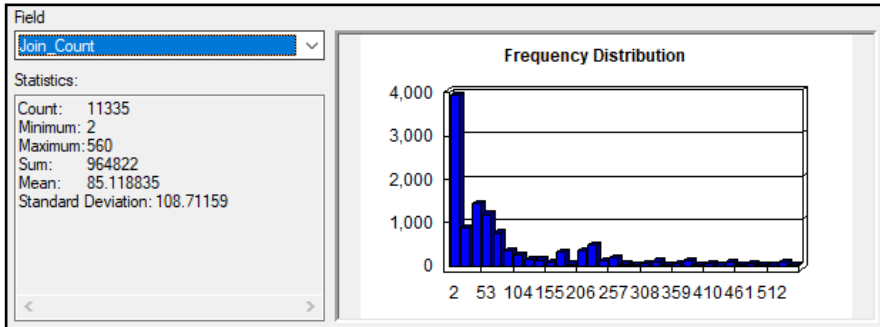
Resim 5: Talep Noktalarının Her Birinden Arz Noktalarının Her Birine Erişmek İçin En Kısa Zaman Maliyeti Dikkate Alınarak Kullanılan Güzergahlar

3- Ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin saptanması

Bu aşamada idari sınırlar kullanılarak üretilen sanal talep noktalarının her birinden sanal arz noktalarının her birine olan tüm güzergahların (1296 adet) ağ parçaları ile çakışma durumları CBS ortamında mekansal analiz fonksiyonları kullanılarak (mekansal ilişkilendirme ve mekansal istatistik) ortaya çıkartılmış ve arz ve talep noktaları arası erişimde en çok kullanılan bir başka deyişle kullanım yoğunluğu açısından en kritik ağ parçaları saptanmıştır. Elde edilen bilgilere ilişkin mekansal ve istatistik gösterimler aşağıda sunulmaktadır (Resim 6, Resim 7).



Resim 6: İstanbul ve Yakın Çevresi İçin Arz ve Talep Noktaları Arası Erişimde En Çok Kullanılan Bir Başka Deyişle Kullanım Yoğunluğu Açısından En Kritik Ağ Parçaları Mekansal Gösterimi



Resim 7: İstanbul ve Yakın Çevresi İçin Arz ve Talep Noktaları Arası Erişimde En Çok Kullanılan (Kullanım Yoğunluğu Açısından En Kritik) Ağ Parçalarına İlişkin İstatistik Sonuçları

Tüm güzergahların (1296 adet) ağ parçaları ile çakışma durumları incelendiğinde; çakışma gösteren ağ parçası sayısının 11335 adet olduğu, çakışma gösteren ağ parçalarında 2 ile 560 arasında değişen oranlarda çakışma frekansının bulunduğu, tüm ulaşım ağına toplam 30219 ağ parçasının bulunduğu dikkate alındığında, ağ parçalarının %37.5 inde (11335 adet) değişen oranlarda güzergah çakışması bulunduğu anlaşılmaktadır. Bir ağ parçasında çakışma frekansının artması o ağ parçasının ilgili arz ve talep noktaları arasındaki erişim süreçleri açısından o derece kritik önemde olduğu anlamına gelmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu kısımda, ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin CBS ortamında modellenmesi sonucunda elde edilen ağ parçalarına ilişkin tekrar frekans değerleri detaylı olarak irdelenerek karar desteği açısından yorumlanmıştır. Arz ve talep noktaları arasındaki, 2 ile 560 arasında değişen frekans değerlerine sahip ulaşım ağ parçalarının 100 ve üzeri katlar şeklinde görsellenmesi ile elde edilen tematik haritalar aşağıda sunulmaktadır (Resim 8a,8b,8c,8d,8e).



Resim 8a: Frekans Değerlerine Göre Ulaşım Ağ Segmentleri;
A) 500 ve Üzeri Frekans (11335 Segmentten 96 Tanesi)



Resim 8b: Frekans Değerlerine Göre Ulaşım Ağ Segmentleri;
B) 400 ve Üzeri Frekans (11335 Segmentten 307 Tanesi)



**Resim 8c: Frekans Değerlerine Göre Ulaşım Ağ Segmentleri;
C) 300 Üzeri Frekans (11335 Segmentten 659 Tanesi)**

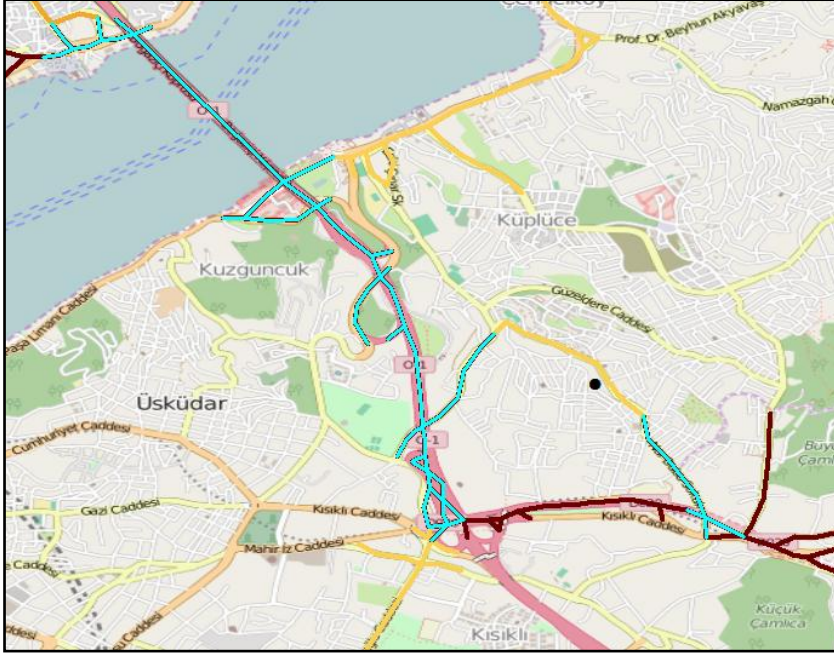


**Resim 8d: Frekans Değerlerine Göre Ulaşım Ağ Segmentleri;
D) 200 Üzeri Frekans (11335 Segmentten 1838 Tanesi)**



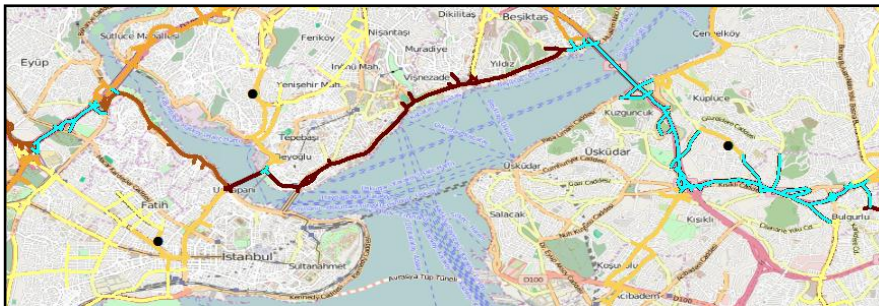
**Resim 8e: Frekans Değerlerine Göre Ulaşım Ağ Segmentleri;
E) 100 Üzeri Frekans (11335 Segmentten 2860 Tanesi)**

İdari sınırlar verisinden üretilmiş arz ve talep noktaları arasındaki güzergahlar dikkate alındığında, 500 ve üzeri frekans değerlerine sahip ulaşım ağı segmentlerinin özellikle Boğaziçi Köprüsü aksı (O-1) ve bu aksın güneyde devamı niteliğindeki O-1 ve D-020 aksları üzerinde yoğunlaştığı dikkat çekmektedir (Resim 9).



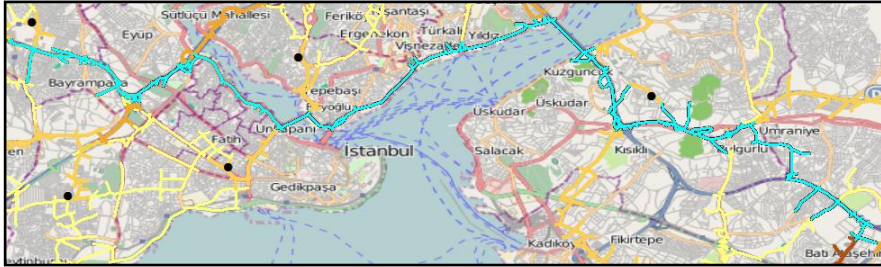
Resim 9: 500 ve Üzeri Frekansa Sahip Ağ Parçaları

400 ve üzeri frekansa sahip ulaşım ağı segmentlerinin özellikle D-020 aksı üzerinde doğu batı ekseninde genişlediği ve D-100 aksı ile Atatürk Köprüsü'nün batı istikameti üzerinde yer aldığı anlaşılmaktadır (Resim 10).



Resim 10: 400 ve Üzeri Frekansa Sahip Ağ Parçaları

300 ve üzeri frekansa sahip ulaşım ağı segmentlerinin özellikle D-100, O-3, Ayvansaray Caddesi, Kadirhas Caddesi, Meclisi Mebusan Caddesi, Çırağan Caddesi, O-1, O-4, Ataşehir Bulvarı ve D-020 aksları üzerinde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır (Resim 11).



Resim 11: 300 ve Üzeri Frekansa Sahip Ağ Parçaları

8 ile 11 arası örnek şekillerde de görüldüğü gibi frekans/tekrar değerleri en yüksek olan açık renkli segmentler, İstanbul kenti taşıt yolu ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından görece kritik bölgelerini (erişim amaçlı en çok kullanılan segmentleri) göstermektedir. Frekans/tekrar değerleri yüksek olan ulaşım ağı segmentleri arz ve talep noktaları arası yolculukların gerçekleşmesinde en çok yüklenilen, en çok trafiğe konu olan, erişimi en fazla etkileyen segmentler olarak kabul edilebilirler ve sağlıklı bir ulaşım planlaması açısından bu segmentler üzerindeki yüklerin karar vericiler tarafından öncelikli olarak frekans değerleri en yüksek segmentlerden başlayarak uygun plan, politika ve stratejiler geliştirilerek yönetilmesi gerekmektedir (ulaşım tür ve kapasite seçimleri, arz/talep planlaması, arazi kullanım ve yoğunluklara ilişkin plan kararları, alternatif ulaşım koridorları düzenlemesi vb. gibi).

Bu çalışmada elde edilen sonuçlar idari sınırların ilçe düzeyinde arz ve talep noktaları olarak kabul edilmesi varsayımı ile elde edilen sonuçlardır. Elde detaylı ulaşım trafik ve arazi kullanım verisi bulunmayan koşullarda karar vericiler tarafından ulaşım ağlarının kullanım yoğunluğu açısından kritik bölgelerinin saptanması amaçlı kullanılabilirler. Modelde kullanılan arz ve talebin niceliğine ilişkin nüfus, kapasite vb. verilerin temin edilmesi durumunda bu değerler doğrudan, standartlaştırılarak veya ağırlıklandırılarak gerçeklik düzeyinin artırılması amaçlı modele entegre edilebilirler. Çalışmanın amacı, bütçesi ve talep edilen hassasiyet düzeyine bağlı olarak modelde idari sınırlar verisi olarak farklı ölçeklerde coğrafi bölgeler, ilçe, mahalle, ada, parsel sınırları vb. kullanılabilir.

İleri süreçlerde farklı yöntemlerle elde edilmiş arz ve talep noktalarının ve kapasitelerinin sonuçları nasıl etkilediği, ve farklı zaman dilimleri için gerçek koşullara en yakın sonuçların hangi yöntem veya yöntemlerle elde edilebileceği üzerine karşılaştırmalar yapılarak çalışmanın geliştirilmesi planlanmaktadır.

KAYNAKLAR

- Bagloee, S.A., Sarvi, M., Wolshon, B. & Dixit, V. (2017). Identifying critical disruption scenarios and a global robustness index tailored to real life road networks. *Transportation Research Part E-Logistics and Transportation Review*, (98): 60-81.
- Chen, A., Yang, C., Kongsomsaksakul, S. & Lee, M. (2007). Network-based accessibility measures for vulnerability analysis of degradable transportation networks. *Networks & Spatial Economics*, 7(3): 241-256.
- Chen, B.Y., Lam, W.H.K., Sumalee, A., Li, Q.Q. & Li, Z. C. (2012). Vulnerability analysis for large-scale and congested road networks with demand uncertainty. *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, 46(3): 501-516.
- de Oliveira, E.L., Portugal, L.D. & Porto, W. (2016). Indicators of reliability and vulnerability: Similarities and differences in ranking links of a complex road system. *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, (88): 195-208.
- El-Rashidy, R.A., & Grant-Muller, S. (2016). The Evaluation of Redundancy for Road Traffic Networks. *Transport*, 31(4): 427-439.
- Ertugay K. (2017). A new comparative approach to detect vital segments of transportation networks considering the quantity of demand and supply by using GIS, AESOP Annual Congress 17:Spaces of Dialog For Places of Dignity, July 11-14, Lizbon, Portugal.
- Gerçek, D ve Güven, T. (2016). Kentsel Dirençliliğin Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Analizi: Deprem ve İzmit Kenti. *Harita Teknolojileri Elektronik Dergisi*, 8 (1): 51-64.
- Inanloo, B., Tansel, B., Shams, K., Jin, X. & Gan, A. (2016). A decision aid GIS-based risk assessment and vulnerability analysis approach for transportation and pipeline networks. *Safety Science*, (84): 57-66.
- Jenelius, E. & Mattsson, L.G. (2015). Road network vulnerability analysis: Conceptualization, implementation and application. *Computers Environment and Urban Systems*, 49, 136-147. doi:10.1016/j.compenvurbsys.2014.02.003.
- Kim, S. & Yeo, H. (2016). A Flow-based Vulnerability Measure for the Resilience of Urban Road Network. 11th International Conference of the International

- Institute for Infrastructure Resilience and Reconstruction (I3r2): Complex Disasters and Disaster Risk Management, (218): 13-23. doi:10.1016/j.sbspro.2016.04.006.
- Kim, S. & Yeo, H. (2017). Evaluating link criticality of road network based on the concept of macroscopic fundamental diagram. *Transportmetrica a-Transport Science*, 13(2): 162-193.
- Rodriguez-Nunez, E., & Garcia-Palomares, J. C. (2014). Measuring the vulnerability of public transport networks. *Journal of Transport Geography*, (35): 50-63.
- Scott, V. & Dunn, R. (2015). A prototype method to rate the link vulnerability of strategic rural roads. *Road & Transport Research*, 24(2): 3-13.
- Sun, D. & Guan, S. T. (2016). Measuring vulnerability of urban metro network from line operation perspective. *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, (94): 348-359.
- Wang, Z. R., Chan, A.P.C., Yuan, J., Xia, B., Skitmore, M. & Li, Q.M. (2015). Recent Advances in Modeling the Vulnerability of Transportation Networks. *Journal of Infrastructure Systems*, 21(2).
- Zhiru W., Albert P.C.C., Jingfeng Y., Bo X., Martin S. & Qiming L. (2014) Recent Advances in Modeling the Vulnerability of Transportation Networks, American Society of Civil Engineers, Technical Note.
- URL 1: <http://www.openstreetmap.org>.

NEO-LİBERALİZM VE KENTLERİN AYNILAŞMASI: VIAPORT VENEZIA KONUT PROJESİ ÖRNEĞİ

Cansu KORKMAZ

GİRİŞ

Neoliberal politikaların kentsel mekanda etkisini gösterdiği 1970’li yıllar ile kentleşme pratiklerinde de önemli değişimler yaşanmış, sermaye birikimini hedefleyen kapitalizm, sermayenin sürekliliği için şehirleşmeyi bir araç olarak kullanmaya başlamıştır (Harvey, 2012). Kapitalizm yapılı çevre inşası ile kendi sistemini mekana yansıtırken, planlama pratikleri ve şehircilik, kapitalizmin ve neoliberal politikaların yayılmasında önemli bir araç olmuştur (Lefebvre, 2015). Kapitalizmin varlığını sürdürebilmesi için üretilen artı sermayenin soğrulması ve işsizlik sorununa çözüm olarak, başta gayrimenkul olmak üzere, kentsel yatırımlar öncü sektör olarak kabul edilmiş ve hızla artış göstermiştir (Harvey, 2012). Kapitalist yaklaşım, mekanı kıt bir kaynak olarak üretilen, ayrıca rant ve artı değer üreten bir bir metaya dönüştürerek, mekana farklı bir işlevsellik katmıştır (Lefebvre, 2015).

Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de de neoliberal politikaların uygulanmaya başladığı 1980 sonrası dönemde, kentleşme üzerine kurumsal yapılanmanın değişmesi, TOKİ’nin konut alanlarına finansman desteği, ilçe belediyelerine imar planı yapma yetkisinin verilmesi, ulaşım altyapısındaki gelişme ve otomobil kullanımının artması Türkiye’deki konut arzında ve kentsel yapı sunum biçimlerinde değişimlere neden olmuştur (Tekeli, 2010). 1980’ler ile etkisini kentleşme pratiklerinde de hissettiren neoliberal politikalar ile devletlerin konut sektörüne müdahalesi azalmış, konut üretiminde özel sektör ve piyasa ekonomisi ön plana çıkmıştır (Sarı Özdemir, 2015).

Türkiye’de 2000 yılı sonrası dönemde kamu kesimi, konut ve yapılı çevre üretiminde aktif rol oynamaya, kentleşme ve yerleşme eylemlerini ülke politikası haline getirmeye başlamış, konut ve yapılı çevre üretimi işsizliği azaltan ve ekonomik istikrarı sağlayan bir güç olarak görülmüştür. 2000’li yıllardan itibaren hükümet politikası haline gelen konut üretimi ve kentsel dönüşüm seferberliği ile kentin boş arsaları kadar, yapılaşmış

alanlarda, gecekondu bölgelerinde, korunması gerekli tarihi dokuda yeni konut üretimi desteklenmiştir (Sarı Özdemir, 2015).

1990'lı yıllar ile birlikte Türkiye'de yeni bir konut sunum biçimi olan kapalı konut siteleri gündeme gelmiş ve günümüze kadar sayıları hızla artmıştır. Bugün, küresel rekabet ortamında kapalı konut siteleri, tarih, kültür, mimari, mutluluk, prestij ve hatta doğanın bile metalaştırılarak sunulduğu yeni pazarlama araçlarının öznesi konumundadır. 2000'li yıllar ile birlikte birbirinden farklılaşmaya çalışan inşaat şirketleri, yerli ve yabancı üst gelir grubunu çekmek ve rekabet düzeyini arttırmak için projelerinde yeni özellikler sunmayı hedeflemiş ve tematik projeler üretmeye başlamıştır. Dünya'da da örneğine sıkça rastladığımız kent belleği açısından önemli olan yerel ve küresel dinamikler kopya edilerek konut projelerinde kullanılmaya başlanması, eseri sıradanlaştırmakta, kent mekanılışkisiz bir *patchwork* deseni gibi parçacıl gelişim göstermektedir.

Özellikle 2000 yılı sonrasında hızla artan biçimde, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük metropollerdeki mega projeler de piyasa koşullarında talep görmek adına farklılaşma yoluna gitmiş ve taklit yoluyla oluşturulan konseptler projelerde oldukça fazla kullanılmaya başlamıştır. Bu çalışmanın kapsamında, İstanbul'daki büyük ölçekli temalı konut projelerinin kentleri aynılaştırması sorunsalı Venedik mimarisi ile tasarlanan Viaport Venezia Konut Projesi üzerinden ele alınmıştır.

NEOLİBERAL POLİTİKALAR VE MEKANA ETKİLERİ

Türkiye'de kentsel gelişme, planlama kurgusu, farklı kullanıcı gruplarının ihtiyaçları ve taleplerine göre değil, neoliberal politikaların hedeflediği üzere sermaye odaklı, büyük kentsel projelerle gerçekleşen parçacı bir gelişme modeli ile yönetilmeye başlanmıştır (Penbecioğlu, 2016). Devletin arazi arzı ve kentsel gelişme üzerindeki baskıyı azaltması, konut kredileri ve hakim medyanın da desteği ile sermaye sahipleri konut yatırımlarına yönelmiştir (Gülhan, 2016). Neoliberal ekonomi politikaları ile birlikte konut bir ihtiyaç olmaktan öte, ekonominin temel nesnesi haline gelmiştir. Önceden konut barınak anlamı taşıırken, neoliberal politikalar ile alışveriş merkezleri, sağlık, kültür ve eğitim tesisleri olan, kentten izole, lüks yaşam çevresine sahip bir prestij alanına dönüşmüştür. Hanehalkları artık ev ya da barınak değil, yeni bir yaşam biçimi ve sosyal statü satın almakta, konut üzerinden kimlik inşası yapılmaktadır (Kılıç; Ayataç, 2015). Medya

ve konut sektörü benzer sosyal sınıfların bir arada yaşayacağı, güvenli, fiziksel sınırları belirgin ve sosyal ayrışmayı derinleştiren, kamusal kullanım kavramını ortadan kaldıran konut tipolojisini desteklemektedir (Bauman, 2013). Konut ve yaşam çevreleri üzerine yoğunlaşan medyanın asıl hedefi talebi arttırarak sermayenin sürdürülebilirliğini sağlamaktır. Bu hedefle medya konutu bir barınma ihtiyacının ötesinde, güvenli, lüks ve ayrıcalıklı yaşam, prestij alanı, doğal yaşam çevresi, seçkin yaşam alanı olarak göstererek artı birikimi konuta yönlendirmeyi amaçlamaktadır. Konut alanlarına yoğunlaşan medya, konut arz ve taleplerinde katalizör görevi görürken, aynı zamanda gündelik yaşam biçimlerini de sermaye odaklı değiştirmektedir (Kimyon, 2015). Bu kapsamda, kentin atıl durumda olan alanlarında, toplumdan ve kentten kendini fiziksel ve sosyal olarak soyutlayan, sözde prestijli, ayrıcalıklı, güvenli ve korunaklı lüks konut siteleri kentlerde egemen olmaya başlamıştır. Neoliberal politikaların kentlerde yansıması olarak karşımıza çıkan ve kapalı mekânlar içinde kurgulanan bu projeler, sosyal ayrışmayı derinleştirmiş ve alt gelir grubunun yerinden edilmesine neden olmuştur (Musterd & Ostendorf, 1998). Ulaşım sistemlerindeki gelişme kent makroformunun hızla yayılmasına neden olurken, özellikle üst gelir grubu merkezden uzak bölgelerde yer seçmeye başlamış ve kentin olumsuz koşullarından kaçarak izole yaşam alanlarını (kapalı konut siteleri, lüks rezidanslar vb.) tercih etmeye başlamıştır. Bu durum düşük ve orta gelir grubunu toplu taşıma bağlantısının ve sosyo-kültürel aktivitelere erişimin sınırlı olduğu bölgelere iterken sosyal dışlanma tetiklenmekte ve bireylerin toplum ile entegrasyonu güçleşmektedir (Özkazanç; Özdemir Sönmez, 2015).

Neoliberal politikalar ile yaşam kalitesi yüksek şehir yaşamı, yüksek gelir grubuna hitap eden bir meta haline gelmiştir. Metalaşma kentin tüm dinamiklerini ve ölçülemeyecek değerlerine fiyat etiketi yapıştırırken, yerel kültürü ve özgün değerleri yok etmektedir. Neoliberal politikalar, toprak, doğa, emek, kültür, kimlik hatta toplumsal ilişkiler dahil her şeyin alınıp satılabileceği savunulurken, meta aracı olarak üretilmeyen şeylerden dahi rant elde etmekte ve bu rantın sermaye sahiplerinin elinde toplanması hedeflenmektedir. Diğer bir deyişle, neoliberalizm ile metalaşmanın sınırı genişletilmekte, emek, toprak, doğa ve para bile meta aracı haline gelmektedir (Harvey, 2015). Öyle ki, tarihsel ve kültürel belleğe sahip kent imajları taklit edilerek, sahte kent mekanları oluşturulmakta, kültür ve mimari de kent mekanını pazarlamada meta olarak kullanılmaktadır (Avcı, 2009).

Son dönemde, tarihsel ve kültürel değerler hakkıyla korunmazken, bu özgün değerlerin taklitleri alışveriş merkezi, konut projesi, turizm tesislerinde konsept projeler olarak sunulmaktadır. Kentler, birbiriyle ilişkisellikten uzak, farklı dönem ve kültürden birçok kopyayı, parçacı şekilde barındıran bir yapıya dönüşmüştür. Dünya örnekleri incelendiğinde de kültürel, tarihi ve doğal değerleri ile bir döneme damga vuran ve bir kentin imgesi haline gelen birçok mekan ve yapının taklit edildiği görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1: Dünya'daki Taklit Mimari ve Kent Örnekleri

Eser	Orijinal Konum	Taklit Konumu
Venedik Mimari	İtalya-Venedik	Çin- Tianjin
Eyfel Kulesi	Fransa-Paris	Çin- Shanghai
Interlaken	İsviçre-Bern	Çin- Hong Kong
İsviçre Mimari	İsviçre- Bavyera	Çin- Beijing
Manhattan	Amerika- Manhattan	Çin-Tianjin
Victorian Evler	İngiltere-Thames	Çin- Shanghai
Almaya Evleri	Almanya-Anting	Çin- Shanghai
Amsterdam	Hollanda-Amsterdam	Çin- Shanghai
İzlanda Meclisi	İzlanda-Reykjavik	Çin- Shanghai
Eyfel Kulesi	Fransa-Paris	ABD- Las Vegas
Pisa Kulesi	İtalya-Pisa	ABD-Chicago
Taç Mahal	Hindistan-Agra	Hindistan-Aurangabad
Hallstatt	Avusturya-Salzkammergut	Çin-Luoyang
Manhattan	ABD-New York	Çin-Yujiapu
Tower Bridge	İngiltere-Londra	Çin-Suzhou
Ronchamp Şapeli	Fransa-Haute-Saône	Çin- Zhengzhou
Özgürlük Heykeli	ABD-New York	Japonya- Odaiba
İsa Heykeli	Brezilya-Rio de Janeiro	Portekiz-Lizbon
Stonehenge	İngiltere-Wiltshire	ABD-Virginia
Partenon	Yunanistan-Agina	ABD-Nashville
Kolezyum	İtalya- Roma	Kanada-Vancouver
Mısır Piramidi	Mısır-Gize	BAE-Dubai
Louvre Müzesi	Fransa-Paris	Çin-Tientsin
Zafer Takı	Fransa-Paris	Çin-Jiangyan
Nieuwe Vaart	Hollanda-Amsterdam	Çin- Shanghai
Haydarpaşa Garı	Türkiye-İstanbul	Alanya (Otel Projesi)
İstanbul Boğazı	Türkiye-İstanbul	İstanbul-Bosphorus City (Konut Projesi)
San Marco Meydanı	İtalya- Venedik	İstanbul- Viaport Venezia

Küreselleşme sürecinden kent planlama ve mimari de etkinlenmiş, bu kapsamda yer ve mekan kavramları tartişılmaya başlanmıştır. Modernleşme süreci ile bu kavramlar dönüşüme uğramakla birlikte, planlama ve mimarlık için önemli bir olgu olan “yer” giderek belirleyici niteliğini kaybetmeye başlamıştır. Auge (1997) “yok-mekânı” bulunduğu coğrafya ile sosyo-kültürel bağını koparmış, her yerde görülebilecek mekanlar olarak tanımlamıştır. Kapital sistem mekanı yeniden üretirken sosyal, kültürel ve fiziksel koşullar ile ilişki kurmayan, değeri yok edilen ve bütünsellikten uzak bir yapıya dönüştürmüştür. “Yer” toplum tarafından kimlikli, ilişkisel ve tarihsel olarak tanımlanabildiği ölçüde “mekan” özelliği taşımakta, toplumun mekanla ortak bağ kurmasına olanak sağlayan sosyal, kültürel ve tarihsel bir ilişkisellik yoksa bu mekanlar “yok mekan” olarak tanımlanmaktadır (Auge, 1997).

Auge (1997) toplumun ve bireyin mekanla üç temel bağ bulunduğunu belirtmektedir; kimliksel bağ, ilişkisel bağ ve tarihsel bağ. Kimliksel bağ, toplumun ve bireyin geçmişi ve mekanla kurduğu bağ iken, ilişkisel bağ, bireyin çevresiyle geliştirdiği ortak kültür ve mekan arasında kurduğu bağı tarif etmektedir. Tarihsel bağ ise birey ve toplumun geçmişten geleceğe süreklilik içinde mekanla kurduğu ilişkidir. Modernleşme süreci ile birlikte toplum ile mekan arasındaki bu bağlar koparılmış, yapı-yer ve toplum ilişkisi belirleyici olmaktan çıkmıştır. Yer in belirleyici olmaktan çıkması ile farklı sosyal, kültürel ve tarihsel süreçler içinde oluşan mekanları bağımsız kılarak, mekanı yer ile değil küresel dünyanın tanımladığı kavramlar üzerinden okumaya başlamıştır. Neoliberal politikalar ekseninde sermaye odaklı gelişen mekan, yere özgü, tarihsel ve kültürel değere sahip farklı mimari yapı ve kent parçalarının, yerden bağımsız, ilişkisellikten uzak “yok yer” olarak üretilmektedir.

İSTANBUL’DA TEMALI YAşAM

Farklı tarihsel süreçlerde oluşmuş, doğal ve kültürel öneme sahip, kentin belleğini oluşturan önemli mimari yapı ve kent parçalarının konut projelerinde izlerini gördüğümüz temalı konut projeleri üst gelir grubuna mekânsal özelliklerin yanı sıra seçkinlik, ayrıcalıklı ve prestijli bir yaşam vaad ederek özgün değerleri meta olarak sunmaktadır.

Temalı konut projeleri genelde bir kent, kent parçası veya mimari esere referans verse de, kentten bağımsız, gelir ve yaşam tarzı bakımından

homojen grupların yer aldığı, karmaşadan ve çeşitlilikten uzak bir yapıyı temsil etmektedir (Yardımcı, 2015). İstanbul’da 2018 yılı itibariyle bir kısmı satışı tamamlanan yaklaşık 1.600 lüks kapalı konut sitesi olduğu tahmin edilmekte ve bu projelerin sayısı her geçen gün artmaktadır (URL 1).



Resim1:İstanbul Lüks-Kapalı Konut Sitelerinin Mekânsal Dağılımı (URL1)

Bu kapalı konut siteleri son dönemde İstanbul’un çeperlerine yayılmış olmakla birlikte Avrupa Yakası’nda Başakşehir, Esenyurt ve Beylikdüzü ve Sarıyer- Kilyos hattı ile Anadolu Yakası’nda Maltepe, Tuzla kıyı hattı ve Ataşehir, Çekmeköy ve Beykoz’da yoğunlaşmıştır. Kapalı konut projelerinin E-5 karayolu ve TEM bağlantı yolu ile metro güzergahları üzerinde yer seçmesi ulaşım altyapısının yer seçiminde ne kadar etkin olduğunun göstergesidir. Kapalı konut siteleri, mevcut yerleşim alışkanlıklarını da yok etmekte, kent çeperinin dışında, merkez ve kamusal alanlarla ilişkisellikten uzak, parçacı, doğal alanları tahrip eden ve otomobil bağımlı kent parçaları oluşturmaktadır (Yalçınan; Çalışkan; vd, 2014).

1990’li yıllar ile küresel ekonomik yapılanmadaki değişimler ülke konut politikalarına da yansımış, bu yıllarda kapalı konut sitelerinin yapımına başlanmıştır. 10 yıl gibi sürede kapalı konut sitelerinin sayısı 500’ü geçmesi inşaat şirketlerinin projelerini farklı temalarla süsleyerek yeni pazarlama stratejileri geliştirmesini gerektirmiştir (Yardımcı, 2015). İstanbul’da mevcut bir kent parçası ya da mimarinin benzer özelliklerini yeniden kurgulayarak elde edilen ilk proje 2005 yılında Küçükçekmece’de yapımına başlanan ve İstanbul Boğazı ve boğaz boyunca yer alan mimari

eserlerin taklit edildiği “Bosphorus City” adlı konut projesidir. Günümüzde İstanbul’daki büyük ölçekli konut projeleri incelendiğinde, doğa, tarih, mimari yapı, kent parçası ve kültür gibi öğelerin birçok projede, diğer projelerden farklılaşarak talep yaratmak amacıyla kullanıldığđı görölmektedir (Bkz. Tablo 2).

Tablo 2: İstanbul’da Temalı Yaşam Örnekleri

<p>“Bosphorus City”</p>	
<p>“Ege Boyu Evleri”</p>	
<p>“Delta Dubai Tower”</p>	
<p>“Viaport Venezia”</p>	

Dünya örneklerinde olduğu gibi İstanbul’da da bir konsept ekseninde geliştirilen büyük ölçekli konut projelerinin sayısı hızla artmakta

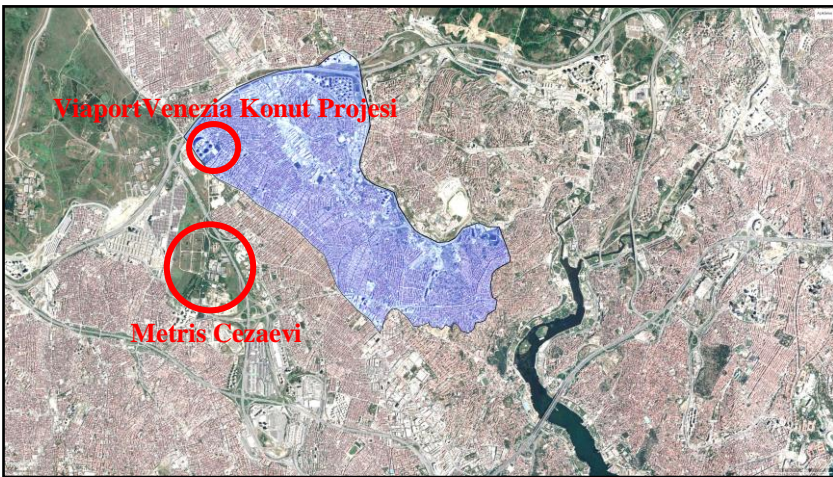
olup, 2015 yılında tamamlanan, Venedik mimarisi ve kültürünün kopyalanarak sunulduğu Viaport Venezia Konut projesi neoliberalizmin kentleri ayınlıştırma sorunsalına önemli bir örnektir.

Viaport Venezia Konut Projesi

Viaport Venezia Konut Projesi İstanbul'un Avrupa Yakası'nda Gaziosmanpaşa ilçe sınırları içerisinde yer almakta olup, kuzeyinde TEM Otoyolu, batısında Metris Cezaevi, güneyinde Küçükköy Mezarlığı bulunmaktadır. Proje, önemli ulaşım akslarından biri olan İstanbul Çevre Yolu ve Eski Edirne Asfaltı üzerinde yer almakla birlikte, Mecidiyeköy-Havalimanı arasında yapılması planlanan metro hattının durak noktalarından biri olacaktır. Ayrıca, Habibler-Topkapı tramvay hattı üstünde olan proje alanı Atatürk Havalimanı ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne 15 km, Taksim ve Beşiktaş gibi merkezlere de 20 dakika uzaklıktadır.

Kentsel Dönüşüm mü Mutenalaştırma mı?

Viaport Venezia Konut Projesi İstanbul suç oranının en yüksek olduğu ilçelerden biri olan Gaziosmanpaşa'da bulunmaktadır. Metris Cezaevi ile komşu olan proje alanı, 2013 yılında 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamında ilan edilen kentsel dönüşüm alanı içerisinde yer almaktadır (Resim 2).



Resim2: Gaziosmanpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi Alanı

6306 sayılı kanunun amacı, afet riski altındaki alanlar ve riskli yapıların bulunduğu alanlarda, sağlıklı ve güvenli yaşam çevreleri oluştur- maktır. Gaziosmanpaşa kentsel dönüşüm projesinin temel amacı; dep- remde yıkılma riski taşıyan yapıların yenilenmesi, sağlıksız ve ekonomik ömrünü tamamlamış konut stoğunun yenilenmesi, gerekli donatı alanları- nın sağlanması, trafik sorunlarının çözülmesi, düzensiz yapılaşmanın önüne geçilmesi olarak belirlenmiştir (URL 2). Kentsel dönüşümüne bütün- cül bir yaklaşımdan çok fiziksel düzenleme, gelişim öngörüsüyle yaklaşan düzenleme, yasama aşamasından başlayan ve uygulamayla süren parçacı yaklaşımı ile planlamanın bütünlüğü temelinde eleştirilmektedir.

1960'lı yıllarla birlikte sanayinin desantrilizasyonu ile Gaziosman- paşa ilçesinde kentsel dönüşüm projeleri başlamış ve bölge büyük konut yatırımlarına ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Mevcuttaki beton fabrika- larının Hadımköy'e taşınması sonrası kentsel dönüşüm alanı ilan edilen Viaport Venezia Konut Projesi alanı, metris cezaevinin de kuzey doğu- unda yer almaktadır. Kentin suç bölgeleri olarak tanımlananan Gazios- manpaşa'da yürütölen kentsel dönüşüm projesi, kentsel dönüşümün temel hedeflerini yerine getirmekten ziyade, üst gelir gruplarına hitap eden marka konut projeleri ile bir mutenalaştırma/soylulaştırma projesi haline dönüşmüştür. Proje ile Metris Cezaevi'nin de taşınması gündeme gelmiş olsa da, kurumun şehir dışına taşınmasına yönelik bir çalışma yapılmamış- tır (URL 3). Yine de projenin bölgenin sosyo-mekansal niteliğinde önemli değişimler meydana getireceği açıktır.



Resim3:ViaportVenezia Konut Proje Alanı (2000-2018).

Projenin Özellikleri

Venedik konsepti ile tasarlanan projede, toplam 82.000 m²'lik alanda 5 bloktan oluşan 2.200 konut birimi, içerisinde 200 mağazanın bulunduğu 90.000 m²'lik açık hava alışveriş merkezi, ofis birimleri, 4 yıldızlı bir otel, yürüyüş yolları, 8-12 m genişliğinde su kanalları ve meydanlardan oluşan karma kullanımlıyaşam alanı sunmaktadır. Proje içerisinde açık ve kapalı yüzme havuzu, fitness salonu, yürüyüş alanları, çok amaçlı spor alanları, sauna, buhar odaları, oyun salonları, sinema, açık ve kapalı otopark alanları, misafir otoparkları, yeşil alanlar ve çocuk parkı bulunmakta, siteye giriş ve çıkışlar güvenlik kontrolünde yapılmaktadır (URL 4). Konut birimleri ve alışveriş merkezi arasındaki geçişler sadece konut sakinlerinin sahip olacağı özel güvenlik kartları ile yapılacaktır (Resim 4).

Tablo 3: Viaport Venezia Konut Projesi Fiyatları (2019) (URL 5)

Oda Sayısı	m ²	Konut Fiyatı (bin)
1+1	60-70	370-630
2+1	100-140	540-750
3+1	120-200	950-1200
4+1	200-350	1500-2000



Resim 4: Viaport Venezia Konut Projesi Vaziyet Planı (URL 6).

İlçe genelinin aksine, yüksek emsal değerleri belirlenen arazide ($E=3.00$), bodrum katların emsal dışı bırakılması ve iskana açık tutulması ile inşaat alanı $600.000 m^2$ 'ye kadar yükseltilmiştir. İmar planlarında özel proje alanı olarak belirtilen proje alanı, kat karşılığı gelir paylaşımı yöntemi ile ihaleye sunulmuştur. Bu yöntem ile arsa sahipleri müteahhitlere sunduğu arsa karşılığında konut ya da iş yeri almak yerine, satış gelirinden pay almıştır (URL 7). Proje kamuoyuna 2011 yılında sunulmuş, 2015 yılında alışveriş merkezi kullanıma açılmıştır.

“3 gece 4 gün değil 365 gün Venedik”

“3 gece 4 gün değil 365 gün Venedik” (URL 4) sloganı ile Venedik'te yaşam vaad eden proje'de Venedik kùltürü ve mimarisi taklit edilmekte, Dünya'da tek olan birçok anıtsal yapı ve sivil mimari örnekleri bu konut ve alışveriş merkezi projesinde metalaştırılmaktadır. Venedik konseptinde, İtalyan mimarisinin örnekleri ile tasarlanan Viaport Venezia Konut Projesinde, Venedik ile özdeşleşen su kanalları ve gondol gezintilerinin yanı sıra Venedik'in dünyaca ünlü meydanı olan San Marco Meydanı'nın bir örneği de inşa edilmiştir. Ayrıca alışveriş merkezi mimarisinde de Venedik konutlarından esinlenilmiştir. Viaport Venezia Konut Projesi ile Venedik'in benzerliği aşağıda açıklanmıştır:

• San Marco Meydanı

Venedik'in güneyinde yer alan San Marco Meydanı kentin en ünlü meydanlarından biridir. Meydanın etrafında meydana ismini veren San Marco Bazilikası, Torredell'orologi adlı saat kulesi, önemli seyir noktalarından Campanile Kulesi, kentin önemli müzelerinden olan Correr Müzesi ve bünyesindeki Arkeoloji Müzesi gibi önemli eserler bulunmaktadır. Ekim ve Mart aylarında suyun yükselmesi ile kullanılamayan meydanda (acqua alta) diğer zamanlar birçok festival, konser ve çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Günümüzde Venediğin önemli turistik merkezlerinden olan San Marco Meydanı, 1500'lü yıllarda meydana cephe veren önemli mimari eserlerden Procuratie Vecchie ve Procuratie Nuove kent yöneticilerinin kullandığı seçkin konut alanlardır (Nijhuis, 2011). Seçkin bir yaşam alanı vaad eden ve üst gelir grubuna hitap eden Viaport Venezia Konut Projesi, mimari ve işlevselliğin yanı sıra sosyal tabakalaşma açısından da benzer özellikler göstermektedir (Resim 5).



Resim5: San Marco Meydanı, Venedik (URL 8) ve ViaportVenezia Konut Projesi (URL 6).

• Su Kanalları ve Gondol Gezintileri

Tamamı Dünya miras listesinde bulunan adalar şehri kendine has coğrafyası ve kültürü ile Avrupa'nın en çok ziyaret edilen merkezlerinden-
dir. Venedik italyanın kuzey doğusunda bulunan içinde 62 adayı barındı-
ran Venedik lagünün içinde yer almaktadır. Adriyatik Denizi'ne bağlı olan
bu lagün yaklaşık 7000 yıl önce oluşmuştur. Venedik lagününe ilk V.
yy'da Atilla Hunlarından kaçan Venetolular yerleşmiş, bataklık zeminde
kazıklarla adacıkları köprüler inşa ederek bağlamış ve bugünkü dünya
üzerinde bir benzeri olmayan Venedik şehrinin temellerini oluşturmuş-
lardır (URL 9). Venedik kent kimliğinin önemli unsurlarından bu tarihi
su kanalları, ViaportVenezia Konut Projesi'nde kopya edilerek, mekan,
tarih ve kültür meta olarak sunulmuştur. Proje kapsamında alışveriş me-
kanları içinde gezinti ve dekoratif amaçlı oluşturulan 8-12 m genişliğin-
deki su kanalları boyunca Venedik'in sembolü haline gelen gondollaryer
almaktadır (URL 6).



Resim 6: Venedik (URL 9) ve ViaportVenezia Gondol Gezileri (URL 6).

• Venedik Konutları

Anıtsal yapıların aksine sade ve gösterişten uzak mimarisi ile dikkat çeken Venedik konutları genellikle iki katlı, biri karadan biri kanaldan iki girişi bulunan, pencerelerinde Venezian adı verilen kepenkleri ile tamamlanan ve genellikle pastel tonlarındayapılardır. Viaport Venezia Konut projesinde Venedik mimarisi alışveriş merkezi yapıları Venedik mimarisinin izini taşımaktadır. Kanal boyunca konumlanan dükkanlar ve ofisler cephe özellikleri, renk tonu ve mimari detayları ile Venedik konutları ile benzerlik göstermektedir (URL 10).



Resim 7: Venedik ve Viaport Venezia Konut Mimarisi (URL 10-URL 7).

SONUÇ

Neoliberalizm temelde bir kentleşme politikası olmasa da en çok kentlerden beslenmiş ve aynı oranda kentleri etkilemiştir. 2000’li yılların sonrasında öncelikle metropoller olmak üzere büyük ölçekli kentsel yatırımlar hızla artış göstermiş, şehirleşme ve inşaat sektörü ekonomik büyümenin lokomotifi olarak görülmüştür. Başta gayrimenkul yatırımları olmak üzere, alışveriş merkezi, turizm tesis alanları, kültürel tesis alanları, kentsel dönüşüm projeleri, mega ulaşım projeleri gibi büyük ölçekli kentsel yatırımlar kentlerde hızla artış gösterirken, talebi oluşturmak üzere birçok proje oluşturduğu konseptler ile diğer projelerden farklılaşmaya çalışmıştır. Bu amaçla, prestij, doğal yaşam ve kültür meta olarak sunulmaya başlamış, konut talebini arttırmak amacıyla, medya ve inşaat sektörü birlikte çalışmaya başlamıştır. Tüm Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de de, kent belleği açısından öneme sahip yerel ve küresel dinamikler, yerden bağımsız ele alınarak taklit yoluyla konut, alışveriş merkezi, turizm merkezi gibi büyük ölçekli kentsel projelerde tema olarak kullanılmıştır. Bu kentlerin parçacıl olarak gelişmesine neden olurken, Auge (1997)’nin tanımladığı “yok-mekan” ların oluşmasına neden olmaktadır. Sermayenin akışını

öngören ve rant odaklı bu projeler kentleri giderek kimliksizleştirirken, “yer” giderek önemini yitirmektedir. Kentin simgesi haline gelen ve markalaşmasını sağlayan bir mimari eserin veya bir kent parçasının artık dünya üzerinde farklı şehirlerde de görülebiliyor olması, eseri sıradanlaştırmaktadır.

2000 yılı sonrası Türkiye’de de konsept projeler hızla artış göstermiş olup, özellikle İstanbul bu yeni üretim biçiminin merkezi haline gelmiştir. Küresel ölçekte de öneme sahip bir kent olan İstanbul, Dünya örneklerini bünyesinde barındıran birçok projeye ev sahipliği yapmakta, İstanbul kent kimliği ve özgün mimarisi zarar görmektedir. Bu araştırma kapsamında ele alınan Viaport Venezia, Venedik konsepti ile tasarlanmış, bir alışveriş merkezi ve rezidans projesi olup, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamında hayata geçirilmiştir. Kanun, afet riski altındaki alanlar ve riskli yapıların bulunduğu alanlarda, sağlıklı ve güvenli yaşam çevreleri oluşturmayı hedeflerken, üst gelir grubuna yönelik tasarlanan konsept konut projeleri ile orta ve alt gelir grubunu yerinden eden bir soylulaştırma projesi haline dönüşmektedir.

Projede, Venedik’in kent imgelerinden biri olan ve doğal oluşumlar ile meydana gelmiş su kanalları ve bu kanallarda ulaşım ve gezinti amaçlı kullanılan gondolların yanı sıra Venedik’in dünyaca ünlü meydanı olan San Marco Meydanı kopyalanarak alışveriş merkezinde kullanılmıştır. Bunun yanı sıra kanal boyunca uzanan, sade ve gösterişten uzak Venedik konutları aynı şekilde alışveriş merkezi mimarisinde ön plana çıkmaktadır. Turizm açısından önemli bir kent olan Venedik’in bu özelliği meta olarak kullanılmakta ve rant aracı haline gelmektedir. Sermaye odaklı küresel rekabet ortamında özgün mimari eserler, tarih ve doğal oluşumların kopyalanması, kentsel mekanların aynışması ve sıradanlaşması sorununu gündeme getirirken, kültür, yer ve zaman ekseninden bağımsız gelişen, birbiriyle mekânsal ilişkisi kuramayan, parçacıl kent desenlerinin oluşmasına neden olmaktadır.

KAYNAKLAR

- Avcı, O. (2009). Bir Etik-Estetik Sorun: İstanbul Boğazı Taşınabilir mi?. *Mimarist Dergisi*, 9 (33): 78-85.
- Auge, M. (1997). *Yer-olmayanlar: Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş*, Çev. T.İlgaz (1992), Kesit Yayıncılık, İstanbul.

- Bauman, Z. (2013). Modernite, Kapitalizm, Sosyalizm Küresel Çağda Sosyal Eşitsizlik, çev. F. Doruk Ergun, Say Yayıncılık, İstanbul.
- Gülhan, S. T. (2016). Devlet Müteahhitlerinden Gayrimenkul Geliştiricilerine Türkiye'de Kentsel Rant ve Bir Meta Olarak Konut Üreticiliği: Konuta Hücum. T. Bora içinde, İnşaat ya Resulullah, İstanbul: Birikim Kitapları, s. 33-45.
- Harvey, D. (2012). Asi Şehirler. İstanbul: Metis Yayınları.
- Kılıç, H. ve Ayataç, H. (2015). Konut Lansmanları ile Şekillenen Kent ve Kentli Kimliği, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 39. Kolokiyumu; Müdahale, Mücadele ve Planlama, Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası, s. 302-318.
- Kimyon, D. (2015). Konut Üretim ve Tüketiminde Medyanın Yeni Rolü. Konut, Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi Yayını, s.34-60.
- Lefebvre, H. (2015). Mekanın Üretimi. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Musterd, S. ve Ostendorf, W. (1998). Urban Segregation and the Welfare State. London: Routledge.
- Nijhuis, S. (2011). Visual Research in Landscape Architecture, Exploring the Visual Landscape: Advances in Physiognomic Landscape Research in the Netherlands Vol 2.
- Özdemir Sarı, B. (2015). Konut Üretiminde Aşırılık ve Stok Boşluk Oranları: Yenimahalle ve Altındağ Örnekleri. Konut içinde Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası, s. 73-84.
- Özkazanç, S. ve Özdemir Sönmez, N. (2015). Ulaşım Perspektifinden Sosyal Dışlanma Kavramının Değerlendirilmesi. Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi 8 (1): 10-18.
- Penbecioğlu, M. (2016). Yapılı Çevre Üretimi ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler: Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye'de Son On Yılı. T. Bora içinde, İnşaat ya Resulullah, İstanbul: Birikim Kitapları, s. 163-180.
- Tekeli, İ. (2010). Gündelik Yaşam, Yaşam Kalitesi ve Yerellik Yazıları. Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yardımcı, S. (2015).İstanbul Çeperinde Temalı Yaşam. D.Özhan Koçak; O.K. Koçak içinde, İstanbul Kimin Şehri? Kültür, Tasarım, Seyirlik ve Sermaye, İstanbul Metis Yayınları, s.145-169
- Yalçınan, M.C., Çalışkan, Ç.O, Çılgın, K. ve Dündar, U. (2014).İstanbul Dönüşüm Coğrafyası. A.B. Candan; C. Özbay içinde, Yeni İstanbul Çalışmaları, İstanbul: Metis Yayınları, İstanbul.
- URL 1: <https://www.projepedia.com/konut-projeleri/istanbul/>
- URL 2: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/05/20120531-1.htm>
- URL 3: <https://www.emlaktasondakika.com/haber/kentsel-donusum/metrisin-tasinmasi-kentsel-donusum-mu/17763>

- URL 4: <https://emlakkulisi.com/viapor-veneziayi-cenk-hayirlioglu-anlati-yor/161589>
- URL 5: <https://www.sahibinden.com/satilik-residence/istanbul-gaziosmanpasa>
- URL 6: <http://www.bayraktarinsaat.com.tr/tr/proje/viapor-venezia-42>
- URL 7: <https://emlakkulisi.com/metris-cezaevinin-karsisina-1-milyar-liralik-proje/85861>
- URL 8: <https://www.google.com.tr/intl/tr/earth/>
- URL 9: <https://lookmytrips.com/572f7f4eff9367294d0c691d/gondola-ff9367>
- URL 10: <https://mumcuserap.blogspot.com/2016/02/venedik-nasl-ortaya-ckt.html>

BİO İSTANBUL PROJESİ

Zeynep ÖZGÜL, Zülfiye TAŞ
Şeyma US, Şule YÜKSEL
Şerife Nur İNNECİ, Betül ATEŞ

GİRİŞ

Dünyada sanayi devriminden sonra özellikle pek çok sektörde olduğu gibi sağlık sektöründe de büyük gelişmeler yaşanmış ve yaşanmaya devam etmektedir. Sağlık merkezleri giderek küçük ölçekli sağlık birimleri olmaktan çıkmakta ve sağlık kampüsleri içerisinde yer alan araştırma ve uygulama merkezleri haline gelmektedirler.

Genellikle kent merkezinin dışında konumlanmakta olan sağlık kampüsleri içerisinde hastaneler, araştırma geliştirme merkezleri, ar-ge laboratuvarları, üniversiteler, konut, ticaret, rekreasyon alanları vb. pek çok farklı fonksiyon alanları bulunmaktadır. Bu kampüsler ekolojik tabanlı planlama yaklaşımları ile dünyada giderek artan seviyede bir yaygınlaşma eğilimindedirler.

İstanbul, özellikle son yıllarda diğer önemli merkezlerle birçok konuda stratejik işbirliği içerisine girmiş ve gerek jeopolitik konumu, tarihi ve kültürü, gerek farklı sektörlerde barındırdığı potansiyelleri ve yetişmiş insan kaynaklarıyla birçok yatırımcının ilgisini çekmektedir.

Bu bağlamda, 2007 yıllarında kamu ve özel sektör ortaklığı ile İstanbul'da dünyanın farklı yerlerinde bulunan bio-şehir'ler ile benzer özellikler taşıyan, içerisinde sağlık merkezleri, konut alanları ve inovasyon merkezleriyle bir sağlık şehri / sağlık kampüsü kurma konusunda (Bio İstanbul Projesi) çalışmalara başlanmıştır.

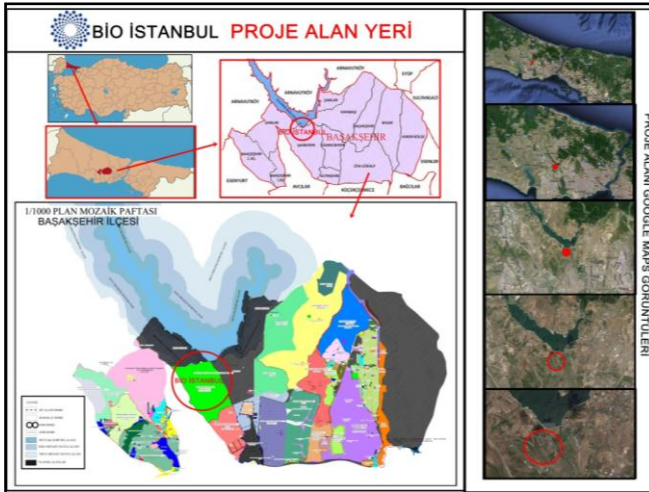
Bu araştırma ile; "Sağlık kampüsü nedir?", "Hangi fonksiyonlardan oluşur?" "Bio İstanbul gibi büyük çaplı bir inşaat yatırım projesinin İstanbul'a olumlu ve olumsuz etkileri neler olacaktır?" "Projenin alternatifleri neler olabilir?" gibi sorulara şehir planlama öğrencileri gözünden cevap bulunmaya çalışılmıştır.

Çalışma kapsamında; Bio-İstanbul alanı ve yakın çevresine ilişkin yerinde saha çalışmaları / araştırmaları yapılmış, ayrıca bio-şehir / sağlık-şehri konusuna ilişkin olarak yerli ve yabancı yayınlar, konu ile ilgili kurum ve kuruluşlardan temin edilen bilgi ve belgeler, şehir planları ile dünyadaki diğer Bio-şehir / sağlık-şehri örnekleri incelenmiştir.

BİO İSTANBUL TEMEL BİLGİLER

Türkiye'nin ilk sağlık kenti olan Bio İstanbul Projesi, içerisinde çocuk hastanesi, bio-medikal teknolojileri üzerine araştırmalar yapan laboratuvarlar, AR-GE merkezleri, inovasyon kampüsleri ve akıllı-ekolojik konutların vb. bulunduğu bir sağlık kampüsü projesidir. Bio İstanbul Projesi ile İstanbul'un ve Türkiye'nin, ilaç ve bio-medikal araştırma sektöründe önemli konuma taşınması amaçlanmaktadır. Bio İstanbul projesi, Türkiye'nin uluslararası sürdürülebilirlik (LEED/BREEAM) sertifikasına sahip ilk projesi olma özelliğini taşımaktadır. Sürdürülebilir gayrimenkul projeleri arasında yüksek standartları yakalamayı hedefleyen Bio İstanbul aynı zamanda 3. Uluslararası Yeşil Binalar Zirvesi'nde ödül almış bir gayrimenkul projesidir (Bio İstanbul Final Offering Circular Report, 2011).

Bio İstanbul Projesi, Avrupa Yakasında, Başakşehir İlçesi, Şahintepe Mahallesinde, Sazlıdere Baraj Gölü'nün güneyinde yer almaktadır (Resim 1).



Resim 1: Bio İstanbul Proje Alanı

Bio İstanbul Proje alanı, Atatürk Havalimanı, İstanbul Yeni Havalimanı ve Atatürk Olimpiyat Stadyumu'na yakın bir konumda, güneyinde Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara otoyol bağlantıları bulunacak şekilde planlanmıştır. Şu anda proje alanına ulaşım yalnızca özel arabalarla sağlanabilmektedir (Başakşehir Belediyesi Genel Raporu, 2015).

Bio İstanbul Projesi 6 bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler; İnovasyon Kampüsü, Araştırma Vakfı, Konutlar, Üniversite, Çocuk Hastanesi, Sanat Merkezi'dir. 15.000 Nüfus ve 35.000 istihdam olanağı önermektedir (URL 1) (Resim 2).



Resim 2: Bio İstanbul Genel Planı

- **İnovasyon Kampüsü:** Kampüste Biyoteknolojik araştırmalar yapan 8 adet araştırma binası 10.000 vasıflı istihdam sağlanacaktır. Türkiye'ye Türk araştırmacılarını çağıracak projede 20.000 çalışan olacaktır. (URL 1).
- **Araştırma Vakfı:** Kampüste yer alacak İstanbul Biomedical Research Center tedavisi olmayan hastalıklar için tedavi yöntemleri bulmayı amaçlayan bir vakıf olacaktır (URL 2).

- **Konutlar:** Konutlar yapılırken ekolojik sürdürülebilirliği sağlamak için akıllı evler tasarlanmıştır. 600 tane konut doğal ışıktan yararlanacak şekilde avluların etrafına gelecek şekilde tasarlanmıştır. Mahalle kültürünü getirmek için ortak avlulara doğrudan çıkış oluşturulmuştur (URL 3).
- **Bio Üniversite:** Biomedikal alanda eğitim vermek için tasarlanmıştır (URL 3).
- **Çocuk Hastanesi:** Üst düzey teknolojiyle donatılmış 320 yataklı hastanede bulaşıcı olmayan hastalıklarla ilgili araştırmalar yapıp tedavileri yapılacaktır. Dünyada yalnızca İsveç'te bulunan hastanenin ikincisi Türkiye'de Bio İstanbul içerisinde yapılacaktır (URL 4).
- **Uygulamalı sanatlar merkezi:** Sinema salonları, Sanat merkezi, Araştırma kütüphanesini içinde barındıran sosyalleşmeyi hedefleyen bir merkez planlanmıştır.

Bio İstanbul projesini yapan Bio City Development Şirketi'nin Bio İstanbul Projesine benzer 3 projesi daha bulunmaktadır. Bunlar Nottingham, Scotland ve Alderley Park'tır (Resim 3, Tablo 1).



Resim 3: Dünya'daki Bio City Örnekleri

Tablo 1: Dünya'daki Bio City'lerin Karşılaştırılması

	Nottighdam Bio-City	Scotland Bio-City	Alderley Park Bio-hup	Bio İstanbul
Alan Büyüklüğü	4 Hektar	4 Hektar	3 Hektar	220 Hektar
Yatırım Miktarı	1 Milyon Paund	300 Bin Dolar	500 Bin Dolar	2.2 Milyar Dolar
Yapılma Yılı	2003	2012	2015	Yapım Aşamasında
Yapılma Amacı	Sağlık alanındaki bulunacak gelişmelerle ulusal ve uluslararası gelişmeyi amaçlar.	Uyuşturucu önleme ve onunla savaşmak için yeni ilaçlar üretmeyi amaçlar.	Devlet projesi olduğu için genel olarak tüm sağlık çözümlerini amaçlar.	Uluslararası çapta bir hastane, gelişmiş araştırma laboratuvarları, ekolojik ve teknolojik tabanlı konutlar, gelişmiş ekonomiyi amaçlar.
İçerisindekiler	Laboratuvarlar, Ticaret ofisleri.	Laboratuvarlar, Ticaret ofisleri, Kongre salonları.	Laboratuvarlar, ticaret ofisleri, sanat galerileri, spor salonları, parklar, inovasyon kampüsü.	AR-GE Merkezi, inovasyon kampüsü, Bio Üniversite, Konutlar, Rekreasyon alanları.
Kent merkezine uzaklığı	Kent merkezinde	Kent merkezine 20 dk mesafede	Kent merkezi dışında.	Kent merkezi dışında.
Ülke	İngiltere	İskoçya	İngiltere	Türkiye
Şehir	Nottingham	Scotland	Cheshire	İstanbul
Ne kadar istihdam getireceği	200	350	300	35.000
Ne kadar nüfus getirecek	-	-	-	15.000
Destekleyen kuruluşlar	Devlet	Uyuşturucuyla savaşma derneği, Devlet	Bio City Development	TOKİ, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Özel Kuruluşlar

Bio İstanbul Projesi, dünya genelindeki diğer bio şehir projeleri ile kıyaslandığında; sağlık alanında hizmet vermesi, içerisinde bio-medikal araştırmalar yapan laboratuvarlar ve ticaret ofislerinin bulunması, AR-GE projeleri üretmesi, hayata geçirilme sürecinde ileri teknolojinin kullanılmaya çalışılması, ulusal ve uluslararası şirketler tarafından desteklenmesi vb. hususlar ortak yönler olarak ön plana çıkmaktadır. Buna karşın projenin konut alanları içermesi, diğer örneklerle kıyasla çok daha büyük bir alana sahip olması ve planlanan yatırım miktarının büyüklüğü vb. hususlar nedeniyle projenin diğer örneklerden farklılaştığı görülmektedir.

PLANLAMA SÜRECİ

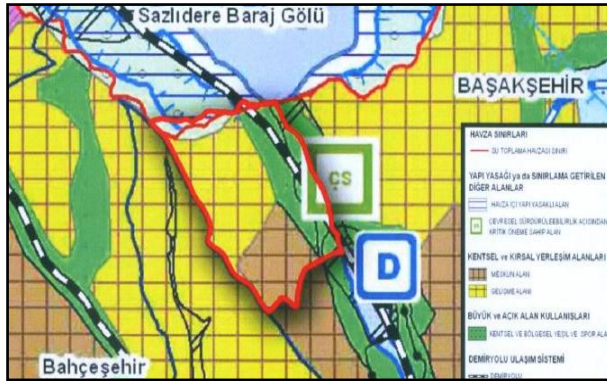
Bio İstanbul proje alanının güneyinde yerleşik konut alanları, kuzeyinde ise Sazlıdere Barajı yer almaktadır. Proje alanı üzerinde Sazlıdere su toplama havzası, koruma kuşakları ve mutlak tarım arazileri bulunan bir alan üzerinde konumlanmaktadır.

Alanın Planlama Geçmişi ve Mevcut Planlar

Bio İstanbul proje alanına ilişkin planlar aşağıda gösterilmiştir;

- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (2009)

2009 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında Bio İstanbul proje alanının bulunduğu alanlar ‘Meskun ve Gelişme Konut Alanları’ olarak belirtilmiş ve bölgede planlama alanına hizmet edecek ‘Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanları’ önerilmiştir (Resim 4).



Resim 4: 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

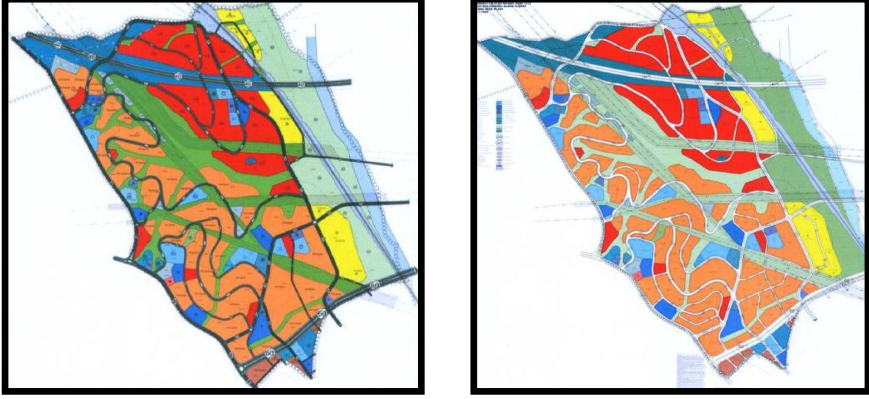
- 1/5.000 Ölçekli Batı Resneli Bölgesine İlişkin Nazım İmar Planı (2011)

TOKİ tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli nazım imar planı 2011 yılında yürürlüğe girmiştir. Nazım imar planındaki Batı Resneli Mevkii İstanbul genelindeki en önemli gelişme alanlarından birisidir (Yenişehir Projeleri). Bu alana 20.000 nüfus önerilmiştir ve geçmişte bir planı bulunmamaktadır (Resim 5).

- 1/1.000 Ölçekli Batı Resneli Planı (2011)

1/1.000 ölçekli Batı Resneli planı, 1/5.000 ölçekli nazım imar planına uygun olarak TOKİ tarafından 2011’de yapılmıştır. Batı Resneli

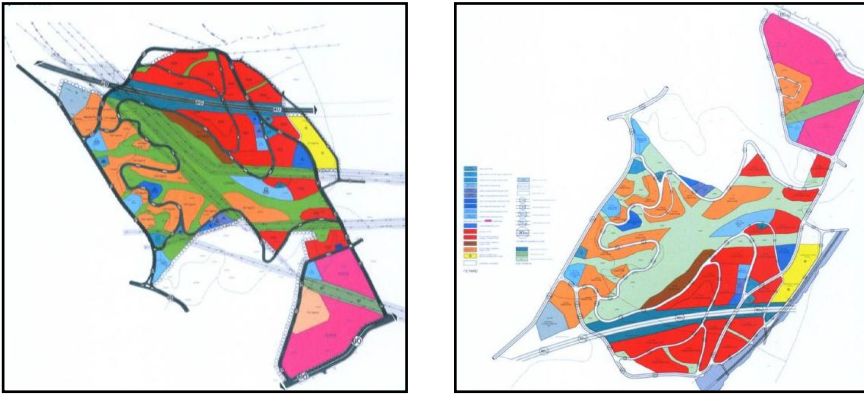
planında tüm bölgelerin birbiriyle güçlü ve uyumlu ilişkiler kurmasına önem gösterilmiştir. Plan kararlarına göre konut alanları bahçeli nizamda ve 0.10 emsal'de olacaktır. Sazlıdere'nin kenarında yer alan tarımsal nitelikli alanlarda çiftlikler yapılabilecektir. Bölgede ayrıca ticaret alanları, konut+ticaret alanları, yeşil alanlar ve mahalle ölçeğinde hizmet verecek donatı alanları bulunmaktadır (Resim 5).



Resim 5: 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Batı Resneli Uygulama İmar Planı

- 1/5.000 ölçekli ve 1/1.000 Ölçekli Revizyon Planları

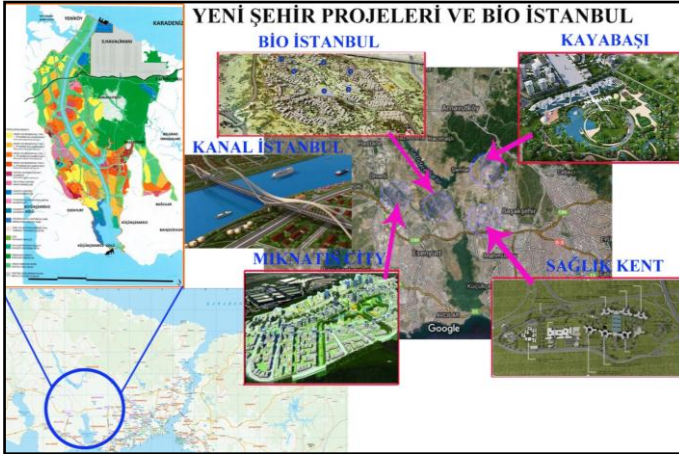
Revizyon planlarının yapılma sebebi planlama alanının kuzeyinden geçen yolun etrafındaki ticaret alanlarının emsalinin 1.80 ve ticaret+konut alanlarının emsalinin ise 2.00 olarak revize edilmesidir. Revizyon planlarda donatılar bu yoğunluğa hizmet verebilecek şekilde yeniden ayarlanmıştır (Resim 6).



Resim 6: Revizyon Planları (Batı Resneli Mevkii 1/1000 Ölçekli Revizyon İmar Planı Açıklama Raporu, 2011).

Bio İstanbul yakın çevresindeki diğer projeler ve bölgeye etkileri

Son 5 yıl içerisinde TOKİ ve Emlak Konut GYO'nun Başakşehir'deki arsaları için gerçekleştirdiği projeler markalı konut üreticilerini bu ilçeye çekmiştir. Başakşehir'deki Yenişehir projeleriyle yapılan konutların bölgede gayrimenkul değerlerinde büyük artış meydana getirmiş olduğu ifade edilmektedir (yaklaşık 8 kata kadar). Bir dönem dar ve orta gelirli grubun ilgi gösterdiği Başakşehir ilçesi son yıllarda Kanal İstanbul, 3. Havaalanı, 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun etkisiyle ve bölgede üretilen markalı lüks konut projeleriyle üst gelir grubunun yaşadığı bir yer haline gelmektedir (Resim 7).



Resim 7: Yenişehir Projeleri ve Bio İstanbul

Bölgenin havaalanı, yat limanları, ticaret alanları, konut alanları, ileri teknoloji bölgeleri, üniversite alanları etkisi ile yeni bir gelişme bölgesi haline geleceği ifade edilmektedir. Önümüzdeki birkaç yıl içinde ilçenin nüfusunun bir milyonu aşması beklenmektedir.

Kazanç/Kayıp Analizi

Projenin hayata geçtiği andan itibaren ortaya çıkacak sosyal, ekonomik ve mekânsal kazançları ve kayıpları aşağıda belirtilmiştir.

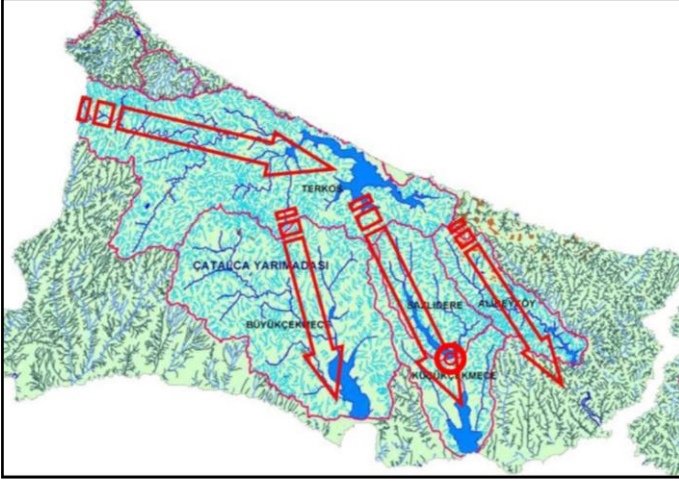
Kazançlar

- Enerji verimliliğini sağlayacak sistemlere ve akıllı binalara yer veren bir proje olması

- Tam donanımlı bir çocuk hastanesi içeriyor olması
- İçerisinde 650.000 m² yeşil alanın bulunması
- Projenin insan ölçekli olması, içerisinde yüksek katlı yapıların bulunmaması
- Binalarda kullanılan suyun %40'ının geri dönüştürülebilecek olması
- Projenin 10.000 kişiye istihdam sağlayacak olması
- Bio İstanbul'un "Yeşil Binalar Breeam sertifikası" için pilot proje olması
- Sağlık sektöründe ileri teknolojiye dayalı bilimsel üretim süreçlerine katkı verecek olması (Bio İstanbul, yenilikçilik (inovasyon) kampüs alanı ile öne çıkan Türkiye'de yeni yapılacak medikal merkezlere örnek teşkil edecek, bünyesinde sağlık ve biyoteknoloji kuruluşlarını barındıran bir sağlık kampüsü projesidir)
- Gelişmiş ülkelerde de ön planda olan Bio İstanbul gibi küme organizasyonları; ilgili kurumları birleştirip, biyoteknoloji ile ilişkili kuruluşların birbiri ile entegresini sağlayarak daha verimli sonuçlar elde edilmesini sağlamaktadır
- Projenin uluslararası sermayeyi ülkemize çekecek olması
- Bölgenin sosyal ve ekonomik gelişimine katkıda bulunması

Kayıplar

- Projenin bulunduğu bölgeye yatırımları çekerek Sazlı Dere barajının bulunduğu ekolojik hassasiyeti bulunan bölgeyi yapılaşma baskısı altında bırakması
- Bio İstanbul projesi bağlamında kamu elindeki çok büyük alanların özelleşecek olmasına karşın projeden elde edilecek kamusal faydanın azlığı vb.
- Proje alanının ve yakın çevresinin İstanbul'un çevresel duyarlılığı bulunan temel ekolojik koridorları üzerinde bulunması (tarım arazileri, orman varlığı, su havzaları vb) (Resim 8)



Resim 8: Bölgedeki Temel Ekolojik Koridorlar
(İstanbul Çevre Düzeni Plan Raporu)

SONUÇ, DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Yönetisel Boyut

- Bio İstanbul proje arazinin tamamının 4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun” ile özelleştirilmesi planlanmaktadır. Büyük kamusal alanların özelleştirilmesi sürecinde kamunun kendine daha fazla pay alması ve kamusal faydanın mümkün olduğunca artırılması sağlanmalıdır.
- Büyük ölçekli kentsel projelerin yer seçim süreçlerinde çevresel duyarlılıkların çok alternatifli değerlendirme süreçleri ile analiz edilmesi, proje kazanım ve kayıplarının sosyal, ekonomik, çevresel vb. tüm yönleri ile detaylı olarak değerlendirilmesi hayati önem taşımaktadır. Bu sürecin yeterli düzeyde işletilememesi, kentlerin sağlıklı gelişmesine, çevresel / ekolojik değerlerimizin yitirilmesine, kentlerin içerisinde parçalı, kentle bütünleşememiş, sosyal entegrasyonun sağlanamadığı, sadece belirli gelir grubuna hitap eden sağlıklı kentsel dokuların ortaya çıkmasına vb. sebebiyet verebilirler.
- Özellikle sürdürülebilirlik konsepti üzerinden tanıtilan Bio İstanbul projesinin çevresel / ekolojik duyarlılığı olan çevreler üzerinde yer seçmesi şehir planlama disiplini açısından büyük bir çelişki olarak görülmektedir.

Mekansal Boyut

- Başakşehir'in ilçe olması ve bölgeye yapılan yeni yatırımlarla birlikte İstanbul kenti Bio şehir proje alanının da bulunduğu kuzeye doğru yönelmeye başlayacaktır.
- 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun (2012) ile rezerv alanı ilan edilen uygulama alanı ve çevresinde yapılan yatırımlar özellikle Başakşehir ilçesinin ekonomisine ve gelişmesine katkı sağlamakla birlikte bölgedeki orman varlıkları, tarımsal üretim alanları ve su havzalarının imar baskısı altında kalmasına yol açabileceği düşünülmektedir .
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu ile doğal çevreyi oluşturan biyolojik çeşitlilik ile bu çeşitliliği barındıran ekosistemin korunması esastır. Büyük ölçekli kentsel planlama projelerin hayata geçirilmesi aşamasında çevresel/ekolojik boyutun daha fazla dikkate alınması gerekmektedir. Bio İstanbul projesi yer seçim kararının projenin temel hedeflerinden olan ekolojik duyarlılığın sağlanması prensibi ile ters düştüğü kanaatine varılmıştır.

KAYNAKLAR

- Başakşehir Belediyesi Genel Raporu, (2015). <http://www.basaksehir.bel.tr/uploads/docs/files/5267b39aba989-39.SayHaziran2013Bulten.pdf>
- Bio İstanbul Final Offering Circular Report, (2011). Online: <http://infopub.sgx.com/FileOpen/Bio%20Istanbul%20-%20Final%20Offering%20Circular> (Erişim Tarihi: 28.11.2015).ashx?App=Prospectus&FileID=13506.
- URL1:<http://bioistanbul.com.tr/inovasyon-kampuesue/> (Erişim Tarihi: 28.11.2015).
- URL2:<http://bioistanbul.com.tr/arastirma-vakfi/> (Erişim Tarihi: 28.11.2015).
- URL3:<http://bioistanbul.com.tr/kesfet/sayfa/genel-plan/> (Erişim Tarihi: 28.11.2015).
- URL4:<http://bioistanbul.com.tr/cocuk-hastanesi/> (Erişim Tarihi: 28.11.2015).

FENER-BALAT KENTSEL YENİLEME PROJESİ

Altun Büşra AYDOĞAN, Elif KISAK
Handan POYRAZ, Dastanbek Arstanbek UULU
Mahbobullah NAWEEED, Mustaqim AZHARI

GİRİŞ

Küreselleşme ile birlikte dünya hızlı bir değişim içine girmiştir. Bu süreç, kentlerin plansız olarak büyümesine, sanayileşmeyle birlikte kırdan kente doğru olan göçün artmasına, hem mekânsal hem de toplumsal anlamda bir değişimi de beraberinde getirmiştir. İstanbul'un ülkenin en önemli sanayi kenti haline gelmesiyle, üretimde işgücünü oluşturacak kitleler İstanbul'a göç etmiş, bu nüfusun bir bölümü de kent merkezinde ikamet etmeye başlamıştır. İstanbul'da tarihi ve kültürel miras özelliği taşıyan ancak zamanla birer çöküntü alanı haline gelmiş semtler bulunmaktadır. Bu semtlerden bir tanesi de tarihi yarımada da yer alan Fener-Balat bölgesidir.

Fener-Balat'ta köhneleşme 1950'li yıllardan sonra Anadolu'dan gelen göçmenlerin, gayrimüslim azınlıkların yerine gelmeleriyle başlamıştır. Bölgede kötü olan sosyal ve ekonomik koşullar, 1980'li yıllarda Haliç'de sanayisizleştirme sürecinin başlamasıyla daha da kötüye gitmiş ve bu semtlerde ticari canlılık büyük oranda azalmıştır (Uysal, 2006). Bunun yanı sıra, 1996 yılında İstanbul'da gerçekleştirilen Habitat II konferansının da etkisi ve Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen ve Fatih Belediyesi ile ortaklaşa gerçekleştirilen Fener-Balat Semtlerinin Rehabilitasyonu Programı'nın ilan edilmesi ile bölgede soylulaştırma sürecinin dinamikleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Rehabilitasyon Projesi gerçekleştirildikten sonra 2006 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile Fener-Ayvansaray Arası Yenileme Alanı ilan edilmiştir. Fener-Balat Yenileme Projesinin süreci; kentsel yenileme süreçlerinde sıklıkla gözlenen, söz konusu alanların sosyal yapısında oluşan değişikliklerle birlikte bu alanlarda "soylulaştırma" süreçlerine bir örnek teşkil etmeye başlamıştır.

Bu çalışmanın amacı “Fener-Balat Bölgesi Yenileme Projesi”ni incelemektir. Öncelikle saha araştırması kapsamında fotoğraflama, gözlem ve anket çalışması yapılarak kurum görüşleri alınmıştır. Bu bilgiler ışığında, Fener-Balat Bölgesi ve bölgede yapılmak istenen yenileme projesi tanıtılmıştır. En son iptal edilen Fener-Balat Yenileme Projesinin olumlu ve olumsuz yönleri tartışılarak önerilerde bulunulmuştur.

FENER BALAT YENİLEME PROJESİ SÜRECİ

Tarihsel Gelişim Süreci

Proje alanı; İstanbul’un merkezi olan Tarihi Yarımada olarak adlandırılan Fatih İlçesi’nde bulunmaktadır. Fener-Balat, kuzeyde surlar, transit yol ve Haliç ile batıda önemli anıtsal yapılarla; güneyde daha yakın dönemde inşa edilmiş binalarla; kuzeydoğuda Hristiyan cemaatine ait, Kudüs Patrikhanesi; doğuda ise, daha yüksek ve yeni binalar ile Rum Ortodoks Patrikhanesi’ne ait arazilerle çevrelenmektedir. Tarih boyunca, İstanbul’la deniz ticari yollarının ilişkisinin kurulduğu üç önemli sur kapısı ve iskele bu alanda bulunmaktadır (Ayseli, 2010). Yenileme Alanı, Balat Karabaş ve Tahta Minare Mahallelerinin tamamı, Atıkmustafa Paşa, Molla Aşkı ve Abdi Subaşı Mahallelerinin bir kısmını kapsamaktadır (Avan Proje Raporu, ty). Tablo 1’de Fener-Balat’ın tarihsel süreç içinde gelişimi sunulmuştur.

Ülkede yaşanan ekonomik değişimler Fener-Balat bölgesinde de etkisini göstermeye başlamıştır. Ülke politikaları, yaşanan deprem ve yangınlar nedeniyle azınlıklar alanı terk edip Galata bölgesine yerleşmişlerdir. Cumhuriyet kurulduktan sonra azınlıklardan varlıklı kesim Tarabya, Kuruçeşme, Ortaköy, Arnavutköy ve Beyoğluna yerleşmişlerdir. 1923 yılında başlayan nüfus mübadelesi ile semtte yaşayan Rum nüfusun büyük bölümü Yunanistan’a göç etmiştir. 1948 yılında İsrail Devletinin kurulmasıyla birlikte semtte yaşayan Musevilerin dörtte biri Balat’ı terk etmiştir. 74 yılında yaşanan Kıbrıs savaşıyla birlikte Rumlar Kıbrıs ve Yunanistan’a göç etmişlerdir (Şişmanyazıcı, 2009).

Çeşitli nedenlerle boşalmış olan Fener-Balat semtleri 1960’lardan sonra Karadeniz Bölgesinden göç almıştır. İkinci göç dalgası ise Güneydoğu Anadolu Bölgesinden gelmiştir. Yaşanan bu değişimler alanın fiziksel olarak çöküntü bölgesi haline gelmesine sebep olmuştur.

Tablo 1: Fener-Balat'ın Tarihsel Gelişim Süreci

Dönem	Sosyal	Fiziksel
Roma-Bizans Dönemi	<ul style="list-style-type: none"> Fener Rumların yoğun yaşadığı bir bölgedir. Balat'ta Venedikliler, Cenevizliler, Ermeniler yaşamıştır. 	<ul style="list-style-type: none"> Rum Patrikhanesi ve Ortodoks Kilisesi gibi önemli tarihsel binalarla sahiptir. Çok yüksek olmayan yapılar, birbiriyle uyumlu cepheler, stil ve mimari özelliklere sahip yapıları ile mekânsal açıdan özgün bir kimliğe sahiptir. Balat Kapısı dönemin Haliç Surları üzerinde bulunan en önemli kapısıdır.
Osmanlı Dönemi	<ul style="list-style-type: none"> İspanya'dan, Portekiz'den ve İtalya'dan Balat semtine gelen Museviler; Sinagoglar kurmuşlardır. 1599'da Rodos'tan gelenlerin bir kısmının yine Balat'a yerleşmişlerdir. Yeterli eğitim görmekte ve devlet memuru olarak çalışanlar bulunur. 	<ul style="list-style-type: none"> Balat mahalle olmuştur. Sur dışında yerleşmeler kurulmaya başlanmıştır ve Balat'ın haliç kıyısında yer alması, ulaşımın Balat üzerinden yapılmasına olanak sağlamıştır. 17. yy'da kesme taştan evleri ve zengin süslemeli binalar yapılmıştır. 19. yy'da (1897) Luigi Stanori yangınların ardından Balat'ta ızgara tipi plan yapmıştır.
Cumhuriyet Dönemi	<ul style="list-style-type: none"> Karadeniz'den göç eden kişiler buraya yerleşmeye başladılar. 1840'lardan sonra, Sirkeci'den Balat'a kadar uzanan eski ahşap ticaret iskeleleri ve etrafındaki depolar, dükkânlar ve hanlar, önemlerini yitirmeye başlamıştır. 19. yy'da burada yaşayan Rumlar boğaz kıyılarına ve 1955 yılında Yunanistan'a göç etmişlerdir. 20. yüzyılda, İsrail Devletinin kurulmasından sonra Balat nüfusunun yaklaşık dörtte biri Balat'tan ayrılmıştır. 	<ul style="list-style-type: none"> Eski tarihsel Binaların Patrikhanenin idari binaları gibi 1941'de çıkan yangın sebebiyle bina yok olmuş ve 1991'de restorasyonlarda yeniden yapılmış. 1984-1987 yılları arasında Fener-Balat'taki camiler, Omaha Ham musevi hastanesi bırakılarak geniş kamulaştırmalarla tarihi binaları yıktırılmıştır. Bunun yerine açık park ve bahçe yapılmıştır.

Mekânsal ve Sosyal Gelişim Süreci

Fener-Balat mekânsal olarak kuzeydeki Bizans dönemine ait kıyı suru ile diğer yönlerden bölgeyi çevreleyen yamaçlar arasında kalmaktadır. Haliç kıyısında ve kentin en yoğun nüfusa sahip olduğu ilçelerinden birinde bulunmasına rağmen ulaşılabilirlik açısından sahip olduğu potansiyeller kullanılamamaktadır. Semtın ulaşılabilirliğini kısıtlayan etmenler ise; yolların darlığı, toplu taşıma alternatiflerinin bulunmaması ve otopark sorunudur. Kıyıda iç kesimlere doğru gidildiğinde, yaya yollarının ve yeşil alanların azaldığı görülmektedir. Meydana gelen yangın ve depremler ile şekillenen birbirini dik kesen yapı adaları, birbirine paralel olarak uzanan sokaklar ve iskeleyle doğru açılan kıyıya dik akslar ve sıra evler dokusunun oluşmasında etkili olmuştur. Bölgenin fiziki yapısındaki değişimlere paralel olarak sosyal yapısı da değişmiştir. Bölgede yaşayan azınlık nüfus çok azalmıştır. Balat'ın Musevi nüfusu, çoğu yardım derneklerinin katkılarıyla geçinen, ekonomik düzeyi düşük birkaç aile ile kentin diğer kesimlerinde oturup işlerini bu bölgede sürdüren az sayıda tüccar ve esnaf-tan ibaret kalmıştır (Kavalcı, 2010).

Fener-Balat kentsel alanı kıyı kesimi ile birlikte 3A koruma bölgesi içindedir. Konutların yoğun olarak bulunduğu alan ise 1. derece koruma bölgesi içinde yer almaktadır. Kentsel fiziki doku incelendiğinde sivil mimari yapılarının nitelikli olduğu ve dönemsel mimari tarzlarını yansıttığı görülmektedir (Resim 1).



Resim 1: Fener-Balat Yenileme Alanı Mevcut Sokak Dokusu
(Yazarların Arşivinden, 2015)

Yenileme alanının arazi kullanımına bakıldığında fonksiyonlarda çeşitlilik bulunsa da konut kullanımı baskındır ve ticari kullanımlar fiziksel olarak konutlarla iç içedir (Resim 2). Proje alanında parsel olarak tanımsız boşluklar bulunmaktadır. Alanda bulunan tarihi binalar bakımsızlıktan ve kullanılmamaktan dolayı yok olma tehlikesi altındadır.

Alanın %40'ı tescilli sivil mimarlık örneğidir ve çoğu 19.yy sonunda inşa edilen kâgir yapılardır. Mevcut binaların yükseklikleri 1 ila 7 metre arasında değişmektedir. 2 katlı (%21) , 3 katlı (%31) ve 4 katlı (%23) binaların ağırlıkta olduğu görülmektedir (Resim 3).



Resim 2: Fener-Balat Konut-Ticaret Kullanımı
(Yazarların Arşivinden, 2015)



Resim 3: Fener-Balat Yenileme Alanı Mevcut Yapı Durumu Örneği
(Yazarların Arşivinden, 2015)

Yapıların büyük çoğunluğu ise onarıma ihtiyaç duymaktadır. Niteliğini az da olsa koruyan veya tamamen yıkıntı halinde olan yapıların da olduğu görülmektedir. Yenileme alanının geçirdiği tarihsel sürecin sonucu olarak yapılar çok sayıda el değiştirmiş ve bakımsız kalmıştır (Resim 4).



Resim 4: Fener-Balat Yenileme Alanı Mevcut Yapı Örneği
(Yazarların Arşivinden, 2015)

Binaların yapı cinsine baktığımızda Ermenilerin ve Rumların taş, Türklerin ise ahşap yapıları tercih ettiği görülmektedir. Tescilli binaların ağırlıklı olarak yığma kâgir ve az miktarda ahşap karkas, tescilsiz binalar ise betonarme ve az sayıda çelik bina olarak inşa edilmiştir (Avan Proje Raporu, ty). Semtte çok az boş alan bulunmaktadır ve parsellerin % 90'ı 100 m²'den küçüktür. Mülkiyet dağılımına bakılacak olursa % 14'ünün kiracı, % 82'sinin ise mal sahibi olduğu görülmektedir.

Balat'ta Avrupa Birliği ve UNESCO destekli Balat ve Fener Semtleri'nin Rehabilitasyonu Projesi konutların tarihi özelliklerine uygun olarak restore edilmesini sosyal donatıların ve toplumsal hizmetlerin iyileştirilmesini, semtin yeniden canlanmasını sağlamıştır (Resim 5).

Fener-Balat'ın, proje alanındaki toplam nüfusu 13.624 kişi ve ortalama hane halkı büyüklüğü ise 3.8 kişidir. Nüfusa dayalı istatistikî verilere bakıldığında okuma yazma bilme oranının %70 üzeri olduğu görülmektedir. Verilere bakıldığında bölgede yaşayan kişilerin büyük çoğunluğu ilkökul mezunudur, eğitim düzeyi %60'dır ve ekonomik açıdan düşük gelir grubunda oldukları söylenebilir. Toplam işgücünün %36'sı çalışmaktadır.

Çoğunlukla erkeklerden oluşan çalışan nüfusun yarısı, marangozluk, tamircilik, metalürji, tekstil veya inşaat sektöründe ya da tersanelerde işçilik yapmakta, özel sektörde faaliyet göstermektedir (Budak, 2007).



Resim 5: Fener-Balat Yenileme Alanındaki Rehabilitasyon Projesi ile Yenilenen Yapılar (Yazarların Arşivinden, 2015)

Projenin Amaç, Kapsam ve Hedefleri

Proje alanı İstanbul'un Fatih İlçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Büyüklüğü 279.345.91 m² olan proje alanında toplam 59 ada ve 909 parsel bulunmaktadır. Alanda bulunan yapılardan 195 adet sivil mimarlık örneği ve 25 adet öneri sivil mimarlık örneğidir. Proje 2006 yılında kamuya açıklanmıştır. Fener-Balat Yenileme Alanı'na ait avan proje çalışmaları yapılmıştır (URL 1).

Fatih Belediyesi, yenileme alanında geliştirilen projenin amacını “kültürel ve tarihsel mirası korumayı ve gelecek kuşaklara aktarmayı hedefleyen bir anlayışla, alanın fiziki yapısının yenilenmesi, çevresel şartların iyileştirilmesi ve potansiyeline uygun biçimde kent ile entegrasyonunun sağlanması” şeklinde tanımlamaktadır.

Yenileme alanındaki en önemli stratejilerinden biri olarak turizm açısından alanın canlanması ve Haliç kıyısındaki en büyük turizm alanının oluşması hedeflenmektedir. Yenileme Avan Projesi Vaziyet Planı

incelendiğinde sahil kesiminin rekreasyon alanı olarak planlandığı ve kültürel fonksiyonlar yüklenerek canlandırılmaya çalışılacağı görülmektedir.



Resim 6: Fener-Balat Yenileme Alanı ve Sınırları
(Google Earth, 25.09.2015 Tarihli Uydu Görüntüsü Alınarak
Yazarlar Tarafından Hazırlanmıştır)

Balat kıyı kesiminde ticari fonksiyonların artırıldığı bu noktada rehabilitasyon programı kapsamında restore edilen dükkânların bulunduğu yapı adasına turizm işlevi yüklenerek planlandığı görülmektedir. Alandaki konutların durumuna bakıldığında, alanın koruma alanı olması ve yaşayanların gelir seviyelerinin düşük olması nedeniyle yapıların fiziksel durumu iyileştirilemediği görülmektedir. Ada bazında projelerin geliştirilmiş olması özgün plan şeması ve mimari dokunun yok olma tehlikesine girmesine sebep olmuştur. 2863 sayılı Koruma Kanunu maddelerine uyulmadan sadece 5366 sayının kanun kapsamında hareket edildiği ve tarihi yapının yıkımı, tevhit, zemin altı kullanımı, konut altı otopark, ilave kat gibi tarihi dokuyu yok edici yapılanma stratejilerinin geliştirildiği görülmektedir.

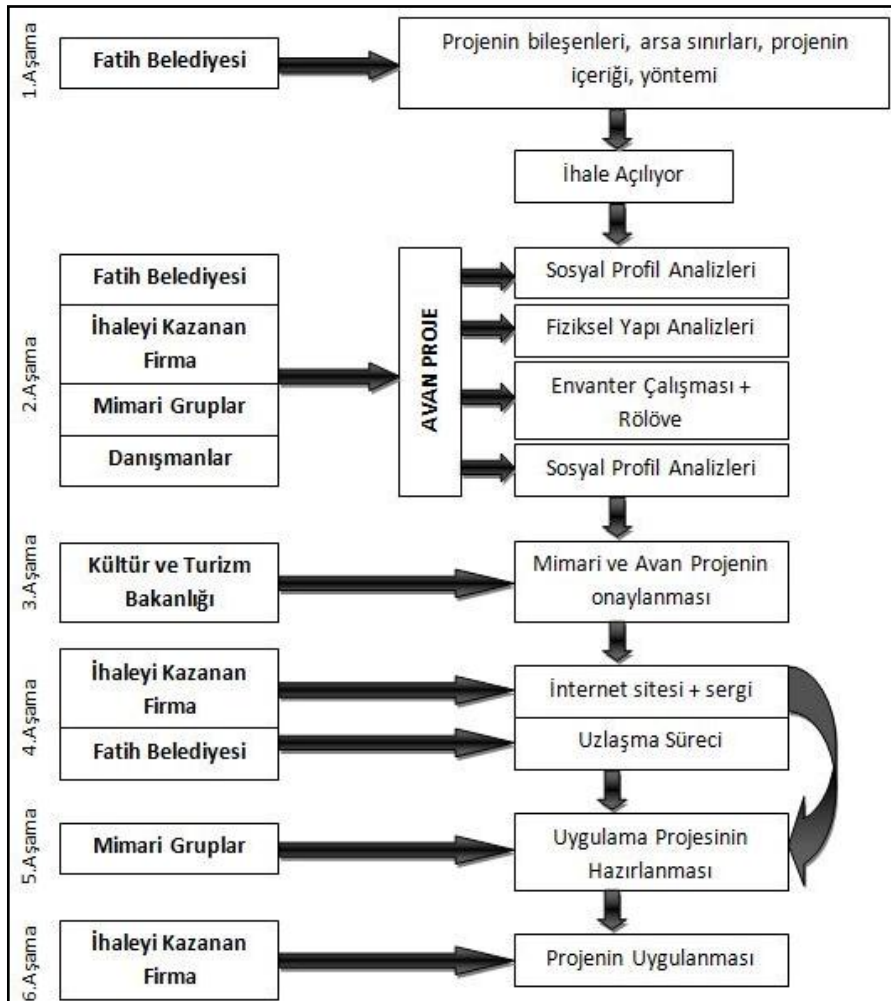
PROJE AKTÖRLERİ VE FİNANSMANI

Fener-Balat Yenileme Projesi kamu-özel sektör ortaklığında yürütülen bir yenileme çalışmasıdır.

Projenin Aktörleri

- **Fatih Belediyesi:** Projenin bileşenlerini, arsa sınırlarını, projenin içeriğini ve yöntemini belirleyerek, ihaleyi açmaktadır. Belediye sadece projenin her aşamasında kontrol edici konumundadır.
- **Kültür ve Turizm Bakanlığı:** Üretilen projelerin onaylanması, denetlenmesi ve yürürlüğe girmesi konusunda devreye girmektedir.
- **İstanbul Büyükşehir Belediyesi:** Yenileme alanı içerisinde ana ulaşım aksları ve altyapının güçlendirilmesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi de önemli bir aktördür. Yenileme alanındaki altyapı ve doğal gaz şebekesinin bağlanmasından sorumludur.
- **TOKİ:** Yenileme projesi kapsamında alanda yaşayan mal sahiplerine yönelik yeni konut edinme stratejileri kapsamında düşük faizli kredi sistemi ile ödeme seçenekleri sunan ve bu noktada finansman desteği sağlamaktadır.
- **Yenileme Kurulu:** Yenileme alanına yönelik olarak yapı adaları için hazırlanan avan projelerin onaylanması yenileme kurulu tarafından gerçekleştirilmektedir.
- **Mahalle Dernekleri:** Alanda birçok farklı faaliyet gösteren dernek bulunmaktadır. Bunlar; Fener-Balat Derneği, Mavi Kalem Derneği, Ayvansaray Mülk Sahiplerinin ve Kiracıların Hakları Koruma ve Sosyal Yardımlaşma Derneği (FEBAYDER) olarak sıralanabilir. Süreç ile ilgili en etkin aktörlerden bir FEBAYDER derneğidir.
- **Özel Sektör-İhaleyi Kazanan Firma:** İhaleyi kazanan firma olan GAP İnşaat Fener Ayvansaray Arası ve Sahil Kesimi Yenileme Projesi Avan Proje Raporu hazırlamıştır. Şirket proje amacını; toplumun tüm kesimlerince erişilebilir, aynı zamanda nitelikli bir yaşam alanı yaratmak suretiyle alanın karakteristik dokusuna uygun olarak canlandırmayı hedef almıştır.

- **Bölge Halkı:** Yerel halka en fazla pay veren inşaat şirketinin ihaleyi almasına rağmen, proje kapsamında sadece mülk sahiplerine yaşam imkânı sağlanmaktadır. Bu proje kapsamında temel hedef, asıl mülk sahiplerine ulaşılmasıdır. Projede bölgede yaşayan kiracılar için bir çözüm önerisi getirilmemiştir. Sonuç olarak, yerel halk sürece dahil edilen bir aktör değildir. Çünkü proje, bölgeye gelmesi planlanan yeni bir sınıf doğrultusunda şekillenmektedir (Şişmanyazıcıoğlu ve Turgut Yıldız, 2010).



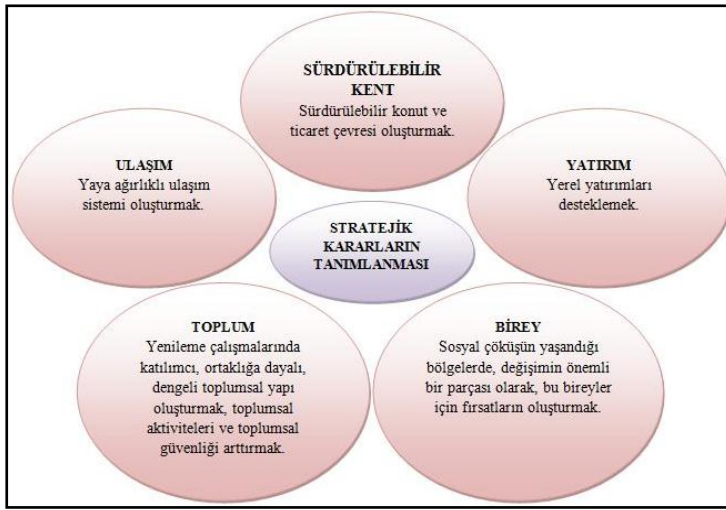
Resim 7: Fener Balat Yenileme Projesi Aktör ve Proje Yöntemi

Projenin Finansman Kaynakları

Yenileme projesi için ayrılan bütçe yaklaşık 200 milyon dolardır. Proje, Fatih Belediyesi tarafından ihale edilerek, yüklenici firma tarafından % 42,3 kat karşılığı teklifiyle kazanılmıştır. Projenin uygulanması halinde hak sahiplerine mülklerinin yenilenmesinden sonra belirlenecek değeri üzerinden farkı ödemeleri koşuluyla aynı büyüklükte yapılarına sahip olabileceklerdir. Ancak eğer belirlenen parasal fark ödenemezse daha küçük metrekarede bir mülke sahip olabilecek ya da belirlenen kamulaştırma bedelini alarak projeden ayrılabilir. Yüklenicinin bölgede uyguladığı sistem kat karşılığı hizmet gerçekleştirilmesidir. Projenin iptal olmaması halinde finans sermayesi Maliye Bakanlığı, İl Özel İdaresi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Valiliği ve GAP İnşaat tarafından oluşturulacaktır.

Tarihi değere sahip olan Fener-Balat bölgesinde yapılacak olan yenileme çalışmasının sadece mekânsal değil sosyo-ekonomik açıdan da güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Bu bağlamda getirilen öneriler yaşayan halkın bilgisi ve istekleri dâhilinde projenin geliştirilip uygulamaya geçilmesi için yol gösterici niteliktedir.

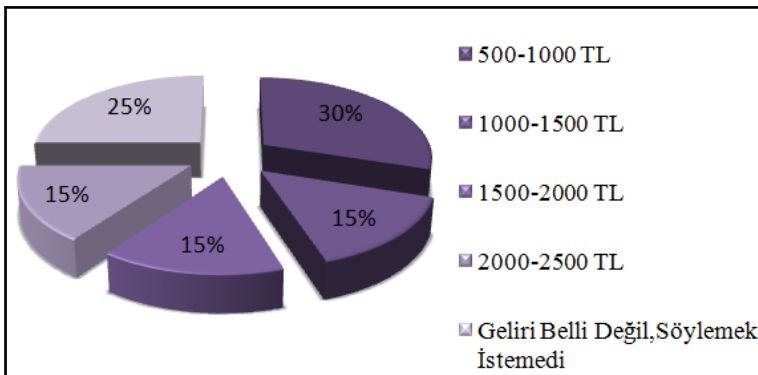
Sürdürülebilir kentsel yenileme modelinin ana vurguları arasında üç ana amaç vardır bunlar; ekonomik yarışmanın sağlanması, sosyal dışlanmanın azaltılması ve çevrenin korunmasıdır. Sürdürülebilir kentsel yenileme modelinin ideal bir gelişme sergileyebilmesi için bu üç amaç arasında dengenin kurulması gerekmektedir. Sürdürülebilir kentsel yenileme modeli, çağın değişen ekonomik, sosyal ve politik koşullarına çözüm arayan bir planlama ürünüdür. Bu planlama ürünü; kamu, özel ve yerel halk olmak üzere üç sektörün ortaklığına dayalı bir modeldir. Model, yalnızca ekonomik gelişme üzerine odaklanmadığından daha geniş kapsamlı ve bütünleşmiş bir yaklaşıma sahiptir (URL 2). Kentsel yenileme modelinin başarılı bir şekilde gerçekleşmesi için sosyal etkileşim modelinin de başarılı bir şekilde uygulanması gerekmektedir (Resim 8).



Resim 8: Fener-Balat Yenileme Projesinde Stratejik Kararların Tanımlanması

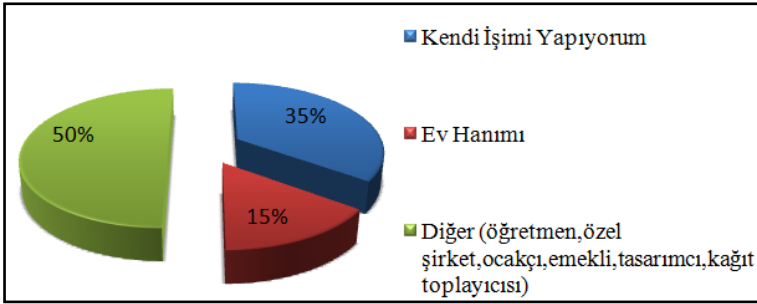
ALAN ARAŞTIRMASI BULGULARI

Fener-Balat proje alanında toplam 20 kişi ile anket yapılmıştır. Ankete katılan kişiler 33-67 yaş aralığındaki mahalle sakinleridir. Alanda yaşayan mahalle sakinlerinin aylık gelir ortalaması Resim 9’de gösterilmektedir.



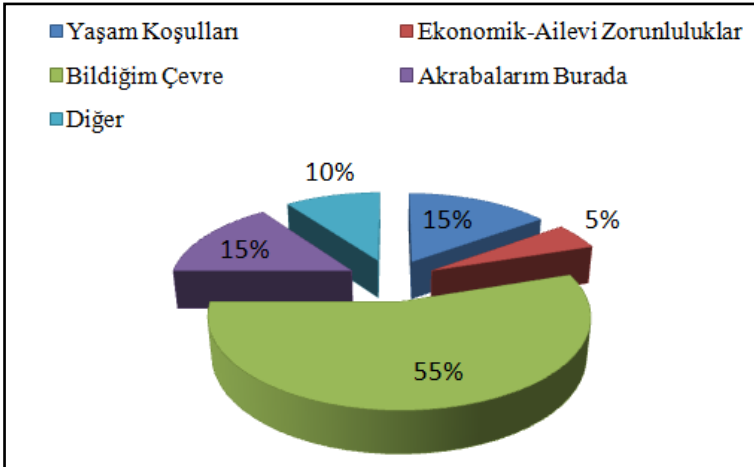
Resim 9: Fener-Balat Proje Alanında Yaşayan Hane Halkının Aylık Toplam Gelir Dağılımı

Mahalle sakinleri büyük oranda kendi işleriyle uğraşmaktadır. Ancak bunun yanı sıra, çok çeşitli meslek gruplarından kişiler de bulunmaktadır. Kadınların geneli ev hanımıdır. Meslek grupları Resim 10’da görülmektedir.



Resim 10: Kullanıcıların Meslek Grupları

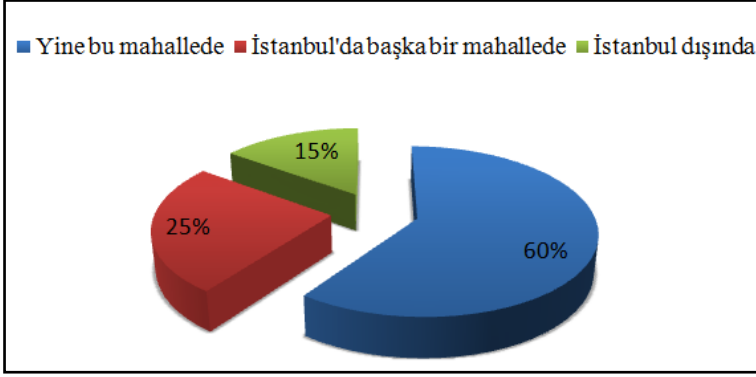
Hanehalkı büyüklüğünün 1 ile 7 arasında değiştiği gözlenmektedir. Yaşayan ailelere bu mahalleyi seçme nedenleri sorulduğunda verilen genel cevap bildikleri bir çevre olmasıdır. Sakinlerin alanı seçmesindeki diğer sebepler ise akrabalarının o çevrede bulunması ve yaşam koşullarının uygunluğudur. Tarihi yapısı nedeniyle de Fener-Balat bölgesine yerleşen kişiler bulunmaktadır (Resim 11).



Resim 11: Kullanıcıların Yenileme Alanında Yaşama Nedenleri

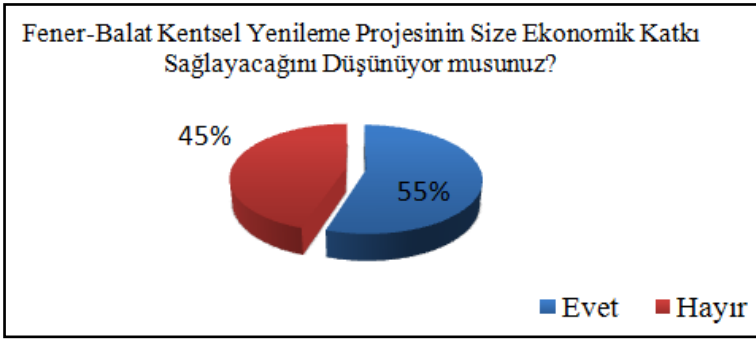
Anket soruları arasında bulunan “Daha önce nerede yaşıyordunuz?” sorusuna katılımcıların %60’ı geçmişten beri aynı mahallede yaşadıkları cevabını vermişlerdir. Fener-Balat bölgesinden ayrılmak istemediklerini söylemişlerdir. Yapılan görüşmeler sonucunda bazı ailelerin üç kuşak boyunca orada yaşadığı öğrenilmiş ve aidiyet duygularının yoğun olduğu

gözlemlenmiştir. Alan son dönemlerde İstanbul'un başka mahallelerinden ve kısmen İstanbul dışından da göç almıştır (Resim 12).



Resim 12: Kullanıcıların Daha Önce İkamet Ettikleri Yerler

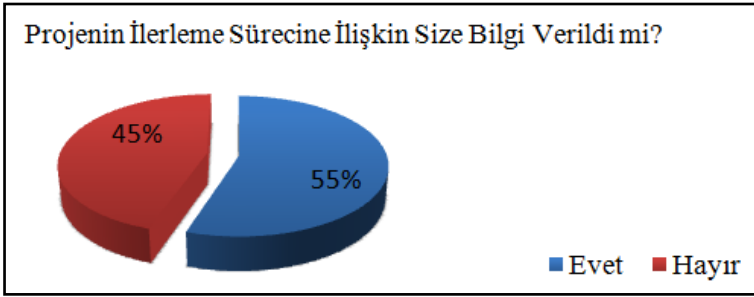
Anket yapılan kişilere GAP İnşaat öncülüğünde hazırlanan kentsel yenileme projesine dair sorular yöneltilmiştir. Alan içerisinde yaşayanların büyük çoğunluğu, kentsel yenileme projesinin gerçekleştirilmesi durumunda kendilerinin ekonomik olarak kazanç elde edemeyecekleri fikrine sahiptir. Yapılan görüşmeler, yenileme projesinin mahalle halkına zarar vereceğini düşünen bireylerin bulunduğunu ortaya koymuştur (Resim 13).



Resim 13: Kullanıcıların Kentsel Yenileme Projesinin Ekonomik Katkı Sağlayacağıyla İlgili Düşünceleri

Projenin en büyük eksikliklerinden biri olan halkın bilgilendirilmesi konusu sorulduğunda katılımcılar, belediye ve şirket tarafından bilgilendirilmek üzere davet aldıklarını dile getirmişlerdir. Ancak bu davet projenin son safhasında gerçekleşmiştir. Ayrıca, ankete katılan bireyler

bilgi düzeyinin yetersizliğinden şikâyet etmektedir. Katıldıkları toplantılarda verilen bilgilerden tatmin olmadıklarını dile getirmişlerdir. Bazı noktalarda kendilerinden ya da temsilcilerden fikir alındığını ama alınan görüşlerin projenin hiçbir safhasına dâhil edilmediğini söylemişlerdir. Mahalle sakinlerine göre, alanda bir yenileme ihtiyacı bulunmaktadır ancak onların bu noktadaki isteği, kendilerinin projeye dâhil edilmesi ve yüzyıllardır süregelen tarihi dokunun korunarak yenilenenin yapılmasıdır (Resim 14 ve Resim 15).



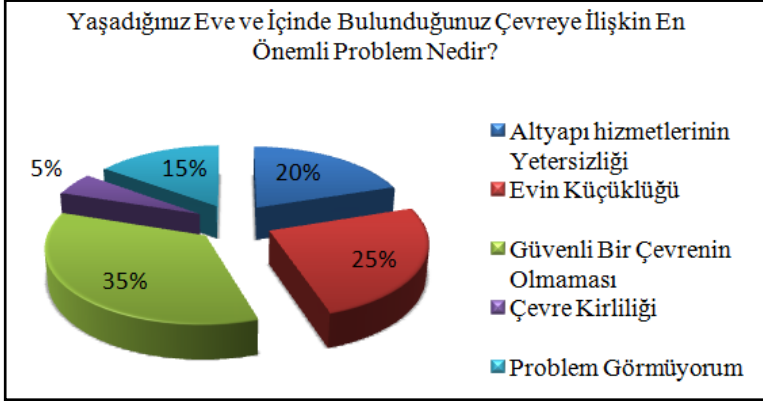
Resim 14: Kullanıcıların Proje Sürecinde Bilgilendirilmesi



Resim15: Kullanıcılara Verilen Bilgilerin Yeterlilik Düzeyi

Tarih içerisinde sosyal dokusu sıkça değişen Fener-Balat bölgesinde yaşayanlara kendi evleri ve çevreleriyle ilgili sorunlar sorulmuştur. Bölge halkına göre, yenileme alanının en temel sorunları güvenli bir çevrenin olmayışı ve evlerin küçüklüğüdür. En önemli güven probleminin de, suça meyilli insanların alanda yaşamasından kaynaklandığı belirtilmiştir. Bu

sorunları altyapı problemi ve çevre kirliliği izlemektedir. Alanda yaşayan bazı kullanıcılar ise, görüşmelerde mahallelerinden memnun olduklarını, sıkı komşuluk ilişkilerinin bulunduğunu ve alana dair problem olmadığını söylemişlerdir (Resim 16).



Resim16: Yenileme Alanın Mekansal Sorunları

DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Proje Aktörlerine Yönelik Değerlendirme ve Öneriler

Fener–Balat Kentsel Yenileme Projesi kamu–özel sektör ortaklığına dayalı bir modeldir. Özel sektörün plana dâhil olması projeye finansal olarak destek sağlaması açısından önemli bir girişimdir. Ancak proje alanında yaşayan halkın projeye aktör olarak katılmaması projenin hayata geçirilmesi için bir dezavantaj yaratmıştır. Bu durum, sürece dâhil edilmeyen halkın yenileme projesine güven duymamasına neden olmuştur. Kamu, özel sektör ve yerel halk ortaklığıyla birlikte yenileme projesinin başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi daha mümkün görünmektedir ve projeye dâhil olan aktörler yeniden düzenlenerek çok aktörlü bir model oluşturulması gereklidir. Bu noktada yapılması gereken en önemli şey, oluşturulacak danışma kurullarıyla halkın projeye dâhil edilmesidir. Oluşturulan kurulda yerel topluluklar, Fatih Belediyesi, GAP İnşaat, Üniversiteler (Mimarlık, Şehir ve Bölge Planlama, Sosyoloji, Eğitim Bilimleri), KUDEB, Mahalle Örgütleri, STK’lar yer alacaktır (Resim 18).

Oluşturulan kurullarda proje kapsamında yer alan konular ile ilgili oturumlar şeklinde herkesin katılabileceği toplantılar yoluyla çalışmalar yürütülecektir. Oluşturulan kurulda her kesimi temsilen iki kişi bulunacaktır.

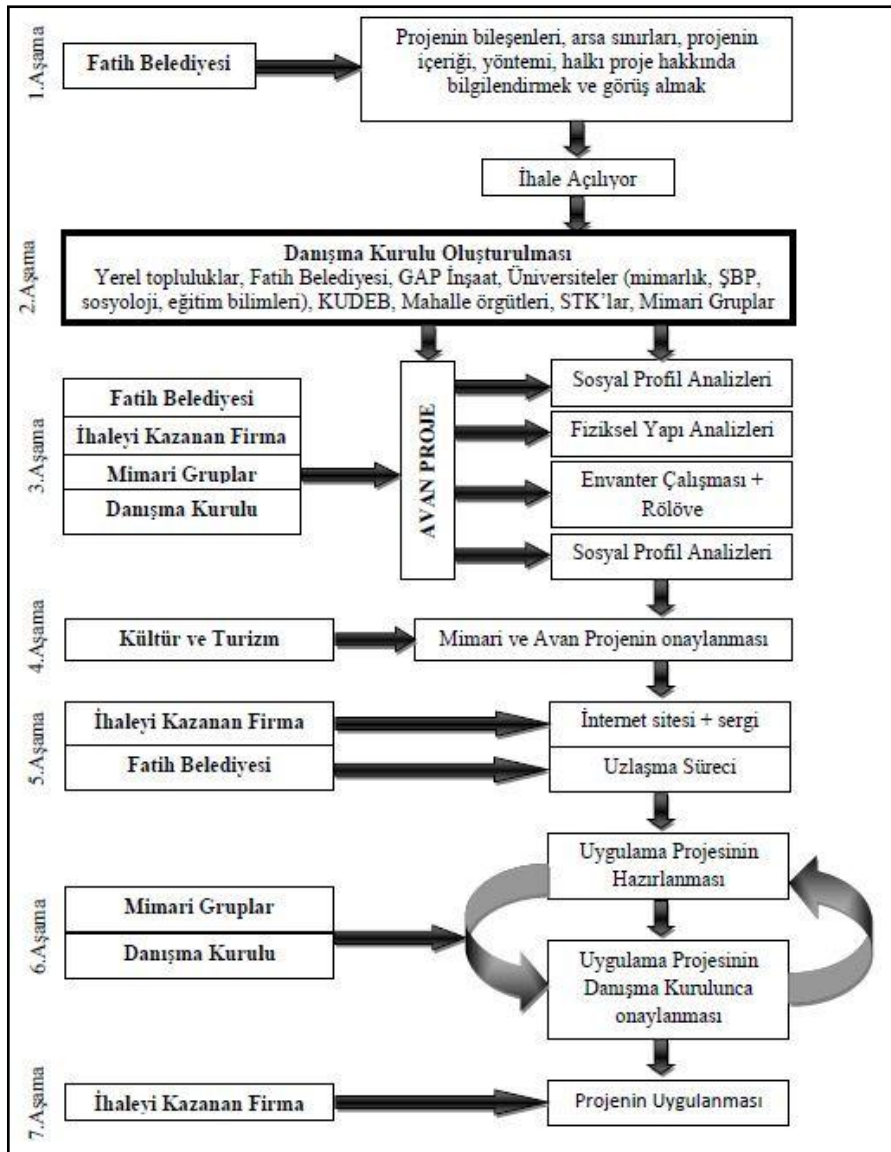
Kurul bütün toplantılarını halka açık bir şekilde düzenleyecektir. Hazırlanan çalışma konuları önceden duyurularak halk bilgilendirilecektir. Yerel halkın projeye dahil edilmesi sosyal sürdürülebilirliğin korunması açısından önemli bir adımdır.

Projenin geliştirilmesi ve uygulanması aşamasında danışma kurulu içinde, çeşitli konularda faaliyet gösteren alt gruplar olmalıdır. Bu gruplar ve faaliyet alanları ilk etapta (URL 3);

- Çevre ve Yaşam Kalitesi Grubu; Fener ve Balat'ın bütün çevresini ve yaşam kalitesini iyileştirilmesine yol gösterecek olan projelerle ilgilenmelidir (örneğin daha az kirlilik, daha fazla açık alan, daha iyi sağlık ve daha az suç gibi).
- Eğitim ve Öğretim Grubu; eğitim, öğretim ve istihdama daha iyi erişebilirlik sağlama yoluyla mahalle sakinlerinin fırsatlarını iyileştirmeyi amaçlamalıdır.
- Yerel İş Konsorsiyumu; yenileşme projesinin özellikle de yerel iş sektörüne etkileri ve sunduğu fırsatları incelemelidir.

Bütün uygulamalarda olduğu gibi yenilemede de etkin bir denetim mekanizması gereklidir. Denetim mekanizması olarak faaliyete geçirilen KUDEB, uygulayıcı olan yerel yönetimlerce faaliyet göstermektedir. Bu durum, denetim anlayışına aykırı bir durum oluşturmakta; uygulama aşamasında kurum kendi kendini denetlemektedir. Sağlıklı bir denetim sistemi oluşturulabilmesi için KUDEB'in kuruluş yönetmeliğinin yeniden ele alınması gerekmektedir. Projeyi, hem Büyükşehir hem de İlçe Belediyeleri yanı sıra; Vakıflar, Bayındırlık, Kültür Bakanlığı vb. kamu kurumları da dâhil olmak üzere tüm uygulayıcı kurumlar denetlemelidir. Taşınmaz kültür varlığı yapılarının restorasyonu ve yenilenmesi söz konusu olduğunda denetim kesinlikle sadece uygulayıcı kuruma bırakılmamalıdır. Proje sürecinin daha sağlıklı ilerleyebilmesi için denetleme kurulunun oluşturulması gerekmektedir. Oluşturulan kurul içerisinde her kesimden bir temsilci bulunmalıdır. Kurul toplumsal fayda ve eşitlikçi yönetim anlayışının uygulamalara dâhil edilmesinin denetlenmesiyle yükümlüdür. Mekânsal dönüşüm gerçekleştirilen yerlerde yaşayanların haklarının gözetilmesi temel alınacaktır. Ayrıca oluşturulan kurul kamuoyunu süreçle ilgili bilgilendirmekle görevlidir. Oluşturulan çok aktörlü yapının önemli amaçlarından biri de bölgenin imajını yükseltmektir. Bu doğrultuda aktörler basın ve medyanın ilgisini maksimize edecek, yerel halkın ve işletme sahiplerinin

Fener Balat'ın geleceğini belirlemeye katkı sağlayacak bir dizi faaliyet programı planlanacak ve uygulanacaktır (Ulutaş, 2005). Bu doğrultuda aktörler yaptıkları işleri tanıtmak ve yayınlamak için düzenli faaliyetler gerçekleştireceklerdir.



Resim 17: Fener-Balat Yenileme Projesi Aktör ve Proje Yöntemi Önerisi

Proje Finans Kaynaklarına Yönelik Değerlendirme ve Öneriler

Fener-Balat Yenileme Projesi'nde yerel halka en fazla pay veren inşaat şirketi ihaleyi almıştır. Buna rağmen projenin finansman modelinde eksiklikler bulunmaktadır. Kentsel yenileme alanına dair yeni bir finansman modelinin hazırlanması gerekmektedir. Oluşturulan yeni modele göre bütçeye program ile ilgili bütün paydaşlar katkı sağlayacaktır. Yeni bir finansman modelinin oluşturulmasındaki amaç mekânsal açıdan sorunların giderilmesi ve sosyo-ekonomik yapının güçlendirilmesidir. Finans modeli aktörleri ve katkı payları aşağıdaki gibi planlanmıştır:

Tablo 2: Aktörlerin Projenin Finansmanında Görev ve Katkı Oranları

Aktörler	Görevleri	Katkı Oranları
GAP İnşaat	Yıkılmış konutların yerine yenisinin yapımı, ekonomik yapının güçlendirmesine yönelik harcamalar	%35
Fatih Belediyesi	Alanda yapılacak yenileştirme ve sosyal güçlendirme faaliyetleri	%5
KUDEB	Tarihi yapıları korumaya yönelik restorasyon projelerinin %70'ini finansa etmektedir. Alanda yapılacak uygulamalara destek verecektir.	%25
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Sahil düzenlemeleri ve altyapı çalışmalarına destek verecektir.	%5
Özel Sektör Kuruluşları	Alanda bulunan Garanti Bankası, butik oteller, yatırım yapmak isteyen şirketler mali destek verecektir.	%15

Proje Alanına Yönelik Sosyal-Ekonomik Değerlendirme ve Öneriler

Sürdürülebilir kentsel yenileme modeli alanın fiziksel ve mekânsal iyileştirilmesinin yanında sosyo-ekonomik olarak da iyileştirilmesini kapsamaktadır. Fener-Balat Yenileme Projesi daha çok fiziksel kaliteyi iyileştirmeye yönelik olup kültürel, sosyal ve ekonomik yaşam kalitesini arttırmaya yönelik girişimlerde eksiklikler görülmektedir.

Fener-Balat Yenileme Projesi'nin öncelikli hedefi fiziksel yenilenmenin yapılmasıdır. Bu hedef tahribata uğramış tarihi binaların iyileştirilmesi ve yok olmasının engellenmesi açısından doğru bir hedeftir. Yenileme alanındaki sosyal dokunun korunabilmesi için bir hedef belirtilmemiştir. Fener-Balat'ta gerçekleştirilecek olan projenin, rehabilitasyon projesi ile başlayan soylulaştırmanın etkisini azaltması ve yerli halkı bölgede tutacak kararlar alması gerekmektedir. Buna ilişkin öneriler ise, alanda sadece üst gelirli kesimlere değil her kesime hitap edebilecek mekânların oluşturulması, bina-arsa fiyatlarının düzenlenmesi ve kontrol edilmesi yönündedir. Bu nedenle, proje uygulandıktan sonra sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanması için kararların alınması zorunludur. Yenileme alanı içerisinde kalan binaların 5 yıl süre ile satılmaması ve kiralara arttırılmaması için alınacak karar soylulaştırmaya fırsat vermeden yerel halkı Fener-Balat bölgesinde tutacaktır.

Proje alanında yaşayan orta sınıfın Haliç'i zaman içerisinde terk etmesi, kıyı semtlerine yerleşen kesimin giderek kalıcı bir yerleşiklikten uzaklaşmasına sebep olmuştur. Yaşanan bu değişim, sosyal-ekonomik yapının dönüşmesine ve mekânsal yapının yeteri kadar korunamamasına neden olmaktadır. Proje dâhilinde bölge halkı tarihi yapıların ve kültürel değerlerin korunması konusunda bilinçlendirilmeli ve gerekli eğitimler verilmelidir. Yapı onarım kitapçıkları hazırlanarak, bina sahiplerinin onarım tekniklerini kavraması sağlanmalı ve binaların sürekli bakımı yapılmalıdır. Bu sayede, yenilenecek alanda kültürel ve tarihsel miras korunarak gelecek kuşaklara aktarılması gerçekleştirilecektir.

Yenileme alanı içerisinde sosyal açıdan önemli hedef kitle özellikle gençler ve çocuklar olmalıdır. Alanda yapılan görüşmeler ve akademik çalışmalara göre, semtte madde bağımlılığına bağlı suç olayları bulunmakta ve bu durumdan kaynaklanan ciddi problemler genç ve çocuk nüfusu tehdit etmektedir. Bu sorunun giderilmesi için halkın bilgilendirilmesi ve madde bağımlılarının topluma yeniden kazandırılması amacıyla bölgede bulunan Yeşilay derneğinin aktif rol alması sağlanmalıdır. Gençlerin ve çocukların boş zamanlarını etkin olarak kullanabilecekleri mekan ve fırsatlar yeteri kadar bulunmamaktadır. Yenileme proje alanında kıyı kullanımına getirilen öneriler (çocuk oyun alanları, su sporu alanları, kültür yapıları ve festival alanları) alanın etkin kullanımını sağlayacaktır. Bu sayede gençlerin

ve çocukların suçlardan uzak durmasına ve boş vakitlerini aktif olarak geçirmesine yardımcı olacaktır.

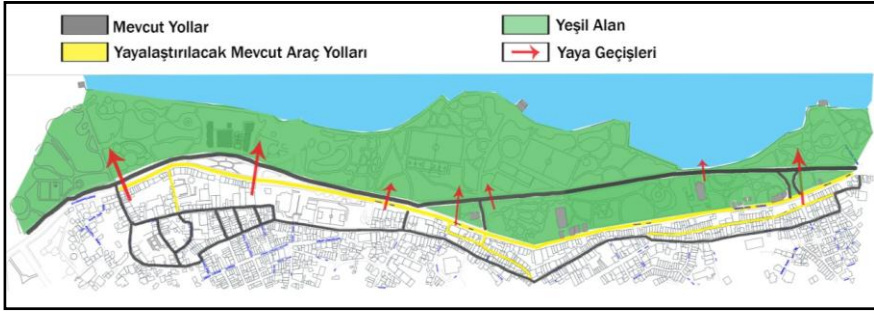
Alanın ticari yapısına baktığımızda küçük ticari işletmeler çoğunluktadır. Bu işletmelerin 55'i zanaatkârlık üzerinedir. Fener-Balat bölgesinde hala önemini koruyan zanaatkârlığın atölyeler kurularak gençlere aktarılması sağlanmalıdır. Bu sayede gençler arasında işsiz nüfusun ve suç oranlarının azaltılması hedeflenmektedir.

Proje Alanına Yönelik Mekânsal Değerlendirme ve Öneriler

Fener-Balat bölgesindeki konutlar yaklaşık iki bin senelik bir gelişimin üst katmanını oluşturmaktadır. Yapılar kadar altları da bir kültür katmanını oluşturmaktadır. Bu nedenle, alanda yeni tasarlanacak konutların altına otopark ve garaj gibi kullanımlara ayrılması son derece sakıncalıdır. Uzman kontrolü olmadan bu bölgenin toprak seviyesinin altında herhangi bir yapılaşmaya gidilmesi hatalıdır. Proje arazisinin altında arkeolojik katmanlara rastlamak mümkündür. Alanda çalışma hazırlayan mimari şirketlerden Net Mimarlık “otopark sorununun araçların ve otopark ulaşımının çeperden itibaren bodrum katlarının değerlendirilmesiyle yeraltına alınarak dokudan uzaklaştırılmasıyla çözümlenmesi” ve Sepin Mimarlık ise “aşağıya sadece 1,5 m bir rampa ile inilerek bir bodrum kat elde edilerek konutların ihtiyaç duydukları yaklaşık 104 otoluk bir garaj katı elde edilmesi” tasarım kriteri geliştirmiştir. Şirketin bu konudaki geliştirdiği anlayış, tarihi dokuyu ve yeraltında bulunan arkeolojik katmanları zedeleyebilecek niteliktedir.

Fener-Balat'ın sokak dokusuna bakıldığında; birbirini dik kesen yapı adaları, birbirine paralel olarak uzanan sokaklar ve iskeleye doğru açılan kıyıya dik akslar ve sıra evler şeklinde olduğu görülmektedir. Alanının dar sokaklara sahip olması otopark sorununu da beraberinde getirmiştir. Avan Projede kıyı parkında otopark önerisi getirilmiştir. Kıyı kesiminde getirilen bu otopark önerisi konut alanlarındaki yollara araçların park etmesini önleyebilecek nitelik taşıdığı için doğru bir yaklaşımdır. Ancak otopark ücretlerinin makul düzeyde tutularak yöre halkının kullanımının özendirilmesi gerekmektedir. Otopark ücretlerinin Fatih Belediyesi tarafından belirlenip bölgede yaşayan halka ücretlerde indirim uygulanması sağlanmalıdır.

Fener-Balat bölgesi haliç kıyısında yer almasına rağmen insan-deniz ilişkisi kopuktur. Kentsel yenileme alanı içerisinde bulunan Fener Balat Sahil Parkının mevcut durumu insanların ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Bu durumun en önemli nedeni parkın, trafiğin hızla aktığı Ayvansaray Caddesi ve Mürselpaşa Caddesi ortasında sıkışıp kalması ve bu caddelerin yaya geçişini engellemesidir. Fener-Balat Yenileme Avan Projesinde Mürselpaşa ve Yıldırım Caddelerinin yayalaştırılması kararı sahil parkının kullanılması ve yaya öncelikli alanların yaratılması açısından doğru bir karardır. Yayalaştırılan bu yollar sayesinde yenileme alanına araç girişi engellenerek otopark kullanımı teşvik edilmiş olacaktır (Resim 18).



Resim 18: Fener-Balat Yenileme Alanı Avan Projesinde Getirilen Yayalaştırma Önerisi (Avan Proje Raporu, Ty)

Yine Avan Projede kıyı parkına su sporlarına yönelik kararlar getirilmiştir. Bu karar sadece Fener-Balat Bölgesine değil tarihi yarımada ve İstanbul'a hizmet etmesi açısından doğru bir karardır. Bu karar aynı zamanda yenileme alanının yeniden canlanmasını ve bu faaliyeti gerçekleştirmek için gelen insanların ekonomik olarak bölgeye katkıda bulunmasını sağlayacaktır. Sergi alanları, atölyeler, kültür merkezi, ticari birimler, kafeler ve seyir kulelerinin yapılmasıyla birlikte alanın yaşayan bir yer haline dönüşmesi sağlanacaktır. Bu sayede, sahil kesimine yeni ticari ve kültürel birimlerin kazandırılmasıyla, alanda var olan kamusal açık alan potansiyeli değerlendirilmiş olacaktır.

KAYNAKLAR

Avan Proje Raporu (Ty). Fener-Balat yenileme alanı avan projesi.

Ayseli, F. (2010). Yerinde kentsel dönüşüm için sivil yerel aktörlerin güçlendirilmesi: Fener-Balat örneği, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

- Budak, B. (2007). Kentsel yenileşme süreci bağlamında soylulaştırma: Fener-Balat örneği, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Kavalcı, L. (2010). Balat'ın mekansal gelişim süreci, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Şişmanyazıcı, B. (2009). Tarihi kentsel alanlarda toplumsal ve mekansal yeniden yapılanma sürecinde yaşanan değişim: Fener-Balat örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Şişmanyazıcı, B.&Turgut Yıldız, H. (2010). Tarihi kentsel alanlarda toplumsal ve mekansal yeniden yapılanma: Fener ve Balat örneği. Mimarlık (352).
- Ulutaş, C. (2005). Kentsel toprak rantının kamuya kazandırılmasında bir araç olarak imar haklarının toplulaştırılması (Dikmen vadisi örneği), Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetim ve Siyaset Bölümü, Kent ve Çevre Bilimleri Ana Bilimler Dalı, Ankara.
- Uysal E. (2006). Soylulaştırma kuramlarının İstanbul'da uygulanabilirliği: Cihangir örneği. Planlama Dergisi TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını (2): 77-92.
- Yasin, M. (2005). Kentsel dönüşüm uygulamalarının hukuki boyutu. TBB Dergisi (60).
- URL1:<http://www.fatih.bel.tr/icerik/1153/kentsel-yenileme-calismalari/>(Erişim Tarihi: 23.11.2015).
- URL2:http://www.cmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=94431&tipi=79&sube=0#.V5In1dKLRdg (Erişim Tarihi: 07.12.2015).
- URL3:<http://dspace.trakya.edu.tr:8080/jspui/bitstream/1/488/1/Senem%20DEM%C4%B0RKIRAN.pdf> (Erişim Tarihi: 16.11.2015).

TAKSİM YAYALAŞTIRMA PROJESİ

**Pınar YABAN, Meryem AL
Diyanet SUNAR, Ahmet Cihat KILIÇ
Dilek ÖZALP, Hakan KAZAK**

GİRİŞ

İstanbul'un Beyoğlu İlçesi'nde yer alan Taksim Meydanı Cumhuriyet Tarihi boyunca değişime-dönüşüme uğramıştır. Türkiye'de iktidara gelen her siyasi erkin Taksim Meydanı ve yakın çevresine bir dokunuşu olmuştur. Son olarak meydan, 2011 yılında kabul edilen Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi ile gündeme gelmiştir. Taksim Meydanı sahip olduğu sosyolojik geçmişi ve İstanbul trafiğinin bir parçası olması nedeniyle buraya yapılan proje ve işleyiş süreci çeşitli kesimler tarafından yakından takip edilmiştir.

Bu çalışmanın amacı, Taksim Meydanı'nın tarih boyunca fiziksel boyutu ile geçirdiği değişim-dönüşümleri, sosyal boyutu ile nasıl algılandığını ve bu unsurların mekâna nasıl yansıdığını irdelemektir. Çalışmada, Taksim Yayalaştırma Projesi ayrıntılı olarak ele alınmış, projenin yapım aşaması ve gerekçeleri eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirilerek alternatifler oluşturulmaya çalışılmıştır.

TAKSİM MEYDANI DÖNÜŞÜM SÜRECİ VE YAYALAŞTIRMA PROJESİ

Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan en önemli ulaşım akslarına sahip olan İstanbul sadece çevre illeri değil aynı zamanda bölgeleri de birbirine bağlamaktadır (İBB, 2011). Coğrafi konumu, İstanbul'un ulaşımını güçlendiren en önemli özelliğidir. Kentin hızla gelişmesiyle beraber ulaşım ağı ve ulaşımın birbiriyle etkileşimleri artmaktadır. Etrafindaki illerle yoğun ilişkiler içinde olması kentin ulaşımını yönlendirmektedir ve yeni ulaşım talepleri oluşturmaktadır. İstanbul'da bulunan Harem ve Esenler yurtiçi ve yurtdışı yolcularını taşıyan önemli iki otagardır (İstanbul Kalınma Ajansı, 2010).

İstanbul'da deniz ulaşımı ile hem şehir içi hem de yurtiçi ulaşım sağlanmaktadır. Şehir içi deniz ulaşımının yapıldığı ilçelerin bağlantıları Kadıköy-Karaköy, Üsküdar-Eminönü, Kadıköy-Eminönü, Sirkeci-Adalar'dır. Şehirlerarası ulaşım bağlantıları ise Sinop, Giresun, Rize, İzmir, Zonguldak, Samsun ve İzmir illerinedir (URL 1; Gürsel, 2012).

İstanbul'un önemli iki garı olan Haydarpaşa ve Sirkeci Garı yurtiçinin yanı sıra yurtdışına da hizmet etmektedir. Haydarpaşa Garı Kütahya, Balıkesir, Sivas, Batman, Gaziantep de dâhil olmak üzere birçok kente seferler düzenlemektedir. Sirkeci Garından Viyana, Münih, Budapeşte, Selanik, Moskova ve Bükreş şehirlerine seferler mevcuttur (İstanbul Kalkınma Ajansı, 2010).

İstanbul sahip olduğu coğrafi yapısı, kültürel-tarihi değerleri, sosyo-ekonomik yapısı ve küresel ölçekte tanınırlığı ile dünya ölçeğinde bir cazibe merkezi haline gelmiştir. İnsanların uzak mesafelerde en çok tercih ettiği ulaşım türü havayolu ulaşımıdır. İstanbul'da bulunan Sabiha Gökçen ve Atatürk Havalimanları turist yolcularının taşınması, iş ve kargo amaçlı kullanılmaktadır. Kent içi ulaşımında karayolu ulaşımının ana arterlerini, 1, 2 ve 3. derece karayolları ve diğer yollar oluşturmaktadır. Kentin hızla gelişmesi karayolu ulaşım taleplerini artırmaktadır. Artan nüfus ve kentleşme sonucunda karayolunda sıkışıklıklar yaşanmaktadır (İstanbul Kalkınma Ajansı, 2010).

Banliyö tren, tramvay, metro, nostaljik tramvay, finüküler ve hafif metro kent içi toplu taşıma raylı sistemlerdir. İstanbul'da Raylı sistemler günde yaklaşık olarak bir milyon yolcu taşımaktadır. Bunlar için yapılan yatırımlarda %33'lük pay ile ilk sırada tramvay ikinci sırada ise hafif raylı sistem yer almaktadır (İBB, 2011).

Taksim Meydanı Beyoğlu İlçesinin en önemli bölgesidir. Meydan ve yakın çevresinin ulaşım ağı ve meydanı etkileyen yakın çevresindeki küçük ve büyük meydanlar, yaya, toplanma-birikme noktaları, yayaların dağılma yönleri, taşıt trafiği ile etkileşimi ve yeşil sistem ağı meydan ve çevresinin ilişki kurgusunun çözülmesinde dikkate alınması gereken önemli unsurlardır.

Beyoğlu'nda küçük toplanma alanları, büyük toplanma alanları belli ulaşım aksları bulunmaktadır. Karaköy, Galata Meydanı, Beşiktaş Meydanı, Ortaköy Meydanı, Tophane Meydanı ve Barbaros Bulvarı büyük toplanma alanlarıdır. Çıksalın Meydanı, Kalaycı Ahmet Meydanı, Ağaçlaraltı

Meydanı, Dolapdere Meydanı, Kulaksız Meydanı ve Kızılay Meydanı bu bölgedeki küçük toplanma alanlarıdır. Bu meydanlar arasında belli bir yaya akış yönü vardır, bu akış Taksim Meydanında kesilmektedir. Yaya akışlarının yanı sıra, finüküler, metro, tramvay duraklarından gelen akış da Taksim bölgesinde bir toplanma-dağılma sistemi oluşturmaktadır. Beyoğlu bölgesinde Taksime doğru yaya ve trafik akışlarının olduğu alanlar sürekli kalabalıktır (İBB, 2011).

İstanbul'un Beyoğlu ilçesinde yer alan Taksim Meydanı kentin en önemli meydanlarından biridir (Resim 1). Meydan adını tarihte Galata-Beyoğlu suyunun taksim edildiği ve günümüzde de meydana önemli bir tarihi öge olan Taksim Maksem'inden almıştır (Ay, 2012).

Taksim Meydanı İstiklal Caddesi, Sıraselviler Caddesi, Gümüşsuyu Caddesi, Cumhuriyet Caddesinin ve Tarlabası Bulvarının kesiştiği noktada bulunmaktadır. Aynı zamanda meydanın kuzeyinde Taksim Gezi Parkı, doğusunda Atatürk Kültür Merkezi, batısında ise tarihi Taksim Maksemi yer almaktadır. Cumhuriyet döneminde Türkiye'de dikilen ilk Cumhuriyet Anıtı meydanın önemli odak noktalarından birini oluşturmaktadır (Ünverdi, 2008).



Resim 1:Taksim Meydanı (URL 2)

Taksim Meydanı'nın tarihsel, fiziksel dönüşüm süreci 18. yy'dan başlayarak günümüze kadar gelmektedir. Bu dönüşüm süreci ulaşım, hareket, peyzaj, yapı çevre ve işlevsellik olarak incelendiğinde 18. yy- 1923, 1923-1950, 1950-1980 ve 1980 sonrası olarak sınıflandırılmıştır. Taksim Meydanı ulaşım açısından 1980 sonrası sürekli dönüşüme uğrarken,

işlevsellik bakımından 1950-1980 yılları arasında dönüşüme uğramıştır. Taksim Meydanı'nın geçirdiği bu dönüşümlerde meydana gelen sosyal olayların da etkisi olmuştur. Peyzaj açısından yapılan en önemli dönüşüm olan Taksim Gezi Parkı, Topçu Kışlasının yıkılmasıyla onun yerine yapılmıştır. Yapılı çevre bakımından Cumhuriyet Anıtının yapılmasından sonra, çevresi dairesel bir form şeklinde gelişmiştir. Taksim Meydan çevresi de Adnan Menderes dönemindeki imar uygulamalarından etkilenmiştir (Ay, 2012).

Taksim Meydanı, Cumhuriyet Anıtı yapıldıktan sonra Beyazıt ve Sultanahmet gibi önemli meydanların kamusal rolünü üstlenmiş ve kent için yeni bir simge haline gelmiştir. Meydanda düzenlenen törenler ve anıtın etrafındaki peyzaj, meydanın bilinirliğini artırarak ulusal övünç sağlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında seçkinliğini korurken zamanla tarihteki ilk mitingler politik çalkantılar bu meydanda görülmüştür. Meydan buhranlı görüntüden ve sıkıntılı dönemden kurtulduktan sonra 2009 yılından beri 1 Mayıs İşçi Bayramı kutlamalarına ev sahipliği yapmıştır (Mutlu, 2012).

Taksim'in meydan kimliğini kazanması 1 Mayıs 1977 yılında yapılan miting (kanlı mayıs olarak da adlandırılır) ile başlamıştır. Meydan hüviyetini belirleyen unsurun mitingler olduğu, meydanın peyzajının ise insan olduğu kanıksanmıştır. Taksim meydanını oluşturan en önemli imgeler; Cumhuriyet Anıtı, Taksim Maksemi, İnönü Gezisi ve sosyo-kültürel ticari yapılarıdır. Meydan tipolojisi açık, yumuşak ve hareketlidir (Anonim, 2014).

Taksim Yayalaştırma Projesi ele alınırken Taksim Meydanı ve çevresel ilişkilerinden bağımsız düşünülemez. Taksim Cumhuriyet Anıtı, Antuan Kilisesi, Galatasaray Lisesi, Atatürk Kültür Merkezi, Açık Hava Bürosu, Fransız Lisesi ve bölgedeki tarihi Almanya, Fransa, Belçika, Yunan ve İngiliz konsolosluk binaları Taksim Meydanı çevresel ilişkilerini sağlayan önemli noktalar. Turistik bir bölge olan Taksim Talimhaneden Taksim Meydanına doğru bir yaya akışı söz konusudur. Aynı zamanda, Tarla başı, Cihangir ve Maçka bölgesinden Taksim Meydanına bağlanan önemli taşıt yolları bulunmaktadır.

Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi İçeriği ve Amacı

98.000 metrekarelik bir alanda uygulanacak olan Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesinde amaç, meydanın araç trafiğine kapatılarak yaya kullanımına açılmasıdır. Proje ile birlikte Tarla başı-Cumhuriyet Bulvarları

arasında araç trafiği yer altına alınacak, Tarlabası yönünden gelen araçlar Dolmabahçe, Taşkışla ve Harbiye yönüne doğru yönlendirilecektir. Cumhuriyet Bulvarı-Harbiye-Tarlabası doğrultusunda 320 m, Tarlabası-Harbiye doğrultusunda ise 400 m uzunluğunda tünel yapılarak araç ulaşımı yer altına alınmış olacaktır (İBB, 2012).

Tarlabası Bulvarındaki otoparktan başlayan araçların alt geçidi Cumhuriyet Caddesine kadar devam edecektir. Gümüşsuyu tarafında AKM'den, Sıraselviler Caddesinde ise İstiklal Caddesinin kesiştiği yönden itibaren yer altına alınacaktır. İstiklal Caddesi, Atatürk Kültür Merkezi önü, Gezi Parkı ve Talimhane bölgelerinde araç trafiği olmadan yayalar bu yönlerle ulaşabileceklerdir. Taksim Yayalaştırma Projesinin amaçlarından bir diğeri de, İstiklal Caddesine doğru kesintisiz bir yaya akışını sağlamak ve meydana alanları birbirine entegre etmektir (TMMOB dava dilekçesi, 2011).



Resim 2: Proje Sınırları (Google Earth Haritalarından Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2015)

Proje alanı Halaskargazi ile Cumhuriyet Caddeleri üzerinden Harbiye, Nişantaşı, Osmanbey, Şişli ve Mecidiyeköy'e, Tarlabası Bulvarı'yla Kasımpaşa, Şişhane, Unkapanı ve Aksaray'a bağlanmaktadır. İstiklal Caddesi ile de Tünel ve Karaköy'e, Sıraselviler Caddesine bağlanmaktadır.

Defterdar Yokuşu ile Cihangir ve Tophane'ye, İnönü (Gümüşsuyu) Caddesi'yle Dolmabahçe'ye, Mete Caddesi ve devamındaki Taşkıışla Caddesi ile Nişantaşı ve Maçka'ya, Yedikuyu Caddesi ile Dolapdere'ye bağlanmaktadır. Proje alanı sınırları Resim 2'de görülmektedir.

Taksim sahip olduğu iş, eğlence ve kültür potansiyelleri ile İstanbul'un cazibe merkezi konumundadır. Hem yaya hem araç trafiği bakımından yoğun bir bölge olan Taksim Meydanının günümüzde yüklendiği en önemli fonksiyon ulaşım fonksiyonudur. Taşıt yolları meydanın sınırlarını oluşturmakla birlikte meydanı üç parçaya ayırmaktadır. Günümüzde Taksim Meydanı insanların bir yerden başka bir yere ulaşmak için kullandıkları bir alandır. Aynı zamanda, kentin bu kadar merkezi konumunda olması ve İstiklal Caddesinin bu alanda bulunması meydanın ulaşım fonksiyonunu oldukça önemli kılmaktadır. Taksim Meydanının genel olarak karşılaştığı problemlerden en önemlileri, metronun belli saatlerden sonra hizmet vermemesinden kaynaklanan araç yoğunluğu ve alanda araçların rastgele park etmesi sonucunda yaya-arac geçişinin zorlanmasıdır. Taksim Yayalaştırma Projesinde karayolu ulaşım türü dışında tramvay, fûniküler ve metro hatları ile de erişim sağlanmaktadır. Aynı zamanda birçok noktaya Taksimden farklı semtlere otobüs seferleri bulunmaktadır (Mutlu, 2012).

Projenin Sınırları ve Etkili Olan Etmenler

Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi sadece bir yayalaştırma projesi olarak düşünülemez. Meydanın çevresinin projeye olan etkisi oldukça fazladır. Projede en etkili konu Gezi Parkı'dır. 1 Haziran 2011 tarihinde Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi ile beraber Gezi Parkı da Tarihi Topçu Kışlası'nın yeniden canlandırılması fikriyle gündeme gelmiştir. Gezi Parkı'na yapılacak müdahale kamuoyunda büyük bir tepki uyandırmış ve 2013'te Kışla Projesi kararı iptal edilmiştir. Proje, sadece trafiğin tünellerle yer altına alınarak meydanın yayalaştırılması ve Gezi Parkı ile bütünleştirilmesi olarak hayata geçirilmeye başlanmıştır. Gezi Parkı'nın bu projedeki rolü meydana işlevsel olarak kullanımının artırılması ve meydan ile park arasındaki kot farkının düzenlenerek park ve meydan bütünleşmesinin sağlanmasıdır (URL 2).

Projenin etkili olduğu bir diğer alan ise Tarlabası Bulvarı'dır. Meydana bağlanan en önemli caddelerden biri olan İstiklal Caddesi'nde oldukça canlı ve hareketli bir hayat devam ederken, bir diğer tarafta meydana

bağlanan Tarlabası Bulvarı'nda ise oldukęa sessiz ve karanlık bir hayat vardır. Taksim Yayalaştırma Projesi ile Tarlabası Bulvarı'na açılacak tünel ve Tarlabası Bölgesinde yapılacak olan Kentsel Dönüşüm Projesi ile yayalaştırılan Cumhuriyet Caddesi sayesinde yoğunluk farkı eşitlenecek ve bu alanlardaki konut fiyatları değ erlenecektir (Yıldırım ve Erdem, 2015).

Meydanla ilişkisi olan bir diğer bölge Talimhane Bölgesi'dir. Talimhane Bölgesi, Beyoğlu'nun kültür ve turizm endüstrisi potansiyeline sahip olan alanı olarak nitelendirilmektedir. Bütün sektörleri hareketlendirecek lokomotif bir rol üstlenen bu alan özellikle turizmi canlandırmak amacıyla yatak kapasitesi artırılarak oteller bölgesi haline getirilmiştir. Meydan Yayalaştırma Projesi ile Talimhane Bölgesi'nin cazibesinin artırılması amaçlanmıştır (URL 2).

Projede Geç mişten Günümüze Kadar Etkili Olan Siyasi Etmenler

Henry Prost, 1935 yılında o dönemin Belediye Başkanı Lütfü Kırdar tarafından İstanbul'u planlaması için Türkiye'ye davet edilir. 14 yıl İstanbul Belediyesi'nde çalışan Prost dönemin başkanıyla uyumlu bir çalışma süreci geçirir. Prost'un İstanbul için uygulamak istediği projeler ağırlıklı olarak toplumsal ve kentsel dönüşüm içeriklidir. Henry Prost Fransız şehircilik ilkeleriyle batıdaki kent imajına benzer uygulamalar yapmaya çalışmıştır. Prost planlarında serbest ve kamusal alanlara ağırlık vermiştir. Beyazıt Meydanı ve Sultanahmet'te bulunan Hipodrum'un tören alanı niteliği almasından sonra Prost, Taksim Meydanı'nın tören alanlarına uygun olacak şekilde projelendirilmesini önerir. Meydan, Cumhuriyet kutlamaları için potansiyel bir alan olarak görölmektedir. Henry Prost'un önerisiyle, Topçu Kışlası bu dönemde yıkılır ve yerine İnönü Gezisi yapılır. Meydanın yayalaştırmasına ilişkin projeleri de olan Prost ekonomik nedenlerle bu projeleri gerçekleştirememiştir. Bedrettin Dalan İstanbul'a Belediye Başkanlığı yaptığı dönemde İstanbul trafiğini yeni yollar açarak çözmeye çalışmıştır. Yol açma çalışmalarında birçok yıkım ve tahribatlar gerçekleşmiştir. Almanya'dan getirdiği mühendis, psikolog ve trafik uzmanlarına yaptırdığı çalışmalarda şehir plancıları yer almamıştır. Tarlabası Bulvarı'nın açılması Bedreddin Dalan döneminde gerçekleşmiştir. Tarlabası Bulvarı açıldıktan sonra İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması ile Taksim ve Tarihi Yarımada'yı (Suriçi) birbirine bağlayacak ana bir arter

oluşmuştur. Taksim çevresinde Tarlabası Bulvarı'nın açılması fiziksel boşalmanın yanı sıra sosyal boşalmayı da beraberinde getirmiştir. Açılan Tarlabası Bulvarı'nın Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi ile kent peyzajına dahil edilmesi amaçlanmıştır (Yıldırım ve Erdem, 2015).

Bedrettin Dalan, Prost'un ekonomik nedenlerden dolayı gerçekleştiremediği Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesini üç katlı olacak şekilde yapmayı düşünmüştür. Üç katlı projenin ilk katında yaya ve park alanı, orta katında çarşı ve üçüncü katında ise taşıt trafiği düşünülmüştür. Fakat seçimi kaybetmesiyle proje gerçekleşmemiştir. 1989 yılında belediye başkanı olan Nurettin Sözen'in önüne de aynı proje gelmiştir fakat yapılmamıştır (URL 2).

TAKSİM MEYDANI YAYALAŞTIRMA PROJESİNDE ETKİLİ OLAN KURUM VE AKTÖRLER

Taksim Meydanı ve Yayalaştırma Projesi'nin 1/1000 ölçekli kentsel tasarımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Ulaşım Planlama Müdürlüğü'ne yaptırılmıştır. Proje, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onayladıktan sonra Beyoğlu Koruma Kurulu tarafından kabul edilmiş ve Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi olarak ihaleye sunulmuştur. TÜMAŞ ve On Tasarım şirketi ihaleyi alarak projenin tasarımını yapmıştır. Proje ilgili kurumlar tarafından onaylanmış ve uygulamada Büyükşehir Belediyesi gözetimi altında birinci etap tünel çalışmaları yapılmıştır. Proje uygulama sürecinde aktif rol alan kurum ve kuruluşlar Tablo 1'de görülmektedir.

İstanbul'un mega projeleri arasında gösterilen “Taksim Yayalaştırma Projesi” İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 2011 yılında kabul edilmiştir. Projeyi Büyükşehir Belediyesi finanse etmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu proje için 52.154.000 TL maliyet belirlemiştir. Etaplar halinde ihale edilmesi planlanan projenin ilk ihalesi 2012 yılında yapılmıştır. Belirlenen bütçe dâhilinde Proje tasarımını TÜMAŞ ve On Tasarım Mimari şirketleri yapmış, yol düzenlemesini ise Güçlü İnşaat Şirketi yapmıştır (URL 3). Projenin yapımı için ilk etapta, 5 yıllık tecrübesi bulunan proje müdürü ve mühendisler ile çalışılmasına karar verilmiştir. Proje İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinde oy birliği ile 16 Eylül 2011 de kabul edilmiştir (URL 4).

Tablo 1: Projede Etkili Olan Kurum ve Aktörler

İstanbul Büyükşehir Belediyesi	İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yayalaştırma projesi yapımına karar verildi. 21.08.2007 tarihinde Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı'na bağlı Ulaşım Planlama Müdürlüğüne Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi hazırlanması hedeflendi. 1.06.2011 tarihinde proje Mega Proje kapsamında kamuoyuna sunuldu. Proje 16.09.2011 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylandı. Proje kapsamında yol, tünel, meydan düzenleme ve peyzaj ihaleleri yapıldı
Beyoğlu Belediyesi	İstanbul Büyükşehir Belediye tarafından özel firmalara hazırlatılan Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi'ni 19.12.2011 tarihinde Beyoğlu'ndan sorumlu 2 no'lu Koruma Kurulu kabul etti ve Beyoğlu Belediye Meclisi incelemelerin ardından projeyi oy birliği ile onayladı. Beyoğlu Belediyesi sadece proje onayı aşamasında yer aldı (TMMOB, 2012).
TÜMAş ve On Tasarım	Proje tasarımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi kararı ile Tümaş On Tasarım şirketine ihale edildi. şirkette projeden sorumlu ekip yapılan toplantılara katılmakla birlikte, tasarım projesini de denetlemektedir (URL 7).
İstanbul Kalyon şirketi	Projenin temel hedefi trafik yükünü hafifletmek olup, tünelin yapılmasına karar verilen yol projesinin ilk etap ihalesi 24.08.2012 tarihinde yapıldı ve Kalyon şirketi ihaleyi kazandı. şirketin inşaat mühendisi proje koordinatörlüğünü de yürüttü (URL 7).
İstanbul Güçlü İnşaat şirketi	Projenin 2. Etabını Güçlü İnşaat şirketi olarak meydan ve peyzaj düzenlemelerini yürüttü (URL 7).

Kaynak: Gürboğa ve Karakuş, 2015.

Cumhuriyet Bulvarı-Tarlabaşı Bulvarı araç trafiği, AKM ve Taksim Anıtı çevresinde bulunan araç yollarının yer altına alınmasını öngören da-lış tüneli için yapılan sözleşme 24 Eylül 2012 de imzalanmıştır. Projenin inşaatının tamamlanması ise 240 gün olarak belirlenmiştir. Projenin bitim tarihinin ise 25 Mayıs 2013 olması hedeflenmiştir (URL 5).

İstanbul sahip olduğu kent silueti ve kültürel tarihi değerleri ile bir çekim merkezi halindedir ve bu durum, kentte yaşayan insanlarda da bir

bilinç düzeyi oluşturmuştur. Belli toplulukları kültürel birikimleri koruma sorumluluğu altına sokmuştur. İstanbul'un gelişim süreçlerinde çeşitli meydan, bulvar ve yollar yapılmıştır. Bu yapılaşmaların bir kısmı kente ait tarihi kültürel değer kazanmış sosyal-siyasal olaylara tanıklık etmiştir. Yıllar boyu insanlar bu alanları değerleri ile beraber anımsayarak kullanmış fiziksel yapılarına uyum sağlamıştır. Kentin sosyo-kültürel dinamiklerinin oluşturduğu Taksim Meydanı da insanlar için büyük öneme sahiptir. Bu sebeple halkın yayalaştırma projesinden beklentilerini artırmıştır (Kalyon, 2011). İstanbul Taksim Meydan ve Yayalaştırma Projesi'nin çeşitli etkileri olmuştur.

DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Kentsel Mekânlarda Algısal Boyut ve Bunun Taksim Meydan Projesinde İrdelenmesi

Kentsel çevrelerdeki algı, çevrenin değişim ve dönüşüm sürecinde öneme sahip bir unsurdur. Bell'e göre algının eş zamanlı çalışan dört boyutu; bilişsel, duygulanım, yorumlayıcı ve değerlendirici özellikleridir. Bilişsel algının özünde çevreyi hissetmemiz vardır bu da bilgiyi düşünme ve saklamaktan gelir. Duygulanım, çevrenin algılanışında insan hissinin etkisi vardır. Yorumlayıcı, kişinin bulunduğu çevrede olay ve olgular temelinde gelişen anlam ve çağrışımlardır. Değerlendirici, değerler, iyi-kötü, kötü kararını kapsar (Köseoğlu ve Önder, 2016).

Bir kentin veya mekânın algılanmasında kent imgeleri yönlendiricidir. Kent imgeleri kente sembolik bir ruh kazandırır. Kevin Lynch tarafından tanımlanan kent imgesi kavramı okunabilirlik, yapı, kimlik şeklinde tanımlanmaktadır ve bunlar kentlerin yapılanmasında etkili kavramlardır.

Dünyanın birçok ülkesinde sembolik ruhu yüksek ve insanların kafasında belli bir algı oluşturmuş mekânlar vardır. Bu mekânlara Piazza San Marko, Piazza Del Compo, San Pietro ve Taksim Meydanı gibi meydanlar örnek verilebilir. Bu meydanların tümü yapılaşmış çevrelerde bulunmaktadır. Sembolik ruhu yüksek olan bu tarz meydanların düzenlenmesi, değişim ve dönüşüme uğraması oldukça zordur. Yapılacak olan düzenlemelerde öncelikle ihtiyaçların belirlenmesi gerekir. Bu ihtiyaçlar doğrultusunda yapılacak düzenlemelerde katılımın yüksek tutulması için de çalışmalar yapılmalıdır. Sembolik ruhu yüksek yerler (meydanlar üzerinden ele

alınarak) tasarlanırken aşağıdaki kriterler göz önünde bulundurulmaktadır (Tablo 2).

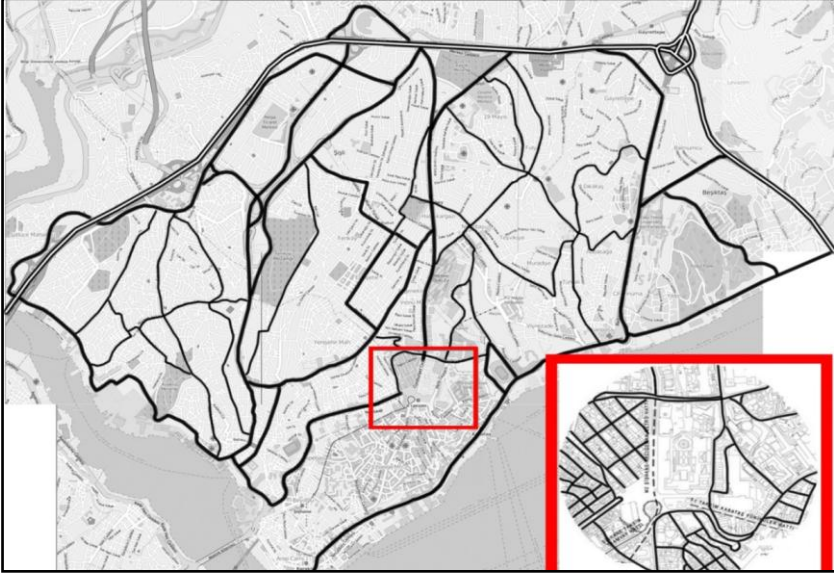
Tablo 2: Meydan Tasarım Kriterleri

Meydanı Çevreleyen Elemanların Niteliği	Doğaya yakınlık, mevsimi algılama, bütünlük, rahatlık, koruma, disiplin, etkinlik potansiyeli
Meydanı Çevreleme Düzeyi	Özgürlük, geniş bakış açısı, kolay denetim, sosyal etkinlik potansiyeli
Meydanda Biçim Karakteri	Bütünlük, kuşatılmışlık, işlevsel ve görsel rahatlık, işleve uygunluk
Meydanın Aktivite Karakteri	Oturma, dinlenme, sirkülasyon, canlılık, ilgiçlik
Meydanı Çevreleyen Elemanların Düzeyi	Kararlılık, çeşitlilik

Taksim Meydanı hem fiziksel hem de sosyal olarak sembolik öneme sahiptir. Meydanın bulunduğu bölge Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden günümüze kadar sürekli değişime uğramış, yeni yapılar eklenmiş, sosyal ve siyasal olaylara tanıklık etmiştir. Taksim'deki milli sembol geçmişin bir mirasıdır. Bunun yanı sıra, Türkiye'deki en aktif kamusal alanlardan biri olması projenin uygulanma aşamasını daha da önemli kılmıştır.

Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesinin Morfolojik Boyutu İle Değerlendirilmesi

Taksim Meydanı, Dolmabahçe'ye kadar etki alanı olan bir trafiğin düğüm noktasıdır. Tarlabası ve Cumhuriyet Caddesi'nin bağlandığı Askerocağı Caddesi'ndeki trafik problemini noktasal olarak rahatlatılsa bile, üst ölçekte sıkışmalara neden olacaktır. Diğer bir yandan, Mete Caddesi yönünde oluşan trafik yoğunluğuna herhangi bir öneri getirilmemiş olması, Taşkışla'dan Dolmabahçe'ye giden ve Barbaros Bulvarı Yıldız Pasta Caddesi üzerinden Şişli'ye kadar olan akstaki trafikte yoğunluğa ve tıkanıklığa neden olmaktadır. Aynı zamanda, Cumhuriyet Caddesi'ndeki noktasal çözüm, uzun vadede Abdulhak Hamit Caddesi ve Dolapdere Caddesi'ne bağlanan aksta tıkanıklıklar meydana getirecektir (Resim 3).



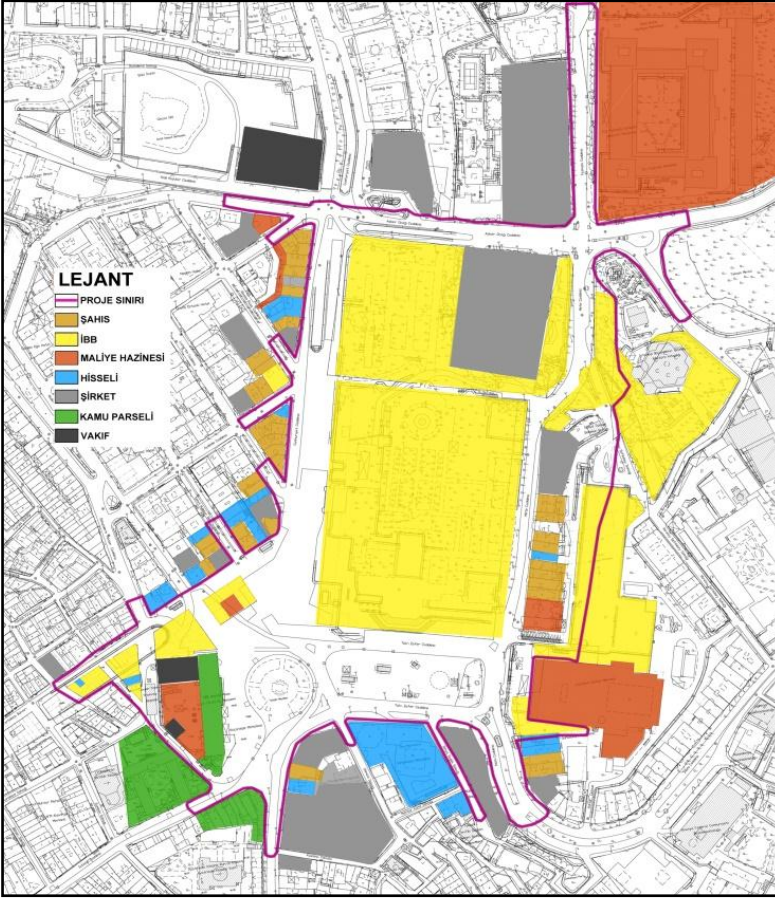
Resim 3: Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi Yol Morfolojisi (Google Haritalardan Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Alanın önemli kamusal açık alanlarından birisi olan Gezi Parkı'nda, kesintiye uğramadan güney-batı yönünde Maçka Parkı'na doğru uzanan yeşil bir kuşak mevcuttur (Resim 4). Henry Proust yaptığı planda bu yeşil kuşağın kesintisiz sürekliliğini sağlamaya çalışmıştır. Ancak yıllar geçtikçe bu yeşil doku parçalanmaya başlanmış ve birbirleri arasındaki ilişki kopmuştur. Yapılan yayalaştırma ve meydan düzenleme projesinde ise, bu ilişki kurgusu göz ardı edilerek Gezi Parkı bu yeşil kuşaktan bağımsız gibi görülmüş ve bu kopukluğun giderilmesi, yeşil dokunun bütüncül algılanması için herhangi bir öneride bulunulmamıştır.



Resim 4: Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi Yeşil Doku Morfolojisi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Talimhane bölgesinin 1987 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile turizm bölgesi ilan edilmesiyle alanda mülkiyet dönüşümü gerçekleşmeye başlamıştır. Zamanla bölgede otellerin yer almasıyla kamusal alanlar özelleşmeye başlamıştır. Daha sonra Divan Otel, Ceylan Otel ve The Marmara Otel'i'nin bu bölgede yer seçmesiyle kamusal mekânın özelleşme süreci devam etmiştir. Mevcut projenin plan kararlarında kamusal mekânların genişletilmesiyle ilgili herhangi bir kararın alınmamış olması da bu özelleşme sürecinin devam etmesiyle ilgili endişeler uyandırmaktadır (Resim 5).



Resim 5: Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi Mülkiyet Dokusu
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Taksim Yayalaştırma Projesi ile birlikte oluşturulan kavşakta sistem bir bütün olarak ele alınmadığından bir takım bölgesel eksiklikler ortaya çıkmaktadır. Geleneksel ulaşım politikasının temelini katlı kavşak, tünelli kavşak ve yol genişletilmesi gibi noktasal çözümler oluşturmaktadır. Taksim Meydanı'nda noktasal çözümlerden biri olan tünelli kavşak oluşturulması ile birlikte, trafiğin akışı bir sonraki hemzemin kavşakta tıkanmakta ve otomobil kullanımına olan talep artmaktadır. Çağdaş ulaşım politikalarında, araç kullanımı yerine yaya eğilimli uygulamalar yapılmaktadır. Yayalaştırma projesinde araç trafiğinin yer altına alınması yayalardan daha çok araç trafiğini düzenlemeye yöneliktir. Tünelli kavşak, alandaki ulaşım sorununa çözüm getirmemekte ve kısa sürede trafik yoğunluğunu daha da artırmaktadır.

Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında yer alan plan ilkelerinde, ulaşım türlerinin birbiri ile entegrasyonunu sağlayan kararlar bulunmaktadır. Fakat araç trafiğinin ve toplu taşımının yer altına alınması yayaların meydana koparılmasına ve yaya sirkülasyonunun azalmasına neden olmaktadır. Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesiyle birlikte, alan taşıt trafiğinden arındırılarak yaya geçişlerinde güvenlik sağlanmaya çalışılmaktadır. Fakat aynı zamanda oluşan kentsel alanın büyüklüğü yayanın kendini güvensiz hissetmesine neden olmaktadır. Projeyle birlikte İstiklal Caddesi ile Tarlabası Bulvarı arasında erişim kesintisiz bir şekilde sağlanmıştır. Kesintisiz yaya ulaşımın sağlanmasında bir takım fiziksel ve mekânsal eksiklikler vardır.

Trafiğin yer altına alınmasının araç kullanımını artırıcı etkisi olmaktadır. Beyoğlu Uygulama İmar Planı'nda Taksim Meydanı ile ilgili araç kullanımını azaltıcı, caydırıcı yol kurgulanması beklenmektedir. Yer altına alınan ulaşım bağlantıları trafik baskısını artırarak otopark ihtiyacına neden olmaktadır. Otopark ihtiyacının karşılanması için alanda yer olmaması nedeniyle yeşil alanlara yer altı otoparklarının planlanması kentsel sit alanını zamanla tahrip etmeye başlayacaktır. Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında tarihsel dokunun korunması ile ilgili birtakım kararlar yer almaktadır. Ancak yapılan tüneldeki batma noktalarında oluşan istinat duvarları tarihi dokuyu tahrip etmektedir ve bu durum plan kararındaki ilkelerle çelişmektedir.

Tarlabası'nda tek dönüşün olması özellikle yoğun saatlerde ve hafta sonları U dönüşü yapmak isteyen araç kullanıcılarının bekleme süresini artırmakta ve trafiği daha da sıkıştırmaktadır. Talimhane'den Tünel'e doğru gelen üç şeritli yol, kullanıcıların bu bölgeyi daha çok tercih etmesine neden olmaktadır. Tünel'de araçların Askerocağı yönünde dönüşünün olmaması araç yoğunluğu olmasa bile trafik sıkışıklığına ve tünelde yaya kaldırımlarında bariyerin kullanılmaması kazalara neden olmaktadır. Taksim Meydanı'nda otobüs ve minibüs duraklarının yer altına alınması meydana her ne kadar trafik sorununu çözmüş olsa da, yer altındaki tünelde Yenikapı yönündeki iki metrelik durak özellikle yoğun saatlerde yolcu ihtiyacı için yetersiz kalmaktadır. Ayrıca, bekleme alanında bir diğer sorun havalandırmanın olmamasıdır. Durakların yer altına alınması, meydanı fiziksel olarak rahatlatmaktadır fakat yolcular, engelliler, çocuklar ve yaşlılar merdivenleri inmek ve çıkmak zorunda kalmaktadırlar.

Projede, Gezi Parkı'ndan meydana merdivenler ile ulaşılmasıyla meydan ve parkın bütünlüğü sağlanmaktadır fakat, proje sürecinde Gezi Parkında yer alan köprü'nün yıkılması, Gezi Parkı ile meydana yayaların bağlantısının kopmasına neden olmaktadır. Dalış tünelinin Talimhane Bölgesi'ndeki çıkışının Gezi Parkına denk gelmesi yayaların parka geçişinde sorunlar yaratmaktadır. Buna bağlı olarak parkın eskiye oranla kullanımında azalma görülmektedir. Gezi Parkının AKM yönündeki boşluk yayaların parkla ilişkilerini zayıflatmaktadır. Trafiğin yer altına alınmasıyla birlikte meydana gelen beton zeminde yükseklik farkları yağış durumunda sele neden olmaktadır. Ayrıca beton zemin oluşturulurken kanalizasyon sistemi unutulmuş ve yağmur yağmasıyla birlikte fark edilmiş, döşenen taşlar kaldırılarak kanalizasyon sistemi yeni oluşturulmuştur ancak sonradan oluşturulduğu için sel riski taşımaktadır. Taksim tüneline dönüşlerin düz kesim şeklinde yapılması kışın don ve yağış olaylarında kayganlığı arttırarak kazalara neden olmaktadır. Tünelin havalandırılması için meydana yapılan dev havalandırma yapısı İstiklal Caddesinden meydana gelen yaya akışının önünü kesmekte ve meydana görüntü kirliliğine neden olmaktadır. Yapılan Yayalaştırma Projesiyle Taksim Meydanındaki araçların oluşturduğu görüntü kirliliği giderilmiştir fakat bu sorunun çözümünde tünelli kavşak yerine daha küçük ölçekteki tasarım ve uygulamalar tercih edilebilirdi.

Taksim Meydanı çevresiyle bağlantıları yüksek ve işlevsel olarak bir bütün halinde olan bir meydanır. Taksim Meydanında bulunan satıcılar meydanın önemli bir parçasıdır ve meydanın 7/24 hareketli kalmasını sağlamaktadır. Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi ile birlikte alanda en çok etkilenenler esnaf ve satıcılardır.

Taksim Meydanı'nda yapılan anket sonuçlarına göre, esnaf ve satıcıların %20'si ticaret hacminde artış, %37'si azalma olduğunu ve %43'ü ise herhangi bir değişim olmadığını belirtmiştir. Tarlabası Bulvarı'nda kentsel dönüşüm yapıldıktan sonra Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi ile birlikte Tarlabası Bulvarı'nın bağlantısı sağlanarak alandaki konutlarda değer artışı olduğu görülmektedir. Sadece ekonomik olarak değil aynı zamanda Tarlabası gibi suç oranı yüksek bir bölgenin soylulaştırılmasında bu projenin etkisi yüksektir.

İstiklal Caddesi'nde yer alan Cihangir Bölgesi de projeden etkilenen bir diğer alandır. İstanbul Emlakçılar Odası ile yapılan sözlü görüşmeye

göre projenin alanda konut fiyatlarını artırıcı yönde etkisi olduğu öğrenilmiştir. Alanda Taksim Yayalaştırma Projesinden sonra konutların satılmasında da bir artış olduğu görülmüştür.

Beyoğlu'nun önemli turizm odağını oluşturan Talimhane Bölgesi otellerin yoğunlaştığı alandır. Talimhane Bölgesi, Taksim Meydanı ile bütünleşik bir bölgedir. Taksim Yayalaştırma Bölgesi ile birlikte alanda otel yoğunluğu artmış, otele gelen yerli-yabancı turistler meydanı daha fazla kullanır olmuşlardır.

Önemli Meydanların Yayalaştırma Projeleri ve Taksim Meydanı Projesinin Karşılaştırılması

Türkiye’de yapılan araştırmalara göre Taksim Meydanı’na benzer özellikler taşıyan meydanlardan biri İzmir Konak Meydanı’dır. 1957 yılında Sarı Kışla’nın yıkılmasıyla kent meydanı işlevini yitirmiştir. 2002 yılında Konak Meydanı’na yönelik projelendirme çalışmaları başlanmış ve proje sürecinde kent tarihi üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Birçok tarihi olaya tanıklık ettiği için Taksim Meydanı ile benzerlik gösteren Konak Meydanı ile ilgili daha önce yapılmış projeler incelenmiştir. Bu projede katılımcı bir süreç gözlenerek alanın kararların, topluma ve mekâna etkileri tartışılmıştır. Çalışma alanının çok büyük bir mekânı kapsamaması nedeniyle proje “Konak ve Çevresi Düzenleme Projesi” olarak tanımlanmıştır.

Dünyadaki kent meydanları incelendiğinde tarihi dokusu, sosyo-kültürel ve fiziksel bakımından Taksim Meydanı’na benzerlik gösteren, Berlin Postdam ve Londra Trafalgar Meydanlarıdır. Postdam Meydanı Berlin’in simgesi olma özelliğini taşıırken, Taksim Meydanı da İstanbul’un simgesi olma özelliğini taşımaktadır. Meydan aynı zamanda Taksim Meydanı’nda olduğu gibi alışveriş, kültür ve eğlence amaçlı kullanılmaktadır. Postdam Meydanı projesinde örgütlenme modeli olarak “Özel Sektör Liderlik Modeli” seçilmiş Taksim Meydanı’nda Büyükşehir Belediyesi bu rolü üstlenmiştir. Proje, kentsel tasarım yarışmasının konseptine uygun yapılırken Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi’nde sivil toplum kuruluşları ve çeşitli meslek odalarının projeye katılımı yeterince sağlanamamış, bir kentsel tasarım yarışması olmaksızın meydan tasarlanmıştır.

Berlin Postdam Meydanı, bir kentsel dönüşüm projesi olarak yapılmıştır. Projede çok çeşitli aktivitelere yer verilmiş, üst ve orta sınıfa hitap eden konut alanları ve çok fonksiyonlu bir kentsel alan oluşturulmuştur.

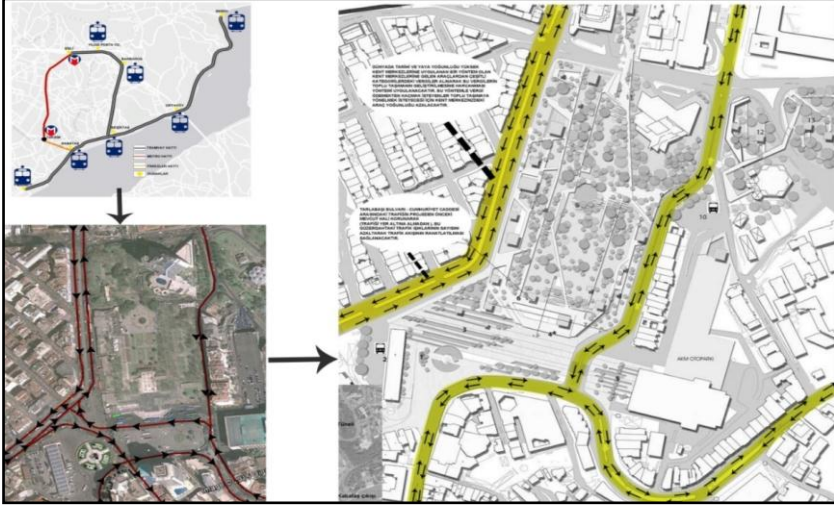
Proje finansmanı alanda yer alan özel şirketler tarafından, Taksim Meydanı'nda ise Büyükşehir Belediyesi tarafından karşılanmıştır. Postdam Meydanı'nda ulaşım ile ilgili sorunlar araç trafiğinin hem yer altına alınmasıyla hem de araçların meydana geçişi sağlanarak çözülmüştür. Trafik yoğunluğu giderilmeye çalışılmış fakat ulaşımın yeraltına alınarak çözülmesi yeni sorunlara zemin hazırlamıştır.

Londra Trafalgalar Meydanı trafik yollarıyla çevrili bir ada olduğu için yaya geçişlerini ve meydanla kentlinin ilişkisinin engellenmesine sebep olmuştur. Bu yüzden hem meydanın tarihi öneminin zayıflamasına sebep olmuş, hem de kentlilerin ve turistlerin mekânı kullanmasını zorlaştırmıştır. Mekânın herkese kullanım kolaylığı getirmesi ve meydanın tüm kesimlere hitap edecek şekilde kullanılmasını sağlayacak bir kentsel dönüşüm projesi hazırlanmıştır. Proje örgütlenme modelinin kurulmasında kamu ve özel sektör ile sivil toplum kuruluşları birlikte rol almışlardır. Berlin Postdam projesi gibi bu meydan projesi de yarışma yoluyla tasarlanmıştır. Uygulama, kamu tarafından gerçekleştirilmiştir. Taksim Meydan Projesinde ise uygulama ihale yoluyla özel şirketlere yaptırılmıştır.

Taksim Meydanı İçin Öngörülen Birinci Ulaşım Alternatifi

Bu alternatifte ulaşım ile ilgili düşünülen kararlarda ana hedef kamusal alanlardan özel araçları uzaklaştırmak ve insanları toplu taşımaya yönlendirerek trafik yoğunluğunu azaltmaktır. İnönü Caddesi, Mete Caddesi ve Tarlabası Caddelerinde bulunan trafik yoğunluğu üst ölçekte sıkışmalara neden olmaktadır. Bütünleşik bir ulaşım ağının oluşabilmesi için üst ölçekte ulaşım kararları almak gerekmektedir.

Kabataş tramvayının Beşiktaş'a uzatılarak Barbaros Bulvarı ve Yıldız Posta Caddesi'nden geçerek Şişli'ye bağlanması önerilmiştir. Böylece, Barbaros Bulvarı'ndaki yoğun trafik azaltılabilecektir. Şişli'den metro ile Taksim'e ulaşımı ve Taksim'den Kabataş'a aktarımı sağlayan bir ring sistemi düşünülmüştür. Beşiktaş'tan devam edecek tramvay hattının Ortaköy ve Bebek'e kadar devam etmesiyle trafik yoğunluğunun azaltılacağı öngörülmüştür (Resim 6).



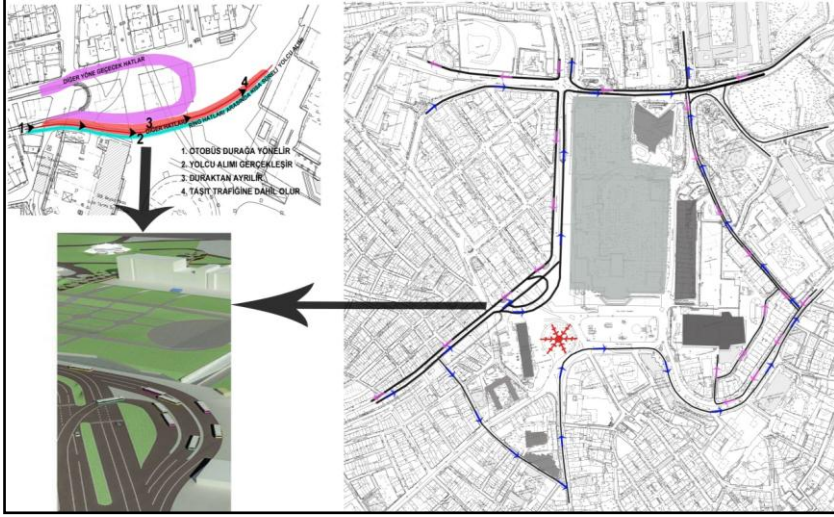
Resim 6: Öngörülen Birinci Ulaşım Alternatifi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Alt ölçekte alınan kararlar ise; meydan çevresindeki ulaşım trafiğe kapatılarak yayalaştırılarak, Cumhuriyet Caddesi Tarlabası Bulvarı yönündeki trafik değiştirilmeden mevcut hali ile korunacaktır. Bu akstaki ışık sayısı azaltılarak trafik akışının rahatlatılması sağlanacaktır. Daha sonra özellikle dünyada tarihi ve yaya yoğunluğu yüksek kent merkezlerine uygulanan bir yöntem olan kent merkezine gelen araçlardan çeşitli kategorilerde vergiler (trafik sıkışıklığı-congestion charging) alınarak bu vergilerin toplu taşımının geliştirilmesine harcanması yöntemi uygulanacaktır. Bu yöntemle vergi ödemek istemeyen özel araç kullanıcıları toplu taşımaya yönelecek ve böylelikle kent merkezindeki araç yoğunluğu azalacaktır.

Taksim Meydanı İçin Öngörülen İkinci Ulaşım Alternatifi

Projede büyük bir problem olarak görülen taşıt ulaşımı yer altına alınmadan ve dalış tünelleri yapılmadan çevre yollarının kullanımı ile çözüme gitmek önerilmiştir. Toplu taşıma durakları Tarlabası Bulvarı-Cumhuriyet Caddesi kesişimi üzerinde meydandaki yaya erişiminin en yoğun olduğu bölgeye alınmıştır. Yolcu alım noktaları, peron düzenleri ve dönüş yolları ile tek bir alanda çözülmesi önerilmiştir. Tarlabası Bulvarı'ndaki taşıt yoğunluğunu azaltmak için ise Akif Yılmaz Caddesi üzerinden Sıraselviler Caddesi'ne doğru geri besleme yöntemi ile trafikteki yoğunluğun azaltılması önerilmiştir. Sıraselviler, Akif Yılmaz Caddesi ve İnönü Caddesi'nin

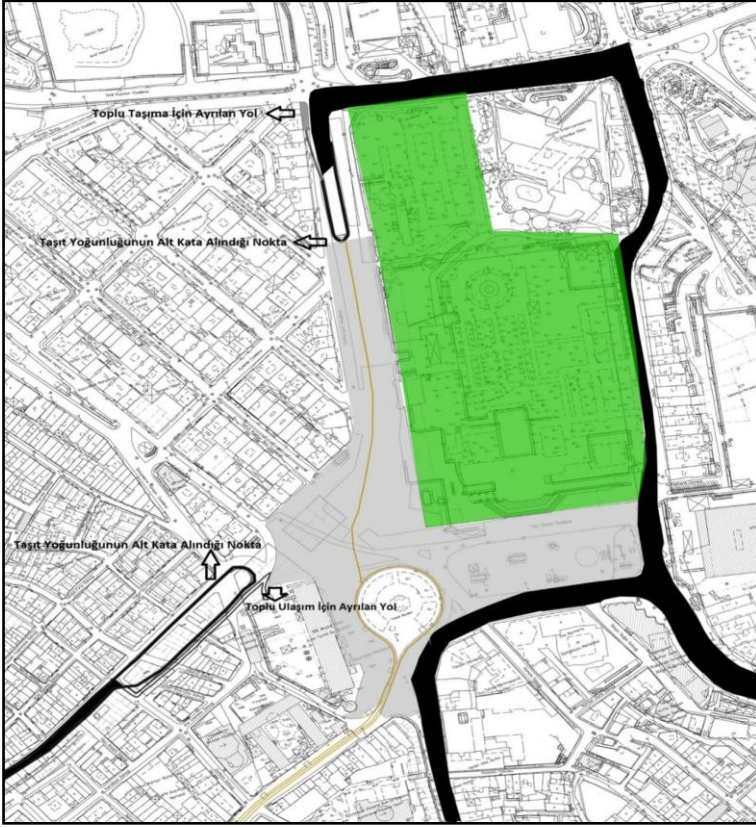
Atatürk Kültür Merkezi önüne kadar olan kısmı tek şerit trafik olarak düzenlenmiştir (Resim 7).



Resim 7: Öngörülen İkinci Ulaşım Alternatifi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Taksim Meydanı İçin Öngörülen Üçüncü Ulaşım Alternatifi

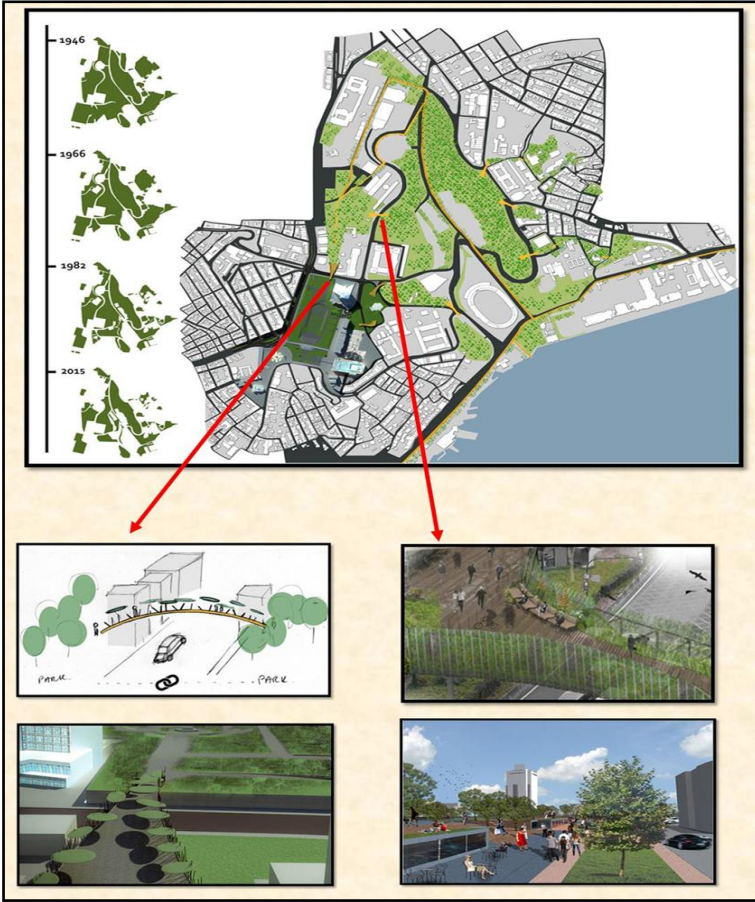
Bu alternatifte ise mevcuttaki tünel kararı değiştirilmeden tüneldeki trafik yoğunluğunun azaltılması amacıyla bazı kararlar alınmıştır. Tünelde sadece meydanda durmadan geçecek araçlar yer altına alınmış ve transit bir şekilde geçişleri sağlanmıştır. Yolcu indirme-bindirme yapacak toplu ulaşım araçları, tur otobüsleri meydan kotundan devam edecek ve daha sonra da tüneldeki ulaşımına katılacaktır. Toplu ulaşım duraklarının Tarlabası Bulvarı aksına alınarak meydanda kullanıcıları karşılayıcı, toplayıcı ve dağıtıcı konum kazanması sağlanmıştır. Cumhuriyet Caddesi'nde oluşturulması önerilen ticaret alanları ile birlikte gelen insanların ticaret aksına, Taksim Anıtı'na ve Gezi Parkı'na doğru yönlendirilmesi amaçlanmıştır. İstiklal Caddesi'nden gelen nostaljik tramvay hattının ticaret aksı üzerinden Gezi Parkı'nın sonuna kadar devam ettirilmesi düşünülmüştür (Resim 8).



Resim 8: Öngörülen Üçüncü Ulaşım Alternatifi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

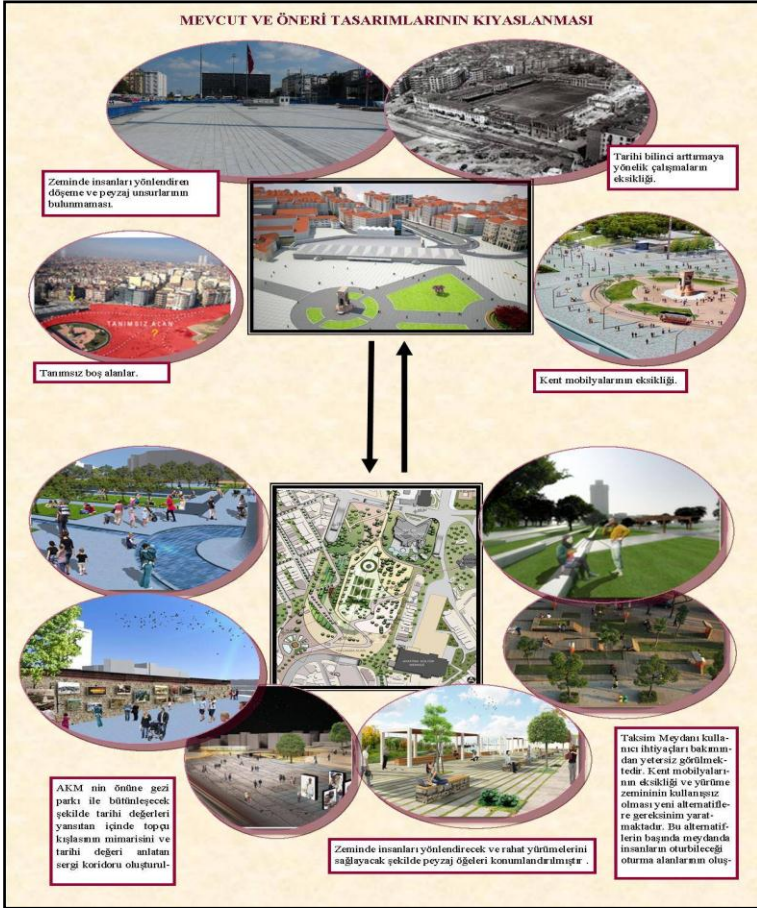
Taksim Meydanı İçin İşlevsel Alternatifler

Gezi Parkındaki mevcut yeşilin kesintiye uğramadan, güneybatı yönünde İstiklal Caddesi'ne kuzeydoğu yönünde ise Maçka Parkı'na ulaşması ve böylece tarihte olduğu gibi yeşil kuşağın kesintisiz olarak Taksim-Maçka arasına kadar devam etmesi amaçlanmıştır. Ancak öngörülen yeşil kuşağın Askerocağı, Taşkılla ve Kadırgalar Caddeleri tarafından bölündüğü gözlemlenmiştir. Bu kesintiler için geçirgen, yeşil köprü ve üst geçitler tasarlanmıştır. Gezi Parkı ile Maçka Parkı arasına yapılacak olan yaya köprüsü ile araç kesintisine uğramadan akışın sağlanmasının yanı sıra Gezi Parkı'nın bölünmesi önlenmiş olacaktır. Yeşil kuşak içinde kalan mevcut otellerin korunması ancak bahçelerinin kamusal alan olarak kullanımlarının sağlanması ve bahçe duvarları gibi bölücü öğelerin kaldırılması önerilmiştir (Resim 9).



Resim 9: Gezi Parkı Alternatif Öneri
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Taksim Meydanı kullanıcı ihtiyaçları bakımından yetersiz görülmektedir. Kent mobilyalarının eksikliği ve yürüme zemininin kullanışsız olması nedeniyle yeni alternatiflere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alternatiflerin başında da, meydanda insanların oturabileceği mekanların oluşturulması gelmektedir. Zeminde insanları yönlendirecek ve rahat yürümelerini sağlayacak şekilde peyzaj öğeleri konumlandırılmıştır. AKM'nin önüne gezi parkı ile bütünleşecek şekilde topçu kışlasının mimarisini ve tarihi değeri anlatan bir sergi koridoru oluşturulmuştur (Resim 10).



Resim 10: Mevcut ve Öneri Tasarımlarının Karşılaştırılması
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

SONUÇ

Kent meydanları toplumun sosyal ve kültürel kodlarını içinde barındıran kendine has bir kimliği ve üstlendiği işlevler açısından kentlilerin toplandığı, dağıldığı alanlardır. Bu bağlamda, Taksim Meydanı değerlendirilmiş ve geçmişten günümüze meydanın nasıl işlevler üstlendiği, zaman içerisinde fiziksel formda meydana gelen değişimler ve bunların kullanıcılar üzerindeki etkisi tartışılmıştır.

Kentlilerin kendilerini yaşadıkları topluma ait hissetmeleri için meydanların planlanması ve tasarlanması oldukça önemlidir. Bu nedenle meydanlar planlanırken algısal ve sosyal boyut kesinlikle göz ardı edilmemelidir. Yayalaştırma projesinde karar süreçlerine halk katılımının sağlanması

ve meydana kimlik kazandıran değerlere yeterince özen gösterilmesi gerekmektedir. Gösteri, kutlama ve yürüyüşlerle hafızalarda yer edinmiş bu alanda yapılacak olan peyzaj çalışmalarıyla halkın kitleler halinde bu alanda toplanmasının güçleşeceği açıktır. Çeşitli gösterilerin yapılabileceği bir esnek alanla bu sorun giderilebilir. Bu esnek alan aynı zamanda kutlama ve şenliklere de hizmet edecektir. Tarihsel süreç içerisinde birçok değişime uğrayan Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesinde meydana anlam katan imgelerin (Cumhuriyet Anıtı, Su Maksemi, AKM, Gezi Parkı) herhangi bir fiziksel değişime tabi tutulmaması, sosyal hafızanın zedelenmemesi açısından olumlu bir yaklaşım olmuştur.

KAYNAKLAR

- Ay, M. (2012). Kamusal alanın fiziksel dönüşümü “Taksim Meydanı” örneği. Lisans Bitirme Ödevi Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- İBB (2011). İstanbul metropoliten alanı kentsel ulaşım ana planı. İstanbul, Online: http://www.ibb.istanbul/tr-TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/%C4%B0UAP_Ana_Raporu.pdf (Erişim Tarihi: 25.11.2018).
- İBB (2012). Taksim Meydanı Yayalaştırma Çalışmaları Online: <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=20709#>. VİRF2lgrLIU (Erişim Tarihi: 22.11.2015).
- İstanbul Kalkınma Ajansı (2010). 2010-2013 İstanbul bölge planı ekleri, İstanbul.
- Gürsel, E. (2012). İstanbul kenti en önemli meydanını kaybedebilir. Mimarlık (364) Online: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=378&RecID=2896> (Erişim Tarihi: 12.11.2018).
- Kalyon (2011). Taksim Meydanı Projesi. Online: <http://www.kalyongrup.com/tr-tr/projeler/devam-eden-projeler.aspx> (Erişim Tarihi: 07.12.2015).
- Mutlu, S. (2012). Taksim meydanı yakın çevre düzenleme raporu. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- Ünverdi, E. (2008). Meydan olgusunun fiziksel toplumsal kültürel bağlamında incelenmesi ve taksim meydanı örneği. Lisans Bitirme Ödevi Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Yıldırım, B. ve Erdem, A. (2015). Taksim meydanı'nın Cumhuriyet'in kamusal alanı olarak inşası. Tasarım+Kuram Dergisi (19): 95-106.
- URL1:http://istanbul.yerelnet.org.tr/il_ulasim_bilgileri.php?iladi=%DDSTANB UL (Erişim Tarihi: 26.08.2016).

- URL2:Haber Sitesi (2012). Taksim Meydanı'nı yayalaştırma çalışmalarının bölgeye etkileri, <http://www.myfikirler.org/taksim-meydanini-yayalastirma-calismalarinin-bolgeye-etkileri.html> (Erişim Tarihi: 08.12.2015).
- URL3:Emlak Sitesi (2012). Kalyon İnşaat, <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/kalyon-insaat> (Erişim Tarihi: 05.12.2015).
- URL4:<http://www.mimarist.org/gundem/2660-projelerin-savas-meydani-taksim.html> (Erişim Tarihi: 07.12.2015).
- URL5:Herkes İçin Mimarlık (2014). Taksim Yayalaştırma Projesinin Tüm Süreci, <http://taksimdeneleroluyor.tumblr.com/homepage> (Erişim Tarihi: 26.11.2015).

İSTANBUL ZORLU CENTER PROJESİ

Nihan UZUN, Nefise KARADELİ
Elif Dudu ŞENTÜRK, Ayşe ÖZKAYA
Fatma Esra BULUT, Nuseybe DEMİR

GİRİŞ

Bu çalışmada İstanbul'un Beşiktaş İlçesi'nde hayata geçirilen Zorlu Center Projesi'nin uygulama süreçleri incelenmektedir. Bu bağlamda, İstanbul Zorlu Center Projesi'ne ilişkin olarak yerinde gözlem, saha araştırması ve fotoğraflamalar yapılmış, belediyeler, meslek odaları ve ilgili diğer kurumlardaki yetkililerle görüşülmüş, projenin farklı süreçlerine ilişkin olarak kaynak araştırmaları yapılmış ve bilirkişi raporları incelenmiştir.

Elde edilen bilgiler doğrultusunda Zorlu Center Projesi'nin temel özellikleri, zamansal ve finansal detayları, projenin gerçekleştiği dönemin siyasi, sosyo-kültürel ve ekonomik atmosferinin proje üzerindeki etkileri, bilirkişi raporlarında belirtilen proje sürecine ilişkin temel eleştiriler ve savunmalar özetlenmiş ve proje sürecindeki alternatif yaklaşımların neler olabileceği üzerine soyut öneriler geliştirilmiştir.

ZORLU CENTER PROJESİNE İLİŞKİN TEMEL BİLGİLER

Zorlu Center Projesi, Beşiktaş İlçesi, Levazım Mahallesi'nde yer almaktadır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından satışa sunulan Karayolları arazisi üzerinde gerçekleşen Zorlu Center Projesi, 102.000 metrekare büyüklüğünde ve toplam 615.885 metrekare inşaat alanına sahip bir özelleştirme yatırım projesidir.

Kuzeyinde Metro City alışveriş merkezi, batısında Barbaros Bulvarı ve E-5 karayolu, güneyinde Yıldız Parkı ile çevrili olup Zincirlikuyu kavşağının yanında yer almakta olan Zorlu Center, Ekim 2013 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Alanın etrafında yüksek yoğunluklu iş merkezleri ve konut alanları bulunmaktadır (Resim 1 ve Resim 2).



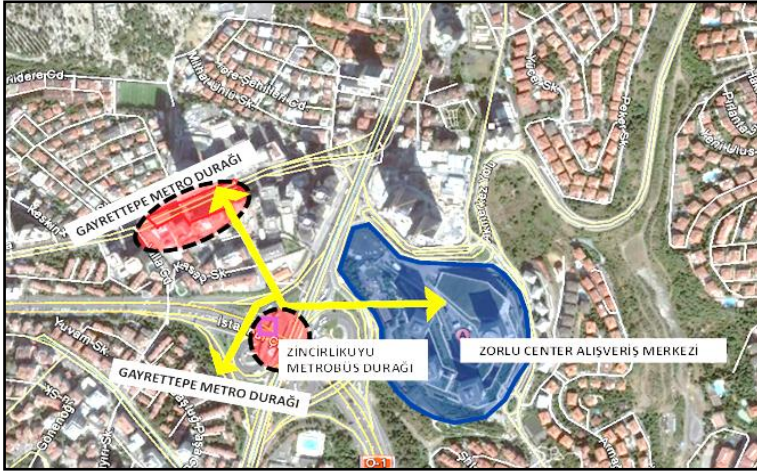
Resim 1: Çalışma Alanının Kent İçinde Konumu (Google Earth, 2015)



Resim 2: Zorlu Center (URL 1)

Türkiye'nin ilk beş fonksiyonlu karma kullanım projesi olan Zorlu Center; performans sanatları merkezi, alışveriş merkezi, otel, ofis ve konut birimleri ile hizmet vermektedir.

Zorlu Center, Zincirlikuyu kavşağının yanında, İstanbul trafiğinin yoğun olduğu bir noktada yer almaktadır. Alana metro ve metrobüs ile ulaşım alternatifleri bulunmaktadır. Zorlu Center'la bağlantılı olacak şekilde, yeraltından ulaşım imkanı sunmak, Zincirlikuyu'daki kavşak noktalarında yaşanan trafik yoğunluğunu ortadan kaldırmak, metro ile metrobüs arasında kolay bir erişim sağlamak amaçlı bağlantı tünelleri ve altgeçitler yapılmıştır (Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2006, Yolcu 2015, Bucaklı, 2014, URL 1, URL 2) (Resim 3).



Resim 3: Zorlu Center Ulaşım Bağlantıları (Google Earth, 2015)

Zorlu Center’de 5 bin kapasiteli bir otopark alanı bulunmaktadır. Otopark alanı kapasite olarak Atatürk Havalimanı’ndan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Zorlu Center projesinde bulunan fonksiyonlar ve bu fonksiyonlara ait özellikler aşağıda sunulmaktadır (Tablo 1).

Tablo 1: Zorlu Center Projesine İlişkin Fonksiyonlar (Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2006, Yolcu 2015, Bucaklı, 2014, URL1).

Performans Sanatları Merkezi	<ul style="list-style-type: none"> 50.000 m² alan büyüklüğü 3.500 kişi kapasiteli 2.300 kişi kapasiteli görsel sanatlar merkezi 750 kişi kapasiteli tiyatro merkezi
Alışveriş Merkezi	<ul style="list-style-type: none"> 40-1.300 m²alan büyüklüğünde mağazalar Toplam 8.000 m², 200 mağaza 2.500 kişi kapasiteli 12 sinema salonu 4 araç, 4 yaya girişi, 2 özel konut girişi, 1 metro katı girişi, 1 boğaz katı girişi Özel araç ve yük taşıma için 2 tünel bağlantısı
Otel	<ul style="list-style-type: none"> 58.000 m² otel alanı 50-350 m² oda büyüklüğü 3 restoran 1.100 kişi kapasiteli balo salonu
Rezidans	<ul style="list-style-type: none"> 177-733 m² konutlar 584 adet konut birimi 1+1-5+1 ve çatı katı daireler
Ofis	<ul style="list-style-type: none"> 22.000 m² ofis alanı 250-750 m² ofis büyüklüğü

Zorlu Center Projesinin Gerçekleştiği Dönemin Siyasi, Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Atmosferi

Projenin doğduğu dönem gerek Türkiye’de gerek dünyada ekonomik sıkıntıların yaşandığı bir dönemdir. Bu süreçte krizi aşmak ve ekonomik canlılık sağlayabilmek için üretilen politikalarından bir tanesi özelleştirme projeleri olmuştur. Karar vericiler, bütünleşik planlama yaklaşımı olgusunun nispeten zayıfladığı bu dönemde, İstanbul’un uluslararası vizyona da katkı sağladığını düşünerek kamu elindeki değerli konumdaki arazilerin özelleştirilmesini ve bu alanlarda büyük ölçekli planlama projelerinin hayata geçirilmesini hızlandıran adımlar atmışlardır.

Bu dönemde ortaya çıkan özelleştirme ve yatırım projelerinin ortak özelliği üst ölçekli planlardan bağımsız ve dağınık yapıda olmasıdır. Kentin bütünleşik işleyen sistemlerine ciddi etkiler oluşturabilen bu parçacık yaklaşım, yönetilmesi zor bir planlama sürecinin ortaya çıkmasına yol açmıştır.

Zorlu Center Projesinin Hayata Geçiş

1970’li yıllarda Boğaziçi Geçiş Yolu Projesi kapsamında bağlantı yolları inşaatları için kamulaştırılan arazilerden arta kalan proje bölgesi, 1980 yılından itibaren Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü Zincirlikuyu tesislerine ait ofis, lojman, misafirhane ve lojistik merkezi olarak kullanılmıştır. Alandaki karayolları binası Türkiye’nin ilk gökdeleni olarak kabul edilmektedir. Bina, 2004 senesinde modern mimarlık örneği olarak kabul edilerek Tabiat ve Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescillenmiştir. Yapı İstanbulluların gündelik yaşamında şehrin ilk çok katlı simgesel yapısı olması bakımından toplumsal hafızanın bir parçası olarak kabul edilmektedir.

18.06.1993 onanlı 1/5000 ölçekli Beşiktaş Gerigörünüm ve Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Planı ve 10.12.1993 tarih onanlı 1/1000 ölçekli Beşiktaş Gerigörünüm ve Etkilenme Bölgesi Uygulama İmar Planlarına göre planlama alanları karayolları tesisleri sahası olarak belirlenmiştir. Maliye hazinesine ait karayolları tesisleri sahası Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 11.08.2006 gün ve 2006/70 sayılı kararıyla özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır.

Özelleştirme sürecinde turizm, ticaret ve kültürel tesis alanı olarak işlev değişikliğinin yapıldığı alanda, iş ve alışveriş merkezleri, ticari büro kullanımları, sergi ve satış tesisleri, toptan ve perakende ticaret tesisleri, ofis binaları ve yönetim merkezleri, turizm tesisleri ve kongre merkezi,

sosyo-kültürel tesisler ve rezidanslar yer alabilecektir. Emsal 2.80 olarak belirlenmiştir. Planlama alanının yaklaşık 83.210 metrekaresini turizm kongre merkezi, ticaret ve kültürel tesis alanı, 13.460 metrekaresini ise yeşil alan kullanımı oluşturmaktadır. Planlama alanındaki toplam inşaat alanının; %15'i ticaret, %10'u yönetim (ofis-büro), %10'u sosyo-kültürel tesis, %35'i rezidans ve %30'u turizm-kongre merkezi kullanımına ayrılacaktır (Bilirkişi Raporu 2007, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2006).

Zorlu Center projesinin hayata geçme süreci aşağıda Tablo 2'de detaylı olarak özetlenmektedir:

Tablo 2: Zorlu Center Proje Süreci

2002-2004
<ul style="list-style-type: none"> • (2002) Karayolları arazisi Milli Emlak Genel Md. Tarafından yapılan ihale ile alıcı buldu. • (2004) 3. Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu kararı ile Karayolları 17. Bölge Md. Binası tescillendi.
2005
<ul style="list-style-type: none"> • Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından imar planı hazırlıkları başlatıldı. • Alanın planlama ve projelendirme çalışmaları ulusal bir yarışma ile belirlenmesi kararı alındı.
2006
<ul style="list-style-type: none"> • Şubat ayında Beşiktaş Belediyesi 1/1.000 ölçekli planları askıya alarak itiraz sürecini başlattı. • Ağustos ayında Maliye Hazinesi'ne ait Karayolları Arazisi Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından özelleştirme kapsamına alındı. • Kasım ayında alana ait 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli imar planı çalışmaları tamamlandı.
2007
<ul style="list-style-type: none"> • Haziran ayında Zorlu Center Mimarlık ve Kentsel Tasarım Yarışması düzenlendi. • Mart ayında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından Karayolları arazisi 800 Milyon \$ karşılığında Zorlu Gayrimenkul tarafından alındı.
2008
<ul style="list-style-type: none"> • Mart ayında 3. Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından Emre Arolat ve Murat Tabanlıoğlu'nun hazırladığı projeler seçilerek iki ekibin ortak bir proje hazırlamasına karar verildi. • Mayıs ayında TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, İnşaat Mühendisleri Odası ve Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi tarafından plan değişikliğinin iptali ve yürütmeyi durdurma istemi ile dava açıldı. • Haziran ayında Danıştay karara yapılan itirazı kabul etti.
2009
<ul style="list-style-type: none"> • Nisan ayında Danıştay ikinci kez yürütmeyi durdurma kararı aldı • Mayıs ayında tebligatın ZorluYapı Grubu'na ulaşması ile arazideki çalışmalar durduruldu. • Eylül ayında Zorlu Yapı Grubu'nun yapmış olduğu itiraz Danıştay tarafından kabul edildi ve inşaat yeniden başlatıldı.
2013
<ul style="list-style-type: none"> • Zorlu Center açıldı.

Zorlu Center Proje Sürecine İlişkin Temel Eleştiriler ve Savunmalar

Zorlu Center projesine ilişkin hukuki süreçlere konu olan temel eleştiriler aşağıda sıralanmaktadır. Bu hususlardan bazıları:

- 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu'nun 10. Maddesinde yer alan 'geri görünüm' bölgesinde belirlenen taban alan kat sayısı şartı ile konut yapılabilir hükmüne aykırı olduğu,
- Bölgenin teknik ve sosyal donatı dengesini bozacağı,
- Projenin ortaya çıkartacağı ulaşım, siluet, yoğunluk vb. önemli kriterler açısından yeterli analitik incelemenin yapılmamış olduğu,
- Plan değişikliği ile parsel getirilen yüksek ve yoğun yapılaşma hakkının ve nüfus yoğunluğunu artırıcı kullanım fonksiyonlarının bölge için olumsuz sonuçlar doğuracağı,
- Proje sonrası artan nüfus ve yapılaşma yoğunluğunun Boğaziçi bölgesi'nin kültürel ve tarihi değerlerinin ve doğal güzelliklerinin korunması anlamında olumsuz etkilerinin olacağı, bu nedenle bölgedeki nüfus ve yapılaşma yoğunluğunu artıracak yapılanmaların sınırlandırılması gerektiği,
- Proje sonrasında ortaya çıkacak su, kanalizasyon, elektrik gibi yeni altyapı ihtiyaçlarının kamusal bir yük oluşturacağı,
- Yapılaşmada maksimum yüksekliğin proje alanındaki tescilli idari blok binasına uyumlu olacak şekilde ayarlanmamış olduğu,
- Bölgedeki sit alanı bütünlüğüne zarar vereceği başlıkları altında özetlenmektedir.

Proje ile ilişkili kurum ve yetkili idarelerin bu eleştirilere karşı verdiği yanıtlar aşağıda sıralanmaktadır:

- Söz konusu alanda özelleştirme uygulamaları hakkında kanun çerçevesinde plan değişikliğinin 'turizm-kongre merkezi, 'ticaret-kültürel tesis alanı' ve 'yeşil alan' fonksiyonlarına olanak sağlayacak şekilde yeniden düzenlendiği,
- Ülke imajının yükselmesi için bölgede turizm ve kültürel tesis alanını destekleyecek ticaret alanı fonksiyonunun uygun görüldüğü,

- III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun aldığı kararlar doğrultusunda yapılaşma yoğunluğunun düşürüldüğü, ve proje alanı içinde daha düşük yoğunluklu bir yapılaşma önerildiği,
- Zorlu Center projesinin gerçekleştiği arazinin karayollarına ait iken kamusal kullanıma açık olmadığı, yeniden planlanan alanda çevre, ulaşım, konut, trafik gibi ilişkilerin kapsamlı bir şekilde ele alınarak kamu yararına uyarlılığının sağlandığı,
- Parsel çevresindeki yapılaşma yoğunluğunun plan değişikliği ile getirilen yapılaşma yoğunluğundan daha yüksek olduğu,
- Çevredeki yüksek katlı yapılaşmaların bölgede belirli bir silüet oluşturduğu ve yeni yapılaşmanın da silüetle uyum içinde olacağı,
- Yükseklik bakımından bölgede daha yüksek yapılaşmaların bulunduğu, bölgede yeşil alan büyüklüğü bakımından 73 bin metrekare ile birinci sırada olduğu,
- Proje kapsamında özelleştirme kanunu, imar kanunu, kültür ve tabiat varlıklarını koruma kanunu ve Boğaziçi Kanunu gibi ilgili mevzuatın gereklerine uyulduğu,
- Plan değişikliğinin 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planına uygun olduğu ve İstanbul'un üst ölçekte belirtilen vizyon, amaç, politika ve stratejilerine katkı sağlayacak nitelikte olduğu,
- İstanbul'a bir dünya kültür kenti standardında metropol statüsü kazandırılması amacına ilişkin olarak Zorlu Center projesinin önemli bir araç olduğu, projenin 2010 İstanbul Kültür Başkenti hedefine katkı yapabilecek boyutta bir proje olduğu,
- "Kent Merkezine Bağımlı Etkilenim Bölgesi" içinde yer alan sit alanının plan değişikliği ile bütünlüğünün olumsuz yönde etkilenmediği, mevcut korunması gereken değerleri bozmadığı ve geri görünüm bölgesinde olduğu için Boğaziçi Alanının "geleneksel kentsel doku" ile iğisinin bulunmadığı,
- Alanın kent içinde işlevsiz olmasından dolayı yeni fonksiyonlara ayrılmasının kentsel yenileme ve dönüşüm gereği olduğu, plan değişikliği ile devlet bütçesine kazandırılan gelirle 'kamu yararı'nın' sağlandığı, imar planı değişikliğinin bölgedeki mevcut trafik yoğunluğunu arttırmadığı, imar planı kapsamında projedeki

düzenlemelerin mevcut yoğunluğun idare edilmesini sağlayacak nitelikte olduğu söylenmiştir (Bilirkişi Raporu 2007, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2006).

DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Bu kısımda Zorlu Center Projesi'nin hayata geçme sürecine ilişkin değerlendirmeler ve önerilere yer verilmiştir. Buna göre;

- Zorlu Center Performans Sanatları Merkezi İstanbul'un kültür-sanat şehri olarak ön plana çıkartılması amacına hizmet eden bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Birçok etkinliğe ev sahipliği yapan Zorlu Center'da özellikle dünya çapında dikkat çekmiş olan gösterilerin yapılması İstanbul'a ve Zorlu Center'a farklı bir değer kazandırmaktadır. Bu tür etkinliklerin ülke imajına katkısı kadar sosyal fayda, toplumsal bütünleşme ve eğitsel yönü de oldukça önemlidir.
- Diğer taraftan, rezidansları, seçkin mağazaları, lüks oteli ile belirli bir sosyo ekonomik toplum kesimine yönelik bir yapılaşmanın ortaya çıkması olumsuz bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Kentsel ulaşımında yoğun taşıt trafiğinden kaynaklanan fiziksel ve çevresel zararların yaya, bisiklet ve toplu taşıma sistemleriyle en aza indirgenmesi gerekmektedir. Ancak alanın günlük 35 bin kişiye hizmet etmesi ve erişimde daha çok özel araç kullanımının tercih edilmesi trafik yoğunluğunu artırıcı bir etki oluşturmaktadır.
- Karayolları arazisinin tamamının kamunun orta ve uzun vadede kullanım ve faydalanma yetkisi kalmayacak biçimde özelleştirilmiş olması kamu yararı açısından olumsuz bir etmen olarak değerlendirilmektedir.
- Projenin hayata geçirilmesi sürecinde mimarinin ölçeği, şekli, büyüklüğü ve yoğunluğunun kentsel çevreyle olan uyumu ve farklı noktalardan kent silüetine olan katkısı daha hassas ve etkin olarak dikkate alınması ve bu bağlamda alternatif stratejilerin üretilmesi sağlanmalıdır.
- Farklı kurumların parsel bazında plan yapma yetkisi katılımcı bir planlama yaklaşımının istenen düzeyde hayata geçirilememesi,

diğer planlarla uyumluluk sorunu ve kamu yararının yeteri oranda sağlanamaması vb. problemleri beraberinde getirmektedir.

- Türkiye’de ki ilk gökdelen olma özelliğini taşıyan tescilli Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü binası proje kapsamında maalesef etkin olarak korunamamıştır.
- Proje süreçlerinde merkezi kuruluşların bağımsız olarak tek başına karar verme yetkisine sahip olması bazı problemleri beraberinde getirebilmektedir. Bu nedenle, kentsel proje yönetim süreçlerine ilişkin olarak tüm paydaşların (STK, bilirkişiler, diğer kamu ve özel kuruluşlar) katılımcı bir planlama yaklaşımı gütmesi ve işbirliği içinde kararlar alması (yönetişim) sağlanmalıdır. Kente yararlı bir projenin ortaya çıkabilmesi ancak ortak ve birlikte adımlar atılması ile mümkün olabilmektedir. Halkın, sivil toplum kuruluşlarının, devletin ve özel sektörün ortak paydada buluşabileceği bir platform oluşturularak şeffaf ve açık bir planlama atmosferi oluşturulmalıdır.
- Proje süreci ile ortaya çıkan ekonomik değerın “sadece özelleştirme sürecinde” “tek seferlik” değil, “sürekliliği olacak şekilde” kamuya aktarılmasının sağlanması hedeflenmelidir. Bu şekilde elde edilecek sürekliliği olan kentsel gelirler ile kamusal faydanın artırılması ve daha sağlıklı kentlere kavuşmak için sürekliliği olan kaynak üretimi mümkün olabilir.

Zorlu Center Çalışma Alanı İçin Alternatif Soyut Proje Önerisi

Zorlu Center çalışma alanı için geliştirilen alternatif soyut proje önerileri aşağıda maddeler halinde sıralanmaktadır:

- Çalışma alanı çevresi, sanayi yapıları, iş alanları ve toplu konut projeleriyle gelişmiş İstanbul’un en değerli bölgelerinden biridir. 1980’lerden sonra daha çok ticari amaçlı olarak gelişen alanda yüksek katlı yapılaşma ve çarpık kentleşme ortaya çıkmıştır. Bu aksın Merkezi İş Alanı (MİA) olarak geliştirilmesiyle bölgede rezidans ve plazaların oranı kısa sürede artmıştır. Giderek artan yapılaşma sürecinin bölgede kamusal fonksiyonların (yeşil alan, sosyo-kültürel donatı alanı vb.) ihtiyaca yeterli düzeyde cevap verememesine sebep olacağı düşünülmektedir.

- Beşiktaş ilçesi, çevre düzeni planında kültür eksenli canlanma merkezinde yer almaktadır. Bu bağlamda, çalışma alanının etrafındaki yüksek nüfus ve yapılaşma yoğunluğunun azaltılması, kamusal kullanım oranlarının artırılmasının sağlanması ve kente nefes aldırabilecek alanların oluşturulması bakımından etkin bir şekilde planlanmasına ihtiyaç vardır.
- Anketlerle halkın katılımı sağlanarak projenin içeriği halkın istekleri doğrultusunda belirlenmelidir. Alana yapılacak planlar yarışma düzenlenerek yapılmalıdır. Yarışmalar uluslararası boyutta ve yerel yönetimlerin denetiminde olabilir. Sivil Toplum Kuruluşları, Şehir Plancıları, Mimarlar vb. mesleki anlamda uzman bireşimşilerin ve yerel yönetimlerin temsil edildiğı bir jüri ortamı oluşturulabilir.
- Mimarlık, Şehircilik, Peyzaj, Çevre vb konusunda uzman danışmanlık birimleri kurularak proje danışmanlığı yapmaları sağlanabilir. Böylece proje süreçlerinde kentin mimari özelliklerinin, kentle uyumunun, silüet bütünlüğünün vd. korunmuş olması sağlanmış olacaktır.
- Proje sürecinde emsal büyüklüklerinin aşıp aşılmadığını, planların kentin ruhuna uygunluğunu, çevresiyle bütüncül olarak ele alınıp alınmadığını kontrol eden Mimarlık/Şehircilik/Peyzaj alanında denetim birimleri kurulmalıdır. Proje yapılmadan önce arazinin ve çevresinin özellikleri ile projenin son hali incelenerek her aşama için ayrı ayrı kontrol ve izin süreçleri sağlanmalıdır.
- Çalışma alanı içinde yer alan tescilli bina halk eğitim merkezi, meslek edindirme kursları, ofisler ve sergi ve gösteri salonları olarak işlevlendirilebilir. Çalışma alanı içerisindeki yapılaşmalar tescilli bina ile bir bütün oluşturacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Bölgede trafik ve yapı yoğunluğu baskısının azaltıldığı, gürültünün absorbe edildiğı aktif yeşil alanlar oluşturularak bir kamusal alan niteliğinde yaşamsal bir odak oluşturulmalıdır.
- Bölgede Boğaziçi Kanunu dikkate alınarak, 15.50 metre yüksekliğini aşmayacak ve genel silüeti bozmayacak şekilde yatay düzlemde bir yapılaşma tercih edilebilir.
- Bölgeye bisiklet, yaya ve toplu taşıma ile erişim projeleri geliştirilerek çalışma alanı ile ilişkilendirilmesi sağlanabilir.

- Kamunun denetim yetkisi kalmayacak şekilde tüm alanın tamamen özelleştirilmesi yerine kamu özel ortaklığında kamusal faydanın sürekliliği sağlanmalıdır.
- Bölgedeki tarihi, tescilli veya özellikli binaların mutlak şekilde korunması ve orta ve uzun vadede bakımının yapılabilmesi sağlanmalıdır. Bu yapıların korunması ve bakımlarının yapılması süreci için bu konuya özel bir uzmanlık eğitiminden geçen mimarların/şehir plancılarının vd. oluşturduğu “Nitelik Koruma Heyetleri” kurulabilir. Bu birimler tarihi ve tescilli yapıların çevrelerindeki veya sit alanlarındaki yapılaşmaların plan onanması süreçlerinde söz sahibi olabilirler.

KAYNAKLAR

- Yolcu, Ali Hakan (2015). Zorlu Center ve Liberal Ütopya. Online: <http://www.ar-kitera.com/gorus/649/zorlu-center-ve-liberal-utopya/3> (Erişim Tarihi: 18.11.2015).
- Bilirkişi Raporu (2007). (Erişim Tarihi: 12.11.2015).
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (2006). İstanbul, Beşiktaş-Ortaköy 30 Ada 157 Parsel 1/5000 Ölçekli Koruma Amacı Nazım İmar Olanı Değişikliği ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu.
- Bucaklı, Zerrin. (2014). Avrupa’nın en büyük yeşil çatı uygulaması: Zorlu Center. Online: <http://www.insaatdunyasi.com.tr/arsiv/yazi/132-avrupanin-en-buyuk-yesil-cati-uygulamasi-zorlu-center> (Erişim tarihi: 22.11.2015).
- URL 1: <http://www.zorlucenter.com> (Erişim tarihi: 15.11.2015).
- URL 2: <http://www.ibb.gov.tr/tr-R/Pages/Haber.aspx?NewsID=19719#.VmghdfmLTIV> . (Erişim Tarihi: 18.11.2015).

SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMAN (GALATAPORT) PROJESİ

**Kübra ÖVET, Merve DUMAN
Özgün AĞDAĞLI, Bahar TAMER
Beyza KAYA, Osman GÜNAYDIN**

GİRİŞ

Bu çalışmada Dünya ve Türkiye'deki kruvaziyer turizminin alt yapısı, oluşum ve gelişim süreci ile turizme olan katkısı incelenmiş ve bu incelemeler ışığında, Akdeniz çanağında yer alan Türkiye'de kruvaziyer turizmi açısından eksiklikler tespit edilmiştir. Türkiye'nin Dünya'ya açılan kapısı olan İstanbul, kruvaziyer turizmi açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Çalışma kapsamında, son yıllarda kruvaziyer turizmi talebine katkı sağlayan ve İstanbul'un tek kruvaziyer limanı olma özelliğine sahip Salıpazarı Kruvaziyer Limanı'nın mevcut durumu, sorun ve potansiyelleri araştırılmış ve farklı kullanıcı gruplarına hitap eden etkin bir kullanım için çözüm önerileri geliştirilmiştir. Araştırma 2015 yılında yapılmış olup, 16 Mayıs 2013'te gerçekleştirilen Salıpazarı Limanı İhalesi ile özelleştirilen proje alanında Galataport Projesi 2016 yılında mevcut antrepoların yıkılmasıyla başlamış, 2018 yılında daha önce ÇED olumlu belgesi verilen Galataport Projesi için ÇED süreci yeniden başlatılmıştır. 2018 yılında İstanbul Modern Müzesi Galataport Projesi çalışmaları nedeniyle 4 no'lu antrepodan, proje bitimine kadar Beyoğlu Meşrutiyet Caddesi'nde bulunan Union Française binasına taşınmıştır (URL 1; URL 2).

Bu çalışmada kruvaziyer turizmi kavramı ve kruvaziyer limanlarının Türkiye ve Dünya örneklerinin incelenmesinin yanı sıra, Salıpazarı Kruvaziyer Limanı'nın tarihsel gelişim süreci, planlama süreci ve bu süreçte yer alan aktörler, ilgili mevzuat ve finansman modeli ele alınmış ve projenin sosyo-ekonomik etkileri üzerinde durulmuştur.

Kruvaziyer büyük gezinti gemisi anlamına gelmekte olup, kruvaziyer turizmi, ulaşım ve konaklama hizmetlerinin yanı sıra kruvaziyer limanda verilen turistik hizmetler, liman çevresinde gezinti ve alışveriş

imkânları da sunmaktadır (İncekara, 2002). Bu nedenle kruvaziyer gemilerinin uğradığı limanlar, ülkelerin ağırlıklı yatırım alanlarıdır.

1950’li yıllarda hava taşımacılığının ön plana çıkması ile önemini yitiren deniz yolu ulaşımını canlandırmak üzere, deniz yolu şirketleri gemilerin tatil ve gezi amaçlı kullanılması fikrini öne sürerek yeni bir pazar alanı oluşturmuştur. Süreç içinde kruvaziyer turizmi, küresel ekonomide hızla büyüyen turizm sektörünün en hızlı gelişen alt sektörlerinden biri haline gelmiştir. Günümüzde Kruvaziyer turizminde en yüksek paya Karayipler Bölgesi sahip olup, Türkiye’nin de içinde bulunduğu Akdeniz Bölgesi ikinci sıradadır. Türkiye’deki önemli kruvaziyer limanlar, İzmir (Alsancak) Limanı, Kuşadası Limanı ve Salıpazarı-Galataport Limanı’dır (Gökgöz, 2010).

KRUVAZİYER LİMANLARA GENEL BAKIŞ

Dünya Kruvaziyer Limanları ile Salıpazarı Limanı İlişkisi

Deniz turizminin alt sektörü olan kruvaziyer turizminin kökeni 19. yy. sonlarında Albert Balin’in kruvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı yapmasına dayanmakla birlikte, kruvaziyer turizminin gelişimi diğer turizm türlerinde olduğu gibi II. Dünya Savaşı sonrasında olmuştur. 1950’li yıllarda kıtalar arası hava taşımacılığının ön plana çıkması, denizyolu ulaşımını olumsuz etkilemiştir. Kruvaziyer turizmi bu soruna çözüm olmak üzere, havayolu ulaşımı karşında gücünü yitiren deniz yolu ulaşımının etkinliğini arttırmak amacı ile ortaya atılmıştır (Gökgöz, 2010). Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (Cruise Lines International Association, CLIA) kruvaziyer turizmi, derin sularda 2 gün veya daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli seyahat programları olarak tanımlamaktadır (URL3). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yürürlüğe konulan Deniz Turizmi Yönetmeliği’ne göre, kruvaziyer gemiler, “gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olandeniz turizmi aracıdır” (URL 4).

Kruvaziyer turizmi talep oranının en yüksek olduğu bölge Kuzey Amerika olup, Karayipler kruvaziyer turizmin en çok yapıldığı bölgedir. ABD’ye yakınlık ve ülkedeki talep nedeniyle birçok turizm şirketi bu bölgeyi tercih etmektedir. Kuzey Amerika’yı Akdeniz Bölgesi izlemektedir

(Görgün, 2012). Kruvaziyer turizminin önemli odak noktalarından olan Akdeniz Bölgesi'ndeki en önemli limanlar İspanya'daki Barselona Limanı, İtalya'daki Civitavecchia Limanı, Napoli ve Venedik Limanı, Yunanistan'daki Pire Limanı'dır (T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi, 2013). Bu limanlar geçmişten günümüze liman özelliğini korumuş, tarihi dokuya yakın ve ulaşım odağı olma özelliği ile Salıpazarı Liman Bölgesi ile benzerlik göstermektedir.



Resim 1: Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Konumu

Tarihi ve doğal zenginlikleri, stratejik konumu ve finansal yapısı ile dünya kenti olmaya aday İstanbul, turizm açısından da cazibe merkezi olup, tarihi süreçte kruvaziyer turizmi hızlı bir gelişim göstermiştir. 2003 yılında kruvaziyer gemilerinin uğrama noktalarından biri olan Salıpazarı Kruvaziyer Limanı ziyaret eden yolcu sayısını 581 binden, 2,2 milyona çıkarmayı başarmıştır (Çayır, 2008).

Türkiye'deki Kruvaziyer Limanlar ile Salıpazarı Limanı İlişkisi

Türkiye denizlerle çevrili olmasına rağmen şehiriçi ulaşım dışında denizyolu tercih edilmemektedir. Türkiye'de kruvaziyer tura çıkan insan sayısı da nüfusa oranla oldukça düşüktür (Görgün, 2012). Türkiye'deki doğal ve tarihi zenginlikler kruvaziyer turizm işletmecilerin ilgisini çekmekte,

mevcut altyapı artan talebi karşılamada yetersiz kalmaktadır. Kruvaziyer turizm ülkemizde Ege ve Akdeniz kıyılarında yoğunluk göstermekte birlikte, pazar payı en yüksek liman Kuşadası Limanı'dır (Gökgöz, 2010).

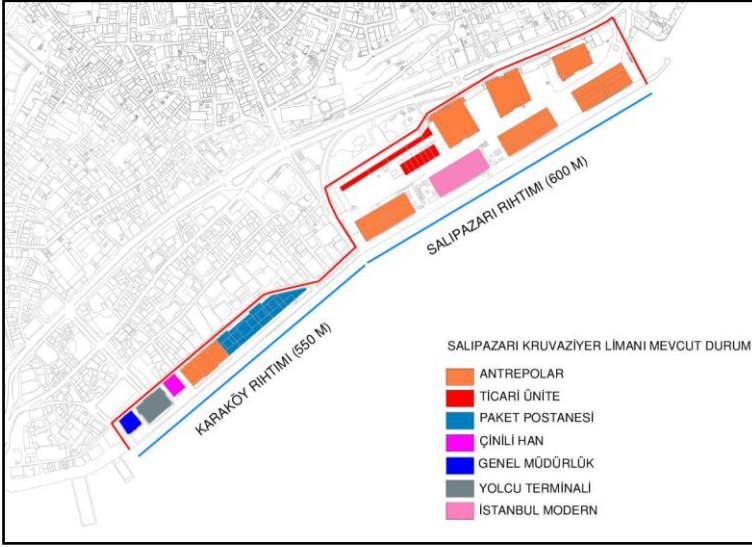
Kruvaziyer gemi içerisinde turistlere konaklama, yeme-içme, eğlence, spor vb. birçok imkân sunulmakta olduğundan, turist için gemi dışında sunulan program oldukça önemlidir. Türkiye'nin Akdeniz'e en uzun kıyısı olan ülke olması kruvaziyer turizm açısından avantajlı konuma getirmektedir (Gökgöz, 2010). Türkiye 8333 km'lik sahili, doğal güzellikleri, tarihi dokusu ve denizyolu ulaşım altyapısı ile kruvaziyer turizm potansiyeli yüksektir.

Kruvaziyer turizm için rıhtım uzunluğu, derinlik, coğrafi konum gibi teknik yeterliliğin yanı sıra, tasarım, uluslararası standartlara uygunluk ve liman çevresinin sosyo-kültürel yapısı da önemlidir. Türkiye sahip olduğu potansiyele rağmen, kruvaziyer turizmi destekleyen ve kruvaziyer turları cazip hale getirecek ölçüde hizmet veren yeterli limana sahip değildir (Görgün, 2012).

İstanbul Galataport Limanı Türkiye Deniz İşletmeleri tarafından işletilen, Türkiye'deki 9 kruvaziyer limanından biri olup, Trabzon, Dikili, İzmir, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Antalya ve Alanya diğer önemli kruvaziyer turizm merkezleridir. Derinlik, rıhtım uzunluğu gibi faktörlerin yanı sıra Salıpazarı (Galataport) Limanı, sosyo-kültürel faaliyetlere olan yakınlığı, stratejik konumu, çevresindeki tarihi ve doğal yapısının zenginliği ile turizm için çekim noktası olmuştur (Çayır, 2008).

Salıpazarı Kruvaziyer Liman Bölgesi

İstanbul; 3000 yıllık tarihi, doğal zenginlikleri ve kültürel yapısı ile Türkiye'nin en büyük şehri, dünyanın da sayılı metropollerinden biridir. Salıpazarı (Galataport) Limanı, İstanbul'un faaliyette olan tek kruvaziyer limanıdır. Salıpazarı Liman Bölgesi, Beyoğlu İlçesi'nde, Kemankeş ve Kılıçlı Paşa Mahalle sınırları içerisinde yer almaktadır. Akdeniz Bölgesi'nin en çok uğranan limanlarından biri olan Salıpazarı Limanı, son dönemlerde önemli kruvaziyer liman işletmelerinin de tercih noktalarından biri haline gelmiştir. Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Galata Kulesi, Taksim gibi turistik alanlara olan yakınlık şüphesiz ki bunda etkili olmuştur. Ancak, ülke ekonomisi için önemli bir potansiyel olan Salıpazarı Limanı, mevcut kullanımı ile potansiyelin oldukça altında hizmet vermektedir.



Resim 2: Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı Mevcut Durum

Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı dışında kalan toplam 100.208 m²'lik bir alanda, rıhtım ve ard alanını güçlendirme amacıyla inşa edilecek 11.867 m²'lik dolgu alanını kapsayan bir alanda konumlanmıştır. Liman, içerisinde 7 antrepo ve önceden antrepo olarak kullanılan, İstanbul Sanat ve Kültür Vakfı tarafından işletilen İstanbul Modern Müzesi, yolcu terminali, genel müdürlük ve ticari binalardan oluşan toplam 131.821 m²'lik bir kapalı alana sahiptir. Limanda 515 metre uzunluğunda Karaköy ve 600 metre uzunluğunda Salıpaazarı rıhtımı olmak üzere iki rıhtım bulunmakta olup toplam rıhtım uzunluğu 1.115 metredir. Bu rıhtımlarda derinlik 6-10 metre arasında değişmektedir. Proje alanı İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından Kentsel Sit Alanı, Bakanlar Kurulu kararı ile de Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Liman Tophane Çeşmesi, Nusretiye Camii, Mimar Sinan Üniversitesi, Tophane Kasrı, Nusretiye Saat Kulesi ile çevrili tarihsel bir çevreye aittir (T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi, 2013).

Beyoğlu'nun kimliğini içerisinde barındıran Salıpaazarı Liman Bölgesi, Karaköy ve Tophane arasındaki kıyı şeridinde bulunmakta olup, liman bölgesi silüetin bir parçası olmanın yanı sıra kendi içerisinde barındırdığı tescilli yapılar ile kimlikli bir kent parçasıdır (Çayır, 2008).

SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMANI PLANLAMA SÜRECİ

İstanbul konumu, tarihi ve doğal zenginlikleri ile tarih boyunca önemi koruyan bir şehir olmuştur. 1160 yılında Galata Bölgesi'ne yerleşen Cenevizliler ile birlikte Karaköy Liman Bölgesi yük ve yolcu taşımacılığına başlamış, ilk gümrük de bu noktada kurulmuştur (Çayır, 2008).

19. yy sonunda inşa edilen Salıpazarı Limanı'nın işletme hakkı 75 yıllığına Fenerler İdaresi'ne verilmiştir. Liman Bölgesi'nde ilk rıhtım Tophane-Karaköy arasında 1895 yılında yapılmıştır. 1907 yılında rıhtımın denetimi Osmanlı Bankası'na geçmiş ve 1912-1914 yılları arasında Merkez Rıhtım Han olarak bilinen Çinili Han, 1928 yılında ise bunlara ek 3 antrepo inşa edilmiştir. 1. Dünya Savaşı sonrası ekonomik nedenlerle denetim hakkı askeriyege geçen liman, 1925 yılında İstanbul Limanı İnhisarı A.Ş.'ye devredilmiştir (Çayır, 2008).

1950'li yıllarda Beyoğlu ve çevresinde artan ticari faaliyetler ile yeni antrepolar inşa edilmiş ve liman bugünkü şeklini almıştır. Tarihsel süreç içinde farklı şirketlerin denetimi altına giren Karaköy Limanı 1984 yılında Denizcilik İşletmeleri'ne bağlanmıştır. Yük, yolcu ve tır taşımacılığı yapılan Karaköy Limanı, 1986 tarihinden itibaren deniz yük gemilerine, 1988 yılında kara yük trafiğine kapatılıp, turizm amaçlı kullanımına ağırlık verilmiştir. Karaköy Liman alanında turistik bir liman yapılması amacıyla Türkiye Deniz İşletmeleri 1990 yılında “yap-işlet-devret” modeli ile ihale açmış fakat yeterli teklif alınamadığı için iptal edilmiştir. 1993 yılında Karaköy Liman Bölgesi'nin İstanbul 1 No'lu Koruma Kurulu tarafından Kent-Sit Alanı ilan edilmesi ile yürürlükte olan imar planları geçersiz hale gelmiştir. Bu sorunu çözmek üzere, Turizm Bakanlığı'nın talebi üzerine, Karaköy Liman Sahası 1994 yılında Turizm Merkezi ilan edilerek, bölgede plan yapma yetkisi Turizm Bakanlığı'na geçmiştir (Çayır, 2008).

Devlet Bakanlığı oluru ile 2001 yılında Türkiye Denizcilik İşletmesi, Salıpazarı Limanı'nın yolcu limanına dönüştürülmesi konusunda hizmet alım ihalesi yapmak üzere yetkilendirilmiştir. Proje uluslararası standartlarda kruvaziyer liman tasarlaması, halkın kıyı ile bütünleşmesini sağlaması, Tophane Meydanı'nın deniz ile entegre edilerek kültürel faaliyet alanına dönüştürülmesi, Beyoğlu, Tophane Meydanı ve Salıpazarı Liman alanı arasında yaya süreliliğinin sağlanması gibi hedeflere sahiptir. 2004 yılında Kruvaziyer Limanı kavramına ilk kez Kıyı Kanunu'nda yer verilmiş, bununla birlikte planlama çalışmaları başlatılmıştır. Bu kapsamda

Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı 2004 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu projeye, Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası tarafından, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve Boğaziçi Kanunu'na, şehircilik ilkelerine ve kamu yararına aykırılığı nedeniyle iptali ve yürütmenin durdurulması istemi ile dava açılmıştır. Danıştay 6. Dairesi öncelikle dava konusu imar planının dayandığı yönetmeliğin daha önce yine kendi dairelerince iptal edildiği, ayrıca özelleştirme bölgelerindeki imar planı değişikliği yapma yetkisinin, Kıyı Kanunu'nda yapılan değişiklik ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na (ÖİB) verildiği gerekçesiyle iptal kararını onaylamış ve yürütmeyi durdurma kararı almıştır. Bu nedenle Salıpazarı Limanı'nın Kruvaziyer Limanı'na dönüştürülmesi projesi tamamlanamamıştır. İptal kararlarına rağmen Galataport Limanı plan yapım süreci devam etmiş ve 2006 yılında 3 etaptan oluşan planlama sürecinin ilk etabı olan imar planlarının hazırlanması süreci büyük ölçüde tamamlanmıştır. 2006 Kasım ayında imar planları Özelleştirme İdaresi tarafından tamamlanarak Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'na başvurulmuş, fakat hazırlanan 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı değerlendirme açısından yeterli olmadığı gerekçesiyle 2007 yılında İstanbul II No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan geri dönmüştür (URL 5).

2008 yılında 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na Çevre Mühendisleri Odası iptal davası açmış ve İstanbul II. İdare Mahkemesi yürütmeyi durdurma kararı almıştır. Bu Galataport Projesi'nin iptali demek olsa da, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2009 yılında kararı temyize götürmesi ile plan yeniden kabul edilmiştir. Planda "Liman ve Kültür Turizmi Alanı" içerisinde kalan Galataport Limanı, plan açıklama raporunda "Kruvaziyer Liman Alanı" olarak tanımlanmıştır (Danıştay 6. İdaresi Başkanlığı, 2012).

Galataport Proje alanı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli "Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı"nda sınır dışı bırakılmış, 2010 yılında Özelleştirme İdaresi söz konusu alanın özelleştirilmesinin planlandığını açıklamıştır.

2012 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait alanın özelleştirilmesi için Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ihale ilanı yayınlanmış, aynı yıl hazırlanan imar planları kuruldan geçmiştir. Fakat Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'nın teknik olarak hatalı

olduğu gerekçesi ile detaylı bir plan hazırlanması kararını almış, 2012 yılı Eylül ayında hazırlanan yeni planlar Özelleştirme İdaresi'nden geçmiştir. Türkiye Deniz İşletmeleri'ne ait alan 2013 yılında ikinci kez ihaleye çıkmış Salıpazarı Limanı için firma ile 30 yıl süreyle sözleşme imzalanmıştır. Yeni plan ile 1.200 metrelik sahil boyunca dolgu alanı oluşturulmasına ve rekreasyon alanı altına otopark yapılmasına izin verilmiştir (URL 6).

2013 yılında Danıştay 6. Dairesi Başkanlığı'na başvuran TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na karşı dava açmıştır. Davanın nedenleri;

- Salıpazarı Limanı'nın bulunduğu alanın 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli imar planlarında Beyoğlu Kentsel Sit Alanının dışında bırakılmasıyla bütüncül olmayan bir planlama anlayışının olması,
- Alanda yapılması planlanan fonksiyonların getireceği insan, araç ve yapı yoğunluğunu karşılamaya yönelik yapılacak çalışmaların alanda yaratacağı tahribatın, koruma ve planlama ilkelere aykırı olması,
- Kıyılar, herkesin eşit ve özgür kullanımına açık alanlar iken kıyıda Turizm amaçlı fonksiyonları karşılayan Kruvaziyer Liman yapılmasıyla kamu yararı kavramının pratikte gerçekleşmeyecek olması,
- Salıpazarı Limanı'nın Kruvaziyer Liman olmasıyla birlikte gelen gemilerin denizde duvar etkisi yaratarak silüetin kapanmasına neden olacağı,
- Her iki planda da "Rekreasyon Alanı" işlevi getirilen alan tanımının 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliklerde yer alan Açık Yeşil Alan tanımına uygun olmaması ve kamu kullanımına açık olma koşulunu sağlamıyor olması,

gerekçesi ile Salıpazarı Kruvaziyer Limanı (Galataport) alanına ilişkin 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı yürütmesinin durdurulması ve iptaline karar verilmesi talebiyle dava açılmıştır.

2014 yılında Galataport Projesi'nde tüm yapıların yeni kullanım kararlarını da kapsayan ÇED Raporu yayınlanmıştır. Meslek odaları

tarafından açılan davada Danıştay 6. Dairesi 29.09.2014 tarihinde keşif ve bilirkişi incelemesi gerektiği sonucuna varmıştır. Bilirkişi raporunda;

- 1/1.000 ölçekli Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Uygulama İmar Planı'nda kıyı kenar çizgisi varken 1/5.000 ölçekli Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Nazım İmar Planı'nda bu sınır bulunmamaktadır. Ayrıca iki planda da yer alan Bölge Sınırı lejantının hangi bölgeleri ayırdığına dair bir açıklama yapılmamıştır.
- 1/1.000 ölçekli planda Turizm Tesis Alanı başlığı altında gösterilen alanda Kruvaziyer Liman Alanı, Dolgu Alanı, Kültürel Tesis Alanı ve Rekreasyon Alanı bulunmakta olup aynı içeriğe sahip 1/5.000 ölçekli planda genel başlık Liman ve Dolgu Alanı olarak gösterilmiştir.
- Plan notlarında yeralan “kullanılabilir” ve “yerelabilir” kelimeleriyle esnek ifadelerin kullanılması işlevleri tartışmalı hale getirmiştir.
- Planda kullanılan “Rekreasyon Alanı” tanımı 3194 sayılı İmar Kanunu'na göre kamuya açıklıkta kesinlik taşımamaktadır” ifadeleri yer almaktadır.

Raporda, planlarda gümrüklü saha olarak belirlenen alanda; gereken yerde “Kruvaziyer Liman Alanı” yerine “Turizm Tesis Alanı” lejantının kullanılması ve Kruvaziyer Liman Alanı lejantında tüm alanın gösterilmesi gibi planlardaki yanlış ifade tekniklerinden dolayı kıyı alanlarının kamuya açıklık taşımadığı kanaatine varılmıştır.

Savcılık bilirkişi raporu ile aynı doğrultuda görüş bildirerek, yürütmeyi durdurma kararı almıştır (Danıştay 6.İdaresi Başkanlığı, 2012).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mayıs 2015'te Galataport Projesi ile ilgili inceleme-değerlendirme toplantısı yapılacağını açıklamış ve ikinci ÇED Raporu yayınlanmıştır. Meslek odalarının Danıştay'a açtığı davanın bilirkişi raporu Mayıs 2015'te gelmiş ve raporda imar planlarında Karaköy Sahili'nin kentsel sit sınırı içinde kaldığı ve sahilin özelleştirme ile kamuya kapatılacak olmasının yanlış bir karar olduğu vurgulanmıştır.

FİNANSMAN

Türkiye ekonomisi, Cumhuriyet döneminden itibaren finansman yaratma ve teknoloji üretme konusunda dışa bağımlılığın yüksek olmasından

dolayı iktisadi krizler yaşamıştır. Türkiye’de yaşanan 2000-2001 bankacılık krizi ve dünyayı sarsan 2008 krizi, ekonomik, politik ve sosyo-kültürel alanlardaki dengesizliklerden kaynaklanmıştır (Kaykaç, 2013).

2001 yılı ekonomik krizinde, ekonomide yaşanan belirsizlikler iç ve dış yatırımcıların piyasaya olan güvenin düşmesine neden olurken, 2008 yılı ekonomik krizi, birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de ekonomik ve toplumsal hayatta bir durgunluk yaşatmıştır. Türkiye’de 2001 ve 2008 yılında yaşanan ekonomik krizler yatırımcıların piyasaya olan güvenini sarmış, ileriye dönük beklentileri olumsuz etkileyerek yatırım ve tüketim kararlarının ertelenmesine ve ekonomik aktivitenin belli ölçüde yavaşlamasına neden olmuştur. Türkiye ekonomisinin 2003 yılı itibariyle güçlü bir büyüme dönemine girmesi ile 2004 yılında Türkiye Denizcilik İdaresi’ne ait olan proje alanının ilk ihalesini olumsuz etkilememiş, ihale şartlarına uygun olarak yatırımcılar kendi ödeme takvimlerini oluşturmuştur (Kaykaç, 2013).

2008 küresel kriz dönemi diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye ekonomisinde de bazı yapısal reformlara neden olmuş, özelleştirmelerde kısmen bir artış yaşanmıştır. 2012 yılında proje alanının özelleştirilmesi için Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ihale ilanı yayınlamıştır. 2013 yılında ihalesi ile 30 yıl süreyle devir işlemi tamamlanan Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Sahası dönemin en yüksek bedelli özelleştirme projesi olmuştur (Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

Plan kararları ile alanda işlevselliğini yitirmiş yapıların yeniden ülke ekonomisine kazandırılması, mevcut durumda resmi kurumlar tarafından kullanılmakta olan ofislerin, küçük alana sahip mağazaların, önemli giriş kapılarından biri olan Salıpazarı Kruvaziyer Limanı’nın daha verimli kullanılması ve gayrimenkullerin hem bölge halkının hem de turizm amaçlı işletmelerin kullanımına açılması amaçlanmıştır. Bu sayede istihdam yaratılmasının yanı sıra, turizm gelirlerinde artış sağlanarak, projenin ekonomiye katkı sağlaması hedeflenmiştir.

SALIPAZARI LİMAN PROJESİNİN SOSYO-KÜLTÜREL VE MEKÂNSAL ETKİLERİ

Projenin yapılacağı alan yıllardır kullanılan ve çok önemli bir kouna sahip Beyoğlu Salıpazarı Limanı’dır. Alan özellikle tarihi yapılara ve mekânlara yakınlığı ile ön plana çıkmaktadır.

Bu sebeple liman ve çevresi önemli arazi değerlerine sahiptir. Arazi değerinin bu denli yüksek olması tarihi yapılara ve mekânlara yakınlığının

yanı sıra şüphesiz eşsiz manzarasıdır. Projenin bu bölgede yapılması da gayrimenkul ve arsa fiyatlarında artışa sebebiyet vermiştir (Dinçer, 2015). Galataport projesinin gündeme gelmesinden önce bölgede gayrimenkul metrekare fiyatları 2 bin dolar seviyelerinde iken projenin gündeme gelmesiyle birlikte bu fiyat iki katına çıkmıştır.

Kentsel spekülasyonlar proje alanının yakın çevresinde önemli mekânsal ve fonksiyonel değişiklikleri meydana getirmiştir. Karaköy Limanı'nın arka kısmında gemi tadilat bakım atölyeleri varken bu bölge zamanla el değiştirmeye başlamıştır. Kafe ve restoranların açılmasının yanı sıra önemli holdingler ve oteller bölgeye yerleşmeye başlamıştır (Dinçer, 2015). Bölge tarihi dokuya yakınlığı ile bilinmekte olup, proje alanı içerisinde Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescilli yapı olarak koruma altına alınan tarihi yapılar bulunmaktadır. Proje kapsamında bu tarihi yapılarda işlev değişikliğine gidilerek TDİ Rıhtım Han, Çinili Han, Yolcu Terminali Otel, Paket Postanesi, cafe ve restoranlara dönüştürülmektedir. Görkemli bir tarihe sahip olan İstanbul, Osmanlı toplum kültürlerini bünyesinde barındırmaya devam etmektedir. Özellikle günümüze kadar gelen Osmanlı'nın 16. ve 17. Yüzyıllarda tanıştığı nargile kültürü şu anda proje alanının çevresinde devamını sürdürmektedir (Kuzucular, 2012).



Resim 3: Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı ve Çevresi

Ancak proje alanıyla ilişkili bu mekânlar yavaş yavaş kapatılmaya başlanmıştır. Alandaki sosyo-kültürel faaliyetlerin durdurulması bölgede işsizlik oranını artırmıştır. Yapılan anketler esnafların bu bölgede maddi ve manevi anlamda bazı kayıplara uğradığını göstermektedir. Alanda ticari işlevini halen devam ettiren birimler mevcuttur.

Projede planlama alanının kamuya açılacağı belirtilmiştir. Ancak bazı toplum kesimleri ve sivil toplum örgütleri projede kamuya açık bir alan olmadığı konusunda itirazlarını dile getirmişlerdir. Kruvaziyer limanların yönetmelikte geçen tanımı “...kapalı korumalı alanların bulunduğu turizm ticaret merkezi” şeklindedir. Bu kapsamda kruvaziyer limanın olduğu bölgenin halkın kullanımına kapalı bir yere dönüşmesi ve insanların kruvaziyer liman boyunca deniz ile olan ilişkisinin kesilmesi ihtimali vardır (URL 7).

Aynı zamanda proje alanında fiziksel bir takım değişiklikler de söz konusudur. Kıyı çizgisine ek dolgu alanı ile 11,867 m² bir alan elde edilecektir. Bunun dışında 120 yıllık rıhtımda çelik levhaların korozyona uğraması sonucu rıhtımda çökme riski bulunmaktadır. Proje dâhilinde bu rıhtım alanının sağlıklılaştırılması hedeflenmektedir.

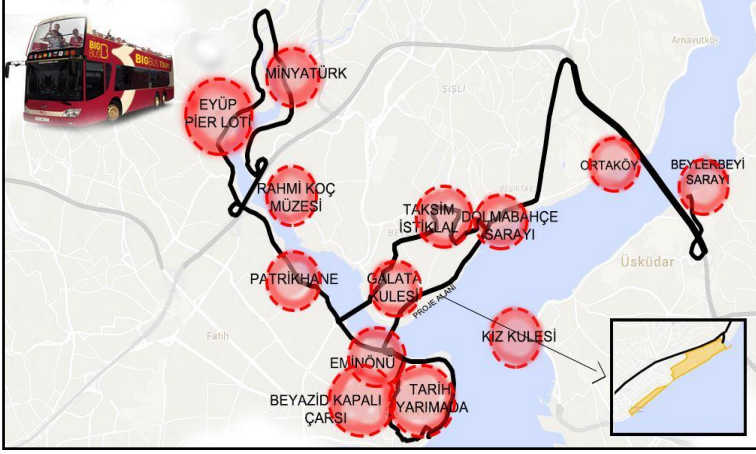
Tablo 1: Proje Alanı Mekânsal Dağılım Tablosu

	ALAN	%
Kruvaziyer Liman Alanı	8520.54	75.98
Rekreasyon Alanı	13941.43	12.43
Kültürel Tesis Alanı 1	5367.84	4.79
Kültürel Tesis Alanı 2	6738.87	6.00
Yollar	891.66	0.80
TOPLAM	112147.33	100.00

Kruvaziyerler, bünyesinde 2000-2500 yolcu taşıyabilen gemilerdir. Bu gemilerin limana yanaşmasıyla birçok insanın inmesi ve şehre dağılması söz konusu olmaktadır. İstanbul Salıpazarı Limanı’nda insanlar tur otobüsleri ve taksiler tarafından taşınarak şehre dağılmaktadır.

İnsanların bu araçlar ile taşınması ciddi anlamda yolların birbirleri ile kurgulanmış olmasını, yolların araçların oluşturabileceği trafiğe cevap verecek şekilde düzenlenmesini gerektirmektedir. Projenin 2005 yılında ilk ihaleye çıkışı ile ulaşım altyapısı yeniden kurgulanmış ve 29 Haziran

2006 tarihinde Eminönü'nden tramvay hattı Kabataş'a çekilerek Bağcılar-Kabataş bağlantısı kurulmuştur.



Resim 4: Proje Alanı ve Çevresi Tur Güzergahları

Ancak şuan ki yol kurgusunun yeterli olmadığı görülmektedir. Çünkü bölge, bulundurduğu ticari işlevler nedeniyle (otel, holding, restoran, iş merkezleri) yoğun araç trafiğine maruz kalmaktadır. Bu sebeple araçlar direkt olarak otoparklara yönlendirilmektedir. Boş alanların, yol kenarlarının ve hatta bir binanın alt katının otopark alanı olarak kullanıldığı görülmektedir. Günümüz ulaşım altyapısı bugünkü nüfusun ihtiyacını karşılamada yetersiz kalırken, proje bölgeye getireceği ek trafik yükü için etkili bir çözüm önerisi getirmemektedir.



Resim 5: Projenin Yakın Çevresinin Ulaşım Kademelenmesi

Projenin tamamlanmasıyla birlikte İstanbul kruvaziyer liman bakımından modern bir görüntüye ulaşacak ve bu anlamda turizm sektöründeki gelirini artıracaktır. Proje ile birlikte günde 4 adet kruvaziyer gemi liman bünyesinde barındırılabilir. Ortalama bir kruvaziyer geminin 2.500 yolcu taşıdığı düşünülürse bu ciddi bir altyapı yatırımı gerektirmektedir.

DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

İstanbul şehri yüzyıllar boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, tarihi değerler açısından zengin iki kıta arasında bir köprü konumundadır. Ülkemizde kruvaziyer turizm potansiyeli fazla olmasına rağmen İstanbul hak ettiği payı alamamaktadır. Bunun temel nedeni İstanbul'un ihtisaslaşmış, modern görünüme sahip, altyapısı güçlü bir kruvaziyer limanının olmamasıdır. Kruvaziyer turizmle gelen yolculara ilk İstanbul imajını verecek Galataport Kruvaziyer Limanı planlama alanı içerisinde tescilli binalar bulunmaktadır. Alan şu anda kamuya kapatılmış olup yolcular sadece alandaki mevcut antrepoların kötü görüntüsüne maruz kalmaktadır. Bu bölümde sırasıyla mevzuat, planlama süreci, planlama alanı ve etkileri, ekonomik etkileri değerlendirilmiş ve projeyi daha iyi bir seviyeye getirmeye yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Planlama Sürecine Yönelik Değerlendirmeler

İletişimsel planlama yaklaşımı planlama konusunda farklı grupların bir araya gelerek müzakere etmesini temel almaktadır. Karşılıklı müzakere, güvene ve anlamaya dayanan bir sürecin hâkim kılınması amaçlanmaktadır. Galataport Projesi, sivil toplum merkezli planlama anlayışının dışında, merkezi yönetimden yerele doğru örgütlenmiş bir planlama yaklaşımına sahiptir. Planlama süreci şehirdeki paydaşların çoğunluğunu içermeyecek şekilde, dışarıdan etkilere kapalı olarak ilerlemektedir. Süreç içerisinde yapılan planlarda farklı paydaşların rol almaması insanların tepkisine neden olmaktadır. Açılan davalar projenin uygulama sürecini yavaşlatmıştır. Salıpazarı Liman Bölgesi'nde plan ve projelerin uygulama süreçlerinde ilgili kurumların, meslek odalarının ve halkın katılımı ile müzakere edebileceği bir süreç planlanmalıdır. Salıpazarı Kruvaziyer Limanı (Galataport) Projesi'nde İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Beyoğlu Belediyesi'nin yanı sıra, İstanbul II. Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Özelleştirme Daire Başkanlığı, Meslek Odaları, Karaköy Esnafı, özel sektör ve halk da proje sürecinde yer almalıdır.

Planlama alanı yakınında yer alan Tophane’de nargile kültürünü Osmanlı’dan bu yana devam ettiren nargile cafeler bulunmaktadır. Bu kültür yıllardır devam ettiği için alanda bir kimlik öğesi haline gelmiştir. Planlama sürecinde Karaköy esnafının ve halkın görüşlerinin alınmaması projeyi sosyal açıdan olumsuz etkilemiştir. Yapılan plan kapsamında Tophane Meydanı’nı da içerisine alan bir çevre düzenlemesinin yapılması sonucu nargile kafelerin yıkılması buralarda çalışan esnafı mağdur edebilir. Müzakereci planlama anlayışı gereği, planlama yapmadan önce ve yaparken alanda yaşayan ve çalışan insanların fikirlerine başvurulmasında yarar olacaktır.

Galataport Projesi gündeme geldiği andan itibaren gerek planlar gerekse hazırlanan proje çeşitli itirazlara ve davalara konu olmuştur. Planlama sürecinde çok sayıda aktörün yetkili olması birtakım karışıklıkları beraberinde getirmiştir. Proje alanı Beyoğlu Kentsel Sit Alanı içerisinde yer aldığından bu alanda Beyoğlu İlçe Belediyesi ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu yetkili idi. Ancak alan Beyoğlu Kentsel Sit Alanı kapsamından çıkarılarak özelleştirilmiş ve böylece yetki Özelleştirme İdaresi’ne geçmiştir. 2005 yılında yapılan ilk ihale ve hazırlanan proje Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından onaylanmış ve meslek odaları tarafından planların iptali istemiyle dava açılmıştır. Özelleştirme bölgelerinde plan onama yetkisinin Özelleştirme İdareleri’nde olması gerektiği gerekçesiyle plan iptal edilmiştir. Kamu kurumları arasında plan yapma ve onaylama süreçlerinde çok başlılığın olması süreci yavaşlatmakta ve planlamayı zorlaştırmaktadır. Sadece Galataport Projesi için değil ülke genelinde planlama süreçlerine yönelik her proje için etaplama ve katılımcı paydaşların görev ve yetkileri net belirlenmelidir.

Planlama Alanına Yönelik Değerlendirmeler

Projeyle birlikte atıl durumda olan tescilli yapılar yenilenerek işlevlendirilmesi, gelen turistlerde oluşacak ilk intiba için oldukça önemlidir. Projenin uygulamaya geçmesiyle tescilli yapıların restore edilmesinin yanında yeni yapılar da yapılacaktır. Yapı yükseklikleri dokuyu kapatmayacak şekilde belirlense dahi gelen kruvaziyer gemilerin yüksekliklerine ve sayısına bakıldığında bu durum bir duvar etkisi yaratabilir. Projeye göre aynı anda 3 kruvaziyer geminin gelmesi ve belirli bir süre limanda kalması kıynının denizle ilişkisini kesecektir. Dünyada başarılı kruvaziyer limanlar incelendiğinde, kıyı ile ilişkiyi ve tarihi doku silüetini korumak amacıyla

kruvaziyer limanların kıyı hattına belli bir açıyla ya da dik açıyla yönlendirildiği görülür. Cenova Limanı ile Galataport Limanı karşılaştırıldığında, Cenova Limanı kıyıya dik açıyla konumlandırıldığından kent silüeti Galata Limanı'na kıyasla daha az etkilenmektedir. Gemi yönelişlerinin kent silüetini kapatmaması ve duvar etkisi yaratmasının önüne geçmek için Galataport Liman Projesi'nde belirlenmiş olan liman yönelişi ile gelecek gemi sayısı yeniden düzenlenmelidir (Akyüz, 2011).

Projeye başlandığında yapılan yatırım maliyeti ve işletme giderleri yüksek olacaktır. Bu sebeple yatırımcıların kar elde etmesi için alanda ek gelir hizmeti sağlayabilecek birimlerin bulunması gerekmektedir. Kruvaziyer limanlar ekonomik bir gelir niteliğinde olmanın yanı sıra tanıtıcı bir mekân olma özelliği de taşımaktadır. Bu sebeple ek gelir hizmetleri ve tanıtıcı mekânlar belirli bir denge ve kurgu çerçevesince alanda oluşturulmalıdır. Proje içerisinde ek gelir sağlayabilecek otel, restoran, ticari birim ve ofisler planlanmıştır. Ticari birim, ofis (A Bölgesi), otel ve restoranlardan (B Bölgesi) oluşan alanda kent için tanıtıcı nitelikte olabilecek mekânların eksikliği, planda ticari birim ve ofislerin (Salıpazarı Rıhtımı) hacminin alanda yıkılacak yapıların hacminden daha büyük olması ve alanda yarı kamusal yarı özel hizmetlerin fazlalığı göze çarpmaktadır. Yarı kamusal yarı özel faaliyetlerin (Karaköy Rıhtımı) kıyı alanında yoğunlaşması, kıyı alanlarında bazı sorunlar meydana getirebilir. Örneğin; Ege ve Akdeniz kıyısında bulunan oteller bir süre sonra önlerinde bulunan kumsalı kamusal kullanıma kapatmış, kumsallar sadece otellere gelen müşterilere hizmet eder hale gelmiştir. Bu sebeple kıyı bandında yarı kamusal yarı özel alanların yoğunlaşmasının önüne geçilmesi uygun olacaktır. Yapılacak projede kültür meydanları, kent müzeleri gibi tanıtıcı ek gelir sağlayacak hizmet birimleri ve Kıyı Kanunu gereği halkın ortak kullanım hakkını koruyabilen tam kamusal hizmet birimleri oluşturulmalı ve bu birimlerin alanda belirli bir denge içerisinde dağılması sağlanmalıdır.

Proje alanı Tarihi Tophane Meydanı ile ilişkili bir konumdadır. İhaleli alan firmanın plan sınırı dışında kalan Tophane Çeşmesi ve çevresinde de alan düzenlemesi yapmayı kabul etmesi yerel yönetim açısından bir avantaj oluşturmaktadır. Bu alan dışında proje sınırları içerisinde Salıpazarı Rıhtımı arka tarafında 13.941 m²'lik bir rekreasyon alanı ayrılmıştır. Fakat bu alan kıyı ile ilişkilendirilmemiştir. Rekreasyon alanları çevresindeki diğer açık yeşil alanlar ve kıyı ile bütün olarak tasarlanmalıdır. Plan

içerisinde kalan rekreasyon alanı kıyı çizgisi ve Tophane Meydanı ile bütünleştirilmelidir.

Kruvaziyer liman içerisinde yolcu giriş ve çıkışını denetleyen gümrüklü alanlar bulunmaktadır. Bu alanların oluşturulmasının temel nedeni olası kaçak yolcu giriş çıkışlarının önlenmesidir. Projede gümrüklü bir alanın belirlenmemesi, yolcu salonunun kruvaziyer geminin yanaştığı limandan uzak konumlandırılması güvenli bölgenin bütünlüğünü kaybetmesine neden olmaktadır. Projede gümrüklü bir alanın belirlenip bu alanda güvenli bir bölge oluşturulması gerekmektedir.

Proje alanı Salıpazarı ve Karaköy Rıhtımı olmak üzere 2 ana rıhtımdan oluşmaktadır. Daha iyi bir görünüme sahip olmak için başlatılan proje kapsamındaki bütün alan tel örgü ve brandalarla kapatılmıştır. Bu durum bölgede yaşayan insanlarda kaygı oluşturmaktadır. Hem bu durumu önlemek hem de daha hızlı bir oluşum içerisine girmek için etaplama yapılabilir. Bu kapsamda Karaköy Rıhtımı'nın ilk etaplama içerisine alınması ardından Salıpazarı Rıhtımı'nın ikinci etapta tamamlanması uygun durmaktadır. Etaplama ile bölgede yaşayan insanların kullanabileceği mekânların yoğun olduğu Karaköy Rıhtımı ve Tophane çevresinde yapılacak düzenlemelere bölge halkı daha olumlu ve ılımlı bakabilir.

Kruvaziyer limanların tarihi alanlara yakın ve ulaşım bağlantıları güçlü bir yerde bulunması gerekir. Galataport Salı Pazarı Kruvaziyer Liman Dönüşüm Projesi, bulunduğu konum ile tarihi alanlara yakın bir alanda konumlanmaktadır. Konumu itibarıyla liman çevresinin ulaşım bağlantıları gelişmiştir. Ancak alanda bulunan yollar ticari birimler içerisinde yer aldığından trafiğe maruz kalmaktadır. Trafik göz önünde bulundurularak alana gelen turistler için alternatif yol şemalarının belirlenmesi alandaki trafik yoğunluğunun dağıtılmasını sağlayacaktır. Projede Eminönü'nden Kabataş'a tramvay hattı çekilmesinin dışında herhangi bir alternatif yol şemasının belirlenmemesi bölgede yoğun bir trafiğin oluşmasına yol açmaktadır. Bu sebeple çeşitlenen ulaşım araçları doğrultusunda yolların kurgulanması bölgede trafik yoğunluğunun daha rahat yönetilmesini sağlayacaktır. Projede önerilen tur rehberliği hizmetleri için tanımlı tur güzergâhları, deniz taksisi güzergâhları, toplu ulaşım güzergâhları ve yaya ulaşım güzergâhları belirlenmelidir.

Ekonomiye Yönelik Değerlendirmeler

Galataport Kruvaziyer Limanı'nda, mevcut yük liman fonksiyonlarının kaldırılmasıyla kruvaziyer gemiler ile gelen yolcuların yük taşımacılığından ayrışması İstanbul'a çağdaş bir Kruvaziyer Limanı, turizm ve ticaret kompleksi kazandırmıştır. Alanın kruvaziyer liman olarak kullanılması uluslararası ticarete yer almasını sağlayarak ülke ekonomisinin kalkınmasına yardımcı olmaktadır. Proje alanında yerel halkın yanı sıra gelen turistlere de hizmet verebilecek faaliyetlerin kısıtlı olması turizm gelirlerinin azalmasına neden olabilir. Dünya örnekleri incelendiğinde, turizm faaliyetlerinin kıyı alanlarının yeniden geliştirme çalışmalarında projeye artı değer kattığı ve projeyi dünyadaki rekabet ortamına hazırlayan bir faktör olduğu görülmektedir. Galataport Kruvaziyer Limanı, fuar-sergi alanları, alışveriş mekânları, kültür-sanat merkezleri ve yerli insanların kullanabildiği işlevsel alanlarla geliştirilerek bölge halkına istihdam ve ülke ekonomisine katkı sağlamalıdır.

Galataport Kruvaziyer Limanı, konumu itibarıyla yurt dışından gelen kruvaziyer turistler için şehrin giriş kapısı niteliğindedir. Bu durum, yabancı turistlere bu bölgede olumlu Türkiye imajı verilmesi ve ülke kalkınmasında büyük paya sahip olan turizm gelirlerinin artması bakımından önemlidir. Henüz uygulama aşamasına gelinmemiş projede; yatırımcılara ekonomik katkı sağlayan ticari alan kullanımlarına, tüm İstanbullulara hitap eden kamusal alan kullanımlarına kıyasla daha fazla önem verilmektedir. Galataport Kruvaziyer Liman Projesi'nde otel, ticaret, ticaret-ofis ve terminal fonksiyonlarına ek olarak bölgenin sosyo-ekonomik gelişimine katkı sağlayan sosyo-kültürel ve rekreasyonel fonksiyonlara yer verilmelidir. Yeni fonksiyonların getirilmesiyle limanın yeni kültür, sanat, iş ve alışveriş alanlarına kavuşması bölgenin ekonomik açıdan da canlanmasına katkıda bulunacaktır.

Galataport Projesindeki kapalı alan dağılımları detaylı incelendiğinde ticari alanların ağırlıkta olduğu görülmektedir. Galataport Projesinde projenin özel şirketler tarafından uygulanması, alandaki ticari fonksiyonlardan elde edilen gelirden ülke ekonomisinin yok denecek kadar az yararlanmasına neden olmaktadır. Cenovo ve Valencia Limanları'nda uygulanan kruvaziyer liman projeleri incelendiğinde, ağırlıklı olarak kültürel ve rekreasyonel alanların projelerde yer aldığı ve turizm fonksiyonunun desteklenerek ekonomik kalkınma sağlandığı söylenebilir. Galataport projesinde;

alandaki tescilli yapılarda fonksiyon değişikliği yapıp yeniden işlerlik kazandırılarak kültüre ve ekonomiye katkı sağlayacak müze, kültür merkezi vb. alanlar haline dönüştürülmesi, turistlere hitap edebilecek kapasitede modern bir yolcu limanı ve turistik alanların planlanması, bölgeye gelmesi planlanan turist yoğunluğunu karşılayabilecek bir otel kompleksinin tasarlanması, tarihi Tophane Meydanı'nın canlandırılarak çevre ve denizle bağlantısının kuvvetli kurulmasıyla beraber geleneksel faaliyetlerin gerçekleştirileceği (nargile vb.) alan haline getirilmesi sağlanarak ülkenin ekonomik büyümesine ivme kazandırılmalıdır. Limanın kendine özgü karakteristik elemanları kullanılarak yerin ruhu ortaya konmalı ve ekonomik canlanma sağlanmalıdır (Akyüz, 2011). Proje alanının özellikle Tarihi Yarımada'daki tarihi, kültürel ve turistik alanlar ile yakın ilişkisi, İstanbul metropoliten alanındaki diğer turizm türlerine(kongre turizmi, spor turizmi, dini turizm vb.) erişilebilir bir konumda olması, seyir alanlarına, çekici alanlara ve aktivitelere yakın bir konumda olması açısından avantajları bulunmaktadır. Galataport Kruvaziyer Liman projesinde alanın çevresiyle beraber bütüncül planı yapılmadığı için bu avantajlardan yararlanılamamıştır. Galataport Kruvaziyer Limanı'na gelen turistlerin şehir içinde kullanacağı ulaşım bağlantıları turistik alanlarla güçlü kurgulanarak tasarlanmalıdır.

Bu öneriler, Galataport Kruvaziyer Limanı'na gelen gemi sayısını ve dolayısıyla yolcu sayısını artıracak, bu sayede ülke ekonomisine katkı sağlanacaktır.

Gelir düzeyi yüksek bir turizm çeşidi olan kruvaziyer turizm, Türkiye için büyük önem taşımaktadır. Galataport Kruvaziyer Limanı'nın burada sıralanan öneriler doğrultusunda kullanımıyla ülke ekonomisi daha da canlandırılabilir. Gemiden inen her yolcu için 80\$ vergi alınmaktadır. Bütün yolcuların gemiden indiği düşünüldüğünde Kruvaziyer Limanı ülke için önemli gelir noktası olacaktır.

Kruvaziyer gemiyle gelen turistlerin gelir seviyeleri normal bir turiste göre daha yüksek olduğu için normal turistlerin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadırlar. Limanda günlük ortalama 120\$ harcayan kruvaziyer turist Ocak ayında minimum 960.000\$, Eylül ayında maksimum 57.600.000\$ ile ülke ekonomisine katkıda sağlanacaktır.

Kruvaziyer gemilerde yaklaşık 800 kişi çalışmaktadır. Kruvaziyer gemi tayfası da limanlarda günlük ortalama 70\$ harcama yapmaktadır.

Kış mevsiminde kruvaziyer turizm faaliyetleri azaldığı için Ocak ayında en düşük sayıda gemi alana yanaşmakta, turizm faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştiği Eylül ayında Galataport Limanı'na günlük maksimum 8 gemi gelmektedir. Maksimum 8 adet 2000 kişilik kruvaziyer geminin yanaşabildiği limanda terminal binasına aynı anda 4 kruvaziyerin yolcu boşaltacağı düşünülerek 8000 kişinin giriş yapacağı öngörülmüştür. Kruvaziyer limanın ve geri alanının taşıma kapasitesinin bu sayılara göre hesaplanması gerekmektedir.

SONUÇ

Son yıllarda kruvaziyer turizmine olan ilgi giderek artmaktadır. Uygun derinlik ve rıhtım genişliği olan limanlar bu turizmi kendilerine çekmektedir. Bu turizmin öncüleri Florida, Barselona, Roma gibi ülkelerdir. Kruvaziyer limanlar ülkeye önemli ölçüde ekonomik katkı sağlamakla birlikte kültür ve şehir tanıtımının yapılabilirdiği mekânlardır. Türkiye'nin komşusu Yunanistan'ın Pire Limanı'na gelen kruvaziyer gemiler geçmişte İstanbul'a da uğramaktaydı fakat Yunanistan'ın krize girmesi ile kruvaziyer gemiler rotalarını Batı Akdeniz kıyılarına çevirmişlerdir. Türkiye'de bu sebeple önemli derecede kruvaziyer yolcusunu kaybetmiştir. Türkiye kruvaziyer yolcusunu geri kazanmak ve sayısını arttırmak için yeni projeler geliştirmek durumundadır. Bu projelerden biri de Salıpazarı Kruvaziyer Limanı'dır. 1988 yılında limanın kara yük trafiğine kapatılmasının ardından limanda birçok antrepo atıl durumda kalmıştır. Yıllardır plansızlık içerisinde kalan liman mevcutta kruvaziyer turizm ile gelen turistlere ev sahipliği yapmaktadır. Fakat atıl binaların ve bakımsız tescilli yapıların olduğu bu liman gelen turistlerin akıllarında hoş bir izlenim bırakmamaktadır. Çağdaş, modern, kültürel ve tarihi bir dokuya sahip kent imajını limanın mevcut hali olumsuz yönde etkilemektedir. Bu yüzden istenilen Türkiye imajının verilmesi için bu alanda düzenlemelere ve yeniliklere gidilmelidir. Bunu yaparken de sadece turizm ve turist açısından değil aynı zamanda yerli halk ve yerel ekonomi açısından da değerlendirmeler yapılmalıdır. Salıpazarı kruvaziyer limanı dönüşüm projesi, bu imaj algısını olumlu yönde etkileyebilecek nitelikte bir projedir.

KAYNAKLAR

- Akyüz, B. (2011). Kruvaziyer Limanların Kentsel Kıyı Mekânlarına Etkileri: İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çayır, A. (2008). KruvaziyerTurizmi: İstanbul Galataport Örneği, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Danıştay 6. Dairesi Başkanlığı. (2013). 1/5000 Ölçekli İstanbul İli Beyoğlu İlçesi Salıpazarı Liman Bölgesi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının Onayına İlişkin Açılan Davanın Bilirkişi Raporu, İstanbul.
- Dinçer, İ., Enlil, Z. ve Evren, Y. (2009). İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi. İstanbul.
- Gökgöz, B. (2010). Dünya'da ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Endüstrisi: Karadeniz'e Yönelik Bir Destinasyon Önerisi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Görgün, E ve Altuğ, N. (2012). Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları, Trakya Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler E-Dergi, Cilt 1, Sayı 1, Temmuz, Edirne.
- İncekara, A. (2002). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi. İstanbul Ticaret Odası Yayını, Yayın No: 2002-42.
- Kaykaç, O. (2013). Türkiye'de Ekonomik Krizlerde Para Politikası Uygulamaları (2001 Krizi 2008 Küresel Krizi) Bilecik: Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Kuzucular, Ş. (2012). Türklerde Nargile ve Nargile Kültürü. Online: <http://www.edebiyadvesanatakademisi.com> (Erişim tarihi: 8.12.2015).
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı. (2012). Salıpazarı Kruvaziyer Liman Alanı Açıklama Raporu. İstanbul.
- T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, (2013). İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Özelleştirmesi: Kısa Tanıtım Dokümanı, İstanbul.
- URL1: <https://www.dogusgrubu.com.tr/tr/salipazari-liman-isletmeciligi-ve-yatirimlari-a-s> (Erişim tarihi 1.09.2018).
- URL2: <https://megaprojeleristanbul.com/> (Erişim tarihi 15.09.2018).
- URL3: www.cruising.org (Erişim tarihi 1.05.2016).

URL4:<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.200915212.pdf> (Erişim tarihi 1.05.2016).

URL5:<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3194.pdf> (Erişim tarihi 1.05.2016).

URL6:<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3621.pdf> (Erişim tarihi 1.05.2016).

URL7:<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2634.pdf> (Erişim tarihi 1.05.2016).

SÜLEYMANİYE CAMİİ VE ÇEVRESİ KENTSEL YENİLEME PROJESİ

Ayşegül TAŞKIN, Burcu GÜLER
Duygu YILMAZ, Tuğba ŞAHİN
Şaziye BAL, Gülbahar BEKTAŞ

GİRİŞ

Bu çalışmada Süleymaniye Cami ve Çevresi Yenileme alanına getirilen yenileme projesinin hazırlık ve uygulama aşamalarında nasıl bir süreç işlediği incelenmiştir. Çalışma kapsamında koruma ve yenileme ile ilgili kavramlar, uygulamalar ve araçlar irdelenmiştir. Bu çalışmada amaç, başarılı bir koruma ve yenileme çalışması için en uygun model ve bu modelin uygulanabilirliğini sorgulamaktır. Proje sürecinde etkin mevzuat, finansman, aktör ve kurumlar tanımlanarak, Süleymaniye Cami ve çevresine yönelik en uygun yenileme modeliyle alanı korumanın yolları araştırılmıştır.

Çalışmanın içeriğinde, proje uygulama sürecinde projeye yön veren aktörler arası ilişkiler ve kurumsal yapı, proje finansmanı ve projenin gerçekleştiği sosyo-kültürel ve ekonomik atmosfer üzerinde durulmuştur. Ayrıca koruma alanlarında sağlıklı bir planlama süreci ve hiyerarşisinin gerekliliği ortaya konulmuştur. Çalışmanın değerlendirme bölümünde, Dünya’da ve Türkiye’de başarılı koruma ve yenileme projelerinde nasıl bir sürecin işlediği ve hangi uygulama modellerini kullandıkları araştırılarak alana ilişkin bir yenileme modeli önerilmiştir.

SÜLEYMANİYE TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Süleymaniye; su ile karanın en özel buluşma noktası olan birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, 8500 yıllık tarihi, kültürü günümüze taşımış, kendine özgü silueti ve kentsel dokusu olan, anıtsal yapıları ile Tarihi Yarımada’da yer alan tüm insanların ortak mirasıdır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2011).

İstanbul'un Bizans kimliğinden kurtulup Mimar Sinan'ın eserleri ile Osmanlı şehri kimliğine büründüğü 16. yüzyılda Süleymaniye semti

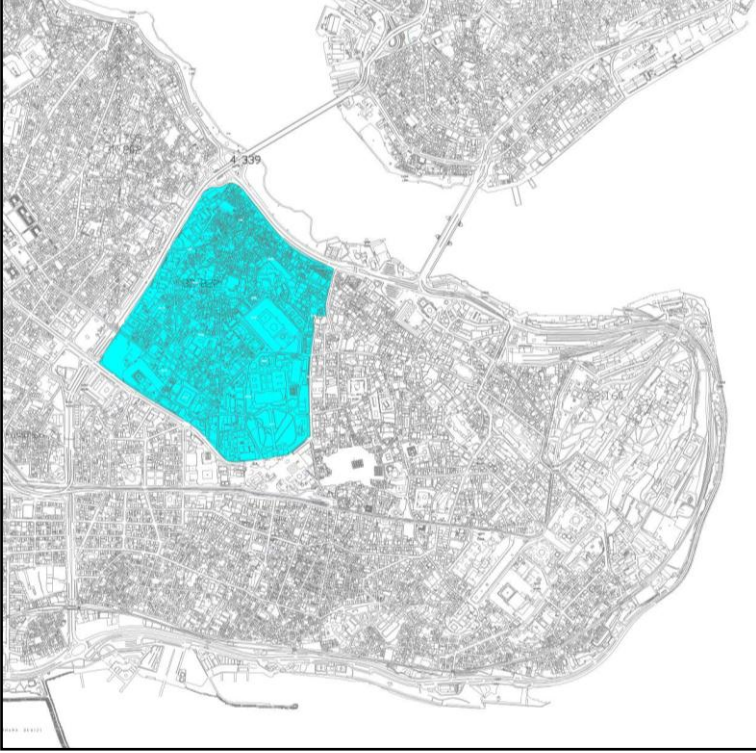
payitahta ve Süleymaniye Külliyesi'ne yakınlığı sebebiyle şehrin en önemli semti olmuştur. Tüccarların, şair ve sufilerin, ulemaların yerleşim için seçtikleri yer olması sebebi ile ulema semti olarak anılmıştır. (Aras, 2009). 16.yy'da Osmanlı ile yerleşim yeri haline gelen Süleymaniye semti ismini Kanuni Sultan Süleyman'dan almış olup, birçok külliye, cami ve medrese o dönemden günümüze korunarak gelmiştir. 17. yy'a kadar Süleymaniye ticaretin de merkezi konumunda olmuştur (URL 1).

18. yüzyılda gayrimüslim ve levantenlerin yaşadığı Pera Bölgesi'nde yaşam renklenmiş, 19.yüzyılda da Osmanlı padişahları buralarda yaşamayı tercih etmişlerdir. Zaman içerisinde Süleymaniye'de yaşayan zengin grup bölgeyi terk ederek Pera'da yaşamaya başlamıştır. Beyoğlu bölgesinde değişen mimari yapılar ile bölgenin havası değişirken Süleymaniye gibi tarihi bölgelerin boşalması ve bu dokularında zamanla tahribatı artmıştır. Ancak semt için en önemli dönüm noktası, 1950'li yıllarda yaşanan toprak reformu ve tarımsal politikalar ile açığa çıkan emek gücünün Anadolu'nun çeşitli yerlerinden göçle gelerek Süleymaniye gibi boşalan semtlere yerleşmesi olmuştur (Şen, 2011).

1950'li yıllardan itibaren estetik kaygısı olmayan hızlı yapılaşma, Süleymaniye ve çevresinde betonarme apartman dokularının artmasına yol açmıştır. Bugün Süleymaniye'de yaşayan insanların çoğunluğunu toplumun dezavantajlı grupları olan, temel ekonomik gereksinimlerini bile zor karşılayan kağıt toplayıcılığı, atölye işçiliği, inşaat işçiliği, işporta, imalat işçiliği, hamallık gibi enformel işlerde çalışan kiracılar oluşturmaktadır. Süreç içinde bilinmeyen nedenlerle birçok yangın meydana gelmiş ve birçok sivil mimari örneği ahşap bina harap olmuş, boşalan yerler kayıtdışı otoparka dönüştürülmüştür. Bugünkü durumu ile Süleymaniye çoğu ruhsatsız, düşük nitelikli bina stokları, işyeri-konut karışımı mekanlar, kötü koşullardaki işletmeler ve imalathanelerle doludur. Hem sosyal hem de mekânsal açıdan hızla çöküntü bölgesi haline gelmektedir (Şen, 2011).

Önceleri seçkin ve zengin sınıfın tercih ettiği bir semt iken 20.yy ile birlikte eski önemini yitiren Süleymaniye, 1950'lere gelindiğinde yoksul kesimin yaşadığı çöküntü alanı haline gelmiştir. Yine de bölge günümüze kadar korunmuş birçok tarihi yapıyı barındırmış, Süleymaniye Camisi ve çevresinde bulunan külliyenin bazı yapılarıyla birlikte turizmin öncelikli yerleşimlerinden biri olma özelliğini sürdürmüştür (URL 1). Ayrıca içinde bulunduğu Tarihi Yarımada, UNESCO Dünya Kültürel ve Doğal Mirasını

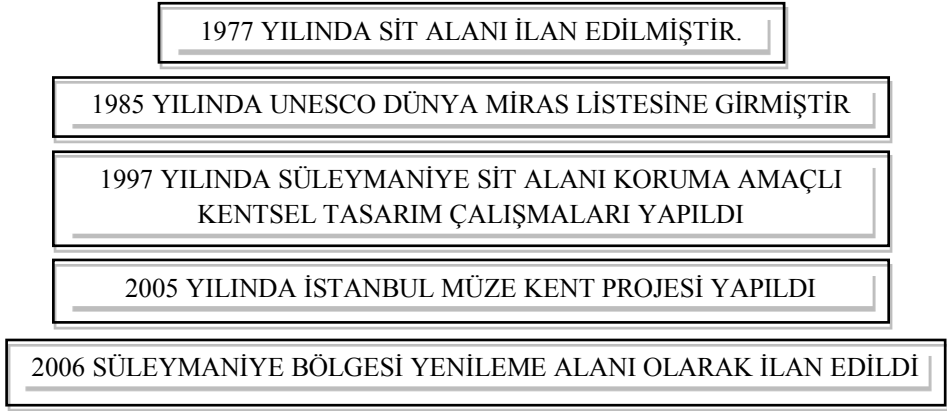
Koruma Sözleşmesi kapsamında 1985 yılında UNESCO Dünya Miras listesine alınmıştır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2011). Tarihi Yarımada’da Dünya Miras Listesine alınan 4 bölge; İstanbul Karasurları Zeyrek Cami ve çevresi, Sultanahmet Arkeolojik Park Alanı ve Süleymaniye Cami ve çevresi’dir.



Resim 1: Süleymaniye Yenileme Alanı Tarihi Yarımada’daki Konumu

SÜLEYMANİYE YENİLEME PROJESİNE GENEL BAKIŞ

Tarihi Yarımada’da yer alan Süleymaniye Cami ve çevresi 1977 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından kentsel ve tarihi sit alanı olarak ilan edilmiştir. Süleymaniye Cami’nin de içinde bulunduğu bölge 24.05.2006 yılında 5366 sayılı yıpranan tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılması amacıyla 2006/10501 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yenileme alanı ilan edilmiştir (URL 1).



Resim 2: Süleymaniye Yenileme Alanı İlan Ediliş Süreci

Projenin amacı 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilen İstanbul'da tarihi ve kültürel değerlerin korunması, kültürel, turistik ve ticari aktivitenin bir arada olduğu çekici bir kent yaratmak ve Fatih'i ulusal ve uluslar arası seviyede tanıtmak; afete duyarlı, mimari dokunun korunduğu, güvenli, sürdürülebilir ve yaşam kalitesi yüksek bir yerleşme dokusu oluşturmaktadır. Süleymaniye Yenileme Alanı'nda yürütülecek çalışmalar İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Fatih Belediyesi arasında 2006 yılında imzalanan bir protokol ile belirlenmiş olup, Fatih Belediyesi 39 ada 733 parselde çalışmalarını yürütmektedir. Alanda toplam 319 tescilli sivil mimari örneği ve 26 anıt eser bulunmaktadır (URL 1).

Süleymaniye Yenileme Projesi; Molla Hüsrev, Demirtaş, Hacı Kadın, Süleymaniye, Hoca Gıyaseddin, Yavuz Sinan, Sarıdemir ve Kalendarhane'yi içine alan 8 Mahalleden oluşmaktadır. Alanın %13,8 i konut, %17,4'ünü eğitim ve %16,1'ini imalat, depolama ve ticaret faaliyetleri kapsamaktadır. Süleymaniye Cami ve çevresinde toplam 728 tane tescilli yapı bulunmaktadır. Alanın mülkiyet analizinde çoğunluğunun şahıs mülkiyetinde olduğu görülmektedir. Bunun yanında hazine ve İstanbul Üniversitesi'nin mülkiyetinde olan alanlarda bulunmaktadır (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2011).



Resim 3: Süleymaniye Yenileme Alanının Görünümleri (URL 2)

427 tescilli yapının bulunduğu 1.Etap 34.8 ha olup projelendirme ve uygulaması tamamlanmış alandır. 2.Etap 15.5 ha olup projelendirmesi tamamlanmış fakat uygulamaya geçilmemiştir. 3., 4. ve 5. etap için proje ve uygulama yapılmamıştır. 1 Tescilli yapıların rölöve, restitüsyon, restorasyon projeleri ve uygulamaları 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı tarafından yaptırılacaktır.



Resim 4: Süleymaniye Yenileme Alanının Merkezi Restorasyon Çalışmaları (URL1)

¹ 2006 yılında kentsel yenileme alanı ilan edilen Süleymaniye ve çevresini kapsayan 102.000 m²'lik alanda 2010 yılından beri devam eden yıkımlarda günümüze kadar 300'e yakın bina boşaltılarak yıkım çalışmasına başlanmıştır. Yenileme projesi kapsamında 733 parselde 707 binanın yenilenmesi ve toplam 5 mahallenin restore edilmesi planlanmaktadır (URL 2).

AKTÖRLER VE KURUMLAR

Süleymaniye Camii ve Çevresi Kentsel Yenileme Projesi birçok kurumun sürecin içinde aktif rol oynadığı bir proje olup, bu kurum ve kuruluşlar ile faaliyet alanları aşağıdaki şekilde özetlenmiştir.

Tablo 1: Süleymaniye Yenileme Projesinde Yer Alan Aktörler

Unesco	Dünya Miras Komitesi, Dünya Miras Listesi konularında uygulayıcı ve karar vericidir. Komite, listede yer alan Süleymaniye Koruma Bölgesini koruma durumlarına dair hazırlanan raporları değerlendirmektedir. Kültürel varlıkların Dünya Miras Listesi'ne alınmasına veya bu listeden silinmesine Dünya Miras Komitesi karar vermektedir.
Kültür ve Turizm Bakanlığı	Süleymaniye Camii ve çevresini kültür turizmi açısından geliştirmek amacıyla ulusal ve uluslararası işbirliğini sağlayacak etkinlik faaliyetlerini yapmaktadır. Bu faaliyetler, tüm anıtları içine alan Dünya Miras Alanı'nı tanıtan yayınlar, haritalar, broşürler hazırlamak ve geziler düzenlemektir. Ayrıca alana ilişkin sağlıklaştırma ve restorasyon projeleri uygulanmaktadır.
İstanbul Valiliği	Fatih Belediyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kültür varlıklarını koruma ve değerlendirmesine ilişkin çalışmaları denetler. Süleymaniye Yenileme Alanında kentsel tasarım projeleri İstanbul Valiliği, üniversiteler ve İBB işbirliği ile hazırlanır. Ayrıca alanda yapılacak yapıların var olan yapılarla ve sokak dokusu ile uyumunu içeren tasarım rehberini yapmak ve uygulamakla görevlidir. Süleymaniye Yenileme Alanı 1. Etap restorasyon projeleri onaylanan projelerin %60'ı İstanbul Valiliği tarafından karşılanmıştır.
İstanbul İl Özel İdaresi	Yenileme alanında mali kaynağın yürütülmesinde yetkilidir. 2863 sayılı kanun kapsamında il sınırları içinde toplanan emlak vergilerinin %10'u İl Özel İdarelerine aktarılmaktadır. Bu kaynaklar belediyelerin kültür varlıklarını koruma projelerinde kullanılmaktadır. İl Özel İdaresi İstanbul genelinde yürüttüğü İSMEP (Sismik Riskin Azaltılması) proje ile alandaki kültürel ve tarihi açıdan önemli binaların envanterinin çıkarılmasında etkilidir.
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Büyükşehir Belediye Kanunu'na göre belediye sınırları içinde kalan kültür ve tabiat varlıkları ile tarihi doku ve kent tarihi bakımından önem taşıyan alanların bakım ve onarım çalışmaları Büyükşehir Belediyesi'ne aittir. KUDEB'e bağlı Ahşap ve Taş Eğitim Atölyesi'nin Süleymaniye'deki kültür varlıklarını koruma ilkelerine uygun olarak çalışmalar yapılmasına İBB destek vermektedir. İBB'ye bağlı Yapı İşleri Müdürlüğü sağlıklaştırma ve restorasyon projelerini yapmak ve yürütmekle sorumludur.
Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü	Süleymaniye yenileme alanında planlama ve koruma konularında yetkili olup, 1. ve 2. Etapta avan proje, röleve, restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlamıştır.

İstanbul Vakıflar Bölge Müdürlüğü	Kendi sorumluluğunda olan kültür varlıklarının her türlü tespit, envanter çıkarma, koruma, onarım, restorasyon ve gerektiğinde yeniden inşa etmekle sorumludur. Ayrıca Koruma ve Restorasyon Firmaları Derneği ile birlikte yenileme sürecinde uygulama elemanı eğitim programları düzenlemektedir.
KUDEB	İBB’de planlama ve koruma konularında yetkili müdürlüklerdir. Taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları olan yerlerde basit bakım ve onarım izinlerini vermekte ve denetlemektedir. Geleneksel ahşap yapıların sürdürülebilirliğini sağlamak için ahşap koruma, onarım ve restorasyonu konusunda eğitim programları düzenlemektedir
Fatih Belediyesi	Proje sorunlarına çözüm bulmak ve projeyi geliştirmek için İBB sorumluluğunda Valilik, İl Özel İdaresi, Üniversiteler ve Vakıflar 1. Bölge Müdürlüğü, Fatih Belediyesi birlikte çalışmaktadır. Kaynak kullanımının iyi sonuç vermesi için projeyi etaplayarak yürütmektedir. Mevcut finans kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmasını sağlayarak mülk sahiplerini ve özel sektörü restorasyon yatırımlarına teşvik etmektedir. Kentsel tarihi dokuya uyumsuz yapıları ortadan kaldırmak için sokaklardaki bina cephelerinin sağlıklılaştırılması çalışmalarını yapmaktadır.
TOKİ	%40’lık kısmının mülkiyet sahiplerince karşılanması şeklinde geliştirilen uygulama modelinde Toplu Konut İdaresi’nden de kredi kullanılması gereğince bu modelde TOKİ 1 kişiye finansman desteği sağlamıştır
KİPTAŞ	İBB’nin şirketi olan KİPTAŞ Süleymaniye yenileme alanı içinde mal sahibi olarak rol almıştır. KİPTAŞ Fatih Belediyesi’nin sorumlu olduğu landaki mülkleri kendi bünyesine satın alarak projelendirmiştir.
İstanbul Üniversitesi	İstanbul Üniversitesi Süleymaniye Evleri projesine dahil olan 12 tescilli ahşap, 31 taş oda, türbe, sarnıç vb. yapılar değerlendirildi. Restitüsyon ve röleve çalışmaları yapılarak bir kısmı uygulanmaya başladı. Süleymaniye Evleri Projesi, İÜ Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı çerçevesinde İl Özel İdaresi, İBB ve İstanbul 2010 Ajans katkılarıyla gerçekleştirilmektedir.
2010 Ajans	Süleymaniye Bölgesinde koruma uygulamalarında 2010 Ajans Kültür Başkenti Ajansı, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Hakkında Kanun’a getirilen 24.10.008/10 sayılı karar çerçevesinde Tarihi Evlerin Onarım Programı’nın belirlenmesi kapsamında çalışmalar yapmıştır. Ajansa 21/7/1983 tarihli ve 2863 sayılı kanun kapsamındaki taşınmaz kültür varlıklarının bakım, onarım ve restorasyonuna ilişkin projeler önermek için yetki verilmiştir. Ayrıca Tarihi Yarımada Yönetim Planının yapılması için ajans projeye 1.8 milyon TL bütçe sağlamıştır. Tarihi doku bakımından yoğun bazı restorasyon projelerine de %100 finansal destek sağlamıştır.

PROJE FİNANSMANI

Süleymaniye Camisi ve Çevresi Yenileme Projesi 5 etabı kapsamaktadır. 1.etaba finansal kaynak aktarımı 3 farklı uygulama modeli yoluyla gerçekleşmiştir.

1. Uygulama Modeli; 1.etap yapılırken İl Özel İdaresi'nden %60 oranında katkı payı verilmiş, geri kalan %40 oran Büyükşehir Belediyesi'nin gözetiminde mülk sahiplerine 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu 8.Maddesi gereğince TOKİ den 10 yıl vadeli olarak kredi desteği sağlanmıştır. TOKİ'nin verdiği %40 oranındaki bu krediyi sadece bir parseldeki mülk sahibi kabul etmiştir. Bu uygulamayı kabul etmeyen 15 tescilli parsel sahibi mülklerini belediyeye satmak istemiş, ancak sadece 1 parseldeki mülk sahibi belediyeye anlaşma sağlayabilmiştir. Ayrıca şahıs mülkü satmak isterse; Büyükşehir Belediyesi bu mülkü başka bir belediye mülküyle değiştirme yani takas yapma yöntemini de mülk sahibine sunmuştur. Bu model, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İl Özel İdaresi, TOKİ ve mülk sahipleri işbirliğince gerçekleştirilmiştir.

2. Uygulama Modeli; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Fatih Belediyesi ve İstanbul Üniversitesi'nin mülkiyetindeki 150 tane tescilli kültür varlığının tarihi doku bakımından yoğun olan ve restorasyon uygulaması gerektiren 75 tanesi için Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü'nce restorasyon projeleri hazırlanmıştır. Projenin uygulanması için İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansına 2008'de müracaat edilmiş ve ajans tarafından bunların yapım maliyeti %100 karşılanarak, bu model 2010 yılı sonunda uygulanmıştır.

3. Uygulama Modeli; 1.Etaptan 10.2 ha alan İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve KİPTAŞ tarafından satın alınmıştır. Bu alan içerisinde 39 tane yapı adası 320 tarihi eser, 26 anıt eser bulunmaktadır. KİPTAŞ toplamda 1 milyar dolar bütçe ayırarak yapıların restorasyon projelerini ve uygulamalarını yapmıştır.

Dünyada yapılan koruma çalışmalarının finansal modellerine bakıldığında özellikle Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde, önemli oranlarda yapılan maddi yardımlar ve vergi indirimleri görülmektedir. Merkezi yönetimler koruma alanlarında yapılacak uygulamalar için düzenli ödenek ayırmakta, ayrıca tescilli taşınmazlar için sponsorluk çalışmaları yapılmaktadır. Bu da tescilli taşınmazların süreklilik içinde korunmasına ve yaşatılmasına olanak sağlamaktadır. Aynı zamanda bu sistemde karar alma

sürecinde ilgili kurum ve kişilerin katılımının sağlanması ve bilgilendirilmesine önem verilmeli, mülk sahiplerinin haklarını gözetilmelidir. Bu ilkeleri kapsayan bir sistemin oluşturulması koruma politikası kapsamında önemli bir aşamadır. Kültür sanat ve turizm değerlerinin yerel ve ulusal tanıtımının yapılması için Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca bu alanda yaşatıcı, geliştirici nitelikte şenlikler, festivaller, sergiler, konserler, gösteriler ve 193 sayılı gelir vergisi kanununda tanımlanan vergi muafiyetinden doğan tarihi alanların korunmasına yönelik sponsor yatırımları ve etkinlikler düzenlenmektedir (Demirkıran, 2008; Dağabakan, 2012).

PROJENİN GERÇEKLEŞTİĞİ SOSYO-KÜLTÜREL VE EKONOMİK ATMOSFER

Süleymaniye Camii ve çevresi 1977 yılında sit alanı, 1985 yılında ise UNESCO'nun dünya miras listesine girmiştir. Fakat bölgenin tarihsel dokusuyla zıtlık gösteren yapılaşması, çarpık ve betonarme yapıların artması, bekar odası, depo kullanımlarının varlığı ve tarihi yapıların bakımlarının yapılmaması sonucu köhneleşmesi nedeniyle sık sık UNESCO tarafından listeden çıkarılma ikazı yapılmıştır. Bu nedenle ilk olarak 1997 yılında Süleymaniye Sit Alanı Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi çalışmaları yapılmıştır. En son 2004'te yapılan uyarı ile birlikte merkezi hükümet ve yöneticilerce acil müdahale edilmesi gereken bir alan olarak ele alınması gerektiği düşünülmüştür (URL 3).

Bu kapsamda geleneksel tarihi dokunun yeniden ihyası için bölgenin Osmanlılaştırılması olarak da ifade edilen ve alana canlılık katılması amacıyla 2005 yılında Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi tarafından İstanbul Müze Kent Projesi oluşturulmuştur. Yine bu bağlamda Süleymaniye Kentsel Yenileme Projesi için 30.04.2005 tarihinde Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Büyükşehir Belediye meclisinde onaylanmış, 5366 sayılı Yıpranan Tarihi Kültür ve Taşınmaz Varlıklarının Yenilerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması hakkındaki kanunun 2.maddesine göre Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kapsamında 17.10.2005 gün 2005/59 sayılı kararla Süleymaniye Bölgesi Yenileme Alanı olarak belirlenmiştir. Sulukule, Fener Balat ve Süleymaniye 24.05.2006 tarih 10501 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile bu yasa kapsamında yenileme alanı olarak ilan edilmiştir (URL 3).

2000'li yıllarda kurulan girişim grubunun hazırlıklarıyla İstanbul'un Avrupa Kültür Başkenti adayı olması için kültür, sanat, ekonomi, turizm ve mekânsal anlamda birçok çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Tarihi Yarımada'da Müzeler Parkı oluşturulması tartışmalara açılmıştır. Bu doğrultuda 2007 yılında Avrupa Kültür Başkenti Ajansı kurulmuştur. Ajans kent-sel uygulamalar, kültür, sanat, turizm ve tanıtım başlıkları altında çalışmalar yürütmüş, yenileme alanı ilan edilen Süleymaniye için de mali kaynak desteği sağlamıştır (URL 4).

1980'lerden beri yerel ve merkezi yönetimler tarafından İstanbul için 'Dünya Kenti' vizyonunun benimsenmesi 1990'lı yıllarda kentin hızlı yayılmasına ve çeperindeki alanlar üzerine baskı oluşturmaya başlarken 2000'li yıllarda bu vizyon dünya genelinde tarihi miras alanlarına olan ilginin artması ve özellikle de çeperde oluşturduğu ekolojik tahribat ve ulaşım nedeni ile kent merkezlerinin cazibesinin artmasına neden olmuştur. Ulusal ve uluslararası ölçekli yatırımların kent merkezinde yoğunlaşmasına ve yönetim erklerinin de bu alanlarda bir takım dönüşüm ve yenileme projeleri hazırlamalarına yol açmıştır. Süleymaniye'nin şehrin merkezindeki önemli konumu ve sosyo-mekânsal tahribatı nedeni ile yenileme projelerine konu edinmiştir. 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı kanunun 26.maddesinin Büyükşehir Belediyesi bünyesinde şirket kurulmasına ilişkin tanımlamaları sonucunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 1990'lı yıllardan beri ortaklık yoluyla kurduğu özel şirketlerle olan ilişkileri yasal zemine oturtulmuş bu yolla belediye bünyesinde 20'den fazla kurulan şirkete ulaşım, sağlık, kültür vb. birçok belediye hizmeti yetkileri aktarılmıştır (Öktem, 2006). Süleymaniye Yenileme Alanı projesinde ise İBB'nin özel inşaat şirketi olan KİPTAŞ A.Ş yasanın bu maddesiyle alanda proje yapma yetkisine sahip olmuştur.

5366 sayılı Yenileme yasının yenileme alanlarının bir avan proje olarak ele alınması ve bölgenin planından bağımsız değerlendirilmesine yol açan maddeleri, alanda geçerli olan koruma amaçlı imar planının gerekli tuttuğu kültürel ve sosyal ekonomik verilerinin de analiz edilmesi gerekliliğini ortadan kaldırmıştır. Bu nedenle yenileme projesi salt fiziksel-mekânsal yenilemeyi hedefleyen mimari bir proje olarak düşünülüp, sosyal-toplumsal boyutu ikinci plana bırakılmıştır (Öktem, 2006).

DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Yaşayan gelişen kentlerde toplumsal gereksinimlere bağlı olarak ortaya çıkan kentleşme sürecinde koruma kavramı tarihi dokuların, eski kent bölgelerinin korunması konusunda ortaya çıkmakta ve büyük önem arz etmektedir. Değişen dünya karşısında tarihi sürekliliğin sağlanması ve gelecek kuşaklara aktarılması tarihi çevrenin korunmasıyla mümkündür. Bu bölgelerdeki tarihi bileşenlerin sürekli bakım ve onarımlarının yapılması, tahribatı en aza indireyecek koruma politikalarının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır.

2006 yılında ilan edilen Süleymaniye Kentsel Yenileme Alanı Projesi'nde tarihi yeniden canlandırmak, Osmanlı kültürünü ve mimari özelliklerini gelecek kuşaklara aktarmak amaçlanmaktadır. Günümüz dünyası değişen koşullarının ve küreselleşme yarışında benimsenen politikaların kentsel mekândaki izleri son 20 yılda daha net görülmektedir (Dinçer, 2010).

Günümüzde kentsel dönüşüm, kentsel yenileme projelerinde; paydaş analizi, kurum ve firmaların uzlaşması, örgütlenmesi ve projeye kaynak sağlaması gibi unsurlar projenin gelişimi açısından çok önemlidir. Yenileme projelerinde stratejik işbirlikleri, ilgili kurum kuruluşlardan mahalle ölçeğine kadar gelen bir ilişki çerçevesi düzenli şekilde kurulmalı ve uygulamalar bu çerçeve dikkate alınarak yapılmalıdır. Yenileme projelerinin, bulunduğu bölgenin ve ülkenin fiziki, kültürel dinamikleri ile uyumlu olarak planlanması ve tasarım projelerinin bu doğrultuda yapılması gerekmektedir. Ülkemizde mevzuat düzenlemeleri incelendiğinde; son yıllarda yenileme alanlarında korumaya ilişkin değişiklikler yapılmıştır. Kamu kurum ve kuruluşlarının finans desteği sağlaması, özel şirketlerin yatırım yapmak amacıyla kaynak sağlamaya özendirilmesi ve bürokratik süreci kolaylaştırmaya yönelik yenileme alanlarında mevzuat düzenlemeleri yapılmıştır. Bu düzenlemelerle ortaya çıkan yenileme alanlarından bir tanesi de 2005 yılında 5366 sayılı Kentsel Yenileme Yasasının çıkarılması olup, 24.05.2006 yılında ilan edilerek uygulamaya konulan Süleymaniye Kentsel Yenileme Projesi bu yasa kapsamında oluşturulmuştur. Her ne kadar çıkarılan yasalarla tarihi alanların korunmasına yönelik adımlar atılmaya çalışılsa da bu mevzuatların proje sürecinde sistemli olmayan aktör tanımlamaları, projenin bazı uygulama ve denetim haklarını özel şirketlere devreden maddeleri, Süleymaniye Kentsel Yenileme Alanında mevzuatın yol açtığı problemlerdendir. İBB'nin özel şirketi olan KİPTAŞ A.Ş'nin

yenileme projesinin mimari çizimlerini yapması ve uygulamaya başlaması süreci olumsuz etkilemiş, bölgede yaşayan halkın da projeye olumsuz bakmasına neden olmuştur.

Türkiye'de yürürlükte olan koruma mevzuatlarının yeniden düzenlenmesi gerektiği tüm bu uygulamalarda açıkça görülmektedir. Düzenlemeler kamu kaynaklarına koruma çalışmalarında öncelik vermeli ve daha sonrasında kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları işbirliği çerçevesinde projeye yön verilmelidir. Projenin denetimi yapılmadan özel sektöre devredilmemelidir.

Öldükçe maliyetli olan koruma uygulamalarında gerek yapı ölçeğindeki çalışmalarda gerekse doku ölçeğinde korumanın en önemli sorunu finansal kaynak yetersizliğidir. Başarılı bir koruma yenileme uygulaması için koruma süreci vatandaşın inisiyatifine bırakılmamalı ve vatandaşın külfet olmasının önüne geçilmelidir. Tarihi ve kültürel alanları yeniden canlandırma çalışmalarında başarıya ulaşabilmesi için finansal kaynakların etkin, bütüncül bir yönetim ve süreklilik içinde ele alınması gerekmektedir.

Ülkemizde kentsel yenileme olarak gündeme getirilen Süleymaniye Cami ve Çevresi Yenileme Projesi'nde 3 farklı finansman modeli belirlenmesine rağmen, bunların denetim ve yönetim açısından kendi içinde hiyerarşik bir düzende tanımı ve yasalarda tanımlı olan kamu kaynaklarının projeye aktarımının denetimi yapılamamış, bu proje sürecin uzamasına neden olmuştur.

Türkiye'de son yıllarda geliştirilmeye çalışılan yerelleşme çabalarının olmasına karşın hala çoğu Avrupa ülkesinin aksine merkezi yönetim uygulamalarının baskın olduğu görülmektedir. Yukarıdan aşağıya inen uygulama modelleri yerine yerelde benimsenen yönetim modelleri çerçevesinde daha deneyimli ve bilgili üye ve çalışanlarla projenin geliştirilmesi, kentlerin tarihi miraslarının korunmasını daha etkin duruma getirecektir. Fakat Süleymaniye Kentsel Yenileme Projesi'nde rol alan aktörlere baktığımızda sürecin tek elden uzman kadro tarafından yönetilememesi; projenin çizim, uygulama ve denetimi aşamalarında farklı kurumların sürece dahil olmasına neden olmuş ve çok başlı bir koruma yapısı oluşturulmuştur (Erözgün, 2012).

Tarihi alanların yaşama dahil edilerek, yaşayan akıp giden hayat ile bütüncül düşünülerek korunması ve katılım yoluyla karar alınması tüm

aktörler tarafından projenin benimsenmesi açısından önemli bir süreçtir. Koruma pratiğinde değinilmesi gereken bir başka konu tarihi alanda yaşayan halkın koruma kavramını özümseyebilmesi ve bu konuda bilinçlendirilmesidir. Süleymaniye'de toplum katılımından kısmen uzak, mekânsalın toplumsalla birlikte düşünülmediği bir yenileme süreci işlemektedir.

Tablo 2: SWOT Analizi

Güçlü yönler	<ul style="list-style-type: none"> • Kent merkezine yakınlık • Konumsal avantajı ve sahip olduğu tarihi kültürel değerler ile geliştirilebilir niteliğe sahip olması • Alana çeşitli ulaşım alternatifleriyle bağlantının sağlanması • Mekânsal ve işlevsel kullanımlar açısından, tarihsel odak niteliğindeki tarihi yapıların bulunması • Ekonomik canlanma açısından geliştirilebilir olması • Alanda turizm destinasyonlarının bulunması (Süleymaniye külliyesi, Mimar Sinan türbesi) • Karma kullanım alanlarının olması (üniversite, cami) • Merkezi iş alanlarına yakınlık • Alanda çok katlı yapılaşmanın bulunmaması
Zayıf yönler	<ul style="list-style-type: none"> • Alanda mülkiyet sahiplerinin yaşamaması (kiracı fazlalığı). • Bunun getirdiği aidiyet duygusu sorunu. • Çevresindeki kentsel yapılaşmadan dolayı etrafındaki kentsel sit alanları ile bütünlüğünün sağlanamaması • Çok parçalı mülkiyet deseninin planlama ve tasarım süreçlerine olumsuz etkisi, özel mülkiyette bulunan tarihi yapıların restorasyonunda mülkiyet kaynaklı yada maddiyata dayalı sorunlar • Mekânsal yıpranmışlık alanın tarihi dokusuyla bütünleşmeyen apartmanlaşma • Alanda yaşayan nüfusun büyük oranda düşük gelirli gruplardan oluşması ve enformel çalışma koşulları • Tarihi binaların değişen fonksiyonlarla birlikte artan ihtiyaca bağlı olarak tahrip edilmesi ve değiştirilmesi • Terk edilmeye bağlı olarak köhneleşme ve değişen sosyal yapı • Ulusal ve uluslararası düzeydeki kültürel miras değerlerinin mekânsal ve ekonomik canlanma açısından işlevsel olarak etkin kullanılamaması • Korumaya yönelik uygulama araçlarının yetersizliği • Geceleri güvenlik sorununun yaşanması (otopark mafyalığı, illegal olayların yaşanması)

Fırsatlar	<ul style="list-style-type: none"> · Kent merkezi işlevi ve tarihsel odak niteliği ile mekânsal ve işlevsel kullanımlar açısından geliştirilebilir olması · Alanın kentsel sit ilan edilmesi · Turizme dönük geliştirilebilir öncelikli alan niteliğinin olması. · Çevresindeki turizm bölgelerine yakınlığı sebebi ile ekonomik ve kültürel açıdan geliştirilebilir alanların olması · Dünya miras listesine alınması · Küresel kent olma yolunda İstanbul'un turizm potansiyelini ve tanınabilirliğini arttıracak bir alan olması
Tehditler	<ul style="list-style-type: none"> · Koruma amaçlı imar planının hazırlanma sürecinde teknik deneyim uzmanlaşmış kadro ve envanter yetersizliği · Dünya kültürel miras listesinden çıkarılma tehdidi · Yasal mevzuatın yetersiz olması · Çıkarılan yasaların yanlış uygulanması · Merkezi iş alanlarına yakınlığı sebebi ile her dönemde göçle gelen nüfusun tercih ettiği ilk durak olması · Küresel sermayenin kentin içerisinde kalan değerli alanlara yönelik tutumu

Model oluşturulurken alanda sürdürülebilir korumayı sağlamak, potansiyelleri değerlendirmek, sorunlara çözüm bulma noktalarında, koruma ilkeleri gözetilmiş aynı zamanda aşağıdaki kavramlardan yararlanılmıştır.

Sonuç olarak; yıpranan tarihi dokunun ve kültürün yeniden canlandırılabilmesine katkısı olacak faaliyetlerin daha etkili, verimli ve başarılı sonuçlar yaratması için, koruma ve geliştirme alanlarının sosyo-mekânsal, yapısal özellikleri göz önünde bulundurularak ilgili belediyenin bünyesinde Bakanlık tarafından belirlenen uzman bir kadro ile bu alanlar için özel koruma-geliştirme platformları kurulmalıdır. Bu birimler yasalarda tanımlı olan Bakanlığın ve diğer kamu kurumlarının bünyesinde ayrılan finansal kaynakların bu özel alanlar için doğru kullanmasını yönetmeli, yeni kaynaklar yaratılmasını sağlamalı, alanların özelliklerine göre Sivil Toplum Kuruluşları ile projenin çizimi, uygulanması ve kaynak sağlanması için görüşmeler yapmalı, finansal kaynakların kullanılması konusunda uygun stratejiler belirlemelidir.

Ayrıca bu birimler çok aktörlü çalışmalar gerektiren tarihi alanlar için paydaş olacak kamu kuruluşları, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve halkın fikirlerini paylaşmalı ve aralarındaki iletişim ve koordinasyonun sağlanması için gerekli düzenlemeleri yapmalıdırlar.

Bünyesindeki uzman kişilerin bilgi ve tecrübesi ile çeşitli ölçeklerde stratejiler geliştirmeli, bu stratejilerin hedefleri doğrultusunda özel projeler

oluşmasını sağlamalı, uluslararası kabul gören proje ve proje döngüsü yönetimi ilkeleriyle hareket eden, yol gösteren, eğitim, danışma ve yönetim merkezi olarak faaliyet gösteren birimler olmalıdır.

Düzenlenen mevzuat ilkelerinin doğrultusunda kurulan Koruma Geliştirme Platformlarının, Koruma Alanlarını mekânsal olarak yenilemesi aşamasında çevresindeki bağlantı noktalarıyla birlikte düşünmesi ve fonksiyonel olarak entegrasyonu sağlaması gerekmektedir.

Süleymaniye Cami ve Çevresi Yenileme Projesi her ne kadar etaplanarak yapılsa da, yapılan etaplama alanları, öncelikli olarak ele alınması gerekli alanları ön planda tutan bütüncül bir etaplamayı içerebilmemiştir. Alanının sosyal, ekonomik ve mekânsal olarak canlandırılmasına katkı sağlayacak bir etaplama çalışması yapılmamıştır. Yeni önerilen etaplama modelinde SWOT çalışmaları, kavramlar üzerinde araştırmalar, doku bütünlüğü, turizm bağlantı noktalarını tanımlayan analiz çalışmaları göz önünde bulundurularak karar verilmelidir.

Alanda binaların aslına uygun hale getirilebilmesi için restorasyon ve rekonstrüksiyon gibi bina onarım teknikleri uygulanması öngörülmüştür. İyi, orta ve kötü binalarda restorasyon uygulamaları yapılırken, taşıyıcı iskeleti büyük oranda hasar görmüş ve restorasyon onarımıyla düzelemeyecek durumda olan harabe, yıkık ve inşaat halindeki yapılara rekonstrüksiyon işleminin uygulanması öngörülmüştür.

Süleymaniye de var olan tarihi ve kültürel mirasın korunarak yaşatılması ve gelecek nesillere aktarılması için, alanın çevresindeki koruma alanlarıyla ve kendi içinde bir bütün olarak ele alındığı, tüm aktörlerin planlama sürecine dahil edildiği, aktörlerin kendi içinde görevlendirildiği hiyerarşik bir düzen oluşturularak, yasal, finansal düzenlemelerle ve toplumda oluşturulan ve yaygınlaştırılan koruma bilinciyle bütüncül bir koruma sistemi ön görülmelidir.

KAYNAKLAR

- Aras, L. (2009). Süleymaniye: Yeni Bir Yaklaşım İçin Olası Çözümler Fenomenolojik Bir Yaklaşım. Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, MEGARON, 4 (3): 163-174.
- Dağabakan, A., (2012). Tarihi Alanların Yeniden Canlandırılmasında Finansal Kaynak Yönetimi: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Avrupa Birliğinden Örnekler ve Türkiye İçin Öneriler, Kültür ve Turizm Bakanlığı Bursa Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü Uzmanlık Tezi, Bursa.
- Demirkıran, S. (2008). Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü: Bursa Büyükşehir Belediyesi Örneği, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Edirne.
- Dinçer, İ. (2010). Kentsel Yenileme ve Dönüşüm: Deneyimler, Türkiye’de 1980 Sonrası Yapısal Dönüşümün Mekansal İzlerine Bir Örnek: Yenileme Alanları. Mimarlık Dergisi, 352.
- Erözgün Satılmış, E. (2012). 2863 Sayılı Yasa Kapsamında Koruma Amaçlı İmar Planlarının Kent Dokusuna Etkileri: Antalya Kaleiçi Kentsel ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Örneği, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Öktem, B., (2006). Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP’nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul’un Kentsel Dönüşüm Projeleri, Mimar Sinan GSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Şen, B. (2011). İstanbul Tarihi Kent Merkezinde Kentsel Dönüşüm: Mekânsal Müdahaleye ‘İçerden Bakış’ ya da Mekânsalı Toplumsalla Birlikte Düşünmek, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü, Toplum ve Demokrasi, 5 (11): 33-52.
- Tarihi yarımada yönetim planı (2011). Online: <http://www.alanbaskanligi.gov.tr/files/> (Erişim Tarihi: 10.05.2015).
- URL1:<http://www.fatih.bel.tr/icerik/1158/suleymaniye-bolgesi-yenileme-projesi/> (Erişim Tarihi: 01.10.2018).
- URL2:<https://www.ntv.com.tr/galeri/sanat/istanbulun-tarihi-semtlerinden-suleymaniyede-yenileme-basliyor,AiHDxv1Zs0eidfxPz8uKsQ/kM-hzBfuE0eAYBUV3-WrbQ> (Erişim Tarihi: 01.10.2018).
- URL3:UNESCO, <http://www.unesco.org.tr/> (Erişim Tarihi: 20.10.2015).
- URL4:<http://www.tarihikentlerbirligi.org/> (Erişim Tarihi: 25.12.2015).

İSTANBUL HAVALİMANI PROJESİ

**Tuba GÜLAY, Seda YILDIRIM
Özlem ERİK, Elif ERKEK**

GİRİŞ

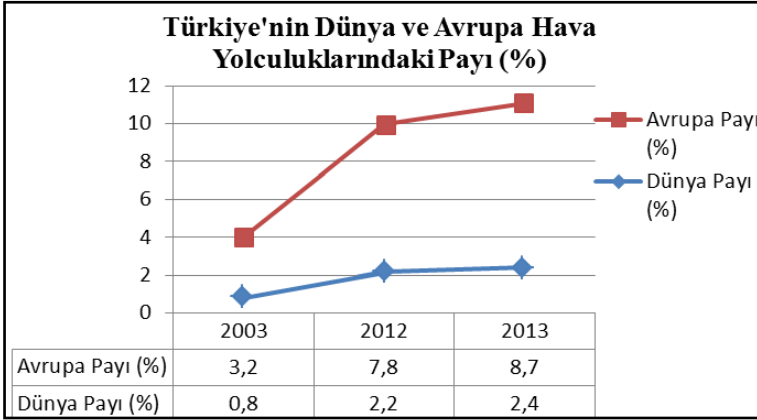
İstanbul, Asya ve Avrupa arasında köprü işlevi gören bir şehirdir ve bu avantajını daha iyi kullanmak istemektedir. Şehri küresel bir finans merkezi yapma vizyonuna ilave olarak uluslararası aktarma, bakım ve onarım merkezine dönüştürmek amacıyla İstanbul Yeni (Üçüncü) Havalimanı Projesi hayata geçirilmiştir. Bu çalışmada yeni havalimanının ülkeye sağladığı katkı ve havalimanının mekânsal etkileri değerlendirilmiştir. Çalışmanın amacı, yeni havalimanı çevresinin planlı ve kontrollü bir şekilde gelişimini sağlamanın ve projenin şehre olan olumsuz etkilerini en aza indirmenin yollarını keşfetmektir. Araştırmada, literatür taraması, saha araştırması, derinlemesine görüşme ve gözlem yöntemleri birlikte kullanılmıştır.

TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Türkiye’de sivil havacılık sektörü İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra hızlı bir büyüme göstermiştir. Bu dönemde yeni havalimanlarının inşa edilmesi ve uçakların modernleşmesi faaliyetleri hız kazanmıştır. 1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle havayolu ulaşımı daha da gelişmiş ve özel hava yolu şirketleri ortaya çıkmaya başlamıştır. 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen “Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” sloganı ile Bölgesel Havacılık Projesi kapsamında çeşitli promosyonlar yapılmış ve havayolu taşımacılığında önemli bir sıçrama yaşanmıştır (Bakırcı, 2012).

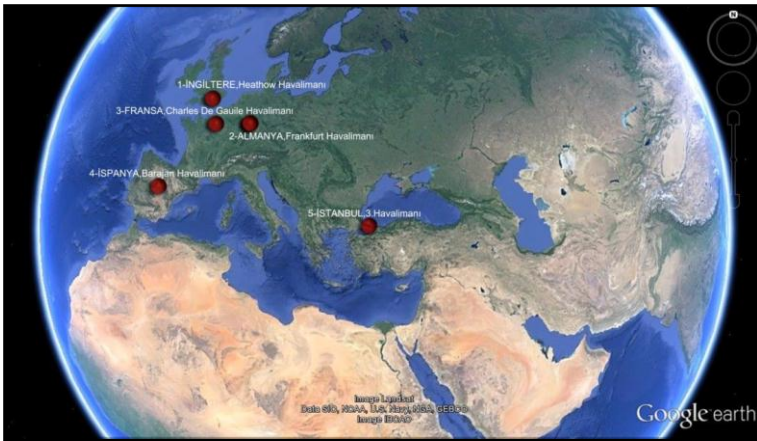
Türkiye’de Türk Hava Yolları (THY) firması hava yolu taşımacılığında önemli bir konumdadır. Havayolu taşımacılığında yaşanan gelişmelerden THY doğrudan etkilenmiştir. THY, 1933 yılında 5 uçak ve 28 koltuk kapasitesine sahipken 2010 yılında uçak sayısını 145’e, koltuk adedini ise 14.412’e çıkarmıştır. THY’deki bu gelişme Türkiye’yi dünya havacılık

sektöründe önemli bir konuma getirmiştir. Son 12 yılda dünyada havacılık sektöründeki büyüme yaklaşık %5 iken Türkiye’de bu oran %14.5 olmuştur. Dünyada kriz dönemlerinde havacılık sektörlerinin küçüldüğü görülmektedir. Fakat THY kriz dönemlerinde bile büyümeye devam etmiştir. (Ulaşan Erişen Türkiye, 2014) (Resim 1).



Resim 1: Türkiye'nin Dünya ve Avrupa Havayolu Yolculuklarındaki Payı (%) (Ulaşan Erişen Türkiye, 2014)

Havayolu taşımacılığında 2003 yılında Türkiye 30. sırada iken 2013 yılında 11.sıraya, Avrupa ülkeleri sıralamasında ise 5. sıraya yükselmiştir (Resim 2).

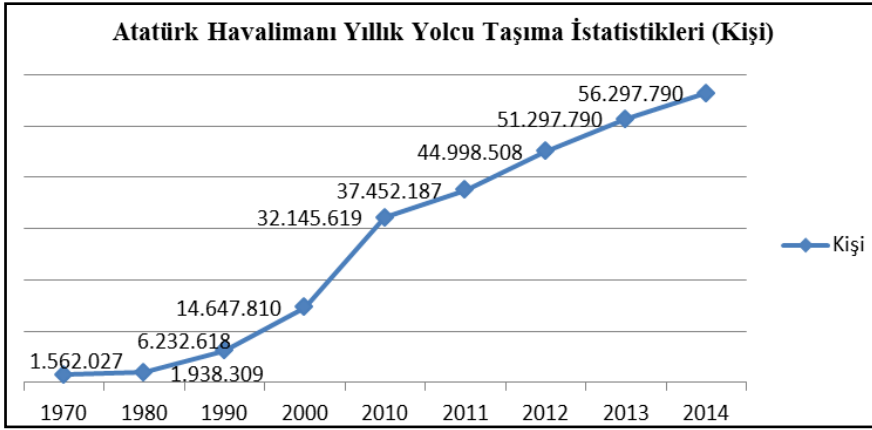


Resim 2: Avrupa Hava Yolu ile Yolcu Taşımacılığı Sıralaması (Google Earth'ten Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

ATATÜRK VE SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANLARI'NIN DEĞERLENDİRİLMESİ

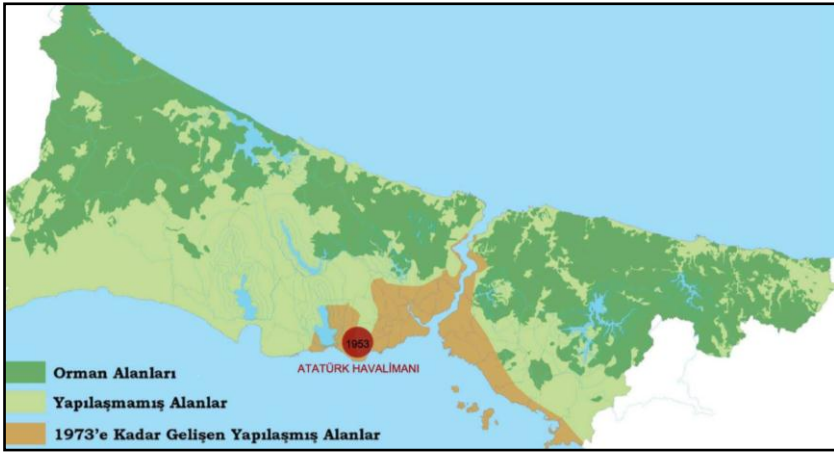
Atatürk Havalimanı

Atatürk Havalimanı, 1949 yılında İstanbul'un Avrupa Yakası Bakırköy ilçesinde inşa edilmeye başlanmış ve 1953 yılında tamamlanmıştır. Uluslararası kriterlere uygun olarak yapılmış olan Atatürk Havalimanı, Türkiye genelinde havayolu taşımacılığında geçmişten günümüze ülke içinde önemli bir role sahip olmuş ve daima yolcu taşıma kapasitesinde en yüksek payı elinde tutmuştur (Resim 3).



Resim 3: Atatürk Havalimanı Yıllık Yolcu Taşıma Kapasitesi
(Bakırcı, 2012)

Atatürk Havalimanı Türkiye genelinde iç hatların yanı sıra dış hatlarda da Türkiye'nin en önemli havalimanıdır. Ayrıca Atatürk Havalimanı THY'nin merkezi konumundadır. THY'nin uluslararası düzeyde göstermiş olduğu büyüme Atatürk Havalimanı'nı uluslararası düzeyde önemli bir konuma getirmiştir. THY'nin gelişmesine paralel olarak Atatürk Havalimanı'nın zaman içerisinde büyüme gereksinimi doğmuştur. Atatürk Havalimanı konumu itibarı ile şehir içinde erişilebilir bir noktada yer aldığından ve hava yolu yolcu potansiyelinin büyük bir kısmı Avrupa Yakası'nda yer aldığından Atatürk Havalimanı'na talep fazladır. Bu da havalimanı kapasitesinin doyum noktasına ulaşana kadar genişlemesine neden olmuştur (Bakırcı, 2012).

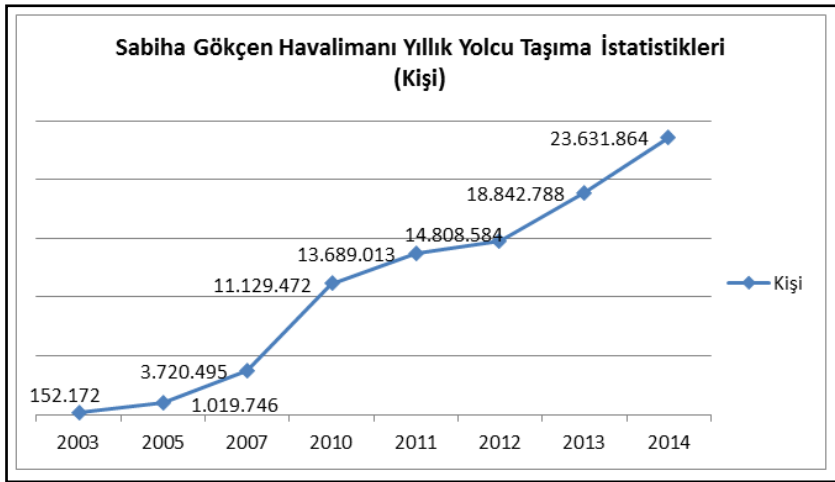


Resim 4: 1973 Yılında Atatürk Havalimanı ve İstanbul Kent Makroformunun Gelişimi

Günümüzde tam kapasite hizmet veren Atatürk Havalimanı'nın ihtiyaçları karşılayabilmesi için daha fazla genişletilmesi mümkün olmamaktadır. Çünkü Atatürk Havalimanı'nın çevresinde bulunan binalar havalimanının kuzey, doğu ve batı yönlerine doğru genişlemesini engellemektedir. Ayrıca şehrin batı yönüne doğru genişlemesi ve Atatürk Havalimanı'nın mevcut sınırlarını aşması sonucunda havalimanı şehrin içinde kalmıştır (Resim 4). Bu durum uçakların kalkış ve iniş faaliyetleri ile ilgili yüksek bir güvenlik riskini ortaya çıkarmaktadır (İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015).

Sabiha Gökçen Havalimanı

İstanbul'un ikinci havalimanı olan Sabiha Gökçen Havalimanı (SGH), Anadolu yakası Pendik ilçesinde 2001 yılında faaliyete girmiştir ve daha çok iç hatlarda hizmet vermektedir. Toplam iç hat yolcu taşıma kapasitesi bakımından Türkiye'de ikinci sırada yer almaktadır. Dış hat yolcu taşıma kapasitesi bakımından Atatürk ve Antalya Havalimanlarından sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Havalimanı yıllar içinde yolcu talebini arttırmıştır (Resim 5). SGH, Türkiye'nin ilk özel işletilen havalimanıdır (Bakırcı, 2012).

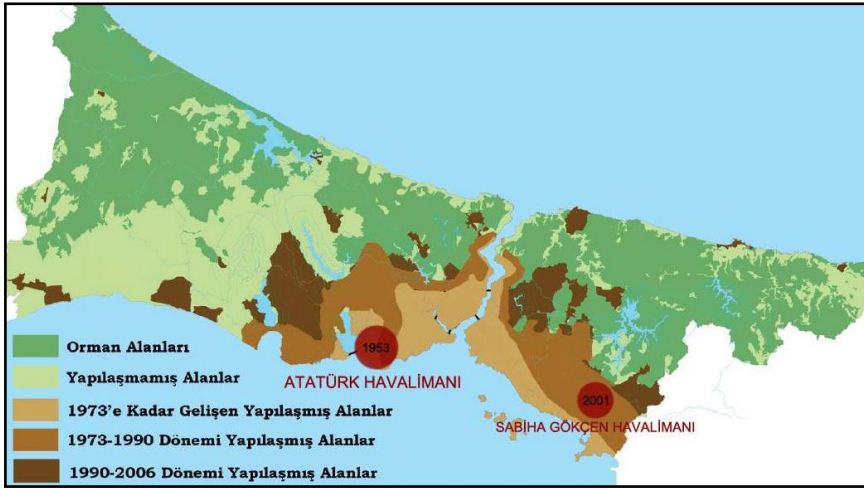


Resim 5: Sabiha Gökçen Havalimanı Yıllık Yolcu Taşıma Kapasitesi
(Bakırcı, 2012)

Sabiha Gökçen Havalimanı'na erişimi sağlayan herhangi bir raylı sistem güzergahı bulunmamaktadır. Bu nedenle erişilebilirlik konusunda kısmen sıkıntı yaşanmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kapasitesinin genişlemesinde bir engel yoktur. Fakat İstanbul'daki hava yolu yolcu kapasitesi Avrupa Yakası'nda yoğunlaşmış durumdadır. Dolayısıyla Sabiha Gökçen Havalimanı'nın genişletilmesi şehirdeki havalimanı yetersizliği sorununa esaslı bir çözüm oluşturamayacaktır (İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015).

Havalimanlarının İstanbul'a etkisi büyük olmuştur. Şehir, havalimanlarına doğru ilerlemiş ve İstanbul makroformu bugünkü halini almıştır (Resim 6). İstanbul'un lineer olarak doğu batı yönünde gelişmesini sağlayan ana faktör Atatürk Havalimanı'dır (URL 1).

Sabiha Gökçen Havalimanı şehrin makroformunu etkilemiş ancak Atatürk Havalimanı kadar yoğunluk çekmemiştir. Yıllara oranla bakıldığında 1985-2002 yılları arasında Havaalanı çevresinde yapılaşma artmıştır. Daha sonra ulaşım altyapısı eksikliği nedeniyle şehrin Sabiha Gökçen Havalimanı'na doğru ilerleyişi durmuştur (İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015).



Resim 6:Sabiha Gökçen Havalimanı ve İstanbul Kent Makroformunun Gelişimi

PROJE İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

Havalimanı'nın Yer Seçim Süreci

Yeni bir havalimanına ihtiyaç olduğu ilk olarak Kalkınma Bakanlığı'nın yapmış olduğu 2007-2013 dönemini kapsayan 9. Kalkınma Planı'nda yer alırken, ikinci olarak 2009 yılında onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda (ÇDP) dile getirilmiştir. Planda yeni havalimanının yeri Silivri olarak belirlenmiştir. Bu alanın seçilmesindeki temel sebep, İstanbul kent makroformunu doğu-batı yönünde geliştirmektir. Ancak daha sonra Silivri'nin proje uygulama aşamasında çok fazla altyapı yatırımına ihtiyaç duyduğu anlaşıldıktan ve bu gelişimin bölgedeki tarım topraklarına zarar vereceği görüldükten sonra projenin burada yapılmasından vazgeçilmiş ve plan değişikliğine gidilmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2012 yılında İstanbul ÇDP'de havalimanının yeni yerini, şehrin kuzeyinde Arnavutköy olarak değiştirmiştir.

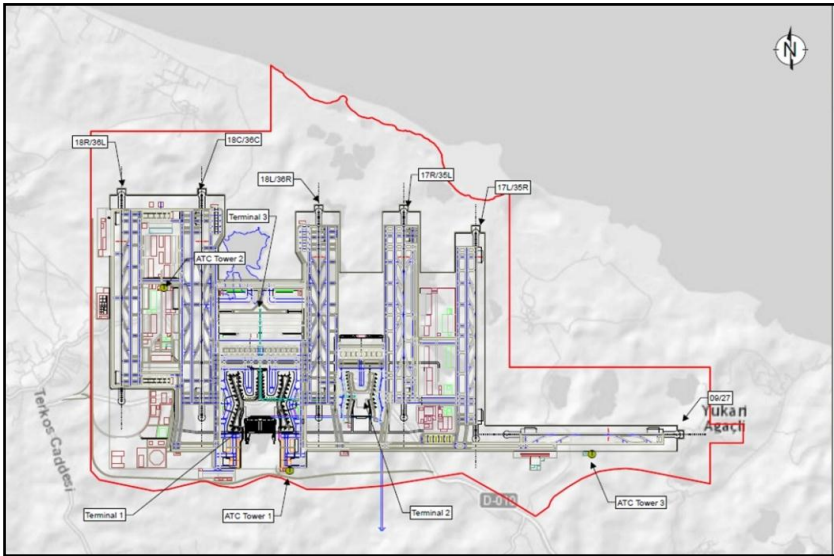
Havalimanının Konumu, Özellikleri ve Fonksiyonları

İstanbul Yeni Havalimanı, İstanbul İli'nin Karadeniz kıyısında, şehir merkezinin 40 km kuzey batısında (batısında Belgrat Ormanları) Avrupa kıtasında yer almaktadır. Havalimanı, Avrupa kıtasında Atatürk Havalimanı'nın 35 km. kuzey batısında yer seçmiştir. Toplam alan büyüklüğü 76.500.000 m²'dir ve alanın % 87.53'ü kamu arazisidir (İstanbul Yeni

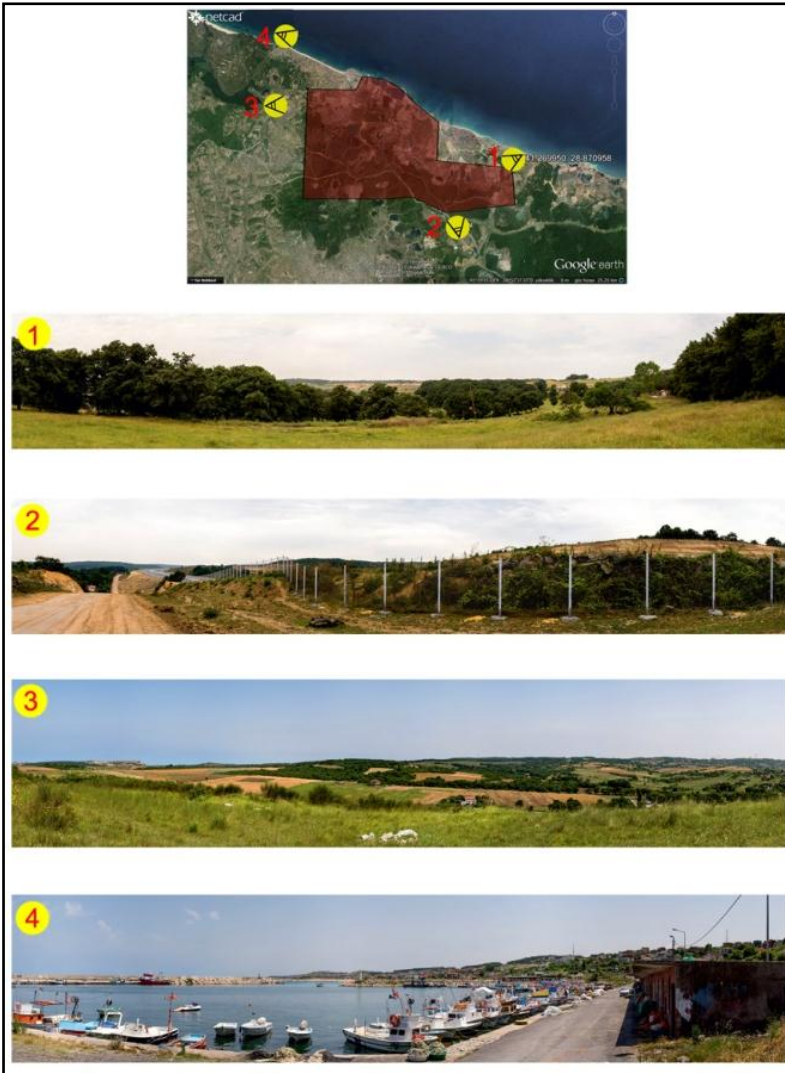
Havalimanı ÇSED, 2015); (İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013).

2014 yılında onaylanan yeni havalimanı projesinin ilk etabı, 2018 yılı Ekim ayında tamamlanmış ve havalimanı hizmete girmiştir. Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilen projenin 25 yıllık işletme hakkı ihale ile İGA (Cengiz - Kolin - Limak - MAPA - Kalyon Ortak Girişim Grubu) firmasına verilmiştir. Havalimanı projesinin yapım maliyeti 10 milyar 247 Milyon €'dur. Uluslararası bakım ve onarım merkezi konumunda olacak olan yeni havalimanı 150 milyon kişiye hizmet verecektir. Ayrıca havalimanının hizmete girmesi ile birlikte yıllık ortalama 120.000 kişiye iş imkanı sağlanacaktır.

Havalimanı projesinin içinde altı adet uçuş pisti, yolcu terminali ve uydu terminali (uluslararası ve domestik hat), hava trafiği kontrol kuleleri ve hava yolcu hareketi istasyonu bulunmaktadır. Ayrıca havaalanı bir adet kargo terminali bakım ünitesine; kargo apronu, hangarlara ve yardımcı binalar, genel havacılık, bir adet vip terminali, yakıt çiftliği ve yakıt ikmal iskelesi, itfaiye hizmetleri, kongre merkezi, havacılık tıp merkezi, otel, havalimanı hizmet yollarına ve havalimanı bağlantı yollarına sahiptir (Resim 8) (İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015).



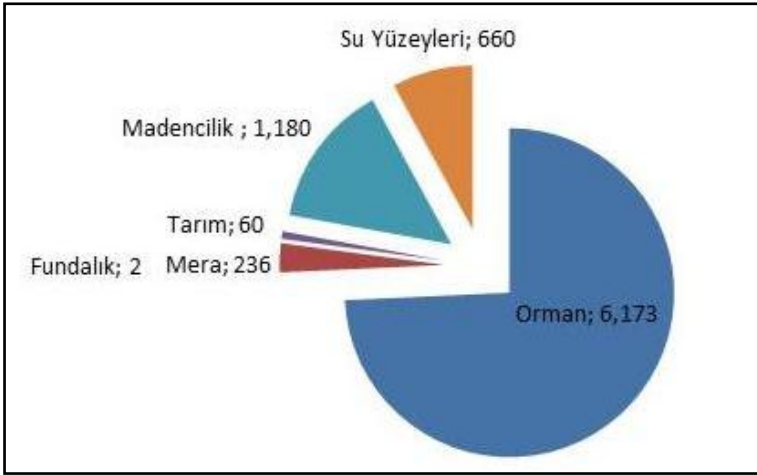
Resim 7: İstanbul Büyük Havalimanı'nın Mimari Projesi
(İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015).



Resim 8: İstanbul Havalimanının Konumu ve Çevresinin Görünümü (Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Alanın Arazi Kullanımı

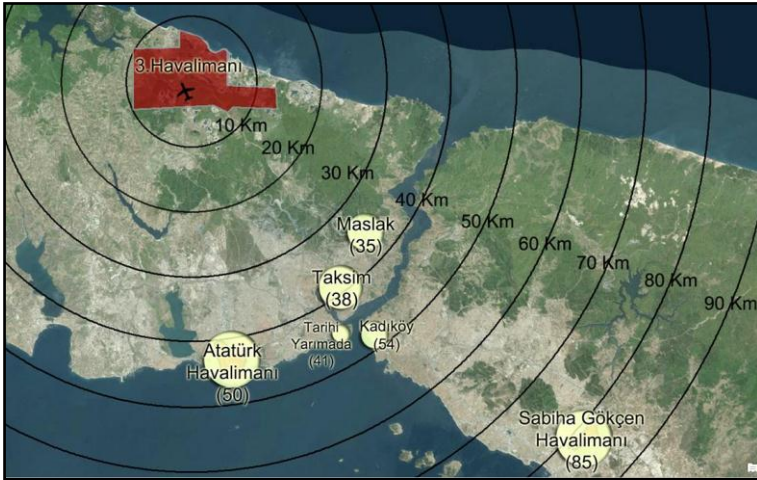
Alanın arazi kullanım yapısını genel itibariyle terkedilmiş maden alanları ve fundalıklar oluşturmaktadır. Proje alanı içerisinde kalan 1.180 hektarlık alanda madencilik faaliyetleri yapılmaktadır. Madencilik faaliyetlerinin türünü linyit ve kumtaşı ocakları oluşturmaktadır. Bu sebeple proje alanında özel bir zemin kuvvetlendirme çalışması yürütülmüştür (İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015) (Resim 9).



Resim 9: İstanbul Havalimanı Arazi Kullanımı

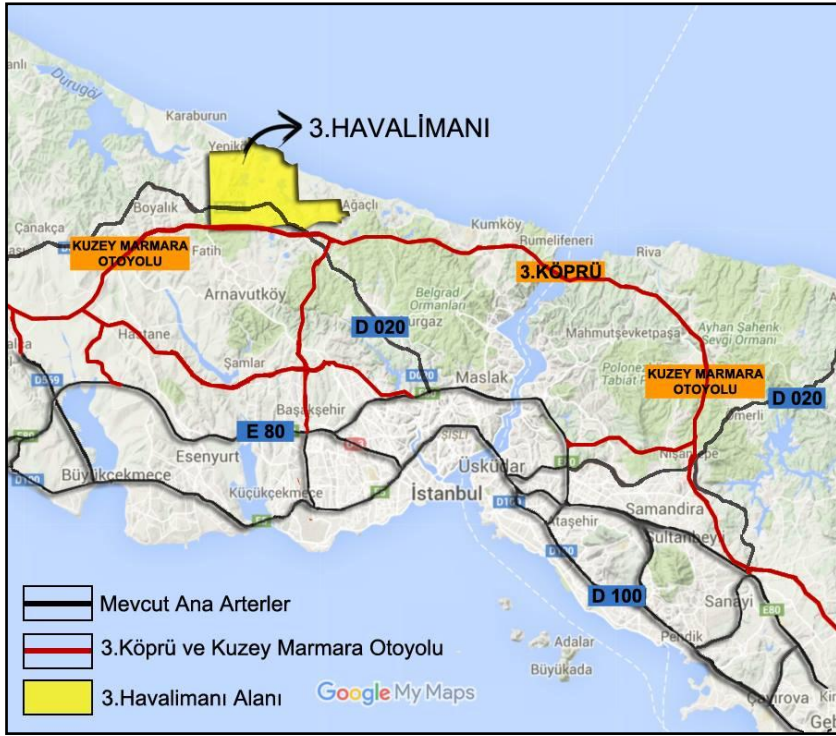
Ulaşım ve Erişilebilirlik

Yeni havalimanın Atatürk Havalimanı'na uzaklığı yaklaşık 50 km, Sabiha Gökçen Havalimanı'na uzaklığı ise yaklaşık 85 km'dir. İstanbul'un önemli odak noktaları olan Taksim'e 38 km, Kadıköy'e 54 km, Maslak'a 35 km, Tarihi Yarımada'ya 41 km uzaklığındadır (Resim 10).



Resim 10: Mevcut Havalimanlarının ve Şehrin Odak Noktalarının Yeni Havalimanına Uzaklığı (Google Earth'ten Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Havalimanına erişim raylı sistem hattı, otobüs hatları, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey-Marmara Otoyolu ile sağlanmaktadır (İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Nihai ÇED Raporu, 2013)(Resim 11).



Resim 11: İstanbul Havalimanı ve Ulaşım Bağlantıları
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

PROJEDE ROL ALAN AKTÖRLER

Yeni havalimanı projesinin yapım kararı alınırken devletin siyasi yöneticileri başta olmak üzere birçok kurum uygulamaya müdahil olmuştur. İlk olarak Kalkınma Bakanlığı hava yolu taşımacılığında oluşan ihtiyaçlar doğrultusunda yeni bir havalimanına ihtiyacın olduğunu belirtmiştir. 2012 yılında İstanbul ÇDP'ye Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yeni havalimanı leke olarak işlenmiştir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHİMİ) projeyi yap-işlet-devret modeli ile ihaleye veren kurumdur. Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ise havalimanı arazisindeki kamulaştırma işlemlerini gerçekleştirmiştir. Projeyi Nordic Office of Architecture, Grimshaw, Arup Associates, Haptic Architects ve Perkins+Will (Master Plan) mimarlık şirketleri çizmiştir. Proje inşaatı ise İGA (Cengiz, Mapa, Limak, Kolin, Kalyon ortak girişim) firması tarafından gerçekleştirilmiştir (URL 2). Projenin fayda maliyet analizi Tablo 1'de görülmektedir.

Tablo 1: İstanbul Havalimanı'nın Kazanımları ve Kayıpları

Kazançlar	Kayıplar
<ul style="list-style-type: none"> · Ülkenin Dünya'daki transfer yolcu taşımacılığı kapasitesini arttırması ile ekonomik gelişme · Havalimanının hizmete girmesi ile birlikte ortalama 120.000 kişiye iş imkanı sağlayacak olması · Yeni havalimanının Türk Havayolu taşımacılığının merkezi olması ile gelişimine katkı sağlayacak olması · Türkiye'yi uluslararası hava yolu taşımacılığında rekabet edilebilecek bir noktaya getirmesi · Uluslararası aktarma ve bakım-onarım merkezi olması · Türkiye'yi Ortadoğu, Avrupa ve Kuzey Afrika bölgelerinde önemli bir taşıma merkezi haline getirmesi · Ülkeye turist çekme potansiyelinin olması · Atatürk Havalimanı'nın yoğunluğunu azaltması ve mevcut hava trafiğini rahatlatarak olması · Türkiye'yi sivil havacılık sektöründe rekabet edilebilirlik açısından öne çıkartacak olması 	<ul style="list-style-type: none"> · İstanbul'un kuzeyinde yer alan önemli doğal oluşumların yok olması · Yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının kirlenmesi ve zarar görmesi (akarsuların ve barajlardaki içme sularının kirlenmesi) · Havalimanında gerçekleştirilen faaliyetler sonucu oluşan emisyonlar nedeniyle hava kirliliği oluşturmaları · 2 milyon 513 bin 341 ağaçtan 657 bin 950'sinin kesilecek olması ve sera gazı salınımının artması · Kentsel ısı adalarının oluşması · Gürültü kirliliği · Proje alanında yerinden edilme ve sosyal dışlanma problemi · Yaban hayatı popülasyonunun zarar görmesi · Endemik türlerin zarar görmesi · Havalimanının kuş göç yolu üzerinde yer alması

PROJEYİ ORTAYA ÇIKARAN SİYASİ, EKONOMİK VE SOSYO-KÜLTÜREL ETMENLER

2007 yılının ortalarında ABD'nin konut piyasasında başlayıp dünyaya yayılan finans krizi 2008-2009 yıllarında Türkiye'yi büyük ölçüde etkilemiştir. Türkiye mega projeler yoluyla bu finansal krizin etkilerini azaltmayı amaçlamıştır. Krizin etkilerini en aza indirebilmek için Türkiye 2008'den itibaren büyük projelerden söz etmeye başlamıştır (TEPAV, 2009). Proje, kriz şartları nedeniyle yap-işlet-devret modeliyle finanse edilerek, kamu-özel sektör ortaklığında en büyük bütçeli Türkiye Cumhuriyeti Projesi olarak hayata geçirilmiştir.

İstanbul, uluslararası finans merkezi olma vizyonuna sahiptir. Bu hedefe ulaşması için dünya ülkelerinin İstanbul ile olan ilişkilerinin artırılması gerekmektedir. İstanbul'un jeopolitik konumu itibarıyla ülkelerarası köprü görevi gördüğü düşünüldüğünde, uluslararası aktarma merkezi olma

özelliği taşıyan yeni havalimanı projesi bu vizyonun gerçekleşmesine olanak sağlamaktadır. Türkiye, havacılık sektörünün son 10 yılda ciddi bir artış göstermesiyle birlikte küresel anlamda bir marka değeri elde etmiştir. Ülkenin bu sektördeki marka değeri olan THY havacılık sektöründe dünyadaki payını arttırmak için hizmet kapasitesini genişletme ihtiyacı duymuştur. Ancak THY'nin merkezi olan Atatürk Havalimanı bu büyümeye olanak sağlayamamaktadır. Bu nedenle THY yeni bir merkeze ve büyük bir hizmet alanına ihtiyaç duymuştur. Yeni havalimanının şehrin kuzeyinde yer seçmesindeki en büyük etken, proje alanının büyük oranda kamu arazisi olması ve kamulaştırma maliyetinin düşük olmasıdır. Ayrıca bu arazinin, maden faaliyetlerinden dolayı orman vasfını yitirmiş, verimsizleşmiş ve atıl durumda boş bir alan olması yer seçiminde diğer bir etken olmuştur.

PROJENİN FİNANSMANI

İstanbul Yeni Havalimanı Projesinin maliyeti 10 Milyar 247 Milyon €'dur. Projenin ihalesi 22 Milyar 152 Milyon € ile İGA firmasına verilmiştir. Beş şirketin ortaklaşa kurduğu İGA firmasında her bir şirket eşit hisseye sahiptir (%20) (URL 2). Proje kamunun desteği ve özel sektörün finansmanıyla yapılmaktadır. Projenin yapılması için yerli ve yabancı bankalardan kredi desteği sağlanmıştır. Ziraat Bankası (1.5 Milyar €), Halkbank (1 Milyar €), Vakıfbank (1 Milyar €), Denizbank (500 Milyon €), Garanti Bankası (300 Milyon €) ve Finansbank (300 Milyon €) ile toplamda 4 Milyar 600 Milyon €'luk 16 yıl vadeli kredi anlaşması imzalanmıştır. Yap-işlet-devret modeli ile hayata geçirilen yeni havalimanının 25 yıllık işletme hakkını İGA firması elde etmiştir (İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED, 2015).

PROJENİN MEKANSAL, SİYASİ VE EKONOMİK SONUÇLARI

Yeni havalimanına mevcut ulaşımı sağlayan yol, 2015 yılında tamamlanarak 3.Çevre yoluna bağlanmış, Gayrettepe-Halkalı yönünde yeni raylı sistem hatları yapılarak ve yeni otobüs hatları açılarak havalimanına her ulaşım modu ile erişim sağlanmıştır. İstanbul'da toplumun her kesiminin yeni havalimanına zorlanmadan eşit ve adil şartlarda kolayca erişim sağlaması için ilave ulaşım ve trafik düzenlemelerine ihtiyaç vardır (Bozdağ vb., 2017). Yeni havalimanının yılda 150 milyon kişiye hizmet vereceği ve yıllık ortalama 120.000 kişiye iş imkanı sağlayacağı düşünüldüğünde, havalimanının çevresinde bir canlanma meydana getireceği anlaşılmaktadır. Yeni Havalimanı, Kanal İstanbul, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve

Kuzey Marmara Otoyolu bölgedeki arsa fiyatlarında ciddi bir artışa yol açmıştır. Arnavutköy’de proje öncesi metrekaresi 50 tl olan arazilerin fiyatları şu anda 400 tl yi geçmiştir (URL 3).

Proje, hava yollarında uluslararası transit geçiş noktası olma özelliğini Türkiye’nin eline geçirecek özelliktedir. Proje, ülkenin dünyadaki marka değerini ve hava yolu taşımacılığı sektöründeki yüzdelik payını artırmaktadır. Ayrıca bu projenin sivil havacılıkta Türkiye’yi bir marka değeri haline getirmesi beklenmektedir. Fayda-Maliyet Analizleri, havalimanının Türkiye’ye ekonomik açıdan büyük kazanç sağlayacağını göstermektedir (Baş vd., 2017).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı ve Ulaştırma-Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı projeye büyük önem vermiştir çünkü Türkiye’nin hava yolu taşıma potansiyelini harekete geçiren proje, küresel rekabette ülkeyi ileriye taşıyan, Türkiye’nin küresel marka değerini, prestijini ve GSYİH’yı arttıran bir özellik taşımaktadır. Proje, özellikle ülkenin hava yolu firması olan THY’nin ekonomik büyümesine önemli bir katkı sağlayacaktır.

PROJEYE YAPILAN İTİRAZLAR

Yeni havalimanı projesinin yapılmasını desteleyen kurumlar olduğu gibi, projenin yapılmasına tepki gösteren kurumlar da olmuştur. Projeye tepki gösteren kurumlar projenin durdurulması ve planın iptali için mahkemeye başvurmuşlardır. Başta TMMOB Şehir Plancıları Odası, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi gibi mesleki kuruluşlar olmak üzere TEMA (Türkiye Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı) gibi çeşitli sivil toplum kuruluşları projeyi dava etmiştir. Projeye açılan bu davaların gerekçeleri ve öne sürülen iddialar şunlardır:

- Mevcut plan hükümlerinin yok sayılması,
- Plan hiyerarşisine uyulmaması,
- İstanbul’daki kuzey ormanlarının bir tahribata maruz kalması,
- Projenin mevzuata, şehircilik ilkelerine ve planlama esaslarına uygun olmaması,
- Proje için seçilmiş alanın doğal eşikler içinde olması ve şehir makroformunu bozması,

- İstanbul'un önemli içme suyu kaynakları olan Alibey Barajı ve Terkos Gölü'nün projeden zarar görmesi,
- Proje alanının sayılı kuş göç yolları güzergahında olması, projenin bölgedeki yaban hayatını olumsuz etkilemesi,
- Bölgedeki rüzgar verilerinin uçuşlar için uygun olmaması,
- Havalimanı arazi zemininde sivilaşma riskinin bulunması,
- Proje alanında mera alanlarının ve endemik bitki türlerinin var olması,
- Projenin İstanbul'un iklim yapısını değiştirecek olması.

DEĞERLENDİRME

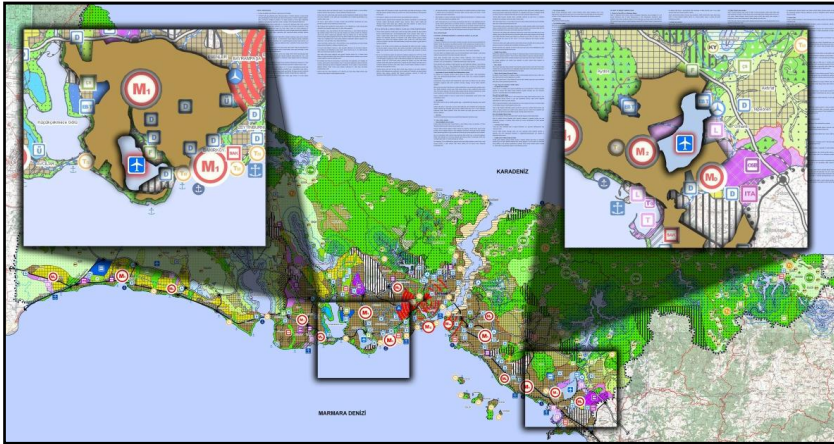
Türkiye'nin coğrafi konumu, Asya ve Avrupa arasındaki taşımacılıkta stratejik ve ekonomik bir öneme sahiptir. Özellikle Türkiye bulunduğu konum itibarıyla uluslararası havayolu taşımacılığında zaman ve enerji tasarrufu sağlayan bir ülkedir. Fakat Türkiye bu avantajını yeterince iyi kullanamamaktadır (Türk, 2015).

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de 2. Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılık sektöründe hızlı bir gelişme yaşanmıştır. Bu gelişimin üç temel nedeni vardır: "uçak sanayisinin gelişmesi, havayolları faaliyetlerini düzenleyen uluslararası antlaşmalar ve havaalanı yapım tekniklerinin gelişimi" (Doğanay, 2013). Dünya üzerindeki savaşların bitmesiyle ülkeler arasındaki ilişkiler güçlenmeye başlamış ve bununla birlikte insanların farklı yerler gezip görme merakı havacılığın gelişmesini etkilemiştir. Ayrıca hava yolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı ve konforlu oluşu havayolu ulaşımının gelişimi için önemli bir etken olmuştur (Türk, 2015). 2000 yılı öncesinde Türkiye'de yaşayan insanların gelir seviyelerinin orta düzeyde olması, uçak fiyatlarının yüksek olması ve her yere uçak seferlerinin bulunmaması insanların havayolu ulaşımını tercih etmemesine neden olmuştur. Bu dönemde havayolu taşımacılığı yüksek gelirli kesime hitap etmiştir. Fakat 2003 yılında başlatılan Sivil Havacılık Projesi'yle havayolu taşımacılığında büyük sıçrama yaşanmış, havayolları her kesime hitap etmeye başlamıştır.

Türkiye'de ulusal ve uluslararası hava yolu taşımacılığını geliştiren ana proje Atatürk Havalimanı'dır. Atatürk Havalimanı hinterlandı Avrupa yakasını kapsamış fakat Anadolu yakasına hizmette yetersiz kalmıştır. Bu nedenle Anadolu yakasında yeni bir havalimanına ihtiyaç duyulmuş ve

Sabiha Gökçen Havalimanı inşa edilmiştir. Fakat Sabiha Gökçen Havalimanı, Atatürk Havalimanı gibi büyük bir etki alanı oluşturamamış ve kısmi bir gelişme gösterebilmiştir. Türkiye’deki havacılık sektörünün hızlı bir gelişme göstermesi ve Atatürk Havalimanı’nın THY’nin merkezi olması, Atatürk Havalimanı’nda mekansal olarak yoğun bir kullanımı beraberinde getirmiştir. Bu yoğunluk havayolu ulaşımında gecikmelere dolayısıyla yolculuk sürelerinin artmasına neden olmuştur. THY’nin uluslararası havacılık sektöründeki payının ve uçak sayısının artmasıyla Atatürk Havalimanı bakım ve onarım merkezi artık yetersiz hale gelmiştir.

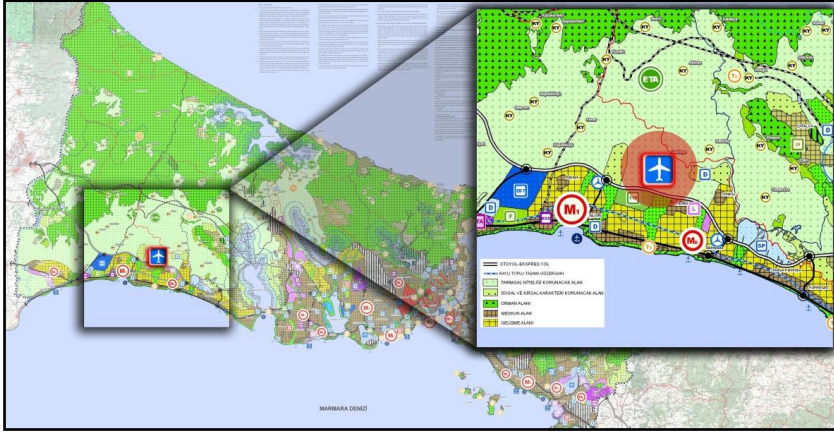
Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarına erişilebilirliğin artırılması için ulaşımında entegrasyona gidilmiştir. Ulaşım altyapısının gelişmesi, havalimanları çevresinde yeni yapılaşmaları beraberinde getirmiştir (Resim 12). Bu da şehrin gelişim yönünü etkilemiştir. Yıllar içinde havalimanları çevresinde artan konutlaşma havalimanının büyümesini ve gelişmesini kısıtlamıştır. Bu nedenle Atatürk Havalimanı, THY’nin ve ülkenin ulaşmak istediği vizyon için yeterli gelmemeye başlamış ve yeni bir havalimanı ihtiyacı ortaya çıkmıştır.



Resim 12: Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı Çevresindeki Yapılaşmalar (ÇDP Altlığından Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Yeni bir havalimanına ihtiyaç olduğu ilk olarak Kalkınma Bakanlığı’nın yapmış olduğu 2007-2013 dönemini kapsayan 9. Kalkınma Planı’nda belirtilmiştir. 9. Kalkınma Planı’nda, Plan Öncesi Dönemde “Türkiye’de Ekonomik ve Sosyal Gelişmeler: Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi” başlığı altında “Uzun dönemli talebi karşılamaya yönelik olarak, İstanbul bölgesi başta olmak üzere yeni havalimanı yatırımları

planlanacaktır.” ifadesiyle yeni havalimanı ihtiyacı ortaya konmuştur. Yeni havalimanı ihtiyacı ikinci olarak 2009 yılında onaylanan İstanbul ÇDP’de dile getirilmiştir (Resim 13).



Resim 13: İstanbul ÇDP’de Havalimanının Yeri (ÇDP Altlığından Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

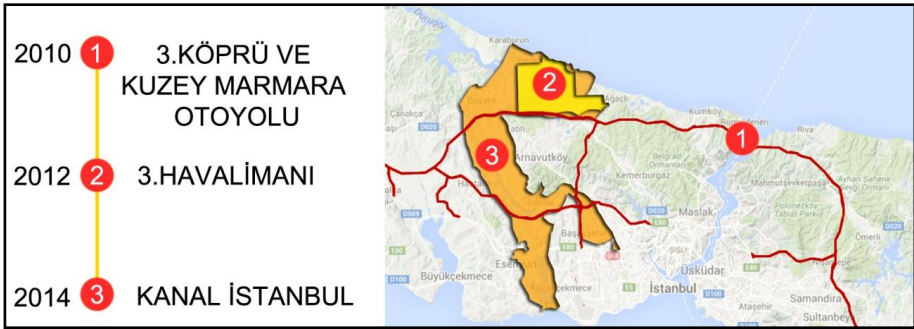
Geniş bir hinterlanda sahip olan böyle bir mega projenin sadece noktasal bir şekilde ele alınması, planlama sürecinde aksaklıklara neden olmuş, planlama süreci şeffaflık ve katılımcılık ilkeleri doğrultusunda yürütülmemiştir.

Atatürk Havalimanı kapasitesinin yetersiz olduğu, yapılan analizlerle doğrulanmış ve İstanbul’da yeni bir havalimanına ihtiyaç olduğu görülmüştür. Uluslararası bakım, onarım ve aktarma merkezi olacak olan yeni havalimanı, daha çok ulusal düzeyde sağlanacak ekonomik gelir ve Türkiye’nin sağlayacağı prestij açısından değerlendirilmiştir. Bu prestij ve ekonomik kazanç Türkiye için büyük önem arz etmektedir. Ancak havalimanının çevresine olan fiziksel etkisinin ne olacağı yeterince analiz edilen bir konu olmamıştır. Atatürk Havalimanı’nın çevresinde zamanında ortaya çıkan fiziksel yapılaşma sorunlarının İstanbul Yeni Havalimanı’nın çevresinde gelecek yıllarda ortaya çıkmaması için tedbirler almaya ihtiyaç vardır.

İstanbul’un konumu ve rolü Asya ve Avrupa arasında köprü niteliğindedir. Yeni Havalimanı dünya ölçeğinde transit nokta haline gelmiş ve 150 milyon kişiye hizmet vermektedir. Ulaşım sistematğinde, teknolojinin gelişmesiyle 21.yy kentleri, havalimanlarına göre şekil alır olmuştur. Havalimanları kendilerine ulaşım, ticaret, turizm gibi birçok şehir hayatını

etkileyen faaliyetleri çekmektedir. Bu faaliyetlere erişimi sağlamak entegre bir ulaşım sistemi oluşturmayı gerektirmektedir.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara otoyolu yeni havalimanına erişilebilirliği sağlamaktadır. Transit geçiş noktası olarak düşünülen bu iki ulaşım güzergahı sadece ulaşım ve erişilebilirliğin sağlanması bakımından değerlendirildiğinde aslında sürdürülebilir ulaşım sistemleri olabilirler. Fakat İstanbul'un tüm ulaşım sistemi sürdürülebilir ulaşım açısından ele alındığında, Yavuz Sultan Selim Köprüsü başta olmak üzere diğer bağlantıların İstanbul'un trafik durumuna bir çözüm getirmeyeceği dile getirilmektedir (TMMOB, 2010). Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun, etrafındaki diğer ulaşım ana arterlerine bağlanması sonucunda trafik yoğunluğu artış gösterebilir ve bu durum yeni havalimanına olan erişilebilirliği olumsuz etkileyebilir. Havalimanı ve çevresinde oluşan ulaşım ve yerleşme sisteminin gelişimini ve koşullarını denetleyen bir mevzuatının ve planın bulunmaması bu sorunun ortaya çıkma ihtimalini kuvvetlendirmektedir (Resim 14).

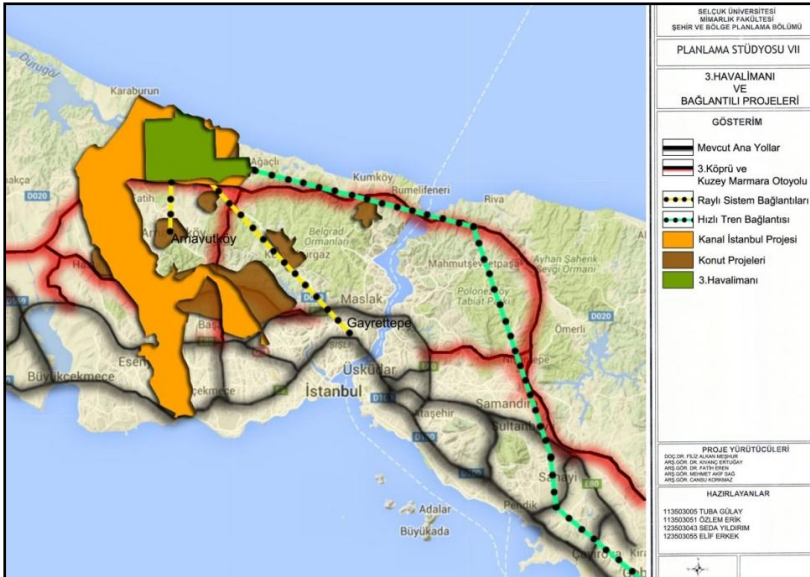


Resim 14: İstanbul Havalimanı Ulaşım Bağlantısı(Google Maps'ten Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Sürdürülebilir ulaşım çerçevesinde düşünüldüğünde, bu ulaşım projeleri İstanbul şehir bütününe ekstra bir CO2 salınımı yaparak hava kalitesini etkileyecektir. Arazi kullanımı bakımından ele alındığında karayolu ve havayolu ulaşım yatırımları arazide en çok yer kaplayan ve en çok CO2 salınımının görüldüğü ulaşım türleridir. Yeni Havalimanı'na entegre düşünülen Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve devamında Kuzey Marmara Otoyolu, 2019'a kadar bitmesi beklenen Arnavutköy ve 2019'dan sonra bitmesi beklenen Gayrettepe 3. Havalimanı Raylı Sistem Bağlantı Projesi ve 2019'dan sonra bitmesi beklenen Hızlı Tren Hattı Projesi gibi büyük

ölçekli projelerin de kentin kuzeyinde yer seçmesi şehirdeki ekolojik sürdürülebilirliğe etki edecektir. Bu fonksiyonlar şehirde CO₂ artışına neden olabilir (URL 1). Ayrıca şehrin kuzey bölümünde erişilebilirliğin artması bölgede yeni yapılaşmaları beraberinde getirebilir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü, “Gerek hızlı demiryolu sistemleriyle gerekse yeterli karayolu bağlantılarıyla ulaşımı sağlamak zorundasınız. Bu yapılmadığı müddetçe tek başına havalimanı inşa etmek bir anlam ifade etmez...” sözleriyle havalimanının şehir içi ulaşım ağlarıyla entegrasyonunun sağlanması gerektiğini vurgularken, Limak Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve İstanbul Grand Airpot (İGA) Yönetim Kurulu Üyesi yeni havalimanına ulaşımın çok kolay olduğunu ve buranın karasal açıdan trafiği rahatlatacağını belirtmektedir. Havalimanına ulaşım için otobüs, hızlı tren ve metro gibi raylı sistemler de olacağı ifade edilirken Yeni Havalimanı-Gayrettepe arasında metro hattının yapılacağını belirtilmektedir. Bu ifadeler havalimanının şehir içi ulaşım ağlarıyla entegrasyonunun sağlanması konusunda duyarlı bir tutum sergilendiğini göstermektedir (Resim 15). Ancak bölgeye yönelik raylı sistem güzergahlarının yapılması ve ulaşım bağlantılarının sağlanması sonrasında meydana gelecek etkiler daha iyi değerlendirilmeli, projenin İstanbul’a olan mekânsal etkileri daha iyi analiz edilmelidir.



Resim 15: İstanbul Havalimanı ve Bağlantılı Projeler (Google Maps ve IBB'den Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Havacılık sektöründe kullanılan yakıt miktarlarının ve motorların gürültü seviyelerinin azaltılması gibi konularda son yıllarda çabalar artmıştır. Uçakların havada bekleme, havalimanı içinde kaybedilen süre, uçuş rotalarında değişme vb. sorunlar devam etmektedir. Sektörde çevresel sürdürülebilirlik istenilen düzeye henüz ulaşamamıştır. Havaya salınan CO2 miktarları oldukça fazla olmaktadır. Örneğin Atatürk Havalimanı'nda uçakların uzun süre bekletilmesi şehirde hava kirliliği meydana getirmektedir. Yeni havalimanı projesinde bu tür olumsuzlukları azaltmaya dönük ciddi tedbirler almaya ihtiyaç vardır.

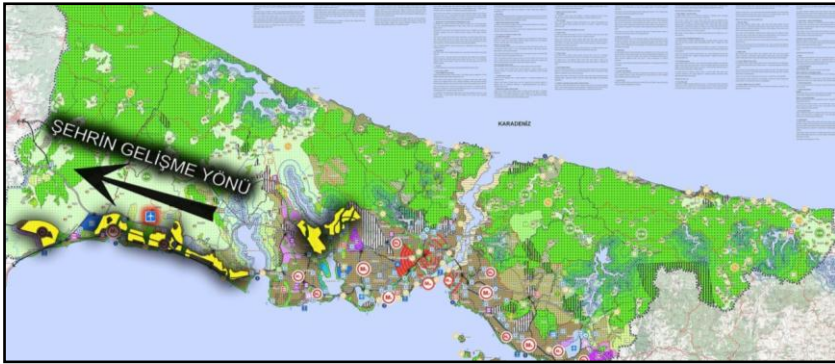
Yeni havalimanı projesinin toplam maliyeti 10 Milyar 247 Milyon €, ihale bedeli ise 22 Milyar 152 Milyon € dur. Proje ihale bedelinin yüksekliği sebebi ile Cumhuriyet Tarihi'nin en yüksek ihale bedeline sahip projesi olmuştur. Böyle büyük bir projenin ülkeye getirileri kesinlikle göz ardı edilmemelidir. Projeyi uygulayan İGA firması 25 yıllık kira süresi boyunca devlete her yıl KDV dahil 1 milyar 46 milyon lira ödeyecektir (URL 3). Türkiye Cumhuriyeti için bu miktar yüksek bir kazanç anlamına gelmektedir. Yeni havalimanına erişilebilirliği sağlayabilmek amacıyla uygulanacak raylı sistem projesinin toplam maliyeti Kalkınma Bakanlığı'nın yapmış olduğu Onuncu Kalkınma Planı'nın 2014 Yılı Yatırım Programı'nda 1.800.000 TL olarak belirtilmektedir (URL 4).

Dünya örneklerinde havalimanları, şehir merkezinin uzağında yer seçmekte ve etrafına farklı fonksiyon türlerinin getirilmesiyle havalimanı merkezli uydu kentler ortaya çıkmaktadır. Havalimanları zamanla çevresine sinema, müze, sanat galerisi, otel, hastane, lojistik, ticaret, eğlence ve alışveriş merkezi gibi farklı fonksiyonlar çekmektedir. Havalimanlarının bu şekilde gelişimi yeni bir kentsel gelişim formu olan "Aerotropolis" kavramını ortaya çıkarmıştır. Birer cazibe merkezi olan havalimanı çevrelerindeki yapılaşmalar ve gelişmeler devlet politikaları ile kontrol altına alınmaktadır. Dünyada Aerotropolis yaklaşımına karşılık gelebilecek havalimanları; Hong Kong (Resim 16), Singapore Changi, Las Vegas McCarran, Amsterdam Schiphol, Almanya Frankfurt, ABD Detroit, Stockholm Arlanda, Çin Beijing Catipal, Dallas/Ford Worth ve Dubai Uluslararası Havalimanları'dır (Kasarda, 2008).



Resim 16: Hong Kong Havalimanının Uydu Görüntüsü (Google Earth'ten Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Atatürk Havalimanı 1953 yılında hizmete başladığında fonksiyonları kendine çekerek İstanbul'un makroformunu etkileyip lineer bir gelişme ile doğu-batı yönünde gelişmesinde etkili olmuştur (Resim 17). Daha sonra çevresinde 1970 ve 1990 yılları arasında yapılaşma görülmeye başlamıştır (URL 5). Atatürk Havalimanı etrafında görülen bu yapılaşma Türkiye'deki ilk uydu kent planlanma modeli (Ataköy) olma özelliği göstermiştir. Bu planlama modeli 10 etaptan oluşmaktadır. 1. Etap 3-4 katlı yapılardan oluşurken, daha sonraki etaplar 15 kat yüksekliğine kadar ulaşan yapılardan oluşmaktadır.



Resim 17: Atatürk Havalimanı'nın Şehrin Gelişme Yönüne Etkisi (ÇDP'den Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Atatürk Havalimanı'nın çevresinde başlangıçta farklı fonksiyonlar planlanmamasına rağmen, kent makroformunun zamanla havalimanı çevresine plansız bir şekilde yönelmesi ile havalimanı ve çevresi cazibe merkezi haline gelmiştir. Bu da Aerotropolis kavramı ile benzerlik göstermektedir. Fakat Atatürk Havalimanı'ndaki bu gelişme Aerotropolis'teki gibi devlet politikalarıyla planlı bir şekilde gerçekleşmemiş, kendiliğinden plansız bir şekilde olmuştur. Sabiha Gökçen Havalimanı ise hizmete başladıktan sonra

kentin gelişme yönünü etkilemiş, ancak kent merkezine olan uzaklığı ve kopukluğundan dolayı zaman içerisinde bu çekme gücünde azalma meydana gelmiştir. Havalimanının etrafında fazla yapılaşma görülmemekte, olan yapılaşmanın da tam olarak bir planlama dili bulunmamaktadır.

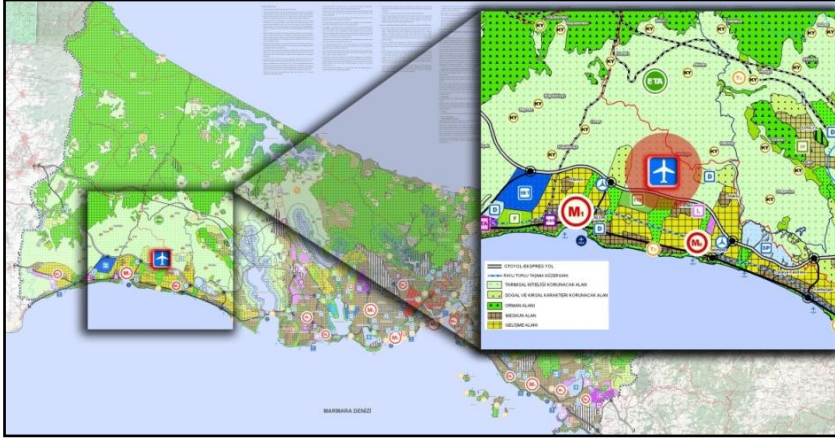
Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları'nın şehre olan etkisine bakıldığında kentin büyüme yönünü değiştirdiği görülmektedir. Bu yüzden havalimanlarının yer seçimi büyük önem arz etmektedir. Yer seçimin kriterlerine göre havalimanları, konut alanlarına ve çöp toplama alanlarına en az 3 km uzaklıkta olmalıdır. Ancak Atatürk Havalimanı'nın yer seçiminde bu kriterler dikkate alınmamıştır. Havalimanı etrafındaki yapılaşmalar, bu havalimanının mekânsal olarak büyümemesine neden olmuştur.

Kentin kuzey alanında yapılan yeni havalimanı ve beraberindeki mega projeler gerek ulaşım imkanlarının iyi sağlanmış olması gerekse doğal ortamı sebebiyle etrafına lüks konutları çekme potansiyeli taşımaktadır. Bakanlar Kurulu tarafından içerisinde İstanbul Yeni Havalimanı'nın bulunduğu Avrupa Yakası'nın Karadeniz kıyılarında 42.300 hektarlık bir alan 2012 yılında rezerv yapı alanı olarak belirlenmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nı (TOKİ) 8 Nisan 2013 tarihinde almış olduğu karar ile rezerv alan ile ilgili kamulaştırma işlemlerini yürütmesi için görevlendirmiştir. Bu durum kentin kuzeyindeki mevcut arsa ve konut değerlerinin artışına ve arazi spekülasyonlarına yol açmıştır. Havalimanı çevresinde dikkatli değerlendirmeler yapmadan bölgede lüks konut gelişimlerine izin verilmemelidir.

İstanbul Büyük Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kanal İstanbul, Kuzey Marmara Otoyolu, Liman Projesi, Raylı sistem projeleri gibi diğer bütünleşik projelerle birlikte düşünüldüğünde projenin kentin kuzey bölümünde bir çekim alanı oluşturacağı açıktır. Başakşehir başta olmak üzere Sarıyer, Arnavutköy ve Sultangazi ilçeleri bu projelerden etkilenmiş, bu ilçelerde yeni yapılaşma talepleri artmış ve konut tipolojisinde farklılaşmalar görülmeye başlanmıştır. Ayrıca alanda ticaret, eğlence gibi fonksiyonlar oluşmaya başlamıştır. Havalimanı çevreleri, farklı imar ve yapılaşma koşullarına tabii olması gereken yerlerdir.

Mevcut havalimanlarının toplumun ekonomik ve sosyal gelişimine katkısı olmuştur. Proje içinde yer alan yeni fonksiyonlar şehirde büyük bir istihdam alanı ortaya çıkarmıştır. Yeni havalimanının toplam 120 bin kişiye iş imkanı sağlayacağı öngörülmektedir. Bu da şehirde işsizlik oranlarını düşüren bir etki doğuracaktır.

Yeni havalimanının yapılacağı ilk yer olan Silivri, proje uygulama aşamasında yüksek bir altyapı yatırımına ihtiyaç duyduğu ve aynı zamanda tarım toprakları üzerinde yer aldığı için tercih edilmemiş, projenin burada yapılmasından vazgeçilmiş ve plan değişikliğine gidilmiştir (Resim 18). Yeni havalimanı için karar verilen alanda ağırlıklı olarak pasif maden ocakları bulunmaktadır.



Resim 18: Silivri İlçesi 2009 ÇDP'de 3. Havalimanının Yeri (ÇDP'den Yararlanılarak Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Yeni proje alanı yumuşak bir zemine sahiptir. Havalimanı gibi önemli tesislerin sağlam bir zemine oturması büyük önem taşımaktadır. İGA firması Yönetim Kurulu Üyesi: “Bunu itiraf edebiliriz. Biz başta bütün balçığı kaldıracağımızı düşünmemiştik. Yük taşımayan, sıkışmayan bozuk malzemenin bu kadar çok olduğunu tahmin etmemiştik. Ancak çalışma temposunu artırarak bunları ortadan kaldırdık. Şu anda maliyet hesaplarımızın içinde kalarak yolumuza devam ediyoruz” sözleriyle proje alanındaki zemin problemini dile getirmiş, bu problemi ortadan kaldırmaya dönük iyileştirme çalışmaları yapıldığını belirtmiştir. Proje alanında bulunan 58 fauna elemanının 24’ü 20/2/1984 tarihli ve 18318 Sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan ve yürürlüğe giren Bern Sözleşmesi (Avrupa’nın Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi)’nin korunması gereken faunalar listesinde yer almaktadır. İGA Yönetim Kurulu Üyesi, “Havalimanı alanından 40 bin kaplumbağayı toplayarak tek tek ormanın başka alanlarına taşıdık. Çok sayıda soğanlı bitkiyi Atatürk Arboretumu'na teslim ettik” ifadesiyle fauna ile floranın korunması ve devamlılığı için göstermiş oldukları hassasiyeti dile getirmiştir.

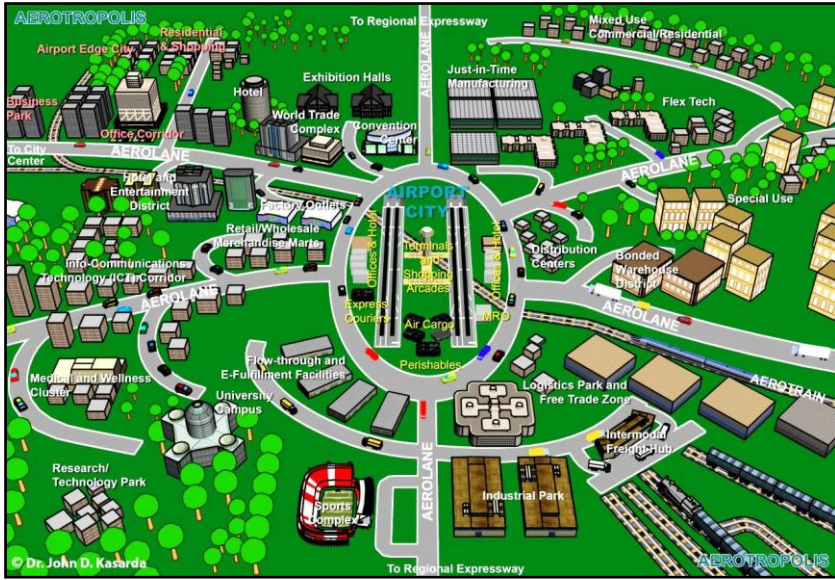
Öneriler

İstanbul konumu itibarı ile Türkiye'nin dünyaya açılan kapısıdır. Asya ve Avrupa kıtaları arasında köprü görevi görmektedir. İstanbul Yeni Havalimanı'nın yapılmasıyla İstanbul'dan dünyanın her yerine kolaylıkla havayolu ile ulaşım mümkün olacaktır. Bu güçlü ulaşım bağlantısı Avrupa ülkeleriyle olan ilişkilerin kuvvetlenmesine ve Türkiye'nin uluslararası finans merkezi olma vizyonunun gerçekleşmesine olanak sağlayacaktır. Yeni havalimanı, kapasitesi ve içinde barındırdığı özellikler bakımından THY'nin kendini geliştirebileceği bir merkez konumundadır. İstanbul çevresindeki şehirlere raylı sistemler ile bağlandığında havaalanının hizmet capı oldukça genişleyecek ve havalimanının etkisi Türkiye'de geniş bir coğrafyada görülecektir. Yeni havalimanı, Marmara Bölgesi'ndeki havayolu ve diğer ulaşım bağlantılarını etkileyecek bir projedir.

Yeni havalimanı tamamlanmış, Atatürk Havalimanı'nın şehre nefes aldıracak "Millet Bahçesi" olması kararlaştırılmıştır. Atatürk Havalimanı arazisinin ulaşım kolaylığı, merkezi konumu ve çeşitli fonksiyonları içinde barındırıyor olduğu düşünüldüğünde, bu arazinin aynı zamanda kargo uçuşları, charter uçuşları (kiralık uçak) ve eğitim uçuş alanı olarak kullanması mümkün görülmektedir. Ayrıca bu alan Sivil Havacılık için eğitim alanı olarak da kullanılabilir. İstanbul'un finans merkezi olma vizyonu düşünüldüğünde, Atatürk Havalimanı Charter uçuşları ya da özel uçakların kullanımına açıldığı takdirde sunduğu ulaşım kolaylığı ile şehre yatırımcıları kolaylıkla çekecektir. Atatürk Havalimanına geniş kamu yararı gözetilerek ve İstanbulluların temel insani ihtiyaçları düşünülerek Millet Bahçesi işlevinin yüklenmesi doğru bir tercih olmuştur.

Dünyadaki havalimanları yer seçimi bakımından şehir merkezine uzak olan alanlarda konumlanmakta ve havalimanlarının şehir ile olan bağlantısı raylı sistemler ile sağlanmaktadır. Havalimanlarına olan erişilebilirliğin sağlanması şehrin gelişim yönünü doğrudan etkilemektedir. Hollanda, Çin, İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde, şehir merkezine uzak yer seçen havalimanlarına ulaşımın güçlendirildiği akslarda kentsel fonksiyonların oluşumun devlet politikaları ile kontrol altına alınmıştır ve böylece havalimanları çevresi planlı bir gelişim göstermiştir. Benzer bir yaklaşıma Türkiye'nin de ihtiyacı vardır. Devlet politikalarında havalimanları etrafında yapılaşmalar öngörülebilme ve bu da Aerotropolis kavramını ön plana taşımaktadır. Aerotropolis yaklaşımı ile havalimanlarının içinde ve

çevresinde sanatsal, ticari, eğlence vs. faaliyetleri bulunduran küçük şehirler ve cazibe merkezleri oluşturulmaktadır (Resim 19).



Resim 19: Aerotropolis (Kasarda,2008)

İstanbul Büyük Havalimanı, Aerotropolis yaklaşımına benzer bir gelişme gösterme potansiyeli taşımaktadır. Havalimanı çevresinde yapılaşmanın kontrollü bir şekilde gerçekleşebilmesi ve şehir makroformunun uygun alanlarda sınırlandırılabilmesi için çeşitli kısıtlayıcı politikalar üretilmelidir. Bu politikalar, istenen yönde kentsel gelişimi sağlamaya dönük yasa ve yönetmeliklerde desteklenmelidir (Bektaş, 2014). Eğer gerekli önlemler alınmaz ise Atatürk Havalimanı'nda olduğu gibi yeni havalimanı da gelecekte yapılı çevrenin içinde kalacak ve ihtiyaçları arttığı zaman büyüme ve gelişme gösteremeyecektir. Bu da İstanbul'da yeni bir havalimanı ihtiyacını beraberinde getirebilecektir. Yeni havalimanının çevresinin büyük ölçekli yapılaşmalara açılmaması konusu, bölgede ekolojik sürdürülebilirliğin sağlanması, doğal kaynakların gelecek nesillere aktarılması ve muhtemel çevre sorunlarının önüne geçilmesi noktasında önem arz etmektedir.

SONUÇ

Bu raporda İstanbul'un Arnavutköy İlçesi'nde yapımı henüz tamamlanan Türkiye'nin ve dünyanın en yüksek kapasiteli havalimanı olan İstanbul Yeni Havalimanı'nın İstanbul'a mekânsal etkileri incelenmiştir. Raporda projenin olası etkilerine dikkat çekilmiş, bütünlük ulaşım sistem-

lerinin kurulması, kent makroformu için kontrollü gelişim politikası oluşturulması ve ekolojik dengenin korunması konularına vurgu yapılmıştır.

Mevcut havalimanları incelendiğinde, havalimanlarının hizmete açıldıktan kısa süre sonra yakın çevresinde konut, ticaret, eğlence vb. fonksiyonların yer seçtiği ve bir cazibe merkezine dönüştükleri görülmektedir. Bu nedenle şehrin kuzeyinde yer seçen yeni havalimanı projesinin şehir makroformu gelişimi ile olan ilişkisi dikkatlice kurgulanmalıdır.

İstanbul için büyük öneme sahip bu mega proje, yerel yönetimler kadar merkezi yönetimin girişimiyle ortaya çıkmıştır. Proje, bölgedeki arazi değerlerinde kısa zamanda yüksek fiyat artışına sebep olmuştur. İstanbul, sahip olduğu potansiyelleri kullanarak dünyadaki yerini daha önemli hale getiren, böylelikle nitelikli işgücü oluşturabilen ve ekonomik gücünü arttırabilen bir şehir olmalıdır. İstanbul'da ilk etabı tamamlanan yeni havalimanı, dünyanın en yüksek kapasiteli havalimanı, uluslararası aktarma ve bakım-onarım merkezi olarak, İstanbul'un dünyadaki önemini arttıracaktır. Havalimanı Türkiye'ye ekonomik anlamda ciddi bir gelir oluşturacaktır. Aynı zamanda İstanbul'un finans merkezi olma vizyonunun gerçekleşmesine olanak sağlayacak, şehirde nitelikli ve niteliksiz işgücü için önemli bir istihdam alanı oluşturacaktır. Bununla beraber yeni havalimanı ve eş zamanlı yapılan diğer mega projeler, şehre olan göçü dolayısıyla şehrin nüfusunu daha da artırabilir. İstanbul'un kuzey bölgesinin bir ekolojik hassasiyeti söz konusudur. Şehirde nüfus artışının devam etmesi, doğal alanların yapılaşma baskısı altında kalmasına ve İstanbul'u güzel şehir yapan özelliklerin (İstanbul'un her semtinde, her mahallesinde farklı bir kültür, farklı bir tarih, farklı iz ve farklı ruhun olması) yavaş yavaş kaybolmasına neden olabilir. Sonuç olarak, gerekli sosyo-mekansal ve çevresel tedbirler alındığı takdirde yeni havalimanı Türkiye'ye ve İstanbul'a önemli faydalar sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Hava Yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durum. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25: 340-377.
- Baş, A., Paköz, M.Z. ve Eren, F. (2018). The economic and environmental impact of Istanbul's grand airport project on the urban structure and behaviour of Istanbul. İçinde: Gavin, I.P. (Edt), *Airports, Cities and Urban Development*. ECTP-CEU Young Planners Workshop E-Book, Paris, 38-52.

- Bektaş, Y. (2014). Bir Kentleşme Stratejisi Olarak Yasanın Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Etkisi Ankara Örneği. *Planlama Dergisi*, 24(3): 157–172.
- Bozdağ, A., Gümüş, M.G., Gümüş, K. ve Durduran, S.S. (2017). Accessibility Analysis for the Elderly in an Urban Area from Turkey. *Transylvanian Review of Administrative Sciences Special Issue*, 21–37.
- Doğanay, H. (2013). Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya. Ankara: Pegem Akademi.
- İstanbul Yeni Havalimanı ÇSED. Mayıs 2015. Çevresel Mevcut Durum ve Etki Değerlendirmesi. IGA Türkiye. Environ. UK14-21429.
- Kasarda, J.D. (2008). The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis. London: Insight Media.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (2013). İstanbul Bölgesi 3.Havalimanı Nihai Çed Raporu.
- TEPAV (2009). 2007-08 Küresel Finans Krizi ve Türkiye: Etkiler ve Öneriler. Politika Notu. Online: <http://www.tepav.org.tr> (Erişim Tarihi: 20.12.2015).
- TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi (2010). 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu.
- Türk, H. (2015). Ordu Giresun Havalimanı (Mekan Seçimi ve Muhtemel Etkileri. Ulaştırma Bakanlığı: Ulaşan ve Erişen Türkiye 2013, Ankara, 23 Ocak 2014.
- URL1:<http://www.istanbulunmetrosu.com/istanbulda-rayli-sistemler.html> (Erişim Tarihi: 20.12.2015).
- URL2:<http://www.birgun.net/haber-detay/3-havalimani-ihalesi-bir-mega-felaket-92680.html> (Erişim Tarihi: 31.12.2015).
- URL3:<http://www.hurriyet.com.tr/3-havalimani-ndan-para-kazanilir-mi-23201641> (Erişim Tarihi: 23.12.2015).
- URL4:<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/KamuYatirimProgramlari/Attachments/52/2014%20Y%C4%B1l%C4%B1%20Yat%C4%B1r%C4%B1m%20Program%C4%B1.pdf> (Erişim Tarihi: 23.12.2015).
- URL5:<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=84327> (Erişim Tarihi: 27.12.2015).

YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜ PROJESİ

F. Hilal ÇELİK, Büşra KARAGÖZ
Nuray AKYAYCI, A. Cansu AKÇOCUK
E. İrem ÜNAL, Noraddien MASROR

GİRİŞ

Türkiye'nin en önemli merkez şehri ve dışa açılan kapısı İstanbul'dur. Türkiye ekonomisinde yürütülen faaliyetlerin üçte birinden fazlası İstanbul'da gerçekleşmektedir. İstanbul'da yaşayanları doğrudan ve dolaylı olarak en fazla etkileyen unsur ulaşımıdır. Planlama disiplini içinde ulaşım, kentsel gelişim dinamikleri ve yatırımlar ile bir bütün olarak düşünülmekte, ulaşım ve arazi kullanım ilişkisine büyük önem verilmektedir. Bu makalede yapımı henüz tamamlanan Yavuz Sultan Selim Köprü Projesi, hukuksal, ekonomik, çevresel, fiziksel ve sosyal boyutlarıyla çok yönlü olarak incelenmiştir. Merkezi ve yerel yönetimlerin, özel kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin projeye bakışı ve projede aldıkları roller değerlendirilmiştir.

15 TEMMUZ ŞEHİTLER KÖPRÜSÜ VE FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ'NÜN ŞEHRE OLAN ETKİLERİ

1950'li yıllarla birlikte İstanbul hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Bu tarihten itibaren şehirde nüfus artmış, arazi kullanım yapısı değişmiş ve istihdam olanakları çeşitlenmiştir. 1950'lere kadar demiryolu ve deniz yolu etkisiyle denize paralel bir şekilde ortaya çıkan makroform, kara yollarının ulaşımındaki rolünün artmasıyla yayılmacı bir şekle bürünmüştür (ŞPO, 2010). 1973 yılında 15 Temmuz Şehitler Köprüsü (eski adıyla Boğaziçi Köprüsü) transit taşımacılığı desteklemek amacıyla yapılmıştır. Çevre yolları ile beraber köprü, şehir içi ulaşımın temeli haline gelmiş, istihdam ve nüfus dengesinde değişikliklere neden olmuştur. Köprü'nün yapılmasından sonra araç trafiği %200 artarken, yolcu sayısı %4 artmıştır. Özel araç sahipliğinin fazlalaşması, şehrin uzak bölümlerinin yerleşime açılmasına sebep olmuştur (Resim 1).



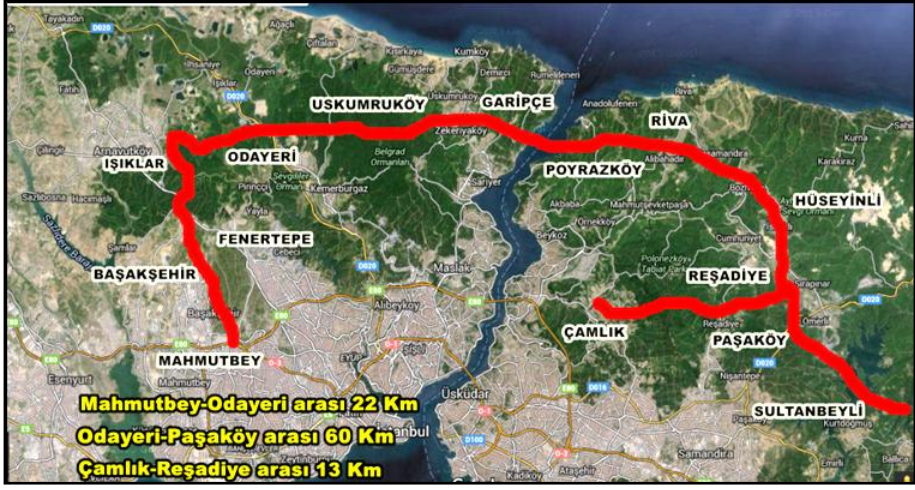
*Resim 1:15 Temmuz Şehitler Köprüsünden Sonra Değişen Arazi Yapısı
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)*

1988 yılında transit geçişin şehrin kuzeyine yönlendirilmesi amacıyla Fatih Sultan Mehmet Köprüsü inşa edilmiştir. Köprü ve beraberinde yapılan TEM otoyolu, orman alanları, İstanbul'un önemli su havzaları ve tarım alanları üzerinde yerleşim baskılarına sebep olmuştur. Köprü ve TEM otoyolunun yapımıyla birlikte, güzergâh üzerindeki ilçelerde önemli bir nüfus artışı yaşanmıştır. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapımı sonrasında taşıt sayısında % 1180 oranında artış yaşanmış, yolcu sayısı %170 artmıştır. Bununla birlikte denizyolu ve raylı sistem taşımacılığındaki artış %1'in altında kalmıştır. Yıllar içinde İstanbul'da özel araç sahipliği

TEMEL BİLGİLER

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Konumu ve Özellikleri

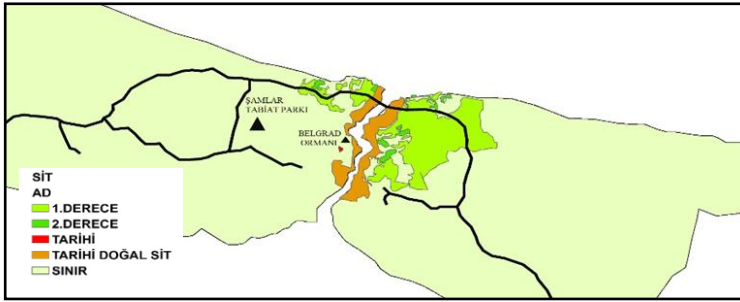
Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul'da Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan köprülerden üçüncüsüdür (Resim 2). Şehrin Karadeniz'e açılan kuzey kesiminde yer almaktadır. Projenin otoyol kısmı Odaköy ve Paşaköy arasında 60 km'lik bir uzunluğa sahiptir (KGM, 2012).



Resim 2: Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Konumu
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

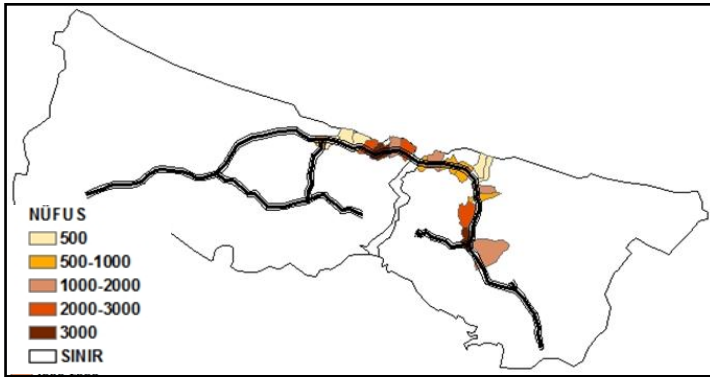
Proje sahibi Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)'dür. Projenin tasarım ve inşaat koşulları ile KGM ilgilenmektedir. Asma köprü'nün uzunluğu 1.4 km'dir. Köprü, Asya'da Poyrazköy ve Avrupa'da Garipçe arasından geçmektedir; hızlı tren hattına ve 2x4 şeritli otoyol hattına sahiptir. Marmara Otoyolu ile birlikte projenin toplam uzunluğu 114 km'dir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 2 şeritli tren yolu ve 8 şeritli karayolu ile 1408 m'lik uzunluk ve 59 m'lik genişlik ile en geniş asma köprü özelliğine sahiptir. Proje, 36 adet viyadük, 4 adet tünel, 45 adet alt geçit, 63 adet üstgeçit ve 9 adet dere köprüsü ile desteklenmiştir (KGM, 2012).

Yavuz Sultan Selim Köprü güzergâhı üzerinde kentsel orman, tabiat parkları, mesire alanları, özel araziler, kamusal araziler, hazine arazileri ve 2B arazileri bulunmaktadır. Bu araziler Belgrad Koruma Ormanı, Elmalı Bendi Koruma Ormanı ve İstanbul'un Avrupa yakasının kuzeyindeki önemli ekolojik alanlardır. Kuzeyindeki su havzaları aynı zamanda şehrin içme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılayan önemli sulak alanlardır. Proje alanı doğal ve tarih sit alanı sınırları içerisinde kalmaktadır (Resim 3).



Resim 3: Proje Güzergâhında Bulunan Sıt Alanları

Proje, güzergâhının her iki tarafından 500 m. olmak üzere toplam 1 km genişliğinde bir koridoru kapsamaktadır. Bu koridor üzerinde Nişantepe, Poyraz, Uskumruköy, İshaklı ve Hüseyinli köyleri bulunmaktadır (Resim 4).

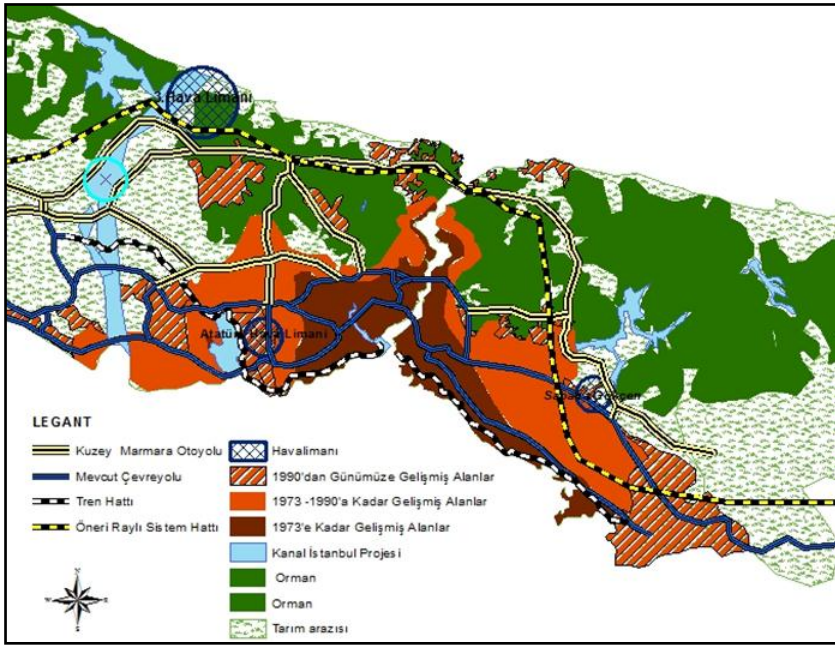


**Resim 4: Proje Güzergâhında Bulunan Yerleşimler
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)**

Proje koridorunu çoğunlukla orman ve kamu arazisi oluşturmaktadır. Bu koridorun %79.21'i ormanlık alandır. Bu yüzden projede kamulaştırma maliyeti düşük seviyede kalmıştır (AECOM, 2013). İstanbul'da Asya ve Avrupa arasındaki ulaşım denizyolu, karayolu ve demiryolu ile sağlanmaktadır. Yapılan taşıt yolculuklarının %11'i yakalar arasındaki boğaz geçişleriyle sağlanmaktadır. Yolculuk oranları Anadolu'dan Avrupa'ya %72 iken, Avrupa'dan Anadolu'ya %28'dir. Köprülerden geçen özel taşıtların oranı %82'dir. İstanbul trafiğinde transit geçişlerin oransal olarak yüksek olması Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yapımını bir

ihtiyaç haline getirmiştir. Bu yeni köprü ile kıtalararası transit geçişlerin şehrin dışına kuzeye taşınması amaçlanmıştır (TEMA, 2013).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yapılış amacı, Kuzey Marmara Otoyolu, TEM ve E5 Karayolları, İstanbul Yeni (Üçüncü) Havalimanı, Kanal İstanbul, Marmaray, Marmara Ring Hattı ve şehir içi ulaşımı birbirine entegre etmektir. Resim 10, İstanbul şehrinde yapılacak olan mega projelerin Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne bağlantı yolları ile olan ilişkisini göstermektedir. Yerleşim alanları, şehrin ekolojik alanları olan orman alanları, su havzaları ve tarım arazileri makroforma işlenmiştir (Resim 5).

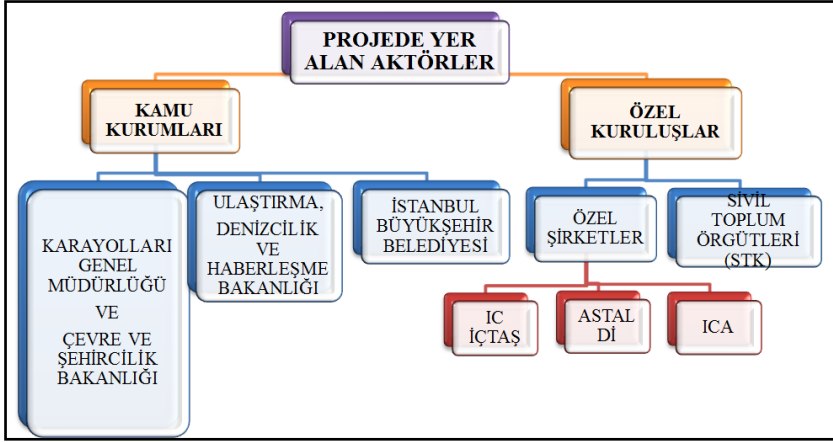


Resim 5: İstanbul Şehri Mega Projeler Sentezi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

PROJEDE YER ALAN AKTÖRLER

Yavuz Sultan Selim KöprüProjesi'nde birçok kamu kuruluşu, özel sektör, çeşitli sermaye grupları ve STK (Sivil Toplum Kuruluşları) önemli roller üstlenmiştir (Resim 6). Bu aktörler arasında bir görev paylaşımı söz konusudur. Proje, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır. Kuzey Marmara Otoyolu ile Yavuz Sultan Selim KöprüsüUlaşım Master Planı, Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ekim 2015'te projenin ÇED raporunu hazırlamıştır (Yazıcı,

2015). Yap-işlet-devret modeli kullanılarak hayata geçirilen köprü, yüklenici ve finansör firmalar olan İÇDAŞ ve ASTALDİ şirketlerine 10 yıllığına devredilmiştir. 10 yılın sonunda Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün sahipliği ve işletim tamamen devletin eline geçecektir (ICA, 2014).



Resim 6: Projede Yer Alan Aktörler
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

FINANSMAN

İÇ İÇTAŞ – Astaldi Konsorsiyumu, ICA tarafından yapılan, taşımacılığın ve ticaretin geleceği olarak görülen Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika genelinde finansal piyasaları takip eden, dünyanın önde gelen finans dergileri arasında yer alan EMEA Finance tarafından desteklenmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün proje finansmanı için, 7 banka katılımı ile 2.3 Milyar ABD doları tutarlı kredi sözleşmesi anlaşması Ağustos 2013 tarihinde imzalanmıştır. Finansör bankalar arasında Yapı Kredi Bankası, Vakıfbank, Halkbank, Garanti Bankası, Ziraat Bankası ve İş Bankası yer almaktadır (URL 2). Toplamda 9 yıl vadeli ve 2.3 milyar ABD doları kredi ile hayata geçen proje, Cumhuriyet tarihinde “greenfield (sıfırdan hayata geçirilen)” özelliği taşıyan bir projeye tek seferde sağlanan en yüksek tutarlı proje finansman kredisi olma özelliğine sahiptir (URL 3). Proje, kendisine sağlanan bu yüksek miktardaki krediyle ekonomi alanında dünyaca bilinen dergi EMEA Finance tarafından 2013 senesinde “Avrupa-Ortadoğu-Afrika Bölgesinin En İyi Kamu-Özel İşbirliği Modelli Proje Finansmanı Ödülü”nü kazanmıştır (Alparaslan ve Laçinyurt, 2015).

PROJEYE İLİŞKİN KURUMLARIN GÖRÜŞLERİ VE YAPILAN İTİRAZLAR

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Yavuz Sultan Selim Köprü Projesi'nin İstanbul'u metropoliten ölçekte daha önemli bir konuma getireceğine, gayri safi milli hâsıla'yı yükselteceğine, kıtalar arası gelişmişlik dengesini sağlayacağına ve İstanbul'un ulaşım sorunlarına çözüm getireceğine inanmaktadır. Projenin mevzuata uygun olarak yapıldığını, çevresel değerlerin gözetildiğini ve bölgeye ilişkin yapılan planlar aracılığıyla yapılaşmanın denetim ve kontrol altına alınacağını belirtmektedir.

Tema Vakfı, İstanbul 6. İdare Mahkemesi Başkanlığı'na vermiş olduğu bilirkişi raporunda, İstanbul'da son 10-15 yıl içerisinde ulaştırma altyapısına ilişkin büyük yatırımlar ve iddialı projeler yapılmasına karşın, şehirde bir yerden bir yere gitmenin hala tam olarak rahat sağlanamadığını belirtmiştir. İstanbul'da ulaşım projelerinin “acelecî” ve “tepeden inmece” bir anlayışla hayata geçirildiğini iddia etmiş, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yol güzergahının şehircilik ilkeleri ve kamu yararı açısından uygun olmadığını dile getirmiştir.

Kuzey Ormanları Savunucuları ve KESK, ÇEKÜL, TEMA, DİSK gibi bazı sivil toplum örgütleri, Yavuz Sultan Selim Köprü Projesinin İstanbul'un son kalan orman alanları olan “Kuzey Ormanları” üzerine inşa edildiğini, bu alandaki ekolojik yaşamın yok olma tehlikesi içerisinde olduğunu iddia etmiştir. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapımından önce var olan orman alanlarının İstanbul'un üçte ikisini oluşturduğu, bugün ise üçte birlik bir alanda kalan kuzey ormanlarının şehrin son doğal yaşam alanları olduğunu belirtmiştir.

Şehir Plancıları Odası hazırladıkları raporda, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yapıldığı alanda geri dönüşü olmayan büyük tahribatlar verdiğini, ekolojik canlıların ve sulak alanların zarar gördüğünü iddia etmiştir. 15 Temmuz Şehitler ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin İstanbul'a olan olumsuz etkilerinden ders alınmadığını, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile aynı sorunların devam edeceğini ve projenin nüfus artışına neden olacağını ileri sürmüştür. İstanbul'da ulaşım sorunlarının bütüncül bir ulaşım yaklaşımıyla çözülebileceğini belirterek, çözüm olarak raylı sistemlerin geliştirilmesi gerektiğini önermişlerdir. Projeye karşı açılan davalarda:

- Yavuz Sultan Selim Köprü ve bağlantı yolları yapıldığı takdirde, proje güzergâhının geçtiği alanlarda orman niteliğinin yitirileceği,
- Proje bölgesinde bulunan Ömerli ve Elmalı gibi İstanbul'un içme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılayan önemli su havzalarında tahribatlar oluşabileceği,
- Projenin trafiği rahatlatmayacağı aksine köprünün belli bir dönemden sonra etrafına yeni yerleşim alanlarını çekeceği,
- Şehirde transit taşımacılık yükünün kuzeye kaydırılması amaçlanmasına karşın, transit geçişin boğaz geçişlerindeki payının sadece % 2 olduğu, şehirde yeterli bir transit taşımacılık talebi olmadığı, transit taşımacılığın deniz ve demiryolları üzerinden geliştirilmesinin daha ekonomik ve çevreye uyumlu bir ulaşım çözümü olacağı, öne çıkan iddialar arasındadır (URL 4).

DEĞERLENDİRME

İstanbul ulusal ve uluslar arası ölçekte ekonomisi, sahip olduğu doğal-tarihi dokusu, barındırdığı kültürel ve sosyolojik çeşitliliği ile önde gelen küresel şehirlerdendir. Şehir, hayata geçirdiği mega projelerle dikkatleri üzerine çekerek dünyada daha önemli bir merkez haline gelmektedir. Bu mega projelerden en yenilerinden ve büyüklerinden biri olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü her megaproje gibi belli ölçüde itirazlara konu olmuş bir projedir. Bu bölümde projenin diğer boğaz köprüleri ile olan ilişkisi, projenin özellikleri, amacı, arazi kullanımı-ulaşım ilişkisi, erişilebilirlik, projede yer alan aktörler ve finansman gibi konularda değerlendirmeler yapılmış ve önerilerde bulunulmuştur.

1973'te açılan ilk köprü olma özelliği taşıyan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, ekonomik açıdan ülkeye büyük bir girdi sağlamış ve şehirde önemli bir ekonomik gelişim sürecini başlatmıştır. Anadolu ve Avrupa yakaları arasında ekonomik, sosyal, kültürel açıdan önemli bağlantılar kurulmasını sağlamıştır. İki yaka arasındaki ilişkilerin kuvvetlenmesi, şehre yapılan yatırımları artırmıştır. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'yle birlikte şehir kuzeye doğru gelişmeye başlamış ve yeni merkezler ortaya çıkmıştır. Anadolu ve Avrupa yakası arasındaki geçişler kolaylaşmış ve kıtalar arası yeni ulaşım güzergâhları ortaya çıkmıştır. Yıllar içinde şehirde özel araç sahipliği artmış, araç trafiği 15 senede 6 katına çıkmıştır. Yoğun araç trafiği

sonucu ulaşımında ortaya çıkan sorunların çözümü için arayışlara başlanmıştır. 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, İstanbul trafiğini rahatlatmak ve transit geçişleri kolaylaştırmak amacıyla yapılmıştır. Açıldığı dönemde İstanbul'daki ulaşım sorununa çözüm olmuş fakat bu yıllarda nüfus ve özel araç sahipliği oranında görülen önemli artışa bağlı olarak bu köprü ihtiyaçlara cevap verememeye başlamıştır. Şehrin kuzeye doğru yayılması devam etmiş, yeni yerleşim alanları ve finans merkezleri oluşmuştur. Ekonomik açıdan büyük gelişmeler yaşanırken, iki yaka arasındaki ilişkiler de kuvvetlenmiştir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, iki yaka arasındaki transit geçişleri kolaylaştıracak, yakalar arası gelişime katkı sağlayacak, ülkeye ve şehre ekonomik kazanç sağlayacak bir projedir. Ancak ilk iki köprü projesinden sonra yaşanan olumsuzlukların bu proje sonrasında da yaşanmaması için tedbirler almaya ihtiyaç vardır. Güç ilişkileri ve mekanizmalarının çalışması ile şehirde yeni kentsel rant alanların oluşması (Levend ve Erdem, 2017), nüfus yoğunluğunun artması, özel araç sahipliğinin daha da yükselmesi, toplu taşıma kullanımının düşmesi gibi olumsuz sonuçları engellemeye dönük şehirde etkin politikalar izlenmeli ve tedbirler alınmalıdır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 59 m'lik genişliğiyle dünyanın en geniş, 1408 m'lik ana açıklığıyla üzerinde raylı sistem olan dünyanın en uzun, 320 m'yi aşan yüksekliğiyle de dünyanın en yüksek kulesine sahip asma köprüsüdür. Birçok özelliği bakımından ilklerin köprüsü olarak değerlendirilebilir. Türkiye'nin teknolojik ulaşım alternatifleriyle beraber köprü ve ulaşım altyapısı yapımında dünya çapında diğer ülkelerle yarışılabilir düzeyde olduğu görülmektedir. Uluslararası, ulusal, bölgesel ve şehir içi ulaşımında, transit taşımacılık geçişlerinde Yavuz Sultan Selim Köprüsü büyük bir rahatlık sağlamıştır. Ülkeler arası ve ulusal ölçekte, doğu-batı doğrultusunda karşılıklı mal akışlarında etkin bir rol üstlenmektedir. Bölgesel olarak Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'yle beraber Çanakkale, Savaştepe ve İzmir Otoyolları birbiriyle entegre edilmiştir. Köprüye demiryolu hattının eklenmesiyle, Edirne ve İzmit şehirleri arasında kesintisiz demiryolu taşımacılığı yapılabilecektir. Bu köprü'nün varlığı, İstanbul ilinin yakınında bulunan illerle ulaşım bağlantılarının daha da güçlenmesini sağlamaktadır. Köprü ile, İstanbul Yeni Havalimanı ve Kanal İstanbul'a olan erişilebilirlik artmıştır. İki yaka arasında daha dengeli bir gelişme sağlanmıştır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsüve bağlantı otoyollarının geçtiği güzergahta kentsel orman, tabiat parkları, yerleşim alanları, önemli ekolojik alanlar, tarım alanları ve İstanbul'un içme suyu kaynağı olarak kullandığı su havzaları bulunmaktadır. Köprü güzergâhı boyunca çift taraflı olarak 5 km'lik etki kuşağında İstanbul'daki özel orman alanlarının % 34'ü, orman alanlarının % 46'sı, 2B alanlarının % 38'i ve tarım alanlarının % 43'ü yer almaktadır. Proje kısmen Elmalı, Darlık, Alibeyköy, Büyükçekmece, Sazlıdere ve Terkos havzalarını bir yapılaşma baskısı altında bırakmaktadır. Proje tamamlandıktan sonra, orman ve tarım arazilerinin belli kısımlarının imara açılmak istendiği görülmektedir.

Proje güzergâhı seçilirken çoğunlukla maki, bataklık ve orman değeri düşük alanlar seçilerek doğal çevreye en az zarar verilmeye çalışılmış, yeşil alanların korunması için viyadükler ve tüneller kullanılmıştır. Köprü çevresinde yerleşim alanları oluşma ihtimali vardır. Proje hattının geçtiği ve etkilenen bölgede, 931 ha tarım alanı, 680 ha doğal sit alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha'lık orman alanı yer almaktadır. Bu hassas alanları kentleşme baskısından kurtarmaya yönelik ciddi tedbirler almaıya ihtiyaç vardır.

İki yaka arasında daha dengeli bir nüfus ve istihdam yapısı oluşturularak özellikle Anadolu yakasından iş amaçlı boğaz geçişlerini en aza indirecek, iki yaka arasındaki bağımlılıkları ortadan kaldıracak çok merkezli bir arazi kullanım politikasına geçmekte yarar görünmektedir.

İstanbul'da yaşam kalitesini en fazla etkileyen etken ulaşım ve trafik sorunlarıdır. Ulaştırma altyapısına ilişkin yatırımlar, mega projelere ilişkin yapılan planlar bu sorunu çözmek için ortaya çıkmaktadır. Ulaşım projeleri, yeteri kadar bilimsel araştırmaya tabii tutulduktan, ulaşım ilkeleri ve stratejileri açısından kapsamlı değerlendirildikten sonra uygulamaya konmalıdır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, kapsamlı ulaşım analizleri neticesinde hayata geçirilmiştirİstanbul'un en önemli ulaşım projelerinden biridir. Yapılan analizler ile 2023 yılında köprülerde zirve saatteki hacim/kapasite oranları, bu zirve saatte her üç köprüdeki yoğunluklar ortaya çıkartılmıştır. Köprünün zirve saatteki hacim/kapasite oranı 1.75'den büyüktür. Bu sonuç köprüye olan talebin yıllar içinde yükseleceğini göstermektedir. Marmaray Projesi, boğaz köprülerindeki yoğunluğu alacak, iki yaka arasında alternatif bir geçiş yolu olarak tasarlanmıştır. Transit ulaşım ve lojistik açıdan İstanbul Yeni Havalimanı ve gümrük noktalarının bir kısmı Yavuz Sultan

Selim Köprüsü ve bağlantı yolları güzergâhı üzerinde yer almaktadır. Proje ile şehir içi trafiğine girmeden araçlar iki yaka arasında transit geçiş yapabilecek, lojistik taşımacılıkla yapılan ticaret böylece hız kazanacaktır. Köprü projesi, İstanbul içinde faaliyet gösteren lojistik firmalarının dağıtım merkezi ve hizmet alanı sınırı seçimlerini gözden geçirmelerine neden olabilecektir (Sakarya vd., 2015).

İstanbul'da büyüme ve gelişme üçüncü çevre yolunu ve beraberinde boğaz geçişini gerekli duruma getirmiştir. Köprüler ve çevre yollarındaki trafik tıkanıklığı ekonomik açıdan kayba yol açmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Türkiye'ye ekonomik açıdan bir getiri getireceği ve ülkede gayri safi milli hâsılaya büyük katkı sağlayacağı herkes tarafından bilinmektedir. Fakat ekonomik getiri sağlanırken, önemli doğa alanlarının bu projeden olumsuz etkilenmemesi ve sosyo-çevresel faydaların da hasasiyetle gözetilmesi gerekir. Proje, toplamda 4.5 Milyar TL'lik yatırım maliyetine sahiptir. 10 yıl süreyle yap-işlet-devret modeli ile işletilecektir. Bu model devlete herhangi bir mali yüke sebep olmamakla beraber özel sektör ile kamu ortaklığını da güçlendirmektedir. Proje, yüksek bütçesi ve alınan krediler ile ekonomik bir istikrar sağlaması ve Türkiye'ye karşı duyulan güveni tüm dünyaya kanıtlama fırsatı sunduğu için bir nevi prestij projesidir. Araç sayıları saptanıp araç sınıfına ait geçiş ücreti çarpılarak, köprüden geçecek her araç tipi için tahmini bir gelir hesaplanmıştır. Hesaplamalara göre Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden elde edilecek ortalama yıllık gelir yaklaşık 337 Milyon Dolar'dır. Tek başına köprü'nün yatırım maliyeti ise 801 Milyon Dolar'dır. Yüklenici firma, yatırım maliyetini 2,5 yıl içinde karşılayacaktır. Bu projeden sağlanacak gelir iki köprüden sağlanan gelirin 3,5 katına yakındır. Geçiş yapacak araç sayısı, tipi, uygulanacak ücret politikası gibi nedenlerle diğer köprülere nazaran Yavuz Sultan Selim Köprüsü yüksek gelir getirecek bir projedir. Projenin yıllık gelirinin %10'u, 10 yıllık özel işletme süresi sonunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne aktarılacaktır.

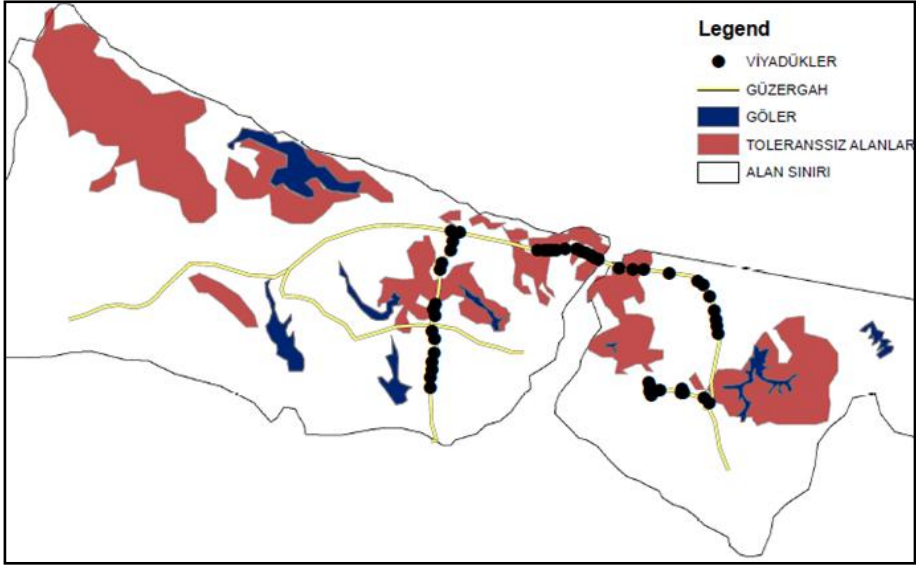
Tarihi Yarımada'dan başlayıp zamanla Boğaziçi, Galata ve Haliç kıyılarına doğru yayılma gösteren şehir, Anadolu yakasında Kadıköy-Kartal hattında ve Avrupa yakasında Bakırköy-Avcılar hattında gelişmiş, kuzeyde ise Beykoz ve Sarıyer tarafına doğru yayılmıştır. Şehrin yayılmasıyla beraber iki yaka arasında bağlantı ihtiyacı artmıştır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün amacı, transit trafiği şehrin dışarısından geçirerek, şehir içindeki trafiği rahatlatmak ve trafik yoğunluğundan kaynaklı ekonomik

kayıpları en aza indirmektir. Şehrin coğrafi ve stratejik konumu ve bununla doğrudan bağlantılı boğazdan geçiş talebi, şehre ekonomik bir fırsat sunmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan geçişler 1936 yılında yapılan Montreux Sözleşmesi'yle düzenlenmiştir. Boğazlardan ücretsiz geçiş özgürlüğü ilkesi taraflarca onaylanmıştır. Boğaziçini transit geçiş için kullanan gemi sayısı 400.000'dir ve bu gemilerin yaklaşık yarısı yabancı bayraklıdır. Boğazlardan finansal olarak yararlanma, karadan yapılan geçişlerin etkin kullanılmasıyla mümkün olabilmektedir. Büyük kapasiteli hızlı tren ve yük tren geçişleri ile kıtalar arasında ulaşım güvenli ve hızlı bir şekilde sağlanırken, bu durum önemli bir ekonomik kazancı beraberinde getirmektedir.

Gün geçtikçe küresel şehir kimliğine bürünen İstanbul, gerçekleştirilmekte olan büyük bütçeye sahip projelere sağlanan krediler ile ekonomik bir istikrar sağlamakta ve dünya çapında Türkiye'yi daha ileri taşımaktadır. Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleşen projeler devlete mali açıdan yük getirmemekle beraber özel sektör ile kamu birlikteliğini güçlendirmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün dayanım süresi 100 senedir. Devlet hiçbir harcamaya girmeden yap-işlet-devret modeliyle sahip olduğu köprü, geriye kalan 90 yıl boyunca Türkiye Cumhuriyeti'ne kazanç sağlayacaktır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bu köprüden sağlayacağı geliri, Boğaziçi ile ilgili yapılacak tarihi, sosyo-kültürel ve çevresel projelerde ve diğer ulaşım çözümlerinde kullanabilecektir.

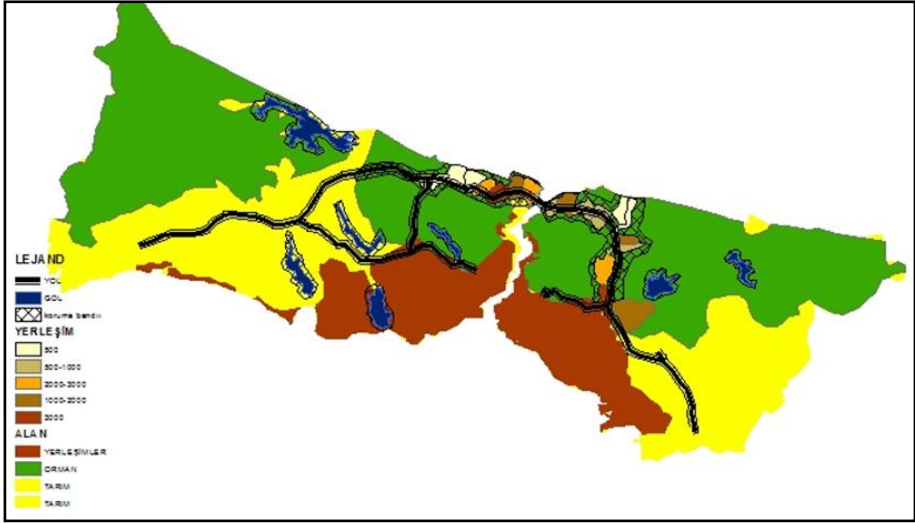
SONUÇ VE ÖNERİLER

Yavuz Sultan Selim Köprü Projesi güzergahında önemli doğa alanları yer almaktadır. Bu sebeple köprüyle ilişkili tüm viyadük, altgeçit ve tüneller, çevre dostu inşaat malzemeleri ve teknikler kullanılarak yapılmalıdır. Resim 7'te görüldüğü gibi köprü viyadükleri orman alanlarının korunması amacıyla yapılmış olmasına rağmen sürdürülebilir ulaşım ilkeleri benimsenerek inşa edilmemiştir. Köprü ayaklarının canlı geçişini desteklemesi yani doğal vejetasyon koridor sürekliliğinin sağlanması gerekmektedir. Doğal alanlar tahrip edildiğinde, ekolojik olmayan boşluklar ortaya çıkmaktadır.



Resim 7: Kuzey Marmara Otoyolu Güzergahında Bulunan Viyadükler (Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Proje, biyolojik çeşitlilik üzerinde insan kaynaklı baskıları artırmıştır. Bölgede yaşayan yaban hayvanların doğal yaşam alanlarının kısıtlanması onların yaşam alanlarını terk etmek zorunda bırakmaktadır. Bu sebeple habitatlar arası bağlantı ya da habitat parçalanmasını önlemek amacıyla alt ve üst geçit şeklinde daha fazla ekolojik köprü yapılmalıdır. Bunun için bölgedeki yaban hayatının sistematik şekilde gözlemlenmesi gerekmektedir. İstanbul şehrinde yer alan içme suyu havza kaynaklarının bozulmasında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve 15 Temmuz Şehitler Köprüsü bir etken olmuştur. Bu yüzden proje güzergahında su kalitesi ve havza ekosisteminin sürdürülebilirliğine ilişkin daha korumacı politikalar takip edilmeli, uygulayıcılar bu konuda güçlü inisiyatif almalıdır. Örneğin havza kenarlarına tampon bölgeler yapılarak bölgeye yönelik yapılaşma talepleri kontrol altına alınabilir. Yine, Yavuz Sultan Selim Köprüsü civarındaki köylerin kentleşme baskısı altında kalmaması ve trafiğe bağlı kirliliklerin önlenmesi için koruma kuşakları (buffer) oluşturulabilir (Resim 8). Türkiye’de doğal çevrenin korunmasına dönük oluşturulmuş güçlü bir yasal çerçeve mevcuttur (Bektaş, 2014).



Resim 8: Proje Güzergâhı Boyunca Koruma Kuşağı Önerisi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)



Resim 9:Yavuz Sultan Selim Köprüsü Bağlantı Yollarında
Yapılan Bir Viyadük (Yazarların Arşivinden)

Ulaşımında karayolu taşımacılığının yanında denizyolu ve demiryolu taşımacılığının da güçlendirilmesi bir gerekliliktir. Bu doğrultuda, Yavuz Sultan Selim Köprü Projesi'nde yer alan demir yolu hattı, bölge illerdeki mevcut demir yolu hattına ve lojistik taşımacılığın önemli modellerinden biri olan Ro-la taşımacılığına entegre edilmelidir. Bu sayede mal ve hizmet akışı kesintisiz sağlanabilir. Transit taşımacılıkta Ro-ro taşımacılığı desteklenirse, İstanbul lojistikte daha güçlü bir merkeze dönüşecektir. Yavuz Sultan Selim Köprüsüyakınlarında yapılacak bir lojistik liman, Ro-ro taşımacılığı ile köprünün entegrasyonunu sağlayabilir. Dünya'daki Ro-ro liman ticaret hattında, Türkiye stratejik konumundan dolayı çok önemli bir yere sahiptir. İstanbul Boğazı, kıtalararası taşımacılıkta önemli bir geçiş noktasıdır. Bu ticari hattın, önerilen liman ve geliştirilecek Ro-ro hattıyla daha da güçlendirilmesi mümkündür.

KAYNAKLAR

- AECOM. (2013). Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dâhil) Projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi.
- Alparaslan, H. ve Laçınıyurt, J. (2015). Üçüncü Boğaz Köprüsünün Finansal Analizi. İstanbul Sosyal Bilimler Dergisi. 10: 43-64.
- Bektaş, Y. (2014). Bir Kentleşme Stratejisi Olarak Yasanın Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Etkisi Ankara Örneği. Planlama Dergisi, 24(3): 157-172.
- ICA. (2014). 3. Boğaz Köprüsü Kuzey Marmara Otoyolu Proje Raporu.
- KGM. (2012). Kurumsal Mali Durum ve Beklentiler Raporu. Karayolları Genel Müdür-
lüğü.<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/MaliDurum/malidurum.pdf> (Erişim Tarihi: 24.12.2015).
- Küçükmehtetoğlu, M. (2017). Handling interregional transport and transaction costs trough bridges and enhancing economic growth and development. International Review of Economics and Management, 5(2), 1-29.
- Levend, S. ve Erdem, R. (2017). Evaluation of Urban Decisions in the Context of Urban Regime Theory The Case of Konya Courthouse Project. International Journal of Engineering Inventions, 6(9): 16-34.
- Sakarya, A., Erkut, G. ve Evren, Y. (2016). Türkiye deki İBBS2 Bölgelerini Lojistik Firmalarının Dağıtım Sistemleri ile Tekrar Düşünmek. Journal of Planning, 15: 122-133.
- ŞPO. (2010). Üçüncü Köprü Projesi Değerlendirme Raporu. Şehir Plancıları Odası.

TEMA. (2013). 3. Boğaz Köprüsü Kuzey Marmara Otoyolu Proje Değerlendir-
mesi

Yazıcı, A. (2015). Şehir Plancıları Odası Derinlemesine Görüşme.

URL1 :<http://kopruyerineyasam.blogspot.com.tr/2010/12/>(ErişimTarihi:
24.12.2015).

URL2:www.ictas.com.tr (Erişim Tarihi: 24.12.2015).

URL3:www.icholding.com.tr (Erişim Tarihi: 24.12.2015).

URL4:www.3kopru.com.tr (Erişim Tarihi: 24.12.2015).

FİKİRTEPE KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ

Dilan SÖNECEK, Öykü YILMAZ
Berivan DURAK, Cihan POLAT
Mustafa SADUN

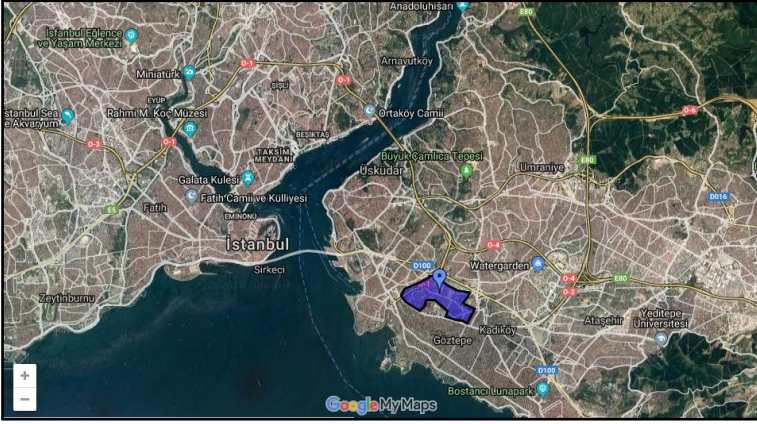
GİRİŞ

İstanbul'un Kadıköy İlçesi'nde bulunan Fikirtepe zaman içinde yıpranmış olan konut stoğuna sahip olması nedeniyle kentsel dönüşüm projesinin yapılma gereği ile gündeme gelmiştir. Kozmopolit bir kültürel yapıya sahip olan Fikirtepe, Türkiye'de 1950'li yıllarda başlayan hızlı kentleşme ve göç sürecinde ortaya çıkan İstanbul'un ilk gecekondu mahallelerinden birisidir.

Bu çalışmanın amacı, 2005 yılında başlayan ve 2014 yılında uygulamaya geçirilen Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi serüvenini farklı boyutları ile değerlendirmektir. Çalışmada öncelikle, Fikirtepe proje alanına ilişkin genel bilgiler verildikten sonra projenin finansmanı, mevzuatı ve rol oynayan aktörlerine yönelik değerlendirmeler yapılmıştır. Daha sonra, dönüşüm projesinin sosyo-kültürel, ekonomik ve çevresel açıdan sonuçları irdelenmiştir. Son olarak, proje eleştirel bir bakış açısı ile tartışılmış ve devamında projeye ilişkin öneriler geliştirilerek alternatif modeller sunulmuştur. Çalışma gerçekleştirilirken saha araştırması kapsamında, yerinde gözlem, analiz, fotoğraflama ve derin görüşme tekniklerinden yararlanılmıştır. Çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarından bilgiler elde edilmiş ve konuya ilişkin literatür taraması yapılmıştır.

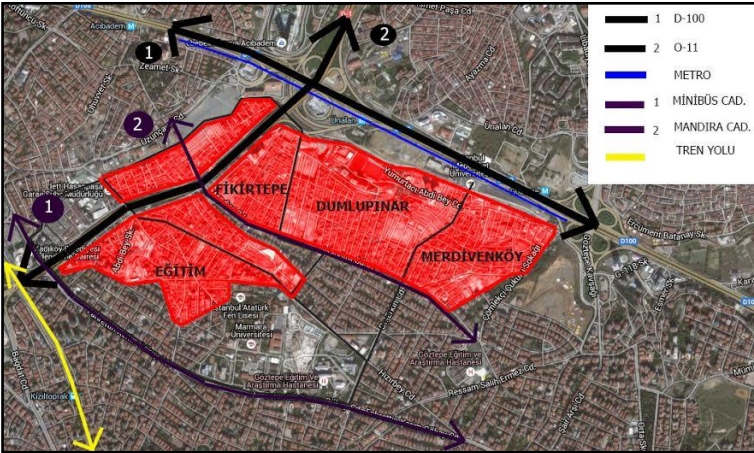
FİKİRTEPE KENTSEL DÖNÜŞÜM ALANINA GENEL BAKIŞ

Fikirtepe İstanbul'un Anadolu Yakasında, Kadıköy İlçesinin merkezinde konumlanmıştır. D-100 karayolu ile Boğaziçi Köprüsü'nün kesişim noktasında bulunur. TEM bağlantı yollarına oldukça yakın bir bölgededir. Aynı zamanda toplu taşıma ile erişilebilirliğin yüksek olduğu bir lokasyona sahiptir (Şentürk, 2014). Resim 1'de Fikirtepe'nin İstanbul Kadıköy İlçesi'ndeki içindeki konumu görülmektedir.



Resim 1: Fikirtepe'nin İstanbul'daki Konumu
(Google Maps, 2018)

İstanbul'da ilk yerleşim yerlerinden biri olan Fikirtepe bölgesinin güneyinde Göztepe Eğitim ve Araştırma Hastanesi ile Marmara Üniversitesi Göztepe Kampüsü bulunmaktadır (Keleşoğlu, 2015). Proje alanının ana ulaşım ağları ile olan ilişkisi Resim 2'de görülmektedir.



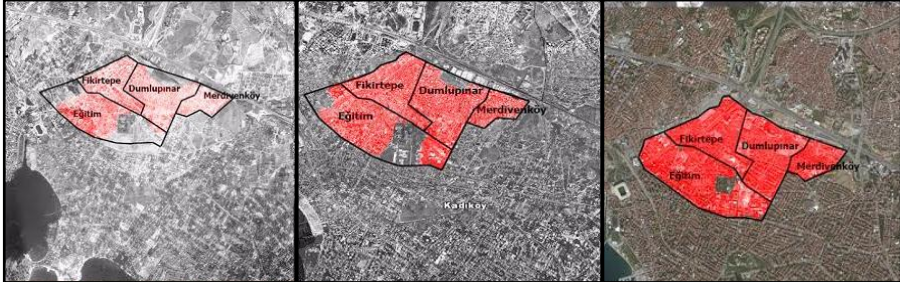
Resim 2: Proje Alanının Ana Ulaşım Ağları İle İlişkisi
(Google Earth 2015 Ekran Görüntüsü Üzerinden Geliştirilmiştir)

Fikirtepe'nin Kentleşme Süreci

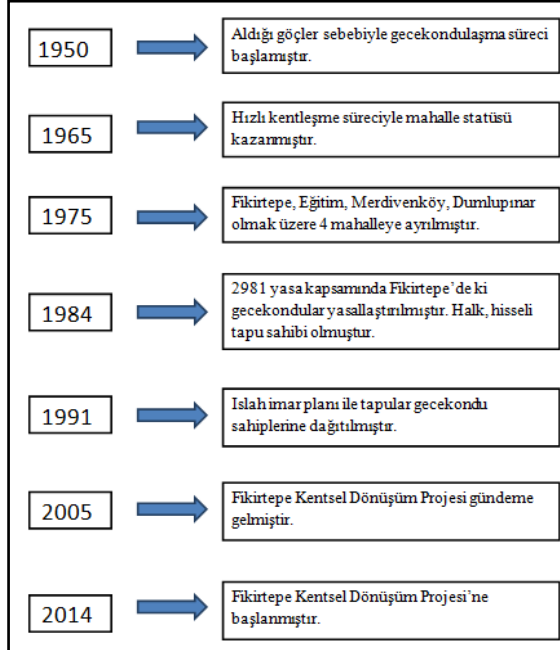
Fikirtepe 1950'lerden itibaren aldığı göçler sebebiyle İstanbul'un Anadolu Yakası'nın gecekondulaşan ilk bölgesi olmuştur. Bölge hızlı gelişim süreciyle 1965'de mahalle statüsünü kazanmış, 1975'te ise Fikirtepe, Eğitim, Merdivenköy ve Dumlupınar olmak üzere dört mahalleye ayrılmıştır (Gökşin, 2009).

Fikirtepe bölgesi çayırılık alanlar ve tarım alanları üzerine kurulmuş bir gecekondu mahallesidir. 1984 yılında çıkarılan 2981 sayılı yasa kapsamında Fikirtepe’deki gecekondular yasallaştırılmıştır. Yaşayan bölge halkı bu sayede hisseli tapu sahibi olmuştur. 1991’de yapılan İslah İmar Planı ile tapular gecekondu sahiplerine dağıtılmıştır (Şentürk, 2014).

Bölgenin plansız olduğu ve gecekonduların mühendislik hizmeti almadığı açıkça görülmektedir. Bu da Fikirtepe’nin kentsel dönüşümüne zemin hazırlamıştır (İBB Kurum Görüşmesi, 2015). Resim 3’te alanın yıllara göre değişim süreci görülmektedir.



Resim 3: Proje Alanının Yıllara Göre Değişim Süreci (URL 1 Üzerinden Alınan Uydu Görüntüleri Üzerinden Geliştirilmiştir)



Resim 4: Fikirtepe Kentleşme Kronolojisi (Gökşin, 2009)

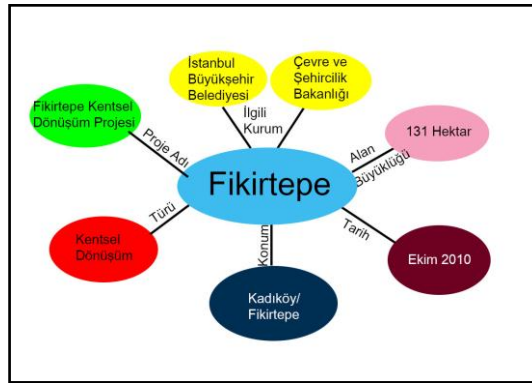
Resim 4'te yıllara göre Fikirtepe'deki kentleşme süreci kronolojik olarak sunulmuştur.

Sanayileşme süreci sonrasında inşa edilen ve plansız gelişen bu niteliksiz ve köhneleşmiş yapıların oluşturduğu Fikirtepe, otoyol kavşaklarında Kadıköy'ün yanı başında değerli bir bölgede bulunması nedeniyle yatırımcıların ilgi odağı olmuştur (Çevre Şehircilik İstanbul İl Müdürlüğü; Kurum Görüşmesi, 2015). Bu sermaye ilgisi, yapı stoğunun deprem ve diğer afetlerden olumsuz etkilenmesi, yaşam kalitesi ile kent estetiğinin yükseltilmesi ve kentsel hizmet alanlarının planlanması amacıyla Fikirtepe için 1/1.000 ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planı hazırlanmıştır (Çevre Şehircilik İstanbul İl Müdürlüğü, PANA İnş. Firması; Sözlü Görüşme, 2015). Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planında;

- Planlama alanında afet riskinin bertaraf edilmesi,
- Kentsel üst ve alt yapı donatılarının yeterliliğinin sağlanması,
- Bütüncül bir planlama anlayışıyla mevcut değerler de göz önünde bulundurularak kent estetiğinin sağlanması gibi ilkeler belirlenmiştir (1/1000 ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Plan Raporu, 2013).

FİKİRTEPE KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi Fikirtepe, Eğitim, Merdivenköy ve Dumlupınar olmak üzere dört mahalleyi kapsayan 131 hektarlık bir alandan oluşmaktadır. Projeye ilişkin genel bilgiler Resim 5'de şematik olarak gösterilmiştir.



Resim 5: Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesine İlişkin Bilgiler
(URL 2 Üzerinden Düzenlenmiştir)

Alanın büyük bir kısmı boşaltılmış olmakla beraber yıkımlar devam etmektedir (Resim 6, 7 ve 8).



Resim 6: Fikirtepe Mahallesi'nde boşaltılan alanlar
(Yazarların arşivinden, 2015)



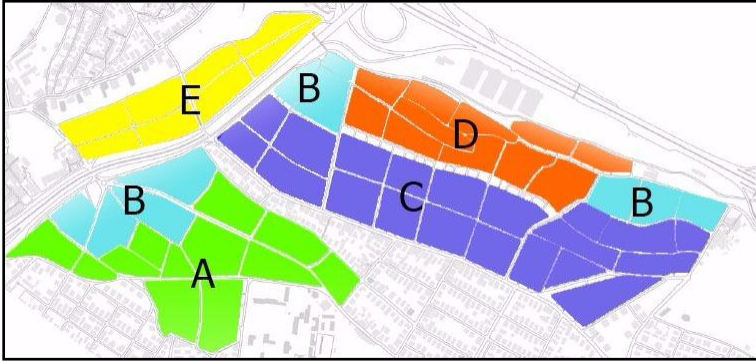
Resim 7: Fikirtepe Mahallesi'nde Yaşamın Devam Ettiği Alanlar
(Yazarların Arşivinden, 2015)



Resim 8: Fikirtepe Mahallesi'nde İnşaatın Başladığı Alanlar
(Yazarların Arşivinden, 2015).

Master plan kapsamındaki 62 adet adadan oluşan Fikirtepe kentsel dönüşüm alanında beş farklı karakter bölgesi belirlenmiştir. Bu karakterlerin belirlenmesindeki kriterler; konum, altyapı ve topoğrafyadır. Karakter alanları;

- **A Bölgesi:** Proje alanının güneyinde yer alan ve konut alanlarıyla sınırlandırılmış olan arazi,
- **B Bölgesi:** Proje alanının güneyinde yer alan ve konut alanlarıyla sınırlandırılmış olan arazi,
- **C Bölgesi:** Fikirtepe'nin güney yamacı, Mandıra Caddesine kadar uzanan kısım,
- **D Bölgesi:** Dik yamaçlarda yer alan topoğrafyası nedeniyle ön plana çıkan arazi,
- **E Bölgesi:** D-100 karayolunun doğusunda bulunması (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013; Resim 9).

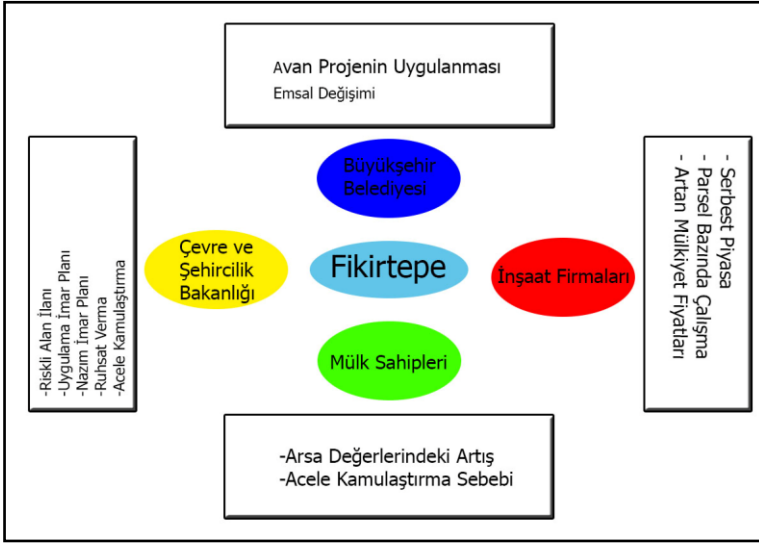


Resim 9: Farklılaşan Karakter Alanları (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013, Fikirtepe Kentsel Tasarım Çerçevesi Üzerinden Geliştirilmiştir)

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Sürecinde Yer Alan Aktörler

Süreçte ön planda olan ilk kurum Çevre ve Şehircilik Bakanlığıdır. Özellikle riskli alan ilan edilmesinden sonra, 1/1.000 Uygulama İmar Planı ve 1/5.000 Nazım İmar Planı da dahil olmak üzere tüm yetki Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi sadece Avan Projenin uygulanması kısmında devreye girmiştir. Kadıköy İlçe Belediyesi bu projede etkisiz kalmıştır. Ayrıca serbest piyasa girişimi olduğu için mülk sahipleri birebir firma sahipleriyle muhatap olmuştur. Anlaşmazlık durumunda yine devreye Bakanlık girmiştir. Aktörler firma sahipleri ve

mülk sahipleri olarak sınıflandırılabilir. Anlaşma sağlanan firmalara ruhsat verilmesi aşamasında Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü devreye girmiştir (Çevre ve Şehircilik İstanbul İl Müdürlüğü; Kurum Görüşmesi, 2015). Süreçte yer alan aktörler ve aralarındaki müzakereler Resim 10'da görülmektedir.



Resim 10: Süreçte Yer Alan Aktörler ve Aralarındaki Müzakereler
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Yeni imar planında yapı adası şeklinde yapılaşmalara %100 ilave KAKS kullanma hakkı verilmiştir. Böylece birçok inşaat firması Fikirtepe halkıyla kat karşılığı (%55-%60 oranında) anlaşma yoluna giderek yapı adası tek parsel haline getirerek parsel toplamaya başlamıştır. Bölgede mülkiyet sahipleriyle kat karşılığı anlaşılan özel inşaat firmaları, arsa sahiplerine arsa metrekaresine göre inşa edilecek yeni projede daire vermiştir ve taşınma masraflarını karşılamıştır. İnşaat firmaları kendi proje alanlarındaki yapı adaları içerisine irtibat ofislerini kurmuşlardır (Bulut vd., 2013).

Bu ofisler halkın bilgilendirilmesi, sözleşmelerin imzalanması, tapu ve noter işlemlerinin gerçekleşmesi amacı ile kurulmuştur. Bölgedeki binaların üzerine hangi inşaat firmasıyla anlaşılmışsa o firmanın tabelası asılmıştır. Pilot bölge seçilen Fikirtepe’de ilk aşamada herhangi bir kat sınırlandırması getirilmemiş fakat daha sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi

kentin silüetini korumak amacıyla inşaatlara 80 m sınırı getirmiştir. Bu sınırlama semt sakinleriyle anlaşılan firmaların, planladıkları daire sayısını yapamayacakları için çalışmalarında yavaşlatma yoluna gitmelerine neden olmuştur (Bulut vd., 2013).

Çalışmaların yavaş yürümesinin bir diğer sebebi de, bölgedeki konutların çok verasetli olmasıdır. Miras olarak 3-4 kardeşe bırakılan bir daireye karşılık firmalar yine bir daire vermiştir. Bölgede komşu parsellerin kendi aralarında anlaşarak tek bir ada altında birleşmeleri durumunda verilecek yüksek emsal koşulları (500 metrekarelik arsa üzerine 2 bin metrekare kapalı alan inşa edebilme hakkı) bu bölgede oturanlar ve bölgeye yatırım yapacaklar için büyük bir fırsattır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi; Kurum Görüşmesi, 2015).

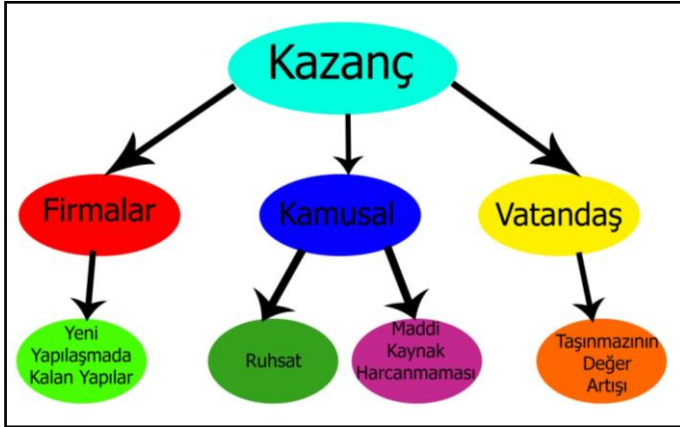
Fikirtepe Kentsel Dönüşüm alanı olarak ilan edildikten sonra kiracıların büyük bölümü başka yerlere taşınmışlardır. Mal sahipleri de boş duran evlerinden uzun süre kira geliri elde edememişlerdir. Fikirtepe’de kentsel dönüşüm sonrasında bölgede yer alan gecekonduların yerini, üst gelir grubuna hitap eden, site tipi yapılaşmaların alması beklenmektedir (Sözlü Görüşme, 2015).

Projenin Finansman Boyutu

Bakanlık ve Belediye tarafından herhangi bir ihale yapılmamıştır. Projenin ihalesiz gerçekleşmesi nedeniyle kamusal kaynaklardan herhangi bir maddi kaynak harcanmamıştır. Serbest piyasa girişimi gereğince firmalar ve vatandaşlar arasında maddi anlaşmalar yapılmıştır. Kazançlar firmalar ve vatandaşlar arasında bölüşülmüştür (Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü; Kurum Görüşmesi, 2015).

Kamusal kazanç ise emsalden yaratılan rant ile, emsalin artırılması sonucu konut sayısındaki artıştan elde edilen ruhsat parasıyla ve proje alanındaki plan değişikliği işlemlerinden elde edilmiştir. 6306 sayılı kanun gereğince proje alanında yapılan acele kamulaştırma ile alan, kamusal alan olarak nitelendirilmiştir. Vasıf değiştiren bu alanın kat karşılığı veya arsa olarak firmalara satışı gerçekleştirilir (İstanbul Kent Almancağı, 2013). Bu satışın sonunda da bir kamusal kazanç elde edilir. Fikirtepe’de toplam 150 hektarlık alanın %95’i özel mülkiyet %5’i İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve kamuya aittir (7.5 hektar kamuya ait). Kentsel dönüşümle birlikte yaratılan rantta kamu arazilerinin fiyatlarındaki artış projedeki kamusal

kazancın en büyük kısmını oluşturmuştur (İstanbul Kent Almanağı, 2013). Proje sonunda ortaya çıkan kazancın dağılımı Resim 11’de şematik olarak ifade edilmiştir.



Resim 11: Proje Sonunda Ortaya Çıkan Kazancın Dağılımı
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Projenin Gerçekleştiği Atmosfer

Dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanın söylemleri incelenecek olursa; kentin çöküntü bölgelerinde artan şiddet olaylarının önlenmesi veya minimize edilmesi açısından kentsel dönüşüm bir araç olmaktadır. 2005’li yıllarda metropollerde çöküntü bölgelerinde görülen suç artışları Fikirtepe’de de yaşanmıştır. Dar gelirli kesimin oluşturduğu mahalleli kavramına uymayan ve gençleri hedef alan şiddet ve zararlı madde kullanımı Fikirtepe’de yaygınlaşmıştır. Bu durum mahallelinin kendi içinde oluşturduğu sosyolojik yapının bozulmasına yol açmıştır (Bulut vd., 2013).

14 Ocak 2011 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı; “Fikirtepe üzerinde yaptığımız çalışma ve 1.500.000 metrekaare alan üzerindeki proje çalışması ve imar düzenlemesi 14 Ocak tarihindeki meclisimizden oy birliğiyle geçti bu da gösteriyor ki tüm siyasi partilerimizin katkı vermesi ve bir noktada bizim fikrimizin doğru olduğu anlamını taşımaktadır. Fikirtepe İstanbul’un yenilenmesi ve bir noktada deprem riskinden kurtulma çalışmalarının başladığı bu dönemde örnek bir kentsel dönüşüm teşkil etmektedir” (İstanbul Kent Almanağı, 2013).

26 Ekim 2011 tarihinde dönemin Başbakanı; “Artık şehirlerimizde kaçak yapı, gecekondulara yönelik gerekirse tamamen Bakanlığımıza

alacağız ve bu tür binalarını değiştirmeyen, bunları yıkmayanlara sormadan kamulaştırmasını yapacak ve bu binaları biz yıkacağız. Çünkü bu tabloları defaatle yaşamaktansa iktidarı kaybetmek çok daha hayırlıdır. Bu nedenle biz bu adımı atmak zorundayız ve depreme dayanıklılık noktasında hesaplarımızı ciddi yapıp yoğun bir şekilde bu şehirleşme adımlarını atacağız” gibi sözlerinden sonra kentsel dönüşüm faaliyetleri hız kazanmıştır. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi bu siyasi atmosfer içerisinde gerçekleşmiştir. Büyükşehir Belediye Başkanı ve dönemin Başbakanı’nın kentsel dönüşüme yaklaşımları ve bu yaklaşım doğrultusundaki çalışmaları Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesinin gündemleşmesini sağlamıştır (İstanbul Kent Almancağı, 2013).

Projeye Yönelik İtirazlar

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesine yönelik itirazlar iki başlık altında toplanabilir. Birincisi kentleşme ve projenin mevzuatı açısından, ikincisi ise kişiler bazında yapılan itirazlardır. Kentleşme ve mevzuata yönelik itirazlar genellikle TMMOB (İnşaat Mühendisleri Odası, Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası) tarafından yapılmıştır. Türkiye Mühendisler ve Mimarlar Odalar Birliği projenin bölgedeki sosyal donatıyı bozduğu, kamu yararının gözetilmediği, ayrıcalıklı imar hakları (kişiye yönelik rant) barındırdığı ve bunların şehircilik ilkelerine aykırı olduğu noktasında itirazda bulunmuştur. TMMOB 18. Madde uyarınca arazi ve arsa düzenlemesinin yapılması gerektiği yerlerde bu düzenlemelerin yapılmadığını bunun da düzensiz ve çarpık bir yapılaşmaya yol açacağı düşüncesiyle itirazda bulunmuştur. TMMOB KAKS hesabının parsel büyüklüğünü aştığı ve bununda mevzuata aykırı olduğu noktasında itirazda bulunmuştur (TMMOB, İstanbul Şubesi; Dava Metinleri, 2015). Projenin uygulama imar plan notlarında yer alan “Özel Hükümler” başlığının 27. Maddesi; fonksiyon değişiklikleri ve yapılaşmada yoğunluk artışlarını getirmiştir. Bu değişiklik ve yoğunluk artışına alanın demografik yapısına zarar verir gerekçesiyle itiraz edilmiştir. TMMOB bu dönüşüm projesinin; mikro ölçekte Fikirtepe bölgesini, makro ölçekte ise İstanbul bütününde ulaşım ağlarını yoğun konut ve ticaret dokusunu olumsuz etkilediğini ve bu projenin iptali istemiyle mahkemeye başvurmuştur (TMMOB, İstanbul Şubesi; Dava Metinleri, 2015). Kişiler bazında itirazlar; yaratılan kentsel ranttan daha fazla pay elde edebilmek amacıyla yapılmıştır. Ayrıca yapılan itirazlar Bakanlığın bölgeyi riskli alan ilan etmesine karşı yapılmıştır, bunun

sebebi riskli alan ilan edilmesiyle daha az maddi kazanç elde edebileceklerini düşünmeleridir (TMMOB Şehir Plancıları, İstanbul Şubesi; Sözlü Görüşme, 2015).

Sosyo-Kültürel Ekonomik ve Çevresel Sonuçları

Bölgedeki insanların maddi yetersizlikleri beraberinde gecekondulaşmayı getirmiştir. Fikirtepe farklı bölgelerden gelen insanların bir arada yaşadığı kozmopolit bir yapıya sahiptir. Bu insanların ortak noktası aynı yoksulluk sınırında yaşamlarını sürdürüyor olmalarıdır. Bölgede yaşayan insanların sahip olduğu birlik beraberlik duygusu mahalle kültürünün gelişmesini sağlamıştır. Bölgede mahalle kültürünün var olması, alanın yenilemeye ihtiyacı olmadığı anlamına gelmemektir. Ancak kentsel dönüşümün yapılması demek, var olan sosyal yapının yok edilmesi demek değildir (Gökşin, 2009).

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesinde; tek sınıflı yapıya sahip olan bölge halkı dönüşüm sonrasında farklı sınıfların yaşadığı heterojen bir alana dönüşecektir. Üst gelir gruplarının bölgeye yerleşmesi ile mevcut halk kendi sınıfsal yapısına uygun başka bir alanı tercih edecektir. Bunun sonucunda bölgenin sosyal yapısı yok olacaktır. Projenin sosyal yönü ve yerel halka etkilerine bakıldığında kentsel dönüşümde “sürdürülebilir mekânsal gelişim” anlayışından uzak olduğu görülmektedir. Oysa ki kentsel dönüşüm projelerinde sosyal boyut asla ihmal edilmemeli, dönüşüm sadece fiziksel boyutu ile düşünülmemelidir. İnsanı merkeze alan katılımcı bir yöntemle yapılan kentsel dönüşümler kent ve kentli açısından daha faydalı olur. Katılımcı yöntemlerle yürütülen dönüşüm projelerinde sorunların çözümü daha kolay ve daha hızlı olabilir (Keşoğlu, 2015).

Fikirtepe’nin konumu ve artırılan emsal değerleri ile büyük inşaat firmaları alana rağbet göstermiştir. Bu rağbet Fikirtepe’de kentsel rant oluşumuna sebep olmuştur ve arsa fiyatlarında %300 değerinde bir artış gerçekleşmiştir. Arsalarının değerlendirildiğini fark eden bazı mülk sahipleri bu durumu daha fazla maddi çıkar sağlama peşinde kullanıp işi çıkmaza götürmüşlerdir. Bu sorunu Bakanlık hızlı kamulaştırma (ada yapısı içerisinde 2/3 ile anlaşma yapılmış ise 1/3 ün arsasının kamulaştırılması) yöntemi ile çözme yoluna gitmiştir (Çevre Şehircilik İl Müdürlüğü; Kurum Görüşmesi, 2015).

Son zamanlarda dönüşümün ilgi alanı, çıkarılan yasalarla gecekondulan alanlarına kaymaya başlamıştır. Gecekondulan alanlarında oluşan çöküntü

bölgelerinin yeniden inşası dönüşümde öncelikli olmuştur. Gecekondu bölgelerinin kent merkezlerine yakın olması buralarda dönüşümü kentsel açıdan daha avantajlı kılmaktadır. Kentsel dönüşüm uygulandığı bölgede öncelikle kendi içerisinde ve kentsel ölçekte bir bütünlük oluşturmalıdır. Kendi alanının, alt ve üst yapı sorunlarını çözmeli, kamusal alanları koruyup, yeni kamusal alanlar yaratmalıdır. Uygulandığı alanın sosyo-kültürel yapısını koruyup, kentsel dönüşüm alanındaki insanları yerlerinden etmeden bu insanların ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikte olmalıdır (Şentürk, 2014).

Kentsel dönüşüm projelerinin sosyal ve tarihsel dokuya zarar vermeden ve bu bölgelerde yaşayan insanların dışlanmadan bütüncül bir yaklaşımla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Projede emsalin iki katına çıkarılması yerine, emsal aynı tutularak kent silueti korunup farklı projeler uygulanabilirdi. Fikirtepe’de toplam 57 proje adası bulunmaktadır. Bu adalardan 12 tanesi ile %100 anlaşma sağlanmıştır. Yapı ruhsatı onaylanan proje adası sayısı ise 4 tanedir. 32 tane yapı proje adasının üçte ikisi ile anlaşma sağlanmıştır. Acele Kamulaştırma için mahkemeye intikal eden proje ada sayısı ise bir tanedir. Projenin sonuçlarına bakıldığında toplu bir rantın yaratıldığı ve bu ranttan projeyi yürüten firmalar, arsa sahipleri ve kamu kuruluşlarının yararlandığı görülmektedir. Bu projede mağdur olan veya ekonomik bir kayba uğrayan tek kesim kiracılarıdır (Bulut vd., 2013).

Fikirtepe alt ve üst yapının yenilenmesi ve kamusal alanların düzenlenmesi çalışmalarının da tamamlanmasıyla, yeni bir yaşama ünitesi olarak üst gelir grubuna mensup insanların yerleştiği bir alan olacaktır. Bununla birlikte, var olan mahalle kültürünün de yok olması projenin başka bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

PROJENİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Yasal Altyapı Sorunları

Ekim 2011 tarihinde meydana gelen Van depreminin ardından kentsel dönüşüm alanında daha bütüncül bir düzenleme yapma ihtiyacı duyulmuştur. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi de bunun üzerine hız kazanmıştır. Projenin başlama nedenleri incelendiğinde, deprem riski ve çöküntü bölgelerinin olması gibi faktörler ortaya çıkmaktadır. İstanbul’un öncelikli deprem alanlarını ve bu alanlar içinde Fikirtepe’nin durumunu ortaya

koyan deprem riskine yönelik yapılan araştırma ve analiz sonuçları değerlendirilecek olursa;

Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) nın hazırladığı ‘Türkiye Cumhuriyeti İstanbul İli Sismik Mikro Bölgeleme Dahil Afet Önleme/ Azaltma Temel Plan Çalışması’ raporuna göre Kadıköy İlçesindeki mahalleler içerisinde “felaket hasarlı” mahalleler bulunmayıp “orta hasarlı” 25 mahalle bulunmaktadır. Fikirtepe de bu mahalleler arasındadır. Fakat İstanbul geneline bakıldığında Kadıköy hatta Fikirtepe’den daha acil durumda olan mahalleler vardır (JICA, 2002).

İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Öğretim Üyelerinin hazırlamış olduğu ‘İstanbul’da Deprem Riski Analizi’ adlı çalışmada hasar görülebilirlik düzeyi en yüksek 10 mahalleye yer verilmiştir. Bu değerlendirmeler doğrultusunda Fikirtepe riskli mahalleler arasında yer almamaktadır (Kundak ve Türkoğlu, 2007).

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda, Fikirtepe sadece raporun 167. sayfasında ‘Çevre Kirliliği’ bölümünde hava kirliliğinin yoğun olarak yaşandığı mahalleler arasında gösterilmiştir. Genel olarak depreme ilişkin kararlara bakıldığında, Fikirtepe ile ilgili herhangi bir bulguya rastlanmamaktadır (İstanbul ÇDP, 2009). Boğaziçi Üniversitesi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi ortak çalışmasıyla tamamlanan İstanbul Deprem Master Planında yer alan binaların hasar görülebilirliğine ilişkin haritaya bakıldığında, Fikirtepe hasar görülebilirlik oranının en yüksek olduğu kırmızı ve kahverengi bölgelerde değil oranın daha az olduğu sarı ve pembe ile gösterilen bölgeler içinde yer almaktadır (İBB, 2003). İstanbul Deprem Master Planında öncelikli müdahale bölgeleri üç kademeye ayrılırken Fikirtepe ikinci öncelikli alanlar içerisinde yer almaktadır. Master Planında belirlenen öncelikli müdahale alanları arasında Fikirtepe bulunmamaktadır.

1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı incelendiğinde Kadıköy genelinde 2.07 olan emsal değeri eski planda 4.14 iken yapılan değişikliklerle 4.00’a düşürülmüştür. Yükseklik sınırı ise 80 metre ile sınırlı tutulmuştur. %100 olan en yüksek ilave imar hakkına sahip ada bazındaki bu dönüşümde sadece %20 oranında yeşil alan, sağlık ve eğitim ihtiyaçlarına yönelik donatı alanları ayrılmıştır. Oysa İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin planı onayladığı kararda; “Planlama alanında yapılaşma yoğunlukları neticesinde kentsel sosyal donatı alanlarının çok yetersiz oluşu karşısında

sağlıksız yapılaşmış konut alanlarının yeni donatılarla desteklenmesi, yoğunluk ve yapılaşmanın zemin yapısına ve şehircilik ilkelerine uygun hale getirilmesi ve konut yaşam alanları için olumsuzluk oluşturulan küçük sanayi alanının fonksiyonel dönüşümünün sağlanması hedeflenmiştir” ifadesi yer almaktadır. Plan raporunda mevcut durum ve planda ön görülen alan kullanımlarını kıyasladığımızda; kentsel, sosyal donatı alanları oranının %23,55 plan ve önerilerinin ise %24,9 olduğu görülüyor. Yine mevcut durumda konut alanları %49,3 iken planda bu oran %60,9’ a yükseliyor (1/1000 Fikirtepe Uygulama İmar Planı, 2013).

Kamuoyunda kentsel dönüşüm yasası olarak bilinen mutabakat şartı aranan yetkiyi yerelden alıp merkeze veren 2012 tarihinde çıkarılan 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun başlı başına bir kentsel dönüşüm kanunu değildir. Türkiye’nin Marmara ve Van depremi başta olmak üzere geçirdiği depremler, kentlerin böyle bir riske dayanıklı olmadığını gözler önüne sermiştir. 1999’da yaşanan büyük depremden sonra kentlerin dayanıklılığını sağlamak amaçlı çalışmalar yürütülmüştür. En son adım olarak da 6306 sayılı Afet Riski Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun çıkartılmıştır. Bu kentlerin deprem riskine karşı korunması için gerekli bir adım olmasına karşın kentlerle ilgili yetkiyi yerel yönetimlerden alıp, proje alanında sadece merkezi yönetimi hakim kılmaktadır. Bu kanun kapsamında kentsel dönüşüm adı altında bölge riskli alan ilan edilmektedir. Ancak kanun kentsel dönüşüm kanunu değil bir deprem kanunu olarak çıkartılmıştır. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm projesi de 6306 sayılı kanun ile riskli alan ilan edilmiştir. Bu kanunun Fikirtepe’yi etkileyen maddeleri irdelendiğinde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır (Ayık, 2014);

Kanunun uygulama başlığı altında olan 3. maddenin 1. bendi riskli yapıların tespitine dair aşamaları ifade etmektedir. Bu madde, kamuya ait toprakları, kentsel dönüşümde konut alanları olarak kullanılmak üzere bakanlığa devredilmesine olanak sağlar. Özellikle İstanbul gibi nüfus yoğunluğu fazla ve sosyal donatı alanları az olan yerlerde, konut alanlarını artırarak kentin daha karmaşık bir hale gelmesine neden olur. Ayrıca bu madde süreçte yerel yönetimi geri plana atıp tüm yetkiyi Bakanlığa vermiştir (Bilecen, 2012).

Çok tartışmalı olan 3. Maddenin bir diğer tartışmalı bendi 7. Banttir. Bu madde, riskli alan ilan edilen bölgelerde bulunan sağlam yapıların güçlendirilmesinin değil direkt yıkılmasının önünü açmıştır. Fikirtepe’ye

bakıldığında orta durumdaki konutların %59 gibi ciddi bir oranı kapsadığı görülmektedir. Ancak bu madde o konutların güçlendirilmesi yerine direkt yıkılmasını meşrulaştırdığı için riskli alan ilan edilmesinin altında farklı nedenlerin aranmasına sebep olmaktadır. Kanunun tasarrufların kısıtlanması başlığı altında olan 4. Maddenin 1. Bend’inde ise proje ve uygulamalar süresince her türlü imar ve yapılaşma işlemlerini geçici olarak durdurabilir ibaresi yer almaktadır ancak 5. Maddenin 9. Bendine göre tebliğ tarihinden itibaren 30 gün içinde dava açılabilir, bu davalarda yürütmenin durdurulmasına karar verilemez ibaresi yer alır. İlk bentte bahsedilen durdurma kararının verilmesi olumlu bir adım olmasına rağmen ikinci bentte bahsedilen durum ise açılan davalarda yürütmenin durdurulmasına karar verilemez ibaresi hukuksal açıdan çok büyük riskler taşımaktadır (Ayık, 2014).

Kanunun 5. Maddesi ile mülk sahiplerine kira desteğinin önü açılmıştır fakat kira yardımının yapılacağı süre belirtilmemiştir. Kiracıların akıbetiyle ilgili herhangi bir bilgi yoktur. Fikirtepe’de mağdur olan kiracıların başka çöküntü alanlara yerleşmesi ya da yeni bir gecekondolu alanı oluşturmaları kaçınılmaz olacaktır. Kanunun 6. Maddesinde, parsellerin tevhit edilmesine, münferit veya birleştirilerek veya imar adası bazında uygulama yapılmasına, yeniden bina yaptırılmasına, payların satışına, kat karşılığı veya hasılat paylaşımı ve diğer hususlar ile yeniden değerlendirilmesine sahip oldukları hisseleri oranlarında paydaşların en az üçte iki çoğunluğuyla karar verilir. Bu madde kanunun olumlu maddelerinden biridir (Bilecen, 2012).

Kanunun 8. Maddesinin 9. Bendi toplumu bilgilendirmede kitle iletişim araçlarının görevlerini tanımlamaktadır. Türkiye gibi deprem kuşağında bulunan bir ülke için toplumun deprem hakkında bilgilendirilmesi hayati değer taşır. Bu madde kanunun olumlu maddelerinden biridir (Ayık, 2014).

Afet Riski Altındaki Alanların Dönüşümü Hakkındaki Kanun kentsel dönüşüm kanunu olmaktan ziyade, doğal afetlerle ilgili bir kanundur. Kanun kapsamında bulunan depremle ilgili maddeleri kentsel dönüşüm için gerekli kanunlar olarak yorumlamak, kentsel dönüşümün amacına ulaşmasını engeller.

Kentsel dönüşüm yapılırken merkezi yönetim ve yerel yönetim süreçte önemli roller üstlenmektedir. Süreç boyunca merkezi yönetimin görevi, projeye katılımın sağlanması, kentlerin sürdürülebilirliğinin sağlanması

ve yaşam kalitesinin artması için yapacağı yasal düzenlemelerin yanı sıra kurumlar arası organizasyonu da sağlamaktır. Yerel yönetimlerin görevi ise, proje seçimini yapmak (stratejik, ekonomik ve politik olarak) ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununca belirtilen ilgili maddelere göre kentsel dönüşüm kapsamında imarlı arsalar üretmek, toplu konut yapmak, satmak, kiralamak ve bu amaçla arazi satın almak, kamulaştırma yapmak ve bunun için diğer kuruluşlarla işbirliği içinde olmak ve gerekiyorsa proje yapım aşamasını beraber tamamlamaktır (Özden, 2006).

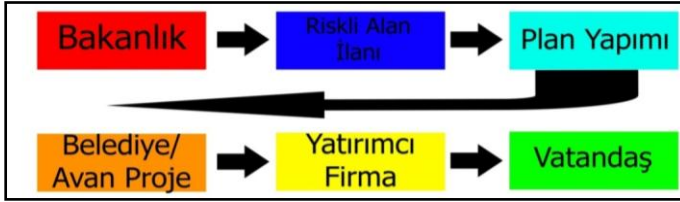
Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi'nde 6306 sayılı Afet Riski Alanlarının Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamında riskli alan ilanından sonra bütün yetkiyi merkezi yönetimde toplamıştır. Oysa ki kentsel dönüşüm projelerinde alanın tanınabilirliği ve analiz edilebilirliği açısından yerel yönetimlere daha çok görev düşmektedir. Çünkü yerel yönetimler, alanın fiziki, mekânsal ve sosyolojik yapısına daha çok hakim olduğundan bölgeye daha uygun projeler gerçekleştirebilirler. Ancak yerel yönetimin tek başına kentsel dönüşüm uygulamasını üstlenmesi, gerek alternatif finansal kaynak bulma açısından gerekse dönüşümde yeteri kadar deneyimli olmaması açısından uygun değildir. Alanın analiz yapımı ve planlama aşamasında Kadıköy Belediyesi de sürece dahil edilip gerektiğinde Bakanlık ve Büyükşehir Belediyesi tarafından finansal ve organizasyon müdahaleleri yapılarak merkezi ve yerel yönetimin işbirliği içerisinde olması sağlanmalıydı (Uslu ve Uzun, 2014).

Ekonomik Alt Yapı Sorunları

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesinde finansal kaynak modellerinden kat karşılığı modeli uygulanmaktadır. Bu model mülk sahiplerinin mülkünün karşılığında yeni yapılaşmada belirli bir oran karşılığında taşınmazını yapı firmalarına devretmesiyle oluşur. Fikirtepe'de uygulanan kat karşılığı modeli, kamusal kurumların etkisini kırarak alana yapılan müdahalelerde firmaları birincil aktör haline getirmektedir. Yapı firmalarının ana aktör olması projede daha çok rantı ön plana çıkarıp, kamusal yararın göz ardı edilmesine sebep olmaktadır (Bulut vd., 2013).

Kat karşılığı modelinde uygulanan parsel bazında yapılaşma, dönüşüm alanında bir bütünlüğün sağlanmasını engellemektedir. Kat karşılığı modelinde firmaların ve mülk sahiplerinin tek tek anlaşması gerekmektedir. Bu uygulama projenin başlamasını ve uygulanmasını oldukça geciktir-

mektedir. Pazarlık sürecinde bazı mülk sahiplerinin daha ucuza anlaşması ortaya çıkarken, bazılarının ise daha fazla pay elde edebilmek için anlaşma yoluna gitmediği görülmektedir. Bu da projenin bir bütünlük içerisinde gerçekleşmesini sekteye uğratmaktadır. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesindeki Finansal Kaynak Modeli Resim 12’de görülmektedir.



Resim 12: Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesindeki Finansal Kaynak Modeli (Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016).

Bu dönüşüm projesinde uygulanan kat karşılığı modeli alanda büyük bir artı değer yaratmıştır. Emsal artışı alanı büyük firmalar için cazip hale getirmiştir ve alanda oluşan artı değer büyük bir kısmı bu firmaların olmuştur (Bulut vd., 2013).

Kenti ve kentliyi ilgilendiren her türlü müdahalede; kamusal kurumlar, ilgili odalar ve müdahalenin yapıldığı alandaki vatandaş ile yapılan kentsel müdahale üzerine bir fikirbirliğinin olması gerekmektedir. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesinde, ilgili odalar İlçe Belediyesi ve Fikirtepe halkı projenin oluşturulması ve uygulanmasının herhangi bir aşamasında sürece dahil edilmemiştir. Planın uygulanma aşamasında gündemleştirilen ekonomik kazanç mahallelin birlikte hareket etme dinamiğini, birlikte pazarlık etme sürecine indirgemiş durumdadır. Bu da dönüşümün sadece artı değer odaklı bir değişim olacağının göstergesidir.

Çevresel ve Sosyal Alt Yapı Sorunları

Çöküntü bölgeleri, ucuz hayat şartları nedeniyle kirada yaşayan ve maddi durumu düşük insanlar için öncelikle tercih edilen alanlardır. Fikirtepe’de yaşayan ve çalışanların %25’i kiracıdır. Alanda uygulanan kentsel dönüşümde kiracıların lehine bir uygulamaya rastlamak veya kiracıları düşünen bir plan notu görmek mümkün değildir. Dönüşümle birlikte taşınmaz değerleri %300 oranında artmış ve kiralar da bu oranda artmıştır. Fikirtepe’de fiyatların artmasıyla kiracılar bölgeden göç etmiştir ve göç eden kiracıların tekrar Fikirtepe’ye dönmelerini sağlayabilecek hiçbir uygulamaya rastlanmamaktadır (Bulut vd., 2013).

Kentsel dönüşüm ve yenileme projelerinde yapılan çalışmalar hem insan ölçeğinde olmalı hem de bulunduğu alan ve kent ile bir bütünlük oluşturmalıdır. Sosyal donatıların (okul, park ve yol gibi) dönüşüm ile üç katına çıkması öngörülen nüfusa yetmeyeceği açıkça ortadadır. Fikirtepe’de emsalin iki katına çıkarılması, bu alanın Kadıköy ile bir bütünlük sağlamasını tamamen engellemiştir. Civarındaki alanlarda emsal en fazla 2.07 iken burada emsalin 4 olması kentsel bütünlük açısından önemli derecede sorun teşkil etmektedir.

Kentsel dönüşüm projelerinin amacı, yapıldıkları alanın fiziki şartlarını iyileştirirken alanın sosyal yapısını korumak ve geliştirilen sosyal donatılarla alanda yaşayan vatandaşların sosyal ihtiyaçlarına cevap vermektir. Bu kapsamda, Fikirtepe’deki kentsel dönüşümüne bakıldığında alanda yaşayan halkın kendi içinde oluşturduğu mahalleli kavramını yok eden, oradaki düşük gelirli insanları yerinden eden, alanın sosyal yapısını tamamıyla değiştiren bir sonuç doğurduğu görülmektedir. Dönüşümle birlikte alana üst gelirli sınıfın ilgisi artmış ve burada mülk edinmişlerdir. Düşük gelirli sınıf bu durum karşısında kendi sınıfsal yapısına uygun olan yeni bir alan arayışına girmiştir. Ayrıca, alanda dönüşümle birlikte rezidansların yükselmesi gibi düşük gelirli sınıfın alışık olmadığı mekânsal yapılaşmalar bu insanlarda aidiyet duygusunun yok olmasına neden olmaktadır (Ayık, 2014).

Çöküntü bölgeleri denetim açısından oldukça zor alanlardır ve bu tür alanlarda suç oranlarının fazla olduğu bir gerçektir. Fikirtepe bölgesinde için de bu durum geçerlidir. Fikirtepe’de suç oranının azaltılması için kentsel dönüşüm tek çözüm olarak görülmüştür. Dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanı Amerika ve Meksika’yı örnek gösterip “buralarda kentsel dönüşüm yapılarak suçlar bertaraf edildi” sözüyle sosyolojik veya daha farklı nedenlere dayanan suçları, kentsel dönüşüm projeleriyle bitirmeyi amaçlandığını göstermektedir. Yüksek katlı binalar dikerek modernist, kapitalist mekânlar yaratarak alandaki suçlarla mücadele edilebileceği sanılmaktadır (Uzunçarşılı, 2014).

Kentsel dönüşümler kentin fiziksel ihtiyaçlarını karşılarken aynı zamanda insanların barınma, sosyal yaşantısına cevap vermeli, yaşanabilirliği ve yaşam kalitesini artırmalıdır. Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı fiziksel sorunu çözerken alanın sosyal ihtiyaçlarına çözüm getirememiştir. Projenin sosyal kısımlarındaki eksikliği, Fikirtepe’nin sosyolojik yapısını

bozarak burada yaşayanların başka bir yere göç etmesine neden olmuştur. Bu durum, insanların isteksiz ve zorunlu bir göç yaşamasına neden olmuştur. Özellikle alanı terk eden Fikirtepeliler, proje alanına yakın olan Fındıklı ve Ünalın Mahallelerini tercih etmeleri ve ayrıca proje bittikten sonra da buralarda yaşamayı düşünmeleri zorunlu bir göçün kanıtıdır. Bu dönüşüm projesi İstanbul'un sınıfsal yapısını dikkate almadan uygulanmış ve neoliberal bir yaklaşımla gerçekleşmiştir (Ayık, 2014). Fikirtepe'de yaşayan kişilerin göç ettiği mahalleler Resim 13'de görülmektedir.



Resim 13: Fikirtepelilerin Göç Ettiği Mahalleler (Google Earth 2015 Uydu görüntüsü üzerinden geliştirilmiştir)

ALTERNATİF ÖNERİLER

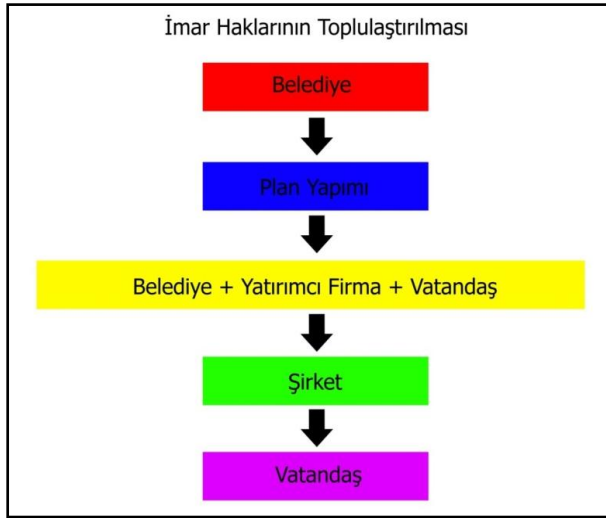
Bu bölümde, Fikirtepe'de gerçekleşen kentsel dönüşüm sürecine ilişkin alternatif modeller önerilmiştir. Fikirtepe'de kentsel dönüşüm projesinde kamu kuruluşlarının etkisini artırmak, alanı sadece yapı firmalarının denetimine bırakmamak, %300'lere varan ve herkese eşit dağıtılmayan artı değeri önlemek için İmar Haklarının Toplaştırılması Modeli uygulanabilirdi.

Fikirtepe İçin Birinci Alternatif; İmar Hakları Toplaştırılması Modeli

İmar Haklarının Toplaştırılması Modelinin proje senaryosu (proje yönetiminin nasıl olacağı, hukuk düzeninin nasıl kurulacağı ve finansmanın nasıl yaratılacağı gibi konularda projeden doğrudan etkilenen kişilerle

birlikte tasarımı), güven sağlama, uzlaşma, değer paylaşımı ve ortaklık gibi kavramlarıyla bugün Fikirtepe’de yaratılan olumsuzluklar bertaraf edilebilirdi. Bu model gecekondula-kaçak yapı alanlarında çağdaş kentsel standartların yaratılmasına olanak sağlarken, projenin kentle bütünlük oluşturmamasını, alanın sosyolojik yapısının korunmasını, projenin uygulanabilirliğini ve kontrol edilebilir olmasını da sağlamaktadır (Göksu, 2003).

İmar Hakları Topplulaştırılması Modeli ile Fikirtepe Kentsel Dönüşüm alanında denetlenebilir bir rant yaratılıp bu ranttan herkesin yararlanması sağlanabilirdi. Bu kamunun firmaların ve halkın ortak kurduğu bir şirket yönetimiyle yapılabilirdi. Şirkette kamusal kazançlar baz alınarak yaratılacak fiyat artışlarında her kesimin kazanacağı bir artı değer ortaya çıkarılabilirdi (Resim 14).



Resim 14: Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi İçin Önerilen Finansal Kaynak Modeli (Yazarlar Tarafından Üretilmiştir)

Emsal iki katına çıkarılmadan aynı kazanç yeşil alanların, sosyal donatı alanlarının artırılmasıyla, daha yaşanabilir bir çevre ile sağlanabilirdi ve emsalin artırılmasıyla bozulan kentsel dokunun önüne geçilebilirdi. Bu model ile geniş topluluk toplantıları, küçük oda toplantıları, açık toplantılar, çalıştaylar ve medya organlarını kullanarak projeyi tanıtır, projeden etkilenenlerin fikrini alarak imar hakkı toplulaştırılması esasında uzlaşma yolu sağlanabilirdi. İmar Hakları Topplulaştırılmasıyla, proje yönetiminin nasıl olacağı, hukuk düzeninin nasıl kurulacağı ve finansmanın nasıl yaratılacağı

gibi konularda, yani proje kurgusunun ilk aşamasından son aşamasına kadar etkilenen her kesimin projeye dahil olması sağlanabilirdi.

1/1000 Uygulama İmar Plan notlarında kiracılar için birkaç düzenleme yapılabilirdi. Dönüşüm süresince kiracıların mağdur edilmemesi için firmaların ve Bakanlığın birlikte oluşturdukları bir fon ile kiracıların kiraları ödenebilecektir. Dönüşümden sonra alandaki kiraların artması ve kiracıların maddi durumu göz önünde bulundurularak; alanda çalışan firmalara her kiracının çekirdek ailesinden birine iş sunulma şartı getirilebilir.

Özel sektörün eliyle gerçekleşen alanda kiracılar için kiraların, uçuk bir oranda artmasının önüne geçecek Fikirtepe Denetim Birimi kurulabilirdi. Yerel yönetimin kurduğu bu birim ile kiraların denetimi sağlanabilirdi. Bu model ile parsel bazında, klasik anlamda var olan imar haklarının bir proje bütününde bir araya getirerek; bireysel üretim yerine, proje bazında bütüncül ve sürdürülebilir bir anlayış içerisinde yapılması sağlanabilirdi.

İmar Hakları Topplulaştırılması modeliyle emsalde artışa gidilmeden aynı kazancın elde edilebileceği; Türkiye’de uygulanan Portakal Çiçeği, Dikmen Vadisi Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Avrupa’da uygulanan çoğu projede görülmüştür. Bu projelerde emsalde büyük oynamalar yapmak yerine arsa sahiplerine, daha fazla inşaat hakkından elde edecekleri değeri, daha az inşaat ve kaliteli kentsel çevre ile elde etmeleri sağlanmıştır. Bu model ile, Fikirtepe kentsel dönüşüm örneğinde yaşanan emsali iki katına çıkaran, insan ölçeğini, yaşanabilir ve sağlıklı kentleşmeyi göz ardı eden uygulamaların önüne geçilebilirdi (Göksu, 2003).

Fikirtepe’de salt fiziksel müdahale ile sosyal sorunların çözülebileceği düşüncesi hakim kılınmıştır ve inşaat endeksli neoliberal bir yaklaşım sergilenmiştir. Bu yaklaşım sorunları daha da arttırmış ve sınıfsal bir çatışmayı da beraberinde getirmiştir. Fikirtepe’de varolan şiddet ve suçlar ile mücadele fiziksel müdahalelerle değil sosyal müdahalelerle çözülebilirdi. Alanda istihdam yaratılarak öncelikle işsiz gençlerin kazanımına gidebilirdi. Yerel yönetimlerin öncülüğünde, mahallede bir oto kontrol oluşturularak kentsel suçlar önlenebilirdi. Mahallenin ortak kullandığı alanlarda denetimin artırılması ve mahallenin sosyo-kültürel yaşantısına uygun yatırımlar yapılabilirdi.

Kentsel dönüşüm süreçlerinin parsel bazında gerçekleşmesi ve tamamen pazar mekanizmalarının koşullarına bırakılması, yerel halkın memnuniyetsizliğine ve (kısmen veya tamamen) dışlanmasına yol açmaktadır.

Fikirtepe alan araştırmasında da bu sonucu görebilmek mümkündür. Bu tür süreçlerin kenti ve kentlilik bilincini koruyacak şekilde işletilmesi ve katılımcı dinamiklerle yürütülmesi gerekmektedir. Özellikle gecekondularda dönüşümlerinde inşa edilecek olan konutların çok katlı binalardan ziyade müstakil veya az katlı, bahçeli olarak planlanmasına dikkat edilip, bu yolla gecekonduluların yaşam tercihlerine saygı gösterilmesi uygun olurdu. Kentin, kentlinin ve özellikle de dönüşüm yaşanacak alanda var olan insanların hayatında yaratılacak değişimlere karar vermek ve mekanı da bu değişimlere göre uygun bir şekilde planlamak ve dönüştürmek daha uygun bir yol olabilirdi (Çakır, 2002).

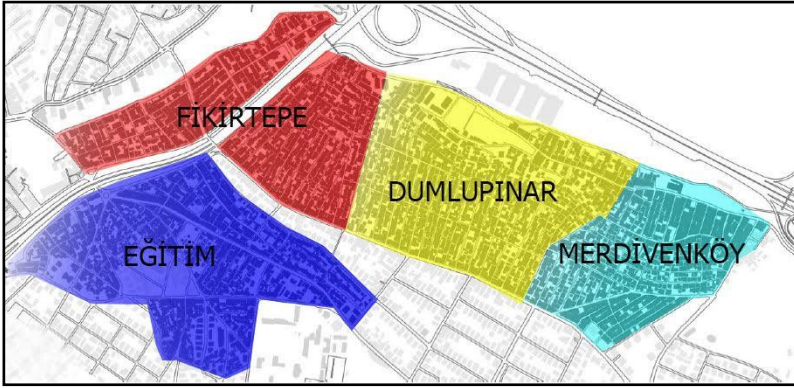
Fikirtepe İçin İkinci Alternatif; Halk Katılımlı Sürdürülebilir Mahalle Yenileme Modeli

Bu çalışmada ikinci alternatif olarak, Fikirtepe mahalle yenilemesinde temsili demokrasinin bertaraf edilerek katılımcı demokrasinin sağlandığı, kolektif örgütlenme zihniyetinin ön plana çıkarıldığı ve toplumsal dışlanmayla mücadele eden halk katılımlı sürdürülebilir mahalle modeli önerilmektedir. Bu model ile mahalle sermayesi (fiziksel, ekonomik, beşeri, sosyal ve kültürel sermaye) artırılarak çağdaş, çok sektörlü yeni yoksulluk sorunlarının çözülmesi hedeflenmektedir. Bu hedeflerin genel stratejisi; ortaklık tabanlı, hane halkı eğitimi, yerel iş ihtiyacı ve toplumsal altyapının güçlendirilmesidir (Gökşin, 2009). Bu kavramların uygulama ve planlama aşamasına geçilecek olursa;

Hane halkı eğitimi, projenin ilk aşamasını oluşturacak bu uygulama Kadıköy Belediyesinin, Büyükşehir Belediyesinin de görüşlerini alarak oluşturacağı ekiple Fikirtepe halkının kent ve kentlileşme düzeyinde bilinçlenmesini ve örgütlenmesini sağlayacaktır. Ekipte Şehir Plancısı, Avukatı ve Toplum Gelişim Uzmanı yer alacaktır. Bu ekip, hane halkı eğitimi (konut tiplerinin belirlenmesi, zorla yerinden etmeyi önlemek için), yerel iş ihtiyacı (mahalledeki iş profilinin çıkarılması, ekonomisini geliştirme yolları) ve toplumsal altyapı (eğitim, sağlık, sosyal donatı alanları, rekreasyon ihtiyacı ve toplumsal hizmetler) konularında geniş çaplı anketler yapacaktır. Bu anketlerin analizi sonucunda bir vizyon oluşturulacak ve doğrultuda mahalle çalıştayları yapılacaktır.

Proje kapsamına giren dört mahallede (Fikirtepe, Dumlupınar, Eğitim ve Merdivenköy) etaplama çalışması düzenlenip aynı analizler kapsamında

oluşacak farklı vizyonlar doğrultusunda uygulama stratejileri geliştirilecektir (Resim 15). Bu çalıştaylarla dört mahalle için zorunlu yerinden etmeyi önleyecek bir dizi finansal model ve yeniden iskan seçeneğini değerlendirecektir. Tüm eğitim çalışmalarından sonra mahalleliyi temsil edecek bir ‘mahalle yönetimi’ kurulacaktır. Bu mahalle yönetimi projenin uygulanma aşamasında kurumlar ile mahalleli arasında iletişimi sağlayacaktır.



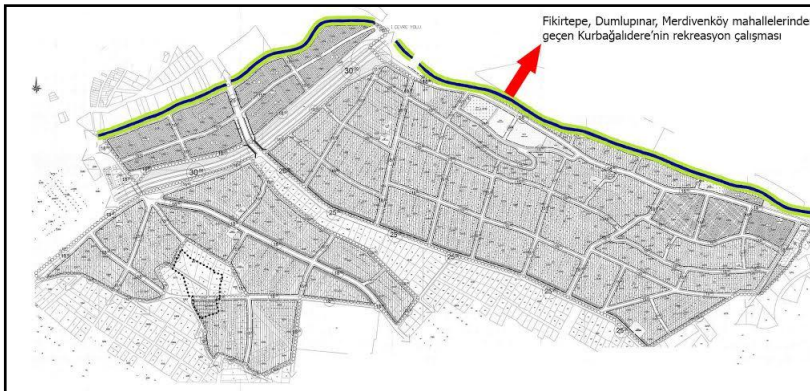
Resim 15: Proje Kapsamına Giren Mahalleler
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

Projenin ikinci aşamasında ise Kadıköy Belediyesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Mahalle Yönetimi ve Merkezi Yönetimin üzerinde uzlaşmaya vardığı taslak proje oluşturulacaktır. Bu taslak projenin beş temel ayağı olacaktır. Bunlar; mahalle sermayesinin alt dalları olan ekonomik sermaye, kültürel sermaye, sosyal sermaye, fiziksel sermaye ve beşeri sermayedir.

- **Ekonomik Sermaye:** Mahallelerdeki iş olanakları, bu olanakların artırılması yerel yönetim yatırımlarının alanlarda yoğunlaşması projeye birlikte oluşacak artı değerden her kesimin faydalanması gibi konuların taslak projede ekonomik sermaye başlığı altında çözülmesi gerekmektedir.
- **Fiziksel Sermaye:** Bina yapılarının nasıl olacağı yüksekliğin kaç metre ile sınırlı tutulacağı bu mahallelerin özelde Kadıköy genelinde İstanbul kenti ile nasıl bir fiziksel bütünlük oluşturacağını belirlenmesi için taslak projede fiziksel sermaye kısmı ayrılacaktır. Mahallelerde nasıl bir kentsel müdahalenin yapılacağı da bu kısımda belirlenecektir.

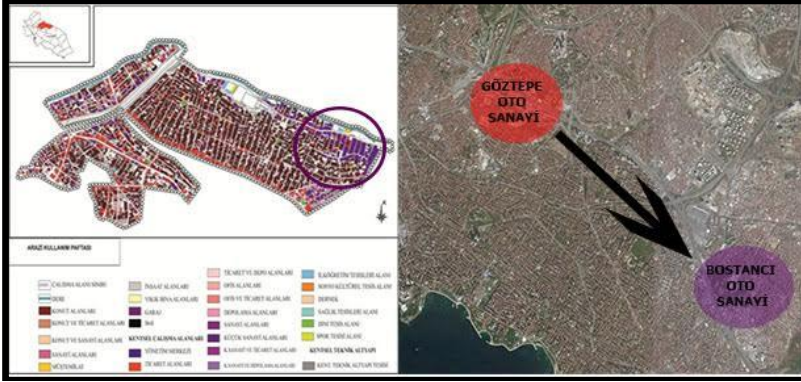
- **Beşeri Sermaye:** Mahallelilerin bireysel bilgi, beceri ve yeteneklerinin belirlenecek ve bu doğrultuda sosyal müdahaleler taslak projede netleşecektir.
- **Sosyal Sermaye:** Mahallelerdeki aile yapısının arkadaşlık ilişkilerinin ve topluluk bağlarının belirlenmesi sonucunda taslak projede bu ilişkilerin daha da güçlendirilmesine yönelik adımlar kararlaştırılacaktır.
- **Kültürel Sermaye:** Mahallelilerin sivil kimlik, yönetim yapıları, kolektif bilgi ve örgütsel kapasitelerinin analiz edilerek, taslak projede mahallelerin kültürel sermayelerinin nasıl korunacağı konusunda adımlar atılacaktır (Gökşin, 2009).

Üçüncü aşama da mahallelerde bütünleşik stratejik çerçevenin yaratılması için mevcut 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarının Halk Katılımlı Sürdürülebilir Mahalle modeline göre yeniden hazırlanması ve geliştirilmesi gerekir. Mevcut Nazım İmar Plan notlarına Halk Katılımlı Sürdürülebilir Mahalle Modelinin temelini oluşturan halk katılımı; bunun nasıl olacağı, hangi kurumlarla gerçekleştirileceği ibarelerinin yer alması gerekir. 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında mahalleler bazında yapılan etaplamanın yer alması, her mahallenin sorunlarına yönelik çözümlerin plan notlarında detaylandırılarak anlatılması gerekmektedir. Dört mahallede de 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında emsalin sabit tutulacağı ibaresi yer alacaktır. 1/1000 ölçekli uygulama imar planında Fikirtepe ve Dumlupınar mahallelerinden geçen Kurbağalıdere'de ıslah çalışmaları yapılarak derenin etrafında rekreasyon çalışmaları yapılacaktır (Resim 16).



Resim 16: Kurbağalıdere Rekreasyon Çalışması
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında Merdivenköy’de bulunan sanayi alanın Bostancı sanayi bölgesine taşınarak boşalan alanda yaşayan kişilere istihdam olanağı sunacak donatı alanları önerilecektir (Resim 17).



Resim 17: Bostancı ve Göztepe Sanayi Alanları
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2016)

1/1000 ölçekli uygulama imar planında yapılması öngörülen kentsel müdahalelerin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile bir bütünlük oluşturması esastır. Projenin finansman boyutunu oluşturan bu aşama iki ilke üzerinden şekillenecektir. Birincisi merkezi yönetim finansal desteği sağlayacaktır. İkinci ilke, proje alanında oluşacak artı değerın herkes tarafından bölüştürülmesi ve belli bir miktarının oluşturulacak olan kentsel yenileme fonun aktarılması olacaktır. Kentsel yenileme fonunun denetimi mahalle yönetimi ve Kadıköy belediyesinin elinde olacaktır. Bu fonla mahallelerin projeden sonra da kentsel ihtiyaçlarının karşılanması sağlanarak sürdürülebilir mahalle kavramı hayata geçirilmiş olacaktır.

Projenin oluşturulmasında ve uygulanmasında belirli olacak temel kanun ve yönetmelikler aşağıda sıralanmıştır. Fikirtepe mahallesinde bulunan ve sit alanı olarak ilan edilen Fikirtepe höyüğü ve etrafının korunup sürdürülebilirliğinin sağlanması 5879 sayılı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu” ile sağlanacaktır. Proje alanında yer alacak kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarından engellilerin de yararlanmasını sağlamak amacıyla 5378 sayılı “Özürlüler ve Bazı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” gereğince yapılan düzenlemelerin Türk Standartları Enstitüsünün standartlarına uyularak yapılacaktır. Projenin uygulanması aşamasında projeyi sekteye uğratabacak ve tüm aktörlerin üzerinde uzlaştığı, projenin bütünlüğünü bozacak mülki sorunlarda

2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu kapsamında düzenlemeler yapılacaktır. Taslak projenin ve bütün aktörlerin uzlaştığı projenin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nın öneri uygulama modelinde tüm kriterlere uyularak ve 5216 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Kanunu" gereğince İstanbul Büyükşehir Belediyesi projede yer alacaktır. Dört mahallede bulunan gecekonduların ıslah edilmesi, güçlendirilmesi ve çağdaş kent profiline uygun hale getirilmesi çalışmaları 2981 sayılı Gecekondu Mevzuatı kapsamında düzenlenecektir. Alanda yapılan kentsel müdahalelerde Kadıköy belediyesi 5393 sayılı Belediye Kanunun 73. Maddesine dayanarak rekreasyon, sosyal donatı, eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa etme görev ve sorumluluklarını yerine getirecektir. 3194 sayılı İmar Kanuna ek madde-50 olarak önerilen kentsel müdahalelerde kentlinin katılımını şart koşan hüküm gereğince Fikirtepe de yenileme yapılacaktır.

SONUÇ

Sonuç itibariyle; özelde Fikirtepe için genelde ise benzer projeler için örnek teşkil eden bu model kentsel müdahalelerde ana aktör olan kentlinin söz sahibi olmasını sağlayacaktır. Kentlinin söz sahibi olmasıyla kentlerde ortaya çıkan sağlıksız, plansız, insan ölçeğinden uzak, suç oranı yüksek olan alanlar bir nebze olsun giderilmiş olup, kentsel müdahalelerde bölgede yaşayan insanlar dışlanmak yerine sürece dahil edilerek nitelikli yenileşme alanları oluşacaktır.

KAYNAKLAR

- Ayık, U. (2014). Mekânsal ve Toplumsal Yansımalarıyla Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Projelerine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, İstanbul.
- Bilecen, T. (2012). Yeni Afet Yasasında Hukuksal ve Demokratik Esneklik. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 15 (3): 145-158.
- Bulut, Y., Eren, V., Karakaya, S. ve Aydın, A. (2013). Kuramdan Uygulamaya Yerel Yönetimler ve Kentsel Politikalar. Pegem Akademi, Ankara.
- Çakır, Ö. (2002). Sosyal Dışlanma, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 4(3): 83-104.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2013). Fikirtepe Kentsel Tasarım Çerçevesi.
- Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Plan Raporu (2013). Online: http://webgis.kadikoy.bel.tr/plannot/1000plan_notu/fikirtepe_ve_cevresi_uip_

- 02_08_2013--27_01_2014--23_06_2014--03_11_2014.pdf (Erişim Tarihi: 12.12.2018).
- Göksu, F. (2003). Dönüşüm Projelerinde Yenilikçi Yaklaşımlar. 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, İstanbul.
- Gökşin, Z. (2009). Sürdürülebilir Mahalle Yerleşmesinde Toplum Tabanlı Model: Kadıköy Fikirtepe İçin Bir Model Önerisi , Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, Şehircilik Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul.
- İBB (2003). İstanbul Deprem Master Planı, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Dairesi Zemin ve Deprem İnceleme Müdürlüğü, İstanbul.
- İstanbul Kent Almancağı (2013). TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, Aydan Yayıncılık, Ankara.
- JICA (2002). Türkiye Cumhuriyeti İstanbul İli Sismik Mikro Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışması. Sonuç Raporu, Cilt 5, Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Keşoğlu, M. (2015). Kentsel Kimlik Bağlamında Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesinin Analizi. Beykent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kundak, S. ve Türkoğlu, H. (2007). İstanbul'da Deprem Riski Analizi. İTÜ Dergisi/a Mimarlık, Planlama, Tasarım, 6(2): 37-46.
- Özden, P.P. (2006). Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliği Üzerine Düşünceler. İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 35, İstanbul.
- Şentürk (2014). Kentsel Dönüşüm Sürecinde İmar Planı Ölçeğinde Tasarımın Önemi: İstanbul Fikirtepe Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Uslu, G. ve Uzun, B. (2014). Kentsel Dönüşüm Projelerinde Deprem Etkisi. Harita Teknolojileri Elektronik Dergisi, 6 (2): 1-11.
- Uzunçarşılı, C.B. (2014). Kentsel Dönüşümde Suçlulaştırma Bahanesine Geri Dönüş, <https://m.bianet.org/biamag/toplum/166826-kentsel-donusumde-suculastirma-bahanesine-geri-donus> (Erişim Tarihi: 11.12.2018).
- URL 1: <http://sehirharitasi.ibb.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 05.01.2016)
- URL 2: <http://megaprojeleristanbul.com/>(Erişim Tarihi: 03.01.2016).

AYAZMA-TEPEÜSTÜ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ

Emine AYAZ, Şeyma EYİSUN
Ayşenur ATALAY, Fatih ŞAKAR
Büşra UZUN, A. Fatih TAVUKÇU

GİRİŞ

Modern anlamda kentsel dönüşüm uygulamaları, Avrupa’da sanayi devrimi sonrasında görülen hızlı kentleşmenin doğurduğu olumsuz sonuçları gidermek için 1950’li yıllarda başlamıştır (Eren, 2006). Türkiye’de ise modern kentsel dönüşüm 1980’li yıllarda gündeme gelmiştir. Geç kalınmış bu süreçte gecekondulu mahallelerinin ülkede yayılımını hızla artmış, gecekondulu alanlarına belirli zaman aralıklarında imar afları getirilerek sorun bir süreliğine ötelenmiştir. Kentsel dönüşümü iyi tanımlayan ve etkin bir dönüşüm modeli sunan hükümlere imar mevzuatında yer verilmemesi, 2000’li yılların başına kadar ülkede başarılı dönüşüm projelerinin hayata geçirilememesine neden olmuştur. Bu çalışmada Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi detaylı şekilde incelenmektedir.

AYAZMA-TEPEÜSTÜ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ

Mevcut Durum Analizi

İstanbul Küçükçekmece Belediyesi, ilçenin gelişme potansiyellerini harekete geçirmek ve yasa dışı oluşmuş kötü kalitedeki yapı stoğunu iyileştirmek amacıyla 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu hükümleri doğrultusunda 2006 yılında “Küçükçekmece Mekânsal Strateji Planı”nı hazırlamıştır (Eraslan, 2007). Bu planda gecekondulu alanlarının dönüşümüne öncelik verileceği vurgulanmaktadır. Bu kapsamda kentsel dönüşüme tabii tutulacak alanlar için çeşitli analizler yapılmış, analizler sonucunda Ayazma-Tepeüstü bölgeleri, kentsel dönüşüm programının ilk etabına dâhil edilmiştir (Gökşin, 2009).

Ayazma-Tepüstü Kentsel Dönüşüm Projesi, 04.06.2004 tarih ve 21.09.10/469 sayılı Başbakanlık Emri, 09.06.2004 tarih ve 2004/21 sayılı Meclis Kararı ve 13.06.2004 tarihinde T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi (TOKİ), İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Küçükçekmece Belediyesi

arasında imzalanan protokol ile başlatılmıştır (Aydın, 2005). 04.07.2005 tarih ve 2005/02 sayılı Küçükçekmece Belediyesi'nin Meclis kararıyla 5272 sayılı Belediye Kanunu'nun 73. Maddesine göre Ayazma ve Tepeüstü bölgeleri "kentsel dönüşüm alanı" ilan edilmiştir (Ceylan ve Akın, 2007) (Resim 1). Protokol metninin 2. Madde'sinde projenin amacı "...İstanbul Küçükçekmece ilçe sınırları içerisinde, halihazırda yoğun gecekondulu işgali altında bulunan İkitelli-Ayazma Bölgesi ve Tepeüstü bölgesi ile bu gecekondulu sahiplerine yapılacak olan sosyal konutların yer alacağı Halkalı Gecekondulu Önleme Bölgeleri'nin kentsel dönüşümünün gerçekleştirilmesine teminen TOKİ ve Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile gecekondulu alanlarının tasfiye edilerek çağdaş bir kent oluşturulması..." şeklinde belirtilmiştir. Protokolde, 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı yapma ve projeyi tasarlama yetkisi İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve İstanbul Metropolitan Planlama (İMP)'ya verilmiştir. 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı yapma yetkisi ise Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'na (TOKİ) verilmiştir. Bölgede oluşturulacak Kentsel Tasarım Projesi ve Uygulama İmar Planları'nın İBB'nin hazırladığı üst ölçekli planlar ile bütünlük sağlaması ve planların TOKİ tarafından İBB ve Küçükçekmece Belediyesi'nin görüşleri doğrultusunda hazırlanması gerekliliği protokolde vurgulanmıştır. Ayrıca proje kapsamında, TOKİ tarafından yapılacak olan konut ve ticaret birimlerinden, Küçükçekmece Belediyesi ve İBB'ye de arsa payı bırakılacağı belirtilmiştir (Ceylan ve Akın, 2007). TOKİ, gecekonduları yıkılan ve ekonomik durumu pek iyi olmayan vatandaşlara Halkalı (Bezirgan) Mahallesi'nde toplu konut üretmekle yetkilendirilmiş, bu konutlarla ilgili tüm tasarruf hakkı TOKİ'ye bırakılmıştır. Bu alana yerleştirilecek hak sahiplerinin ise Küçükçekmece Belediyesi tarafından tespit edilmesi kararlaştırılmıştır (Ceylan ve Akın, 2007). Protokol metninde toplu konut alanındaki gayrimenkullerin hak sahipleri dışındaki kişi ve kurumlara tahsis edilemeyeceği belirtilmektedir. Küçükçekmece Belediyesi, plan yapım süreçlerinde destekleyici ve aracı bir rol üstlenmiştir. Halkalı (Bezirgan) Mahallesi'nde oluşturulan toplu konutlar için altyapı ihtiyacını karşılama ve gereken 18. Madde uygulamalarını yapma sorumluluğu Küçükçekmece Belediyesi'ne verilmiştir. Ayazma-Tepeüstü bölgelerinde gecekonduların tasfiye edilmesi sorumluluğunu İBB ve Küçükçekmece Belediyesi birlikte üstlenmiştir. Planların son onayı ise İBB tarafından gerçekleştirilmiştir. Kentsel dönüşüm alanı, TOKİ tarafından 3 etap halinde tasarlanmıştır. Üçüncü etabın geliştirilme sürecine Emlak Konut GYO da dahil olmuştur.

Kentsel dönüşüm projesi uygulamaya başladıktan sonra 23.03.2008 tarih ve 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile ilçe sınırları yeniden belirlenmiştir. Bu kanun kapsamında Başakşehir İlçesi kurulmuş, Ayazma ve Tepeüstü bölgeleri Başakşehir'e bağlanmıştır (Sakarya, 2010). 2011 yılında dönüşüm alan sınırındaki değişiklik nedeniyle imar planlarında da revizyona gidilmiştir. Planlarda, kentsel dönüşüm alanı içinde orta ve yüksek yoğunluklu bir yapılaşma önerilmiştir (Turgut ve Ceylan, 2010).

Tablo 1: Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüm Alanı Planlama Süreci
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2015)

2005-Ayazma-Tepeüstü'nün kentsel dönüşüm alanı ilan edilmesi
2006- Ek protokol ile 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nın hazırlanması ve 1/5.000 ölçekli plan tadilatının yapılması
2007- 1/1.000 ölçekli 1. Etap, 2. Etap ve 3. Etap Uygulama İmar Plan'larının hazırlanması
2008- 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı revizyonunun yapılması
2009- 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli revizyon imar planı yapımı sürecinin durdurulması
2011- Yeni imar planlarının hazırlanması

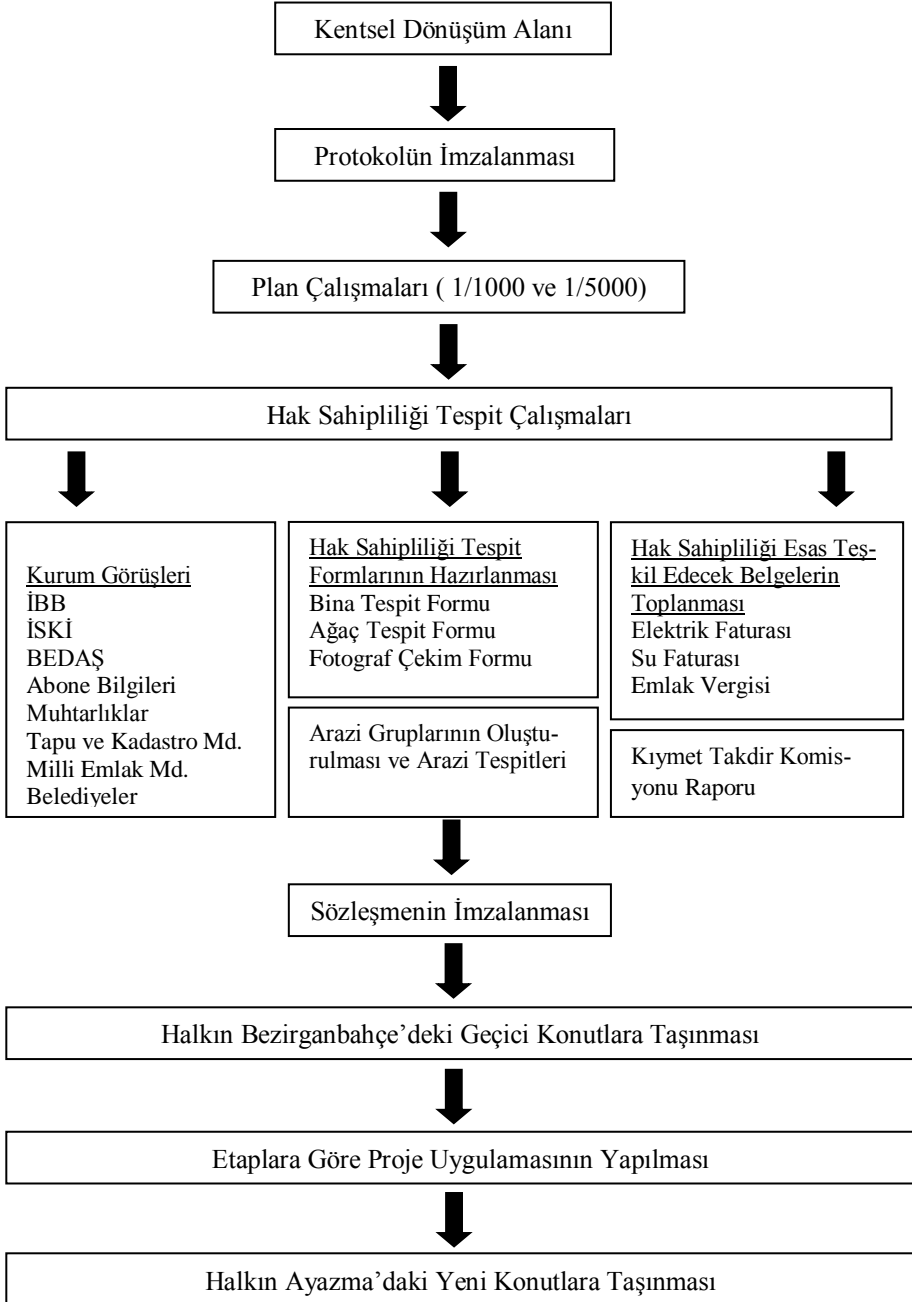
Kentsel dönüşüm projesi konusunda bölge halkı, TOKİ ve Küçükçekmece Belediyesi tarafından mektup ve bireysel görüşmeler yoluyla bilgilendirilmiştir. Küçükçekmece Belediyesi tarafından sahada mevcut yapısal durum analizleri yapılmış, alanda bulunan gayrimenkullerin değeri tespit edilmiştir. Arazi çalışması Küçükçekmece Belediyesi ve TOKİ çalışanlarından oluşan beşer kişilik üç grup tarafından yapılmıştır. Her grupta bir şehir plancısı, iki harita mühendisi, bir inşaat mühendisi ve bir peyzaj mimarı görevlendirilmiştir. Kamulaştırma işlemlerini yürüten Kıymet Takdir Komisyonu ve Uzlaşma Komisyonu, İBB, TOKİ ve Küçükçekmece Belediyesi temsilcilerinden oluşturulmuştur ve komisyon kamulaştırma işlemi için becayiş yöntemini benimsemiştir. Kamulaştırma işlemleri

İnşaat ve Akyapı Yapı Endüstrisi kazanmıştır. Emlak Konut GYO, arsa satışı karşılığında gelir paylaşımı konusunda bu şirketle anlaşma yapmıştır. “635.000.000 TL arsa satışı karşılığı satış toplam geliri, 165.100.000 TL arsa satışı karşılığı şirket payı toplam geliri ve %26 arsa satışı karşılığı şirket payı gelir oranı” şeklinde sözleşme imzalanmıştır

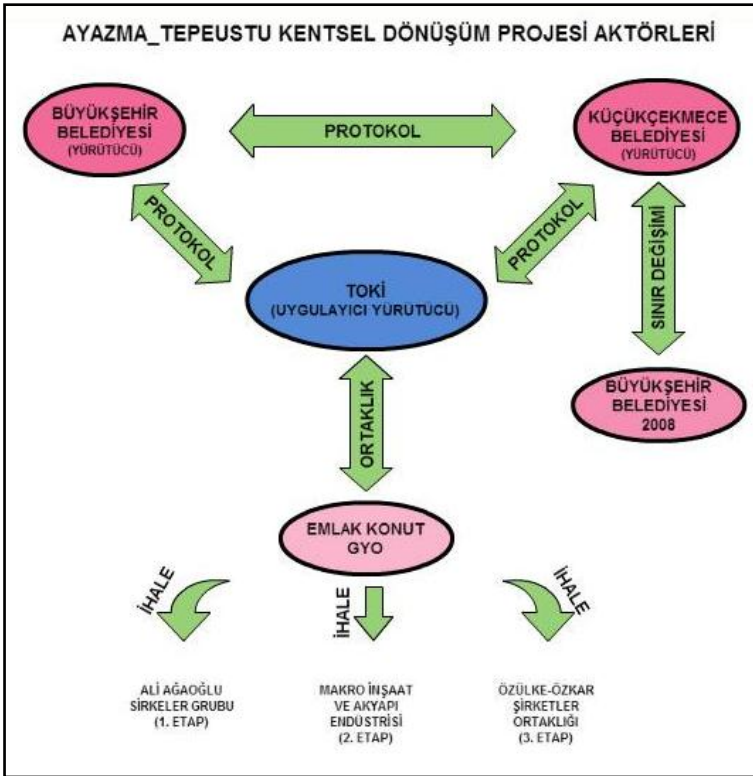
- **3. Etap:** Ocak 2013’te Emlak Konut GYO, projenin 3.Etabı için tekrar ihale açmıştır. İhaleyi Özülke-Özkar Ortaklığı kazanmıştır. 111.693,37 m²’lik toplam alanın 227.528,50 m²’sinin inşaat alanı olarak kullanılması kararlaştırılmıştır.

Birinci etapta inşa edilen 308 konut, kendi yerinde kalmak isteyen mülk sahiplerine 2009 yılında teslim edilmiştir. İkinci etapta inşa edilen 300 konutun 276’sı hak sahiplerine 2012 yılında teslim edilmiştir. Kalan 24 konut ise Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı’na verilmiştir. Üçüncü etapta ise 87 konut inşa edilerek hak sahiplerine teslim edilmiştir. 23.04.2006 tarih ve 610 sayılı Başbakanlık Oluru çerçevesinde dönüşüm alanında yaşayan insanlar, 180 ay sabit taksit ödemeli ortalama 950 TL/m² üzerinden konut sahibi olmuşlardır.

Alanda, tapusu olmayan hak sahipleri için 16.03.2006 tarihinde Küçükçekmece Belediyesi tarafından muvafakatname oluşturulmuştur. Tapulu hak sahiplerine yönelik 03.05.2007 tarihli muvafakatname ise TOKİ tarafından hazırlanmıştır. Proje alanında mal sahipliği oranı %75, kirada oturanların oranı ise % 25’tir. Tapusu olmayanlar, Halkalı Bezirganbahçe’de yapılan sosyal konutlar için taraflarına düşen miktarca borçlandırılmıştır. Tapulu hak sahipleri ise sahip oldukları arsa büyüklüklerine göre konut tercihinde bulunmuşlardır. Borçlanma, hak sahibinin tapulu arsasının her 2,78 m²’lik hissesi, hak sahibinin tercih ettiği konutun 1 m²’sine denk sayılarak, tapulu hak sahibinin arsasına eşdeğer konut alanı ile tercih ettiği toplam konut alanı arasındaki fark dikkate alınarak yapılmıştır (Ceylan ve Akın, 2007).

Tablo 2: Hak Sahipleri Açısından Sürecin İlerleyişi
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2015)

Küçükçekmece Belediyesi Proje Ar-Ge Koordinasyon Birimi, Ayazma-Tepeüstü bölgelerinde yaşayan halkın sosyal dokuözelliklerine ulaşmak ve halkın beklentilerini tespit etmek adına bir anket çalışması yapmıştır (Turgut ve Ceylan, 2009). Küçükçekmece Belediyesi ayrıca Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu düzenleyerek, Ayazma-Tepeüstü bölgelerinde gerçekleştirilmek istenen kentsel dönüşüm projesi konusunda üniversitelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve odaların görüşlerini almıştır. Projenin sosyal süreci, Bizim Halka Sosyal Kalkınma Programı çerçevesinde Küçükçekmece Belediyesi eliyle yürütülmüştür. Programa çeşitli mesleklerden katılımcılar davet edilmiştir. Program kapsamında dönüşüm alanlarında yaşayan insanlara yönelik yoksulluğun azaltılması ve sosyal gelişimin sağlanması amaçlı çalışmalar yürütülmüştür.



Resim 2: Projede Aktörler Arası İlişkiler
(Yazarlar Tarafından Üretilmiştir, 2015)

**Tablo 3: Projede Gayrimenkuller İçin Belirlenen Değer
(Emlak Konut GYO, Kişisel Görüşme, 2014)**

Proje arsalarının pazar değeri	109.860.000 TL
Proje mevcut durumu ile pazar değeri	113.830.000 TL
Projenin tamamlanması durumundaki bugünkü toplam pazar değeri	605.175.000 TL
Proje bünyesinde yer alan 1.239 adet bağımsız bölümün anahtar teslim şartlarının yerine getirilmesi durumundaki toplam pazar değeri	590.100.300 TL

Tablo 4: Projede Özel Mülkiyetin Dağılımı (Kadanoğlu, 2012)

Arsa (m ²)	Hak Sahibi	Toplam (m ²)
1-100	77	6.717
101-250	795	154.416
251-400	64	17.244
401-600	108	54.999
601-800	28	18.986
801-1000	21	19.402
Toplam	1093	271.764

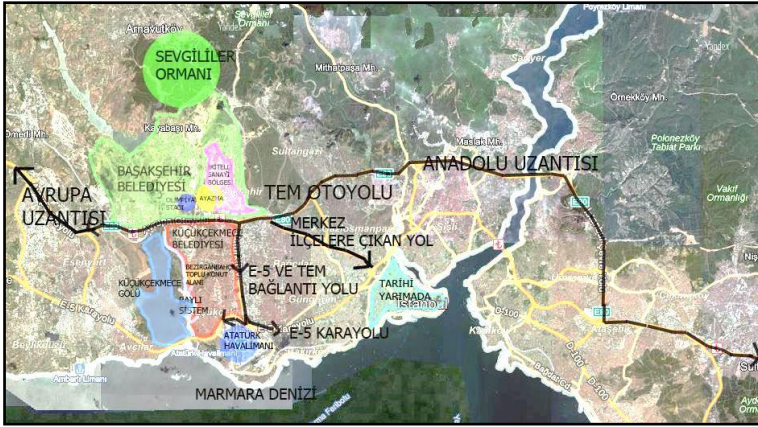
Yukarıdaki tabloda projedeki arsa sahiplerinin ve arsa büyüklüklerinin dağılımı gösterilmektedir. Ayazma bölgesinde 1108 kişi ve Tepeüstü bölgesinde 366 kişi olmak üzere toplam 1474 hak sahibine TOKİ tarafından her bir konutun 41.500 TL bedelle ve 23.04.2006 tarih ve 610 sayılı olurlarında belirlenen %10 peşinat kaldırılarak toplam bedelin 180 ay vade ile taksitlendirilerek satılmasına onay verilmiştir. Konut taksitlerinin, yılda iki kez olmak üzere ÜFE, TÜFE ve memur artış oranlarının en düşüğü oranında artırılması kararlaştırılmıştır.

Tablo 5: Projede Hak Sahiplerinin Anlaşma Yapısı (Kadanoğlu, 2012)

Arsa (m ²)	Konut (m ²)	Konut Sayısı	Toplam İnşaat (m ²)
100-250	90	795	71.550
251-400	145	64	9.280
401-600	215	108	23.220
601-800	215+90	56	8.540
801-1000	215+145	42	15.120
Toplam		1065	127.710

AYAZMA-TEPEÜSTÜ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Proje, Ayazma-Tepeüstü bölgelerindeki gecekondu alanlarının temizlenmesini ve bölgenin sağlıklı ve çağdaş bir yaşam alanına dönüştürülmesini amaçlamıştır. Bu bölge, İstanbul içinde oldukça değerli bir konuma sahiptir. Proje alanının çevresinde Tem Otoyolu, Atatürk Olimpiyat Stadı, Kayaşehir Toplu Konut Alanı, Başakşehir Organize Sanayi Bölgesi ve İkitelli Sağlık Kenti bulunmaktadır. Dönüşüm alanının büyük olması ve şehrin çeperinde yer alması bölgenin bir yatırım alanı olarak görülmesini sağlamıştır. Bir başka deyişle Ayazma-Tepeüstü bölgeleri, hem özel sektörün hem de kamunun ilk başarılı kentsel dönüşüm projesini İstanbul'da hayata geçirmeleri için güzel bir başlangıç noktası özelliği taşımıştır (Resim 10).



Resim 3: Ayazma-Tepeüstü Bölgelerinin Şehir ile Olan Bağlantısı
(Yazarlar tarafından üretilmiştir, 2015)

Atatürk Olimpiyat Köyü'nün burada yapılacak olması, bölgede bir dönüşüm projesi yapımını tetiklemiştir. Bu tetikleme ile, kentsel dönüşüm projesinin vizyonunun ve detaylı dönüşüm programının üzerinde yeterince düşünülmeden projeye başlandığı anlaşılmaktadır. Olimpiyatların Türkiye'de yapılmaktan vazgeçilmesi, dönüşüm proje aktörlerinin ve yatırımcıların değişmesine neden olmuştur.

Dönüşüm alanı, plan dışı gelişmiş olup büyük ölçüde hazine mülkü üzerine kuruludur. Dönüşüm projesi uygulanmadan önce hem kentsel hem kırsal özellikler taşıyan bölgede kırsal yaşantının kısmen devam etmesi söz konusudur. Dönüşüm öncesinde proje alanında genç nüfusun, yaşlı nüfusa

göre daha fazla olduğu buna rağmen okuma-yazma bilmeyenlerin sayısının, okur-yazar olanlardan fazla olduğu tespit edilmiştir. Ayazma bölgesi, daha çok Doğu illerinden, Tepeüstü bölgesi daha çok Karadeniz'den göç almıştır. Her iki bölgede de göçmenlerin gelir seviyesi düşüktür. Dönüşüm öncesinde Ayazma ve Tepeüstü bölgelerinde yaşayan insanların çoğu imalat sanayi sektöründe çalışmaktadır.

Proje, Türkiye'nin stratejik yaklaşımla ve katılımcılık esasıyla hayata geçirilen öncü kentsel dönüşüm projelerinden biridir. Uygulama İmar Planı yapım ve onay yetkisinin stratejik ortak olarak TOKİ ve İBB'de olması Küçükçekmece Belediyesi'nin ve dolayısıyla bölge halkının dönüşüm sürecine etkin katılımını kısmen zorlaştırmıştır. Bu durum halkın projeye süreç boyunca önyargıyla ve endişeyle yaklaşmasına sebep olmuş, halkın ilçe belediyesine olan güvenini de kısmen sarsmıştır. Projenin, özel sektör, kamu sektörü, sivil toplum örgütleri ve halk arasında sağlıklı iletişim kanalları vegüvene dayalı ortamlar oluşturulmadan başlatıldığı söylenebilir. Bu sebeple hak sahipleri ile anlaşmalarda çeşitli sıkıntılar yaşanmış, bu durum kentsel dönüşüm sürecinin uzamasına neden olmuştur. 2004 yılında başlayan tahliye işlemleri ancal 2018 yılında tamamlanabilmiş olup, yıkımı gerçekleşen bazı gecekondular yerine yeni barakalar inşa edilmiştir.

2008 yılında ilçe sınırlarının değiştirilmesiyle birlikte proje alanı, Küçükçekmece Belediyesi'nden Başakşehir Belediyesi'ne geçmiştir. Her ne kadar Küçükçekmece Belediyesi alana dair bilgi ve birikimini Başakşehir Belediyesi'ne aktarmış olsa da, yeni kurulan Başakşehir Belediyesi projeye güçlü bir katkı yapamamıştır. Bu durum projede TOKİ'nin çok fazla söz sahibi olmasına ve projeyi istediği şekilde yönetmesine neden olmuştur. Bu süreçte proje amacından biraz uzaklaşmış olsa da, çok başlılık ortadan kalktığı ve alınan kararlarda süreklilik sağlandığı için dönüşüm uygulaması devam edebilmiştir.

Bezirganbahçe'de yapılan TOKİ konutlarının yapım kalitesindeki düşük olması bu konutlara taşınan hak sahiplerinde çeşitli memnuniyetsizlikler ortaya çıkarmıştır. Ayrıca yeni konutlara taşınan kullanıcılar site ve apartman hayatına uyum sağlamada güçlük yaşamıştır. Ancak Bezirganbahçe'nin İstanbul içindeki ideal konumu, hak sahipleri açısından memnuniyetle karşılanmıştır. Bezirganbahçe, Güneyinde Atatürk Havalimanı, kuzeyinde Başakşehir İlçesi, batısında Küçükçekmece Gölü, doğusunda ise Bahçeşehir İlçesi bulunan konum olarak avantajlı bir bölgededir.

Dönüşüm alanı için hazırlanan imar planlarında, yapılaşma koşulu olarak yüksek ve orta yoğunluk önerilmiş ve hmax serbest olarak tanımlanmıştır. Fakat inşaat yoğunluğunun alanda ne kadar olacağı rakamsal olarak belirtilmemiştir (Baysal, 2010). Bu durum dönüşüm alanında plan bazlı değil proje bazlı yüksek katlı yapılaşmanın önünün açılmasına neden olmuştur. Alanda, nüfus yoğunluğu eskiye oranla 10 katına çıkmış, yapı yoğunluğu çok artmıştır. Buna karşın alanda sosyal konutlar ve herkese açık kamusal donatılar yeterince üretilmemiştir. Proje sonrası alandaki sosyal donatı oranı yükselmekle birlikte bu donatıların tamamı özel mülkiyet dahilinde olup dışarıdan erişime kapalıdır.

Tablo 6: Ayazma-Tepeüstü Bölgelerinde Dönüşüm Projesi Sonrasında Değişen Hane Sayısı (Baysal, 2010)

	Kişi Sayısı	Hane Sayısı
Dönüşüm Öncesi	7800	1890
Dönüşüm Sonrası	-	3688

Tablo 7: Ayazma-Tepeüstü Bölgelerinde Dönüşüm Projesi Sonrası Mekansal Dağılım Tablosu (Baysal, 2010)

Donatı Alanları	ha
Eğitim Tesisi	7.40
Sağlık Tesisi	1.19
Dini Tesis	0.55
İdari Tesis	1.23
Sosyal Tesis	1.80
Kentsel Hizmet Alanı	0.28
Rekreasyon Alanı	12
Teknik Altyapı	18
Toplam	42.25

Gecekondu alanlarının yıkılması ve konutların üretilmesi TOKİ ve özel sektör işbirliğiyle gerçekleşmiştir. Halkın bölgeden tahliyesi ve mülkiyet devirlerinde çeşitli sorunlar çıkmıştır. Mülkiyetini devretmek istemeyen hak sahiplerinin eylemleri dönüşüm sürecini zorlaştırmıştır (Baysal, 2010). Proje başlangıcında, bölgede mal sahibi veya kiracı ayırd etmeksizin kimsenin mağdur edilmeyeceği ve herkesin sağlıklı yaşam koşullarına sahip konutlara kavuşacağı belirtilmiş olsa da, zamanla dönüşümün lüks

konut projelerine ve alışveriş merkezlerine yönlendirildiği görülmüştür (Ataş, 2015).

Bölgede yaşayan bazı hak sahipleri, arsa ve yapılarına normal piyasa değerinin altında değerler biçildiğini, belirlenen konut taksitlerini ödemekte zorluk çektiklerini bu sebeple kendilerine teslim edilen konutları satmak istediklerini belirtmişlerdir. Fakat protokolda yer alan “teslim edilen bir konutun borç ödemesi sona ermeden başka bir şahsa devredilemez” şartı gereği, hak sahipleri konutlarını satamamış ve kiraya vermekle yetinmişlerdir (Erdal, 2010).

Konut sahipleri ve kiracılar arasında barınma hakkını koruyan bir kanun bulunmaktadır. Kanunda “gecekondu alanlarında düzenleme yapılırken hem kiracılar hem de konut sahiplerine aynı koşullarda konut tahsis edilmelidir. Kiracılar için aynı kira bedelinde konut bulunarak barınma ihtiyaçları karşılanmadan konutlar yıkılamaz.” hükmü yer alır (Baysal, 2010). Bu kanuna rağmen, dönüşüm alanında hak sahipleri için geçici konutlar oluşturma sürecinde bazı sıkıntılar ve mağduriyetler yaşanmıştır.

Kentsel dönüşümün amaçlarından biride ekonomik kalkınmayı sağlamak ve farklı iş alanları yaratmaktır. Fakat bu amacın Ayazma-Tepebaşı Kentsel Dönüşüm Projesi’nde güdülmediği görülmektedir. Proje alanında orta ve düşük gelir grubu için uygun fiyatlı konut ve işyeri yerine, özellikle yabancı yatırımcılar için lüks konut, rezidans ve avmler üretilmiştir (Emlak Firması, Kişisel Görüşme, 11 Kasım 2015). Proje ile inşaat firmalarının yüksek bir kar marjı elde ettiği, buna karşın alanda sosyal dışlamanın ortaya çıktığı görülmüştür (Öner, 2007). Projede stratejik planlama yaklaşımı izlenerek katılımcı bir anlayışla ilerlenmek istense de, kurgulanan kurumsal ortaklıklarda görev ve yetki paylaşımında istenmeyen birtakım koordinasyon ve iletişim sıkıntıları yaşanmıştır.

“Sürdürülebilir Mahalle Yenileştirme Modeli”, dönüşüm alanlarında sadece fiziksel değil, sosyal ve ekonomik anlamda da iyileştirmeyi, kamu sektörü, özel sektör, halk ve sivil toplum örgütlerinin ortak katılımı ile çözüm üretmeyi hedeflemektedir. Model, belirli çıkar gruplarından ziyade kamu yararının korunmasını amaçlamaktadır. Yani dönüşümde hem devlet, hem özel sektör hem de yerel halkın kazanmasının sağlanması hedeflenmektedir. Dönüşüm projelerinde bütün çıkar gruplarını bir arada tutmak, sürdürülebilirliğin olmazsa olmaz şartlarından birisidir (Gökşin, 2009).

Kentsel dönüşüm birçok kesimi etkileyen bir süreçtir. Projenin işlevselliği ve güvenilirliği açısından katılımcı sayısının fazla olması gerekmektedir. Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi'nde ilgili kesimler arasında kurulan ortaklıklar "Belediye-TOKİ/TOKİ-Özel Kuruluşlar" ilişkisinden öteye geçememiştir. Projenin lideri TOKİ'dir. Konut üretici bir aktör olarak TOKİ için Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi, yeni yetkiler kazanma anlamında bir milad olmuştur. Kamu ve piyasa için konut üretmek ile yetkili olan TOKİ bu projede, Gecekondu Kanunu'nda 28.03.2007-12.11.28 tarihli değişiklikler ile "dönüşüm bölgelerini belirleme, plan yapma, onay ve denetim" yetkilerini kazanmıştır (Yılmaz, 2009). Projenin en büyük paydaşı da TOKİ'dir. Projede, sadece fiziksel dönüşüm üzerinde durulmuş, sosyal ve çevresel boyutlar ihmal edilmiştir. Yukarıdaki tablo, süreçten TOKİ'nin çok fazla görev üstlendiğini ortaya koymaktadır. Bu durum proje sürecini hızlandırmış ancak dönüşümün düşük katılımlı (az aktörlü) olarak gerçekleşmesine neden olmuştur.

İBB süreçte "organize-koordine edici" olarak sistemde kendisini konumlandırmıştır. Protokol metninde projenin, İBB'nin belirlediği vizyon doğrultusunda gerçekleştirilmesi gereği vurgulanmaktadır (Ceylan ve Akın, 2007). Fakat İBB'nin bölgeye yüklediği "Olimpiyat Köyü" olma vizyonu, olimpiyatların Türkiye'de yapılmama kararı alınması sonrasında geçerliliğini yitirmiş, dönüşüm alanı bir bakıma vizyonsuz, plansız ve projersiz kalmıştır. Bu süreçte dönüşüm alanına yönelik yeni bir mekansal gelişme vizyonu ve stratejisi belirlenmemiştir. Plansız ve fonsuz kalan alanda bu yüzden TOKİ tam yetkili bir pozisyona yükselmiştir.

Süreçte Küçükçekmece Belediyesi aktif yürütücü konumundadır. Belediye, Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi tanıtım kitapçığında, sürdürülebilir çağdaş bir çevre oluşturulmasına yönelik mekansal stratejilere, sosyal barışı sağlamak ve sosyal rehabilitasyon için etnik grupları bir araya getirmek gibi sosyal durumun iyileştirilmesine yönelik stratejilere yer vermiştir. Buna rağmen ilerleyen süreçte mekanın ekonomik değeri ön plana çıkartılmış, gecekonduların bu değer önünde bir engel olduğu vurgulanmıştır. Verilen demeçlerde, dönüşümün hedefi "yoksulluğu ve yoksunluğu gidermek" olarak belirtilmiş, bu hedefe "zenginlerin kazanımları üzerinden" ulaşılabileceği savunulmuştur. Projenin başarılı sonuçlandığını savunan, bir sosyal proje olduğunu ve Bezirganbahçe'ye yerleştirilen halkın memnun olduğunu savunanlar da vardır (Sakarya, 2010). Fakat bulgular, Bezirganbahçe'ye yerleştirilen Ayazma halkının gerek sosyal

gerek siyasi uyum sorunu yaşadığını, bu sebeple bazı paydaşların konutlarını kiraya vererek Trakya Organize Sanayi Bölgesi çevresinde yeni gecekondu inşaatı yaptığını göstermektedir. Projede ilk hedeflenenler ile son çıktılar arasında bir fark olduğu açıktır.

Turgut ve Ceylan (2009)'a göre, projedeki aktörler, uygulama sürecinde proje yönetim ve akışında bürokratik işlerin hızlanmasına, hukuki sorunların aşılmasına ve planlama sürecinin kolaylaştırılmasına katkıda bulunmuşlardır. Bununla beraber aynı aktörler, projenin zamanla değişikliğe uğramasına ve buna bağlı olarak projede bazı aksaklıkların yaşanmasına sebep olmuştur. Süreçte yer alan yerel yönetimlerin aynı siyasi partilerden olması proje sürecini hızlandırmış ancak denge ve denetim mekanizmasının zayıflamasına neden olmuştur.

Kentsel dönüşüm projesi, 9000 nüfusa sahip olan ancak mahalle statüsüne geçememiş bir alanda hayata geçirilmiştir. 1980'li yıllarda yapılaşan bu mahallede genel olarak kamusal hizmetlerden yeterince faydalanamayan, hayatta kalma mücadelesi içinde olan, kötü barında koşullarında yaşayan yoksul ve yoksun bir kesim yer seçmiştir. Bu kesimin bölgeyi yaşam alanı olarak tercih etme nedeni burasının iş alanlarına ve akrabalarına yakınlığıdır. Küçükçekmece Belediyesi Proje Ar-Ge Koordinasyon Birimi'nin hazırladığı ankette “nerede ve ne koşulda yaşamak istersiniz?” sorusuna katılımcıların %96'sı “yaşam koşulları daha iyi bir çevrede, tek katlı müstakil bahçeli evlerde” cevabını vermiştir. Önemli bir nokta olarak bu kesim, dönüşümden önce evlerinin bahçesinde ahırda ve kümeste hayvan beslemektedir. Bu durum mahallede yaşayan insanların henüz köy hayatından kopmadığını ve maddi yetersizlikler yaşadığını göstermektedir. Dönüşüm öncesi bölgede yaşayan genç nüfusun yüksek olduğu buna karşın bölgede hiç eğitim tesisinin olmadığı tespit edilmiştir.

Dönüşüm alanında yaşayan sakinlere 2005 yılında TOKİ, İBB ve Küçükçekmece Belediyesi imzalı bir mektup gönderilmiştir. Bu mektupta bölge sakinlerine “amacımız sizleri yasal ve insanca yaşanabilir konutlara kavuşturmaktır” şeklinde bir vaadde bulunulmuştur. Bu vaad nedeniyle bölge insanı ile yürütülen uzlaşma ve ikna süreci kısa sürmüştür. Hak sahiplerinden bazıları, tespit çalışmalarında enkaz bedellerinden yararlanabilmek için, konutlarına yeni ek birimler (duvarlar, müstemilatlar vd.) inşa etmişlerdir. Bunun dışında, alanda yaşamayan ama kentsel dönüşümü fırsat olarak algılayıp hak sahipliği talep eden insanlarda süreç içinde türemiştir (Sakarya, 2010).

Dönüşüm projelerinden etkili sonuç alınması, projenin yasal dayanaklarının ve çerçevesinin güçlü olmasına bağlıdır (Dükkancı, 2013). Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi'nde, plan kademelenmesi ilkesinin ve bütüncül planlama yaklaşımının izlenmediği anlaşılmaktadır. 5272 sayılı Belediye Kanunu 73. Maddesine göre kentsel dönüşüm alanı ilan edilen Ayazma ve Tepeüstü bölgelerinde sadece fiziksel ve ekonomik dönüşümün amaç edinildiği, sosyal ve çevresel boyut üzerinde güçlü şekilde durulmadığı görülmektedir. Bunun yanında, çevresinde sanayi ve gecekondu alanlarının bulunduğu bu bölgede noktasal, parçacı ve kopuk bir planlama anlayışıyla hareket edilmiştir. Aydın (2005)'e göre dönüşüm bölgesinin yakınında bulunan sanayi tesisleri, proje sonrasında ucuz iş gücünün bölgeden uzaklaştırılması sebebiyle olumsuz etkilenmiştir. Hak sahipleriyle kamu kurumları arasında anlaşma şartlarının adaletli bir zeminde tasarlandığı anlaşılmaktadır.

AYAZMA-TEPEÜSTÜ BÖLGELERİ İÇİN ALTERNATİF BİR KENTSEL DÖNÜŞÜM MODELİ ÖNERİSİ

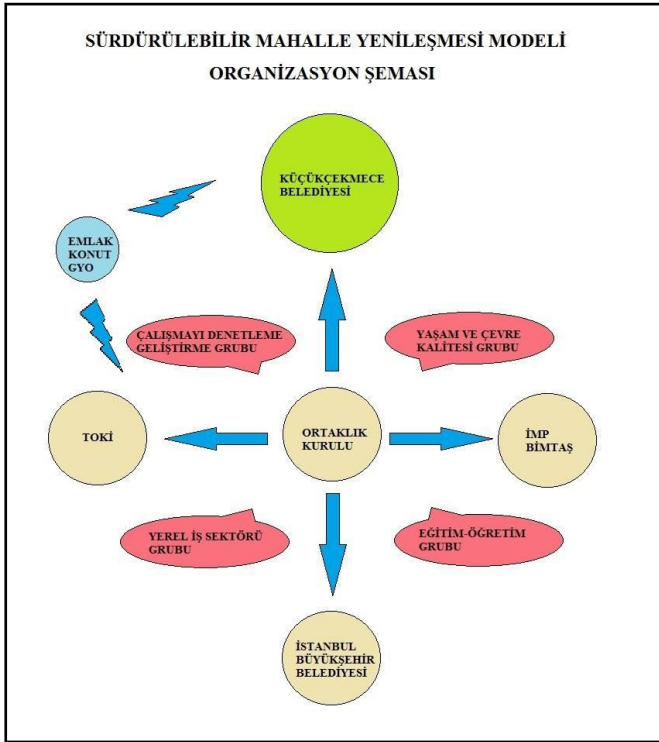
Ayazma'nın kötü çevre koşullarını değiştirmek ve halkı yaşadığı alandan kopartmamak için "yık tekrar inşa et" modeli uygulanacaktır. Bu modelde halkın kısa süreliğine taşınacağı noktanın belirlenmesi esastır. Bu nokta Bezirganbahçe olacaktır. İki etap halinde ikişer yıl aralıklarla dönüşüm alanı boşaltılacaktır. Kamu önderliğinde özel şirketlerle birlikte gerçekleştirilecek dönüşümde, kamu sektörünün yönlendirmesi ve liderlik yönü, özel sektörlerin dinamik ve esnek yapısı ve sivil örgütlerin katılımcı ve yenilikçi yönünü kullanmak için ortaklık kurulları oluşturulacaktır. Alanda fiziki şartlar göz önünde bulundurularak her iki etapta küçük alt merkezler oluşturulacaktır. Alan birbiriyle bütün olacak şekilde sağlık hizmeti, eğitim tesisi, ticaret alanı, dini tesis vesosyo-kültürel alanlar içerecektir.

Ulaşımda sürekliliği sağlayabilmek için yaya öncelikli ulaşım akslarının yanı sıra sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde bisiklet yol güzergahları oluşturulacaktır. Sanayinin kent çeperine baskısını önlemek için sağlıklı koruma kuşağı ve alan içindeki derenin aktif kullanılması için dere boyu ortak rekreasyon alanı olarak düzenlenecektir. Alan bütün insanların zaman geçirebileceği ortak yaşam alanları ve geleceğe hitap eden alt yapı ile donatılacaktır. Halkın adaptasyon süreci göz önünde bulundurularak hobi bahçeleri ve engelsiz özel yaya parkurları düzenlenecektir.

Konutların ödeme işlemleri daha uzun vadede gerçekleştirilecektir. Süreç tamamlandıktan sonra insanlar tekrar Ayazma bölgesine taşınacaklardır. Bezirganbahçe’de kalanlar için kentlileşme ve sosyal uyum açısından belediye tarafından sosyal uyum programları geliştirilecektir.

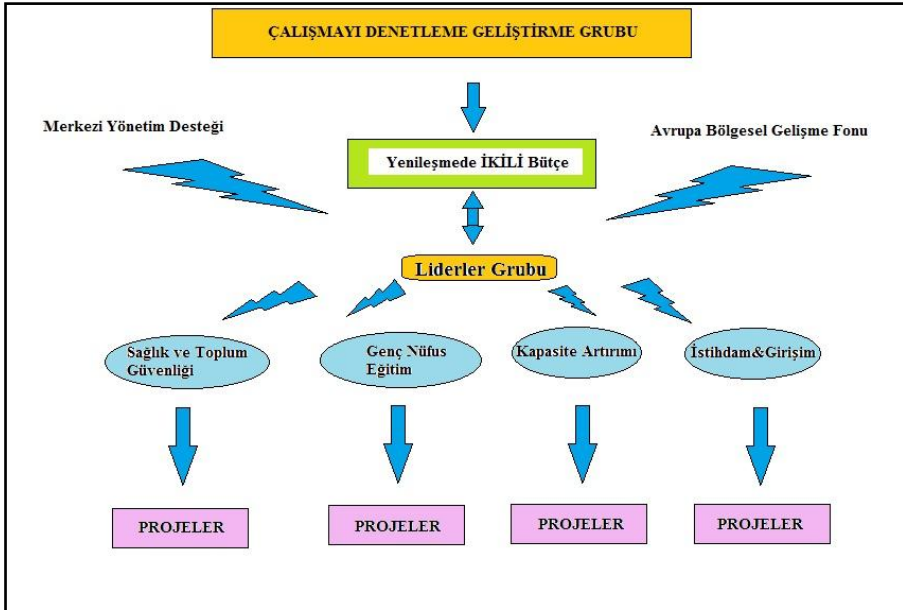
İBB, bu süreçte sürdürülebilir, sağlıklı ve eşitlikçiulaşım, emniyet, yangın ve acil planlaması, ekonomik gelişme, kültür ve çevre konularıyla ilgili stratejiler geliştirecektir. TOKİ’nin projedeki yetki ve sorumluluklarının bir bölümü İBB’ye devredilecektir (Resim 16).

Projenin geliştirilmesi ve uygulanması “Ortaklık Kurulu”na verilecektir. Kurul projeye dahil olan grupların, organizasyonların ve bireylerin ortak katılımını sağlamakla yükümlüdür. Ortaklık Kurulu’nda yer alan ve çeşitli konularda faaliyet gösteren alt gruplar oluşturulacaktır. Yaşam ve çevre kalitesi, eğitim-öğretim, yerel iş sektörü gibi alt grupların yanı sıra birde projeyi denetlemesi için “Proje Denetleme Kurulu” oluşturulacaktır (Resim 4).



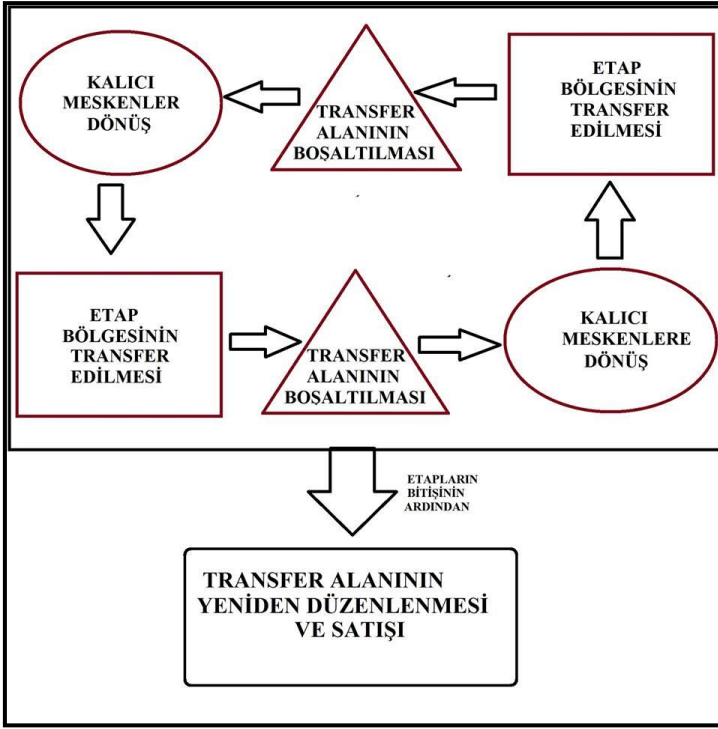
Resim 4: Proje İçin Alternatif Organizasyon Şeması Önerisi

İlk olarak İBB, Küçükçekmece Belediyesi, TOKİ, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve yerel halk arasında, aktörler arası görev dağılımı konusunda net hükümler içeren yeni bir protokol imzalanacaktır. Protokol, Avrupa Kentsel Şartı, Aalborg Sözleşmesi ve Bristol Mutabakatı genel ilke ve hükümleri çerçevesinde hazırlanacaktır. Proje sürecinin başlangıcında dar gelir grubuna mensup paydaşların ekonomik kalkınması ve sosyal refahı için istihdam programları düzenlenecektir. İmzalanan protokollere ve yapılan ihalelere, bölge halkını meslek edindirme ve istihdam şartı konulacaktır. Protokol metnine yerinde ve/veya transfer alanlarında yerleşilen konutların borcuyla birlikte devredilememe veya kiraya verilememe şartları eklenecektir (Resim 5).

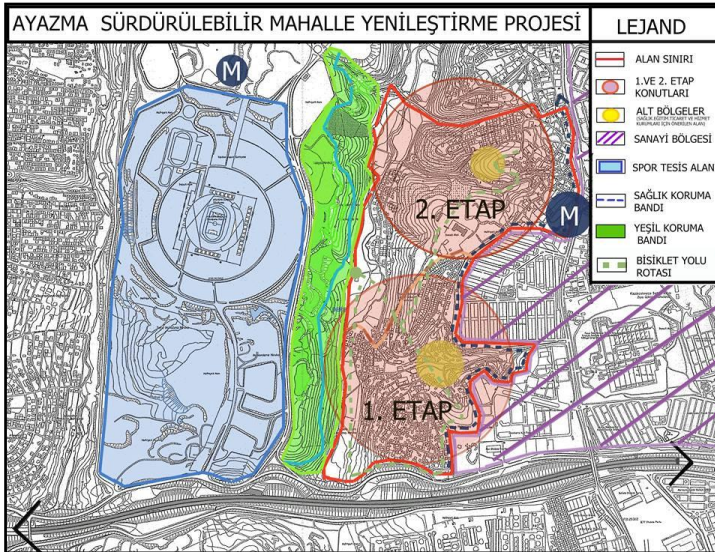


Resim 5: Proje İçin Alternatif Finansman Önerisi

Ayazma için önerilen Sürdürülebilir Mahalle Yenileştirme Projesinde, Küçükçekmece Belediyesi daha çok söz sahibi olmaktadır. Projede herkesin kullanımına açık kamusal alanlar oluşturulacaktır. Projeye her kesimden doğrudan halk katılımının sağlanması için “gençlik konseyi” ve “mahalle halkı” gibi kurumlar kurulacaktır. Medyadan, sivil toplum kuruluşlarından ve üniversitelerden süreçte etkin faydalanılacaktır. Kadınlar, gençler ve engelsizler için beceri ve meslek edinme kursları özel sektör iş birliğiyle açılacaktır (Resim 6-7).



Resim 6: Alternatif Bir Planlama Süreci Önerisi



Resim 7: Ayazma'da Sürdürülebilir Mahalle Yenileştirme Uygulaması

SONUÇ

Bu çalışmada Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi detaylı incelenmiştir. Yasal dayanak ve çerçevelerde boşluklar olması, kamu kurumları arasında yaşanan iletişim kopukluğu, aktörler arası zaman zaman ortaya çıkan yetki karmaşası, fiziksel, sosyal, ekonomik ve çevresel dönüşümün birlikte düşünülmemesi ve proje başlangıcında finansman modelinin net olarak belirlenmemiş olması, bu dönüşüm projesinde öne çıkan başlıca sorunlardır. Ayazma-Tepeüstü, dönüşüm projesi öncesinde sosyo-kültürel anlamda kısmen dışlanmış ve gettolaşmış, yoksul vemarjinal bir bölgedir. Araştırma, bu özelliklerdeki bölgelere müdahale ederken, fiziksel değişimden daha çok sosyal ve ekonomik değişimin nasıl olacağı üzerinde durmak dikkatlice durup düşünmek gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Böylece dönüşüm projesi sonrasında halkın daha çok memnun kalacağı çok yönlü kazanımlar elde edilebilecektir.

KAYNAKLAR

- Ataş, M. (2015). Kentsel Dönüşüm Sürecinde Oyuncular, Söylemler ve Eylemler: Küçükçekmece Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.
- Aydın, T. (2005). Kentsel Yoksulluğun Aşılmasında Sürdürülebilir Mahalle Yenileştirilmesi Yaklaşımı Ve Küçükçekmece Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Baysal, C. (2010). İstanbul’u Küresel Kent Yapma Aracı Olarak Kentsel Dönüşüm Ve Ardındaki Konut Hakkı İhlalleri: Ayazma(N)’dan-Bezirgânbahçe’ye Tutunamayanlar. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Bilgi Üniversitesi, İstanbul.
- Ceylan, Ç.E. ve Akin, Y. (2007). Ayazma-Tepeüstü kentsel dönüşüm projesi: Yaşama yeni bir pencereden bakın. Küçükçekmece Belediye Başkanlığı. İstanbul: Düzey Matbaa.
- Dükkancı, U. (2013). Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Sürecinin Gelişimi Ve Günümüzdeki Yasal-Yönetimsel Boyutun İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Eraslan, İ. (2007). Yönetim Mekanizmalarının Kentsel Dönüşüm Algısı Ve Uygulamaları Üzerindeki Etkisi: İngiltere, Almanya Ve Türkiye Örnekleri. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Erdal, N. (2010). Kentsel Yenileme Uygulamalarında Kullanıcı Memnuniyetinin Belirlenmesi: Küçükçekmece Ayazma Yenileme Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

- Eren, F. (2006). Kentsel Dönüşümlerde Kamu-Özel Ortaklıkları ve Özel Girişimin Dönüşümdeki Varlığı: Konya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Gökşin, Z. (2009). Sürdürülebilir Mahalle Yenileşmesinde Toplum Tabanlı Model: Kadıköy-Fikirtepe İçin Bir Model Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Kandaloğlu, N. (2012). Kentsel Dönüşüm ve Bir Dağıtım Modeli Önerisi. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Öner, Ş. (2007). Kentsel Yenileme Kapsamında Kentsel Dönüşüm Projelerinin İstanbul Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projesi Örneğinde İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Zonguldak Karaelmas Üniversitesi.
- Sakarya, İ. (2010). İstanbul'daki Kentsel Dönüşüm Projelerinde İlçe Belediyelerinin Rolü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Turgut, S. ve Ceylan, E. (2009).Gecekondu Alanlarında Kentsel Dönüşüm Uygulamasına Bir Örnek: Küçükçekmece/Ayazma-Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi.Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi. 18(3).
- Yılmaz, E. (2009). Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarında Süreç ve Aktörler: Sulukule Örneği, Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

İSTANBUL’U ANLA, DÜNYAYI DEĞİŞTİR

İstanbul, zıtların birbirini bildiği, kiminin kurduğu hayali kiminin yaşadığı, hüznü ve sürurlu bir şehirdir. Bazen zıtlıklar ve ikilikler çağıldayan caddelerinde bire döner. İstanbul, gücünü Osmanlı’dan, Türkiye gücünü İstanbul’dan almaktadır. Türkiye’de tüm entelektüel yollar İstanbul’a çıkar. İstanbul, asırlar öncesinden bir nağme olup semaya yükselen ecdadın sesidir. İstanbul, dünden beri kaleme alınmakta olan ve her gelenin bir kelime daha ekleyerek geleceğe aktardığı sancılı bir mektuptur.

Ayşegül TAŞKIN, Tuğba ŞAHİN, Burcu GÜLER, Duygu YILMAZ, Şaziye BAL, Gülbahar BEKTAŞ

İstanbul, Türkiye’nin hayat merkezidir. Tarihiyle gelişmekte, geliştikçe tarihini gölgelemektedir. İnsanlık tarihinin en üstün kültürlerinin, en müstesna değerlerinin katman katman işlendiği toprak parçası, her medeniyetin yaşadığı bir karışık işleyiştir. İstanbul, en büyük zulmü görmüş, mahkumiyeti yaşamış, acıyı çekmiş, en büyük aşklara şahit olmuş, şimdilerde gözlerine tarihin yorgunluğu çökmüş, güzelliğini Mevla’dan alan bir şehirdir. Bazı yollar vardır şehirlerin kaderini belirler; bazıları vardır farklı coğrafyaları birbirine bağlar. Bunların içinde öyle bir yol var ki çileli ama alabildiğine zevklidir. Bu yolun sonu İstanbul’dur. İstanbul, hangi dönemde olursa olsun değeri düşmeyen altın cevheridir. Kadın gibidir İstanbul, ne onunla olur, ne de onsuz; her zaman tüm ilgi onda olsun ister; yazmakla, anlatmakla, çizmekle bitmez güzelliği.

**F. Hilal ÇELİK, Büşra KARAGÖZ, Nuray AKYAYCI,
A. Cansu AKÇOCUK, E. İrem ÜNAL, Noraddien MASROR**

İstanbul , yıllar boyunca yaşamış milletlerin getirdiği motifleri en güzel üzerinde taşıyan, tarih kokan şehirdir. Her alanda dünya metropolleriyile yarışabilecek kabiliyete sahiptir. İstanbul, insanları kendine çeken bir mıknatıstır. Ulusal ekonominin lokomotifini olup ülkenin kasasını dolduran şehirdir. Zirvede yalnızdır, bir o kadar uykusuzdur.

**Zeynep ÖZGÜL, Zülfiye TAŞ, Şeyma US, Şule YÜKSEL,
Şerife Nur İNNECİ, Betül ATEŞ**

İstanbul kutsal bir emanetçidir; kuyudaki Hz. Yusuf'tur. İstanbul güzeldir, güzelliğini anlatmak sayfalar sürer. Şehrin her köşesi ayrı bir dünyadır. Sana ait köşesini keşfettiğinde İstanbullu olduğunu fark edersin. Bir köşede sokak şarkıcıları, çiçekçiler diğer köşede işçiler, patronlar, sanatçılar. Hangi kültürün insanı olursan ol kimseyi kabul etmemezlik yapmaz İstanbul; herkesi içine alır ve yabancılık çektirmeden yaşatır. Evrensel bir müziktir İstanbul, dünyadaki her insana farklı duygular hissettirir. İstanbul, medyanın tükenmez kalemidir. Dünyanın sıfır noktasıdır.

**Aziz DEMİRAL, Şevket TÜRKTAS, Mehmet Can AKBEY,
M. Ali ORHAN, Fatih CANDAN**

Kapıları dünyaya açılan şehirdir İstanbul. Karadeniz ile Akdeniz arası geçişin tek istikametidir. Bir ülke düşünün, kalbi İstanbul olsun. Kültür zerrecikleri ile çağılayan nehirlerin okyanusudur. Ayasofya'dan Sultanahmet'e, Byzantion'dan İstanbul'a kültürlerin çekirdeğidir. Yaşayan bir tarih kitabıdır İstanbul; hangi sayfayı açsanız sizi o çağa götürür. Her çeşit eserin bir arada toplandığı kütüphanedir. Her semti farklı bir lezzet sunar. İstanbul, doğru hamlelerin yapılmasını bekleyen bir satranç tahtasıdır.

**Nihan UZUN, Nefise KARADELİ, Elif Dudu ŞENTÜRK,
Ayşe ÖZKAYA, Fatma Esra BULUT, Nuseybe DEMİR**

İstanbul, ulu bir çınar ağacıdır. Her dalı ayrı bir ülkeye bağlanır, her yaprağında ayrı bir meziyet vardır. İstanbul, eşi benzeri olmayan kaşıkçı

elmasıdır. Türkiye için İstanbul, pergelin sivri ucundadır; tüm çemberlerin merkezinde o vardır. İstanbul, kelebek etkisi yaratır. İstanbul insan gibidir, yaşadıkları bitse de izi kalır. İstanbul gökkuşağı gibidir, her rengi başka bir alemdir. Bu şehirde martı çılgınlıkları arasında iki yaka ruh bulur. İstanbul'un iki yüzü vardır; biri denizi gören yüzü, diğeri denizden görünen yüzü. İstanbul beklenilenden fazla, istenilenden az bir şehirdir; her şey olmaya hazırdır.

Tuba GÜLAY, Seda YILDIRIM, Özlem ERİK, Elif ERKEK

İstanbul'un hikayesi daha yeni başlamaktadır. İstanbul, Batının Doğusu, Doğunun Batısı, kıtalara giriş kapısıdır. İstanbul, Anadolu'nun kaderini yazar; Anadolu insanına sahip çıkar, ülke ekonomisini ayakta tutar ve bunun için kendinden ödün verir. İstanbul, ucu bucağı olmayan bir hareketliliğin değişmeyen tek durağıdır. İstanbul, yüzyıllardır tükenmişlik sendromu yaşamamış bir jöndür. İstanbul, gümüş madeninde bulunan altın gibidir. Öylesine farklı, öylesine değerli. İki yakası bir araya gelmeyen şehirdir. İstanbul bir okyanus; her insan bu okyanusun ortasında kalmış fanustaki balıktır.

Kübra ÖVET, Merve DUMAN, Özgün AĞDAĞLI, Bahar TAMER, Beyza KAYA, Osman GÜNAYDIN

İstanbul, büyüsu kolay açıklanamayan, matematiği kolay çözölemeyen şehirdir. Doğuyu, Batıyı, Akdeniz ve Karadeniz'i kontrol edebilecek güçtür. Kareografik hareketlerle dünyanın dört ucuyla temas halindedir. İlham kaynağıdır; insanı şair eder. Milyonlarca özgün hayat hikayesi barındırır. Her yer ayrı bir hikayedir; her yer ayrı bir sahnedir. Ekmeği boldur ama geçim derdi zordur.

Pınar YABAN, Meryem AL, Diyanet SUNAR, Ahmet Cihat KILIÇ, Dilek ÖZALP, Hakan KAZAK

İstanbul, bütün renklerin var olduğu ama hiçbir rengin birbirine karışmadığı bir renk cümbüşüdür. İstanbul, 8500 yaşında toy bir delikanlıdır. İstanbul, amfi gibidir; bağlanmak için en iyi yerdir.

**Altun Büşra AYDOĞAN, Elif KISAK, Handan POYRAZ,
Dastanbek Arstanbek UULU, Mahbobullah NAWEED,
Mustaqim AZHARI**

İstanbul'un kaderidir iki ayrı avuçta, iki ayrı kıtayı, farklı toplumları, farklı insanları bir arada tutmak. İstanbul güzel, karmaşık ve gerçek bir hazine sandığıdır. İstanbul, bakmasını bilmeyenler için kapalı bir kutudur. Çok katmanlılığı, melezliği, dinamik ve heyecan veren gerçekliği, sanatçıların hayal gücünü harekete geçiren yoğun bir ilham kaynağıdır. İstanbul sokaklarında tarihi koklamak, bir çocuğun deniz kabuğundan dalgaları dinlemesi gibidir. İstanbul, düşlenen şehirdir.

**Emine AYAZ, Şeyma EYİSUN, Ayşenur ATALAY, Fatih ŞAKAR,
Büşra UZUN, A.Fatih TAVUKÇU**

İstanbul, dünyanın merkezi ve başlangıç noktasıdır. Kıtalararası en kısa yoldur. İstanbul, küreselleşmenin temellerini ilk atan şehirdir. Türkiye'nin belkemiğidir. İstanbul, hoşgörülü ve güleryüzlü bir çocuktur. İnsan miktarıdır.

**Gülbahar ASLAN, Khalid URFAN, Mehtap KAĞNICI,
Mostafa MALK, Tülin KARATOPUK**

YÜRÜRSÜNÜZ

Martıların gri binalar arasından çıkıp vapur kovalamalarıyla başlar İSTANBUL. Bağırırlar... Belki bir simit parçasına muhtaçlar siz bilemezsiniz. Kendi derdinize düşmüşsünüzdür. Onca kalabalığın içinde yalnızsınızdır. Siz de bağırırsınız ama duymazlar. Tepelerden duyulan ezan sesleriyle kendinize gelirsiniz. Ancak trafiğin korna sesleri arasında tekrar kaybolursunuz. Sokakta yürürken biri çarpar kolunuza bir yere yetişiyordur; ya otobüse, ya vapura, ya tramvaya, ardında bıraktığı o telaşe kokusuyla. Daha sonra ilerden annenizin yemeklerde kullandığı o bol baharatların kokusu gelir, burnunuza içinize çekerek takip edersiniz kokuyu. Kapalı bir yere girersiniz. İnsanlığın her rengini görür, her sesini duyarsınız. Eğer insanlar arkanızdan ittirmezerse tezgâhları renkleriyle süsleyen baharatları, lokumları, çikolataları görürsünüz. Daha sonra kalabalık tarafından dışarı atılırsınız, ne olduğunu anlayamadan. Karşıda bir kule karşılar sizi. Yükselen binalara inat oradan başını gösterir size, "Bende buradayım" der. Denize olta atan insanların yanından geçersiniz. Kovaları boştur belki bir belki iki balık vardır. Karşıya geçip sokakların trafik ışığıyla aydınlandığı caddeden geçersiniz. Araba çarpmadan geçebiliyorsanız ne mutlu size! İs-sız sokaklardan yokuşa tırmanmaya başlarsınız. Bir anda insan kalabalığı karşılar sizi meydanda. Kulenin önüne geldiğinizde başınızı yukarı kaldırır-sınız, fotoğraf çekinmeye çalışırsınız ama bir türlü kulenin boyu sığmaz o makineye. Kuleye çıkarsınız sonra karşınızda bir tarafınızda yeşil ile ma-vinin birleştiği aradan minarelerin yükseldiği görkemli bir tarih, diğer ta-rafında yeşilin yerini griye bıraktığı bir yer görürsünüz. Tam dibinizde ev-lerin çatısına konan çanak antenler bağırır size görmek istemezsiniz. Göz-lerinizi denize çevirirsiniz. Büyük gövdesiyle denizin üzerinde duran bir yaratık denizi görmeyi engeller. Gözleriniz göremediğiniz ucu bucağı ol-mayan yerlere kayar. Az da olsa göğe uzanmaya çalışan tek tük gölgeler... Sanırlar ki bu gölgeler batıyı görecekler! Yüzünüzde mutlu ile mutsuz ara-sında kalmış bir yüz ifadesiyle aşağıya inersiniz. Yürümeye devam edersi-niz. Kalabalığın ileride açıldığını görürsünüz merak edersiniz. Önünde tek göz ışığıyla al rengiyle bir tramvay gelir size doğru. Eskilere dönersiniz.

Yüzünüzde bir mutluluk olur, dudaklarınızın arasından dişleriniz gözüktür belki... Sonra devam edersiniz. Binaların önlerinde çalıp oynayan insanlar görürsünüz, bir yandan da bina önünde sızıp kalanları... Az ileride kavga edenleri bile görebilirsiniz. İnsanların öylece izleyip yanından geçtiğini görür belki şaşırabilirsiniz. Yürürsünüz bu sokaklarda, durup bekleyebileceğiniz tek yer kenarlardaki bina önüdür. Yanınızdan geçen güzel bayanlar ve kulağında bıraktıkları erkek seslerinin arasından geçip İstanbul sokaklarında ekmeğinizi bulmak için yürürsünüz.

Beyza KAYA



ISBN 978-805-7895-74-5



NOBEL AKADEMIK KAYIRILAN BAŞVURALARI İÇİN LİSTE SİZİ
Nobelsiye Ödülleri Kurumu, 1901'den itibaren her yıl, bilim ve edebiyat alanlarında yaptığı çalışmalarla insanlığa büyük katkıları olan kişileri ödüllendirir. Kurumun 1994'ten itibaren her yıl, bilim ve edebiyat alanlarında yaptığı çalışmalarla insanlığa büyük katkıları olan kişileri ödüllendirir. Kurumun 1994'ten itibaren her yıl, bilim ve edebiyat alanlarında yaptığı çalışmalarla insanlığa büyük katkıları olan kişileri ödüllendirir.