

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ VE MEGA
PROJELER: İSTANBUL 3.HAVALİMANI
ETKİLEŞİMDE GÖKTÜRK YERLEŞMESİ
ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

ANIL SARICAN DELİBAY

İSTANBUL, 2014

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ VE MEGA
PROJELER: İSTANBUL 3.HAVALİMANI
ETKİLEŞİMDE GÖKTÜRK YERLEŞMESİ
ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

ANIL SARICAN DELİBAY

Tez Danışmanı: Doç.Dr. Sırma TURGUT

İSTANBUL, 2014

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Kentsel Büyüme Yönetimi ve Mega Projeler: İstanbul 3.Havalimanı Etkileşiminde Göktürk Yerleşmesi Örneği
Öğrencinin Adı Soyadı: Anıl SARICAN DELİBAY
Tez Savunma Tarihi: 15.04.2014

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

Doç.Dr. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü
İmza

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

Prof.Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü
İmza

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

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Doç.Dr.Sırma TURGUT

Üye
Doç.Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Üye
Yrd.Doç.Dr.Nilgün CAMKESEN

ÖNSÖZ - TEŞEKKÜR

Tezin hazırlanma sürecinde tüm içtenliği ile bilgi birikimini ve tecrübelerini benimle paylaşan tez danışmanım Doç. Dr. Sırma TURGUT'a, çalışmam sırasında; yaptığı çeviriler ve fikirleriyle en büyük desteği aldığım sevgili dostum, meslektaşım Gökçe DEDE'ye, eğitim hayatım boyunca beni destekleyen ve fedakarlıklarıyla her zaman yanımda olan anneme ve babama, çalışmam esnasında yardımını ve anlayışını benden esirgemeyen eşim Tezcan DELİBAY'a, bu süreçte beni hiç yalnız bırakmayan kızım Ada Gezi DELİBAY'a ve manevi desteğini hissettiğim öncelikle sevgili dostum Emine HASALTUN'a ve diğer arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul; 2014

Anıl SARICAN DELİBAY

ÖZET

KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ VE MEGA PROJELER: İSTANBUL 3.HAVALİMANI ETKİLEŞİMİNDE GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÖRNEĞİ

Anıl Sarıcan Delibay

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Programı
Tez Danışmanı: Doç.Dr. Sırma TURGUT

Nisan, 2014, 163 sayfa

Küreselleşme, neoliberal politikalar, sermayenin mekansal hareketliliği, merkezileşme ile birlikte kentlerin yapısı ve kentten beklentiler değişmiştir. Özellikle sermayenin yönlendiriciliğinde, kentler bir plan dahilinde gelişmekten çok, projeler ile büyümeye başlamıştır.

İstanbul'da 2010 yılı sonrası ortaya atılan mega projeler, şimdiden kentin ana dinamiklerinde değişim sürecinin başlamasına sebep olmaktadır. Bu sürecin sonunda kent kontrolsüz arazi tüketimi ile karşı karşıya kalmaktadır. Söz konusu projelerin etkisiyle çevresindeki çoğu kırsal karakterde olan yerleşmelerin ne kadar, nasıl ve nereye büyüyeceği ya da büyümeyeceği bilinmemektedir. Bu noktada projeler ile oluşacak çevresel tahribata ek olarak çevre yerleşmelerdeki kontrolsüz büyümenin yaratacağı tahribat önem kazanmaktadır. Bu ortamda büyüme nasıl olmalı, nerde, ne kadar olmalı sorularının cevaplanması gerekmektedir.

Bu çalışma, İstanbul Metropolen Alanında öngörülen mega projelerin olası mekansal etkilerine dikkat çekerek; kentsel büyüme yönetimi politika araçlarının oluşturulmasının gerekliliğini Göktürk yerleşmesi üzerinden irdelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma kapsamında, mega projeler ve yaratacağı kontrolsüz büyümenin, kentsel büyüme yönetimi kavramı ile ilişkisi tartışılmıştır. Bu tartışma; İstanbul'un Batı yakasının Karadeniz kesiminde yer alan ulaşım ve bağlantılı projeleri üzerinden, 15.08.2009 yılında onaylanan 1/100000 ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı kapsamında yürütülmüştür. Birbiri ile ilişkili olan mega projelerin, kentin kuzeyi ve bütününde yaratacağı etkiler ortaya konularak; Göktürk için olası bir kentsel gelişme senaryosuna dikkat çekilmiştir. Söz konusu olası etkilerin azaltılması için kentsel büyüme yönetimi politika araçları irdelenmiştir. İstanbul Metropolen alanında öngörülen mega projelerin, mekansal büyümeyi yönlendirecek, denetleyecek bir kurgu dahilinde planlanması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Büyüme Yönetimi, Mega Ulaşım Projeleri, İstanbul 3.Havalimanı, Göktürk.

ABSTRACT

URBAN GROWTH MANAGEMENT AND MEGA PROJECTS: A CASE STUDY OF GÖKTÜRK SETTLEMENT IN INTERACTION WITH 3rd ISTANBUL AIRPORT

Anıl Sarıcan Delibay

Urban Systems and Transport Management Program
Thesis Advisor: Assoc. Prof. Dr. Sirma TURGUT

April, 2014, 163 pages

Urban structure and expectations from the city have changed along with globalization, neoliberal policies, spatial mobility of capital and centralization. Particularly under the guidance of capital, cities have started to grow with projects rather than a plan.

Mega-projects raised in Istanbul after 2010 have already led to the beginning of the process of change in the main dynamics of the city. As a result of this process, the city is faced with uncontrolled consumption of land. With the impact of the projects in question, it is not known to what extent, how and where the settlement around them, most with rural characteristics, will grow or not. At this point, in addition to the environmental damage caused by the projects; the devastation to be created by the uncontrolled growth in neighboring settlements is gaining importance. In this environment, the questions of how, where and to what extent the growth should be need to be answered.

This study aims to analyze the necessity to create urban growth management policy instruments over the example of Göktürk settlement by drawing attention to the possible spatial effects of the mega projects envisaged in Istanbul Metropolitan Area. In the study, the relationship between the mega-projects and uncontrolled growth of they will create, and the concept of urban growth management has been discussed. This discussion has been conducted within Istanbul Provincial Environmental Master Plan approved on 15.08.2009, with a scale of 1/100000 regarding the transportation and related projects located in the Black Sea sector of western Istanbul. By presenting the effects to be created in the north and whole part of the city by mega projects that are associated with each other; attention was drawn to a possible urban development scenario for Göktürk. In order to reduce the potential impacts concerned, urban growth management policy instruments have been analyzed. Mega projects envisaged in the metropolitan area of Istanbul should be planned within a plan to guide and check the spatial growth.

Keywords: Urban Growth Management, Mega Transportation Projects, 3rd Istanbul Airport, Göktürk.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar	ix
ŞEKİLLER	x
KISALTMALAR.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
1.1 ÇALIŞMANIN AMACI VE HİPOTEZİ	2
1.2 ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE YÖNTEMİ.....	3
2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE	6
2.1 KENTSEL BÜYÜME KAVRAMI VE KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ	7
2.1.1 Kentsel Büyüme ve Kentsel Yayılma Kavramları.....	7
2.1.2 Kentsel Büyüme Yönetiminin Gelişimi	11
2.1.3 Kentsel Büyüme Yönetimi Tanımları ve Amaçları	13
2.1.4 Kentsel Büyüme Yönetiminin Araçları ve Kentsel Sınırlandırma Politikaları.....	18
2.1.4.1 Yeşil Kuşak (<i>Greenbelt</i>).....	22
2.1.4.2 Kentsel Büyüme Sınırı (<i>Urban Growth Boundary</i>)	25
2.1.4.3 Kentsel Servis Alanı Sınırı (<i>Urban Service Area Boundary</i>).....	26
2.1.5 Kentsel Büyüme Yönetiminin Kentsel Siyaset Boyutu.....	29
2.1.6 Kentsel Büyüme Yönetiminin Sürdürülebilirlik Boyutu	31
2.2 MEGA (BÜYÜK ÖLÇEKLİ) PROJE KAVRAMI VE KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ İLE İLİŞKİSİ	33
2.2.1 Mega Proje Kavramı.....	34
2.2.2 Mega Ulaşım Projelerinin Arazi Kullanıma Etkileri.....	36
2.2.3 Kentsel Büyüme Yönetimi Politikası Olarak Mega Ulaşım Projeleri.....	41
2.3 BÖLÜM SONUCU	42

3. KENTSEL BÜYÜME SINIRI ÖRNEĞİ: ABD-OREGON EYALETİ, PORTLAND METROPOLİTEN ALANI DENEYİMİ.....	44
3.1 ABD-OREGON EYALETİ, PORTLAND METROPOLİTEN ALANININ TANIMI.....	44
3.2 OREGON EYALETİ KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ POLİTİKALARI.....	46
3.3 OREGON EYALETİ VE PORTLAND METROPOLİTEN ALANI KENTSEL BÜYÜME SINIRI POLİTİKALARI.....	48
3.4 KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ VE PLANLAMA	53
3.4.1 Kentsel Büyüme Yönetimi Bağlamında Bölgesel Çerçeve Planı	53
3.4.2 Kentsel Büyüme İçin Alternatif Vizyonlar.....	54
3.4.3 Katılım	56
3.4.4 2040 Büyüme Konsepti	57
3.4.5 Kentsel Büyüme Yönetimi İşlevsel Planı.....	60
3.5 BÖLÜM SONUCU	62
4. İSTANBUL'UN KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ KAPASİTESİNİN MEGA ULAŞIM PROJELERİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ.....	64
4.1 KENT YÖNETİM VE PLANLAMA İLİŞKİLERİ.....	65
4.1.1 Kentsel Büyüme Yönetimi Çerçevesinde Ulusal Planlama Sistemi	65
4.1.2 KBY Çerçevesinde Üst Ölçekli Planlama Politika ve Yetkileri	68
4.2 KENTSEL BÜYÜME POLİTİKASI OLARAK ULAŞIM YATIRIMLARI VE MEGA ULAŞIM PROJELERİ.....	71
4.2.1 İstanbul İli Makroformu ve Hassas Coğrafyasının Tanımı	71
4.2.2 İstanbul'da Planlama Dönemleri Bağlamında Mega Ulaşım Projelerinin Kentsel Büyümeye Etkileri.....	76
4.2.2.1. 1950-1969 Plansız Dönem- Menderes Operasyonları .	76
4.2.2.2. 1969-1980 Planlama Önerileri (Taslakları) Dönemi - Boğaziçi Köprüsü.....	78
4.2.2.3. 1980-1995 Plan Dönemi - Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü ve TEM Otoyolu.....	81

4.2.2.4. 1995-2009 Plan dönemi - Sabiha Gökçen Havalimanı	88
4.2.2.5. 2009 Sonrası Plan Dönemi - Mega Projeler.....	92
4.3 BÖLÜM SONUCU	99
5. İSTANBUL 3. HAVALİMANI PROJESİNİN MEKANSAL BÜYÜME ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ VE GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÖRNEĞİ.	103
5.1 İSTANBUL 3. HAVALİMANI PROJESİ.....	103
5.1.1 İstanbul 3. Havalimanı Projesinin Ortaya Çıkış Süreci.....	104
5.1.2 Projeye İlişkin Genel Bilgiler	108
5.1.3 Etkileşimde Olduğu Mega Projeler	115
5.1.4 İstanbul 3. Havalimanı Projesinin Olası Etkileri	122
5.2 GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÖRNEĞİ.....	128
5.2.1 Yerleşmenin Genel Karakteri	129
5.2.1.1 Konum ve Erişilebilirlik.....	129
5.2.1.2 Çevresel Değerler	131
5.2.1.3 Nüfus yapısı.....	133
5.2.1.4 Arazi kullanım.....	134
5.2.2 Yerleşmenin Büyüme Süreci	137
5.2.2.1 Yönetim yapısı	137
5.2.2.2 Planlama süreci	139
5.2.2.3 Kentsel gelişim süreci	144
5.2.2.4 Arazi Değerleri Değişimi	149
5.3 KBY POLİTİKASININ GEREKLİLİĞİNİN İSTANBUL 3. HAVALİMANI PROJESİNİN GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ ÜZERİNDEN İRDELENMESİ.....	151
5.4 BÖLÜM SONUCU	157
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	159
KAYNAKÇA	164
ÖZGEÇMİŞ.....	176

TABLÖLAR

Tablo 2. 1: Saçaklanmaya neden olan faktörler	10
Tablo 2. 2: Kentsel büyüme yönetiminin teknikleri ve araçları.....	19
Tablo 2. 3: KBY’de kullanılan uzun ve kısa dönemli araç ve yaklaşımlar.....	20
Tablo 2. 4: Mega proje yatırım alanları	36
Tablo 3. 1: Alternatif konseptlerin karşılaştırması.....	56
Tablo 3. 2: 2040 büyüme konseptinin tasarım boyutları.....	59
Tablo 4. 1: İstanbul önemli doğa alanları	74
Tablo 4. 2: FSM Köprüsünün etkisinde kalan İlçeler ve dönemsel nüfus artışları	83
Tablo 4. 3: FSM Köprüsünün etkisinde kalan İlçeler ve dönemsel nüfus artışları	84
Tablo 4. 4: İstanbul bütünü ve havza alanlarında yapılaşma ve nüfus artış oranları	85
Tablo 4. 5: Orman alanları üzerindeki fiziksel değişim.....	86
Tablo 4. 6: İstanbul'un kuzeyinde yer alan mega projelerin İÇDP kapsamında değerlendirilmesi	98
Tablo 5. 1: İstanbul havalimanları kapasitesi.....	105
Tablo 5. 2: İstanbul 3. Havalimanı proje alanı arazi kullanım dağılımı	110
Tablo 5. 3: Proje alanı mülkiyet dağılımı.....	112
Tablo 5. 4: Proje kapsamında kamulaştırılacak alanlar	112
Tablo 5. 5: Yıllar itibariye Türkiye, İstanbul, Eyüp ve Göktürk nüfus.....	133
Tablo 5. 6: Türkiye, İstanbul, Eyüp ve Göktürk yıllık nüfus artış hızları.....	133
Tablo 5. 7: Fonksiyonlarına göre arazi kullanımları	135
Tablo 5. 8: Göktürk İlk Kademe Belediyesi Zemin+Normal	137
Tablo 5. 9: Göktürk Mahallesi bazı caddelerde yıllara göre arazi m2 birim değeri	150
Tablo 5. 10: Kentsel Büyüme Yönetimi kapsamında Göktürk yerleşmesi GZFT analizi	155
Tablo 5. 11: KBY gerekliliğinin Göktürk Yerleşmesi üzerinde sorgulanması.....	158

ŞEKİLLER

Şekil 2. 1: Kavramsal ve kuramsal çerçeve	6
Şekil 2. 2: Dağınık yayılma gelişimi ile planlı gelişim deseninin kıyaslanması.....	22
Şekil 2. 3: İngiltere'de yeşil kuşak alanları	23
Şekil 2. 4: Seul'un yeşil kuşak haritası	24
Şekil 2. 5: Kentsel büyüme sınır şeması	25
Şekil 2. 6: Orange County-Florida/ABD kentsel servis alanı sınırı.....	28
Şekil 2. 7: Kentsel sınırlandırma araçları	29
Şekil 2. 8: Kentsel büyüme yönetiminin stratejik çevresel değerlendirme ile entegrasyonu	32
Şekil 2. 9: Ulaşım ve arazi kullanımı döngüsü	37
Şekil 2. 10: Ulaşım sistemleri hız (km/saat) artışları	39
Şekil 2. 11: Farklı havalimanı kentlilikleri	40
Şekil 3.1: Oregon Eyaleti ve Portland şehrinin konumu.....	45
Şekil 3. 2: Portland, Oregon, Metro yetki alanı	50
Şekil 3. 3: Portland, kentsel büyüme sınırı haritası, Şubat 2014.....	51
Şekil 3. 4: Portland, 1978-2014 yılları arası kentsel büyüme sınırının değişim haritası	52
Şekil 3. 5: KBY için oluşturulan Oregon Eyaleti planlama yöntemi	53
Şekil 3. 6: Portland, güncel gelişme eğilim haritası.....	55
Şekil 3. 7: Portland 2040 büyüme konsepti	58
Şekil 4. 1: Planlama kademelenmesi.....	66
Şekil 4. 2: İstanbul İli makroformu	71
Şekil 4. 3: İstanbul'un ekolojik/doğal bütünlük alanı	72
Şekil 4. 4: İstanbul İli ormanları sıcak nokta sınırı	73
Şekil 4. 5: İstanbul İli önemli kuş alanları ve önemli bio-çeşitlilik alanları	73
Şekil 4. 6: Türkiye'de kuş göç yolları	74
Şekil 4. 7: İstanbul İli Avrupa Yakası önemli kuş alanları	75
Şekil 4. 8: İstanbul'un su havzaları ve koruma alanları.....	75
Şekil 4. 9: 1973'e kadar gelişen yerleşim alanları	77
Şekil 4. 10: 1973-1990 arası kentsel yerleşim alanları	78

Şekil 4. 11: Boğaziçi Köprüsü öncesi ve sonrasında arazi kullanım değişimi.....	79
Şekil 4. 12: İstanbul'da ikamet eden nüfusun yakalara dağılımı	80
Şekil 4. 13: 29.07.1980 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı.....	81
Şekil 4. 14: Sultanbeyli mekansal değişimi-TEM etkisi (1982-2010).....	84
Şekil 4. 15: Havza içinde yer alan konut ve sanayi alanlarının değişimi.....	85
Şekil 4. 16: Beykoz'da orman alanları üzerinde kurulu kapalı siteler.....	86
Şekil 4. 17: İstanbul'da 2B alanlarının yoğunlaştığı bölgeler.....	87
Şekil 4. 18: İstanbul İli kentsel yerleşim alanları.....	87
Şekil 4. 19: 15.11.1995 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı	89
Şekil 4. 20: Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresinin 1982 ve 2012 tarihli uydu görüntüsü.....	91
Şekil 4. 21: Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresindeki arazi kullanım biçimi	92
Şekil 4. 22: 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı.....	93
Şekil 4. 23: İstanbul için öngörülen ana makroform.....	93
Şekil 4. 24: İÇDP'de öngörülen bölgesel yaklaşım	95
Şekil 4. 25: İstanbul'da yer alan mega projeler.....	96
Şekil 4. 26: İstanbul'da mekansal gelişiminin ulaşım eksenli tanımı	101
Şekil 5. 1: 15.06.2009 onaylı İÇDP'de havalimanı kararları.....	105
Şekil 5. 2: İÇDP kapsamında havalimanı önerisi ve destekleyen ulaşım kararları.....	106
Şekil 5. 3: İstanbul İli Avrupa Yakası proje alanları.....	107
Şekil 5.4: İstanbul 3. Havalimanı projesinin İÇDP'deki yeri	108
Şekil 5. 5: İstanbul 3. Havalimanı projesinin konumu.....	109
Şekil 5. 6: İstanbul 3. Havalimanı proje alanının genel görünümü.....	110
Şekil 5. 7: İstanbul 3. havalimanı projesi arazi kullanımı ve su kaynakları.....	111
Şekil 5. 8: İstanbul 3. Havalimanı projesi çevresinde yer alan yerleşim alanları	113
Şekil 5. 9: İstanbul 3. Havalimanı ulaşım bağlantıları	114
Şekil 5. 10: İstanbul 3. Havalimanı planlanan ulaşım bağlantıları	115
Şekil 5. 11: İstanbul 3. Havalimanı Projesi ve etkileşimde olduğu	116
Şekil 5. 12: Kuzey Marmara Otoyolu güzergahının 5 km'lik etki	117
Şekil 5. 13: İstanbul raylı sistem haritası	118

Şekil 5. 14: Avrupa Yakası yeni şehir projesi konsept şeması	119
Şekil 5. 15: Kanal İstanbul projesine ilişkin açıklanan güzergahlar	120
Şekil 5. 16: 08.06.2011 onaylı Turizm Tesisi ve Yat Limanı-Yat.....	121
Şekil 5. 17: İstanbul'un kuzeyinde yer alan mega ulaşım projelerinin etkileri.....	123
Şekil 5.18: İstanbul'un olası makroform soyutlaması	127
Şekil 5. 19: Göktürk Mahallesi ve büyük projeler ile olan ilişkisi.....	128
Şekil 5. 20: İstanbul Metropolitan Alanı'nda Eyüp İlçesi'nin ve Göktürk Mahallesi'nin konumu.....	129
Şekil 5. 21: Göktürk yerleşmesi ve çevresi ana ulaşım aksları	130
Şekil 5. 22: Göktürk yerleşmesi ulaşım bağlantıları	131
Şekil 5. 23. Göktürk Mahallesi çevresel değerleri	132
Şekil 5. 24: Türkiye, İstanbul, Eyüp ve Göktürk yıllık nüfus artış hızları.....	134
Şekil 5. 25: Göktürk arazi kullanımı şeması	136
Şekil 5. 26: 3030 sayılı yasa kapsamında İBB sınırı ve Belde Belediyeleri.....	138
Şekil 5. 27: Göktürk yerleşmesi idari yapılanma değişimi	139
Şekil 5.28: 06.11.1987 tarihli 1/25000 ölçekli Eyüp Köyleri Çevre Düzeni Planı'nda Göktürk yerleşmesine ilişkin plan kararları	139
Şekil 5. 29: 15.11.1995 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt.....	140
Şekil 5.30: 19.06.2003 onaylı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı	141
Şekil 5.31: Göktürk'ün 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İÇDP.....	142
Şekil 5. 32: 15.02.2013 onaylı 1/5000 ölçekli Göktürk Yerleşmesinin Bir.....	144
Şekil 5. 33: Göktürk-Kemer Country'nin bulunduğu bölgede yıllara göre mekansal değişim	145
Şekil 5. 34: Kemer Country'nin orman ve tarım alanları ile ilişkisi	145
Şekil 5. 35: Göktürk yerleşmesi 1982-2013 yılları arası mekansal değişim.....	146
Şekil 5. 36: Göktürk yerleşmesi konut alanlarının dağılımı	147
Şekil 5. 37: Göktürk Yerleşmesi önemli aksların yıllara göre yapılaşma değişimleri.148	
Şekil 5. 38: Arazi değerleri ortalamaları değişimi	149
Şekil 5. 39: İstanbul Caddesi'nin Göktürk ve Kemerburgaz.....	150
Şekil 5. 40: Olası arazi kullanım değişimleri	151
Şekil 5. 41: Göktürk yerleşmesinde Havalimanı etkisiyle olası	154
Şekil 6. 1: İstanbul kentsel gelişim yönleri	162

KISALTMALAR

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	:	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
ÇED	:	Çevresel Etki Değerlendirmesi
GZFT	:	Güçlü, Zayıf, Fırsat, Tehdit
ha.	:	Hektar
İBB	:	İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı
İÇDP	:	İstanbul Çevre Düzeni Planı
İMP	:	İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
İUAP	:	İstanbul Ulaşım Ana Planı
İTEP	:	İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi
FSM	:	Fatih Sultan Mehmet
KBS	:	Kentsel Büyüme Sınırı
KBY	:	Kentsel Büyüme Yönetimi
KEBED	:	Kentsel Büyüme Etki Değerlendirmesi
KSAS	:	Kentsel Servis Alanı Sınırı
KMO	:	Kuzey Marmara Otoyolu
km	:	Kilometre
KSP	:	Kentsel Sınırlandırma Politikaları
m	:	Metre
MİA	:	Merkezi İş Alanı
ÖBA	:	Önemli Bitki Alanları
ÖDA	:	Önemli Doğa Alanları
ÖKA	:	Önemli Kuş Alanları
PPP	:	Politika, Plan, Program
TÜİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	:	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
WWF	:	World Wildlife Foundation
yy.	:	yüzyıl

1. GİRİŞ

Küreselleşme, neoliberal politikalar, sermayenin mekansal hareketliliği, merkezileşme ile birlikte kentlerin yapısı ve kentten beklentiler değişmiştir. Özellikle sermayenin yönlendiriciliğinde, kentler bir plan dahilinde gelişmekten çok, projeler ile büyümeye başlamıştır. Proje bazlı büyüme ile kentlerde kontrolsüz büyüme iyice artmış ve kentler içinden çıkılmaz sorun alanları haline gelmiştir. Bu ortamda büyüme nasıl olmalı, nerde, ne kadar olmalı sorularının cevaplanması gerekmektedir.

Küresel ve yerel sermayenin ilgi odağında olan İstanbul'da planlamadan bağımsız olarak birçok mega proje gündeme gelmekte ve uygulanmaktadır. Söz konusu projelerin ortaya çıkış sürecinde; projelerin etkisiyle kentte oluşacak mekansal büyüme ve değişimlere ilişkin önlemler, yönlendirmeler ve düzenlemeler ile kurgulanmadığı görülmektedir. Kentin sürdürülebilirliği açısından tehdit oluşturan bu projelerin meşruiyeti ise plan yapma yetkilerinin yeniden düzenlenmesi, plan değişiklikleri gibi yöntemler kullanılarak aşılmaktadır. Merkezi Yönetimin İstanbul'da ki büyüme stratejisi olarak karşımıza çıkan bu tablo sonunda; kentin geleceğine dair duyulan endişeler oldukça önem kazanmaktadır.

İstanbul makroformunu şekillendiren en önemli etkenlerden biri ulaşım kararlarıdır. Ancak; ulaşım kararları; arazi kullanım kararları ile birlikte değil; planlamadan bağımsız, parçaçı olarak alınmaktadır. Özellikle ilk iki köprü deneyimi, ulaşım ve arazi kullanım kararlarının birbirinden bağımsız alınamayacağını ciddi bir şekilde ortaya koymaktadır. Her iki köprü de kentin kuzeye doğru gelişmesini tetikleyerek, kuzeyde bulunan doğal kaynakların tahribatına yol açmıştır. Ulaşım ve ulaşım kaynaklı arazi kullanım değişimi doğal yapıyı yok ederek ekolojik dengeyi bozmakta ve sürdürülebilirliği olumsuz etkilemektedir.

İstanbul Metropolitan Alanında öngörülen mega ulaşım projelerinin oluşturacağı çevresel etkiler birçok araştırmanın konusu olmuştur. Projelerin iptal edilmesi için aktör gruplarınca çeşitli müdahaleler yapılsa da bir sonuç alınamamıştır. Projeler gündeme

geldiği andan itibaren kentin hassas ekosistemlerinin yer aldığı kuzey kesimde, arazi kullanım ve mülkiyet değişimlerine, halkın imar beklentilerine konu olmuş; projelerin yapılaşma baskısı oluşturma potansiyeli yaratılmıştır.

Mega ulaşım projeleri ile baskı altında kalan kırsal alanlara ilişkin sürdürülebilir bir planlama ve yönetim modeli oluşturulmaması, uygulamadaki var olan belirsizlikleri ve doğal-yerel potansiyellerin maruz kaldığı tehdidi arttırmaktadır. 2010 yılı sonrası ortaya atılan mega projeler, şimdiden kentin ana dinamiklerinde değişim sürecinin başlamasına sebep olmaktadır. Bu sürecin sonunda kent kontrolsüz arazi tüketimi ile karşı karşıya kalmaktadır.

Gelinen noktada, bu projelerin uygulama süreci başlamıştır. Ancak; söz konusu projelerin çevresindeki çoğu kırsal karakterde olan yerleşmelerin ne kadar, nasıl, nereye büyüyeceği ya da büyümeyeceği bilinmemektedir. Bu noktada projeler ile oluşacak çevresel tahribata ek olarak çevre yerleşmelerdeki kontrolsüz büyümenin yaratacağı tahribat da önem kazanmaktadır.

Bu kapsamda, İstanbul Metropolitan Alanı'nın Karadeniz kıyısında planlanan 3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu diğer projeler, makroformunun belirleyicisi olarak; kent makroformu için tehdit olarak görülen kuzeye doğru gelişimin tetikleyicisi niteliğindedir. Bu açıdan, İstanbul Metropolitan alanında öngörülen mega ulaşım projelerinin, mekansal büyümeyi yönlendirecek, denetleyecek bir kurgu dahilinde planlanmaması çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır.

1.1 ÇALIŞMANIN AMACI VE HİPOTEZİ

Bu çalışma, İstanbul Metropolitan Alanı'nda öngörülen 3. Havalimanı projesinin olası mekansal etkilerine dikkat çekerek; kentsel büyüme yönetimi politika araçlarının oluşturulmasının gerekliliğini Göktürk yerleşmesi üzerinden irdelemeyi amaçlamaktadır. Çalışmada temel olarak aşağıdaki sorulara cevap aranmaktadır:

- a) Plandan bağımsız gündeme gelen İstanbul 3. Havalimanı projesinin ve etkileşimde olduğu mega ulaşım projelerinin olası mekansal etkileri nelerdir?

- b) Kentsel büyüme yönetimi ile İstanbul 3. Havalimanı projesinin yaratacağı olumsuz mekansal etkiler kontrol altına alınabilir mi?
- c) İstanbul'un kuzeyinde öngörülen 3. Havalimanı projesinin meşruiyetinin kurulması büyüme yönetimi politikası sayılabilir mi?

Bu kapsamda çalışmanın hipotezi;

- a) Kentsel büyüme yönetimi ile mega ulaşım projelerinin etkisiyle gerçekleşen arazi kullanım değişimleri ya da kontrolsüz mekansal büyüme azaltılabilir.
- b) İstanbul'un kuzeyinde öngörülen 3. Havalimanı projesi, kentsel büyüme yönetimi politikası kapsamında üretilmiş bir karar değildir. Bu yüzden kentsel büyüme yönetimi politikası sayılamaz.
- c) İstanbul'un kuzeyinde öngörülen mega projelerin olası mekansal etkilerinin giderilmesi ya da azaltılmasının da kentsel büyüme yönetimi uygulanması gereklidir.
- d) Mega ulaşım projeleri, kentsel büyüme yönetimi kapsamında kurgulanmazsa; arazi tüketimi kontrolsüz olur.

1.2 ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE YÖNTEMİ

Tez kapsamında, mega ulaşım projeleri ve yaratacağı kontrolsüz büyümenin, kentsel büyüme yönetimi kavramı ile ilişkisi tartışılmıştır. Bu tartışma; İstanbul'un batı yakasının Karadeniz kesiminde yer alan İstanbul 3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu diğer mega projeler üzerinden, 15.09.2009 yılında onaylanan 1/100000 ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı kapsamında yürütülmüştür. Söz konusu projelerin, kentin kuzeyi ve bütününde yaratacağı etkiler ortaya konularak; Göktürk için olası bir kentsel gelişme senaryosuna dikkat çekilmiştir. Söz konusu olası etkilerin azaltılması için kentsel büyüme yönetimi politika araçları irdelenmiştir. Tez kapsamında üzerinde durulan konular;

- a) Kentsel büyüme yönetimi ve politikaları
- b) Mega ulaşım projeleri ve ulaşım-arazi kullanım etkileşimi
- c) Ulusal planlama sistemi
- d) İstanbul Metropoliten alanının kuzeyinde öngörülen mega ulaşım projeleri

Çalışmada izlenen araştırma yöntemi, genel itibariyle, konuya ilişkin yurtiçi ve yurtdışı yayınların taranması (kitap, tez, rapor, makale, kongre, sempozyum, seminer, çevrimiçi kaynaklar, yasa ve yönetmelik, vb.) kişisel görüşmeler (mülakat), saha araştırması ve kişisel değerlendirmelerden oluşmaktadır.

Kavramsal ve kuramsal çerçeve, literatür araştırmasıyla oluşturulmuştur. Literatür araştırmasında özellikle yurtdışı yayınlardan faydalanılmıştır. “Kentsel Büyüme Yönetimi”ne ilişkin yapılan literatür araştırmasında, yurtiçi kaynakların oldukça az sayıda olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca YÖK’te yapılan taramada odaklanılan nokta farklı olmakla birlikte konu ile ilgili çalışma bulunmaktadır. Üçüncü bölüm için; konuyla ilgili olarak daha önce üretilmiş olan çalışmalarda incelenen örnekler araştırılarak, kavramsal ve kuramsal çerçeve ekseninde yeniden ele alınmıştır. Dördüncü bölümde, Türkiye planlama sisteminden hareketle, İstanbul’da kentsel büyüme yönetiminin izleri aranmıştır. Beşinci ve altıncı bölümlerde ise daha önceki bölümlerde elde edilenler çerçevesinde İstanbul kuzeyindeki mega ulaşım projelerinin olası mekansal etkileri tartışılarak, katılımsız gözlem metoduyla öngörülerde bulunulmuştur.

Çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; çalışmanın amacı, kapsamı, yöntemi açıklanarak, araştırma soruları ile ortaya attığı hipotezin altı çizilmiştir. İkinci bölümde; kentsel yayılma ve ulaşım-arazi kullanım etkileşimi kavramlarından hareketle kentsel büyüme yönetimi olgusu açıklanarak; mega ulaşım projeleri ile ilişkisi ortaya konmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde; ikinci bölümdeki literatür araştırmasına bağlı kalarak; dünyada en yaygın kentsel büyüme yönetimi aracı olan ‘kentsel büyüme sınırı’ uygulamasını başarı ile deneyimlemiş olan ABD-Oregon Eyaletinde yer alan Portland kenti incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, ulusal planlama sistemi ve kent yönetimi ilişkilerinin incelenmesiyle İstanbul’daki kentsel büyüme yönetimi kapasitesi algılanmaya çalışılmıştır. Ulaşım yatırımlarının bir kentsel büyüme yönetimi politikası olarak

geçerliliği sorgulanmıştır. İstanbul makroformunun ulaşım eksenli tanımı yapılarak, kentin gelişimi ile olan ilişkisi irdelenmiştir.

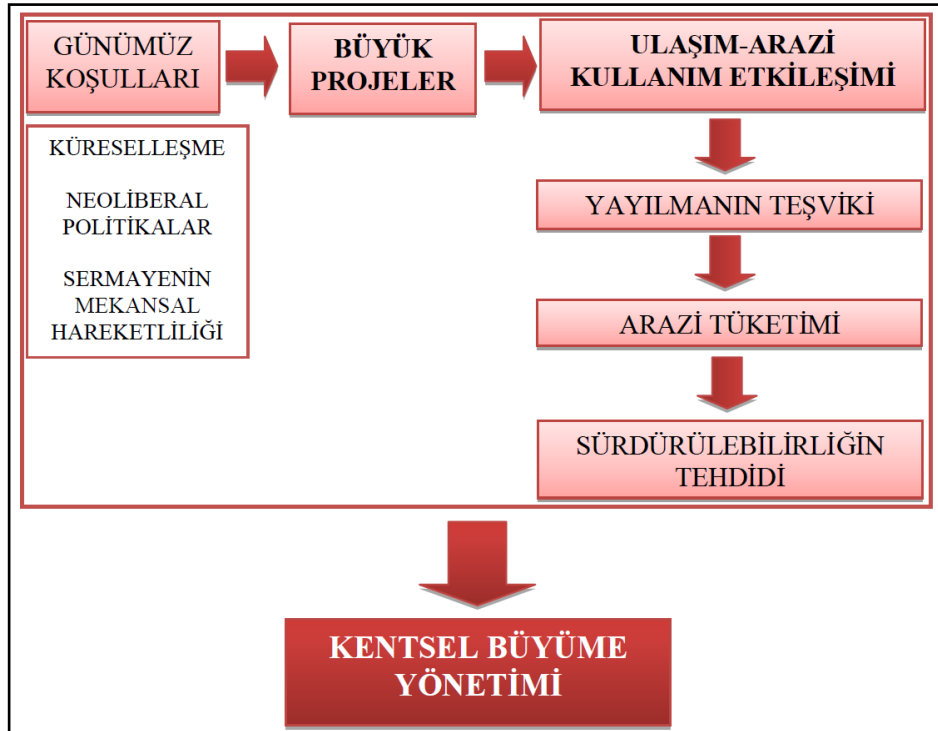
Beşinci bölümde; İstanbul'un kuzeyinde yer alan mega projelerin kentsel büyüme üzerinde etkisinden hareketle, 3. havalimanı projesinin, diğer mega projeler ile birlikte; çevresel, sosyal ve mekansal etkileri sorgulanarak planlama ile ilişkisi ortaya konmuştur. Göktürk Mahallesi'ndeki olası mekansal değişimler irdelenerek; daha önceki bölümlerdeki araştırma çatısına bağlı kalınarak ortaya konmuştur.

Çalışmanın altıncı bölümü olan sonuç ve öneriler bölümünde; kavramsal çerçeve ve araştırma kurgusu çıkarımlarından yola çıkılarak, İstanbul'un kuzeyinde öngörülen büyük projelerin, İstanbul makroformunda yaratacağı değişime ilişkin elde edilen bulgular sistematik olarak ortaya konmuştur. Göktürk Mahallesi üzerinde oluşacak olası baskılara dikkat çekilerek, kentsel büyüme yönetimi politika araçlarının oluşturulmasının gerekliliği tartışılmıştır.

2. KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

Tezin kavramsal ve kuramsal çerçevesine ayrılan bu bölüm, kentsel büyüme yönetimi ve mega projelerin bu kavram ile ilişkiden oluşmaktadır. Kentsel büyüme yönetimine (KBY) ilişkin yapılan literatür araştırması kapsamında, kentsel büyüme, kentsel saçaklanma/yayılma kavramlarından yola çıkılarak; kentsel büyüme yönetiminin anlamı, amaçları, araçları ortaya konmuş ve kavramın sürdürülebilirlik ve katılım boyutları incelenmiştir. Mega ulaşım projelerinin kentsel büyüme yönetimi ile ilişkisinin kurulması için, öncelikle mega proje kavramı, stratejik planlama ile ilişkisi çerçevesinde açıklanmıştır. Sonrasında mega ulaşım projelerinin arazi kullanıma etkilerinden hareketle KBY ile ilişkisi ortaya konmuştur (Şekil 2.1).

Şekil 2. 1: Kavramsal ve kuramsal çerçeve



2.1 KENTSEL BÜYÜME KAVRAMI VE KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ

Dünyada yaşanan hızlı kentleşme sürecinin sonucu olarak, kentsel alanlar büyümekte ve kentsel yönetim birimleri üzerindeki baskı artmaktadır. Bu anlamda kentsel alanlarda gerçekleşen büyümenin planlı ve düzenli gerçekleştirilmesi; kentsel büyümenin etkin yönetilmesi gerekmektedir. Kentsel büyümenin yönetimi, kentlerin büyümesini yönlendirmek ve biçimlendirmek; kentlerin doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin bulunduğu bölgeler üzerinde denetimi sağlamak; kentlerin gelişmesiyle ilgili uzun dönemli planlarda öngörülen tedbirleri bugünden almak; planlı ve düzenli kentleşmeyi sağlamak; ulusal kaynakların yanlış kullanımının ya da israfının önüne geçebilmek açısından önem taşımaktadır (Mazı ve Arslan 2003, s.39).

Kentsel büyüme yönetiminin (*urban growth management*) anlaşılabilmesi için öncelikle kentsel büyüme (*urban growth*), kentsel yayılma (*urban sprawl*) kavramlarının ve bu kavramların kentsel gelişme, mekansal büyüme, mekansal değişim kavramlarından farklarının hatırlanması gerekli görülmektedir.

2.1.1 Kentsel Büyüme ve Kentsel Yayılma Kavramları

Kentlerin büyüme sürecinde etkili pek çok dinamik bulunmaktadır. Bu dinamiklere dayanarak ortaya konan kentsel büyüme kuramlarında temel olarak üç ölçüt kullanılmaktadır: (1) nüfus, (2) ekonomi, (3) kaynaklara bağlı yerleşimi.

Nüfus büyümesi ile kentte oluşan hizmet sunumu artarken, bu hizmete sahip olmayan birçok kent büyüyen kentin etki alanına girmektedir. Böylelikle kentin etki alanı genişlemekte ve hizmet ettiği nüfus büyüdüğünden, kent de büyümektedir. Diğer yandan, yığılma ekonomileri çerçevesinde kentin hizmetlerin sunulmasını ekonomik kılması, bu hizmeti sunanları kente çekmekte ve yığılmalar ortaya çıkmaktadır. Diğer bir yaklaşıma göre ise kentler, buldukları yere özgü kaynakların doğrultusunda, oluşum nedenlerine göre büyümektedirler.

Kentsel büyümenin nedenleri arasında; nüfus artışı, göç ve yöre-kentleşme, ekonomik büyümeye alan yaratma gereksinimi, kentsel alanların artan olanakları ve hizmetleri, ulaşım ve iletişim altyapısının ve araçlarının gelişmesi ve Merkezi Yönetim yatırımları yer almaktadır (Gül ve diğ. 2008). Sharpe ve Wallock (1987, ss. 9-11) kentlerin üç aşamalı büyüme çizgisi olduğunu söylemektedir:

- a) Nüfus artışı, sanayileşme ve mekansal büyüme,
- b) Tek kent merkezi çevresinde yöre-kentsel büyüme (adem-i merkeziyet, yoğun araç kullanımı, kent merkezinin nüfus dokusunda ve yapılaşmada dönüşüm),
- c) Belirgin bir merkezi olmayan kentsel büyüme (çok geniş bir alana çok merkezli, çok yönlü kentsel yayılma, aşırı sosyo-ekonomik kutuplaşmalar, klasik kent ve mekan birlikteliğinin ayrışması).

Kentsel büyüme kavramı; kentin bütününe kapsayan fiziki bir değişimle birlikte, diğer etkenleri de içerisine alan bir kavram olarak; kentsel alanın genişlemesi anlamını da içermektedir. Bu noktada kentsel gelişme kavramı ile karıştırılmaması gerekmektedir. Çünkü kentsel gelişme; bir kentsel yerleşmenin bütün toplumsal, ekonomik, kültürel ve fiziksel unsurlarıyla nitelik olarak daha iyiye doğru evrilmesi anlamını içermektedir.

Kentsel büyüme çoğu zaman kentsel yayılma, mekansal büyüme ve mekansal değişim kavramlarının yerine kullanılmaktadır. Ancak; “mekansal büyüme” ve “mekansal değişim” kavramları tamamen kentin fiziksel mekanıyla ilgili bir değişim durumunu ifade etmektedirler. Mekansal büyüme, kentin fiziksel yayılma alanındaki niceliksel bir artış ya da genişlemeye işaret ederken; mekansal değişim, kentin fizik mekanı ve bunların kullanım biçimlerindeki bir değişimi de içermektedir (Başlık 2008).

Kentsel büyüme, genellikle gelişmenin ve kalkınmanın bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Kentsel büyüme ile kastedilen planlı, düzenli ve sağlıklı bir büyümedir. Ancak, kentsel büyüme bazen hızlı, çarpık, düzensiz, denetimsiz ve plansız olabilmekte, bu da kentsel alanların yönetiminde ve kentsel hizmet sunumunda aksamalara, kıt kaynakların yok olmasına yol açmaktadır (Gül ve diğ. 2008).

Dünya’da birçok metropol alanı genişlemekte ve kent merkezleri, kent çeperlerine doğru yayılmaktadır. 19.yy’ın sonlarından itibaren ulaşım ve inşaat teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak kentler, düşük yoğunluklu alanlara doğru genişleme eğilimi göstermiş, 20.yy’ın ikinci yarısına gelindiğinde, otomobil kullanımının yaygınlaşması ile yerleşme biçimi açısından yeni bir çağ başlamıştır (Bruegmann 2005 ve Antrop 2004). 20. yy’ın ikinci yarısından itibaren üretimde, ulaşım ve iletişimde gerçekleşen teknolojik gelişmeler ve küreselleşme ile birlikte metropoliten kentlerin yapısında, büyümesinde ve çevresindeki yerleşmelerle olan ilişkilerinde farklılaşmalar oluşmaya başlamıştır (Özdemir 1993). Sürekli olarak artan otomobil sahipliliği ile kentsel fonksiyonlar birbirinden ayrılmaya başlamış (Bruegmann 2005 ve Antrop 2004), bazı kentsel fonksiyonlar metropoliten kentin sınırının dışında yer seçmesiyle; sürekli olmayan, arada boş, kullanılmayan alanların bulunduğu, kopuk kopuk bir yerleşim örüntüsü oluşmaya başlamıştır. Metropoliten kentin bu yeni büyüme biçimi ise ‘kentsel yayılma/saçaklanma olarak adlandırılmaktadır (Karataş 2007, Clawson 1962). Bir kentsel form olan kentsel yayılma, daha çok düşük yoğunluğun hakim olduğu, otomobil bağımlı ve kentin sınırlarından itibaren çevreye doğru büyüyen yerleşme biçimi olarak tanımlanmaktadır (Squires 2002).

Kentsel saçaklanma/yayılmayı oluşturan en önemli etkenler arasında, nüfus artışı, arazi kullanım ve ulaşım kararları ile kentin sosyo-ekonomik gelişimi yer almaktadır. Kentlerde yaşanan sosyo-ekonomik gelişmeler, kentlerin çekim güçlerinin artmasına ve göç almasına sebep olmakta; artan nüfusun ihtiyacını karşılamak için geliştirilen ulaşım sistemleri de kent çeperlerinde yapılaşma baskısı oluşturmaktadır. Kent çeperlerine doğru yayılan bu gelişmeyi oluşturan diğer koşullar; Avrupa Birliği Komisyonu tarafından hazırlanan bir raporda; makro-ekonomik faktörler, mikro-ekonomik faktörler, demografik faktörler, konut tercihleri, kent merkezindeki problemler, ulaşım ve yasal düzenlemeler olmak üzere 7 ana başlık altında toplanmıştır (Tablo 2.1).

Tablo 2. 1: Saçaklanmaya neden olan faktörler

Makro-ekonomik Faktörler	Küreselleşme ve Ekonomik Gelişme
Mikro-ekonomik Faktörler	Yaşam Standartlarının Artması Arazi Fiyatları Ucuz Tarım Arazilerinin Varlığı Belediyeler Arasındaki Rekabet
Demografik Faktörler	Nüfus Artışı Hanehalkı Sayısının Artması
Konut Tercihleri	Kişi Başına Daha Fazla Konut Alanı Talebi Konut Tercihleri
Kent Merkezindeki Problemler	Hava Kirliliği ve Gürültü Küçük Apartmanlar Güvenli Olmayan Çevre ve Sosyal Sorunlar Açık Alan Yetersizliği Düşük Kalitede Kentsel Donatılar
Ulaşım	Özel Otomobil Sahipliliğindeki Artış Karayolları Ağının Durumu Düşük Benzin Fiyatları Zayıf Toplu Taşıma Hizmetleri
Yasal Düzenlemeler	Zayıf Arazi Kullanım Planlaması Mevcut Planların Uygulanmasındaki Zayıf Denetim Kurumlar Arasında Zayıf Koordinasyon

Kaynak: European Commission-European Environment Agency (EEA) 2006.

Kentsel yayılmaya yapılan eleştiriler; açık alanları yok ettiği, tarım alanlarını tükettiği, maliyetleri yükselttiği, sosyal hayatı zayıflattığı, düzensiz bir yerleşim deseni oluşturduğu, arazi spekülasyonu, eşitsizliği arttırdığı, doğal kaynakları tükettiği ve çevreye zarar verdiği yönünde birleşmektedir. Dolayısıyla, bu tarz yerleşmenin otomobil bağımlılığını arttırdığı, daha fazla enerji tükettiği, kirlilik yarattığı ve küresel ısınmaya sebep olduğu belirtilmektedir. Diğer yandan kentsel yayılma toprağı tüketecek oranda kullanmakta ve zaman içinde sürdürülebilirliğini yok etmektedir (Karataş 2007, Soule 2006, Bruegmann 2005).

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki kentlerde yayılmanın dinamikleri birbirinden farklı olmaktadır. Kentteki olumsuz koşullardan kaçan insanların meydana getirdiği yayılma, kentin planlama politikalarıyla desteklendiğinde ortaya çıkan figür ile işsizlik, eğitim yetersizliği gibi nedenlerle kentleri doldurup taşıran kırsal kesimin neden olduğu yayılma ile ortaya çıkan figür birbiriyle örtüşmese de plansız ve kontrolsüz meydana gelen yayılma sonuç olarak aynı problemleri beraberinde getirmektedir (Özcan 2008).

2.1.2 Kentsel Büyüme Yönetiminin Gelişimi

Dünya üzerindeki ülkeler, genişleme ve giderek artan bir şekilde toprak kullanan gelişim yapılarına ilişkin büyüyen endişelere, kentsel büyümeyi yönetmek için geliştirilmiş çeşitli politika araçları ile karşılık vermişlerdir (Bengston ve diğ. 2004). Gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerde büyümenin etkilerini kontrol etmek, yönetmek ya da azaltmak için, "büyüme yönetimi" terimi kullanılmaktadır. Büyüme yönetimi genel olarak, "nerede büyüme" ve "nerede büyümemek" temel kavramları ile ilişkili olarak kentsel saçaklanma/yayılmayı kontrol eden bir politikadır (Yıldırım 2008). Kentsel büyümenin yönetimi; kentsel alanlardaki gelişmeyi ve yapılaşmayı düzenlemek, yönetmek ve yönlendirmek açılarından son derece önemlidir (Weibang 1987, s.6; Kelly 1993, s.1).

İlk kez Kuzey Amerika'da 1940'larda dikkat çekmeye başlayan, büyüme yönetimi; gelişmeyi durdurmak veya yavaşlatmak anlamında, büyüme kontrolü olarak algılanmıştır (Hare 2001). Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde ise 1960'lı yılların başında, kentsel yayılma ile ilişkili ortaya çıkan çevresel bozulma ve aşırı yüklenilmiş altyapı gibi problemlere karşı bir hareket olarak ortaya çıkmıştır. Bu sebeple çevresel kaynakları korumak birinci nesil büyüme yönetimi programlarında ağır basan bir kaygı olarak yerini almıştır. ABD'de birkaç yerel bölgede başlayan kentsel büyüme yönetimi günümüzde bir planlama aracı olarak ana akım statüsünü kazanmıştır (Hutchison 2010).

1980'ler ve 1990'larda büyüme yönetimi stratejileri koordine edilerek, finansal olarak sürdürülebilir gelişme süreçlerine vurgu yapılmıştır. Büyüme sınırını tanımlama, planlama politikalarına güven ve yapılanmayı geniş kapsamlı etkileyen stratejiler grubu, yerel, şehir ve bölgesel düzeyde büyüme yönetimi yaklaşımının gelişimine katkıda bulunmuştur (Hare 2001). Bu stratejiler; açık alanlar ve doğal sistemler, sağlıklı mekanlar ve dengeli ulaşım sistemleri ile ilgili konuları çözüme kavuşturmaya çalışmıştır (Alshuwaikhat ve diğ. 2006). Düzenleyici ve niceliksel planlama türleri olarak; sınırlar (idari), etaplama ve büyüme oranı sınırı (*growth caps*) gibi araçlar yaygın olarak uygulamada yerini almıştır. Birinci nesil düzenlemeler genellikle mevcut planlama ve bölgeleme düzenlemeleri bağlamında uygulanmıştır.

1980'lerle büyüme yönetimi ana akım planlamanın yerleşik bir aracı haline gelmiş ve bu dönemde kamunun katılımı artmıştır. Çalışma kollarıyla birbirlerine bağlanmış işbirlikçi yaklaşımlar ve danışman komiteleri büyüme yönetimi stratejileri ile bütünleşmiştir. 1970'li yılların düzenleyici stratejilerinin tersine; bu yaklaşımlar, karma ekonomi, çevre, altyapı ve yaşam kalitesi odaklı geniş kapsamlı çalışma çerçevesi ile ilişkilendirilmiştir (Hutchison 2010).

ABD'de yerel düzeyde, kentsel gelişim sınırları özelinde düzenleme uygulamaları günden güne artış göstermiştir. Eyalet düzeyinde Tennessee ve Virjinya akıllı büyüme ilkelerine göre mevcut büyüme politikalarını geliştirerek adapte etmiştir. Bununla birlikte 1990'ların sonunda sadece 12 eyalet büyüme yönetimi sistemini kurmuştur. Bunlar; Hawaii (1961), Vermont (1970), Florida (1972), Oregon (1973), New Jersey (1986), Maine (1988), Rhode Island (1988), Georgia (1989), Washington (1990), Maryland (1997), Tennessee (1998) ve Virginia (1998)'dir (Hutchison 2010).

ABD'den daha yoğun bir yerleşme desenine sahip olan Avrupa'da da çok yönlü planlama sistemlerinin farklı büyüme yönetimi konularına odaklandığı görülmektedir. Birçok Avrupa ülkesinde, ulusal arazi kullanım ve planlama kanunu kentlerin, yerleşilmiş alanını kentsel çeperden (*urban fringe*) ayıran büyüme sınırları yerleştirmesini şart koşmaktadır. İsviçre, Hollanda ve Almanya bu konuda en iyi örneklerdendir (Hutchison 2010).

Katı bir düzenleme sistemine sahip olan İsviçre'de, çoğunlukla; arazi kullanımını daha önceden belirlenmiş kentsel büyüme doğrultusunda geriye doğru sınırlayan zıt bölgeleme politikası uygulanmıştır. İsviçre büyüme yönetiminin güncel politika yaklaşımları, yoğun yerleşme yapılarını içermektedir. Bu; geliştirici, daha kaliteli tasarım sağladığında yüksek yoğunluk ödenekleri gibi teşvikler ile başarılıdır. Bu süreçte arazi parçaları arasındaki bölgeleme düzenlemelerinin değiştiğinden, arazi yönetim sistemi tarafından süreç izlenmiştir (Hutchison 2010).

İsviçre düzenlemeleri ile benzer olan Alman yaklaşımı; ulusal planlama kodlarını detaylandırır ve bu kodlar, etkin büyüme yönetimi yasal, düzenleyici, ekonomik ve organizasyon odaklı araçları içermeli uzlaşısı üzerine kuruludur (Hutchison 2010).

Hollanda'da ulusal düzeyde yönlendirilen, ulusal çapta büyüme yönetimi ilkeleri bulunmaktadır. Bu politika, temel düzenlemeler ve konut yerleşimi, istihdam, toplu taşıma ve diğer arazi kullanımları üzerine kuruludur. Merkezi Yönetim genellikle planlama vizyonunun altını çizmekte ve uygulama, diğer planlama organlarına bağımlı yürütülmektedir. Bu sebeple; gelecek konut yerleşmeleri bakımından ulusal hükümet, bölgeler ve şehirler arasında yakın işbirliği bulunmaktadır (Hutchison 2010).

2.1.3 Kentsel Büyüme Yönetimi Tanımları ve Amaçları

Özellikle hızlı göç ve kentleşme, kentlerin mekansal olarak büyümesi, yerel yönetimlerin yönetsel mali ve teknolojik kapasitelerinin yetersiz olması, kentsel alanların yönetiminin güçleşmesine yol açmaktadır (Goldberg ve Mercer 1986). Ancak, anılan güçlükleri aşmanın yolu kentlerin ve kentsel büyümenin etkin yönetiminden geçmektedir. “Kentsel büyümenin yönetimi”, “kentsel hizmet sunumunun yönetimi” ile birlikte “kentsel alan yönetiminin” temel iki boyutu olarak kabul edilmektedir (Gül ve diğ. 2008).

Kentsel hizmetlerin yönetimi, kentsel alanda yaşayanların gereksinimlerinin karşılanmasını, temel hizmetlerin sunumunu, hizmet talebinde yaşanan büyümenin yönetilmesini içermektedir (Gül ve diğ.2006). Kentsel büyüme yönetimi; genel olarak kentsel alan yönetiminin alt işlevlerinden biri olarak görülmekte, ancak, artan kentsel hizmet talebi karşısında, kentsel hizmet üretiminin kentsel mekan üzerinde nasıl konumlandırılacağı, kentsel büyüme yönetimi çerçevesinde düşünülmesi gereken bir unsur olarak görülmektedir (Marshall ve Wood 1995).

Kentsel büyümenin yönetiminin, kentsel alan yönetimi boyutunu aşan yönleri de bulunduğundan, yerel, bölgesel ve ulusal düzeyde bütünleşik eşgüdümlü işbirliğini gerektirmektedir. Özellikle, ulusal ölçekte nüfus hareketlerinin, yönünün, biçiminin ve

hızının düzenlenmesi; belirli kentsel alanlara yönelen göçün yavaşlatılması ve/veya başka bölgelere ya da kentlere yönlendirilmesi; doğal çevrenin korunması, kalkınmanın bölgesel eşgüdümü buna örnek olarak verilebilmektedir (DeGrove ve Metzger 1993).

Kentsel büyüme yönetimi tanımları zaman içerisinde değişime uğramıştır. Her tanım farklı dönemleri ve planlama felsefesini temsil etmektedir. Erken dönem tanımlar 1970'li yılların büyüme politikaları ile ilişkili olarak ortaya çıkmıştır. Büyüme yönetimi; zamanlama, düzenleme için etkili bir yöntem olarak tanımlanmıştır. 1990'lı yıllar süresince büyüme yönetimi tanımlarına yönetim, kurumlar ve teşvikler eklenmiş ve vergilerin, giderlerin, düzenleyici gücün kullanımı, arazi kullanım olanaklarının toplumda dağıtımını etkilediğinden, kurumsal düzenlemelerin yapılması adına yönetimlere büyüme yönetimi ideolojik yükümlülük olarak dayatılmış; bölgesel girişimler ve işbirliğine daha çok vurgu yapılmıştır (Hutchison 2010).

Schulz ve Kasen (1984), kentsel büyüme yönetimini, gelişmenin türünü, yerleşimini, yönünü, hızını, niteliğini, ölçeğini, oranını, sekansını, zamanlamasını kontrol eden ve yönlendiren kamusal eşgüdümlü eylemler bütünü olarak tanımlanmaktadır.

Porter (1997), kentsel büyüme yönetimini; yönetimlerin toplumsal gelişimi, arazi kullanım amaçları arasındaki rekabeti dengeleyen çeşitli yollarla barındırmak ve bölgesel faydalar doğrultusunda yerel ile koordine olmak için öngördüğü ve araştırdığı dinamik bir süreç olarak tanımlamaktadır.

Fodor (1999) ise büyüme yönetimi teriminin, genellikle çeşitli politikalara, kentsel büyüme ve gelişmeye rehberlik eden düzenlemelere işaret etmek için kullanıldığını belirtmektedir.

Hare (2001), etkin büyüme yönetimini, rekabet halindeki komünitelerin yapılaşma hedeflerini dengeleyen ve yereli bölge ölçeği faydaları doğrultusunda koordine eden, gelişme ihtiyaçlarını öngören ve yerleştiren dinamik bir süreç olarak tanımlamaktadır.

Tekel (2001) kentsel büyümenin yönetimini kentsel planlama olarak ele alıp, geleceğe yönelik, çok boyutlu bir düzenleme ve kararlar dizgesi olarak tanımlamaktadır.

Pendall ve diğ. (2002) tarafından büyüme yönetimi tedbirleri; bir yetki alanındaki gelişimin oranı, yoğunluğu, tipi ve dağılımını kısıtlayan yerel hükümet toprak kullanımı düzenlemeleri olarak ifade edilmiştir.

Nelson ve diğerleri (2004), kentsel büyüme yönetimini; büyümenin ve gelişmenin desenini etkilemek ve öngörölmüş (projekte edilmiş) ihtiyaçları karşılamak için eyalet ve yerel yönetimlerin planlama, düzenleyici ve mali otoriterlerinin kasti ve entegre kullanımı olarak açıklamaktadır.

Pollock (2008), kentsel büyüme yönetiminin, kentsel gelişmenin miktarını, türünü, kapsamını, oranını ve niteliğini yönetmek için kullanılan çeşitli araçları kapsadığını belirtmektedir. Başka bir ifadeyle; bu araçların, ne kadar büyüme meydana geldiğini ve ne tür olduğunu, nerede olduğunu ve nasıl bir hızda gerçekleştiğini ve neyi etkilediğini yönetmek için kullanılabilirdiğini belirtmektedir.

Amerikan planlama dilinde ise büyüme yönetimi; gelişim boyutu, türü, oranı, zamanlamasını (timing) kontrol etmek için kentler tarafından uygulanan planlama temelli politikaları işaret etmektedir (Alterman 2000).

Farklı tanımlar, kentsel büyüme yönetiminin, çeşitli politika araçlarıyla arazi kullanımını düzenleme ve yönlendirme hakkında olduğunu netleştirmektedir. Süreç içerisinde büyüme yönetimi düzenleme boyutundan daha karmaşık aktiviteler grubuna doğru gelişim göstermiş ve bu süreçte farklı paydaşların ilgi alanları göz önüne alınmıştır. Büyüme yönetimi kapsamında, yerel yönetimler, arazi kullanım rekabetini dengeleyen ve yerel arası faydaların koordine edilmesini sağlayan toplumsal gelişim yollarını talep etmektedirler (Hutchison 2010).

Kentsel büyüme yönetimi, büyüme baskısı oluşmadan kentsel büyümeyi planlamalı ve proaktif bir nitelik taşımalıdır. Bu doğrultuda gerekli önlemleri almalı, büyümenin

oluşacağı alanları belirlemeli ve gelişme için altyapıyı oluşturmaldır (Gül ve diğ. 2008). Kentsel büyüme yönetimi mekanizmasında oldukça önem taşıyan dinamik süreç, amaçları ve yöntemleri geliştirmek için geçerli eğilimleri değerlendiren, devam eden bir süreçtir. Bu sadece bir planın becerisi değil, birbirini takip eden ve gitgide gelişen bir aktiviteler programı ile olabilmektedir (Nadim 2008).

Büyüme yönetimi, gelişme, koruma, altyapı yatırımları ve kamusal ihtiyaçlar arasında denge kurmaya çalışmaktadır. Değişen çevre (yapılı ve doğal çevre) ile durmaksızın ilgilendiği için dinamik bir süreç; uzlaşma yollarını araştırdığı için politik süreç; gelecek ihtiyaçları tanımladığı için ise teknik bir süreçtir (Chinitz 1990). Hare (2001) büyüme yönetiminin 5 kritik elementi olduğunu vurgulamaktadır:

1. Tüm partiler tarafından net bir vizyon ve ölçülü taahhütler,
2. Üst seviyede işbirliği ve anahtar paydaşların rollerinin net tanımı,
3. Büyüme yönetimini desteklemek için politika sisteminde yenilikçilik ve finansal taahhütler,
4. Daha iyi araçları uygulamak,
5. Toplumda farkındalığı arttırmak.

Kentsel büyüme yönetimi; doğal sistemlerin korunması ve kentsel alanlardaki büyümeyi desteklemek için gerekli olan gelişim arasında sorumlu bir dengeyi yakalayabilmek amacıyla, bir alandaki büyüme için dikkatli bir şekilde planlama yapmaktadır. Onun amacı, gelişim ve gelişimin etkilerini yönetmek için ihtiyaç duyulan altyapı arasında sorumlu bir denge sağlamaktır. Kentsel büyüme aktivitelerini sınırlamak ve sınırlarını çizmek yerine, gelişmeyi sağlamak için mevcut ve ortaya çıkan ihtiyaçları tanımlamaktadır (Nadim 2008, DeGrove 1992).

Nelson ve diğ. (1995), büyüme yönetiminin amaçlarını beş sorun açısından irdemişlerdir: (1) çarpık kentleşmeyi kontrol etmek, (2) harcanan vergi gelirlerini korumak, (3) ekonomik gelişmeyi hızlandırmak, (4) etkili kentsel formu şekillendirmek ve (5) yaşam kalitesini iyileştirmek (Yıldırım 2008).

Kentsel büyüme yönetimi, kentsel yönetim birimlerine, kentsel büyümeyi denetleme, yönünü ve biçimini belirleme açısından katkı yapmaktadır. Bu temel amacın yanında birçok alt amaçtan bahsedilebilir. Bu amaçlardan önemlileri şöyle sıralanabilir (Downs 1994, Wiebang 1987, Schultz ve Kasen 1984):

- a) Büyüme için mekan yaratmak ve sürdürülebilir büyümeyi sağlamak,
- b) Kentsel mekanın kentin sunması gereken hizmetler arasında akılcı ve işlevsel bir şekilde dağıtılmasını sağlamak,
- c) Kentsel kamusal açık ve yeşil alanları yeterli düzeyde tutmak,
- d) Hızlı büyümenin yaşam kalitesine olumsuz etkisini azaltmak,
- e) Yeterli altyapı ve kentsel hizmet sunumunu sağlamak,
- f) Tarımsal alanları, ormanı, çevreyi, tarihi ve kültürel değerleri korumak,
- g) Kirlilik kaynaklarını denetim altına almak,
- h) Kentsel dönüşümü yönlendirmek ve gerçekleştirmek,
- i) Kentin sosyal ve kültürel gereksinimlerini gidermek,
- j) Kentin bölge içindeki yerini de dikkate alarak kentsel gelişme çizgisini ve biçimini belirlemek.

2.1.4 Kentsel Büyüme Yönetiminin Araçları ve Kentsel Sınırlandırma Politikaları

Kentsel büyüme yönetimi politikaları; kentin fiziki olarak yayılmasını engellemek ve böylece arazi tüketimini azaltmak için geliştirilen araçlar bütünüdür (Terzi 2009). Dünyada birçok ülke, hızlı kentsel büyüme ve artan arazi tüketimi ile ilişkili problemlere kentsel büyümeyi yönetmek için çok sayıda politika araçları geliştirerek yanıt vermiştir (Bengston ve Youn 2006, Bengston ve diğ. 2004, Richardson ve diğ. 2004). Kentsel büyüme yönetimi; şehrin nüfusu artarken ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik uygun hizmetlerin yer almasını sağlamak için yönetim (hükümet) tarafından kullanılan teknikler setidir (Sustainable Cities International 2012). Kentsel büyüme yönetimi gereğince uygulanırsa; açık alanları koruma, konut yoğunluklarını arttırma, karma arazi kullanımı sağlama, toplu taşımayı kuvvetlendirme ve erişilebilirliği artırma konularında katkı sağlamaktadır (Song 2002).

Kentsel büyüme yönetimi, büyümeyi teşvik etmek yerine büyümenin zamanlamasına odaklanmakta (Alterman 2000) ve kentsel sınırlandırma, arazi kullanım ve şehrsel büyümenin kontrolü, bölgeleme, geniş kapsamlı plan, önceden yapılaşmış bölgeler içerisindeki boş alanların geliştirilmesi, toplu taşıma, vergi teşvikleri, yoğunluk kontrolleri ve altyapı yatırımları gibi araçları içermektedir.

Büyüme yönetimi kapsamında bölge ölçeğinden, bina ölçeğine kadar birçok farklı strateji yer almaktadır. Yapılan literatür araştırmasında; büyüme yönetimi araçları/stratejilerinin, çalışmaların kapsamına göre farklı yaklaşımlarla ele alındığı gözlemlenmiştir. Bu yüzden ana ve ortak amacı, “nerede büyümek” ve “nerede büyümek” olan tüm stratejiler yapılan literatür araştırmasına göre değerlendirilmiş ve bu tez çalışmasında 2 ana grupta toplanmıştır: (1) kentsel büyümeyi kontrol etmeye yönelik araçlar, (2) kentsel büyümeyi yönlendirmeye yönelik araçlar. Söz konusu teknikler ve araçları Tablo 2.2’de gösterilmektedir.

Tablo 2. 2: Kentsel büyüme yönetiminin teknikleri ve araçları

KENTSEL BÜYÜMEYİ KONTROL ETMEYE YÖNELİK ARAÇLAR	PLANLAMA / TASARIM	GENİŞ KAPSAMLI PLAN
		FONKSİYONEL PLANLAR Sel yönetim planı, açık alan/yeşil yol planı
		BÖLGELEME KURALI (kullanım ve yoğunluk kısıtları) KORUMA BÖLGELEMESİ, KÜMELENME (Tarımsal Arazi Bölgelemesi, Ekolojik Bölgeleme)
		ARAZİ KULLANIM VE PARSELASYON PLANLARI
		KARMA ARAZİ KULLANIMI VE YOĞUNLAŞTIRMA
		ÖNCEDEN YAPILAŞMIŞ BÖLGELER İÇERİSİNDE KALAN BOŞ VEYA İŞLEVSİZ ALANLARIN KULLANILMASI (İnfill/brownfield türü gelişme)
		ARAÇ VE NÜFUS HAREKETLİLİĞİNE SINIRLAR GETİRMEK (ulaşım master planları)
	SINIRLANDIRMA	YEŞİL KUŞAKLAR
		KENTSEL BÜYÜME SINIRI
		KENTSEL HİZMET SINIRLARI
	DENETLEME	ARAZİ KULLANIM YÖNETİMİ İÇİN TEKNİK VE POLİTİK TEMEL OLUŞTURMAK
		BÜYÜME ORANI (BÜYÜME KONTROLÜ ORANI)
		ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRME
		KOMŞU ALAN İLAN ETMEK
	DÜZENLEME	GELİŞİMİN ETAPLANMASI
		TOPLU TAŞIMA
		İMAR HAKLARI TRANSFERİ
		PLANLAMA VE ALTYAPI KOORDİNASYONU
KATILIM/ İŞBİRLİĞİ	PAYDAŞ KATILIMI	
	BÖLGESEL İŞBİRLİĞİ	
	REFERANDUM	
KENTSEL BÜYÜMEYİ YÖNLENDİRME YE YÖNELİK ARAÇLAR	TEŞVİKLER VE İZİNLER	VERGİ POLİTİKALARI (Arazinin Kullanım Türüne Göre Vergilendirmesi, Çeşitli Vergi İndirimleri)
		MALİ TEŞVİKLER
		YOĞUNLUK TEŞVİĞİ
		LOKASYONA GÖRE KONUT KREDİSİ
	YAPI VE KULLANIM YASAKLARI VE KISITLARI	İMAR HAKLARINI SATIN ALMA, KULLANIM HAKKINI KORUMA
		ARAZİ EDİNİMİ (Ekolojik Hassas Bölgelerde Kamusal Mülkiyet)
		ÖZEL KULLANIM ALANLARINDA GAYRİMENKUL GELİŞTİRMEİNİN SINIRLANDIRILMASI
		GAYRİMENKUL GELİŞTİRME ETKİ BEDELİ VE GELİŞTİRME HARÇ BEDELİ

Kaynak: Gül ve diğ. 2008, Pallagst 2007, Bengston ve diğ. 2004 ve Randolph 2004 yapılan okumalar doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur.

Büyüme yönetimi tekniklerini uygulama; genellikle bölge veya şehir için geliştirilmiş geniş kapsamlı ve stratejik planlar ile yönlendirilmektedir. Tablo 2.3'te uzun dönemli ve kısa dönemli büyüme yönetimde kullanılan farklı araçlar ve yaklaşımlar tanımlanmaktadır (Sustainable Cities International 2012).

Tablo 2. 3: KBY’de kullanılan uzun ve kısa dönemli araç ve yaklaşımlar

	UZUN DÖNEMLİ BÜYÜME YÖNETİMİ	KISA DÖNEMLİ BÜYÜME YÖNETİMİ
COĞRAFİ ÖLÇEK	Şehir genelinde veya bölgesel (tüm kentsel sistem)	Komünite (topluluk) veya mahalle
KAPSAMIN AMACI	Arazi kullanım veya ulaşım sistemleri	Arazi kullanım, ulaşım veya diğer altyapı
PLANLAMA YILI (UFKU)	Uzun dönem (30 yıl ve üzeri)	Kısa dönem (5-15 yıl arası)
KARAR VERME ZAMAN ARALIĞI	5-10 yıl	1-5 yıl
ARAÇLAR	Senaryo setleri, GIS veya sketch planlama, öngörü ve geçmişe dönük çıkarımlar	Ulaşım modelleme, öngörüler

Kaynak: Sustainable Cities International 2012.

Kentsel büyüme yönetimini sağlamak ve amaçlarını gerçekleştirebilmek için kent yönetimlerinin ellerinde birçok araç bulunmaktadır. Bu araçlar; ülkeden ülkeye hatta kentten kente farklılık gösterebilse de, burada temel sorun ne kadar araç olduğundan çok, bu araçların ne ölçüde etkin kullanılabildiğidir (Gül ve diğ.2008). Etkili kentsel büyüme yönetimi; merkezi yönetimlerin yerel yönetimlere, yönetim araçları sağlaması ile başarılabilmektedir.

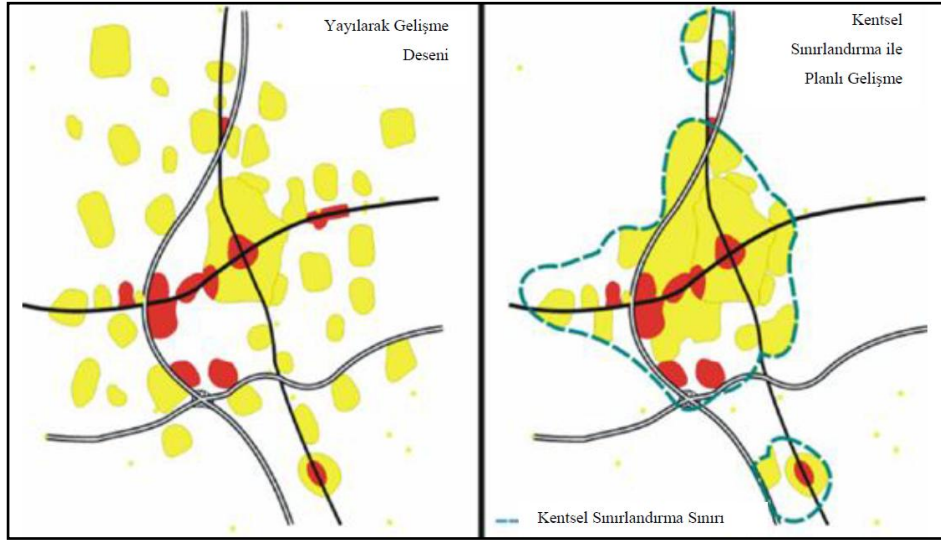
Kentsel büyüme yönetimi için kentsel sınırlandırma politikaları (*urban containment policies*) (KSP) önemli bir araç olarak nitelendirilmektedir. Kentsel büyüme yönetimi ile kentsel sınırlandırma politikaları arasında farklılık oluşturmak tartışma konusu (Nelson ve Dawkins 2004) olmakla birlikte; KSP, büyüme yönetimi “araçlar spektrumu”nun asli bir parçası sayılmaktadır (Pendall ve diğ. 2002, Nelson ve diğ. 1995). Büyüme yönetimi araçları sadece büyüme yönetimi sınırlarını, altyapı politikaları ve arazi edinimini değil, aynı zamanda büyüme oranını ölçen veya büyümenin olumsuz etkilerini azaltmayı araştıran geniş çaplı diğer araçları içermektedir (Kelly 1993). İhtiyaç olan büyümeyi öngören ve planlayan bir sınırlandırma programı, büyüme yönetimi programı olarak nitelendirilmektedir (Pendall ve diğ. 2002).

KSP, büyümei sınırlandırma ve etkileme amacıyla, belirli bir coğrafi lokasyona yönlendirmek için kamusal arazi edinimini, arazi kullanım düzenlemelerini ve altyapı yatırımlarını kullanma girişimidir (Pendall ve diğ.2002). Genellikle belirli bir sınır dışında kentsel gelişmeyi yasaklayan arazi kullanım düzenleyici seti olarak da tanımlanmaktadır (Nelson ve diğ. 1995). Aslında KSP, kentin, ekonomi, çevre ve sosyal ilişkileri üzerinde negatif etkileri de olabilen büyümei engellemek için dizayn edilmiştir (Burby ve diğ. 2001).

Ulusal, bölgesel ve yerel seviyelerde geliştirilebilen ve yönetilebilen KSP; metropoliten alanın istenilen coğrafi forma ulaşabilmesi amacıyla itici (açık alan varlığı) ve çekici (altyapının konumu) faktörleri yönlendirecek kamusal politika araçları dizisini çalıştırmayı araştırmaktadır (Pendall ve diğ. 2002). Merkezi Yönetimler'in yönlendirmesi ya da desteği olmaksızın Yerel Yönetimler tarafından da oluşturulan (Dawkins ve Nelson 2002, Pendall ve diğ. 2002) KSP içinde temelde üç farklı uygulama yer almaktadır. Bunlar; yeşil kuşak (*greenbelt*), şehirselle büyüme sınırı (*urban growth boundary*) ve kentsel hizmet alanı sınırı (*urban service area boundary*) uygulamalarıdır. Yeşil kuşak ve kentsel alan sınırlaması, itici güçleri, kentsel servis sınırlaması ise çekici güçleri kontrol etmeyi amaçlamaktadır (Pendall ve diğ. 2002).

Kentsel sınırlandırmanın amaçları, genel olarak; doğal alanların korunması, su, hava ve toprak kirliliğinin azaltılması, uygun maliyetli kentsel altyapının kullanılması, mevcut kentsel alanlara yeniden yatırım yapılması, yaşam kalitesinin geliştirilmesi ve karma kullanım ile toplu taşımayı teşvik eden yüksek yoğunluklu arazi kullanım deseninin yaratılmasıdır (Bengston ve Youn 2006, Pendall ve diğ. 2002). Şekil 2.2.'de kentsel sınırlandırma ile oluşturulan planlı gelişmenin yayılarak gelişmeden farkı açıkça görülmektedir.

Şekil 2. 2: Dağınık yayılma gelişimi ile planlı gelişim deseninin kıyaslanması



Kaynak: VAPA 2000.

2.1.4.1 Yeşil Kuşak (Greenbelt)

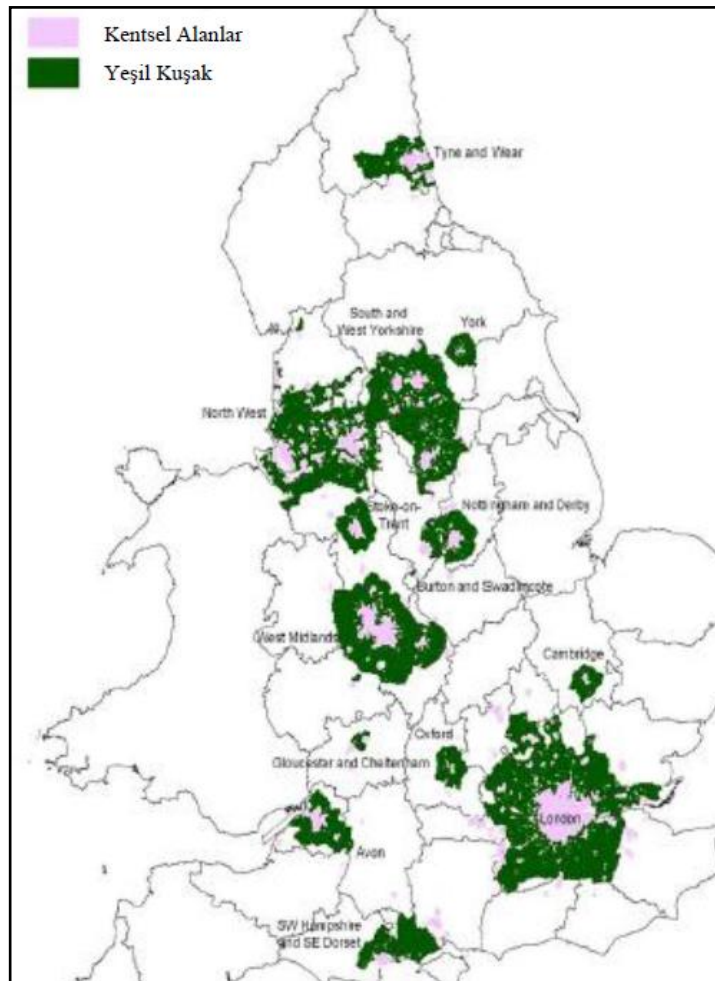
Kentsel yayılmayı önleme araçlarından biri, kentlerin etrafında, kentsel alanı kırsal alandan ayıran yeşil kuşaklar oluşturmaktır. Yeşil kuşaklar; kentlerin veya metropoliten alanların çevresindeki ekolojik hassas bölgeleri, tarım alanlarını, ormanları ve yeşil alanları içine alan ve kenti sınırlayan bir fiziksel bölgelerdir. Kentsel genişlemeye kalıcı bir bariyer oluşturması ve yeşil kuşak içinde yapılaşmaya izin verilmemesi nedeniyle kentsel büyüme yönetimi stratejilerinden en kısıtlayıcı olanı olarak kabul edilmektedir. Temel amacı; doğal kaynakların ve açık alanların ciddi bir biçimde korunmasını sağlamaktır (Pendall ve diğ. 2002).

Birçok örnekte; kamu veya kar amacı gütmeyenler tarafından, açık alan arazilerini veya tarım arazilerindeki imar haklarını satın alınarak, yeşil kuşaklar yaratılmaktadır (Pendall ve diğ. 2002). Ancak bu yöntem mali yükü arttırdığı için daha sonraki dönemlerde tercih edilmemiştir (Bruton ve Nicholson 1990). Yeşil kuşak uygulaması ABD’de nadiren görülmesine rağmen Avrupa ve Asya’da daha yaygın ve büyük kentlerin çevresinde görülmektedir. Çoğunlukla; İngiltere, Japonya ve Güney Kore gibi güçlü kentsel sınırlandırma politikası ve yasaları olan ülkelerde uygulama alanı bulan (Bengston ve Youn 2006) bu stratejiyi uygulayan diğer şehirler; Tokyo, Seul ve

Bangkok'u içeren Asya mega kentleri ve Berlin, Viyana, Barcelona ve Budapeşte gibi Avrupa kentleridir (Kühn 2003).

Yeşil kuşak uygulaması ilk kez 1930'larda Londra'da görülmektedir (Bengston ve Youn 2006). Sıkı ve katı bir idari yönetim gerektiren yeşil kuşak uygulaması İngiltere topraklarının yüzde 12'sini kaplamaktadır (Şekil 2.3). Son sekiz yıllık dönemde plan tadilatlarıyla yeşil kuşakların sadece yüzde 0,3'lük kısmı değişime uğramıştır. Kentsel yayılmayı kontrol etmek ve yerleşmelerin birleşmesini önleyebilmek için başarılı bir uygulama olarak kabul edilmekle birlikte, kentsel gelişme için yerleşmelerin çevresinde yeterli alan bırakmadığından, yeni yerleşmeler yeşil kuşağın ötesinde yer seçmek zorunda kalmıştır (Cullingworth ve Nadin 2002).

Şekil 2. 3: İngiltere'de yeşil kuşak alanları

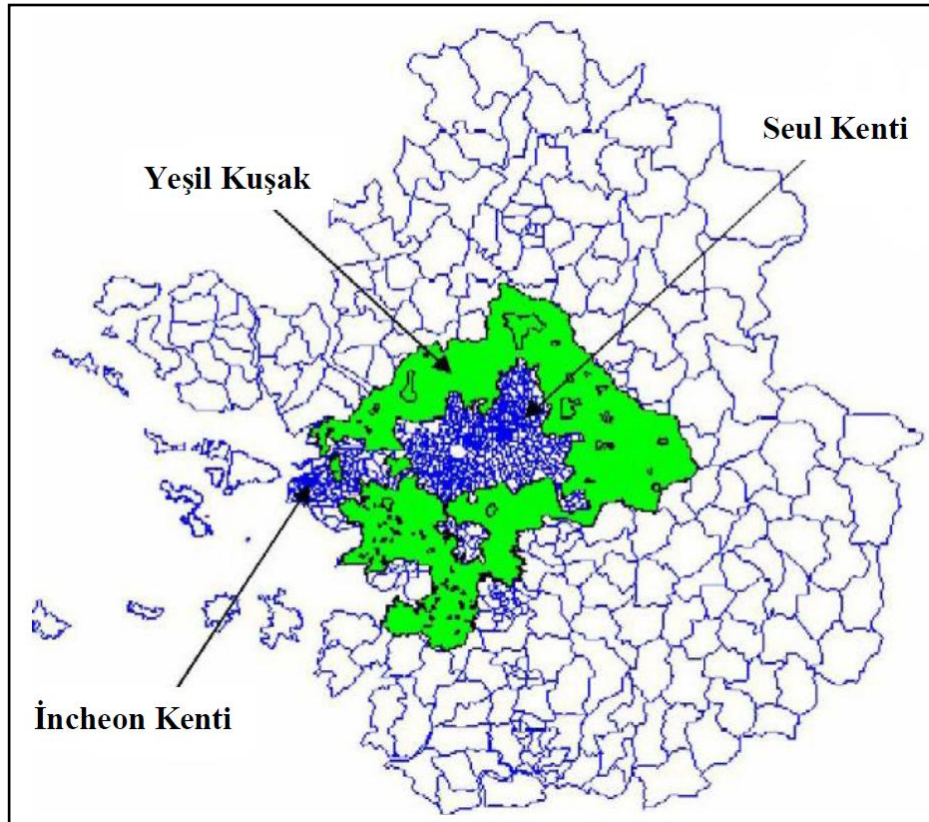


Kaynak: Cullingworth, 1977.

Londra'dan sonra yeşil kuşak uygulaması yapan ilk ülke Kore'dir. Kent Planlama Kanunu ile yeşil kuşağın hukuki dayanağı oluşturularak; 1971-73 yılları arasında Seul ve 13 kentin çevresinde uygulanmıştır. Kore, 20. yy'ın ikinci yarısından sonra yaşanan hızlı ekonomik büyüme; hızlı nüfus artışı ve kırsal alandan göçleri beraberinden getirmiştir. Bu nedenle, yeşil kuşak uygulamasıyla, kentsel yayılmanın önlenmesi, endüstri yığılmasının ve arsa spekülasyonunun engellenmesi, tarım alanlarının korunması, çevrenin ve doğal kaynakların zarar görmesinin önlenmesi amaçlanmıştır (Bengston ve Youn 2006).

Seul'deki yeşil kuşak (Şekil 2.4); Seul metropoliten alanının yüzde 13'ünü kapsarken nüfusun sadece yüzde 1.66'sı yeşil kuşağın yakınında yaşamaktadır. Ancak, yeşil kuşak içerisinde yapılaşmanın yasaklanmış olması nedeniyle ortaya çıkan imar hakkı kayıplarının telafi edilememesi en büyük sorun olarak görülmektedir (Bengston ve Youn 2006).

Şekil 2. 4: Seul'un yeşil kuşak haritası



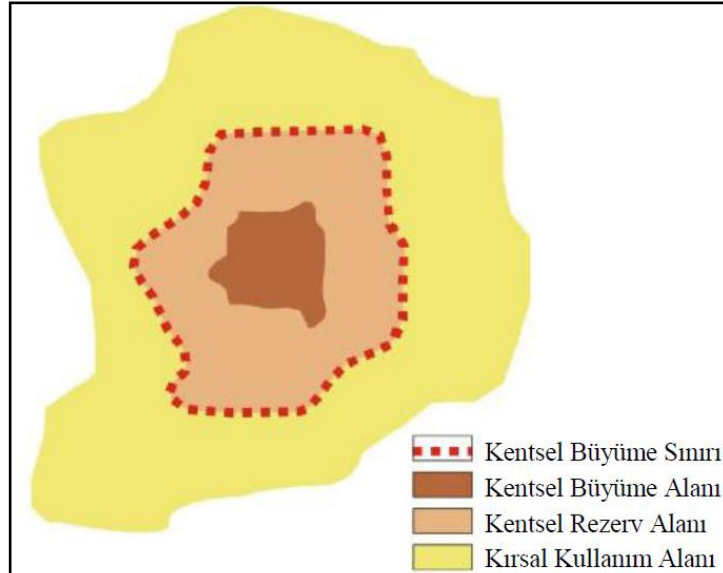
Kaynak: Bengston ve Youn 2006.

2.1.4.2 Kentsel Büyüme Sınırı (*Urban Growth Boundary*)

Kentsel büyümenin sınırlarını belirleyen bir büyüme programı olan kentsel büyüme sınırı (KBS), yeşil kuşakların aksine fiziksel bir bölge değil; kentsel alan ile kırsal alanı ayırmak için çizilen ayırıcı bir hattır (Şekil 2.5). Bu hattı oluşturabilmek için bölgeleme, imar ve diğer düzenleme araçlarından faydalanılmaktadır. KBS içindeki alan kentsel gelişim için uygun iken, KBS dışındaki alan öncelikle çiftçilik, ormancılık ya da düşük yoğunluklu gelişim için bölgeleştirilmektedir (Bengston ve Youn 2006, Pendall ve diğ. 2002, Nelson ve diğ. 1995).

Yeşil kuşaktan daha esnek bir uygulama türü olarak kentsel büyüme sınırı; zaman içinde ortaya çıkacak alan ihtiyacına göre esnetilebilmektedir (Bengston ve Youn 2006). KBS tayin edilmeden önce; büyüme belirli bir dönem için (20 yıldan 30 yıla kadar) belirlenmekte ve bu alanın etrafında bir sınır çizilmektedir. Bu sınırın dışında yeni gelişime izin verilmemekte; ancak, sınır periyodik olarak gözden geçirilerek, gerekli görülürse değiştirilmektedir (Pendall ve diğ. 2002).

Şekil 2. 5: Kentsel büyüme sınır şeması



Kaynak: Nelson ve diğ. 1995.

KBS belirlenirken birçok faktör göz önüne alınmaktadır. Nüfus ve ekonomik büyüme net bir şekilde öngörülebilir ve öngörülen büyümeyi karşılamak için gerekli olan alan tahmin edilmelidir. Doğal kaynak alanları kentsel gelişimden korunmalı ve kaçınılması gereken doğal tehlike alanları belirlenmelidir. İhtiyaç duyulan kentsel hizmetleri sağlamak için yerel yönetimlerin mali kapasiteleri, en son önemli faktördür. Bu nedenle sınırlar kullanılabilir altyapı kapasitelerine uygun olarak çizilmelidir (Nelson ve diğ. 1995).

Kentsel büyüme sınırı; genellikle ABD’de kullanılmaktadır. İlk olarak 1958 yılında ABD’nin Kentucky eyaletinin Lexington şehrinde uygulamaya konan şehirselle büyüme sınırı giderek yaygın bir uygulama haline gelmiştir. KBS’nin en başarılı uygulaması olarak; 1973 yılında uygulamaya koyan Oregon Eyaleti kabul edilmektedir (Nelson ve diğ. 1995).

Oregon Eyaleti’nde uygulamaya konulan şehirselle büyüme sınırı stratejisi ile yaklaşık 12 milyon hektar tarım ve orman alanları korunmuştur. 1970’den itibaren yaklaşık yüzde 50 oranında artış gösteren nüfusa karşılık; yapılaşmış alanlarındaki artış sadece yüzde 2 olmuştur. Saçaklanma karşıtı hiçbir politika uygulamayan Atlanta’da ise 1980’li yılların ortalarından 1990’lı yılların ortalarına kadar nüfusun yüzde 32 oranında artmasına karşılık, yapılaşmış alanların iki katına çıkarak hızlı bir şekilde büyüme göstermiştir (Sierra Club 2003).

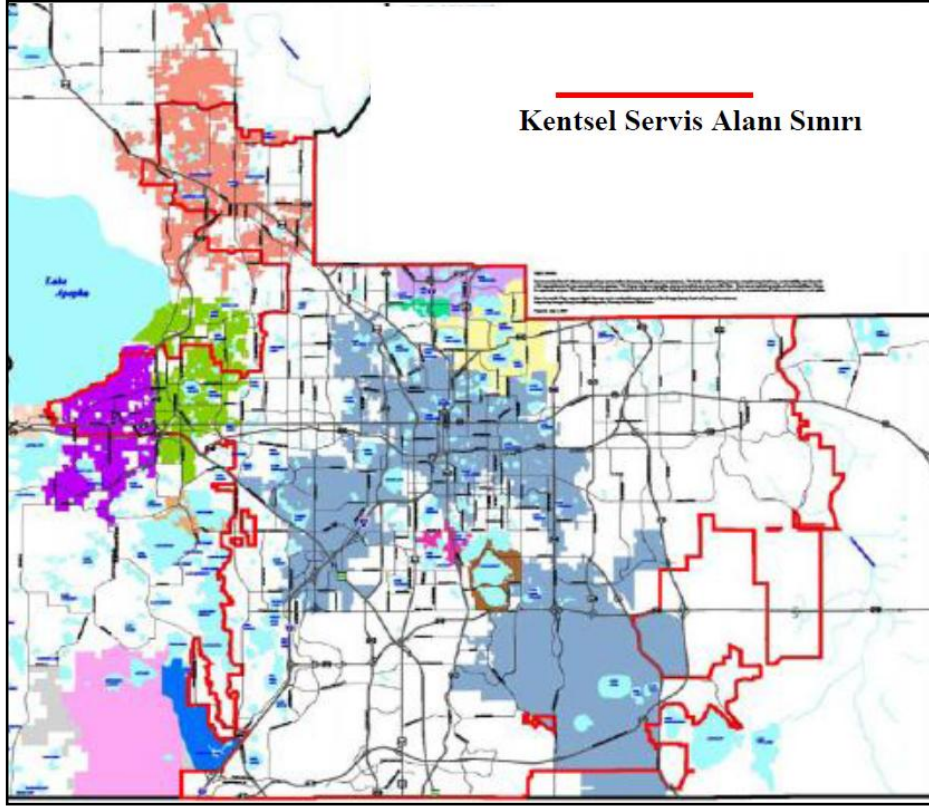
2.1.4.3 Kentsel Servis Alanı Sınırı (*Urban Service Area Boundary*)

Kentsel büyüme sınırlarından ve yeşil kuşaktan daha esnek olan kentsel hizmet alanı sınırı (KSAS), kentin çevresinde, altyapı alanlarının genişleyerek yer almaması gereken hattı işaret etmektedir. KSAS, Yerel Yönetimler (Belediye) tarafından belirlenen, her türlü kentsel hizmetin sağlanabileceği belirli bir sınır olarak tanımlanmaktadır. Bu sınır dışında yapılaşmaya izin verilebilmekte, ancak, kentsel hizmetler sunulmamaktadır (Pendall ve diğ. 2002).

Temel amacı; kamusal hizmet harcamalarının azaltılarak, yayılmanın caydırılmaya çalışılmasıdır. Birçok metropoliten alanda kentsel servis alanı sınırı, kentsel yayılmayı engelleyerek, düzenli kentsel gelişimi cesaretlendirmek ve kamusal altyapı harcamalarını azaltmak için uygulanmaktadır (Pendall ve diğ. 2002).

KSAS'ler istenen büyümeyi ve gelişmeyi, sadece kentin gelişmesinin istendiği yerde altyapı kurarak başarmaktadırlar. Bir başka ifadeyle, KSAS dışındaki bir alanda kamu tarafından finanse edilen altyapı hizmeti verilmemektedir. Ancak; geliştirici ödeme yapmak koşuluyla KSAS dışındaki bir alanda yer alabilmektedir. Bu durum, KSAS dışındaki birçok projeyi; geliştiriciler için fahiş fiyatlı hale getirmekte ve onları ya projeyi geliştirmemeye ya da KSAS içinde yer aramaya zorlamaktadır (Pendall ve diğ. 2002, Johnson 1998). Bu uygulama, belirlenen alana minimum düzeyde kamu hizmetleri götürülerek alanın gelişmesini engellenme amacı taşımakla birlikte; genellikle kentsel yayılmanın kontrolünde sınırlı başarı sağlamaktadır. Çünkü politik baskılar zaman zaman sınırın değişmesine sebep olmaktadır (Bengston ve Youn 2006). ABD'nin Florida eyaleti Orange County'de; daha kompakt ve bitişik yerleşme deseni sağlayabilmek için kentsel hizmet sınırlandırması kullanılmıştır (Şekil 2.6). 1985 yılında Florida Parlamentosu'nun çıkardığı Büyüme Yönetimi Kanunu (*Growth Management Act*)'na uygun olarak, 1991 yılında Orange County'nin kapsamlı planı yapılmıştır. KSAS uygulamasıyla, belirlenen bölgelerde kentsel altyapı hizmetleri 20 yılı aşan bir süreden sonra sağlanmaktadır. Söz konusu uygulamanın kentsel yayılmayı önlediği yönünde görüşlerin olmasının yanında gelişmenin diğer bölgelere kaydığı ve sadece yön değiştirdiği yönünde görüşler de bulunmaktadır (Song 2002).




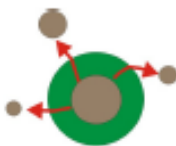

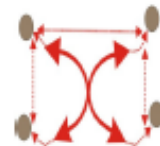
Şekil 2. 6: Orange County-Florida/ABD kentsel servis alanı sınırı



Kaynak: Islam 2008.

Kentsel büyüme yönetiminin en etkili politikalarından olarak kabul gören kentsel sınırlandırma politikalarının birbirleri ile karşılaştırmaları Tablo 2.7’de verilmektedir. Bu politikalardan yeşil kuşak en kısıtlayıcı formu yaratırken, kentsel gelişme sınırı daha esnek bir form çizmektedir. Kentsel servis alanları sınırı ise bu politikalar içerisinde en esnek olanı olarak; değişime en açık olan politikadır.

Şekil 2. 7: Kentsel sınırlandırma araçları

KENTSEL SINIRLANDIRMA ARACININ ADI	YEŞİL KUŞAK	KENTSEL BÜYÜME SINIRI	KENTSEL SERVİS ALANI SINIRI
Kontrolün formu			
Aracın Tanımı	Kenti çevreleyen açık alanın fiziksel alanı	Kentsel alanı, çevre kırsal alanlardan ayıran kentsel alanın çevresine çizilmiş hattır.	Altyapı hizmetlerinin nereye genişletileceğini belirleyen sınırdır
Stabilite	Kısıtlayıcı	Esnek	Çok esnek
Yetki yapısı	Ulusal düzeyde politikalar ve yerel düzeyde uygulama	Bölgesel Düzeyde kentsel politikalar, yerel yönetimlerin işbirliği, yerel düzeyde uygulama	Bölgesel düzeyde politikalar, belediye veya county düzeyinde uygulama
Planlama	Yeşil kuşak için kısıtlı imar hakları	Kentsel rezerv alanları için kısıtlı imar hakları	Plansız gelişme alanları için kısıtlı kentsel hizmetler
Problemler	Bölgesel düzeyde sıçrama tipi yayılma	Artan fiyatlar ve uygun fiyatlı konutların azalması	Kolayca ve sıklıkla politik baskı karşısında değişmesi
Aracın Başarısı	Yerel düzeyde kent sınırında gelişimi etkili bir şekilde kısıtlamak	Yerel yönetimlerin işbirliği	Büyümeyi sınırlandırma yerine coğrafi olarak ard arda büyüme
Gelecek Kentsel Büyüme Eğilimi			

Kaynak: Yıldırım 2008, s.173.

2.1.5 Kentsel Büyüme Yönetiminin Kentsel Siyaset Boyutu

Karmaşık bir süreç olan kentsel büyümenin yönetiminde, tekil yöntem ve politikalar kentsel problemleri çözemediğinden, tüm aktör gruplarının geniş çapta işbirliğine ihtiyaç duyulmaktadır. Kentsel büyüme yönetimi konsepti, paydaşları ve anahtar oyuncularını, kentsel gelişimin bütün aktörlerini belirli bir vizyon çerçevesinde bir araya toplarken, mekansal gelişim hedeflerinde başarıya ulaşmak için kaynakları en iyi paylaşım endişesi taşımaktadır. Kentsel büyüme yönetimi, en iyi yer, en iyi zaman ve en iyi metot ile ilişkili soruların cevaplarını aramaktadır (Nadim 2012).

Kentlerdeki mekansal hiyerarşinin doğası gereği karar üretmede birçok düzey/seviye bulunmaktadır. Kentsel büyüme yönetimi açısından bu düzeyler sırasıyla; yerel düzey büyüme yönetimi, bölgesel düzey büyüme yönetimi ve ulusal düzey büyüme yönetimidir. Bu düzeylerin her biri kendi önceliklerine, amaçlarına, prosedürlerine ve çıktıklarına sahiptir. Bu yüzden, sağlıklı kentsel büyümeyi yaratabilen uzlaşmış politikalar üretmek için merkezi ve yerel karar vericiler arasındaki denge hayati bir faktör olmaktadır. KBY amaçlarından biri; yetkili kurumlar arası ve bölgesel işbirliğine vurgu yapan, işbirlikçi planlamanın/kent yönetiminin sağlanmasıdır (Nadim 2008). İşbirlikçi kent yönetimi, KBY düzeyleri arasında geniş ölçekte bir işbirliği gerektirmektedir. Bu işbirliğinin, yerel ve bölgesel büyüme yönetimi stratejilerinde, karşılıklı dayanışma ile oluşması; kentsel gelişim çerçevesini tamamlamak için önem taşımaktadır.

Yerel düzeyde en temel amaç; yerelin ihtiyaçlarını kapsayan, gelecek için tasarlanan; potansiyel büyüme projeksiyonlarından, güncel eğilimlerden ve arazi kullanım düzenlemelerinden üretilen gelişim senaryoları üzerinde uzlaşmaya sahip olmaktır. Yerel düzeyde kentsel büyüme karar verme süreçlerini güçlendirmek için güçlü bir yerel yönetime ihtiyaç duyulmaktadır.

Ulusal düzey büyüme yönetiminde; hükümetin, gelişme süreçlerini özel sektöre ve geliştiricilere bırakmamak için, kentsel büyümeyi ve kamu-özel gelişme süreçlerini yönlendirici pozisyonda olmalısı gerekmektedir. Halk taleplerini ortaya koyarken kamu kurumları bu ihtiyaçları amaç edinmeli, gelişmeyi takip ederek izlemeli ve problemler oluşmadan onları öngörebilecek proaktif pozisyonda bulunması oldukça önem taşımaktadır. Hükümet; kentsel büyüme alternatifleri için, gerçek maliyetleri ve karları analiz etmeli ve topluma, gelişmeye yön vermek için seçim şansı vermelidir. Böylelikle kentli ya yeni gelişmeye destek olmayı ya da mevcut yapıyı güçlendirmeyi seçebilmektedir (Nadim 2008).

Gelecekteki büyüme için gelişmenin amaçları arasındaki rekabeti dengelemek zorlu bir iş olduğundan; kamu yararının ağırlığına karşı özel sektörün ihtiyaçları adil bir şekilde düzenlenmelidir. Gelişmenin bütüncül amaçlarında uzlaşılana kadar özel sektör çıkarlarını gözetmek ise faydasız görülmektedir. Bu yüzden bazen sert kararların

alınması ve tüm amaçların bir gelecek eylem planında (*one future action plan*) toplanması gerekmektedir (Nadim 2008). Bu kapsamda; kentsel büyüme yönetiminin başarılabilmesi için, kentin sahip olduğu yönetim becerisi ve sürdürülebilir kentsel gelişimi başarma yeteneği önem kazanmaktadır.

2.1.6 Kentsel Büyüme Yönetiminin Sürdürülebilirlik Boyutu

Hızlı kentsel büyüme ve kentlerin doğal alanlara doğru gelişmesi dünya çapında bir fenomen olarak sürdürülebilirliğin ana mücadele konusunu oluşturmaktadır (Bengston ve Youn 2006). Hızlı kentsel büyüme; uygun olmayan elverişsiz konut ve kentsel servisler (su, ulaşım, sağlık vb.), arazi fiyatları ve yapım maliyeti, gecekonduların yaygınlaşması, kirlilik ve kentsel çevrenin bozulması gibi birçok problemi de beraberinde getirmektedir (Chakrabarty 2001).

Sürdürülebilir gelişmenin vazgeçilemez bir parçası olan çevre; devamlı olarak, atmosferdeki artan kirleticilerle, arazi kaynaklarının bozulmasıyla, ormanların tüketilmesiyle, bioçeşitliliğin tehdit edilmesiyle, denizlerin ve temiz su kaynaklarının kirletilmesiyle değeri alçaltılmaktadır. Kentsel alanlar ise bu sonuçların doğmasında temel etkenlerden biridir (Alshuwaikhat ve diğ. 2006). Bu yüzden kentsel yayılma, büyüme yönetimi ve sürdürülebilir gelişme ayrılmaz bir biçimde ilişkili konulardır.

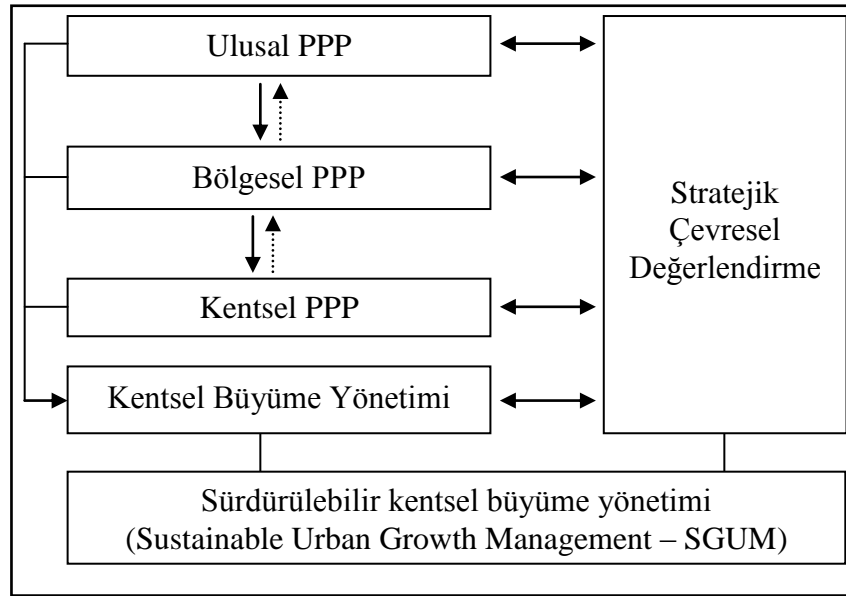
Kentsel büyümenin çevresel sonuçları, 1970'lerde ve 1980'lerde çok dikkat çekmezken, 1990'larda uluslar arası ölçekte, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ön plana çıkmıştır. Gelişmekte olan ülkelerde doğal çevre kapasitesinin altı oyulduğundan, kentsel alanlar sosyal, ekonomik, teknolojik ve politik gelişme yaratamamaktadır. Bu kapsamda gelişmekte olan ülkelerin katı ekonomik politikalarından dolayı çevresel değerleri korumak adına sıkı tedbirler alması gerekmektedir (Alshuwaikhat ve diğ. 2006).

Etkili sürdürülebilir kentsel büyüme yönetiminin gerçekleşebilmesi için; kentsel büyüme/gelişme stratejilerinin, kentsel çevresel sürdürülebilirlik ile entegrasyonu (Ravetz 2000) ile kentsel planlama ve yönetimine bütüncül bir yaklaşım gerekmektedir.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde kentsel büyüme stratejileri çevresel sürdürülebilirlik çerçevesinden ayrı geliştirilmektedir (Alshuwaikhat ve diğ. 2006).

1990’larda karar vericilerin optimum kararlar üretebilmesi için, kentsel projelerde “Çevresel Etki Değerlendirmesi” (ÇED) önemli ve geniş kapsamlı bir araç olarak yerini almıştır. ÇED öneri ve mevcut politika, plan ve programları (PPP) ve alternatifleri karar verme aşamasında sürdürülebilir gelişimi başarmak adına destek sağlayan bir araç olarak tanınmaktadır (Noble 2002, Brown ve Therivel 2000). ÇED’in kentsel büyüme yönetimine entegre edilmesi çevresel kaygıları PPP gibi daha geniş perspektifle ele almak açısından çok önemlidir (Şekil 2.8).

Şekil 2. 8: Kentsel büyüme yönetiminin stratejik çevresel değerlendirme ile entegrasyonu



Kaynak: Alshuwaikhat ve diğ. 2006

KBY açısından; çevresel, sosyal, ekonomik konuların stratejik karar verme sürecinde entegre olması ve sürdürülebilirlikle ilgili konuların önemine vurgu yapılması son derece önem taşımaktadır. Kentsel büyüme yönetimi stratejileri ve stratejik çevresel değerlendirme, kentsel sürdürülebilirliği sağlamak adına tamamlayıcı rollere sahiptir. Bu kapsamda stratejik çevresel değerlendirme, büyüme yönetimi strateji uygulamalarını iyileştirmek için gerekli görülmektedir.

2.2 MEGA (BÜYÜK ÖLÇEKLİ) PROJE KAVRAMI VE KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ İLE İLİŞKİSİ

Günümüzde metropoliten kentler mega projeler ile biçimlenmekte (Borja ve Castells 1997) ve sermayenin yeniden üretimine yönelik arz-yönlü kentsel politikalarla, bu politikaların ürünü olan rant-odaklı kentsel projelerle, bu projelerin gerektirdiği kentsel yayılma ve dönüşüm süreçleri ile yönetilmektedir (Penpecioğlu 2011, s. 62).

Küreselleşme süreci ile birlikte kentlerin uluslararası alandaki öneminin giderek artması, kentlerin hızlı büyüme sürecinden çok; kentin yapılanma anlayışındaki değişimler, büyük projelerin önemini arttırmıştır. Kentler artık tek tek yapıların eklenmesiyle değil, kent parçalarının eklenmesiyle büyümekte ve bu sürecin en önemli aracı da mega projeler olmaktadır (Tekeli 2012). Kentler, neoliberal dönemin kent mekanı üzerinde yarattığı yeniden yapılanma sürecinin yansımalarından bir tanesi olarak farklı projeler tarafından değiştirilmekte ve dönüştürülmektedir (Şengül 2009). Mega projeler, kentlerin yarışır hale getirilmesinde, dünya kenti ya da küresel kent statüsüne erişmesinde, ulus ötesi yatırımları çekmesinde ve ekonomik canlanma ve gelişiminde önemli bir yer tutmaktadır (Firidin Özgür [tarih yok]).

Küresel akışların, sermaye hareketlerinin önemli düğüm noktaları olarak öne çıkan kentler, ulusal, uluslar arası, yerel ve bölgesel sınırlar içinde merkezi bir konum elde etmek amacıyla kent mekanı üzerinde girişilen mega projelere altlık oluşturmaktadır. (Brenner ve Theodore 2002, s. 375). Mega projeler, kimi zaman fırsatların hayata geçirilmesinin etkin ve çağdaş araçları olarak hayatımıza girmekte ve kentsel gelişmeye katkıda bulunmaktadır. Ancak, kimi zaman da planlamanın bütünlüğünü sarsan noktasal eylemlere dönüşebilmektedir. Hatta içinde yer aldığı planın ilkelerini geçersiz kılabilecek nitelikte uygulamalar olarak da karşımıza çıkabilmektedir (Ünsal 2008).

Bu kapsamda, kentsel büyümenin dinamiği mega projelerin gündeme geliş süreçlerinin KBY kapsamında ele alınması gereklidir. Kentsel büyümenin yönetimi açısından ele alındığında, mega projelerin hangi ilişkiler içerisinde, nasıl bir ortamda oluştuğuna karar verilmesi önem taşımaktadır.

2.2.1 Mega Proje Kavramı

Tekeli (2012) kentlerin büyüklüklerine paralel olarak büyüğün ne olduğunun da değışeceğini vurgulayarak, büyük projeyi; kentin gelişme dinamiklerine önemli ölçüde etki yapan, büyük miktarda yatırım gerektiren, uygulanması uzun süre alan, kentin rant dağılımı ve paylaşımında değışiklikler yaratan, yakın çevresinde yaşayanların yaşantısında olumlu ya da olumsuz değışiklikler yaratacak önemde projeler olarak tanımlamaktadır.

Etkin bir yönetimi ve işbirliğini gerektiren mega projelerin; kentin belirlenen vizyonuna hizmet edebilecek boyutta hedefleri barındırması ve üst ölçek plan kararlara uyum sağlayan bir yapıda olması gerekmektedir (Emrealp 1993). Borja ve Castells (1997) mega projelerin; stratejik planlama yaklaşımı içinde ortaya çıktıklarını ve kısa süreli olarak özel sektörü zenginleştirme amaçlı geliştirildiklerini ileri sürerek; çoğunlukla, kentlerin etki alanındaki bölgelerde, kent çeperinde yer aldıklarını belirterek sağlamaları gereken üç şart olduğunu vurgulamaktadır:

- a) Projenin senaryosunun geleceğe yönelik sosyal, ekonomik ve kültürel hedeflerle ilişkili olması gerekir
- b) Projenin kentin diğler bölgelerindeki projelerle ve dinamiklerle uyumlu olması gerekir.
- c) Projenin çevresine güçlendirici ve itici bir güç vermesi gerekir.

Mega projeler, belediyelerin rutinleri dışında, önemli toplumsal sonuçlar doğuran projeler olarak, içeriğinde, yüksek siyasal anlam barındırmaktadır. Belediye başkanları da genellikle isimlerinin kalıcılığını, gelecekte iyi olarak anılmaya büyük ölçüde bu tür projelerin gerçekleştirilmesinde bulmaktadırlar (Tekeli 2012). Özellikle ulaştırma yatırımlarının anıtsal yapılar (asma köprüler, tüneller, metrolar, havaalanları, büyük limanlar vb.) olması, siyasilerin ulaştırmaya çok fazla ilgi göstermesine sebep olmakta; kente ya da bölgeye damgasını vuran anıtsal yapıların destekleyicisi olma fikri ise siyasilere her zaman cazip gelmektedir (Gerçek 2011).

Mega projelerin yer seçim kararlarının katılımcı yaklaşımlarla verilmesi, kamuoyunda yeterince tartışılarak gündeme gelmesi ve toplumsal uzlaşmanın sağlanabilmesi, projelerin meşruiyeti ve sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi açısından önem taşımaktadır (Alp 2012). Projelerin üretilmesi aşamasında şeffaflığın sağlanamaması, yürütülen projelere olan güveni eksiltmekte ve kuşku uyandırmaktadır. Bu durum da kentlinin projeyi sahiplenmesinde olumsuz etki yaratmaktadır. Mega projeler kentsel mekana, bütünsellikten yoksun, parçacı ve ayrıcalıklı yapılaşma hakkı dağıtan müdahale kanalları yaratmaktadır (Penpecioğlu 2011, s. 69).

Mega projelerin aktörlerini iki grupta değerlendirmek mümkündür (Şengül 2009): Bu projelerin bazılarının aktörleri kentsel düzeyden daha üst ölçeklerde örgütlenmişlerdir. Çok uluslu şirketlerden bölgesel ve ulusal ve bölgesel ölçekte faaliyet gösteren sermaye gruplarına ve merkezi yönetime kadar uzanan görece daha güçlü aktörleri içermektedir. İkinci grup ise, kentsel düzeyde faaliyet gösteren yerel girişimciler, yerel yönetimler, müteahhitler kentsel toplumsal hareketler ve örgütlenmemiş kentlileri kapsayan daha geniş ancak sınırlı güce sahip bir dizi aktörü içermektedir. Mega projelerde, bu grupları bir araya getiren ya da ayıran faktör, kent mekanını bir yaşam mekanı (kullanım değeri) ya da bir kar/rant kaynağı olarak görmeleridir. Özellikle kentsel girişimciler, müteahhitler, arsa spekülâtörleri, bankalar ve şirketler kent mekanını dolaylı ya da direkt olarak bu çerçevede görmektedirler (Şengül 2009).

Mega projeler; ulaşım, konut, eğitim, sağlık vb. alanlarda geliştirilmekte ve genellikle bu sistemleri iyileştirmek için yapılmaktadır (Tablo 2.4). Ancak bu yatırım alanlarından, ulaşım projeleri mekansal değişimi ve büyümeyi etkileyen en önemli yatırım alanı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 2. 4: Mega proje yatırım alanları

Ekonomik Sektör	Amaçlar
TOPLU TAŞIMA	Ulaşım etkinliğini arttırmak enerji kaybını azaltmak ve yaşam standartlarını yükseltmek
ULAŞIM	Ulaşım sistemini geliştirmek, maliyeti azaltmak ve rekabet gücünü arttırmak
KONUT	Düşük gelir gruplarına yönelik konut alanları geliştirmek
SU SİSTEMİ	Su sistemini geliştirmek
EĞİTİM	İnsan kaynaklarını ve eğitim sistemini geliştirmek
SAĞLIK HİZMETLERİ	Sağlık hizmetlerinde ülke çapında aynı standartları sağlamak
DİĞERLERİ	Enerji ve elektrik sektörlerinin stabilitesini sağlamak

Kaynak: Wiriyawit V., Sutatam S., Sittichai S., Boonyawongvirot A. [tarih yok]

Mega projelerin, bulunduğu ortamın çekiciliklerini artıran, mekansal-sosyal-ekonomik dönüşümü hızlandıran ve kentsel-bölgesel merkezleri oluşturan yapıları bulunmaktadır. Bu açıdan stratejik önem taşımaktadırlar. Mega projeler, bir kent vizyonu ve stratejik gelişme planı ile bağlantısı olmaksızın, sosyal ve çevresel etkileri değerlendirilmeksizin uygulandıklarında, uzun vadede beklenen sonucun tam aksi yönde etkiler gösterebilme tehlikesini taşımaktadırlar. Bu sebeple kentlerin gelişimi proje temelli yaklaşımlardan çok, bütüncül yaklaşımları gerektirmektedir (Borja ve Castells, 1997, Firidin Özgür [tarih yok]).

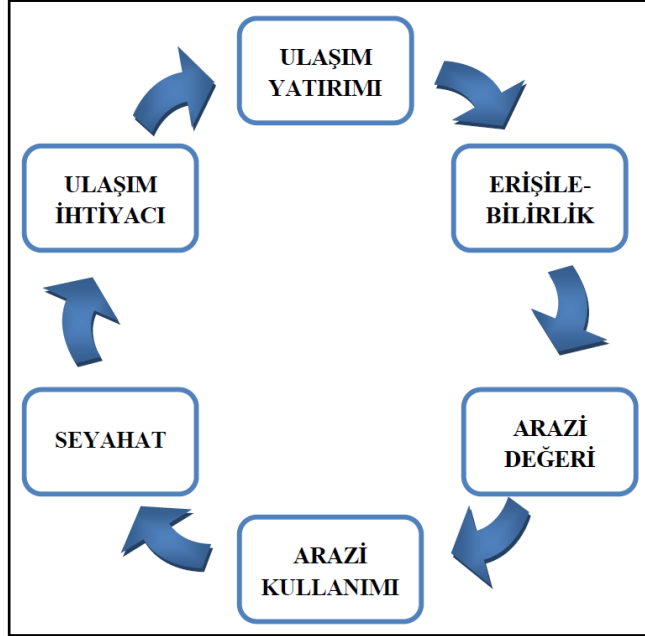
2.2.2 Mega Ulaşım Projelerinin Arazi Kullanıma Etkileri

Ulaşım projeleri, içinden geçtikleri bölgelerin erişebilirliğini arttırarak bu bölgelerdeki sosyo-ekonomik yapıyı ve arazi kullanımını etkilemektedir. Genellikle orta ve uzun dönemde ortaya çıkan bu etkilerin derecesini ve süresini; bölgenin gelişme potansiyeli, imar mevzuatı, yerel koşullardan kaynaklanan kısıtlar ve çevredeki diğer çekim merkezlerine yakınlık gibi etmenler belirlemektedir (Gerçek 2013).

Erişilebilirliğin artması bölgelerin çekiciliklerini arttırarak arazi değerini ve arazi kullanımını etkilemekte; değişen arazi kullanım ile oluşan seyahatler ulaşım ihtiyacını doğurmaktadır. Bu durum, orta ve uzun dönemde yeni yapılan ulaştırma projeleri

üzerinde ilave ulaşım taleplerinin ortaya çıkmasına yol açarak, ulaşım alt yapısı oluşturulması süreci tetiklemektedir. Dolayısıyla bu projeler bir süre sonra kendi trafiklerini yaratmaktadırlar (Şekil 2.9) (Gerçek 2013, Khisty ve Lall 1990).

Şekil 2. 9: Ulaşım ve arazi kullanımı döngüsü



Kaynak: Khisty ve Lall 1990

Kentin belli yönlere doğru gelişmesi, bu yörelere ulaşım hizmetlerinin gitmesini zorunlu hale getirmektedir. Belli ulaşım akslarının gelişmesi ise, bu akslar etrafında kentsel yapılanmayı hızlandırmaktadır. Bir kentin gelişme süreci içinde, bu iki yönlü ilişkiden hangisinin ağır basacağı, büyük ölçüde, o ülkedeki kapital birikim sürecine bağlı olarak, kent içi ulaşım alanına ve yapı sektörüne ne türde ve ne ölçekte kapital girdiği ile belirlenmektedir (Tekeli 1992). Bu nedenle, kent makroformunun şekillenmesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım kararları olmaktadır. Sürecin iyi yönetilebilmesi için; ulaşım yatırımlarının arazi kullanım kararları ile uyumlu olması ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekmektedir (Gerçek 2013).

Yayılan mega şehirler daha fazla ulaşım altyapısı, enerji tedariği gerektirmekte ve yüksek miktarlarda arazi tüketmektedir. Bu durum doğal çevreye zarar vermekte, sera gazı emisyonunu arttırmakta, iklim değişikliğine, hava ve gürültü kirliliğine neden olmaktadır (Kaynak ve Zeybek [tarih yok]). Çevreye ve insana farklı boyut ve

özelliklerde zararlar veren ulaştırma sistemleri ve değiştirdiği arazi kullanım biçimleri; doğal yapıyı hızla yok etmekte, ekolojik dengeyi bozmakta ve tarımsal üretimi olumsuz etkilemektedir. Ulaştırma sistemlerinin yapımı sırasında karasal ekosistemlerin ana öğeleri olan orman, tarım, mera ve sulak alan sistemlerinin tüketilmesi ve bölünmesi (Eker ve diğ. 2010), işletimi sırasında meydana gelen kazalar, hava ve gürültü kirliliği oluşturması ve oluşan karbon monoksit nedeniyle iklim değişimine katkıda bulunması (Öztürk ve Öztürk 2010) yer aldığı bölgedeki kentsel dinamikleri değiştirerek kontrolsüz arazi kullanım deseni oluşturması ile tüm bunlar sırasında toprak kirliliği ve kaybına sebep olmaktadır.

Arazi tüketimi; ulaştırmanın çevreye olumsuz etkilerinin ana sebebi ve diğer etkilerin tetikleyicisidir. Ekosistem devamlılığı için son derece önemli olan toprak; kentsel gelişme baskısı ile de özelliğini büyük ölçüde yitirmekte, içerdii biyolojik çeşitlilik azalmaya başlamakta, su tutma kapasitesinin azalmasıyla erozyon hızlanmakta, toprak yüzeylerin yerini doğal olmayan yüzeylerin almaya başlamasıyla yağışların yeraltı sularına erişimi engellenmekte ve yeraltı suları beslenemez hale gelmektedir. Bunun sonucunda ise, artan yeraltı suyu kullanım ihtiyacına karşı hidrolojik döngü ve hassas kıyı ekosistemi zarar görmektedir (Tamer 2009).

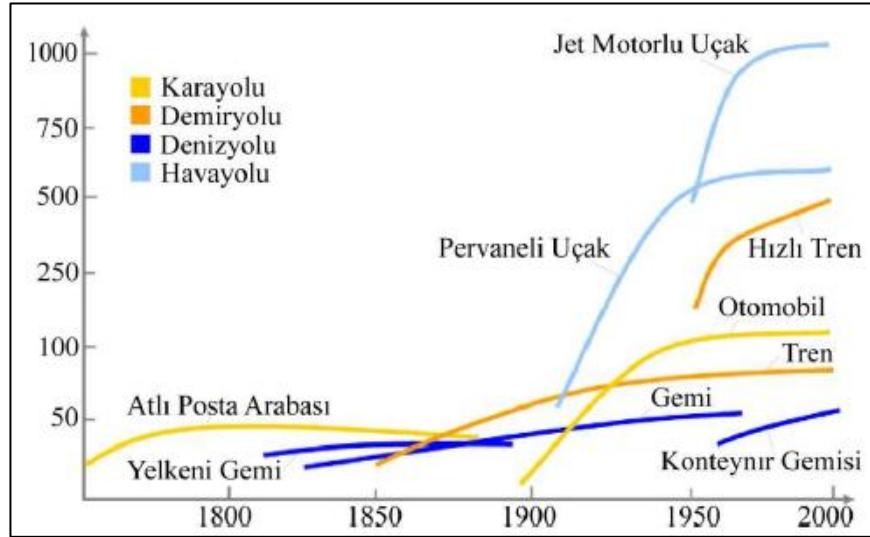
Kırsal alandaki toprak varlığı kentsel gelişme alanlarının dışında, kent yaşamından bunalanların ikinci konut talepleri, ulaşılabilirliğin artmasıyla, kente yer bulamayan küçük imalat ve sanayi siteleri, üniversite ve diğer araştırma kurumlarının ihtiyacı olan büyük alanlar için serbest yayılma alanı olarak görülmekte, bunun sonucunda da geri dönülemez bir şekilde kaybedilmektedir (Doğru 2002). Özellikle çevresel etkilerinin azaltılması için mega ulaşım projeleri gerçekleştirilirken;

- a) tüm grupların erişilebilirliğinin sağlanması,
- b) ulaşım sisteminin kentlinin sağlığı, güvenliği üzerine olumsuz etkilerinin azaltılması,
- c) hava ve gürültü kirliliği, sera gazı emisyonu ve enerji tüketiminin azaltılması,
- d) ulaşımın ve maliyet etkinliğinin arttırması,
- e) kentsel çevrenin kalitesini ve çekiciliği arttırmaya katkıda bulunması

önem taşımaktadır (Kaynak ve Zeybek [tarih yok]).

Günümüzde; küreselleşme, sosyo-ekonomik gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar, insanların konfora ve zamana daha fazla değer vermeleri gibi sebeplerle son yıllarda hızla gelişen taşıma türü olarak hava taşımacılığı karşımıza çıkmaktadır. 18.yy'da su yolları, 19.yy'da demiryolları, 20.yy'da ise otoyollar kentin yapısını değiştirirken bu durum 21.yy'da hava ulaşımı ile gerçekleşmektedir (Şekil 2.10). Hava ulaşımının mekana yansıyan en önemli bileşeni olan havalimanları da bu süreçte, havacılıkla ilişkili ya da ilişkisiz pek çok ticari ve endüstriyel yapılanmanın odağı halindeki birer kentsel merkeze dönüşmektedir (Kurbak 2010). Kasarda'ya göre (2007) havalimanı ve çevresindeki iş yapılanmalarının getirdiği işgücü, konut projelerinin artmasına neden olmaktadır.

Şekil 2. 10: Ulaşım sistemleri hız (km/saat) artışları

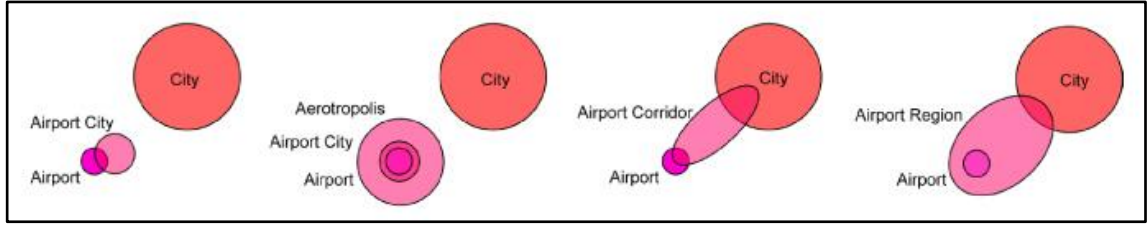


Kaynak: www.people.hofstra.edu

Havaalanlarının yerleri, büyük alan gereksinimi, güvenlik ve gürültü kirliliği sebepleri ile kent yerleşim bölgelerinin dışında seçilmektedir. Ancak, ülkedeki gelişmelerin ortaya koyduğu gibi, havaalanlarının hizmete girmesinden sonra yakın çevresinin değeri artmakta, buraları hızla yerleşim ve yatırım çeken bölgeye dönüşmektedir. Bu gelişmelerin sonucu olarak, bir süre sonra havaalanlarının çevresindeki yapılaşmalarda yoğunlaşmalar görülmektedir. Bu kaçınılmaz gelişimi bazı kentler durdurabiliyorken, büyüme potansiyeli devam eden ve yönetilemeyen İstanbul gibi kentler de başarısız olmaktadır (Kurbak 2010, İBB 2009).

Havalimanlarının gelişimi sadece havalimanı arazisi ile sınırlı kalmamakta, iyi ulaşım ağlarına sahip havalimanları çok merkezli kentsellik içerisinde daha büyük ölçekte bir bölgesel çekim noktası haline de gelmekte ve kentsel bölgeleri etkilemektedir. Havalimanlarının bölgesel yayılmaları teorik ve deneysel anlamda birçok akademik araştırmaya konu olmuştur. Her kentsel alanın özgün coğrafı, idari ve beşeri özelliklere sahip olması bu araştırmaların çok farklı Őekillerde ve adlarda tanımlanmalarına neden olmuştur. Aerotropolis, Airport Metropolis, Airport Corridor, Airea gibi farklı adlandırmalar, ayrı ayrı özgün kentsellikleri ifade etmektedir (Şekil 2.11) (Kurbak 2010).

Şekil 2. 11: Farklı havalimanı kentsellikleri



Kaynak: Kurbak 2010.

Ulaşım kaynaklı arazi kullanım değişimlerinde, havaalanının etkisi ile birlikte havaalanına erişim sağlayan diğer ulaşım alt türlerinin etkileri de görülmektedir. Kentsel mekana dönüşen havalimanlarına kentin her noktasından erişebilmek için her tür kademede karayolu yapılanmaları gerçekleşmektedir. Havaalanları çevresinde ve havaalanlarının merkez alanlar ile bağlantısının gerçekleştiği ulaşım aksları üzerinde yoğun yerleşme baskısı oluşmaktadır. Yolun, sosyal ve ekonomik hayata bağlama gücü onun üzerinde yerleşmeyi artırmakta ve yakın çevresindeki kırsal yerleşmeler ve tarım alanlarının niteliklerini değiştirerek, bu alanları yarı kentsel- kentsel çevrelere dönüştürmektedir. Bu bağlamda, havaalanı gibi arazi kullanım kararlarının, hem kent bütününde hem de bölge ölçeğinde mekansal organizasyonun hassas ekosistemlere duyarlı olarak, ulaşım bağlantılarının ise kentin ana makro formuna aykırı yeni arazi kullanım değişimlerine yol açmayacak Şekilde alınması önem taşımaktadır.

2.2.3 Kentsel Büyüme Yönetimi Politikası Olarak Mega Ulaşım Projeleri

Büyüme dinamikleri sayıca fazla ve karmaşık olan kentlerin, gelecek form ve işlevselliğini tahmin etmede en iyi etmen ulaşım seçimleri olmaktadır. Ulaşım seçimleri; çevresel hedefler ve sonuçlar, ekonomik rekabet, ekonomik konut edinebilme ve iş elverişliliği arasındaki ilişki, kültürel ve politik sınırlar ile etkileşim halinde olarak tüm bölgeyi etkilemektedir. Bu sebeple, izlenen büyüme yönetimi alternatif stratejileri, ulaşım seçimlerini temel yaklaşım olarak kabul etmektedir (Dobbins 2009).

İyi yönetilen şehirlerde, büyüme yönetimi kararları çeşitli coğrafi ölçeklerde (bölge, kent, mahalle vb.) süregelen bir temelde oluşmaktadır. İyi karar verme demografi, konut, istihdam, çevresel etkiler ve kamusal altyapı taleplerini içeren geniş kapsamlı konularda, güncel, geçerli ve anlaşılabilir bilgi gerektirmektedir. Plansız veya zayıf planlanmış büyüme; ulaşım sisteminin etkinliğini olumsuz yönde etkilemektedir (Sustainable Cities International 2012). Mega projeler ile yetersiz kalan ulaşım sistemine çözüm bulunmaya çalışılmaktadır.

Kentsel sistem içinde kentin büyüme formu birçok aktörce alınmış kararların sonucudur. Kenti şekillendirme veya bölgenin kentsel formunun temelinde, arazi kullanım ve ulaşım arasındaki simbiyotik ilişki yatmaktadır. İki işlev direkt olarak yerel yönetim tarafından kontrol edilmekte veya ağırlıklı olarak etkilenmektedir. Arazinin yoğunluğu ve lokasyonu, yolculuk desenini (travel pattern) ve araziye erişilebilirliği yaratmayı etkilemektedir. Arazi gelişiminin doğasında “ulaşım sistemi arazi kullanımını etkiler” yatmaktadır. Kamusal altyapı ise ulaşım ağına göre şekillenmektedir. Kentin akıllı büyüme amaçlarına ulaşmak için arazi kullanım ve ulaşımın; planlama, politika üretimi ve uygulama ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. (Sustainable Cities International 2012).

Kompakt ve akıllı büyüme amaçlarını başarmak için şehir ve bölge planlamasında ve uygulamanın her kademesinde, arazi kullanım ve ulaşım arasında güçlü bir bağ geliştirilmesi gerekmektedir. Birçok belediye ve bölgesel planlama ajansları, arazi kullanım ve ulaşımı, yetki alanıyla ilgili sorunlardan dolayı, uygun olarak, planlamaya

entegre etmede zorlanmaktadır. Bazı durumlarda; ulaşım kararları, bölgesel veya ulusal düzeyde alınırken, arazi kullanım kararları daha yerel düzeyde alınmaktadır. Üst düzey yönetim politikalarının yönlendirmesi olsa bile; ayrı yönetim düzeylerinde karara bağlanan bu iki işlevi etkin olarak entegre etmek oldukça zor olmaktadır. Arazi kullanım ve ulaşım politikalarının etkin entegrasyonun sağlanabilmesi için; eş zamanlı planlanma gerekmektedir (Sustainable Cities International 2012).

2.3 BÖLÜM SONUCU

Kentsel yayılmanın yol açtığı sorunların çözümü için geliştirilen bir politika olarak KBY; büyümenin etkilerini kontrol etmek, yönetmek ve azaltmak için kullanılmaktadır. Kentsel büyümenin yönetimi; kentsel alanlardaki gelişmeyi ve yapılaşmayı düzenlemek, yönetmek ve yönlendirmek açılarından son derece önem taşımaktadır. Kentsel büyüme yönetimi kavramı ve mega ulaşım projelerinin bu kavram ile olan ilişkisinin araştırıldığı bu bölümde aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- a) KBY, merkezi hükümet düzeyinde oluşturulan ulusal ve bölgesel bir politika olup; bu doğrultuda yerel yönetimleri yönlendirmektedir.
- b) KBY'nin amacı; kentsel alanın büyüme hızını azaltmak, arazi tüketimini yavaşlatmak, tarım alanlarının korunmasına yardımcı olmak, yüksek yoğunluğu ve kompakt büyümeyi teşvik etmektir. Böylelikle sürdürülebilirliğin sağlanması en temel amaçtır.
- c) KBY; kentsel gelişmenin miktarını, türünü, kapsamını, oranını ve niteliğini yönetmek için kullanılan çeşitli araçları kapsamaktadır. Bu araçlar, ne kadar büyüme meydana geldiğini ve ne tür olduğunu, nerede olduğunu ve nasıl bir hızda gerçekleştiğini ve neyi etkilediğini yönetmek için kullanılmaktadır.
- d) Kentlerin yayılmasına çözüm arayışları sonucunda ortaya çıkan KBY; büyümeyi kontrol etmeye ve yönlendirmeye yönelik geniş bir araçlar spektrumuna sahiptir. Bu araçlar, ülkeden ülkeye hatta kentten kente değişebilmektedir. Kentsel büyüme yönetimi araçlarının birçoğu, çeşitli ülkelerde yerel kapasite, beceriler ve kültür doğrultusunda ortaya çıkmaktadır. Ancak; kentsel sınırlandırma

politikalarının, dünya üzerinde farklı kùltùrlere göre değişen detayları olmakla birlikte geniş bir uygulama alanı bulunduğu tespit edilmiştir.

- e) Katılım mekanizması KBY'nin en önemli unsurlarındandır.
- f) Ulaşım ve arazi kullanım arasındaki etkileşimden dolayı; mega ulaşım projeleri, plan-proje hiyerarşisi içerisinde doğru bir şekilde kurgulanmalıdır.
- g) Mega ulaşım projelerinin kentsel büyümeyi biçimlendirmedeki etkisinden dolayı, kentsel büyüme yönetimi alternatif stratejileri temel yaklaşım olarak ulaşımı almaktadır.

3. KENTSEL BÜYÜME SINIRI ÖRNEĞİ: ABD-OREGON EYALETİ, PORTLAND METROPOLİTEN ALANI DENEYİMİ

Avrupa ülkelerinde kentsel büyüme yönetimi; planlama politikaları ve arazi kullanım düzenlemeleri ile uygulanırken, ABD’de kentsel büyüme yönetimi düzensiz bir şekilde uygulanmıştır. Kentsel büyüme yönetiminin uygulandığı eyaletlerden biri olan Oregon, uzun ve süregelen bir kentsel büyüme yönetimi ve arazi koruma tarihine sahiptir. ABD’de kentsel büyüme yönetimi konusunda lider eyalet olarak tanınmakta ve birçok eyalet Oregon’un planlama yaklaşımlarını uygulamaktadır (Jun 2003).

Kentsel büyüme yönetiminin yaygın politika araçlarından biri olan kentsel büyüme sınırının uygulandığı en iyi örneklerden biri Oregon Eyaleti’nde yer alan Portland Metropoliten Alanı’dır. ABD’deki diğer bölgelerle karşılaştırıldığında Portland Bölgesi, kentsel çepellere yayılma sorunuyla mücadelede kamusal destek, bölgesel yönetim, eyalet ve yerel yönetimler arasında koordinasyonu sağlama konularında oldukça başarılı olmuştur.¹ Bölge planlama ve yönetim konularında uluslararası üne sahip olan ve büyüme yönetimi konusunda cazibe merkezi haline gelmiş Portland, projeler öncülüğünde gelişim yerine, planlama öncülüğünde gelişimi tercih etmesiyle özgün bir nitelik kazanmaktadır (Seltzer 2008).

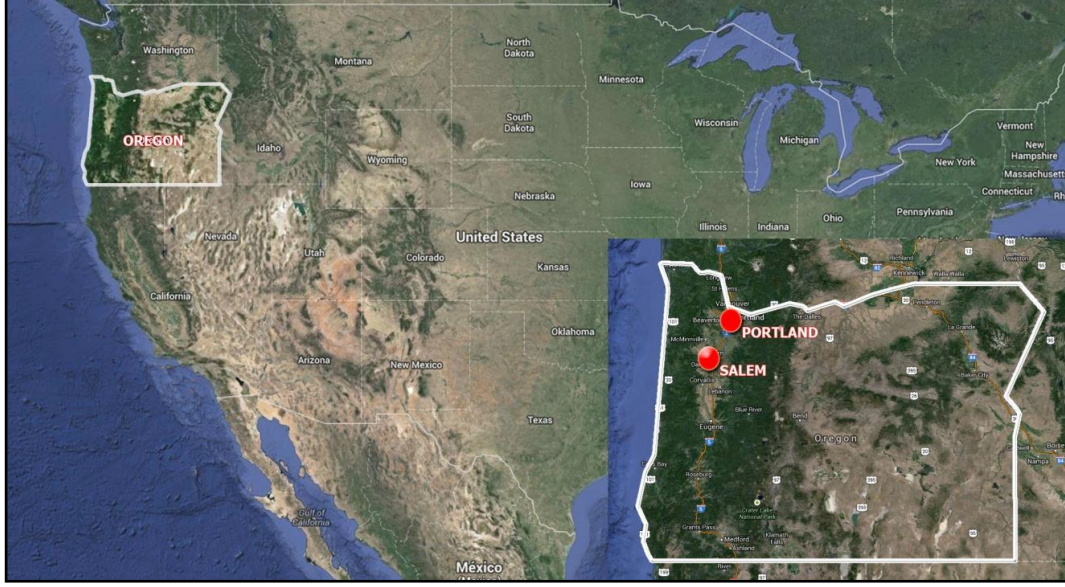
3.1 ABD-OREGON EYALETİ, PORTLAND METROPOLİTEN ALANININ TANIMI

Amerika Birleşik Devletleri’nin kuzeybatı bölgesinde yer alan ve Pasifik kıyısınca uzanan Oregon Eyaleti’nin kuzeyinde Washington, güneyinde Kaliforniya ve Nevada, doğusunda Idaho Eyaletleri yer almaktadır (Şekil 3.1). Kolombiya ve Snake nehirleri ise eyaletin kuzey ve doğu sınırlarını şekillendirmektedir. Eyaletin nüfusu en fazla olan şehri Portland; yüksek nüfuslu üçüncü şehri ise başkent Salem’dir. Oregon Eyaleti’nin en büyük metropoliten alanı olan Portland; Clackamas, Multnomah ve Washington

¹ <http://www.spur.org/publications/article/2005-11-01/they-planned-it-worked>

olmak üzere üç county²'nin bir kısmını ve büyüklü küçüklü yirmi dört şehri kapsamaktadır. Portland'ın yüzölçümü 7837 km² ve nüfusu 2,3 milyon'dur.³

Şekil 3.1: Oregon Eyaleti ve Portland şehrinin konumu



Kaynak: maps.google.com adresinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Portland'ta sanayi sektörü oldukça gelişmiş; imalat sanayi, ticari hizmetler, kişisel hizmetler ve ticaret yüksek oranda çeşitlenmiştir. 1985 yılından beri metropoliten alanın yıllık istihdam büyüme oranı yüzde 4'den fazla, yıllık nüfus büyüme oranı ise yüzde 1,3'tür (Frenkel 2004).

İkinci Dünya savaşından sonra ekonomik refahı hızlı bir şekilde artan Portland'ta banliyöleşme; yayılma, çevresel tahribat, özel otomobil sahipliğinin ve trafik yoğunluğunun artması ile ortaya çıkmıştır. Alt gelir grubu ve göçmenler şehir merkezinde ikamet ederken, orta sınıf şehir merkezinden çeperlere kaymıştır (Nelson ve diğ. 1995).

² Eyaletlerin kendi sınırları içerisindeki en büyük mahalli idare birimi (Türker, 1999, s. 596) olan county'ler, bazı hizmetlerin yürütülmesinde üye eyalet adına, onun uzantısı gibi davranarak etkin rol oynar (Şahin, 1999, s. 66). Seçilmiş bir meclisi bulunan bu birimler, coğrafi bir bölge içerisinde faaliyet yürüten önemli bir mahalli idare birimidir (Ayhan 2008).

³ www.citycomparator.com

1970’li yıllarda Portland gelişmeyi kontrol etmek için, Oregon Eyaleti’nin oluşturduğu çerçeve doğrultusunda, KBS’yi bir araç olarak kullanmaya başlamış, eyaletin bir parçası olarak kentsel yayılma ile mücadele edebilmek için Oregon Eyaleti’nin büyüme yönetimi politikalarını uygulamıştır (Frenkel 2004). Bu yüzden öncelikli olarak Oregon’un politikalarını analiz etmek önem taşımaktadır.

3.2 OREGON EYALETİ KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ POLİTİKALARI

Oregon’un kentsel büyüme yönetimi politikaları, 1960’lı ve 1970’li yıllarda ABD genelinde kendiliğinden gelişen büyüme kontrolü hareketinin çıktısı olarak düşünülmektedir (Mandelker 1999). Oregon, yerel geniş kapsamlı planların eyaletin planlama amaçlarıyla uyumlu olmasını zorunlu kılarak eyalet planlama programları ile yerel planlama programları arasında bağlantı kuran, aynı zamanda Arazi Koruma ve Geliştirme Komisyonu’nu yaratan “Arazi Kullanım Yasası”nı 1973 yılında kabul etmiştir (Pendall ve diğ. 2002).

Arazi Koruma ve Geliştirme Komisyonu, eyaletin arazi kullanım politikaları doğrultusunda ondokuz planlama amacı tanımlamıştır (State Oregon DLCDC 2010):

- a) Planlama sürecinin her aşamasında kentli katılımını sağlamak,
- b) Arazinin kullanımıyla ilgili bütün kararlara ve eylemlere temel oluşturacak, arazi kullanım planlama süreci ve politika çerçevesi oluşturmak,
- c) Tarımsal araziyi korumak ve devamlılığını sağlamak,
- d) Orman arazilerini korumak, orman ekonomisinin devamlılığını sağlamak,
- e) Doğal kaynakları, açık alanları ve tarihi çevreyi korumak,
- f) Eyaletteki hava, su ve arazi kaynakları kalitesini arttırmak,
- g) Doğal afet alanlarına karşı can ve mal güvenliğini korumak,
- h) Kentlinin ve ziyaretçinin rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak için, tatil destinasyonları da dahil olmak üzere uygun lokasyonlarda olanaklar sunmak,
- i) Sağlık, refah ve esenlik için hayati bir önem taşıyan ekonomik aktiviteyi çeşitlendirmek için eyalet genelinde uygun olanak sağlamak,
- j) Eyalet genelinde kentlinin konut ihtiyacını karşılamak,

- k) Düzenli, etkin ve zamanında kamusal olanak ve hizmetlerinin düzenlenmesini sağlamak,
- l) Güvenli, uygun ve ekonomik ulaşım sistemi sağlamak ve teşvik etmek,
- m) Enerji korunumunu sağlamak,
- n) Kırsaldan kentsel arazi kullanıma geçişi etkin ve düzenli bir şekilde yapmak, kentsel nüfusu ve işgücünü KBS içinde barındırmak ve yaşanılabilir bir çevre için arazinin etkin kullanımını sağlamak,
- o) Willamette nehri boyunca yer alan arazilerdeki doğal, tarihi, tarımsal, ekonomik ve rekreasyonel özellikleri “Willamette Nehri yeşilyol” olarak korumak,
- p) Nehirağzı ve çevresindeki ıslak alanlardaki eşsiz çevresel, ekonomik ve sosyal değerleri tanımlamak ve korumak,
- q) Su kalitesinin, balık ve vahşi yaşam habitatının, suya bağımlı kullanımların, ekonomik kaynakların, rekreasyon ve estetiğin devamlılığını sağlamak ve korumak için kıyı alanlarının değerini tanımlamak ve devamlılığını sağlamak,
- r) Kumsallar ve kumulları korumak, doğal veya insan kaynaklı eylemlerden oluşabilecek insan hayatına ve malına yönelik tehlikeleri azaltmak,
- s) Ekolojik, ekonomik ve sosyal değer ve faydalarını gelecek kuşaklara aktarma amacıyla okyanus kaynaklarını ve ekolojik işlevlerini korumak.

Arazi Kullanım Yasası, eyaletin tüm şehirlerinde ve Portland Metropolitan Alanı çevresinde kentsel büyüme sınırlarını tanımlamıştır (Pendall ve diğ. 2002). Eyalet kanunları; planın etkin olarak uygulaması için tüm şehirlerin ve county’lerin, geniş kapsamlı planı, bölgelemeyi ve arazi düzenleme kurallarını uygulamaları gerektiğini belirtmektedir. Yerel planlar, eyaletin planlama amaçlarıyla uyumlu olmalıdır ve planların bu amaçlara uygunluğu Arazi Koruma ve Geliştirme Komisyonu tarafından denetlenmektedir. 1975 ve 1986 yılları arasında, Arazi Koruma ve Geliştirme Komisyonu tarafından yerel planlar, büyüme kriterleri ve diğer eyaletlerin planlama talepleriyle teknik tutarlılık bakımından incelenmiş ve uygun bulunan planlar onaylanmıştır (Frenkel 2004).

3.3 OREGON EYALETİ VE PORTLAND METROPOLİTEN ALANI KENTSEL BÜYÜME SINIRI POLİTİKALARI

Oregon'un eyalet geneli planlama amaçlarından biri olan kentsel büyüme sınırı, kentlere, geleceğe yönelik büyüme ve arazi kullanım ihtiyaçlarına ilişkin kestirim yapma ve bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik plan ve bölgeleme yapma doğrultusunda baskı yapmaktadır. Kentleri KBS çizmeye ve kentsel rezerv alanı ile kırsal kullanım alanını tanımlamaya ve ayırmaya çağırılmaktadır. Kentsel büyüme sınırı temelde metropoliten alanın etrafına çizilen, kentsel gelişimin nerede olabileceği (KBS içinde) ve nerede olamayacağını (KBS dışında) tanımlayan bir hattır. Temel nokta, kentsel yayılmaya izin vermeden gelişmeyi sınırlandırarak büyümeyi yönetmektir (Knaap 2000).

Kentsel büyüme sınırı mevzuatının üç önemli amacı bulunmaktadır. Bunlar; (1) değerli tarım arazisini kentsel gelişimden korumak, (2) daha etkin kentsel gelişim sağlamak, (3) yapılanabilir ve elverişli arazileri tanımlayarak gelişimi hızlandırmak ve kolaylaştırmaktır (Yıldırım 2008).

Eyalet geneli planlama programının temel amaçlarından biri Oregon'un değerli tarım arazilerini ve tarıma dayalı sanayisini korumaktır. Tarımsal arazi; tarımsal ürünler, orman ve açık alanlar için korunacak ve tarımsal arazinin devamlılığı sağlanacaktır. Bu arazilerin envanteri yapılacak ve özel tarımsal üretim bölgeleri ile korunacaktır. Tarımsal arazilerin dönüşüm hızını yavaşlattığından ve gelişmenin çok büyük bir kısmını KBS içine yönlendirdiğinden programın başarılı olduğu açıktır. Willamette Vadisi'nde 1987 ve 1999 yılları arasında nüfus yüzde 23 artmış; buna karşın bölgeleme revizyonları ve kentsel büyüme sınırına eklentilerle yüzde 1'den daha az (1647 hektar) tarım arazisi kaybedilmiştir (Frenkel 2004).

Kentsel büyüme sınırları dışındaki arazi; tarım, ormancılık ve diğer kaynak kullanımları ile sınırlandırılmış, ancak bu kullanımlar istisnai durumlar olarak kabul edilmiş ve bu alanlarda düşük yoğunluklu gelişime izin verilmiştir (Frenkel 2004).

Kentsel gelişim oranının tam olarak kestirilebilir olmamasından dolayı KBS'yi oluşturmak uygulamada oldukça zordur. Çok küçük kentsel arazi, arazi fiyatlarında şişmeye (enflasyon) neden olacak, çok fazla arazi ise kentsel yayılmayı engelleyemeyecektir. Bu nedenle başarılı büyüme yönetimi olasılığını arttırmak için özellikle Portland ve diğer metropoliten alanlarda, kentsel büyüme sınırına arazi kullanım, yoğunluk ve ulaşım gelişimini detaylı olarak içeren geniş kapsamlı büyüme yönetimi programı eşlik etmektedir (Knaap 2000).

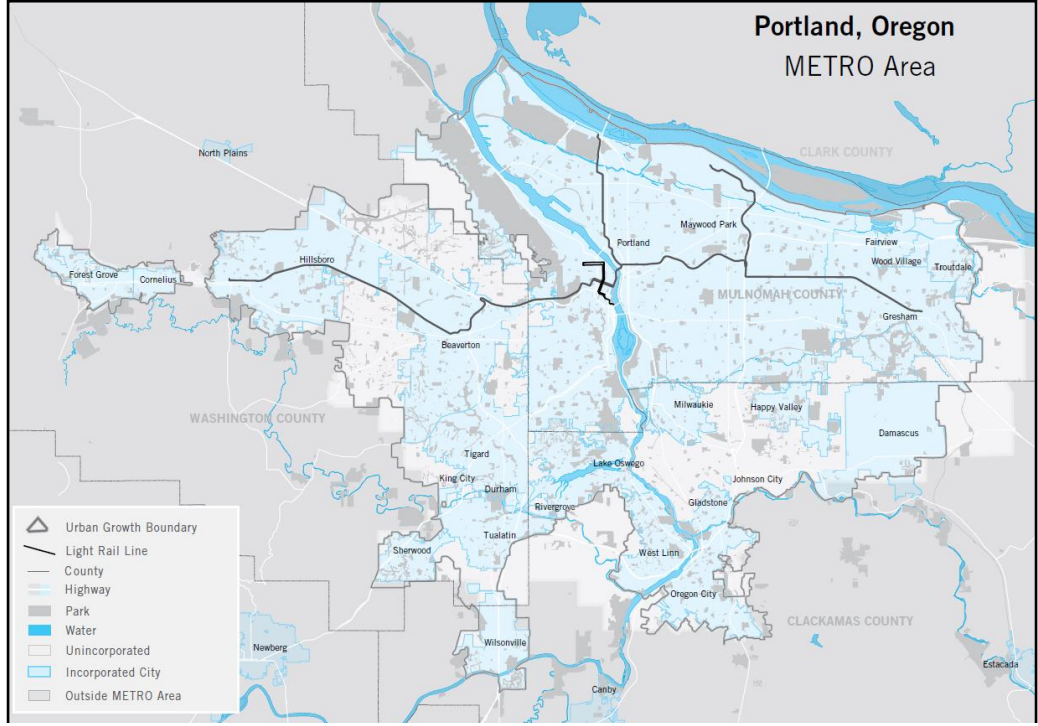
Kentsel büyüme sınırını oluşturmak; sınır çevresindeki şehir ve county'ler arası işbirliğini gerektiren bir süreçtir. Yerel yönetimler ile şehirlerarasında işbirliği ve KBS içindeki bağımsız alanda planlama ve büyümeyi yönetme ve kentsel büyüme sınırını değiştirme prosedürlerini oluşturmak için "Kentsel Büyüme Yönetimi Anlaşmaları" yapılmaktadır. Kentsel büyüme sınırı içinde birden fazla kenti barındıran daha büyük kentsel alanlar için şehir veya county'ler arasında tekil anlaşmalar olabildiği gibi, tüm yetki sınırları içinde tek bir anlaşma da olabilmektedir. Kentsel büyüme yönetimi anlaşmalarında temel nokta her bir yetki alanının karar verme yapısını, rolleri ve sorumluluklarını tanımlamaktır (Frenkel 2004). Oregon Eyaletinde yönetim yapısında Oregon eyaleti, Portland Metro Ajansı ve Portland Şehri olmak üzere üç temel aktör bulunmaktadır.⁴

Portland ABD'de seçilmiş, çok amaçlı bölgesel yönetime sahip tek bölgedir (Şekil 3.2). 1978'de bölge seçmeni, kentsel büyüme sınırı yönetiminden sorumlu yeni bir kurum olarak bölgesel yönetim ajansı olan Metro'yu oluşturmuştur. Direkt olarak seçilmişlerden oluşan Metro; Portland Metropoliten alanına hizmet etmektedir. Bölgesel perspektif için öncülük yapan Metro Konseyi, yerel sınırlar arasında konulara odaklanarak çözümler sağlamaktadır (Song 2002 ve Metro 1997).⁵

⁴ <http://www.spur.org/publications/article/2005-11-01/they-planned-it-worked>.

⁵ www.oergonmetro.gov.tr

Şekil 3. 2: Portland, Oregon, Metro yetki alanı⁶



Kaynak: http://www.spur.org/sites/default/files/migrated/anchors/051101_article_03_fig1.pdf

Oregon mevzuatı, Metro'ya arazi kullanımı planlama yetkisini vermiştir. Buna göre Metro'nun planlama yetkisi, bölge genelinde kentsel büyüme sınırına uygunluğu sağlamak için bölgesel ve yerel geniş kapsamlı planları arasında koordinasyonu sağlamak; yerel planlar ile bölge planları arasında tutarlılığı sağlamak; özellikle katı atık, hava ve su kalitesi, ulaşım konularını içeren ancak bunlarla sınırlı olmayacak şekilde metropoliten alana ait faaliyetleri planlama konularını içermektedir.⁷

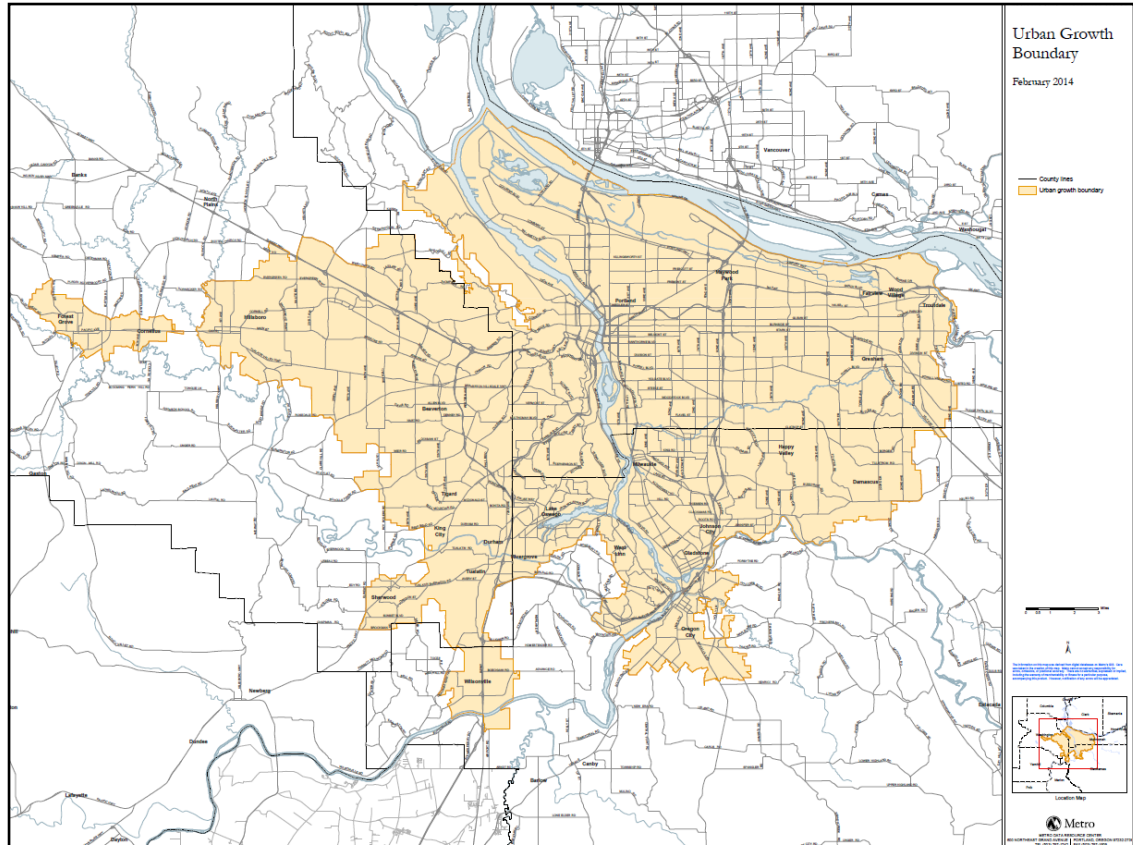
Eyalet arazi kullanım yasaları, Metro'nun bölgede kentsel büyüme sınırı oluşturmasını talep eder ve sınır içinde yetkili Metro Konseyi gelişim için bağlayıcı politikalar üretir. 1979 yılında Portland ilk kentsel büyüme sınırını metropoliten alan etrafında oluşturmuştur (Şekil 3.3). Kentsel büyüme sınırı yasal olarak gelişebilir arazi ile kırsal araziyi birbirinden ayırmış, yerel yönetimlere gelişme projelerinin çeşidini belirme ve zamanlamasını yapma konularında yetki vermiştir. Eyalet kanunlarına göre, yerel

⁶ Kentsel büyüme sınırı Oregon Metro tarafından oluşturulmuş olup, yayılmanın önüne geçilmiş ve hafif raylı ulaşım sistemi ile kentsel çekirdeğin güçlenmesine destek olunmuştur.

⁷ www.oregonmetro.gov.

yönetimler, kentsel büyüme sınırı dışındaki gelişime katı sınırlandırmalar getirebilmekte, sınır içinde ise büyümeye öncülük etmesi için bölgelemeyi, vergi teşviklerini ve kentsel hizmetleri kullanmaktadırlar (Knaap ve diğ. 2000).

Şekil 3. 3: Portland, kentsel büyüme sınırı haritası, Şubat 2014



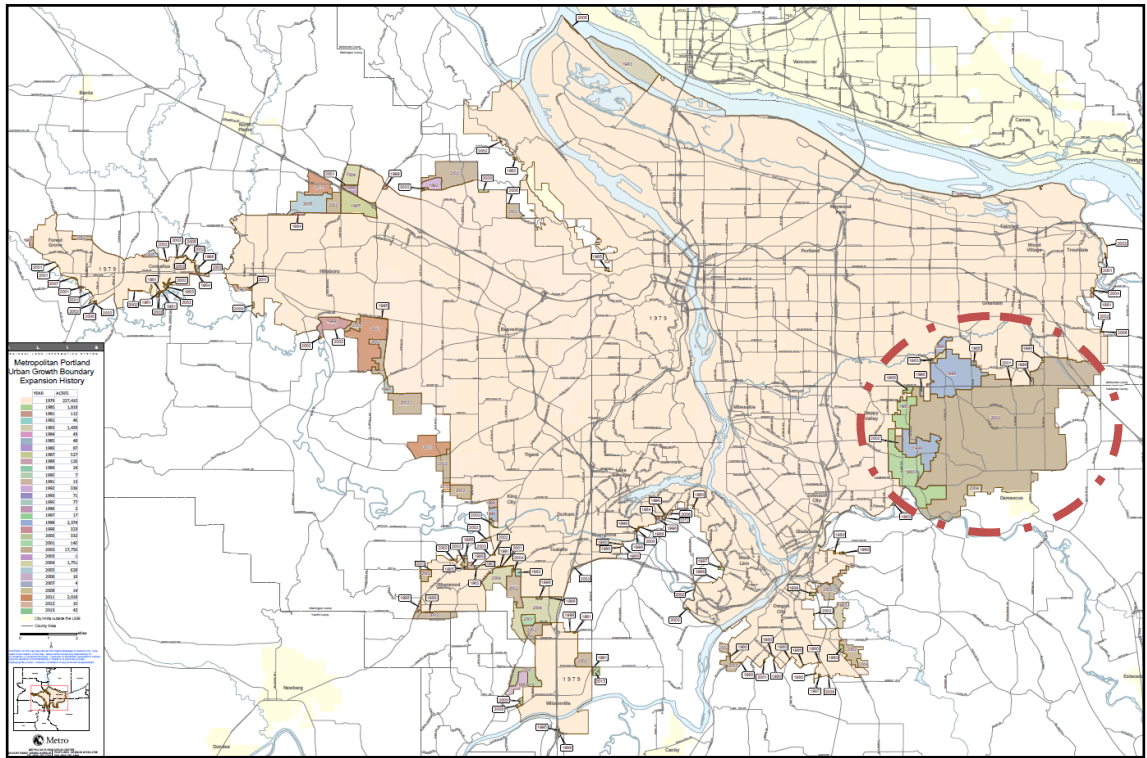
Kaynak: http://library.oregonmetro.gov/files/ugb_feb2014.pdf

Kentsel büyüme sınırı içinde kentsel kullanımlara izin verilen arazi, 20 yıl öngörülü nüfus, kentsel arazi kullanım projeksiyonu ve sınırın her 5 yılda bir tekrar gözden geçirilmesiyle ortaya çıkmıştır. Kentsel büyüme sınırı, kentin mekansal olarak tarımsal arazi ve orman üzerine yayılımını kontrol etme konusunda yerel yönetimlere yardımcı olmaktadır (Song 2002).

Yasaların, kentsel büyüme sınırı içinde, 20 yıllık perspektifte arazinin ihtiyaçlarını karşılayacak yerleşme gelişimi öngörüsünü zorunlu kılmasından dolayı Metro; her 5 yılda bir arazi ihtiyaçlarını gözden geçirmektedir. Kentsel büyüme sınırının yeterli

kapasite oluşturamadığının anlaşılması halinde, kentsel gelişme sınırı içerisine bazı araziler sahip olduğu özellikler gözetilerek dahil edilebilmektedir. Gelecekteki gelişme alanına işaret eden kentsel rezerv alanları, tarım ve orman alanı olarak tasarlanmamış alanlar, yüksek önceliğe sahip alanlar; doğal kaynaklara sahip olmayan konut gelişimine uygun alanlar düşük önceliğe, tarım ve orman arazileri (toprak sınıfına ve üretkenliğine göre etüt edilmektedir) ise en son önceliğe sahiptir. Kentsel büyüme sınırının değişmeden kalması gibi bir amaç güdülmemiş olup, 1970'lerin sonlarından bu yana ihtiyaçlar doğrultusunda sınır otuz altı kere değiştirilmiştir (Şekil 3.4). Kentsel büyüme sınırının değişim haritası incelendiğinde, alanın batı kesiminde 2002 yılında büyük bir arazinin sınır içerisinde dahil edildiği görülmektedir (Poitras [tarih yok]).⁸

Şekil 3. 4: Portland, 1978-2014 yılları arası kentsel büyüme sınırının değişim haritası



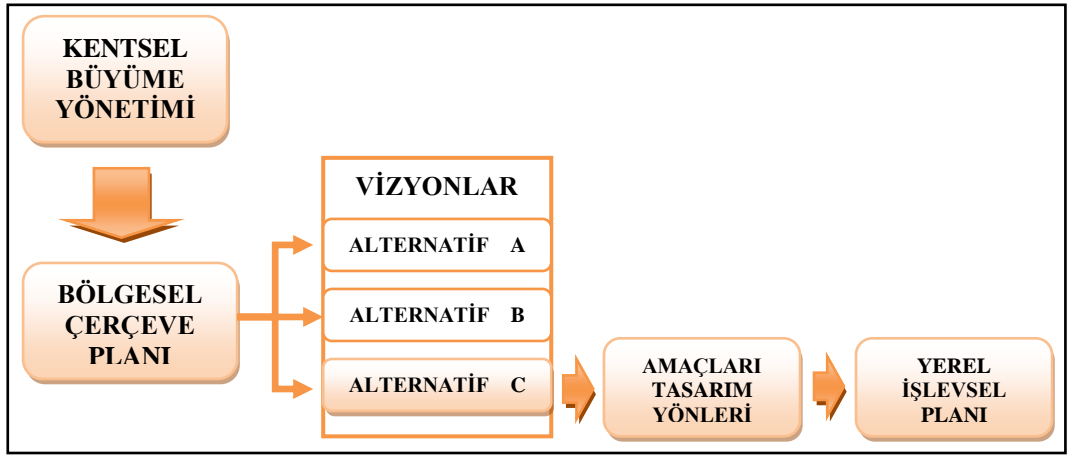
Kaynak: http://library.oregonmetro.gov/files/ugb_expansion_history.pdf

⁸ www.oregonmetro.gov

3.4 KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ VE PLANLAMA

Metro; büyümeyi yönlendirme amacıyla “Bölgesel Çerçeve Planı” adında entegre planlama politikaları üretmiştir. Her şehir ve county, “Yerel İşlevsel Büyüme Yönetimi Planı”nda uygulandığı gibi, Bölgesel Çerçeve Planı’na uymak zorundadır. Bölgesel Çerçeve Planı’na ve 2040 büyüme konseptine uygun olarak, belirlenen amaçların gerçekleşmesine yardımcı olmak amacıyla Metro tarafından “Kentsel Büyüme Yönetimi İşlevsel Planı” yapılmıştır (Şekil 3.5).

Şekil 3. 5: KBY için oluşturulan Oregon Eyaleti planlama yöntemi



3.4.1 Kentsel Büyüme Yönetimi Bağlamında Bölgesel Çerçeve Planı

Bölgesel Çerçeve Planı’nın ana amacı; ürettiği politikalarla yetki alanındaki county’ler arasında koordinasyonu sağlamaktır. Plan aynı zamanda Metro’nun ürettiği arazi kullanım politikalarını bir araya getirmektedir.

Metro ile Portland metropoliten bölgesinin yaptığı sözleşme; planda aşağıdaki konulara değinmesi için Metro’yu yönlendirmektedir:

- County’ler arası koordinasyon,
- Konut yoğunlukları,
- Kentsel büyüme sınırında yönetim ve değişiklik,
- Metropoliten alana ilişkin diğer konular,
- Parklar, açık alanlar ve rekreatif olanaklar,

- f) Eyalet kanununca hükmedilen planlama sorumlulukları,
- g) Doğal kaynakları koruma-kullanma, gelecekteki kentsel genişleme ve diğer kullanımlar için kentsel büyüme sınırı dışındaki araziyi korumak,
- h) Ulaşım ve toplu taşıma sistemleri,
- i) Kentsel tasarım ve yerleşme desenleri,
- j) Su kaynakları ve depolama.

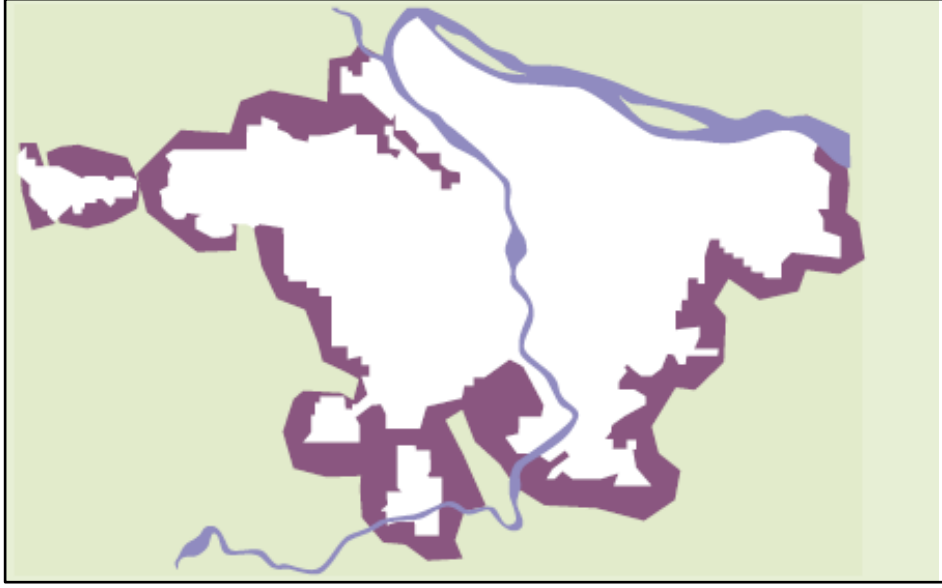
3.4.2 Kentsel Büyüme İçin Alternatif Vizyonlar

1980'li yılların sonlarına doğru bölgesel büyümeye yönelik amaçlar, yeni metropoliten alan yönetim yaklaşımı ve bölgesel arazi bilgi sistemi; bölgesel vizyona ve etkin bir bölgesel plana olan ihtiyaca dikkat çekmişlerdir. Vizyon geliştirme; öncelikle uzun yıllardır yürürlükte olan kentsel büyüme sınırını yeniden gözden geçirmeyi, transit geçişler için yeni bölgesel ulaşım sistemini formüle etmeyi, yerleşmeler arası hiyerarşiyi tanımlayarak açık alanlar arasındaki sistemi tanımlamayı gerektirmektedir.⁹

1992 yılında Portland bölgesiyle yaptığı anlaşma ile birlikte Metro; kentsel büyümeyi yönetme ve 2040 yılı için öngörülen nüfusun barındırılmasına yönelik uygun stratejileri araştırma konusunda çalışmalarını sürdürmüştür. Metro, bölge içinde yaşayanların ihtiyaçlarını, sorunlarını ve potansiyellerini saptayan birçok kentsel gelişme aracını ve öngörü teknolojilerini kullanmıştır. Yapılan birçok hesaplama dayalı çalışmaya göre, güncel arazi gelişme eğilimi aynı gelişme deseni ile devam ettiği takdirde, arazi tüketimi gibi çok ciddi sonuçlar ortaya çıkacağı saptanmıştır. 48000 hektardan daha fazla arazinin kentsel büyüme sınırına eklenmesi gerekecektir (Şekil 3.6). Bu çalışma, alternatiflerin karşılaştırılması anlamında temel harita olarak gösterilmiştir (Metro 2000).

⁹ <http://www.spur.org/publications/article/2005-11-01/they-planned-it-worked>.

Şekil 3. 6: Portland, güncel gelişme eğilim haritası¹⁰




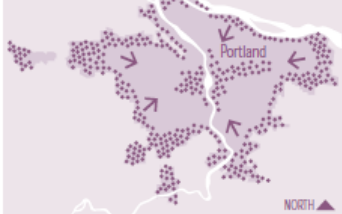

Kaynak: Metro 2000.

Metro, bölgesel büyüme senaryolarını ortaya koymak için birçok alternatif üretmiştir. Bu alternatifler, bölge içinde etkin arazi kullanımını sürdürme, doğal alanları ve tarım arazilerini koruma, alternatif ulaşım sistemlerini -toplu taşıma, yavaş türler- geliştirme hedefleriyle en iyi çözümü araştırmakta ve her tipte konut seçeneğini teşvik etmektedir (Nadim 2012).

Üç büyüme konsepti alternatif olarak öne sürülmüş, her alternatif; arazi tüketimi, yolculuk zamanları ve mesafeleri, açık alanlar, hava kalitesi, motorlu araçların kat ettiği mesafe kriterlerine göre analiz edilmiştir (Tablo 3.1). Yapılan analizler sonucunda, yapılan küçük revizyonlar ile “Konsept C”, “2040 Büyüme Konsepti” olarak seçilmiştir.

¹⁰ 1985-1990 yılları arasında gelişme deseninin devam etmesi durumunda ortaya çıkacak aşırı genişleme

Tablo 3. 1: Alternatif konseptlerin karşılaştırması

KONSEPT A Dışarı büyüme (Growing out)	KONSEPT B Düşeyde büyüme (Growing up)	KONSEPT C Komşu şehirler (Neighboring cities)
		
KBS’de önemli ölçüde genişleme; çoğunlukla konut biçiminde kent sınırında yeni büyüme KBS’de 114930 hektar (8352 hektar KBS’ye eklendi)	KBS’de genişleme yok; KBS içinde mevcut arazinin geliştirilmesiyle büyüme sağlanıyor. KBS’de 94696 hektar.	KBS’de genişleme azaltılmış; büyüme merkezlere, koridorlara ve komşu merkezlere odaklanmıştır. KBS’de 104004 hektar (8903 hektar KBS’ye eklendi)
Daha fazla kentsel genişleme, hafif raylı sistem geçişleri boyunca yeni ekpres (otoban, çevreyolu otoyol) yollar.	KBS’de hiçbir genişleme yok, nüfus mevcut sınır içerisinde barındırılacak, ekspres yol yer almıyor; fakat mevcut yolların genişlemesine ve birçok hafif raylı sistemin yer almasına izin veriliyor.	Yeni ikamet edecek nüfusa hem hafif raylı sistem hem de yeni ekspres yollar gerekmektedir.

Kaynak: Metro 2000.

3.4.3 Katılım

Planlamanın tüm evrelerinde, potansiyel sonuçlar ve fırsatlara ilişkin yüksek düzeyde farkındalık sağlamak için halk katılımına yönelik bir program yer almaktadır. Bu program, halkın düzenli katılımını teşvik etmeyi, temel konuları anlamaları, şekillendirmeleri, denetlemeleri ve karar verme sürecine dahil olmaları için bilgi desteği vermeyi hedeflemektedir (Metro 2000).

Kentsel büyüme konsept alternatifleri, uzmanlarca önerildikten sonra halkın konseptler hakkında düşüncelerine ilişkin anket çalışması yapılmıştır. Bölgedeki her haneye bir anket ulaştırılmış, toplamda 500.000’den fazla anket hane halkına gönderilmiştir (Metro 2000).

Bu süreçte halkın katılımını sağlamak için birçok iletişim aracı kullanılmıştır. Televizyon, radyo, basılı gazetelere reklamlar verilmiş, çalıştaylar ve forumlar yapılmış,

4000 video ücretsiz dağıtılmış, bilgilendirme hattı hizmet vermiş, gençlik için katılım projeleri uygulanmıştır. Büyüme yönetimi stratejileri üzerine hazırlanan survey; 70000 kişiye mail atılmış, kafelerde, restoranlarda, kitapçılarda ve kütüphanelerde, gazetelerde ve çeşitli organizasyonlardaki sunumlarda dağıtılmış, Metro'nun web sitesinde yayımlanmış ve 65000 kişiden oluşan mail listesindeki kişilere haber bülteni gönderilmiştir (Metro 2000).

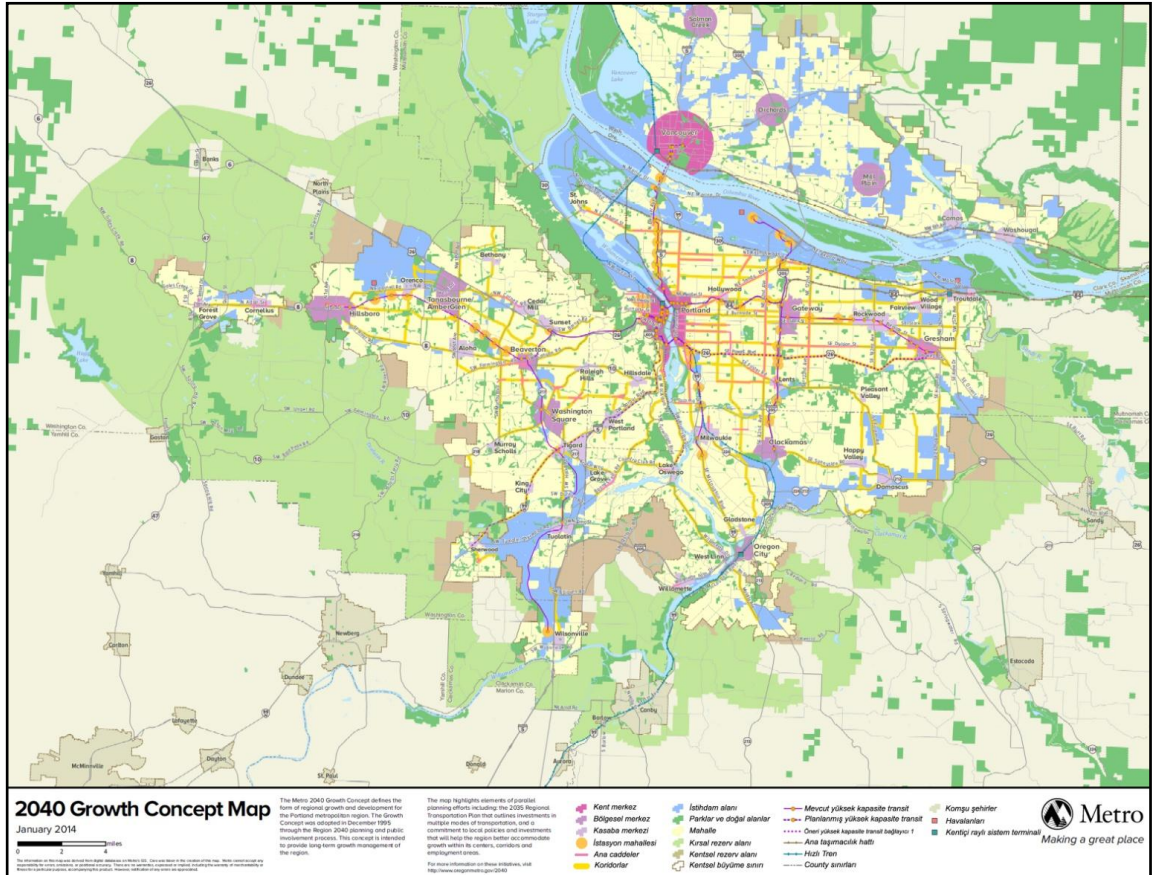
3.4.4 2040 Büyüme Konsepti

Portland Metropolitan Bölgesi için 50 yıllık projeksiyon ile oluşturulan gelişme planının amacı; bölgede yaşayanlar ve gelecek kuşaklar için daha iyi bir toplum inşa etmektir. Kentsel büyüme sınırları büyümeyi içermesi için oluşturulmuş, ürünlerin ve insanların bölgede rahat hareketliliğini ve korunmuş doğal alanlara erişimi sağlamak için çok modlu ulaşım sistemleri geliştirilmiştir. Metro Konseyi tarafından 1995 yılında kabul edilen 2040 büyüme konseptini (Şekil 3.7) özetleyen sekiz temel strateji şunlardır (Metro 2000):

- a) Düzenli ve etkin arazi kullanımı, bölge çevresinde ekonomik büyümeyi dengelemek ve yüksek nitelikli eğitimi destekleyerek güçlü yerel ekonomiyi teşvik etmek,
- b) Sanayi ve ticaret işlevli yapılanabilir arazi dahil olmak üzere, KBS içinde arazinin etkin kullanımını teşvik etmek ve 2040 gelişimini karma kullanım merkezlerine ve koridorlarına odaklamak,
- c) Balıklar ve vahşi yaşam habitatı, nehirler ve sulak alanlar, yerüstü ve yer altı su kalitesi ve miktarı, hava kalitesi dahil olmak üzere doğal kaynakları korumak ve onarmak,
- d) Bisiklet kullanımı ve yaya ulaşımı için güvenli ve çekici; motorlu araçlar ve taşımacılık için doğrudan geçiş sağlayan dengeli ulaşım sistemi kurmak,
- e) Metro'nun kentsel büyüme sınırı ve komşu şehirleri arasındaki ayırımı, şehirler ve county'lerle aktif olarak çalışarak devam ettirmek,
- f) KBS içinde, yeşil koridorları, doğal alanları ve yapılı çevre elementlerini kullanarak, toplumun fiziksel mekan duygusunu geliştirmek için olanaklar yaramak,
- g) Uygun fiyatlı karma konut tipleri ile halka konut seçenekleri sunmak,

- h) Yaşamak için canlı bir mekan yaratmak adına yeterli, erişilebilir parklar ve doğal alanlar oluşturmak, kültürel ve sanatsal organizasyonları ve performansları desteklemek, yüksek nitelikli iş alanlarının bölgede dengeli dağılımını ve donatı alanlarına (kütüphane, halk merkezleri okullar vb.) erişilebilirliği sağlamak.

Şekil 3. 7: Portland 2040 büyüme konsepti

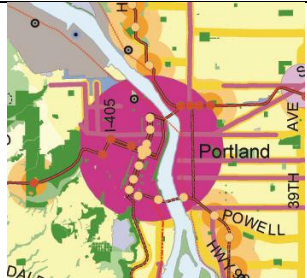
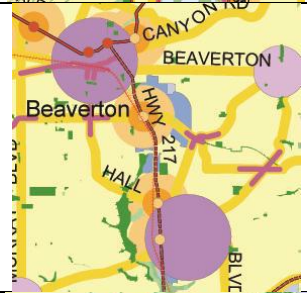

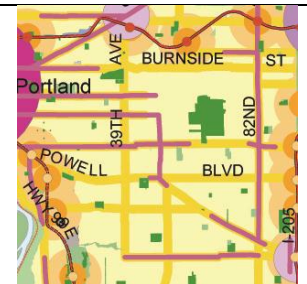



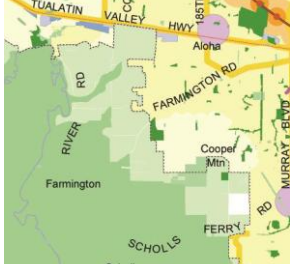

Kaynak: http://library.oregonmetro.gov/files/2040_growth_concept_map.pdf.

Karma kullanım alanları, istihdam (çalışma) ve sanayi alanları, mahalleler ve koridorlardan oluşan ana kategorilerde on tasarım tipi yer almaktadır (Tablo 3.2). Karma kullanım alanları; şehir merkezini, bölgesel merkezleri, ilçe merkezlerini, ana caddeleri ve banliyöleri içermektedir.¹¹

¹¹ www.oregonmetro.gov

Tablo 3. 2: 2040 büyüme konseptinin tasarım boyutları

TÜR	İÇERİK	ÖRNEK
Şehir Merkezi	Portland merkezi, bölgede iş ve kültürel aktivite merkezi olarak hizmet etmektedir. İstihdamın ve konutun en yoğun olduğu alandır.	
Bölgesel Merkezler	Ticaret ve yerel yönetim hizmetleri merkezi olarak yüz binlerce insana hizmet üretilmekte ve bölgesel merkezler transit gelişimlerinin odağı olmaktadır. Yüksek nitelikli transit yollar ile desteklenen kompakt istihdam ve konut gelişimi ile karakterize olmaktadır. Büyüme konseptinde sekiz bölgesel merkez vardır.	
Kasaba Merkezleri	Kasaba merkezleri, 2 ile 3 mil yarıçaplık bir alanda onbinlerce insana yerel hizmet sağlamaktadır. Kasaba merkezleri güçlü toplumsal kimlik duygusuna sahiptir ve transit yollar ile iyi beslenmektedir.	
Ana Caddeler	Ana caddeler kasaba merkezlerine benzer olarak geleneksel ticari kimliğe ve daha küçük ölçekte yer aldıklarından doğrudan doğruya güçlü mahalle duygusuna sahiptirler.	
Koridorlar	Koridorlar, kilit ulaşım güzergâhları olarak, insanlara ve ürünler hizmet eden ana caddelerdir.	
Banliyöler	Hafif raylı sistem veya yüksek kapasiteli transit istasyon çevresinde gelişen alanlar olup, bu alanlarda araba kullanıcıları gibi bisikletlilerin, yayaların ve transit kullanıcılarının ulaşabildiği çeşitli dükkanlar ve hizmetler yer almaktadır.	

Mahalleler	Mevcut mahalleler çoğunlukla aynı kalmakla birlikte yeni gelişen bazı alanlar olabilir. Böylelikle boş alanlar ve az kullanılmış olan binalar daha işlevsel kullanımlara sahip olabilir. Yeni mahallelerde farklı konut tiplerinin yer alması öngörülmektedir. Büyüme konsepti iç taraftaki mahalleleri daha kompakt, dış kısımdaki mahalleleri az sayıda cadde bağlantılı ve daha büyük parselli olarak belli belirsiz bir şekilde ayırmaktadır.	
Komşu yerleşimler /Yeşil Koridorlar	Sandy, Canby, Newberg ve North Plains gibi yerleşim alanları Metropolitan alanda çalışan ve alışveriş yapan önemli sayıda nüfusu barındırmaktadır. Bu yerleşimlerin Metro ile işbirliği, genel ulaşım ve arazi kullanım kararları açısından oldukça önemlidir. Komşu şehirler, yeşil koridor ulaşım güzergahlarıyla metro alanına bağlıdır.	
Kırsal Rezerv Alanları/ Açık Alanlar	Büyüme konseptinin en önemli bileşeni, gelişmeden kalacak araziye, kentsel büyüme sınırı içinde ve dışında belirlemektir. Kırsal rezerv alanları, kentsel alanlardan, orman alanlarından ve tarım alanından görsel ve fiziksel ayrımı sağlanmış kentsel büyüme sınırı dışındaki alandır. Açık alanları, parkları, nehirleri, sulak alanları, ve taşkın alanlarını içermektedir.	
Sanayi Alanları/ Taşımacılık Terminalleri	Bölgesel ticaret sanayi alanları, kamyonlar için taşımacılık olanakları, marina, hava ve raylı sistem taşımacılığı merkezi olarak hizmet etmekte ve ürünlerin (malların) bölge dışına çıkabilme koşullarını sağlamaktadır. Bu alanlara ulaşım raylı sistem bölgesel ekspres yollar ve ana araç yolları bağlantıları ile sağlanmaktadır. Bu bağlantıların güçlü olması sağlıklı bölgesel ekonomi için çok önemlidir.	

Kaynak: Metro 2000 ve Nadim 2012'den yapılan okumalardan hazırlanmıştır.

3.4.5 Kentsel Büyüme Yönetimi İşlevsel Planı

2040 büyüme konseptinin kabul edilmesinden sonra, konseptin amaçlarının gerçekleşmesine yardımcı olacak araçları sağlayan “Kentsel Büyüme Yönetimi İşlevsel Planı” yapılmıştır (Metro 1996). Metronun yerel yönetim paydaşları, sivil toplum kuruluşları ve kamu ile aylarca süren yakın çalışmasının bir ürünü olan Kentsel Büyüme Yönetimi İşlevsel Planı yerel yönetimlere, 2040 yılını inşaa etmeleri sağlayacak araçtır. İşlevsel planın amaçları (Metro 1997):

- a) *Arazinin etkin gelişimini sağlamak*: Sınır içerisindeki yetki alanlarında yer alan boş arazi ve yeniden geliştirme olanakları doğrultusunda oluşturulan nüfus ve istihdam büyüme hedefleri ile arazinin etkin gelişimi sağlanabilir. Hafif raylı sistem gibi transit koridorlara yakın olan boş arazi, kompakt tasarlanmış yeni mahalleler oluşturmak için çok iyi bir olanak sunmaktadır.
- b) *Otopark ihtiyacını azaltmak*: Ticaret kullanımına ayrılmış arazinin etkinliğini arttırmak için talep edilen otopark ihtiyacını azaltmak, Metronun büyüme yönetimi amaçlarından birini oluşturmaktadır. Transit hizmetlerin sağlandığı, yaya erişilebilirliğinin yüksek olduğu, arazi kullanım deseninin yürümeyi, bisiklete binmeyi vb. teşvik ettiği alanlarda öncelikli olarak otopark ihtiyacı azalacaktır.
- c) *Nehir koridorlarını korumak*: Nehirleri korumak öncelikli hedefdir. Ayrıca; nehir komşuluğunda yer alan boş araziler, sel tehlikesine karşı korunmalıdır.
- d) *Perakende ticaretin lokasyonunu yönetmek*: Kent merkezinden uzakta güçlü ulaşım ağlarına sahip olmayan alanlarda ve kent merkezinde yer seçme eğiliminde olan büyük mağazaların lokasyon seçimini yönetmek oldukça önem taşımaktadır. Çünkü bu mağazalar, kent merkezinde trafiği çalışan başına üç ya da dört katına çıkarmaktadır. İşlevsel plan ile bu mağazalar daha uygun lokasyonlarda ve yakın kullanımların yanında yer seçerek bölgedeki hayati rolüne devam edecektir.
- e) *Erişilebilirliği arttırmak*: “Bölgesel Ulaşım Planı” çerçevesinde, Metro ve yerel yönetimler, bölgesel yolların trafik sıkışıklığı yaşanmadan taşımacılığa ve otomobil yolculuğuna hizmete devam ettiğine emin olmak için çalışırlar.
- f) *Ekonomik konut yaratmak*: Metro, kamu ve özel sektörü uygun fiyatlı konut oluşumu için teşvik etmektedir.
- g) *Uygulama sürecini denetlemek*: Metro, bölgenin işlevsel planı uygulama sürecini izlemek için performans ölçütleri oluşturmuştur. Bu ölçütler, Metro'nun ve yerel paydaşların uygulanmakta olan büyüme yönetimi planının ne kadar güçlü veya ne kadar zayıf olduğuna ilişkin inceleme yapma şansı tanımakta ve ihtiyaç duyulan düzeltici kararlar alınabilmektedir.

3.5 BÖLÜM SONUCU

Portland örneğinde kentsel büyüme yönetimi konusunda elde edilen deneyim, birçok tartışmaya da konu olmuştur. Özellikle kentsel büyüme sınırının tek başına büyüme yönetiminde yeterli olup olmadığı, konut fiyatlarında artış olup olmadığı, 2040 büyüme konseptinin başarılı olup olmadığı konuları tartışılmaktadır. Bu konular üzerine eleştiriler genellikle kişilerin değerleri ve tercihleriyle şekillenmekte olup, konular üzerinde herhangi bir uzlaşma sağlanamamıştır. Aşağıda Portland'ta uygulanan kentsel büyüme yönetimi ana hatlarıyla özetlenmiştir:

- a) *Koordinasyon:* ABD'de ulusal düzeyde kentsel büyüme stratejileri ve politikaları sınırlı olup, bu stratejiler kendilerini ifade edebilmeleri için eyaletlere bırakılmıştır. Bölgesel ve yerel ölçekte yüksek düzeyde kurulan koordinasyon ile Portland bölgesi yerel ölçekte güçlü ve bağımsız kentsel büyüme yönetimi oluşturmuştur. Eyalette yer alan diğer belediyelerin, Portland gibi bölgesel ölçekte koordinasyona gitmemesi durumunda, her yerel belediye kendi gelişim vizyonu ile sınırlı kalacaktır.
- b) *Katılım:* Gelişim sürecinin temel ilkesi olarak, bölge içinde ve yerel düzeyde önceliklendirilmiş açık bir bildiri ile toplumun ihtiyaçlarına ve taleplerine vurgu yapılmıştır. Paydaşların ve kentlinin katılımı profesyoneller ve kamu çalışanları tarafından organize edilmiştir. Katılım süreci çok geniş kapsamlı olup, bütün kesimlerin memnuniyetini sağlamak amacıyla tüm partilerin gelişime ilişkin görüşleri alınmıştır.
- c) *Aktör:* 1978'de bölge seçmeni, kentsel büyüme sınırı yönetiminden sorumlu özel bir kurum olarak bölgesel yönetim ajansı olan Metro'yu oluşturmuştur.
- d) *Plan:* Kentsel büyümenin ne zaman olacağına karar veren ve gelişme için en iyi lokasyonu seçen güçlü bir kentsel büyüme yönetimi kurulmuştur. Bu kapsamda çeşitli ölçeklerde plan çalışmaları yapılmıştır. Kentsel büyüme yönetiminde önemli bir araç olarak kullanılan KBS'nin yanı sıra, büyüme yönetiminde tüm uygulama ölçekleri bir bütün olarak önem taşımaktadır. Plan çalışmaları yapılırken kentin vizyonu, amaçları ve kamusal katılım sonucunda elde edilen çıktılarla çeşitli alternatifler oluşturulmuş ve bu alternatifler içinden en etkin olanı seçilmiştir.

Bunun yanında kamuya yönelik olarak; kentsel büyüme planına rehberlik eden detaylı ve destekleyici dokümanlar; kentli, ziyaretçi ve yatırımcının kentsel gelişme planı anlaması ve kendi talepleriyle örtüşen en iyi lokasyonu seçebilmeleri için üretilmiştir.

- e) *Kentsel büyüme sınırı*: Oregon'un planlama sisteminin en önemli parçası olan kentsel büyüme yönetiminin uygulama araçlarından biri kentsel büyüme sınırıdır. Bu sınırın olumlu etkilerinin net olarak görüldüğü bölge, eyaletin en zengin tarım arazileri ve eyalet nüfusunun yüzde 70'ini barındıran Willamette Vadisi'dir.
- f) *Etaplama*: Gelişimi dengeli bir şekilde dağıtmak için elementleri, düğümleri ve omurgaları tanımlayan yerel ve bölgesel düzeyde kentsel gelişme öncelik planı yapılmıştır. Zaman çizelgesi etaplanmış planlamayı başarmak için kentsel büyümeyi kontrol etmektedir.
- g) *Performans*: Ölçüm ve izleme sistemi ile kentsel büyüme yönetimi plan performansı ölçülmekte ve değerlendirilmektedir. Bu süreçte metod ve ölçütler oluşturmaya oldukça önem verilmektedir.
- h) *Diğer yaklaşımlarla uyum*: Politikaların ve kentsel büyüme planının akıllı büyüme ve yeni şehircilik kavramlarıyla uyum göstermesine dikkat edilmektedir.
- i) *Kompakt gelişim*: Kentsel büyüme planı politikaları, kompakt gelişimi teşvik ederek, mevcut gelişmiş alanlardan faydalanmayı maksimize etmek için gelişimi yoğunlaştıracak belli başlı lokasyonları tanımlamaktadır. Kent içinde tekil kullanımlardansa karma kullanım gelişimini teşvik etmektedir.
- j) *Koruma*: Kentsel büyüme yönetimi planının temel amaçlarından biri; doğal kaynakları korumak, doğal alanların gelişmeye açılmasını minimize eden akılcı gelişimi başarmak ve sürdürülebilir yaşam çözümleri oluşturmaktır.
- k) *Konut*: Karma ve ekonomik konut oluşumu sağlanmaya çalışılmaktadır.
- l) *Ulaşım*: Erişilebilirlik için alternatifler oluşturan, otomobil bağımlılığını azaltan politikalar oluşturulmuştur. Toplu taşımayı teşvik etmek bunun yanında yaya dostu bir ortam yaratmak hedeflenmiştir.

Sonuç olarak, yaşanılabilir, sağlıklı ve adaletli bir yerleşme oluşturmak için gelecekte gereksinim duyulacak arazi miktarına ve gelişmenin lokasyonuna işaret eden kentsel büyüme yönetimi araçlarından kentsel büyüme sınırı, kentsel yayılmaya neden olan piyasa başarısızlıklarını ve kaynakların yanlış kullanımını başarıyla önlemektedir.

4. İSTANBUL’UN KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ KAPASİTESİNİN MEGA ULAŞIM PROJELERİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ

Kentsel büyüme yönetimi güçlü bir kent yönetim sistemine ihtiyaç duymaktadır. Bu yönetim sisteminin en önemli bileşenlerinden biri planlama sistemidir. Türkiye, planlı kalkınma sürecine geçilen 1960’lı yıllardan sonra “geniş kapsamlı planlama” anlayışını benimsemiştir. Ülkemizde de son zamanlarda eylem odaklı-proje bazlı gelişmeler ile son derece esnek bir yapıya sahip bir stratejik planlama anlayışı gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Bunun yanında planlama yetkisinde çok başlılık, yetki karmaşası ve merkezileşme dikkat çekmektedir. Kontrolsüz gerçekleşen kentsel büyümenin önemli araçlarından biri de noktasal kararlar ile üretilen kente etkisi öngörülme-yen ulaşım yatırımları ve mega projelerdir. Bu uygulamalar ise İstanbul’un hassas ekolojik coğrafyasını olumsuz yönde etkilemektedir. Kentsel büyüme yönetimi kapasitesi; mevcut kent yönetimi planlama sistemi ve tercih edilen planlama araçlarının işlevselliği ve etkileri üzerinden sorgulanmalıdır.

Tezin bu bölümü; İstanbul’da kentsel büyüme yönetimi kapasitesinin mega ulaşım projeleri kapsamında incelenmesine ayrılmıştır. Bu inceleme, öncelikle KBY’nin geleneksel araçlarından biri olan geniş kapsamlı planlama ve kent yönetimi bağlamında yapılmıştır. Bu kapsamda, öncelikle ulusal planlama sistemi ve planlamanın en önemli ilkelerinden biri olan kademeli birliktelik ilkesi tanımlanmış; sonrasında, aslında Türkiye’deki planlama politika ve yetkileri çerçevesinde bir devlet politikası olan KBY’nin izleri araştırılmıştır.

İncelenen mevzuat yönlendirmeleri ışığında İstanbul’un 1950’lerden günümüze değin beş dönem halinde, kentsel büyüme sürecindeki plan kavramı ve ulusal politikaların birlikteliği, ulaşım yatırımları üzerinden incelenmiştir. Son olarak gündemde yer alan mega projelerin içeriği, gündeme geliş süreçleri ve planlama ile olan ilişkisi incelenmiştir.

4.1 KENT YÖNETİM VE PLANLAMA İLİŞKİLERİ

Kentsel büyüme yönetimi, güçlü, organizasyonel, çok aktörlü ve işbirlikçi bir kent yönetimine ihtiyaç duymaktadır. Büyüme yönetimi; maddi ve manevi değer ve çıkarların, kentsel alanları ve kentleşmeyi etkileyecek biçimde üstün bir erk tarafından paylaştırılmasını (Keleş 2000) anlatan kentsel siyaset kavramı ile yakından ilişkilidir.

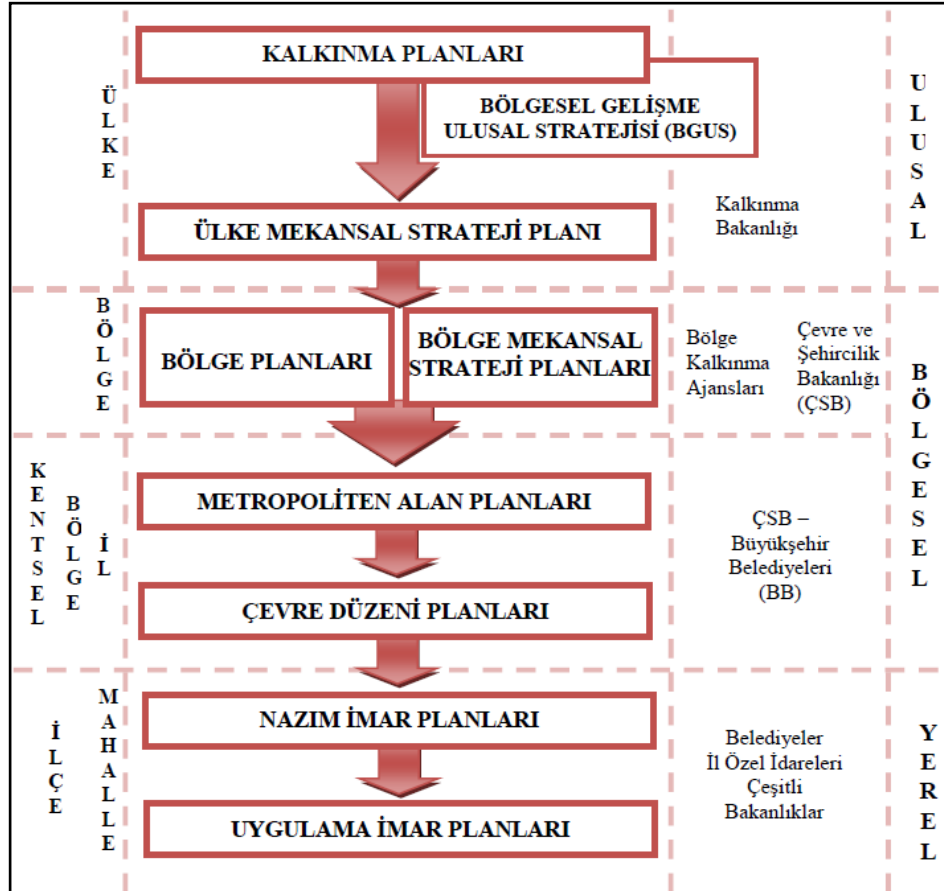
4.1.1 Kentsel Büyüme Yönetimi Çerçevesinde Ulusal Planlama Sistemi

Türkiye’de kent ve bölge planlama sistemi, çeşitli yasa ve yönetmeliklerle yönlendirilmekte ve çok sayıda kurum ve kuruluşun yetki alanına girmektedir. Bu alanda temel yasa 09.05.1985 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunudur. Bu yasa ve ilgili yönetmeliklerinde, fiziki plan kademelenmesi ile bu planların yapım ve onaylanmasına ilişkin yetki ve yükümlülükler belirlenmiştir (Ersoy 2007). 3194 sayılı İmar Kanunu’nun ve Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik’in ilgili maddelerinde; bölge planı, çevre düzeni planı, imar planı (nazım ve uygulama) sıralamasına uygun düşen bir kademelenme öngörülmektedir (Şekil 4.1).

Planlama kademelenmesinin en üstünde 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı’nın kurulmasıyla beraber hazırlanmaya başlanan “Kalkınma Planları” yer almaktadır. 2013 yılına kadar, beş yıllık dönemler için hazırlanan kalkınma planlarından sonra “Bölge Planları” gelmekte iken; 2013 yılında 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 8. maddesinde yapılan değişiklik ile çevre düzeni planları ve imar planlarının üstünde, bu planları yönlendiren üst ölçekli mekânsal stratejik planlar olarak “Ülke Mekansal Strateji Planı” ve “Bölge Mekansal Strateji Planları” plan kademesindeki yerini almıştır.¹²

¹² www.csb.gov.tr

Şekil 4. 1: Planlama kademelenmesi



Kaynak: 3194 sayılı İmar Kanunu ve www.csb.gov.tr adresinden yapılan okumalar doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 4.1.'de görüleceği gibi, hiyerarşik planlama sisteminde temel olarak üç düzey yer almaktadır. Bunlar; (1) ülke (ulusal) düzey, (2) bölgesel düzey ve (3) yerel düzey. Ulusal ve bölgesel düzey üst ölçekli planları tanımlarken, yerel düzey ise alt ölçekli planlara işaret etmektedir. Üst ölçekli planlar; geliştirilen temel hedef, oluşturulmuş politika ve prensiplere uygun olarak kentin ana gelişme kararlarını ve arazi parçalarının kullanım biçimlerini ilke düzeyinde veren, soyutlama düzeyi yüksek belgelerdir. Alt ölçekli planlar ise, üst ölçekte belirlenen ilkelere bağlı olarak daha dar alanlar için üretilen özel ve somut kararlar bütünüdür (Ersoy 2000a, Ersoy 2000b, s. 37).

Üst ölçekli planlar ve alt ölçekli planlar arasında kurulacak ilişkiyi; planların birbirleri ile uyumuna işaret eden “planların kademeli birlikteliği” ilkesi tanımlamaktadır. Planlamanın en temel ilkelerinden biri olan bu ilkeye göre, alt ölçekte alınan plan kararlarının bir üst ölçekli plan kararları ile çelişmemesi esastır. Böylelikle alt

ölçeklerde yapılacak planların, aynı ilkeleri benimsemelerini sağlanmaktadır. Plan kademeleri arasındaki uygunluk ise; üst ölçekte öngörülen arazi kullanım türünün alt ölçekte hakim kullanım türü olarak yer alıp almadığı ile belirlenmektedir (Ersoy 2007, Ersoy 2000a).

Türkiye, planlı kalkınma sürecine geçilen 1960'lı yıllardan sonra; Dünyada 1930'lar ile birlikte kabul gören ve 1960'larda eleştirilmeye başlanan “geniş kapsamlı planlama” anlayışını benimsemiştir. Geniş kapsamlı planlama anlayışı; uzun vadeyi içeren (genelde 20 yıl), geleceği doğru tahmin etmeye odaklı, sadece fizik mekanı değil, ekonomik, sosyal ve yönetsel verileri de değerlendiren bir planlama yaklaşımıdır.

Geniş kapsamlı planlama; 1960'lı yıllarda yeterince esnek olmaması, gelişmenin özellikle serbest piyasaya dayalı ekonomik büyümenin önünde bir engel olarak görülmesi, hızlı değişime ayak uyduramaması, düzenleyici ve üstten buyurucu olması, stratejilerinin yetersiz olması ve kentsel gelişme ile ilgili aktörlerin planlama sürecine yeterince katılımının sağlanamaması gibi konularda eleştiriler almıştır. 1980'lerden itibaren ekonomik, politik ve sosyal çevredeki dönüşümlerle birlikte planlamanın değişen işlevi sonucunda, eylem odaklı ve vizyon çerçevesinde hareket eden stratejik mekansal planlama yaklaşımı ortaya çıkmıştır (Firidin Özgür [tarih yok]).

Ülkemizde de son zamanlarda eylem odaklı-proje bazlı gelişmeler ile son derece esnek bir yapıya sahip bir stratejik planlama anlayışı gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Ancak; dünyada uygulanan stratejik planlamada esneklik çerçevesinin üst ölçekte verimlilik ve sürdürülebilirlik ilkelerini esas alan tanımlı, izlenebilir, denetlenebilir normların belirlendiği, kapsayıcı, planlamanın tüm aşamaları için yönlendirici ve tanımlanmış devlet politikaları ile çizildiği görülmektedir (Aysan Buldurur 2011).

4.1.2 KBY Çerçevesinde Üst Ölçekli Planlama Politika ve Yetkileri

Öncelikle, geniş kapsamlı planlamanın, KBY için en temel ve geleneksel araç olmakla birlikte; KBY'nin ulusal ve bölgesel düzeyde oluşturulan bir politika olduğu ve yerelin bu politikayı uygulamak için katılımcı süreçler ile çeşitli araçlar oluşturduğunu vurgulamak gerekmektedir.

Önceki bölümde çerçevesi çizilen ulusal planlama sistemi; esnek olmayan yapısı ile değişen dinamiklerin plana adapte edilmesinde yaşanan sıkıntılar sonucunda, planlama etkinliğinde kentsel büyümeyi kontrolsüzleştiren sorun alanları oluşmaktadır. Bunlar:

- a) Yetki karmaşası, çok başlılık,
- b) Planlamada merkezileşme eğilimi,
- c) Üst ölçekli planların işlevselliğini yitirmesi,
- d) Mega projelerin plan bütünlüğünden kopuk olarak geliştirilmesi
- e) Planlamanın meşruiyetinin kaybettirilmesi

olarak sınıflandırılabilir.

Ülkemizde özellikle son yıllarda, planlama yetkileri açısından bir merkezileşme olgusuyla karşı karşıya olduğumuz dikkat çekmektedir (Keleş 2011). Yirmiye yakın Bakanlığın (Ulaştırma, Haberleşme ve İletişim Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı vb.) plan yapma yetkisi bulunmaktadır. Bu yetkiler ile yapılan planlar; birbirinden bağımsız, herhangi bir üst stratejiye bağlı olmayan, salt Bakanlık konusu ile ilişkili kentin, bölgenin hatta ülkenin bütününde yaratacağı etkileri gözetmeyen yatırım kararlarını içeren belgeler olmaktadır.

Planlamada merkezileşme eğiliminin en somut örneği; 2011 yılında 645 sayılı kararname ile kurulan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na verilen planlama yetkileridir. Kararnamenin birkaç maddesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, sayıları çoğaltılan işlev alanlarında her tür ve ölçekteki nazım ve uygulama imar planlarıyla parselasyon planlarının yapılması yetkisinin verildiği görülmektedir. Sağlıklı ve düzenli bir kentleşmenin gerçekleştirilmesinde Merkezi Yönetim Kuruluşlarının bu sürece dahil olmasının hizmetin niteliği ve etkinliği, kalitesi yönünden sağlayabileceği yararlar olabilmektedir (Keleş 2011). Ancak; bu yetkilerinin çoğu kez kentlerin yürürlükteki

planlarıyla bütünleşmeyen mega projeleri gerçekleştirme amacı gütmeleri, kentlerdeki büyüme deseninin kontrol edilmesini imkansız kılmaktadır.

KBY'nin önemli bileşenlerinden biri de “Bölge Planları”dır. Bölge planları; Merkezi Yönetim'in planlama politikasını yerele aktarabildiği ve yereli bu politikalar doğrultusunda yönlendirdiği en önemli belgeler olarak; büyümenin yönü, biçimi, hızı, oranı, niteliğine ilişkin mekanla ilişkilendirilmiş içeriği barındırmaktadır. Türkiye’de bölge planlama deneyimine bakıldığında; 3194 sayılı İmar Kanunu’nda tanımlanan kademelenmede yer aldığı, ancak; 2010 yılına kadar belli bölgeler (Doğu Marmara Bölge Planı vb.) haricinde yapılmadığı görülmektedir. Yine aynı şekilde uzun yıllar Çevre ve Orman Bakanlığı'nın yetkisinde olan çevre düzeni planları da kendinden bekleneni gerçekleştirmekte yetersiz kalmıştır.

Avrupa Birliği'nin bölgesel düzeyde uyguladığı müktesebata uyum çerçevesinde; Devlet Planlama Teşkilatı ve Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı tarafından “İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırma” çalışması yapılmış ve 2002 yılında 4720 sayılı kanunla yürürlüğe girmiştir. Bu sürecin devamında 2006 yılında 5449 sayılı Kalkınma Ajansları Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun ile “Bölge Kalkınma Ajansları” kurulmuştur. Söz konusu kanunda Bölge Kalkınma Ajansları'nın; “kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliğini geliştirmek, kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve yerel potansiyeli harekete geçirmek suretiyle ulusal kalkınma planı ve programlarda öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olarak, bölgesel gelişmeyi hızlandırmak, sürdürülebilirliği sağlamak, bölgelerarası ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmak üzere” görevlendirilmeleri öngörülmüştür (İBB 2009).

Üst ölçekli planlar ile ilgili olan önemli noktalardan biri de; planlama mevzuatında açık bir dille planda yapılacak değişikliklerin içeriğinin belirtilmiş olmasına rağmen, uygulamada aykırılıkların olmasıdır. Sürdürülebilir kalkınma, bütüncül planlama, çevrenin korunması, kentleşme ve sanayileşmenin kontrol altına alınarak sağlıklı bir şekilde yönlendirilmesi ve yerel katılımın/ortaklığın sağlanması amaçlarıyla yapılması öngörülen çevre düzeni planları ilke, esas ve kararlarına aykırı imar planı

üretilemeyeceği yasa ve yönetmelikler ile hükme bağlanmıştır. Ayrıca; yine yasa ve yönetmelikler ile çevre düzeni planlarında, tarım alanı, mera, maki-funda vb. kullanım kararı getirilmiş alanlarda, konut, sanayi, turizm, enerji, vb. yapılaşma amaçlı uygulama yapılamayacağı net bir şekilde ortaya konmaktadır.

Dünyada 1960 yıllarda kabul görmeye başlayan ulaşım planlama, ulusal planlama sisteminde etkin rolü alamamıştır. Ulaşım planlamasının temeli, ulaşım altyapısının planlama kararlarıyla birlikte bütüncül olarak ele alınmasıdır. Ancak; ulaşım yatırımlarının noktasal kararlar ile kentsel büyüme ile etkileşimi düşünülmeden gerçekleştiği görülmektedir.

Çeşitli kurumlara planlama yetkisi verilirken eşgüdüm sağlayacak yapıların oluşturulmaması; bir kurumun yaptığı planı diğer kurumun bu yasaların verdiği yetkilerle sorumsuzca bozabilmesi ve kendi planlarını dayatabilmesi; plan değişikliklerinin planın bütünlüğü içindeki etkilerinin tartışılarak karara ulaşacağı katılım mekanizmalarının, kurumlarının ve kurallarının oluşturulmamış olması; planlamayı bir kaos haline getirmektedir (Yeşilirmak 2011).

İstanbul Metropolitan Alanı'nda, ABD'de 1960'lı yıllarda gelişmeye başlayan kentsel büyüme yönetiminin aracı olan geniş kapsamlı planlama çalışması ilk kez, dünyanın stratejik planlamaya geçiş yaptığı 1980 yılında yapılmıştır. 1980'lerden itibaren girdiği planlı gelişme süreci içinde, kent; plan doğrultusunda yönlendirilemeyen ve kontrol edilemeyen bir büyüme süreci yaşamaktadır. İstanbul'un kentsel büyüme sürecinde, üzerinde bulunduğu hassas coğrafyanın sürdürülebilirlik açısından kritik seviyelere geldiği hemen hemen tüm kesimlerce bilinmektedir.

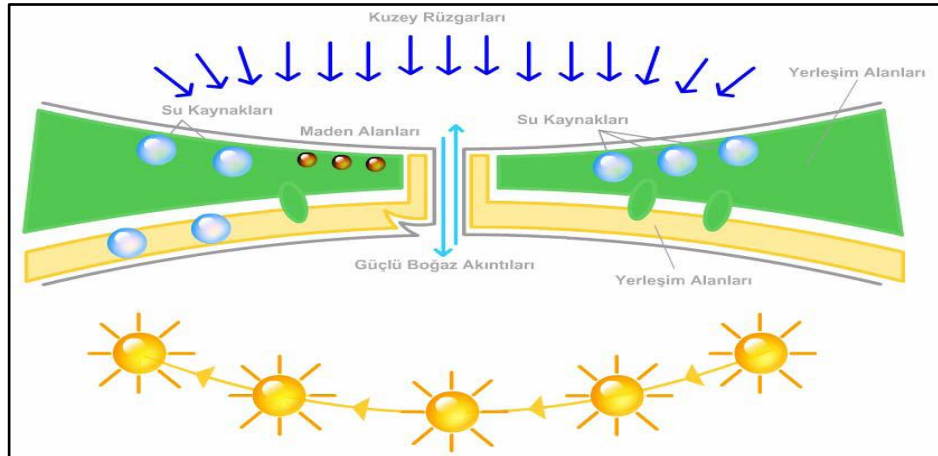
4.2 KENTSEL BÜYÜME POLİTİKASI OLARAK ULAŞIM YATIRIMLARI VE MEGA ULAŞIM PROJELERİ

İstanbul Metropolitan Alanı'nda kentsel büyümesinin şekillenmesinde en önemli etmenlerden biri ulaşım kararları ve yatırımları olmuştur. Bu kararların, kentsel büyümenin şekillenmesindeki etkilerinin anlaşılması; kentsel büyüme yönetimi kapasitesinin değerlendirilmesi ile ilgili ipuçları sağlayacaktır. Bu anlamda, öncelikle kentsel büyüme ile varlığı tehdit altına giren İstanbul'un hassas coğrafyasının tanımlanması önem taşımaktadır.

4.2.1 İstanbul İli Makroformu ve Hassas Coğrafyasının Tanımı

İstanbul temel olarak; doğu-batı doğrultusunda uzanan bir eksende gelişmektedir. Yerleşim alanları Boğaz ve güney sahilleri boyunca genellikle güneye yönelmiş ve lineer gelişim boyunca yer yer doğal ve yapay eşiklerle parçalanmıştır (Şekil 4.2). Kuzey kesimler ağırlıklı olarak, ekolojik-biyolojik öneme sahip alanları içermekte ve bu alanlar; güneyde Marmara Denizi boyunca gelişmiş yerleşik alanın yaşam destek sistemleri olarak tanımlanmaktadır (İBB 2009).

Şekil 4. 2: İstanbul İli makroformu

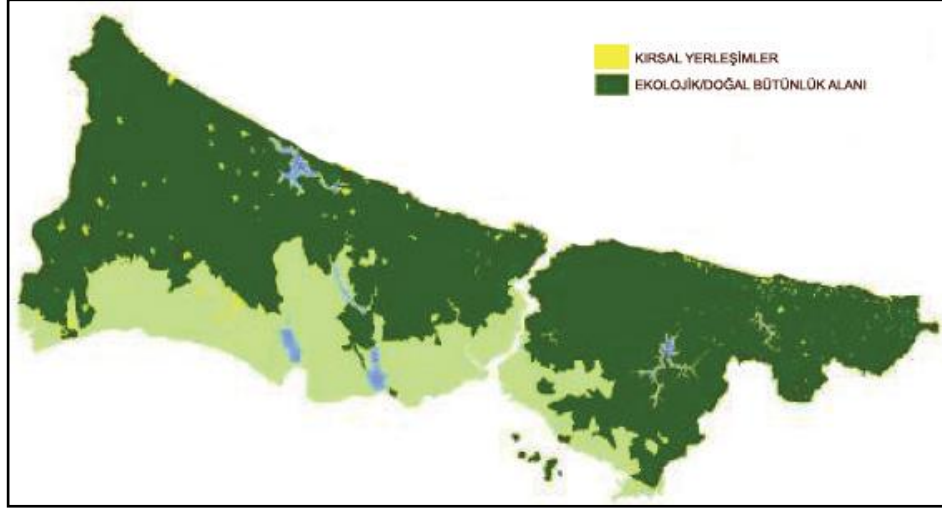


Kaynak: İBB 2009.

İstanbul'un mevcut yerleşim alanları ile Karadeniz kıyısı arasında kalan kesiminde, önemli orman alanları, su havzaları, kumullar, barajlar, bentler, tabiat parkları, rekreasyon (eğlence-dinlenme) alanları ile çok sayıda endemik (başka yerde yaşamayan)

bitki ve hayvan türlerinden oluşan farklı ekosistemlerin bir arada bulunduğu bütüncül bir ekolojik alan yer almaktadır (Şekil 4.3) (Çalışkan 2010).

Şekil 4. 3: İstanbul'un ekolojik/doğal bütünlük alanı



Kaynak: Çalışkan 2010

Bu hassas coğrafya, bünyesinde Türkiye ölçeğinde de önemli bir yere sahip farklı nitelikteki orman alanlarını barındırmaktadır. 1999 yılında, Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF) tarafından, Avrupa'nın biyolojik çeşitlilik bakımından en değerli ve acil olarak korunması gereken 100 ormanı belirlenmiş ve bunlar "Avrupa Ormanları'nın Sıcak Noktaları" olarak tanımlanmıştır. Avrupa'da, Rusya'dan sonra, en fazla sıcak orman noktasına sahip ikinci ülke olan Türkiye'de, 9 adet orman sıcak noktası yer almakta olup; İstanbul'un kuzeyinde yer alan orman alanları da bunlardan birini oluşturmaktadır. İstanbul İli yüzölçümünün yüzde 47,7'sini orman alanları oluşturmakta ve orman alanlarının yüzde 58,4'ü Avrupa Yakası'nda, yüzde 41,6'sı ise Anadolu Yakası'nda bulunmaktadır (Şekil 4.4.) (İMP 2006, İBB 2011).

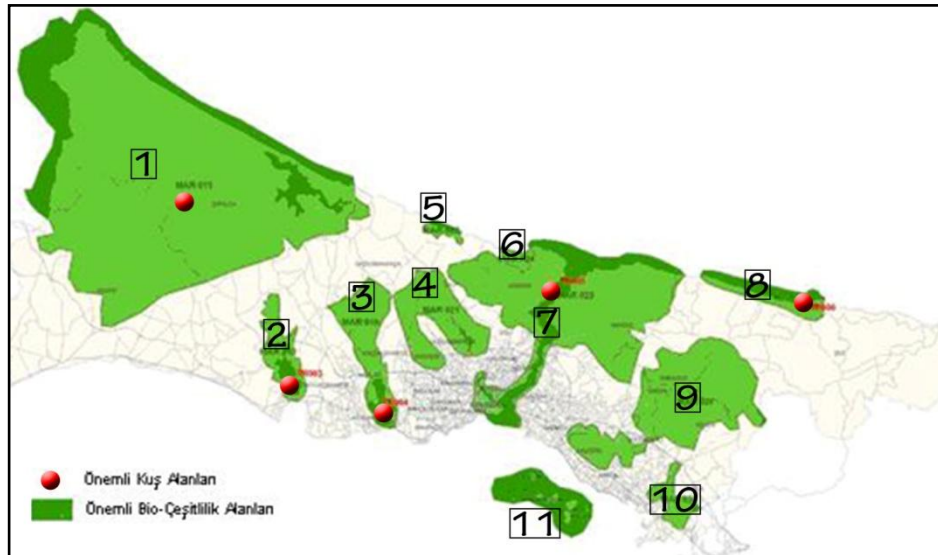
Şekil 4. 4: İstanbul İli ormanları sıcak nokta sınırı



Kaynak: İMP 2006

Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Marmara Denizi, ormanlarla kaplı Çatalca ve Kocaeli Yarımadaları nedeniyle İstanbul'da çeşitli flora ve fauna bulunmaktadır. Kent alanının yüzde 44'ünü kaplayan 11 adet farklı biyolojik çeşitlilik alanı belirlenmiştir. Bunlara ek olarak, Büyükçekmece Gölü, Küçükçekmece Gölü, Boğaz Bölgesi ve Şile adalarını içeren dört önemli kuş bölgesi RAMSAR sözleşmesi çerçevesinde listeye alınmıştır (Şekil 4.5, Tablo 4.1) (İBB 2011).

Şekil 4. 5: İstanbul İli önemli kuş alanları ve önemli bio-çeşitlilik alanları



Kaynak: İMP Doğal Yapı Grubu Çalışmaları.

Tablo 4. 1: İstanbul önemli doğa alanları

NO	ALAN	ÖKA	ÖBA ¹³	ÖDA ¹⁴
1	Terkos Havzası	X	X	X
2	Büyükçekmece Gölü	X		X
3	Küçükçekmece Havzası	X		X
4	Batı İstanbul Meraları		X	X
5	Ağaçlı Kumulları		X	X
6	Kilyos Kumulları		X	X
7	Boğaziçi	X	X	X
8	Şile Kıyıları	X	X	X
9	Ömerli Havzası		X	X
10	Pendik Vadisi			X
11	Adalar			X

Kaynak: İMP 2006.

İstanbul ve çevresindeki orman alanları, dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşuna, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 4.6). Doğadaki kuş türlerinin nesillerini sürdürebilmeleri için özel önem taşıyan coğrafyaları tanımlayan önemli kuş alanları (ÖKA), Avrupa Yakasında Büyükçekmece Gölü Havzası, Küçükçekmece Havzası, Boğaziçi ve Terkos Havzası; Anadolu Yakasında ise Şile Kıyıları'dır (Şekil 4.7) (İMP 2006).

Şekil 4. 6: Türkiye’de kuş göç yolları



Kaynak: www.dogaarastirmalari.org

¹³ Önemli bitki alanları

¹⁴ Önemli doğa alanları

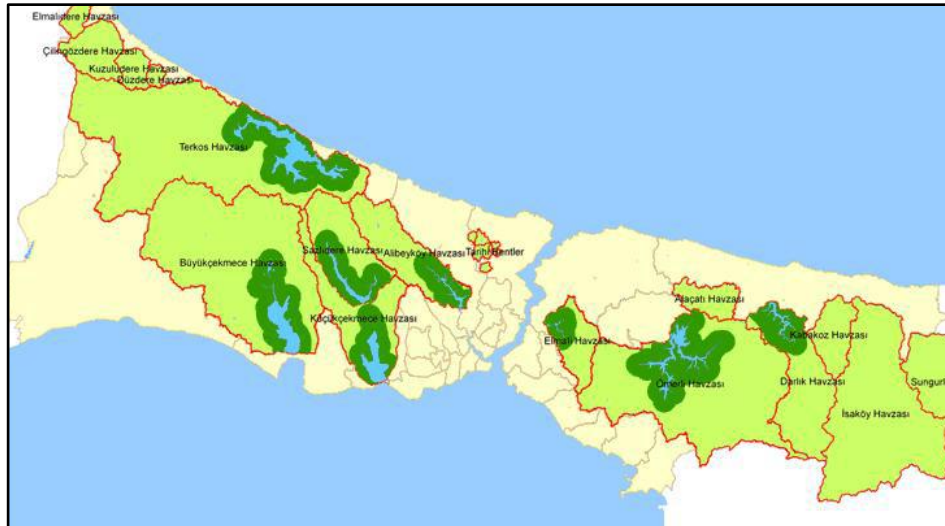
Şekil 4. 7: İstanbul İli Avrupa Yakası önemli kuş alanları



Kaynak: Eken ve diğ. 2006.

İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, aynı zamanda kentin içme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılayan Avrupa yakasındaki İstranca, Terkos, Büyükçekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere ile Anadolu yakasındaki Ömerli, Elmalı ve Darlık havzalarını barındırmakta ve toplam alanı İstanbul'un yüzde 46'sını kapsamaktadır (Şekil 4.8). Ormanlar, içme suyu havzaları ile birlikte ele alındıklarında, İstanbul'un sürdürülebilir gelişimi açısından vazgeçilmez öneme sahip ekolojik kuşak ve koridorların ana bileşenlerini oluşturmaktadır (İBB 2011, Çalışkan 2010).

Şekil 4. 8: İstanbul'un su havzaları ve koruma alanları



Kaynak: İMP Doğal Yapı Grubu Çalışmaları.

İstanbul makroformunda, özellikle yabancı sermayenin önemli yatırım projeleri ile büyük çaplı altyapı projeleri gibi küresel ölçekten gelen talepler belirleyici etkiler meydana getirmekte olup, söz konusu etkiler yerel politikalar veya yönlendirmelerle kontrol altına alınamamaktadır (İBB 2009). Kentin kuzeyinde yer alan bu hassas ekosistemlerin bulunduğu alanlar, özellikle mega ulaşım yatırımları ve projelerin yarattığı kentsel gelişme ile baskı altında kalmaktadır.

4.2.2 İstanbul'da Planlama Dönemleri Bağlamında Mega Ulaşım Projelerinin Kentsel Büyümeye Etkileri

Kentsel büyümenin yönlendirilmesinde ulaşım önemli bir etkidir. Ulaşım türlerindeki değişim arazi kullanımlarında bazı değişimler yaratabildiği gibi, arazi kullanımındaki değişimler de ulaşım sistemi üzerinde yeni taleplere yol açmaktadır (İBB 2011). İstanbul Metropoliten Alanı kentsel büyüme sürecine ilişkin yapılan araştırmalar incelendiğinde, özellikle sanayileşmenin etkisiyle 1950 sonrasında kent makroformunda önemli değişimlerin olduğu görülmektedir. 1950'lerden itibaren İstanbul, gündeme geldiği dönem için büyük sayılan ulaşım projelerine sahne olmuştur. 1956 yılında Menderes Operasyonları, ilki 1973 yılında, ikincisi 1988 yılında açılan Boğaz köprüleri ve 2001 yılında hizmete giren Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul Metropoliten Alanı'nın kentsel büyümesinde ulaşım politikaları açısından kırılma noktaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın devamında, söz konusu ulaşım yatırımları, İstanbul'un arazi kullanım-doğal çevre-ulaşım ilişkileri temelinde incelenmiştir.

4.2.2.1. 1950-1969 Plansız Dönem- Menderes Operasyonları

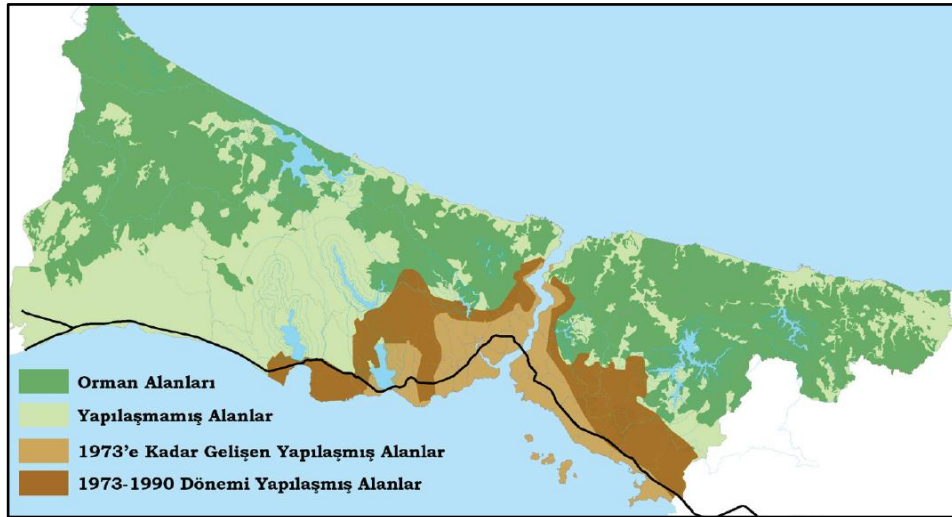
1950 yılında İstanbul'da kent içi yolların dışında, Ankara ve Edirne yönüne giden düşük seviyeli bir karayolu, Marmara Denizi kıyısına yakın giden demiryolu hattı ve Atatürk Havalimanı bulunmaktadır (Yayla ve Coşkunoglu 2008). Yerleşim alanları ise, su ulaşımın verdiği imkanlar ile Marmara Denizi, Haliç ve Boğaz boyunca kıyı alanları, Tarihi Yarımada, küçük liman ilçeleri olan Zeytinburnu, Bakırköy, Üsküdar, Kadıköy ve diğer ilçelerdeki sınırlı yerleşim alanlarından oluşmaktadır (İBB 2011).

4.2.2.2. 1969-1980 Planlama Önerileri (Taslakları) Dönemi - Boğaziçi Köprüsü

İstanbul'da büyük imar operasyonları ile kentiçi ulaşımının büyük ölçüde motorlu araçlara dayandırılması; 1971 yılında özel otomobil üretiminin başlaması ile özel araba sahipliğinin hızla artması ve kentin Avrupa ve Anadolu yakalarında işyerleri ve konut dağılımının dengeli olmaması; İstanbul Boğazı'na köprü yapımını gündeme getirmiştir (Aktuğlu Aktan 2006).

1967-1973 arasında uygulamaya konulan 1. Çevre yolu ve Boğaz geçişi, İstanbul Metropolitan Alanı içerisinde mesafe kavramının değişmesine sebep olarak, İstanbul'un mekânsal yayılmasını ivmelendirici bir etki yaratmıştır (Şekil 4.10) (Yeşilirmak 2011, Tekeli 1993). Dolayısıyla kent, nüfus ve arazi kullanım yapısı bakımından yoğunlaşarak daha kuzeye yönelmiş, kentin merkezden uzak kesimlerinin yerleşime açılmasını hızlandırmıştır (Çalışkan 2010).

Şekil 4. 10: 1973-1990 arası kentsel yerleşim alanları

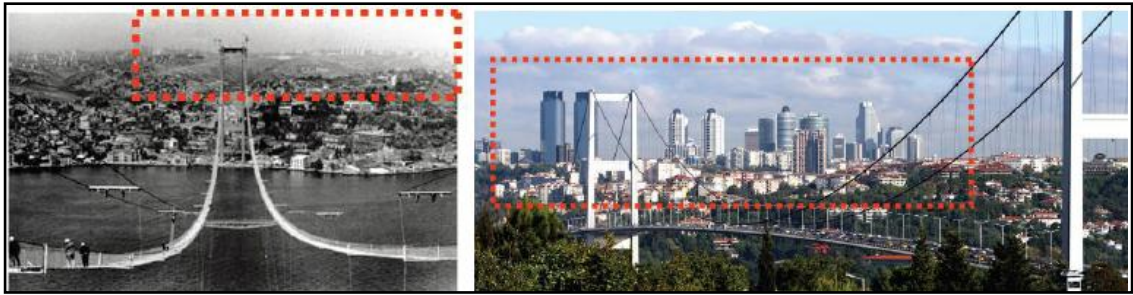


Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının etkisiyle, İstanbul doğuda Bostancı-Maltepe-Kartal-Pendik-Gebze yönünde hızla yayılmış, batıda ise E-5 karayolu boyunca Avcılar-Büyükçekmece yönünde; kuzeyde Esenyurt, Bahçesehir, Mahmutbey, Gaziosmanpaşa, Levent ve Sarıyer yönünde gelişme göstermiştir (Akın 2012). Boğaziçi Köprüsü ve

çevreyollarının kent makroformunda yarattığı değişimler değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılabilmektedir (Akın 2012):

- a) Batı Yakası'nda kentin Marmara sahili ile Londra Asfaltı arasında ve kuzey-batısında hız kazanarak devam eden hızlı sanayileşme ve konut alanları oluşumu, doğu yakasına da taşınmıştır.
- b) Özellikle araç sahipliliği üst düzeylerde olan yüksek gelir grubunun hareketliliği artmış ve Kadıköy ilçesindeki prestij alanlarına doğru (Bağdat Caddesi ve çevresi gibi) yer değiştirmeler ortaya çıkmıştır.
- c) Doğu Yakası'ndaki yerleşmeler, bu dönemde daha da hız kazanmış, eski yerleşmeler yoğunlaşırken, Ankara asfaltının kuzeyinde Soğanlık, Başibüyük, Yakacık, Ümraniye, Çamlıca, Kısıklı, Fikirtepe gibi yerleşmelerde, nüfus patlamaları yaşanmıştır.
- d) Kentin merkez fonksiyonları da her iki yakada, bir yandan belirli noktalarda yoğunlaşarak alt merkezler tanımlarken (Şişli, Mecidiyeköy, Bakırköy, Kadıköy gibi) (Şekil 4.11); bir yanda da ulaşım arterleri boyunca (Bağdat Caddesi gibi) lineer gelişme eğilimi içine girmişlerdir.

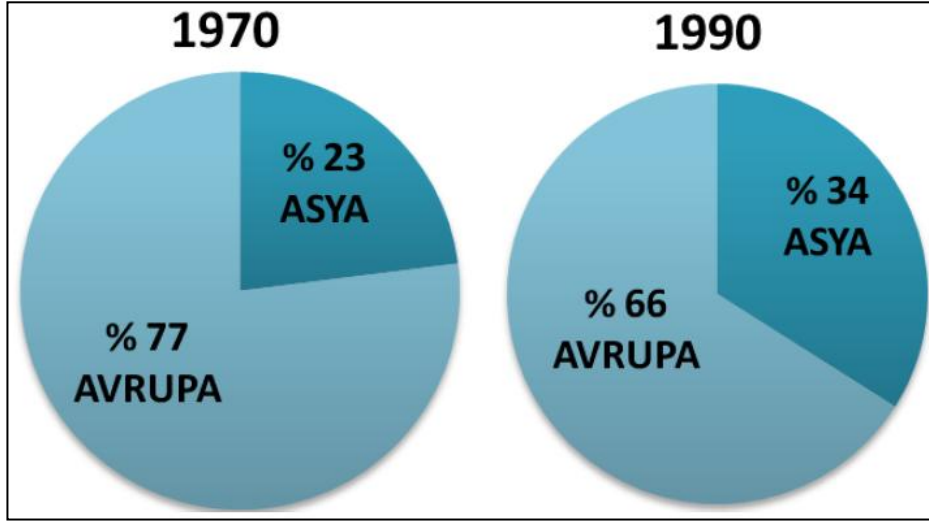
Şekil 4. 11: Boğaziçi Köprüsü öncesi ve sonrasında arazi kullanım değişimi



Kaynak: Çalışkan 2010.

Boğaziçi Köprüsü ve çevreyolları kentin iki yakası arasındaki nüfus dengesini değiştirmiştir. 1970'te kent nüfusunun yüzde 23'ü Asya, yüzde 77'si Avrupa Yakası'nda yaşarken, 1990'da Asya yakasında yaşayanların kent nüfusu içindeki payı yüzde 34'e yükselmiştir (Şekil 4.12). Aynı dönemde (1970-1990) kent bütününde istihdam edilen nüfustaki artışın 1,5 milyona ulaşması da, köprü ve yarattığı karayolu erişim hareketliliğinin en önemli yansıması olmuştur (Çalışkan 2010).

Şekil 4. 12: İstanbul'da ikamet eden nüfusun yakalara dağılımı



Kaynak: Çalışkan 2010'da yer alan veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

İstanbul Ulaşım Ana Planı kapsamında, Devlet İstatistik Enstitüsü 2000 bina sayımları verileri kullanılarak yapılan, yapılaşmanın yıllık mekansal dağılımını çalışmasında İstanbul'un farklı bölgelerinin yapılaşmaya açılma aşamaları gösterilmektedir. Bu çalışmada 1950 ile 1980 yılları arasında yapılmış olan yapıların yoğun olduğu yedi ilçe dikkat çekmektedir. Bu ilçeler Bakırköy, Beşiktaş, Eyüp, Fatih, Kadıköy, Kağıthane, Şişli İlçeleri olarak, Boğaziçi Köprüsü ve çevreyolları üzerinde yer alan ilçeler olduğu görülmektedir.

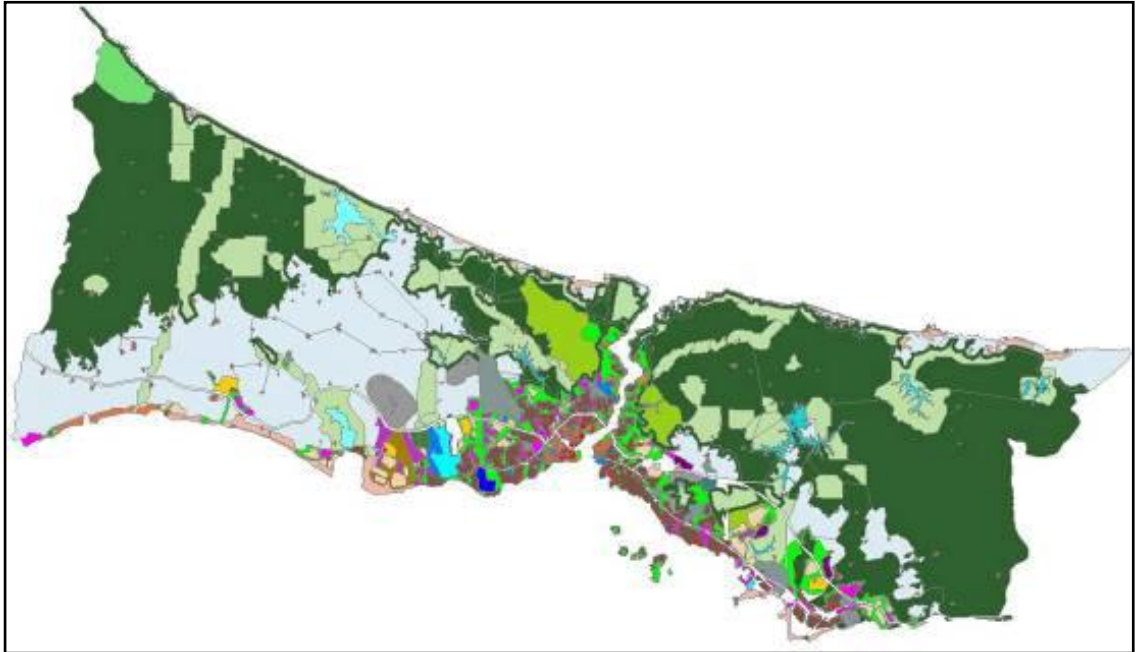
İstanbul Metropolen Alanı'nda; Boğaziçi Köprüsü ve çevreyollarının sunduğu yeni ulaşım olanakları sayesinde izleyen on yıllarda hem doğu hem batı kanatları boyunca hem de sahilden içerilere doğru hızlı bir kentsel yayılma süreci başlamıştır. Yayılma süreci, Avrupa Yakası'nda boşluksuz olarak devam ederken; Anadolu yakasında daha sınırlı ve boşluklu yaşanmıştır. Sürekli olarak yeşil alanlarını ve boşlukları yok ederek gelişen kent; 1980'lere ulaştığında, metropoliten bir kent olmaktan çok, çevre değerlerine duyarsız biçimde büyüyen bir sanayi kenti haline dönüşmüştür (Aktuğlu Aktan 2006).

4.2.2.3. 1980-1995 Plan Dönemi - Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü ve TEM Otoyolu

İstanbul'da metropoliten ölçekte ilk plan çalışması 1980 yılında yapılmıştır. İmar ve İskan Bakanlığı'nca yapılan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı 29.07.1980 tarihinde onanmıştır (Şekil 4.13). 1995 yılını hedefleyen ve projeksiyon nüfusu 7.1 milyon kişi olan plan; doğal kaynakların korunması ve merkezler kademelenmesi temel stratejileri ile kentin güneyde, doğu batı aksınca lineer bir şekilde gelişmesinin sağlanması anlayışıyla ele alınmıştır (İBB 1995).

1984 yılında çıkarılan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi kurulmuş, İstanbul'un planlama yetkisi İBB ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na verilmiştir. Nazım Plan Bürosu 1985 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlandıktan sonra 1989 yılında yeni bir yapılanmaya gidilmiş ve 1994 Mart ayında 1/50.000 ölçekli İstanbul Büyükşehir Nazım Planı İBB tarafından onaylanmıştır (İBB 2009).

Şekil 4. 13: 29.07.1980 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı



Kaynak: İBB 2009.

1980'lerden sonra değişen kentsel mekan talepleri doğrultusunda, hizmetler sektöru, eğitim-eğlence alanları ve konut alanları, kentsel makroformun yeni dinamikleri olmaya başlamış ve ulaşım altyapısını (FSM Köprüsü ve çevre yolları) yönlendirir hale gelmiştir (Akın 2012). Bu süreçte, özel otomobil sahipliğinin artmaya devam etmesi de kentin kontrolsüz bir şekilde yayılmasına sebep olmuş; çevreyolu bağlantıları ve kentiçi ulaşımı özellikle yoğun saatlerde kentli için sıkıntı oluşturmaya başlamıştır (Aktuğlu Aktan 2006). Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

Transit trafiğın kentin daha kuzeyine taşınması amacıyla 1986 yılında inşaatına başlanan 2. Boğaz Köprüsü (FSM), bir kısım bağlantı yolu ile birlikte 1989 yılında hizmete girmiştir. TEM Otoyolu erişim kontrollü bir yol olarak tanımlanmış olmasına rağmen; süreç içersinde transit trafiğe hizmet etmekten çok, kentin üst gelir grubu konut alanlarının erişim yolu haline gelmiştir. Otoyolun erişilebilirlik koşullarını artırması; sadece üst gelir grubu konut alanlarını değil, bu alt yapıdan faydalanan alt gelir grubunun yasadışı konut alanlarının gelişimini de tetiklemiştir (Akın 2012). 1990'lı yıllar ile birlikte kent Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde ve kuzeydoğusunda İkitelli civarında, Gaziosmanpaşa İlçesi'nde, Sarıyer'in kuzeyinde, doğuda Ümraniye, Pendik, Sultanbeyli ve Gebze yerleşmelerinin kuzeyinde gelişme göstermiştir (Karakuyu 2006, Aysu 1990).

1. ve 2. Çevreyolu bağlantı yolları üzerinde yeni iş merkezleriyle (Maslak) alt merkezler oluşmuş, E-5'in kuzeyinde toplu konut alanları (Ataşehir, Halkalı, Bahçeşehir) gerçekleştirilmiş, imar afları yasadışı yapılaşmanın apartmanlaşma sürecini hızlandırmış, kentin çeperlerinde duvarlarla çevrili yeni konut alanları oluşmaya başlamış, sanayi kuruluşları Adapazarı ve Trakya yönünde desantralize olmaya başlamıştır (Aktuğlu Aktan 2006).

FSM Köprüsü'nün açılmasını takip eden 1990 sonrası yapılaşma biçiminin; TEM Otoyolu boyunca Büyükçekmece Gölü'ne kadar ve zaman zaman kuzeye sıçramalarla neredeyse boşluksuz bir biçimde dolduğu; Anadolu Yakası'nda ise TEM'in kuzeyinden

Şile yoluna kadar olan alan ile (Sabiha Gökçen Havalimanı nedeniyle) Kurtköy ve çevresinin de yapılaştığı görülmektedir (Aktuğlu Aktan 2006).

FSM Köprüsü ve TEM bağlantılı yollarının faaliyete geçişinden sonraki 10 yıllık süreçte, TEM boyunca uzanan ve köprü bağlantılarıyla beslenen ilçe ve beldelerde önemli nüfus artışları yaşanmıştır (İBB 2011). 1985 genel nüfus sayımı sonuçları ile 1997 genel nüfus sayımı sonuçları karşılaştırıldığında (Tablo 4.2); Gaziosmanpaşa'nın nüfusunun 380 bin, Ümraniye'nin nüfusunun ise 340 bin kişi arttığı; Beykoz, Sarıyer, Kağıthane ve Eyüp İlçeleri'nin nüfuslarında da önemli oranda artışlar olduğu; buna karşılık Beşiktaş ve Şişli İlçeleri'nin nüfus kaybettiği görülmektedir.

Tablo 4. 2: FSM Köprüsünün etkisinde kalan İlçeler ve dönemsel nüfus artışları

İLÇE	1985 Nufusu	1990 Nufusu	1997 Nufusu	Nüfus Farkı 1990-1985	Nüfus Farkı 1997-1990	Nüfus Farkı 1997-1985
BEŞİKTAŞ	204.911	192.210	189.325	-12.701	-2.885	-15.586
BEYKOZ	136.063	163.786	195.344	27.723	31.558	59.281
EYÜP	182.464	211.986	272.135	29.522	60.149	89.671
GAZİOSMANPAŞA	289.841	393.667	670.784	103.826	277.117	380.943
KAĞITHANE	257.884	269.042	311.935	11.158	42.893	54.051
SARIYER	147.503	171.872	203.953	24.369	32.081	56.450
ŞİŞLİ	268.642	250.478	239.849	-18.164	-10.629	-28.793
ÜMRANİYE	166.887	301.257	510.388	134.370	209.131	343.501

Kaynak: İBB 2011, TÜİK verilerinden yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

FSM Köprüsü ve TEM bağlantılı yolları; İstanbul'un iki yakasında olmak üzere iki önemli odakta nüfus artışlarının yaşanmasına ve bu yerleşimlerden birçoğunun ilçe statüsü kazanmasına sebep olmuştur. Avrupa Yakasında Küçükçekmece İlçesi'nin kuzeyinde, Arnavutköy, Haraççı, Boğazköy, Taşoluk yerleşimlerinden oluşan ilk odakta 1985 yılı nüfusu 7075 iken yüzde 335,8 oranında artarak 30.836'ya; Anadolu Yakasında ise Ömerli Barajının batısı ve güneybatısında yer alan Çekmeköy, Yenidoğan, Samandıra, Sultançiftliği, Sultanbeyli (Şekil 4.14) yerleşimlerinin 1985 nüfusu 17.958'den yüzde 623,3 artış oranı ile 129.890'a yükselmiştir (Tablo 4.3).

Tablo 4. 3: FSM Köprüsünün etkisinde kalan İlçeler ve dönemsel nüfus artışları

	1985 Nufusu	1990 Nufusu	Nüfus Farkı 1990-1985	Nüfus Artış % 1990-1985
AVRUPA YAKASI	7.075	30.836	23.761	335,8
ARNAVUTKÖY	4.182	21.143	16.961	405,6
HARAÇCI	897	2.671	1.774	197,8
BOĞAZKÖY	1.249	4.495	3.246	259,9
TAŞOLUK	747	2.527	1.780	238,3
ANADOLU YAKASI	17.958	129.890	111.932	623,3
ÇEKMEKÖY	3789	13.523	9.734	256,9
YENİDOĞAN	.834	4.798	3.964	475,3
SAMANDIRA	5.817	19.524	13.707	235,6
SULTANÇİFTLİĞİ	3.777	9.747	5.970	158,1
SULTANBEYLİ ¹⁵	3.741	82.298	78.557	2100,0

Kaynak: İBB 2011, TÜİK verilerinden yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 4. 14: Sultanbeyli mekansal değişimi-TEM etkisi (1982-2010)



Kaynak: Çalışkan 2010

FSM sonrasında kentin orman alanları ve su havzaları yönünde sıçrayarak ve yayılarak büyüdüğü gözlemlenmektedir (Aktuğlu Aktan 2006). FSM Köprüsü ve TEM Otoyolu'nun etkisiyle oluşan nüfus artışları ile özellikle kentin su havzaları yapılaşma artışı ile karşı karşıya kalmıştır (Tablo 4.4). Havza koruma alanlarında mevcut yapılaşma kısıtları (plan ve yönetmelik) olmasına karşın, bölgedeki hızlı ve denetimsiz yapılaşma sonucu yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Havza içinde yer alan konut ve sanayi alanları 1980 yılından 2005 yılına kadar geçen süreç içinde yüksek oranlarda artış göstermiştir (Şekil 4.15) (İBB 2011).

¹⁵ <http://gundem.milliyet.com.tr/ucuncu-kopru--font-color-red-nufusu-patlatacak----font-/gundem/gundem-detay/23.08.2009/1131232/default.htm>

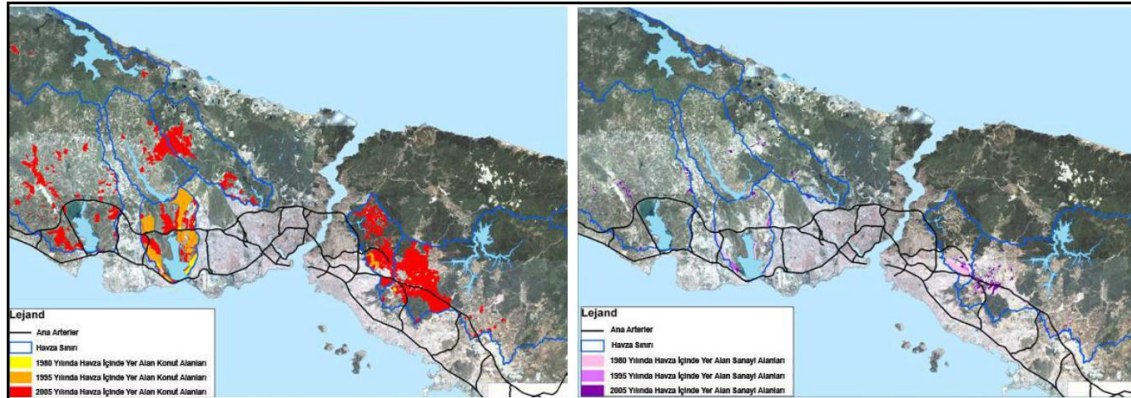
Tablo 4. 4: İstanbul bütünü ve havza alanlarında yapılaşma ve nüfus artış oranları

	1980	1995	2005
KONUT ALANLARI (ha)	21.883	43.356	73.612
Havza	402	3.333	18.682
Havza Dışı			
KONUT ALANI ARTIŞ HIZI (%)	100	198	336
Havza		829	4.647
Havza Dışı			
SANAYİ ALANLARI	6.898	7.188	10.298
Havza	722	550	1.971
Havza Dışı			
SANAYİ ALANI ARTIŞ HIZI (%)	100	104	149
Havza		76	273
Havza Dışı			
NÜFUS	4.666.103	8.557.385	10.018.735
NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)	100	183	215

Kaynak: İBB 2011

Ömerli Havzası'nda 1935-1975 yılları arasında nüfusun 4.000 civarından 40 yıl sonunda yaklaşık 3 kat artarak 10.000'in üzerine çıkmasına karşın; 1990 sonrası, özellikle TEM Otoyolu etkisi ile nüfusun 50 katın üzerinde bir artışla 600.000'e yaklaşması, İstanbul için yaşamsal öneme sahip havzalardaki nüfus baskısını net olarak ortaya koymaktadır (Çalışkan 2010).

Şekil 4. 15: Havza içinde yer alan konut ve sanayi alanlarının değişimi



Kaynak: İBB 2011

İstanbul'da 1990-2005 yılları arasında orman alanlarındaki değişim incelendiğinde; hem özel orman alanlarında, hem de toplam orman alanlarında giderek artan oranda bir azalma görülmektedir (Tablo 4.5). 1990 yılında 262.572 ha. olan toplam orman alanı 2005 yılında yüzde 16,8 azalarak 218.344 ha. kalmıştır. Özel orman alanlarında 1990-2005 yılları arasındaki azalma oranı ise yüzde 34,7 ile toplam orman alanlarından daha

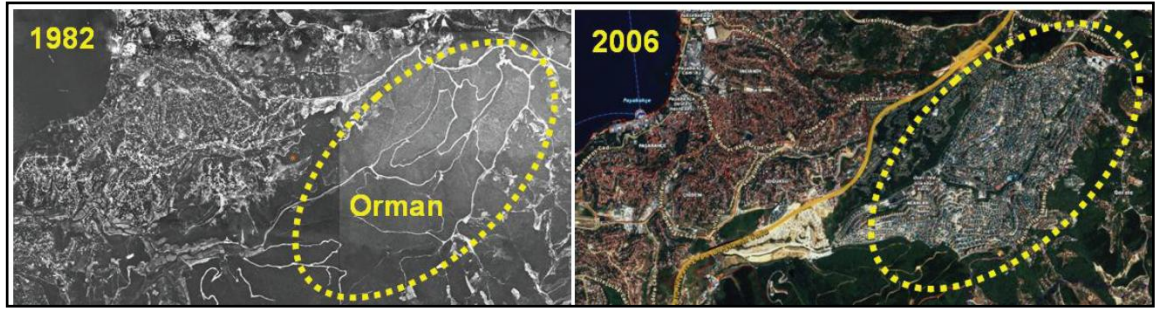
büyük bir kayba maruz kalmıştır (İBB 2011). Orman alanları üzerindeki yapılaşma baskısı Beykoz İlçesi'nin yer aldığı bölgede 1982-2006 uydu görüntüleri karşılaştırmasında net bir şekilde ortaya çıkmaktadır (Şekil 4.16).

Tablo 4. 5: Orman alanları üzerindeki fiziksel değişim

	1990	1995	Azalma Oranı (1990-1995)	2005	Azalma Oranı (1995-2005)	Azalma Oranı (1990-2005)
Özel Orman Alanı (ha.)	4.997	4.050	23,0	3.477	16,0	34,7
Toplam Orman Alanı (ha.)	262.572	259.134	1,3	218.344	15,7	16,8

Kaynak: İBB 2011

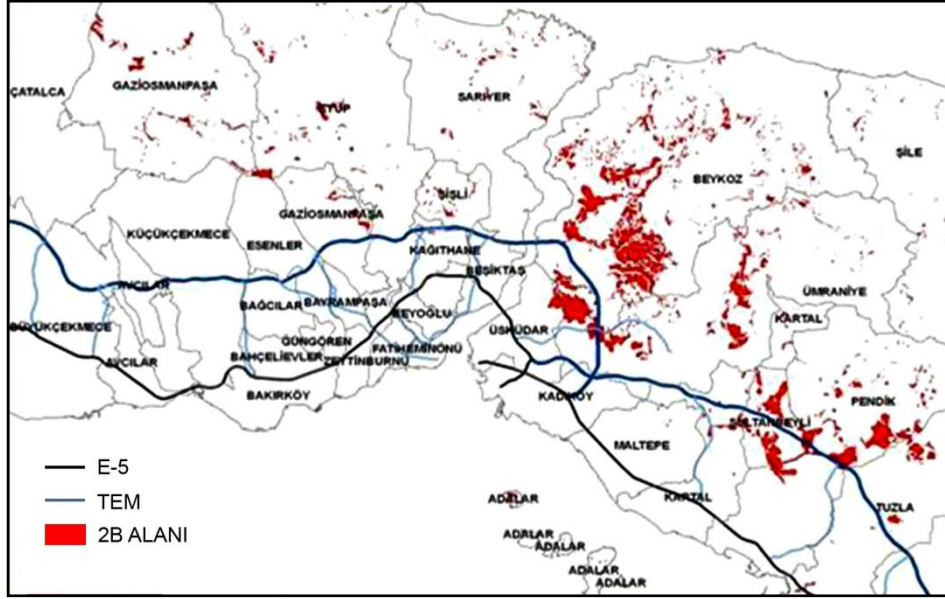
Şekil 4. 16: Beykoz'da orman alanları üzerinde kurulu kapalı siteler



Kaynak: Çalışkan 2010

Özel orman alanlarında konut ağırlıklı yerleşime açılma şeklinde gelişen bu değişim, diğer orman alanlarında tarım arazisi elde etme ve diğer arazi kullanım alanlarına yönelik olarak yaşanan bir dönüşüm sürecini beraberinde getirmiştir. 6831 sayılı Orman Kanunu'nun 2. maddesinin B fıkrasınca İstanbul'da konut, tarla açma vb. faaliyetler sonucunda işgal edilen 14.436 ha alan, orman rejiminin dışına çıkarılmıştır. 2B alanları, İstanbul'un kuzeyinde ve Anadolu yakasında TEM Otoyolu boyunca yoğunlaşmıştır (Şekil 4.17) (İBB 2011).

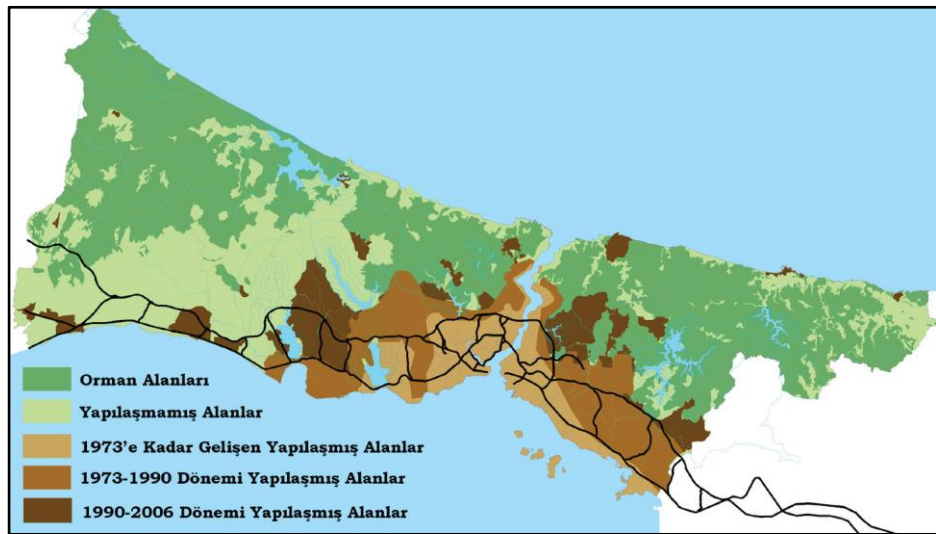
Şekil 4. 17: İstanbul'da 2B alanlarının yoğunlaştığı bölgeler



Kaynak: İBB 2011.

FSM ve TEM bağlantı yolları ile kentin iki yakası arasındaki ilişkiler daha da güçlenmiş, kentin kuzeyindeki içme suyu kaynakları, orman alanları, su havzaları, kırsal yerleşimler ve tarım alanları üzerindeki yapılaşma baskılarını arttırması yanı sıra özellikle yasal sorunlarla şekillenen yeni yerleşim alanlarının gelişmesinde en önemli itici güç olmuştur (Şekil 4.18). (Akın 2012, Çalışkan 2010).

Şekil 4. 18: İstanbul İli kentsel yerleşim alanları



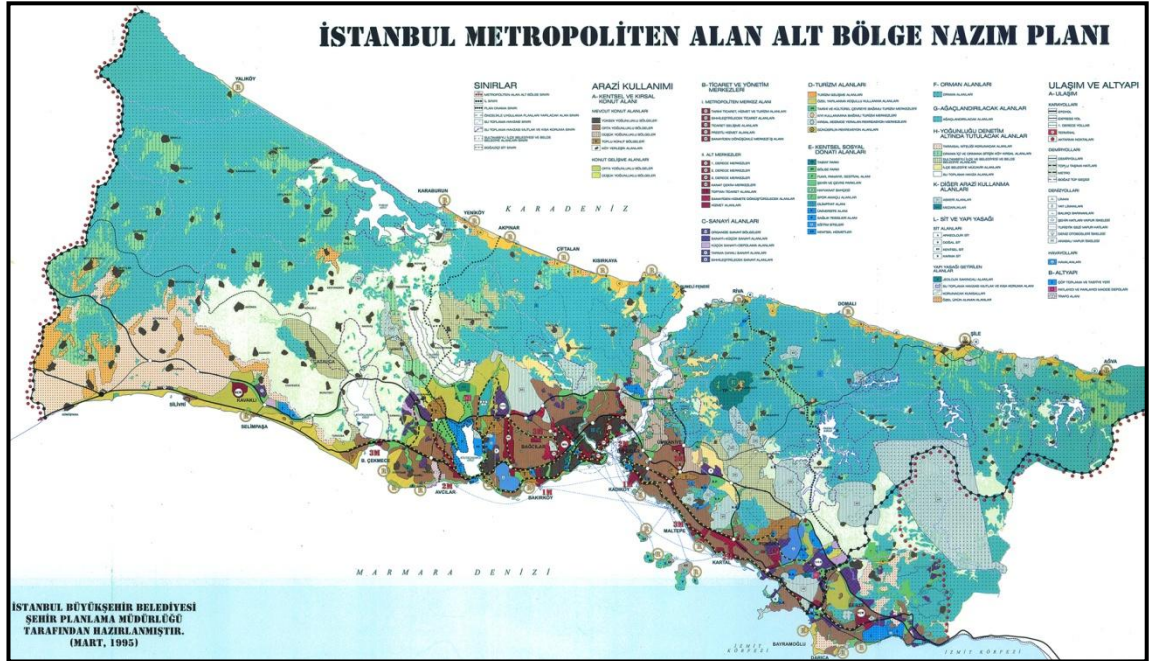
Kaynak: İBB 2009

4.2.2.4. 1995-2009 Plan dönemi - Sabiha Gökçen Havalimanı

1994 yılındaki yerel seçimlerden sonra 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı'nın revizyonu için çalışmalara başlanmış ve 15.11.1995 tarihinde 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı, İBB tarafından onaylanmıştır (Şekil 4.19). Söz konusu planda, analiz çalışmaları Metropolitan Bölge” olarak Marmara ve Trakya Bölgeleri’nde, “Metropolitan Alan” olarak ise, Tekirdağ il sınırından İzmit il sınırına kadar uzanan bölgede yapılmıştır. Plan sınırı ise batıda İstanbul il sınırı, doğuda İstanbul il sınırına ilave olarak Gebze ilçesi sınırını içine alan bölgeyi kapsamaktadır. Planın projeksiyon tarihi 2010 yılı, projeksiyon nüfusu minimum 13 milyon, maksimum 16 milyon olarak belirlenmiştir (İBB 1995).

İstanbul için doğrusal, TEM’i sınır kabul eden, bir makroform gelişimi planlanmış; makroformunun doğu-batı yönündeki doğrusal gelişimi sürdürülmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda kent bütününde; doğal ve sosyal-ekonomik eşiklerin belirlediği potansiyel alanlarda, mekansal ya da yönetsel yerleşme bütünlüklerinin sağlanması, olabildiğince kendine yeter büyüklüklerde ve ‘kompakt’ yerleşmelerin aralarında yeşil kuşaklar bırakılarak, kentsel ve sosyal donatıların yer alacağı bir yerleşme biçimi benimsenerek, İstanbul’un doğrusal ve çok merkezli bir yapıda gelişimi hedeflenmiştir (Aktuğlu Aktan 2006). Bu kapsamda plan 3 temel strateji üzerinde şekillenmiştir: (1) ihtisaslaşma kuralı, (2) merkezler kademelenmesi kuralı, (3) yoğunluk kademelenmesi kuralı.

Şekil 4. 19: 15.11.1995 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı



Kaynak: İBB 1995.

Bu stratejiler doğrultusunda; kent makroformunun TEM Otoyolu'nun kuzeyindeki üçüncü kuşak içinde gelişmesinin önleneceği; nüfus ve istihdamın kentin iki yakasına dağılımının dengeleneceği; kent bütününde fiziksel büyümenin kontrol edilerek, gelişme ve büyüme hızının yavaşlatılacağı ve metropoliten bölgeye dengeli dağılımının sağlanacağı ilke olarak belirlenmiştir (İBB 1995). Plana parsel bazında açılan davalar sonucunda, İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı yetki yönünden iptal edilmiş ve İstanbul'da meri plan olarak 29.07.1980 onanlı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı kullanılmaya devam edilmiştir.

İstanbul'un uluslararası kültür, ticaret ve karar merkezine dönüşmesi halinde Anadolu ve Avrupa yakaları için ayrı ayrı havaalanına sahip olması gerekliliğinden yola çıkılarak doğuda ikinci bir havaalanı yapılması fikri ilk olarak 1983 yılında ortaya atılmıştır. Bu doğrultuda yapımı planlanan 'Sabiha Gökçen Havalimanı' ancak 2001'de uçuşa açılabilmiştir.

Sabiha Gökçen Havaalanı, ulaşım, dış ticaret, havacılık ve teknoloji gibi birçok alanda hizmet verecek "İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi (İTEP)" projesinin

bir parçası olarak, 1987 yılında Savunma Sanayi tarafından planlanmıştır.¹⁶ Proje amaçları doğrultusunda kurulacak tesisler için Bakanlar Kurulu kararı ile Kurtköy'de 13 milyon m² genişliğinde bir arazi kamulaştırılarak, 1990-1992 yılları arasında uluslararası bir konsorsiyum tarafından İTEP Master Planı hazırlanmıştır.¹⁷ 1998'de yapımına başlanan Havalimanı 2001 yılında tamamlanmıştır.

Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul Anadolu Yakası'nda, Pendik'in kuzeydoğusunda, E-5 ve TEM Otoyolları arasında, üç ilçenin (Pendik-Tuzla-Orhanlı) sınırları içerisinde, Kurtköy'de yer almaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı, Kadıköy'e 40 km., Pendik'e 12 km., Taksim'e 50 km., TEM Otoyolu'na 1.5 km. mesafede; karayolu ile ulaşım açısından kolay erişilebilir konumda yer almaktadır (Aktuğlu Aktan 2006). Obu durum; İstanbul başta olmak üzere, İzmit, Adapazarı, Yalova ve Bursa gibi büyük kentlerden erişimi kolaylaşmaktadır. Ayrıca; Kadıköy-Kartal hafif raylı sistemi ve Marmaray banliyö kentsel raylı sistemi havalimanının kentsel alanlar ile ilişkisini güçlendirmektedir.

Sabiha Gökçen Havalimanı İstanbul'un doğu yakasında çekim noktası oluşturarak, kentin makroform gelişiminde etkili olmuştur (Aktuğlu Aktan 2006). Sabiha Gökçen Havalimanının bulunduğu Pendik-Kurtköy bölgesi, Türkiye'de havalimanı eksenli arazi kullanım değişimlerinin en net görüldüğü alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Havalimanı'nın bulunduğu bölgenin 1982 tarihli hava fotoğraflarında bu alanda herhangi bir yapılaşma olmadığı görülmektedir. 1970 sonrası dönemde E-5 karayolu kesiminde düşük yoğunluklu gelişim yaşanmakla birlikte, Kurtköy bölgesinin kentsel bir alan olarak gelişiminde havalimanının aktif katkısı gözlemlenmekte, kuruluşunun ana nedeni olan İTEP projesi dâhilindeki amacının ötesinde kentsel gelişimi şekillendirmektedir (Şekil 4.20) (Kurbak 2010).

¹⁶ www.sgairport.com

¹⁷ www.ssm.gov.tr

Şekil 4. 20: Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresinin 1982 ve 2012 tarihli uydu görüntüsü



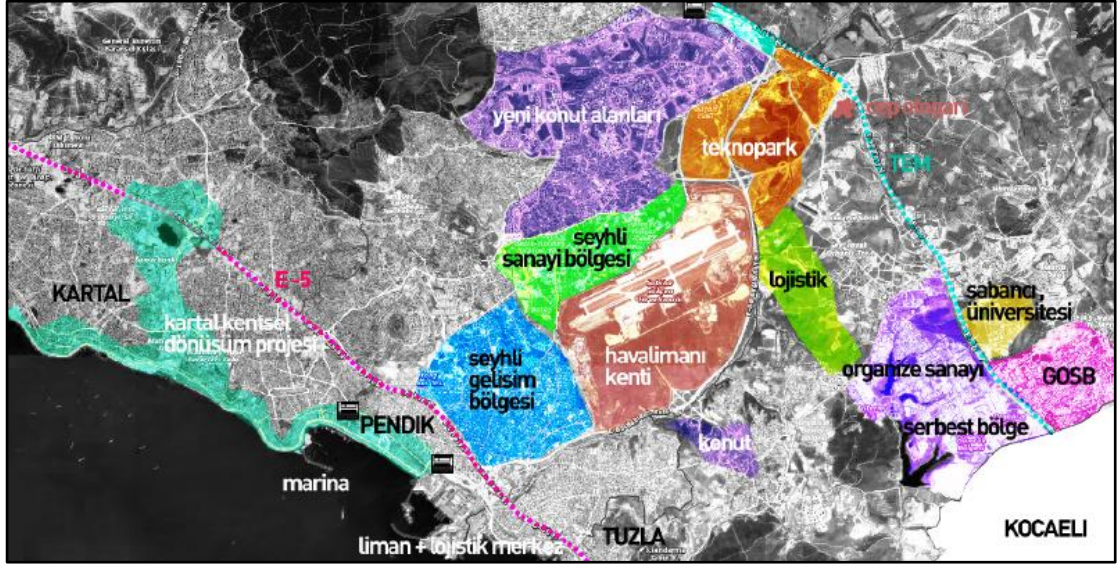
Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

Havalimanının aktif olarak çalışmaya başlaması ile birlikte, çok yıldızlı oteller, alışveriş merkezlerinin inşa edilmesi ve Teknopark kurulmasıyla bölge bir çekim merkezine dönüşmüştür. TEM otoyolu ve sanayi desantralizasyonu etkisiyle bölgede geçkondu gelişimleri yaşanmış ancak; havalimanın çekim merkezine dönüşmesinin etkisiyle, özellikle ilk yıllarda orta sınıf konut gelişimleri için önemli bir alan haline gelmiştir (Şekil 4.21).

15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda (İÇDP); Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakınlığı, bu bölgeyi destekleyen ulaşım projelerinin varlığı nedenleriyle, Kartal İlçesi'nin alt kademe merkez olarak planlanmasının da etkisiyle, bölgede konut projeleri ve kentsel dönüşüm projeleri ağırlık kazanmaya başlamıştır. Bu konut projeleri bölgedeki işyerlerinde çalışanların yanında havalimanı ve diğer ek tesisler için kurulan özellikle ulaşım altyapılardan yararlanmak isteyenler için de cazip olmaktadır.

Kurbak (2010), havalimanının 20 – 30 km uzağına kadar hissedilebilen çekim etkisi ve içinde barındırdığı öğeler ile bunların konumlanışlarındaki benzerlikler sebebiyle Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresini Aerotropolis gelişimi olarak değerlendirmektedir.

Şekil 4. 21: Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresindeki arazi kullanım biçimi



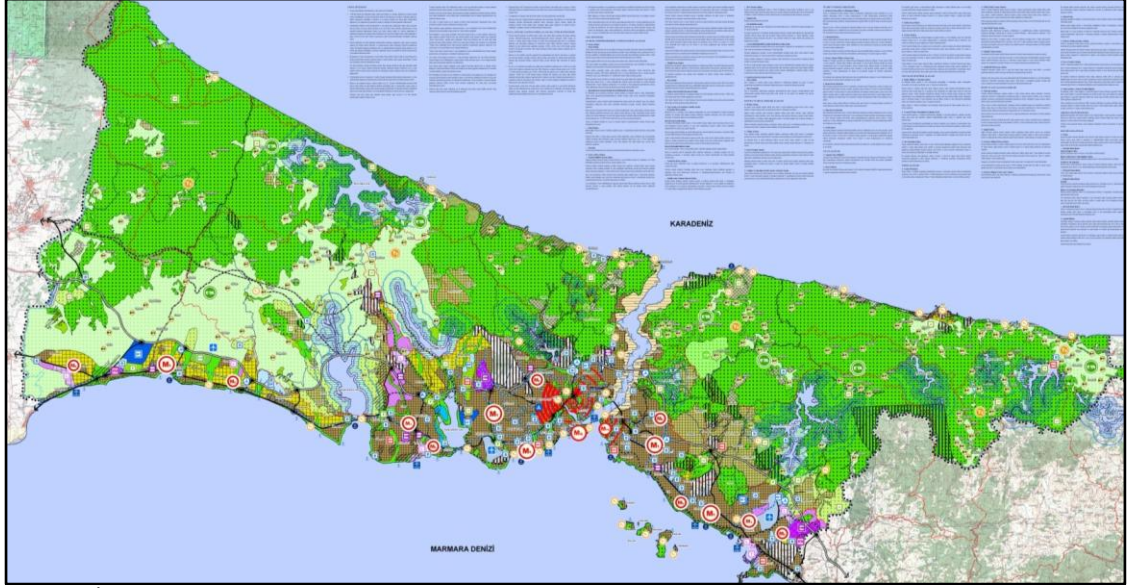
Kaynak: Kurbak (2010)

4.2.2.5. 2009 Sonrası Plan Dönemi - Mega Projeler

İstanbul'un doğal, tarihi ve kültürel öğelerini öne çıkaran ve bütüncül bir yaklaşıma dayanan bir planın üretilmesi amacıyla; 2005 yılında İstanbul 1/100000 ölçekli çevre düzeni planı çalışmaları başlamıştır. Çevre ve Orman Bakanlığı'nda olan çevre düzeni planı yapma yetkisi; yapılan protokol sonucunda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiş; İBB ise plan çalışmalarının yürütülmesi için "İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP)"ni kurmuştur. Çalışmalar sonucunda 1/100000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı 15.06.2009 tarihinde onaylanmıştır (Şekil 4.22).

İÇDP'nin hedef yılı olarak 2023 yılı belirlenmiş olup; hedef yıl için projeksiyon nüfus 16 milyon olarak öngörülmüştür. İÇDP çalışmaları çerçevesinde, kentsel büyümenin büyüklüğü, konumu, biçimi ile iç yapısı ve yoğunluk dağılımına ilişkin makroform yaklaşımı geliştirilmiştir. Makroform öngörüsünde; yeni yatırım ve gelişme politikalarıyla büyümenin etkin bir biçimde batıya yönlendirileceği, İstanbul'a yönelen gelişme baskılarının güçlü desantralizasyon politikalarıyla büyük oranda azalacağı belirtilmektedir (İBB 2009).

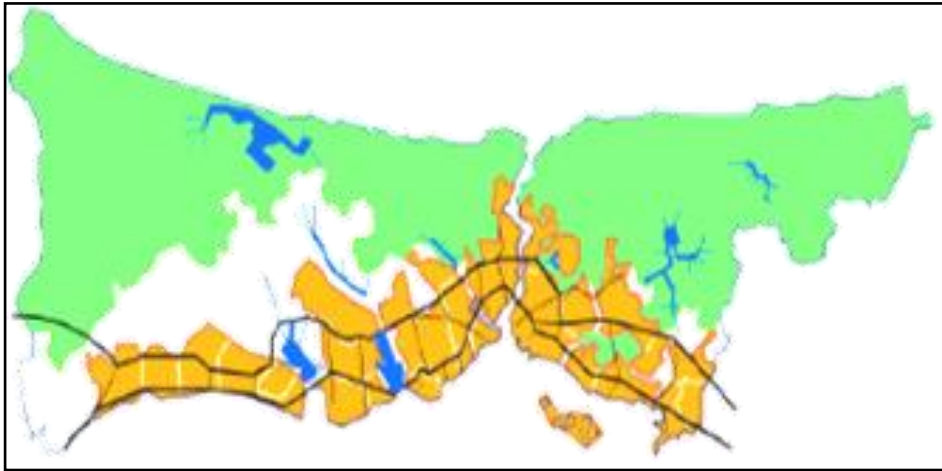
Şekil 4. 22: 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı



Kaynak: İBB 2009.

İÇDP'nin ana makroform kararları; kentin kuzeyindeki ormanlar ve su kaynaklarına karşı önemli bir tehdit oluşturan kent gelişiminin engellenmesi; kentin doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişmesinin sağlanması; iki yakada önerilen yeni merkez ve gelişme alanlarında hızlı ve yüksek kapasiteli raylı sisteme dayalı ve toplu taşıma öncelikli ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ile nüfusun alana yerleşiminin kontrol edilmesidir (Şekil 4.23).

Şekil 4. 23: İstanbul için öngörülen ana makroform



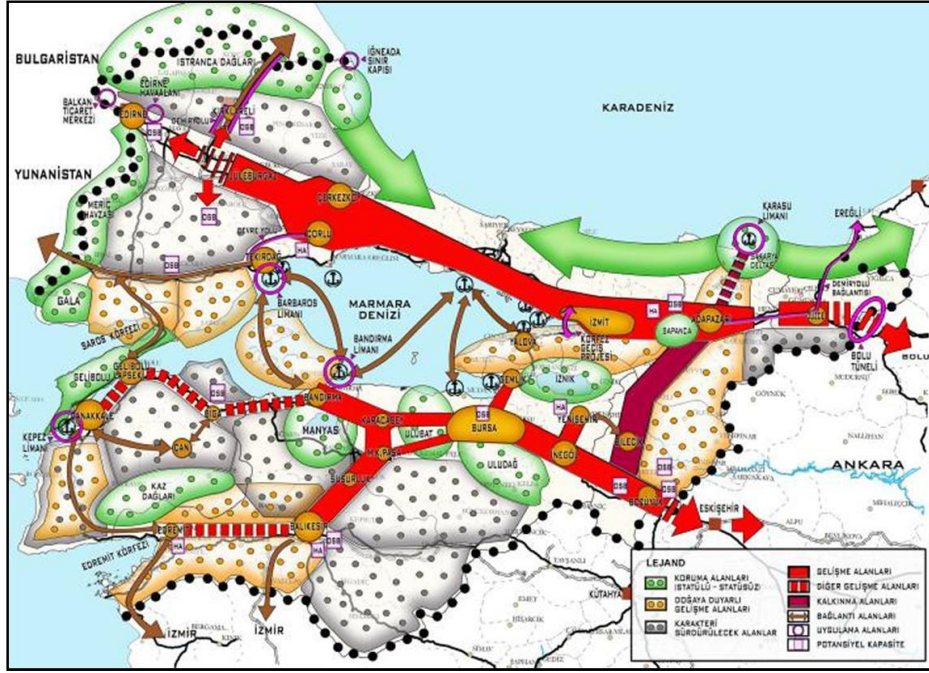
Kaynak: İBB 2009

Ulaşım sisteminin oluşturulmasında raylı sistemlere öncelik veren toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması, deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi, kent içi yolcu ve yük taşımacılığında karayolu, demiryolu, deniz ve havayolunun birbirlerini tamamladığı entegre bir sistem bütünlüğünün sağlanması ilkeleri ile hareket edilmiştir (Aktuğlu Aktan 2006).

Plan kapsamında yapılan analiz çalışmaları sonucunda; kent içinde makroform kaynaklı sorunların başında, doğal kaynakların korunması ve ulaşım sistemindeki yetersizlikler ve tıkanıkların geldiği tespit edilmiştir. Bu bağlamda, kentin yaşam destek sistemlerini oluşturan çevresine yönelik kontrolsüz gelişim, kentin sürdürülebilir gelişmesi önünde önemli bir engel olarak görülmüş; arazi kullanım ve ulaşım kararlarının entegre bir anlayış içerisinde verilmemesi sistemin sağlıklı çalışmamasının sebebi olarak ortaya konmuştur (İBB 2009).

İÇDP’de, İstanbul’un yasa dışı ve kontrolsüz gelişmesi, kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayandırılarak; İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce karşılanamamasının, kentin kontrolsüz bir biçimde büyümesine yol açtığı; ülke ve bölge ölçekli dinamiklerin İstanbul’u şekillendirdiği belirtilmektedir. İÇDP’de kentsel büyüme yönetimine direkt bir gönderme olmasa da plan sınırları dışında, İstanbul’un ülkesi ve bölgesi ile olan ilişkisinin kurgulanarak; büyüme yönetimini sağlamaya çalıştığı görülmektedir. Planda bölgesel yaklaşım olarak; gücün paylaşılması ve desantralizasyon stratejisi öngörülmüş ve İstanbul’un kuzeyi koruma alanları olarak yeşil koridor olarak; güneyi ise kentsel koridor olarak öngörülmüştür (Şekil 4.24).

Şekil 4. 24: İÇDP’de öngörülen bölgesel yaklaşım



Kaynak: İBB 2009.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı işbirliğiyle Mayıs 2006’da “İstanbul Metropolitan Alanı Entegre Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)” çalışmasına başlamıştır. İUAP çalışması tamamlanmadan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planınının 2009 yılında revize edilmesi nedeni ile Haziran 2009’da İstanbul Ulaşım Ana Planı revizyon çalışması başlamış ve 2011 yılında tamamlanmıştır.

Söz konusu çalışmanın amacı; İstanbul için 2023 yılı arazi kullanım ve nüfus yapısına bağlı olarak, ekonomik açıdan düşük maliyetli ve kentin planlı gelişimine katkı veren; ekolojik açıdan çevreye verdiği zararı minimuma indiren; toplumsal açıdan sosyal eşitlik ilkesine bağlı, kentin tarihi ve kültürel kimliği ile uyumlu, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, güvenilirlik gibi nitelikleri içeren, sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin kurulması ile kentte yaşayanların ulaşım taleplerinin karşılanmasıdır.

Ulaşım kaynaklı arazi kullanım değişimlerinin kontrol altına alınabilmesi için, temel arazi kullanım ve ulaşım politikalarının birbiriyle uyumlu olarak gelişimini sağlayacak kararların alınması gerekmektedir. Söz konusu kararların bir arada bulunduğu planlama

rehberi ise kent bütününde çevre düzeni planlarıdır. 15.06.2009 onaylı İÇDP temel arazi kullanım ve ulaşım kararlarının bir arada bulunduğu bir plan olarak, alt ölçeğindeki diğer tüm planların da anayasası olarak kabul edilmektedir.

Planın onaylanmasından sonraki dönemde, kentin, Merkezi Yönetim tarafından geliştirilen birçok mega projeye sahne olduğu görülmektedir. Bu projeler; büyük ölçekli etkinliklere ev sahipliği yapan mega projeler, kıyı arkası mega projeler (portlar) ve mega ulaşım projeleri olarak üç kategoride ele alınabilir (Bal 2011). Gündeme gelen bu projeler; İstanbul Metropolitan Alanı'nın çeşitli bölgelerine dağılmış olmakla birlikte; özellikle planlar ile gelişimin engellenmesinin hayati önem taşıdığı, hassas ekosistemlerin yer aldığı kuzey kesimlerde yer alanlar, sürdürülebilirlik açısından tehdit oluşturduğu için önem taşımaktadır. Bu projeler; İstanbul 3. Havalimanı Projesi ve Rezerv Alan, Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi, Kanal İstanbul, kuzey raylı sistem bağlantısı, Yeni Şehir Projesi ve Arnavutköy Yat Limanıdır (Şekil 4.25).

Şekil 4. 25: İstanbul'da yer alan mega projeler



Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

Bu projeler İÇDP’de ve İUAP’ta yer almayan bu projelerin birçoğu, söz konusu plan belgelerinde kesin bir dille reddedilmektedir. İÇDP kentin fiziksel gelişimi ile ilgili öngörüsünde; kuzeye yönelik yerleşim baskılarının önlenmesi ve doğal eşiklerin korunmasını amaçlayarak, kentin bundan sonraki gelişimini doğu-batı ekseninde olacak şekilde kurgulanmıştır. Sadece 3. Havalimanı Projesi, Silivri’de plan kararı olarak yerleşmiştir.

2010 yılında, 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İÇDP plan hükümlerinin 8.4.9.1. no.lu “planda ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan’ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir.” maddesindeki ölçek sebebiyle ibaresi iptal edilmiş ve 8.2.17 no.lu plan notuna “ilave boğaz geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir.” ibaresi eklenmiştir. Plan notu değişikliğinden bir gün sonra İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı’nca 08.08.2010 tarihinde 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevre Yolu ve bağlantı yolları dahil) Nazım İmar Planı onaylanmıştır.

İÇDP ana stratejilerinden biri “yerleşmelerin yaşam destek sistemlerine ve hassas ekosistemlere duyarlı gelişmesini sağlamak”tır. Ancak; projeler hassas ekosistemler üzerinde yer almakta ve yaşam destek sistemleri üzerinde yapılaşma baskısını attırmaktadır. İÇDP’nin diğer stratejilerinden biri de; “ulaşım kararlarını plan kararları ile uyumlu olarak geliştirmek”tir. Ancak, planın getirdiği arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları bütünselliği bozulmuştur. Gündemde olmayan boğaz geçişleri ve çevreyollarının da hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır. Mega ulaşım projelerin 1/100000 ölçekli İÇDP ile olan ilişkisi Tablo 4.6’da verilmektedir.

Tablo 4. 6: İstanbul'un kuzeyinde yer alan mega projelerin İÇDP kapsamında değerlendirilmesi

PROJE ADI	PLAN PAFTASI	PLAN RAPORU	PLAN HÜKÜMLERİ
3. KÖPRÜ VE KUZEY MARMARA OTOYOLU	YOK	“Ulaşım Swot Analizi” tablosununun “Tehditler” bölümünde, “Tepeden inme merkezi projeler (3. Köprü önerisi)” olarak ifade edilmiştir.	8.4.9.1. maddesi; “Planda gösterilen stratejik düzeydeki uzun dönemli büyük ulaştırma projeleri ve kentin ana ulaşım sistemi, Plan’ın vizyon, amaç, hedef ve stratejileri ile sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde güzergah olarak belirlenmiştir. Plan’da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, Plan’ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir.”
		Yeni bir karayolu Boğaz geçişi kesinlikle reddedilmekte ve karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmaktadır.	
3. HAVALİMANI	SİLİVRİ	-	-
İKİ YENİ ŞEHİR	YOK	Karadeniz kıyısı için turizm odaklı gelişmesi gereken bölge olarak plan kararı üretilmiştir	
KUZEYE RAYLI SİSTEM	YOK	Marmara Kıyısı boyunca doğu-batı doğrultuda önerilmiştir.	
REZERV ALAN	YOK	Rezerv Alanın yer aldığı bölge Küçükçekmece ve Sazlıdere Havzalarının olduğu bölgedir. Bu bölge için yoğunluğu denetim altında tutulacak bölge kararı bulunmaktadır.	
ARNAVUTKÖY YAT LİMANI	UYGUN	“Kıyı Rehabilitasyon Alanı” lejanti içinde kalmaktadır. Kıyı Rehabilitasyon Alanları; doğaya duyarlı rekreasyon ve turizm faaliyetleri, turizm faaliyetlerine yönelik konaklama birimlerinin yer alabileceği alanlar olarak tanımlanmıştır.	

Kaynak: İBB 2009’dan faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu projelerin büyük bir bölümü mevcut yasal çerçeveye rağmen gelişen durumlarken, bir bölümü de yasal çerçevenin gelişmelerin önünü açmasıyla gerçekleşmektedir (Aysan Buldurur 2011). Mega projeler plan dışı kararlaştırıldıklarından, planlar ile büyük projeler arasında önemli çelişkiler oluşmaktadır. Gündemde yer alan mega projelerin, İstanbul’un kentsel büyümesinde nasıl bir rol oynayabileceğine yönelik kestirimler ise oluşturulmamıştır.

4.3 BÖLÜM SONUCU

İstanbul'da mega projeler üzerinden KBY kapasitesinin okunmaya çalışıldığı bu bölümde; temel olarak beş sonuca varılmıştır:

- a) KBY'nin bir politika olarak ortaya çıktığı 1960'lardan günümüze kabul gören en önemli araç olan geniş kapsamlı planlama yaklaşımı, ulusal planlama sistemimizde yer almaktadır. Ancak; geniş kapsamlı planlama yaklaşımı proje temelli yaklaşımları içine almakta esnek olmadığından; çok yetkililik, merkezileşme eğilimi, plan değişiklikleri ve yasa değişiklikleri ile esnetilmeye çalışılmaktadır. Bu durum da planlamanın anlamını yitirmesine ve bütüncül bakış açısından uzaklaşmasına sebep olmaktadır.
- b) Bir devlet politikası olarak yer alması gereken KBY'nin merkezi yönetimlerce ortaya çıkan planlama belgelerinde yer almadığı görülmektedir. Bu kavram henüz Türkiye planlama sisteminde yerini almamıştır. Alt bölge ve yerel düzeyde hazırlanan plan belgelerinde büyümenin yeri, zamanı, büyüklüğü, niteliğine ilişkin kararları barındırması ve büyümeye ilişkin endişeleri vurgulaması açısından KBY'nin izlerini bulmak mümkündür. Ancak; planlamada merkezileşme eğilimin sonucu olarak; mega projeler ile bu plan belgelerinde yer alan büyüme konsepti aşılmaktadır.
- c) İstanbul; özellikle 1950'lerden sonra girdiği hızlı büyüme süreci içinde, yer yer planlı olmakla beraber, büyük oranda yasa dışı yapılaşmalarla şekillenen bir gelişme göstermiştir (İBB 2009). Özellikle 2000'lerden sonra kademeli plan bütünlüğünü sağlamayan aykırı, çok parçalı, çok başlı ara kademe imar planları ve plan değişiklikleriyle yasal ve çarpık bir planlama düzeni ya da düzensizliği içinde büyümektedir (Yeşilirmak 2011).

KBY'nin en temel ve geleneksel araçlarından biri olan geniş kapsamlı planlamaya, İstanbul ilk kez 1980 yılında kavuşmuş, sonrasında, biri 1995 yılı, diğeri 2009 yılı olmak üzere iki plan süreci daha gerçekleşmiştir. Her üç planda, benzer şekilde kentsel büyümenin miktarı, yeri, biçimi, oranı ve niteliği ile ilgili kararları






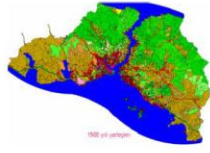
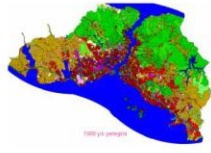
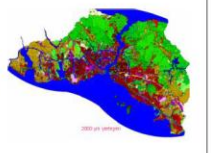
barındırmasına rağmen; o dönemin ekonomik koşulları içerisinde gerçekleştirilen ulaşım yatırımları ile bu kararlar kontrol edilemez hale gelmiştir. Planlar yaşam destek sistemlerinin yer aldığı kuzeydeki hassas coğrafyanın korunmasını ilke edinerek; kentin Marmara kıyısı boyunca doğu-batı eksenli gelişimini öngörmüş ve bu doğrultuda kararlar üretmiştir. Ancak; merkezi yönetim tarafından gerçekleştirilen ulaşım yatırımları, kentin sürekli olarak kuzeye gelişimini tetiklemiştir.

Bu noktada, aslında KBY aracı olarak kullanılan yeşil kuşak uygulamasının, İstanbul'da doğal olarak yer aldığını ve bu alanların dünya örneklerinde de olduğu gibi çeşitli yasalarla yapılaşma açısından kısıtlandığını söylemek mümkündür. KBY bir devlet politikası olarak oluşturulmadığı için; doğal olarak ve adı konmadan yer alan bu politika aracı değerlendirilememiştir.

- d) İstanbul'da kentsel büyümenin şekillenmesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım kararları olmuştur. Özellikle ilk iki köprü deneyimi, İstanbul'da kentsel ulaşım ve arazi kullanım kararlarının birbirinden bağımsız alınamayacağını ciddi bir şekilde ortaya koymaktadır. Her iki köprü de şehrin kuzeye doğru gelişmesini tetiklemiş, kuzeyde bulunan orman ve su havza alanlarını büyük bir tehlike ile karşı karşıya bırakmıştır. Bu konuda özellikle ikinci köprü ve sonrası yaşanan kentsel yayılım, önemli ulaşım kararlarının kendi trafiğini ve nüfus çekimini de beraberinde getirerek kentin fiziksel yapısını nasıl etkilediğinin en somut örneği olmuştur (Taşdemir ve Batuk 2012, Çalışkan 2010, İBB 2009).

İstanbul'da ulaşım kaynaklı arazi kullanım değişimlerinde 1950 yılından sonra dört önemli kırılma noktası yer almaktadır (Şekil 4.26). Bunlar; imar operasyonları, 1. Köprü, 2. Köprü ve 2000 sonrası dönemde neoliberal politikaların etkisiyle ortaya çıkan mega projelerdir. Her bir kırılma noktasında; o dönem için geçerli planlarda yer almayan ulaşım projeleri uygulanmış ve arazi kullanım gelişimi kontrol altına alınamamıştır.

Şekil 4. 26: İstanbul’da mekansal gelişiminin ulaşım eksenli tanımı

KIRILMA NOKTALARI	1950 İmar Operasyonları	1970 1.Köprü	1986 2.Köprü	2000 Büyük Projeler
DÖNEMLER	1950-1970	1970-1986	1986-2000	2000+
ANA DİNAMİK	Sanayileşme Göç ve Gecekondulaşma	1971- otomobil üretiminin başlaması ile özel araba sahipliğinin artması	Değişen kentsel mekan talepleri Konut ve hizmetler	Sanayinin desantralizasyonu merkez işlevleri Üst gelir grubu konut alanları
BÜYÜK ÖLÇEKLİ ULAŞIM YATIRIMI (PROJESİ)	İmar (Menderes) Operasyonları D-100 Devlet Karayolu ve Sahil Yolları yapılmıştır.	Boğaziçi Köprüsü (1. Köprü) ve Çevre Yolları İkinci Çevreyolu inşaatı başlangıcına kadar, mevcut karayoluna ilave yapılan Birinci Çevreyolu tam kapasite ile çalışmaya başlamış ve Avrupa Yakasında Mahmutbey istikametine doğru TEM Otoyolumun ilk bölümleri hizmete girmiştir.	Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (2. Köprü) ve Çevre Yolları	3. Köprü ve Çevre Yolları İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Kanal İstanbul TEM Otoyolu, İkinci Çevreyolu ve Bağlantı Yolları tamamlanmış olup, çevreyolları ve Boğaziçi Köprüleri üzerinde kapasite ile ilgili problemler oluşmaya başlamıştır. 3.Köprü için gerçekleştirilen çevre yolu bağlantıları
ULAŞIM				
KENTİN BÜYÜME YÖNÜ	Şişli - Kağıthane Zeytinburnu Maltepe	her iki yakada doğu-batı yönünde	her iki yakada doğu-batı yönünde, kuzey yönünde sıçramalı	TEM Otoyolu kuzeyinde Orman alanları ve iğmesuyu havzaları üzerinde baskı
MEVCUT YERLEŞİM ALANLARI				

Kaynak: yazar tarafından oluşturulmuş olup; görseller Yayla ve Coşkunoğlu (2008)'na aittir.

İstanbul’da kentsel büyüme-plan-ulaşım yatırımları ilişkisi incelendiğinde, KBY politikasının olmadığı net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Her bir plan döneminde o dönem için geçerli planlarda yer almayan ulaşım projeleri uygulanmış, projelerin yaratacağı etkiler doğrultusunda yerleşim alanlarında oluşacak büyüme baskılarını kontrol edecek veya yönlendirecek geri beslemeler yapılmamış, böylelikle, kentsel büyüme kontrol altına alınamamıştır.

- e) İstanbul’un doğusu ile batısı arasında karayolu boğaz geçişinin, kentsel gelişim açısından olumsuz sonuçlarının FSM Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseni ile deneyimlendiği, bu süreçlerin tekrarlanmasına neden olacak

gelişmelerin önüne geçilmesinin, hazırlanan planda esas alındığı” ifadesi 1/100.000 ölçekli İÇDP’de yer almayan ve planın reddettiği, kent bütününe ilgilendiren ulaşım kararlarının, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı bir şekilde uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmıştır.

15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İÇDP’de doğal hassasiyet gösteren alanların korunması ve kentin kuzeye gelişim eğiliminin kontrol altına alınması, kent merkezindeki ulaşım yükünün hafifletilmesi, kentsel yaşam kalitesinin artırılması ilke olarak benimsenmiştir. Ancak kentin geleceğini ilgilendiren kararların parça parça tasarlanmış projelerle ve üst ölçekli planların temel yaklaşımlarının göz ardı edilerek verildiği izlenmektedir (Türkoğlu 2011). Bu da KBY kapasitesinin değerlendirilemediğini göstermektedir.

Tüm bu tespitler ışığında; İstanbul’da KBY’yi gerçekleştirmek için bir kapasitenin olduğu, ancak bunun değerlendirilmediği sonucuna varılmıştır. Gündemde yer alan İstanbul 3. Havalimanı ve etkileşimde olduğu diğer mega projelerde İstanbul’da yürürlükte olan planlarda yer almamaktadır. Söz konusu projelerin geçmiş deneyimlerde olduğu gibi; kentin kuzeye doğru büyümesinde etkili olacağı şimdiden izlenmektedir. Bu yüzden sonraki bölümde; İstanbul 3. Havalimanı ve etkileşimde olduğu mega projelerin olası mekansal etkileri, Göktürk yerleşmesi üzerinde KBY kapsamında incelenmesine ayrılmıştır.

5. İSTANBUL 3. HAVALİMANI PROJESİNİN MEKANSAL BÜYÜME ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ VE GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÖRNEĞİ

Günümüzde hızla gelişen taşıma türü olan hava ulaşımının mekana yansıyan en önemli bileşeni olarak havalimanları; büyük alan gereksinimi, güvenlik ve gürültü kirliliği sebepleri ile kent yerleşim bölgelerinin dışında seçilmektedir. Havalimanlarının hizmete girmesinden sonra yakın çevresinin cazibesi artmakta ve konut, ticari, endüstriyel yapılanmanın odağı halindeki birer kentsel merkeze dönüşmektedir. Bu dönüşümü bazı kentler yönlendirebiliyorken, büyüme potansiyeli durmaksızın devam eden ve kentsel büyümenin yönlendirilmesi ve kontrol edilmesine ilişkin politika üretmeyen kentler başarısız olmaktadır (Kurbak 2010). İstanbul'un da anılan etkileri yönetmeye yönelik bir kapasitesi bulunmamaktadır. Bu açıdan kentin kuzeyinde yapılması düşünülen 3. Havalimanı projesinin, kentsel büyüme ile olan ilişkisinin ortaya konması önem taşımaktadır.

Bu bölümde; İstanbul'un kuzeyinde planlanan 3. Havalimanı Projesi ve etkileşimde olduğu mega projelerin mekansal büyüme üzerindeki olası etkileri Göktürk yerleşmesi üzerinde irdelenmiştir. Bunun için öncelikle İstanbul 3. Havalimanı projesine ilişkin genel bilgiler verilerek, etkileşimde olduğu diğer mega projeler ile ilişkisi tanımlanmış, sonrasında Göktürk yerleşmesinin genel karakteri tanımlanarak ve yerleşme üzerindeki havalimanı etkisiyle oluşabilecek baskılar tanımlanmaya çalışılmıştır.

5.1 İSTANBUL 3. HAVALİMANI PROJESİ

İstanbul'a üçüncü bir havalimanı yapılması fikri, İÇDP'de de yer almış; ancak, planda, kentin güneyinde mevcut ve planlanan ulaşım altyapısı (E-5, TEM, Marmaray, Avrasya, doğu-batı raylı sistem hattı) doğrultusunda, yine planda öngörülen gelişme alanlarına paralel olarak, güney kesimde yer seçilmiştir. Transit trafiğin kent içinden arındırılması iddiası taşıyan 3. Köprü projesinin ardından 3. Havalimanı projesinin de kuzeyde yapılacağı açıklanmıştır. 3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu diğer mega projeler birlikte ele alındığında kentin kuzeyinde bir proje bütünlüğünden söz edilebilir.

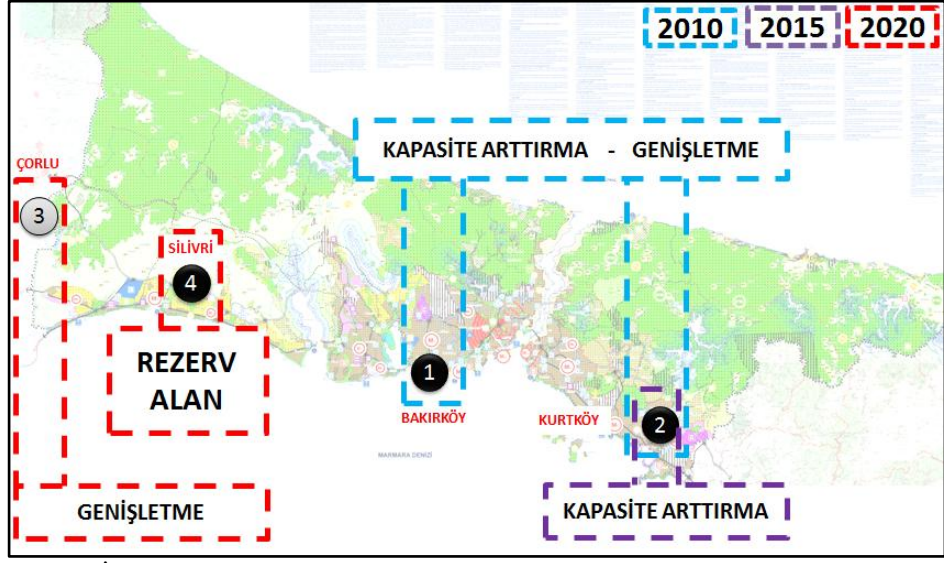
Ancak; kentin güneyinde bir plan dahilinde yer alan ulaşım ve arazi kullanım kararlarının bütünlüğü, mega ulaşım projelerinin kuzeyde yer seçmesi ile yok edilmiştir.

5.1.1 İstanbul 3. Havalimanı Projesinin Ortaya Çıkış Süreci

İstanbul'a üçüncü bir havalimanı yapılması kararı 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda yer almaktadır. İÇDP raporu incelendiğinde, havalimanları ile ilgili üretilen kararların; Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan "Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması" raporunda belirtilen, İstanbul'da 2020 yılına kadar yolcu sayısının yaklaşık 40 milyona ulaşacağı tahmini ile "Atatürk Havaalanı Hava Ulaşım Genel Etüdü"ne göre, İstanbul ve yakın çevresinde bulunan üç havaalanının (Atatürk, Sabiha Gökçen ve Çorlu) kapasitelerinin uygun şekilde artırıldığında yılda yaklaşık 50 milyon yolcu yönetebileceği öngörüsü üzerinde oluşturulduğu görülmektedir.

Bu kapsamda İÇDP'de, Atatürk, Sabiha Gökçen ve Çorlu havalimanlarının birbirlerini destekleyecek şekilde kullanılmalari öngörülerek; Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yeni pist alanlarıyla, Atatürk Havalimanı'nın da pist uzatılması suretiyle kapasitesinin artırılmasına karar verilmiştir (Şekil 5.1). İstanbul havayolu ulaşım talebinin 2015'lerden sonra, Atatürk Havalimanı'nın kapasite sınırını zorlayabileceği sebebiyle, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kapasitesinin yeniden artırılması gerektiği, ancak; Sabiha Gökçen ve Çorlu Havalimanlarının kapasitelerinin 2020'li yıllara gelindiğinde yetersiz kalabileceği belirtilerek; Çorlu Havalimanı'nın genişletilmesi ile yeni bir havalimanı kararı alınmıştır. İÇDP'deki havalimanı kararları doğrultusunda, İstanbul'a hizmet eden havalimanlarının mevcut ve 2010 yılı öncesi kapasiteleri karşılaştırıldığında, kapasite artırımının yapıldığı görülmektedir (Tablo 5.1).

Şekil 5. 1: 15.06.2009 onaylı İÇDP’de havalimanı kararları



Kaynak: İÇDP Havalimanı kararları ile ilgili yapılan okumalar şemalaştırılmıştır.

Tablo 5. 1: İstanbul havalimanları kapasitesi

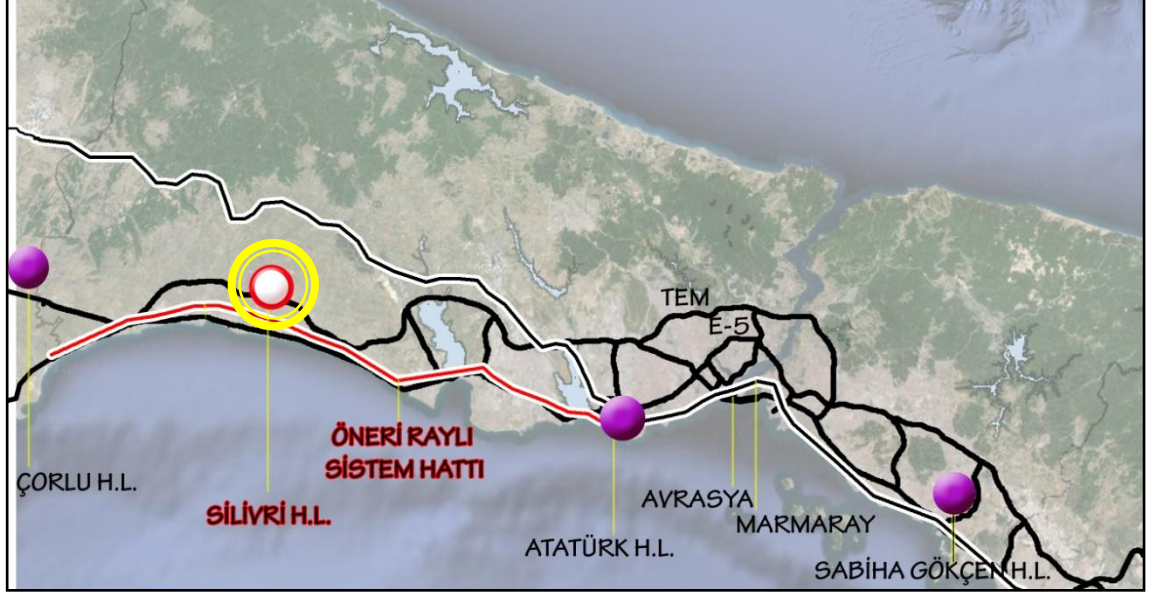
	ESKİ KAPASİTE (yolcu/yıl) (2010 öncesi)	MEVCUT KAPASİTE (yolcu/yıl)	Gerçekleşen yolcu/yıl 2012 (Kasım Sonu)
ATATÜRK HAVALİMANI	21.500.000	38.300.000	41.454.675
SABİHA GÖKÇEN HL.	3.500.000	25.000.000	13.330.607
ÇORLU HAVALİMANI	-	600.000	23.850
TOPLAM		63.900.000	54.809.132

Kaynak: İBB 2009, www.dhmi.gov.tr, <http://www.sabihagokcen.aero>

Planda rezerv alan olarak önerilen havalimanı, kentin batı yakasında Silivri-Gazitepe’de konumlandırılmış olup, kent ile bağlantısı ise raylı sistem hattı ile sağlanmıştır (Şekil 5.2). Plan kapsamında yerseçimi yapılan alan, tarım alanları üzerinde kalması sebebiyle eleştirilmişse de, kent makroformunun Marmara Denizi boyunca doğu-batı doğrultuda lineer gelişmesi ve kuzeye gelişimin kesinlikle engellenmesi amacı doğrultusunda belirlenen kentin gelişme alanlarının Silivri ve çevresinde yer alması sebebiyle en uygun seçenek olarak kabul edilmiştir. Planın yapıldığı dönemde mevcut ulaşım yatırımları ve projeleri havalimanı kararını desteklemekte ve çekim merkezi potansiyeli olan havalimanının, kentsel gelişmenin gerçekleşmesi istenilen bölgede yer alması

tutarlılık göstermektedir. Böylelikle ulaşımın arazi kullanımı biçimlendirme etkisinin kullanılmak istendiği söylenebilir.

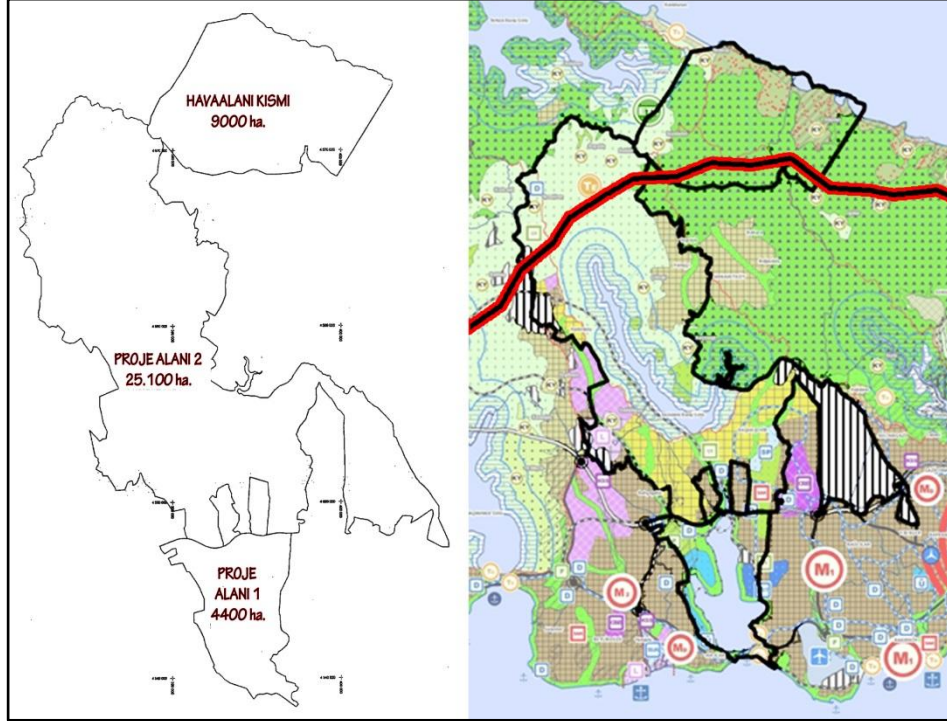
Şekil 5. 2: İÇDP kapsamında havalimanı önerisi ve destekleyen ulaşım kararları



Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

İÇDP’de yer alan havalimanı kararına karşın, 2012 yılında Merkezi Hükümet tarafından İstanbul’un kuzeyinde yeni proje yeri kararı, Bakanlar Kurulu’nun 08.09.2012 tarih, 28405 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 2012/3573 sayılı karar eki ile ilan edilmiştir. Bakanlar Kurulu kararı eki krokide yaklaşık 38.500 hektarı kapsayan bir alanın “İstanbul İli Avrupa Yakası Proje Alanları” olarak ilan edildiği; bu alanın Karadeniz kıyısında kalan yaklaşık 9000 hektarlık kısmının ise havaalanı kısmı; havaalanı kesiminin güneyinde Küçükçekmece ve Sazlıdere Havzası çevresinde yer alan bölgenin ise rezerv proje alanı olarak belirlendiği görülmektedir (Şekil 5.3).

Şekil 5. 3: İstanbul İli Avrupa Yakası proje alanları



Kaynak: 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

Karar gereği söz konusu alanlarda, olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskânsız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması amacıyla, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmektedir. Küçükçekmece ve Sazlıdere Havzası çevresinde yer alan rezerv proje alanı olarak ilan edilen bölge; Kanal İstanbul projesine ilişkin açıklanan son güzergah ile örtüşmektedir. İÇDP kapsamında belirlenen İstanbul'un önemli ekolojik koridoru üzerinde yer alan bölgede, havalimanı ile ilişkili kentsel alan geliştirilmesi öngörülmektedir.

2012 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile yeri değişen havalimanı ile ilgili yürürlükte olan 15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda bir değişiklik yapılmamıştır (Şekil 5.4). İstanbul Bölgesi 3. Havalimanının konumlandığı bölge, İÇDP'de, büyük bir çoğunluğu orman alanında, su toplama havzasında, yeraltı suyu rezervuar alanında ve kıyı rehabilite alanında yer almaktadır. Söz konusu alanda ve çevresinde bulunan mevcut kırsal karakterli yerleşimler ile ilgili gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alan kararı alınmış olup; yine tarım alanlarının

Baklalı, Zafer ve Tayakadın Mahalleleri ile Terkos Gölü, kuzeybatısında Karaburun ve kuzeyinde ise Yeniköy Mahallesi ve Karadeniz yer almaktadır (Şekil 5.5).

Şekil 5. 5: İstanbul 3. Havalimanı projesinin konumu



Kaynak: TC 2013.

Projenin ÇED raporunda, proje alanı yer seçimi ile ilgili Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından herhangi bir alternatif alan değerlendirmesi yapılmadığı belirtilerek, söz konusu alanın seçilmesinde etkili olan faktörler olarak;

- kapasite ve ulaşım kolaylığı bakımından ele alındığında, İstanbul'da bu kapasiteyi karşılayacak başka bir alanın bulunmaması,
- bu büyüklükte bir arazi için kamulaştırma maliyetinin oldukça az olması,
- İstanbul Atatürk Havalimanının mevcut trafiği karşılayamaması

gösterilmektedir. Projenin 4 etap halinde 25 yılda tamamlanması hedeflenmekte olup; ilk etabın 42 ay süreceği belirtilmektedir. Ekonomik ömrü 100 yıl olarak planlanan havalimanı projesi, yılda 120 milyon yolcu kapasiteli olarak projelendirilmektedir. Projenin inşaat aşamasında 1.500 kişi, işletme aşamasında ise 12.000 kişinin istihdam edilmesi öngörülmektedir (T.C. UBAK 2013).

Proje kapsamında 6 adet pist, 4 adet apron ve pistlere ait taksirutlar ile iç ve dış hatlar terminal binası projelendirilmiş olup; yapılması planlanan üniteler; hava tarafı tesisleri, yolcu tesisleri, kargo tesisleri, havalimanı destek tesisleri, havayolları destek tesisleri, havalimanı ulaşım, havalimanı hizmet binaları, havacılık ile ilgili diğer tesisler ve

havalimanı şehir kompleksi olarak gruplandırılmıştır. Havalimanı şehir kompleksinin içinde; spor merkezi, müze ve sergi salonu, konferans merkezi, kültür merkezi, iş merkezi, cami, kilise, sinagog, hastane ve ticari alanlar öngörülmektedir. ÇED raporunda havalimanı şehir kompleksi ve ünitelerinin yerinin belirlendiği ancak kapasitelerin henüz netlik kazanmadığı belirtilmektedir.

Proje alanı toplam 7650 hektarı kapsamaktadır (Tablo 5.2). Alanının yaklaşık yüzde 81'ini orman alanı, yaklaşık yüzde 15'ini madencilik ve diğer kullanım alanları ile su birikintileri oluşturmakta olup; kalan kısmı ise mera alanı, kuru tarım alanı ve fundalık alanlardır (Şekil 5.6., Şekil 5.7). Madencilik faaliyetleri olarak belirtilen alanlar, orman alanında kalan alanlar olup; faaliyet sonunda mevzuat gereği ağaçlandırılarak ilk haline geri döndürülecek alanlardır. Dolayısıyla, madencilik ve diğer kullanım olarak gösterilen alanların aslında orman alanı olarak nitelendirilmesi gerekmektedir (Gülersoy ve Gökmen 2014).

Tablo 5. 2: İstanbul 3. Havalimanı proje alanı arazi kullanım dağılımı

	ALAN (ha)	%
ORMAN ALANI	6.172	80,68
MADENCİLİK VE DİĞER KULLANIM, SU BİRİKİNTİLERİ	1.180	15,42
MERA ALANI	236	3,09
KURU TARIM (NADASSIZ)	60	0,78
FUNDALIK	2	0,03
TOPLAM	7650	100,00

Kaynak: T.C. UBAK 2013'te yer alan veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 5. 6: İstanbul 3. Havalimanı proje alanının genel görünümü



Kaynak: T.C. UBAK 2013.

anlaşma yoluna gidileceği; orman alanlarında ise kullanım için gerekli izinlerin alınacağı belirtilmektedir.

Tablo 5. 3: Proje alanı mülkiyet dağılımı

	ALAN (ha)	%
ÖZEL MÜLKİYET	189,2	2,47
KAMU MÜLKİYETİ	1530,5	20,00
DEVLETİN HÜKÜM VE TASARRUFU ALTINDA BULUNAN ALANLAR	5930,3	77,53
TOPLAM	7650	100,00

Kaynak: T.C.UBAK 2013.

Proje kapsamında yapılacak kamulaştırmalar; Arnavutköy İlçesi'ne bağlı İmrahor, Yeniköy ve Tayakadın Mahalleleri ile Eyüp İlçesi'ne bağlı Ağaçlı, Akpınar, İhsaniye Mahalleleri'ni kapsamaktadır. Kamulaştırma yapılacak alanların yüzde 91,5'i Arnavutköy İlçesi'nde yer almakta olup; İmrahor ve Yeniköy Mahalleleri'nde yoğunlaşmaktadır (Tablo 5.4).

Tablo 5. 4: Proje kapsamında kamulaştırılacak alanlar

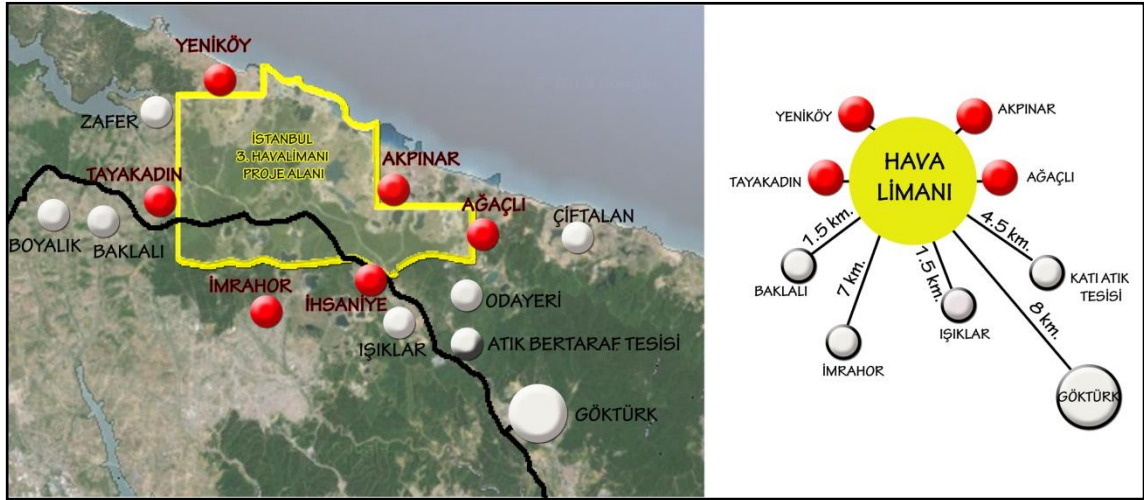
İlçe, Mahalle	Adet	Tapu Alanı (m2)	
Arnavutköy	358	7.353.364,00	91,50
İmrahor	6	3.564.539,00	44,35
Tayakadın	1	1.295,00	0,02
Yeniköy	351	3.787.530,00	47,13
Eyüp	167	683.659,24	8,50
Ağaçlı	130	471.149,00	5,87
Akpınar	21	125.260,00	1,55
İhsaniye	16	87.250,24	1,08
Genel Toplam	525	8.037.023,24	100,00

Kaynak: UBAK 2013.

Proje alanı çevresinde kırsal karakterli yerleşim alanları bulunmaktadır. Proje alanına en yakın yerleşim yeri; proje alanı kamulaştırma sınırınının 350 m. batısında bulunan Tayakadın, 200 m. kuzeybatısında yer alan Yeniköy, 250 m. doğusunda bulunan Akpınar Mahalleleri ve proje alanı kamulaştırma sınırları içerisinde kalan Eyüp

İlçesi'ne bağlı Yukarı Ağaçalı Mahallesi'dir (Şekil 5.8). Proje alanına yaklaşık 1,5 km. uzaklıkta Işıklar Mahallesi; 4,5 km. uzaklıkta İSTAÇ'a ait atık kompostlaştırma tesisi ve düzenli depolama sahası; 8 km. uzaklıkta Göktürk Mahallesi, 17 km. uzaklıkta Hasdal Askeri Kışlası, 7 km. uzaklıkta İmrahor ve Bolluca yerleşim yerleri bulunmaktadır. Söz konusu alanlarda, ormanlık alanlar, özel bahçeler, fabrikalar, yerleşim (konut) alanları yer almakta olup; genel olarak tarım ve hayvancılık yapılmaktadır.

Şekil 5. 8: İstanbul 3. Havalimanı projesi çevresinde yer alan yerleşim alanları



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur. Kamulaştırma işlemi olan mahalleler kırmızı ile gösterilmektedir.

İstanbul 3.Havalimanı projesinin ana ulaşım bağlantısını; E-80 İstanbul Çevre Yolu (TEM) Hasdal Kavşağı'ndan ayrılarak kuzey yönünde devam eden D-010 Kemerburgaz-Hasdal Karayolu, devamında Tayakadın-İhsaniye Karayolu, devamında D-020 Örcünlü-Oklalı Yolu ve E-80 İstanbul Çevre Yolu'na (TEM) D-569 Çatalca - İstanbul Karayolu olarak bağlanan aks oluşturmaktadır (Şekil 5.9). Proje alanı; E-80 İstanbul Çevre Yolu'nun (TEM) ortalama 20 km.; D-100 (E-5) Karayolu'nun ise ortalama 25 km. kuzeyinde bulunmaktadır.

D-010 Hasdal-Kemerburgaz Karayolu ve Tayakadın-İhsaniye Karayolu'nun sağında ve solunda ormanlık alanlar bulunmaktadır. D-020 Örcünlü-Oklalı Yolu'nun sağında ve solunda tarım arazileri, köy yerleşim yerleri ve az sayıda sanayi alanı bulunmaktadır. Proje alanının yaklaşık 22 km. güneybatısında bulunan D-569 Çatalca-İstanbul

Karayolu; TEM Otoyolu'na bağlandığı noktaya kadar köy yerleşim alanları, tarım alanları ve otoyola yaklaştıkça sanayi alanları bulunmaktadır (UBAK 2013).

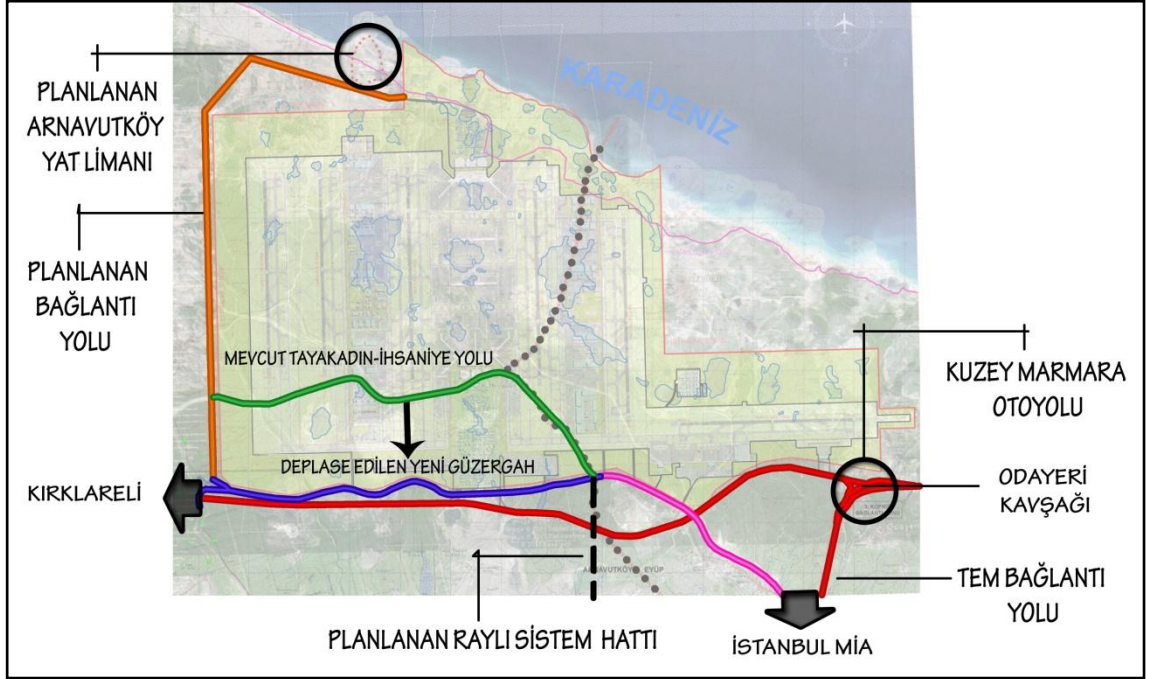
Proje alanının, yapım çalışmaları devam eden Kuzey Marmara Otoyolu'na cephesi bulunmaktadır. Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Boğaz Köprüsü'nün devamında Odayeri'in kuzeyinden geçerek proje alanının güneyinden uzanmakta ve Odayeri'nin batısından Hasdal-Kemberburgaz yolu ile güneye doğru devam ederek TEM Otoyolu'na bağlanmaktadır (Şekil 5.9). Proje kapsamında proje alanının içerisinden geçen Tayakadın- İhsaniye Karayolu güzergahının proje alanının güneyine kaydırılması; batı sınırından geçerek alana Karadeniz kıyısından bağlanan ayrı bir yolun açılması planlanmaktadır (Şekil 5.10). Ayrıca söz konusu proje alanına bağlanması planlanan raylı sistem hattı, havalimanına ulaşım alternatifi olarak değerlendirilmektedir.

Şekil 5. 9: İstanbul 3. Havalimanı ulaşım bağlantıları



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 5. 10: İstanbul 3. Havalimanı planlanan ulaşım bağlantıları

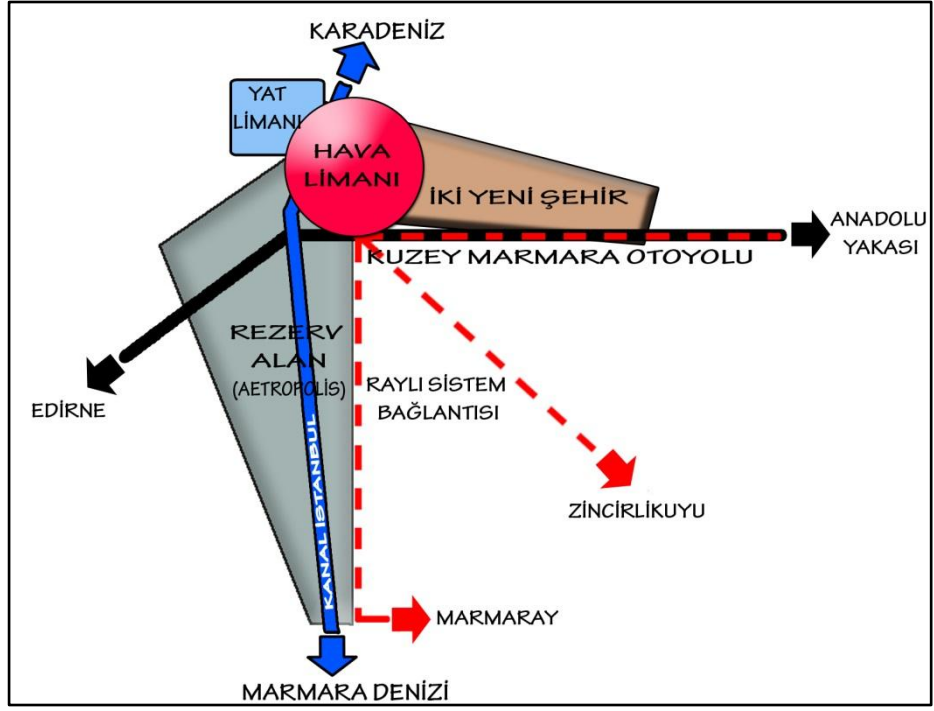


Kaynak: ÇED raporunda yer alan verilerden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

5.1.3 Etkileşimde Olduğu Mega Projeler

İstanbul'da özellikle 2010 yılından sonra mevcut ulaşım sorunlarını çözmek iddiasıyla birçok mega ulaşım projesi gündeme gelmiştir. Kentin kuzeyinde yapılması düşünülen İstanbul 3. Havalimanı projesi; İstanbul'un gündeminde yer alan mega projeler ile etkileşim halindedir (Şekil 5.11). Havalimanı projesi merkeze alındığında, diğer mega projelerin işletme maliyetleri açısından birbirlerini tamamlayıcı niteliğinde olduğu, ancak bir plan bütünlüğü dahilinde geliştirilmediği bilinmektedir. 15.06.2009 onaylı İÇDP'de yer almayan hatta çoğu kez sakıncaları belirtilen bu projeler, merkezi hükümetin kararları doğrultusunda, bir plan bütünlüğü olmaksızın ortaya çıkmıştır. Projeler, herhangi bir fizibilite çalışması olmadan, kamuoyunda yeterince paylaşılmadan; kentin yaşam destek sistemlerinde ve İÇDP'ye aykırı olarak yer seçmiştir.

Şekil 5. 11: İstanbul 3. Havalimanı Projesi ve etkileşimde olduğu mega projeler



Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi: İstanbul 3. Havalimanı projesinin karayolu bağlantısını, Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi oluşturmaktadır. 3. Köprü, İstanbul Boğazı'nın kuzeyinde, Garipçe-Poyrazköy arasında yer almaktadır. Projenin toplam uzunluğu yaklaşık 114 km., köprü'nün uzunluğu ise yaklaşık 1,4 km.dir. 2x4 şeritli bir otoyol ve iki adet yüksek hızlı demiryolu hattı kapasitesi olarak projelendirilmiştir.¹⁸ Köprü'nün ortasından geçecek demiryolunun, kentin ve bölgenin raylı sistem ağı ile nasıl bütünleşeceği, raylı sistemin tasarım ve mühendislik standartlarına ilişkin sorunların (demiryolunun eğimi, istasyonların yerleştirilmesi vb.) nasıl çözüleceği bilinmemektedir (Gerçek 2014).

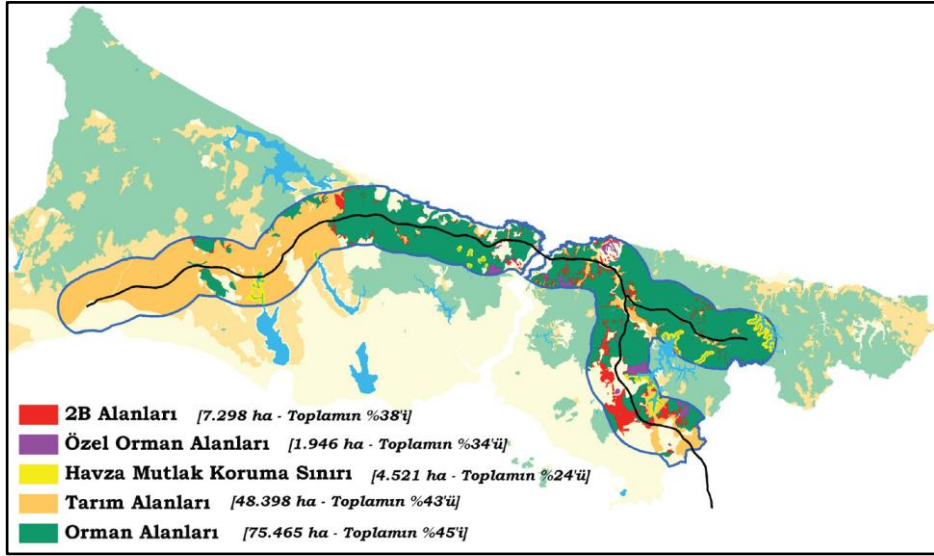
Köprü bağlantı yolları, İstanbul'un kuzeyinden, orman alanları, su havzaları, meralar, tarım arazileri ve fundalıkların olduğu bölgelerden geçmektedir. Söz konusu proje için, bağlantı yolları ile birlikte, Avrupa Yakası'nda 1.416 ha., Anadolu Yakası'nda 1.126 ha. olmak üzere toplam 2.542 ha. orman alanı tahsis edilmiştir (Gülersoy ve Yazıcı

¹⁸ <http://www.3kopru.com/csed/cseddokumanlar>. 3. Köprü projesi için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi final raporu, köprü inşaatı başladıktan sonra 2 Ağustos 2013 tarihinde tamamlanmıştır.

Gökmen 2014). Projenin geçtiği havzalar ise; Avrupa Yakası'nda Büyükçekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere ile Anadolu Yakası'nda Ömerli Barajı havzasıdır.

Proje için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işleminin yapılacağı bölgede 680 ha. doğal sit alanı, 931 ha. tarım alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha. orman alanı bulunmaktadır (Şekil 5.12). Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantı yollarının her iki yönde 5 km.'lik etki kuşağında ise İstanbul'daki orman alanlarının yüzde 46'sı, özel orman alanlarının yüzde 34'ü, 2B alanlarının yüzde 38'i, tarım alanlarının yüzde 43'ü, su havzalarının yüzde 18'i ve tüm sit alanlarının yüzde 45'i yer almaktadır (Çalışkan 2010).

Şekil 5. 12: Kuzey Marmara Otoyolu güzergahının 5 km'lik etki kuşağında etkilenebilecek doğal alanlar

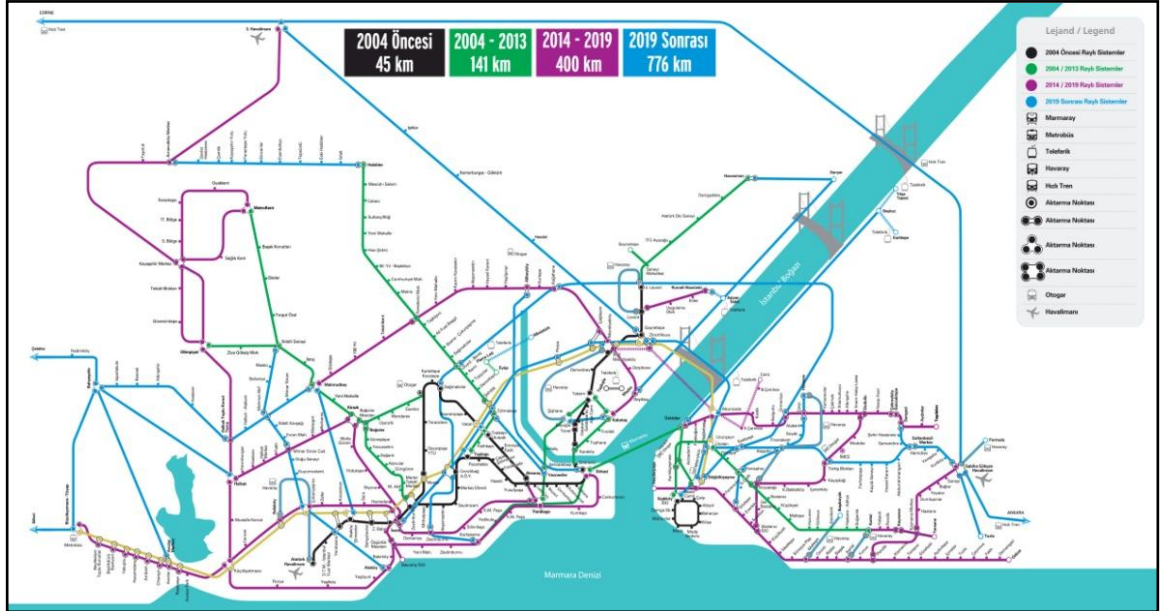


Kaynak: Çalışkan 2010.

3. *Havalimanı Raylı Sistem Hattı*: İstanbul 3. Havalimanının raylı sistem bağlantılarını; 2019 yılında yapılması planlanan Halkalı-Arnavutköy-3. Havalimanı Raylı Sistem Hattı ve 2019 yılı sonrasında yapılması planlanan Gayrettepe-Kemerburgaz-3. Havalimanı Raylı Sistem Hattı oluşturmaktadır (Şekil 5.13). Her iki hattın da ortalama uzunluğu 32-33 km. olup; hat süresi 32-33 dakikadır. Ayrıca yine 2019 yılı sonrasında yapılması

planlanan Kuzey Marmara Otoyolu'nda yer alacak raylı sistem hattı da diğer raylı sistem bağlantısını oluşturmaktadır.¹⁹

Şekil 5. 13: İstanbul raylı sistem haritası



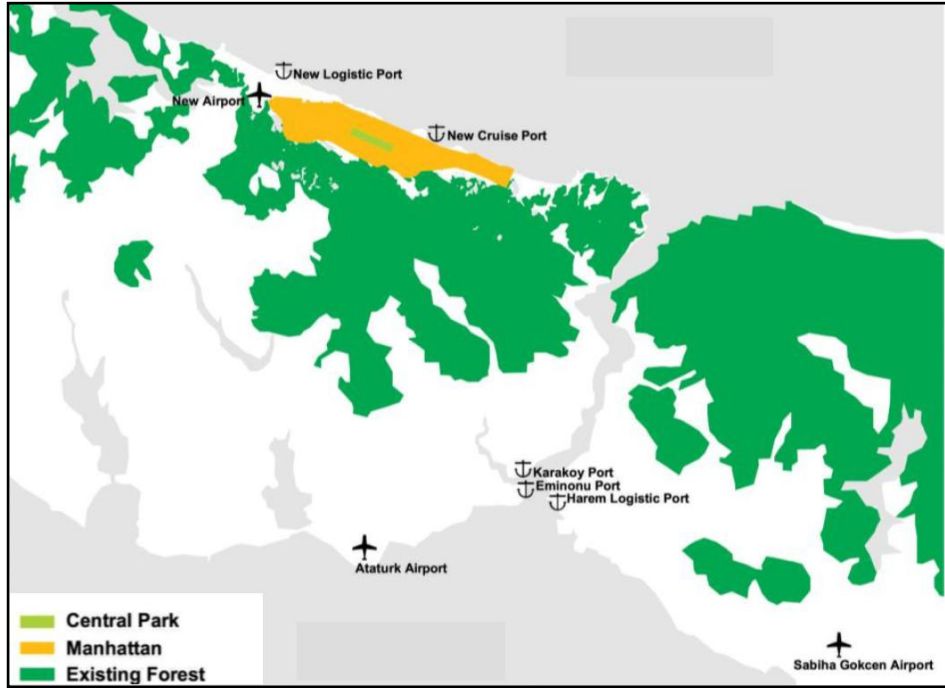
Kaynak: <http://www.istanbulunmetrosu.com/istanbulda-rayli-sistemler.html>

İki Yeni Şehir Projesi: İstanbul'un deprem tehdidi altındaki alanların kuzeye taşınması fikri ile ortaya çıkmıştır. Bir tanesinin Anadolu Yakası'nda, diğerinin Avrupa Yakası'nda yer alması planlanmakta olup; proje alanı yeri ve içeriği ile ilgili taslak çalışmalar tamamlanmıştır. Avrupa Yakası'nda yer alacak yeni şehir projesi, Michigan Üniversitesi'ne yaptırılmış olup; proje konsepti olarak "Manhattan" kurgulanmıştır (Şekil 5.14). Proje toplam 7400 ha.lık bir alanda geliştirilmiş olup; gece nüfusu 2.96 milyon (yoğunluk: 400 ki/ha), gündüz nüfusu ise 3,5 milyon (yoğunluk: 580 kişi/ha) olarak belirtilmiştir.²⁰

¹⁹ <http://www.istanbulunmetrosu.com/rayli-sistem-hatlari.html>

²⁰ http://www.caup.umich.edu/pdfs/workfolios/turkey_f07.pptx

Şekil 5. 14: Avrupa Yakası yeni şehir projesi konsept şeması



Kaynak: http://www.caup.umich.edu/pdfs/workfolios/turkey_f07.pptx

Kanal İstanbul: 2011 yılında bir seçim projesi olarak açıklanan projenin İstanbul Boğazı için tehdit olan tanker trafiğini yeni kanala aktarmak amacıyla yapılmak istendiği belirtilmektedir. Kanal İstanbul projesinin güzergahına ilişkin resmi bir açıklama yapılmamış olsa da basında üç farklı güzergah yer almıştır (Şekil 5.15). Son açıklanan güzergaha göre; kuzeyde 3. Havalimanı ile Durusu Gölü'nün arasından başlayıp, Sazlıdere Barajı ve Küçükçekmece Gölü üzerinden Marmara Denizi'ne ulaşan, yaklaşık 40,5 km. uzunluğa sahip güzergahtır.

Bu güzergâhın hafriyat düşüklüğü ve istimlaklar nedeniyle en ekonomik güzergâh olacağı düşünülmektedir. Ancak bu çözümde, 310 milyon metreküp kara hafriyatı, 10 milyon metreküp sulu alan hafriyatı ve 30 milyon metreküp demirli beton imalatı bulunmaktadır. Kanal İstanbul'un geçme olasılığı olan yerlerde, İstanbul Trakya Demiryolu, TEM Otoyolu, E5 Otoyolu, onlarca önemli karayolu, Terkos Alibey tarihi su galerisi, onlarca önemli içme suyu isale hattı, Ataköy atık su kolektörü gibi korunması gereken ve deplase edilmesi mümkün görünmeyen büyük kullanımlar ve yapılar bulunmaktadır (Damalı 2014).

Şekil 5. 15: Kanal İstanbul projesine ilişkin açıklanan güzergahlar



Kaynak: Damalı, 2014.

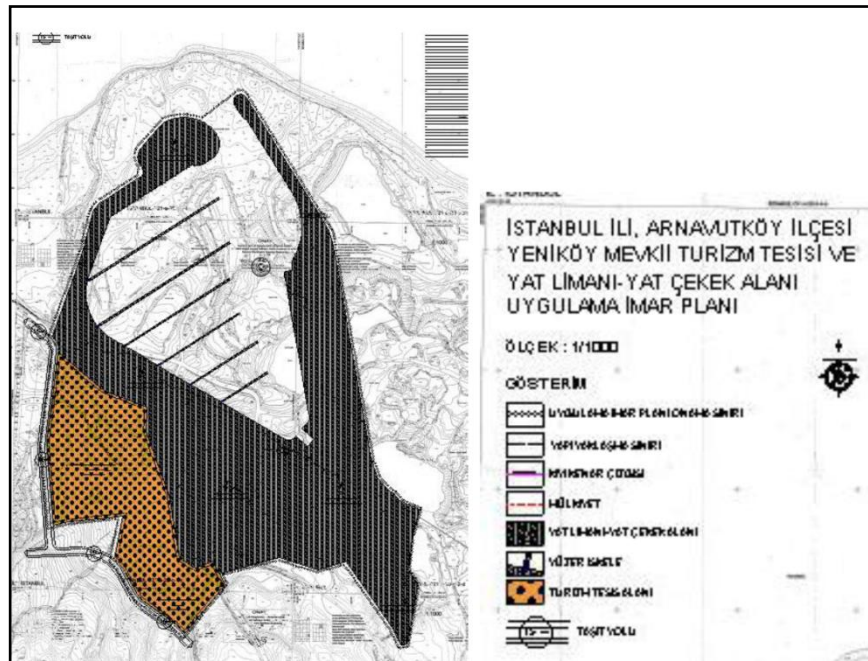
Arnavutköy Yat Limanı: İstanbul 3. Havalimanı Projesinin kuzeybatısında Arnavutköy İlçesi sınırları içinde; 08.06.2011 tarihinde “İstanbul ili, Arnavutköy İlçesi Yeniköy Mevkii Turizm Tesisi ve Yat Limanı-Yat Çekek Alanı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı” onaylanmıştır. Söz konusu plan, İstanbul’un Karadeniz’e açılan turizm kapısı olacağı beklendiği ifade edilen "Yeniköy Milten Turizm Tesisi ve Yat Limanı, Yat Çekek Alanı" projesine ilişkindir. İstanbul Boğazı’nın Karadeniz girişinin yaklaşık 35 km. batısında ve Karaburun’un 5 km. güney doğusunda, Kilyos ve Karaburun arasında yer alan proje Kemberburgaz-Eyüp bağlantısı olan Tayakadın-İhsaniye Karayolu’na 7 km. mesafede konumlanmaktadır (Arnavutköy Belediyesi 2011).

Turizm Tesisi ve Yat Limanı-Yat Çekek alanı; İstanbul ili merkezine 50 km., İstanbul Atatürk Havaalanı’na 51 km, Sabiha Gökçen Havaalanı’na ise 93 km. uzaklıkta yer almaktadır. Yat limanına TEM Otoyolu’ndan Göktürk, Habibler ve Mahmutbey çıkışlarından ulaşılan yol bağlantıları mevcuttur. Planlanan yat limanı coğrafi konumu itibarı ile İstanbul’da Karadeniz’e kurulacak ilk yat limanı olma özelliği taşımaktadır.

Proje toplam 46 ha. büyüklüğünde bir alanda planlanmakta olup; alanın yaklaşık % 54’ü kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalmaktadır (Şekil 5.16). Proje alanının 38,5 hektarı Yat limanı ve yat çekek alanı, su alanı ve yollar; 7,5 hektarı ise turizm tesis alanı olarak ayrılmıştır. Turizm tesis alanına $E=1.00$ ve H_{max} =serbest yapılanma

koşullarında 1800 yatak kapasiteli 5 yıldızlı otel, rezidans, konferans salonları, toplantı salonları, balo salonları, spor salonları ve alışveriş alanları, otel, motel, konaklama tesisleri ile iş merkezleri, ofis, büro, çarşı, çok katlı mağazalar, katlı otoparklar, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, fuar, kongre, sergi salonu gibi kültürel tesisler; lokanta, restoran, gazino, düğün salonu gibi eğlence tesisleri; yönetim binaları, banka, finans kurumları gibi kullanımlar olacağı belirtilmektedir (Arnavutköy Belediyesi 2011).

Şekil 5. 16: 08.06.2011 onaylı Turizm Tesisi ve Yat Limanı-Yat Çekek Alanına Ait Uygulama İmar Planı



Kaynak: Arnavutköy Belediyesi 2011.

550 yat kapasiteli olarak projelendirilen projede, inşaat aşamasında 500 ve işletme aşamasında da yaklaşık 300 kişinin istihdam edilmesi öngörülmektedir.²¹ Karadeniz kıyısında ilk yat limanı olma özelliği taşıyan projenin, İstanbul ve çevre kentlere hizmet vermesiyle birlikte, Karadeniz'e kıyısı olan diğer ülkelerle de turizm ve ticaret ilişkisini sağlayacağı, kent, bölge ve ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacağı, bölge refahını arttırarak, yöre halkının istihdam imkânlarını ve gelir seviyesini olumlu etkileyeceği belirtilmektedir (Arnavutköy Belediyesi 2011).

²¹ <http://www.arnavutkoyrehberi.com/arnavutkoy-e-karadeniz-in-ilk-yat-limani-yapiliyor-h2628.html>

15.06.2009 onaylı İÇDP’de yer almayarak, Merkezi Hükümet tarafından yapılması öngörülen mega ulaşım projelerinin, ulaşım sorunlarına çözüm olmayacağı çeşitli çalışmaların konusu olmuştur. Özellikle Kuzey Marmara Otoyolu ve 3.köprü projesinin, ilk iki köprü ve çevre yollarında olduğu gibi, transit trafiğin daha kuzeyden geçirilmesi ve kent içi kara ulaşımından arındırılması ile trafiğin rahatlatılması amacıyla ortaya koyulduğu ifade edilmektedir. Ancak; köprü yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişleri içindeki payı, yüzde 2-3 dolayındadır (Çalışkan 2010).

Gerçek (2012) yapılan her yolun bir süre sonra kendi trafiğini yarattığını belirterek, özellikle 3. Köprü’nün, konumu gereği, mevcut köprülere alternatif olarak, köprülerdeki talebi azaltmaya ve trafiği rahatlamaya yönelik bir etkisinin olmayacağını; üçüncü köprü’nün de zaman içerisinde kendi trafiğini yaratacağını vurgulamaktadır. Bu kapsamda İstanbul’un kuzeyinde yapılması düşünülen projeler birlikte değerlendirildiğinde, İstanbul’un mevcut trafik yükünün dışında yeni trafiklerin oluşacağı görülmektedir.

5.1.4 İstanbul 3. Havalimanı Projesinin Olası Etkileri

Mega projelerin etkilerine ilişkin yapılan birçok araştırma incelendiğinde; çevresel, mekansal ve sosyal etkiler olarak gruplandırılabilir, doğrudan (yapım ve işletme etkileri) ve dolaylı (tetiklenen yapılaşma ve nüfus baskısı ile oluşacak etkiler) etkilerinin olduğu görülmektedir (Şekil 5.17).

Mega projeler; kentin İÇDP ana makroform öngörüsüne aykırı olarak kuzeye doğru gelişmesini tetikleyici niteliktedir. İstanbul’un kuzeyindeki yaşamsal öneme sahip hassas ekosistemlerin (orman alanları, tarım alanları, havzalar vb.) yoğunlaştığı bölgelere doğru var olan kentsel gelişme; doğal kaynaklar ve kırsal yerleşimleri yapılaşma baskısı altında bırakarak; kentin doğal çevresi üzerinde telafisi son derece zor ve çoğu yerde imkansız etkiler meydana getirerek artacaktır (Çalışkan 2010).

Şekil 5. 17: İstanbul'un kuzeyinde yer alan mega ulaşım projelerinin etkileri

ÇEVRESEL	SOSYAL	MEKANSAL
ORMANLAR	KENT İÇİ NÜFUS HAREKETLERİ	ANA MAKROFORM
FLORA VE FAUNA		
HAVZA ALANLARI VE SU VARLIĞI		
TARIM VE MERA ALANLARI	GÖÇ	YERLEŞME KARAKTERLERİ
İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ		
DENİZ EKOSİSTEMİ	SOSYAL AYRIŞMA	ARAZİ DEĞERLERİ DEĞİŞİMİ
KUŞ GÖÇ YOLLARI		
İNSAN SAĞLIĞI		

İstanbul 3.Havalimanı projesinin yer aldığı bölge Avrupa ölçeğinde önemli bir yere sahip farklı nitelikteki orman alanlarını barındırmaktadır. Türkiye'nin tek parça halindeki en büyük ve en aktif baltalık ormanları olan (Kalem 2014), Avrupa'da acil korunması gereken yüz ormandan biri olarak belirlenen ve içerisinde önemli doğa alanlarını barındıran kuzey ormanlarının önemli bir kısmı, mega projelerin doğrudan ve dolaylı etkileri sebebiyle yok olacaktır.

FSM Köprüsü sürecinde yaşandığı gibi, orman ve tarımsal niteliğini yitirdiği gerekçesiyle bazı alanlar, orman ve tarım sınırları dışına çıkarılacak ve yeni yapılaşmalar tetiklenerek doğal alan tahribatı oluşacaktır. Yaşam destek sistemleri üzerinde oluşacak yoğun gürültü ve egzoz salımı etkisiyle bu bölgelerde yaşayan canlılar yaşam alanlarını terk edecek. Kentin doğal çevresi üzerinde telafisi zor/imkansız etkiler meydana getirecektir (Çalışkan 2010).

3. Havalimanı ve 3. Köprü ile bağlantı yolları için doğrudan kesilecek orman alanı toplamı 8.715 ha. olup bu miktar İstanbul ormanlarının yüzde 3.65'ini oluşturmaktadır. Yapım ve işletme aşamasında ortaya çıkacak partikül maddeler fotosentezi azaltacak ve ağaçların büyümesini yavaşlatacak, hatta proje alanlarının kenarlarındaki ağaçlarda kurumalar oluşacak, ağaçların meyve ve tohum tutmaları da güçleşecek, yerleşim alanları ve canlılar zarar görecektir. Bu projelerin bölgeye çekeceği yeni kullanımlarla birlikte, İstanbul ormanlarının çok daha fazlası zarar görecektir, bu ormanların insanlara

sağlamış olduğu hizmetlerde (odun üretimi, su üretimi, iklim düzenleme, karbon bağlama ve oksijen üretme, hava kirliliğini azaltma, canlıların yaşama ortamı vb.) azalma meydana gelecek ve habitat parçalanmalarına sebep olacaktır (Tolunay 2014).

Habitatların parçalanarak daralması, daha küçük alanlarda yaşamaya zorlanan canlıların, üreme ve hareket alanları daralmasına; beslenme ve suya ulaşma imkânlarının güçleşmesine ve küçük topluluklar içinde üremeleri sonucunda genetik bozuklukların ortaya çıkmasına sebep olabilmektedir. Ayrıca, Kanal Projesi ile bir adaya dönüşecek olan İstanbul'un Kanal İstanbul ile İstanbul Boğazı arasındaki kara parçasında yaşayan tüm canlıların popülasyonları azalacaktır (Arslangündoğdu 2014, Kalem 2014, Tolunay 2014).

İstanbul ormanlarının yoğunlaştığı kuzey bölgesi aynı zamanda kentin su kaynaklarını da barındırmaktadır. Bu durum, su havzalarının korunması ile su kalitesinin artırılması açısından son derece önemlidir (Tolunay 2014). Çalışma kapsamında incelenen projeler, İstanbul'un önemli içme suyu rezervleri olan Terkos, Alibeyköy, Ömerli, Sazlıdere Havzaları üzerinde yer seçmiştir. Projelerin hem doğrudan etkileri hem de dolaylı etkileriyle söz konusu havzalar ile birlikte Elmalı, Darlık, Büyükçekmece Havzaları yoğun yapılaşma baskısı altında kalacaktır. Projelerden öncelikle etkilenecek olan su yüzeylerinin İstanbul'un içme suyu kaynağı olan Terkos Gölü, Alibey Barajı, Sazlıdere Barajı'dır. İstanbul 3. Havalimanı projesine ilişkin ÇED raporunda, projenin inşaat çalışmaları aşamasında alanda bulunan akarsuların yataklarının tahrip edilmesi sonucu, Terkos Gölü, Alibey Barajı ve planlama aşamasında olan Pirinççi Barajı'nın su toplama miktarlarında azalma ve yüzeysel akışlarda kirlilik yüklerinde artma beklendiği belirtilmektedir.

Kanal İstanbul projesi ile ilgili detaylar bilinmemekle birlikte, kamuoyuyla paylaşılan güzergâh alternatifleri arasından yapılması en olası gözükten alternatif güzergahın Sazlıdere Havzası'ndan geçmesi durumunda, su varlıkları açısından sınırlı imkanlara sahip olan İstanbul ciddi bir tehditle karşı karşıya kalacaktır. İstanbul'un bugün kullandığı su, yüzde 6.7 oranında azalacaktır (Damalı 2014, Tolunay 2014). Ayrıca; kanaldan herhangi bir şekilde sızıntı olması durumunda yer altı sularının geri dönüşü

olmayacak şekilde tuzlanması; yağışlarla gelen fazla suyun araziden deşarj edildiği araçlar olan akar ve kuru derelerin tahribi ile civardaki yerleşim birimleri üzerinde sel ve arazilerde erozyon riski oluşması etkileri bulunmaktadır (Gürbüz 2014).

İstanbul'un kuzeyinde orman ve sulak alanlar ile ilişkili olarak yer önemli kuş alanları yer almakta olup; bu alanlar yüz binlerce göçmen kuşun göç yolunu oluşturmaktadır. Mega projeler ile yerli kuşların yaşam alanları, göçmen kuşların beslenme ve konaklama alanları tahrip olacaktır. On binlerce yıldır aynı rotadan devam eden kuş göçleri mega projeler yapılsa da devam edecektir. Bu sebeple kuşların yoğun olarak geçtiği dönemlerde kuş çarpması nedeniyle uçak kazası oluşma riski artacaktır. Böylelikle hem nadir sayıda olan bazı kuş türleri yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacak, hem de uçuş güvenliği riski oluşacaktır (Arslangündoğdu 2014).

Mega projelerin diğer önemli etkisi ise büyük bölümü Avrupa Yakası'nda yer alan tarım alanları üzerinde görülecektir. Projeler ile önemli miktarda tarım arazisini sulayabilecek bir potansiyele sahip havzalar da zarar gördüğünden, tarımsal verim azalacak; bu alanlar hızla yapılaşmaya açılarak tarımsal üretim dışında kullanılması kaçınılmaz olacaktır. Tarım arazisi kaybı sadece mega projelerin bulunduğu alanlarda değil, projelerin etkisiyle oluşacak yapılaşmalar nedeniyle çok daha büyük alanlarda görülebilecektir (Gürbüz 2014).

Mega projeler ile yok olma tehlikesi taşıyan karasal ve sulak ekosistemler ile projelerin işletme ve yapım maliyetleri sırasında artacak karbon salımı, partikül maddeler ile küresel iklim değişikliğine katkı sağlayacaktır. Türkeş (2014) mega projelerin önce yöredeki küçük ölçekli iklimi (mikroklima), sonra da bölgesel iklimi etkileyebilecek güçte olduğunu; projelerin yapıldığı alanların ve yakın çevrelerinin çok kısa bir zamanda ısı ve nem akıları, sıcaklık, nemlilik, buharlaşma, bulutluluk ve rüzgâr rejimleri ve alansal dağılış desenlerini etkileyerek birer kentsel ısı adasına dönüşmesine neden olabileceğini belirtmektedir.

Özellikle Kanal İstanbul projesinin deniz ekosistemi açısından sakıncaları akademik çevrelerce dile getirilmektedir. Özellikle Karadeniz ve Marmara denizi gibi iki farklı

denizin birleştirilmesinin Marmara Denizi, İstanbul ve çevresinin yaşanmaz hale getirebileceği, sadece Marmara Denizi'ni değil, kıyılarında pek çok ülkenin ve yoğun insan topluluklarının yer aldığı iki büyük denizi etkileyebileceği belirtilmektedir (Özsoy ve Saydam 2014). Kanal İstanbul ile Karadeniz ve Akdeniz arasındaki su dengesinin etkilenecek, besin ve kirlilik yüklü Karadeniz kıyı sularının, Marmara Denizi'ne taşınacağı; dolayısıyla İstanbul Boğazı'ndaki alt ve üst tabaka akımları arasındaki dengenin değişeceği ve bu değişimin, uzun zaman ölçeklerinde Karadeniz'in iklimsel dinamiklerine yansıtacağı vurgulanmaktadır (Özsoy ve Saydam 2014).

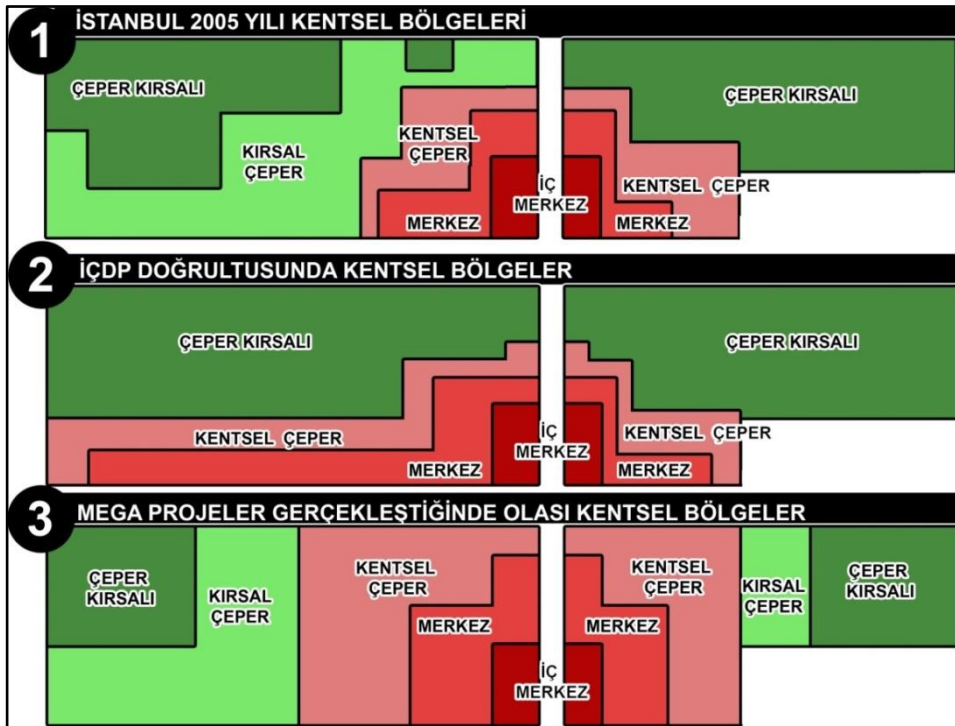
Mega projeler ile birlikte kentin kuzeyinde yer alan kırsal yerleşimler nüfus ve yapılaşma baskısı altında kalacaktır. Bu durum; İstanbul nüfus hareketlerindeki eğilimi daha fazla artıracak ve sosyal dokuyu olumsuz etkileyecektir. Kent merkezinden çeperlere yeni göç hareketleri, kent çeperlerinde kapalı konut sitelerinin gelişimi ve kent-kır ilişkisinin bozulması gibi sonuçlar yaratabilecektir. Orman ve havza alanları içinde yer seçme eğilimi gösteren kapalı konut siteleri, ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesiyle bu alanlara doğru eğilim göstereceklerdir. Köprü ve bağlantı yollarının yapımı kentin kuzey kesiminde yeni yatırım eğilimlerini harekete geçirecek ve kentsel ranttan beslenen sermaye grupları için büyük bir fırsat olacaktır (Çalışkan 2010).

İÇDP'nin İstanbul için öngördüğü makroform yaklaşımının temelini; kentin kuzeyindeki ormanlar ve su kaynaklarına karşı önemli bir tehdit oluşturan kent gelişiminin engellenmesi ve kentin doğu-batı aksında, Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişmesinin sağlanması ilkesi oluşturmaktadır. Ancak kentin kuzeyinde yapılması düşünülen mega ulaşım projeleri ile İstanbul'un 2005 yılı kentsel bölgelerinde²² gerçekleşecek değişimlere ilişkin öngörü Şekil 5.18'de verilmektedir. Buna göre; İstanbul; İÇDP'nin öngördüğü doğrultuda gelişirse; merkez bölge doğu-batı doğrultusunda çok merkezli olarak gelişen kentsel yapının temelini oluşturan karma kullanımlı alt bölge merkezleri olarak dağılacaktır.

²² İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından 2007 yılında hazırlanan, "İstanbul Ulaşım Master Planı Revize Edilmesi Projesi Kapsamında Arazi Kullanım Türleri Trafik Üretim Kılavuzu Hazırlanması Çalışması"nda İstanbul için gerçekleştirilen bölgelemeler üzerinden tanımlanmıştır. Söz konusu çalışmada, İstanbul; iç merkez, merkez, kentsel çeper, kırsal çeper ve çer kırsalı olmak üzere beş bölgeye ayrılmıştır.

Kentsel çeper doğal eşiklere saygılı bir şekilde merkez bölgeyi sarakak İstanbul'un kuzeyi ile güneyi arasında tampon özelliği taşıyarak sürdürülebilirlik açısından hassas bölgelere geçiş niteliği taşıyarak, kırsal çeper bölgesinin çeper kırsalı bölgesine dönüşmesini sağlayacaktır. Mega projelerin etkisinde gerçekleşecek makroformda ise iç merkez değişmezken, merkez bölge kuzeye doğru gelişecek, kentsel çeper Karadeniz ile buluşarak merkez bölgeyi saracak, Anadolu Yakası'nda 2005 bölgelerinde yer almayan kırsal çeper oluşumu gerçekleşecek ve çeper kırsalı büyük oranda daralacaktır.

Şekil 5.18: İstanbul'un olası makroform soyutlaması

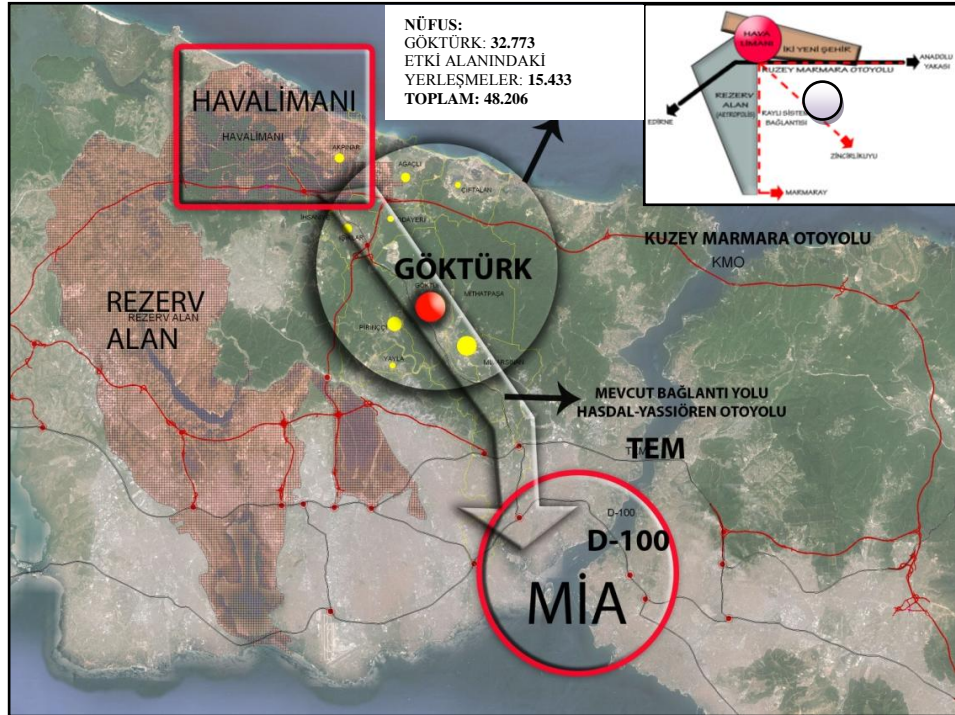


Kaynak: İstanbul Ulaşım Master Planı Revize Edilmesi Projesi Kapsamında Arazi Kullanım Türleri Trafik Üretim Kılavuzu Hazırlanması Çalışması İstanbul için gerçekleştirilen bölgelemeler üzerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

5.2 GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÖRNEĞİ

İstanbul Metropolitan Alanı'nın kuzeyinde yer alan mega ulaşım projeleri, makroformunun belirleyicisi olarak; kentin sürdürülebilirliği için tehdit olarak görülen kuzeye doğru plansız ve kontrolsüz gelişimin tetikleyicisi niteliğindedir. Kentin yaşam destek sistemlerini yok ederek gerçekleşecek bu gelişim, 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İÇDP kapsamında planlanmadığından ve projeler, özellikle çevresinde yer alan yerleşimlerin gelecek projeksiyonlarına ilişkin kararlar ile gündeme gelmediğinden kent bütününde belirsizlik hakimdir. Bu kapsamda; söz konusu projelerden direkt etkilenecek bölge konumunda olan TEM ile Karadeniz kıyısı arasında, İstanbul'un kuzey ormanları içinde kalan kesimde yer alan Göktürk yerleşmesi, çalışma alanı olarak seçilmiştir (Şekil 5.19). Göktürk, İstanbul 3. Havalimanı ile merkezi iş alanı (MİA) arasındaki ulaşım güzergahı üzerinde yer alması; bulunduğu bölge içinde gerek nüfus büyüklüğü, gerek yapılaşma dinamikleri açısından farklı bir karakter sunması ve geniş bir hinterlandının bulunması ile dikkat çekmektedir.

Şekil 5. 19: Göktürk Mahallesi ve büyük projeler ile olan ilişkisi



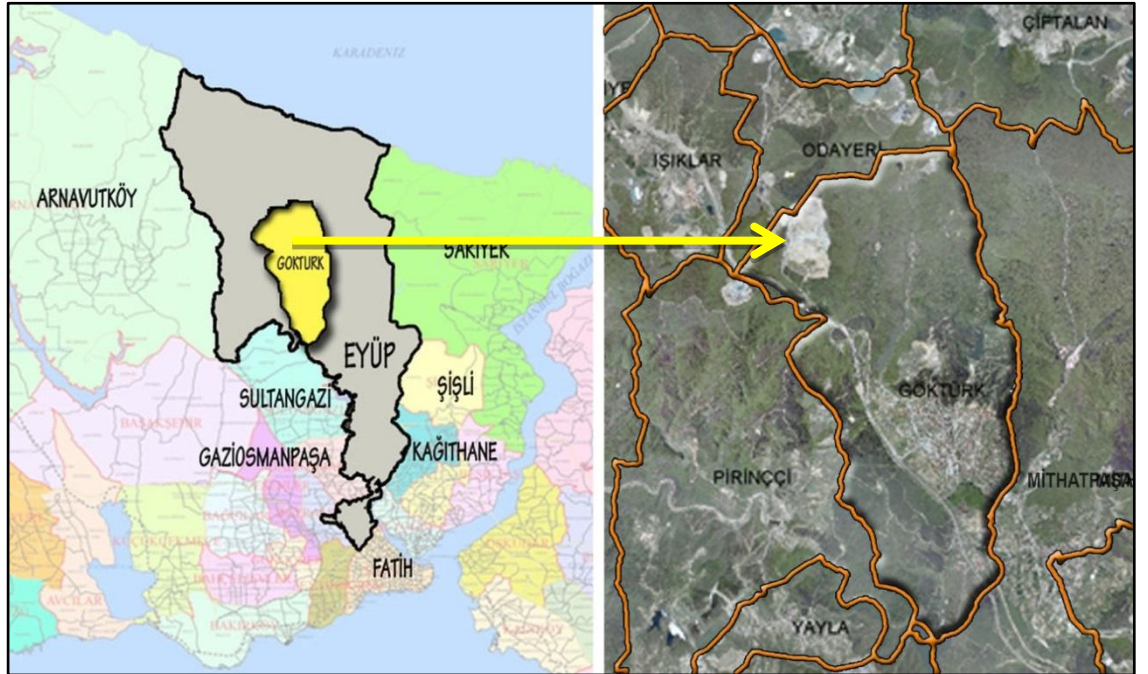
Kaynak: Google earth verisinden ve eyüp belediye arşivinden elde edilen bilgiler doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur.

5.2.1 Yerleşmenin Genel Karakteri

5.2.1.1 Konum ve Erişilebilirlik

İstanbul Metropolitan Alanı'nın Batı Yakası'nda yer alan Göktürk Mahallesi idari olarak Eyüp İlçesi sınırları içinde kalmaktadır. Eyüp İlçesi, doğuda Sarıyer, Şişli, Kağıthane, güneydoğu'da Beyoğlu, güneyde Fatih ve Zeytinburnu, güneybatıda Bayrampaşa, batıda Gaziosmanpaşa, kuzeybatıda Arnavutköy İlçeleri ve kuzeyde Karadeniz ile çevrelenmektedir (Şekil 5.20). Eyüp İlçesi, Haliç'ten başlayarak Karadeniz kıyılarına kadar uzanan yaklaşık 22.870 hektar alanı kapsamakta ve bu alan içinde İstanbul Metropolitan Alanı'nın kuzeyindeki orman ve havza kuşağı içinde kalan kırsal yerleşim alanları yer almaktadır. Eyüp İlçesi'nin mahallelerinden biri olan Göktürk yerleşmesinin doğusunda ve güneyinde Kemberburgaz Mevkii-Mithatpaşa Mahallesi, batısında Pirinççi Mahallesi, güneybatısında Yayla Mahallesi, kuzeyinde Odayeri Mahallesi, kuzeybatısında Işıklar Mahallesi yer almaktadır (Şekil 5.20).

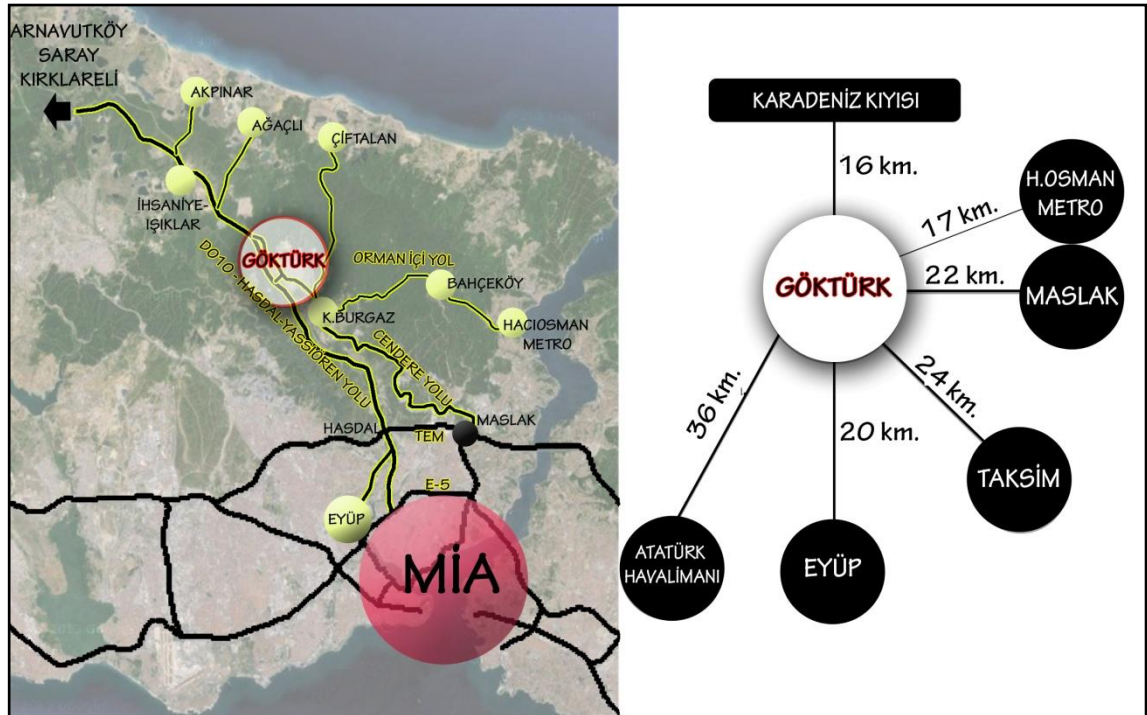
Şekil 5. 20: İstanbul Metropolitan Alanı'nda Eyüp İlçesi'nin ve Göktürk Mahallesi'nin konumu



Kaynak: İBB ilçe haritası, <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx> adresinden faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Eyüp İlçesi'nin Haliç'ten Karadeniz'e uzanan yönetim alanını İstanbul'dan geçen uluslararası otoyollar (TEM ve D-100) bölmektedir. Göktürk yerleşmesinin batısından geçen Kuzeybatı-Güneydoğu doğrultusunda uzanan D-010 Karayolu (Hasdal-Kemberburgaz Yolu) ise yerleşmenin D-100 ve TEM ile bağlantısını sağlamaktadır. Göktürk, TEM bağlantı yolu olan Hasdal Kavşağı'na 13 km. kuzeyinde yer almaktadır. D-010 Karayolu Göktürk Yerleşmesi'ni güneyde Eyüp İlçe Merkezi'ne, kuzeybatı bölgesinde Arnavutköy İlçesi'ne ve Kırklareli İli'ne bağlamaktadır (Şekil 5.21). Göktürk Mahallesi, Taksim'e 24 km., Maslak'a 22 km, Mecidiyeköy'e 20 km., Karadeniz kıyısına 16 km., Atatürk Havalimanı'na ise 36 km uzaklıktadır. Ayrıca; uygulanması düşünülen İstanbul 3. Havalimanı Projesine 16 km., uygulamasına başlanan Kuzey Marmara Otoyolu'na 10 km. mesafede yer almaktadır. Yerleşmenin TEM ve D-100 ile bağlantısını sağlayan D-010 Karayolu (Hasdal-Kemberburgaz Yolu), Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantısının sağlandığı ulaşım aksı olarak ön plana çıkmaktadır.

Şekil 5. 21: Göktürk yerleşmesi ve çevresi ana ulaşım aksları

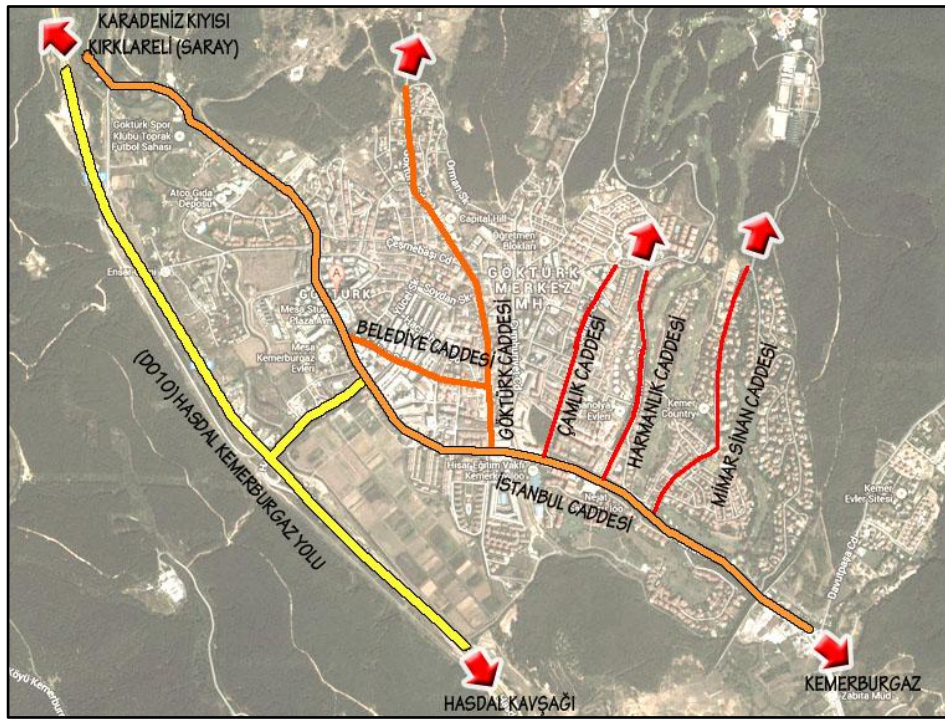


Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

Göktürk Mahallesi'nin Hasdal-Kemberburgaz Yolu üzerinde yer alan Kemberburgaz-Pirinççi kavşağından kente saplanan 30 metrelik yol ve 20 metrelik İstanbul Caddesi

ana merkez bağlantıları olarak ön plana çıkmaktadır (Şekil 5.22). Ayrıca; Göktürk Mahallesi'nin ana aksı olan İstanbul Caddesi Çiftalan, Odayeri, Ağaçlı Mahalleleri ile bağlantıyı sağlamaktadır. Göktürk Caddesi ve Sağlık Caddesi (Belediye Caddesi) ise önemli 2.kademe yollar olup, kentin ana yol bağlantılarını birleştiren akslardır. Çamlık Caddesi, Harmanlar Caddesi, Mimar Sinan Caddeleri diğer ulaşım aksları olup 3. derece bağlantı noktalarıdır. Bu bağlantı noktaları ise yatayda düşük seviyede bağlantıyı sağlamaktadırlar.

Şekil 5. 22: Göktürk yerleşmesi ulaşım bağlantıları



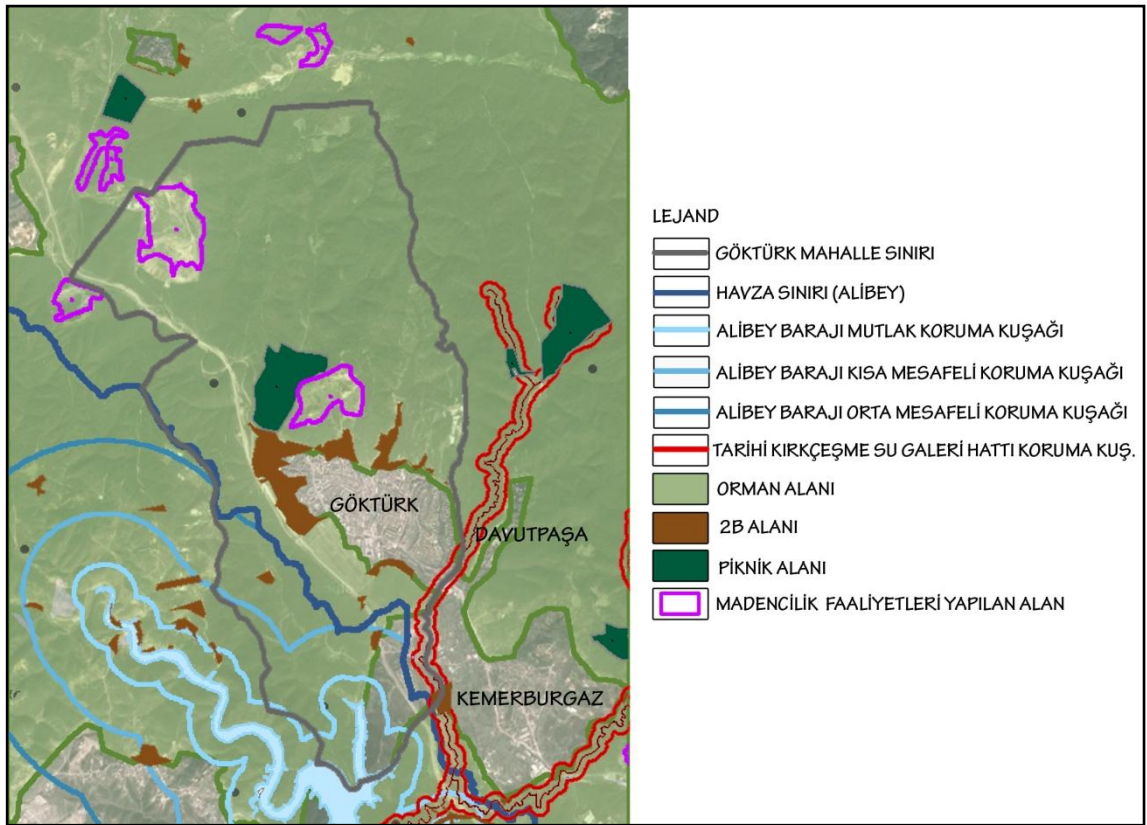
Kaynak: Eyüp Belediye Arşivi.

5.2.1.2 Çevresel Değerler

İstanbul Metropoliten Alanı'nın yaşam destek sistemlerinin yer aldığı kuzey bölgesinde konumlanan Göktürk Mahallesi doğal kaynaklar açısından zengin bir yapıya sahiptir (Şekil 5.23). Mahalle sınırları içinde orman alanları, su kaynakları, Alibey içme suyu havzası bulunmaktadır. 6831 sayılı Orman Kanunu'na tabi alanlar olan orman alanları, maden çıkarma faaliyetleri sonucu tahrip edilmiştir. Göktürk yerleşmesinin etrafını saran ormanlar sınırları içerisindeki alanın yaklaşık yüzde 85'ini kapsamaktadır. Göktürk'te yerleşik alan orman sınırlarına dayanmış, yer yer orman alanları içinde

gelişim göstermiştir. Yerleşmeyi sınırlayan ormanların yanı sıra orman vasfını yitirmiş olarak nitelendirilen 6831 Sayılı Orman Kanununun 2B Maddesi gereği alanlar da yerleşmeyi çevrelemiştir. Bu alanlar İstanbul'da yer alan diğer 2B alanları gibi üzerinde yasadışı yapılaşmanın geliştiği alanlar olmuştur. Göktürk sınırları dahilinde toplam 89.8813 m² alan kapsayan 547 adet 2B parseli bulunmaktadır.

Şekil 5. 23. Göktürk Mahallesi çevresel değerleri



Kaynak: Eyüp Belediyesi Arşivinden faydalanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

Göktürk Mahallesi'nin bir kısmı, Alibey içme suyu havza alanı içerisinde yer almakta olup; Alibey Barajı mutlak, kısa, orta ve uzun mesafe koruma kuşağında kalmaktadır. Havza alanının büyük bir mikrarı orman alanı içinde kalmaktadır. Ancak; orman alanı dışında kalan havza alanlarında yer yer plansız yapılaşmalar görülmektedir. Ayrıca mahalle sınırları içinde toplam 20 tane irili ufaklı içme suyu kaynağı bulunmaktadır. Yerleşme alanı çevresinde korunması gerekli alanlar olarak; tarım alanları yer almakta iken; mevcut yerleşme içerisinde kalan bu alanlar tahribata uğramış ve yerleşmeye açılmıştır.

5.2.1.3 Nüfus yapısı

Göktürk'ün 2013 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre nüfusu 32.773 kişi olup, tüm İstanbul nüfusunun yüzde 0.23'ünü oluşturmaktadır. Göktürk Mahallesi'nin yıllara göre nüfus değişimi incelendiğinde (Tablo 5.5); 1985-2013 yılları arasında nüfusunun yaklaşık 19 kat arttığı gözlemlenmektedir.

Tablo 5. 5: Yıllar itibariye Türkiye, İstanbul, Eyüp ve Göktürk nüfus büyüklükleri

	1985	1990	2000	2007	2013
TÜRKİYE	50.664.458	56.473.035	67.803.927	70.586.256	76.667.864
İSTANBUL	5.842.985	7.309.190	10.018.735	12.573.836	14.160.467
EYÜP	377.187	211.986 ²³	255.912	303.824	361.531
GÖKTÜRK	1.705	3.068	8.383	16.085	32.773

Kaynak: TÜİK ADNKS verileri kullanılmıştır.

Göktürk'ün nüfus artış hızı incelendiğinde (Tablo 5.6., Şekil 5.24); 1985–2013 yılları arasındaki bütün dönemlerde nüfus artış hızının İstanbul ve Eyüp nüfus artış hızının üstünde olduğu görülmektedir. Göktürk'ün 1985-2013 yılları arası yıllık nüfus artış hızı ortalama binde 105.5 olup; en düşük nüfus artış hızını ise 2000-2007 yılları arasında binde 93.1, en yüksek nüfus artış hızını 2007-2013 yılları arasında binde 118.7 artış hızı değeriyle göstermiştir. Göktürk'te nüfus artış hızındaki en önemli etkenler arasında; yapılaşmanın hızlanması ve insanların yaşam kalitesi beklentileri ile kent merkezinden kaçmaları gösterilebilir.

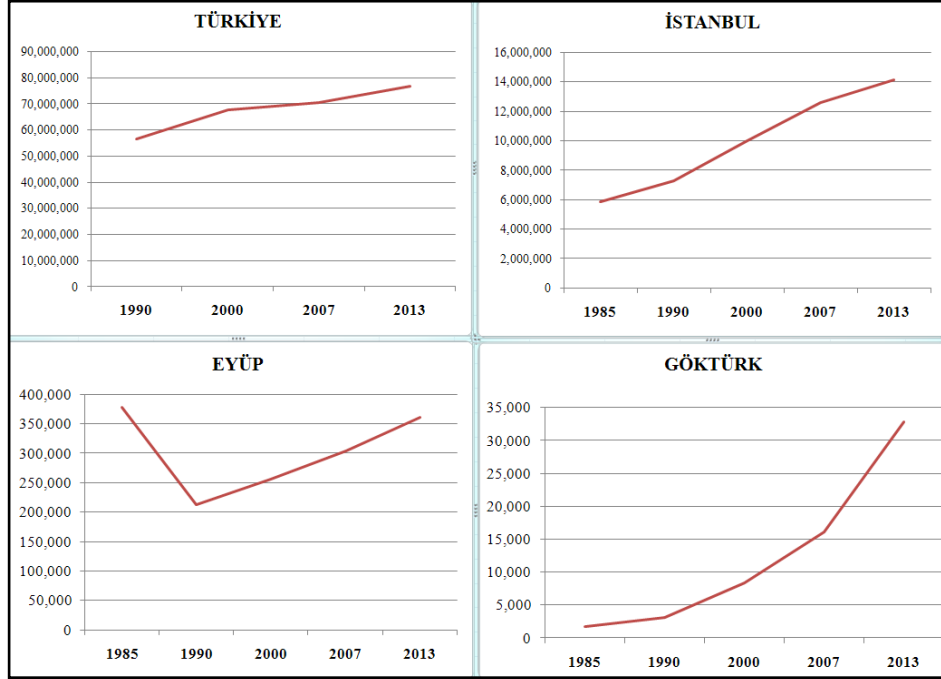
Tablo 5. 6: Türkiye, İstanbul, Eyüp ve Göktürk yıllık nüfus artış hızları

	1985-1990 (‰)	1990-2000 (‰)	2000-2007 (‰)	2007-2013 (‰)	ORTALAMA ²⁴ (‰)
TÜRKİYE	21.7	18.3	5.8	13.8	14.8
İSTANBUL	44.8	31.5	32.5	15.3	31.6
EYÜP	-115.2	18.8	24.5	29.0	23.2
GÖKTÜRK	117.5	100.5	93.1	118.7	105.5

Kaynak: “ $r = [\ln(N) - \ln(N_0)] / t$ ” formülü kullanılarak yazar tarafından hesaplanmıştır.

²⁴ Ortalama nüfus artış hızı değeri Türkiye, İstanbul ve Göktürk için 1985-2013 yılları, Eyüp için 1990-2013 yılları arası için hesaplanmıştır. 1990 yılında Bayrampaşa'nın Eyüp'ten ayrılarak yeni bir ilçe olması ile 1985-1990 döneminde Eyüp nüfusunda ciddi oranda bir düşüş yaşandığından hesaba katılmamıştır.

Şekil 5. 24: Türkiye, İstanbul, Eyüp ve Göktürk yıllık nüfus artış hızları



Kaynak: TÜİK'den elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur.

5.2.1.4 Arazi kullanım

Göktürk mahalle sınırları içindeki alan yaklaşık 2540 hektarı kapsamaktadır. 15.02.2013 onaylı 1/5000 ölçekli Göktürk Yerleşmesinin Bir Kısımına Ait Nazım İmar Planı kapsamında yapılan arazi çalışmalarında elde edilen verilere göre (Tablo 5.7); yerleşme alanının yaklaşık yüzde 85'ini orman, ağaçlık alan vb. alanlar oluşturmaktadır. Konut alanları ise orman, ağaçlık alan vb. alanlardan sonraki hakim arazi kullanım fonksiyonu olarak mahalle alanının yaklaşık yüzde 6.5'ini kapsamaktadır. Konut alanlarının orman sınırlarına dayandığı, yer yer orman alanları içinde geliştiği gözlemlenmektedir (Şekil 5.25).

Tablo 5. 7: Fonksiyonlarına göre arazi kullanımları

FONKSİYON	ALAN (ha)	%
ORMAN, AĞAÇLIK ALAN VB.	2144.12	84.38
KONUT ALANLARI	162.14	6.38
KONUT+TİCARET	6.21	0.24
TİCARET	5.24	0.21
SOSYAL DONATI ALANLARI	20.27	0.80
İMALAT SANAYİ +DEPOLAMA	4.86	0.19
YOL VE OTOPARKLAR	87.04	3.43
İNŞAAT ALANLARI	36.25	1.43
BOŞ ALAN	74.99	2.95
TOPLAM	2541.12	100.00

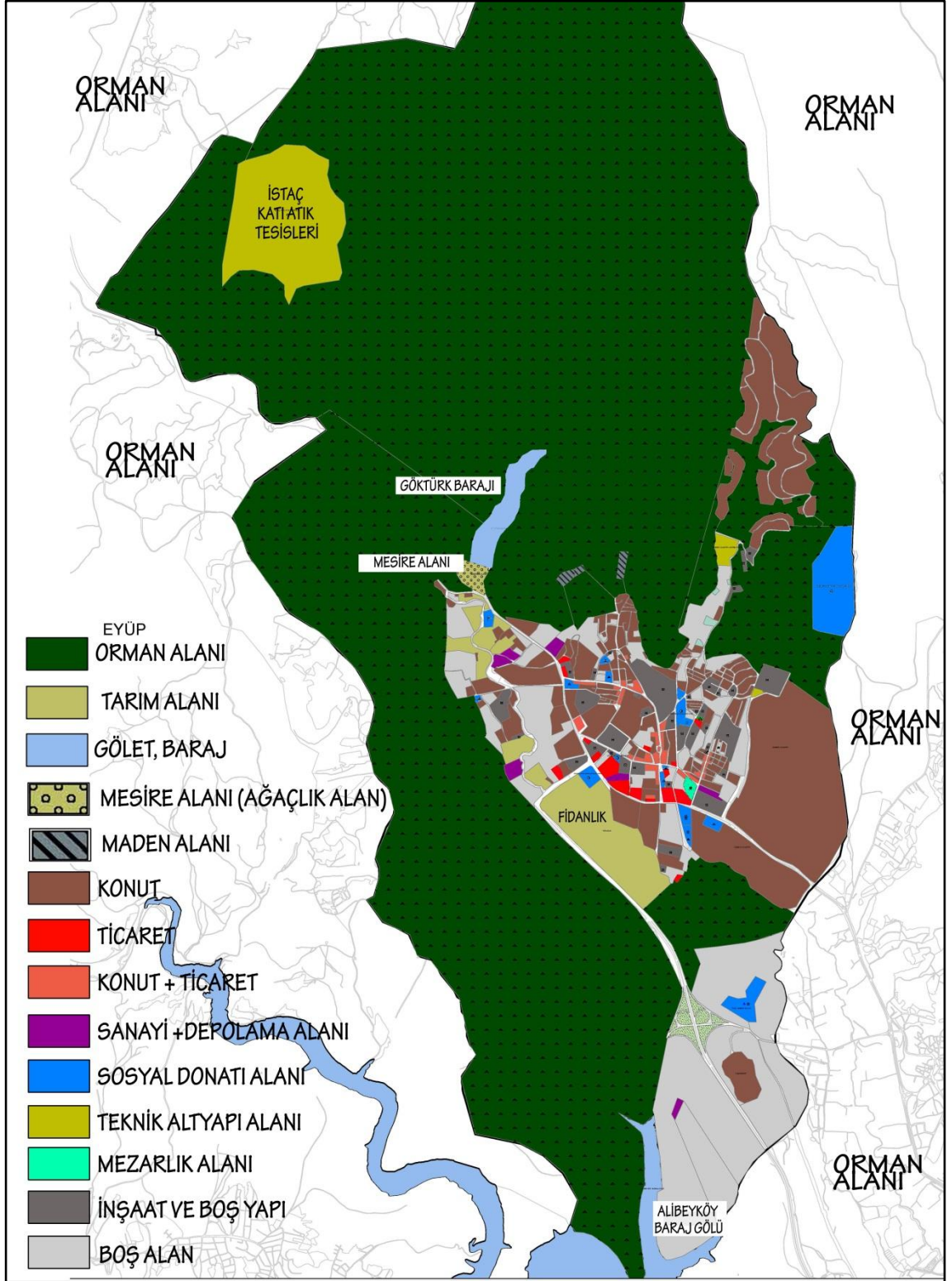
Kaynak: İBB 2013.

Göktürk Mahallesi’nde konut gelişimi sosyal donatı alanlarını kendi içinde çözen kapalı konut siteleri ağırlıklı olduğundan, yerleşmenin bütününe hizmet edecek sosyal donatı alanları oldukça yetersizdir. Yerleşme genelinde sosyal ve teknik altyapı alanlarının 28.30 ha. olduğu, ancak; mevcut nüfusa göre 53.21 ha. alan olması gerektiği belirtilmektedir (İBB 2013).

Mahalle genelinde ticaret alanları yüzde 0.21’lik bir pay ile yaklaşık 5 hektar alanı kapsamaktadır. Ağırlıklı olarak gıda ve eğlence ürünlerinin yer aldığı ticaret alanlarında uzmanlaşmadan söz etmek mümkün değildir. Ticaret alanları yerleşmenin ana aksları olan İstanbul Caddesi, Göktürk Caddesi ve Sağlık Caddesi üzerinde zemin katlarda yer seçmiştir.

Göktürk genelinde fonksiyon alanları dağılımında ticaret alanları kadar paya sahip olan imalat alanları ise parsel bazında yapılmış ve bir kümeleşme göstermemiştir. İmalat alanlarında ağırlıklı olarak, makine ve parça ürünleri, tekstil ürünleri ve inşaat malzemeleri ürünleri yer almaktadır. Kentin merkezinde tekstil imalatı yapan bir fabrika, güneyinde ve kuzeyinde olmak üzere iki adet su dolun tesisi, batısında 2B alanları üzerinde inşaat malzemesi üretimi yapan işletmeler bulunmaktadır (İBB 2013).

Şekil 5. 25: Göktürk arazi kullanımı şeması



Kaynak: İBB 2013.

Göktürk yerleşmesinde binaların yaklaşık yüzde 66'sı 1-2 katlı yapılardan oluşmakta olup; bina fonksiyonları ağırlıklı olarak konut alanıdır (Tablo 5.8). 4 katlı yapılar kentin eski merkezinde ve çeperinde yer seçmiştir. Bu oranlar yerleşmede konut alanlarındaki yapıların genel olarak 1-2 katlı olduğu, ana ulaşım aksları boyunca yol boyu ticaretin geliştiği alanlarda ise 5-6 katlı olduğunu göstermektedir. Ayrıca; Göktürk genelinde mevcut yapıların yüzde 11.3'ünün (İBB 2013) inşaatı devam eden yapılar olması, konut sektöründeki yapılaşma sürecinin ve konut talebinin hızlı bir şekilde arttığını göstermektedir. Göktürk için ortalama konut büyüklüğü ortalama 220 m² ve kişi başına ortalama inşaat alanı 50 m² olarak belirtilmektedir (İBB 2013).

Tablo 5. 8: Göktürk İlk Kademe Belediyesi Zemin+Normal Kat Yüksekliği

ZEMİN+NORMAL KAT	BİNA SAYISI	%
1 KAT	719	27.75
2 KAT	992	38.29
3 KAT	444	17.14
4 KAT	231	8.92
5 KAT	182	7.02
6 VE ÜZERİ KAT	23	0.89
TOPLAM	2591	100.00

Kaynak: İBB 2013.

5.2.2 Yerleşmenin Büyüme Süreci

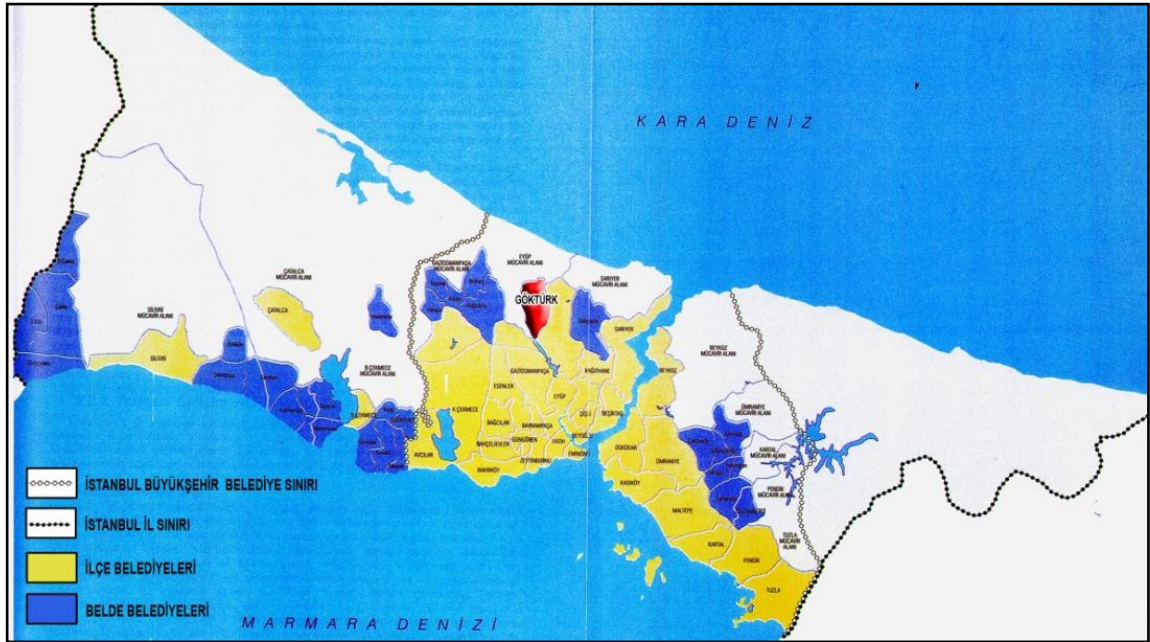
Türkiye’de yerleşmelerin idari statüleri birçok etmen ile değişmekte ve bu değişimden yerleşmelerin genel karakteri etkilenmektedir. Özellikle kentsel gelişim yapısı, kentlerin büyümesinde yönetim yapısının etkileri görülmüştür. İstanbul’da birçok yerleşmede olduğu gibi; Göktürk yerleşmesinin oldukça değişken ve yasal değişikliklerden etkilenen bir idari yapılanma süreci bulunmaktadır.

5.2.2.1 Yönetim yapısı

1984 yılında yürürlüğe giren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun ile ‘Büyükşehir’ kavramı tesis edilmiş, 1985 yılında da İstanbul’da Büyükşehir Belediye sınırı oluşturulmuştur (Şekil 5.26). Eyüp, İstanbul Büyükşehir

Belediyesi'ne bağlı ilçe konumuna gelirken; Kemerburgaz yerleşmesi ve kırsal alanı Eyüp Belediyesi'ne bağlanmıştır. Göktürk yerleşmesi, 1993 yılına kadar Eyüp İlçesi'ne bağlı bir köy iken; 1993 yılında Belde Belediyesi tüzel kişiliği almıştır.

Şekil 5. 26: 3030 sayılı yasa kapsamında İBB sınırı ve Belde Belediyeleri

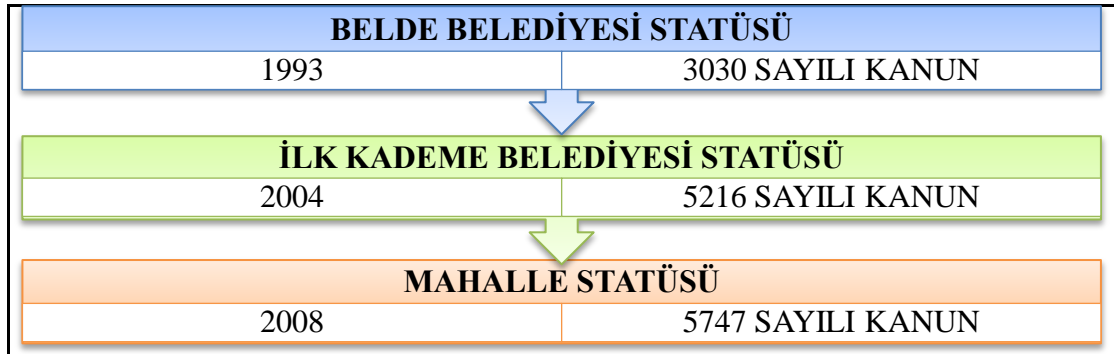


Kaynak: İBB 1995.

3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'ndan sonra yürürlüğe giren, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre, İstanbul'da Büyükşehir belediye sınırları il sınırlarına kadar genişlemiştir. Buralara dâhil olan belde belediyeleri büyükşehir ilk kademe belediyesi, ilçe belediyeleri büyükşehir ilçe belediyesi haline gelmiş, orman niteliği dışında kalan köylerin de tüzel kişiliği kaldırılarak yakınında bulunan belediyenin mahallesi haline getirilmiştir. 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 Sayılı Yasa'yla birlikte Göktürk yerleşmesi, Eyüp İlçesi'nden ayrılarak, "İlk Kademe Belediyesi" olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlanmıştır (Şekil 5.27).

Ancak 06.03.2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile İstanbul bütününde ilçe sınırları değişmiş, İlk Kademe Belediyesi tüzel kişilikleri kaldırılmıştır. Göktürk yerleşmesinin de İlk Kademe Belediyesi tüzel kişiliği kaldırılarak, Eyüp İlçesi'ne bağlı mahalle statüsüne gelmiştir.

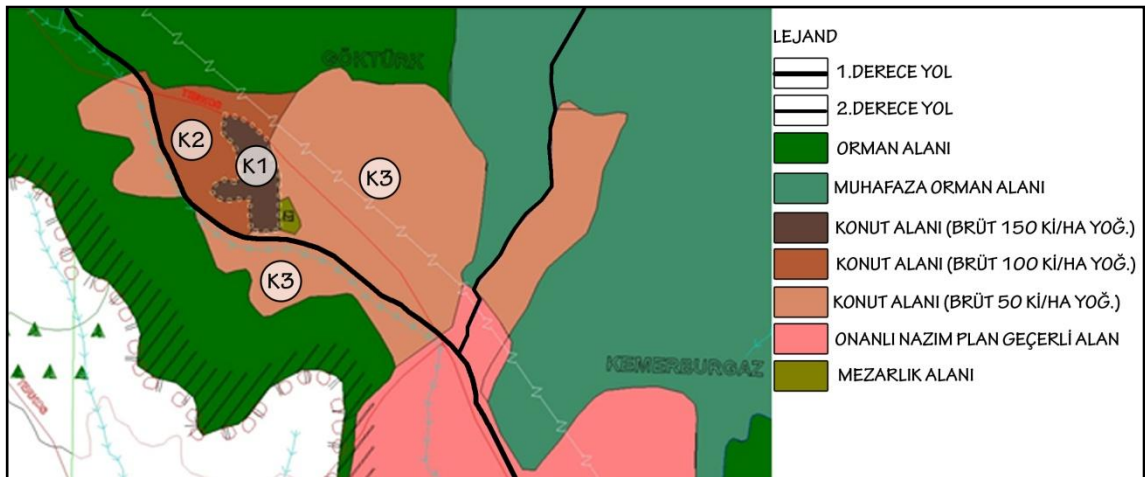
Şekil 5. 27: Göktürk yerleşmesi idari yapılanma değişimi



5.2.2.2 Planlama süreci

Göktürk Mahallesi'ne ait ilk plan 06.11.1987 tarihinde onaylanan 1/25000 ölçekli Eyüp Köyleri Çevre Düzeni Planı'dır (Şekil 5.28). Söz konusu planda köy yerleşik alanı, brüt yoğunluğu 150 kişi/ha. olan konut alanı (K1); bu alanın güneybatısından kuzeydoğusuna kadar olan alan, brüt 100 kişi/ha. yoğunluklu konut alanı (K2); orman alanı dışında kalan alanda brüt 50 kişi/ha yoğunluklu konut alanı olarak planlanmıştır.

Şekil 5.28: 06.11.1987 tarihli 1/25000 ölçekli Eyüp Köyleri Çevre Düzeni Planı'nda Göktürk yerleşmesine ilişkin plan kararları



Kaynak: İBB 2013, Eyüp Belediye Arşivi verilerinden yararlanılmıştır.

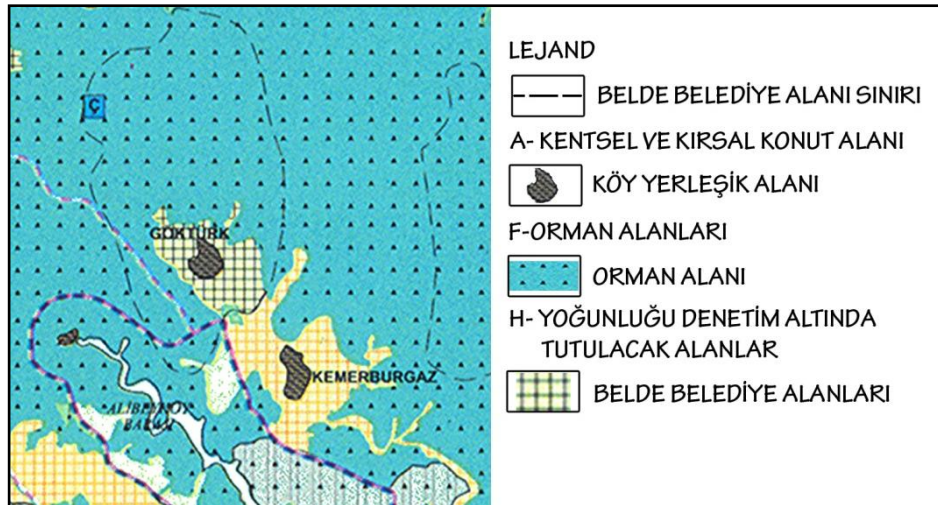
Göktürk'e ilk 1/1000 ölçekli uygulama imar planı çalışması ise yerleşmenin Belde Belediyesi statüsüne geçmesinin ardından yapılmış olup; 15.02.1995 tarihinde onaylanmıştır. Ancak plan raporunda yapılan plandan çok planın hazırlanabilmesi için

oluşturulan çatkıdan bahsedilmektedir. Nazım plan çatkısı ile ana fonksiyon lekelerinin yerleri belirlenmiş ve ana ulaşım aksları boyunca (Göktürk Caddesi, İstanbul Caddesi, Sağlık Caddesi) “Konut+Ticaret” önerisi getirilmiştir (İBB 2013).

Çalışmanın raporunda; Göktürk’ün, TEM otoyolu bağlantısı sayesinde İstanbul metropoliten işlevleri ile oluşan güçlü bağlantısı doğrultusunda uydu kent özelliği gösterdiği ve yerleşmenin bir çekim merkezi konumunda bulunduğu belirtilerek; yerleşmenin mevcut potansiyellerinin en iyi şekilde kullanılarak köy görünümünden kurtarılıp, modern bir şehir görünümüne dönüşmesinin hedeflendiği belirtilmektedir. Bu doğrultuda konut alanlarının yapı adası bazında, yeşil alanı, sosyal tesisi ve ortak mekânları ile birlikte planlandığı vurgulanmaktadır (İBB 2013).

İstanbul bütününde yapılan 15.11.1995 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı’nda, yerleşme merkezi köy yerleşik alanı olarak belirtilmiş; bugün yerleşilmiş olan alanlar ise yoğunluğu denetim altında tutulacak alan olarak ifade edilmiştir (Şekil 5.29). Yerleşmenin etrafı ise orman alanları ile çevrelenmektedir. Bugün Kemberburgaz ve Göktürk köy yerleşik alanı etrafında yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar olarak belirtilen alanların yapılaştığı görülmektedir.

Şekil 5. 29: 15.11.1995 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı’nda Göktürk yerleşmesine ilişkin plan kararları

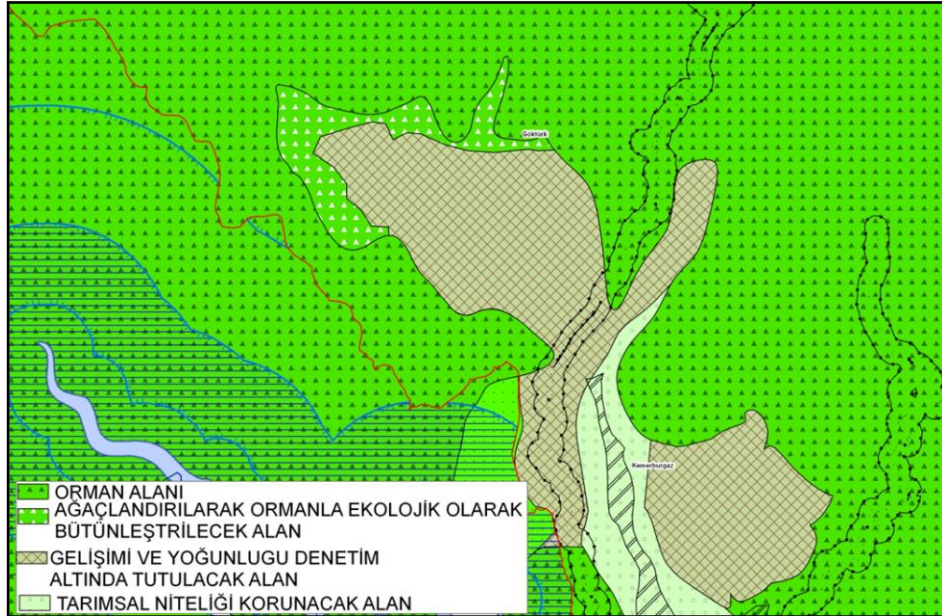


Kaynak: İBB 1995’ten yararlanılarak oluşturulmuştur.

15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, Göktürk Mahallesi sınırları içinde yer alan orman alanları korunarak, "orman alanları"; daha önceki planlar ile yapılaşma hakkı verilmiş olan 2B alanları ise "ağaçlandırılarak ormanla bütünleştirilecek alanlar"; orman ve 2B alanı dışında kalan alanlar ise "gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar" olarak planlanmıştır (Şekil 5.31).

İÇDP raporunda, gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar olarak belirlenen alanların gelişmesi durumunda; çevresindeki doğal değerler üzerinde risk oluşturacağı belirtilmekte olup; bu alanlarda gelişiminin ve yoğunluğun denetim altında tutulmasına yönelik kararların, çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirleneceği ifade edilmektedir. İÇDP uygulama hükümlerinde ağaçlandırılarak ormanla bütünleştirilecek alanlarda; mevcut ağaçların korunması, ağaçsız alanların ağaçlandırılması gerektiği vurgulanarak; söz konusu alanlarda kalan özel mülkiyete konu olan yerlerde, kamulaştırma yapıncaya kadar sadece günübirlik rekreasyon, kamping, seracılık, fidanlık faaliyetlerinin yapılabileceği belirtilmektedir.

Şekil 5.31: Göktürk'ün 15.06.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İÇDP içersindeki yeri



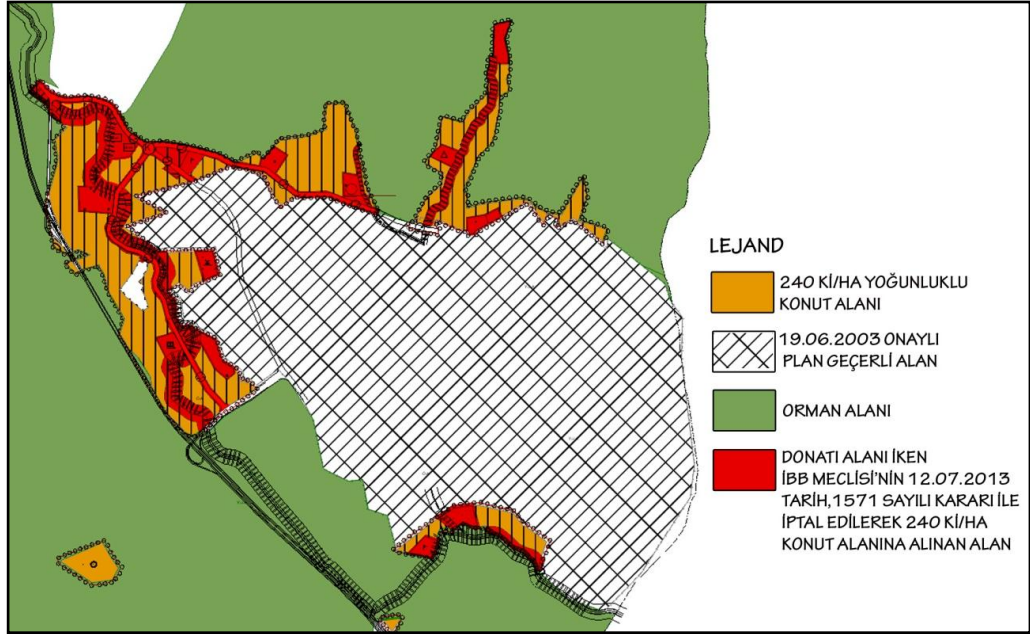
Kaynak: İBB 2013.

İÇDP’de ekolojik olarak ormanla bütünleştirilmesi kararı alınan 2B alanları daha önceki planlar ile yapılaşmaya konu edilmiş olsa da, bu alanlar üzerinde uygulamanın tam olarak gerçekleşmediği gözlemlenmektedir. 26.04.2012 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 6292 sayılı “Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi ve Hazine Adına Orman Sınırları Dışına Çıkarılan Yerlerin Değerlendirilmesi İle Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun” doğrultusunda satışı gündeme gelen 2B arazilerinin satılabilmesi için plan süreci başlamıştır.

Bu doğrultuda, Göktürk Mahallesi sınırlarında bulunan 2B alanları üzerinde düşük yoğunluklu konut yerleşme alanlarının oluşması hedefiyle hazırlandığı belirtilen, “Eyüp İlçesi Göktürk Yerleşmesinin Bir Kısımına Ait 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı”, 15.02.2013 tarihinde onaylanmıştır (Şekil 5.32). Söz konusu plana yasal askı süresi içerisinde yapılan itirazlar üzerine İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 12.07.2013 tarih ve 1571 sayılı kararı doğrultusunda hazırlanan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planında, planlama alanı sınırları içerisinde yer alan ağaçlandırılacak alan ve rehabilitasyon merkezi alanı dışındaki tüm fonksiyonlar iptal edilerek “az yoğunlukta 240 ki/ha konut alanı”na alınmıştır.

Plan raporunda planın amacı; sahip olduğu doğal ve kültürel değerleri sürdürülebilirlik ilkeleri uyarınca kullanmış; dengeli nüfus dağılımını sağlamış; afet hasar riskini en aza indirmiş; çağdaş kentlerin yaşam standartlarına sahip; kendi kendine yetebilen sağlıklı yaşanabilir kentsel mekânların oluşturulmasının amaçlandığı belirtilmiştir. Planlama ilkeleri arasından ise; yerleşmeyi saran orman alanları için tehlike oluşturan konut baskısının azaltılıp kontrol altına alınması, mevcut konut alanlarının bölge karakteristiğine uygun olarak uzun vadede sağlıklılaştırılması ve yoğunluğunun düşürülmesi, sanayi alanlarının desantralizasyonu yer almaktadır.

Şekil 5. 32: 15.02.2013 onaylı 1/5000 ölçekli Göktürk Yerleşmesinin Bir Kısımına Ait Nazım İmar Planı



Kaynak: Eyüp Belediye Başkanlığı Arşivi, 2014

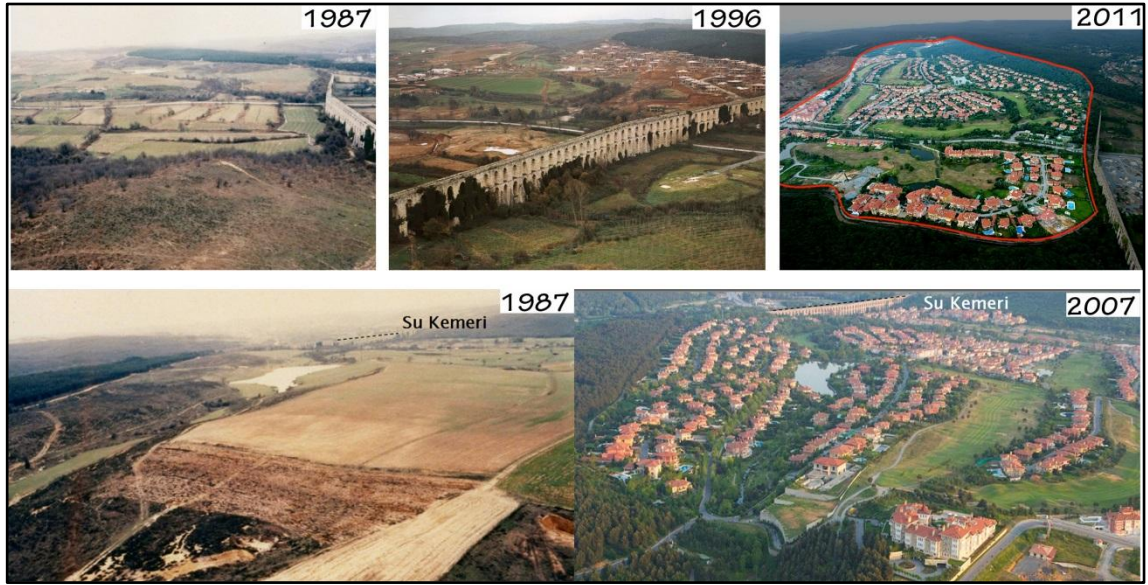
Planlama alanı yaklaşık 100 ha. olup; konut alanlarına 240 kişi/ha. yoğunluk verilmiştir. Planlama nüfusu yaklaşık olarak 15.990 kişi olarak hesaplanmıştır. Konut alanlarında maksimum yükseklik 15.50 (maksimum 5 kat) metre olarak belirlenmiştir. Bu bölgede yerleşecek nüfusun sosyal yapısının da aynı oranda değişim göstereceği, yüksek gelir grubu insanların tercih edeceği ve site içi yerleşmelerinin artacağı düşünülen Göktürk yerleşmesinin uydu kent özelliğinin devam edeceği öngörülmüştür.

5.2.2.3 Kentsel gelişim süreci

Göktürk, 1980 yılında birkaç küçük ölçekli apartmanların da yer aldığı küçük bir köy iken, 1985 yılında sanayinin etkisiyle konut gelişiminin hız kazandığı bir yerleşme olmuştur.²⁵ FSM Köprüsü'nün yapımından sonra yerleşmenin erişilebilirliği artmış ve İstanbul MİA ile ilişkileri güçlenmeye başlamıştır. FSM Köprüsü yapımına paralel olarak, 1989 yılında Kemer Country ve 1991 yılında Kemer Country Golf Kulübü'nün yapılmaya başlaması ise yerleşme için dönüm noktası olmuştur (Şekil 5.33).

²⁵ <http://www.mimdap.org/?p=12475>

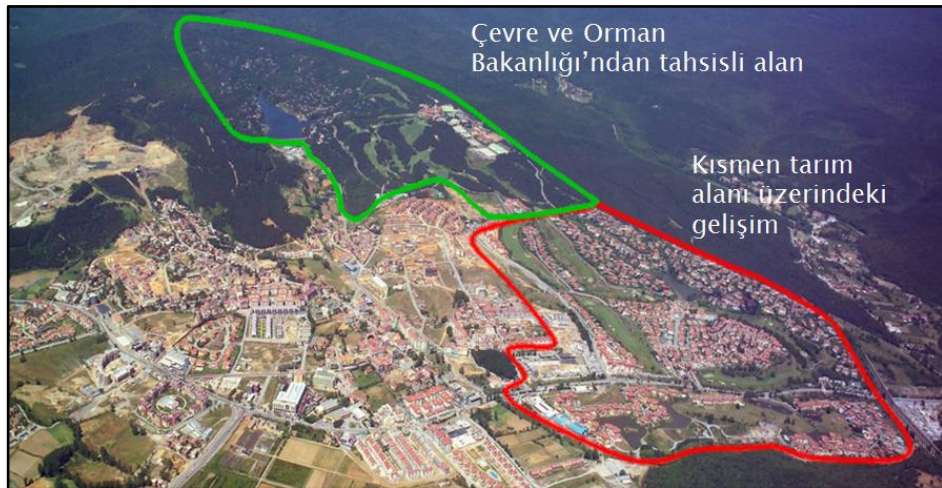
Şekil 5. 33: Göktürk-Kemer Country'nin bulunduğu bölgede yıllara göre mekansal değişim



Kaynak: Stüdyo İnci (Göktürk) ve Kazım Dilek kişisel arşivi

Yaklaşık 20 yılda tamamlanan Kemer Country ve Golf Kulübü 320 ha. alan üzerinde, yerleşmenin batısında tarım alanları ve kuzey batısında orman alanları üzerinde konumlanmaktadır (Şekil 5.34). Söz konusu alanın 200 hektarı 2040 yılına kadar Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan tahsis edilmiştir (Dilek 2014).

Şekil 5. 34: Kemer Country'nin orman ve tarım alanları ile ilişkisi



Kaynak: Kazım Dilek kişisel arşivi

Kemer Country'nin yerleşme dinamiklerini değiştirmesi ve Göktürk yerleşmesinin 1993 yılında belde belediyesi olarak Eyüp Belediyesi'nden ayrılması ile kentsel gelişim oldukça hız kazanmıştır. Yerleşmenin kent merkezi ile iş alanlarına yakın olması ve deprem tehdidi altında olan İstanbul bütününde zeminin sağlamlığı ile çekim merkezi olma özelliğinin artmasına koşut, yapılaşma baskısı da artmıştır (Şekil 5.35). Bu dönemden 2008 yılına kadar Belde Belediyesi ve İlk Kademe Belediyesi olarak, Büyükşehir Belediyesi'nden bağımsız kararlar alıp onaylayabilmesi, yerleşmenin yapılaşma gelişiminde en önemli etkeni oluşturmuştur.

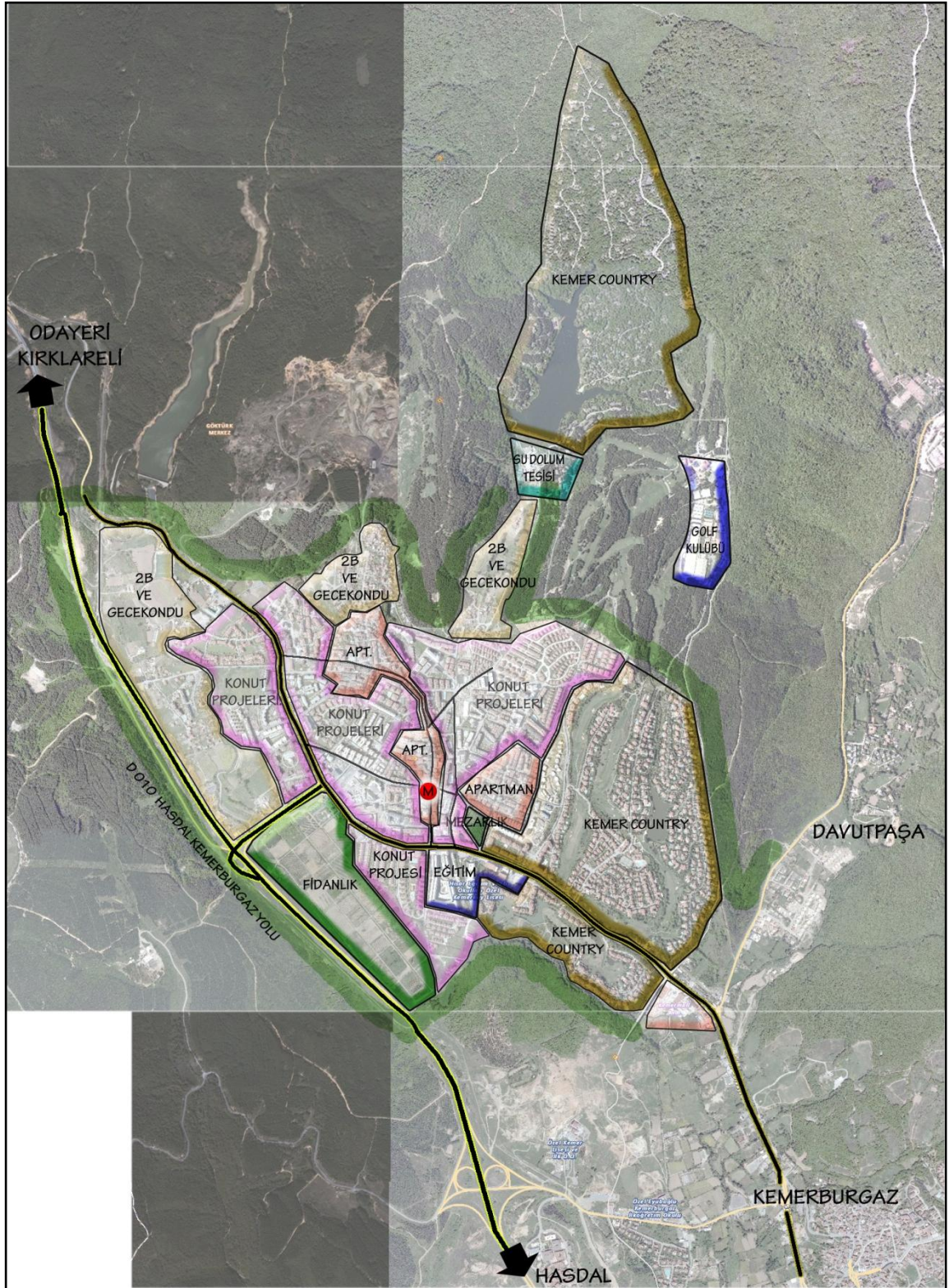
Şekil 5. 35: Göktürk yerleşmesi 1982-2013 yılları arası mekansal değişim



Kaynak: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx> adresinde yer alan hava fotoğrafı kullanılarak yazar tarafından üretilmiştir.

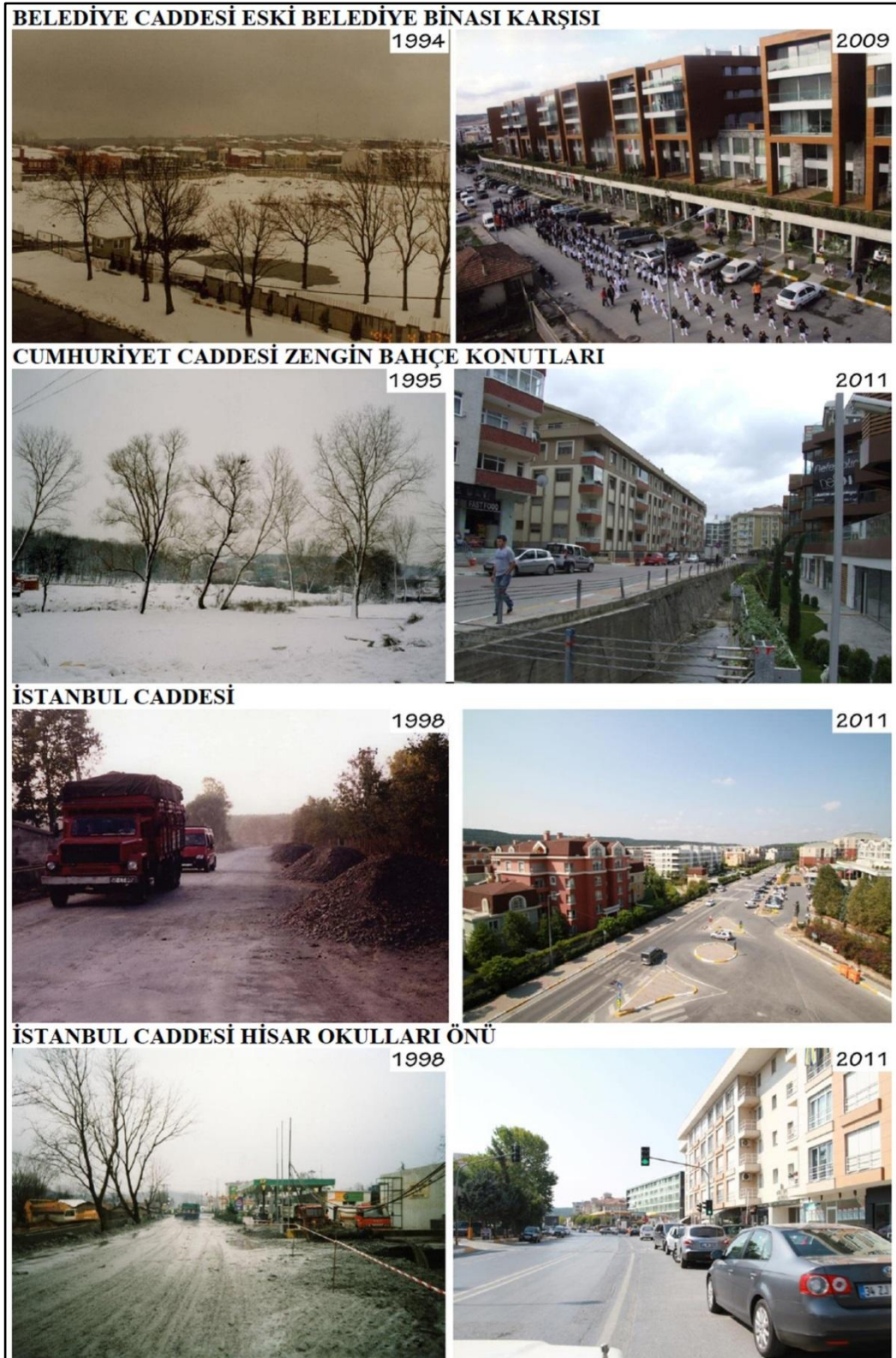
Süreç içinde 2B arazilerinin varlığı ve geniş arazilere ulaşabilme imkânı (tarım arazileri, eski çiftlik alanları, vb.) sundukları için yatırımcıların dikkatini çekmiş ve kapalı sitelerin yoğun olarak bulunduğu, orman karakterini yitirmiş alanlar haline gelmiştir (Çalışkan 2014). Özellikle büyük lüks konut projeleri ile üst gelir grubu için çekim merkezi olan yerleşmede, Kemer Country'nin ardından birçok kapalı site inşa edilerek 2001 yılından itibaren bölge tamamen kapalı sitelerden oluşan bir alana dönüşmüştür (Şekil 5.36, Şekil 5.37). Göktürk yerleşmesi, 1990'lara kadar nüfusu yaklaşık 3000 kişi olan ve dar gelirlilerin oturduğu birer alan iken, sonradan yapılan kapalı siteler ile nüfusu yaklaşık 33.000 kişi olan ve ağırlıklı olarak üst gelir grubunun yaşadığı bir alana dönüşmüştür.

Şekil 5. 36: Göktürk yerleşmesi konut alanlarının dağılımı



Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

Şekil 5. 37: Göktürk Yerleşmesi önemli aksların yıllara göre yapılaşma değişimleri

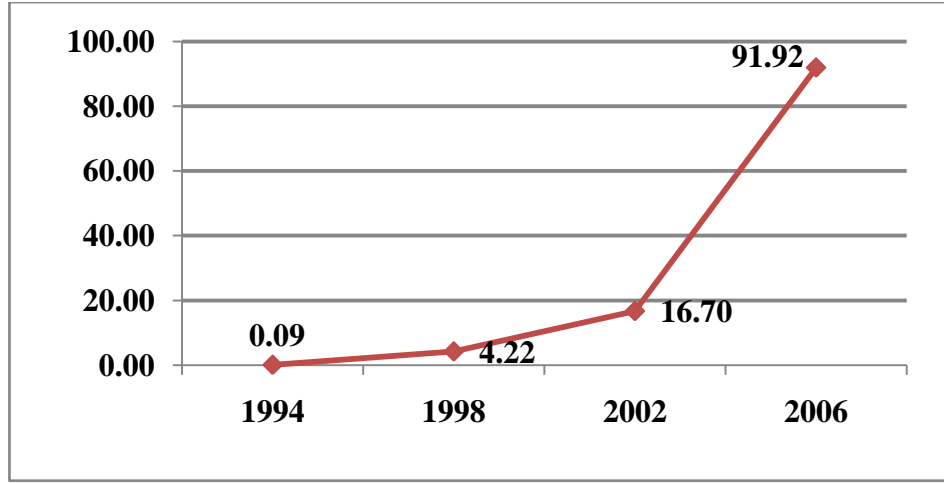


Kaynak: Stüdyo İnci (Göktürk) arşivi

5.2.2.4 Arazi Değerleri Değişimi

Göktürk yerleşmesinde arazi değerleri 2002 yılından sonra ciddi oranlarda artmaktadır. Gelir İdaresi Başkanlığı arsa ve arazi asgari metrekare birim değerlerinden alınan verilerin 1994, 1998, 2002 ve 2006 yılı arazi değerleri karşılaştırıldığında (Şekil 5.38), sürekli değer kazanan arsa fiyatları dikkat çekmektedir. Yerleşmenin özellikle kapalı konut siteleri için potansiyel araziye barındırması ile bu tür yapıların daha çok yer almaya başlaması, bu artışta sebep olarak gösterilmektedir (İBB 2013).

Şekil 5. 38: Arazi değerleri ortalamaları değişimi



Kaynak: İBB 2013.

Göktürk Mahallesi'nde önemli akslardaki m² birim değerlerinin gelişimi Tablo 5.9'da görülmektedir. Yerleşme genelinde incelenen akslarda, 1985-1990 yılları arasında m² birim değerlerinde herhangi bir değişiklik gözlemlenmemekte, ancak, Kemer Country'nin inşaat sürecinin başladığı 1990 sonrasında değerlerin atmaya başladığı gözlemlenmektedir. Özellikle 2002 yılından sonra, yerleşmenin çekim potansiyelinin artmasına paralel olarak hızla artmaya başladığı görülmektedir.

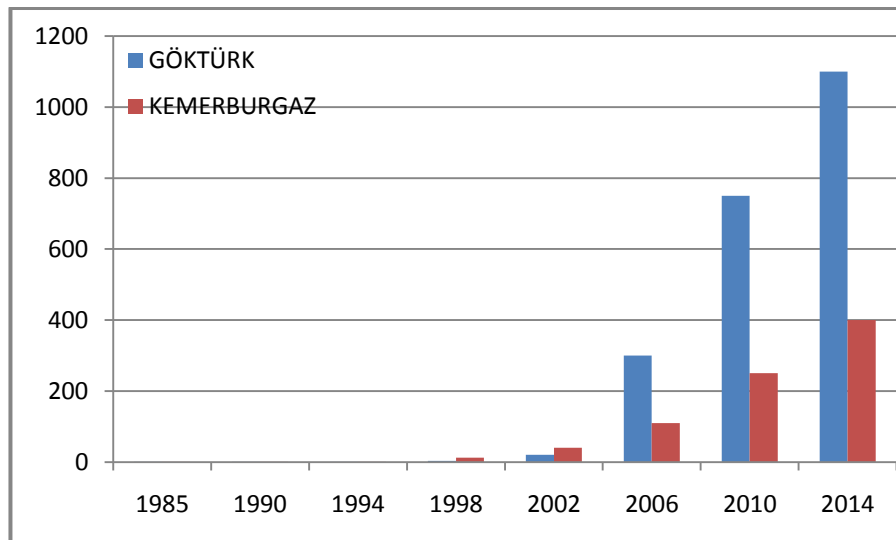
Tablo 5. 9: Göktürk Mahallesi bazı caddelerde yıllara göre arazi m2 birim değeri

CADDE İSMİ	1985	1990	1994	1998	2002	2006	2010	2014
GÖKTÜRK								
İSTANBUL	0.01	0.02	0.13	3	20	300	750	1100
CUMHURİYET	0.01	0.01	0.1	3	15	200	550	900
BELEDİYE	0.01	0.01	0.06	3	15	250	600	900
CAMI	0.01	0.01	0.13	1	5	150	550	900
GÖKTÜRK	0.01	0.01	0.2	3	12	200	550	900
ÇAMLIK	0.01	0.01	0.13	3	15	150	550	900
HARMANLAR	kapalı	kapalı	kapalı	1	5	300	750	1100
KEMERBURGAZ								
İSTANBUL	0.01	0.02	0.25	12	40	110	250	400

Kaynak: Eyüp Belediyesi Mali Hizmetler Müdürlüğü'nden elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur.

Göktürk için birinci kademe yol olan İstanbul Caddesi, Kemerburgaz yerleşmesinden de geçmektedir. Aynı caddenin her iki yerleşmedeki arazi m2 değerleri değişimi dikkat çekicidir (Şekil 5.39). 2002 yılına kadar İstanbul Caddesi'nin Kemerburgaz yerleşmesi içinde kalan kesimi Göktürk yerleşmesinden yüksek iken; 2002 yılından 2006 yılına kadar 15 kat arttığı görülmektedir. Bu artışta Kemer Country sonrasında konut projelerinin alanı tercih etmesi söylenebilir.

Şekil 5. 39: İstanbul Caddesi'nin Göktürk ve Kemerburgaz mahallelerindeki arazi m2 değerinin yıllara göre değişimi

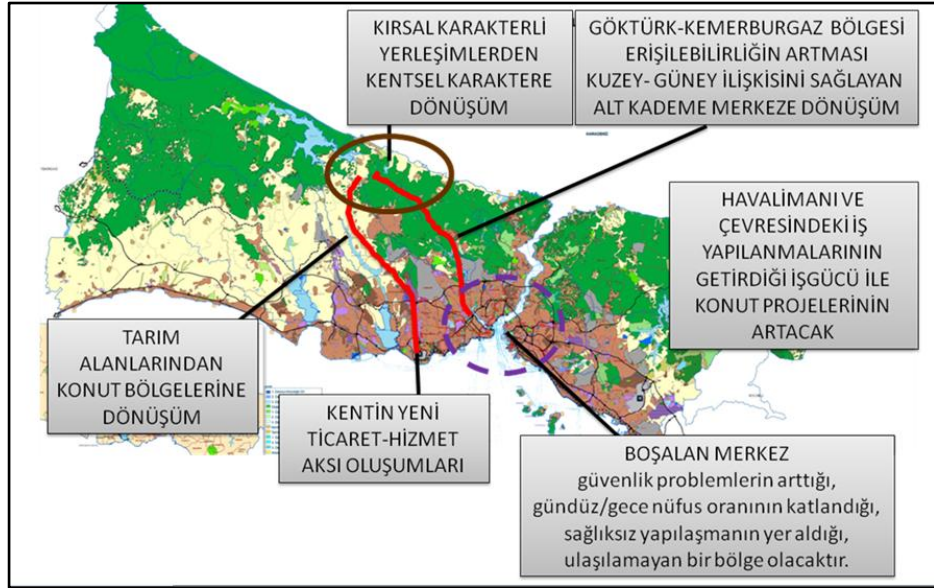


Kaynak: Eyüp Belediyesi Mali Hizmetler Müdürlüğü'nden elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur.

5.3 KBY POLİTİKASININ GEREKLİLİĞİNİN İSTANBUL 3. HAVALİMANI PROJESİNİN GÖKTÜRK YERLEŞMESİ ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ ÜZERİNDEN İRDELENMESİ

İstanbul 3. Havalimanı kentin kuzeyinde yeni bir çekim merkezi oluşturacak ve 3.köprü bağlantı yolları ile birlikte havalimanının bu çekim merkezi özelliği daha da artacaktır. Kentin ana ulaşım omurgası olan TEM ile KMO bağlantı yolları boyunca yeni konut alanları gelişimi ve sektörel gelişme alanlarının ortaya çıkma süreci ivme kazanacaktır. Havalimanı yakın çevresi ve havalimanına erişim sağlanan akslar üzerinde mevcut kırsal karakterli yerleşimler, yarı kentsel ve kentsel karakterleri yerleşimlere dönüşüm yaşarken; doğal alanlar üzerinde yeni yerleşim alanları oluşması kaçınılmaz olacaktır. Özellikle Göktürk'ün, TEM-KMO bağlantı yolu üzerinde yer alması, yüksek gelir grubuna hitap eden konut gelişimi ve havalimanının yaratacağı çekim etkisi ile kuzey-güney bağlantısını sağlayan alt kademe merkeze dönüşme süreci başlayacaktır (Şekil 5.40).

Şekil 5. 40: Olası arazi kullanım değişimleri



Kaynak: İÇDP kapsamında üretilen arazi kullanım haritası altlık olarak kullanılmıştır.

İstanbul 3. Havalimanı projesinin yaratacağı istihdam olanakları ve ulaşım yatırımlarının sağladığı erişilebilirlik avantajı ile kent bütününde yoğun nüfus hareketleri yaşanacaktır. Göktürk için nüfus artış hızının günümüz eğiliminin devam ederek binde 105.5 olarak gerçekleşeceği kabul edilirse, 2023 yılında nüfusu yaklaşık

95.000²⁶ kişi, 2033 yılında 270.320²⁷ kişi olarak gerçekleşecektir. Yerleşmenin mevcut eşikleri kapsamında bu büyüklükte bir nüfusun yerleşeceği alan bulunmamaktadır. Bu büyüklükte bir nüfusun mevcut yerleşik alana yaşanılabilirlik ve sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde yerleşmesi mümkün değildir.

İstanbul'u kuzeye taşıma politikası kapsamında, kuzey bölgesinde yer alan yerleşmeler açısından yeni bir idari yapılanmanın oluşturulması ve bölgedeki yönetim yapısının değişmesi kaçınılmaz olacaktır. 2013 yılı ADNKS verilerine göre nüfusu yaklaşık 32.000 kişi olan Göktürk yerleşmenin, nüfusta gerçekleşecek bu büyüme ile mevcut durumda mahalle olan yönetim yapısının, ilçe tüzel kişiliğine dönmesi de yakın zamanda gündeme gelebilecektir. Böylelikle yerleşmenin aşırı yüklenilmiş büyüme yapısı desteklenecektir.

İstanbul 3. Havalimanı projesi ve bu projeyi destekleyen diğer mega projelerin, orman alanları ve havza alanları üzerinde yaratacağı tahribat; bu alanların zaman içinde daralmasına sebep olacaktır. Bu süreçte, mevcut durum itibariyle bu sınırlara dayanan Göktürk yerleşmesinde, önceki dönemlerdekine benzer şekilde yaşanacak kontrolsüz ve plansız büyüme ile yasa dışı yapılaşmaların gelişmesi muhtemel olacaktır. Özellikle orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle, birçok alan orman sınırı dışına çıkarılarak yapılaşmaya açılacaktır. Böylelikle Göktürk yerleşmesinin çevresinde yapılaşma eşiği oluşturan bu sınırlar, yerleşik alan lehine genişlemeye başlayacaktır. 1980 sonrası İstanbul bütününde yaşamaya başlanan ve günümüzde de artarak devam eden, yasadışı yapılaşmış alanların sonradan yapılan planlar ile yasallaştırılma deneyimi olduğu düşünüldüğünde, bu alanlar yine yasallaştırılması olasıdır.

Göktürk yerleşmesinin büyümesi, bu etkiler altında kendi haline bırakılırsa, yerleşmenin yaklaşık 25 yıllık büyüme süreci kapasitesi ve dinamikleri değerlendirildiğinde, oldukça vahim sonuçlar ortaya çıkacaktır (Şekil 5.41). Yerleşmenin büyüme sürecine ilişkin değerlendirme aşağıda verilmektedir:

²⁶ üstel fonksiyon yöntemi ($P_{n+t}=P_n \times e^{rt}$) kullanılarak hesaplanmıştır.

²⁷ üstel fonksiyon yöntemi ($P_{n+t}=P_n \times e^{rt}$) kullanılarak hesaplanmıştır.

- a) Üst ölçekli plana aykırı plan elde edilmesi, üst ölçekli plan kurgusuyla örtüşmeyen yasa düzenlemeleri:

Yerleşmenin etrafını saran 2B alanları ile ilgili olarak 15.09.2009 onaylı 1/100000 ölçekli İÇDP’de “ağaçlandırılarak orman ile bütünleştirilecek alan” kararı alınmıştır. 2012 yılına kadar Orman Kanunu’na tabi yerler olan bu alanlar, yasa gereği, alt ölçek planlamaya ve imara konu edilememektedir. Ancak; 2012 yılında 2B yasası olarak da bilinen 6292 sayılı “Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi ve Hazine Adına Orman Sınırları Dışına Çıkarılan Yerlerin Değerlendirilmesi İle Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun” çıkarılmış ve 2B arazilerinin yerleşime açılmasının önü açılmıştır. Bu kapsamda 2B alanlarını içeren 2B arazilerinin satışının gerçekleşebilmesi için herhangi bir donatı alanı dahi ayırmadan hazırlanan 1/5000 ölçekli plan, İÇDP kararlarına aykırı olarak, yasadan aldığı güçle onaylanmıştır.

- b) Belde Belediyesi olarak geçirdiği 20 yıllık süreçte İBB’den bağımsız planlama ve uygulama süreçleri ile yerleşmede oluşan yapılaşma anlayışı:

FSM Köprüsü ve TEM Otoyolu sonrası artan erişilebilirlik ile yerleşmede yer seçen Kemer Country site yapılanması, özellikle zeminin sağlamlılığı ile 1999 sonrası deprem tehdidi altındaki kentin merkezinden kaçan üst gelir grubunun yapılanma talebi doğrultusunda yer yer yüksek yoğunluklu kapalı konut yapılanmaları yoğunlaşmıştır. Bu süreç arazi değerlerinin artışına paralel olarak Belde Belediyesi tarafından da desteklenmiştir. Bu yapılaşma karakteri doğrultusunda, 2013 yılında yapılan planda, çoğu işsiz olan 2B alanlarına 5 kat yapılanma hakkı verilmiştir.

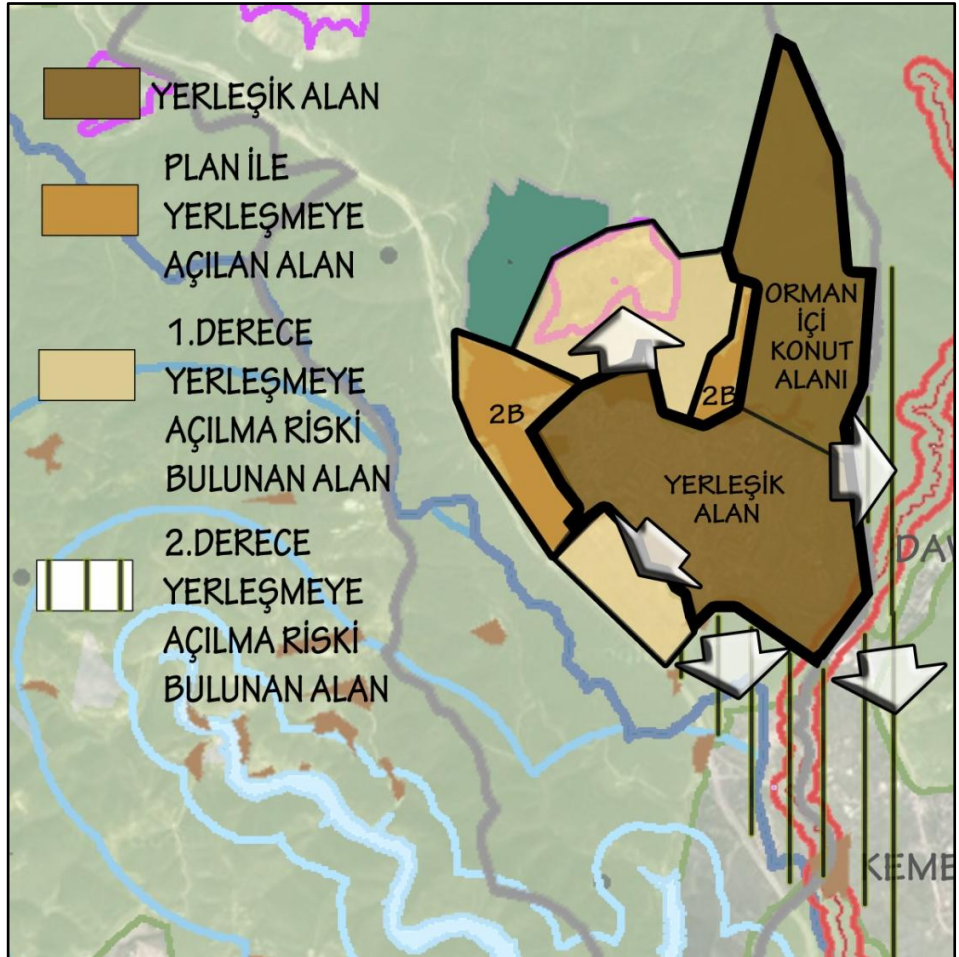
- c) Doğal bir eşik oluşturan orman sınırının “eşik olma” algısının yitirilmiş olması:

İstanbul bütününde var olan orman alanlarının yapılaşma ile tahrip edilmesi ve sonrasında 2B alanına dönerek, şimdilerde de planlanabilmesi; Göktürk genelinde de yer almaktadır. Ancak; Göktürk’te Bakanlık tahsisli alan üzerinde konut gelişimin varlığı emsal teşkil etmektedir.

d) Nüfusun hızlı artışı:

Yerleşmenin 1985-2013 yılları arası yerleşmenin nüfusu yaklaşık 19 kat, yerleşik alanı 11 kat artarak; brüt yoğunluğu yaklaşık 50 ki/ha. yoğunluktan, 100 ki/ha. yoğunluğa yükselmiştir. Günümüz eğilimlerinin devam etmesi halinde, önümüzdeki 20 yıllık süreçte, nüfusunun 8 kat, yerleşik alanı yaklaşık 2 kat artarak; brüt yoğunluğu 400 ki/ha. yoğunluk değerine yükselecektir.

Şekil 5. 41: Göktürk yerleşmesinde Havalimanı etkisiyle olası mekansal büyüme değişimleri



Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

İstanbul 3. Havalimanı projesinin, yerleşmelerin büyüme dinamikleri üzerindeki yaratacağı etkilerin, telafisi güç ve geri dönülemez boyutlara ulaşmaması için, kentsel büyümenin yönlendirilmesi veya kontrol edilmesi gereklidir. Bu kapsamda Göktürk yerleşmesi üzerinden, kentsel büyüme yönetimi politikası oluşturulmasının gerekliliği, güçlü ve zayıf yönler işle fırsatlar ve tehditler (GZFT)²⁸ analizi ile irdelenmiştir (Tablo 5.10).

Tablo 5. 10: Kentsel Büyüme Yönetimi kapsamında Göktürk yerleşmesi GZFT analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Doğal eşik olan orman sınırları	İstanbul 3. Havalimanı ile İstanbul Merkezi İş Alanı arasındaki bağlantı yolu üzerinde konumlanması
Havza alanı	İstanbul'un kuzey bölgesinde yer alan yerleşmeler arasında en kentsel karakterli yerleşme olması, kentsel hizmetleri sunmaya uygun altyapısı olması
Su kaynakları koruma kuşakları	Yaşam kalitesi beklentisi olan gruplar için cazibe merkezi olma özelliği
2B alanlarının çoğunun işgal edilmemiş, boş alan olması	Yüksek katlı, yoğun yapılaşma
	Yerleşme genelinde üst gelir grubuna yönelik kapalı konut gelişimi
	Orman alanı içinde, alan tahsisi ile kapalı konut gelişimi
	2B alanları
Fırsatlar	Tehditler
Kentsel büyümenin yönlendirilmesi ve kontrol edilmesi amacıyla yapılan akademik çalışmalar	Planlamada ve uygulamada yaşanan yetki karmaşası
	Yapılaşmayı tetikleyen yasa düzenlemeleri: *6292 sayılı "Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi ve Hazine Adına Orman Sınırları Dışına Çıkarılan Yerlerin Değerlendirilmesi İle Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun *6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun
Mega projelerin etkilerine yönelik yapılan akademik çalışmalar	Planlarda kademeli birliktelik ilkesine aykırı plan elde edilmesi
	2B alanlarına, 5 kat yapılanma hakkı veren imar planı yapılmış olması

²⁸ GZFT analizi, amacı, incelenen konunun güçlü ve zayıf yönlerini belirlemek ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamak amacıyla kullanılan bir tekniktir.

Yapılan GZFT analizi ile yerleşmenin güçlü yönleri ile fırsat oluşturan unsurlarının; zayıf yönleri ile tehdit oluşturan unsurları karşısında yeterli olmadığı görülmektedir. Yerleşmenin iç dinamiklerinden gelen zayıf yanları, yerleşmenin büyüme dinamiklerine ve mevcut eğilimlerine işaret ederken; dış faktörlerden oluşan tehditler ise ulusal düzeyde büyüme politikasına işaret etmektedir.

Yerleşmenin güçlü yönlerini; İstanbul 3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu diğer mega projelerin etkisiyle tahrip olma tehlikesiyle karşı karşıya olan orman alanları ve havza alanları oluşturmaktadır. Bu alanlar; yerleşmenin zayıf yönlerini oluşturan kentsel büyüme sürecinde yer alan dinamikler ve mevcut eğilimler karşısında, doğru bir senaryo ile korunmalıdır. Yerleşme için tehdit sayılan unsurların çoğunun, merkezi hükümet düzeyinde alınan kararların oluşturduğu görülmektedir. Bu durum, kentsel büyüme yönetimi politikasının merkezi hükümet düzeyinde oluşturulması gereken bir politika olduğunu destekler niteliktedir.

Doğal kaynakları kentsel gelişimden korumak, daha etkin kentsel gelişim sağlamak, yapılanabilir ve elverişli arazilerinin tanımlanarak; kentsel gelişimin kontrolü sağlanabilir. Yerleşmede temel amacı, kentin fiziki olarak yayılmasını engelleyerek, arazi tüketimini azaltmak olan kentsel büyüme yönetimi araçları geliştirilse;

- a) ekolojik işlevlerin, doğal kaynakların, açık alanların, tarihi çevrenin, tarım ve orman arazilerinin korunması ile tarım ve orman ekonomisinin devamlılığının sağlanması, doğal kaynakların kalitesinin korunması, dolayısıyla doğal afet riskinin azaltılması,
- b) sürdürülebilir büyümenin, arazinin etkin gelişiminin/kullanımının sağlanması ve arazi tüketiminin azaltılması,
- c) kırsaldan kentsel arazi kullanıma geçişin etkin ve düzenli bir şekilde gerçekleşmesi,
- d) hızlı nüfus artışının ve yerleşik alan sınırının kontrol altına alınması, dolayısıyla, hızlı büyümenin yaşam kalitesine olumsuz etkisinin azaltılması sağlanabilecektir.

5.4 BÖLÜM SONUCU

İstanbul'da özellikle 2010 yılından sonra mevcut ulaşım sorunlarını çözmek iddiasıyla birçok mega ulaşım projesi gündeme gelmiştir. 15.06.2009 onaylı İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer almayan, hatta çoğu kez sakıncaları belirtilen bu projeler, merkezi hükümetin kararları doğrultusunda, bir plan bütünlüğü olmaksızın ortaya çıkmıştır. Projeler, herhangi bir fizibilite çalışması olmadan, kamuoyunda yeterince paylaşılmadan; kentin yaşam destek sistemlerinde ve İÇDP'ye aykırı olarak yer seçmiştir. Mevcut planda yapılan değişiklikler, plana aykırı alt ölçek plan elde edilmesi, mevzuat değişiklikleri ve yeni yasa kabulleri ile projelerin meşruiyet zemini kurulmaya çalışılmıştır.

3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu diğer mega projeler birlikte ele alındığında kentin kuzeyinde bir proje bütünlüğünden söz edilebilir. Ancak; kentin güneyinde bir plan dahilinde yer alan ulaşım ve arazi kullanım kararlarının bütünlüğü, mega ulaşım projelerinin kuzeyde yer seçmesi ile yok edilmiştir.

İstanbul Metropolitan Alanı'nın kuzeyinde yer alan İstanbul 3. Havalimanı projesi, etkileşimde olduğu mega projeler ile birlikte; makroformunun belirleyicisi olarak; kentin sürdürülebilirliği için tehdit olarak görülen kuzeye doğru plansız ve kontrolsüz gelişimin tetikleyicisi niteliğindedir. Kentin yaşam destek sistemlerini yok ederek gerçekleşecek bu gelişimde, projeler bir plan bütünlüğü içinde, çevresinde yer alan yerleşimlerin gelecek projeksiyonlarına ilişkin kararlar ile gündeme gelmemektedir. Bu kapsamda İstanbul 3. Havalimanı ile MİA arasındaki ulaşım güzergahı üzerinde yer alan Göktürk yerleşmesi üzerinden kentsel büyüme yönetiminin gerekliliği irdelenmiştir. Söz konusu irdeme;

- a) İstanbul 3. Havalimanının yerleşme üzerindeki olası etkilerine karşı, yerleşmedeki büyüme eğilimlerinin kendi haline bırakılması,
- b) İstanbul 3. Havalimanının yerleşme üzerindeki olası etkilerine karşı, kentsel büyüme yönetimi politikası oluşturulması

alternatifleri üzerinden gerçekleştirilmiştir. İlk alternatif için yerleşmenin mevcut büyüme süreci analizi yapılmış; ikinci alternatif için yerleşmenin kentsel büyüme

yönetimi kapsamında güçlü ve zayıf yönleri ile dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamak amacıyla GZFT analizinden yararlanılmıştır. Söz konusu iki alternatifin sonuçları karşılaştırıldığında (Tablo 5.11); mega projelerin etkilerinin azaltılması için kentsel büyüme yönetiminin gerekli olduğu sonucuna varılmıştır.

Tablo 5. 11: KBY gerekliliğinin Göktürk Yerleşmesi üzerinde sorgulanması

HAVALİMANIN ETKİLERİ	MEVCUT EĞİLİM DEVAM EDERSE	KENTSEL BÜYÜME YÖNETİMİ SAĞLANIRSA
Kuzeye gelişimin tetiklenmesi	Ekolojik bütünlüğün bozulması	Ekolojik işlevlerin korunması
Orman alanlarının tahribatı	Yerleşik alan sınırı genişlemesi	Sürdürülebilir büyümenin ve arazinin etkin gelişiminin/kullanımının sağlanması
Havza alanlarının tahribatı	Nüfus büyüklüğünün artması	Kırsaldan kentsel arazi kullanıma geçişin etkin ve düzenli bir şekilde gerçekleşmesi
Kent içi nüfus hareketleri	Alt kademe merkeze dönüşmesi	Hava, su ve doğal kaynakların kalitesinin korunması
Kent dışından göç hareketleri	İlçe tüzel kişiliği alması	Doğal kaynakların, açık alanların, tarihi çevrenin, tarım ve orman arazilerinin korunması ile tarım ve orman ekonomisinin devamlılığının sağlanması
Kent-kır ilişkisinin bozulması		Yerleşik alan sınırının kontrol altına alınması
Kapalı konut siteleri gelişiminin artması		Arazi tüketiminin azaltılması
Bağlantı yolları boyunca yeni konut ve çalışma alanları gelişimi		Hızlı nüfus artışının kontrol altına alınması
Kırsal karakterli yerleşimlerin kentsel karakterli yerleşimlere dönüşümü		Doğal afet riskinin azaltılması
		Hızlı büyümenin yaşam kalitesine olumsuz etkisinin azaltılması
		Kentli katılımının sağlanması

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde hızla gelişen taşıma türü olan hava ulaşımının mekana yansıyan en önemli bileşeni olarak havalimanları; büyük alan gereksinimi, güvenlik ve gürültü kirliliği sebepleri ile kent yerleşim bölgelerinin dışında seçilmektedir. Havalimanlarının hizmete girmesinden sonra yakın çevresinin cazibesi artmakta ve konut, ticari, endüstriyel yapılanmanın odağı halindeki birer kentsel merkeze dönüşmektedir. Bu dönüşümü bazı kentler yönlendirebiliyorken, büyüme potansiyeli durmaksızın artan ve kentsel büyümenin yönlendirilmesi ve kontrol edilmesine ilişkin politika üretemeyen kentler başarısız olmaktadır. Bu açıdan kentin kuzeyinde yapılması düşünülen 3. Havalimanı projesinin, kentsel büyüme ile olan ilişkisinin ortaya konması önem taşımaktadır.

İstanbul Metropolitan Alanı'nın Karadeniz kıyısında planlanan 3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu diğer mega projeler, makroformunun belirleyicisi olarak; kent için tehdit olarak görülen kuzeye doğru gelişimin tetikleyicisi niteliğindedir. Bir plan bütünlüğü olmadan gündeme gelen bu projeler, mekansal büyümeyi yönlendirecek, denetleyecek bir senaryoya da sahip değildir. Uygulanması düşünülen mega projelerin çevresindeki çoğu kırsal karakterde olan yerleşmelerin ne kadar, nasıl, nerede büyüyeceği ya da büyümeyeceği bilinmemektedir. Bu noktada projelerin etkisiyle kentin yaşam destek sistemleri üzerinde oluşacak kentsel büyümenin kontrol edilmesi ve yönlendirilmesi için kentsel büyüme yönetimi politikası çözüm olarak gerekli görülmektedir.

Tezin kavramsal ve kuramsal çerçevesini, kentsel büyüme yönetimi ve mega projelerin bu kavram ile ilişki oluşturmaktadır. Literatür araştırması ile elde edilen veriler; KBY'nin, gelişim süreci, tanımları, amaçları, araçları, sürdürülebilirlik ve katılım boyutları başlıkları incelenmiştir. Mega ulaşım projelerinin kentsel büyüme yönetimi ile ilişkisinin kurulması için, öncelikle mega proje kavramı, stratejik planlama ile ilişkisi çerçevesinde açıklanmıştır. Sonrasında mega ulaşım projelerinin arazi kullanıma etkilerinden hareketle KBY ile ilişkisi ortaya konmuştur. Kavramsal ve kuramsal çerçevenin desteklemek amacıyla, dünyada en yaygın kentsel büyüme yönetimi aracı

olan ‘kentsel büyüme sınırı’ uygulamasını başarı ile deneyimlemiş olan ABD-Oregon Eyaletinde yer alan Portland kenti örnek alan olarak incelenmiştir. Çalışmanın bu bölümünde temel olarak aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- a) Kentlerin yayılmasına çözüm arayışları sonucunda ortaya çıkan KBY; büyümeyi kontrol etmeye ve yönlendirmeye yönelik geniş bir araçlar spektrumuna sahiptir. Bu araçlar, ülkeden ülkeye hatta kentten kente değişebilmektedir.
- b) KBY, merkezi hükümet düzeyinde oluşturulan ulusal ve bölgesel bir politika olup; bu doğrultuda yerel yönetimleri yönlendirmektedir.
- c) Katılım mekanizması KBY’nin en önemli unsurlarındandır.
- d) Mega ulaşım projelerinin kentsel büyümeyi biçimlendirmedeki etkisinden dolayı, kentsel büyüme yönetimi alternatif stratejileri temel yaklaşım olarak ulaşımı alırlar.

Çalışmanın amacı doğrultusunda, İstanbul Metropolitan Alanında öngörülen 3. Havalimanı projesinin olası mekansal etkilerine dikkat çekerek; kentsel büyüme yönetimi politikasının gerekliliği, örnek alan incelemesi ile irdelenmiştir. Örnek alan incelemesi, İstanbul’un kuzey ormanları içinde kalan kesimde yer alan Göktürk yerleşmesi üzerinden, katılımsız gözlem yönetimi ile elde edilen nicel veriler ve değerlendirmeler ile yapılmıştır. Bu kapsamda, İstanbul’un mega projeler kapsamında, kentsel büyüme yönetimi kapasitesi araştırılmıştır. Bu araştırma, öncelikle, KBY’nin geleneksel aracı olan geniş kapsamlı planlama üzerinden; ulusal planlama sistemi, planlama yetkileri ve politikaları başlıkları ile gerçekleştirilmiştir. Kent yönetim ve planlama ilişkilerinin ortaya konmasıyla; 1950’lerden sonra İstanbul’da uygulanan mega ulaşım projelerinin, gündeme geldiği dönemdeki plan ile olan ilişkisi ve kentsel büyüme üzerindeki etkileri incelenmiştir. Araştırma sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

- a) Bir devlet politikası olarak yer alması gereken KBY, merkezi yönetimlerce ortaya çıkan planlama belgelerinde ve planlama sisteminde yer almamaktadır.
- b) İstanbul’da birçok mega ulaşım projesi, merkezi hükümetin kararları doğrultusunda ve bir plan bütünlüğü olmaksızın gündeme gelmektedir.

- c) Planlarda kentsel büyümenin yeri, miktarı, niteliğine ilişkin kararların üretilmekte; ancak bu kararlar, merkezi hükümetin ulaşım yatırımları ile aşılacaktır.
- d) Projelerin meşruiyet zemini, mevcut planda plan bütünlüğünü bozucu nitelikte yapılan değişiklikler, plana aykırı alt ölçek plan elde edilmesi, mevzuat değişiklikleri ve yeni yasa kabulleri ile kurulmaktadır.
- e) Planlama yetkisinin farklı kurumlara dağıtılmış olması ile “yetki sahibi” bir kurum bağımsız olarak kent gelişimine etki edecek bir işlem yapabilmekte, böylelikle, bütüncül planlama anlayışı zedelenerek, planının düzenleyici işlevi ortadan kalkmaktadır.
- f) Mega projelerin gündeme gelişlerinde çevresi ve kent bütününde yaratacağı etkilere ve değişecek büyüme desenine dair plan revizyonu, mevzuat düzenlemeleri bulunmamaktadır.
- g) İstanbul’da kentsel büyümeyi kontrol altına alacak mekanizmalar oluşmamıştır.

Yukarıda yer alan çıkarımlar doğrultusunda, İstanbul 3. Havalimanı projesi ve Göktürk yerleşmesine ilişkin veriler; ikincil kaynaklardan ve saha incelemeleri ile elde edilmiştir. 3. Havalimanı projesi ve etkileşimde olduğu mega projelerin, kentin kuzeyi ve bütününde yaratacağı etkiler ortaya konmuş ve Göktürk için olası bir kentsel gelişme senaryosuna dikkat çekilmiştir. Söz konusu olası etkilerin azaltılması için kentsel büyüme yönetiminin gerekliliği; yerleşmeye ilişkin yapılan mevcut büyüme eğilimleri analizi ve KBY kapsamında yapılan GZFT analizi ile irdelenmiştir. Çalışma sonunda temel olarak aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- a) Kentsel büyüme yönetimi ile İstanbul 3. Havalimanı projesinin yaratacağı olumsuz mekansal etkiler, kontrol altına alınabilir.
- b) İstanbul’un kuzeyinde öngörülen mega projelerin olası mekansal etkilerinin ve kontrolsüz arazi tüketiminin azaltılmasının da kentsel büyüme yönetimi politikası geliştirilmesi gereklidir.
- c) Kentsel büyüme yönetimi ile mega ulaşım projelerinin etkisinde gerçekleşen arazi kullanım değişimleri ve kontrolsüz mekansal büyüme yönlendirilebilir ve denetlenebilir.

- d) KBY politikası oluşturulmazsa; İstanbul, bir yandan planlı bir şekilde lineer gelişim politikalarıyla doğu-batı yönünde gelişen, diğer yandan Merkezi Yönetimin tarafından gündeme gelen projelerle plansız bir şekilde kuzeye büyüyen kaçınılmaz bir makroformun temsili olacaktır (Şekil 6.1).

Şekil 6. 1: İstanbul kentsel gelişim yönleri



Kaynak: yazar tarafından üretilmiştir.

Yapılan tez çalışması ile İstanbul'da hassas ekosistemlerin korunarak sağlıklı makroformun oluşabilmesi için, kentsel büyüme yönetiminin çözüm olacağı sonucu kuvvetlenmiştir. İstanbul'da kentsel büyüme yönetiminin gelişmesi için, temel olarak aşağıdaki başlıklarda öneriler geliştirilmiştir:

Ulusal ve Bölgesel Politika:

- a) Kentsel büyümenin, kontrol edilmesi, yönlendirilmesi, sınırlandırılması için, kentsel büyüme yönetimi politikası oluşturulmalıdır.

Planlama Sistemi ve Mevzuat:

- b) Bütüncül planlamaya daha çok önem verilmeli ve parçalı planlamadan kaçınılmalıdır.
- c) Arazi kullanımı ile ulaşım planlaması birlikte ele alınmalı, planlama ve uygulama aşamalarında entegrasyon sağlanmalıdır. Bir plan bütünlüğü içinde değerlendirilmeyen, parçalı projelerden vazgeçilmelidir.

Kent Yönetimi ve Katılım:

- d) Yerel geniş kapsamlı planların ulusal planlama amaçlarıyla uyumlu olmasını zorunlu kılan ve ulusal planlama programları ile yerel planlama programları arasında bağlantı kuran mekanizmalar kurulmalıdır. Bu kapsamda Bölge Kalkınma Ajanslarının etkinliği arttırılmalıdır.
- e) Yönetim organları, Sivil toplum örgütleri ve yerel halkın katılımıyla yerleşmeye ilişkin alınan kararlar, yerel halk tarafından özümseneceğinden mekanın sürdürülebilirliği açısından daha sağlam adım atılmış olacaktır.

Kentsel Büyüme Yönetimi Kapasitesi:

- f) Kentsel büyüme yönetimi her ne kadar planlanma sisteminde ve mevzuatta yerini almamış olsa da entegre olabileceği bir altyapının yer aldığını söylemek mümkündür. Bu anlamda kalkınma planlarında ve stratejik planlarda kentsel büyüme yönetimi politikası yönlendirici bir kimlikle yer almalıdır. Amaçları ve hedefleri çok iyi tanımlanarak planlama mevzuatına entegre edilmelidir.

Kentsel Büyüme Yönetimi Araçları:

- g) Kentsel büyümeyi yönlendiren ve sınırlandıran doğru araçlar seçilmeli veya oluşturulmalıdır. Bunların yasal mevzuata, planlara ve kent yönetimi organlarına entegre olması sağlanmalıdır.

Mega Ulaşım Projeleri:

- h) Mega ulaşım projelerine ilişkin kararlar alınırken hem kent bütününde hem de bölge ölçeğinde mekansal organizasyonun hassas ekosistemlere duyarlı olarak, ulaşım bağlantılarının ise kentin ana makroformuna aykırı yeni arazi kullanım değişimlerine yol açmayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Bu tür projeler gündeme gelirken Çevresel Etki Değerlendirmesinin (ÇED) yapılması mutlaka sağlanmalıdır. Ayrıca bu tür projelere ilişkin yeni bir değerlendirme tekniği olarak Kentsel Büyüme Etki Değerlendirmesi (KEBED) yapılmalıdır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Arslangündoğdu, Z., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin kuş göç yolları üzerindeki etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Aysu, E., 1990. *İstanbul Anakent alanında kentiçi devingenlik ölçüsü*. İstanbul: Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Borja, J. & Castells, M., 1997. Strategic plans and metropolitan projects. Local&Global: Management Of cities in The information Age. London: Earthscan Publications Limited, ss. 151-180.
- Bruegmann, R., 2005. *Sprawl: A compact history*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Cullingworth, B. & Nadin, V., 2004. *Town and country planning in UK*. 14.Baskı. London: Routhledge press.
- Çalışkan, Ç.O., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin demografik ve sosyo-ekonomik etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Damalı, A., 2014. Kanal İstanbul Projesinin İstanbul'un su varlığı üzerine etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- DeGrove, J., M., 1992. *The New frontier for land policy: planning and growth management in the states*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- DeGrove, J.M. & Metzger, P.M., 1993. Growth management and the integrated roles of state, regional and local governments. Stein, J.M., (Der.). *Growth management: The Planning Challenge of the 1990's*. California ve London: Sage Publications.
- Dobbins, M., 2009. *Urban design and people*. Canada: John Wiley & Sons Inc.
- Downs, A., 1994. *New visions for metropolitan America*. Washington D.C.: The Brookings Institution ve Cambridge, Mass: Lincoln Institute of Land Policy.

- Emrealp, S. (Hızl.), 1993. Belediyelerde Proje Yönetimi. İstanbul: Toplu Konut IULA-EMME Yayınları.
- Ersoy, M., 2000-a. İmar planlarının kademelenmesi ve farklı ölçeklerdeki planlar arasındaki ilişki. Ersoy, M. & Keskinok, H.Ç., (Der.). *Mekan Planlama ve Yargı Denetimi*. Ankara: Yargı Yayınları.
- Ersoy, M., 2000-b. Planlar arası kademelenme. Ersoy, M. & Keskinok, H.Ç., (Der.). *Mekan Planlama ve Yargı Denetimi*. Ankara: Yargı Yayınları.
- Fodor, E., 1999. *Better not bigger: How to take control of the urban growth and improve your community*. Gabriola Island B.C., Canada & Stony Creek CT, U.S.A: New Society Publishers.
- Gerçek, H., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projeler (3. köprü-karayolu ulaşımı, 3. Havalimanı - havayolu ulaşımı, kanal istanbul-denizyolu ulaşımı) ve ulaşım politikaları. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Goldberg, M.A. ve Mercer, J., 1986. *The myth of the north American city*. Vancouver: University of British Columbia Press.
- Gül, H., Taşdan, N. & Kiriş H.M., 2008. Kentsel büyüme yönetimi ve Isparta'da komşu (mücadir) alan uygulamaları. Genç, F. N., Yılmaz, A. & Özgür, H. (Ed.). *Dönüşen kentler ve değişen yerel yönetimler*. Ankara: Gazi Kitabevi, ss.355-377.
- Gülersoy, N.Z. ve Yazıcı Gökmen, E., 2014. İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Gürbüz, M., 2014. 3. havalimanı ve kanal İstanbul projelerinin İstanbul'un verimli arazileri üzerindeki etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Hutchison, R. (Ed.), 2010. *Encyclopedia of urban studies*. California: SAGE Publications Inc.
- Johnson, W.C., 1998. *Growth management in the twin cities region: The politics and performance of the metropolitan council*. Minneapolis: University of Minnesota Center For Urban and Regional Affairs Publication.

- Kalem, S., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin flora ve fauna zenginliği üzerindeki etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Keleş, R., 2000. *Yerinden yönetim ve siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Kelly, E.D., 1993. *Managing community growth: Policies, techniques and impacts*. Wesport ve London: Praeger.
- Khisty, C. J. & Lall B. K., 1990. *Transportation engineering: An introduction*. 2. Baskı. USA: Prentice Hall International Inc.
- Marshall, J.N. ve Wood, P.A., 1995. *Services and space: key aspects of urban and regional development*. Harlow Essex: Logman.
- Nelson, A. C., Duncan, J. B., Mullen, C. & Bishon, K. R., 1995. *Growth management principles practices, american planning association*. Washington D.C.: Chicago Illinois.
- Nelson, A.C., Pendall, P., Dawkins, C.J. & Knaap, G.J., 2004. The link between growth management and housing affordability: The academic evidence. Downs, A. (Ed.). *Growth Management and Affordable Housing: Do They Conflict?* Washington, DC: The Brookings Institution.
- Nelson, A. C., & Dawkins, C., 2004. *Urban containment in the United States: History, models, and techniques for regional and metropolitan growth management*. Chicago: American Planning Association.
- Özsoy, E., Saydam, C., 2014. Kanal İstanbul'un akıntılar, deniz ekosistemi ve bölgesel iklim üzerindeki etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Pallagst, M.K., 2007. *Growth Management in the US: Between Theory and Practice*. Cornwall: Ashgate Publishing.
- Randolph J., 2004. *Environmental land use planning and management*. Washington D.C.: Island Press.
- Richardson, H. W., Bae, C.H.C. & Baxamusa, M.H., 2000. Compact cities in developing countries: Assesment and implications. Jenks, M. & Burgess, R., (Ed.). *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries*. London & Newyork: Spon Press.

- Porter, D.R., 1997. *Managing growth in America's communities*. Washington DC: Island Press.
- Schultz, M.S. & Kasen, V.L., 1984. *Encyclopedia of community planning and environmental management*. New York ve Bicester: Facts on file publications.
- Seltzer, E.P., 2008. Regional planning and local governance: The Portland story. Kidokoro, T., Harata, N., Subanu, L.P., Jessen, J., Motte, A. & Seltzer E.P. (Ed.). *Sustainable City Regions: Space, Place and Governance*. Japan: Springer, ss. 277-298.
- Sharpe, W. & Wallock L., 1987. From great town to non-place urban realm: Reading the modern city. Sharpe, W. & Wallock L. (Ed.). *Visions of the modern city: Essays in history, art, and literature*. Baltimore ve London: The Johns Hopkins University Press.
- Soule, D.C., (Ed.), 2006. *Urban sprawl: A comprehensive reference guide*. ABD: Greenwood Press.
- Squires, G.D., 2002. *Urban sprawl and uneven development of metropolitan America, Urban sprawl: Causes, consequences & policy responses*. Washington: The Urban Institute Press.
- Şengül, T., 2009. *Kentsel çelişki ve siyaset-Kapitalist kentleşme süreçlerinin eleştirisi*. 2. Baskı. Ankara: İmge Kitabevi.
- Türker, M., 1999. *Amerika Birleşik Devletleri'nde Mahalli İdareler, Dünyada Mahalli İdareler*. Ankara: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Türkeş, M., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin yerel iklim ve iklim değişikliği üzerindeki etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.
- Tolunay, D., 2014. İstanbul'da yapılması planlanan projelerin orman ekosistemi ve endemik türler üzerindeki etkileri. Gülersoy, N.Z., Erdemli Mutlu, Ö. ve Yazıcı Gökmen, E., (Ed.). 2014. *İstanbul'un geleceğini etkileyecek 3 proje: 3.Köprü, 3.Havalimanı ve Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri*. İstanbul: Atölye Omsan San.Tic.A.Ş.

Sürekli Yayınlar

- Akın, O. 2012. İstanbul kentinin değişim öyküsü. *Mimarist*. **12** (45), ss. 46-59.
- Alshuwaikhat, H., Aina, Y. & Rahman, S.M., 2006. Integration of urban growth management and strategic environmental assessment to ensure sustainable urban development: The Case of Arabian Gulf Cities. *International Journal of Sustainable Development and Planning*. **1** (2), ss. 203–213.
- Antrop, M., 2004. Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*. **67** (1-4), ss.9-26.
- Ayhan, U., 2008. Amerika Birleşik Devletleri'nde yerel yönetimler. *Sayıştay Dergisi*. (70), ss.103-120.
- Bengston, D.N., Fletcher J.O. & Nelson K.C., 2004. Public policies for managing urban growth and protecting open space: Policy instruments and lessons learned in the United States. *Landscape and Urban Planning*. **69** (2-3), ss. 271-286
- Burby, R., Nelson, A., Parker, D., & Handmer, J., 2001. Urban containment policies and natural hazards: Is there a connection. *Journal of Environmental Planning and Management*. **44** (4), ss. 475-490.
- Brenner, N. & Theodore, N., 2002. Cities and the geographies of actually existing neoliberalism. *Antipode*. **34** (3), ss. 349-379.
- Brown, A.L. & Therivel, R., 2000. Principles to guide the development of strategic environmental assessment methodology. *Impact Assessment and Project Appraisal*. **18** (3), ss. 187-208.
- Chakrabarty, B.K., 2001. Urban management concepts, principles, techniques and education. *Cities*. **18** (5), ss. 331-345.
- Chinitz, B., 1990. Growth Management: good for the town, bad for the nation?, *Journal of the American Planning Association*. **56** (1), ss. 3-8.
- Clawson, M., 1962, Urban sprawl and speculation in suburban land. *Land Economics*. **38** (2), ss. 99-111.
- Cullingworth, J.B., 1997. British land-use planning: A failure to cope with change?" *Urban Studies*, **34** (5-6), ss.945-960.
- Dawkins C.J. & Nelson A.C., 2002. Urban containment policies and housing prices: An international comparison with implications for future research. *Land Use Policy*. **19** (1), ss. 1-12.

- Eken, G., Bozdoğan, M., İsfendiyaroğlu, S., Kılıç, D.T. & Lise, Y., (Ed.), 2006. *Türkiye'nin önemli doğa alanları Cilt-1*. Ankara: Doğa Derneği.
- Frenkel, A., 2004. The potential effect of national growth-management policy on urban sprawl and the depletion of open spaces and farmland. *Land Use Policy*. **21** (4), ss. 357-369.
- Jun, M.J., 2003. The effects of Portland's urban growth boundary on urban development patterns and commuting. *Urban Studies*. **4** (7), ss. 1333-1348.
- Karataş, N., 2007. İzmir'deki şehirselleşme eğilimlerinin Torbalı-Ayrancılar'da arazi sahipliği el değişim süreçlerine etkileri. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi*. **40** (2), ss. 3-10.
- Kasarda, J., 2007. The rise of the aerotropolis, *The Next American City*. **10** Transportation. ss. 35-37.
- Kühn, M., 2003. Greenbelt and green heart: Separating and integrating landscapes in european city regions. *Landscape and Urban Planning*. **64** (1-2), ss. 19-27.
- Mandelker, D.R. 1999. Managing space to manage growth, *William and Mary Environmental Law and Policy Review*. **23** (801), ss. 811-829.
- Mazı, F. & Arslan, N.T., 2003. Şehirleşme sürecinde mücavir alan uygulamalarının hukuk ve planlama açısından değerlendirilmesi. *C.U. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. **4** (2), ss. 39-56.
- Noble, B.F., 2002. The Canadian experience with SEA and sustainability. *Environmental Impact Assessment Review*. **22** (1), ss. 3-16.
- Öztürk, Z. & Öztürk, T., 2010. İstanbul kara ulaşımında alan kullanımı ekolojik faktörünün belirlenmesi. *İMO Teknik Dergi*. **21** (1), ss. 4979-4985.
- Penpecioglu, M., 2011. Kapitalist kentleşme dinamiklerinin Türkiye'deki son 10 yılı: Yapılı çevre üretimi, Devlet ve büyük ölçekli kentsel projeler. *Birikim Dergisi*. (270), ss. 62-73.
- Ravetz, J., 2000. Integrated assessment for sustainability appraisal in cities and regions. *Environmental Impact Assessment Review*. **20** (1), ss. 31-64.
- Şahin, M., 1999. Amerika Birleşik Devletleri'nde yerel yönetimler. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*. **8** (2), ss.121-136.
- Tekeli, İ.,1993. İcabında plan. *İstanbul Dergisi*. (4), s.25.
- Weibang, C., 1987. City planning: A fundamental tool for development. *Ekistics*. **54** (332).

Diğer Yayınlar

- Aktuğlu Aktan, E., 2006. Kent biçimi -ulaşım etkileşimine ilişkin (tarihsel ve güncel) yaklaşımlar ve İstanbul Örneği. *Doktora Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi FBE.
- Alterman R., 2000. Land Use Law in the Face of a Rapid-Growth Crisis: The Case of Mass-Immigration to Israel in the 1990s. *Journal of Law & Policy*. [elektronik ortam] **3** (773), ss. 773-840, <http://digitalcommons.law.wustl.edu/wujlp/vol3/iss1/29>, [erişim tarihi: 08 Nisan 2013].
- Alp, J., (2012). Örgütlenme kapasitesi bağlamında kentsel projeler İstanbul Kartal örneği. *Doktora Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi FBE.
- Aysan Buldurur, M., 2011. 5. İstanbul buluşmaları “İstanbul: Planlama ve siyaset”. 11-12 Ekim 2011 İTÜ İstanbul, İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası, ss.117-125.
- Bakanlar Kurulu Kararı (2012/3573 s.). **Resmi Gazete**, 28405; 08 Eylül 2012.
- Bal, E., (2011). Türkiye’de 2000 sonrası neoliberal politikalar çerçevesinde imar mevzuatındaki değişimler ve yeni kentleşme pratikleri: İstanbul örneği. *Doktora Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi FBE.
- Başlık, S., (2008). Dinamik kentsel büyüme modeli lojistik regresyon ve cellular automata, İstanbul ve Lizbon örnekleri. *Doktora Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi FBE.
- Bengston, D.N. & Youn, Y.C., 2006. Urban containment policies and the protection of natural areas: The case of Seoul's greenbelt. *Ecology and Society*, [elektronik ortam], **11** (1), <http://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art3/> [erişim tarihi: 12 Aralık 2013].
- Çalışkan, Ç.O., (Der.), 2010. 3. Köprü Değerlendirme Raporu. İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Yayını.
- Dilek, K., 2014. Kişisel arşiv.
- Doğru, A., (2002). İstanbul kent çeperinde saçaklanma ve sürdürülebilirlik: Eyüp kent çeperi örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi FBE.
- European Commission-European Environment Agency (EEA), Urban sprawl in Europe: The ignored challenge, 2006, http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf [erişim tarihi: 17 Aralık 2013].

- Eker, M., Acar, H.H. & Çoban H.O., 2010. Orman yollarının potansiyel ekolojik etkileri, *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*. (1), ss. 109-125.
- Erden, D. & Firidin, E., 2003. Kentsel dönüşüm projeleri: Kolaj kentler. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu: Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım. 28-29-30 Mayıs 2003 MSGSÜ İstanbul, İstanbul: MSÜ Yayınları, ss. 435-445.
- Ersoy, M., 2007, İmar mevzuatımızda planlama kademeleri ve üst ölçek planlama sorunu. *Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu*. 7-8 Eylül 2006 ODTÜ Ankara, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, ss. 215-231.
- Firidin Özgür, E. [tarih yok]. Stratejik planlamada kentsel projeler. <http://www.planlama.org/index.php/aratrmalar/makaleler/52-stratejik-planlamada-kentsel-projeler>. [erişim tarihi: 17 Kasım 2013].
- Gerçek, H., 2011. 5. İstanbul buluşmaları "İstanbul: Planlama ve siyaset". 11-12 Ekim 2011 İTÜ İstanbul, İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası, ss.140-147.
- Hare, M., 2001. Exploring Growth Management Roles in Ontario: Learning from Who Does What Elsewhere. [elektronik ortam], The Ontario Professional Planners Institute, <http://ontarioplanners.ca/getattachment/dc43f47a-f99e-48b1-99be-d02548a1fb0/Exploring-Growth-Management-Roles-in-Ontario-Learn.aspx>. [erişim tarihi: 30 Ekim 2013].
- İslam, S.M., (2008). The impact of growth management policies on urban form: Evidence from U.S. metropolitan areas with growth management policies. *Master of Science Thesis*. New Orleans: University of New Orleans PLUS.
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. 1995. 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu. 2.Baskı. İstanbul: Belbim A.Ş.
- İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü. 2007. İstanbul Ulaşım Master Planı Revize Edilmesi Projesi Kapsamında Arazi Kullanım Türleri Trafik Üretim Kılavuzu Hazırlanması Çalışması. İstanbul.
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. 2009. İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu. İstanbul.
- İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2011. İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP). İstanbul.
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. 2013. Eyüp İlçesi 1/5.000 Ölçekli Göktürk Yerleşmesinin Bir Kısımına Ait Nazım İmar Planı Plan Raporu. İstanbul.
- İmar Kanunu (3194 s.k.). **Resmi Gazete**, 18749; 09 Mayıs 1985.

- İMP İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi. 2006. Ülke ve Bölge Planlama Çalışma Grubu Raporu. İstanbul.
- İMP İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi. Doğal Yapı Grubu Çalışmaları. İstanbul.
- Kalkınma Ajansları Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun (5449 s.k.). **Resmi Gazete**, 26074; 08 Şubat 2006
- Karakuyu, M., 2006. İstanbul'un mekansal gelişiminin analizi. 4. *Cografî Bilgi Sistemleri Bilişim Günleri*. 13 – 16 Eylül 2006 Fatih Üniversitesi İstanbul.
- Kaynak, M., Zeybek, H., 2008. Role of mega projects in sustainable urban transport in developing countries: The case of İstanbul Marmaray Project [elektronik ortam]. CODATU XIII Conference 12-14 Kasım 2008 Vietnam, <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Role-of-mega-projects-in-sustainable-urban-transport-in-developing-countries-the-case-of-Istanbul-Marmaray-project-Huluya-ZEYBEK-Muhtesem-KAYNAK.pdf> . [erişim tarihi: 3 Ocak 2014].
- Keleş, R., 2011. 5. İstanbul buluşmaları “İstanbul: Planlama ve siyaset”. 11-12 Ekim 2011 İTÜ İstanbul, İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası, ss.14-26.
- Knaap, G. 2000. The urban growth boundary in Metropolitan Portland, Oregon: Research, rhetoric, and reality [elektronik ortam]. Presented at the Workshop on Urban Growth Management Policies in the United States, Japan & Korea June 23-24 2000. http://www.metro.dst.or.us/growth/ugbursa/apa_article.html. [Erişim Tarihi: 12 Ekim 2013].
- Knaap, G., Talen, E., Olshansky, R., & Forrest, C., 2000. Government policy and urban sprawl [elektronik ortam]. Report Prepared for Illinois Department of Natural Resources. <http://dnr.state.il.us/orep/c2000/balancedgrowth/reports.htm>. [erişim tarihi: 23 Eylül 2013].
- Kurbak, A., (2010). Havalimanı odaklı kentleşmeler. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi FBE.
- Metro, Urban Growth Functional Plan, 1996, http://library.oregonmetro.gov/files/0307_eff_011812_including_maps_for_title_4_6_and_14_updated_010814_ord_13-1316final.pdf, [erişim tarihi: 16 Ocak 2014]
- Metro, 2040 Framework Update, 1997, <http://oscdl.research.pdx.edu/docs/seltzer/pdx001r0032.pdf> [erişim tarihi: 14 Aralık 2013].
- Metro, The Nature of 2040, 2000, <http://library.oregonmetro.gov/files/natureof2040.pdf> [erişim tarihi: 16 Ocak 2014]

- Nadim H., (2012). Urban growth management as an approach for livable and sustainable communities. *Master of Science Thesis*. Kahire: AL Azhar University Faculty of Engineering. (2008)
- Terzi, F., (2009). Mekansal büyüme ve konut alanlarına yönelik gelişme stratejileri. *Doktora Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi FBE.
- Özcan, H., (2008). İstanbul'da kentsel yayılmanın yapay sınır ağları ile öngörülmesi. *Doktora Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi FBE.
- Özdemir, S., (1993). Metropolitan kent çeperlerinde mülkiyet örüntüsü değişim süreci, İzmir örneği. *Doktora Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi FBE.
- Pendall, R., Martin, J., & Fulton, W., 2002. Holding the line, urban containment in the United States [elektronik ortam]. A Discussion Paper Prepared for The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. http://www.brook.edu/dybdocroot/es/urban/publications/pendall_fultoncontainment.pdf. [erişim tarihi: 11 Aralık 2013].
- Poitras, L., [tarih yok]. The Urban Growth Boundary: Analysis of a Component of Portland's 2040 Growth Concept [elektronik ortam]. http://www.ucalgary.ca/ev/designresearch/projects/EVDS683-74/Planning_for_Urban_Growth/research/urban_growth_boundary_in_portland.pdf [erişim tarihi: 16 Aralık 2013].
- Pollock, P., 2008. Urban Growth Management Strategies. The Rocky Mountain Land Use Institute Sustainable Community Development Code Research Monologue Series: Urban Form, Transportation
- Sierra Club, 2003. New research on population, suburban sprawl and smart growth, factsheet [internet]. <http://www.sierraclub.org/sprawl/whitepaper.asp> [erişim tarihi: 11 Ekim 2013].
- Song, Y., 2002. Impacts of urban growth management on urban form: A comparative study of Portland, Oregon, Orange County, Florida and Montgomery County Maryland [elektronik ortam]. National Center for Smart Growth Research and Education University of Maryland. http://www.smartgrowth.umd.edu/events/pdf/Song_Paper2.pdf. [erişim tarihi: 22 Aralık 2013].
- State of Oregon DLC Department of Land Conservation and Development, 2010. Oregon's Statewide Planning Goals & Guidelines. http://www.oregon.gov/LCD/docs/goals/compilation_of_statewide_planning_goals.pdf [erişim tarihi: 15 Aralık 2013].
- Sustainable Cities International, SCI Infrastructure Costing: Guide Infrastructure costs and urban growth management, 2012, <http://sustainablecities.net/our-work/services/infrastructure-costing> [erişim tarihi: 11 Ocak 2014].

Stüdyo İnci (Göktürk) Fotoğraf Arşivi, 2014.

Taşdemir, İ. ve Batuk, F., Boğaz Geçişlerinin İstanbul Mekansal Gelişimine Etkisi, http://www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/5f66a7cda623915_ek.pdf [erişim tarihi: 12 Mart 2012]

Tekel A., 2001. Metropoliten planlama ve planlamanın yönetimi sorunları çerçevesinde Ankara. Ankara'da Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu Bildiriler Kitabı. TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayın No: E/2001/281. Ankara: Özkan Matbaacılık.

T.C. Arnavutköy Belediyesi adına Özgünkent İmar İnş.Tic.Ltd.Şti., 2011. İstanbul ili, Arnavutköy İlçesi Yeniköy Mevkii turizm tesisi ve yat limanı-yat çekek alanı 1/5000 ölçekli nazım imar planı açıklama raporu. Ankara.

T.C. Eyüp Belediye Arşivi. 2014.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü adına Ak-tel Mühendislik. 2013. İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyası. Ankara.

Türkoğlu, H., 2011. 5. İstanbul buluşmaları "İstanbul: Planlama ve siyaset". 11-12 Ekim 2011 İTÜ İstanbul, İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası, ss.8-10.

(VAPA) Virginia Chapter of the American Planning Association, 2000. Patterns of Suburban Growth a Graphic Presentation of Suburban Development in Virginia: Past Patterns and Future Options, [internet]. http://www.gwrcftp.org/Regional_Planning/Planning_Reference_Docs/Patterns_of_Suburban_Growth.pdf [erişim tarihi: 18 Ekim 2013].

Wiriyawit, V., Sutatam, S., Sittichai, S. & Boonyawongvirot, A., Building mega project - how to maintain economic stability? [elektronik ortam] http://pioneer.netserv.chula.ac.th/~msompraw/Presentation3_MegaProj.ppt. [erişim tarihi: 3 Ocak 2014].

Ünsal, F. 2008. 5. İstanbul buluşmaları "İstanbul'da büyük projeler". 8-9 Ekim 2007 MSGSÜ İstanbul, İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası, s:15.

Yayla, N. ve Coşkunoglu, A., 2008. Erişilebilirliğin arazi kullanımı ve değerine etkisi, ulaşım projelerinin finansmanı için model ve yasal çözüm önerileri. *1.Ulusal Karayolları Kongresi*. 1-3 Nisan 2008 Ankara. <http://www.vecdidiker.org/rapor7.html>. [erişimtarihi: 2 Kasım 2014].

Yazman, D., 2010. İstanbul'a vurulan darbeler. <http://v3.arkitera.com/h53810-istanbula-vurulan-darbeler.html>. [erişim tarihi: 3 Şubat 2014].

Yeşilirmak, A., (2011). İstanbul makroformu bağlamında kademeli plan birlikteliği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi FBE.

Yıldırım, S., (2008). Critical evaluation of “adjacent areas” concept from urban growth perspective in turkish urban planning: The case of Ankara. *Master of Science Thesis*. Ankara: Middle East Technical University The Graduate School Of Natural And Applied Sciences.

http://library.oregonmetro.gov/files/2040_growth_concept_map.pdf [erişim tarihi: 12 Aralık 2013].

http://www.spur.org/sites/default/files/migrated/anchors/051101_article_03_fig1.pdf [erişim tarihi: 13 Aralık 2013].

<http://www.spur.org/publications/article/2005-11-01/they-planned-it-worked> [erişim tarihi: 13 Aralık 2013].

http://library.oregonmetro.gov/files/ugb_expansion_history.pdf [erişim tarihi: 01 Mart 2014].

http://library.oregonmetro.gov/files/ugb_feb2014.pdf [erişim tarihi: 01 Mart 2014].

www.citycomparator.com [erişim tarihi: 17 Aralık 2013].

www.oregonmetro.gov [erişim tarihi: 11 Aralık 2013].

www.dogaarastirmalari.org [erişim tarihi: 12 Mart 2013].

www.csb.gov.tr [erişim tarihi: 13 Ekim 2013].

<http://www.sabihagokcen.aero> [erişim tarihi: 13 Ekim 2013].

www.dhmi.gov.tr [erişim tarihi: 13 Ekim 2013].

www.people.hofstra.edu [erişim tarihi: 15 Eylül 2013].

http://www.caup.umich.edu/pdfs/workfolios/turkey_f07.pptx [erişim tarihi: 15 Aralık 2013].

<http://www.3kopru.com/csed/cseddokumanlar>. [erişim tarihi: 13 Şubat 2014]

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: Anıl Sarıcan Delibay

Sürekli Adresi: Feshane Cad. No:44 Eyüp/İSTANBUL

Doğum Yeri ve Yılı: 1979 – Bergama

Yabancı Dili: İngilizce

İlk Öğretim: Zağnospaşa İlkokulu – 1990

Balıkesir Oraokulu – 1993

Orta Öğretim: Balıkesir Lisesi – 1996

Lisans: Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama – 2005

Yüksek Lisans: Bahçeşehir Üniversitesi - devam

Enstitü Adı: Fen Bilimleri Enstitüsü

Program Adı: Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Çalışma Hayatı:

2006-devam: Eyüp Belediye Başkanlığı Plan ve Proje Müdürlüğü

2005-2006: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) Ülke ve Bölge Planlama Grubu