

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

**KAMU YARARI KAPSAMINDA KAMUSAL ALAN
OLARAK TRANSFER MERKEZLERİNİN
İNCELENMESİ – BAĞCILAR MEYDANI
TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

SEZEN GÜR

İSTANBUL, 2010

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

**KAMU YARARI KAPSAMINDA KAMUSAL ALAN
OLARAK TRANSFER MERKEZLERİNİN
İNCELENMESİ – BAĞCILAR MEYDANI
TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

SEZEN GÜR

TEZ DANIŞMANI: YRD. DOÇ. DR. SIRMA TURGUT

İSTANBUL, 2010

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

Tezin Başlığı : Kamu Yararı Kapsamında Kamusal Alan Olarak Transfer Merkezlerinin İncelenmesi – Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi Örneği

Öğrencinin Adı Soyadı : Sezen GÜR

Tez Savunma Tarihi : 14.06.2010

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

Yrd. Doç. Dr. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü

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

Jüri Üyeleri:

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Sırma TURGUT

Üye : Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Üye : Yrd. Doç. Dr. Şevkiye Şence TÜRK

İmzalar

ÖNSÖZ

Öncelikle yüksek lisans eğitimim süresince değerli görüş ve fikirleriyle beni yönlendiren, tez çalışmamı yöneten, yürütülüşü ve yazımı sırasında değerli katkılarını esirgemeyen danışmanım Yrd. Doç. Dr. Sırma TURGUT'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışmamı inceleyen jüri üyeleri Prof. Dr. Mustafa ILICALI ve Yrd. Doç. Dr. Şence TÜRK'e emekleri ve çok değerli katkıları için teşekkür ederim.

Yüksek lisans eğitimim süresince bana her konuda yardımcı olarak desteğini esirgemeyen Sayın Müdürüm Ali İmran YILMAZ'a ve büyük bir sabırla yazdığım tüm metinleri okuyarak bana yardımcı olan arkadaşım Filiz ÇALIŞKAN'a çok şey borçluyum.

Yüksek lisansın her evresinde bilgi ve belge sağlayan herkese, burada isimlerini sayamadığım, bu süreçte hep yanımda olan tüm arkadaşlarıma, tez yazmanın ağırlığını hafiflettikleri için çok teşekkürler.

Ayrıca her konuda olduğu gibi tezimi yazma sürecinde de hayatımı kolaylaştırmak için elinden gelen her şeyi yapan sevgili eşime ve beni her konuda destekleyen, yanımda olan emeklerini asla ödeyemeyeceğim sevgili aileme sonsuz teşekkürler...

Sezen GÜR

ÖZET

KAMU YARARI KAPSAMINDA KAMUSAL ALAN OLARAK TRANSFER MERKEZLERİNİN İNCELENMESİ – BAĞCILAR MEYDANI TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ

GÜR, Sezen

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Sırma Turgut

Haziran 2010, 158 Sayfa

Kamu yararı kavramının, farklı tüm disiplinler tarafından kabul edilebilecek bir tanıma sahip olmaması planlamadaki kamu yararı anlayışının somut olarak belirlenememesine neden olmakta, kamu yararı her olayda farklı ele alınmaktadır. Bu durum, kamusal alanların özelliklerinin net olarak belirlenememesine sebep olmakta, bu nedenle toplanma, dağılma, erişilebilirlik gibi özelliklerinden dolayı önemli kamusal alanlar olan transfer merkezlerinin planlanması ve tasarlanmasında özellikle ülkemizde çelişkiler ortaya çıkmaktadır.

Çalışmada, kent planlarında kamu yararının öneminin ortaya koyulması ve günümüz kentlerinde transfer merkezlerinin kamu yararı ilkesi doğrultusunda kamusal alan olarak planlanması gerektiğinin vurgulanması amaçlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda çalışmada, kamu yararı kavramı irdelenerek, hukuk ve planlama sisteminde kamu yararı kavramı, planlara ilişkin mahkeme kararları ile birlikte incelenmiştir. Bununla birlikte, kamusal alanların ve transfer merkezlerinin özellikleri ve gelişim süreçleri irdelenmiştir. Buna bağlı olarak, İstanbul genelinde planlanan transfer merkezleri incelenmiş olup, bunlara ek olarak asıl örnek alan olarak seçilen Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi kamu yararı kriteri ile değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kamu yararı, kamusal alan, transfer merkezleri.

ABSTRACT

THE ANALYSIS OF THE INTERCHANGE CENTERS AS A PUBLIC SPACE WITHIN THE SCOPE OF PUBLIC INTEREST – A SAMPLE OF BAĞCILAR SQUARE INTERCHANGE CENTER

GÜR, Sezen

Urban Systems and Transportation Management Program

Thesis Supervisor: Yrd. Doç. Dr. Sırma Turgut

June 2010, 158 Pages

Due to lack of having a common definition for the public interest concept by all different disciplines, public interest in planning cannot be determined in the concrete so that it is defined differently in each case. This situation prevents determining the public spaces' characteristic clearly therefore, planning and designing the interchange centers which are important public spaces because of their features such as recruitment, dispersal, accessibility, reveal the contradictions especially in our country.

In this study, it is intended to exhibit the importance of public interest in city plans and to emphasize interchange centers that should be planned as a public space in accordance with the principles of public benefit.

For the purpose of this study; by examining the concept of public interest, public interest concept with law and planning system is investigated as well as the court decision. Also features and development process of public spaces and transfer centers are discussed. Accordingly, planned interchange centers in Istanbul are examined, in addition, Bağcılar Square Interchange Center, which is selected as the actual sample area, is evaluated by the criteria of public interest

Keywords: Public interest, public space, interchanges centers.

İÇİNDEKİLER

TABLolar	ix
ŞEKİLLER	x
1. GİRİŞ	1
2. KAMU YARARI KAVRAMI	4
2.1. KAMU YARARI KAVRAMININ TANIMI	4
2.2. KAMU YARARI KAVRAMININ GELİŞİM SÜRECİ	6
2.2.1. Antik Yunan-Roma Döneminde Kamu Yararı Kavramı	6
2.2.2. Ortaçağ Döneminde Kamu Yararı Kavramı	7
2.2.3. Fransız Devrimi Sonrasında Kamu Yararı Kavramı	8
2.2.4. Modern Dönemde Kamu Yararı Kavramı	9
2.3. KAMU YARARINA İLİŞKİN FARKLI YAKLAŞIMLAR	10
2.3.1. Bireycil Yaklaşım	10
2.3.2. Ortak Ya Da Genel Yarar Yaklaşımı	11
2.3.3. Tekçi Yaklaşım	11
2.3.4. Kamu Karşıtı (Özelleştirmeci) Yaklaşım	12
2.4. TOPLUM YARARI	13
2.4.1. Toplum Yararı Tanımı	13
2.4.2. Toplum Yararı – Kamu Yararı Farklılaşması	14
2.5. HUKUK SİSTEMİMİZDE KAMU YARARI KAVRAMININ YERİ	16
2.5.1. Anayasada Kamu Yararı	16
2.5.2. Anayasa Mahkemesi Kararlarına Göre Kamu Yararı	19
2.6. PLANLAMA SİSTEMİNDE KAMU YARARI	23
2.6.1. Planlamada Kamu Yararının Dönüşümü	23
2.6.2. Planlama İlkesi Olarak Kamu Yararı	25
2.6.3. Danıştay Kararlarıyla Planlamada Kamu Yararı	29
2.7. BÖLÜM SONUCU	33

3. KAMUSAL ALAN.....	34
3.1. KAMUSAL ALAN TANIMI.....	34
3.2. KAMUSAL ALAN DÖNÜŞÜMÜ	37
3.3. KAMUSAL ALAN-ÖZEL ALAN AYRIMI.....	40
3.3.1. Kamusal Alan	40
3.3.2. Özel Alan.....	41
3.3.3. Yarı-Kamusal/Yarı-Özel Alan.....	44
3.4. KAMUSAL ALANIN ÖZELLİKLERİ	45
3.4.1. Erişilebilirlik.....	45
3.4.2. Rahatlık.....	47
3.4.3. Etkinlik	48
3.4.4. Sosyallik	49
3.5. BÖLÜM SONUCU	50
4. TRANSFER MERKEZİ KAVRAMI	51
4.1. TRANSFER MERKEZİ TANIMI	51
4.2. TRANSFER MERKEZLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ.....	54
4.3. TRANSFER MERKEZLERİNİN ÖZELLİKLERİ	56
4.3.1. Yer Seçimi ve Planlama Özellikleri	57
4.3.2. Tasarım Özellikleri	59
4.3.3. Fonksiyon Özellikleri	61
4.3.4. Bilgilendirme Özellikleri.....	63
4.3.5. Güvenlik Özellikleri	65
4.4. İSTANBUL ULAŞIM SİSTEMİNDE TRANSFER MERKEZLERİ	66
4.4.1. İstanbul Kenti Mevcut Ulaşım Sistemi	66
4.4.1.1. Karayolu ulaşım sistemi.....	70
4.4.1.2. Raylı ulaşım sistemi	73
4.4.1.3. Denizyolu ulaşım sistemi	77
4.4.2. İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri	79
4.4.2.1. Avrupa yakasında planlanan transfer merkezlerinden örnekler.....	82
4.4.2.1.1. Mecidiyeköy (Fulya) transfer merkezi	83

4.4.2.1.2. Seyrantepe transfer merkezi.....	86
4.4.2.1.3. Yenikapı transfer merkezi.....	90
4.4.2.2. Anadolu yakasında planlanan transfer merkezlerinden örnekler.....	93
4.4.2.1.1. Bulgurlu transfer merkezi	94
4.4.2.1.2. Uzunçayır (Ünalan) transfer merkezi	97
4.4.2.1.3. Üsküdar Meydanı transfer merkezi.....	99
4.5. BÖLÜM SONUCU	102
5. BAĞCILAR MEYDANI TRANSFER MERKEZİNİN KAMU YARARI KRİTERİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ	104
5.1. BAĞCILAR İLÇESİNİN ÖZELLİKLERİ	105
5.1.1. Konumu	105
5.1.3. Demografik Yapısı	105
5.1.4. Ekonomik Yapısı	106
5.1.4. Ulaşım Sistemi.....	107
5.1.4.1. Karayolu ulaşım sistemi.....	107
5.1.4.2. Raylı ulaşım sistemi	108
5.2. BAĞCILAR MEYDANI TRANSFER MERKEZİNİN ÖZELLİKLERİ.....	110
5.2.1. Mevcut Durumu.....	111
5.2.2. Amacı.....	112
5.2.3. Mülkiyet Durumu	113
5.2.4. Plan Durumu.....	114
5.2.4.1. 1/5000 - 1/1000 ölçekli imar planları tadilatındaki durumu	115
5.2.4.2. 1/5000 - 1/1000 ölçekli mevzi imar planlarındaki durumu.....	116
5.2.4.3. Meri 1/5000 ölçekli nazım imar planındaki durumu.....	119
5.2.4.4. Meri 1/1000 ölçekli uygulama imar planındaki durumu.....	120
5.2.5. Fonksiyon Özellikleri	126
5.3. BÖLÜM SONUCU	129
6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	131
KAYNAKÇA	139
ÖZGEÇMİŞ	146

TABLÖLAR

Tablo 4.1: İstanbul Ulaşımının Yönetim Şeması	68
Tablo 4.2: İstanbul Genelinde Araçlar İle Yapılan Yolculuk Sayılları.....	70
Tablo 4.3: İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri	81

ŞEKİLLER

Şekil 3.1: Kamusal-Özel Alan Ayrımları	42
Şekil 3.2: Toplumlara Göre Kamusal-Özel Alan Ayrışması	42
Şekil 4.1: İstanbul Ulaşım Sisteminin Dağılımı	69
Şekil 4.2: İstanbul Karayolu Ulaşımının Yolculuk Payları	71
Şekil 4.3: İstanbul Raylı Ulaşımının Yolculuk Payları	73
Şekil 4.4: İstanbul Raylı Sistem Ağı.....	74
Şekil 4.5: İstanbul Deniz Ulaşımının Yolculuk Payları.....	77
Şekil 4.6: İstanbul Genelinde Planlanan Transfer Merkezleri.....	80
Şekil 4.7: Avrupa Yakasında Planlanan Transfer Merkezleri	82
Şekil 4.8: Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezinin Konumu	83
Şekil 4.9: Mecidiyeköy Transfer Merkezinin 08.10.2009 Onanlı Plandaki Durumu.....	84
Şekil 4.10: Seyrantepe Transfer Merkezinin Konumu.	86
Şekil 4.11: Seyrantepe Transfer Merkezinin 17.07.2009 Onanlı Plandaki Durumu	88
Şekil 4.12: Yenikapı Transfer Merkezinin Konumu	90
Şekil 4.13: Yenikapı Transfer Merkezinin 21.05.2005 Onanlı Plandaki Durumu	92
Şekil 4.14: Anadolu Yakasında Planlanan Transfer Merkezleri	93
Şekil 4.15: Bulgurlu Transfer Merkezinin Konumu.....	94
Şekil 4.16: Bulgurlu Transfer Merkezinin 17.07.2009 Onanlı Plandaki Durumu	95
Şekil 4.17: Uzunçayır (Ünalın) Transfer Merkezinin Konumu	97
Şekil 4.18: Uzunçayır Transfer Merkezinin 08.10.2009 Onanlı Plandaki Durumu	98
Şekil 4.19: Üsküdar Meydanı Transfer Merkezinin Konumu	99
Şekil 4.20: Üsküdar Meydanı Transfer Merkezinin 19.09.2009 Onanlı Plandaki Durumu	101

Şekil 5.1: Bağcılar İlçesinin Konumu.....	105
Şekil 5.2: Bağcılar Karayolu Ulaşımı Ağı.....	106
Şekil 5.3: Bağcılar Raylı Ulaşımı Ağı	107
Şekil 5.4: Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin İlçedeki Konumu	108
Şekil 5.5: Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin Mevcut Durumu.....	109
Şekil 5.6: Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin Konumu	110
Şekil 5.7: Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin Mülkiyet Analizi.....	111
Şekil 5.8: Transfer Merkezinin 19.10.2004 Onanlı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planındaki Durumu	114
Şekil 5.9: Transfer Merkezinin 15.09.2008 Onanlı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planındaki Durumu	119
Şekil 5.10: Bağcılar Meydanı transfer merkezi öneri uygulama projesi	122
Şekil 5.11: Bağcılar Meydanı transfer merkezi öneri vaziyet planı	123
Şekil 5.12: Bağcılar Meydanı transfer merkezi öneri kesiti	124

KISALTMALAR

Altyapı Koordinasyon Merkezi	: AKOME
Anayasa Mahkemesi	: AYM
Avrupa Kùltür Başkenti	: AKB
Devlet Malzeme Ofisi	: DMO
İstanbul Bùyùkřehir Belediyesi	: İBB
İstanbul Deniz Otobùsleri Anonim şirketi	: İDO A.ř.
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tùnel İşletmeleri Genel Mùdùrlùğü	: İETT
İstanbul Su Kanalizasyon İşleri Genel Mùdùrlùğü	: İSKİ
Tùrkiye Bùyùk Millet Meclisi	: TBMM
Tùrkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	: TCDD
Tùrkiye Deniz İşletmeleri	: TDİ
Tùrkiye İstatistik Kurumu	: TÜİK
Tùrkiye Mùhendis ve Mimar Odalar Birliği	: TMMOB
Ulaşım Koordinasyon Merkezi	: UKOME
Trans European Motor Way	: TEM

1. GİRİŞ

Kamu yararı, kent planlama, siyaset ve hukuk gibi farklı birçok disiplin tarafından kullanılan ve tartışılan bir kavramdır. Kavramın siyasal, etik ve ideolojik boyutlarının bulunmasından dolayı tanımlanmasında güçlük yaşanmaktadır. Ancak bu güçlük kavramdan bir ölçüt olarak yararlanılmasına engel değildir. Örneğin kamu yararı kavramı; kamusal işlem ve eylemlerin hukuka uygunluğunun belirlenmesinde, temel hak ve hürriyetlerin sınırlandırılmasında, idare hukukunun uygulama alanının belirlenmesinde kullanılan ölçütlerdendir. Ancak bu denli yaygın bir kapsama sahip bulunan kamu yararı kavramının içeriği, konusu ya da maddesi belli değildir.

Kamu yararı yasaların ve devletin var olma nedeni olmasının yanında planlama disiplinin de temel dayanağı olan bir kavramdır. Planlama çalışmalarının amaç ve araçları tutarlı bir biçimde birbirleriyle uyumlu olmalıdır. İdeal bir kent planının, bilimsel analizler doğrultusunda değer yargularından bağımsız olarak kişisel çıkarları değil kamu yararını savunması gerekir. Ancak günümüzde küreselleşmenin de etkisiyle değişen kentsel ihtiyaçlar karşısında, planlamanın yetersiz kalması en çok da temel dayanağı olan kamu yararının sorgulanmasına neden olmuştur.

Kentlerde yaşanan yapısal değişimler, bu doğrultuda değişen ihtiyaçlar ve sosyo-ekonomik durum tarihsel süreç boyunca kentlerin yapılanmasını da etkilemiştir. Bu durumdan en çok etkilenen kamusal alanlar olmuş olup, kamusal alanlar günümüzde yeni bir anlam kazanmıştır. Özellikle metropoliten kentlerde, kentlilerin birçoğunun vakitlerini ulaşım türlerinde ve aktarmalarında geçirmelerinden dolayı kent içi ulaşım sisteminde farklı türlerin entegrasyonunu sağlayan transfer merkezleri kamusal alan olarak hizmet vermektedir. Bu nedenle, transfer merkezleri hem ulaşım sisteminin çözümünde hem de kentsel ihtiyaç olarak büyük önem taşımaktadır. Bu ihtiyaç doğrultusunda, İstanbul genelinde birçok transfer merkezi planlanmıştır. Planlanan transfer merkezlerinden imar planlarına işlenmiş olan altı adet örnek transfer merkezi incelenmiştir. Ancak bunlara ek olarak asıl örnek alan olarak kamusal alan olarak meydan düzenlemesinin yanı sıra ticaret fonksiyonlarının da yer almasından dolayı Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi seçilmiş ve kamu yararı kriteri ile değerlendirilmiştir.

Bu çalışmanın amacı, kent planlarında kamu yararının önemini ve günümüz kentlerinde kamusal alanların eksikliğini transfer merkezleri ile önemli ölçüde giderilebileceğini ortaya koymak, bu bağlamda transfer merkezlerinin kamu yararı ilkesi doğrultusunda kamusal alan olarak planlanması gerektiğini vurgulamaktır.

Bu amaç doğrultusunda çalışma altı ana bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümü olan giriş bölümünde; çalışmanın amacından ve savunmakta olduğu hipotezden bahsedilmekte olup, çalışmanın yöntemi ve bölümleri hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde; kamu yararı kavramının tanımı ve gelişim sürecinden bahsedilmiş olup, kavrama ilişkin farklı yaklaşımlar ile kamu yararı ve toplum yararı arasındaki farklılaşma irdelenmiştir. Ayrıca hukuk ve planlama sisteminde kamu yararı kavramı irdelenmiş olup, planlama sistemi ile kamu yararı arasındaki bağlantıyı ortaya koyabilmek amacıyla Danıştay kararlarından örnekler verilmiştir.

Üçüncü bölümde; kamu yararı kavramının mekana yansması olan kamusal alan kavramı, tanımı ve dönüşümü açısından değerlendirilmiş olup, kamusal alan özel alan ayrımı irdelenmiştir. Ayrıca etkin ve verimli kullanılabilen bir kamusal alanın sahip olması gereken özellikler incelenmiştir.

Dördüncü bölümde; kamusal alan olarak irdelenen transfer merkezinin tanımı, ortaya çıkış süreci ve özellikleri incelenmiştir. Buna bağlı olarak, İstanbul kentindeki mevcut raylı, karayolu ve denizyolu ulaşım sistemleri değerlendirilerek, İstanbul genelinde planlanan ve imar planlarına işlenmiş olan transfer merkezlerinden mülkiyet ve fonksiyon türüne göre örnekler seçilerek incelenmiştir.

Beşinci bölümde ise; Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin mevcut durumu, planlardaki durumu, bilirkişi raporları ve fonksiyon özellikleri incelenerek, söz konusu transfer merkezi kamu yararı kriteri ile değerlendirilmiştir.

Altıncı bölüm olan sonuç bölümünde ise; çalışmanın amacı ve hedefleri doğrultusunda hipotez ve varsayımlar analiz edilerek, transfer merkezlerinin kamu yararı kriterini sağlamasına yönelik değerlendirmeler ve öneriler yapılmıştır.

Araştırmanın temel varsayımı; kamu yararı kavramının net olarak tanımlanamaması kamu yararının mekana yansımaları olan kamusal alanların da özelliklerinin net olarak belirlenememesine sebep olmakta, bu durum ülkemizde özellikle transfer merkezlerinin planlanması ve tasarlanmasında çelişkilere neden olmaktadır.

Bu temel varsayımın yanında aşağıdaki alt varsayımlar da değerlendirilmiştir.

- Kamu yararı kavramı, farklı tüm disiplinler tarafından kabul edilebilecek bir tanıma sahip olmamasından dolayı, kamu yararı amacı taşıyan her karar veya her uygulama kamu yararına uygun olmayabilmektedir.
- Kentlerin değişen yapısı nedeniyle günümüzde transfer merkezleri toplanma, dağılma, sosyallik, erişilebilirlik gibi özelliklerinden dolayı önemli kamusal alanlar olmaktadır.
- İstanbul genelinde planlanan transfer merkezleri ile kamu yararı amaçlanmış olmasına rağmen, transfer merkezlerine yüklenen fonksiyonlar ile kamu yararı amacı çelişmekte olup, söz konusu alanlar tam anlamıyla kamusal alan olarak hizmet verememektedir.

Çalışma kapsamında, yerli ve yabancı dokümanlar taranmış, Anayasa Mahkemesinin ve Danıştay Mahkemesinin kamu yararı ile ilgili kararları incelenmiştir. Ayrıca transfer merkezlerinin ve kamusal alanların özelliklerinin değerlendirilebilmesi için yurtdışındaki örnekler ve kaynaklar incelenmiştir. İstanbul'da planlanan transfer merkezlerinin değerlendirilmesinde imar planları ve meclis kararları irdelenmiştir.

Çalışmanın kuramsal araştırmasının yanında örnek alan olarak seçilen Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi ile ilgili analiz çalışmaları yapılmıştır. Bu bağlamda, alandaki kullanımlar ve durumları tespit etmek ve bu durumun meydan kullanımı ile aktarma durumu arasındaki ilişkinin sorgulanması amacıyla alanda fotoğraf çalışması yapılmış, mülkiyet ile bina durumu incelenmiş ve alana yönelik İdare Mahkemelerinde açılmış olan davalarda hazırlanan bilirkişi raporları değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, İstanbul genelinde transfer merkezlerinin planlanmasından sorumlu olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama Müdürlüğü çalışanları ile sözlü görüşmeler yapılmış ve çeşitli veriler alınmıştır.

2. KAMU YARARI KAVRAMI

Tez çalışmasının çıkış noktasını kamu yararı kavramının değişkenliği oluşturmaktadır. Bu nedenle, bu bölümde kamu yararı kavramının çeşitli açılardan tanımı yapılarak, tarihsel süreç içerisinde yaşadığı değişim, kavrama ilişkin farklı yaklaşımlar ve toplum yararı ile ilişkisi ele alınacaktır. Ayrıca çalışma kapsamında, hukuk sisteminde ve planlama sisteminde kamu yararı kavramı irdelenecektir

2.1. KAMU YARARI KAVRAMININ TANIMI

Kamu yararı, Kamu Yönetimi, Siyaset Bilimi ve Hukuk gibi dallarda en çok kullanılan ve üzerinde en çok tartışılan kavramlardan biridir (Keleş 2001, s.1). Kamu yararı (public interest), “genel yarar”, “kamu menfaati”, “kamu iyiliği” (common good, commun bien) gibi adlarla da anılan çok işlevli bir kavram olup, milleti oluşturan kişi ve grupların çıkarlarından bağımsız olmayan, toplum içerisindeki grupların yararları arasındaki doğal ya da olması gerekli denge olarak düşünölmelidir. Hukuk Sözlüğü’nde de kamu yararı (amme menfaati) kavramı, kamunun gereksinmeleriyle veya ulusal birliğin, devletin gereksinmeleri ile ilgili olan ve bunları karşılayan, topluma, ulusa, devlete istifadeler sağlayan yarar olarak tanımlanmaktadır (Yılmaz 2004, s.627).

Kamu yararı kavramı, devletin doğrulamasını yapmak için kullanıldığı gibi, kamusal işlerin hukuka uygunluğunu değerlendirmede de kullanılır. Ayrıca, temel hakların sınırlandırılmasında başvurulana başlıca nedenlerden biri olup, yasama faaliyetlerinin ana amacı ve sonucudur (Saraç 2002, s.1). Kısaca kamu yararı, bir faaliyete “devlet ya da kamu faaliyeti” niteliği kazandırmakla birlikte, bir faaliyetin kamu hukukuna uygunluğunun ölçüsü olarak kabul edilir (Akıllıoğlu 1991, s.3).

Kamu yararı kavramı, çeşitli akademik çevreler, yargı organları, bilim adamları ve yazarlar tarafından farklı tanımlanmıştır. Siyaset bilimcisi Frank Sorauf ve Glendon Schubert, kamu yararını, bilimsel bir açıklamaya sahip olmamasından dolayı “masal veya efsane” olarak tanımlamışlardır. Kavramın belirsiz olması, kavramın kullanılmasında tutarlı olunmaması, kamu yararının etik anlayıştan ayrı düşünölməsi,

kamu yararını ölçme çabalarının başarısız olması gibi konular kamu yararı kavramına getirilen ortak eleştirilerdir (Bozeman 2007, s.84).

Kamu yararı kavramına yönelik eleştirilerde çoğunluğu “belirsizliği” hakkında kesilmektedir. Richard Flathman’a göre kamu yararındaki belirsizlik onun kabul edilmemesi için yeterli bir gerekçe olmamakla birlikte, kamu yararı örneklere dayalı bir kavramdır ve kavramın hem politik hem de ahlaki içerikli olmasından dolayı tanımlanması güçleşmektedir (Bozeman 2007, s.84).

Kamu yararı kavramından ne anlaşılması gerektiği konusunda tam bir görüş birliği bulunmaması ile birlikte, yönetim ve kamu hukukçuları ile siyaset bilimcileri, kamu yararının başlıca iki anlamı olduğu noktasında birleşmektedirler. Bunlardan birincisi, kamu yararının hukuki, teknik ve dar anlamı, diğeri ise bu kavrama verilen geniş, siyasal ve ideolojik anlamdır. Hukuki, teknik ve dar anlamda kamu yararı, mülkiyet hakkının sınırlarının belirtilmesinde ve bu hakkın özüne yapılacak müdahalelerde bir ölçü olarak kullanılmaktadır. Siyasal, ideolojik ve geniş anlamda kamu yararı da değişik şekillerde ifade edilmektedir. Örneğin Roma Hukuku'nda kamu yararı kavramının “toplumun maddi ve zorunlu gereksinmelerini, din, ahlak, estetik ve duygu gereklerini içine alacak ölçüde” geniş bir anlamı bulunmaktadır (Keleş 1993, s.94).

Kamu yararı, “kamu yönetiminin eylem ve işlemlerinde yöneldiği ve toplumun bir kesiminin ya da tümünün yararını kollamaya dönük hedef” olarak tanımlanabilir. Kamu yararının ölçüsü her zaman maddi olarak ölçülemeyebilir. Örneğin, kent içi ulaşım için bir caddenin doğru yapılmasını engelleyen taşınmazın kamulaştırılması için yüksek bir yıkım göze alınabilir. Çünkü bunun yapılmaması halinde uğranılacak maddi ve manevi zararın telafisi ileride daha da güç olabilir (Sezer 2008, s.156).

Kamu yararı kavramının tanımlanmasındaki bu belirsizlik, kavramın çok işlevli olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle her somut olayda kamu yararının bulunup bulunmadığı ayrı olarak değerlendirilmiştir (Akıllıoğlu 1991, s.3). Kamu yararı kavramının tanımlanmasında tam bir görüş birliği sağlanamamakla birlikte, ortak varılabilen nokta, kamu yararının, idarenin tüm faaliyetlerine yön veren ve idari işlemlerin esasını oluşturan bir kavram olmasıdır.

2.2. KAMU YARARI KAVRAMININ GELİŞİM SÜRECİ

Kamu yararı kavramının günümüzde olduğu gibi tarihsel süreçte de mülkiyet ile sıkı bir bağlantısı olmuştur. Kamu yararı kavramının tarihsel gelişimine, kavramın tanımındaki değişimlere bakarken mülkiyet kavramındaki değişimler ile de ilişkilendirmek kavramın gelişimini daha iyi değerlendirilmesini sağlayacaktır.

2.2.1. Antik Yunan-Roma Döneminde Kamu Yararı Kavramı

Kamu yararı, 1789 Fransız devrimi sonucunda “ortak iyilik” kavramına tepki olarak ortaya çıkmıştır. 1789 siyasal düşüncesi, kamu yararı kavramının gerçekçi bir kavram olarak kökeni doğaüstü olan “ortak iyilik” kavramının yerini aldığı kabul ediyordu. Akıllıoğlu’na göre bu doğrultuda kamu yararının ne olmadığını anlamak için ortak iyilik’e bakmak gerekmektedir. “Ortak iyilik”, sanayi-ticaret toplumuna geçiş öncesi Avrupa toplumlarının siyasi tarihinin ortak temel kavramıdır. Bu kavram, Antik Yunan’dan Roma’ya ve Ortaçağ’a aynı özellikleri koruyarak geçmiş ve 1789 öncesi monarşileri beslemiştir (Akıllıoğlu 1991, s.8).

Kamu yararı kavramının geçmişi çok uzak olmayan Fransız Devrimine dayanmasına rağmen, ortak iyilik kavramının oldukça eski bir geçmişi vardır. Bu kavram, ilk kez Antik Yunan’da Aristoteles tarafından kullanılmıştır. Aristoteles, insanoğlunun yeryüzüne erdemli olanı aramak için geldiğini, böylelikle toplumsal olarak ortak bir ahlak anlayışının (Ethos) doğduğunu söyler. Burada toplumla fert arasında karşılıklı bir ilişki söz konusudur (Bal 2006, s.7).

Bu düşünce Roma kamu hukuku yapısına da egemen olmuştur. Roma’da kişisel yararın ortak yarardan üstün olamayacağı, toplumdaki bireylerin ortak yarar için kişisel yararlarından fedakarlık etmeleri gerektiği ifade edilmiştir (Bal 2006, s.7).

Ayrıca Roma hukukunda; mülkiyetin “şey” (nesne) üzerinde oluşturulabileceği kabul edilmiştir. Mülkiyet mutlak bir hak niteliği taşımakta olup, mülkiyet hakkını, kullanma (usus), yararlanma (fructus), tasarruf (abusus) konusunda malikin yetkileri sınırsız olarak değerlendirilmiştir. Zaman aşımı yoluyla mülkiyetin kaybı çok sınırlı bir nitelik

taşıdığı gibi, kamulaştırma yoluyla devletin müdahalesi de sınırlı kalmıştır. Bununla birlikte, “Hava, akarsu, deniz ve deniz kıyısının” özel mülkiyete konu olamayacağı açıklanmıştır (Erdoğan 2000, s.1).

Bu doğrultuda, özellikle imparatorluk dönemine ilişkin kaynaklarda, özel mülkiyete müdahale işlemlerinde, kamu yararı gerekçesinin vurgulanması dikkati çekmektedir. Roma'da, yetkili devlet organları tarafından özel mülkiyete yapılan müdahalelerde, bireylerin hukukî güvencelerinin bulunmadığı görülmektedir. Buna rağmen, özel mülkiyete müdahale yetkisinin kötüye veya toplumun genel hukuk anlayışıyla çelişen biçimlerde kullanılmadığı kaynaklardan anlaşılmaktadır. Bu durum, Roma'da, tarihinin bütün gelişim süreci içinde, yetkinin kullanılmasında, yerleşmiş geleneklere ve ölçülere bağlılığın bir çeşit dinsel nitelik taşımasıyla açıklanabilir (Karadeniz 1975, s.33-34).

2.2.2. Ortaçağ Döneminde Kamu Yararı Kavramı

Ortaçağ'da da Akinolu Toma (St Thomas d'Aquin), ortak yararın herkesin yararı anlamına geldiğini, birey ve toplumun bir bütün olduğunu ve toplum iyiliğinin ikisinin ortak amacı olduğunu savunmuştur (Akıllıoğlu 1991, s.8).

Mülkiyet açısından bakıldığında ise Ortaçağ Avrupa'sında; Feodalizmde Roma hukukunun mutlak mülkiyet kavramı değişerek, özel mülkiyet, mutlak ve parçalanamayan hak olmaktan çıkarılmış, malikin de ödevlerinin olduğundan söz edilmiştir. Bununla birlikte, mülkiyet hakkı parçalanmış ve hiyerarşik özellik taşıyan hakların ve ödevlerin konusu haline gelmiştir (Erdoğan 2000, s.2).

İngiliz hukukunda; ilk dönemlerde mülkiyet hakkının sınırsız yani mutlak yetkileri kapsadığı kabul edilmişken zamanla şehir planlamaları ve kamu yararı gerekçeleriyle sınırlamalar getirilmiştir.

Fransız hukukunda ise; Fransız devriminden önce de bir mülkiyet hakkı olmasına rağmen, bu derebeylik anlamında ve ayrıcalıklara yol açan bir mülkiyet kavramı olmuştur. Fransız Devrimi ile mülkiyet hakkı somutlaştırılarak, özgürlük gibi, eşitlik gibi, doğal bir hak olarak benimsenmiştir. Doğal hukuk zaten çok önceden böyle bir anlayışın temelini atmış olmasıyla birlikte, Grotius, Puffendorf gibi yazarlar, insanların

ilk dönemlerinde ortak mülkiyetin bulunduğunu, ama gelişme sonucunda, insanların ellerindeki malları başkaları ile bölüşmek istemediklerini belirtmişlerdir. İnsanların bir sözleşme ile toplum haline geçmelerini de, mallarını daha iyi korumak, çocuklarına bırakabilmek isteğine bağlamışlardır (Erdoğan 2000, s.2).

2.2.3. Fransız Devriminde Kamu Yararı Kavramı

Fransız Devrimi ile ortaya çıkan anlayış, Ortaçağ'daki anlayıştan farklı olarak kamu yararını “toplum sözleşmesi” ile ortaya konan hak ve yararların sonucu saymaktadır. Böylece devletten önce mevcut bir toplum yararı reddedildiği gibi, her şeyden önce toplum yararı anlaşılabilir bir değer ölçüsü haline getirilmiştir.

Akıllıoğlu'nun da belirttiği gibi Fransız devrimi ile ortaya çıkan kamu yararı kavramının önemli bir yanı da bireysel yararların toplum yararı ile çelişebileceğinin ve aynı olmak zorunda olmadığını kabul edilmesidir. Ayrıca bir başka önemli özellik de kamu yararının yasa koyucunun iradesi ile belirlenmesidir. 1789 Bildirgesinde ifade edildiği gibi haklar, kamu yararı amacıyla yasa ile sınırlandırılabilir. Kamu yararı yasa ile belirlenir. Yasa ya da kamu yararı üstündür (Akıllıoğlu 1991, s.9).

Ayrıca 1789 Haklar Bildirgesinde mülkiyetin tabi bir hak olduğu üzerinde durularak, 17. Maddesinde de “Mülkiyet dokunulmaz ve kutsal bir hak olduğundan, yasayla belirlenen kamusal zorunluluklar açık bir biçimde gerektirmedikçe, adil ve peşin bir tazminat ödemedikçe hiç kimse bu haktan yoksun bırakılamaz” denilmektedir. Dolayısıyla, kutsal olarak belirlenmiş olsa dahi mutlak olduğu anlamına gelmemekte, bedeli ödemek şartıyla müdahale edilebilmekteydi (Erdoğan 2000, s.2).

Günümüz Fransa'sında da bu bildirge esas alınmış olup, genel çıkarın varlığı halinde hakkın etki ve anlamını bozmamak kaydıyla mülkiyet hakkının kullanımı kamulaştırma gibi araçlarla sınırlandırılmakta ya da ortadan kaldırılmaktadır. Fransız devriminin bu mülkiyet anlayışı o dönemde yapılan Alman, Avusturya, İsviçre gibi medeni kanunları etkilemiştir. Açıkça görülmektedir ki, mülkiyete konulan sınırlamalar, daha çok kamu yararı ve kamu düzeni amaçlarını gerçekleştirmeyi hedef almıştır.

2.2.4. Modern Dönemde Kamu Yararı Kavramı

19. Yüzyıl başında mülkiyet, sahibine sınırsız yetkiler tanıyan bir hak olarak görülmesine rağmen, 20. Yüzyılın başından itibaren malikin ödevlerinden de söz edilmeye başlanmıştır. Vergi, imar, kira kanunlarıyla mülkiyet hakkına getirilen sınırlamaların 19. Yüzyıl mülkiyet anlayışından daha farklı bir yaklaşımı yansıttığı söylenebilir (Erdoğan 2000, s.2).

Yukarıda belirttiğimiz çerçeveye oturtulan kavram günümüzde de paralel bir yapı sergilemektedir. Kamu yararı amacıyla yapılabilecekler yasalar ile tanımlanmış, sınırları belirtilmiştir. Kamu yararının, bireysel hakların ve yararların üstünde olması ve bu doğrultuda sınırlamalar getirilebilmesi bugünde geçerli olan temel kurallardandır.

Mülkiyet hakkını kamu yararı amacı ile kanunla sınırlayan ve bu hakkın kullanılmasının toplum yararına aykırı olamayacağını öngören çağımız mülkiyet görüşü, malike sahip olduğu değerleri kullanmak, fakat toplum yararına aykırı kullanmamak yetkilerini sağlamaktadır.

Günümüzde insanlar, topluluk ve örgütler, kendilerini oluşturan kişilerden farklı hedefler izleyebilmekte, bu hedeflere varmak için izlenen politikalar birbirleriyle ve zaman içinde kendileri ile çelişebilmektedir. Kimi durumda kamu tüzel kişilerinin “kamu yararı” varsayımından yararlandıkları halde, aynı konuda farklı kararlara vararak birbirleriyle anlaşmazlığa düştükleri bir gerçektir.

Öte yandan, kamu yararı kamusal işlerin genel ölçüsü olmaktan da çıkmış olup, kamu düzeni, milli güvenlik, milli savunma, genel sağlık gibi kavramlar da kullanılmaktadır. Bunların tümü kamu yararı kavramı olmakla birlikte, ortak özelliklerinin “planlama” olduğu da söylenebilir. Bu önemli bir gelişmedir. Yakın zamana kadar değişmezliği, sürekliliği ve tekliği kabul edilirken, bir planlama terimi olarak kamu yararının her yıl gözden geçirilerek, sürekli düzeltme yapılan, elde edilen sonuçlara göre içeriği değişebilen ve her zaman birden çok seçenekten oluşan bir kavram olduğunu düşünmek güçtür (Akıllıoğlu 1991, s.9).

2.3. KAMU YARARINA İLİŞKİN FARKLI YAKLAŞIMLAR

Kamu yararı tanımlanırken, dar ve geniş anlamda kamu yararı şeklinde iki ayırım yapılmaktadır. Dar anlamda kamu yararı kavramı, bir idare hukuku kavramı olarak ortaya çıkmakta olup, kamu hukuku alanındaki işlemlerde genel amaç olan kamu yararını gerçekleştirmesini ifade etmektedir. Geniş anlamda kamu yararı ise, ülkedeki tüm insanların ortak çıkarlarını ifade etmekte olup, bu anlamıyla Anayasanın ideolojik ilkelerinin yansıtmaktadır (Kalabalık 2005, s.112-113).

Geniş anlamda kamu yararının tanımlanmasında, “Bireycil”, “Genel Yarar”, “Tekçi” ve son dönemde gelişen “Kamu Karşıtı (Özelleştirmeci)” yaklaşım olmak üzere başlıca dört yaklaşım bulunmaktadır.

2.3.1. Bireycil Yaklaşım

Bu yaklaşıma göre, kamu yararı, bireylerin yararlarının toplamından ibarettir. Hume, Bentham gibi düşünürlerin kamu yararına bakışları bu niteliktedir (Kalabalık 2005, s.113). Daha çok Anglo Sakson diye bilinen bu yaklaşıma göre, kamu yararı bireylerin çıkarlarının ortak paydasıdır. Bu anlayışa göre vurgu, devletten çok sivil toplum üzerindedir (Keleş 2001, s.3).

Hobbes, kamu yararını, özel yararlarla karşıt olarak kullanmaktadır. David Hume, kamu yararına olan belli bir eylemin, kimi bireylerin yararları ile çelişebileceği, bireylerin kendilerinden ve doğal olarak kamu yararını gözetmedikleri; oysa devletin ve devlet düzeninin bütünü ile, daha büyük bir çoğunluğun yararına işlediği görüşündedir. Öte yandan, Jeremy Bentham’a göre, topluluk, bireylerin toplamından başka bir şey değildir. Dolayısıyla, topluluğun yararı da, onu oluşturan üyelerin yararları toplamından ibarettir (Keleş 1993, s.95-96).

İslam hukukunda da buna benzer bireycil bir yaklaşımın egemen olduğu görülmektedir. Şöyle ki, Hallaf, “kamu yararının belirlenebilmesi için dayanılacak yararın, büyük bir insan kitlesini kapsamaması, bir bireyin ya da birkaç kişinin yararı olmaması gerekir” görüşünü savunmaktadır (Keleş 1993, s.96).

2.3.2. Genel (Ortak) Yarar Yaklaşımı

Genel ya da ortak yarar görüşüne göre, bireylerin tek tek yararlarının üzerinde, onlarınkinden ayrı bir genel ya da ortak yarar bulunmaktadır. Güvenlik, savunma, adaletin sağlanması ve sağlık standartları bu kavram içinde düşünülmektedir. J. Rousseau ve W. Pareto gibi düşünürlerce savunulan bu yaklaşım, kamu yararını çoğunluğun yararından ayrı görülmektedir (Kalabalık 2005, s.113)

Rousseau'ya göre, kamu yararı, çoğunluğun yararı ile özdeş olamaz. Çoğunluğun oyu, belki, ancak kamu yararının belirlenmesinde yaralanılan bir yöntem olabilir. Gerçekte, kamu yararı, topluluğun ortak yararidir. Ancak bu ortak yararların da olumlu ve olumsuz türleri bulunmakta olup, örneğin karayolları üzerinde taşıtların görüşünü engelleyen işaretler koyulması olumsuz; öte yandan bir ulusal park yapılması ise olumlu nitelikte topluluğun ortak yararidir (Keleş 1993, s.96).

2.3.3. Tekçi Yaklaşım

Bu görüşe göre, kamu yararının değer yargılarına dayanması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu doğrultuda, kamu yararının ahlaki norm değeri taşıyan siyasi bir tercih konusu olduğu düşünülmektedir. Eflatun, Aristo, Hegel ve Marx bu yaklaşımı savunan düşünürlerin başında gelmektedir (Kalabalık 2005, s.113).

Tekçi yaklaşıma göre, kamu yararı, her bireye, kılavuzluk etmesi gereken tek bir değer yargıları sistemi olarak tanımlanmaktadır. Bu bir önemin ya da düzenlemenin kamu yararına olduğuna karar verilmiş bulunması, artık bireylerin birbirleriyle çelişen yararlarının söz konusu olamayacağını ortaya koymuş olmaktadır (Keleş 1993, s.97).

Eflatun'un sık sık toplum yararından söz ettiği gibi, Aristo da, toplumdaki tüm insanlar için en iyi olan şeye yollamalar yapmıştır. Hegel ise kamu yararını, devletin yararı ile özdeşleştirmiştir (Kalabalık 2005, s.113). Kral Marx'a göre ise çoğunluğun ve geniş kitlelerin yararı, bir mutlu azınlığın yararının yerini almış olacaktır. Böyle bir toplumda da, sınıflar kalmayacağından, bireylerin yararları arasında bir çatışma söz konusu olmayacaktır (Keleş 1993, s.97).

2.3.4. Kamu Karşıtı (Özelleştirmeci) Yaklaşım

Tekçi kamu yararı anlayışının değişik bir biçimi olarak değerlendirilebilecek dördüncü bir kamu yararı anlayışı ise, yenedünya düzeninin gerekli kıldığı ve bütün dünyaya benimsetmeğe çalıştığı kamu karşıtı (özelleştirmeci) kamu yararı yaklaşımıdır. Buna göre, kamu yararı, kamunun (resmi sektörün) toplumsal ve ekonomik yaşamdaki etkinliğinin azaltılması, hatta tümüyle ortadan kaldırılmasındadır. Bu anlayış, kamu iyeliğinin yerini tümüyle özel iyeliğin almasını ve dolayısıyla tam bir özelleştirmeyi öngörmektedir. Genel ilke, kuruluşlar zararda olsalar da, olmasalar da, kamusal iyeliğin ve kamu kesiminin etkinlik alanının daraltılmasını hedeflemektedir (Keleş 2000, s.5).

Amerika Birleşik Devletleri'nde Ronald Reagan'ın ve İngiltere'de Margaret Thatcher'ın uygulanmasına öncülük ettikleri ve uluslararası finans kurumlarınca da desteklenmekte olan bu politikaların, kamu yararını bireylerin yararlarının toplamından ibaret sayan bireycil anlayışlarla da benzerliği olduğu açıktır. Ülkeden ülkeye ve zaman içinde değişik yorumlara konu olsa da, yeni sağ akımlarla örtüşen bu kamu yararı yaklaşımının kent ve çevre değerleri açısından, toplum yararına tümüyle ters düşen sonuçlar yaratması kaçınılmazdır. Örneğin, ülkemizde 4046 sayılı yasa ile altındaki kamu topraklarıyla birlikte özelleştirilen ekonomik kamu kuruluşları, hem planlama, hem de toplum yararı yönünden bir geriye gidişi simgelemektedir (Keleş 2000, s.5).

Bu görüşlerden herhangi birini benimseyen ülkeler, mülkiyet hukukunu da bu esaslar çerçevesinde şekillendirmişlerdir. Ülkemizde de gerek 1924, gerekse 1961 ve 1982 Anayasalarında mülkiyetin kamu yararı amacıyla kanunla sınırlandırılabilceği kabul edilerek “ortak yarar” söz konusu olduğunda özel mülkiyetin kamusal amaçlarla kullanılmak üzere değeri ödenerek kamu malı haline getirilebileceği öngörülmüştür. Anayasal bu yetkilendirmeden yararlanarak çeşitli yasalarla toplum adına yetki kullanan otoritelere özel mülkiyetin kullanımının kısıtlanması veya tümüyle kamuya döndürülmesi yönünde çok çeşitli araçlarla düzenleme yapma ve uygulama yetkisi verilmiştir. Bunlardan en bilinenleri İmar Kanunu, Kamulaştırma Kanunu, Orman Kanunu, Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunudur (Yamak 2006, s.109).

2.4. TOPLUM YARARI

Toplum ve kamu yararı kavramları arasında anlam bakımından fark vardır. Kamu yararı kurulu düzenin korunmasındaki çıkar olup, toplum yararı ise, ülkede yaşayan tüm insanların ortak çıkarlarını ifade eder. Bu bölümde toplum yararı kavramı incelenerek, kamu yararı kavramı ile arasındaki fark irdelenecektir.

2.4.1. Toplum Yararı Tanımı

“Kamu yararı” bilinen eski bir kavramdır. Kamulaştırma işleminin temel taşı olarak, özel mülkiyetin güvenceye bağlandığı dönemden beri yasalarda kullanılmaktadır. “Toplum yararı” kavramı ise hukuk dilimize ilk defa 1961 tarihli anayasamız ile girmiştir (Doğanay 1974, s.5). 1961 Anayasa’sının 36. Maddesinde “*Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz.*” denilmektedir (1961 Anayasası). 1961 Anayasası’nda “kamu yararı” ve “toplum yararı” kavramlarının bu biçimde kullanımı; iki kavramın birbirinden büsbütün farklı mı yoksa birbirini tamamlayan, aynı bağlamda yer alan kavramlar mı olduğu konusunda bugün de sonuçlanmamış olan bir tartışma başlatmıştır (Akıllıoğlu 1991, s.7).

Anayasa’da mülkiyet hakkının kullanılmasının “toplum yararı” amacı ile sınırlanması devlete imar hukuku bakımından yeni olanaklar sağlamıştır. Bir defa mülkiyetin toplumsallaştırılması devlete, karşılık ödemeksizin mülkiyet hakkı sahiplerini haklarını toplum yararına kullanmaya zorlama olanağı vermiştir. Örneğin, beslenme sorununun bulunduğu bir ülkede tarım toprağının boş bırakılması, konut sorunu bulunan bir ülkede kent toprağının arsa olarak elde tutulması mülkiyet hakkının “toplum yararına aykırı” kullanılmasıdır. Mülkiyet hakkının toplum yararına kullanılması zorunluluğu devlete bu durumu sağlayacak düzenlemeler getirme olanağı da vermiştir. Örneğin, arsasına bina yapmak isteyen malike, sosyal konut ölçülerine uygun bir bina yapmayı kabul etmesi halinde izin verilebilecektir (Doğanay 1974, s.5).

Ayrıca toplum yararı, kamu yararının geniş anlamıdır da denilebilir. Bir önceki bölümde de bahsedildiği gibi kamu yararı tanımlanırken, dar ve geniş anlamda kamu yararı

şeklinde iki ayırım yapılmaktadır. Şöyle ki, dar anlamda kamu yararı, mülkiyet hakkının sınırlarının belirlenmesinde ve bu hakkın özününe yapılacak karışmalarda bir ölçü olarak kullanılır. Öte yandan, kamu yararının geniş anlamı siyasal ve ideolojik bir içerik taşır. Bu anlamda kamu yararı, anayasaların dayandığı siyasal ve toplumsal ilkelerle ilgilidir. Anayasaların toplumsal devlete yüklemiş bulunduğu görevlerle ilgili, değer yargıları içeren, etik bir kavramdır. Bu nedenle, geniş anlamdaki bu Kamu yararı kavramını, toplum yararı olarak adlandırmak daha yerinde olabilir (Kalabalık 2005, s.112-113).

Özetle; Toplum yararı, devletin yararı değil, halkın yararı olarak anlaşılmalıdır. Toplum yararı kavramı, bireysel yararlardan bağımsız, toplumun yalnız bir kesiminin amaçlarına hitap etmeyen, felsefi nitelikli bir kavramdır.

2.4.2. Toplum Yararı – Kamu Yararı Farklılaşması

1982 tarihli Anayasa'da, daha önceki Anayasa'da da olduğu gibi, kamu yararı ve toplum yararı kavramlarının, farklı kurumların düzenlenmesinde ayrı ayrı kullanıldıkları görülmektedir. Örneğin, Anayasa'nın 43. maddesi, *kamu yararı* başlığını taşıdığı halde, 35. maddede mülkiyet hakkının *toplum yararına* aykırı olarak kullanılamayacağı belirtilmektedir. Bunun gibi, 127. maddede, devletin, *toplum yararının korunması* amacıyla yerel yönetimler üzerinde bir gözetim ve denetim yetkisi kullanabilmesine olanak tanınmaktadır. Bu örneklerden de anlaşılacağı gibi, kamu yararı ile toplum yararı kavramları arasında Anayasa belirli bir ayırım yapmayı tercih etmiştir (Keleş 2000, s.1).

Doğanay'a göre de bu iki kamu hukuku kavramı arasındaki farkları iki noktada saptamak mümkündür. İlk olarak “toplum yararı” ve “kamu yararı” kavramları Anayasa'da farklı amaçlar için kullanılmıştır. Anayasa, “toplum yararını” özel mülkiyetin kapsamını oluşturan yetkilerin kullanılma amacını saptayan bir ölçü olarak kullanmakta iken “Kamu yararını” ise mülkiyet hakkının sınırlarının belli edilmesinde ve özüne müdahalede bir ölçü olarak kullanmaktadır. Anayasa ve yasalar, mülkiyet hakkının yatay ve dikey sınırlamasında, kamulaştırmada “kamu yararı” gereğini ararken “toplum yararı” gereğinden söz etmemektedir (Doğanay 1974, s.5).

İkinci olarak ise, toplum yararı ve kamu yararı kavramları arasında anlam bakımından fark vardır. Kamu yararı kurulu düzenin korunmasındaki çıkarıdır. Kurulu düzen özel mülkiyete dayanıyorsa, bu takdirde “kamu yararı”, özel mülkiyetin korunmasındaki çıkar anlamına gelir. Toplum yararı ise kurulu düzenin niteliğidir. Ülkede yaşayan tüm insanların ortak çıkarlarını ifade eder. Bir ülkedeki düzenin toplum yararına olması zorunlu değildir. Düzenin, ortak çıkarı koruyucu niteliği mülkiyet anlayışına bağlıdır. Toplum yararına bir düzenin gerçekleştirilmesi de kamu yararı gereğidir. Ancak böyle bir düzende alınacak her tedbir kamu yararı gereği olduğu halde toplum yararına olmayabilir. Örneğin otopark yeri olarak bir yerin kamulaştırılması kamu yararı gereği sayılmakla birlikte, burada “toplum yararı” gereği bir işlem yoktur (Doğanay 1974, s.5).

Planlama ile kent topraklarının *toplum yararına* kullanılması amaçlanmaktadır. Örneğin, imar planının kesinleşmesiyle artık “toplum yararı” kararı alınmış sayılmakta, imar planına göre kamulaştırmada ayrıca “kamu yararı kararı” alınması ön şartı aranmamaktadır (Kalabalık 2005, s.114). Ancak bazı durumlarda da kamu ya da toplum yararı kavramlarıyla anlatılmak istenen yararların ya da çıkarların kimin yararı olduğu belirlenmesi oldukça güçtür. Örneğin, kıyıların toplum yararına korunması ve geliştirilmesi görevini üstlenmiş olan bir plancının, çıkarları birbirleriyle her zaman uyum içinde olmayan, hatta çoğu kez çatışma durumunda bulunan gruplardan hangilerinin yararını gözeticeği sorusu, yanıtı kolay verilemeyecek bir sorudur. Çünkü sanayicinin, turizm yatırımı yapan kişilerin, turizm bölgelerindeki taşınmaz mal sahiplerinin, orta sınıfların, işçinin, emeklinin ve yaşlının kıyılardan beklentileri aynı değildir (Keleş 2000, s.2).

Özetle; kamu yararı; genel olarak çağdaş değerler bakımından çatışan yararlıardan hangisinin ağırlıklı olması gerektiğine üst politik organlarca karar verilen, bir bakıma kamu çıkarı niteliği taşıyan yarar; toplum yararı ise geniş halk topluluklarının benimsediği, onların gereksinme ve yaşam koşullarını kolaylaştıran girişimlerin oluşturduğu yararlıardır (Ekinci 1992). Toplum yararı ve kamu yararı kavramlarının anlamları arasında, tarihsel süreçte ve anayasamızda belli bir ayırım yapılmış olmasına rağmen, her iki kavramın da “bireysel çıkar”dan farklı, onun üstünde veya dışında bir yarar/çıkarı ifade etmesi ise bu iki kavramın ortak noktalarıdır.

2.5. HUKUK SİSTEMİMİZDE KAMU YARARI KAVRAMININ YERİ

Daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi; kamu yararı, yasa koyucunun iradesi ile belirlenir. Haklar kamu yararı amacıyla yasa ile sınırlandırılabilir, yasa ve kamu yararı üstündür (Saraç 2002, s.2). 1789 tarihli Fransız Devrimi'nden sonra Fransız kamu hukukuna yerleşen, daha sonra Türk kamu hukuku tarafından da benimsenen bu ilkeye göre “yasa, kamu yararadır”. Buna göre, içeriği ne olursa olsun biçimsel olarak yasama organı tarafından usulüne uygun olarak yapılan her yasa hem kamu yararına uygundur hem de kamu yararının kendisidir. Dolayısıyla yasaya uygun olarak yapılan faaliyetlerin kamu yararına uygunluğu yasaya uygunlukla eş anlamlıdır (Kalabalık 2005, s.115).

Bu bağlamda, kamu yararı kavramı bu bölümde Anayasal bir düzenleme olarak irdelenecek olup, konu Anayasa Mahkemesi kararları doğrultusunda ayrıntılı olarak incelenecektir.

2.5.1. Anayasada Kamu Yararı

Osmanlı'dan günümüze anayasalar incelendiğinde, kamu yararı kavramının ilk olarak, 1876 tarihli Kanun-u Esasi'nin 21.maddesinde “*Menafii umumiye için lüzumu sabit olmadıkça ve kanunu mucibince değer bahası peşin verilmedikçe kimsenin tasarrufunda olan mülk alınamaz.*” ifadesi ile yer aldığını görülmektedir. Ancak 1921 Tarihinde T.B.M.M.'ce kabul edilen Anayasa'da kamu yararı ile ilgili herhangi bir ilke yer almamıştır.

Cumhuriyet dönemi Anayasalarımızda ise kamu yararı kavramının iki ana konuda kullanıldığı gözlemlenmektedir. Bu konuların birincisi, temel hak ve özgürlüklerin sınırlandırılması sorunu; ikincisi, mülkiyet hakkına ilişkin (özellikle kamulaştırma konusunda) düzenlemeleridir. 1924 Anayasası “*Kamu faydasına gerekli olduğu usulüne göre anlaşılmadıkça ve özel kanunları gereğince değer pahası peşin verilmedikçe hiç kimsenin malı ve mülkü kamulaştırılmaz.*” İfadesi ile kamu yararını sadece kamulaştırma hususunda ele alırken; 1961 Anayasası, mülkiyet, kamulaştırma, devletleştirme, çalışma ve sözleşme hürriyeti açısından özel sınırlama nedeni olarak belirlemiştir. 1982 Anayasası ise, kamu yararını, diğer unsurlarla birlikte bütün temel

haklar için sınırlama nedeni saymaktadır (Saraç 2002, s.3).

1982 Anayasasında, öncekilerden farklı olarak “*Temel Hak ve Ödevler*” kısmının “*Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler*” başlığını taşıyan üçüncü bölümünde, “*Kamu yarar*” başlığını taşıyan bir alt bölüm bulunmaktadır (Kalabalık 2005, s.115). Bu başlık altındaki maddeler aşağıdaki şekliyle yer almaktadır:

- “*Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz.*” (Madde 35).
- ... “*Deniz, gol ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve gollerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.*”...(Madde 43).
- “*Devlet ve kamu tüzel kişileri; kamu yararının gerektirdiği hallerde, karşılıklarını peşin ödemek şartıyla, özel mülkiyette bulunan taşınmaz malların tamamını veya bir kısmını, kanunda gösterilen esas ve usullere göre kamulaştırmaya ve bunlar üzerinde idari irtifaklar kurmaya yetkilidir*”... (Madde 46).
- “*Kamu hizmeti niteliği taşıyan özel teşebbüsler, kamu yararının zorunlu kıldığı hallerde devletleşebilirler*”.... (Madde 47).
- “*Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, özellikle sanayinin ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu biçimde hızla gelişmesini sağlamak, ülke kaynaklarının dokum ve değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, bu amaçla gerekli teşkilatı kurmak Devletin görevidir. Planda milli tasarrufu ve üretimi artırıcı, fiyatlarda istikrar ve dış ödemelerde dengeyi sağlayıcı, yatırım ve istihdamı geliştirici tedbirler öngörülür; yatırımlarda toplum yararları ve gerekleri gözetilir; kaynakların verimli şekilde kullanılması hedef alınır. Kalkınma girişimleri bu plana göre gerçekleştirilir.*”... (Madde166).

Kamu yararı; 35. maddede mülkiyet ve miras haklarının tek sınırlayıcısı konumundadır. 43. maddede kıyı niteliği taşıyan alanların kullanımında bir öncelik olarak aranmaktadır. Bu durumda bu kavramla, bu alanlara kamusal alan niteliği kazandırılmaktadır. 46. maddede karşımıza kamulaştırılma işleminin yapılabilmesinin ön koşulu olarak çıkmaktadır. 47. maddede, devletleştirmenin yapılabilmesinde kamu yararının zorunlu

kıldığı durum veya durumların olması gerekmektedir. Planlama başlığı taşıyan 166. maddede ise yurt genelinde dengeli ve eşitlikçi kalkınma amacıyla yapılacak olan planlarda öncelikli olarak gözetilmesi gereken bir kavramdır (Bal 2006, s.31).

Bunlar, temel olarak mülkiyet ilişkilerinin anayasal boyutunu belirleyen, önceki anayasalara benzeyen ancak daha sistematik bir çerçeve kazandıran maddelerdir. Burada kamu yararının içeriği yönünden belirlenmesi söz konusudur. Öte yandan, anayasa yapıcısı tarafından hem bir hak ve ödev olarak, hem de temel hak ve ödevlerin sınırlanmasının ana unsuru olarak belirlenmiştir (Saraç 2002, s.2).

Bunu örneklemek gerekirse, Anayasa Mahkemesi, Kıyı Yasasının kimi maddelerinin iptali istemiyle açılan bir davada, kamu yararının, bir yandan, kıyıların "doğal niteliği itibarıyla herkesin kullanımına açık bulundurulmasını", bir yandan da, "kıyılarda özel yapılanmalara izin verilmemesini gerektirdiğini" kurala bağlamıştır (Keleş 2000, s.6). Bu yaklaşım, hangi davranışların kamu yararı olduğunu hangilerinin olmadığını Anayasaya bakarak belirleyen, dolayısıyla kamu yararını konusu ya da içeriği bakımından tanımlayan bir nitelik taşımaktadır (Akıllıoğlu 1991, s.5).

Öte yandan düzenlemenin bireyler bakımından temel hak olmaktan çok ödev niteliği taşıdığı, bu hakları temin etmekle mükellef kılınan yönetim devlet (yönetim) vasıtasıyla toplum içinde bireylerin bu haklardan istifadesi mümkün olmaktadır. Sözgelimi, Anayasa kıyıların Devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunu belirtmektedir (md.43/1). Bu kuralın muhatabı devlettir. Yine toprağın verimli kılınması, topraksız köylüye toprak verilmesi önlemlerinde (md.44) de bireylere sosyal haklar tanınmasından ziyade, iktisadi açıdan zayıf bir toplum kesimi ile doğal kaynakların korunması amaçlanmaktadır. Oysa temel haklar doğrudan doğruya ilgililerin durumlarını düzenleyen kurallardır. Bununla birlikte, Kamulaştırma (md.46) ve Devletleştirme (md.47) kurumlarının da aynı yerde düzenlenmiş olmasından, düzenlemenin amacının temel haklar değil, kamu yararının ne olduğu konusunda yasa koyucuya yol göstermek olduğu anlaşılmaktadır (Saraç 2002, s.3).

Ayrıca kamu yararı kavramı, Anayasada, Ormanların korunması ve geliştirilmesi başlıklı 169'uncu maddesinde "Bu ormanlar kamu yararı dışında irtifak hakkına konu olamaz"; Mahalli idareler başlıklı 127. Maddesinde de "Merkezî idare, mahallî idareler

üzerinde, toplum yararının korunması amacıyla, idarî vesayet yetkisine sahiptir.” ifadeleri ile de yer almaktadır. Planlama üst başlıklı 166’ncı maddede ise *“yatırımlarda toplum yararları ve gerekleri gözetilir”* ifadesi ile yer almaktadır. Buna göre, ülkenin ekonomik, sosyal kültürel kalkınması plana bağlanacak ve bu yolla kaynakların verimli bir şekilde kullanılması sağlanacaktır. Bu anlatım, plan ve yıllık programların kamu yararını simgeleyen belgeler olduğunu göstermektedir. Anayasaya göre, plan, kamu yararı ile toplum yararının bir arada yer aldığı bir işlemdir (Akıllıoğlu 1991, s.11).

2.5.2. Anayasa Mahkemesi Kararlarına Göre Kamu Yararı

Kamu yararının ne olup ne olmadığı konusunda Türk hukuk literatürü ve içtihadı konusunda söz söylemek görevini Anayasa Mahkemesi üstlenmiştir. Anayasa Mahkemesi, kamu yararı kavramını hukuk devletinin tanımına giren unsurlardan birisi olarak nitelermekte ve kanunların amaç unsurunu da kamu yararı olarak kabul etmektedir (Saraç 2002, s.5).

Anayasa Mahkemesi’nin birçok kararında belirtildiği gibi, kamu yararı kanun koyucunun yetkisinin sınırını oluşturmaktadır (Turan 2001, s.440). Yasa yapımını kamu yararına bağlayan *“Yasa koyucuya verilen düzenleme yetkisi, hiçbir şekilde kamu yararını ortadan kaldıracak veya engelleyecek biçimde kullanılamaz.”* ifade dikkat çekicidir (Saraç 2002, s.5).

Uygulamada, Anayasa Mahkemesi, kanunların kamu yararı amacıyla çıkarılacağını, kamu yararı takdirinin yasama organına ait olduğunu 02.06.1992 tarih ve E:1992/11, K:1992/38 sayılı kararında da belirtmekle birlikte, önüne gelen uyuşmazlıklarda, kamu yararının bulunup bulunmadığını araştırarak karar vermektedir. Anayasa Mahkemesi içtihatlarına baktığımızda, kanun koyucunun her hangi bir kanunu hazırlarken sahip olduğu düşüncenin yanı sıra, yasanın doğurduğu sonucun kamu yararına uygun olup olmadığını da incelemektedir (Turan 2001, s.441).

Anayasa Mahkemesi, sadece yasa koyucunun özel çıkarlar için veya yalnızca belli partilerin veya kişilerin yararına olarak bir düzenleme yapıp yapmadığını araştırmakla yetinmeyerek, yasaların doğurduğu sonucun kamu yararına uygun olup olmadığını da

incelemiştir. Koşulların değişmesiyle kamu yararını karşılayamaz duruma düşen kanun hükümlerinin dahi iptalinin gerektiğini söyleyen mahkeme, doğal olarak her somut olayda kamu yararının var olup olmadığını incelemektedir (Saraç 2002, s.6).

Anayasa Mahkemesi'nin, somut olayda, kamu yararının varlığını araştırması, kamu yararını belirleme anlamına geleceği için eleştirilmiş, Mahkemenin yasa koyucunun yerine geçtiği tartışmasına yol açmıştır (Turan 2001, s.441-442). Bizzat Anayasa Mahkemesi'nin bu konudaki 28.06.1995 tarih ve E:1994/77, K:1995/24 sayılı kararındaki *“Bir kuralın Anayasaya aykırılık sorunu çözümlenirken kamu yararı konusunda Anayasa Mahkemesinin yapacağı inceleme yasanın yalnızca kamu yararı amacıyla yapılıp yapılmadığını araştırmaktır. Yasayla kamu yararının gerçekleşip gerçekleşmeyeceğini denetlemek anayasa yargısıyla bağdaşmaz. Çünkü bir yasanın kamu yararını gerçekleştirip gerçekleştirmediği veya ülke gereksinimlerine uygun olup olmadığı bir siyasi tercih sorunudur ve yasa koyucunun takdirine aittir.”* ifadesi de bu görüşü desteklemektedir (Saraç 2002, s.6). Ancak, yasaların Anayasa'ya uygunluğunu denetleme yetkisi, yasa koyucunun takdir yetkisini Anayasa'ya uygun kullanıp kullanmadığını denetlemesini de içerir. Bu nedenle Anayasa'yı yorumlamakla yetkili olan Anayasa Mahkemesi, kamu yararı kavramını yorumlayabilir (Turan 2001, s.442).

Kamu yararı, kamusal faaliyetlerin amacını oluşturduğuna göre, Anayasanın Devletin temel amaç ve görevlerini gösteren 5'inci maddesinden yararlanarak kamu yararının gerçekleşip gerçekleşmediğini bulmak da mümkündür. Anayasa'nın 5. Maddesindeki amaçlara aykırı görülen yasaların kamu yararına yönelik olmadığı söylenebilecektir (Saraç 2002, s.6).

Ayrıca Anayasa Mahkemesi'nin kamu yararı kavramına ilişkin bazı ölçütler geliştirdiğini de görmekteyiz. Buna göre, yasa koyucu düzenleme yaparken; hizmetin gereklerini göz önünde tutmalı, getirilen düzenlemeyle hizmet arasında gerçeklere uygun nesnel ve zorunlu bir neden-sonuç bağı kurmalıdır (Turan 2001, s.442-443).

Akıllıoğlu'na göre, kamu yararı kavramını Anayasa Mahkemesinin kararları doğrultusunda aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür (Akıllıoğlu 1991, s.11-13).

Kamu Yararı, Genel ve Kapsayıcı Bir Kavramdır:

- Kamu yararı “kişinin ve toplumun huzur ve refahını sağlamak” anlamına gelir. Anayasaya göre bu, Devletin başta gelen ödevidir.” (AYM'nin 05.04.1977 tarih ve E:1977/1, K:1977/20 sayılı, haŐhaŐ ekicilerinin ekonomik çıkarları ile genel sağlık çeliŐkisi üzerinde duran kararı.)
- “Seçim güvenliği, kamu düzeni ve hatta kamu yararı kavramları içinde düŐünülür.” (AYM'nin 05.04.1977 tarih ve E:1977/1, K:1977/20 sayılı, kamu görevlilerinin belediye seçimlerinde görevli buldukları beldeden aday olabilmek için istifa etme zorunluluğu hakkında kararı.)

Kamu Yararı, Toplum Yararı İle Uyumludur:

- “Sosyal düzen ve toplum yararı amacıyla anayasal ilkeye ayırık getirilmesi kamu yararınadır.” (AYM'nin 21.09.1966 tarih ve E:1966/14, K:1966/36 sayılı, kaçak orman mallarının taŐınmasında kullanılan araçların zoralmı hakkında kararı.)
- “Ekonomik ve sosyal dengeyi sağlamak gibi haklı nedenlere dayanan çalışma hakkı sınırlamaları, mülkiyet hakkının toplum yararına kullanılamaması anlamına gelmez, zira sınırlama kamu yararınadır.” (AYM'nin 26-27.09.1967 tarihli ve E:1963/336, K:1967/29 sayılı, lokavt hakkı tanınması hakkında kararı.)
- “Bir yasa kuralının konulmasında kamu yararının bulunduğunun kabul için de yasanın yalnızca özel çıkar veya belli kiŐilere yarar sağlamayı değil, toplumun geneline yönelik yararlar sağlamayı amaçlaması gerekir.” (AYM'nin 15.10.2003 tarih ve E:2003/36, K:2003/91 sayılı, Kültür ve Turizm Bakanlıklarının birleŐtirilerek tek bakanlık halinde teŐkilatlandırılması hakkında kararı.)

Kamu Hizmeti Kamu Yararıdır:

- “Kamu hizmetinin gerekleri, kamu yararı gereğidir.” (AYM'nin 12.10.1976 tarih ve E:1976/38, K:1976/46 sayılı, kamulaştırma bedelinin saptanmasında vergi değerinin aŐılmaması hakkında kararı.)

- “Toprak dağıtımı kamu hizmetidir, kamu yararadır.” (AYM’nin 02.06.1964 tarih ve E:1964/13, K:1964/13 sayılı kararı.)

Kamu Yararı Sınırlama Nedenidir:

- “Kamu yararı nedeniyle özel hayatın gizliliğine dokunulabilir.” (AYM’nin 26-27.09.1967 tarih ve E:1963/336, K:1967/29 sayılı, sendika yöneticilerinin mal bildirim yükümlülüğü hakkında kararı.)
- “Kamu yararına dayanılarak ayırım yapılması eşitlik ilkesini zedelemesiz.” (AYM’nin 26.12.1968 tarih ve E:1968/9, K:1968/67 sayılı, T.Emlak Kredi ve Vakıflar Bankalarının yapılacak kovuşturma işlemlerine ayrıcalık tanınması hakkında kararı.)

Kamu Yararı; Toplum Yararıdır, Üstündür, Değişkendir:

- “Yasayla temel hak ve özgürlüklerin kısıtlanmasının topluma sağlayacağı yararın, kişiler için getireceği yarara ağır basması durumunda kamu yararının varlığı kabul edilmelidir.” (AYM’nin 08.02.1979 tarih ve E:1978/54, K:1979/9 sayılı kararı.)
- “Mülkiyet toplumsal yarara dayanır, ancak toplum yararı ölçüsünde var olabilir.” (AYM’nin 07.04.1970 tarih ve E:1969/69, K:1970/18 sayılı, malikin telefon tesisleri kurulması hakkında kararı.)
- “Anayasa Mahkemesi'nin kimi kararlarında belirtildiği gibi, yasayla yapılan kısıtlamanın topluma sağlayacağı yarar, kişilerin uğrayacağı zarara göre ağır bastığından, burada kamu yararının varlığını kabul etmek gerekir.” (AYM’nin 21.06.1990 tarih ve E:1990/9, K:1990/13 sayılı, düzenleme ortaklık payı hakkında kararı.)

Kamu Yararı Nesnel ve Zorunlu Bir Neden-Sonuç Bağı Gerektirir:

- “Kamu yararının gerektirdiği düzenlemeleri yapmak, çareleri düşünüp önlem almak, yasa koyucunun en doğal hakkı ve ödevidir. Yeter ki düzenlemeler yapılırken doğrudan doğruya amaçlanan hizmetin gerekleri göz önünde tutulmuş, istenen nitelik ve kısıtlamalarla hizmet arasında gerçeklere uygun nesnel ve zorunlu bir neden-sonuç bağı kurulmuş olabilsin” (AYM’nin, 31.12.1992 tarih ve E:1992/40, K:1992/55 sayılı kararı.)

2.6. PLANLAMA SİSTEMİNDE KAMU YARARI

Dünyada yaşanan sosyal ve ekonomik dönüşümler, sadece toprak kullanımı ile değil, ekonomik ve toplumsal yapı ile de ilgili olan planlamayı belirgin bir şekilde etkilemektedir. Kentsel planlama anlayışı, yönlendirmeye çalıştığı kentler gibi, zamana bağlı olarak değişime uğramakta ve konusunun ağırlık merkezi farklı konulara kaymaktadır. 1980'lere kadar kendini hissettiren devlet ağırlıklı yaklaşım, kentlerin gelişimini de etkilemiş ve planlamanın ağırlık merkezine kamu yararını yerleştirmiştir. Ancak liberalizmin etkisiyle devlet merkezli gelişme stratejileri yerini piyasa merkezli stratejilere bırakmıştır. Kentsel sorunların çözümünde yaşanan yetersizlikler nedeni ile de bu durum en çok planlama kurumunu etkilemiş olup ağırlık merkezi kamu yararından bireyci yarara doğru kaymaya başlamıştır.

Bu bölümde, son yıllarda kentsel planlama anlayışında yaşanan dönüşümler kamu yararı kapsamında değerlendirilecek olup, ardından yasal açıdan planlama ile kamu yararı arasındaki bağlantı incelenecek ve son olarak da bu bağlamda planlamanın kamu yararı ilkesi doğrultusundaki Danıştay kararları irdelenecektir.

2.6.1. Planlama Sisteminde Kamu Yararının Değişimi

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, ulusal devletler kentlerin şekillendirilmesi sürecinde de oldukça iddialı konumlar belirlemişler, kentleri uzun vadeli olarak planlayıp, şekillendirebileceklerine inanmışlardır. Kamu yararı kavramını planlamanın merkezine koyan, kapsamlı ve uzun vadeli planlama anlayışı bu tür bir yaklaşımın ürünü olarak ortaya çıkıp, birçok gelişmiş ülkede planlama kurumunun resmi ideolojisi haline gelmiştir. Bu planlama anlayışının bir dizi temel kabulleri bulunmaktadır. Bu ilkelerden en önemlisi planlama sürecinin uzun erimliliği ve geniş kapsamlılığıdır. Bu bağlamda planlama kurumları, kentsel süreçlere yön vermede görev alan çok sayıda kurum ve aktör arasında eşgüdümü sağlama görevini de üstlenmektedir. Bu tür bir yaklaşımın normatif boyutunun temelinde ise kamu yararı kavramı yer almaktadır (Şengül 2006, s.8-10).

Ancak Yeni Sağ birçok alanda olduğu gibi, bu alanda da kapsamlı bir saldırıya girişmiş ve birçok ülkede uzun erimli ve kapsamlı planlama anlayışı hegemonik konumunu bu saldırı sonucu yitirmiştir. 1980 sonrası dönemde, planlama kurumu ve anlayışları gerek gelişmiş, gerekse de az gelişmiş ülkelerde önemli dönüşümlere uğramıştır (Şengül 2006, s.8). Ülkemizde de özellikle 1960'lı yıllarda hakim olan temel kaygısı kamu yararı olan geniş kapsamlı planlama anlayışı yerini 1980'lerde global ölçekte yaşanan değişimlerle (Bal 2006, s.32), parçacı, kısa erimli ve eğilimleri değiştirmektense, düzenlemeye çalışan yeni anlayışlara bırakmaktadır (Şengül 2006, s.10).

1980'li yıllardan başlayarak farklı ülkelerde değişik uygulamalarla izlenen yeniden kapitalistleşme programları; küresel düzeyde sermayenin serbest hareketini, birikim koşullarının sağlanmasını, emeğin değerinin düşürülerek karlılık düzeylerinin artırılmasını ve piyasaların işlerliğinin sağlanmasını hedeflemekteydi. Bu program, en iyi anlatımını, Dünya Bankası'nın başlattığı Kentsel Gelişme Programları'nda bulmuştur. Bu raporlarda yalnızca, kentsel gelişme modeli ortaya atılmamakta, aynı zamanda Yeni Sağın kent planlamaya ilişkin çerçevesi de oluşturulmaktadır. Bu kentleşme modeli, öncelikle kentsel hizmetlerin sunumundan başlayarak piyasaların gereklerine uygun, siyasi yapıdan etkilenmeyen bir işletme yapısının kurulmasını öngörmüştür (Keskinok 2009, s.1).

Yeni Sağa anlayışa göre, kamu yararı merkezli anlayış, bireyin üzerine toplumu koyarak bireysel özgürlükleri ve girişimciliği sınırlamakta ve ortaya baskıcı bir toplum yapı ve planlama anlayışı çıkarmaktadır (Şengül 2006, s.16). Bu bağlamda, Yeni sağ anlayıştan etkilenen kentsel planlamanın son yıllarında yaşananlar gösteriyor ki, başka doğal zenginlikler gibi kıt kent toprakları da toplum yararı amacıyla değil, bireyci bir anlayışla kullanılmaktadır. Bu bireycil anlayış, kentsel toprakların değerini ve fiyatını alabildiğine yükselterek, elde edilen rantın kamu dışında kalan aktörler arasında paylaşılmasını öngörmektedir. Verimli tarım topraklarının arsaya dönüştürülmesinde, kıyıların yağmalanmasında, tarihsel ve kültürel değeri resmi kayıtlara geçmiş sit alanlarının ve ormanlık alanların korunmasında, toplum yararı bireysel çıkar kaygılarının gerisinde kalmaktadır (Keleş 2009, s.1).

Bunun yanında Yeni Sağa anlayışa göre, piyasa mekanizmalarının dinamizmi ve sürekli kendini ve kenti yenileyen doğası karşısında, uzun erimli planlama anlayışı katı ve sınırlandırıcı kalarak çoğu zaman kentleri yönlendirememiş dokümanlar haline gelmektedir (Şengül 2006, s.16). Bu anlayışa göre, planlamaya gerek olmamakla birlikte, yalnızca piyasanın yapılaşma ve imar istemlerinin üzerine işlendiği paftalara gerek vardır. Planlama düşüncesiyle bütünleşmeyen bir projecilik, bu nedenle öne çıkarılmaktadır (Keskinok 2009, s.2). Sık sık başvurulanan plan değişiklikleriyle, planların özgün biçimi tanınmaz duruma getirilmektedir. Değişikliklerin pek çoğu kamu yararından başka amaçların geçerli kılınması için bir araç olarak gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, son yıllarda, planlama adı altında, kentin imar planı ile bütünleşmeyen, parçalı yaklaşımları yansıtan proje uygulamalarına, artık yanlış olarak planlama gözüyle bakılmaktadır (Keleş 2009, s.2).

Kamu yararı, ulus devlet modelinin etkin bir biçimde ağırlığını hissettirdiği dönem içinde, gerek bilimsel alanda gerekse de uygulama alanında planlama için planlamanın söylemiyle örtüşme niyetinde olan bir dayanak oluşturmaktaydı. Söz konusu modelde çözümlerin yaşanmasıyla başlayan süreçten kamu yararı da doğal olarak etkilenmekte ve bu rolünde aşınmalar olduğu görülmektedir. Bu noktada, üst alanda gerek şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarının gerekse de kamu yararının bağlı oldukları kabullerde önemli sarsılmalar olmakta ve bütünlükçü söylemlerin yerini ağırlıklı olarak parçacı söylemler almaktadır. Alt alanda ise, söz konusu ilke ve esaslar plan üretme ve plana dair uyumsuzlukların çözümü aşamasında devreye girdiklerinde ağırlıklı olarak geniş kapsamlı rasyonel planlama anlayışı esas almakta iken uygulama alanına bakıldığında ise, gerçekliğin parçalı bir yapıda olduğu göze çarpmaktadır (Bal 2006, s.32).

2.6.2. Planlama İlkesi Olarak Kamu Yararı

İnsan, toplum ve çevre ilişkilerinde, kişi ve aile mutluluğu ile toplum hayatını yakından etkileyen fiziksel çevreyi, sağlıklı bir yapıya kavuşturmak, yatırımların yer seçimlerini ve gelişme eğilimlerini yönlendirmek ve toprağın koruma, kullanma dengesini en akılcı şekilde şehircilik ilkelerine uygun olarak belirlemek amacıyla düzenlenen imar planlarının yapılmasında ve imar planında belirtilen şekilde davranılmasında kamu

yararı vardır. Zira bu imkânlar sağlandığında o belde insanların maddî ve manevî varlıklarının kolaylıkla gelişeceği kuşkusuzdur (Kalabalık 2005, s.116).

İmar planlaması kamu yararı amacıyla yapıldığı için, kamu düzenini ve yararını koruyan kanunlarla yerleşim birimlerinin fiziksel mekanlarının şekillenmesi amaçlanır. Fiziksel mekanların planlanmasının hukuki boyutunu, başta Anayasa olmak üzere, İmar kanunu, diğer ilgili kanunlar ve imar yönetmelikleri ile birer düzenleyici işlem olduğunda kuşku bulunmayan imar planları oluştururken; fonksiyonel boyutunu ise kamu yararı oluşturmaktadır (Kalabalık 2005, s.65).

Şehircilik, planlama çalışmalarında kamu yararını koruyan ve güçlendiren onaylı plan çalışmasıdır (Suher, 2006, s.50). Özay'a göre imar planları kamu yararı kararı yerine geçmekte olup, planı yapmaya yetkili bulunan idare kamu yararı kararını vermiş olmaktadır (Özay 2002, s.50). Bu durum, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 6'ncı maddesinde, "onaylı imar planına veya ilgili bakanlıklarca onaylı özel plan ve projesine göre yapılacak hizmetler için ayrıca kamu yararı kararı alınmasına ve onaylanmasına gerek yoktur. Bu durumlarda yetkili icra organınca kamulaştırma işlemine başlanıldığını gösteren bir karar alınır" şeklinde yer almaktadır (Suher, 2006, s.50). Gerçekten, kamu yararı kararı her zaman bir idarî işlem ile verilmeyebilir. Kanun koyucu bu gibi durumlarda kamu yararının bulunduğunu kabul etmektedir. Burada sadece kamulaştırma işlemine başlanıldığını gösteren bir kararın alınması yeterlidir. Ancak kesinleşmemiş ve onaylanmamış imar planları için kamu yararı kararının alınması gerektiği gibi, taşınmazın imar planında belirtilen amaç dışında başka bir amaç için kullanılması düşünülüyorsa, imar planında değişiklik yapılması zorunludur (Kalabalık 2005, s.117).

Bu bağlamda, açıkça görülmektedir ki, kamu yararının gözetilmesi, kent planlamada, planlama ilkeleri ve düzenleme esaslarının ölçütüdür. Kamu yararının gözetilerek halka genel ve ortak bir hizmet sunulması amaçlandığından bu hizmet sunumu karşılıksız ve bedelsizdir. İmar kanunu ile imar planında belirlenen kentsel ortak mekanlar olarak bir bedel ödmeden kullanılan yollar, kaldırımlar, meydanlar, kent parkları, yeşil alanlar, toplu taşıma istasyonları ve terminal gibi genel hizmete ayrılmış olan mahaller ve işlevler belirlenmiştir. Bu kullanım amaçlı Hazine ve özel idareye ait arazi ve arsalar,

belediye veya valiliğin teklifi, Maliye ve Gümrük Bakanlığının onayı ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeye bedelsiz terk edilir ve tapu kaydında “kamuya ait gayrimenkuller” olarak belirlenir. Bu da, kent planlamanın kamu hizmeti yönünü ve kamu yararının yasal desteğini gösterir (Suher, 2006, s.48)

Ayrıca imar planlarında kamu hizmeti için ayrılan alanlara yapılanma yasağı getirilmesinde, kamulaştırma işlemlerinin güçleşmemesi ve imkânsız duruma gelmemesinde, yıkım nedeniyle kişisel mal varlığının ve millî servetin yok olmamasında kamu yararı vardır. Bu doğrultuda, kanunla yapılan kısıtlamanın topluma sağlayacağı yarar, kişilerin uğrayacağı zarara göre ağır bastığından burada kamu yararının varlığının kabul edilmesi gerekir (Kalabalık 2005, s.117).

1976 tarihli bir Danıştay içtihadı Birleştirme Kararı'nda imar planlarının kamu düzenini ve mülkiyet hakkını yakından ilgilendiren genel belgeler olduğu, bunlara uyulmasının, kişinin mülkiyet hakkının keyfî uygulamalardan korunması ve güvence altında bulundurulması gerektiği belirtilmektedir (Kalabalık 2005, s.117). Açıkça görülmektedir ki, kent planlama mülkiyet hakkının kullanımına kamu yararı amacıyla sınırlamalar getirmektedir. Bu yönüyle, kamusal yarar amacıyla düzenlemenin sınırlarının ve ölçüsünün belirlenmesinde mülkiyet hakkının özüne dokunup dokunmadığı gibi bir irdelemenin yanı sıra mülkiyet hakkının toplum yararına uygun olarak kullanılıp kullanılmadığı konusu önemlidir. Esas olan kişisel özgürlüklerin kullanımı ile kamusal yararlarının bağdaştırılmasıdır (Keskinok 2000, s.15). Diğer bir deyişle, şeyle malik arasındaki ilişkiyi kesen, ortadan kaldıran ya da mülkiyet hakkından doğan yetkilerin kullanılmasının kamu yararı ya da (adalet, eşitlik, genel sağlık, kamu düzeni gibi) diğer herhangi bir nedenin gerçekten haklı kılamayacağı bir biçimde engelleyen bir müdahale (düzenleme, işlem, sınırlama) mülkiyet hakkının özüne dokunmaktadır. Mülkiyet hakkından doğan yetkilerin sınırlamasını haklı kılacak birinci belirti, sınırlamanın kamu yararına olması, ikinci belirti de malikin hakkını kullanmasının toplum yararına aykırı bulunmuş olmasıdır (Örücü 1976, s.61-62).

Bilindiği üzere kent planlama, modernizmin en temel araçlarından birisidir. Şehircilik ilkeleri, planlama esasları ve kamu yararı, şehir planlama çatısı altında bir araya

geldiklerinde, bağılı oldukları bu hakim anlayışın somut belgelerini üretmektedirler (Bal 2006, s.32).

Planlama esasları ile şehircilik ilkelerini bilimsel temellere ve ölçütlere dayandırmak için başvurulabilecek başlıca kaynak planlama ve imar disiplininin en az bir yüzyıldan beri geliştirmiş oldukları, evrensel nitelik kazanmış bulunan teknik kurallardır. Doğal kaynakları koruyan, tarih değerlerine saygılı, insan ve çevre sağlığını gözeten, toplumun esenliğini göz ardı etmeyen bir anlayış çerçevesinde, planlama esaslarıyla şehircilik ilkelerinin içeriğini belirlemek güç olmaz (Keleş 2000, s.7).

Kamu yararından ise, kent ve çevre değerlerinin korunması bağlamında ne anlaşılması gerektiğini saptamak, planlama esasları ve şehircilik ilkeleri adını taşıyan ölçütlerin içeriklerinin belirlenmesinden çok daha güçtür. İlk bakışta, sanki bir tüze sorunuymuş gibi görünmesine karşın, yukarıda belirtildiği gibi, kavramın siyasal, etik ve ideolojik boyutlarının varlığı tanımlanmasında güçlük yaratmaktadır. Ancak, bu güçlük, kavramdan bir ölçüt olarak yararlanılmasına engel değildir (Keleş 2000, s.7).

Öte yandan, kamu yararı kavramının zamanla geçirdiği değişim ve dönüşüm, her zaman geçerli bir tanımdan söz etmeyi de güçleştirmektedir. Kısa dönemde kamu yararına uygun görünebilen bir uygulama ya da işlemin uzun dönem için kamu yararına uygunluğu tartışılabilmektedir. Kuşkusuz, bunun tersi de olabilmektedir (Keleş 2000, s.8) Çünkü modernizmin evrensel hukuk normlarının varlığı yönündeki kabulüyle şekillenen bir kamu tarifinin yararı olan kamu yararı, oldukça tartışmalı bir alandır. Bütüne yönelik evrensel bir iddiayla yola çıkan ancak temelde hakim anlayışın temsil aracı niteliğini taşıyan kamunun, bugün bütüne yönelik temsil gücünü önemli ölçüde yitirmiş olduğunu söylemek mümkündür. Kamu, erkin parçalanmış yapısına bağılı olarak, parçalara ayrılmış durumdadır. O halde “tarif ettiği yararın kimin yararına olduğu” sorusu en temel soru olarak belirginleşmektedir (Bal 2006, s.32-33). Ancak örneğin, kıyıların ve denizin korunmasının “kime yarayacağı” sorusunu her zaman ilk soru olarak sormak yanıltıcı olabilir. Belli bir tarihte belli bir toplumsal sınıfın yararlanmasına sunulması yüksek olduğu gerekçesiyle kıyayı korumaktan vazgeçmek gibi bir yaklaşım hiçbir biçimde savunulamaz. Çünkü denizin ve kıyıların korunması,

kuşaklararası dayanışmanın gerekli kıldığı, bugünkü ve yarınki kuşaklar arasındaki bir ilişkinin de sonucudur (Keleş 2000, s.9).

Ayrıca 1925 yılında, yeni bir başkent kurmak için yasal karşılık ödenerek toprak kamulaştırılması, yeşil alanların küçülmesinin önlenmesi, Deliyunus ve Kuttboğazı gibi yapılaşma girişimlerinin durdurulması, Ankara'da Güven Parkı'nın otopark olmaktan ve İzmir'de Konak Meydanının Galleria'dan kurtarılması, kamu yararını doğrudan doğruya ilgilendiren örneklerdir (Keleş 2000, s.9). Özetle, kültür ve doğa varlıklarını, ortak mirası, kültürel mirası, ortak mirası, kent kimliğini kent rantı yağmasından korumak kamu yararındır (Suher, 2006, s.52).

Velidedeoğlu'nun da belirtmiş olduğu gibi, bir konunun, iktisat, ahlak, estetik ve benzeri yönlerden toplum yararına olup olmadığı tartışılrsa, zaman içinde, kişiden kişiye, toplumdaki topluma değişse bile; kent ve kentleşme sorunlarının çözümü, tartışma götürmez biçimde toplum yararı ile ilgilidir (Velidedeoğlu 1972, s. 43-46).

Türkiye'nin kentleşme sorunlarına çözüm ararken; kamu yararı kavramı, devlet ve siyaset adamlarının büyük bir duyarlılıkla uymak ve bağlı kalmak zorunda buldukları bir ilke değeri taşımaktadır. Hızlı kentleşme, tüm Üçüncü Dünya ülkelerinde olduğu gibi, Türkiye'de de, bireysel çıkarlarla toplum yararı arasındaki, kısa dönemde göze çarpan, karşıtlığı, büyük kentlerimizde her gün biraz daha belirgin biçimde gözler önüne sermektedir. Bugünkü kentleşme hızı süreceği olursa, topraktaki iyelik hakkının özüne ve sağladığı kullanım yetkilerine kıskançlıkla sahip çıkmak isteyen bireylerle, toplumun uzun dönemdeki yararları arasındaki karşıtlığın daha da büyük boyutlar kazanması kaçınılmaz olacaktır (Keleş 2000, s.12).

2.6.3. Danıştay Kararlarıyla Planlamada Kamu Yararı

Yönetim Hukukunda her ne kadar kararların kamu yararı amacıyla verildiği ve kamu yararının kişi menfaatinin üstünde tutulduğu ve taraflar arasında eşitsizlik genel ilke olmakla birlikte, kamu yararı adına gerçekleştirilen ve özü açısından tek yanlı işlemleri dengeleyecek belirli denetim düzenekleri bulunmaktadır. Bunlar, kamu yararı, toplum yararı amacıyla verilen kararların kişilerin temel hak ve özgürlüklerini zedelemesine yol

açmaması ve genel hukuk kurallarına uygunluğunun sağlanması içindir. Diğer yandan, kamu yararını arama yargısal denetim dahil olmak üzere bir usul ve süreçler bütünüdür. Burada, yargısal denetimin amacı idarenin tek taraflı olarak gerçekleştirdiği işlemlerinin hukuka uygunluğunun sağlanmasıdır (Keskinok 2000, s.16).

Hukuki açıdan bakıldığında, hukukla planlamanın kesiştiği noktada kamu yararı en temel dayanak haline gelmektedir. İdari işlemlerin amaç unsurunun kamu yararından ibaret olduğu göz önünde bulundurulursa, idarenin neyin kamu yararına olduğunu işlemde belirlediği ve buna göre hareket ettiği durumlarda da, bu hususta bir uyumsuzluk çıktığı takdirde denetim yetkisini kullanarak son sözü söyleyecek olan idari yargı merciidir. Bu nedendir ki imar planlarının yargısal denetiminde amaç unsuru olan kamu yararı kavramı ağırlık merkezini oluşturmaktadır (Bal 2006, s.30).

Ayrıca Danıştay, kimi yönetsel işlemlerle ilgili kararlarında kamu yararına açıklık getirmiş olup, kent imarına ilişkin aldığı kararların birçoğunda, kamu yararı ilkesine dayanmıştır. Ayrıca mahkemeler için hazırlanan bilirkişi raporları da incelendiğinde görülür ki, belli bir karar ya da işlem değerlendirilirken, çoğu zaman dayanılan ilkeler, planlama esasları, şehircilik ilkeleri ve kamu yararadır (Keleş 2000, s.6-7).

Öte yandan, Suher'e göre onaylı plan çalışmasının varlığı kamu yararının sağlanması yönünde en önemli dayanaktır. Birçok özel plan çalışması ve kararnamelere bağlı olarak getirilen çözümler karşısında yerel yönetimler yargıya başvurduklarında, onaylı planda belirtilen duruma aykırı olduğu yönüyle, planlama esasları, şehircilik ilkeleri ve kamu yararına uymadığından dolayı reddedilmiştir. Ancak tehlikeli durum, bir kent planlamasının tümüyle iptali durumunda, kamu yararının, yeni bir plan elde edilinceye kadar gündemden çıkarılmasıdır (Suher, 2006, s.51).

Bu nedenle, planlama ile kamu yararı arasındaki ilişkinin daha iyi anlaşılabilmesi için Danıştay kararlarının incelenmesinde büyük fayda bulunmaktadır. Planlama ve kamu yararı ile ilgili Danıştay kararları aşağıdaki gibi özetlenebilir. (Ergen 2006, s.141-143).

- İmar planının, şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına ve kamu yararına uygun olması gerekir.¹

¹ Danıştay Altıncı Dairesinin 11.11.1987 tarih ve E:1987/762, K:1987/1028 sayılı kararı.

- İmar planlarının yapımı sırasında bugünün yanı sıra gelecekte sağlıklı ve düzenli bir çevre oluşturulması çabası açısından birlikte ele alınarak değerlendirilmesi ve böylece imar planlarının temel amaçlarından biri olan kamu yararı ilkesinin gözetilmesi gerekir.²
- İmar planı değişikliklerinde kamu yararının üstünlüğü ilkesine uyulması gerekir.³
- İmar planlarının yargısal denetimi sırasında şehircilik ilkeleri, planlama esasları ve kamu yararı kriterlerinin yanı sıra özelliği itibarıyla imar planının bütünlüğü genel yapısı, kapsadığı alanın nitelikleri ve çevrenin korunması gibi olgularla birlikte üstün kamu yararı ilkesinin de gözetilmesi gerekir.⁴
- Bir şahsa ait taşınmazın tamamının 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarıyla ağaçlandırılacak alan, yol ve spor alanı olarak ayrılmasında şehircilik ve planlama ilkelerine aykırılık bulunmaması halinde bu planlarda kamu yararına aykırılıktan söz edilemez.⁵
- Sahil şeridinin tümüyle turistik tesis yatırımları ile genel kullanıma kapatılmasında kamu yararından söz edilemez.⁶
- Trafik yükünü hafifletmek, sahil şeridini halka açmak ve kentin kanalizasyon sorununa çözüm getirmek amacıyla yapılan plan değişikliğinde kamu yararına aykırılıktan söz etmek mümkün değildir.⁷
- Sadece mülkiyet durumunun göz önüne alınmaması nedeniyle planın iptaline karar verilmesinin kamu yararına aykırı olduğu ancak planlamada adalet ilkesine uyulmadığından bahisle planın iptaline karar verilmesi yerindedir.⁸
- İmar planlarının yapılması ve değişikliklerine ait esaslara ilişkin yönetmelik kurallarına göre yaya yolunun asgari 7 m. genişlikte olması öngörülmuş bulunduğundan, yaya yolunun 10 m.ye çıkarılması yolundaki imar planı değişikliğinde kamu yararına aykırılıktan söz edilemez.⁹

² Danıştay Altıncı Dairesinin 23.12.1998 tarih ve E:1997/6678, K:1998/6744 sayılı kararı

³ Danıştay Altıncı Dairesinin 21.10.1993 tarih ve E:1993/1509, K:1993/4437 sayılı kararı

⁴ Danıştay Altıncı Dairesinin 17.06.1997 tarih ve E:1996/5362, K:1999/3020 sayılı kararı

⁵ Danıştay Altıncı Dairesinin 26.11.1991 tarih ve E:1990/1518, K:1991/2851 sayılı kararı

⁶ Danıştay Altıncı Dairesinin 26.03.1990 tarih ve E:1988/462, K:1990/455 sayılı kararı

⁷ Danıştay Altıncı Dairesinin 30.01.1992 tarih ve E:1991/2720, K:1992/398 sayılı kararı

⁸ Danıştay Altıncı Dairesinin 27.05.1992 tarih ve E:1991/4359, K:1992/2468 sayılı kararı

⁹ Danıştay Altıncı Dairesinin 15.10.1992 tarih ve E:1991/201, K:1992/3630 sayılı karar

- İmar planı değişikliği ile uyumsuzluğa konu taşınmazda öngörülen pazar yeri alanı kaldırılmış ise de, taşınmazın yer aldığı bölgede herhangi bir otoparkın bulunmaması, bu alanda otoparkın acil bir ihtiyaç olduğunun anlaşılması karşısında taşınmazın pazar yeri alanından çıkarılarak otopark alanı olarak belirlenmesinde üstün kamu yararı bulunmaktadır.¹⁰
- Özünde kamu yararı bulunduğundan duraksama bulunmayan eğitim ve öğretim amacına ayrılmış bir taşınmazın üniversite vakfi yararına akaryakıt satış ve servis istasyonu alanı olarak belirlenmesinde planlama esasları ve kamu yararına uyarlık bulunduğundan söz edilemez.¹¹
- Plansız bölgede kalan taşınmazın belediyece kamu yararına dayanılarak plaj, park, çocuk parkı ve gezi alanı yapılmak amacıyla kamulaştırılmasında isabetsizlik görülmemektedir.¹²
- İçme ve kullanma suyu temin edecek olan barajın evsel, endüstriyel, tarımsal ve her türlü hayvancılık faaliyetinden kaynaklanan atıklar ile kirlenmesini önlemek ve toplum sağlığını korumak, içme suyu, havzasının doğal potansiyelini en iyi biçimde değerlendirmek amacıyla hazırlanan plan ve plan notlarında şehircilik ilkeleri, planlama esasları ve kamu yararına aykırılık bulunmamaktadır.¹³
- Jeolojik yönden sakıncalı, yapı yasağı olan heyelan alan olduğu raporlarda belirtilen alanlarda can ve mal güvenliği açısından konut yapımına ve diğer fonksiyonlara izin verilemeyeceğinden, bu alanları yapılaşmaya açan imar planı değişikliğinde şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına ve kamu yararına uyarlık bulunmamaktadır.¹⁴

¹⁰ Danıştay Altıncı Dairesinin 19.09.1997 tarih ve E:1996/4212, K:1997/3762 sayılı kararı

¹¹ Danıştay Altıncı Dairesinin 19.10.1999 tarih ve E:1998/4628, K:1999/4900 sayılı kararı

¹² Danıştay Altıncı Dairesinin 15.05.1989 tarih ve E:1988/336, K:1989/1129 sayılı karar

¹³ Danıştay Altıncı Dairesinin 17.12.1996 tarih ve E:1996/523, K:1996/5823 sayılı kararı

¹⁴ Danıştay Altıncı Dairesinin 08.02.1999 tarih ve E:1998/744, K:1999/618 sayılı kararı

2.7. BÖLÜM SONUCU

Kamu yararı tanımlanırken, dar ve geniş anlamda kamu yararı şeklinde iki ayırım yapılmaktadır. Dar anlamda kamu yararı kavramı, kamu hukuku alanındaki işlemlerde genel amaç olan kamu yararını gerçekleştirmesini ifade etmektedir. Geniş anlamda kamu yararı ise, ülkedeki tüm insanların ortak çıkarlarını ifade etmektedir. Kavramın bu şekilde çok işlevli olmasından dolayı, kavram çeşitli akademik çevreler, yargı organları, bilim adamları ve yazarlar tarafından farklı tanımlanmıştır. Bu nedenle her somut olayda kamu yararının bulunup bulunmadığı ayrı olarak değerlendirilmiştir.

Kamu yararı, 1789 Fransız devrimi sonucunda ortaya çıkmış olup, toplum sözleşmesi ile ortaya konan hak ve yararların sonucu sayılmaktadır. Günümüzde ise kamu yararı amacıyla yapılabilecekler yasalar ile tanımlanmış olup, sınırları belirlenmiştir.

1982 Anayasası'na göre kamu yararı kavramı;

- Mülkiyet ve miras haklarının tek sınırlayıcısı,
- Kıyı niteliği taşıyan alanların kullanımında bir öncelik,
- Kamulaştırılma işleminin yapılabilmesinin ön koşulu,
- Devletleştirmenin yapılabilmesinde gereklilik,
- Yurt genelinde dengeli ve eşitlikçi kalkınma amacıyla yapılacak olan planlarda öncelikli olarak gözetilmesi gereken bir kavram olarak yer almaktadır.

Kamu yararının gözetilmesi, kent planlamada, planlama ilkeleri ve düzenleme esaslarının ölçütüdür. Kamu yararının gözetilerek halka genel ve ortak bir hizmet sunulması amaçlandığından bu hizmet sunumu karşılıksız ve bedelsiz olmalıdır. Bununla birlikte, hukuki açıdan bakıldığında, hukukla planlamanın kesiştiği noktada kamu yararı en temel dayanak haline gelmektedir. Bu nedendir ki imar planlarının yargısal denetiminde amaç unsuru olan kamu yararı ağırlık merkezini oluşturmaktadır. Diğer taraftan, yargısal denetimde imar planının kamu yararına uygun olup olmadığı irdelenmese bile aslında bir yerleşmeye ait onaylı planın bulunması kamu yararının sağlanması yönünde en önemli dayanak olarak değerlendirilmelidir. Çünkü bir kent planlamasının tümüyle iptali durumunda, kamu yararının, yeni bir plan elde edilinceye kadar gündemden çıkarılması daha tehlikeli bir durum oluşturmaktadır.

3. KAMUSAL ALAN

Kent ve kentsellik öncelikle kamusal alanın, kamusal alanın üretimi ile ilişkilidir. Kamusal alan toplumsal değişim ve iletişimin gerçekleştiği temel ortamdır. Bu nedenle, kenti üretmenin ve biçimlendirmenin en temel aracı olan kent planlama ve tasarımın, kamu yararı kapsamında zenginleştirilmesi ve geliştirilmesi önemli bir konudur. Son yıllarda kentlerimiz giderek, daha fazla kendi içlerine kapanmış mekanların egemenliğine teslim olmaktadır. Günümüzün şehirciliğinin bu önemli problemi, aynı zamanda toplumsal ve mekansal bölünmenin de göstergesidir. Bu nedenle bütünleşme kanallarının yaratılması, ortaklıkların geliştirilmesi, kentsel mekansal ve toplumsal omurgaların oluşturulması önemli bir planlama ve tasarım problemi olup şehirciliğin alanını oluşturur (Keskinok 2009, s.1).

Bu bağlamda, bu bölümde kamusal alan kavramı, tanımı, tarihsel süreçte yaşadığı dönüşümü, türleri ve özellikleri açısından irdelenecektir.

3.1. KAMUSAL ALAN TANIMI

Toplumsal ve politik alan yani aile ile kamusal alan arasındaki ayrım, ilk olarak Aristoteles tarafından yapılmıştır. Aristoteles'e göre, her yurttaş iki varoluş düzenine aittir, kendinin olan (idion) ve kamusal (koinon) olan arasında kesin bir ayrım ortaya çıkmıştır (Uzun 2006, s.34).

Hannah Arendt, kamusal alanı; ahlaki ve politik büyüklüğün, kahramanlığın ve seçkinliğin açığa çıktığı, sergilendiği ve başkalarıyla paylaşıldığı görünüm alanı olarak tanımlamaktadır. Ayrıca Arendt'e göre kamusal alan, insanların tanınmak üstün olmak ve itibar görmek için birbiriyle rekabet ettiği, insani olan her şeyin boşuna ve geçici olmaması için güvence aradığı yerdir (Benhabib 1996, s.241).

Yine önemli düşünürlerinden Jürgen Habermas ise kamusal alanı; özel şahısların kendilerini ilgilendiren ortak bir mesele etrafında akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışma neticesinde o mesele hakkında ortak bir kanaati yani

“kamuoyunu” oluşturdukları süreç, araç ve mekanların tanımladığı hayat alanı olarak tanımlamaktadır. Kamusal alan kamuoyu oluşturmasının yanı sıra, temelde insanların etkileşime geçtikleri, iletişim kurdukları, sosyalleştikleri alan olması itibariyle toplumsal yaşam, dolayısıyla da kentsel mekan açısından çok büyük öneme sahip bulunmaktadır.

Temelinde herkese açık olma niteliğini barındıran kamusal alan, kavramsal ve fiziksel olmak üzere iki tanım üzerinden açıklanabilir. Kentte toplumsal yaşamın mekana yansımaları söz konusudur. Bu açıdan bakıldığında kavramsal anlamdaki kamusal alandan ve bunun mekandaki yansımaları olarak kentlerde yer alan fiziksel kamusal alanların varlığından söz etmek mümkün. Kamusal alan her ne kadar fiziksel ve kavramsal olarak iki farklı açılardan değerlendiriliyorsa da, aslında kavramsal kamusal alanın fiziksel olana altlık teşkil etmesi nedeniyle bu ikisinin birbirinden koparılmadan değerlendirilmesi gerekmektedir (Erturan 2008, s.1). Kavramsal olarak kamusal alan, hem devleti ve siyasal alanı içinde barındıran, hem de sivil alanın kendi bünyesindeki veya devletle arasındaki girişim, potansiyel ve ilişkilerini barındıran bir olgu olarak tanımlanırken, fiziksel anlamıyla “kamusal alan” ise mülkiyetin ortak olduğu ve ortak çıkarlar ve kullanım için ayrılmış, yaratılmış ve düzenlenmiş mekanlar olup kentsel mekanlardan, toplumsal hizmet ve kullanıma açık olan mekanlar mülkiyet kimde olursa olsun, kamusal alan olarak tanımlanmaktadır (Bayraktar 2009, s.1-2).

Bu doğrultuda, kamusal alan fiziksel anlamıyla, kavramsal anlamın oluşturduğu altlık doğrultusunda kentsel mekanda şekillenmiş olan sokaklar, meydanlar, parklar, açık alanlar vb. alandır. Kentsel kamusal alanlar, “kamuya açık” olma niteliğine sahip, bireylerin yüz yüze geldiği ve sosyalleşebildiği alanlardır ve sahip oldukları bu iletişim işlevi nedeniyle önem arz ederler (Erturan 2008, s.1). Uzaktan bakınca şehir gökyüzüne yükselen uzun ve keskin binalarının şekilleri ile silüet olarak görünür; ancak şehrin içine girince, en çok görmek istediğimiz ve bölgenin niteliği hakkında bize en çok bilgiyi sağlayan şey, kamusal alanlardır. Bu sebeple, kamusal alanın özellikle de sokak ve meydanların kalitesi bir şehrin kimliğini oluşurmada oldukça önemli bir role sahiptir (Gülen 2006, s.22).

Kamusal alanlar kentlerin gerçek sahibi olan kentlilerin katılımı ile geliştirilebilir. Kentsel geliştirme süreçleri kentin yaşayanlarının bugünleri ve yarınları üzerinde söz sahibi olabilmeleri ve sahip çıkmaları için bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Bu fırsatı değerlendirmek ve geliştirmek için eldeki en önemli araç kamusal alanların kamusal “olan” nitelikleridir (Otaner ve Keskin 2005, s.108)

Ayrıca kentlerin çekiciliği, kısmen, yapısal biçimin dış mekanlarla ilişkisine, bu mekanların hiyerarşisine, çeşitliliğine ve özelliklerine bağlıdır. Kentsel kamusal alanlar yerel kültürü ve yaşanan zamanı yansıtmakta, kentin doğal ve kültürel karakteristikleri ve peyzajlarıyla olan ilişkisine vurgu yaparak kent yasayanlarının sosyal, kültürel ve ekonomik durumları hakkında ipuçları vermektedir. Aynı zamanda yerel kimliğin ve toplumsal gururun önemli bir bileşeni olup eğitici bir rol ve ekolojik bir anlam da yüklenmektedir (Deniz 2005, s.5).

Kentsel kamusal alanlar gerek mülkiyeti kamuya ait olma temelinde, gerekse de geliştirilmesi ve işletilmesi toplumsal olarak denetlenebilirlik temelinde olsun, kamusal “olan” olarak, kentsel geliştirmenin en önemli aracını sağlamaktadır. Bu çerçevede, kamusal alanın kavramsal kapsamının ve fiziksel sınırlarının geliştirilmesi, mülkiyet düzenlemelerine yönelik olmaktan çok, bir yaklaşım seçeneği olarak önem kazanmaktadır. Bu yaklaşımın özü mülkiyete ilişkin olmayıp, toplumsal olana, toplumsal çıkarları bireysel çıkarların üstünde sayan “toplumsal yarara”, kentsel yaşamın toplumsallaştırılmasına ilişkindir (Otaner ve Keskin 2005, s.114).

Başkaları tarafından duyulmak ve görülmenin, özetle kamusal alanda var olmanın anlamı, herkesin farklı bir konumdan görüyor ve duyuyor olmasıdır. Kamusal yaşamın anlamı tam da budur. Paylaşılan dünyanın, kamusal alanın sürekliliği, bunu paylaşan insanların benzer ya da türdeş olması ile değil, konumlarının farklılığı ve bundan doğan görüş açılarının çeşitliliği içerisinde, “ortak bir ilgi alanı” olarak paylaşılıyor olması ile sağlanabilir. Kısaca kamusal alan, bireylerin farklı konumları ile, farklı bakış açılarından yaklaştıkları ortak ilgi ve iletişim alanıdır. Bu ortak alana bireylerin ilgisinin yok olması durumunda kamusal alandan söz etmek de mümkün değildir. Kamusal alan aynı zamanda bireylerin aktif olarak katıldıkları bir eylem alanıdır. Bu eylemler kamusal alanda herkes tarafından “görülür ve duyulur” (Gülen 2006, s.23).

3.2. KAMUSAL ALANIN DÖNÜŞÜMÜ

Tarih boyunca kentler, özgürlüklerin alanı olmuş, farklılıkları bir arada barındırmıştır. Düşünsel ve toplumsal gelişmeler farklılıkların, farklı kültürler ve düşüncelerin bir araya geldiği kentin kamusal alanında gerçekleşmiştir (Bilsel 2009, s.2).

Kamusal mekanların geçmişine baktığımızda, antik dönem “agora”larının, dönemin sosyal yaşamı açısından en önemli mekanlardan biri olduğu, günümüzün kamusal mekanları için de örnek oluşturmaya devam ettiği görülmektedir. Agora, Eski Yunan'da genellikle kamu yapıları ve portiklerle çevrili, popüler veya politik toplantı yeri olarak kullanılan, seçim ve yargılama gibi önemli olayların da gerçekleştiği pazaryeri veya ortak meydandır (Uzun 2006, s. 16).

Roma kentlerinin iki kamusal mekanı “plaza” ve “forum”dur. Plazalar, kent için ticari ve sosyal kamusal mekânlar sağlamaktaydılar. Bu dönemde forumlar müzakere alanı olmaktan çıkmış, kentliler için bir eğlence alanına dönüşmüştür (Gökgür 2008, s.24)

Ortaçağdaki feodal ilişkiler çerçevesinde kurumsal ölçütlere dayanılarak özel alandan ayrılmış, kendi başına bir alan olarak kamudan söz edilemez. Bu dönemde, kamusallık feodal düzenin ortaklaşa üretim ilişkisiyle yakından ilişkilidir: örneğin, komüne ait olup da ortaklaşa işlenilip kullanılan toprak, çeşme, pazaryeri ortak kullanıma açıktır ve kamusaldır (Vural ve Yücel 2006, s.99).

14. ve 15. yüzyılda Rönesans’la birlikte yeni bir şehir anlayışı ortaya çıkmıştır. Kentin bir sahne gibi düşünüldüğü bu dönemde, önemli kamusal alanlar bir geometriyle oluşturulmuş, kentsel dekor önem kazanırken, meydanlar ve pazarlar işlevini kaybederek adeta bir sahne dekoruna dönüşmüştür (Gökgür 2008, s.26).

16. ve 17. yüzyılda ise kamusal alanlar yetkinin güç gösterme yeri olarak görülmektedir. Bu dönemde “askeri özellik” korunarak, geniş kaldırımlar ve büyük caddeler açılmış kamusal parklar düzenlenmiştir.

18. yüzyıla gelindiğinde, Avrupa’nın büyük şehirlerinde zengin bir kamu hayatı geliştiği görülür. Sosyal gelişimlerin bir yansıması olarak, şehirler içinde devasa parklar

yapılmaya başlanmış; sokakların gezintiye çıkan yayalara uygun halde düzenlenmesine yönelik ilk çabalar gösterilmiştir. Bütün bunların sonucunda ise, 18. Yüzyıl şehirleri büyük parkları, insanların gezindiği caddeleri, pasajları, kafeleri, restoranları, tiyatro ve operalarıyla, şehre gelen çeşitli tabakalardan yabancıları buluşturan canlı bir kamu hayatına sahne olmuştur. Sennett, şehirlerin bu dönemdeki canlı sosyal hayatını bir tiyatro sahnesine benzeterek, bu sahne içinde insanlar hem aktör, hem de izleyici olarak sahnenin içinde yer aldığını belirtir (Vural ve Yücel 2006, s.99).

19. yüzyıl kentlerin yayılma dönemidir. Bu yüzyılda Hausmann'ın teorilerine dayalı, yeni bir cadde ve sokak anlayışı ortaya çıkmıştır. Kentsel mobilya ve peyzaj donatıları olan cadde, kentin temelini oluşturmuştur. Bu dönemdeki sosyal bölünmeler kamusal alanda aristokrat ve burjuvaların hakimiyetini ortaya çıkarmıştır. Sennett ve Habermas'a göre 19. Yüzyılın ikinci yarısında, kapitalizm ve burjuvaziyle birlikte, kamusal alanda çöküş başlamıştır (Gökgür 2008, s.27). Öyle ki Sennett'e göre, kentli, kent yaşamının tiyatro sahnesi içinde bir aktör olarak yer almaktan çok, pasif bir izleyici konumuna indirgenmiştir (Vural ve Yücel 2006, s.99).

20. yüzyıla gelindiğinde ise, sanayileşmeyle birlikte, ulaşımda görülen gelişmeyle, kentlerde konut-işyeri ilişkisi giderek kamusal alandan kopmaya başlamıştır. Kentler otoyollarla, hızlı trafik yolları vb. ile donatılmış ve otomobil kente hakim olmuştur. Kamusal alan transit geçiş alanına dönüşerek sosyalleşmenin yaşandığı alan özelliğini kaybetmiştir. Sosyal bölünme, işlevsel uzmanlaşma, kentin çeperlerindeki yerleşmeler, otoyollar, modern kolektif donatılar, alışveriş alanları vb. kamusal alanı olumsuz olarak etkilemiştir (Gökgür 2008, s.28). Bu bağlamda, Sennett'in tiyatro sahnesine benzettiği kent yaşamında kentliler, sahneye konan oyunun hem seyircileri, hem de oyuncularını olarak daha çok tüketen birer araç haline gelmişlerdir.

Günümüzde dünya kentlerinin, küreselleşme süreçleri ve serbest pazar ekonomisinin sınır tanımaz egemenliği altında, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin de hızlı gelişimi ile daha önce görülmemiş boyutlarda büyümelerine, saçaklanarak olası her yönde yayılmalarına tanık olmaktayız. Öte yandan, kentsel alanların coğrafi mekânda bu önlenemez devleşmesi karşısında mevcut kentsel yapılar hızla çözülmekte; merkezkaç süreçlerle kentsel alanın çeperlere doğru hızla yayılması toplum gruplarının kesin

sınırlarla birbirinden ayrışması yönündeki eğilimleri güçlendirmektedir. Bu süreçler sonucunda kent, tüm kentlilerce paylaşılan bir kamusal alan olmaktan çıkarak, bir araya gelemeyen toplumsal gruplar/kültür grupları tarafından bölüşülmüş bir yerleşim alanları kümelenmesine dönüşmektedir (Bilsel 2009, s.2).

“Kamu yararı” gözetilen bir kentsel gelişme politikasının bulunmadığı, kentsel gelişme stratejilerinin salt serbest piyasa ekonomisinin spekülasyon amaçlı taleplerine göre yön değiştirdiği bu yeni düzende kent mekânı parçalanarak “özelleştirilmektedir”. Kent, kentlilerin ortak olarak paylaştıkları bir kamusal alan olmaktan çıkarak, farklı toplum gruplarının sahiplendiği herkes tarafından erişilebilir olmayan özel alanlara bölünmektedir. Bu durum özellikle son yıllarda özel sektörü de kamusal alan (tema parklar, ticaret merkezleri, alışveriş merkezleri gibi) üretimine teşvik etmiştir

Küreselleşme süreçleri ile belirlenen serbest piyasa koşulları, bütünlükten uzak bir planlama pratiği ve parçacı kentsel gelişme karşısında, “kamusal alan”ı savunan bir kent planlama ve tasarım yaklaşımı, yer değirmenlerine karşı bir savaşım gibi görülebilir. Ancak kentlerde yaşanan toplumsal ayrışma ve parçalanma karşısında “kamusal alan” paradigması ve “kamu yararını” ön plana alan, “kamusal alan odaklı planlama ve tasarım” gelecekte de önemli bir paradigma olmayı sürdürecektir (Bilsel 2009, s.7).

Ülkemizde özellikle yerel fiziksel planların hazırlanmasında “kamusal alan” olarak nitelendirilen sosyal ve teknik altyapı alanları çok büyük önem taşımaktadır. Sosyal altyapı alanları, sağlıklı bir kentsel çevreyi meydana getirmek amacıyla yapılması gereken eğitim, sağlık, dini tesisler, kültürel ve idari yapılar ile park, çocuk bahçeleri gibi yeşil alanları kapsarken; teknik altyapı alanları ise, elektrik, havagazı, içme ve kullanma suyu, kanalizasyon ve her türlü ulaştırma, haberleşme ve arıtım gibi servislerin temini için yapılan tesisler ile açık veya kapalı otopark kullanımlarını içermektedir. Kentsel alanlar için nazım imar planları hazırlanırken temel fonksiyon alanlarına hizmet edecek bu sosyal ve teknik altyapı alanları “Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik” çerçevesinde getirilen standartlar çerçevesinde belirlenir. Bu alanlar, kentsel alanların sürdürülebilirliği açısından vazgeçilmezdir (Türk 2007, s.1).

3.3. KAMUSAL ALAN –ÖZEL ALAN AYRIMI

Kentsel alanlarda “kamusal” ve “özel” ayrımı bulunmaktadır. Toplumun bir bireyi olarak, ortak yer ve ortak amaçlar için kullandığımız alanlar “kamusal alan” olarak tanımlanmakta iken bireylere ait, özel ihtiyaçların karşılandığı alanlar “özel alan” olarak tanımlanmaktadır. Özel alanları kamusal alanlardan ayıran en önemli özellik, kişisel mülkiyet alanlarının tersine kamusal alan kullanımının herkese açık olmasıdır. (Erdönmez ve Akı 2005, s.73). Kentsel alanın özel ve kamusal olarak ayrımı, toplumda özel ve kamusal alan arasındaki ilişkinin fiziksel bir göstergesidir. Bu alanlar birey ve toplum arasındaki, kendi ve diğerleri arasındaki daha derin bir ilişkinin yansımasıdır. Kentsel alanlar mülkiyet durumuna göre özel ve kamusal olarak ayrılmasının yanı sıra, kullanım durumlarına göre yarı kamusal, yarı özel alan olarak ayrılmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde, kamusal alan özel alan ayrımı, kamusal alan, özel alan ve yarı-kamusal / yarı-özel alan başlıkları altında irdelenecektir.

3.4.1. Kamusal Alan

Kamusal alanların mülkiyeti kamu sektörüne aittir. Kamu mülkiyetindeki alanların miktarının artırılması, genellikle kamu denetimindeki alanların miktarının artırılmasından daha zordur; uzun bir süreç ve bir politik yaklaşım konusudur. Kamu mülkiyetindeki alanların etkin kullanımına öncelik verilmesi daha pratik bir yol olarak her koşulda önem taşımaktadır. Türkiye özelinde, kamu mülkiyetindeki alanların çeşitli resmi kurumların mülkiyet ya da tasarruf hakkına bağlanmış olması, bu alanlar üzerinde bütünlüklü geliştirme kavram ve projelerinin oluşturulması ve uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Bu bağlamda, mülkiyeti kamuya ait olan alanların planlanma, geliştirilme ve denetimlerini kolaylaştıracak hukuksal ve idari düzenlemelerle, bir havuzda toplanmaları öncelikli bir sorundur (Otaner ve Keskin 2005, s.109).

Kamusal alanı oluşturan en önemli temel öğeler sokak, cadde, meydan, açık alanlar vb.dir. Bu alanlar erişim ve kullanım açısından tamamen kamuya açık alanlardır. Bakım ve denetimleri kamu tarafından yapılmaktadır. Bunların dışında yine kamu mülkiyetinde ve kamusal alan olarak kullanılan diğer alanlar ise;

- Çeşitli kamusal hizmetlere ayrılan kentsel donatılar (belediye stadyumu, hastane, müzeler, otobüs garajı, metro istasyonu, adliye, okul, kampus vb.)
- Kamusal alana ayrılmış açık alanlar (mezarlıklar, pazarlar, haller, parl yerleri, plajlar, turistik alanlar vb.)
- Hava yollarına havaalanları, demir yollarına ait garlar, kara yollarına ait yollar, otoyollar, köprüler, altyapı galerileri, trotuarlar, deniz yollarına ait limanlar, gemici barınaklar vb.dir (Gökgür 2008, s.30).

Tüm bu alanlar kamusal özellik taşımalarına rağmen, bazılarının sokak, cadde ve meydan gibi kamusala alanlardan; erişim ve kullanım açısından farklılaşması söz konusudur. Kamuya ait her yerin kişiler tarafından serbestçe kullanılması mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda kamusal alan ve kamuya ait yerlerin kullanım açısından farklılaşması söz konusu olabilmektedir. Bu doğrultuda kullanım açısından bakıldığında;

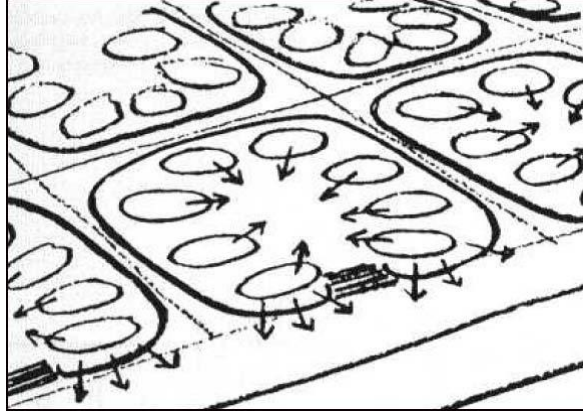
- “Kamusal alanlar” kamusal olarak kullanılan parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, plajlar vb. alanlar.
- Özelleştirilmiş “kamusal alanlar” yani “kamusal” olarak bilinen özelleştirilmiş ve ortak kullanıma açık kafe, restoran, mağaza, sinema, spor, ticaret, eğlence merkezi vb. alanlar.
- Kamusal olarak tanımlanmamış fakat ortak kullanıma açık kamusal kullanımı olan otoyol, demiryolu, geniş park yapma alanları vb. şeklinde sınıflandırılabilir.

3.4.2. Özel Alan

Bununla birlikte, kamusal alan özel alandan tamamen bağımsız değildir. Kamusal ile özel alan arasındaki köprüyü, bireyin özel hayatı ile kamusal hayatını oluşturan dış mekanı arasında kurduğu ilişkiler oluşturmaktadır. Bireyin özel hayatı; aile, yakın dost çevresi, bireysel üretim ve tüketim alanları, bireysel inançlar ve tercihlerden oluşmaktadır (Geuss 2007, s.23).

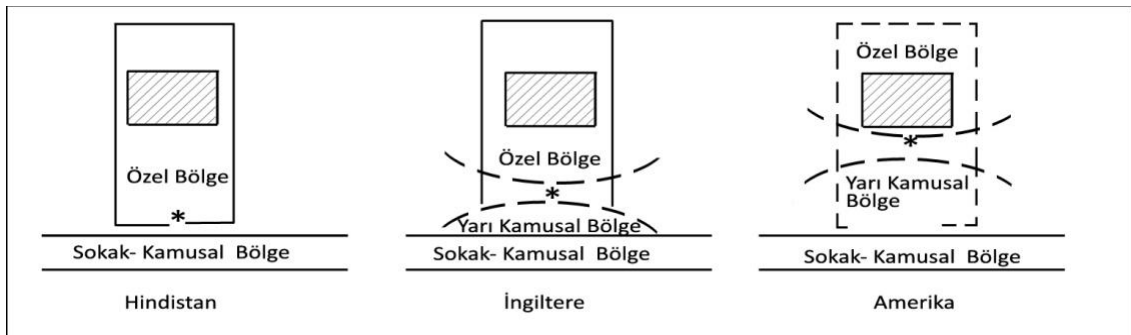
Bireyin özel hayatı onu çevreleyen dış mekanı ile kurduğu ilişkiler ve edilen tecrübeler ile etkilenmektedir. Bireyin içinde bulunduğu toplumsal düzen ve kültürel yapı bireyin özel hayatına doğrudan ya da dolaylı olarak yansımaktadır. Bireyin dış mekanı

oluşturan kamusal alanlarda özel değerlerin bütününden oluşmaktadır. Bu durumda, özel yaşam kamusal yaşantıdan etkilenmekte ve özel yaşam kamusal yaşantıyı etkilemektedir (Enginöz 2008, s.14).



Şekil 3.1: Kamusal-Özel Alan Ayrımları

Kamusal ve özel yaşamın her birinin vurgulanışı ve ifade ettikleri değerler, toplumların içinde buldukları kültür, mekan ve zamanlar arasındaki farkı ortaya koymaktadır. Kamusal alanlar toplumların önde gelen kamusal ve özel değerlerinin birer ürünü olup, içinde buldukları toplum ya da kültürü sembolize etmektedirler (Uzun 2006,s.15). Kamusal - özel alan ilişkisi bu bağlamda farklı toplumlara göre farklı şekilde kurulmaktadır. Bazı kültürlerde keskin bir ayrım bulunmakta, bazılarında ise iki alan arasındaki geçiş mekanizmaları ile bu ayrım yumuşamaktadır.



Şekil 3.2: Toplumlara Göre Kamusal-Özel Alan Ayrışması

Ayrıca, kentsel yaşamın toplumsallaşmasının en önemli araçlarından biri, “özel olan”ın dışındaki, yapı dışı ortamın bir sosyal ve fiziksel mekan olarak geliştirilmesidir. Geleneksel kentlerde (Türk, Yunan, İspanyol, İtalyan, Arap, vb.) özel ile kamusal alanlar arasında geçiş alanı kalıpları bulunmaktadır. Kentsel ölçekte, geçmiş için

duyulan nostaljinin yönelimi, ağırlıklı olarak, geleneksel kentlerin bu geçiş alanı kalıpları ile sağladığı yaşam ortamının toplumsal boyutudur. Geleneksel kentlerde, hayat, avlu, ara sokak, sundurma altı, kapalı çarşı, vb. tür kalıplarla karşımıza çıkan, bireysel ile toplumsal yaşamın birbirine geçişini düzenleyici unsurların bugün yeniden anlamlandırılarak geliştirilmesi ve bireysel ile toplumsal alanlar arasında aşılmaz sınırlar ve erişilmez alanlar oluşturan yapılaşma-alan kalıplarının değiştirilmesi gerekmektedir. Bu arayışı mekansal olarak somutlaştırmaya yardımcı örneklerden biri, sınır duvarlarını getiren yapı parseli yerine yapı alanı kavramını koyarak, yapıların çevresinde yapıların bireysel kullanıcıları ile birlikte, içinde yaşadığı toplumsal yaşam mekanının parçası olan kentsel ortamlar oluşturmaktır (Otaner ve Keskin 2005, s.109).

Örneğin, merkezi iş alanları ile zemin katlarda ticari kullanımların olduğu yol üstü kesimlerde, yapı parsellerinin yol cepheleri çoğunlukla kaldırım alanlarına doğrudan açılarak kamusal kullanım alanı ile bütünleşmektedir. Ancak bu alanlar hukuki olarak 'kamusal' niteliği taşımadığından bağımsız düzenlemelere konu olmakta ve işlevsel ve görsel bütünlük ve zenginlik kazanamamaktadır. Ticari işletmelerin mülkiyetlerindeki alanları kendi istemleri ile kamusal alanla birleştirmeye dönük bu çabaları, özel ile kamusal arasındaki geçiş alanlarının ticari ve sosyal yaşamın canlılığı için ne denli önemli olduğunun pratikteki göstergeleridir. Bu pratikten anlaşılabilen gibi, bu alanlar üzerinde toplumsal denetim sağlayacak düzenlemeler, mutabakat temelinde bile kolaylıkla yapılabilir nitelik taşımaktadır.

Özel mülkiyette olan yapı parsellerinde yapı dışı alanın, kamusal alan olarak değerlendirilmesi yaklaşımı zemin kotu altını da kapsamaktadır. Kentsel arazinin zemin altı kotunun yapı dışı alan statüsünde kamu kullanımına tahsisi kentsel alanda kamu denetimine açık alanların geliştirilmesinin önemli bir boyutudur. Bu boyutun geliştirilmesi ile kentsel geliştirme amaçlı kullanılacak alanların bütünleştirilmesinde ve insan ve çevre ile uyumlu trafik yolu ve otopark sistemlerinin geliştirilmesinde uygulanabilir çözümler üretilmesi sağlanacaktır. Bu tür alanlarda, zemin altı kotunun 'kamusal alan' olarak değerlendirilmesi, çoğu kez zemin üstü kotta çözüm alanları son derece sınırlı olan kentsel donatıların geliştirilebilmesi için de değerlendirilebilir (Otaner ve Keskin 2005, s.109).

3.4.1. Yarı-Kamusal / Yarı-Özel Alan

Kentsel ortamda kamusal ve özel mekanların var olması kentsel yaşamın sürdürülebilirliği için gereklidir. Ancak günümüzde kamusal- özel alan anlayışı bazı değişikliklere uğramıştır. Ekonomik gelişme dinamiklerine bağlı olarak yön kazanan mekansal oluşumlar ve değişen gündelik yaşam kültürü mekan kullanımlarını etkilemiş; özel ve kamusal kavramlarının iç içe geçmesi söz konusu olmuştur (Enginöz 2008, s.17). Bu bağlamda kamusal-özel alan ve arakesitte yer alan yarı kamusal ve yarı özel alan kavramlarının yeniden tanımlanmasını gerektirmiştir.

Yarı özel alanlar; mülkiyeti özele ait olup kamu tarafından kullanılan alanlar: mülkiyeti, bakımın ve denetimin özele, kullanımın ise kontrollü olarak kamuya ait olduğu alanlar olarak tanımlanmaktadır. Örnek olarak son dönemlerde giderek artış gösteren “yeni tip kamusal alanlar” olarak nitelendirilebilen alışveriş merkezleri, eğlence merkezleri vb. alanlar verilmektedir. Yarı kamusal alanlar ise; mülkiyeti kamuya kullanım da normalde kamuya ait olan fakat işletme, kullanım ve bakımı özele ait, kamuya belirli koşullarda açık alanlar olarak tanımlanmaktadır. Örnek olarak ise, deniz kıyısı, cadde ve sokaklar üzerine kurulan kafe, restoran vb. alanlar gösterilmektedir (Gökgür 2008, s.31).

Kamusal ve özel arasındaki bölünme, son yıllarda pek çok hukuk otoritesi tarafından da yeniden değerlendirilmiştir. Kamusal ve özelin sürekliliğinin, erişim derecesi, hizmet ettiği kullanıcılar ve ilgi alanları gibi özelliklere ayrıştırılması çok daha yaygındır. Bu anlamda son 20-30 yılda kamusal alan kavramı belirsizleşmiş durumdadır. Modern şehirlerde bireylerin günlük aktivitelerini gerçekleştirdikleri mekan tip ve çeşitleri önemli ölçüde değişmiştir. Özellikle şehir merkezlerinde bazı eski, yerleşik kamusal alan formları kaynak eksikliği ve güvenlik endişeleri nedeniyle önemini yitirmişlerdir. Toplumun değişen yapısı ile, büyük alışveriş merkezleri, eğlence alanları, havaalanları gibi özel mülkiyette olup kamunun kullanımına hizmet veren alanların ortaya çıkması sonucunda, kamusal ve özel alan anlayışı ve bu alanların kanunlarla belirlenmiş yapılarını karmaşıklştırmıştır (Erdönmez ve Akı 2005, s.74). Bununla birlikte, bu durum geleneksel kamu alanının en önemli özellikleri olan “denetimsiz, koşulsuz, serbest erişim” özellikleri ile çelişmektedir.

3.4. KAMUSAL ALANIN SAHİP OLMASI GEREKEN ÖZELLİKLER

Kentin var olabilmesi için; yaşam kalitesi, sosyalleşme, hareket etme, kolektif yaşam, kültürel politik sosyal yaşam gerekmektedir (Gökgür 2008, s.16). Kamusal alanda yaşam kalitesinin artırılması ve içinde geçirilecek zamanın kalitesi açısından bu alanların sahip olması gereken bazı önemli özellikler vardır. Bu özellikler sayesinde kamusal alan gerçek kimliğine kavuşmakta ve insanların ilgisini çekerek canlı ve yaşanılabilir olmaktadır (Gülen 2006, s.24).

Yapılan araştırmalar göstermektedir ki dünyada başarılı olan kamusal alanların dört temel özelliği bulunmaktadır (PPS¹⁵). Bunlar; erişilebilir olma, insanların bir etkinlikte bulunabilmesi, rahat ve sosyal olmasıdır.

3.4.1. Erişilebilirlik

Erişilebilirlik, bir kamusal alanın kullanılabilirliği ve kullanım değeri ile yakından ilintilidir. Bir kamusal alana kolay ulaşabilmek, o alanın kullanım sıklığını ve yoğunluğunu doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle, kent içindeki önemli kamusal mekanlar farklı, çeşitli ulaşım sistemleri ile desteklenmelidir (hafif raylı sistem, metro, toplu ulaşım araçları, yaya vs.).

Günümüzde, yalnızca araç kullanıcıları gerçek bir ulaşım ağından yararlanmaktadır. Oysa yayalar için de benzer bir şebekenin düzenlenmesi gerekmektedir. Kentlerde konut bölgelerini eğitim alanlarına, işyerlerine, ticaret alanlarına, idari alanlara ve kentin diğer alanlarına bağlayacak sürekliliği olan yaya yollarının bulunması gerekmektedir. Kamusal alanlar öncelikle hareketlilik ve erişimin var olduğu alanlardır. Bu alanlar, yayaların, hizmetlere ve donatılara erişimini sağlayan, alışveriş, bekleme, toplanma, dağılma gibi eylemlerini gerçekleştirdiği hareket alanlarıdır. Ayrıca taşıtların da yer aldığı ve insanların bu yolla da erişimlerinin sağlandığı ortak alanlardır. Kamusal alanlarda yayalarla ilgili yapılması gereken öncelikli düzenlemeler; bu alanların çevresinde yer alan binaların yükseklik açısından kontrol edilmesi ve de bu alanlara

¹⁵ PPS: Project for Public Spaces (www.pps.org)

aydınlatma, görülebilirlik ve erişim konusunda düzenlemeler getirilmesidir (Gökgür 2008, s.16).

Bir alanın erişilebilir olup olmadığına, çevresindeki hem görsel hem fiziksel bağlantıları ile karar verilebilir. Başarılı bir kamusal alan, belli bir mesafeden kolayca fark edilebilir ve ulaşılabilir. Ayrıca alanın etrafı da son derece önemlidir. Örneğin, sıra sıra dizilmiş mağazaların bulunduğu bir caddede dolaşmak, etrafı duvarla veya boş arazilerle çevrili bir caddede dolaşmaktan hem daha eğlenceli hem de daha güvenlidir. Erişilebilir bir kamusal alanda, otopark ve özellikle toplu taşıma bulunmalıdır (PPS).

Bir kamusal alanın erişilebilirliği aşağıdaki sorular ile daha iyi anlaşılabilir (PPS).

- Alan belli bir uzaklıktan görülebiliyor mu? Alanın içi algılanabiliyor mu?
- İnsanlar alana kolayca yürüyebiliyor mu? Örneğin alana hareket halindeki araçların arasından mı ulaşmak zorunda kalıyorlar?
- Alan, özel ihtiyaçları olan insanlara gerekli fonksiyonları sağlıyor mu?
- Alana ulaşabilmek için kişiler çeşitli seçenekleri (otobüs, tren, araba, bisiklet, vb) kullanabiliyor mu?

Kamusal alanların erişilebilir olması için;

- Yayaaların emniyetini ve konforunu sağlamak üzere genişlikleri aynı olan trotuarların yapılması,
- Yaya geçişlerini sağlamak üzere uygun ışıklandırma sistemlerinin düzenlenmesi,
- Yürümeyi desteklemek amacıyla yapı adalarının küçültülmesi,
- Taşıt hızını azaltmak ve caddede park eden araçları engellemek üzere taşıt yollarının daraltılması,
- Taşıt yollarına ve yaya yollarına uygun aydınlatmanın yapılması,
- Yaya ve taşıt sirkülasyonunun, birbirleriyle ve öteki sirkülasyon alanlarıyla iletişimlerinin güvenli ve akıcı bir şekilde gerçekleştirilmesi,
- Mevcut yollarla devamlılık içinde olacak, geçirgen bir ızgara yol sisteminin oluşturulması gerekmektedir.

3.4.2. Rahatlık

Kamusal alanda, yaya transit geçişi en önemli geçiştir. Bunun dışında bu alanlar bireylerin var olan faaliyetlere katıldıkları, insanların formel ve enformel karşılıklı ilişki kurdukları, randevu verdikleri alanlardır (Gökgür 2008, s.17). Eğer bir kamusal alanda kişiler kendilerini rahat ve güzel bir tasarım sayesinde iyi hissedebiliyorsa, o alan başarılıdır denilebilmektedir. Konfor; güvenlik, temizlik ve oturacak yer bulunmasını içermektedir. Özellikle kadınlar, kullandıkları kamusal alanın seçiminde rahatlığına ve görüntüye çok önem vermektedirler (PPS).

Bir kamusal alanın, rahatlığı aşağıdaki sorular ile daha iyi anlaşılabilir (PPS).

- Alan iyi bir ilk izlenim yaratıyor mu?
- Alanda oturmak için yeterli yer var mı? Oturma yerleri uygun yerleştirilmiş mi?
- Alanlar temiz ve çöpten arınmış mı?
- Alan güvenli mi? Bir güvenlik görevlisi bulunuyor mu?

Kamusal alanlarda, insanların kendilerini rahat hissedebilmeleri için aidiyet duygusunun oluşması büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan alanda ölçek büyük rol oynamaktadır. Kentte yer alan yüksek binalar, kişiler üzerinde psikolojik açıdan baskı oluşturmaktadır. Bina ve yakın çevresindeki açık alanlar bu baskıyı azaltmakta etkilidir. Bu alanlar binaların ölçekleriyle uyumlu olmalıdır. Binalar arasında kalan alan insanların hem kendilerini güvende hissedebilecekleri kadar çevrelenmiş, hem de alanın açıklığını vurgulayacak derecede ferah olmalıdır

Açık alanlar kentin çeşitli bölgeleri arasında tampon görevi görerek, aynı zamanda kişilerin durup dinlenmelerini ya da bazı sosyal aktiviteleri gerçekleştirebilmelerini sağlamaya elverişli olmalıdır. Özellikle kentleşmenin yoğunlaştığı alanlarda, kişilerin gün ışığından, temiz havadan ve doğal çevrenin sağladığı psikolojik rahatlama faydalanmalarına olanak sağlamalıdır. Ayrıca bu alanlar kent için gerekli boşlukları sağlamak, rüzgar koridorları ve hava akımı yaratmak açısından da büyük önem taşımaktadır (Gülen 2006, s.25).

3.4.3. Etkinlikler

Kentliler tarafından yoğun kullanılan kamusal alanlar yaratmanın koşulu, kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verebilecek farklı fonksiyonları içinde barındıran alanların tasarlanmasından geçmektedir. Kamusal alanda işlevlerin çeşitli ve birbirini tamamlar nitelikte olması kentsel yaşamda canlılık ve kaliteyi arttıran unsurlar olmaktadır (Gülen 2006, s.30)

Kamusal alanlar, sosyal faaliyetler (defile, açılış törenleri, seçim kampanyaları, festivaller), kültürel faaliyetler (sokak tiyatroları, konser, dini törenler), alışveriş, sportif faaliyetler, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı ticaret işlevinin (kafeler, restoranlar, mağazalar) yer aldığı kamusal kullanımlara açık alanlardır (Gökgür 2008, s.17).

Bu nedenle, etkinlikler, bir kamusal alanın temel yapı taşlarıdır. Yapacak bir şey olması insanların alana gelmesi için neden teşkil etmektedir. Yapacak bir şey olmaması, o alanın boş olmasına neden olmakta, bu da genellikle o alanda bir şeylerin yanlış yapıldığının göstergesidir.

Bir kamusal alanın etkinliği aşağıdaki sorular ile daha iyi anlaşılabilir (PPS).

- Alan, insanlar tarafından kullanılıyor mu yoksa boş mu?
- Alanı farklı yaş gruplarındaki insanlar (çocuklu aileler, emekli ve çalışan insanlar) kullanabiliyor mu?
- Alanda, insanlar birçok farklı türde faaliyetleri (yürüme, yeme, oyun, okuma) gerçekleştirebiliyor mu?
- Alan gün boyunca kullanılıyor mu?

Kamusal alanlar, özel alanlara nispeten geçici kullanımlara hizmet etmektedir. Kısa süreli zaman dilimlerinde kullanılırlar ve kullanımları zorunlu değil isteğe bağlıdır. Dolayısıyla tasarlanan alanların çeşitliliği ve zenginliği kullanımı teşvik edecek ve burada geçirilen zamanın kalitesini arttıracaktır. Bu alanların, kullanıcıların farklı taleplerine cevap verebilmesi ve farklı etkinliklere olanak sağlayabilmesi alanın kullanılabilirliğini arttırmaktadır, bu nedenle, çok farklı gruplara aynı anda hizmet edeceğinden mekanın birden fazla fonksiyonu barındırması gerekmektedir (Gülen 2006, s.31).

3.4.4. Sosyallik

Kamusal alanlar toplumsallaşma, sosyalleşme alanıdır. İnsanlarla yan yana olmak, selamlaşmak, özür dilemek, danışmak, yer sormak, bakışmak gibi eylemlerin gerçekleştiği alanlardır. Bu bağlamda, L.H. Lofland'ın şu sözleri kamusal alanların toplumsallaşma, sosyalleşme alanları olduklarını açık bir şekilde ifade etmektedir: “Kamusal alan bireylere farklı ilişkilerle, kendi kendine ve başkalarıyla deneyim kazanma imkanı veren nadir alanlardan biridir” (Gökgür 2008, s.17-19).

Bir alanda, insanlar, arkadaşını gördüğünde, komşusu ile selamlaştığında ve buluştuğunda, kendini daha fazla şekilde toplumun bir parçası olarak hisseder. Bu nedenle, başarılı bir kamusal alanın bu tür sosyal faaliyetleri teşvik etmesi gerekmektedir.

Bir kamusal alanın sosyalliği aşağıdaki sorular ile daha iyi anlaşılabilir (PPS).

- Alanı insanlar arkadaşları ile buluşmak için tercih ediyor mu?
- İnsanlar gruplar halinde ve birbirleri ile konuşuyor mu?
- Alandaki insanlar birbirlerini simayan veya ismen tanıyor mu?
- Alanda insanlar birbirleri ile göz teması kuruyor mu veya gülümsüyor mu?
- İnsanlar alanı tercihen düzenli olarak kullanıyor mu?
- Genellikle toplumu yansıtan farklı yaş ve etnik gruplardan kişiler alanı kullanıyor mu?
- İnsanlar gördüklerinde herhangi bir çöpü yerden alma eğiliminde midirler?

Sonuç olarak, kamusal alan “yaratma eyleminin” gerçek konusunu oluşturmaktadır; kullanım çeşitliliğini, hukuksal uygulama alanını, güvenliği, gürültüyü, kamusalı, kentsel mirası, yolları, şehirciliği taşıyan konumuyla kentsel alanın vazgeçilmezi durumundadır. Kamusal alan tek bir aktörün sahip çıktığı bir alan olmak yerine, kentsel aktörlerin karşılaşma yeridir (Gökgür 2008, s.23). Ayrıca, başarılı bir kamusal alan; yerel ekonomiyi kalkındırmada, ticari yatırımları ve turizmi cezp etmekte, kültürel imkanlar sağlamakta, gönüllülüğü teşvik etmekte, suç oranını azaltmakta, yaya güvenliliğini sağlamakta, toplu taşıma kullanımını arttırmakta, kamu sağlığını iyileştirmekte ve çevreyi geliştirmekte fayda sağlamaktadır (PPS).

3.5. BÖLÜM SONUCU

Tarih boyunca kentler, farklılıkları bir arada barındırarak özgürlüklerin alanı olmuşlardır. Düşünsel ve toplumsal gelişmeler, farklılıkların, farklı kültürler ve düşüncelerin bir araya geldiği kentin kamusal alanında gerçekleşmiştir.

Temelinde herkese açık olma niteliğini barındıran kamusal alan, kavramsal ve fiziksel olmak üzere iki tanım üzerinden açıklanmaktadır. Kavramsal olarak kamusal alan, hem devleti içinde barındıran, hem de sivil alanın devletle arasındaki potansiyel ve ilişkilerini barındıran bir olgu olarak tanımlanırken, fiziksel anlamıyla kamusal alan ise mülkiyetin ortak olduğu ve ortak çıkarlar ve kullanım için ayrılmış, yaratılmış ve düzenlenmiş mekanlar olup kentsel mekanlardan, toplumsal hizmet ve kullanıma açık olan mekanlar mülkiyet kimde olursa olsun, kamusal alan olarak tanımlanmaktadır. Bu doğrultuda, sokaklar, meydanlar, parklar, açık alanlar kamusal alanlardır.

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle değişen ve dönüşen kentler tüm kentliler tarafından paylaşılan bir kamusal alan olmaktan çıkarak, bir araya gelemeyen toplumsal gruplar tarafından bölüşülmüş bir yerleşim alanları olmaktadır. bu durum, kenti parçalı hale getirmekle birlikte, kentlileri birbirine yabancılaştırmakta, güvensiz ve sahipsiz bir kent oluşturmaktadır. Bu nedenle, kullanım çeşitliliği, kamusalılığı, kentsel mirası, yolları, şehirciliği taşıyan konumuyla kentlerin vazgeçilmezi olması gereken kamusal alanlara günümüzde daha fazla önem verilmeli, kullanım etkinliği ve mekana yansımaları artırılmalıdır. Bu şekilde kamusal alanların kullanımının artırılması ile birlikte kentte ticari ve kültürel yatırımlar artmakta, suç oranı azaltmakta, güvenliği arttırmakta, kentlileşme olgusunu geliştirmekte, yaya ve toplu ulaşım kullanımını arttırmaktadır.

Bu bağlamda, günümüz kentlerinde özellikle İstanbul gibi metropoliten kentlerde insanların çok büyük bir vaktini ev-iş arası yolculuklarda geçtiği düşünüldüğünde, bu yolculukların geçtiği mekanlar büyük önem taşımaktadır. Yolcuların özellikle bir ulaşım türünden farklı bir ulaşım aktarma yaptıkları transfer merkezleri kişilerin toplanma, görülebilme, dağılma gibi eylemleri gerçekleştirdikleri alanlar olma özelliklerinden dolayı günümüz kentlerinde en çok kullanılan kamusal alanlardır.

4. TRANSFER MERKEZİ KAVRAMI

Kentsel gelişme ve ulaşım konuları karşılıklı etkileşim içinde olan iki alandır. Kentsel mekandaki gelişme deseni ve kent formu, ulaşım taleplerini, erişebilirliği ve hareketlilik düzeyini belirleyen başlıca etkenler olarak ulaşım sistemini şekillendirmekte, ulaşım sisteminin mekansal ve teknolojik özellikleri ise kentsel gelişmenin büyüklüğünde, yönünde ve formunda belirleyici olmaktadır. Kentsel gelişme ve ulaşım arasındaki bu karşılıklı etkileşim, her iki alanda istenen gelişme türünün elde edilmesinde etkili bir araç potansiyeli taşımaktaysa da, ülkemiz kentlerindeki uygulamalarda bu etkileşimin ve karşılıklı etkilerin yeterince dikkate alınmadığı görülmektedir. Kentlerimizde ulaşım sistemi özellikle otomobili temel alan yaklaşımlarla şekillenmekte, sürekli genişletilen yol ağı gibi yatırımlarla mekansal büyüme ve kent çeperlerinde yaygın gelişme eğilimi desteklenmektedir (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kentleşme şurası raporu 2009, s.25).

Çalışmanın bu bölümde, transfer merkezlerinin tanımı, gelişim süreci ve özellikleri incelenmiş olup, İstanbul'da planlanan transfer merkezlerinden örnekler irdelenmiştir.

4.1. TRANSFER MERKEZİ TANIMI

Bir kentin ulaşım sisteminin başarısı, kentliler arasında eşitsizlik yaratmadan, hareketliliği değil erişilebilirliği hedef almasına, hızlı, konforlu, güvenli ve düşük ücretle erişilebilirliği sağlarken kentin çevresel ve tarihi değerlerini korumasına ve bunu yaparken de enerjiyi etkin kullanabilmesine bağlıdır. Bu nedenle, kentlerde yaşam kalitesinin yükseltilmesinin temel faktörlerinden birisi toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesidir. Özel araçlara bağımlılığın azaltılmasıyla ulaşım sisteminin etkinliğinin artırılması ve çevresel olumsuz etkilerin azaltılması temel stratejilerden biri olmaktadır. Toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ulaşımın yanı sıra sosyal bütünleşme ve sürdürülebilirliğe de olumlu katkılar sağlamaktadır (Candan 2003b, s.72).

Kent içi ulaşım sisteminin etkinliğinin ve verimliliğinin sağlanarak türlerin birbirleri ile rekabet etmeden birbirlerini tamamlayan şekilde işletilebilmesi için hem toplu ulaşım türlerinin hem de bireysel ulaşımın bir bütün olarak planlanması gerekmektedir.

Özellikle büyük metropollerde, iki nokta arasındaki ulaşım artık tek bir türle sağlanamamaktadır. Bu büyüklükteki kentlerde ulaşım iki ya da daha fazla türle sağlanabilmektedir. Bu durum, türlerin, mekansal olarak, belli aktarma noktalarında birleştirilmeleri gerekliliğini doğurmaktadır (Beyazıt 2007, s.32).

Herhangi bir toplu ulaşım şebekesinde çok sayıda aktarma yapılabilecek nokta bulunmaktadır. Yolcuların inip binebildiği standart bir otobüs durağı bile potansiyel bir aktarma noktasıdır. Durak eğer bir başka otobüs hattı ile ortak kullanılıyorsa, ya da başka bir otobüs hattının durağına yakınsa burası olası bir aktarma noktasıdır. Ancak genellikle raylı sistemler ve otobüsler gibi farklı ulaşım türlerinin kesiştiği ve aktarma hacimlerinin yüksek olduğu noktalar transfer merkezi olarak değerlendirilmektedir.

Transfer merkezleri; yaya, bisiklet, otomobil, ara toplu ulaşım türleri (taksi-dolmuş, minibüs), otobüs, raylı sistemler (tramvay, hafif raylı sistem, metro, banliyö treni) ve vapur gibi farklı teknolojik özelliklere ve kapasitelere sahip ulaşım türleri arasında entegrasyon ve organizasyon sağlayan noktalardır. Bu doğrultuda, günümüzde; toplu ulaşım, ulaşım türlerinin kullanımı yaygınlaştıkça farklı toplu ulaşım türlerinin arakesiti olan “transfer merkezi” ihtiyacı önem kazanmaktadır (İBB, İstanbul genelinde ulaşım sistemi türleri ve transfer merkezleri raporu 2002, s.3).

Türler arası ulaşım sisteminde en önemli konulardan biri türler arasında bağlantıyı sağlayan mekanlara yönelik yapılan düzenlemelerdir. Türler arası ulaşım sistemi, “yolcuların ya da yükün, amaca uygun olarak tasarlanmış belirli bir terminalde, ulaşımın bir türünden diğerine hareketi” şeklinde tanımlandığında, transfer merkezlerinin önemi anlaşılmaktadır. Mekansal bütünleşmede önemli olan konu, transfer merkezlerinde yolcuların kolay hareket edebilmesinin sağlanmasıdır. Türler arası ulaşım sisteminin mantığını oluşturan ekonomik etkinlik, aktarma noktalarında karşılaşılan zorlukları en aza indirgeyerek daha hızlı, kesintisiz ve güvenli bir ulaşım hareketliliği sunmayı hedeflemektedir (Beyazıt 2007, s.29-32). Özellikle metropoliten alanlarda, ulaşım hizmet alanının büyük olması nedeniyle uç noktaları merkeze bağlayan tek hat sistemiyle taşımacılık yapılmasının mevcutta çok zor olduğu görülmektedir. Bu sebeple metropoliten alanlarda, aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine geçişi transfer merkezleri ile sağlanmaktadır.

Eğer toplu ulaşım sistemindeki aktarmalar kolaylaştırılmış ve geliştirilmişse özel ulaşım değil, toplu ulaşım türleri tercih edilecektir. Transfer merkezleri, toplu ulaşım sistemindeki aktarmaları kolaylaştırması ve çekici hale getirmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Eğer ideal olarak tanımlanan kesintisiz yolculuk sağlanabilirse toplu ulaşım, özel araç kullanıcılarını kendine çekecek ve kentlerde yaşayan herkesin yaşam kalitesi yükselecektir. Ancak toplu ulaşım aktarmalarındaki yetersizlik, halen pek çok kentin toplu ulaşım sistemlerinin en zayıf noktasıdır.

Çekiciliği olan transfer merkezleri toplu ulaşımın bütünleştirilmesinde başarının anahtarıdır. Kentler büyüdükçe ve yayıldıkça yolcular otobüs, metro, tren, gemi gibi türler arasında aktarma yapmak durumundadır. Eğer aktarma yapılan transfer merkezleri iyi planlanmamış ve çekici şekilde düzenlenmemiş ise aktarma süresinde kaybedilen zaman sıkıntı ve rahatsızlık yaratacaktır (Acar 2004, s.33).

Bu nedenle, transfer merkezlerinin yalnız ulaşım geçiş yeri olarak düşünülmemesi, farklı ulaşım sistemlerinin geçişinin yanında, yeterli sayıda otopark ve yaya alanları ile bölgesel alanda hizmet edecek kamu hizmetleri, ticaret alanlarının bulunduğu büyük bir kentsel proje olarak etüt edilmelidir. Bu bağlamda; taşıma kapasitesinin çok yüksek olduğu raylı sistemlerin toplu ulaşım sisteminde önemi gittikçe artmakta olup, raylı sistem ile diğer sistemler arasındaki entegrasyonu sağlayacak olan transfer merkezleri ihtiyacı zorunlu hale gelmektedir (İBB, İstanbul genelinde ulaşım sistemi türleri ve transfer merkezleri raporu 2002, s.4).

Sonuç olarak, transfer merkezi, bulunduğu bölgenin “giriş kapısı” gibi hizmet vermeli, hem bölgede yaşayanlara hem de ziyaretçilere hizmet verecek nitelikte olmalı, komşu ilçe veya mahalleler ile bağlantı sağlamalıdır. İyi bir mühendislik, mimarlık ve planlama çalışması ile bir transfer merkezi yılın tüm günleri çekiciliği olan bir alana dönüşebilir (Hennepin Municipality, Creating a new transportation interchange 2009, s.1). Ayrıca, transfer merkezleri aktarma yapacak yolcular için vakit geçirilebilecek, yiyip-içilebilecek, alışveriş yapılabilir alanlar olarak düzenlenmelidir. Transfer merkezleri sadece ulaşım amacıyla kullanılmamalı, aynı zamanda kentin canlı, hareketli parçaları haline getirilmelidir (Acar 2004, s.33).

4.2. TRANSFER MERKEZLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ

Günümüzde transfer merkezlerinin tarihsel gelişimi ulaşım yapılarının tarihsel gelişimine koşut özellikler içermektedir. Transfer merkezleri, kavram olarak 20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmakla beraber bu merkezlerin başlangıç noktası 19. yüzyılda sanayi devrimi ile gelişmeye başlayan ulaşım yapılarıdır. Raylı sistem toplu taşımacılığına hizmet eden ulaşım yapıları, 20. yüzyılın ikinci yarısında farklı taşımacılık türleri ile çeşitlenmiştir. Bu gelişime koşut olarak kent çeperlerindeki hava alanlarının raylı sistem taşımacılığı ile bütünleşmesi transfer merkezi düşüncesini güçlendirmiştir.

Bununla birlikte, göçler ve doğal nüfus artışı kentlerin nüfusunun artmasına ve sınırlarının genişlemesine neden olmuştur. Yolculuk mesafelerinin uzaması ile önceleri yaya ve bisiklete dayalı ulaşım sistemleri yerini motorlu araçlara bırakmış, yolculuklar motorlu araçlara bağımlı kılınmıştır. Motorlu araçların yaratmış olduğu erişebilirlik kentlerin geniş alanlara yayılmasına imkan vermiş, sonuçta motorlu taşıtlara bağımlılık giderek artmış ve bu iki gelişme birbirini besleyen bir kısır döngü halini almıştır (Candan 2003a, s.373).

Tarihsel gelişim sırasında tüm dünya kentlerinin toplu ulaşım şebekelerindeki her ulaşım türü, kendi başına, diğer türlerden bağımsız hatların oluşturduğu şebekeler şeklinde yapılanmıştır. Ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması çalışmalarına ilk olarak 20. Yüzyılın başında Londra’da rastlanmaktadır. 1912 yılında Londra Ulaşım biriminin başındaki yöneticiler, kent içi ulaşım için dönemin ilerisinde “Demiryolunun bittiği yerde otobüs başlar” şeklinde bir slogan geliştirmişlerdir. Tam olarak modern türler arası ulaşım sistemine karşılık gelmese de türler arası entegrasyonun mantığını yansıtmaması bakımından önemli olan bu slogan kapsamında, bu dönemde, Londra kent içi ulaşımı için dikkate değer çalışmalar yapılmıştır (Beyazıt 2007, s.29).

20. yüzyılın başında yapılan entegrasyon çalışmaları, türler arasındaki yarışmanın parçalara ayrılmış ve entegre olamamış bir ulaşım sistemi yaratmış olması nedeniyle 1960’lara kadar tekrar rastlanamamıştır. Genellikle her ulaşım türünün farklı bir işletici tarafından işletildiği bu bağımsız hatlar ve şebekeler arasında aktarmalar dikkate

alınmamış olup, her hattın, şebekenin, ya da işleticinin kendi içindeki bütünlüğü ve yolculuk taleplerini kendi işletmesine çekme amacı ön planda tutulmuştur.

1960'lerden günümüze birbirinden ayrı ulaşım sistemlerini entegre etmek için önemli çalışmalar yapılmıştır. Özellikle 1974 yılında ortaya çıkan petrol krizi, tüm dünyada geçerli olan bir enerji sorunu doğurmuş, bu da karayolu taşımacılığını, özellikle özel araçların kullanımını olumsuz yönde etkileyip, toplu ulaşım araçlarının geliştirilmesi üzerinde etkili olmuştur. Örneğin, 1970 – 2000 yılları arasında tüm dünyada 140'ın üzerinde yeni raylı sistem yapılmış ve hizmete açılmıştır (Beyazıt 2007, s.27).

Son yıllarda kentlerin yayılarak büyümesiyle yolculuk mesafeleri artmış ulaşım sistemi araçlı yolculuklara bağımlı hale gelmiş ve artan yolculuk taleplerini karşılamaya yönelik özel ve kamu kesimi tarafından işletilen ulaşım türleri bugünkü ulaşım karmaşasını doğurmuştur. Motorlu taşıtların yollarda egemen olması ile kentlerde yol yüzeyleri yetersiz kalmakta, trafik sıkışıklığı artmakta, artan taşıt trafiği ile birlikte hava kirliliği, gürültü kirliliği kabul edilebilir sınırları aşmaktadır. Özellikle büyük kent merkezlerinde küresel ısınmaya neden olan ve dünya için tehlike yaratan kurşun ve karbon monoksit gazının %90-95'ini motorlu araçlar üretmektedir (The World Bank, Sustainable transport priorities for policy reform 1996, s.50).

Tüm dünya kentlerinde, otomobil ulaşımı payının artışıyla birlikte ortaya çıkan sorunların azaltılması amacıyla toplu ulaşım sistemlerinin tüm kentte etkinliği ve toplam yolculuklar içindeki payının artırılması gerektiği ortaya çıkmıştır. Farklı ulaşım türleri ile çeşitlenen kent içi ulaşım sisteminde bir yolculuk sırasında kullanılacak ulaşım türlerinin olumlu özelliklerinin birleştirilmesi, olumsuz özelliklerinin azaltılması ve bu ulaşım türlerinin bir bütünün parçalan olarak çalışabilmeleri için bütünleştirilmeleri tüm kentlerde ortak bir çaba haline gelmiştir.

Günümüzde farklı ulaşım türleri arasında yolculuk yapmak artık bir lüks olmayıp, önemli bir gerekliliktir. Transfer merkezleri, buldukları bölgedeki hareketliliği arttırarak ekonomiyi canlandırması, özel araç kullanımını etkileyerek gaz emisyonunun azalmasını sağlaması gibi özelliklerinden dolayı geleceğimiz için hayati önem taşımaktadır (Hennepin Municipality, Creating a new transportation interchange 2009, s.2).

4.3. TRANSFER MERKEZLERİNİN ÖZELLİKLERİ

Günümüzde; toplu taşımada, ulaşım türlerinin kullanımı yaygınlaştıkça farklı toplu ulaşım türlerinin arakesiti olan “transfer merkezleri” ihtiyacı önem kazanmaktadır. Özellikle metropoliten alanlarda, ulaşım hizmet alanının büyük olması nedeniyle uç noktaları merkeze bağlayan tek hat sistemiyle taşımacılık yapılmasının mevcutta çok zor olduğu görülmektedir. Bu sebeple metropoliten alan toplu taşıma sisteminde, yolcuların gideceği yerlere daha hızlı, kolay ve tercih edilen ulaşım türü ile ulaşmaları için, aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine geçişi sağlayacak transfer merkezlerinin kentin mevcut makraformu, fonksiyon alanları, ana ulaşım aks ve duraklarına göre yer seçimi yapılmalı ve bu noktaların hizmet etkinliği artırılmalıdır.

Ana ilke olarak Transfer Merkezleri:

- Konforlu, ucuz ve güvenli erişimi sağlamak,
- Otobüs, minibüs, taksi durak yerlerini düzenlemek,
- Özel araçlar ile toplu taşıma bütünüleyici uygulamalar sağlamak,
- Kentsel ulaşımında enerji ve yakıt tasarrufu sağlamak,
- Farklı ulaşım sistemlerinin güzergah ve zaman tarifelerinde koordinasyon sağlamak, gibi işlevleri yerine getiren alanlardır.

Toplu ulaşım şebekesinin bir bütün olarak ele alınarak kentin coğrafyası, mevcut ve gelecekteki yolculuk hacimleri, toplu ulaşım koridorları ve bu koridorlara bağlanacak servislerin tespiti sonucunda herhangi bir transfer merkezinin yerine, işlevine, büyüklüğüne, kapsamına, karar verilmelidir. Toplu ulaşımında transfer alanları hem toplu ulaşım sistemlerine yürüme mesafesi içinde doğrudan erişebilen yolculara, hem de diğer bireysel ve toplu ulaşım türlerini kullanarak buraya erişebilen yolculara hizmet etmelidirler (Candan 2003a, s.376).

Transfer merkezlerinin kent içindeki kullanımının arttırılabilmesi için bazı özelliklere sahip olması gereklidir. Bu özellikleri; yer seçimi/planlama, tasarım, fonksiyon, bilgilendirme ve güvenlik özellikleri olarak beş ana grupta toplamak mümkündür. Bu çalışmada, transfer merkezlerinin özellikleri bu beş ana başlık altında değerlendirilmiştir.

4.3.1. Yer Seçimi ve Planlama Özellikleri

Toplu ulaşım sisteminde erişilebilirliği sağlaması açısından transfer merkezleri anahtar rolü oynamaktadır. Transfer merkezi; kentsel alanda entegre olmuş, bütüncül bir yaklaşımla, yaya, bisiklet, taksi ve otomobil dahil tüm ulaşım türlerinden erişilebilen, belli bir mesafeden özellikle işaretlerle konumu belirlenebilen şekilde planlanmalıdır (Terzis ve Last 2000, s.100).

Toplu ulaşım kullanımında, transfer merkezlerinin, kullanıcılar ve hizmet kalitesi açısından süre kaybı, gereksiz dolaşım, yoğun alanlarda kalabalığın artması, yönlendirme bozukluğu gibi olumsuzlukların yaşanmaması için iyi planlanmış olması gerekmektedir (İç İşleri Bakanlığı, Kent içi ulaşım ve gelişmiş büyükşehirlerde ulaşım yönetimi, s.217). Bu nedenle, toplu ulaşım şebekesinin bir bütün olarak ele alınarak kentin coğrafyası, mevcut ve gelecekteki yolculuk hacimleri, toplu ulaşım koridorları ve bu koridorlara bağlanacak servislerin tespiti sonucunda transfer merkezinin yerine, büyüklüğüne, kapsamına karar verilmeli, planlaması da bu doğrultuda yapılmalıdır.

Transfer merkezleri, buldukları bölgeyi bütünüyle etkileyen alanlar olup, insanların zihinsel haritalarında odak noktası konumundadırlar. Bu anlamda, transfer merkezleri, kentsel imaj açısından da kentte önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle, transfer merkezlerinin yer seçimi, o alanın başarılı ya da başarısız olmasını etkilemektedir. (European Commission, Final report for publication 1999, s.73).

Transfer merkezlerinin yer seçiminde aşağıdaki kriterlere dikkat edilmesi gerekmektedir (Dublin Transportation Office, Advice note on public transport interchange 2000, s.10);

- Mevcut ve önerilen toplu ulaşım ağına
- Arazi kullanımının gelişimine
- Yaya ve otobüs güzergahlarını içeren trafik düzenlemelerine
- Yerel ve bölgesel trafik durumuna
- Transfer merkezinin ticari gelişim potansiyeline
- Park et & Devam et¹⁶ ve taksi durakları için yeterli alan bulunmasına
- Özellikle trafik yoğunluğu ile ilgili kurumların görüşlerine

¹⁶ Park et & Devam et kavramı Park & Ride kavramından çevrilmiştir.

Etkin bir şekilde kullanılan başarılı bir transfer merkezi için yukarıdaki özelliklere göre yer seçimi yapılmalıdır. Bununla birlikte, birçok transfer merkezine ana erişim şekli yürümedir, birçok yolcu ulaşımının bir noktasında yaya olarak hareket eder, bu nedenle yayaları dikkate alacak detaylara yer vermek son derece önemlidir. Transfer merkezlerine yaya yolu bağlantılarının trafik ışıkları ile güvenli ve taşıt trafiğinden ayrılmış olarak planlanması gerekmektedir. Ayrıca çevredeki yollardan erişimini kolaylaştırmak için tabelalar ile yönlendirme yapılmalıdır (Terzis ve Last 2000, s.101).

Bunun dışında bisikletten, taksiden, otomobilden (Park et&Devam et) erişimler de önemlidir. Transfer merkezinin bulunduğu bölgede, talep yoğunluğuna göre besleyici servisler planlanmalı, araç kullanımı azaltılarak, yolcular bu servislere yönlendirilmelidir (European Commission, Final report for publication 1999, s.77). Ayrıca özellikle otopark alanlarının sağlanması, özel araç kullanıcılarının araçlarını otoparklara bırakarak yolculuklarına toplu ulaşım ile devam etmelerini sağlamaktadır. Bu şekilde sistemin verimliliğinde artış görülmektedir.

İmar planlarının hazırlanması aşamasında transfer merkezleri, çevresindeki kullanımlar ve ulaşım sistemi ile birlikte planlanmalıdır. Transfer merkezinin, çevresinde yer alacak ticaret, sosyal, kültürel aktivitelerle, bu alanın bir alt merkez oluşturacak şekilde düzenlenerek çevresinin canlanması ve daha çekici hale gelmesi sağlanmalıdır.

Her transfer merkezinin kendine has özellikleri olsa da genel planlama ilkelerini aşağıdaki gibi sıralayabiliriz (Dublin Transportation Office, Advice note on public transport interchange 2000, s.11);

- Transfer merkezleri buldukları bölgenin kent/mahalle merkezi, ticari merkez gibi önemli alanlarında yer almalıdır.
- Transfer merkezi çevresi ile bütüncül bir şekilde gelişmelidir.
- Transfer merkezi kent kimliğine uygun bir mimari anlayış ile tasarlanmalıdır.
- Transfer merkezinin etraflarındaki aktivite olanakları artırılmalıdır.
- Toplu ulaşım sistemlerinden transfer merkezine yaya erişim mesafesi en aza indirilmelidir.

4.3.2. Tasarım Özellikleri

Transfer merkezleri, yolcuların toplu taşıma sistemleri arasında aktarma yapmasını sağlamakla birlikte, çevredeki alanlarla bağlantılarını da kurmaktadır. Bu nedenle, transfer merkezinin tasarımı, transfer merkezinin etkinliğini ve kullanıcı sayısını etkilemektedir.

Transfer merkezleri tasarlanırken; genel mimarisine, çevresindeki binalar ile ilişkisine, caddeden ve belirli noktalardan (bilet gişesi, platform girişleri, danışma) görülebilir olmasına önem verilmelidir. Belirli bir yapı tarzı, mimari stil, renk, yönlendirme ve işaretleme transfer merkezinin tanımlanmasına ve erişimine yardımcı olacaktır. Ulaşım sisteminin diğer parçaları ile bağlantılarının tabela ve renkli şemalar ile belirlenmesine dikkat edilmelidir (Candan 2003b, s.76).

Transfer merkezlerinin, mimari düzenlemeleri basit, net ve şeffaf olarak yapılmalı, yolcu akımlarının sürekliliği ve kolaylığı temel tasarım ilkesi olmalıdır. Alan içinde görsel ilişkilerin olabildiğince kolaylaştırılması için açık alanlar, şeffaf cam bölmeler yapılmalı, yön duygusunu kaybettireceği için dolambaçlı yürüme akslarından ve güvenlik açısından da sorun yaratan kör noktalardan kaçınılmalıdır. Bekleme ve yürüme alanlarının aydınlık, geniş, ferah alanlar olması sağlanmalıdır.

Transfer merkezlerinde, kısa süreli de olsa yolcuların bekleyeceği düşünülerek, durak ve istasyonların elverişsiz hava koşullarından korunmuş kapalı mekanlar olmasına dikkat edilmelidir. Mümkünse doğal aydınlanma ile aydınlatılmasının sağlanması ve tavan yüksekliğinin, taban alanının ferah ve konforlu bir ortam oluşturacak yükseklikte ve genişlikte düzenlenmesi gereklidir (European Commission, Final report for publication 1999, s.65).

Ayrıca transfer merkezlerine girişlerde, iniş biniş noktalarında ve platformlar arasındaki yaya bağlantılarında yürüme mesafelerinin kısa tutulmasına dikkate edilmelidir. Bununla birlikte kaldırımların, yaya korkuluklarının, kent mobilyası düzenlemelerinin, büfe, satış üniteleri vb. ticari birimlerin, yaya hareketlerini engellemeyecek ve sürekliliğini aksatmayacak şekilde tasarlanmalıdır.

Bunlarla birlikte son yıllarda, pek çok kentte fiziksel engellilerin toplu ulaşım sistemlerine erişimlerini kolaylaştırma çalışmaları artış göstermiştir. Bu yöndeki çalışmalar, sadece tekerlekli sandalye kullanıcıları, körler, sağır gibi engelli yolculara sağlanan olanakların geliştirilmesi olarak değil, aynı zamanda çok daha büyük sayıdaki yolcuya örneğin, çocuk arabaları ile bebeklerini taşıyan ebeveynlere, hareket güçlüğü olan yaşlılara, bagaj taşıyan yolcuları da kapsamaktadır. Bu nedenle transfer merkezleri tasarlanırken özellikle bu tür kullanıcılar da dikkate alınmalı, evrensel tasarım kriterleri¹⁷ doğrultusunda transfer merkezlerinin tasarlanmasına dikkat edilmelidir.

Farklı türlerdeki ulaşım sistemlerinin, özellikle raylı sistemlerin kesiştiği transfer merkezlerindeki farklı katlar arasında aktarma yapılması bu tür kullanıcılar için en önemli engeldir. Bu nedenle, tekerlekli sandalye kullanıcıları, çocuk arabaları ile bebeklerini taşıyan ebeveynler gibi tamamen fiziksel engelliler için katlar arasında rampa veya asansörler ile basamaksız geçiş sağlanmalıdır. Daha az fiziksel engeli olan, kısmen de olsa yürüyebilen kullanıcılar için ise yürüyemeyen merdivenler planlanabilir. Ancak bu çözümlerden yeterli şekilde faydalanabilmesi için, diğer sistemler ile entegre bir şekilde planlanmalıdır. Aksi takdirde, örneğin uzun mesafeli rampalar ve güvenlik ve bekleme süresi sıkıntısı çekilen asansörler fiziksel engelliler açısından pek tercih edilmemektedir (Terzis ve Last 2000, s.102-103).

Sonuç olarak, transfer merkezlerinde, basamaksız erişimin sağlanması pek çok toplu ulaşım sisteminin orta ve uzun dönemli bir hedefi olmaktadır.. Bu nedenle, öncelikle basamaksız erişimin tüm yeni transfer merkezleri ve istasyonlar için bir standart olarak benimsenmesi, diğer yandan da mevcut istasyon ve transfer merkezlerinin aşamalı olarak iyileştirilmesi ve toplu ulaşım sisteminin tamamının uzun dönemde engelliler için erişilebilir duruma getirilmesi gibi ikili bir strateji benimsenmektedir.

¹⁷ Evrensel tasarım toplumdaki herkesi kapsayan bir tasarım anlayışıdır. Evrensel tasarım kriterleri şu şekilde özetlenebilir (Evcil 2009, s.13);

1. Eşit kullanım
2. Kullanımda esneklik
3. Basit ve sezgisel kullanım
4. Algılanabilir bilgilendirme
5. Tasarımda hata payı (hatalara dayanım)
6. Düşük fiziksel güç harcanması
7. Yaklaşım ve kullanım için boyut ve alan sağlanması

4.3.3. Fonksiyon Özellikleri

“Transfer Merkezi” kavramı; ulaşım düğüm noktalarında yer alması gereken farklı ulaşım sistemleri arasında entegrasyon sağlayan alanlar olarak tanımlanmaktadır. Ancak transfer merkezlerinin işlev ve kullanımları; ülkelerin, şehirlerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik yapılarına, entegrasyon sağlanacak olan ulaşım sistemi türlerine göre farklılık göstermektedir. Transfer merkezlerinde, alanın imar ve mülkiyet durumuna göre çeşitlenmek ile birlikte aşağıdaki fonksiyonlar yer alabilir.

- Ulaşım Altyapısı; Toplu taşıma peronları, taksi indirme-bindirme cepleri, otopark, park et-& devam et alanları
- Ticaret – Hizmet Alanları; bankalar, döviz büroları, alışveriş merkezleri, bürolar, konaklama alanları
- Kamu Hizmet Alanları; toplantı – konferans salonları, fuar sergi alanları, bilgi panoları, seyahat acenteleri, lokantalar, turizm danışma büroları, kültür – sanat (sinema, tiyatro).
- Triyaj Alanı; depo, bakım, onarım
- Rekreasyon Alanları

Bunlarla birlikte, transfer merkezlerinde, seyahat ile ilgili olarak bekleme alanları, tuvaletler, bagaj arabaları, bagaj odaları, bilet satış noktaları, taksi peronları, araç ve bisiklet park alanları planlanmalıdır. Ayrıca, transfer merkezlerindeki tesislerin kullanımı, aktarma yapan yolcuların harcadıkları zamandan kar etmelerini sağlamaktadır. Bu nedenle; transfer merkezlerindeki yolcuların, aktarma arasında kalan sürelerini değerlendirebilecekleri ve yolcuların günlük ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri perakende satış alanları, para çekme noktaları, ticaret ve eğlence alanları tasarlanması, transfer merkezinin kent içindeki etkinliği arttırmaktadır (Candan 2003b, s.79).

Yolcu yoğunluğu fazla olan aktarma alanlarında ücret toplama düzenlemeleri biniş öncesi “ödeme alanlarında” yapılmalı, bilet ve fiyatlandırma uygulamaları imkan veriyorsa aktarma yapan yolcular ikinci bir kontrolden geçirilmeden ve ikinci bir ödeme yapmadan taşıtlar arasında değişim yapabilmelidir. Ayrıca transfer merkezlerinin kent içindeki kullanımının arttırılabilmesi için otopark - toplu ulaşım ücret entegrasyonu da sağlanmalıdır.

Ayrıca, transfer merkezlerindeki ticari fonksiyonlar da alana yönelik analizler sonucunda şehircilik ilkelerine göre planlanmalıdır. Kentin toplu ulaşımından ve yönetiminden sorumlu yöneticiler, transfer merkezlerindeki ticari fonksiyonlardan, gelir elde edebilir ve elde edilen geliri kentin toplu ulaşım sisteminin geliştirilmesine aktararak yeni bir metro ya da otobüs tesisinin finansmanına katkı sağlanabilmektedir. Bununla birlikte, ticari fonksiyonların oranı, niteliği, hacmi söz konusu transfer merkezinin etkinliğini ve başarısını etkilemektedir. Etkin ve yoğun kullanılan bir transfer merkezi ise bulunduğu bölgenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Ayrıca ticari fonksiyonların bulunması alanda sosyal aktiviteleri de canlandırmaktadır. Ticari alanların, mağazaların bulunduğu ekonomik ve sosyal açıdan başarılı transfer merkezlerine La Defense (Paris, Fransa), Wien Mitte (Viyana, Avusturya) ve Liverpool (Londra, İngiltere) istasyonları örnek olarak gösterilmektedir. Diğer taraftan, Utrecht Central İstasyonunda (Holanda) olduğu gibi transfer merkezindeki ticari faaliyetler ve alanların istenilenden fazla artması ve yoğunlaşması, yolcuların platform girişleri gibi temel yolculuk unsurlarını bulmalarını güçleştirebilmektedir (European Commission, Final report for publication 1999, s.81).

Genel olarak bir aktarma alanının ölçeği ve burada yer alan olanaklar hem yolcu hacimlerinin büyüklüğünü ve hem de yolcu trafiğinin özelliklerini yansıtmaktadır. Bazı ülkelerde bu özellikler standart gruplara ayrılarak her gruptaki transfer merkezindeki olması gereken özellikler işleticiler tarafından belirlenerek bu olanaklar sağlanmaktadır. Örneğin, yapılan çalışmalar göstermektedir, kısa mesafede yolculuk yapanlar ticari tesisleri daha çok talep ederken, uzun mesafede yolculuk yapanlar daha çok bagaj odası gibi tesisler talep etmektedirler (Terzis ve Last 2000, s.105).

Standartlar belirlenirken şebeke ölçeğinde yapılacak değerlendirmelerle transfer merkezinin hangi gruba dahil olduğu, aktarma noktasının ölçeği, yolcu hacimleri ve yolculuk özellikleri dikkate alınmalıdır. Bu yaklaşımda aktarma noktaları büyüklükleri, yolcu akımları, burada bulunan türler ve şebekedeki önemlerine göre bir kaç gruba ayrılmakta, herhangi bir aktarma noktasının hangi grupta olduğuna karar verilerek o grupta olması gereken tesisler de bu bilgiler doğrultusunda planlanmalıdır

4.3.4. Bilgilendirme Özellikleri

Transfer Merkezleri, toplu ulaşım sisteminin vitrini olmasından dolayı, buralardaki görüntü toplu ulaşım sisteminin kamuoyundaki imajını belirlemektedir. Toplu ulaşımı sürekli kullanan yolcuların bazen fark etmeyeceği ve önem vermeyebileceği şeyler olmakla birlikte, toplu ulaşımı sürekli kullanmayan yolcular için bu imajda; yolcunun kendini rahat hissetmesi ve gerekirse kullanmak için danışabileceği çekicilikte olması gibi iki önemli nokta bulunmaktadır (Candan 2003b, s.79). Ayrıca Transfer merkezinin imajı, bireyleri toplu ulaşım sistemlerini kullanmaya teşvik etmesi açısından son derece önemlidir. Bilgilendirme levhalarının, zamanlama çizelgelerinin ve işaretlerinin etkin ve anlaşılabilir olması, transfer merkezinin imajını olumlu yönde etkilemektedir.

Bilgilendirme, yolcuların sisteme olan güveninin kurulması açısından gerekli olan konular içinde yer almaktadır. Bilgilendirme sayesinde yolcular, gidecekleri istikamet sistem içinde nerede yer aldığını, o istikamete hangi araçları kullanarak gidebileceklerini, istikamete gidebilecekleri farklı güzergahları öğrenebilmektedir. Bu durum, yolculara ulaşım sistemi içinde seçme fırsatı yaratmakta ve sistemi kavranabilir hale getirmektedir. Bilgilendirme aynı zamanda, sistem içindeki bir ulaşım türünü ilk defa kullananlar için yönlendirici özellik taşımaktadır (Beyazıt 2007, s.34).

Bilgilendirme çalışmaları çeşitli yöntemlerle yürütülmektedir. Bu yöntemler kentten kente değişim göstermektedir. Birçok kentte, toplu ulaşım araçlarının duraklarında ulaşım sisteminin görüntüsü, sistemdeki duraklar ve yolcunun bulunduğu durak harita üzerinde işaretlenerek yolculara bilgi verilmektedir.

Transfer merkezlerinde bulunacak bilgilendirme çeşitleri, transfer merkezinin işlevine, büyüklüğüne, hacmine ve yolcu kapasitesine göre sınıflandırılmasına göre, belirlenmelidir. Örneğin basit bir istasyonda hatların konumlarını gösteren bir harita ve zaman çizelgesi bulunması yeterli olabilirken, daha kapsamlı bir transfer merkezinde bütün hatların konumlarını ve kalkış zamanlarını gösteren haritalar, bilet satış noktaları, danışmalar, acil çıkış planları, yapının planı açık olarak herkes tarafından görülebilmelidir (Terzis ve Last 2000, s.109).

Transfer merkezlerinde, havaalanlarında da olduğu gibi hatlarla ilgili sürekli zaman bilgisi verilmelidir. O anda hangi hattın nereye gittiği, bir sonraki ulaşım seçeneklerinin neler olabileceği, diğer hatların ne zaman transfer merkezine varacağı ve kalkacağı konusunda sürekli bir bilgilendirme olması gerekmektedir (European Commission, Final report for publication 1999, s.86-88). Örneğin, ulaşım türlerinden birini kullanan kişi, kullandığı türden diğer bir ulaşım türüne aktarma yaparken beklemek zorunda kalmamalı, rahatlıkla diğer türe geçebilmelidir. Farklı ya da aynı türdeki araçların aktarma noktalarında aynı anda buluşmaları, aktarmayı etkin kılmaktadır.

Günümüz teknolojisi ile transfer merkezlerindeki ulaşımın planlaması çok kolaylaşmaktadır. Artık birçok transfer merkezinde, A noktasından B noktasına nasıl gidilebileceği, toplu ulaşım ağı, etraftaki önemli alanlar, seyahat acenteleri, turist noktaları hakkında bilgiler ve haritalar bulunmaktadır. Ayrıca kullanıcılar, internette belirtilen sayfaları ziyaret ederek, buldukları ve gitmek istedikleri yeri seçmekte ve yolculuklarını en kısa hangi güzergahta, hangi transfer merkezinden yapabileceklerini öğrenmektedirler (Beyazıt 2007, s.35). Bu tür bilgilendirmelerde özellikle Roma ve Berlin başarılı kentler olarak gösterilmektedir (European Commission, Final Report For Publication 1999, s.89).

İşaretlemelerle aktarma alanının uzak bir mesafeden itibaren kolayca algılanabilmesi ve yönlendirilmesi sağlanmalıdır. Transfer merkezi kapsamında değerlendirilmeyen, ancak tesisin çevresinde olup yürüme mesafesi içinde kalan diğer otobüs hatları da potansiyel aktarma hizmetleri olarak değerlendirilmeli ve işaretleme benzeri düzenlemeler onları da kapsayacak şekilde genişletilmelidir (Candan 2003a, s.79).

Ayrıca işaretler, transfer merkezindeki yolcuların yönünü ve istedikleri fonksiyonu bulabilmelerine yardımcı olmaktadır. İşaretlemedeki en önemli özellik, herkes tarafından anlaşılabilir şekilde olmasıdır, bunun için renkli şemalar, kabartma harfler, farklı büyüklükler, resimler kullanılmalıdır. Tabelalar, taksilerde dahil olmak üzere tüm toplu ulaşım türlerini çok açık ifade etmekle birlikte, tuvaletler, danışmalar, telefonlar gibi servis mekanları ile alışveriş alanlarını da göstermelidir. Tabelalar, yolcuları bilgilendiren haritaları tamamlayıcı nitelikte olmalı, yolcuların bir yerden bir yere gidişini en kısa ve doğru şekilde sağlayabilmelidir.

4.3.4. Güvenlik Özellikleri

Kişisel güvenlik (kriminal olaylara karşı), hem basit, hem de kompleks transfer merkezlerindeki temel konulardan biri olarak değerlendirilmektedir. Bu kavram aynı zamanda çalışanların güvenliği, işleticilerin gelir kaçaklarının azaltılması olarak genişletilebilmektedir. Yolcular için güvenlik, suç istatistiklerinden bağımsız bir güvenlik duygusunun sağlanmasıdır. Artan personel sayısı genellikle güvenlik hissini de artmasını sağlamak ve bu personel bilgilendirme, mekan yönetimine desteğin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Genellikle Avrupa kentlerinde güvenlik güçlerinin aktarma alanında yoğunlaştırılması önemli olarak görülürken, çok sayıda kentte özel üniformalı güvenlik görevlilerinin hem güvenliği sağlama ve hem de yolculara yardımcı olması yaklaşımı daha fazla benimsenmektedir. Özellikle, Londra'nın Hammersmith ve Paddington istasyonları bu konuda iyi uygulamaların olduğu örneklerdir (European Commission, Final report for publication 1999, s.61-62).

Bilet kaçaklarının azaltılması için konulan otomatik turnikeler, kapalı devre televizyon sistemleri ve elektronik yardım ekranları düşük maliyetle güvenliğe katkıda bulunmasına rağmen bazı ülkelerde örneğin İsveç'te yolcuların kamera ile izlenmesine yasal olarak izin verilmemektedir. Güvenlik önlemleri gerektiği kadar tanıtılmadığından, yolcuların korkularının ortadan kaldırılmasında yeterince etkin olmamaktadır (Candan 2003b, s.80). Ayrıca güvenliğin sağlanmasında görüş açıklıkları, aydınlatma, gibi tasarım özelliklerinin de büyük katkısı olmaktadır

Transfer merkezlerinin güvenliliği, sadece yolcuların suç unsurlarına karşı korunması ile bitmemekte olup, acil durumlarda yolcuları güvenli ve sağlıklı olarak koruyabilmek de büyük önem arz etmektedir. Acil çıkış kapılarının büyüklüğü ve sayısı, asansör, merdiven ve rampaların güvenliği, alarm lambalarının niteliği sistemin de güvenliğinin sağlanması açısından dikkat edilmelidir (Terzis ve Last 2000, s.114-115). Ayrıca özellikle yer altında planlanan transfer merkezlerinde, acil durumlarda yolcunun kontrolsüz bölge ya da güvenlik hollerine 4 dakika içinde, 6 dakikada ise yüzeye, temiz havaya çıkmaları gerekmektedir. Bu nedenle, yer altında planlanan transfer merkezlerinin 30 m'den daha derinde olmamasına dikkat edilmelidir (Ünlü 2007, s.2)

4.4. İSTANBUL ULAŞIM SİSTEMİNDE TRANSFER MERKEZLERİ

İstanbul Metropoliten Alanı, ulaşım açısından özel bir konuma sahiptir. Marmara Denizi, orman ve su toplama havzaları ve Karadeniz kıyısı arasında, Marmara kıyısında lineer bir bant şeklinde gelişmektedir. Bu nedenle, bu makro form gelişimine en uygun ulaşım sistemini, nüfusun en doğru bir şekilde dağılımını ve merkezler arasındaki ilişkileri en ideal bir biçimde organize edecek Ulaşım Ana Planı yapılmıştır. İstanbul Ulaşım Ana Planı sonuç raporunda; ulaşım talebinin hızlı, güvenli ve ekonomik şekilde karşılanmasına yönelik planlar yapılırken ulaşım sistemleri ile entegrasyonun gerekliliği ana ilke olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda, İstanbul'da özellikle karayolu ile raylı ulaşım sistemlerini entegre edecek şekilde birçok transfer merkezi planlanmıştır.

Bu doğrultuda, çalışmanın bu bölümünde, İstanbul'da transfer merkezlerinin durumunu anlayabilmek için öncelikle İstanbul'da kullanılan karayolu, raylı ve denizyolu ulaşım sistemleri incelenmiş olup, ardından da, transfer merkezleri Avrupa ve Asya yakasında olanlar olarak iki grupta irdelenerek, onaylı imar planları bulunan transfer merkezlerinden örnekler incelenmiştir.

4.4.1. İstanbul Kenti Mevcut Ulaşım Sistemi

İstanbul'da 19. yüzyılın ortalarından itibaren, büyüyen kentin ihtiyaçlarına cevap verebilmek için, toplu ulaşım sistemlerinin oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1845-1950 yılları arasında, İstanbul'da 130 kilometrelik tramvay ağı oluşturulmuş olup, bununla birlikte deniz hatları geliştirilmiştir. Ancak 1950'li yıllarda 130 km olan tramvay hattı, 1966 yılında tamamen ortadan kalkmıştır.

Günümüzde İstanbul ulaşım sisteminde gelinen nokta, 1950'li yıllardan sonra kent içi ulaşımına yapılan yatırımların izlerini taşımaktadır. 1950'li yıllardan sonra, ülke politikası olarak ulaşım yatırımlarının karayollarına yapılmasının benimsenmesi ve demiryolu taşımacılığına yapılan yatırımlardan desteğin çekilmesi, bugün karayolu ulaşımına bağımlı bir İstanbul oluşmasında büyük rol oynamıştır (Beyazıt 2007,s.40).

Bununla birlikte son yıllarda İstanbul ulaşımında uygulanan politikalar, kentin nüfus büyüme hızındaki artışa bağlı olarak, toplu ulaşımında yüksek kapasiteli sistemlerin

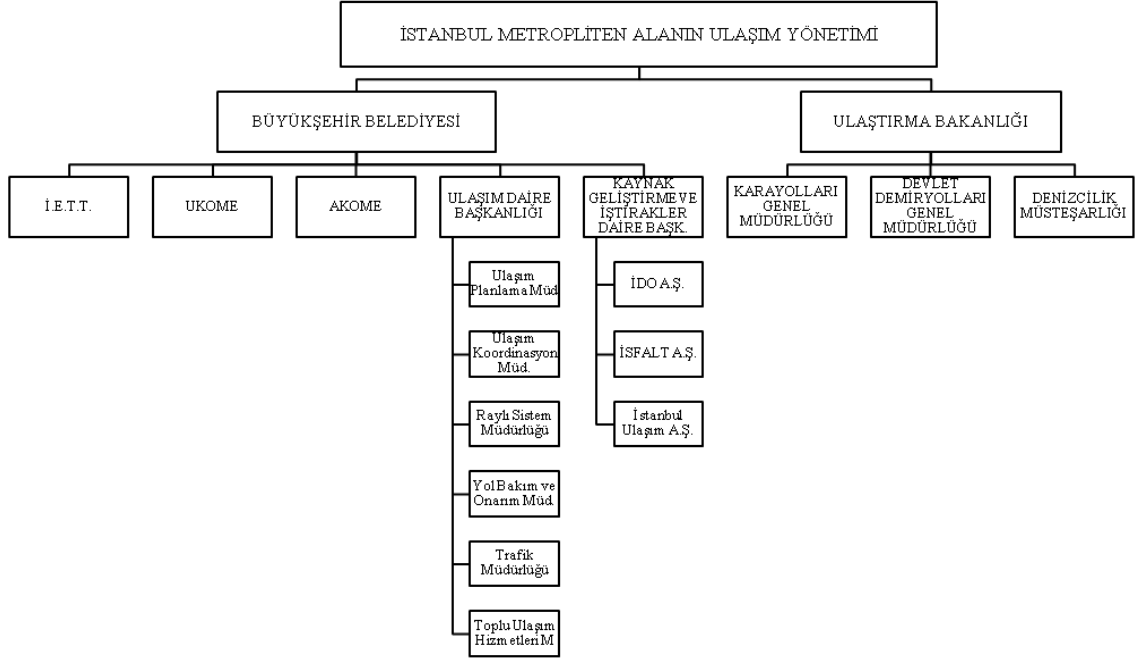
geliştirilmesine yönelik kurgulanmaktadır. Bu nedenle, 1990'lı yıllardan itibaren hafif raylı sistem ve metro gibi yüksek kapasiteli sistemlere olan yatırımlar artmaktadır. Ancak kentin bütününe yönelik temel bir ulaşım politikasının varlığından söz edilememektedir.

Örneğin, İstanbul Boğazının her iki yakasındaki demiryolu hatlarını, boğazın altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine bağlaması planlanan Marmaray projesi henüz yapım aşamasındayken, yeni boğaz geçiş projelerinin ortaya atılmaktadır. Bunlardan birincisi uzun yıllardır gündemde olan üçüncü köprü'nün yapımı, diğeri ise yine boğaz tabanından geçirilmesi planlanan karayolu tünelidir.

Bu örnekler de göstermektedir ki, İstanbul'da gerçekleştirilen ulaşım çalışmalarında en önemli eksikliklerden biri bütüncül bir sistem yaklaşımının olmayışıdır. Bunun gerekçesi olarak da kentin ihtiyaçlarına cevap verebilen, güncel bir ulaşım ana planının olmayışı gösterilebilir. Günümüzde kapsamlı ulaşım planı çalışması 1997 yılında yapılmış olup, yeni bir ulaşım planının çalışmaları halen devam etmektedir. Bu nedenle yapılmakta olan tüm çalışmalar tek tek akslardaki sorunları çözmeye yönelik, parçalı yaklaşımlar olarak değerlendirilmektedir (Gerçek 2007, s.3).

Bununla birlikte İstanbul'da ulaşım sisteminde ilgili kurumlar arası entegrasyon bulunmamaktadır. İstanbul'da ulaşımın kapsadığı konularla ilgilenen birçok kurum bulunmaktadır. Bu kurumlar yerel ve merkezi yönetim kurumları olarak ayrılmakla birlikte, her iki yönetim grubunda kopukluklar bulunmaktadır. İstanbul'un ulaşım sisteminden yerel yönetim olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, merkezi yönetim olarak ise Ulaştırma Bakanlığı sorumludur. Tablo 4.1'de de görüldüğü gibi Büyükşehir Belediyesi yönetim organizasyonunda UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), AYKOME (Altyapı Koordinasyon merkezi) ve İETT doğrudan başkanlığa bağlı iken, Ulaşım Planlama, Ulaşım Koordinasyon, Raylı Sistemler, Yol Bakım ve Onarım, Trafik ve Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlükleri Ulaşım Daire Başkanlığı'nın altında; İDO AŞ., İSFALT AŞ., İstanbul Ulaşım AŞ., ise Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı'nın altında yer almaktadır. Bununla birlikte, merkezi yönetimden Ulaştırma Bakanlığı altında yer alan Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ve Denizcilik Müsteşarlığı da İstanbul'un ulaşımında etkilidir.

Tablo 4.1: İstanbul Ulaşımının Yönetim Şeması



Ulaşım planlamasında kurumlar arasında eşgüdümün olmayışı ulaşım sisteminin bir bütün olarak işlemlerini, mekansal olarak bütünleşmesini engellemekte, planlama çalışmalarını yavaşlatmaktadır. Bu durum, bütüncül olmayan planların çıkmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte, İstanbul'da henüz yeni gelişmekte olan bilgilendirme ve zaman tariflendirmesi konularında, kurumlar yetkili oldukları ulaşım türlerinde zaman tariflendirmesi ve bilgilendirme yapmakta ancak kurumlar arası entegrasyonun bulunmayışı nedeniyle diğer ulaşım türleriyle bağlantıları kurmamaktadır.

İstanbul'da ulaşım kısmen yaya olarak, kısmen bisiklet ile yapılabilmekte ancak ağırlıklı olarak özellikle özel araç kullanımı ve toplu ulaşım türleri ile sağlanmaktadır. Bunun nedeni ise tüm dünya kentlerinde olduğu gibi İstanbul'un sınırlarının büyümesi, kentiçi yolculuklarında yaya ve bisiklet gibi insan gücüne dayanan ulaşım türlerinin payını azaltmış, otomobillerin sağladığı rahatlık otomobilleri avantajlı konuma getirmiştir.

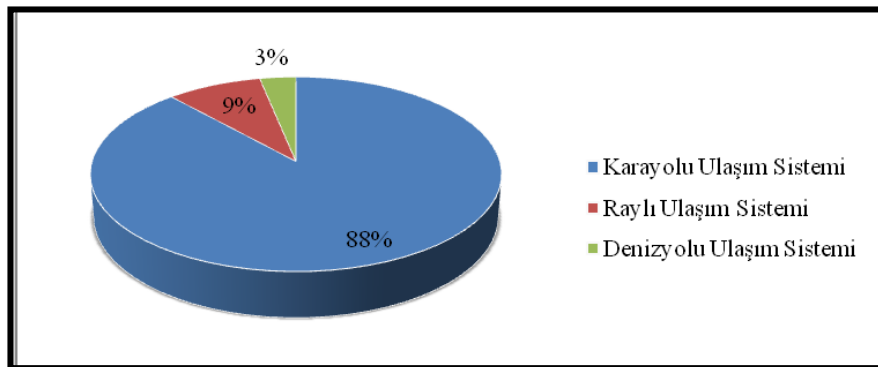
Bisiklet kullanımının kullanıcılar ve kentlere sağladığı; yakıt kullanmama, yol altyapısını ve park alanlarını verimli kullanma, kullanıcıya ve kamuya düşük maliyet, fiziksel egzersiz yapma imkanı sağlama gibi olumlu özelliklerine karşılık, İstanbul'un sahip olduğu iklim koşulları, topografya, fiziksel sınırlayıcılar, sosyal ve kültürel

sınırlamalar nedeniyle İstanbul'da bisiklet kullanımı gelişmemiştir. Ancak son yıllarda trafik sıkışıklığına çözüm olarak geliştirilen ulaşım türlerinden biri de bisiklet olup, İstanbul genelinde ortalama 1000 km bisiklet yolu planlanmıştır.

İstanbul ulaşım sistemi incelendiğinde yaya olarak yapılan yolculukların da çok küçük bir oranda kaldığı görülmektedir. İstanbul'da yaya olarak yolculuk sadece, konuttan başlayan genellikle toplu ulaşım duraklarında ilk aşaması son bulan, kent merkezine toplu ulaşım aracı ile ulaşılan ve burada yine duraktan çalışma alanına ulaşılan yolculuklarda her iki uçta da kullanılmaktadır.

Tarihsel gelişim içinde ulaşımdaki payı giderek azalan yaya ulaşımının; fiziksel egzersiz yapma imkanı sağlaması, kentlerin yaşanabilirliğinin artırılmasını sağlaması, düşük maliyetli ve çevreye duyarlı olması gibi önemli avantajları vardır. Ancak bu avantajlarına karşılık, yürüme mesafesinin sınırlı olması, iklim koşulları, yürüme alanının kalitesi, eğitim, ekonomik ve sosyal konum gibi özellikler, İstanbul gibi giderek genişleyen ve yayılan kentlerde yaya ulaşım oranlarının azalmasına neden olmaktadır.

Bu nedenle, İstanbul ulaşımı, gerek fiziksel ve sosyo-ekonomik nedenlerden dolayı gerekse de ülke genelinde kabul edilen ulaşım politikaları nedeniyle motorlu taşıtlara yönelik olarak gelişmiştir. Toplu ulaşım hizmeti ise %88'i karayolu ulaşım sistemi, %9'u raylı ulaşım sistemi ve %4'ü denizyolu ulaşım sistemi olmak üzere 3 farklı sistemde hizmet vermektedir. Bu taşıma sistemlerinin tüm toplu taşıma sistemi içindeki payları Şekil 4.1.'de günlük yolcu sayıları ise Tablo 4.2.'de gösterilmiştir.



Kaynak: www.iETT.gov.tr

Şekil 4.1: İstanbul Ulaşım Sisteminin Dağılımı

Aşağıdaki tabloda (Tablo 4.2.) türlerin toplam taşıma payındaki yüzdeleri ve günlük taşıdıkları yolcu sayısı belirtilmektedir.

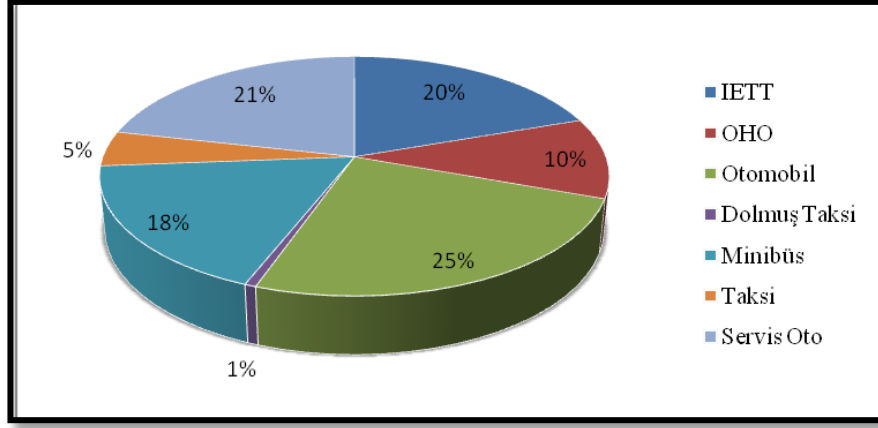
Tablo 4.2: İstanbul Genelinde Araçlar İle Yapılan Yolculuk Sayıları

ULAŞIM TÜRÜ	TAŞIMA TÜRÜ	2009 YILI KİŞİ/GÜN	%
KARAYOLU ULAŞIM	İETT (Otobüs-Metrobüs)	2215000	17.3
	ÖHO (Özel Halk Otobüsü)	1225000	9.6
	Otomobil	2800000	22
	Dolmuş-Taksi	70000	0.5
	Minibüs	2000000	15.5
	Taksi	535000	4.1
	Servis	2419000	19
	Ara Toplam	11264000	88
RAYLI ULAŞIM	TCDD	141000	1.2
	Hafif Metro	390000	3.2
	Metro	225000	1.8
	Tramvay	299624	2.5
	Füniküler	24000	0.2
	Teleferik	700	0.1
	Ara Toplam	1080324	9
DENİZYOLU ULAŞIM	İDO	325000	2.5
	Deniz Motorları	85000	0.5
	Ara Toplam	410000	3
TOPLAM		12754324	100

Kaynak: www.iETT.gov.tr

4.4.1.1. Karayolu ulaşım sistemi

İstanbul genelinde karayolu ulaşım sistemi otomobil kullanımı ile birlikte 7 farklı alt ulaşım türünden oluşmaktadır. Toplu ulaşım sistemini oluşturanlar, İETT (otobüs-metrobüs), özel halk otobüsleri, dolmuş taksiler, minibüsler, taksiler ve son olarak işyeri ve okullara hizmet veren servislerdir. Bu alt ulaşım türlerinin dağılımı Şekil 4.2.'de gösterilmiştir.



Kaynak: www.iETT.gov.tr

Şekil 4.2: İstanbul Karayolu Ulaşımının Yolculuk Payları

Karayolu ulaşım sistemini otomobil, otobüs (İETT, ÖHO) ve ara ulaşım (dolmuş taksi, minibüs, taksi, servis araçları) türleri olarak alt kategorilere ayırmak mümkündür.

Yolcu kapasiteleri bakımından bir karşılaştırma yapıldığında otomobil ile bir yönde, bir saatte iz başına 800 kadar yolcu taşınabilirken, bu değer minibüs ara ulaşım türlerinde 3.000, geleneksel otobüs işletmesinde 8.000 düzeylerinde, ayrılmış yola sahip olan metrobüs ulaşımında ise bu değer 15.000'e kadar çıkabilmektedir. Ancak bu değer metroda 30.000'e kadar ulaşabilmekte olup, en yüksek kapasiteye sahiptir.

Otomobil

Kentlerin yayılarak genişlemesi sonucu yolculuk mesafelerinin büyümesi insanları yolculuklarında motorlu araçlara bağımlı kılmıştır. Düşük kapasiteli hizmet sunan otomobillerin kentiçi araç trafiğinde en yüksek payı alan, ancak taşınan yolcu sayısı açısından değerlendirildiğinde kentiçi karayolu altyapısını en verimsiz kullanan tür olduğu bilinmektedir. Bu durum İstanbul ulaşım sistemi için de geçerlidir, otomobil kullanımını günlük yolcu kapasitesi açısından %25'lik oranla en büyük ikinci paya sahip olmakla birlikte, her gün trafiğe çıkan ortalama 1.600.000 otomobille ile toplam araçların %96'sını oluşturmaktadır.

Türkiye'deki toplam motorlu taşıt sayısının beşte birini barındıran İstanbul'daki taşıtların %72'si otomobildir. Özellikle merkez bölgelerdeki yollarda yaşanan trafik sıkışıklığının başlıca nedeni olarak gösterilen otomobillerin doluluk oranları 1,5-2.0 arasında değişmektedir.

Otobüs (İETT-Özel halk otobüsleri)

Dünyadaki pek çok kentte ana toplu ulaşım sistemi olan otobüsler, sahip oldukları esneklik ve diğer özellikleri sebebiyle geniş bir kullanım alanı bulmaktadırlar. İstanbul ulaşım sisteminde metrobüs, belediye otobüsleri ve özel halk otobüslerinden oluşan otobüs ulaşımı %30'luk oran ile en büyük paya sahip olup, İstanbul'da ulaşımın bel kemiğini oluşturmaktadır. Belediye otobüs taşımacılığı, 3645 sayılı kanun uyarınca Büyükşehir Belediyesi adına İETT Genel Müdürlüğü'nce yürütülmektedir. Özel halk otobüsleri ise UKOME kararı ile İETT'nin yönetim ve denetimine bırakılmıştır.

İETT hatlarının uzunlukları 2 km'den 50 km'ye kadar değişmekte ve günlük ortalama yolcu sayıları bazı hatlarda 15.000'e yaklaşırken bazı hatlarda 1.000'nin altında olmaktadır. Ayrıca iş günleri sefere çıkan günlük otobüs sayısı 2503 olup, 521.533 km. kat ederek 14.000 sefer yapmakta olup, günlük 2.200.000 yolculuk talebini karşılamaktadır. Bu yolculukların 715.000 adedi filonun yaklaşık % 10'nun işletildiği Avcılar-Söğütlüçeşme Metrobüs hattında yapılmaktadır.

Ara ulaşım türleri (Minibüs, dolmuş taksi, taksi)

Ülkemizde dolmuş-taksi, dolmuş, minibüs, servis aracı isimleri ile farklı kapasite ve nitelikte hizmetler sunan ara toplu ulaşım türleri klasik toplu ulaşım işletmeciliğinden bazı noktalarda farklılaşmaktadır. Bu ara toplu ulaşım türlerinin bir toplu ulaşım sisteminin özelliği olan sabit güzergahları, önceden belirlenmiş yolculuk bedelleri bulunmakta, ancak dolmuşların ve minibüslerin zaman tarifelerinin olmaması, işyeri ve okul servislerinde ise herkesin yararlanabilmesi mümkün olmadığı için klasik toplu ulaşım tanımına girmemekte, bu nedenle "ara toplu ulaşım" türleri olarak tanımlanabilmektedir. İstanbul'da ara ulaşım türleri minibüs, dolmuş taksi, servis araçları ve taksilerden oluşmaktadır. Bu ulaşım türlerinin günlük yolcu taşıma kapasitelerine göre ulaşım sisteminde %45'lik oran ile en büyük paya sahiptir.

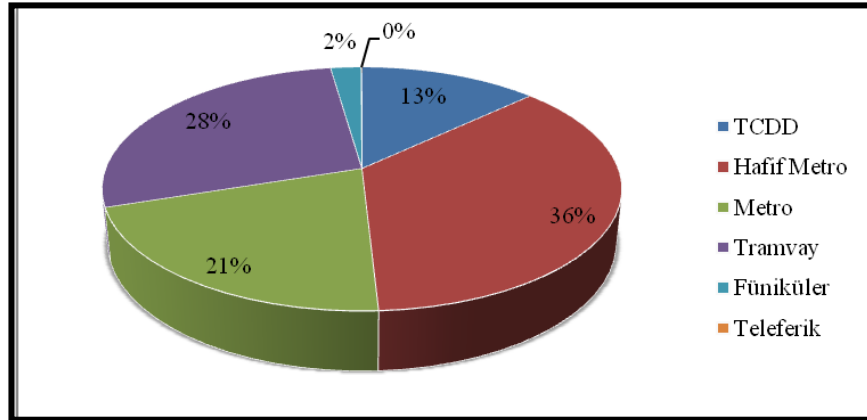
İstanbul'da, toplu taşımada yasal olarak çalıştırılan 6.240 minibüs bulunmaktadır. Minibüsler İstanbul ulaşımında otobüs ve metro gibi ulaşım türlerini tamamlayıcı niteliktedir. Minibüslerin, sahip oldukları avantajlar akıllıca kullanıldığında, ulaşım sistemindeki bazı eksiklikleri tamamlayabilecek bir toplu ulaşım türüdür. Ayrıca

İstanbul karayolu ulaşımında 37.000 araç ve %21 günlük yolcu taşıma kapasitesi oranıyla servis araçları büyük paya sahiptir.

4.4.1.2. Raylı ulaşım sistemi

Günümüzde yüksek yolculuk talepleri oluşan kent merkezinde ve merkeze ulaşan ana koridorlarda trafik sıkışıklığının çözülmesi ve oluşan yolculuk taleplerinin karşılanmasında yüksek taşıma kapasitesine ve ticari hıza sahip raylı sistemlerin diğer ulaşım türlerine göre daha verimli ve uygun olduğu açıktır.

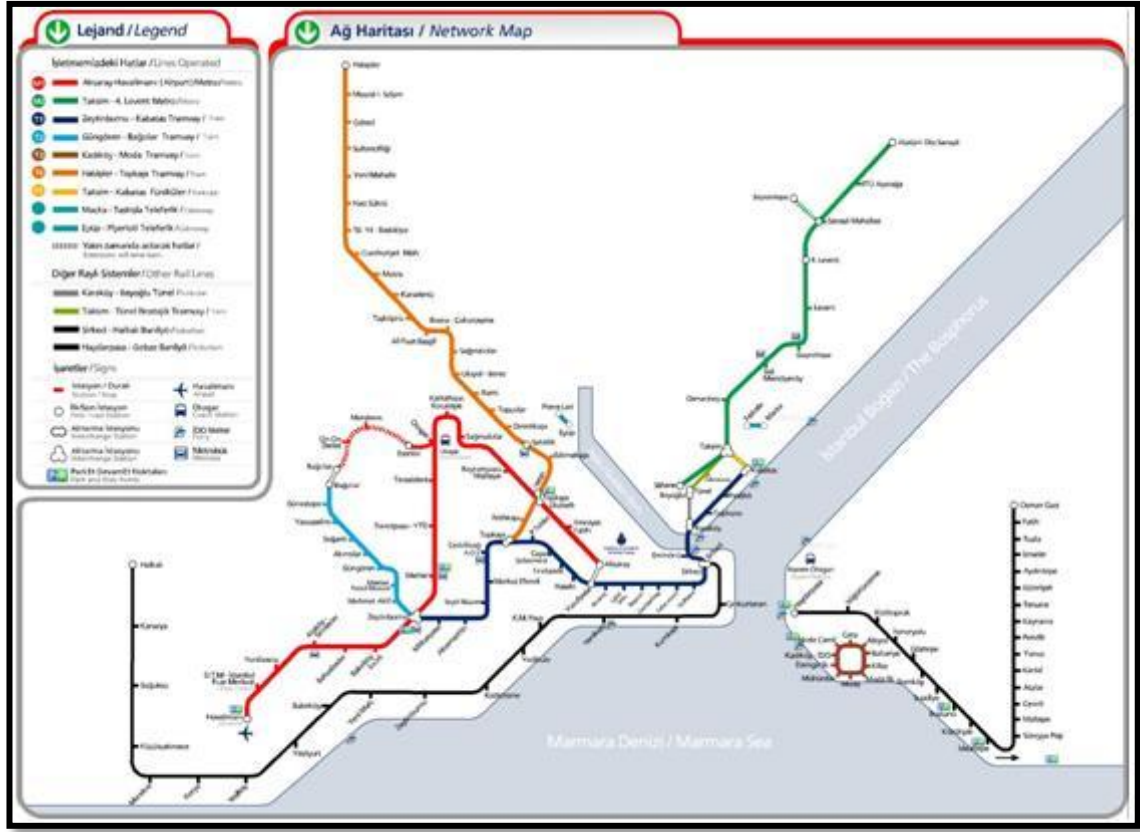
İstanbul il sınırları içerisinde toplu ulaşım görevi üstlenen toplam 145,2 km uzunluğunda raylı sistem bulunmaktadır. 3 ayrı kuruluş tarafından işletilen raylı toplu ulaşım sistemi, günde ortalama 1.000.000 yolcu taşıyarak, il genelindeki toplu ulaşım sistemi içerisinde % 9'luk bir pay almaktadır. Raylı ulaşım sistemi, banliyö demiryolu, metro, hafif metro, tramvay, föniküler ve teleferik olmak üzere 6 farklı alt ulaşım türünden oluşmaktadır. Bu alt ulaşım türlerinin dağılımı Şekil 4.3.'de gösterilmiştir.



Kaynak: ww.iett.gov.tr

Şekil 4.3: İstanbul Raylı Ulaşımının Yolculuk Payları

İstanbul'un her iki yakasında Marmara kıyılarına paralel, Halkalı- Sirkeci (32 km) ve Haydarpaşa- Gebze (40 km) banliyö hattı çalışmaktadır. Bunların dışında günümüzde, kentin toplu taşıma ihtiyacını karşılamak üzere 17 km metro, 32 km hafif metro ve 24 km tramvay şeklinde raylı sistem şebekesi de mevcuttur. Raylı ulaşım sistemi aşağıdaki Şekil 4.4'de gösterilmiştir.



Kaynak:www.istanbul-ulaşım.com.tr

Şekil 4.4: İstanbul Raylı Sistem Ağı

Ayrıca İstanbul genelinde, inşaatı devam eden 144 km raylı sistem bulunmakla birlikte, ihale aşamasında 77 km, uygulama projesi devam eden 31 km, etüt plan aşamasında 293 km raylı sistem çalışması devam etmektedir. Planlanan bu projeler gerçekleştirildiği takdirde raylı sistem ağı 145 km'den 690 km'ye ulaşarak mevcut trafik sorununa çözüm olabilecektir.

Kapasiteleri, yatırım ve işletme maliyetleri, performansları, işletme koşulları açısından incelendiğinde farklılıklar gösteren raylı sistemlerin (tramvay, hafif raylı sistem, metro, banliyö treni) avantajlı ve dezavantajlı olduğu alanlar da bulunmaktadır. Örneğin yüksek taşıma kapasitesi, düşük işletme maliyeti, güvenli yolculuk imkanı, hız, konforlu yolculuk imkanı, trafik sıkışıklığının azalması, yolculuk süresinin azalması, kentsel gelişmelerin yönlendirilmesi gibi avantajları bulunmaktadır. Bu avantajlarına karşılık yüksek yatırım maliyeti, güzergah esnekliğinin olmaması, kapasite esnekliğinin olmaması, aktarma gereksinmesi, uygulamaya geçiş süresinin uzun ve belirsiz olması gibi dezavantajları da bulunmaktadır.

Banliyö demiryolu

Banliyö trenleri kentiçi ulaşım hizmeti veren demiryolu servisleridir. Özellikle uydu kent tipi yerleşmelerle kent merkezi ile konut alanları arasında oluşan yolculuk taleplerinin karşılanmasında kullanılırlar.

İstanbul'un her iki yakasında kıyıya paralel çift hatlı kent içi, şehirlerarası ve uluslararası bağlantıların yapıldığı demiryolu şebekesi mevcuttur. Bu şebeke üzerinde, TCDD işletmesine ait Haydarpaşa – Gebze (42 km) ve Sirkeci – Halkalı (30 km) olmak üzere 2 adet banliyö tren hattı bulunmaktadır.

Tramvay

Raylı sistemlerin en düşük kapasiteli türü olan tramvaylar lastik tekerlekli ulaşım türleri ile aynı yol yüzeyini paylaştıkları için istenilen hızlara ulaşamamakta, ancak hattın diğer trafikten ayrılması ile hızında artışlar sağlanmaktadır. Kentsel yapıya uyum sağlamadaki esneklikleri sebebiyle kent merkezinin dar sokaklarında, eğimli alanlarda ve yaya alanlarında kolaylıkla işletilebilmektedirler (Candan 2003, s.32).

İstanbul'da ilk olarak, 1992 yılında Aksaray - Beyazıt arasında hizmete geçen çağdaş tramvay, 1996 yılına kadar Eminönü - Zeytinburnu arasında genişlemiş, 2005 yılında ise Eminönü'nden Kabataş'a (14,1 km) kadar uzatılmıştır. Ardından 2006 yılında Zeytinburnu - Bağcılar Cadde Tramvayı hattı (5,5 km) hizmete girmiştir. Son olarak ise, 2007 yılında hizmete geçen Edirnekapı-Sultançiftliği tramvay hattı (12,5 km) metrobüs ve hafif metro hattı ile entegrasyonu sağlamaktadır. Ayrıca İstanbul'da, biri Taksim, diğeri Kadıköy'de olmak üzere toplam 2 tane nostaljik tramvay bulunmaktadır.

Hafif metro (LRT)

Metro ve tramvayın olumlu ve üstün özelliklerinden yararlanılarak, kısıtlarının ve yetersizliklerinin giderilmesi ile hafif raylı sistemler ortaya çıkmıştır. Kent merkezi gibi yoğun alanlarda ve zorunlu hallerde yeraltında, çevrede ise basit düzenlemelerle yol yüzeyini kullanarak işletilebilmektedir. Hem yol yüzeyini kullanabilmesi, hem de yeraltına alınabilmesi gibi esnekliğe sahip olması bu türü daha cazip hale getirmektedir.

1989 yılında hizmete giren Aksaray – Kartaltepe hattı, 2002 yılında Havaalanı’na doğru genişleyerek 20,3 km uzunluğunda bir hat haline gelmiştir. Aksaray – Havaalanı hafif raylı metro, raylı sistemler arasında en çok yolcu taşıyan sistemdir.

Metro

En yüksek kapasiteye ve hıza sahip raylı sistem türleridir. Yüksek yolculuk üreten ve çeken kent merkezlerindeki talebi karşılamak için en uygun raylı sistem türüdür. Yüksek yolcu taşıma kapasitesine sahip metro sistemlerinde uzun durak aralıklarının olması sebebiyle yaya erişimi ile yürüme mesafesinden yeterince yolcu toplanamadığından, sistemin verimli çalışabilmesi ve kapasiteye uygun düzeyde yolcu çekilebilmesi için diğer ulaşım türlerinin besleyici servislerine ihtiyaç duyulmaktadır.

2000 yılında hizmete giren 4. Levent - Taksim metrosuna (8,5 km) 2009 yılında Taksim – Şişhane metrosu ile 4. Levent – Atatürk Organize Sanayi metrosu eklenerek toplam hat uzunluğu 16 km’ye çıkarılmıştır. Metro sistemi ile günlük yaklaşık 225.000 yolcu taşınmaktadır. İstanbul gibi bir kentte metro ulaşım sisteminin önemli bir ayağını oluşturmaktadır.

Füniküler (Tünel)

İstanbul raylı sistem ulaşımında iki adet funiküler bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, 1871 yılında işletmeye açılan Tünel – Karaköy Füniküleri, karşılıklı iki yönde birer vagonuyla hizmet vermektedir. Diğeri ise, 2006 yılında hizmete giren Taksim - Kabataş Funiküler sistemi (0,6 km), Taksim – Ayazağa Metrosu, Taksim - Tünel Nostaljik Tramvayı, Taksim otobüs ve dolmuş durakları ile Zeytinburnu - Kabataş Tramvayı, iskele arasında entegrasyon sağlamaktadır.

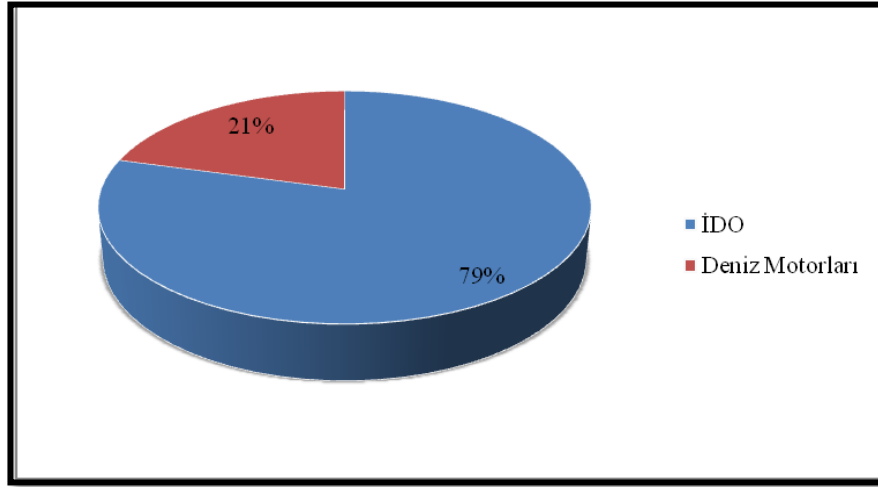
Teleferik

İstanbul ulaşımına hizmet eden teleferiklerden biri 1993 senesinde hizmete giren Maçka ve Taşkışla arasında Demokrasi Parkı üzerindeki teleferik olup, diğeri ise Eyüp - Pierre Loti arasında hizmete açılan teleferiktir.

4.4.1.3. Denizyolu ulaşım sistemi

Deniz ulaşımı İstanbul gibi deniz kıyılarında yerleşmiş kentler için önemli bir olanaktır. Deniz ulaşımında kullanılan teknelerin iskelelere yanaşmadaki geçen sürelerinin uzun ve ortalama hızlarının düşük olması sebebiyle ancak az duruşlu ve kıyıya paralel olmayan hatlarda (boğaz geçişi) diğer ulaşım türleri ile rekabet edebilmektedirler.

İstanbul Boğazı'nda aynı anda dört yönlü bir trafik oluşmaktadır. Bunlar kuzey - güney istikametinde boğazın tamamı kat eden trafik ile doğu - batı istikametinde karşıdan karşıya oluşan kent içi trafiktir. İstanbul'da deniz trafiğinin %95'i boğazlarda oluşmakta olup, ağırlıklı olarak Eminönü - Kadıköy ve Beşiktaş arasındaki hatlardadır. Bu trafik; şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, deniz motorları, deniz taksi ve diğer teknelerden oluşmaktadır. Şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri ve deniz taksi İDO bünyesinde hizmet vermekte olup, deniz motorları özel kişiler tarafından işletilmektedir. Deniz ulaşımının günlük yolcu kapasiteleri açısından dağılımı Şekil.4.5.'de gösterilmiştir.



Kaynak: www.iETT.gov.tr

Şekil 4.5: İstanbul Deniz Ulaşımının Yolculuk Payları

Denizyolu toplu ulaşım sisteminde şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri, deniz taksi ve deniz motorları olmak üzere 4 farklı alt tür bulunmaktadır. İDO (şehir hatları, deniz otobüsleri, deniz taksi) günde ortalama 325.000 yolcu ile denizyolu yolcu trafiğinin %79'unu taşımaktadır. Günde ortalama 510.000 yolcu taşıyan denizyolu toplu taşıma sisteminin, tüm toplu taşıma sistemindeki payı %4' tür.

Şehir hatları

Daha önce TDİ bünyesinde faaliyet gösteren şehir hatları, 2005 senesinde İDO' ya devredilmiştir.

Şehir hatların yolcu taşımacılığı, 38 adet yolcu vapuru ile 15 hat üzerinden 53 adet iskeleye yapılmaktadır. Bu iskelelerden günlük yolcu kapasitesi en yüksek olanlar, Beşiktaş, Bostancı, Eminönü, Kabataş, Kadıköy, Karaköy ve Üsküdar iskeleleridir.

Ayrıca şehir hatlarında taşımacılık için Sirkeci Harem, Harem Sirkeci, Topçular ve Eskihisar feribot iskeleleri de kullanılmakta olup, 17 adet araba vapuru hizmet vermektedir.

Deniz otobüsleri

İDO A.Ş.'ye bağlı olan deniz otobüsleri kent içinde 18 iskele ve 25 araç ile kent içinde 6 hatta hizmet vermektedir. Günlük yaklaşık 50.000 yolcu ile denizyolu toplu taşıma sistemi içerisinde %10'luk bir pay almaktadır.

Deniz otobüsleri, Bostancı – Bakırköy, Bostancı – Kabataş, Bostancı - Yalova, Kartal – Yalova, Adalar ve Boğaz hatlarında hizmet vermektedir. Zeytinburnu – Kabataş tramvayı, Kabataş – Taksim funiküleri ve Kabataş deniz otobüsü, vapur ve dolmuş motoru iskeleleriyle birlikte, Kabataş bir aktarma merkezi haline gelmiştir. Bu nedenle, İDO, Kabataş'tan Karaköy ve Eminönü'ne tramvay ve otobüs ile ulaşılabilen bu merkezlerdeki iskelelerini kaldırmıştır.

Deniz motorları

Kent içi yolcu taşımacılığında deniz otobüsleri ve şehir hatları dışında taşımacılık yapan ve özel kişilerce çalıştırılan deniz motorları, Turyol, Dentur Avrasya ve Mavi Marmara olmak üzere 3 kooperatifin bünyesinde faaliyet göstermektedir.

Günde ortalama 30'ar bin yolcu taşıyan dolmuş motorları kooperatiflerinin toplamda 130 araçlık filosu vardır. Turyol en sık seferlerini; Kadıköy - Haydarpaşa - Karaköy - Eminönü hattında, Dentur Avrasya ise Üsküdar - Beşiktaş / Kabataş hatlarında yapmaktadır. Mavi Marmara ise Bostancı ve Maltepe'den Adalara hizmet vermektedir

4.4.2. İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan İstanbul Genelinde Ulaşım Sistemi Türleri ve Transfer Merkezleri Raporunda da belirtildiği gibi İstanbul'da ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu sağlaması amacıyla planlanan transfer merkezleri ile;

- Konforlu, ekonomik, kolay ve güvenli erişimi sağlamak,
- Otobüs, minibüs, taksi durak yerlerini düzenlemek,
- Özel araçlar ile toplu ulaşımı bütünleştirmek,
- Kentsel ulaşımında enerji ve yakıt tasarrufu sağlamak,
- Farklı ulaşım sistemlerinin güzergah ve zaman tarifelerinde koordinasyon sağlamak,
- Yeterli sayıda park et&devam et - otopark ve yaya alanları ile bölgesel alanda hizmet edecek kamu hizmetleri düzenlemek,

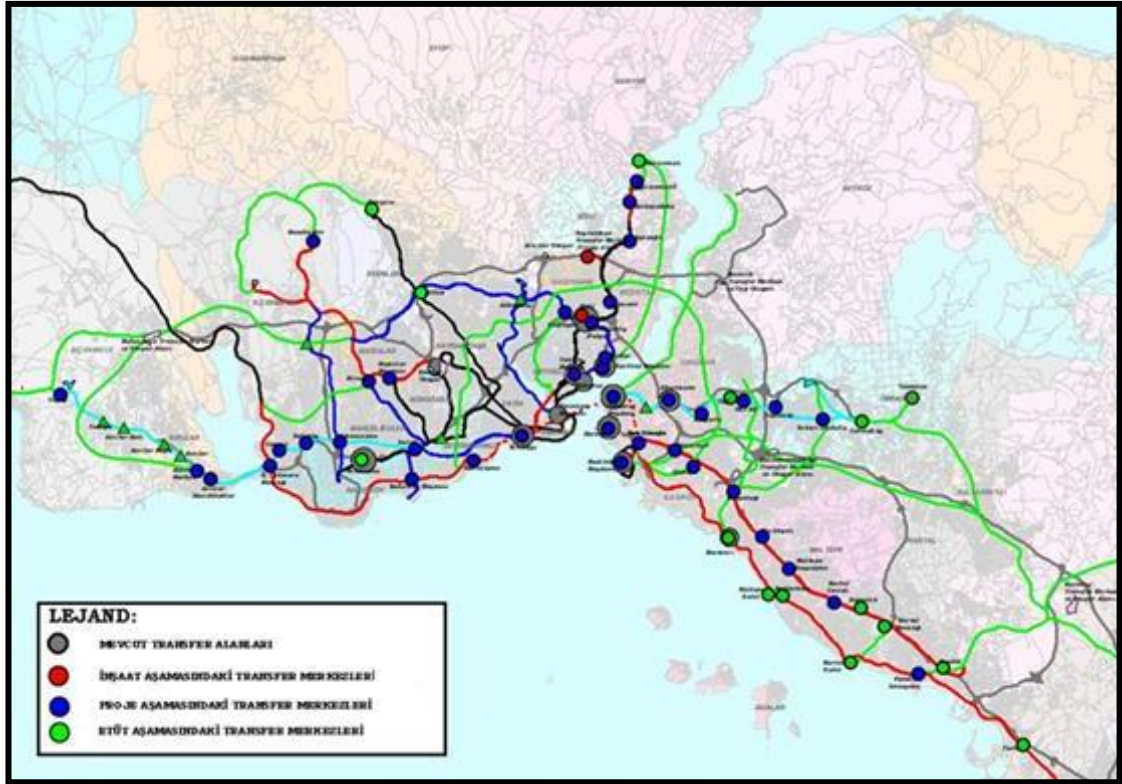
gibi işlevlerin gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Ülkemizde plan yapımı ile ilgili olan 3194 sayılı İmar Kanununda ve Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte “transfer merkezi” kavramı bulunmamaktadır. Transfer merkezi kavramına ilişkin her hangi bir lejant tanımı ve yasal karşılığın bulunmayışı bu alanı belirsiz kılan temel hukuksal faktördür. Bu noktada ki boşluk, plarlarda transfer merkezine ilişkin açıklamaların sadece plan notları ile yapılmasına, ortak kabullerin olamayışına, tartışmalı kabul ve öngörülerin geliştirilmesine neden olmaktadır. Doğaldır ki söz konusu kavramın hangi ölçek ve kapsamda ki planlama etabında ele alınacağı ya da hangi plan kademesinde nasıl bir detaya sahip olması gerektiği de bilinmemekte, yoruma bağlı olarak uygulamalarda değişiklikler göstermektedir. Bu belirsizlik denetleme sürecine de yansımakta idari mahkeme karar süreçleri birbiri ile bütünleşmemekte farklı doğrultu ve kabuller ışığında kararlar üretilmektedir.

İstanbul ulaşım sisteminde transfer merkezlerinin planlanması, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmektedir. Transfer merkezleri ile ilgili çalışmalar, ilk olarak 2000 yılında başlamış olup, 2009 yılında 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının onaylanması nedeniyle revize edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu doğrultuda, 2023 yılı projeksiyonuna göre transfer merkezlerinin planlanması çalışmaları devam etmektedir.

Bu nedenle, çalışmada İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 2009-2011 Yatırım Planı Raporunda belirtilen transfer merkezleri ele alınmıştır. Ayrıca transfer merkezleri Avrupa yakasında ve Asya yakasında olanlar olarak iki grupta irdelenmiş olup, transfer merkezleri ile ilgili yapılan revizyon çalışmaları devam ettiğinden dolayı çalışma kapsamında onaylı imar planları bulunan transfer merkezlerinden üç tane Avrupa yakasından, üç tane de Anadolu yakasından olmak üzere toplam altı adet örnek incelenmiştir. Çalışmanın temelini oluşturan Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi ise bu bölümde ele alınmamış olup, bir sonraki bölümde detaylı olarak irdelenmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009-2011 Yatırım Planı Raporuna göre, İstanbul genelinde 2 adet inşaat halinde, 45 adet projesi devam eden, 24 adet etüt aşamasında olmak üzere toplam 71 adet Transfer Merkezi planlanmaktadır (Şekil 4.6.).



Kaynak: www.ibb.gov.tr

Şekil 4.6: İstanbul Genelinde Planlanan Transfer Merkezleri

Kent çeperlerinde planlanan transfer merkezleri, şehir dışından gelen özel araçlı yolculukların şehir merkezine girmelerinin azaltılması amacıyla “park et&devam et” ağırlıklı olarak planlanmıştır.

Merkezi alanlarda planlanan transfer merkezlerinde ise farklı raylı sistem hatlarının istasyonları arasında ve farklı ulaşım türleri arasında geçiş sağlayan çözümlerin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Planlanan transfer merkezleri yerleşmenin imar planıyla karşılıklı etkileşir ve onunla bütünleşir biçimde ele alınmıştır.

İstanbul genelinde transfer merkezlerinin konumları; toplu ulaşımaya yürüyerek kısa ve kolay ulaşım, arter yollara kolay ulaşım, erişim yollarında orta veya düşük düzeyde hizmet, gürültü, hava kirliliği, titreşim, vs. gibi küçük çevresel etkiler ve uygun ölçüde arazi veya arsa bulunması gibi özellikler değerlendirilerek planlanmıştır. Planlanan transfer merkezlerinin listesi Tablo 4.3.'de ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

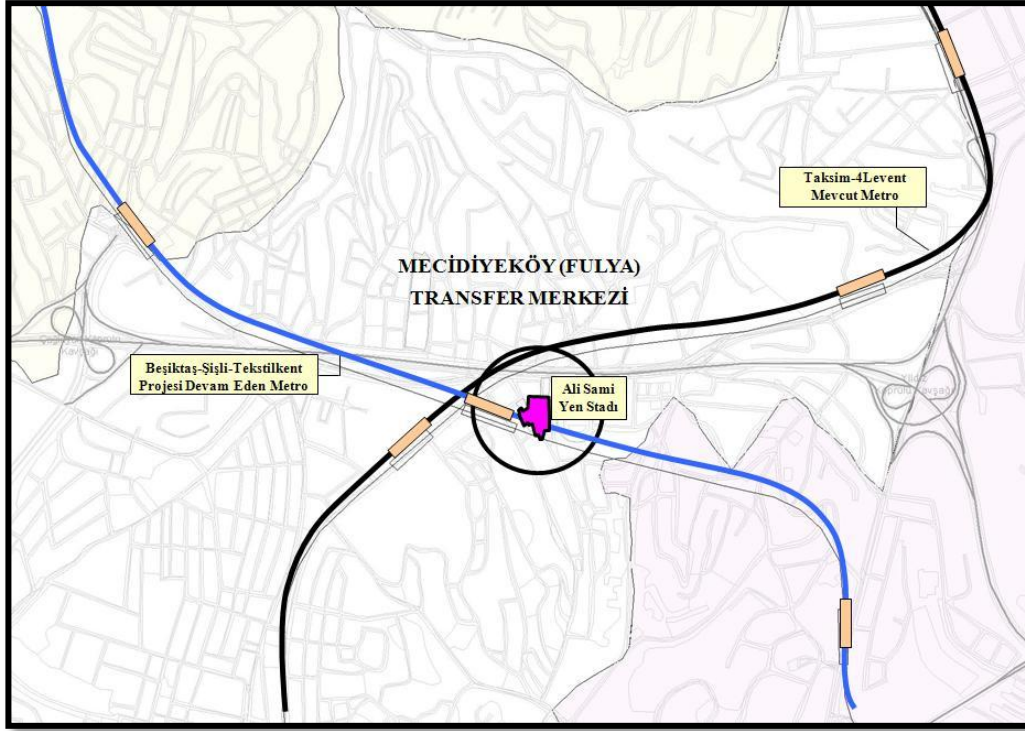
Tablo 4.3: İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri

İLÇE ADI	ADI	İLÇE ADI	ADI
Ataşehir	Kozyatağı Transfer Merkezi	Küçükçekmece	Sefaköy Transfer Merkezi
	Ataşehir Meydanı Yeraltı Otoparkı		Cennet Transfer Merkezi
Avcılar	Avcılar Merkez Transfer Merkezi		K. Çekmece Kavşağı Transfer Merkezi
	Avcılar Park&Ride Alanı		İkitelli Park&Ride Alanı
	Avcılar-doğu Park&Ride Alanı	Maltepe Küçükyalı Transfer Merkezi	
Bağcılar	Avcılar Denizköşkler Mahallesi Transfer	Maltepe Altayçeşme Transfer Merkezi	
	Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi	Maltepe Sahil Transfer Merkezi	
Bahçelievler	Kirazlı Transfer Merkezi	Maltepe -Bağlarbaşı Transfer Merkezi	
	Çobançeşme Transfer Merkezi	Pendik İstasyon Transfer Merkezi	
Bakırköy	Bakırköy Meydanı Transfer Merkezi	Pendik Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	
	İncirli Transfer Merkezi	Haciosman Transfer Merkezi (2)	
	Yenibosna Transfer Merkezi	Haciosman Transfer Merkezi	
Başakşehir	Başakşehir Transfer Merkezi	Sarıyer	Darıüşşafaka Transfer Merkezi
Beşiktaş	Beşiktaş-Yıldız Transfer Merkezi	Sultangazi	Haciosman(2) Park&Ride Alanı
	Beşiktaş Meydanı Transfer Merkezi		Habipler Transfer Merkez + Triyaj Alanı
Beykoz	Kavacık Transfer Merkezi ve Cep Otogarı	Şişli	Şişli Transfer Merkezi
Beylikdüzü	Tatilya Park&Ride Alanı		Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi
	Avcılar Batı Park&Ride Alanı		Levent Metro Transfer Merkezi
Beyoğlu	Taksim Meydanı Transfer Merkezi	Şişli/Kağıthane	Çağlayan Meydanı Transfer Merkezi
Büyükkçekmece	Tüyap Transfer Merkezi	Şişli/Sarıyer	Ayazağa Transfer Merkezi
	Taşdelen Transfer Merkezi		Tuzla Transfer Merkezi
Çekmeköy	Çekmeköy Transfer Merkezi	Tuzla	Kurtköy Transfer Merkezi ve Otogar Alanı
	Bahçeşehir Transfer Merkezi ve Otogar Alanı	Ümraniye	Tepeüstü transfer Merkezi
Esenyurt	Y. Dudullu Transfer Merkezi		
Eyüp	Ümraniye Transfer Merkezi		
Fatih	Kazım Krabekir (TRT) Transfer Merkezi		
Gaziosmanpaşa	İSTON Transfer Merkezi		Küçükbakkalköy Transfer Merkezi ve Otogar
Kadıköy	İbrahimağa Transfer Merkezi		Üsküdar
	Göztepe Transfer Merkezi	Libadiye (Bulgurlu) Transfer Merkezi	
	Kadıköy Meydanı Transfer Merkezi	Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi	
Kadıköy/Maltepe	Bostancı Sahil Transfer Merkezi	Harem Meydanı Transfer Merkezi	
	Seyrantepe Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	Altunizade Park&Ride Alanı	
Kağıthane	Ancılar Transfer Merkezi ve Cep Otogarı	Üsküdar/Kadıköy	
	Kartal Kavşağı Transfer Merkez + Triyaj		Kazlıçeşme Transfer Merkezi
Kartal	Kartal-Cevizli Transfer Merkezi	Zeytinburnu	Zeytinburnu Park&Ride Alanı
	Kartal Sahil Transfer Merkezi		
	Soğanlık Transfer Merkezi		

Kaynak: İBB-2009-2011 Yatırım Planı Raporu

4.4.2.1.1. Mecidiyeköy (Fulya) transfer merkezi¹⁸

Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi Şişli İlçesinin Fulya Mahallesinde Ali Sami Yen Stadının yanında yer almakta olup, İstanbul için önemli bir merkezi noktada bulunmaktadır (Şekil 4.8). Söz konusu alan, lastikli araç ve yaya yoğunluğunun çok fazla olduğu bir bölgede yer almaktadır. Mevcut durumda, transfer merkezi olarak planlanan alanda katlı otopark ve otobüs durağı bulunmaktadır.



Şekil 4.8: Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezinin Konumu

Amacı:

Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi Alanı ile;

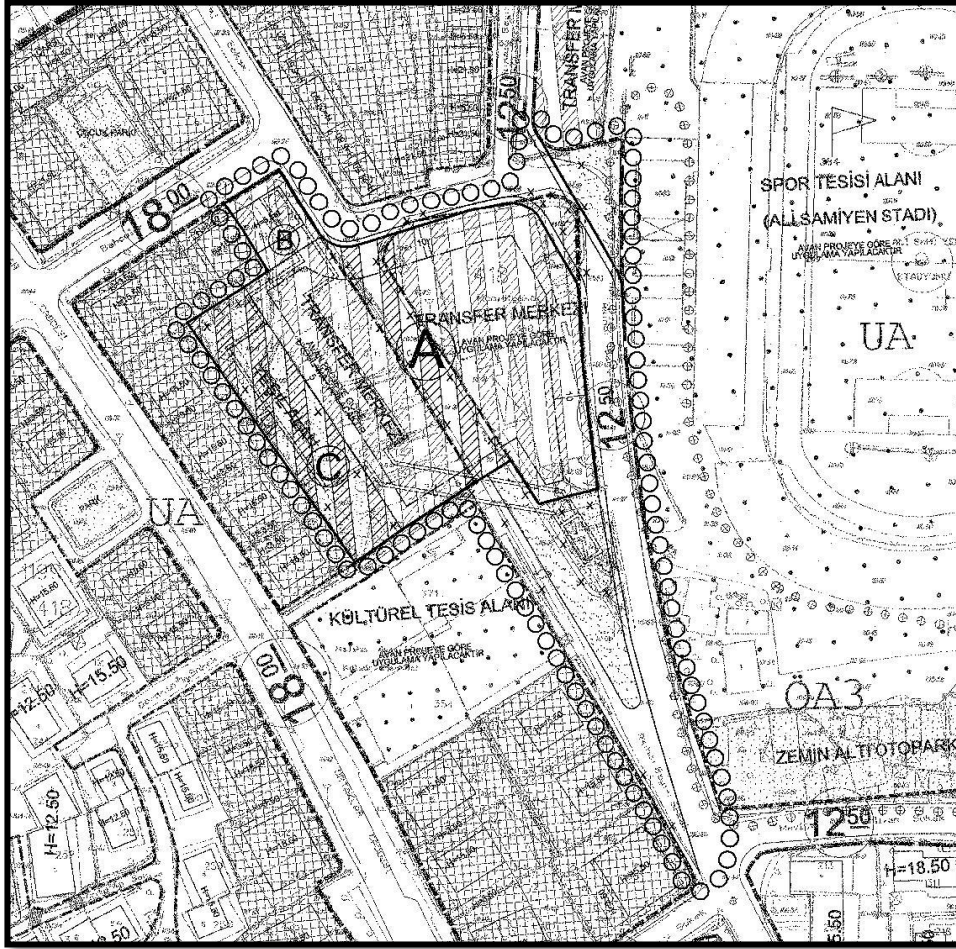
- Mevcut Taksim-4.Levent Metro Hattının Şişli İstasyonu ile Uygulama Projesi Tamamlanan Kabataş – Beşiktaş – Şişli – Giyimkent - Bağcılar Metro Hattının Mecidiyeköy - Şişli İstasyonunda entegre olmaktadır.
- Sistem Park et & Devam et ile desteklenmektedir.
- Park et & Devam et alanının özel araç sahipleri tarafından kullanılması ile raylı sistem hatlarının kullanım oranının artırılması amaçlanmaktadır.

¹⁸ Söz konusu transfer merkezi ile ilgili bilgiler 18.09.2009 tarih ve 1541 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararından alınmıştır.

Meri Planlardaki Durumu:

Söz konusu Transfer Merkezi Alanı;

- 29.12.2003 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Şişli Merkez ve Çevresi Revizyon Nazım İmar Planı'nda ve 24.06.2006 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Şişli Merkez ve Çevresi Uygulama İmar Planı'nda, "Transfer Merkezi", "Yeşil Alan" ve "Yol Alanı" olarak planlı iken bu alanlarda bazı düzenlemeler yapılarak
- 08.10.2009 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli İmar Planı tadilatında "Transfer Merkezi" alanı olarak planlanmıştır.
- Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi ile ilgili 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı tadilatları, 18.09.2009 tarih ve 1541 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilmiş olup, 08.10.2009 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca onanarak 18.11.2009 - 18.12.2009 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır (Şekil 4.9).



Kaynak: www.ibb.gov.tr

Şekil 4.9: Mecidiyeköy Transfer Merkezinin 08.10.2009 onanlı plandaki durumu

Mülkiyet Durumu:

- Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi alanı, Şişli İlçesi, Fulya Mahallesi, 58 pafta, 418 ada, 366-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28 parseller ve terk alanından oluşan alanın tamamını kapsamaktadır.
- 418 ada, 366 parsel 3.803 m² yüzölçümüne sahip olup İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetinde kalmaktadır.
- 418 ada, 19-20-21-22-23-24-25-26-27-28 parseller ise 2855 m² yüzölçümüne sahip olup, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin iştiraki olan İmar A.Ş. mülkiyetinde kalmaktadır.

Fonksiyon Özellikleri:

- Transfer Merkezi Alanında; iş merkezi, ofis, büro, alışveriş merkezi, çarşı, konaklama tesisleri, rezidans, otel, motel, apart otel, kongre ve kültür merkezi, vb. fonksiyonlar yer alabilecektir.
- Ayrıca Transfer Merkezi Alanında metro istasyonu alanı, otopark alanı, Park Et ve Devam Et Alanı (iskan edilen fonksiyon alanları için gereken kapasite hariç min. 500 araçlık) ve taksi durağı yapılacaktır.
- Transfer Merkezi Alanı, imar planında A, B ve C alanları olarak üç parçada gösterilmiştir.
 - “A” ile belirlenen Transfer merkezi alanında + 0,00 kotu üzeri E=3.00, H=Serbest'tir.
 - “B” ile belirlenen alanda H=5 kat olup, yapılacak yapının altından metro çıkışı yapılabilir.
 - “C” ile belirlenen alanın zemin üstünde yapı yapılamaz. "C" ile belirlenen alanın ve "A" ile belirlenen alanın bir kısmının 1.bodrum katında transfer merkezi ile bağlantılı ticari üniteler ve diğer bodrum katlarda metro istasyonu yer alacaktır.

İlgili Kurum Görüşleri:

İSKİ Genel Müdürlüğü, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, Emlak Müdürlüğü ve Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü'nün kurum görüşlerinde “kamu yararı” gözetildiği gerekçesi ile uygun görüldüğü belirtilmektedir.

Amacı:

Seyrantepe Transfer Merkezi ve Triyaj Alanı ile;

- 4. Levent-Seyrantepe inşaat aşamasındaki raylı sistem hattı ve triyaj alanı ile lastik tekerlekli toplu taşıma entegre olmakta olup sistem Park et & Devam et ile desteklenmektedir.
- Transfer merkezi alanı ile istasyon arasında zemin altından yaya bağlantısı sağlanması öngörülmektedir.
- Özel araç sahiplerinin bu alana araçlarını park edip raylı sistemin kullanım oranının artırılması amaçlanmaktadır.

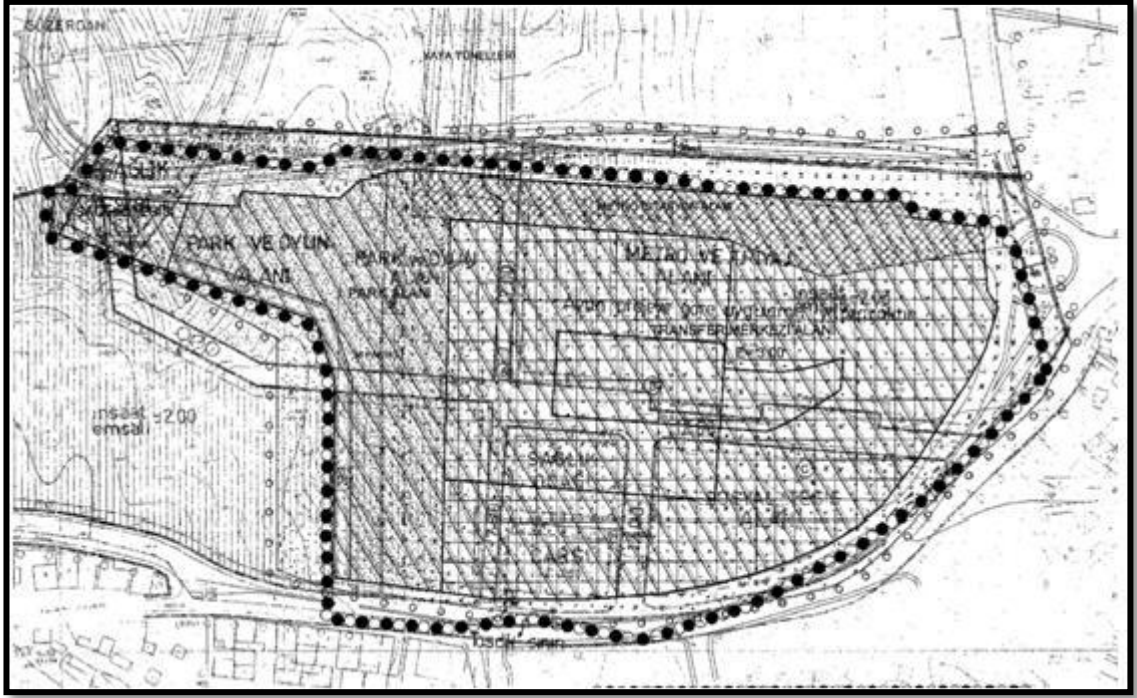
Mülkiyet Durumu:

- Seyrantepe Transfer Merkezi olarak planlanan alan, Şişli İlçesi, Ayazağa Mahallesi, 4 pafta, 3 ada, 39 parseli kapsamaktadır.
- 3 ada, 39 parsel 48,131 m² olup; İstanbul Büyükşehir Belediyesi adına kayıtlı olduğu görülmektedir.

Meri Planlardaki Durumu:

Söz konusu Transfer Merkezi Alanı;

- Şişli İlçesi, Ayazağa Mahallesi, 4 pafta, 3 ada, eski 30 ve 31 parsellerin bir kısmı, (4 pafta, 3 ada, yeni, 37, 38, 39 parseller); 23.03.2007 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Nazım İmar Tadilat Planı'nda ve 26.05.2007 tasdik tarihli 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı Tadilatında, "Sağlık Tesisi Alanı", "Park ve Oyun Alanı" ve "Metro ve Triyaj Alanı" olarak planlı iken bu alanlarda bazı düzenlemeler yapılarak;
- 17.07.2009 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli İmar Planı tadilatında, "Sağlık Tesisi Alanı", "Park Alanı", "Yol Alanı", "Metro ve Triyaj Alanı", "Transfer Merkezi Alanı" ve "Metro İstasyon Alanı" olarak planlanmıştır.
- Seyrantepe Transfer Merkezi ile ilgili 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı tadilatları, 17.07.2009 tarih ve 994 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilmiş olup, 17.07.2009 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca onanarak 07.08.2009 – 07.09.2009 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır (Şekil 4.11).



Kaynak: www.ibb.gov.tr

Şekil 4.11: Seyrantepe Transfer Merkezinin 17.07.2009 onanlı plandaki durumu

Fonksiyon Özellikleri:

- Söz konusu alanın, -0,00 kotu altı “Metro Triyaj Alanı” ve “Metro İstasyon Alanı”; $\pm 0,00$ kotu üzeri, “Metro İstasyon Alanı”, “Yol Alanı” ve “Transfer Merkezi Alanı”dır.
- Transfer Merkezi Alanında; iş merkezi, ofis, büro, alışveriş merkezi, çarşı otopark, konaklama tesisleri, rezidans, otel, motel, apart otel, kongre ve kültür merkezi, vb., fonksiyonlar yer alabilecektir
- Metro ve triyaj alanı içinde, metro park alanı, bakım alanı, işletme yönetim ofisleri, toplu taşıma peron yerleri, lastik tekerlekli araç depolama alanı, taksi durakları, park et&devam et alanı (zemin üstü kullanım için gereken kapasite hariç min.750 araçlık), otopark alanı yapılabilir.
- Triyaj ve Transfer Merkezi ile Seyrantepe Stadyumu arasında yaya tünelleri inşa edilecektir.
- Transfer Merkezi Alanı imar planında A, B ve C alanları olarak üç parçada gösterilmiştir.

- Transfer Merkezi Alanında $\pm 0,00$ kotu üzerinde E:3.00 'dır. Emsal hesabı -0,00 kotu baz alınarak, Şişli ilçesi, 4 pafta, 3 ada, 39 parselin brüt alanı üzerinden hesaplanacaktır.
- “A” ile belirlenen alanda metro giriş - çıkış yapısı yapılabilir.
- E: 3.00 değeri “A” ve “B” ile tanımlanan alanda kullanılacaktır. Toplam E:3.00’ı geçmemek üzere emsal, “A” ve “B” ile belirlenen alanlarda birlikte kullanılabilmesi gibi, “B” alanında tek başına kullanılabilir.
- “A” alanında h_{max} : 15.50 m.; “B” alanında h_{max} : serbesttir.
- Transfer Merkezi'nin "C" ile tanımlanan alanında $\pm 0,00$ kotu üzerindeki açık alan kullanımı, açık otopark, meydan, vb., düzenlemeler ovan projede belirlenecek olup; bu alanda herhangi bir yapı yapılamaz.

İlgili Kurum Görüşleri:

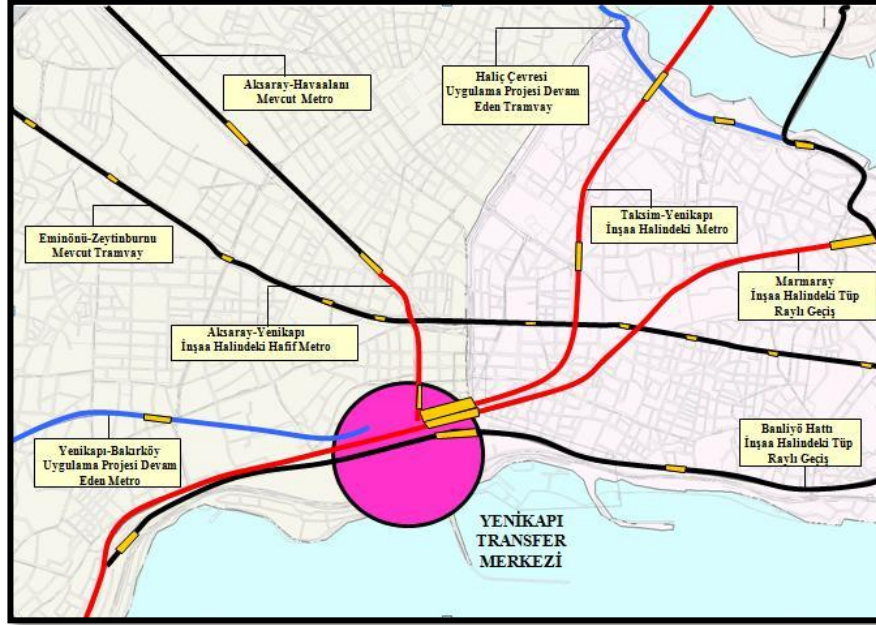
Karayolları Genel Müdürlüğü, Maliye Bakanlığı, Milli Emlak Genel Müdürlüğü ve Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü'nün söz konusu plan tadilatına yönelik olumlu kurum görüşleri bulunmaktadır.

Ayrıca Planlama Müdürlüğü tarafından, Seyrantepe Transfer Merkezi'ne ilişkin 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan tadilatı üzerinde planlama esasları ve şehircilik ilkeleri açısından yapılan incelemede ise;

- Bir önceki planda “Metro ve Triyaj Alanı” olan Şişli ilçesi, 4 pafta, 3 ada, 39 parselin, teklif plan ile $\pm 0,00$ kotunun altının “Metro ve Triyaj Alanı” ve “Metro İstasyon Alanı”; ± 0.00 kotu üzeri, “Metro İstasyon Alanı”, “Yol Alanı” ve “Transfer Merkezi Alanı” olarak ayrıldığı ve “Transfer Merkezi Alanı”nda emsal değerinin 3.00 olarak belirlendiği; bu nedenle yapı ve trafik yoğunluğunun artırıldığı.
- Transfer Merkezi Alanı'nda, emsal hesabının. Şişli, 4 pafta, 3 ada, 39 parselin brüt alanı üzerinden hesaplanmasıyla yoğunluğun artırılacağı;
- Transfer Merkezi fonksiyonlarının çevreye emsal teşkil edici, yapı ve trafik yoğunluğunu artırıcı olmasına rağmen; İstanbul'un ulaşımını kolaylaştıran ve otopark ihtiyacını sağlayan, ayrıca metro bakım, tamir ve depolama ihtiyacını karşılayan ve trafik sirkülasyonunu düzenleyen metro ve triyaj alanı fonksiyonu da önerildiği belirtilmektedir.

4.4.2.1.3. Yenikapı transfer merkezi

Yenikapı Transfer Merkezi, Tarihi Yarımada'da Fatih İlçesinin sınırları içerisinde yer almakta olup, birçok ulaşım aksının kesişim noktasıdır (Şekil 4.12). Marmaray ve İDO ile bağlantısının bulunması alanı, İstanbul için önemli kılmaktadır. Mevcut durumda, transfer merkezi olarak planlanan alanda İDO deniz otobüsleri iskelesi bulunmaktadır.



Şekil 4.12:Yenikapı Transfer Merkezinin konumu

Ancak Yenikapı Transfer Merkezinin en önemli özelliği Marmaray çalışmaları kapsamında elde edilen arkeolojik bulgulardır. Arkeolojik çalışmalar sonucu, bugüne kadar bulunan en büyük liman olan Theodosius Limanı, İstanbul'un 8 bin 500 yıllık tarihini aydınlanmasına yardımcı olmaktadır.

Yapılan çalışmalar sonucu elde edilen bu önemli bulguların transfer merkezinde sergilenmesi amacıyla söz konusu alan, "Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı" olarak belirlenmiştir. Buna istinaden, söz konusu alana yapılacak olan projenin uluslar arası bir yarışma ile belirlenmesi amacıyla, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti (AKB) Ajansı, 5 Mart 2010 tarihinde protokol imzalamışlardır.

Amacı:

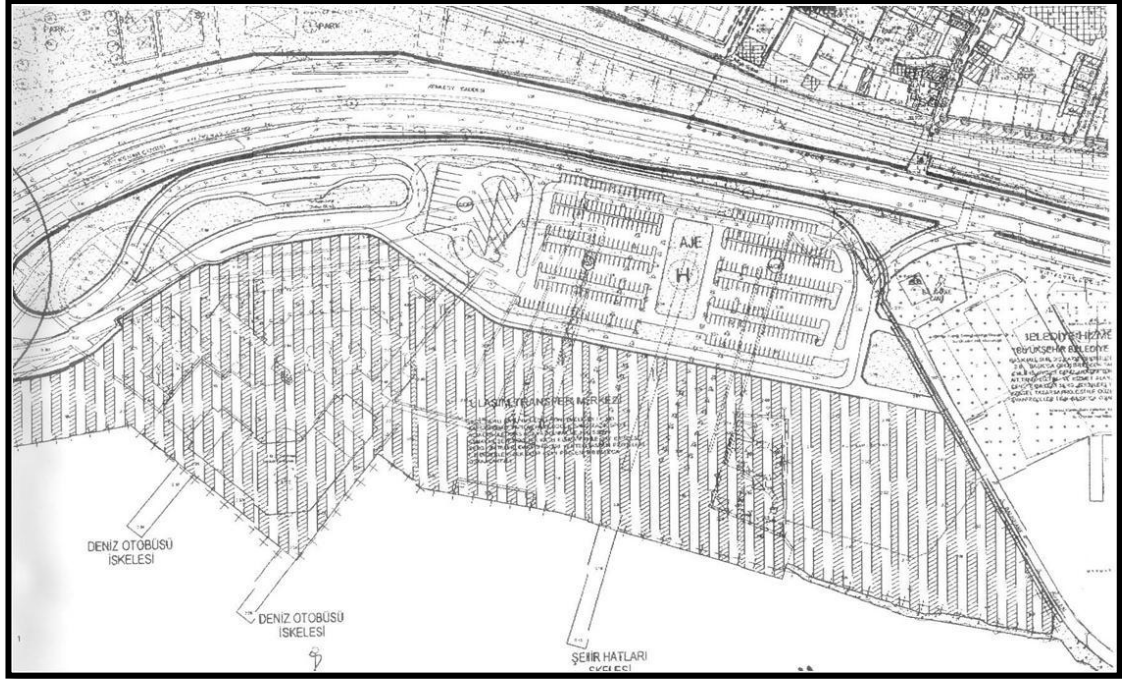
Yenikapı Transfer Merkezi ile;

- Mevcut Kabataş-Bağcılar Tramvay Hattı, inşa halinde olan Aksaray-Yenikapı Hafif Metro Hattı, inşa halinde olan Taksim-Yenikapı Metro Hattı, uygulama projesi devam eden Yenikapı-Bakırköy Metro Hattı Yenikapı istasyonu ile Deniz Ulaşımı ve lastik tekerlekli toplu taşıma sistemi entegrasyonu sağlanmaktadır.
- Denizyolu ve Karayolu Ulaşım Sistemleri ile Kabataş-Bağcılar Tramvay Hattı, Aksaray-Yenikapı Hafif Metro Hattı, Taksim-Yenikapı Metro Hattı, Yenikapı-Bakırköy Metro Hattı Yenikapı istasyonu arasında entegrasyon sağlanmış olup sistem Park et & Devam et ile desteklenmektedir.
- Park et & Devam et alanının özel araç sahipleri tarafından kullanılması ile deniz ulaşımının ve raylı sistem hatlarının kullanım oranının arttırılması amaçlanmaktadır.
- Özel araç sahiplerinin bu alana araçlarını park edip raylı sistemin kullanım oranının arttırılması amaçlanmaktadır.

Meri Planlardaki Durumu:

Fatih İlçesinde İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla bir bölümü kentsel ve tarihi sit, bir bölümü kentsel arkeolojik sit ve bir bölümü 1. derece arkeolojik sit olarak ilan edilen alana ait 26.01.2005 tarih ve 399 sayılı İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararıyla kabul edilen Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli koruma amaçlı nazım imar planı İstanbul 8.İdare Mahkemesinin 29.11.2007 tarih ve K:2007/2444 sayılı kararıyla usulden iptal edilmiştir. 26.01.2005 tarih ve 402 sayılı İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararıyla kabul edilen 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı da İstanbul 5. İdare Mahkemesi'nin 04.11.2008 tarih ve K:2008/1950 sayılı kararı ile usulden iptal edilmiştir. Bu nedenle, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.01.2010 tarih ve 761 sayılı kararı geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak 26.01.2005 onanlı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kabul edilmektedir.

Meriyette olmayan 30.04.2005 onanlı 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında “Ulaşım Transfer Merkezi Alanında” kalmakta olup, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.01.2010 tarih ve 761 sayılı kararı gereği geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak kabul edilen 26.01.2005 onanlı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında “Yenikapı Metro Merkez İstasyonu Alanında” kalmaktadır (Şekil 4.13).



Kaynak: Fatih Belediyesi İmar Müdürlüğü

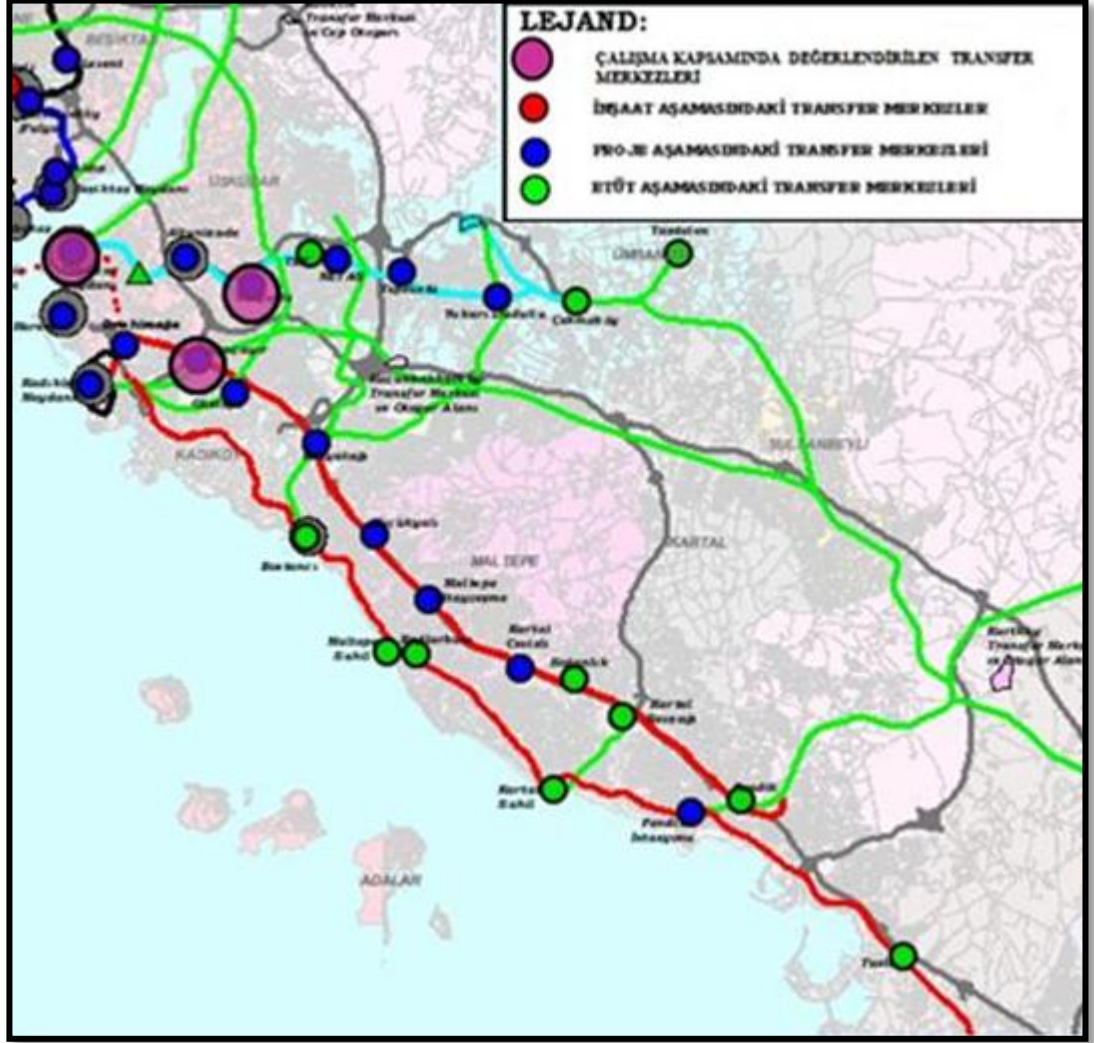
Şekil 4.33:Yenikapı Transfer Merkezinin 21.05.2005 onanlı plandaki durumu

“Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Projesi” İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Fatih Belediyesi'nin proje ortakları olduğu “Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Projesi” kapsamında çalışmalar devam etmektedir.

“Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Projesi” kapsamında İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, DLH Genel Müdürlüğü, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ve Yenileme Kurulu, Fatih Belediyesi, İstanbul Arkeoloji Müzesi, İstanbul Üniversitesi, İDO, Ulaşım AŞ ve İSKİ yer almaktadır.

4.4.2.2. Anadolu yakasında planlanan transfer merkezlerinden örnekler

Bu bölümde, Anadolu yakasında, imar planlarına işlenmiş olan Bulgurlu Transfer Merkezi, Uzunçayır (Ünalan) Transfer Merkezi ve Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi irdelenecektir (Şekil 4.14).

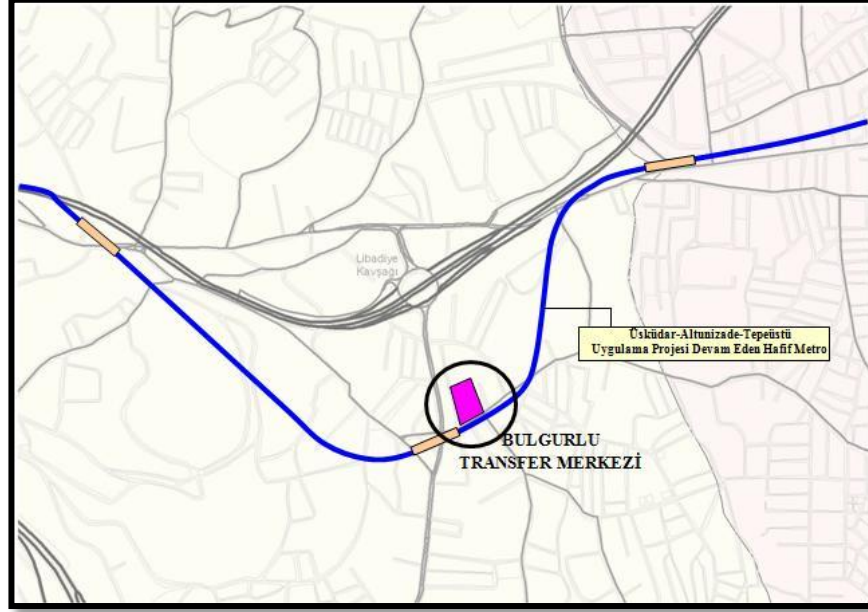


Şekil 4.14: Anadolu Yakasında Planlanan Transfer Merkezleri

Çalışma kapsamında ele alınan Bulgurlu, Uzunçayır (Ünalan) ve Üsküdar Meydanı Transfer Merkezleri ile raylı sistem (metro, hafif metro, tramvay, funiküler....) ve karayolu sistemi (lastikli toplu taşıma, özel araç) gibi farklı ulaşım türleri arasında entegrasyon ve organizasyon sağlanması amaçlanmakta olup, Üsküdar Meydanı Transfer Merkezinde ayrıca denizyolu sistemi (İDO, TDİ, deniz motorları....) ile de entegrasyon sağlanması amaçlanmaktadır.

4.4.2.2.1. Bulgurlu transfer merkezi²⁰

Bulgurlu Transfer Merkezi, Üsküdar İlçesinin, Bulgurlu Mahallesi'nde yer almakta olup, Üsküdar-Ümraniye TEM Bağlantı Yoluna bağlanan ve önemli bir aks olan Libadiye Caddesine cepheli konumda bulunmaktadır (Şekil 4.15). Mevcut durumda, transfer merkezi olarak planlanan alan boş durumdadır.



Şekil 4.45: Bulgurlu Transfer Merkezinin Konumu

Bulgurlu Transfer Merkezi Alanı ile;

- İnşaat ihale aşamasındaki Üsküdar-Ümraniye-Altunizade-Tepeüstü Hafif Metro Hattı ile lastik tekerlekli toplu ulaşım sistemi entegre olmaktadır.
- Park et & Devam et alanının özel araç sahipleri tarafından kullanılması ile raylı sistem hatlarının kullanım oranının artırılması amaçlanmaktadır.

Meri Planlardaki Durumu:

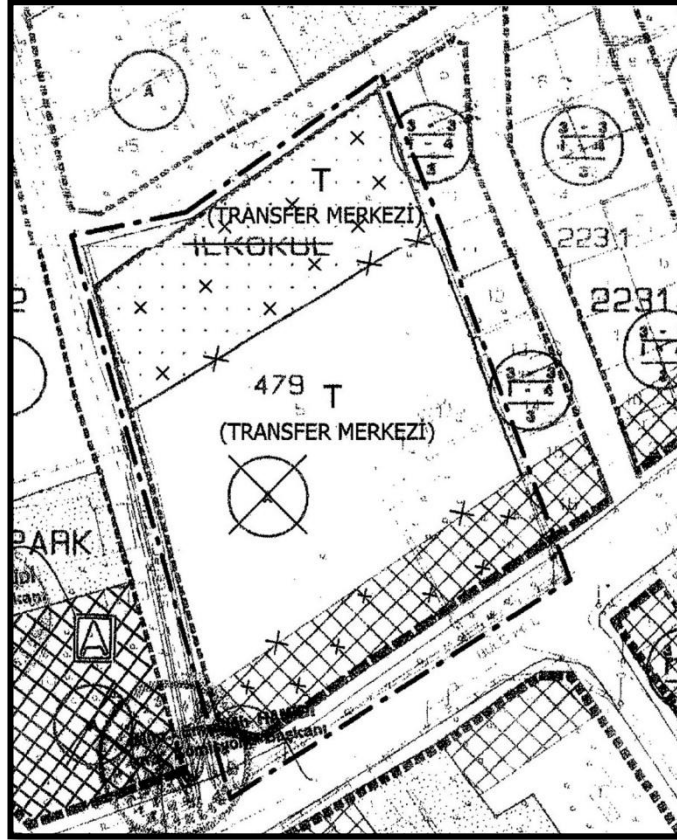
Söz konusu Transfer Merkezi Alanı;

- 11.8.1998 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Bulgurlu Kısıklı Uygulama İmar Planında ve 11.8.1998 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Bulgurlu Kısıklı Nazım İmar Planında; “2. ve 3. derecede Kentsel İş Merkezi Alanı”, “Konut Alanı”,

²⁰ Söz konusu transfer merkezi ile ilgili bilgiler 16.07.2009 tarih ve 859 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararından alınmıştır.

“İlköğretim Tesis Alanı” ve “Yol Alanı” olarak planlı iken bu alanda bazı düzenlemeler yapılarak,

- 17.07.2009 tasdik tarihli 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan tadilatında “Transfer Merkezi” alanı olarak planlanmıştır.
- Bulgurlu Transfer Merkezi ile ilgili 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı tadilatları, 16.07.2009 tarih ve 859 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilmiş olup, 17.07.2009 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca onanarak 03.11.2009 – 03.12.2009 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır (Şekil 4.16).



Kaynak: www.ibb.gov.tr

Şekil 4.56: Bulgurlu Transfer Merkezinin 17.07.2009 onanlı plandaki durumu

Mülkiyet Durumu:

- Bulgurlu Transfer Merkezi alanı, Üsküdar ilçesi, Bulgurlu mahallesi, 22 pafta, 479 ada, 5 parseli kapsamaktadır.
- 479 ada, 5 parsel 9.568.81 m² yüzölçümüne sahip olup, hisseli şahıs mülkiyetinde kalmaktadır.

Fonksiyon Özellikleri:

- Bu alan Transfer Merkezi olarak, 500 araçlık (zemin üstü kullanımlara dönük gereken kapasite hariç) park-ride amaçlı otopark alanı, Bulgurlu Metro İstasyonu yaya giriş-çıkışları, sinema, tiyatro, kafeterya, restoran, alışveriş merkezi vb. fonksiyonları içermektedir.
- Transfer merkezi alanında, yapılaşma koşulları E:2,3 H=4 kat olup, Zemin Kat yüksekliği max.5.50 metre, Normal Kat yüksekliği max:5 metre olarak düzenlenecektir.

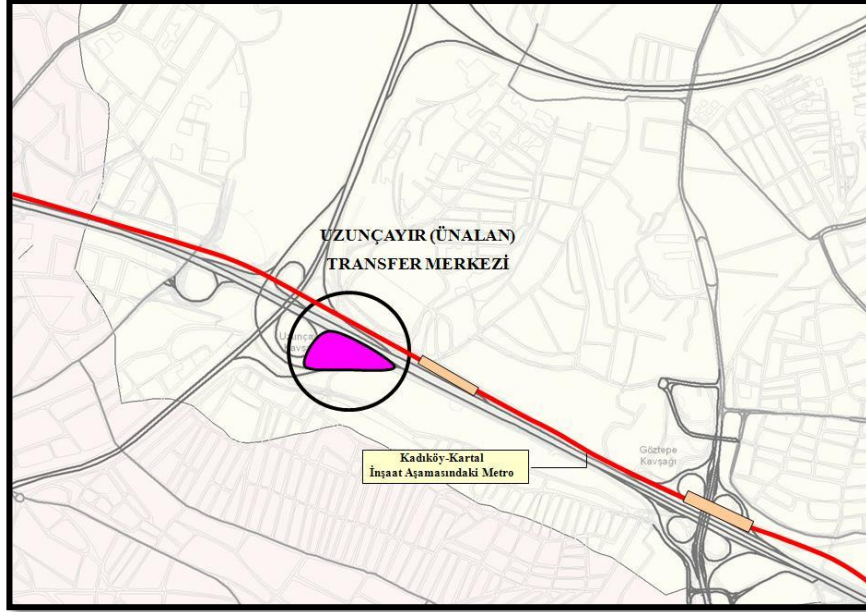
İlgili Kurum Görüşleri:

Planlama Müdürlüğü tarafından, Bulgurlu Transfer Merkezi'ne ilişkin 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan tadilatı üzerinde planlama esasları ve şehircilik ilkeleri açısından yapılan incelemede ise;

- Söz konusu parselin ilköğretim tesis alanında kalan kısmının iptal edilerek 2.3 emsalde transfer merkezi alanına ayrılmak suretiyle mer-i plandaki ilköğretim alanı donatısının küçültüldüğü ve plan bütününde donatı dengesinin bozulduğu,
- Bahse konu olan parselin imar planlarında okul alanında kalan kısmının plan tadilatı ile okul alanından çıkartılarak Bulgurlu Transfer Merkezine dönüştürülmesi karşılığında, yine aynı ilçe ve mahallede kain 78 pafta, 43 ada, 31 parsel sayılı taşınmaz üzerine 24 derslik yapılacağı,
- 78 pafta, 43 ada, 31 parsel, mer-i 11.7.2005 onanlı, 1/5000 ölçekli Üsküdar Büyük-Küçük Çamlıca Doğal ve Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında ve 4.10.2005 onanlı, 1/5000 ölçekli Üsküdar Büyük-Küçük Çamlıca Doğal ve Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında “Mesleki ve Teknik Öğretim” alanında kalmakta olup, iptal edilen ilköğretim alanına eşdeğer bir ilköğretim alanı ayrılmadığı,
- Söz konusu parsele yaklaşık verilen inşaat alanı ile transfer merkezi önerilmesi ile de yapı yoğunluğu artışı getirildiği,
- Transfer merkezi olarak planlanan parselin kat yükseklikleri, emsal hesabı ve çekme mesafelerine ilişkin plan notlarının İstanbul İmar Yönetmeliğinin ilgili maddeleri ile uymadığı ve plan bütününde de parsele özgü ayrıcalıklar getirilmek suretiyle plan bütünlüğünü bozduğu, belirtilmektedir.

4.4.2.2.2. Uzunçayır (Ünalan) transfer merkezi²¹

Uzunçayır (Ünalan) Transfer Merkezi, Kadıköy İlçesinin Uzunçayır Mevkiinde yer almakta olup, D-100 karayoluna cepheli bir konumdadır (Şekil 4.17). Söz konusu alanda, toplu taşıma yolcularının, metrobüs hattından, otobüs, minibüs ve taksi gibi ulaşım sistemlerine aktarma yapabildiğinden dolayı lastikli araç ve yaya yoğunluğunun fazladır. Mevcut durumda, transfer merkezi olarak planlanan alan boş durumdadır.



Şekil 4.67: Uzunçayır (Ünalan) Transfer Merkezinin Konumu

Amacı:

Uzunçayır (Ünalan) Transfer Merkezi Alanı ile;

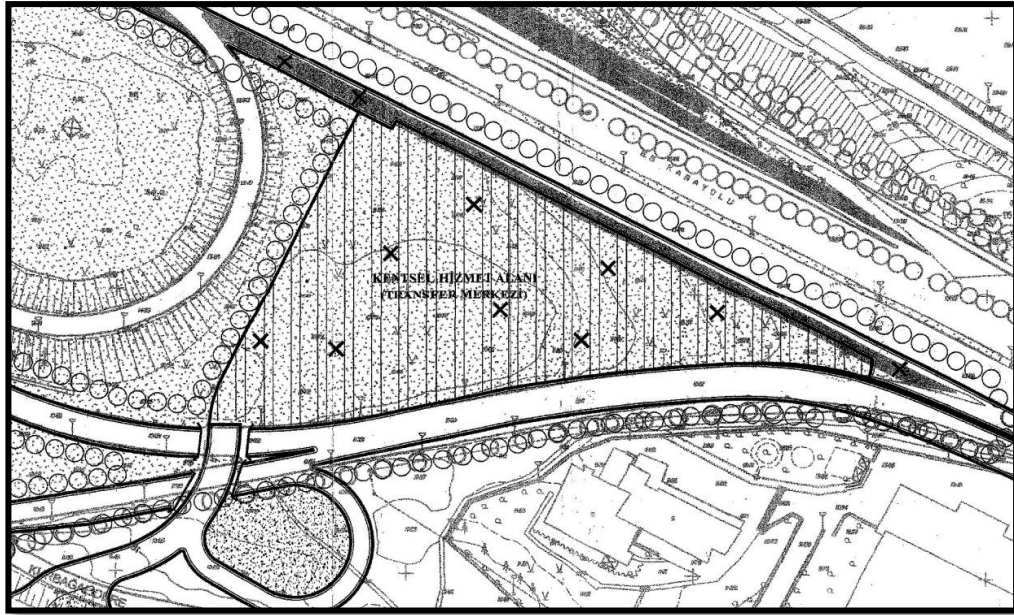
- Kadıköy - Kartal inşaat aşamasındaki raylı sistem hattı, Avcılar-Zincirlikuyu-Söğütlüçeşme Metrobüs hattı ve Park et & Devam et ile desteklenmektedir.
- Özel araç sahiplerinin bu alana araçlarını park edip raylı sistemin kullanım oranının artırılması amaçlanmaktadır.
- Lastikli toplu taşıma araçlarının yatay hatları revize edilerek dikeyde oluşturulması öngörülmektedir.
- Transfer merkezi alanı ile istasyon arasında zemin altından yaya bağlantısı sağlanmıştır.

²¹ Söz konusu transfer merkezi ile ilgili bilgiler 16.10.2009 tarih ve 2005 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararından alınmıştır.

Meri Planlardaki Durumu:

Söz konusu Transfer Merkezi Alanı;

- 11.05.2006 onanlı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım ve Uygulama İmar Planında, “Kavşak, Refüj, Yeşil Alan ve D-100 Yol Alanı” ve “DMO (Devlet Malzeme Ofisi) Alanı” olarak,
- 25.06.2007 onanlı 1/1000 ölçekli Kuzey-Güney D-100 Yan Yolları Uygulama İmar Planında “Kavşak, Refüj, Yeşil Alan ve D-100 Yol Alanı” olarak,
- 15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli Üsküdar-Çamlıca Altgeçidi D-100 Karayolu Arası Yol Kavşak (Hastane Yolu) Uygulama İmar Planında “Kavşak ve D-100 Yol Alanı” olarak planlı iken bu alanda bazı düzenlemeler yapılarak,
- 13.02.2010 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli İmar Planı tadilatında “Transfer Merkezi” alanı olarak planlanmıştır.
- Uzunçayır (Ünalın) Transfer Merkezi ile ilgili “Ünalın Transfer Merkezi ve Çevresi Yol Kavşak Uygulama Projesi”ne ilişkin 1/5000-1/1000 ölçekli imar planı tadilatları, 16.10.2009 tarih ve 2005 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilmiş olup, 13.02.2010 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca onanarak 19.03.2010 – 19.04.2010 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır (Şekil 4.18).



Kaynak: www.ibb.gov.tr

Şekil 4.18: Uzunçayır Transfer Merkezinin 08.10.2009 onanlı plandaki durumu

Fonksiyon Özellikleri:

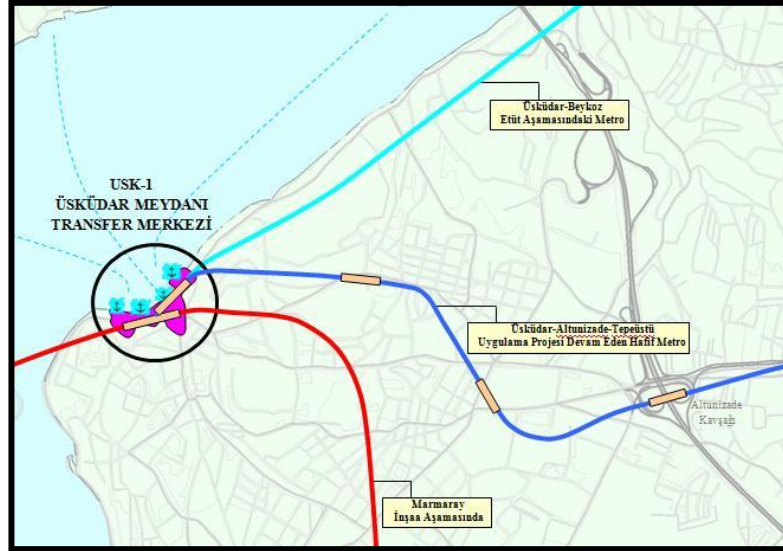
- Transfer Merkezi Alanı; lastik tekerlekli toplu taşıma (iett, minübüs, taksi) durak yerleri ile parklanma cepleri ve park et&devam et amaçlı otopark alanı (921 araç kapasiteli) fonksiyonlarını içermektedir.
- Transfer Merkezi Alanı için yapılacak olan avan proje; alansal kullanımlar, yaya-taşıt-toplu taşıma araçları bağlantısı, otopark kapasitesi ve giriş-çıkışı, raylı sistem istasyon bağlantısı, bina ve otopark işletme planı vb. hususlar dikkate alınarak hazırlanacaktır.

İlgili Kurum Görüşleri:

İSKİ Genel Müdürlüğü, Emlak Müdürlüğü ve Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü'nün kurum görüşlerinde “kamu yararı” gözetildiği gerekçesi ile uygun görüldüğü belirtilmektedir.

4.4.2.2.3. Üsküdar Meydanı transfer merkezi²²

Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi, “Üsküdar Meydanı ve Çevresi Raylı Sistemler ve Karayolu Entegrasyonlar ile Kentsel Tasarım Uygulama projesi” alanı içerisinde kalmaktadır (Şekil 4.19). Söz konusu alanda yoğun bir taşıt ve yaya trafiği bulunmakta olup, alanda meydan, metro hattı ve Marmaray çalışmaları devam etmektedir.



Şekil 4.19: Üsküdar Meydanı Transfer Merkezinin konumu

²²Söz konusu transfer merkezi ile ilgili bilgiler 12.06.2009 tarih ve 621 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi kararından alınmıştır.

Amacı:

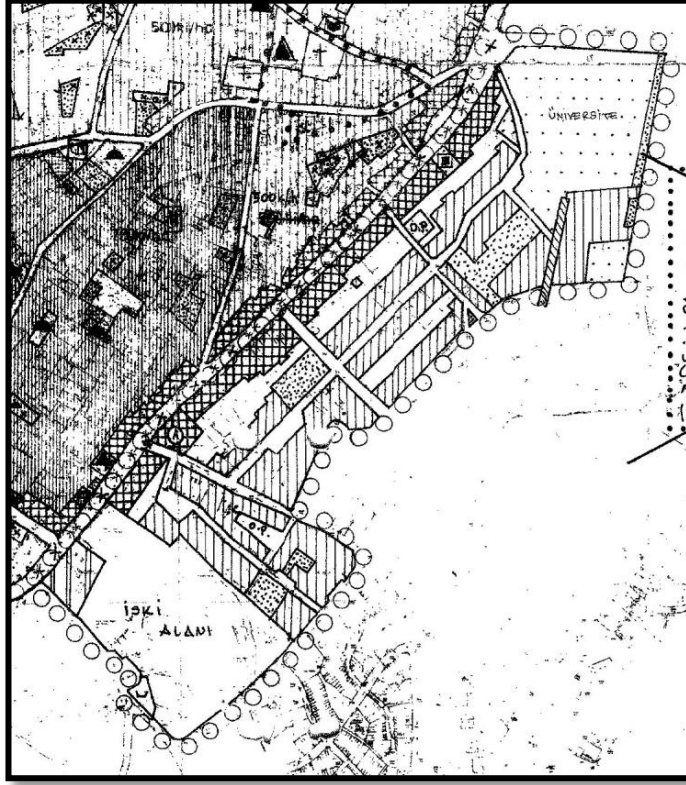
Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi ve Triyaj Alanı ile;

- Bu alan karayolu – raylı sistem ve deniz ulaşımının entegre olduğu bir odak noktasıdır.
- Üsküdar - Ümraniye raylı sistem hattı, Üsküdar- Beykoz etüt aşamasındaki raylı sistem hattı Üsküdar İstasyonu ile Marmaray hattı Üsküdar İstasyonu entegre olmakta olup sistem Park et & Devam et ile desteklenmektedir.
- Özel araç sahiplerinin bu alana araçlarını park edip raylı sistemin kullanım oranının artırılması amaçlanmaktadır.

Meri Planlardaki Durumu:

Söz konusu Transfer Merkezi Alanı;

- 19.09.2006 tasdik tarihli Üsküdar Meydanı ve Yakın Çevresi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı tadilatı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar planı tasdik sınırları içinde kalmakta olup, alanın bir kısmı aynı zamanda 22.07.1983 tasdik tarihli Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı sınırları içinde de kalmaktadır (Şekil 4.20).
- 19.09.2006 tasdik tarihli planların iptali ve yürütmenin durdurulması istemi ile T.M.M.O.B. Mimarlar Odası tarafından açılan davalarda 1/5000 ölçekli plana ilişkin İstanbul 2.İdare Mahkemesinin 16.07.2008 tarih ve 2007/481 E. sayılı, 1/1000 ölçekli plana ilişkin İstanbul 2.İdare Mahkemesinin 16.07.2008 tarih ve 2007/480 E. sayılı yürütmenin durdurulmasına karar verilmiş olup, söz konusu karara ilişkin İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan itiraz sonucunda Bölge İdare Mahkemesi'nin 18.09.2008 tarih ve 2008/4617 E. ve 2008/4619 sayılı kararları ile yürütmenin durdurulması isteminin reddine karar verilmiştir.
- Söz konusu alana yönelik, Dolgu Planı onaylanmış olup, teklif plan Koruma Kurulunda onay aşamasındadır. Plan tadilatı çalışmaları devam etmektedir.



Kaynak: www.ibb.gov.tr

Şekil 4.70: Üsküdar Meydanı Transfer Merkezinin 19.09.2009 onanlı plandaki durumu

Mülkiyet Durumu:

- Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi olarak planlanan alan, Üsküdar Meydanında birçok parseli kapsamaktadır.
- Söz konusu alanın mülkiyetinin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri), Maliye Hazinesi, Vakıf, Dolgu Alanı, Tekel Müdürlüğü ve şahıs adına kayıtlı olduğu görülmektedir.

Fonksiyon Özellikleri:

- Zemin altı ve Transfer Merkezi alanında kamuya ait otopark alanı raylı sistem istasyon yapısı ve kullanım alanları istasyon bağlantısı fonksiyonlar arası erişimi sağlayacak yer altı meydanı ve yaya bağlantıları lokanta kafeterya restoran, alışveriş birimleri ve fonksiyonlar yer alacaktır.
- 1937 araç kapasiteli Park et & Devam et alanı planlanacaktır.

4.5. BÖLÜM SONUCU

Gelişen ve değişen dünya ile birlikte kentler de hızla yayılmakta ve nüfusları hızla artmaktadır. Bu nedenle, kentlerin ihtiyaçlarına cevap verebilmek her geçen gün daha da zorlaşmaktadır. Hızla yayılan ve büyüyen kentlerin karayoluna bağımlı olarak gelişmesinden dolayı, özellikle metropoliten kentlerde kent içi ulaşım en büyük sorun olmaktadır. Bu durumun, başta trafik sıkışıklığı ve çevreye salınan gazlar olmak üzere kente ve kentliye birçok olumsuz etkisi bulunmaktadır. Son yıllarda, bu olumsuz etkileri azaltmak amacıyla, raylı ulaşım sistemlerinin yatırımlarına ağırlık verilmiş olup, bu durum farklı ulaşım türlerinin entegrasyonunu sağlayan transfer merkezlerinin ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

Toplu ulaşımın geçtiği her durak her istasyon bir transfer merkezi olma potansiyeline sahip olmakla birlikte, raylı ve karayolu ulaşım sistemlerinin kesiştiği alanlar daha çok transfer merkezi olarak kullanılmaktadır. Bu doğrultuda, bir transfer merkezinin etkin ve verimli kullanılabilmesi için kamu yararının en önde tutularak;

- Yer seçimini doğru yapılması,
- Planlama esasları ve şehircilik ilkelerine göre planlanması,
- Engelliler de dahil tüm kentin kullanıcılarına hizmet verebilecek şekilde tasarlanması,
- Bilgilendirme altyapısının gerek çevresinde gerekse içersinde iyi bir şekilde olması
- Günümüzün en büyük sorunu olan güvenliği hem kriminal suçlara hem teknik arızalara hem de acil durumlara karşı sağlayabilmesi gerekmektedir.

İstanbul ulaşım sisteminde transfer merkezlerinin yetersizliği nedeniyle direkt yolculukları özendiren bir hat sistemi mevcuttur. Lastik tekerlekli ulaşım türleri arası aktarmalar ve demiryolu ile denizyolu sistemleriyle entegrasyon yetersizdir. Ayrıca mevcut raylı sistem hatları, değişik yönlerde aktarma imkanı vermek için birbirini dik kesecek biçimde planlanmamış olup, raylı sistem istasyonlarında diğer ulaşım sistemlerine aktarma mesafeleri aktarmaları caydıracak uzunluktadır. Bununla birlikte mevcut denizyolu ulaşımında kıyılarına paralel hat sayısı yetersiz olup, kamu ve özel

taşımacıların aynı hatları kullanmaları kapasite ve kaynakların verimsiz kullanımına neden olmaktadır.

İstanbul kenti trafik ve ulaşım sorunlarının çözümünde;

- Toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi,
- Özel aracın kent merkezinden olabildiğince uzak tutulması,
- Kentin yüksek yoğunluklu olarak gelişen ana eksenlerinde raylı taşıma sistemlerinin geliştirilmesi,
- Deniz ulaşımından optimum düzeyde yararlanılması,
- Ulaşım türleri açısından birbirlerinin alternatifi olmak yerine farklı sistemlerin entegre olduğu bir sistemin geliştirilmesi gerekmektedir.

Bu doğrultuda; İstanbul'un her geçen gün artan nüfusu ve özel araç sahipliğine paralel olarak artan ulaşım sorunlarına çözüm bulunması amacıyla kent içi ulaşım sisteminde, toplu ulaşım sistemi öne çıkarılarak birçok transfer merkezi planlanmıştır. Ancak planlanan transfer merkezinden birçoğunda kentin ulaşım sorununu çözenin yanı sıra toplumsal yaşantının bir araya gelebileceği kamusal alan yaratma anlayışından daha çok verilen yoğun yapılaşma hakları ile farklı amaçlar sergilenmektedir. Örneğin, çalışma kapsamında incelenen transfer merkezlerinden Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi, Seyrantepe Transfer Merkezi ve Bulgurlu Transfer Merkezi sahip oldukları yoğun yapılaşma hakları ile ön plana çıkmaktadırlar. Ayrıca Bulgurlu Transfer Merkezi gibi transfer merkezlerinden bir kısmının, şahıs mülkiyetinde bulunan alanlarda planlanması kamu yararı ilkesinin göz ardı edilebilmesine neden olmaktadır. Bununla birlikte, Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi ile Yenikapı Transfer Merkezi kente yeni bir vizyon katabilecek ve önemli birer kamusal alan oluşturabilecek potansiyele sahip alanlardır. Ancak her iki alana yönelik uygulama çalışmaları halen devam etmekte olup, henüz kesinleşmemiştir.

Özellikle İstanbul gibi metropoliten kentlerde sosyal yaşantıyı canlandıracak kamusal alanların azlığını transfer merkezleri ile gidermek mümkündür. Bu doğrultuda, İstanbul'da planlanan transfer merkezlerinde bunu göz önünde tutmak ve öncelik vermek kentin ulaşım sorununu çözmek ile birlikte sosyal yaşantıya da yeni bir boyut kazandırmak gerekmektedir.

5. BAĞCILAR MEYDANI TRANSFER MERKEZİNİN KAMU YARARI KRİTERİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

Kent meydanları, antik dönemden Cumhuriyetin ilk dönemlerine kadar kentin temel ögesi olarak kent kültürünün önemli bir parçası olmuştur. Ancak Türkiye'nin 1950'li yıllarda başlayarak hızlanan gelişme sürecinde yaşadığı hızlı kentleşme olgusuyla birlikte kentler sürekli büyümekte ve nitelik değiştirmektedir. Kamusal alanlar; tasarımın ekonomik rasyonellik baskısı altında kalmakta ve geçmişteki kent imgesinin ve kent kültürünün unutulmasıyla kimliksiz, niteliksiz ve benzer karakterde mekanlar ortaya çıkmaktadır. Kent meydanları, tarih boyunca kentlerimizin kimliğini ve kişiliğini ortaya koyan önemli bir kentsel yaşam odağı iken günümüzde taşıt meydanları veya otopark olarak kullanılarak özgün değerlerini yitirmişlerdir (Özer ve Ayten 2005, s.98).

Bağcılar ilçesi de yoğun göç sonucu gelişmiş ve büyümüş bir kent olmasından dolayı kamusal alan olarak kullanılacak bir meydan olmamakta, kentin yapılaşmasında önemli ölçüde kamusal alanların eksikliği hissedilmekte, bu durumdan sosyal yaşam da etkilenmekte, kentlilik olgusu gelişmemektedir. Toplum tarafından Bağcılar Meydanı olarak tanımlanan alan ise mevcutta sadece taşıtların oluşturduğu bir meydan durumundadır. Bu durum, kentlerde kaliteli kamusal alanların, meydanların eksikliği, yerel yönetimlerin daha önemli gördüğü sorunlar nedeniyle hep göz ardı edilmiştir. Ancak son yıllarda birçok kentimizde belediyeçilik anlayışının; sadece ulaşım ve altyapıya yönelik bir mühendislik anlayışı olmadığı benimsenerek kentlere kimlik kazandıracak ve kentsel yaşam kalitesini yükseltecek projeler üretilmeye başlanmıştır. Bu projelerin örneklerinden biri de Bağcılar Meydanı Transfer Merkezidir.

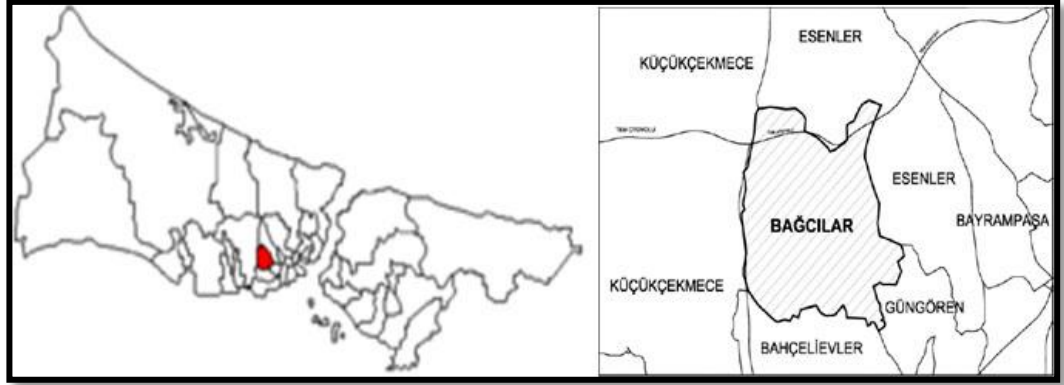
Bağcılar Meydanı Transfer merkezinin en önemli yanı, zeminde meydan düzenlemesi ile kamusal bir alan oluşturulmasıdır. Diğer bir yanı ise, zemin altında metro bağlantısına kadar planlanan ticari fonksiyonlardır. Ancak bu iki özelliği de önemli yapan alanın mevcut durumda yapılaşmasını tamamlamış olması ile alanda hem şahıs hem de kamu parsellerinin bulunmasıdır.

Bu nedenlerle, Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi çalışmada önceki bölümde incelenen transfer merkezlerine ek olarak bu bölümde detaylı olarak ele alınmıştır.

5.1. BAĞCILAR İLÇESİNİN ÖZELLİKLERİ

5.1.1. Bağcılar İlçesinin Konumu

İstanbul ilinin Avrupa yakasında, Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde yer alan Bağcılar, Avrupa-Asya yakası üzerindedir. Edirne-Ankara arasında yapılmış, Türkiye'nin en önemli Otopanı olan E-80 (TEM) otoyolunun 0-2 güzergahı ile bu güzergahın D-100 (eski E-5) Otoyolunun, güneybatı ve kuzey-doğu ekspres bağlantıları arasındaki Bağcılar ilçesi bir geçit özelliği taşımaktadır. Şekil 5.1'de gösterildiği gibi batıda Küçükçekmece, kuzeyde askeri arazi ve Esenler, doğuda Güngören, güneyde ise Bahçelievler ilçeleri ile çevrili Bağcılar İlçesi 22 km² alana kuruludur (Bağcılar nazım imar plan raporu 2009, s.7).



Şekil 5.1: Bağcılar ilçesinin konumu

5.1.2. Bağcılar İlçesinin Demografik Yapısı

Bağcılar ilçesi 1950'li yıllara kadar bağlık bahçelik seyrek yerleşimli bir köy görünümünde bir yerleşimdir. 1960'lı yıllardan sonra bölgede başlayan gecekondulaşmayla birlikte 1970 yılı nüfus sayımında Bağcılar'ın nüfusu 9.688'dir. 1975 yılında % 280'lik bir artışla nüfusu 36.875'e ulaşmıştır. Bu yüksek nüfus artışı günümüze kadar devam etmiştir.

Demografik gelişmenin dikkat çeken özelliği 1970-2000 yılları arasındaki yaklaşık % 5500'e varan olağanüstü artıştır. 1970 yılında Bağcılar nüfusu 9.688 iken, 1980 yılında 95.176, 1990 yılında 304.478, 1997 yılında da 487.896, 2000 yılında ise 556.519 kişi

olmuştur. Bölgedeki nüfus artışının nedeni ise İstanbul' un genelinde gözlenen göç olgusudur. Bağcılar'a yönelen göç daha çok Karadeniz ve Orta Anadolu kaynaklıdır.

2009 yılında TÜİK tarafından yapılan adrese dayalı nüfus sayımına göre, Bağcılar'ın nüfusu 2000 yılından itibaren % 30'luk bir artış göstererek 724.268 olmuştur. Bağcılar, nüfus olarak İstanbul'un en büyük ilçesi durumundadır.

5.1.3. Bağcılar İlçesinin Ekonomik Yapısı

Bağcılar'ın ilçesinin nüfus gelişimi incelendiğinde bölgenin sosyal yapısı konusunda da bir fikir vermektedir. 1970- 2000 yılları arasındaki yaklaşık % 5500'e varan olağanüstü artış sonucu oluşan nüfus ilçe dışındaki sanayi kuruluşlarında olduğu kadar Bağcılar'ın bütün semtlerine yayılmış küçük atölyelerde, imalathanelerde çalışmaktadır. Marangozluk ve doğramacılık en yaygın işlerden biri olup, işportacılık ve küçük ölçekli dükkanlar ilçenin sosyal profilini çizmektedir.

İstanbul için önemli ticaret merkezlerinden Massit, Oto Center ve İstoç Bağcılar sınırlarında bulunmaktadır. Ayrıca önemli basın kuruluşlarından Hürriyet, Milliyet, Meydan, Dünya, Vakit, Yeni Asya gibi ulusal gazetelerin matbaa ve yönetim merkezleri ilçe sınırlarında hizmet vermektedir. İlçede günümüzde iplik, dokuma gıda metal ve basın sanayi çeşitlemesi küçük-büyük atölyeler, ticarethaneler, fabrikalar ve ticaret merkezleri bulunmaktadır.

İstanbul'un batı yakasındaki ilçelerin işgücü büyüklüklerini 1. 2. 3. 4. derece dilimlere göre yoğunlaşması incelendiğinde; Bağcılar'da 100-499 işgücünün çalıştığı dilimin I. derece yoğunlukta olduğu görülmektedir. Ayrıca ilçeler arası çalışan nüfus karşılaştırmasında Bağcılar; Gaziosmanpaşa, Kadıköy, Ümraniye, Büyükçekmece ve Küçükçekmece'nin ardından 6. sırada yer almaktadır .

İlçeler arası toplam çalışabilir nüfus analizi yapıldığında bu sıralamanın değiştiği gözlenmektedir. Bağcılar ilçesi iş gücü bakımından yüksek bir potansiyele sahiptir ve sahip olduğu bu potansiyel işgücü verimli kullanıldığı takdirde ülke ve bölge ekonomisine de büyük katkılar sağlayabilecektir.

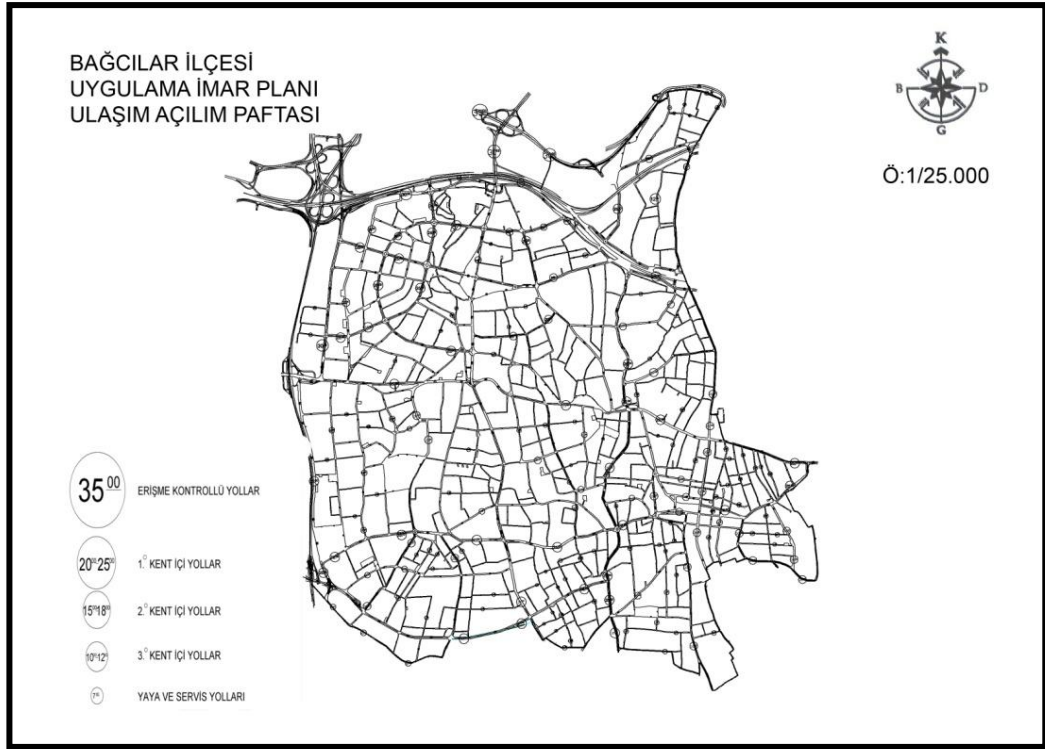
5.1.4. Bağcılar İlçesinin Ulaşım Sistemi

Bağcılar'da ulaşım ağırlıklı olarak karayolu ile sağlanmakta olup, son yıllarda raylı sistem projeleri de önem kazanmaktadır. İlçede toplu ulaşım ise belediye otobüsleri, özel halk otobüsleri, minibüsler ve tramvay ile sağlanmaktadır. Bu bölümde, Bağcılar'ın ulaşım sistemini oluşturan karayolu ve raylı ulaşım sistemleri irdelenecektir.

5.1.4.1. Karayolu ulaşım sistemi

Bağcılar ilçesinin kuzeyinden TEM Otoyolu geçmektedir. TEM Otoyolunu Yeşilköy Atatürk Hava alanına bağlayan Trakya otoyolu, E-5 bağlantı yolu ilçenin batı sınırını oluşturmaktadır. Bu ulaşım akslarının kesişim noktasında bulunması ilçenin ulaşılabilirlik kapasitesini önemli ölçüde artırmaktadır. Ayrıca ilçenin içerisinden geçen önemli ulaşım aksları ise, kuzey-güney doğrultulu Mahmutbey yolu ve Bakırköy Caddesi ile doğu-batı doğrultulu Koçman Caddesi ve Halkalı Caddesidir.

Planlama alanında bulunan toplam yol alanı $5.888.790m^2$ (588.87 ha) olup; ilçe yüzölçümünün % 28'ini kapsamaktadır (Şekil 5.2).



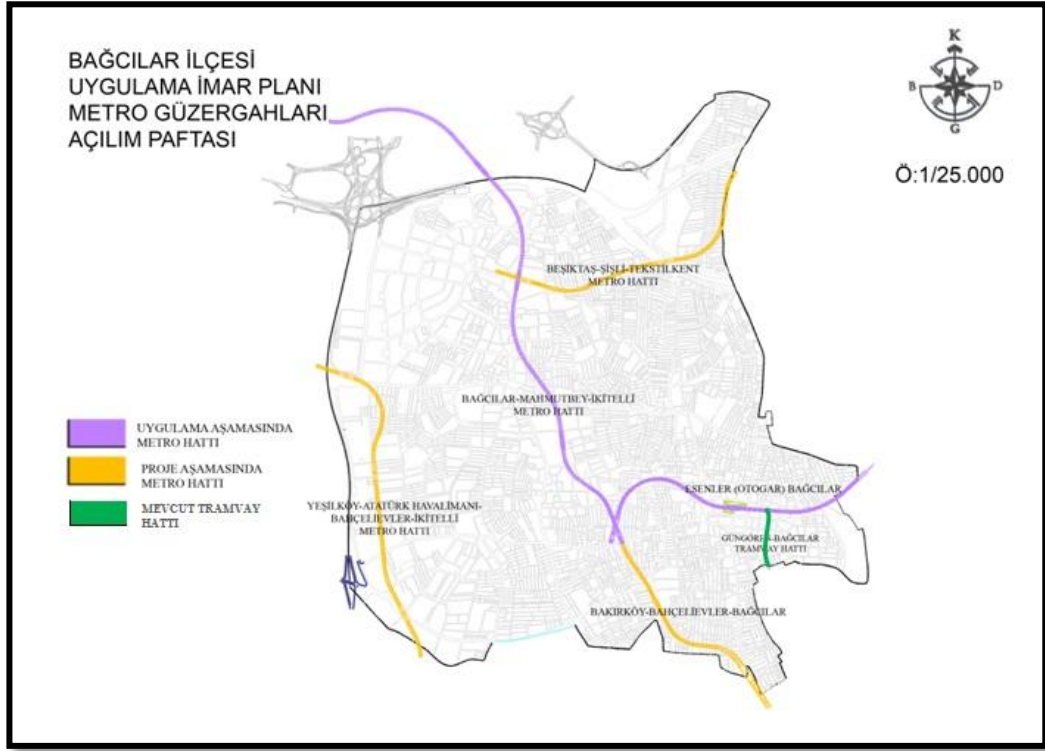
Kaynak: Bağcılar Nazım İmar Planı

Şekil 5.2: Bağcılar karayolu ulaşımı ağı

5.1.4.2. Raylı ulaşım sistemi

Bağcılar'da gerek çarpık kentleşme gerekse izlenen yetersiz ve yanlış politikalar sonucu ulaşım ağı yetersiz kalmıştır. Bu nedenle, ilçede yoğun bir trafik sorunu yaşanmakta olup, bu soruna çözüm olarak son yıllarda raylı sistem yatırımlarına önem verilmiştir.

İlçeye toplu ulaşımında hizmet veren Zeytinburnu - Güngören - Bağcılar tramvay hattı bulunmaktadır. Bununla birlikte, Otogar - Bağcılar (Kirazlı) LRT Hattı ve Bağcılar - Mahmutbey - İkitelli - Olimpiyat Köyü Metro Hattı inşaat aşamasındadır. Ayrıca 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında mevcut ulaşım sistemlerinin yanı sıra İstanbul genelinde ve ilçe özelinde ulaşımı rahatlatılacak olan Kabataş - Beşiktaş - Şişli - Giyimkent - Bağcılar Metro Hattı ve Bakırköy (İDO) - Bahçelievler-Bağcılar (Kirazlı) Metro Hattı planlanmıştır (Şekil 5.3).



Kaynak: Bağcılar Nazım İmar Planı

Şekil 5.3: Bağcılar raylı ulaşımı ağı

Toplamda 1 adet raylı sistem hattı faaliyette bulunmakta olup, 2 adet raylı sistem hattı inşaat aşamasında ve 2 adet raylı sistem hattı ise proje aşamasındadır. İlçede mevcutta

bulunan, inşaat aşamasında olan, planlanan raylı sistemler ve günlük kapasiteleri aşağıdaki gibidir:

- **Zeytinburnu - Güngören - Bağcılar Tramvay Hattı:** 5,5 km uzunluğunda 9 duraktan oluşmakta olup, günlük 40.000 yolcu taşınmaktadır.
- **Otogar - Bağcılar (Kirazlı) LRT Hattı:** 5,4 km uzunluğunda 4 duraktan oluşmakta olup, günlük 250.000 yolcu taşınması planlanmaktadır.
- **Bağcılar - Mahmutbey - İkitelli - Olimpiyat Köyü Metro Hattı:** 15,9 km uzunluğunda 11 duraktan oluşmakta olup, günlük 272.000 yolcu taşınması planlanmaktadır.
- **Kabataş - Beşiktaş - Şişli - Giyimkent - Bağcılar Metro Hattı:** 24,5 km uzunluğunda 20 duraktan oluşmakta olup, günlük 932.000 yolcu taşınması planlanmaktadır.
- **Bakırköy (İDO) – Bahçelievler - Bağcılar (Kirazlı) Metro Hattı:** 9 km uzunluğunda 9 duraktan oluşmakta olup, günlük 648.000 yolcu taşınması planlanmaktadır.

Yukarıdaki verilere göre Bağcılar ilçesinin de dahil olduğu 21,3 km raylı sistem inşaat aşamasında, 33,5 km raylı sistem ise proje aşamasındadır. Tüm bunlar tamamlandığında Bağcılar ilçesi toplam 60,3 km raylı sistem hattından etkilenecektir.

Sonuç olarak, Bağcılar karayolu ulaşım sistemi içinde ulaşılabilir bir yerleşme olmakla birlikte, planlanan raylı ulaşım sistemleri ile ulaşılabilirlik oranı daha da artacaktır. Planlanan raylı ulaşım sistemleri ile ilçede bulunan merkezi iş alanları ile İstanbul'un merkezi sayılan Beşiktaş ve Şişli'de bulunan merkezi iş alanlarının entegrasyonu sağlanacaktır. Bu durum, ilçenin İstanbul genelinde önemini daha da arttıracaktır.

İlçenin nüfusu, konumu, ticari potansiyeli değerlendirildiğinde farklı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun sağlanması ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, hem ticari hem de kamu hizmetleri açısından ilçenin önemli bir odak noktası olan Bağcılar meydanında, ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu amaçlayan transfer merkezi planlanmıştır.

5.2. BAĞCILAR MEYDANI TRANSFER MERKEZİNİN ÖZELLİKLERİ

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi; İstanbul Avrupa Yakasında planlanan transfer merkezlerinden biri olup, henüz uygulamaya yönelik bir çalışma yapılmamıştır. Çalışmanı bu bölümünde, Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi, mevcut durumu, amacı, mülkiyet durumu, plan durumu ve fonksiyon özellikleri incelenecektir.

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi; Bağcılar ilçesinin Sancaktepe Mahallesi, Yavuzselim Mahallesi ve Merkez Mahallesinin orta noktasında yer almaktadır. Transfer merkezi önemli ulaşım aksları olan İstanbul Caddesi ve Bağcılar Caddesinin kesişimi ile inşaat aşamasındaki Otogar-Bağcılar (Kirazlı) LRT Hattının Bağcılar İstasyonunun olduğu alanda bulunmakta olup, söz konusu istasyona faaliyette olan Zeytinburnu-Güngören-Bağcılar Tramvay Hattı yaklaşık olarak 300 m mesafededir (Şekil 5.4)



Şekil 5.4: Bağcılar Meydanı transfer merkezinin ilçedeki konumu

5.2.1. Mevcut Durumu

Mevcut durum incelendiğinde, Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin bulunduğu alan tüm bölge halkı tarafından “Bağcılar Meydanı” olarak anılmakta olup, bu alanda;

- İstanbul Caddesi ve Bağcılar Caddesinin kesişimi olan yoğun araç trafiğinin olduğu bir kavşak,
- 300 m mesafede Zeytinburnu-Güngören-Bağcılar Tramvay Hattı Bağcılar İstasyonu,
- İnşaat aşamasındaki Otogar-Bağcılar (Kirazlı) LRT Hattının Bağcılar İstasyonu,
- Beyazıt, Mecidiyeköy, Bakırköy, Eminönü, Otogar, Yenibosna güzergahlarındaki otobüslerin kullandığı otobüs durakları,
- Çevre ilçe ve mahallelere ulaşımı sağlayan minibüs durakları,
- İlköğretim tesisleri, kaymakamlık gibi resmi kurumlar ile birlikte Bağcılar Merkez Cami, çok sayıda işyeri ve açık otoparkları bulunmaktadır (Şekil 5.5).

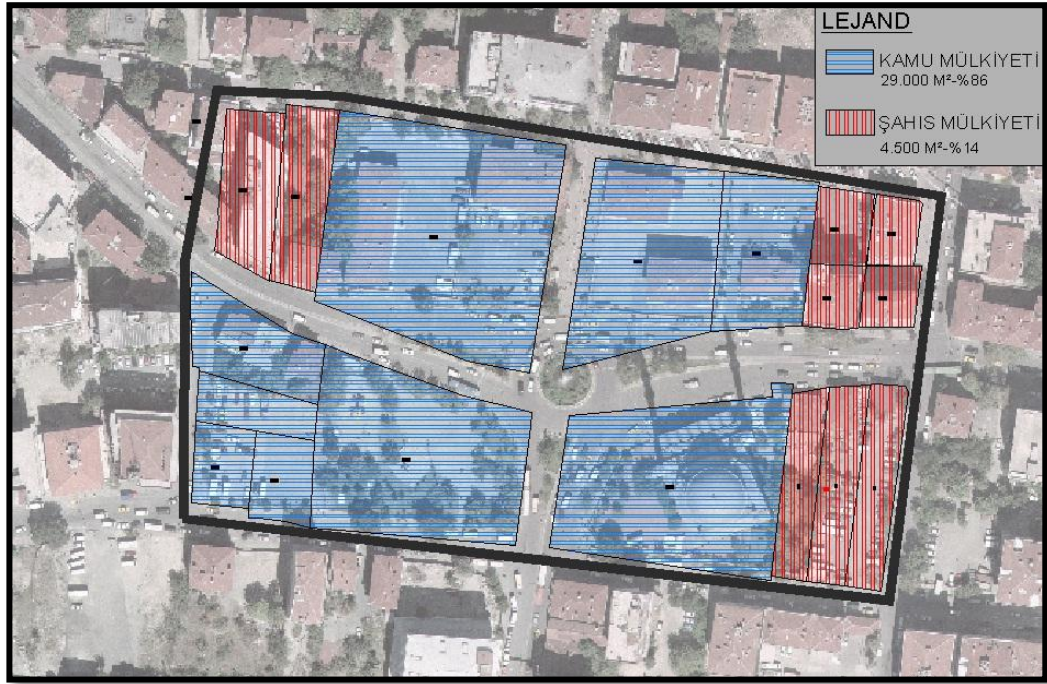


Şekil 5.5: Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin Mevcut Durumu

Bu haliyle değerlendirildiğinde; Bağcılar için bir merkez, İstanbul için ise bir alt merkez, trafik yollarının kesiştiği bir kavşak noktası, kamu kurumlarının yer aldığı bir hizmet merkezi, çok sayıda işyeri ve büro yapıları nedeniyle bir ticaret merkezi, cami nedeniyle de bir dini toplanma alanı özelliği göstermektedir.

5.2.3. Mülkiyet Durumu

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi; Bağcılar İlçesi, Sancaktepe Mahallesi, 3539, 3540, 1993, 2025, 2024, 3546, 3547, 3548, 3611 parseller; Merkez Mahallesi, 2100 parsel, 341 ada 1, 2, 3 parseller; Yavuzselim Mahallesi 1925, 1928, 1929, 1930 parseller ile tescil dışı alanı kapsamaktadır (Şekil 5.7.). Söz konusu parsellerin toplam alanı 33.500 m² olup, 2.000 m² yol alanında 31.500 m² transfer merkezi alanında kalmaktadır.



Şekil 5.7: Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin Mülkiyet Analizi

Bahse konu olan parsellerden 3539, 3540, 3546, 3547, 3548, 3611 parseller ile 341 ada 1, 2, 3 parseller özel mülkiyette olup, 4500 m² yüzölçümüne sahiptir. Söz konusu parseller, toplam alanın %14'ünü kapsamaktadır. Bununla birlikte, 1993, 2025, 2024, 2100, 1929 parseller ilk tapulamadan itibaren kamu mülkiyetinde olup, 1925, 1928, 1930 parseller ise takas, kamulaştırma gibi yöntemler ile kamu eline geçmiştir. Toplamda 29.000 m² kamu mülkiyetinde olup, toplam alanın %86'sını kapsamaktadır.

Alanda özel mülkiyetin bulunması, miktar olarak az olsa da transfer merkezinin amaçladığı fonksiyonları yerine getirmesi kısıtlamaktadır. Alanda transfer merkezi kapsamında ticari fonksiyonların da planlanması uygulama aracı olarak özel mülkiyette bulunan parsellerin kamulaştırılması yöntemini tartışmalı hale getirmektedir.

5.2.4. Plan Durumu

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin bulunduğu alan, üst ölçekli plan olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında, “kentsel–meskun” alanda kalmaktadır. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının plan notlarında kentsel-meskun alan kavramının sadece konut olarak değerlendirilemeyeceği, bu işlevin içinde konutun yanı sıra konut kullanımına hizmet edecek ulaşım, yeşil alan, eğitim, sağlık, dini tesis, yönetim vb kentsel ve teknik donatı alanlarının da bulunacağı belirtilmektedir. Ancak plan ölçeği gereği planda raylı sistem güzergahları belirlenmiş olup, istasyonlar ve transfer merkezleri gösterilmemektedir.

Bağcılar Meydanının transfer merkezi olarak planlanması çalışması İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmektedir.

Bağcılar Meydanının transfer merkezi olarak planlanması süreci şu şekilde özetlenebilir.

- 12.07.2007 tarih ve 1589 sayılı Büyükşehir Belediye Meclis kararı ile kabul edilen plan tadilatı. (20.11.2007 tarih ve 2454 sayılı karar ile iptal edilmiştir.)
- 20.01.2008 onanlı 1/5000-1/000 ölçekli Mevzi İmar Planları
- Meri 18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli Bağcılar Nazım İmar Planı
- Meri 15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli Bağcılar Uygulama İmar Planı

Öncelikle, yukarıda açıklanan plan çalışmalarının başlangıcında Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından ilgili kurum ve kuruluşlardan kurum görüşleri alınmıştır.

İlgili Kurum ve Kuruluş Görüşler²³

İSKİ Genel Müdürlüğü'nün kurum görüşünde: “İSKİ'nin görüşleri alınmadan, imar yönetmeliği, imar planları ve yerel plan uygulaması yapılmamalıdır.” denilmektedir.

Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün kurum görüşünde: “Söz konusu plan tadilat teklifinin dosyasında yapılan inceleme sonucu; plan tadilatı teklifi kamu yararı gözetildiği gerekçesiyle komisyonumuzca uygun görülmektedir.” denilmektedir.

²³ 18.01.2008 tarih ve 218 sayılı Meclis kararından alınmıştır.

Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü'nün kurum görüşünde; “Söz konusu alanlarda transfer merkezi planlanmak istenmesinden dolayı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarına işlenmesinde jeolojik olarak bir sakınca yoktur.” denilmektedir.

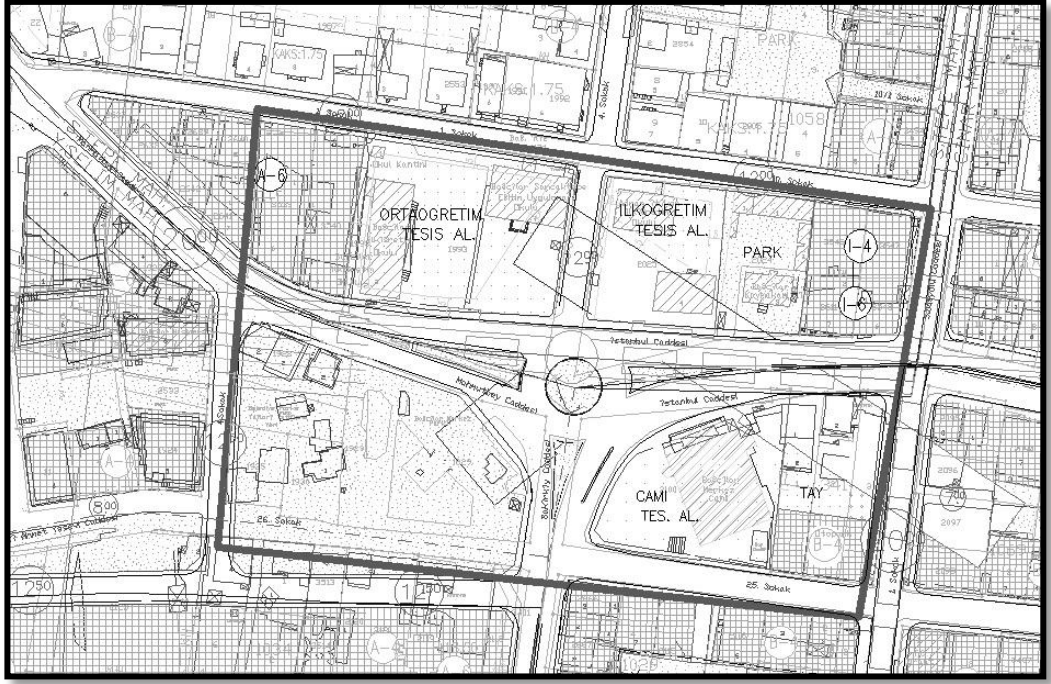
İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nün kurum görüşünde; “Söz konusu Esenler(Otogar) Bağcılar Hafif Metro Hattı Bağcılar İstasyonu bölgesinde Raylı Sisten Ulaşım Sistemi Entegrasyonuna yönelik olarak yapılması planlanan alan incelenmiş olup kamu yararı göz önünde bulundurularak 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarına işlenmesi Valiliğimizce uygun görülmektedir.” denilmektedir.

Bağcılar Kaymakamlığı, İlçe Müftülüğü'nün kurum görüşünde; “İlçemiz Bağcılar Meydanı bölgesindeki Bağcılar Hafif Metro Hattı, Bağcılar Meydanı İstasyonu ve Zeytinburnu-Bakırköy-Bağcılar Tramvay Hattı Bağcılar İstasyonu ile ilişkisinin kurulması ve ulaşım sistemleri ile bağlantısının kurulması çalışmaları Plan tadilatı değişikliğinin yapılmasında Kaymakamlığımızca herhangi bir sakınca yoktur.” denilmektedir.

İstanbul Valiliği, İl Müftülüğü'nün kurum görüşünde; “Bağcılar Meydanı bölgesinde Bağcılar Hafif Metro Hattı, Bağcılar Meydanı İstasyonu ve Zeytinburnu-Bakırköy-Bağcılar Tramvay Hattı Bağcılar İstasyonu ile ilişkisinin kurulması ve ulaşım sistemleri ile bağlantısının kurulması çalışmaları plan tadilatı değişikliğinin yapılmasında bir sakıncanın bulunmamaktadır” denilmektedir.

5.2.4.1. 1/5000 - 1/1000 ölçekli imar planları tadilatındaki durumu

Çalışmanın başladığı 2007 yılında Bağcılar ilçesine ait 12.09.2003 onanlı 1/5000 ölçekli Bağcılar Revizyon Nazım İmar Planı ve 19.10.2004 onanlı Bağcılar Revizyon Uygulama İmar Planı bulunmaktaydı. Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi Alanının bulunduğu yer 12.09.2003 onanlı, 1/5000 ölçekli Bağcılar Nazım İmar Planında ve nazım imar planı doğrultusunda hazırlanan 19.10.2004 onanlı Bağcılar Revizyon Uygulama İmar Planında; Yeşil Alan, Tali İş Merkezi Alanı, Yol, İlköğretim Tesis Alanı, Orta Öğretim Tesis Alanı, Teknik Altyapı Alanı ve Metro İstasyonu Alanında kalmakta iken (Şekil 5.8) Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından hazırlanan 1/5000-1/1000 ölçekli plan tadilatlarının 12.07.2007 tarih ve 1589 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclis kararı kabul edilmesi ile Transfer Merkezi Alanı olarak planlanmıştır.



Şekil 5.8: Transfer Merkezinin 19.10.2004 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planındaki durumu

Bu aşamada, Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi Alanında şahıs mülkiyetinde bulunan parsellerin mülk sahipleri tarafından, “12.07.2007 tarih ve 1589 sayılı Büyükşehir Belediye Meclis kararı ile kabul edilen Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi projesine ilişkin 1/5000-1/1000 imar planı tadilatının yürütmesinin durdurulması ve iptali” talebiyle çeşitli İstanbul İdare Mahkemelerine davalar açılmıştır.

Ancak, Bağcılar ilçesine ait 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı İstanbul I. İdare Mahkemesinin 30.04.2007 tarih ve E:2004/1143, K:2007/1180 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. 12.07.2007 tarih ve 1589 sayılı Büyükşehir Meclisi kararı ile kabul edilen 1/5000-1/1000 ölçekli imar plan tadilatı, 20.11.2007 tarih ve 2454 sayılı Büyükşehir Meclisi kararı ile Bağcılar nazım imar planlarına ilişkin mahkemenin iptal kararı bulunduğundan yürürlükten kaldırılmış olup, söz konusu davalar da konusuz kalmıştır.

5.2.4.2. 1/5000 - 1/0000 ölçekli mevzi imar planlarındaki durumu

Bağcılar ilçesine ait 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı İstanbul I. İdare Mahkemesinin 30.04.2007 tarih ve E:2004/1143, K:2007/1180 sayılı kararı ile iptal edildiğinden, Bağcılar ilçesinde geçerli plan kalmamış ve bölge plansız kalmıştır.

Bu nedenle, Bağcılar Meydanı transfer merkezi alanına yönelik Ulaşım Planlama Müdürlüğünce 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7-c maddesine istinaden 1/5000 ve 1/1000 ölçekli mevzi imar planları hazırlanmıştır. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli mevzi imar planları, 18.01.2008 tarih ve 218 sayılı Meclis kararı ile kabul edilmiş olup, 20.01.2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylanmıştır.

20.01.2008 onanlı 1/5000 - 1/0000 ölçekli Mevzi İmar Planlarındaki plan notları şu şekildedir;

1. *Transfer Merkezi alanının uygulaması, Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onanacak uygulama projesine göre yapılacaktır.*
2. *Transfer Merkezi alanı zemin altında düzenlenecek olup, zemin üstü kamusal alan olarak meydan şeklinde düzenlenecektir. Toplu taşıma araçlarına(İETT, minibüs, taksi) ait durak yerleri ile parklanma cepleri bu düzenlenme içinde yer alacaktır.*
3. *Zemin altında transfer merkezi olarak düzenlenecek alanda; yer altı çarşısı, zemin altı park&ride alanları gibi fonksiyonlar yer alacak ve bu fonksiyonlar; birbirleriyle, metro istasyonu ve meydanla bağlantıları sağlanacak bir biçimde düzenlemeleri içerecektir.*
4. *Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onanacak olan uygulama projesi aşamasında ilgili kamu kurumlarının(İSKİ Genel Müdürlüğü, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, Zemin Deprem Müdürlüğü vb) görüşleri alınacaktır.*
5. *Uygulama aşamasında ayrıntılı jeolojik-jeoteknik etüd raporu hazırlanacak ve bu raporun sonuç ve öneriler bölümünde belirtilen hususlara uyulacaktır.*
6. *Bağcılar-İkitelli Olimpiyat Köyü Metro Güzergâhında yer alan güzergâh ve Bağcılar Metro İstasyonu Büyükşehir Belediye Başkanlığınca Uygulama Projesine göre yapılacaktır.*
7. *Belirtilmeyen hususlarda İstanbul İmar Yönetmeliği hükümleri geçerlidir.*

20.01.2008 onanlı 1/5000 - 1/0000 ölçekli Mevzi İmar Planları ile;

- 19.10.2004 onanlı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında yer alan trafik kavşağı kaldırılarak, alanın etrafında 18 m genişlikte trafik yollarını geçirilip dikdörtgen bir alan oluşturulduğu,

- 19.10.2004 onanlı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında yer alan cami alanı dışında bütün taşınmazların yıkılarak zemin üzerinde oluşturulacak “meydan” alanına dahil edileceği, diğer yandan zemin altında “yer altı çarşısı, zemin altı park et & devam et alanları” şeklinde yeni kentsel kullanımlar oluşturulduğu görülmektedir.

20.01.2008 onanlı 1/5000 - 1/1000 ölçekli Mevzi İmar Planları, 3194 sayılı İmar Kanununa istinaden 28.04.2008-28.05.2008 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır. Askı süreci içerisinde alanda şahıs mülkiyetindeki parsellerin malikleri tarafından birçok itiraz talebinde bulunulmuş olup, itirazlar meclis kararları ile uygun görülmemiştir.

Buna istinaden, malikler tarafından, “20.01.2008 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli Mevzi İmar Planlarının yürütülmesinin durdurulması ve iptali” talebiyle çeşitli İstanbul İdare Mahkemelerinde davalar açılmıştır. Açılan davalarda mahkemenin gerekli görmesi üzerine mahallinde keşif ve bilirkişi incelemeleri yapılmıştır.

Keşif sonrası düzenlenen bilirkişi raporunda (alana yönelik 1.bilirkişi raporu) özetle;

- Transfer merkezinin yer seçimi, raylı sistem ulaşım ağı bakımından değerlendirildiğin, çevre alanlarda hatların kesişme noktası olarak daha uygun alanların olduğu halde, lastikli araç yollarının kesim noktasında olması nedeniyle transfer merkezi kararının yer seçimi açısından uygun olmadığı,
 - Önceki planlarda, konut ve ticaret alanında kalan alana transfer merkezi fonksiyonunun verilmesi planlar arası sürekliliğin sağlanmadığını gösterdiği,
 - Alanın 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında konut alanında kaldığı, dolayısıyla planın 1/100.000 ölçekli planla uyumlu olmadığı,
 - Plan değişikliği yaratan zorunlu gerekçeleri yansıtması,
 - Kamulaştırılması düşünülen parsellerin de içinde bulunduğu alanın daha sonra ticari bir faaliyetle kullanılacak olması ile kamulaştırma ilkesine aykırı olması,
- Nedenlerinden dolayı dava konusu planın, planlama ilkelerine, şehircilik esaslarına ve kamu yararına uygun olmadığı belirtilmiştir.

Ancak bu aşamada, Bağcılar ilçesinin tamamına ait 1/5000 ölçekli planlar mahkeme kararı ile iptal edildiğinden bölgenin plansız kalmasına istinaden, ilçeye ait teklif 1/5000

ölçekli nazım imar planı hazırlanarak, 18.04.2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca onaylanmıştır. Bu nedenle, 20.01.2008 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli Mevzi İmar Planları yürürlükten kaldırılmış olup, söz konusu davalar da konusuz kalmıştır.

5.2.4.3. Meri 1/5000 ölçekli nazım imar planındaki durumu

Bağcılar ilçesinin tamamına ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, 18.04.2008 tarih ve 840 sayılı Meclis kararı ile kabul edilmiş olup, 18.04.2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylanmıştır. Söz konusu plana transfer merkezi alanı Ulaşım Planlama Müdürlüğü kurum görüşüne istinaden mevzi imar planında olduğu şekli ile işlenmiştir.

Transfer merkezine ilişkin 18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli nazım imar planı notlarındaki maddeler aşağıdaki gibidir;

- 1. Transfer Merkezi Alanının uygulaması, Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onanacak uygulama projesine göre yapılacaktır.*
- 2. Transfer Merkezi Alanı zemin altında düzenlenecek olup zemin üstü kamusal alan olarak meydan şeklinde düzenlenecektir. Toplu Taşım Araçlarına (İETT, Minibüs, taksi) ait durak yerleri ile parklanma cepleri bu düzenleme içinde yer alacaktır.*
- 3. Zemin altında transfer merkezi olarak düzenlenecek alanda; yer altı çarşısı, zemin altı park&ride alanları gibi fonksiyonlar yer alacak ve bu fonksiyonlar, birbirleriyle, metro istasyonu ve meydanla bağlantıları sağlanacak bir biçimde düzenlemeleri içerecektir.*
- 4. Raylı sistem hatları ve istasyon noktaları şematik olup uygulama projesinde kesinlik kazanacak ve raylı sistem hatlarına ilişkin İBB Başkanlığı'nca onanacak uygulama projesine göre uygulama yapılacaktır.*

18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, 3194 sayılı İmar Kanununun 8. Maddesine istinaden 16.05.2008-16.06.2008 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır. Askı süreci içerisinde alandaki şahıs mülkiyetinde bulunan parsellerin malikleri tarafından birçok itiraz talebinde bulunulmuş olup, itirazlar meclis kararları ile uygun görülmemiştir.

Buna istinaden, malikler tarafından, “18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planının yürütülmesinin durdurulması ve iptali” talebiyle çeşitli İstanbul İdare Mahkemelerinde davalar açılmıştır. Açılan davalarda mahkemenin gerekli görmesi üzerine mahallinde keşif ve bilirkişi incelemeleri yapılmıştır.

Keşif sonrası düzenlenen bilirkişi raporunda (alana yönelik 2.bilirkişi raporu) özetle;

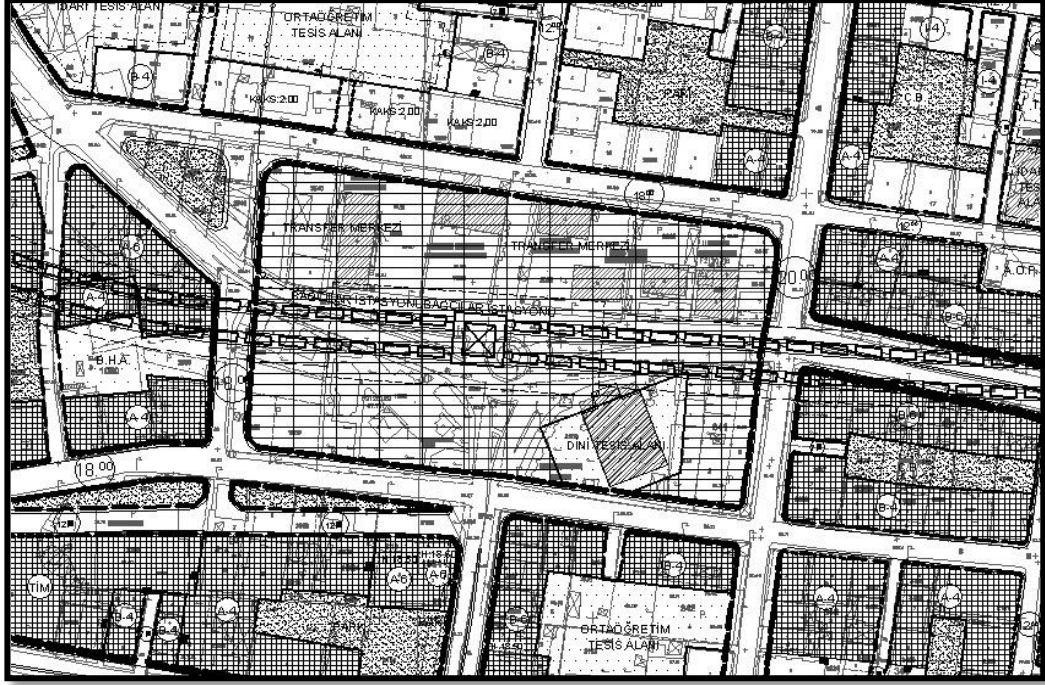
- Plan kararları ve notlarına göre, zemin üstünde yer alan mevcut tüm işlevler kaldırılarak “Bağcılar Meydanı” oluşturulması ve zemin altında ise ticari kullanımlar ile park et & devam et kullanımlarının yer aldığı,
- Transfer merkezi kararının, Ulaşım Planlama Müdürlüğü’nün sadece İstanbul’un bu bölümünde değil, birçok yerinde özellikle, ulaşım kararlarının entegre edilmesi gereken özellikli noktalarında alındığı,
- Bağcılar-Olimpiyat Alanı arasında işletilecek ve diğer ulaşım modları ile entegre edilecek metro güzergahı için, Ulaşım Planlama Müdürlüğü’nün gerek güzergah gerek kapasite konularında çalışmalar yaptığı,
- Bu çalışmalara göre Bağcılar gibi çok önemli bir yerleşmenin merkezinde yer alacak metro istasyonu ve çevresinin alacağı yeni konuma göre, yolculuk yükleri üzerine analizler yapıldığının anlaşıldığı,
- 1/5000 ölçekli imar planı ile getirilen transfer merkezi kararının üst ölçekli plan olarak kabul edilebilecek 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı ile uyumlu olduğu,
- Gerekçeli bir şekilde Ulaşım Planlama Müdürlüğü kararlarına bağlı olarak ve kentsel yerleşmenin mevcut ve gelecekteki kullanımı göz önünde tutularak alındığı,

Nedenlerinden dolayı, bu haliyle de plan yapım teknik ve yöntemleri ile şehircilik ilkelerine uygun olduğu ve kamu yararı bulunduğu belirtilmektedir.

5.2.4.4. Meri 1/1000 ölçekli uygulama imar planındaki durumu

18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı doğrultusunda Bağcılar ilçesinin tamamına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı, 12.09.2008 tarih ve 2130 sayılı Meclis kararı ile kabul edilmiş olup, 15.09.2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylanmıştır. Söz konusu plana transfer merkezi alanı, 3194 sayılı İmar

Kanuna istinaden 1/1000 ölçekli uygulama imar planının 1/5000 ölçekli nazım imar planına uygun olması gerektiğinden aynen işlenmiştir (Şekil 5.9).



Şekil 5.9: Transfer merkezinin 15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planındaki durumu

Transfer merkezine ilişkin 15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planı notlarındaki maddeler aşağıdaki gibidir;

- 1. Transfer Merkezi Alanının uygulaması, Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onanacak uygulama projesine göre yapılacaktır.*
- 2. Transfer Merkezi Alanı zemin altında düzenlenecek olup zemin üstü kamusal alan olarak meydan şeklinde düzenlenecektir. Toplu Taşıım Araçlarına (İETT, Minibüs, taksi) ait durak yerleri ile parklanma cepleri bu düzenleme içinde yer alacaktır.*
- 3. Zemin altında transfer merkezi olarak düzenlenecek alanda; yer altı çarşısı, zemin altı park&ride alanları gibi fonksiyonlar yer alacak ve bu fonksiyonlar, birbirleriyle, metro istasyonu ve meydanla bağlantıları sağlanacak bir biçimde düzenlemeleri içerecektir.*
- 4. Raylı sistem hatları ve istasyon noktaları şematik olup uygulama projesinde kesinlik kazanacak ve raylı sistem hatlarına ilişkin İBB Başkanlığı'nca onanacak uygulama projesine göre uygulama yapılacaktır.*

15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı, 3194 sayılı İmar Kanununun 8. Maddesine istinaden 13.10.2008-13.11.2008 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır. Askı süreci içerisinde alandaki şahıs mülkiyetinde bulunan parsellerin malikleri tarafından birçok itiraz talebinde bulunulmuş olup, itirazlar meclis kararları ile uygun görülmemiştir.

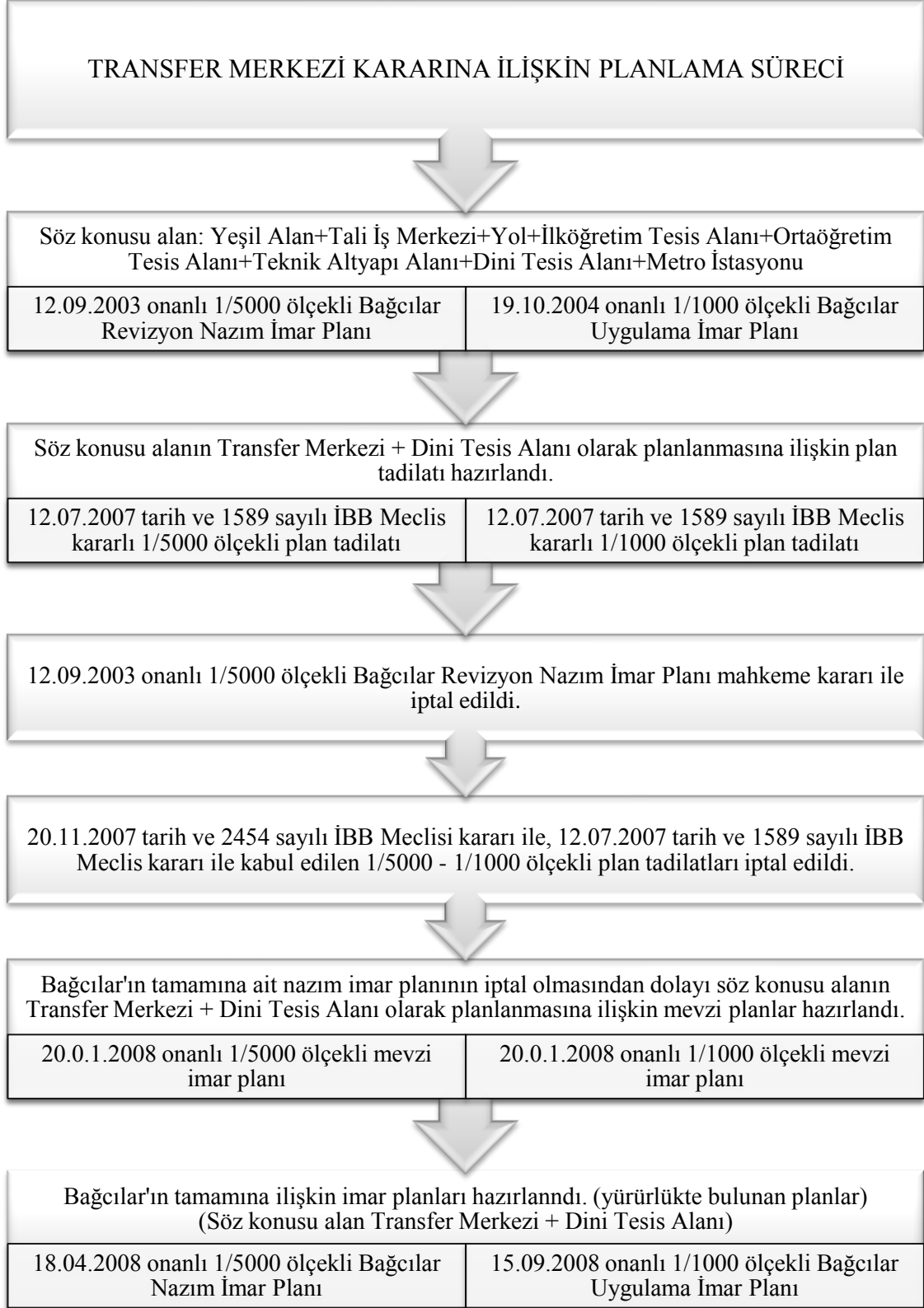
Buna istinaden, malikler tarafından, “15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının yürütülmesinin durdurulması ve iptali” talebiyle çeşitli İstanbul İdare Mahkemelerinde davalar açılmıştır. Açılan davalarda mahkemenin gerekli görmesi üzerine mahallinde keşif ve bilirkişi incelemeleri yapılmıştır.

Keşif sonrası düzenlenen bilirkişi raporunda (alana yönelik 3.bilirkişi raporu) özetle;

- Uygulama imar planının, yapı adalarının yoğunluk ve düzenlemelerini, yollar ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve esaslarını ve diğer bilgileri ayrıntılı olarak gösteren bir planlama türü olduğu,
- Bu noktada, zemin üstü kullanımında meydan oluşturma kararı ile zemin altında ticaret ve park et & devam et oluşturma kararlarının nasıl uygulanabileceğine ilişkin herhangi bir bilgi ve belgeye rastlanılmadığı,
- 1/1000 ölçekli imar planı plan notları ile 1/5000 ölçekli imar planı plan notlarının birebir aynı olduğu, 1/1000 ölçekli imar planının gerek duyduğu bir biçimde herhangi bir detaylandırma yapılmadığı, uygulama etapları ve esaslarının belirlenmediği,
- Her iki imar planında da plan notu olarak “*Transfer Merkezi Alanının uygulaması, Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onanacak uygulama projesine göre yapılacaktır.*” hükmü getirilerek uygulama imar planında tanımlanması beklenen uygulama araçlarının bir nevi uygulama projesi sürecine bırakıldığı,
- Transfer merkezi kararı ile zemin altı kullanımında ayrılan ticari alanların varlığına istinaden oluşacak değer artışı ve mülkiyet deseninin belirtilmediği,

Nedenlerinden dolayı, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik hükümlerine, çağdaş şehircilik ilkelerine, plan yapım teknik ve yöntemlerine uygun olarak hazırlanmadığı belirtilmiştir.

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezine ilişkin planlama ve yargı süreci şu şekilde özetlenebilir;



<p>12.07.2007 tarih ve 1589 sayılı İBB Meclis kararı ile kabul edilen 1/5000 - 1/1000 ölçekli plan tadilatlarına açılan davalar; Bağcılar nazım imar planının iptal edilmesine istinaden iptal edilmiştir.</p>	<p>20.01.2008 onanlı 1/5000 - 1/0000 ölçekli mevzi imar planlarına açılan davalar; Bağcılar'ın tamamına ait planının onaylanmasına istinaden mevzi imar planlarının yürürlükten kalkmasından dolayı iptal edilmiştir. (Bilirkişi raporu hazırlanmıştır.)</p>
<p>TRANSFER MERKEZİ KARARINA İLİŞKİN MAHKEME DURUMU</p>	
<p>15.09.2008 onanlı Bağcılar Uygulama İmar Planına açılan davalar devam etmektedir. (Bilirkişi raporu hazırlanmıştır.)</p>	<p>18.04.2008 onanlı Bağcılar Nazım İmar Planına açılan davalar devam etmektedir. (Bilirkişi raporu hazırlanmıştır.)</p>

20.01.2008 onanlı 1/5000 -1/000 ölçekli mevzi imar planlarına açılan davanın bilirkişi raporu	18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli Bağcılar Nazım İmar Planına açılan davanın bilirkişi raporu	15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli Bağcılar Uygulama İmar Planına açılan davanın bilirkişi raporu
<ul style="list-style-type: none"> • Transfer merkezinin yer seçimi açısından uygun olmadığı, • Planın 1/100.000 ölçekli planla uyumlu olmadığı, • Plan değişikliği yaratan zorunlu gerekçeleri yansıtmaması, • Kamulaştırma ilkesine aykırı olması, • <i>Nedenlerinden dolayı, planlama ilkelerine, şehircilik esaslarına ve kamu yararına uygun olmadığı belirtilmektedir.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ulaşım kararlarının entegre edilmesi gereken özellikli noktalarında alındığı, • 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı ile uyumlu olduğu, • Yerleşmenin mevcut ve gelecekteki kullanımı göz önünde tutularak planlandığı, • Bağcılar'ın önemli bir merkezinde yer alacak metro istasyonu ve çevresinin alacağı yeni konuma göre, analizler yapıldığının, • <i>Nedenlerinden dolayı, şehircilik ilkelerine uygun olduğu ve kamu yararı bulunduğu belirtilmektedir.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Meydan ve ticaret kararlarının uygulanmasına ilişkin herhangi bir bilgiye rastlanılmadığı, • 1/1000 ölçekli imar planında detaylandırma yapılmadığı, • Uygulama imar planında tanımlanması beklenen uygulama araçlarının uygulama projesi sürecine bırakıldığı, • Transfer merkezi kararı ile oluşacak değer artışı ve mülkiyet deseninin belirtilmediği, • <i>Nedenlerinden dolayı, şehircilik ilkelerine, plan yapım tekniklerine uygun olarak hazırlanmadığı belirtilmektedir.</i>

Yukarıda açıklanan üç bilirkişi raporu da aynı plan kararı olan transfer merkezi kararı için hazırlanmıştır. Ancak 20.01.2008 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli Mevzi İmar

Planlarına açılan davada hazırlanan bilirkişi raporu ile 18.04.2008 onanlı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planına açılan davada hazırlanan bilirkişi raporu arasındaki çelişkiler açıkça görülmektedir. Birinci raporda aynı plan kararı için, “planlama ilkelerine, şehircilik esaslarına ve kamu yararına uygun olmadığı” belirtilirken, ikinci raporda ise “plan yapım teknik ve yöntemleri ile şehircilik ilkelerine uygun olduğu ve kamu yararı bulunduğu” belirtilmektedir. Ayrıca birinci raporda transfer merkezi kararının üst ölçekli plan olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planına uygun olmadığı belirtilirken ikinci raporda 1/100.000 ölçekli plana uygun olduğu belirtilmiştir. Bu değerlendirme iki rapor arasındaki en önemli çelişkiyi ortaya çıkarmaktadır.

Bununla birlikte, 20.01.2008 onanlı 1/5000-1/1000 ölçekli Mevzi İmar Planlarına açılan davada hazırlanan bilirkişi raporu ile 15.09.2008 onanlı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planına açılan davada hazırlanan bilirkişi raporunun her ikisinin de olumsuz olmasına rağmen, nedenleri birbirinden farklı olup, bazı noktalarda birbirleri ile çeliştiği görülmektedir. Bu durum, özellikle kamu yararı kavramının günümüzde hala herkes tarafından kabul edilmiş açık bir tanım ve ilkelerinin olmayışından kaynaklanmaktadır. Aynı zamanda kamu yararı kavramında yaşanan bu belirsizlik kamusal alan kavramını da etkilemekte olup, kamusal alanda bulunması ve bulunmaması gereken özellikler konusunda uzlaşmamaktadır.

Sonuç olarak transfer merkezine ilişkin plan çalışmaları, “*planlardaki kavşağın kaldırılarak, etrafından ring yolunun geçirildiği dikdörtgen bir alan oluşturulup, zemin üstünün meydan, zemin altının da yer altı çarşısı, park et & devam et şeklinde düzenlendiği*” plan tadilatı ile başlamış olup, ilçeye ait planların mahkeme kararı ile iptal olmasından dolayı yeni bir meclis kararı ile söz konusu plan tadilatı yürürlükten kaldırılmıştır. Buna istinaden alanın transfer merkezi olarak planlanmasına ilişkin mevzi imar planları hazırlanmış ve onaylanmıştır. Ancak bu süreç içerisinde ilçenin tamamına ait yeni nazım imar planı hazırlanıp onaylandığından söz konusu mevzi imar planları da yürürlükten kalkmıştır. İlçeye ait meri nazım ve uygulama imar planlarında transfer merkezi kararı aynen mevzi planlardaki şekli ile devam etmektedir.

5.2.5. Fonksiyon Özellikleri

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi olarak belirlenen alanda fonksiyon olarak zemin üstünde meydan düzenlemesi, zemin altında da metro bağlantısına kadar ticaret fonksiyonu ile park et & devam et alanları planlanmaktadır (Şekil 5.10).



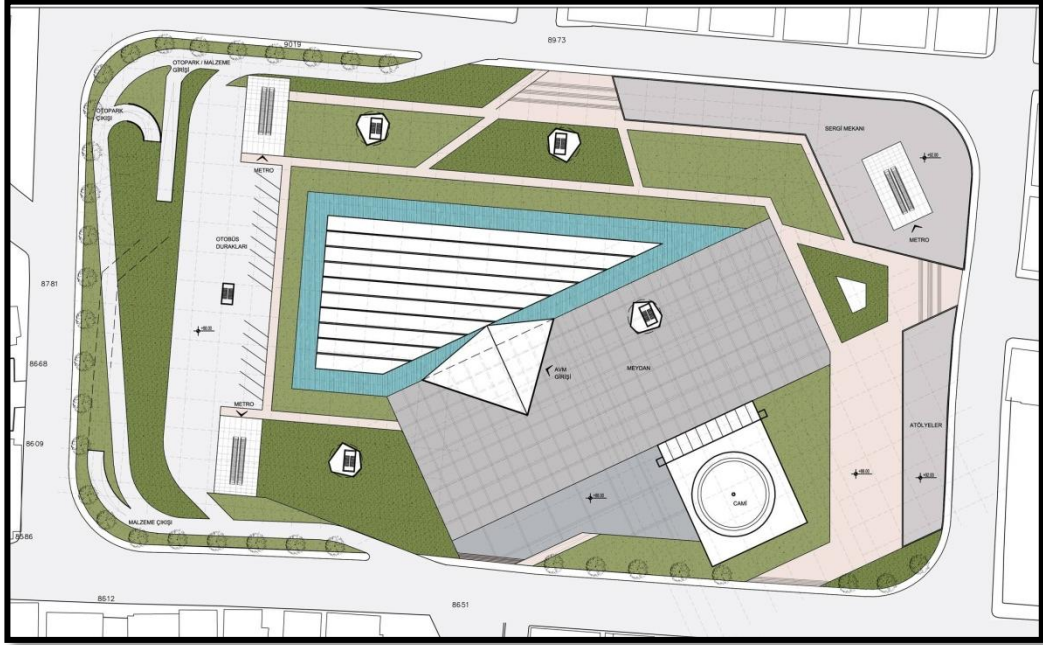
Kaynak: www.ecf.com.tr

Şekil 5.10: Bağcılar Meydanı transfer merkezi öneri uygulama projesi

Meydan Fonksiyonu

- Zemin üstünde yaklaşık 31.500 m²'lik alan zemin kullanımında mevcutta bulunan cami korunarak meydan olarak planlanmaktadır (Şekil 5.11).
- Ulaşım sistemlerinin entegrasyonuna yönelik olarak meydanda 6 araç kapasiteli otobüs peron alanı ve taksi durakları tasarlanmaktadır.
- Bölgeye gelenler ile bölgeyi aktarma noktası olarak kullananların alana getireceği hareketliliğin meydanın kullanılabilirliğini artıracakları öngörülmektedir.
- Tören, açık hava toplantısı, panayır, açık hava sergileri gibi etkinliklerin gerçekleştirilebileceği bir alan olarak düzenlenen meydan ile mevcutta kavşak hizmeti gören Bağcılar Meydanı proje kapsamında kamusal bir meydan olarak hizmet vermesi düşünülmektedir.
- Meydanın, farklı kullanıcıları bir araya getiren bir odak noktası olması planlanmaktadır.

- Zemin altında planlanan çarşıda galeri boşluğu planlanmış olup, çarşıya aydınlatma sağlanması amacıyla galeri boşluğunun üstü meydana (zemin kotunda) şeffaf olarak ve alanın görülebilirliğini arttıracak şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 5.11: Bağcılar Meydanı transfer merkezinin öneri vaziyet planı

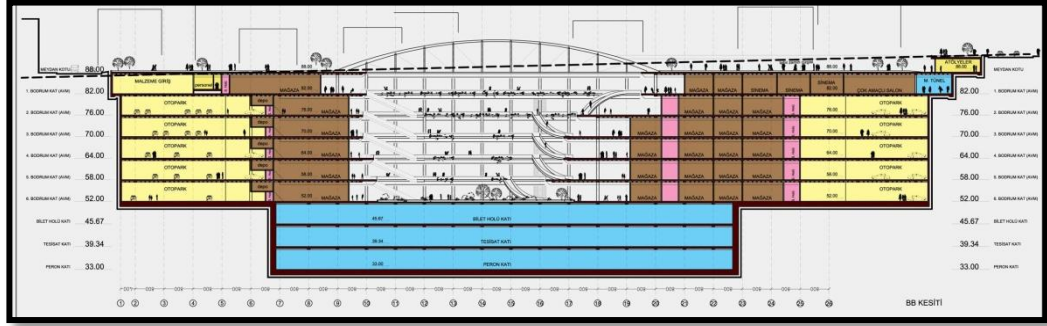
Planlanan zemin üstü kullanım alanı toplam 31.500 m² olup dağılımı aşağıdaki gibidir:

- Meydan : 17.500 m²
- Cami : 1.200 m²
- Otobüs peron alanı : 2.500 m²
- Çarşı galeri boşluğu çatısı ve çarşı girişi : 5.000 m²
- Metro giriş/çıkış noktaları : 300 m²
- Otopark alanının araç giriş/çıkışları : 2.000 m²
- Sergi alanları : 3.000 m²

Sonuç olarak, Bağcılar, metro projesi ve metro bağlantısının da sağlandığı meydan düzenlemesi ile önemli bir kamusal alan kazanacaktır. Ancak, planlanan meydana, otobüs peron yerleri, minibüs ve taksi durakları yer alacak olması, meydanın kamusal alan olarak kentlilere hizmet veren bir alandan daha çok toplu ulaşım araçlarının depolandığı alan olmasına neden olacaktır.

Ticaret Fonksiyonu

- Meydanın istasyon ile ilişkisinin kuvvetlendirilmesi, meydana yaya hareketliliğinin sağlanarak hareketli bir mekan olması için -55.00 m kotunda olan istasyon ile tabii zemin kotu arasında kalan mesafenin yeraltı meydanı-çarşısı ve otopark olarak değerlendirilmesi planlanmaktadır (Şekil 5.12).
- Ulaşım sistemlerinin entegrasyonuna yönelik olarak zemin altında park et & devam et alanı tasarlanmaktadır.
- Mevcut durumda zeminde (binaların zemin katlarında), yoğunlaşmış olan ticari faaliyetler bu proje ile zemin altına alınmaktadır.



Şekil 5.12: Bağcılar Meydanı transfer merkezinin öneri kesiti

Planlanan zemin altı kullanım alanı toplam 166.000 m² olup dağılımı aşağıdaki gibidir:

- Çarşı : 88.400 m²
- Metro bağlantı alanları : 10.700 m²
- Metro bilet alanı : 3.600 m²
- Toplam otopark alanı (2350 araç) : 63.300 m²

Sonuç olarak, söz konusu transfer merkezi zemin altında planlanan yer altı çarşısı ile çekici bir ticari-kültürel merkez olmakta olup, içinde bulunduğu alanda gece ve gündüz nüfusunu dengelemektedir. Ancak yer altı çarşısının, uygulama sürecindeki kullanım amacı, kim tarafından nasıl işletileceği, mülkiyetinin nasıl olacağı konularında bilgi bulunmamaktadır. Özellikle alanda mevcutta bulunan özel mülkiyetin, zemin altında planlanan ticaret fonksiyonundan ve çevresinde oluşturacağı rant değerinden nasıl etkileneceği konularında da herhangi bir açıklama getirilmiştir.

5.5. BÖLÜM SONUCU

İstanbul özellikle raylı toplu taşıma sistemleri açısından gerekli yatırımları yapmakta geç kalmış bir kent olup, bu sistem yaygınlaştırılmaya çalışılmaktadır. 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planının vizyonunda kentin gelecekteki ulaşım sistemi, araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilerek planlanması şeklinde öne çıkarılmış olup, toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesi benimsenerek raylı sistemlere öncelik verilmesi, deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi, bu sistemler içerisinde karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu sistemlerinin entegrasyonunun kurulması amaçlanmıştır.

Bu bağlamda, Bağcılar ilçesinde de raylı ulaşım sistemlerinin yatırımlarına ağırlık verilmiş, karayolu ile entegrasyonu amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, inşaatı devam eden Esenler(Otogar) Bağcılar Metro Hattı, inşası tamamlanmış olan Zeytinburnu-Güngören-Bağcılar Tramvay Hattı ve karayolu ulaşım sistemlerinin (otobüs, minibüs, taksi...) entegrasyonun sağlanması amacıyla Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi planlanmıştır. Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi ile zemin kullanımında planlanan meydan ile mevcutta kavşak kullanımında olan alanın meydan olarak hizmet vermesi, park et & devam et alanının özel araç sahipleri tarafından kullanılması ile raylı ulaşım sistemlerinin kullanım oranının artırılması ve zemin altında planlanan ticaret fonksiyonları ile alanın canlılığının korunması amaçlanmaktadır.

Ancak, alanın %14'ünün özel mülkiyette bulunan parsellerinin kapsaması transfer merkezinin amaçladığı ticaret fonksiyonunu yerine getirmesini kısıtlamaktadır. Özel mülkiyetteki parsellerinin kamulaştırılması yöntemiyle uygulama yapılmasında 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununda *“Bu Kanun; kamu yararının gerektirdiği hallerde gerçek ve özel hukuk tüzelkişilerinin mülkiyetinde bulunan taşınmaz malların, Devlet ve kamu tüzelkişilerince kamulaştırılmasında yapılacak işlemleriile bunlara dayalı uyumsuzlukların çözüm usul ve yöntemlerini düzenler.”* denilmesinden ve 3194 sayılı İmar Kanununda *“...kamu hizmet tesislerine tahsis edilmiş olan yerleri ilgili kamu kuruluşları kamulaştırırlar.”* Denilmesinden dolayı yukarıda özetlenen bilirkişi raporlarından da anlaşıldığı gibi kamulaştırılma işlemlerinde sorunlar çıkmaktadır. Bu

nedenle, söz konusu alanda, uygulama aracı olarak, hem mülkiyet hakkının korunmasını, hem de kamu kaynaklarının korunmasını sağlamak amacıyla kamulaştırma dışında takas veya ticaret fonksiyonundan mülkiyet hakkı verilmesi gibi yöntemlerin kullanılması daha uygun bir yaklaşım olmaktadır.

Bununla birlikte, Bağcılar'ın geçmişten günümüze plansız gelişmesinden dolayı, ilçede yol alanları da dahil olmak üzere donatı alanları mevcut nüfusa ve yapılaşmaya göre yetersizdir. Bu bağlamda, ilçede kamusal alan olarak kullanılacak bir kent meydanı bulunmamakta olup, metro projesi ve metro bağlantısının da sağlandığı meydan düzenlemesi ile ilçe önemli bir kamusal alan kazanacaktır. Bununla birlikte, söz konusu metro projesi sürekliliği olan, sadece Bağcılar'a hizmet etmeyen, tüm kente hizmet eden, önemli sayıda insanın kullanacağı ve bu yolla ulaşılabilirliğin kolaylaşmasını, trafik yoğunluğunun azalmasını sağlayacak kamu yararı taşıyan niteliktedir.

Ancak meydan, yoğun taşıt yolları ile çevrelenmiş olup, toplu ulaşım araçlarının depolandığı alan olarak düzenlenmiştir. Bu durumda burada hedeflenen kamusal alan anlamında meydan kullanımının söz konusu olmayacağı Taksim Meydanı gibi mevcut uygulamalardan da anlaşılmaktadır. Böyle bir düzenleme ile meydan insanların toplandığı, kültürel etkinliklere katıldığı bir alandan daha çok insanların geçip gittiği, kargaşanın hakim olduğu, yaya güvenliğinin sağlanamadığı alan olmaktadır. Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi kapsamında planlanan meydanın toplanma, sergileme, kültürel etkinlikler gibi gerçek bir meydan kimliğinde hizmet verebilmesi için araçtan arındırılmış yaya ağırlıklı bir meydan olarak tanımlanması gerekmektedir. Bu şekilde, kamu yararı ilkesi ile uyumlu olarak, ilçede eksikliği yaşanan ve ihtiyaç duyulan bir kamusal alan oluşturularak, ilçeye yeni bir imaj da kazandırılabilir.

Bütün bu olumlu ve olumsuz durumlara karşı, Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin kamu yararı ilkesine göre değerlendirilmesinde, bilirkişi raporlarından da açıkça anlaşıldığı üzere, birçok kişi ve kurum birbiriyle çelişmekte, uzlaşmamaktadır. Bu durum, özellikle kamu yararı ilkelerinin planlama ve hukuk sisteminde net olarak tanımlanmayışından kaynaklanmaktadır.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kamu yararı çok işlevli bir kavram olup, milleti oluşturan kişi ve grupların çıkarlarından bağımsız olmayan, toplum içerisindeki grupların yararları arasındaki doğal ya da olması gerekli denge olarak değerlendirilmektedir. Kavramın çok işlevli olmasından dolayı, kavram çeşitli akademik çevreler, yargı organları, bilim adamları ve yazarlar tarafından farklı tanımlanmıştır. Bu nedenle her somut olayda kamu yararının bulunup bulunmadığı ayrı olarak değerlendirilmiştir. Bu durum özellikle kent planlarında kamu yararının gözetilerek halka genel ve ortak bir hizmet sunulması amaçlandığından, planların temel amacının kamu yararı sağlaması olmasına rağmen planların uygulamalarında incelenen Danıştay kararlarından da anlaşıldığı gibi kamu yararı açısından çelişkilere neden olmaktadır.

Özellikle küreselleşmenin etkisiyle kamu yararı kavramını planlamanın merkezine koyan, kapsamlı ve uzun vadeli planlama anlayışı günümüzde yerini parçacı planlara bırakmaktadır. Bu noktada, gerek şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarının gerekse de kamu yararının bağlı oldukları kabullerde önemli değişikliklere neden olmaktadır. Bununla birlikte, özellikle idari yargılama süreçlerinde söz konusu ilke ve esaslar plana dair uyumsuzlukların çözümü aşamasında devreye girdiklerinde ağırlıklı olarak kapsamlı ve uzun vadeli planlama anlayışı esas alınmakta iken uygulama alanına bakıldığında ise, gerçekliğin parçalı bir yapıda olduğu açıkça görülmektedir.

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle değişen planlama anlayışı kentleri etkilemekte, kentler tüm kentliler tarafından paylaşılan bir kamusal alan olmaktan çıkarak, bir araya gelemeyen toplumsal gruplar tarafından bölüşülmüş parçacı yerleşim alanları olmaktadır. Bu durum, kenti parçalı hale getirmekle birlikte, kentlileri birbirine yabancılaştırmakta, güvensiz ve sahihsiz bir kent oluşturmaktadır. Bu nedenle, bu durumu engellemek ve durdurmak amacıyla kamusal alanlara günümüzde daha fazla önem verilmeli, kullanım etkinliği arttırılmalıdır. Kamusal bir alanın etkin ve verimli kullanılabilmesi için erişilebilir olması, farklı sosyal, kültürel faaliyetlere ve sosyalleşmelere imkan sağlaması, insanların kendilerini alanda rahat, güvende ve sosyal hissedebilmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte, hızla yayılan ve büyüyen kentlerin karayoluna bağımlı olarak gelişmesinden dolayı da, özellikle metropoliten kentlerde kent içi ulaşım en büyük sorun olmaktadır. Bu bağlamda, İstanbul gibi metropoliten kentlerde kentlilerin çok büyük bir vaktinin kent içi ulaşımında geçtiği düşünüldüğünde, bu yolculukların geçtiği mekanlar büyük önem taşımaktadır. Yolcuların özellikle bir ulaşım türünden farklı bir ulaşım türüne aktarma yaptıkları transfer merkezleri kişilerin toplanma, görülebilme, dağılma gibi eylemleri gerçekleştirdikleri alanlar olma özelliklerinden dolayı günümüz kentlerinde en çok kullanılan kamusal alanlardır.

Toplu ulaşımın geçtiği her durak her istasyon bir transfer merkezi olma potansiyeline sahip olmakla birlikte, raylı ve karayolu ulaşım sistemlerinin kesiştiği alanlar daha çok transfer merkezi olarak kullanılmaktadır. Bu doğrultuda, bir transfer merkezinin kamusal alan olarak kullanılabilmesi için kamu yararının en önde tutularak; yer seçimini doğru yapılması; planlama esasları ve şehircilik ilkelerine göre planlanması, engelliler de dahil tüm kentin kullanıcılarına hizmet verebilecek şekilde tasarlanması, etrafında algılanabilir nitelikte olması, toplanma, dağılma, kültürel etkinliklere olanak sağlaması, günümüzün en büyük sorunu olan güvenliği sağlayabilmesi gerekmektedir.

Dünyanın birçok metropolünde olduğu gibi İstanbul'da da kentin en büyük sorunu ulaşım sorunuudur. Kent çeperlerine doğru yayılan kentsel gelişmenin etkisiyle özel araç kullanımını artmakta, toplu ulaşım sistemleri yetersiz kalmaktadır. Bu doğrultuda, genişletilen yol ağlarına, katlı kavşaklara, artan şerit sayılarına rağmen ulaşım sorunu çözülememektedir. Ulaşım sorununa çözüm olarak, raylı ulaşım sistemlerinin geliştirilerek yolculuk süresinin azaltılarak konforlu yolculuk imkanı sağlanması, trafik yoğunluğunun azaltılması planlanmaktadır.

Bu doğrultuda, toplu ulaşım sistemlerinin ve özellikle raylı ulaşım sistemlerinin kullanımını teşvik etmek amacıyla farklı ulaşım türlerinin entegrasyonunu sağlayan 38 adet Avrupa yakasında, 33 adet de Anadolu yakasında olmak üzere toplam 71 adet transfer merkezi planlanmıştır. Söz konusu transfer merkezlerinden Mecidiyeköy (Fulya), Seyrantepe, Yenikapı, Bulgurlu, Uzuznçayır (Ünalan) ve Üsküdar Meydanı transfer merkezleri incelenmiş olup, asıl örnek alan olarak Bağcılar Meydanı transfer merkezi irdelenmiştir.

Transfer Merkezlerinin Değerlendirilmesi

Fiziksel çevreyi, sağlıklı bir yapıya kavuşturmak, yatırımların yer seçimlerini ve gelişme eğilimlerini yönlendirmek ve toprağın koruma, kullanma dengesini en akılcı şekilde şehircilik ilkelerine uygun olarak belirlemek amacıyla düzenlenen imar planlarının yapılmasında ve imar planına göre davranılmasında kamu yararı vardır. Bu doğrultuda, transfer merkezlerinin planlanmasında, özellikle günümüz kentlerinin ulaşım sorununu çözmekte etkili olan raylı ulaşım sistemleri ile karayolu ulaşım sistemleri arasında entegrasyonu sağlaması, özel araç kullanımını azaltarak çevreye olan zararı azaltması, toplu ulaşım kullanımını teşvik etmesi, trafik yoğunluğunu azaltması özellikleri ile kamu yararı bulunmaktadır.

İstanbul'da planlanan transfer merkezleri de, ilgili kurumların görüşlerinde de belirtildiği gibi kamu yararı amacı ile planlanmıştır. Ancak planlanan transfer merkezlerinin çoğunda kamu yararı kapsamında kentin ulaşım sorununu çözmenin yanı sıra verilen yoğun yapılaşma hakları dikkat çekmektedirler. Ayrıca İstanbul gibi metropoliten kentlerde kamusal alanların eksikliğini transfer merkezleri ile gidermek mümkündür. Bu nedenle, İstanbul'da planlanan transfer merkezlerinde bunu göz önünde tutarak kentin ulaşım sorununu çözmek ile birlikte toplumsal yaşantıya da yeni bir boyut kazandırabilecek olan kamusal alanların oluşturulmasına önem vermek gerekmektedir.

Bu doğrultuda, transfer merkezleri;

- Kültürel, sosyal faaliyetlere imkan verecek şekilde,
- Kentlilerin sadece aktarma amaçlı olarak değil sosyalleşme, toplumsallaşma amacıyla da kullandığı mekanlar (gelip geçilen alan olarak değil durup vakit geçirilen alan) olarak,
- Kentlilerin kendilerini rahat ve güvende hissedebilecekleri şekilde,
- Kullanıcıların ihtiyacını karşılamaya yönelik planlanan ticaret fonksiyonları alanın transfer merkezi özelliğinin önüne geçmeyecek şekilde,

tasarlanmalıdır. Ayrıca mülkiyeti ve kullanımı itibarıyla özel alan ya da yarı özel/yarı kamusal alan olarak değil kamusal alan olarak hizmet vermelidir.

Çalışma kapsamında incelenen transfer merkezleri onanlı planları bulunan transfer merkezlerinden seçilmiştir, transfer merkezinin 3194 sayılı İmar Kanununda ve Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte bir tanımı bulunmamasında dolayı transfer merkezinin kapsamının plan notları ile açıklandığı incelenen planlarda da açıkça görülmüştür. Söz konusu planların plan notlarında “*Transfer Merkezi Alanında; iş merkezi, ofis, büro, alışveriş merkezi, çarşı, konaklama tesisleri, rezidans, otel, motel, apart otel, kongre ve kültür merkezi, vb. fonksiyonlar yer alabilecektir.*” denilmektedir. Ancak bu tür fonksiyonlar transfer merkezinin kamusal alan olarak hizmet vermesini engellemektedir. Bu nedenle, transfer merkezinde yer alan ticaret fonksiyonları “alışveriş merkezi” ölçeğinde değil, yolculara hizmet verecek “ticari birimler” olarak planlanmalıdır. Bu doğrultuda, öncelikle transfer merkezinin tanımının ve kapsamında hangi fonksiyonların bulunabileceğinin imar mevzuatında yapılması gerekmektedir.

Transfer merkezleri imar mevzuatında şu şekilde tanımlanmalıdır:

- Transfer merkezleri: Farklı ulaşım sistemlerinin entegrasyonu ve organizasyonunu sağlayan, park et & devam et alanları ile desteklenen, yolcuların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik ticari birimleri (seyahat acenteleri, döviz büroları, bankamatikler, sergi alanları, büfe, perakende satış noktaları vb...) bulunan alanlardır ve kapsadıkları fonksiyon türlerine, hacmine, büyüklüğüne göre sınıflandırılırlar.

1/25.000 ölçekli çevre düzeni planında

- Planda transfer merkezleri ölçek gereği sadece sembolik olarak belirtilmelidir.
- Yönetmelikte belirtilen lejantta “Altyapı” başlığının altındaki “Ulaşım” alt başlığının altında “Transfer Merkezi” lejantı bulunmalıdır.

1/5.000 ölçekli nazım imar planında

- Planda transfer merkezinin konumu netleşmelidir ve hangi ulaşım sistemlerinin keşiştiği belirtilmelidir.
- Yönetmelikte belirtilen lejantta “Kentsel Teknik Altyapı” başlığının altındaki “Ulaşım” alt başlığının altında “Transfer Merkezi” başlığı bulunmalıdır.
- “Transfer Merkezi” başlığının altında
 - Karayolu + Demiryolu Ulaşım Sistemleri Transfer Merkezi

- Karayolu + Demiryolu + Denizyolu Ulaşım Sistemleri Transfer Merkezi lejantları bulunmalıdır.

1/1.000 ölçekli uygulama imar planında

- Plan transfer merkezinin konumu, büyüklüğü, kapsamı ve kesiştiği ulaşım sistemleri belirtilmelidir.
- Yönetmelikte belirtilen lejantta “Kentsel Teknik Altyapı” başlığının altındaki “Ulaşım” alt başlığının altında “Transfer Merkezi” başlığı bulunmalıdır.
- “Transfer Merkezi” başlığının altında
 - 1. Derece Karayolu + Demiryolu Ulaşım Sistemleri Transfer Merkezi
 - 2. Derece Karayolu + Demiryolu Ulaşım Sistemleri Transfer Merkezi
 - 1. Derece Karayolu + Demiryolu + Denizyolu Ulaşım Sistemleri Transfer Merkezi
 - 2. Derece Karayolu + Demiryolu + Denizyolu Ulaşım Sistemleri Transfer Merkezilejantları bulunmalıdır.

Çalışma kapsamında değerlendirilen transfer merkezleri şu şekilde değerlendirilmiştir;

- Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi ve Seyrantepe Transfer Merkezi kamu mülkiyetinde olup, kamusal alan yaratma anlayışından uzak sahip oldukları yoğun yapılaşma hakları (E:3.00) ve kapsadıkları fonksiyonlar ile ön plana çıkmaktadırlar.
- Bulgurlu Transfer Merkezi ise tamamen şahıs mülkiyetinde olup, yine yoğun yapılaşma hakkına (E:2.30) sahip kamusal alan yaratma amacı olmayan bir transfer merkezidir
- Mecidiyeköy (Fulya), Seyrantepe ve Bulgurlu transfer merkezleri, İstanbul’un ulaşımını kolaylaştıran ve trafik sirkülasyonunu düzenleyen alanlar olmalarına rağmen sahip oldukları yapılaşma hakları ile çevreye emsal teşkil edici, yapı ve trafik yoğunluğunu artırıcı olmalarından dolayı kamu yararına aykırı bir durum oluşmaktadır.
- Uzunçayır (Ünalan) Transfer Merkezi kamu mülkiyetinde olup, kamusal alan olarak hizmet verecek şekilde planlanmıştır. Ulaşım sistemlerinin

entegrasyonunu sağlaması ve otopark sorununu çözmeye açısından kamu yararı taşıyan niteliktedir.

- Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi ile Yenikapı Transfer Merkezi kente yeni bir vizyon katabilecek ve önemli birer kamusal alan oluşturabilecek potansiyele sahip alanlardır. Ancak her iki alana ilişkin uygulama çalışmaları halen devam etmekte birlikte kamu yararı amacıyla değerlendirilebilecek alanlardır.

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin Değerlendirilmesi

Çalışmada örnek alan olarak seçilen Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi ile inşaatı devam eden Esenler (Otogar) Bağcılar Metro Hattı, inşası tamamlanmış olan Zeytinburnu-Güngören-Bağcılar Tramvay Hattı ve otobüs, minibüs, taksi gibi ulaşım sistemlerinin entegrasyonu sağlanacaktır. Söz konusu Esenler (Otogar) Bağcılar Metro projesi sürekliliği olan, sadece Bağcılar'a değil tüm İstanbul'a hizmet eden, önemli sayıda insanın kullanacağı ve bu yolla ulaşılabilirliğin kolaylaşacağı, trafik yoğunluğunun azalacağı, insanlara daha kısa sürede daha ucuza ve güvenli ulaşım olanağı sağlanacak olması ve metro bağlantısının meydan düzenlemesi ile yapılacak olması kamu yararı taşıyan niteliktedir.

Ayrıca transfer merkezinin zemin üstünde planlanan meydan ile mevcutta kavşak kullanımında olan alanın meydan olarak hizmet vermesi, park et & devam et alanının özel araç sahipleri tarafından kullanılması ile raylı ulaşım sistemlerinin kullanım oranının artırılması ve zemin altında planlanan ticaret fonksiyonları ile alanın canlılığının korunması amaçlanmaktadır.

Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi meydan ve ticaret fonksiyonları açısından şu şekilde değerlendirilmiştir.

Meydan Fonksiyonu:

- **Fayda:** Bağcılar ilçesi yoğun göç sonucu gelişmiş ve büyümüş bir kent olmasından dolayı kamusal alan olarak kullanılacak bir meydan bulunmamaktadır. Bu durumdan sosyal yaşamı da etkilenmekte, kentlilik olgusu gelişmemektedir. Bu bağlamda, ilçede kamusal alan olarak kullanılacak bir

kent meydanı bulunmamakta olup, metro projesi ve metro bağlantısının da sağlandığı meydan düzenlemesi ile ilçe önemli bir kamusal alan kazanacaktır.

- **Sorun:** Meydan, yoğun taşıt yolları ile çevrelenmiş olup, toplu ulaşım araçlarının depolandığı alan olarak düzenlenmiştir. Böyle bir düzenleme ile meydan insanların, kültürel etkinliklere katıldığı, durup vakit geçirdiği bir alandan daha çok geçip gittiği, kargaşanın hakim olduğu alan olmaktadır.
- **Cözüm:** Söz konusu transfer merkezi kapsamında planlanan meydanın toplanma, sergileme, kültürel etkinlikler gibi gerçek bir meydan kimliğinde hizmet verebilmesi için araçtan arındırılmış, yaya ağırlıklı bir meydan olarak tanımlanması gerekmektedir. Bu şekilde, ilçede eksikliği yaşanan ve ihtiyaç duyulan bir meydan düzenlemesi ile önemli bir kamusal alan oluşturulabilir.

Ticaret Fonksiyonu:

Fayda: Ticari fonksiyonların planlanmasını, alana canlılık katması, gece-gündüz nüfusunu dengelemesi, kamuya yönelik kullanılabilecek fon yaratması, alanın kent içindeki etkinliği arttırması özellikleri ile kamu yararı olarak değerlendirmek mümkündür.

Sorun-1: Alanda mevcutta özel mülkiyetin bulunması uygulama aracı olarak kamulaştırma yönteminin kullanılmasında sorunlar çıkarmaktadır. 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunundaki ve 3194 sayılı İmar Kanunundaki ilgili maddelerden anlaşılmaktadır ki kamu yararının gerektirdiği durumlarda ilgili kamu kuruluşları, imar planlarında kamuya hizmet için ayrılmış alanları kamulaştırmaktadır.

Cözüm-1: Söz konusu alanda, uygulama aracı olarak, hem mülkiyet hakkının korunmasını, hem de kamu kaynaklarının korunmasını sağlamak amacıyla kamulaştırma dışında takas veya ticaret alanından mülkiyet hakkı verilmesi gibi yöntemlerin kullanılması daha uygun bir yaklaşım olmaktadır. Bu durumda, transfer merkezi kapsamında planlanan metro bağlantısının ve ticaret fonksiyonunun çevrede oluşturacağı rant değerinden mülk sahipleri de faydalanacaktır. Böylelikle, daha adil bir paylaşımın yapılması sağlanarak transfer merkezinin uygulama aracının da kamu yararı taşınması mümkün olacaktır.

Sorun-2: Ticari fonksiyonların oranı, niteliği, hacmi söz konusu transfer merkezinin etkinliğini ve başarısını etkilemektedir. Bu nedenle, söz konusu transfer merkezi kapsamında zemin altında planlanan ticari alanların yoğunluğu ve büyüklüğü önem taşımaktadır. Ticari fonksiyonlar transfer merkezine canlılık ve sosyallik katmakla birlikte, aksi durumda da yoğunluğu ile transfer merkezi kullanımının önüne geçebilmekte, alanın aktarma için tercih edilmesini engellemektedir.

Cözüm-2: Transfer merkezinde ticaret alanlarının büyüklüğü aktarma alanı olarak kullanılacak alanlardan daha fazla olmamalı, oradaki kullanıcılara hizmet verecek şekilde düzenlenmelidir.

Sonuç olarak, kamu yararı ilkelerinin planlama ve hukuk sisteminde net olarak tanımlanmayışından dolayı Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinin kamu yararına göre değerlendirilmesinde de çelişkiler yaşanmaktadır. Çeşitli kurumlar, kuruluşlar ve üniversiteler kendi aralarında aynı kararlara ilişkin uzlaşmamaktadır. Söz konusu transfer merkezi kamu yararı amacıyla planlanmış olmasına rağmen, zemin altının yoğun bir ticaret fonksiyonu olarak planlaması ve bu ticaret fonksiyonunun mülkiyeti, kullanım şekli gibi özelliklerinin belirtilmemiş olması kamu yararı ile çelişmektedir.

Bununla birlikte, transfer merkezi kavramının imar mevzuatında belirtilmiş bir tanımının ve kapsamının bulunmaması da planlama sisteminde belirsizliğe neden olmaktadır. Bu nedenle, yukarıda belirtildiği gibi Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte transfer merkezinin tanımlanması ve yönetmelik ekinde belirtilen lejantlarda transfer merkezinin de tanımlanması gerekmektedir.

Ayrıca Bağcılar Meydanı Transfer Merkezinde planlanan meydan fonksiyonu ile uygulamada yukarıda açıklananlar doğrultusunda yapılacak değişiklikler ile ilçe için önemli bir kamusal alan oluşturulabilecek olup, ticaret fonksiyonunun alanın ihtiyaçları çerçevesinde, aktarma fonksiyonunun önüne geçmeyecek şekilde planlanması ile alanın etkinliği artırılabilir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Bozeman, B., 2007. *Public values and public interest*. Washington D.C.: Georgetown University Press.

Callies, D. L., Franzese, P. A., Hylton, J.G. & Mandelker, D. R., 1998. *Propert law and the public interest*. ABD: Michie Contemporary Legal Education Series.

Eckardt, F. & Wildner, K., 2008. *Public İstanbul space and sphere of the urban*. New Brunswick USA: Transaction Publishers.

Ergen, C., 2006. *İmar planları*. Ankara: Seçkin Yayınevi.

Gökgür, P., 2008. *Kentsel mekanda kamusal alanın yeri*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Kalabalık, H., 2005. *İmar hukuku*. Ankara: Seçkin Yayın Evi.

Karadeniz, Ö., 1975. *Roma'da kamulaştırma ve "kamu yararı" kavramı*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları .

Keleş, R., 2001. Kent ve çevre değerleri bağlamında kamu yararı kavramı. *Mekansal planlama ve yargı denetimi*. Ankara: Yargı Yayınevi, ss.1-15.

Keleş, R., 1993. Kentleşme ve kamu yararı. *Kent ve siyaset üzerine yazılar*. İstanbul: IULA-EMME - Uluslar Arası Yerel Yönetim Birliği Yayınları, ss. 91-102.

Keskinok, Ç., 2001. Kent planlama ve uygulamasında menfaat ihlali ve dava açma ehliyeti. *Mekansal planlama ve yargı denetimi*. Ankara: Yargı Yayınevi, ss.1-15.

Örücü, E., 1976. *Taşınmaz mülkiyetine bir kamu hukuku yaklaşımı - mülkiyet hakkının sınırlanması*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

Özay, İ., 2002. *Günüşğında Yönetim*. İstanbul: Alfa Yayınları

Yılmaz, E., 2004. *Hukuk Sözlüğü*. Ankara: Yetkin Yayınları.

Sürekli Yayınlar

Acar, İ. H., 2004. Kent içi ulaşımda sorunlar ve çözümler. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*. (429), ss.33-36.

Akıllıoğlu, T.,1991. Kamu yararı kavramı üzerine düşünceler. *Amme İdaresi Dergisi*. **24** (2), ss.3-15.

Bal, E., 2006. İdari yargının üç temel bileşeni olarak; kamu yararı, planlama esasları ve şehircilik ilkeleri. *Planlama Dergisi*. (3), ss.27-34.

Benhabib, S., 1996. Kamu alanı modelleri. *Cogito: Kent ve Kültür Özel Sayısı*. (8), ss.235-250 Doğan Şahiner (Çev.).

Candan, S.,2008. Ankara Ulaşım Sisteminde Bütünleşme İhtiyacı. *Mülkiye Dergisi*. **32** (261), ss.175-186.

Deniz, B., 2005. Kentsel kamusal mekanlar bağlamında Centennial Olimpiyat Parkı'nın (Atlanta, ABD.) irdelenmesi. *ADÜ Ziraat Fakültesi Dergisi*. **2** (1), ss.5-10.

Doganay, Ü.,1974. Toplum yararı ve kamu yararı kavramları. *Mimarlık Dergisi*. (7), ss. 5-6.

Erdönmez, M.E.,& Akı, A., 2005. Açık kamusal mekanların toplum ilişkilerindeki etkileri. *Megaron Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*. **1** (1) ss.67-87.

Erturan, A., 2008. Unuttuğumuz bir kamusal alan... Küçüksu Çayırı. *Birgün Gazetesi*, 5 Aralık, ss.5.

Gülöksüz, Y., 1976. Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler. *Mimarlık Dergisi*. (147), ss. 12-15.

Gürallar, N., 2009. Kamu - Kamusal Alan - Kamu Yapıları - Kamusal Mekân: Modernite Öncesi ve Sonrası için Bir Terminoloji Tartışması. *Mimarlık Dergisi*. (350), ss. 30-35.

Habermas, J., 1995. Kamusal alan: ansiklopedik bir makale. Nuran Erol (Çev.). *Birikim Dergisi*. (70), ss.62-66.

İnce, U., 2006. Kamusal açık mekan: kavram ve tarihe genel bakış. *Ege Mimarlık Dergisi*. 4 (59), ss. 14-17.

Otaner, F. ve Keskin, A., 2005. Kentsel geliştirmede kamusal alanların kullanımı. *İTÜ Dergisi/A*. 4 (1), ss.107-114.

Özer, M. N. & Ayten, M. A., 2005. Kamusal odak olarak kent meydanları. *Planlama Dergisi*. (3), ss.96-103.

Sezer, Ö., 2008. Kamu Hizmetlerinde Müşteri (Vatandaş) Odaklılık: Türkiye’de Kamu Hizmeti Anlayışı Açısından Bir Değerlendirme. *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. 4 (8), ss.

Şengül, T. 2002. Planlama paradigmasının dönüşümü üzerine eleştirel bir değerlendirme. *Planlama Dergisi*. 2 (3), ss. 8-30.

Vural T. & Yücel, A., 2006. Çağımızın yeni kamusal mekanları olan alışveriş merkezlerine eleştirel bir bakış. *İTÜ Dergisi/A*. 5 (2), ss.97-106.

Yamak, Y., 2006. İmar (yapılanma) haklarının devri: model –uygulama alanları ve sonuçlar. *Maliye Dergisi*. (150), ss. 107-121.

Diğer Yayınlar

Azrak, Ü., 2002. Kamu yararı kavramı ve planlama. *Ulusal Fiziki Planlama Semineri*, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, 18-19 Ocak, ss. 56-77.

Baraçlı, H., 2009. Kent içi yolcu taşımacılığı. *7. Uluslararası lojistik ve tedarik zinciri kongresi*. İstanbul.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009. Kentleşme şurası raporu. Mayıs. Ankara.

Bayraktar N., 2009. *Tarihi Meydanlar Morfolojisi Ders Notları*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Beyazıt E., 2007. Kent yaşanabilirliğini artıran yaya mekanlarının türlerarası ulaşım sistemi içinde irdelenmesi: Kabataş örneği. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Bilsel, C. 2009. Yeni dünya düzeninde çözülen kentler ve kamusal alan: istanbul'da merkezkaç kentsel dinamikler ve kamusal mekan üzerine gözlemler (Online). <http://www.metropolistanbul.com/public/temamakale.aspx?mid=8> (ziyaret tarihi: 18.11.2009).

Candan, S. 2003a. Kent içi Ulaşım Sistemlerinde Bütünleştirme Çözümleri. *IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi Sergisi Bildiriler Kitabı*. TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ankara, 26-27 Eylül, ss. 369-427.

Candan, S., 2003b. Ulaşım sistemlerinin bütünleştirilmesi açısından Ankara uygulamalarının değerlendirilmesi ve geliştirme önerileri. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Dik, E., 2006. Kamu yararı. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. Mersin: Mersin Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Dublin Transportation Office, 2000. Advice note on public transport interchange (Online). <http://www.dto.ie/interchange.pdf> (ziyaret tarihi: 16.02.2010).

Durmaz, M. İ., 2007. Kamulaştırmada kamu yararı (Online).
http://www.turkhukuksitesi.com/makale_500.htm (ziyaret tarihi: 02.12.2009).

Erdoğan, Y., 2008. Kamu hukuku açısından mülkiyet hakkı (Online).
http://www.msb.gov.tr/ayim/Ayim_makale_detay.asp?IDNO=34 (ziyaret tarihi: 06.12.2009).

European Commission, 1999. *Final report for publication – MIMIC (Mobility Intermodality and Interchanges)* (Online).
ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/transport/docs/summaries/urban_mimic_report.pdf
(ziyaret tarihi: 16.02.2010).

Evcil N., 2009. *Kamusal alan ve erişilebilirlik ders notları*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Gerçek, H., 2007. İstanbul ulaşım ana planını kim yapıyor? (Online).
<http://www.arkitera.com/h16461-istanbul-ulasim-ana-planini-kim-yapiyor.html> (ziyaret tarihi: 10.02.2010).

Gök İ. & Yetim R., 1998. *2.Uluslararası ulaşım sempozyumu bildirileri kitabı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 1-4 Ekim.

Gülen, M., 2006. Stratejik planlama çerçevesinde kentsel projeler-kamusal alan ilişkisi: Büyükdere aksı Levent plazalar alanı örneği. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Güney, Z., 2007. Kamusal alan nedir? Kamusal mekan nedir? (Online).
<http://www.arkitera.com/h21487-kamusal-alan-nedir-kamusal-mekan-nedir.html>
(ziyaret tarihi: 25.12.2009).

Hennepin Municipality, 2009. Creating a new transportation interchange (Online).
<http://www.co.hennepin.mn.us/files/HennepinUS/Housing%20Community%20Works%20and%20Transit/Transportation/Transit%20Planning/Creating%20a%20New%20Transportation%20Interchange%20September%202009.pdf> (ziyaret tarihi: 15.02.2010).

İstanbul Elektriklik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü (İETT), 2009. İstanbul'da toplu taşıma (Online). <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=38> (ziyaret tarihi: 15.03.2010).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2002. *İstanbul 1. kent içi ulaşım şurası raporu*. Mart. İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2002. *1. İstanbul genelinde ulaşım sistemi türleri ve transfer merkezleri raporu*. Ekim. İstanbul.

İç İşleri Bakanlığı (Araştırma ve Etüd Merkezi-AREM), 2008. Kent içi ulaşım ve gelişmiş büyükşehirlerde ulaşım yönetimi. ***Kent içi ulaşım ve trafik hizmetlerinin yeniden yapılandırılması ve bazı trafik hizmetlerinin yerel yönetimlere devri araştırması projesi. Ankara.***

Keleş, R., 2009. Kentsel planlamanın son on yılı (Online). <http://www.planlama.org/new/planlama.org-yazilari/kentsel-planlamanin-son-on-yili.html> (ziyaret tarihi: 10.12.2009).

Keskinok, Ç., 2009. Yerel yönetimler, kent planlama ve kamu yararı. *Yerel Yönetimler Sempozyumu*. Ekim. İstanbul.

London Municipality, 2002. Transport for London interchange plan-Improving interchange in London (Online). http://www.tfl.gov.uk/microsites/interchange/documents/inter_improve.pdf (ziyaret tarihi: 10.02.2010).

Öztürk, F., 2007. Özelleştirmede kamu yararı kavramı. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi.*- Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

PPS (Project for Public Spaces), 2009. Ten benefits of creating good public spaces (Online). http://www.pps.org/info/placemakingtools/casesforplaces/10_benefits (ziyaret tarihi: 15.01.2010).

Saraç, O., 2005. Kamu yararı kavramı (Online).

http://portal1.sgb.gov.tr/calismalar/maliye_dergisi/yayinlar/md/md139/O.%20SARAC.pdf (ziyaret tarihi: 25.12.2009).

Suher, H., 2006. Kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi. *Dünya mirası İstanbul: gelişmeler-sorunlar-çözüm önerileri teknik kongresi*. İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi.

Terzis, G. & Last,A., 2007. GUIDE - urban interchanges - a good practice guide final report (Online).

<http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/guide.pdf> (ziyaret tarihi: 15.03.2010).

The World Bank, 1996. Sustainable transport priorities for policy reform report (Online). <http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/Highways/pdf/83.pdf> (ziyaret tarihi: 15.03.2010).

Turan, Y. 2002. Kamu yararı ve disiplin cezalarının affı (Online). <http://www.anayasa.gov.tr/eskisite/anyarg18/YILDIRIM.PDF> (ziyaret tarihi: 15.12.2009).

Türk, Ş. Ş., 2007. Kamusal Alan Vasfının Geçerliliği (Online).

<http://www.arkitera.com/h21516-kamusal-alan-vasfinin-gecerliliği.html> (ziyaret tarihi: 15.01.2010).

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1924

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1961

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982

Ünlü, A. 2007. Marmaray Projesi ve Metro Çalışmaları (Online). <http://www.arkitera.com/s56-alper-unlu.html> (ziyaret tarihi: 15.03.2010).

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Sezen GÜR
- Sürekli Adresi** : Ferhatpaşa Mah. Tevfik Erdönmez Cad. No:11 Çatalca /İstanbul
- Doğum Yeri/Yılı** : İstanbul / 1984
- Yabancı Dili** : İngilizce
- İlk Öğretim** : Ferhatpaşa İlkokulu (1990-1995)
Büyükşehir Hüseyin Yıldız Anadolu Lisesi (1995-1999)
- Orta Öğretim** : Edirne Süleyman Demirel Fen Lisesi (1999-2002)
- Lisans** : İstanbul Teknik Üniversitesi – Mimarlık Fakültesi - Şehir ve Bölge Planlama Bölümü (2002-2007)
- Yüksek Lisans** : Bahçeşehir Üniversitesi (2008-...)
- Enstitü Adı** : Fen Bilimleri Enstitüsü
- Program Adı** : Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi
- Çalışma Hayatı** : Bağcılar Belediyesi – İmar ve Şehircilik Müdürlüğü (2007-...)