

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

KENT MORFOLOJİSİ BAĞLAMINDA  
İMAR GELİŞİMİNİN İNCELENMESİ  
BAŞAKŞEHİR İLÇESİ ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

MERTKAN ÇİFTÇİ

Tez Danışmanı: PROF. DR. MUSTAFA KARAŞAHİN

İSTANBUL, 2010

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

Tezin Başlığı : Kent Morfolojisi Bağlamında İmar Gelişiminin İncelenmesi,  
Başakşehir İlçesi Örneği

Öğrencinin Adı Soyadı : Mertkan Çiftçi

Tez Savunma Tarihi : 14.06.2010

Bu yüksek lisans tezi Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Yrd.Doç.Dr. F. Tunç BOZBURA  
Enstitü Müdür Vekili

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

Tez Sınav Jürisi Üyeleri :

Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN (Tez Danışmanı) :

Prof. Dr. Mustafa ILICALI :

Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN :

T.C  
BAHCESEHIR UNIVERSITY  
The Graduate School of Natural and Applied Sciences  
Urban Systems and Transportation Management

Title of the Master's Thesis : The Case of Basaksehir County The Review of Zoning Developments in the Context of City Morphology

Name/Last Name of the Student : Mertkan CIFTCI  
Date of Thesis Defense : 14.06.2010

The thesis has been approved by the Graduate School of Natural and Applied Sciences.

Yrd.Doç.Dr. F. Tunc BOZBURA  
Acting Director

This is to certify that we have read this thesis and that we find it fully adequate in scope, quality and content, as a thesis for the degree of Master of Science.

Examining Committee Members:

Prof. Dr. Mustafa KARASAHIN (Supervisor) :

Prof. Dr. Mustafa ILICALI :

Öğr. Gör. Dr. Nilgun CAMKESEN :

## TEŐEKKÜRLER

İstanbul Őehrine hizmet etmemi sağlamak amacıyla bana yüksek lisans yapma olanağı sağlayan İstanbul B¼y¼kŐehir Belediyesi Başkanlığı ve BahĐeŐehir ¼niversitesi'ne, ĐalıŐmam boyunca hoŐg¼r¼l¼ ve iyimser tavrıyla benden yardımlarını esirgemeyen, değerli hocam ve danıŐmanım Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN'e, b¼l¼m hocalarımdan Prof. Dr. Mustafa ILICALI ve Őęr.G¼r. Dr. Nilg¼n CAMKESEN'e, her zaman yanımda olan, hiÇ bir fedakarlığı esirgemeyen sevgili aileme, maddi ve manevi desteğini esirgemeyen sevgili eŐime ve bana ivme kazandıran biricik kızıma teŐekk¼r ederim.

# ÖZET

## KENT MORFOLOJİSİ BAĞLAMINDA İMAR GELİŞİMİNİN İNCELENMESİ BAŞAKŞEHİR İLÇESİ ÖRNEĞİ

Çiftçi Mertkan

Kent Sistemleri ve Ulaştırma Yönetimi.  
Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mustafa Karaşahin

Haziran 2010

Bu çalışmada, 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun" ile yeni ilçe olan Başakşehir İlçesinin kent morfolojisi bağlamında imar gelişimi incelenmiştir. Çalışma beş bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölüm teze giriş kısmını ele almaktadır.

Çalışmanın 2. bölümünde, kent morfolojisi, kent, kentleşme, kentleşme nedenleri, kentleşmenin olumlu ve olumsuz yönleri, Türkiye'deki konut açığı ve konut politikaları kavramları üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın 3. bölümünde, Başakşehir İlçesi'nin imar gelişimi, plan durumu, yapılan plan çalışmaları ve ilçedeki konut uygulamaları incelenmiştir.

Çalışmanın 4. bölümünde, ilçenin plansız gelişen Altınşehir Mahallesi ile planlı gelişen Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerinde yapılan anket çalışmasına yer verilmiştir.

Çalışmanın sonunda, planlı ve plansız yerlerin imar gelişimi incelenmiş, sorunları ele alınarak çözüm önerileri belirtilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kent, kentleşme, kentsel morfoloji, planlı yapılaşma, plansız yapılaşma

## ABSTRACT

The Case of Basakşehir County  
The Review of Zoning Developments in the Context of City Morphology

Ciftci Mertkan

Urban Systems and Transportation Management  
Prof. Dr. Mustafa Karasahin

June 2010

This paper discusses the review of zoning developments in the context of city morphology of the county of Basakşehir which was enacted as a county by the 5747 numbered legislation 'It is about the Establishment of New Counties within the Metropolitan Boundary and Revision of Some Codes'. The paper is composed of five sections.

The first section covers the introduction part.

The second section focuses city morphology; city, and urbanization, motives behind urbanization, advantages and disadvantages of urbanization, inadequate housing and housing policies concepts are examined.

The third section focuses and examines zoning developments, state of city plans, performed city planning works and housing practices carried out in Basakşehir.

The fourth section focuses the surveys studies which are applied in Altınşehir, Basak and Bahcesehir second division neighbourhoods which have developed against the city planning regulations and rules.

The final part focuses and examines all planned and unplanned areas according to zoning development issue and offers some solutions for the challenges.

**Keywords:** City, Urbanization, urban morphology, planned and unplanned housing developments.

## İÇİNDEKİLER

TABLolar.....	ix
ŞEKİLLER.....	x
KISALTMALAR.....	xiii
1. GİRİS .....	1
2. KENT MORFOLOJİSİ.....	2
2.1. MORFOLOJİ.....	2
2.2. KENT MORFOLOJİSİ.....	2
2.2.1. Kent morfolojisini oluşturan bağımsız bileşenler.....	3
2.3. KENT, KENTLEŞME KAVRAMI VE TEMEL ÖZELLİKLERİ.....	4
2.3.1. Kent.....	4
2.3.2. Kentleşme.....	4
2.3.2.1. Demografik açıdan kentleşme.....	5
2.3.2.2. Sosyal açıdan kentleşme.....	5
2.3.2.3. Ekonomik açıdan kentleşme.....	6
2.3.3. Kentleşmenin Sebepleri.....	6
2.3.4. Kentleşmenin Olumlu ve Olumsuz Etkileri.....	8
2.3.5. Kentleşme Süreci ve Karşılaşılan Sorunlar.....	9
2.4. TÜRKİYE’DE KONUT AÇIĞI VE PLANSIZ KENTLEŞME SORUNU.....	10
2.4.1. 1923–1960 Döneminde Uygulanan Konut Politikaları.....	10
2.4.2. Planlı Dönemde Uygulanan Konut Politikaları.....	11
2.4.3. 1980 Sonrası Uygulanan Konut Politikaları.....	13
3. BAŞAKŞEHİR İLÇESİ.....	14
3.1. BAŞAKŞEHİR MAHALLELERİ.....	15
3.2. BAŞAKŞEHİR İLÇESİ İMAR YAPILAŞMASI.....	15
3.2.1. Plansız Yapılaştan Mahalleler.....	15
3.2.2. Planlı Yapılaştan Mahalleler.....	17
3.3. PLAN ÇALIŞMALARİ.....	19
3.3.1. Başakşehir İlçesindeki Nazım İmar Planları.....	21

3.3.2. Başakşehir İlçesindeki Uygulama İmar Planları.....	21
3.3.3. Başakşehir İlçesindeki Kısıtlı Alanlar.....	25
3.4. İLÇEDEKİ TOPLU KONUT ALANLARINDAN BAZILARI.....	26
4. ANKET ÇALIŞMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ.....	29
4.1. ALTINŞEHİR MAHALLESİ ALAN ARAŞTIRMASI.....	30
4.1.1. Altınşehir Mahallesi Demografik Yapı Analizi.....	30
4.1.2. Altınşehir Mahallesi Toplumsal Statü Analizi.....	32
4.1.3. Altınşehir Mahallesi'nin Sorunları, Ulaşım Değerlendirilmesi ve Risk Analizi ..	38
4.2. BAŞAK MAHALLESİ ALAN ARAŞTIRMASI.....	42
4.2.1. Başak Mahallesi Demografik Yapı Analizi.....	43
4.2.2. Başak Mahallesi Toplumsal Statü Analizi.....	45
4.2.3. Başak Mahallesi'nin Sorunları, Ulaşım Değerlendirilmesi ve Risk Analizi.....	50
4.3. BAHÇEŞEHİR 2. KISIM MAHALLESİ ALAN ARAŞTIRMASI.....	55
4.3.1. Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi Demografik Yapı Analizi.....	56
4.3.2. Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi Toplumsal Statü Analizi.....	58
4.3.3. Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesinin Sorunları, Ulaşım Değerlendirilmesi ve Risk Analizi.....	62
5. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	67
5.1. PLANSIZ GELİŞEN ALTINŞEHİR MAHALLESİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER.....	67
5.2. PLANLI GELİŞEN BAŞAK VE BAHÇEŞEHİR 2. KISIM MAHALLELERİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER.....	68
KAYNAKÇA.....	71
EK-ANKET SORULARI.....	73
ÖZGEÇMİŞ.....	75



## TABLÖLAR

**Tablo: 3.1:** Başakşehir İlçesi 1/5000 Planları ve Onama Tarihleri.....23

**Tablo: 3.2:** Başakşehir İlçesi 1/1000 Planları ve Onama Tarihleri.....24

## ŞEKİLLER

Şekil 3.1 : Başakşehir İlçesi Mahalleri.....	15
Şekil 3.2 : Altınşehir Mahallesi 1982 yılı uydu fotoğrafı. ....	16
Şekil 3.3 : Altınşehir Mahallesi 1987 yılı halihazır harita.....	16
Şekil 3.4 : Altınşehir Mahallesi 2009 yılı uydu fotoğrafı.....	17
Şekil 3.5 : 1982 yılı Başak Mahallesi uydu fotoğrafı.....	18
Şekil 3.6 : 2009 yılı Başak Mahallesi uydu fotoğrafı.....	18
Şekil 3.7 : 1982 yılı Bahçeşehir 2. Kısım uydu fotoğrafı.....	18
Şekil 3.8 : 2009 yılı Bahçeşehir 2. Kısım uydu fotoğrafı.....	18
Şekil 3.9 : 1987 yılı Başak Mahallesi Halihazır Haritası.....	19
Şekil 3.10: 2007 yılı Başak Mahallesi Halihazır Haritası.....	19
Şekil 3.11: 1987 yılı Bahçeşehir 2. Kısım Halihazır Haritası.....	19
Şekil 3.12: 2007 yılı Bahçeşehir 2. Kısım Halihazır Haritası.....	19
Şekil 3.13: Başakşehir İlçesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları.....	23
Şekil 3.14: Başakşehir İlçesi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları.....	24
Şekil 3.15: Başakşehir İlçesi 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Plan Mozaiği.....	25
Şekil 3.16: Başakşehir İlçesi'ndeki Kısıtlı Alanlar.....	26
Şekil 3.17: Başak Mahallesi 5. Etap Konutlarından bir görünüş.....	27
Şekil 3.18: Başak Mahallesi 4. Etap Konutları.....	27
Şekil 3.19: Başak Mahallesi 4. Etap Konutları.....	27
Şekil 3.20: Onurkent Konutları.....	28
Şekil 3.21: Oyakkent Konutları.....	28
Şekil 3.22: Kayabaşı Konutları.....	29
Şekil 4.1: Altınşehir Mahallesi'nden bir görünüş.....	30
Şekil 4.2 : Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların eğitim durumları.....	31
Şekil 4.3 : Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların yaş aralığı.....	31
Şekil 4.4 : Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların meslek dağılımı.....	32
Şekil 4.5 : Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların doğum yeri.....	33
Şekil 4.6 : Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların daha önce nerede ikamet ettikleri...33	
Şekil 4.7 : Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların mahalleye taşınma yıl aralığı.....	34

<b>Şekil 4.8 :</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun yaşı.....	35
<b>Şekil 4.9 :</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların aylık gelir dağılımı.....	35
<b>Şekil 4.10:</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu.....	36
<b>Şekil 4.11:</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların İstanbul'daki konut sahipliliği.....	37
<b>Şekil 4.12:</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların otomobil sahipliliği.....	37
<b>Şekil 4.13:</b> Altınşehir Mahallesi'nin en önemli sorunları.....	38
<b>Şekil 4.14:</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların aynı mahallede yaşama hakkındaki fikirleri.....	39
<b>Şekil 4.15:</b> Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter.....	40
<b>Şekil 4.16:</b> Altınşehir Mahallesi'ne ulaşımında hangi tip ulaşım aracı sık kullanılmaktadır....	41
<b>Şekil 4.17:</b> Altınşehir Mahallesi'ne hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılması veya arttırılması gerekmektedir.....	41
<b>Şekil 4.18:</b> Altınşehir Mahallesi hangi doğal afet sonucu daha çok zarar görebilir.....	42
<b>Şekil 4.19:</b> Başak Mahallesi'nden bir görünüş.....	43
<b>Şekil 4.20:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların eğitim durumları.....	44
<b>Şekil 4.21:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların yaş aralığı.....	44
<b>Şekil 4.22:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların meslek dağılımı.....	45
<b>Şekil 4.23:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların doğum yeri.....	46
<b>Şekil 4.24:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların daha önce nerede ikamet ettikleri.....	46
<b>Şekil 4.25:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların mahalleye taşınma yıl aralığı.....	47
<b>Şekil 4.26:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun yaşı.....	48
<b>Şekil 4.27:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların aylık gelir dağılımı.....	48
<b>Şekil 4.28:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu....	49
<b>Şekil 4.29:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların İstanbul'daki konut sahipliliği.....	49
<b>Şekil 4.30:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların otomobil sahipliliği.....	50
<b>Şekil 4.31:</b> Başak Mahallesi'nin en önemli sorunları.....	51
<b>Şekil 4.32:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu bölgeyi tercih etme nedeni....	51
<b>Şekil 4.33:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların aynı mahallede yaşama hakkındaki fikirleri.....	52
<b>Şekil 4.34:</b> Başak Mahallesi'nde ankete katılanların yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter.....	52
<b>Şekil 4.35:</b> Başak Mahallesi'ne ulaşımında hangi tip ulaşım aracı sık kullanılmaktadır.....	53

<b>Şekil 4.36:</b> Başak Mahallesi'ne hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılması veya arttırılması gerekmektedir.....	54
<b>Şekil 4.37:</b> Başak Mahallesi hangi doğal afet sonucu daha çok zarar görebilir.....	55
<b>Şekil 4.38:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nden bir görünüş.....	55
<b>Şekil 4.39:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların eğitim durumları.....	56
<b>Şekil 4.40:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların yaş aralığı.....	57
<b>Şekil 4.41:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların meslek dağılımı.....	57
<b>Şekil 4.42:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların doğum yeri.....	58
<b>Şekil 4.43:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların daha önce nerede ikamet ettikleri.....	59
<b>Şekil 4.44:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların mahalleye taşınma yıl aralığı.....	59
<b>Şekil 4.45:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun yaşı...60	
<b>Şekil 4.46:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların aylık gelir dağılımı.....60	
<b>Şekil 4.47:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu.....61	
<b>Şekil 4.48:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların İstanbul'daki konut sahipliliği.....61	
<b>Şekil 4.49:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların otomobil sahipliliği.....62	
<b>Şekil 4.50:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nin en önemli sorunları.....63	
<b>Şekil 4.51:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu bölgeyi tercih etme nedeni.....63	
<b>Şekil 4.52:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların aynı mahallede yaşama hakkındaki fikirleri.....64	
<b>Şekil 4.53:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter.....64	
<b>Şekil 4.54:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'ne ulaşımında hangi tip ulaşım aracı sık kullanılmaktadır.....65	
<b>Şekil 4.55:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'ne hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılması veya arttırılması gerekmektedir.....66	
<b>Şekil 4.56:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi hangi doğal afet sonucu daha çok zarar görebilir.....66	

## KISALTMALAR

İstanbul Büyükşehir Belediyesi	:	İBB
Toplu Konut İdaresi	:	TOKİ
İstanbul Konut İmar Plan Turizm Ulaşım San. ve Tic. A.Ş	:	KİPTAŞ
Devlet Planlama Teşkilatı	:	DPT
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel	:	İETT
Özek Halk Otobüsü	:	ÖHO
Avrupa Transit Karayolu	:	TEM
Ordu Yardımlaşma Kurumu	:	OYAK
Nazım İmar Planı	:	NİP
Uygulama İmar Planı	:	UİP
Revizyon Nazım İmar Planı	:	RNİP
Revizyon Uygulama İmar Planı	:	RUİP
Hektar	:	Ha.

# 1. GİRİŞ

Türkiye’de kırsaldan kente göç, 1950 yıllarında başlamış ve 1980 yıllarına gelindiğinde göç büyük bir ivme kazanmıştır. Sanayinin gelişmesi sebebiyle büyük kentlerde iş gücü açığının ortaya çıkması ve kırsalda yaşayan insanların istihdama ihtiyaç duyması göçü hızlandırmıştır.

Köyden kente göç eden aileler zamanla kendilerine barınacak yerler aramış ve sanayi yerlerine yakın çevrelere yerleşmeye başlamışlardır. Ruhsatsız ve gelişigüzel yapılaşan binalar zamanla çarpık kentleşmiş mahalleleri oluşturmuşlardır.

Planlı olarak yapılaşmayan bu bölgelerde altyapı, ulaşım ve eğitim gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu problemi ortadan kaldırmak için bazı bölgelerde gecekondu önleme bölgeleri oluşturulması yanında, kooperatifleşme teşvik edilmiştir.

Öte yandan, günümüzde İstanbul’da, Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) aracılığıyla konut üretimine hız verilmiş, öncelikle imar planları hazırlanarak gelecekteki yapılaşmalara ilişkin bir yol haritası oluşturulmuştur.

Çalışmada, plansız gelişen mahalleye örnek olarak İstanbul İli, Başakşehir İlçesi’nin Altınşehir Mahallesi, planlı gelişen mahalleye örnek olarak da Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahalleleri incelenmiştir.

## **2. KENT MORFOLOJİSİ**

### **2.1. MORFOLOJİ**

Morfoloji veya fizyonomi şekil, biçim anlamına gelmektedir. Şekil kelimesi “bir nesnenin dış çizgileri bakımından niteliği, dıştan görünüş biçimi olarak tanımlanmaktadır” (Türkçe Sözlük, 1983). Kavram coğrafyada özellikle yerleşme coğrafyasında yerleşmelerin şekilsel bileşenleri olarak tanımlanabilir (Tolun-Denker, 1976). Yerleşmenin şekil özellikleri ise, onun ana unsuru o konutların arazi yerleşim alanı üzerindeki dağılım düzeniyle ilişkilidir. (Özçağlar, 2000)

### **2.2. KENT MORFOLOJİSİ**

Kentsel morfoloji, kısaca bir yerleşmedeki fiziksel öğelerin biçimlerinin incelenmesiyle ilgilenen araştırma alanıdır. Özellikle kentsel tasarım alanında kentsel morfolojiye, bir yerleşmedeki yapıların ve açık alanların bir araya gelme biçimleriyle ilgili görünen ve görünmeyen kuralları incelemeye ve anlamaya yönelik bir araştırma yöntemi olarak bakıldığı görülür. Kentsel morfolojinin oldukça yeni bir araştırma alanı olduğu söylenebilir. Kentsel yapılarda değişim ve dönüşüme yol açan ve dolayısıyla kentsel biçimleri de belirleyen olguları anlamaya yönelik çabaların kent planlaması ve tasarımı içinde özellikle ‘kent morfolojisi’ genel başlığı altında toplandığı ve son derece dikkate değer, büyük bir literatür oluşturduğu görülür. Bundan dolayı, kentsel morfolojinin, kent planlaması ve kentsel tasarım disiplinlerinin üzerinde en çok çalışma yapılmış, en fazla zihinsel üretim yapılmış alanlarından biri olduğunu söylemek mümkündür. Kentsel morfolojinin temelinde üç temel tespitin yer aldığını söylemek mümkündür:

- Bir yerleşme, fiziksel somut bir gerçekliktir.
- Yerleşme, orada yaşayan toplum ya da topluluktaki değişimlere bağlı olarak sürekli bir değişim ve değişiklik içindedir.
- Yerleşmeyi oluşturan fiziksel öğeler, yerleşmenin içinde ve dışında yer alan toplumsal, ekonomik, kültürel ve çevresel etmenlerle sürekli ve kesintisiz bir etkileşim halindedirler ve yerleşmedeki herhangi bir boyuttaki her değişiklik mutlaka bu etmenlerden herhangi bir ya da birkaçının etkisiyle gerçekleşir.

Ancak, yerleşmelerdeki bu değişim ve değişikliklerin kimi zaman sanıldığı gibi hep bir evrimleşme yani daha gelişmiş olana doğru olduğunu sanmak ve düşünmek yanlıştır. Zira, insanlık tarihinde bir çok kez görüldüğü üzere yerleşmeler bazen geriye doğru da değişim geçirebilir ve hatta yok olabilirler, arkeolojik yerleşme kalıntılarında olduğu gibi. Kent morfolojisi, bir bilimsel araştırma alanı olarak yapı planlarının sınıflandırılması olarak tanımlayabileceğimiz bina topolojilerinden, kentlerin bir bütün olarak biçimsel özelliklerinin anlaşılması olan kent makroformu araştırmalarına kadar kent ve kenti buluşturan fiziksel parçaların biçimsel özelliklerinin araştırılıp, kavranmasına yönelik son derece geniş bir ilgi ve çalışma alanını kapsamaktadır.

Günümüzde kent morfolojisi ile ilgili araştırma ve yaklaşımları başlıca iki genel başlık altında toplamak mümkündür:

- Kentsel coğrafya yaklaşımı,
- Kent mimarisi yaklaşımı

Kentsel coğrafya yaklaşımının, kent mimarisi yaklaşımından önce geliştiği görülür. Kentsel coğrafya yaklaşımının temelinde, bir yerleşmenin karakterinin işlevsel olarak, belirli bir bölgesel bağlamda ekonomik ve toplumsal etmenler tarafından belirlendiği kabulü yer almaktadır. Kentsel coğrafya yaklaşımı kapsamında bir kent morfolojisi çalışmasının temel amacının ise, “burada neler var ?” sorusu çerçevesinde yerleşmenin genel bir envanterinin hazırlanması olduğu görülür (Conzen;1978). Bu yönüyle kentsel coğrafya yaklaşımının bir yerde betimleyici coğrafyanın bir tür uzantısı olduğunun düşünmek mümkündür.

### **2.21. Kent morfolojisini oluşturan bağımsız bileşenler**

Kentsel mekanın biçimlenmesi sürecinde, kentsel yapılı çevrede morfolojik, işlevsel, görsel veya bağlamsal özellikler değişim göstermektedir. Bu değişimlerin bazıları geniş bir alanı kapsamakta ve gözlenmesi mümkün olmayabilmektedir. Oysa, özellikle tek parsel ya da yapı adası ölçeğinde gerçekleşen değişimleri somut olarak gözlemlemek olasıdır. Kentsel mekandaki bu tür değişimler genellikle parça parça gerçekleşmektedir ve tek parselde binaların (yıkılıp) yapılması yapı adalarının biçimlerinin, yapı yüksekliklerini veya yapılaşma düzeninin değişimi ile kendini göstermektedir. Diğer bir anlatımla, kentsel mekanda doğrudan gözlenebilen değişimler morfolojik özelliklerdeki ( yapı yüksekliği, yapılaşma düzeni, parsel boyutları, yapı adası biçimi vb.) değişiklikler olarak karşımıza çıkmaktadır.



Kentsel morfolojinin ilgi alanı da temelde parsellerde, yapı adalarında, yapılarda ve sokak örtüsünde gerçekleşen ve gözlenebilir olan fiziksel biçimlerdir.

Whitehand ve Lakham kentsel morfoloji alanda yapılan araştırmaları üç gruba ayırmaktadır:

\*Birinci grupta, yer alan araştırmacılar genellikle kentlerin geçmişlerinden (özellikle ortaçağdan) günümüze kadar geçirdikleri fiziksel değişimleri halihazır haritalar, fotoğraflar ve kent planları üzerinden tanımlamayı amaçlamaktadır. Bu tür araştırmalar, istisnaları olsa da genellikle kimlikleri ve geçmişleri güçlü olan kentleri kapsamaktadır. Kentsel morfoloji alandaki

\*İkinci grup araştırmalarda ise kentsel mekanlardaki değişim, bu süreçte yer alan farklı aktörlerin eylemleri üzerinden tanımlanmaktadır.

\*Üçüncü grup araştırmalar kent planlama disiplini ile yakından ilişkilidir. Bu araştırmalarda, kentsel mekanda değişime yönelik karar alma mekanizmaları ve süreçleri, bu süreci yönlendiren araçlar ile aktörler arası ilişkiler değerlendirmektedir.

## **2.3. KENT, KENTLEŞME KAVRAMI VE TEMEL ÖZELLİKLERİ**

### **2.3.1 KENT**

Kentler, idari ve siyasi açıdan, belirli bir idari hudut içerisinde ve belirli bir yönetime sahip, fiziksel açıdan, çok sayıda ve değişik amaçlar için kullanılan binalar ile ulaşımı sağlayan yollardan oluşan, fonksiyonel açıdan, organize olmuş ekonomik ve sosyal faaliyetlerin yapıldığı yerler şeklinde tarif edilmektedir (İsbir;1982). Keleş'e (1990) göre kent, sürekli toplumsal gelişme içinde olan ve toplumun yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme ve eğlenme ihtiyaçlarının karşılandığı, çok az kimsenin tarımla uğraştığı, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan yerleşme birimidir.

### **2.3.2. KENTLEŞME**

Kentleşme; çeşitli nedenlerle kırsal kesimlere yönelen göç sonucunda, bir taraftan mevcut kentlerin nüfus ve alan itibarıyla büyümesi, diğer taraftan da köy, kasaba, vb. yerleşim

birimlerinin giderek büyümesi sonunda kente dönüşüp, mevcut kent sayısının artmasıdır. Milli gelir ve istihdam yapısında, ağırlığın tarımdan hizmetlere ve sanayiye kayması ile ilgili evrensel ve sayısallaştırılabilir bir süreçtir.

Kentleşme dar anlamda kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasını ifade etmektedir. Fakat, kentleşme sadece demografik bir olgu olmayıp, ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel bir sürecin ifadesidir. Kentleşme sadece insanları kent olarak adlandırılan yerlere çekme sürecini belirtmekle kalmamakta, insanların kentin yaşam biçimini benimsemesi anlamına da gelmektedir. Oysa kentleşme toplumun ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel dönüşümüdür. Hem kırsal bir toplumun kentsel bir topluma dönüşme süreci hem de kentsel mekanın ve toplumsal pratiğin değişme ve evrimleşme sürecidir. Dolayısıyla kentleşmeyi; “sanayi ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bu günkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci” olarak tanımlayabiliriz. (Kaya, 2004)

### **2.3.2.1. Demografik açıdan kentleşme**

Bir bölge veya ülke, sanayi ve iktisadi açıdan gelişmediği halde, nüfusun % 30'u 100 binin üzerindeki kentlerde toplanmışsa o bölge veya ülke "sanayi dışı aşırı kentleşme" ile karşı karşıya demektir. Doğum artış hızı ile birlikte, net nüfus artışının yüksek olması aşırı kentleşmenin diğer faktörleridir. Bu türden bölge ve ülkelerde, tarım alanında çalışan nüfusun oranı yüksektir. Dışarıdan alınan göçler bu olguyu etkilemekte ve hızlandırmaktadır.

Göçle önce köylerden şehirlere sonra da şehirlere akan nüfusun kentlerde birikmesi sosyolojik açıdan bir kentleşmeye tekabül etmemektedir. Bu durum demografik şişme, nüfus büyümesi, nüfus yığılması, aşırı nüfus birikmesi gibi kavramlarla açıklanabilir. Bir kentin nicelik olarak artması/birikmesi, ekonomik ve sosyal açıdan niteliksel bir dönüşüm geçirmemesi süreci, kentleşme değildir. Böyle bir durum kentleşmeye tekabül etmediği gibi, bünyesinde kentleşme sürecini de taşıyamaz.

### **2.3.2.2. Sosyal açıdan kentleşme**

Eski geleneklerin yerine yenilerinin yer alması, kentin, sosyal değişiminin merkezi olması, sosyal değişiminin kentten dışarıya etki etmesi, kentlerin, içinde yaşayan insanların

davranışları üzerinde etkili olması, alt yapı hizmetlerinin derecesi ve kalitesinin artması, kentleşme ile birlikte kent ve kentli kültürü birey ve kurum ilişkilerine hakim olması.

Sosyal açıdan kentleşmemiş yerleşim birimleri her ne kadar demografik açıdan kent sayılsalar bile, bunlar ancak çarpık kentleşmenin birer örneğini oluşturmaktadır. Ülkemizdeki kentlerin tamamına yakınında ise bu durum gözlenmektedir. Çünkü, ülkemiz batı ülkelerinin birkaç yüzyılda gerçekleştirdiği kentleşme sürecini, onlardan birkaç yüz yıl sonra yani 1950'lerden itibaren yaşamaya başlamış ve 25-30 yıl içinde nüfus açısından gelişmiş ülkeler seviyesine çıkmıştır. 1950'de kent nüfusu toplam nüfusun % 25'i seviyesinde iken bu rakam 1985'te % 53'e ve 2000 yılında da % 65'e yükselmiştir.

### **2.3.2.3. Ekonomik açıdan kentleşme**

18. ve 19. yüzyılda modern sanayi teknolojisine, işgücünün üretim sürecindeki rolünün genişlemesine ve sermaye yatırımını üretken hale getirmek için gerekli, programlı ve becerikli işgücü talebine uygun olarak kentler de çehre değiştirdi. Endüstrinin gelişmesiyle birlikte var olan sanayi dalları eskiden kurulmuş olan kentlerin dışında hammaddenin, enerji kaynaklarının, ulaşım araçlarının, insanın ucuz ve kolay olduğu yerlerde kuruldu. Böylece sanayileşmeyle kentleşme ayrılmaz bir bütün olarak birbirlerine bağlandı.

Kentleşmenin ekonomik ayağının ideal anlamda gerçekleşmemesi yani ticaret ve sanayinin kentsel özellik taşınamaması kentte biriken halk kitlesinin kentli olmayan bir sosyal kimlik geliştirmesine sebep olur. Bu durum kültürel yabancılaşma veya arabesk kültür şeklinde tezahür eder; sanayileşmenin yarım-yamalak geliştiği yerlerde ise çarpık kentleşme ve kültürel geri kalmışlıktan söz edilebilir.

Sosyal ekonomiyle ilgilenenler şehirleri şu topluluklarca oluşturulmuş mekanlar olarak görmektedir:

**Tarım şehirleri**, balıkçılık, madencilik ve kerestecilik topluluklarından oluşmaktadır.

**Ticaret şehirleri**, temel maddeleri toplayıp dağıtım işlevi gören topluluklarca oluşturulmaktadır.

**Sanayi şehirleri**, endüstriyel üretime geçen toplulukların yönlendirmeleriyle oluşmuştur.

**Turizm ve eğitim merkezli şehirler**; dinlenme, eğlenme, eğitim görme gibi amaçlar merkezinde toplulukları kendine çekmektedir.(Kaya, 2004)

### **2.3.3. KENTLEŞMENİN SEBEPLERİ**

Kentleşmenin sebepleri başlıca aşağıda belirtilen şekilde gruplandırılabilir.

**Kırsalın iticiliği:** Kentleşmede kırsalın nüfusu tutamaması ve kendi dönüşümünü sağlayamaması önemli bir faktördür. Kırsaldaki nüfus adeta kentlere doğru itilmektedir.

**Çekici sebepler ve kent olanakları:** Kentler fırsat, imkan ve olanak açısından kırsaldan zengindir. Eğitim, sağlık ve kültür alanında çok çeşitli alternatif ve kaliteli hizmet kentlerde mevcuttur.

**Teknolojik Nedenler:** Sanayinin gelişmesi beraberinde ekonomik gelişmeyi ve nüfus artışını da getirdiğinden, bu da yeni iş kollarının doğmasına ve mevcut iş kollarının da artmasına yol açmıştır. Zincirleme biçiminde yaşanan bu gelişmeler neticesinde, kentlerin nüfusu büyük artışlar göstermeye başlamıştır.

**Siyasal Sebepler:** Kentleşmenin önemli nedenlerinden birisi de siyasi alanda yaşanan gelişmelerdir. Merkezi idare bazen kentleşmeyi teşvik etmiş, bazen ise bu konuda istekli olmamıştır. Örneğin Cumhuriyet döneminde ilk yıllarda merkezi idare kırdan kente nüfus akışı sağlayacak ekonomik ve sosyal değişikliklerden rahatsız olduğu için, nüfusun ağırlıklı olarak köylerde yaşaması yolunda politika takip etti. Buna mukabil kırsal kesimde önemli oranda destek elde eden Demokrat Parti, seçmen tabanının talepleri doğrultusunda kentleşme yolunda politika takip etmiştir. Ülkemizde kentlerin hızlı gelişimi de 1950'li yıllarda başlamıştır. Osmanlı'da köyden kente göçü zorlaştıran yasalar bulunmaktaydı. Köyde yaşayanlar, köyü terk ettiği takdirde bir bedel ödemekle yükümlü tutulmaktaydılar. Bu da kentleşmenin önünde önemli bir engel teşkil etmekteydi. Yine ülkemizde özellikle 1980 sonrası Güneydoğu bölgesinde yaşanan gelişmeler neticesinde merkezi idare eliyle bu bölgede kentleşme mecbur tutulmuştur. Bir yandan mezralar ve küçük köyler daha merkezi yerlere toplanırken, diğer yandan da bu köylerde ve ilçelerde bulunan nüfusun da kent merkezlerine akmaları teşvik edilmiştir. Bunun neticesinde de başta Diyarbakır ili olmak üzere birçok kentin nüfusu kısa sürede önemli oranda artış göstermiştir.

**Sosyopsikolojik Nedenler:** Sosyopsikolojik etmenler, köy ve kent yaşam biçimleri, ölçütleri arasındaki ayrımlardan kaynaklanır. Bunlara genellikle, kentlerin çekici özellikleri gözüyle bakılır. Gerçekten, kentlerin sahip bulunduğu birçok toplumsal ve kültürel olanaklar ve hizmetler çok çekicidir. Kentlerin özgür havası, daha geniş bir kümenin üyesi olma duygusu, kentli olmanın gururunu paylaşma, bu etmenlerin başlıcalarıdır. Kimi yerlerde ise, köyden kente göç etmeye, belirli bir toplumsal aşağılık duygusunu ortadan kaldıran bir "yükseliş" gözüyle bakılır. (Kaya, 2004)

## 2.3.4.KENTLEŞMENİN OLUMLU VE OLUMSUZ ETKİLERİ

Kentleşmenin olumlu örnekleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

**Daha Fazla Yaşam Alanı Sağlaması:** Kentleşme yatay değil dikey gelişmeyi ifade eder.

**Enerji Etkinliğinin Yükselmesi:** Kentsel gelişme çeşitli açılardan enerjide etkinliğin artmasına neden olabilir. Örneğin müstakil bir evin ısınmasında harcanılan enerji bir apartmanı ısıtmak için harcanılan enerjiden çok daha fazladır.

**Etkili Katı Atık Yönetim Sistemleri:** Kentlerde oluşturulan geri dönüşüm merkezleri, çöpleri belirli bir alana yaymaktansa geri kazanma yollarını araştırarak ulusal kaynakların israfını önleyebilmektedir.

**Daha İyi Sosyal Olanaklar:** Eğitim seviyesinin yükselmesi kentleşmenin önde gelen faydaları arasındadır.

**İş İmkânı:** Kentleşme bireylere iş bulmada da daha iyi olanaklar sağlayabilir. Kentler bir takım olumsuzluklar da üretmektedir.

Kentleşmenin olumsuz etkileri ise aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

**İklim Üzerindeki Etkiler:** Kentleşme sonucu ortaya çıkan yapılanma aşırı ısınmaya neden olmaktadır. Örneğin; yollar, binalar, kaldırımlar gün boyu depoladıkları enerjisi geceleyin serbest bırakarak iklimin aşırı ısınmasına neden olmaktadır.

**Hava Kirliliği:** Hava kirliliği kentlerin temel sorunlarından birisidir. Özellikle sanayi kuruluşları ile otomobil egzozları hava kirliliğinin başlıca nedenleri arasındadır.

**Su Kaynakları Üzerindeki Etkiler:** Kentleşme sonucunda ortaya çıkan en önemli problemlerden biri de su kaynaklarının kirlenmesi ve azalmasıdır. Özellikle büyük kentlerde yaşanan aşırı su tüketimi su kaynaklarını tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Kentlerde yaşanan çarpık yapılanma suyun hidrolojik döngüsünü de bozmaktadır. Su toplama havzaları ile dere koruma sınırları içindeki kaçak yapılaşan binalar, yeraltı sularının toplanmasını engellemektedir. Suyun kirlenmesine neden olan en büyük etken ise lağım sularıdır.

**Topraklar ve Kır Arazileri:** Günümüzde, dünyadaki toplam arazinin yaklaşık %1'ini kentler kaplamaktadır. Kentsel genişlemenin bugünkü hızıyla devam etmesi dünya üzerindeki yaşanabilir yerlerin azalmasına neden olacaktır. (Kaya, 2004)

### 2.3.5 KENTLEŞME SÜRECİ VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Kentleşme süreci sanayi yatırımlarına bağlı olarak gelişme göstermiştir. Nüfus, en fazla sanayi yatırımlarının bulunduğu bölgelerde yoğunlaşmış, sanayi yatırımları da dengeli olarak dağılmadığından belirli kentsel alanlarda toplanmıştır. Sanayi alanları ile kentsel alanlar iç içe girmiş, göç sonucu nüfus belirli kentsel alanlar da yoğunlaşmış, buralarda nüfus yığılması yaşanırken, diğer bölgelerde nüfus kaybı olmuştur (Öztürk 1991).

Ülkemizde kentleşme, ekonomik ve toplumsal yapıyı biçimlendirmede en etkili öğelerden biridir. Türkiye'deki kentleşme hareketlerinin en önemli özelliği hızlı olması ve kentleşme hareketi sonucunda bütün kentlerin aynı ölçüde büyümemesi, büyük kentlerin diğerlerine oranla daha hızlı büyümeleridir. Kentleşme farklı bölgelerde farklı hızlarda gerçekleşmiştir (Yeğin 1993). Gelişmiş Avrupa ve Amerika ülkeleri için kentleşme o kadar hızlı yaşanmıştır ki, şehircilik bilgileri önceleri bilinmeyen bu olayı zararsız ya da az zararlı atlatılmak için yetersiz kalmış, bilim, kentleşmenin hızına ayak uyduramamış, kentlerin çoğu düzeltilmeleri olanaksız duruma gelmişlerdir (Uçaner1986). Kentleşme süreci, kontrollü bir gelişme sağlanamaz ise, bazı sorunları ortaya çıkarmaktadır. Ülkemizde karşılaşılan en önemli sorun; bölgeler arası refah düzeyindeki farklılıklardır. Kentleşme sürecinde karşılaşılan sorunlar aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Öztürk, 1991)

- a.** Sanayi sektöründe kişi başına düşen milli gelirin, tarım sektöründen fazla olması, sanayi yatırımlarının belirli bölgelerde yoğunlaşması,
- b.** Kentleşmenin sanayileşmeden daha hızlı olması, kente yeni gelen işgücünü tam olarak istihdam edilememesi,
- c.** Kentsel bölgelerin özel sektör yatırımlarından en büyük payı almaları,
- d.** Kentlere özgü yaşama kültürünün, belirli bir düzeyin altına düşmesi,
- e.** Nüfusun belirli kentsel alanlarda yoğunlaşması sonucunda mevcut altyapı ve sosyal hizmetlerin yetersiz kalması,
- f.** Kentlerde konut sıkıntısının başlaması sonucu kira, arsa ve inşaat malzemeleri fiyatlarının artmasıyla, ucuz niteliksiz yapılaşmanın hızlanması ile gecekondulara başlanması gibi eğilimler, sorunların iyice artmasına neden olmuştur (Öztürk 1991).

Kentli nüfusun hızla artması çeşitli kentsel sorunları da beraberinde getirmiştir. Ekolojik, sosyolojik, psikolojik ve ekonomik alanlarda ortaya çıkan sorunlar arasında en önemli sorunlardan biri de yaşam alanımızı oluşturan konut sorunu olarak ortaya çıkmıştır.

## **2.4. TÜRKİYE’DE KONUT AÇIĞI VE PLANSIZ KENTLEŞME SORUNU**

Türkiye’de 1945’ten itibaren sanayileşmenin de tetiklediği yoğun göç, kentleri aşırı nüfus baskısı ile karşı karşıya bırakmış bunun etkisi altında hızlı bir kentleşme süreci yaşanmıştır. Bunun doğal bir sonucu olarak, konut üretiminde ciddi darboğazlarla karşılaşmıştır ve konut üretimi ve finansmanında belirgin politikalar uygulamaya konulamamıştır.

Türkiye’de uygulanan konut politikaları ana hatları ile üç başlık altında incelenebilir. Bunlar: 1923–1960 dönemi, planlı dönem (1960–1980) ve 1980 sonrası dönem konut politikalarıdır (Cebe, 2007).

### **2.4.1. 1923–1960 Döneminde uygulanan konut politikaları**

Cumhuriyetin kurulmasından planlı döneme olan süreçte ülkede kentleşme hızının yavaş olması sebebiyle konut gereksinmesini karşılamakta çok güçlük çekilmemiştir. Ancak bu dönemde bireysel üretim biçimiyle yeterli miktarda konut arz edilememiştir (Cebe, 2007). Özellikle 1923’de Ankara’nın başkent olması, burada memur sayısının çoğalmasına sebep olmuş bu dönemdeki konut politikası memurlarının konut sorununa çözüm bulma arayışı şeklinde oluşmuştur. 1923–60 yılları arasında, Türkiye’de nicel ve nitel konut sorunu hemen hemen tümüyle Ankara’ya özgülünmüş, daha sonrada Türkiye’de yaygınlaşacak konut sunum biçimlerinin ilk örnekleri de bu dönemde Ankara’da yaşanmıştır (Tekeli, 1995). 1926’da Atatürk inşaat sektörünün canlanması için TC. Emlak Bankasını kurdurtmuş ayrıca bu dönemde Emlak ve Eytam Bankası (1926–1946)’da Emlak ve Eytam Bankası, Ankara dışındaki kentlerde nüfus artışının görülmediği, ulusal ölçekte kentleşme hızının düşük olduğu, bir dönemin bankasıdır ve diğer bankalardan farkı, gayrimenkul ipoteği karşılığında borç para veren bir kamu bankası olmasıdır (Tekeli, 1995).

1934 yılında Cumhuriyet döneminin ilk konut kooperatifi olan Ankara Bahçelievler konut kooperatifi kurulmuştur. Memurların konut sorununu çözmeye verilen önceliğin ilk belirtisi, 1925 tarih ve 586 sayılı kanun ile bütün memurlara konut kooperatifleri kurmaları için aylıklarının yarısı kadar avans verilmesi olmuştur. Buna 1928 yılında memur konutları yapımını amaçlayan 1352 Sayılı Kanun izlemektedir. 1929 yılında ise, 1452 sayılı Kanun ile

memurlara konut tazminatı ödenmeye başlanmış ve 1951 yılına kadar sürmüştür (Keleş, 2008). Ankara sorunundan tüm Türkiye'ye yaygın bir konut sorunu algılamasına geçiş temelde İkinci Dünya Savaşı koşulları içinde olmuştur. Savaş dönemi içinde, ortaya çıkan ekonomik sıkıntılar, hammadde ve işgücü azlığı gibi nedenlerle konut üretimi durma noktasına gelmiş, konut kıtlığı tüm ülkede duyulmaya başlanmıştır. Savaş koşulları içinde Milli Koruma Kanununun uygulanması olarak kiraların dondurulmuş olması da savaş sonrasında düzenli konut arzının artışını bir ölçüde de olsa sınırlamıştır (Cebe, 2007). İkinci dünya savaşının ardından kentleşme hız kazanmış, 1940–60 yılları arasında köy nüfusu %17,58 oranında artarken, kent nüfusu ise %82.42 oranında artmıştır.

Türkiye'de kentleşmenin İkinci Dünya Savaşı sonrasında hız kazanması, hızlı yapılaşma ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Dönem içinde İşçi Sigortaları Kurumu gibi sosyal güvenlik kuruluşları da konut kredisi vermeye başlamıştır (Güvenç ve Işık, 1999). Sağlanan krediler toplumun oldukça ufak bir kesimine yüksek maliyetle mülk konut imkânı getirirken, kat mülkiyetine yönelik düzenleme yapılması için de etkili olmuştur. 1954 yılında 6217 sayılı kanunla birlikte, kat mülkiyetini yasallaştırarak, çok katlı konutların inşaatını hızlandırmıştır. Bununla birlikte 1955 tarihinde çıkarılan 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu, planlı dönem içinde kentlerde yüksek apartmanlarda oluşan yaşantının düzenlenebilmesine yardımcı olmuştur (Güvenç ve Işık, 1999).

#### **2.4.2. Planlı dönemde uygulanan konut politikaları**

Planlı dönemde uygulanan konut politikaları 1960–1980 yılları arasındaki dönemi kapsamaktadır. 1961 Anayasasının 49. maddesinde:”Devlet, yoksul ve dar gelirli ailelerin sağlık şartlarına uygun konut ihtiyacını karşılayacak tedbirleri alır.” hükmü yer almaktadır. Barınma sorunu sağlık hakkının bir parçası olarak dikkate alınmış, herkesi konut sahibi yapmaktan değil, ihtiyacı karşılamaktan söz edilmiştir (Cebe, 2007).

1950 sonrası köyden kente yaşanan yoğun göç ile birlikte oluşan gecekondu mahallelerinde yaşayan kişilerin yeterli iş olanaklarına sahip olamamaları ve dolayısıyla yaşam standartlarını yükseltmemeleri sebebiyle duyulan hoşnutsuzluklar konut sorununun toplumsal etkileri olarak karsımıza çıkmaya başlamıştır. Bu durumda hükümetler zaten kıt olan kaynaklarını dağıtırken sanayileşmeyi kentleşmeye tercih etmişler, sanayileşme için gerekli olan yatırımlara daha fazla kaynak ayırarak konut üretimine ayırdığı kaynakları sınırlandırmışlardır. Böyle bir sınırlama içinde konut sayısını arttırmanın tek yolu ise konut standartlarını düşürmek ve büyüklüklerini azaltmaktır (Tekeli, 1995).



1960'da planlı döneme girilmesiyle birlikte, merkezi yönetimin konut alanındaki etkinliklerinde, eskisine oranla bir artış görülmektedir. Belediyeler, gecekondu politikasının uygulanmasında, 1966'dan itibaren görevlerini yerine getirmişlerdir. Kentte oluşan ikili yapılaşmanın (ruhsatlı ve ruhsatsız konutlar) yaygınlaşması gecekondu alanlarının düzenlenmesi ihtiyacını doğurmuş, mevcut Kanunların yetersiz kalması sonucu 1966 yılında "Gecekondu Kanunu" çıkarılmıştır. Böylece ilk kez izinsiz yapılar yerine "gecekondu" ifadesi kullanılarak kentteki ikili yapı yasal sisteme yansıtılmıştır. Bu kanunla belediyelere, dar gelirli kentlileri konut sahibi yaparak gecekondu yapımını önleyici bir dizi görevler yüklenmiştir (Peynircioğlu ve Üstümişik, 1994).

1980 dönemine kadar olan kalkınma dönemlerine bakıldığında; 1963–67 yılları arasındaki birinci kalkınma döneminde, yatırımlarının yıllık genel yatırım hacminin %20'sini geçmemesi hedeflenmiştir. Bunun gerçekleştirilmesi, birinci planda yatırım ve kredilerle ilgili önlemlerle destek olunması amaçlanmıştır. Bunun için de kamu kaynaklarının ve kamu kredilerinin sadece sosyal konut yapımına yöneltilmesi, lüks konut yapımına kredi verilmemesi karara bağlanmıştır. 1969 tarihinde "Arsa Ofisi Kanunu" ile konut üretiminin temelini teşkil eden arsanın aşırı fiyat artışını önlemek amacıyla tanzim alış ve satışları yapmak, konut, sanayi ve turizm bölgeleri için arsa sağlamak üzere İmar ve İskân Bakanlığı'na bağlı Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1969'da çıkarılan 1163 sayılı kooperatifler yasasına konulan bir hükümlerle, belediyeler ve kooperatifler arasındaki iş birliği yolu açılmıştır (Peynircioğlu ve Üstümişik, 1994). 1. ve 2. Beş Yıllık Kalkınma Planları'nın uygulandığı 1963–1972 yılları arasında 1 milyon 207 bini kentlerde, 916 bini kırsal alanda olmak üzere toplam 2 milyon 123 bin yeni konut üretilmiştir. 2. , 3. ve 4. Beş Yıllık Kalkınma dönemlerinde toplumsal ölçütlü halk konutu yapımı ile en çok sayıda konut yapımı sağlama temel hedef olmuştur. 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1967–1972), kentlerde arsanın konut maliyetini artırıcı etkisini azaltmak amacıyla kentlerin gelişme alanlarındaki arsalar üzerinde kamu denetiminin sağlanması üzerinde durulmuştur (Alpsoylu, 1984). 3.Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1973–1977) konut gereksiniminin öngörülen yerleşim dokusunda ve mevcut dokuda alınan önlemlere göre karşılanması ön görülmüştür (Arın, 1982). Yerleşim dokusunda kamunun, etkili politika araçları ile gerekli yönlendirmeleri yapacağı ve önderlik görevini yükleneyeceği belirtilmektedir.

### **2.4.3. 1980 Sonrası uygulanan konut politikaları**

Eylül 1980 askeri müdahalesinden sonra yerel yönetimlerin görev ve sorumluluklarının büyük bir bölümü merkezi yönetime aktarılmıştır. Bunun ilk örneklerinden biri de 1981 yılında çıkartılan 2487 sayılı 1. Toplu Konut Kanunu'dur (Cebe, 2007). Bu kanun kapsamında, konut açığının kapatılmasına yönelik olarak, kamu kaynakları ile kooperatif, kooperatif birlikleri ve sosyal güvenlik kurumlarının harekete geçirilmesi amaçlanmıştır (Keleş, 2008).

24 Ocak 1980'de alınan ekonomik istikrar tedbiriyle, ekonomide politika değişikliği olmuş, enflasyonu önleyici para ve kredi politikaları, doğal olarak korumasız ve desteksiz bırakılan konut sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Krediler büyük ölçüde ihracat kesimine tahsis edilerek, öz kaynak kullanımı sınırlı olan konut sektöründe yüksek faiz politikası sonucu üretim maliyetlerinde önemli artışlar olmuştur (Balamir, 1993).

24 Ocak 1980'den sonra izlenen kısıtlayıcı politikalar, sektörde hem arzın hem talebin daralmasına yol açmıştır. Konut üretiminde artan maliyetler özellikle orta ve alt gelir grupları için alım gücünün azalmasını beraberinde getirmiştir. 1984'ten itibaren piyasa canlanma sürecine girmiştir. 1985 yılında üretilen konut sayısı 118.205 iken, 1988 yılında 205.483'e çıkmıştır. 1988 sonrasında talep daraltıcı politikalarla talep azalmasıyla karşı karşıya kalınmış, konut yapımı 1987 yılında ulaştığı 488.240 adetlik düzeyden sonra 1990 yılında 381.000'e gerilemiş, bu düşüşten sonra 1991 yılında inşaat ruhsatı alan konut sayısı 392.000'e, 1992 yılında ise 467.000'e yükselmiştir (Sunay, 1994).

1990'lı yılların basından itibaren bankalar tüketici kredisi adı altında bireysel kredi kapsamında konut kredisi vermeye başlamışlardır. Fakat 1994'ün ilk yarısında ortaya çıkan kriz sebebiyle bu dönemde bankalar konut kredisi vermeyi durdurmuşlardır. Toplu Konut İdaresi kurulup toplu konut fonu bütçeden bağımsız gelir kaynaklarına kavuşunca kredilerin konut yatırımlarının finansmanına katkısı, 1990 yılından itibaren bankaların konut kredisi vermeye başlamaları sonucu 1991 yılında %15.42'ye, ulaşmış, 1993 yılında ise %22'yi aşmıştır. 1993 yılında fon kaynaklarının bütünü ile bütçe içine alınması gibi değişiklikler kredi verilen konut sayısında bir azalışa yol açmıştır. Bu arada, artan konut maliyetleri karşısında açılan kredilerin konut maliyeti içindeki payı giderek azalmıştır. (DPT, 2001).

08.12.2004 tarihinde yürürlüğe giren 5273 sayılı "Arsa Ofisi Kanunu ve Toplu Konut Kanununda Değişiklik Yapılması ile Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünün Kaldırılması Hakkında Kanun" ile 1164 sayılı Arsa Ofisi Kanunu ile kurulan Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü, teşkilâtı kaldırılarak Toplu Konut İdaresi'ne (TOKİ) devredilmiştir. Bu değişiklikle birlikte TOKİ arsa üretiminde ve planlama geniş yetkilere sahip olmuştur.

10.7.2004 tarihinde ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak yetkisi Büyükşehir Belediyelerine verilmiştir. Bu kanun ile de özellikle Büyükşehir Belediyeleri mücavir alanı sınırındaki yerlerin planlı bir şekilde gelişmesi sağlanmaya çalışılmıştır.

Yukarıda bahsedilen kanunlar ile birlikte imar planı yapma ve arsa üretme yetkisi genişleyen TOKİ ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, kanundan aldığı yetkileri kullanarak planlı gelişen yerleri oluşturmuşlardır. Bu yerlerden bazıları da Başakşehir İlçesi sınırlarında kalan mahallelerdir.

### **3. BAŞAKŞEHİR İLÇESİ**

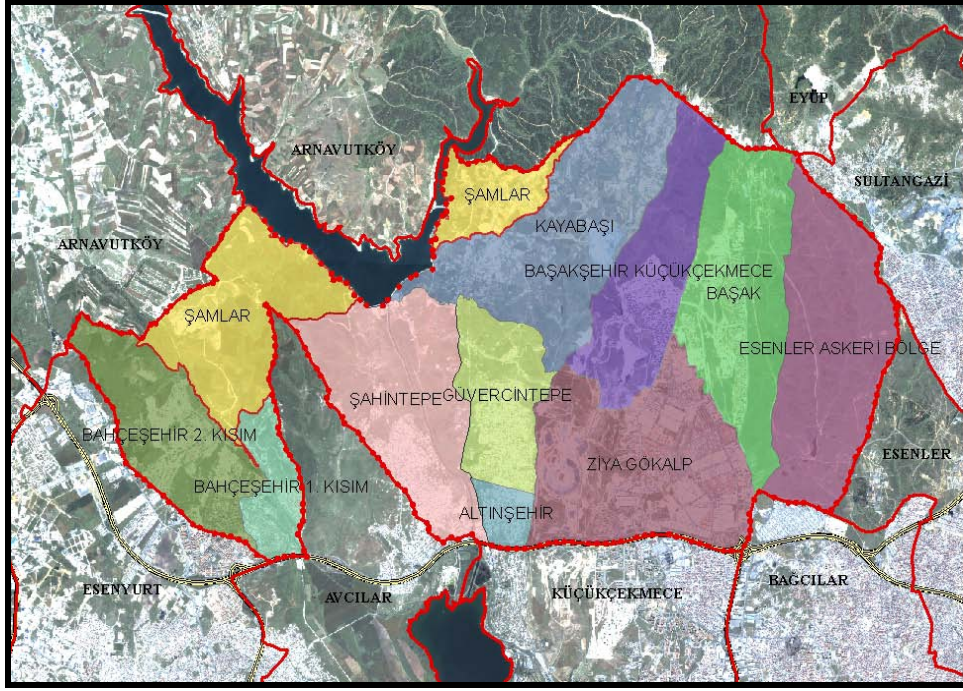
5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun" çerçevesinde, Küçükçekmece'ye bağlı 6 mahalle ve 1 köy, Bahçeşehir'e bağlı 2 mahalle, Esenler'e bağlı 1 mahallenin katılımı ile Başakşehir İlçesi kurulmuştur. 9 mahalle ve 1 köyden oluşan Başakşehir İlçesi'nin toplam alanı 10.433,6 Ha 'dır. İlçenin kuzeyinde ve kuzeybatısında Arnavutköy Belediyesi; kuzeydoğusunda Sultangazi Belediyesi; güneyinde Avcılar Belediyesi, Küçükçekmece Belediyesi ve Bağcılar Belediyesi; doğusunda Esenler Belediyesi; batısında ve güneybatısında ise Esenyurt Belediyesi yer almaktadır. Başakşehir İlçesi'nin toplam nüfusu 193,750 kişidir.

Şehirlerarası ulaşımı sağlayan ve Başakşehir İlçesi'nin güneyinden geçmekte olan TEM Otoyolu. 1. derecede önem arz etmektedir. 2. boğaz köprüsünün uzantısı şeklinde devam eden TEM Otoyolu Edirne'ye doğru erişimi sınırlı olarak devam etmekte olup, Mahmutbey kavşağından kuzeye doğru İkitelli'ye kol vermektedir. TEM'in yan yolları ise yol hiyerarşisinde ikinci derecede öneme sahiptir. Bunların dışında, ilçede önemli ana arterler bulunmakla birlikte, düzenli bir yol hiyerarşisi bulunmamaktadır. Küçükçekmece İlçesi'nde toplu taşıma olarak otobüs ve minibüs hatları bulunmaktadır. Sirkeci-Halkalı arası çalışan demiryolu ilçe sınırları içerisinden geçmektedir. Bunlara ek ilçede metro çalışması yapılmaktadır.

### 3.1. BAŞAKŞEHİR MAHALLELERİ:

Başakşehir İlçesi 9 mahalle ve 1 köyden oluşmaktadır.

Şamlar Köyü ile Kayabaşı, Ziya Gökalp, Güvercintepe, Altınşehir, Şahintepe, Başakşehir Mahalleleri Küçükçekmece İlçesinden, Başak Mahallesi Esenler İlçesi'nden, Bahçeşehir 1. Kısım ve 2. Kısım Mahalleleri de Bahçeşehir İlk Kademe Belediyesi'nden bağlanarak Başakşehir İlçesini oluşturmuştur. (Şekil 3.1)



Şekil 3.1: Başakşehir İlçesi Mahalleri.

### 3.2. BAŞAKŞEHİR İLÇESİ İMAR YAPILAŞMASI

Birbirinden farklı yerleşim düzenine sahip olan Başakşehir ilçesinin mahallelerini planlı yapılaşan ve plansız yapılaşan bölgeler diye iki başlık altında inceleyebiliriz.

Plansız yapılaşan mahalleleri, Altınşehir, Güvercintepe, Şahintepe ve Ziya Gökalp Mahalleleri olarak, planlı gelişen mahalleleri de Başak, Başakşehir, Bahçeşehir 1. Kısım ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahalleleri olarak sıralayabiliriz.

Tezimizde, Altınşehir, Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım mahallelerin yapılaşma durumları incelenmiş, konu ile ilgili olarak anket çalışması yapılmıştır.

#### 3.2.1. Plansız Yapılaşan Mahalleler:

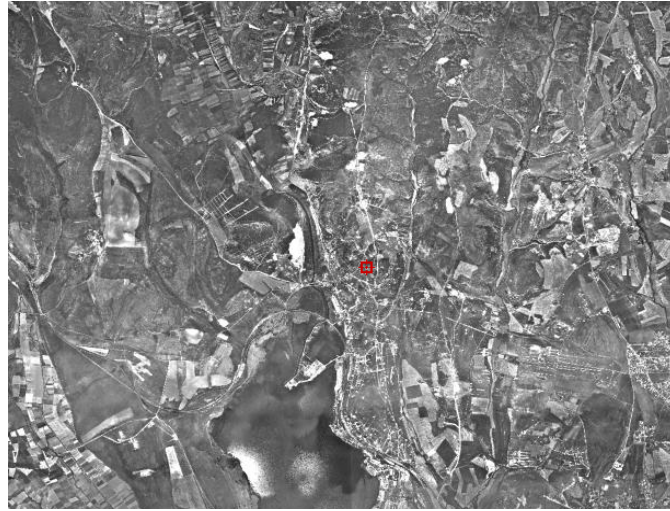
İlçenin Altınşehir, Güvercintepe, Şahintepe ve Ziya Gökalp Mahalleleri plansız yapılaşan mahallelerdir.

Bu mahallelerdeki yapılaşmalar 1980 yıllarında başlamış ve 1990'lı yıllarda hızla devam etmiştir. Yapı ruhsatı alınmadan kaçak olarak inşa edilen bu yapıların birçoğu, 2981 sayılı yasa ile af kapsamına alınarak iskanlı hale getirilmiştir.

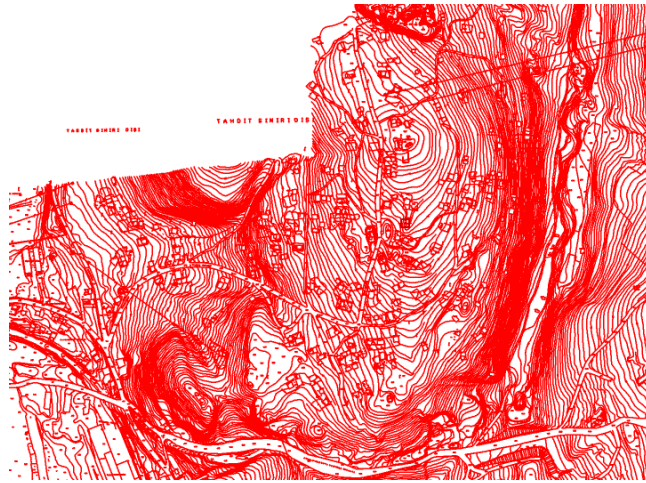
Mahallelerdeki binaların çoğunluğu 3-4 katlı yapılardır. Kaçak olarak inşa edilen yapılara zaman içerisinde ilave katlar inşa edilmiştir. Mahallelerde 6-7 kattan yüksek yapılar pek fazla görülmemektedir.

Mahallelerin plansız yapılaşması altyapı ve ulaşım sorununu beraberinde getirmiştir. Kanalizasyon şebekesinin yetersiz olması, yolların dar olması, park alanlarının çok kısıtlı olması bu bölgenin en önemli sorunlarından bazılarıdır.

1982 yılı uydu fotoğrafı (Şekil 3.2)ve 1987 yılı halihazır haritasına (Şekil 3.3) bakıldığında, Altınşehir Mahallesi'nin yeni yeni yapılaştığı görülmektedir.



**Şekil 3.2: Altınşehir Mahallesi 1982 yılı uydu fotoğrafı.  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü**



**Şekil 3.3: Altınşehir Mahallesi 1987 yılı halihazır harita.  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü**



2009 yılı uydu fotoğrafı ile halihazır harita incelendiğinde ise, mahallede yapılaşmanın ne derece ilerlediğini görüyoruz (Şekil 3.4). Uydu fotoğrafından da anlaşılacağı gibi mahalledeki yapılaşma, çarpık kentleşmeye bir örnek teşkil etmektedir.



**Şekil 3.4: Altınşehir Mahallesi 2009 yılı uydu fotoğrafı.  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü**

### **3.2.2. Planlı Yapılan Mahalleler**

Başakşehir İlçesinde planlı yapılan mahalleler; Başak, Başakşehir, Bahçeşehir 1. Kısım ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerdir. Bu mahallelerde Toplu Konut İdaresi (TOKİ), İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin şirketi KİPTAŞ ve özel teşebbüs firmaları toplu konut uygulamaları yapmış ve bir nevi buralarda yeni yaşam merkezleri oluşturmuşlardır.

TOKİ'nin ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin imar planı yapma yetkisinin olması, bölgede plansız alanların imar planı olmasına ve imar planı olan yerlerde de hem nitelikli projelerin inşa edilmesine, hem de planlı bir yapılaşmanın olmasına katkı sağlamıştır.

Bölgedeki yapılara baktığımızda; bölgede villa tipi yapılar ile 10-15 katlı yapıların çokluğu dikkat çekicidir. Yapılar site ağırlıklı yapılardır.

1980 li yıllarda Başak Mahallesi ve Bahçeşehir Mahallesi'nin olduğu yerlerde, herhangi bir yapılaşma yokken, bu yerlerin pilot bölge seçilerek planlı bir şekilde yapılaşması TOKİ ve İstanbul Büyükşehir Belediyesince sağlanmıştır.

Mahallelerin 1982 ve 2009 uydu fotoğrafları incelendiğinde planlı bir yapılaşmanın gerçekleştiği anlaşılmaktadır (Şekil 3.5, 3.6, 3.7, 3.8).



**Şekil 3.5: 1982 yılı Başak Mahallesi Uydu Fotoğrafi**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



**Şekil 3. 6: 2009 yılı Başak Mahallesi Uydu Fotoğrafi**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



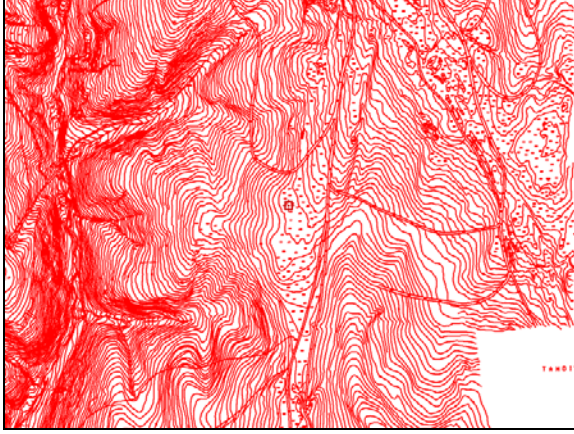
**Şekil 3.7: 1982 yılı Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi Uydu Fotoğrafi**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



**Şekil 3.8: 2009 yılı Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi Uydu Fotoğrafi**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



Mahallelerin 1987 ve 2007 tarihli hâlihazır haritaları incelendiğinde planlı yapılaşmanın olduğu daha net görülmektedir. (Şekil 3.9, 3.10, 3.11, 3.12).



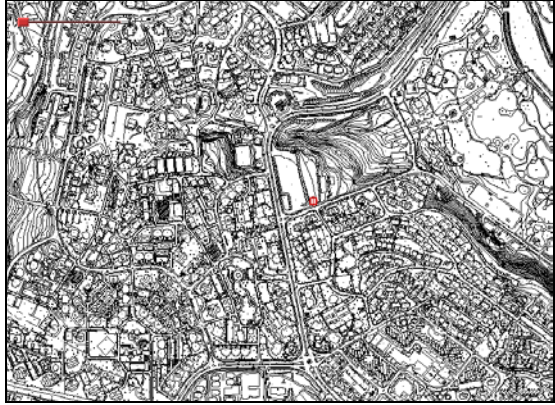
**Şekil 3.9: 1987 yılı Başak Mahallesi Halihazır Haritası**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



**Şekil 3.10: 2007 yılı Başak Mahallesi Halihazır Haritası**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



**Şekil 3.11: 1987 yılı Bahçeşehir 2. Kısım Halihazır Haritası**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü



**Şekil 3.12: 2007 yılı Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi Halihazır Haritası**  
Kaynak: İBB İmar Müdürlüğü

### 3.3. PLAN ÇALIŞMALARI:

Başakşehir İlçesi daha önce de belirtildiği üzere planlı ve plansız yapılaşmaların olduğu bir yerleşim yeridir. Daha önce plansız olarak yapılaşan mahalleleri revize etmek, daha



yaşanabilir bir mahalle haline getirmek için çeşitli imar planlar hazırlandığı gibi, yeni gelişecek yerlerde de imar planı çalışmaları hazırlanmıştır.

İlçede hazırlanan imar planlarına geçmeden önce imar planları çeşitlerini ve tanımlarını yapmak gerekir.

**İmar Planları:** İmar Planlarını, nazım imar planı ve uygulama imar planı adı altında iki ana başlıkta toplayabiliriz.

**Nazım İmar Planı:** Onaylı hâlihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan, varsa bölge ve çevre düzeni planlarına uygun olarak hazırlanan ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere 1/2000 veya 1/5000 ölçekte düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile beraber bir bütün olan plandır.

**Uygulama İmar Planı:** Onaylı hâlihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan ve nazım imar planı esaslarına uygun olarak hazırlanan ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve esaslarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve 1/1000 ölçekte düzenlenen raporuyla bir bütün olan plandır.

**Koruma Amaçlı İmar Planı:** Sit alanlarında yapılan imar planlarıdır.

**Revizyon İmar Planı:** Her tür ve ölçekteki planın ihtiyaca cevap vermediği veya uygulamasının mümkün olmadığı veya sorun yarattığı durumlar ile üst ölçek plan kararlarına uygunluğun sağlanması amacıyla planın tamamının veya plan ana kararlarını etkileyecek bir kısmının yenilenmesi sonucu elde edilen plandır.

**İlave Planı:** Yürürlükte bulunan planın ihtiyaca cevap vermediği durumlarda, mevcut plana bitişik ve mevcut planın genel arazi kullanım kararları ile süreklilik, bütünlük ve uyum sağlayacak biçimde hazırlanan plandır.

**Mevzii İmar Planı:** Mevcut planların yerleşmiş nüfusa yetersiz kalması veya yeni yerleşim alanlarının kullanıma açılması gereğinin ve sınırlarının belirlenmesi halinde, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin plan yapım kurallarına uyulmak üzere yapımı mümkün olan yürürlükteki her tür ve ölçekteki plan sınırları dışında, planla bütünleşmeyen konumdaki, sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçlarını kendi bünyesinde sağlayan ve raporu ile bir bütün olan plandır. (İBB İmar Yönetmeliği)

### **3.3.1. Başakşehir İlçesindeki Nazım İmar Planları**

İlçenin bazı bölgelerinin 1980li yıllardan plansız bir şekilde başlayarak 1990lı yıllarda hızla yapılaşması, bölgede çarpık kentleşmenin oluşmasına sebep olmuştur.

Çarpık kentleşmenin, kaçak yapılaşmanın ve gecekondulaşmanın önlenmesi ve konut ihtiyacının karşılanması için bölgenin öncelikle imar planlarının hazırlanmasına hız verilmiştir.

Başakşehir İlçesinde 17 adet meri nazım imar planı bulunmaktadır. İlçede nazım imar planı bulunmayan 3 bölge vardır. Bu bölgeler, Sazlıdere Barajı'nın batısı ile doğusunda kalan alanlar ile Başak Mahallesi'nin doğusunda kalan askeri alandır. (Şekil 3.13.)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü'nün öncelikli amacı, İstanbul mücavir sınırları içerisinde imar planı olmadık yer bırakmamak olduğundan, Başakşehir İlçesi'nde plansız olarak görülen yerlerin de planının hazırlanacağı anlaşılmaktadır.

### **3.3.2. Başakşehir İlçesindeki Uygulama İmar Planları**

Bir yerde imar uygulamasının olması için o yerin öncelikle nazım imar planının hazırlanması, ardından nazım imar planında belirtilen kıstaslar doğrultusunda uygulama imar planının oluşturulması gerekmektedir. İlçede 19 adet Uygulama İmar Planı bulunmaktadır.

İlçenin uygulama imar planı olmayan bölgeleri arasında, nazım imar planları olmayan bölgeler ile nazım imar planı olup da uygulama imar planları henüz tamamlanamayan 3 bölge vardır. Bu bölgeler, Küçükçekmece Altınşehir İspartakule Nazım İmar Planı, Küçükçekmece Altınşehir Revizyon Nazım İmar Planı (1. Derece Sit Alanı), Kayabaşı Askeri Güvenlik Bölgesi Nazım İmar Planı'nın olduğu alanlardır. Bu alanlar dışında İlçenin uygulama imar planları hazırlanmıştır.

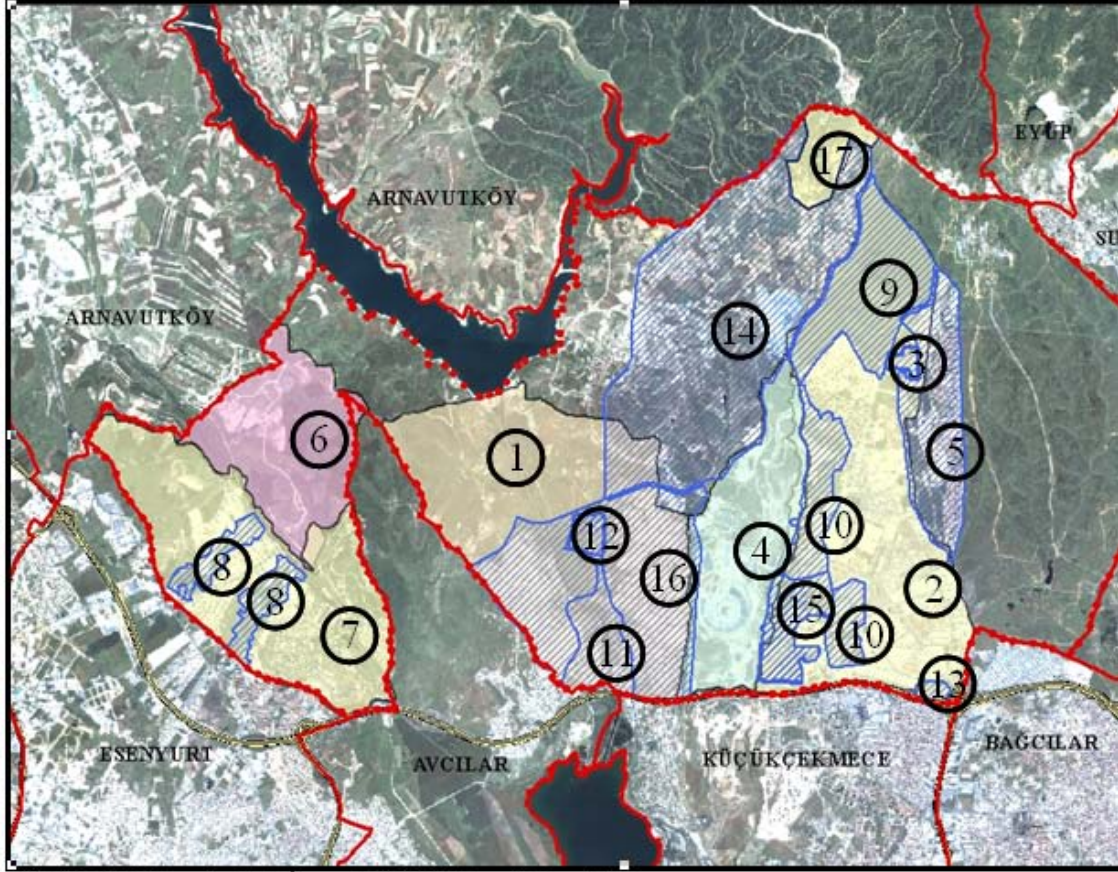
Bölgedeki planlı imar yapılaşması İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ile başlamış, daha sonra Afetzedelere yardım amaçlı konutlar ile devam etmiştir. Ardından TOKİ ve KİPTAŞ öncülüğünde yeni konut üretimlerine gidilmiştir.

Küçükçekmece OYAK Uygulama Planı ve Kayabaşı Kentsel Gelişme Alanı Revizyon İmar Planı (TOKİ) ile inşaatlara başlanan yerde toplamda yaklaşık 70.000 konutun üretilmesi planlanmaktadır.

İlçede, Gecekondu Bölgesi ve Kentsel Yenileme Alanı bulunmaktadır. Bu plan ile gecekondulaşan bölgesinin tesviye edilerek planlı bir yapılaşmanın sağlanması amaçlanmaktadır.

İmar planlarının yapılmasıyla bölgedeki plansız gelişimin durdurulması ve yeni gelişecek bir bölgenin planlı bir şekilde yapılaşmasının sağlanması, daha önce plansız bir şekilde yapılaşan bölgelerin ise dönüşüm projeleri içinde yer alarak kentsel yenilenmenin oluşturulması hedeflenmektedir.

### BAŞAKŞEHİR İLÇESİ 1/5000 PLAN MOZAİĞİ



Şekil 3.13: Başakşehir İlçesi 1/5000 Plan Mozaiği

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü

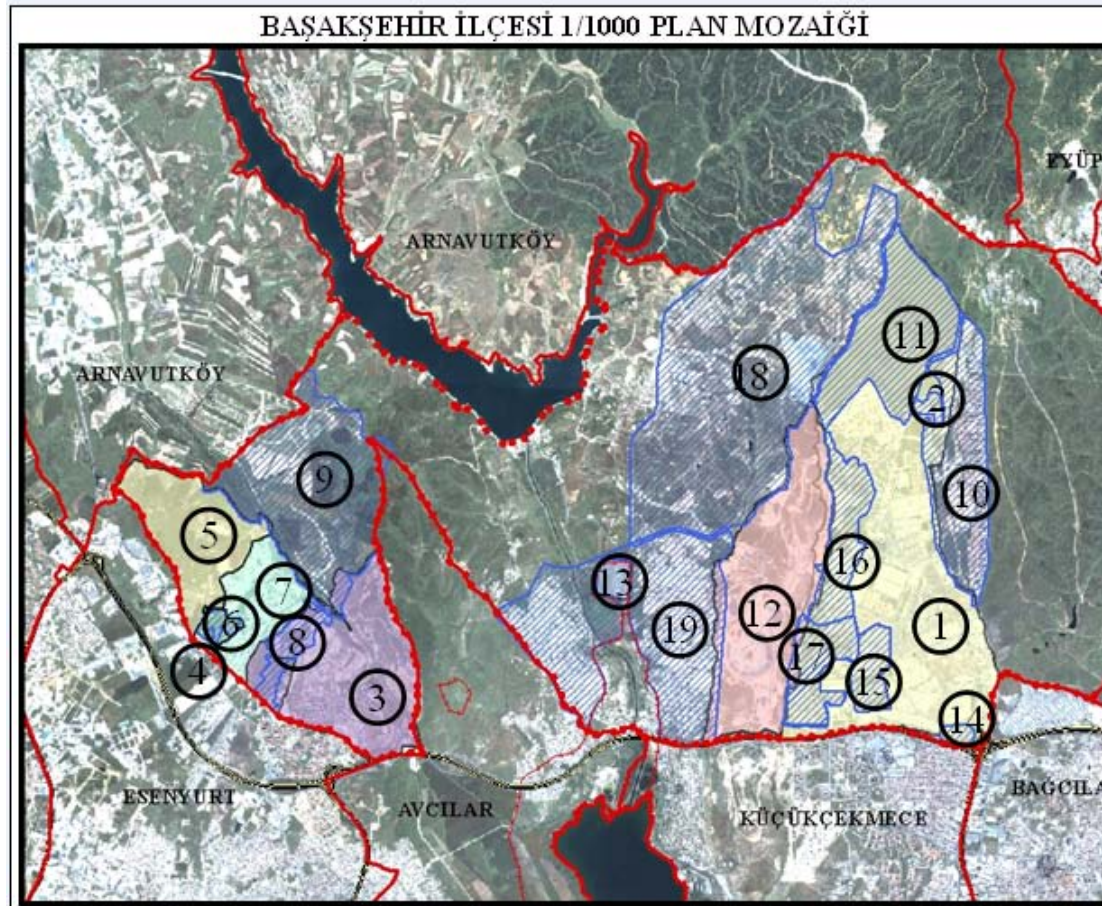
PLAN NO	PLAN ADI	ONAMA TARİHİ
1-	KUÇUKÇEKMECE ALTINŞEHİR İSPARTAKULE NİP	28.03.1994
2-	KUÇUKÇEKMECE İKİTELLİ ORGANİZE-KUÇUK SANAYİ RNİP	08.01.1996
3-	İKİTELLİ MEVKİİ AFET ZEDE YERLEŞİM ALANI	01.06.2000
4-	KUÇUKÇEKMECE ATATURK OLİMPİYAT PARKI NİP	02.02.2001
5-	İKİTELLİ 4-5. ETAP TOPLU KONUT PLANI	18.04.2001
6-	KUÇUKÇEKMECE TATARCIK NİP	25.03.2002
7-	BAHÇEŞEHİR İLK KADEME BEL RNİP	24.02.2003
8-	BAHÇEŞEHİR İLK KADEME BEL İLAVE NİP	18.06.2003
9-	KUÇUKÇEKMECE OYAK NİP	19.01.2004
10-	KUÇUKÇEKMECE İKİTELLİ KOYU VE ÇEVRESİ NİP	03.04.2006
11-	KUÇUKÇEKMECE ALTINŞEHİR RNİP (1.DERECE SİT ALANI)	26.02.2007
12-	KUÇUKÇEKMECE RESNELİ ÇİFTLİĞİ 11 PAFTA 1550-1552 PARSEL KISMİ KANİP (3.DERECE SİT ALANI)	21.01.2007
13-	İKİTELLİ TEPEUSTU MEVKİİ MUHTELİF PARSELLERE AIT NİP	23.07.2007
14-	KUÇUKÇEKMECE KAYABAŞI KENTSEL GELİŞME ALANI RNİP (TOKİ)	13.02.2008
15-	İKİTELLİ AYAZMA BOLGESİ GECEKONDU BOLGESİ DONUŞUM VE KENTSEL YENİLEME ALANI NİP	16.02.2008
16-	KUÇUKÇEKMECE ALTINŞEHİR RNİP	14.03.2008
17-	KAYABAŞI ASKERİ GÜVENLİK BOLGESİ PLANI	14.02.2009

Tablo 3.1: Başakşehir İlçesi 1/5000 Planları ve Onama Tarihleri.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü

Not: Başakşehir İlçesi 06.03.2008 tarihinde 5747 sayılı yasa ile kurulmuştur.





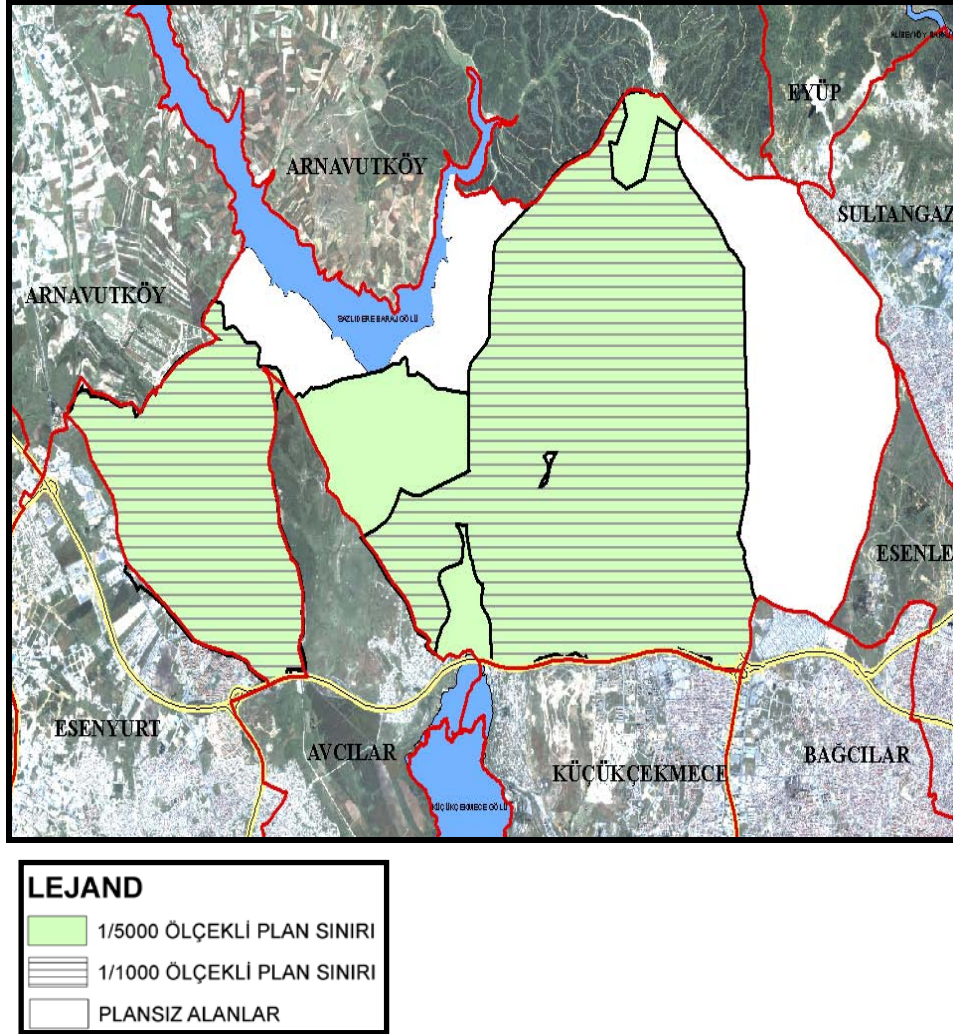
**Şekil 3.14: Başakşehir İlçesi 1/1000 Plan Mozaïği**  
**Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü**

PLAN NO	PLAN ADI	ONAMA TARİHİ
1-	İKİTELLİ ORGANİZE KÜÇÜK SANAYİ BÖLGESİ VE ÇEV. RUIP	28.07.1998
2-	İKİTELLİ AFETZEDE YERLEŞİM AL. UIP	01.06.2000
3-	SIVAT YEŞİLTEPE MEV. DEREKÖY ÇİFT. RUIP	07.02.2003
4-	BALLIPINAR MEVKİİ RUIP	07.02.2003
5-	BAHÇEŞEHİR BELDESİ (SANAYİ BÖLGESİ, HOŞDERE VE CİVARI, HOŞDERE FİLTEPE, KÖY ÜSTÜ, KÖYİÇİ MEVKİLERİ) R.U.İ.P.	24.02.2003
6-	BALLIPINAR MEVKİİ İLAVE UIP	18.06.2003
7-	BOGAZKÖY TOPLU KONUT ALANI RUIP	18.06.2003
8-	BAHÇEŞEHİR SIVAT YEŞİLTEPE MEV. DEREKÖY ÇİFT. İLAVE UIP	18.06.2003
9-	TATARCİK ÇİFTLİĞİ UIP	27.08.2003
10-	İKİTELLİ 4. 5.ETAP TOPLU K. PLANI	04.07.2004
11-	KÜÇÜKÇEKMECE OYAK UIP	14.01.2005
12-	ATATÜRK OLİMPİYAT PARKI UIP	23.09.2005
13-	KÜÇÜKÇEKMECE RESNELİ ÇİFTLİĞİ 11. PAFTA 1550 1552 PARSEL UIP	21.01.2007
14-	İKİTELLİ TEPEÜSTÜ MEVKİİ MUHTELİF PARSELLERE AIT NİP	23.07.2007
15-	İKİTELLİ KOYU AYAZMA VE ÇEVRESİ II. ETAP UIP	07.06.2007
16-	İKİTELLİ KOYU AYAZMA VE ÇEVRESİ III. ETAP UIP	07.06.2007
17-	İKİTELLİ AYAZMA BÖLGESİ GEÇEKONDU BÖLGESİ DONUŞUM VE KENTSEL YENİLEME ALANI NİP	13.02.2008
18-	KAYABAŞI KENTSEL GELİŞME ALANI RUIP	13.02.2008
19-	KÜÇÜKÇEKMECE ALTINŞEHİR UIP	28.08.2008

**Tablo 3.2: Başakşehir İlçesi 1/1000 Planları ve Onama Tarihleri.**  
**Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü**

**Not:** Başakşehir İlçesi 06.03.2008 tarihinde 5747 sayılı yasa ile kurulmuştur.

İlçedeki 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı olan bölgeleri aşağıdaki şekilde gösterilmiştir. (Şekil 3.15)



**Şekil 3.15: Başakşehir İlçesi 1/5000 Ve 1/1000 Ölçekli Plan Mozaigi**  
**Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü**

### 3.3.3. Başakşehir İlçesindeki Kısıtlı Alanlar

Kamu yararını korumak için bazı bölgelerdeki yapılaşmaların sınırlandırılması veya yasaklanmasına Kısıtlılık Hali, bu bölgelere ise Kısıtlı Bölge diyebiliriz.

Bahçeşehir İlçesi sınırları içerisinde 2013,1 Ha askeri alan, 178.1 Ha. sit alanı bulunmaktadır. Başakşehir İlçesi İdari sınırlarınının 718.3 Ha.'lık alanı Sazlıbosna Havza Sınırı içerisinde kalmaktadır. 718.3 Ha.'lık alanın;

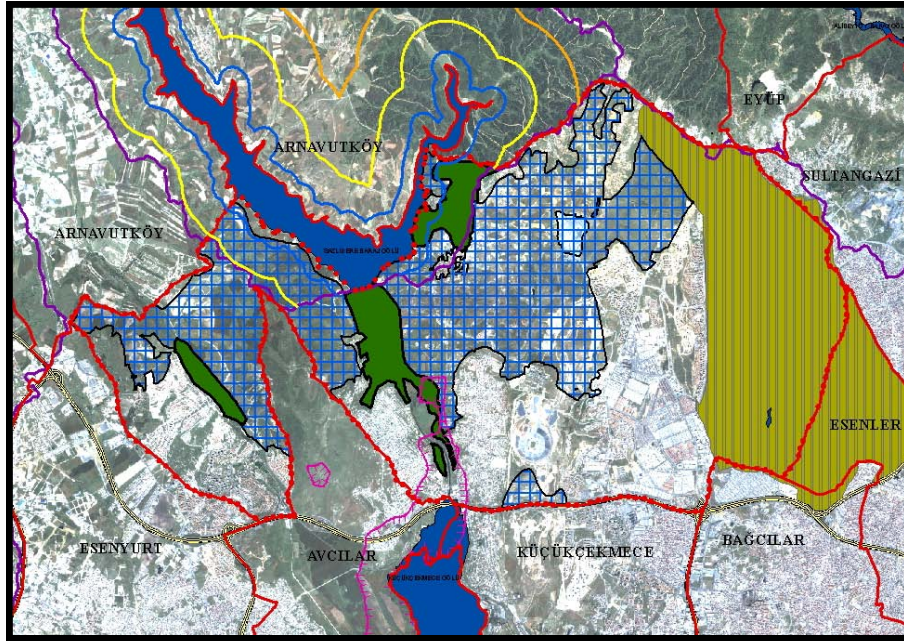
Mutlak mesafe koruma kuşağında kalan alanı: 238.4 Ha.



Kısa mesafe havza kuşağında kalan alanı: 211.5 Ha

Uzun mesafe koruma kuşağında kalan alanı: 268.4 Ha. dır.

Başakşehir ilçesi sınırları içinde ayrıca 574.2 Ha kuru mutlak tarım, 3778.4 Ha. kuru marjinal tarım alanı bulunmaktadır. (Şekil 3.16.)



LEJAND	
—	HAVZA_ORTA
—	HAVZA MUTLAK
—	HAVZA_KISA
—	HAVZASI SINIRI
—	SIT ALANLARI
—	KURU MUTLAK TARIM ALANLARI
—	KURU MARJINAL TARIM ALANLARI
—	AŞKICI_ALAN

**Şekil 3.16: Başakşehir İlçesi'ndeki Kısıtlı Alanlar**  
**Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü**

### 3.4. İLÇEDEKİ TOPLU KONUT ALANLARINDAN BAZILARI

Başakşehir İlçesindeki planlı yapılaşan yerleşim alanları büyük ölçüde toplu konut şeklinde gelişme göstermektedir. Bu bölümde ilçedeki toplu konut örneklerine yer verilmiştir.

**Başakşehir Toplu Konut Alanı:**Büyükşehir Belediyesi tarafından pilot bölge olarak seçilen Başakşehir'de 1, 2., 4. ve 5. Etapları ile binlerce konut inşa edilmiştir.

Başak Mahallesi'nde yer alan 5. Etap genelde site halinde ve 12 katlı binalar olarak inşa edilmiştir. (Şekil 3.17)



**Şekil 3.17: Başak Mahallesi 5. Etap Konutlarından bir görünüş.**  
**Kaynak: [www.basaksehir.com.tr](http://www.basaksehir.com.tr)**

Başak Mahallesi'nde yer alan bir başka konut topluluğu 4.Etap olarak adlandırılmaktadır. 5. Etap'tan önce inşa edilen 4. Etap, çoğunluğunun villalar ile 11-12 katlı binaların bulunduğu bir yerleşim yeridir. (Şekil 3.18), (Şekil 3.19)



**Şekil 3.18: Başak Mahallesi 4. Etap. Konutları**  
**Kaynak: [www.basaksehir.gov.tr](http://www.basaksehir.gov.tr)**



**Şekil 3.19: Başak Mahallesi 4. Etap Konutları**  
**Kaynak: [www.lukistanbul.com.tr](http://www.lukistanbul.com.tr)**

**Onur Kent:** 20.07.1966 tarih 775 sayılı Gecekondu Önleme Kanununa dayanılarak, orta gelirli aileleri konut sahibi yapabilmek amacıyla, Küçükçekmece Belediye Başkanlığının 1997 tarihinde başlattığı bir toplu konut projesidir. (Şekil 3.20)





**Şekil 3.20: Onur Kent Konutlarından bir görünüş.**

**Oyak ve Tatarcık Öneri Toplu Konut Alanları:** Başakşehir İlçesi'nin kuzeyinde ve Başak Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Oyak Toplu Konut Alanı ve kuzeybatısında bulunan Tatarcık Toplu Konut Alanı, ilçenin rezerv konut alanları olup, sadece Oyak Toplu Konut Alanında 12.000 adet konut inşa edilmesi planlanmaktadır.

OYAK KENT adı altında inşai faaliyete başlayan konutların iki etabının teslimatı yapılmış, diğer kısımların inşaatları devam etmektedir. (Şekil 3.21)



**Şekil 3.21: Oyak Kent Konutlarından bir görünüş.**

**Kaynak: [www.yapi.com.tr](http://www.yapi.com.tr)**

**Kayabaşı Toplu Konut Alanı:** Başakşehir İlçesi'nin kuzeyinde bulunan ve Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nca toplu konut alanı olarak ilan edilen Kayabaşı Toplu Konut Alanı, ilçenin rezerv konut alanları olup, bu alanlarda da 1/1000 ölçekli uygulama imar planları çalışmaları Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nca tamamlanmış ve 60.000 konut olarak planlanan projenin inşai faaliyetlerine etap etap başlanmıştır. (Şekil 3.22)



**Şekil 3.22: Kayabaşı Konutlarından bir görünüş.**

#### **4. ANKET ÇALIŞMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ**

Anket çalışması, Başakşehir İlçesi'nin Altınşehir, Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerinde, % 95 güven aralığında, %5 örnekleme hatası ile 1 milyon ile 100 milyon hedef kitle büyüklüğüne karşılık gelen, her mahallede 128 kişi olmak üzere, toplam 384 kişi ile yapılmıştır.

Anket çalışması ile; mahalle sakinlerinin sosyokültürel yapısı, mahalledeki yapılaşmaların ne zaman başladığı, planlı mı plansız mı olduğu, mahallenin genel sorunlarının neler olduğu, ulaşım sisteminin yeterli olup olmadığı gibi konular hakkında bilgi toplanılması hedeflenmiştir.

#### **4.1. ALTINŞEHİR MAHALLESİ ALAN ARAŞTIRMASI**

Altınşehir Mahallesi çoğunluğu dar gelir grubu insanların yaşadığı bir bölgedir. 1980 yıllarında yapılaşmaya başlayan mahalle, plansız olarak gelişme göstermiştir. Çarpık kentleşmenin olduğu bölgelere örnek gösterilebilir. (Şekil 4.1)

Mahallenin nüfusu 11.000 kişi civarındadır.

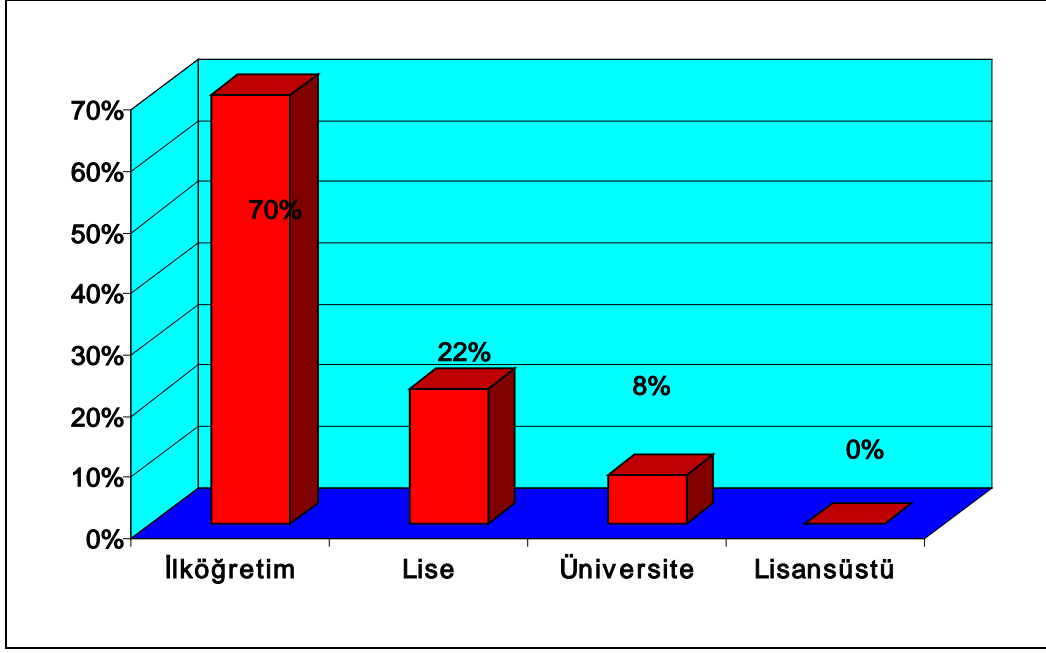


**Şekil 4.1: Altınşehir Mahallesinden bir görünüş.**

##### **4.1.1. Altınşehir Mahallesi demografik yapı analizi**

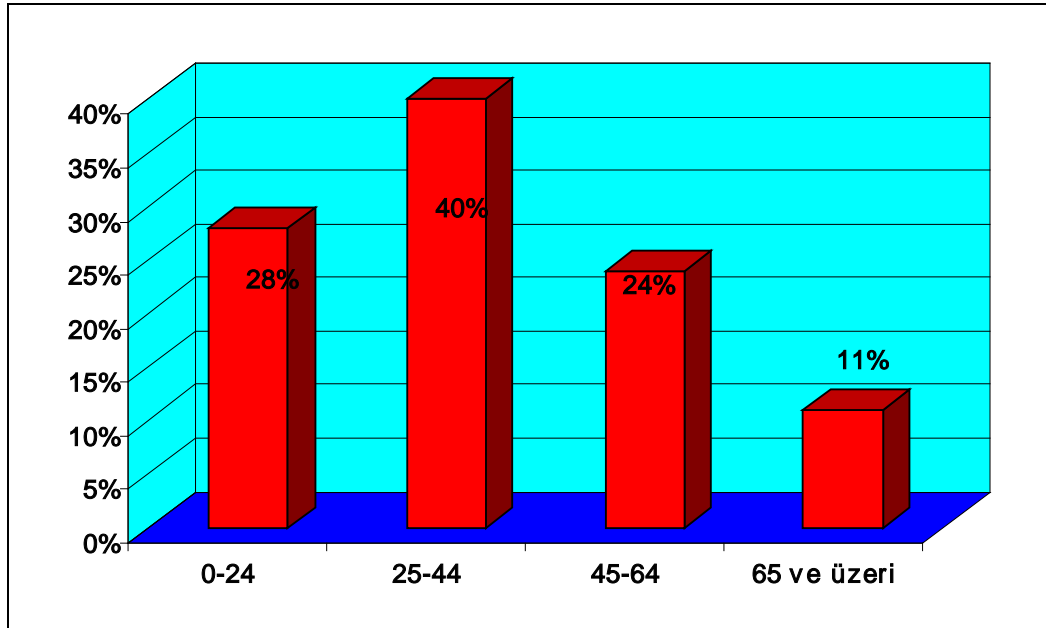
Altınşehir Mahallesi demografik yapısına ilişkin olarak, nüfusun yaş gruplarına dağılımı, eğitim durumu ve meslek dağılımı ile ilgili bilgilere ulaşılması hedeflenmiştir.

Yapılan anket çalışmasına göre, Altınşehir Mahallesi'nin eğitim seviyesini %70 gibi yüksek bir oranda ilköğretim mezunlarının oluşturması, eğitim seviyesinin hayli düşük olduğu göstermiş, ancak çoğunluğunu genç nüfusun oluşturduğu %30 oranındaki lise ve üniversite mezunlarının, mahallenin eğitim seviyesi çitasını yükselttiği görülmüştür. (Şekil 4.2.)



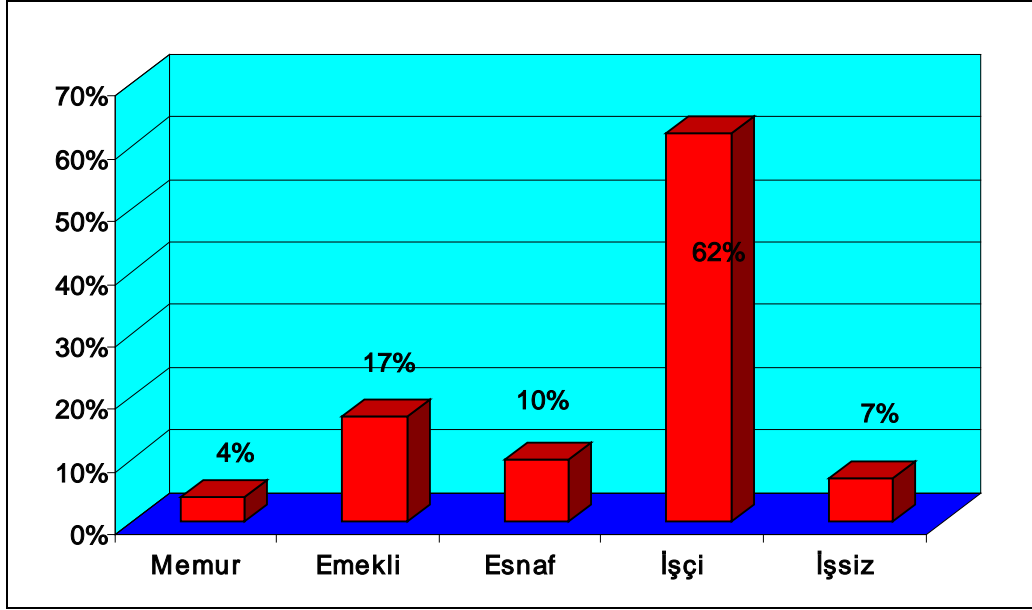
**Şekil 4.2: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların eğitim durumları.**

Altınşehir Mahallesi'ndeki nüfusun yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde, mahallenin çoğunluğunun genç ve orta yaşlı gruptan oluştuğu görülmüştür. 0–24 yaş grubu içinde yer alan nüfusun oranı % 28 iken, 25–44 yaş grubu içinde yer alan nüfusun oranı % 40 ile en fazladır. 45–64 arası nüfus % 24 oranında iken, 65 ve üzeri yaşa sahip nüfus % 11 oranındadır. Bu sonuçlar, çalışmak veya iş bulma amacıyla göç eden nüfusun ucuz barınma bulabilmek için gecekondü bölgelerini tercih ettiğini göstermektedir. (Şekil 4.3.)



**Şekil 4.3: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların yaş aralığı.**

Altınşehir Mahallesi'nde ikamet edenlerin çoğunluğunun %62'lik bir oranla işçi kesimi oluşturmaktadır. Meslek dağılımının %17 sini emekliler, %10'unu esnaf, %4'ünü ise memurlar oluşturmaktadır. Yapılan çalışmada işsizlik oranının da %7 olduğu görülmektedir. Eğitim durumları dikkate alındığında, işçi kesiminin yüksek çıkma olasılığının oldukça yüksek görüldüğü ve anket sonuçları ile örtüştüğü sonucuna varılmıştır. (Şekil 4.4.)

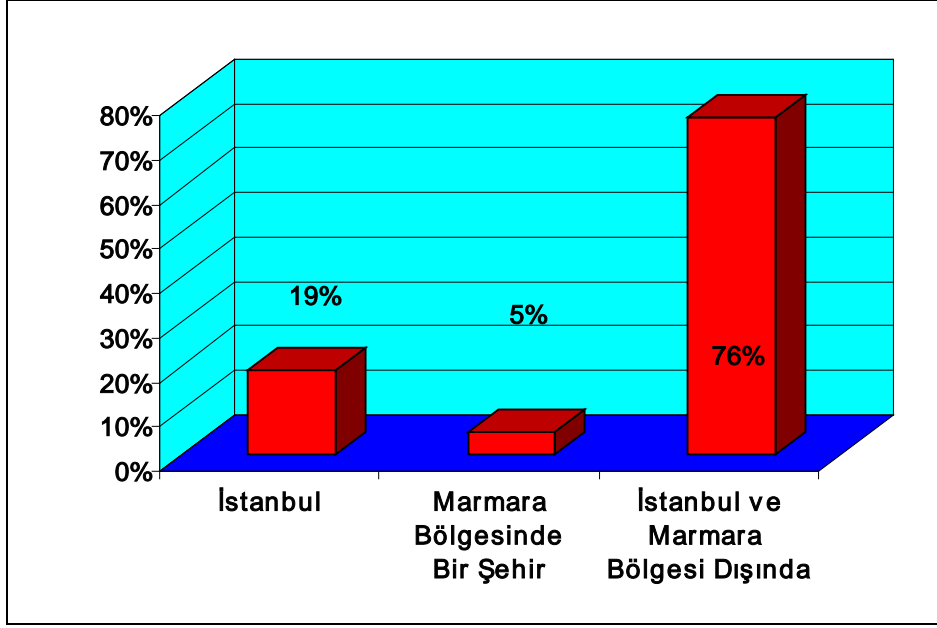


Şekil 4.4: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların meslek dağılımı.

#### 4.1.2. Altınşehir Mahallesi toplumsal statü analizi

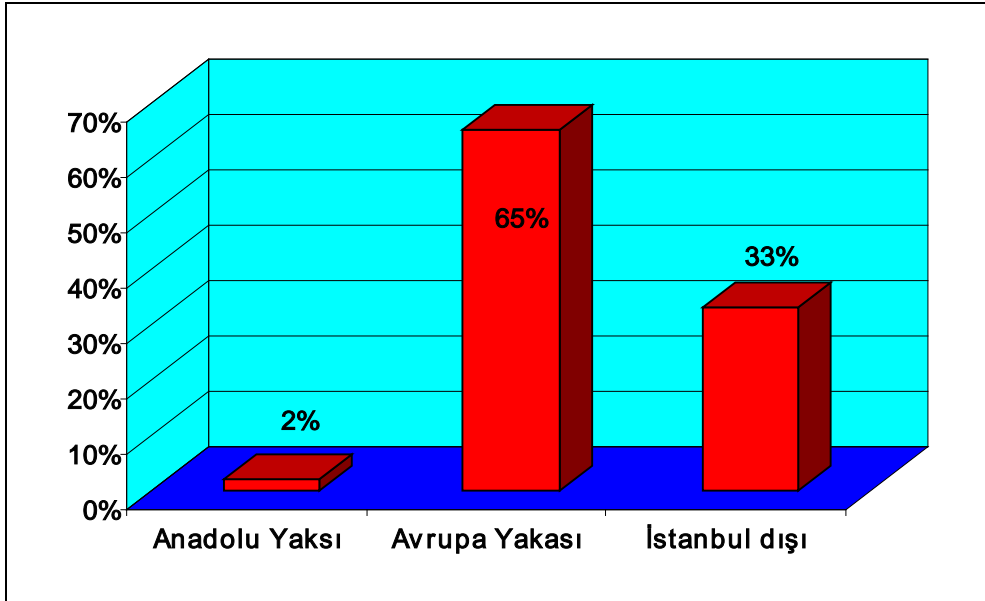
Altınşehir Mahallesi toplumsal statü göstergeleri olarak önce göç edilen yer ve göç zamanı ile refah durumu ölçülmüştür. Refah durumuna ilişkin olarak aylık geliri, konut sahipliği, başka bir konuta sahip olma ve otomobil sahipliği gösterge olarak kullanılmıştır.

Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılan deneklerin doğum yerlerinin %81'inin İstanbul dışında olması, bu mahallede İstanbul dışından göç edenlerin ne kadar yüksek bir oranda olduğunu göstermektedir. (Şekil 4.5.)



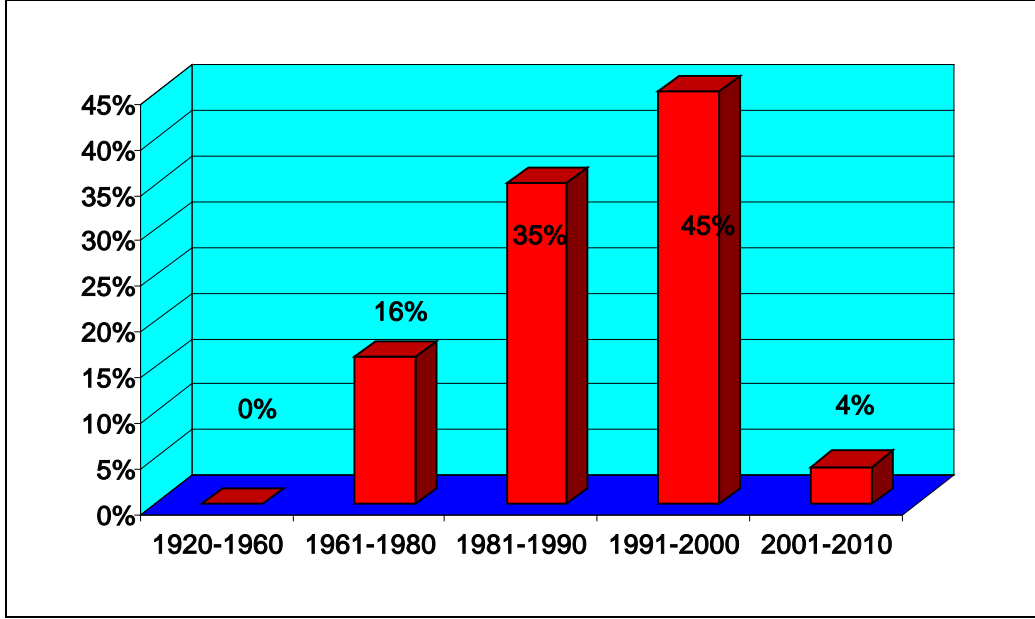
**Şekil 4.5: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların doğum yeri.**

Yapılan anket çalışmasına göre; Altınşehir Mahallesinde yaşayanların % 65'i buraya Avrupa Yakasından, %2'si Anadolu Yakasından, %33'ü ise İstanbul dışından taşınmışlardır. Ankete katılanlardan alınan bilgiye göre, Avrupa yakasından bu bölgeye yerleşenlerin kiradan kurtulmak ve ev sahibi olmak için yerleştikleri belirtilmiştir. (Şekil 4.6.)



**Şekil4.6: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların daha önce nerede ikamet ettikleri.**

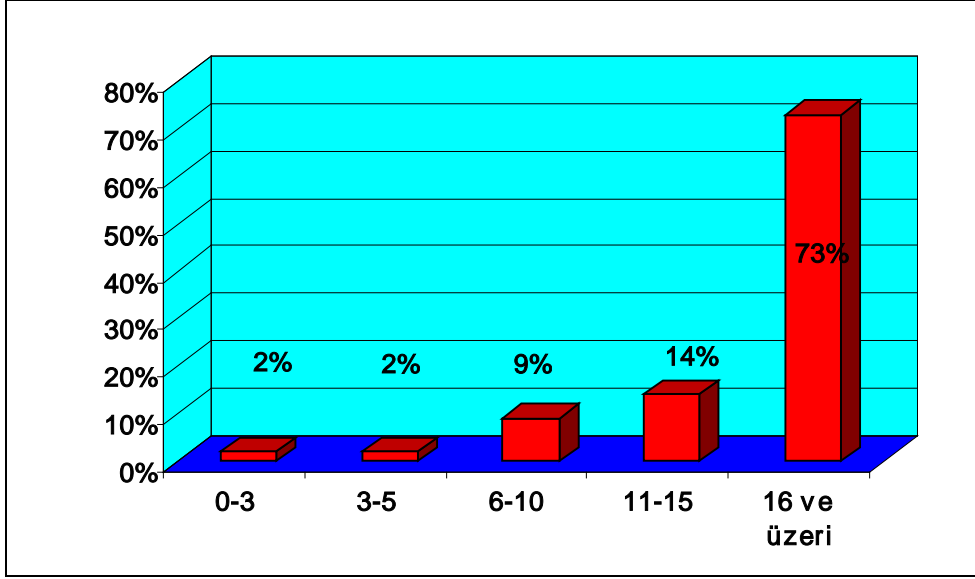
Altınşehir Mahallesi'nde yaşayanların büyük çoğunluğu, buraya 1980'den sonra taşınmıştır. 1980 öncesinde mahalleye gelenlerin oranı % 16 iken, 1981–1990 arasında buraya gelenlerin oranı % 35, 1991–2000 yılları arasında buraya gelenlerin oranı ise % 45'tir. 2001–2010 yılları arasında mahalleye gelenlerin oranı ise % 4'tür. Bu oranlar, Altınşehir'in 1980'lerden sonra hızla yapılaşmaya başladığını göstermektedir. Bu sonuçlar, özellikle 2001 yılından sonra, gecekonduların sıkı bir denetim getirildiğinin bir göstergesidir. (Şekil 4.7.)



**Şekil 4.7: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların mahalleye taşınma yıl aralığı.**

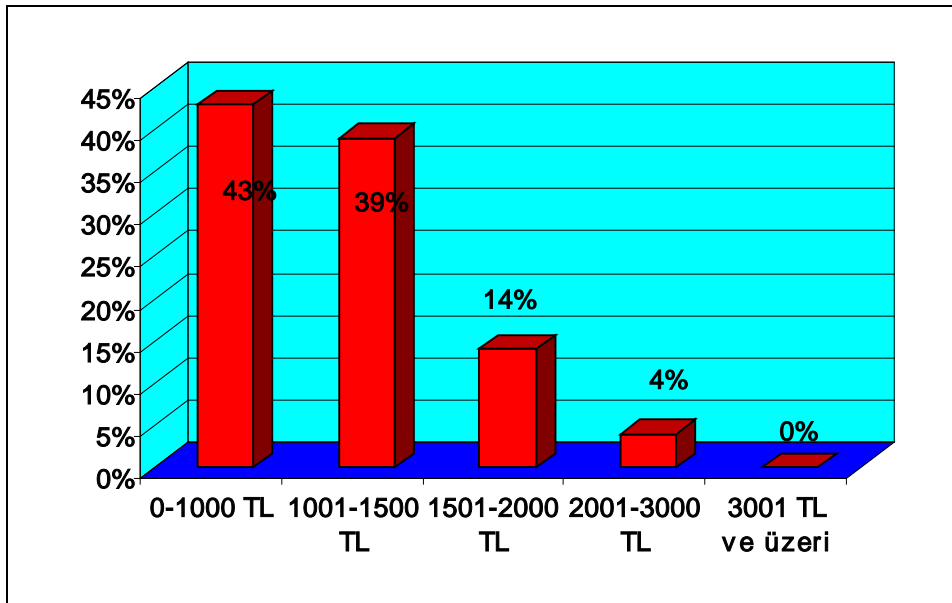
Altınşehir Mahallesi'ndeki binaların çoğu 1999 senesindeki Marmara Depreminden önce yapılmış eski binalardır. Depremden önce yapılan binaların oranı %87, sonra yapılanların oranı ise %13 olarak görülmektedir. (Şekil 4.8.)





**Şekil 4.8:** Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun yaşı.

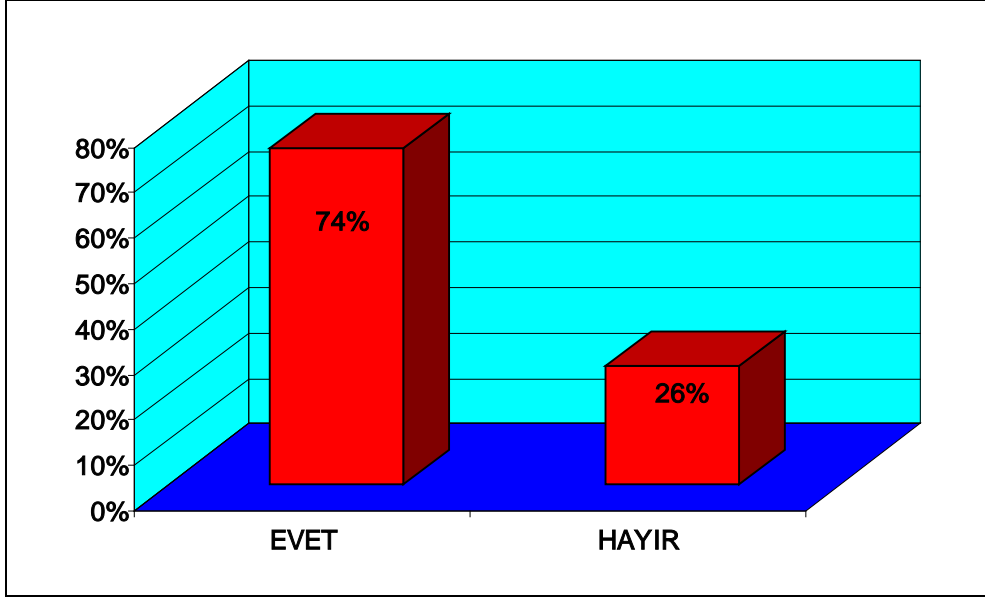
Altınşehir Mahallesinde yaşayanların büyük çoğunluğunun alt gelir grubuna dahil olduğu yapılan ankette ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki; ankette, aylık geliri 0–1000 TL arasında olanlar % 43, 1001–1500 TL arasında olanlar %39, 1500–2000 TL arasında olanlar %14, 2001–3000 TL arasında olanlar ise %4 olarak görülmektedir. Bu sonuçlardan hareketle, genellikle düşük gelirli kişilerin bölgede yaşadığı ortaya çıkmaktadır. (Şekil 4.9.)



**Şekil 4.9:** Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların aylık gelir dağılımı.

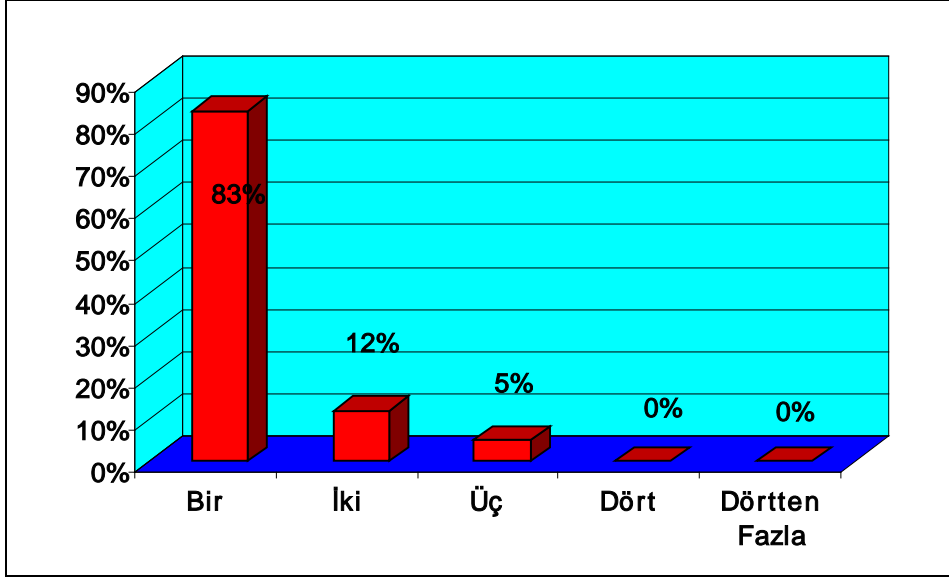


Altınşehir Mahallesi'nde yaşayanların % 74'ü yaşadığı konutun mülkiyetine sahipken, % 26'sı kiracıdır. Yaşadığı mülke sahip olanların oranının fazla olması, yaşayan kişilerin kiradan kurtulma çabalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. (Şekil 4.10.)



**Şekil 4.10: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu.**

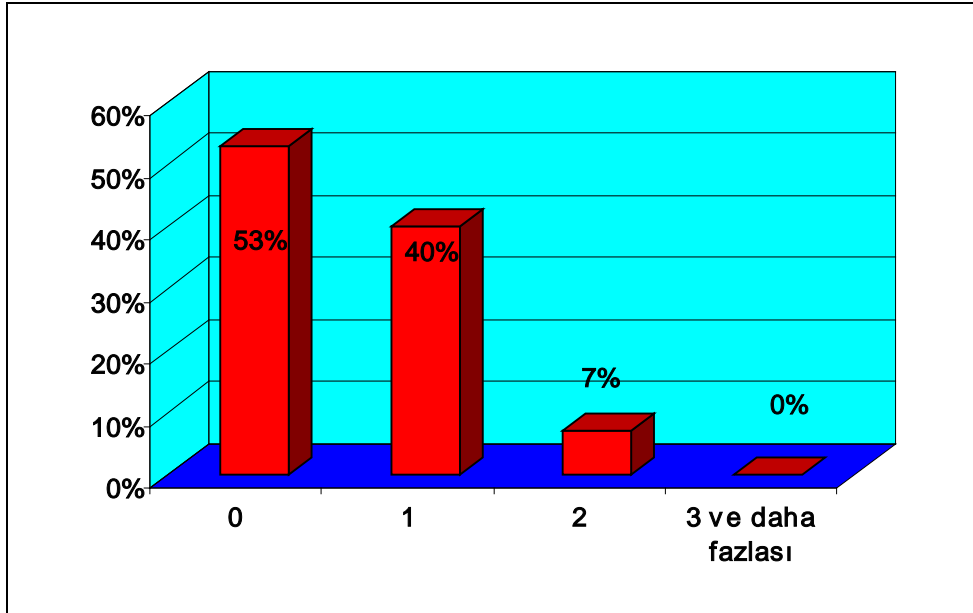
Altınşehir Mahallesi'nde oturanların % 83'ünün oturdukları konut dışında başka bir konutları bulunmamaktadır. Elbette bu durum, gelir durumları ile karşılaştırıldığında mantıklı görülmektedir. Ancak %12'lik kısmının iki, % 5'lik kısmının ise üç konutunun olduğu görülmektedir. Birden fazla konutu olanların, oturdukları konut dışındaki diğer konutları, yaşadıkları binadaki diğer dairelerdir. Bu daireleri kiraya vererek gelir sağlayan kişiler, gelecekte çocuklarını evlendirdikleri takdirde oraya yerleştirmeyi düşünmektedirler. (Şekil 4.11.)



**Şekil 4.11: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların İstanbul'daki konut sahipliği.**

Altınşehir Mahallesi'nde yaşayanların %53'ünün otomobili yokken, % 40'ının bir, % 7'sinin iki olmak üzere % 47'sinin de otomobili olduğu görülmektedir. (Şekil 4.12).

Otomobil sahipliğinin çok fazla olmaması, mahalle sakinlerinin gelir düzeyi ile ilişkili olup, toplu taşıma kullanım oranının bölgede yüksek çıkma potansiyelini göstermektedir.

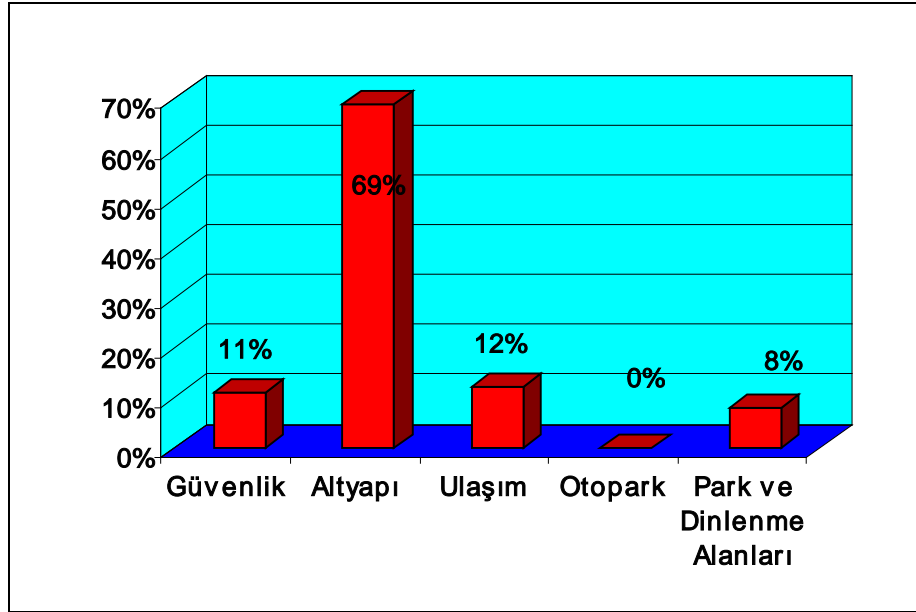


**Şekil 4.12: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların otomobil sahipliği.**

#### 4.1.3. Altınşehir Mahallesi'nin sorunları, ulaşım değerlendirilmesi ve risk analizi.

Bu bölümde, mahallenin sorunlarının neler olduğunun belirlenmesi, halkın konu ile ilgili çözüm önerileri ve isteklerinin belirlenmesi, mahaldeki ulaşım sisteminin incelenmesi ve doğal afetle ilgili risk tahminlerinin belirlenmesi gibi konular ele alınmıştır.

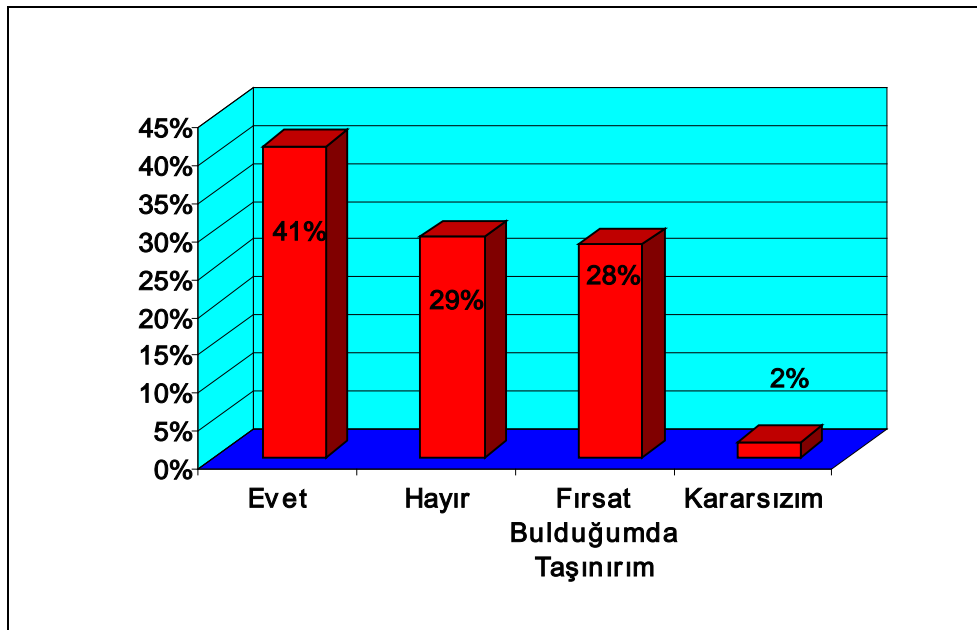
Altınşehir Mahallesi'nin en önemli sorunu % 69'luk oran ile alt yapı olduğu görülmektedir. Özellikle mahallenin yağmurlu havalarda kanalizasyon şebekesinin taşması ve su baskınlarının yaşanması mahalle sakinlerinin en çok şikayet ettiği sorundur. Elbette, bu sonuç şaşırtıcı değildir; zira mühendislik ve şehircilik hizmeti almayan bir bölge söz konusudur. Mahallenin diğer önemli sorunlarının % 12 oranı ile ulaşım, % 11 oranı ile güvenlik, % 8 oranı ile park ve dinlenme alanı olduğu görülmektedir. (Şekil 4.13.)



Şekil 4.13: Altınşehir Mahallesi'nin en önemli sorunları.

Altınşehir Mahallesi kentsel donatılar ve altyapı açısından yetersiz olsa da mahallede yaşayanların % 41'i buradan taşınmayı düşünmediklerini belirtmişlerdir. Bunun sebebi olarak oturdukları konutun kendilerine ait olması, taşınmayı düşündükleri yerdeki kira gelirleri ile ev fiyatlarının oldukça yüksek olması ile alakalı olduğu ankete katılanlarca belirtilmiştir. Ayrıca kentsel dönüşüme tepki olarak da bu cevabın verildiği belirtilmiştir.

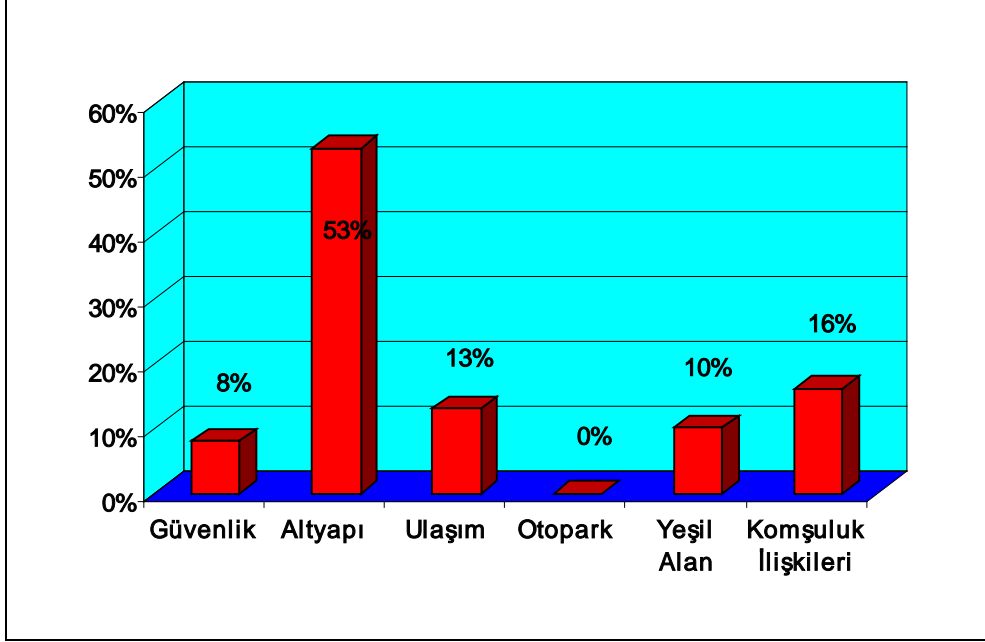
Ankete katılanların %29'u ise mahalleden taşınmayı düşündüklerini, % 28'i fırsat bulduklarında mahalleden taşınmak istediklerini, % 2'si de kararsız olduklarını belirtmişlerdir. (Şekil 4.14.)



**Şekil 4.14: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların aynı mahallede yaşama hakkındaki fikirleri.**

Yapılan anket çalışmasına göre, Altınşehir Mahallesinde oturanların, yaşamak istedikleri bölgede arayacağı en önemli kriterlerin başında, %53' lük oran ile altyapı gelmektedir. Altyapıyı sırasıyla %16 oranla komşuluk ilişkileri, %13 oranla ulaşım, %10 oranla yeşil alan, %8 oranla güvenlik takip etmektedir.

Altınşehir Mahallesi'ndeki altyapı sorununun büyük bir problem olması, ankete katılanlarca dile getirilmiş ve yaşanacak bir bölgede en önemli görülen kriterin de altyapı olduğu anketin bu sorusuna olan cevabıyla da vurgulanmıştır. (Şekil 4.15.)

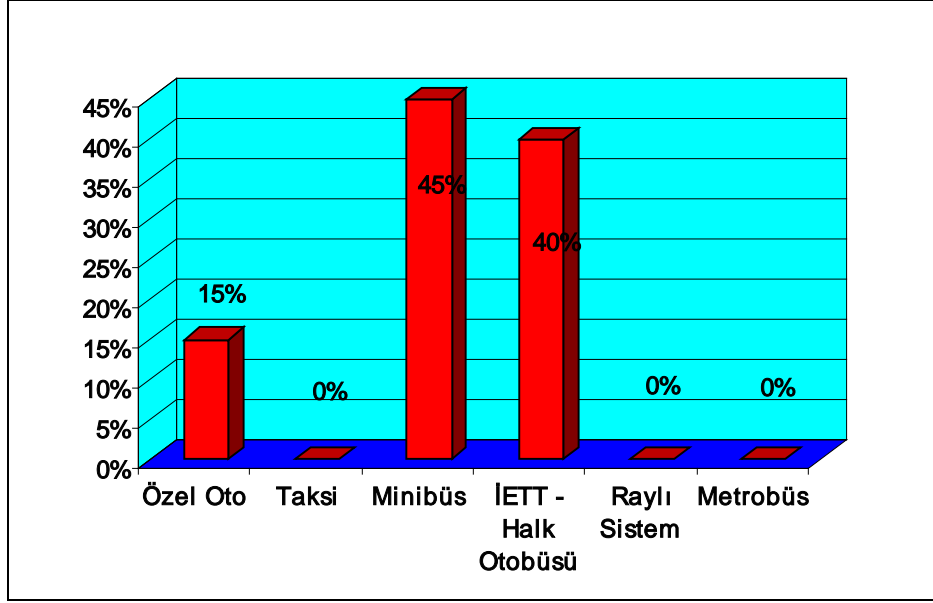


**Şekil 4.15: Altınşehir Mahallesi'nde ankete katılanların yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter.**

Altınşehir Mahallesi'nden geçen ulaşım türleri sadece karayolu ile sınırlıdır. Karayolu ile yapılan ulaşım sistemi özel oto, minibüs, İETT ve Özel Halk Otobüsü (ÖHO) ile sağlanmaktadır.

Altınşehir Mahallesi'nin trafik yükünü %15 ile özel otolar, %45 ile minibüsler, %40 ile de İETT ve ÖHO'ların çektiği yapılan anket ile ortaya çıkmaktadır.

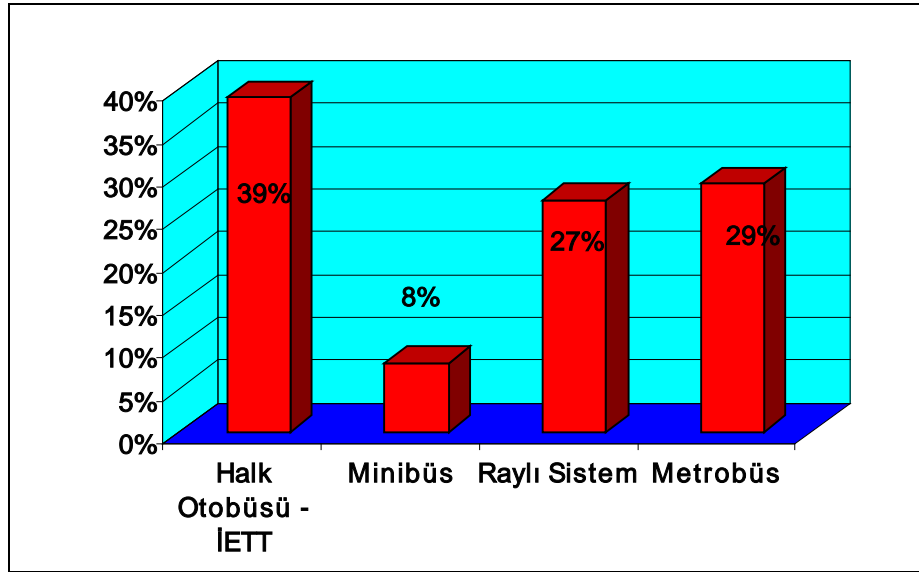
Mahalde ticari taksi sıkça kullanılmamaktadır. Raylı sistemler ve metrobüs ise mahalleye uzak güzergahtan geçtiğinden ancak aktarma yapmak için kullanılmaktadır. (Şekil 4.16).



**Şekil 4.16: Altınşehir Mahallesi'ne ulaşımda hangi tip ulaşım aracı sık kullanılmaktadır.**

Ankette Altınşehir Mahallesine hangi tip yatırımların yapılmasını veya artırılmasını istersiniz diye sorduğumuzda, %39 'u İETT-ÖHO'yu, % 29'si metrobüsü, %27'si raylı sistemi, %8'i ise minibüsü tercih etmiştir. (Şekil 4.17.)

İETT VE ÖHO'nun çok fazla tercih edilmesinin nedeni şu anda bu otobüslerin yetersiz ve bakımsız olması ile kısa sürede yapılabilecek bir çözüm olmasından kaynaklanmaktadır.

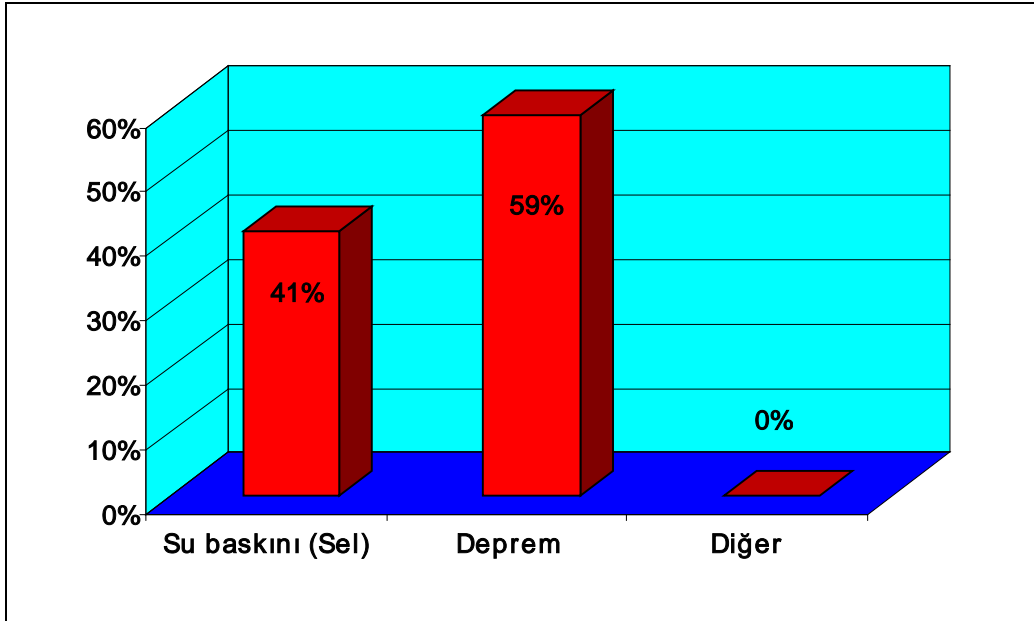


**Şekil 4.17: Altınşehir Mahallesi'ne hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılması veya artırılması gerekmektedir.**

Altınşehir Mahallesi'nin hangi doğal afet sonucunda daha çok zarar göreceğini düşünüyorsunuz sorusuna, %59 oranı ile deprem, %41 oranı ile de sel ve su baskını yanıtları verilmiştir.

Deprem oranının yüksek olması, mahalledeki binaların çoğunluğunun depremden önce denetimsiz yapılması ve depremden sonra da bu yapılara zaman içinde ilave katlar atılması ile ilişkilidir.

Sel ve su baskını oranının da %41 gibi büyük bir oranda olması, şiddetli yağmurlarda yaşanan su baskınlarının sürekli olmasıyla ilişkilidir. (Şekil 4.18.)



Şekil 4.18: Altınşehir Mahallesi hangi doğal afet sonucu daha çok zarar görebilir.

#### 4.2. BAŞAK MAHALLESİ ALAN ARAŞTIRMASI

Başak Mahallesi orta ve üst gelir grubu insanların bulunduğu bir bölgedir. Mahallede özellikle KİPTAŞ'ın yapmış olduğu toplu konut örnekleri büyük yer teşkil etmektedir. Mahalledeki yapılaşma 1999 yılında Deprem Konutları ile başlamıştır. Mahalledeki diğer konutlar: Başakşehir 4. Etap, 5. Etap, Onurkent ve Göçmen Konutları'dır. (Şekil 4.19) Mahallenin nüfusu 46.000 kişi civarındadır.



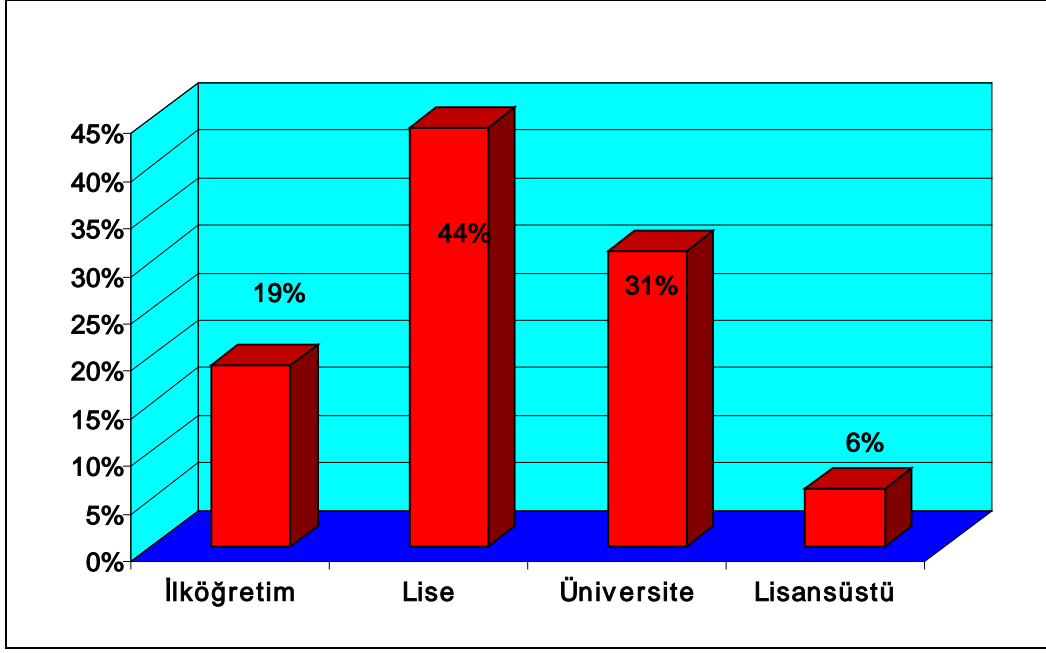
**Şekil 4.19: Başak Mahallesi'nden bir görünüş**  
**Kaynak: [www.basaksehirrehberi.com.tr](http://www.basaksehirrehberi.com.tr)**

#### **4.2.1. Başak Mahallesi demografik yapı analizi**

Başak Mahallesi, toplu konut uygulamaların olduğu bir bölgedir. Toplu konut uygulamaları bu bölgede özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki olan KİPTAŞ tarafından uygulanmaya başlamıştır. Bölgede, özel sektörün de toplu konut uygulamalarının olduğunu görmekteyiz.

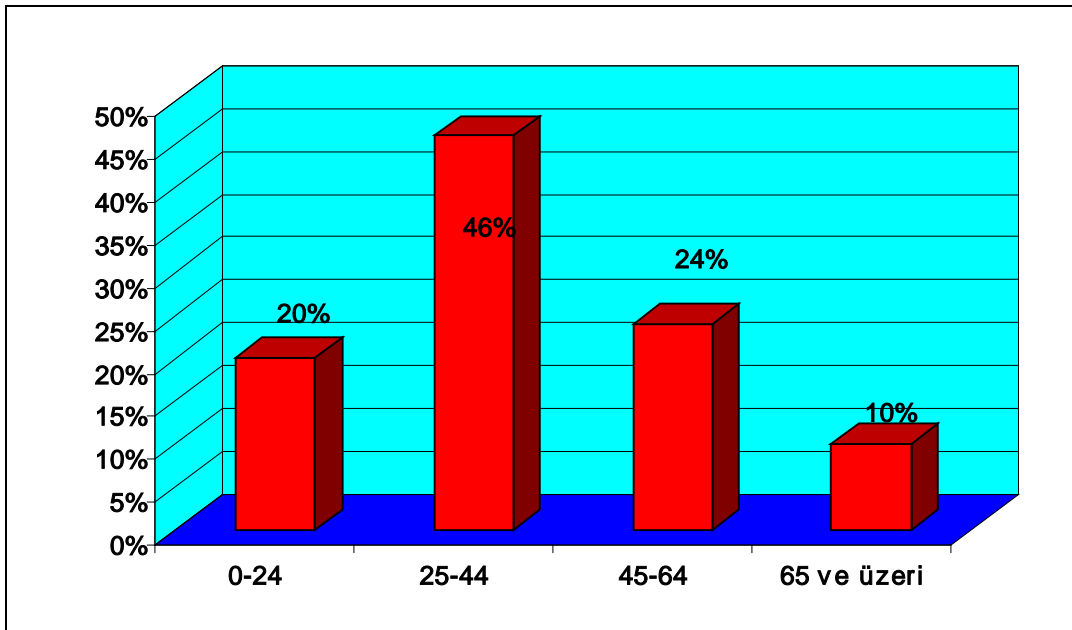
Yapılan ankete göre Başak Mahallesinde ikamet edenlerin eğitim durumunun iyi olduğunu görmekteyiz. İlköğretim mezunlarının oranı %19, lise mezunlarının oranı % 44, üniversite mezunlarının oranı, % 31, lisansüstü mezunlarının oranı ise % 6'dır. (Şekil 4.20)





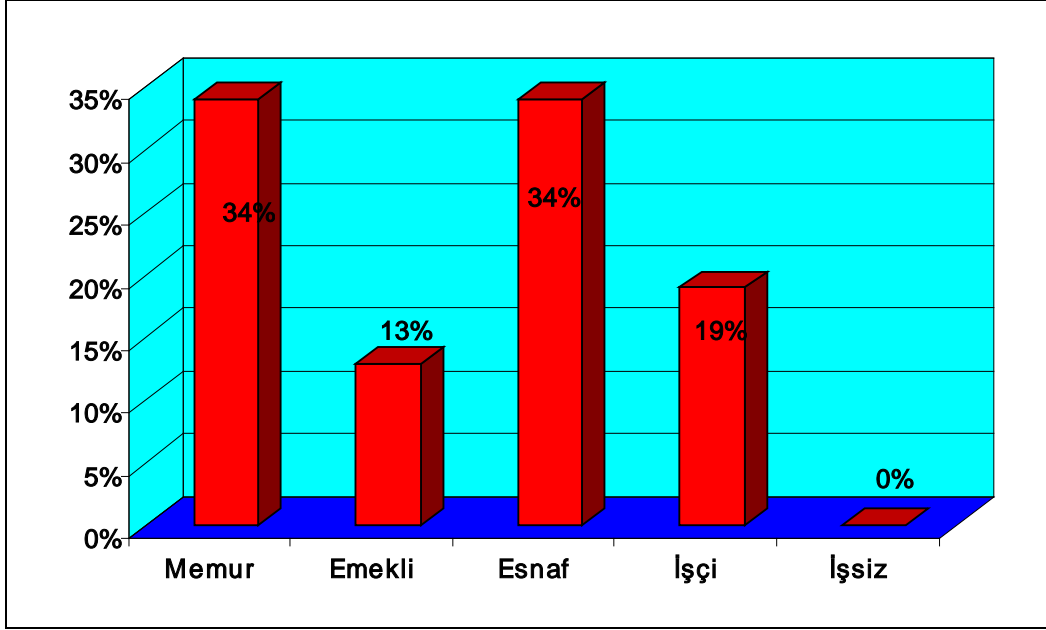
**Şekil 4.20: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların eğitim durumları.**

Başak Mahallesi, Altınşehir Mahallesi'ndeki gibi genç nüfusa sahip olduğuna görmekteyiz. Başak Mahallesi'nde; 0-24 arası yaş grubunun %20, 25-44 arası yaş grubunun %46, 45-64 arası yaş grubunun %24, 65 ve üzeri yaş grubunun ise %10 oranında olduğu görülmektedir. (Şekil 4.21)



**Şekil 4.21: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların yaş aralığı.**

Başak Mahallesi'nde ikamet edenlerin çoğunluğunu %34'er oranla memur ve esnaf kesimi oluşturmaktadır. İşçi kesimi %19, emekli kesimi ise %13 oranındadır. (Şekil 4.22)

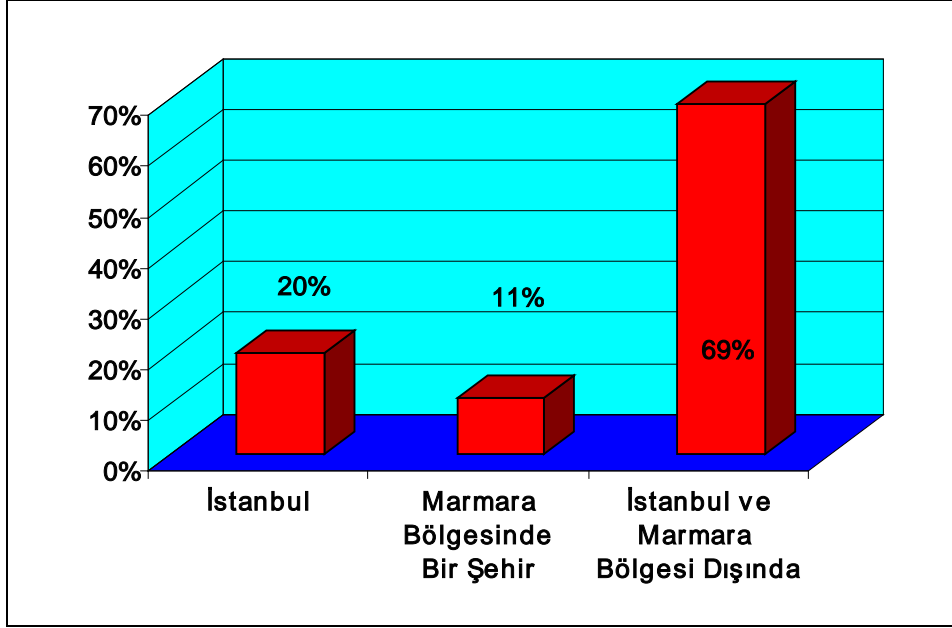


Şekil 4.22: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların meslek dağılımı.

#### 4.2.2. Başak Mahallesi toplumsal statü analizi

Başak Mahallesi toplumsal statü göstergeleri olarak önce göç edilen yer ve göç zamanı ile refah durumu ölçülmüştür. Refah durumuna ilişkin olarak aylık geliri, konut sahipliği, başka bir konuta sahip olma ve otomobil sahipliği gösterge olarak kullanılmıştır.

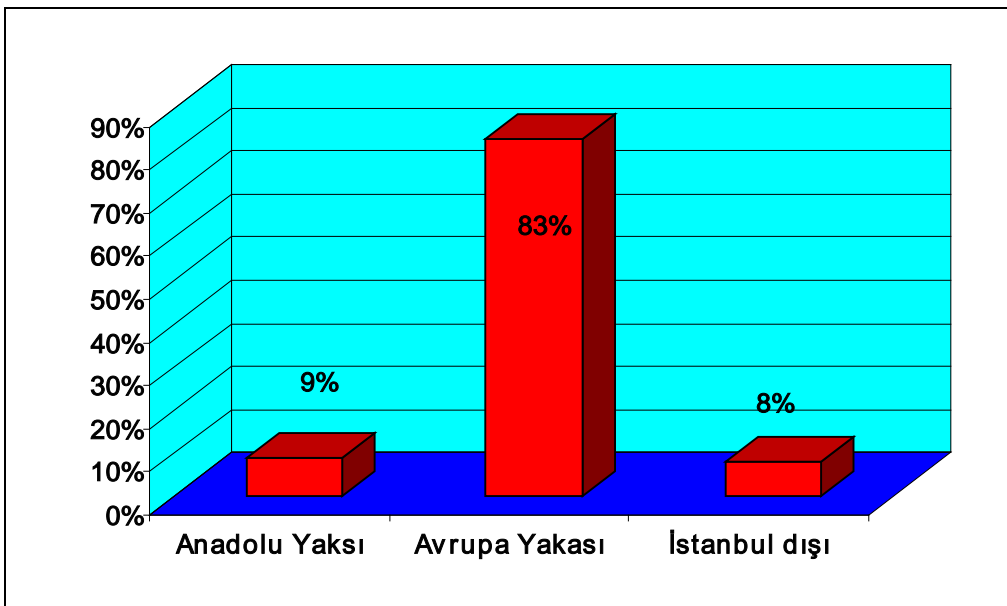
Ankete katılanların doğum yerleri incelendiğinde, İstanbul ve Marmara Bölgesi dışında doğanların oranı %69, İstanbul'da doğanların oranı %20, Marmara Bölgesinde bir şehirde doğanların oranının da %11 olduğu görülmektedir. Bu durum Başak Mahallesi'nde yaşayanların %80'inin İstanbul'a göç ettiği anlaşılmaktadır. (Şekil 4.23)



Şekil 4.23: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların doğum yeri.

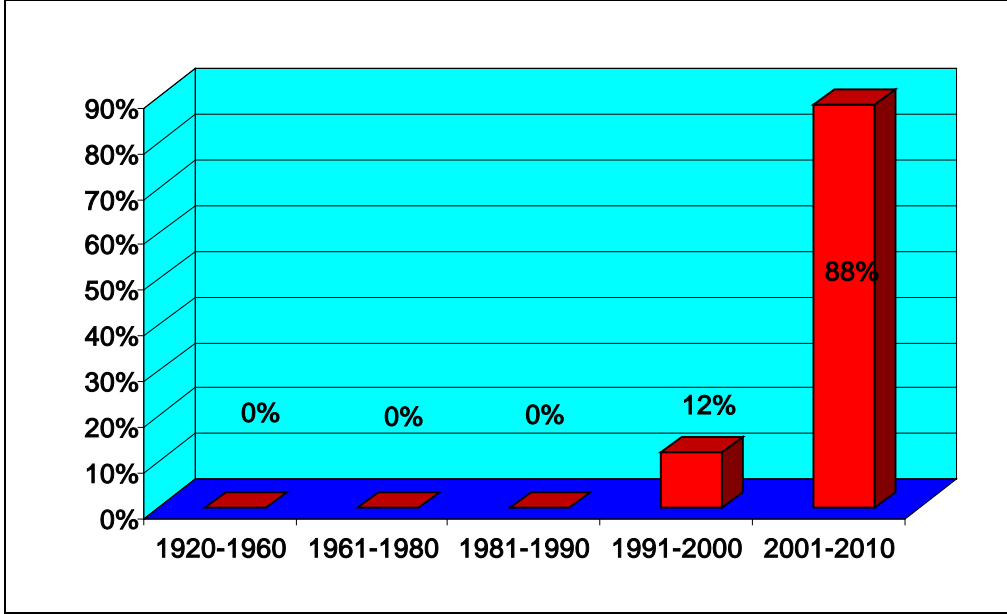
Yapılan ankete göre; Başak Mahallesinde ikamet edenlerin %83'ünün bu mahalleye gelmeden önce Avrupa Yakasında, %9'unun Anadolu Yakasında, %8'inin ise İstanbul dışında ikamet ettiği anlaşılmıştır.

Avrupa yakasında oturanlar için bu mahalledeki yapılaşmalar gerek alt yapı düzgünlüğü gerekse planlı olması bakımından tercih edilmiştir. İstanbul dışından gelenler ise çoğunlukla memur kişilerdir. (Şekil 4.24)



Şekil 4.24: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların daha önce nerede ikamet ettikleri.

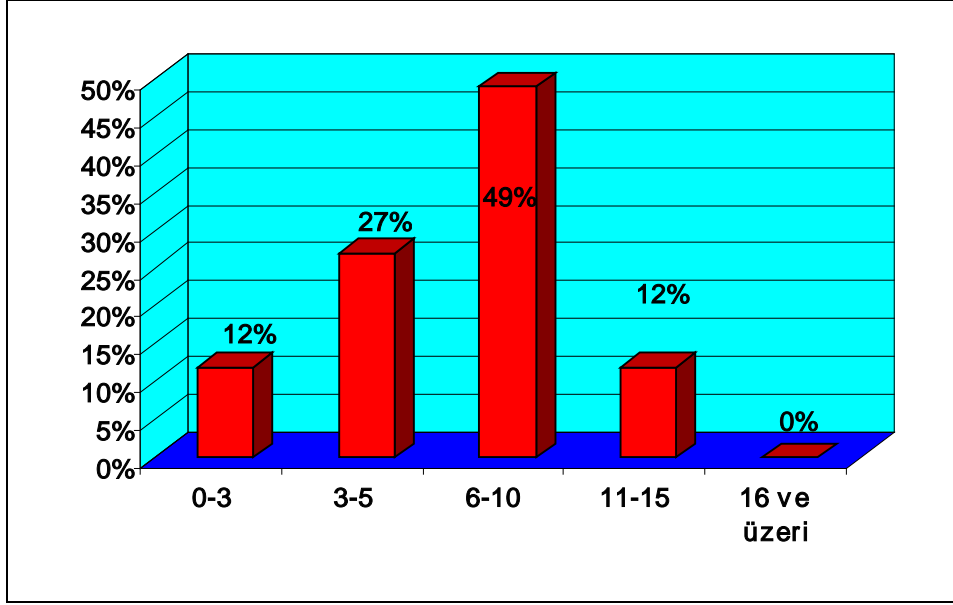
Başak Mahallesi'ndeki yapılaşmalar 1998 yılında başlamış ve hızla devam etmiştir. Mahalleye yerleşme yıllarına baktığımızda 1991-2000 yılları arasında bu mahalleye gelenler %12 oranında iken 2001-2010 yılları arasında % 88 oranında olmuştur. (Şekil 4.25) Bu durum son 10 yıl içerisinde Başak Mahallesi'nin nüfusunu artırmıştır.



Şekil 4.25: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların mahalleye taşınma yıl aralığı.

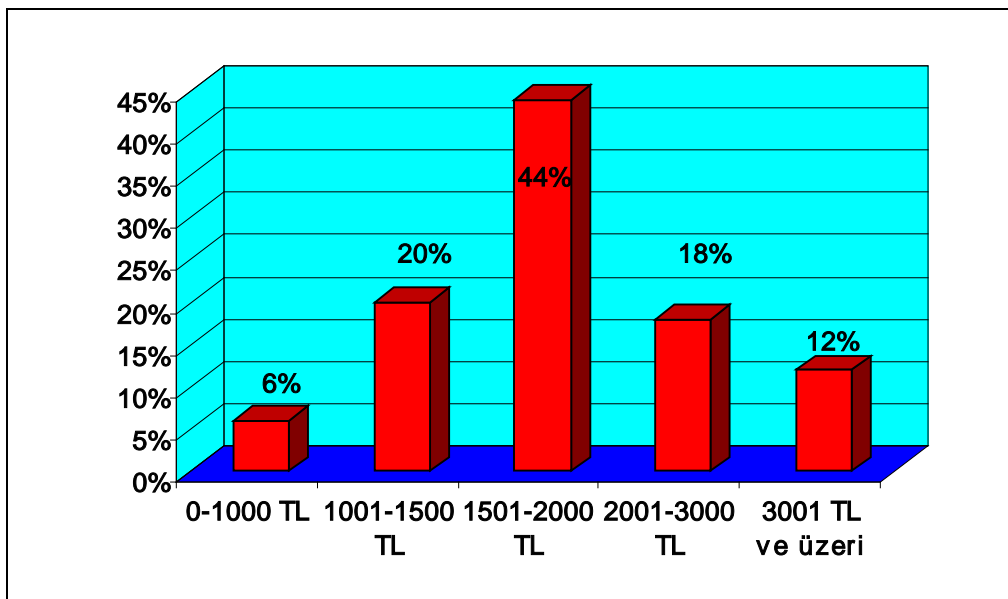
Konut yaşlarına bakıldığında konutların neredeyse hepsinin 1999 Marmara Depreminden sonra yapıldığı görülmektedir. Konut yaş aralıklarına bakıldığında 11-15 yaş arasındaki konutlar %12, 6-10 yaş arasındaki konutlar %49, 3-5 yaş arasındaki konutlar %27, 0-3 yaş arasındaki konutlar ise %12 oranındadır. (Şekil 4.26)

Konutların Marmara Depreminden sonra, Deprem Yönetmeliğine uygun olarak inşa edilmiştir.



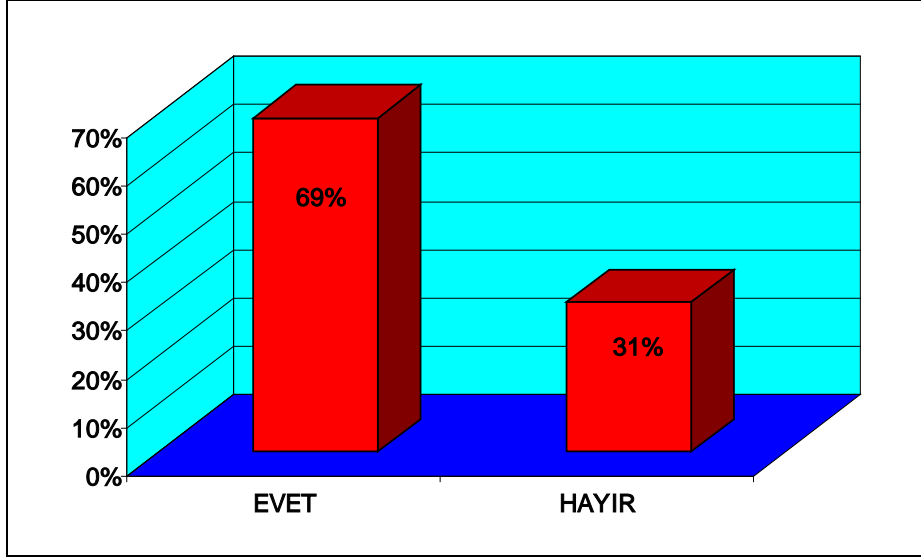
**Şekil 4.26: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun yaşı.**

Başak Mahallesinde ikamet edenlerin aylık gelirinin iyi durumda olduğu görülmektedir. Ankete bakıldığında aylık geliri 0–1000 TL arasında olanlar %6, 1001–1500 TL arasında olanlar %20, 1501–2000 TL arasında olanlar %44, 2001–3000 TL arasında olanlar %18, 3001 TL ve üzerinde olanlar %12 oranında olduğu görülmektedir. (Şekil 4.27)



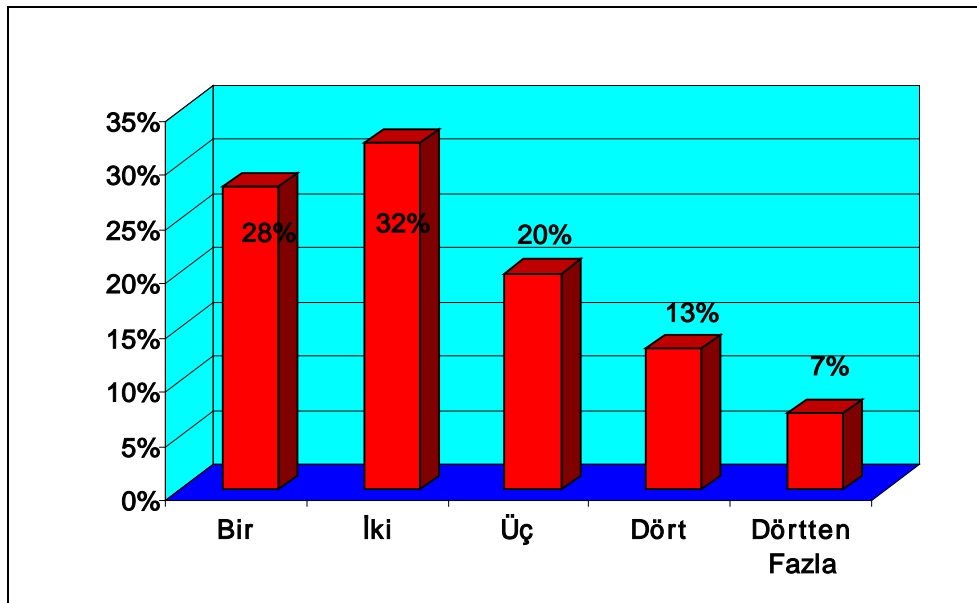
**Şekil 4.27: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların aylık gelir dağılımı.**

Başak Mahallesi'ne ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu incelendiğinde %69 oranında konutun kendilerine ait olduğu, %31 oranında ise konutun kendilerine ait olmadığı görülmüştür. (Şekil 4.28)



**Şekil 4.28: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu.**

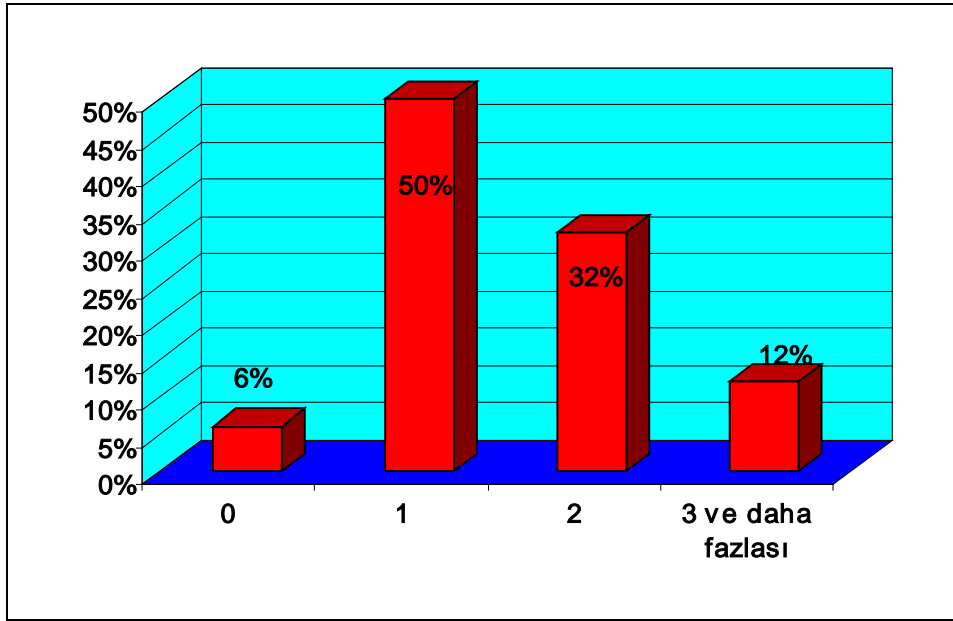
Başak Mahallesinde konutu olanların %28'inin İstanbul'da başka konutunun olmadığı, %72'sinin ise İstanbul'da başka konutlarının da olduğu görülmüştür. (Şekil 4.29) Bu durum hem kişilerin maddi durumlarının iyi olduğunu, hem de oturmak için Başak Mahallesi'ni tercih ettiklerini gösterir.



**Şekil 4.29: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların İstanbul'daki konut sahipliği.**

Mahalle halkının otomobil sahipliğine bakıldığında, otomobili olmayanların oranı %6, bir tane otomobili olanların oranı %50, 2 tane otomobili olanların oranı %32, 3 ve daha fazla otomobili olanların oranının ise %12 olduğu görülmüştür. (Şekil 4.30)

Mahalle sakinlerinin %94'ünün otomobili vardır. Mahallede özellikle birden fazla otomobili olanların oranın çokluğu, otopark sorununu ortaya çıkarmaktadır.

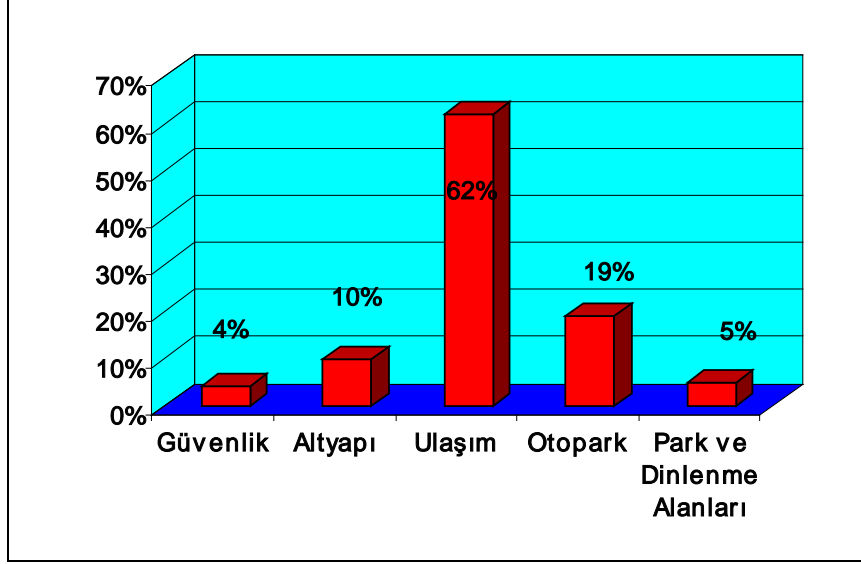


Şekil 4.30: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların otomobil sahipliği.

#### 4.2.3. Başak Mahallesi'nin sorunları, ulaşım değerlendirilmesi ve risk analizi.

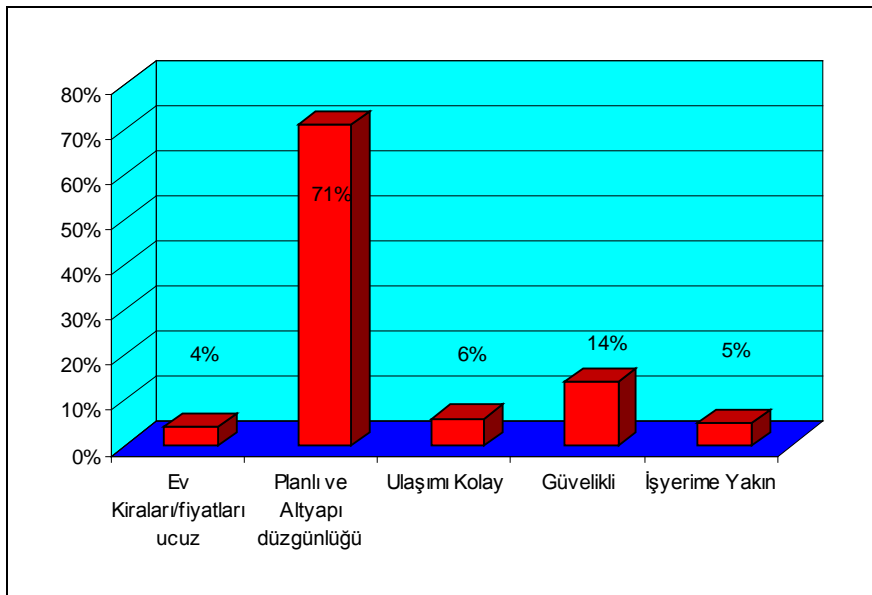
Bu bölümde, mahallenin sorunlarının neler olduğunun belirlenmesi, halkın konu ile ilgili çözüm önerileri ve isteklerinin belirlenmesi, mahaldeki ulaşım sisteminin incelenmesi ve doğal afetle ilgili risk tahminlerinin belirlenmesi gibi konular ele alınmıştır.

Başak Mahallesi'nin en önemli sorununun nedir sorusuna %62 oranında ulaşım cevabı verilmiştir. Bu durum son 10 yıl içerisinde hızlı bir şekilde yapılaşmaya başlayan bölgenin ulaşım açısından tam anlamıyla planlanmadığını göstermektedir. (Şekil 4.31)



Şekil 4.31: Başak Mahallesi'nin en önemli sorunları.

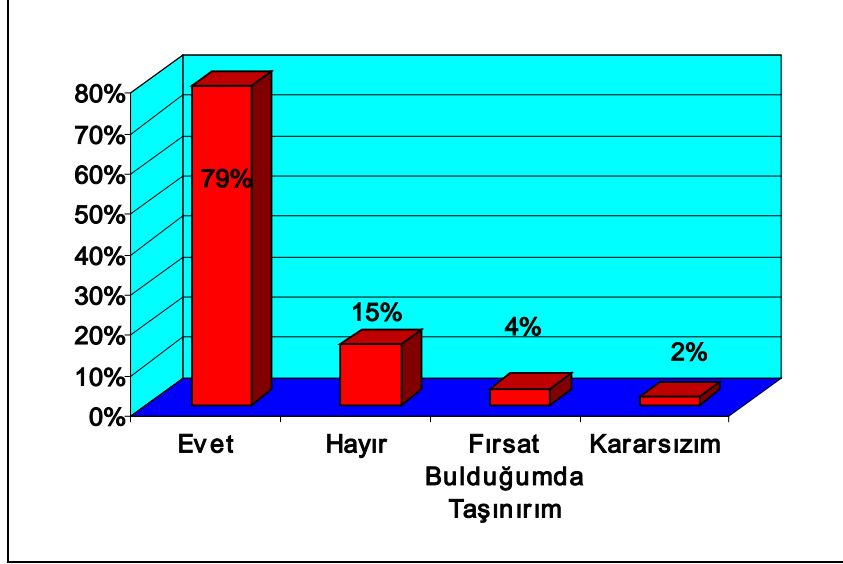
Bölgedeki ev fiyatlarının yüksek olması, bölgeye ulaşımın kolay olmaması ve bölgede oturanların işyerlerine uzak bir yerde oturması gibi nedenlere rağmen bölge halkının bu mahalleyi tercih etmelerindeki en önemli faktörün bölgenin planlı olmasından kaynaklandığını anlaşılmaktadır. (Şekil 4.32)



Şekil 4.32: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu bölgeyi tercih etme nedeni.

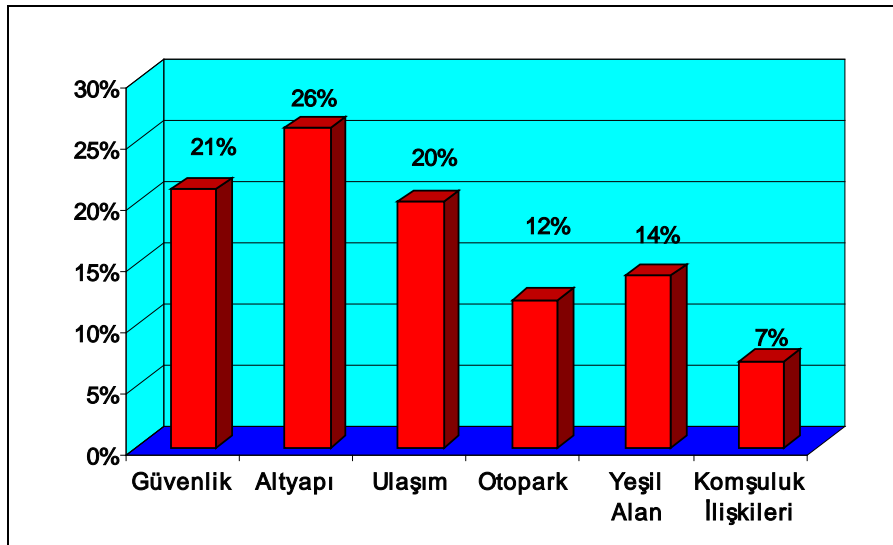


Mahalle halkının %79'u sürekli aynı yerde oturmayı düşündüklerini belirtmişlerdir. Bu durum bölgede oturma memnuniyetinin yüksek bir oranda olduğunu gösterir. Bölgeden taşınmak isteyenlerin bir bölümü daha iyi nitelikteki sitelerde ve ulaşımı daha kolay olan yerlerde oturmak istediklerini belirtmişlerdir. (Şekil 4.33)



**Şekil 4.33: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların aynı mahallede yaşama hakkındaki fikirleri.**

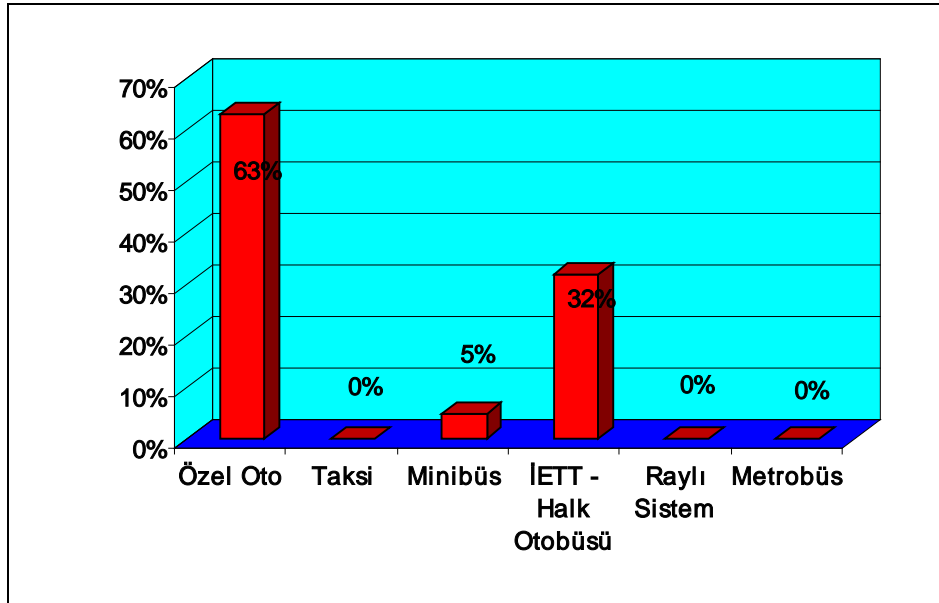
Daha yaşanabilir bir yerde ikamet etmek isteyen Başak Mahallesi sakinleri, yaşamak istediği bölgenin güvenliğinin ve altyapı hizmetlerinin iyi durumda olmasını, ulaşımının kolay olmasını, yeşil alanının daha fazla olmasını ve otopark sorununun olmamasını daha fazla istemişlerdir. (Şekil 4.34)



**Şekil 4.34: Başak Mahallesi'nde ankete katılanların yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter.**

Başak Mahallesi'nde özel oto sahipliğinin fazla olması ve toplu ulaşım ağının gelişmiş olmaması, mahalleye direk ulaşımında özel oto kullanım oranının yüksek olması tetiklemiş, ticari taksilerin pek de kullanılmamasına neden olmuştur. Çalışan kesimin ve öğrencilerin çoğunlukla İETT ve Halk Otobüsünü tercih ettikleri görülmüştür. Minibüs hattının güzergah hattı olarak mahalle dışından geçmesi, mahalle sakinlerinin minibüsü tercih etmelerini azaltmıştır.

Mahallede raylı sistem ve metrobüs ulaşım sistemlerinin olmaması, mahalleye ulaşımında bu hizmet araçlarının ancak aktarma yapmak için kullanılmasını sağlamaktadır. (Şekil 4.35)



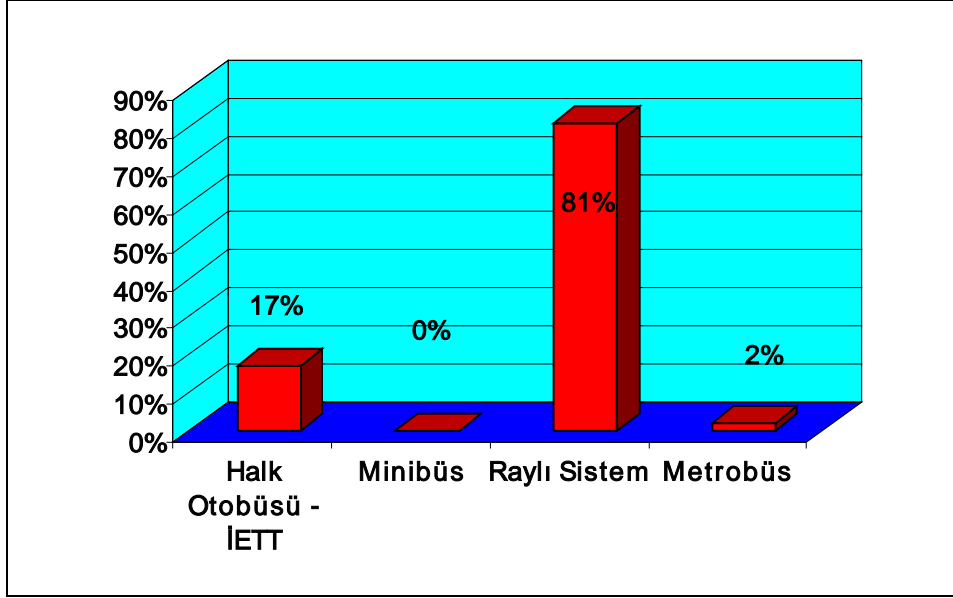
Şekil 4.35: Başak Mahallesi'ne ulaşımında hangi tip ulaşım aracı sık kullanılmaktadır.

Ankette Başak Mahallesi'ne ulaşım için hangi tip yatırımlarının yapılmasını veya arttırılmasının istersiniz sorusuna, ankete katılanların %81'i raylı sistem, %17'si İETT ve Halk Otobüsü, %2'si minibüs olarak cevap vermiştir.

Başak Mahallesi'nde inşa edilmekte olan metro inşaatının tamamlanmasıyla ulaşımın rahatlayacağı düşünülmektedir.

Minibüs yatırımının hiç istenmemesi ilgi çekicidir. Onun yerine Halk Otobüsü ve İETT tercih edilmektedir.

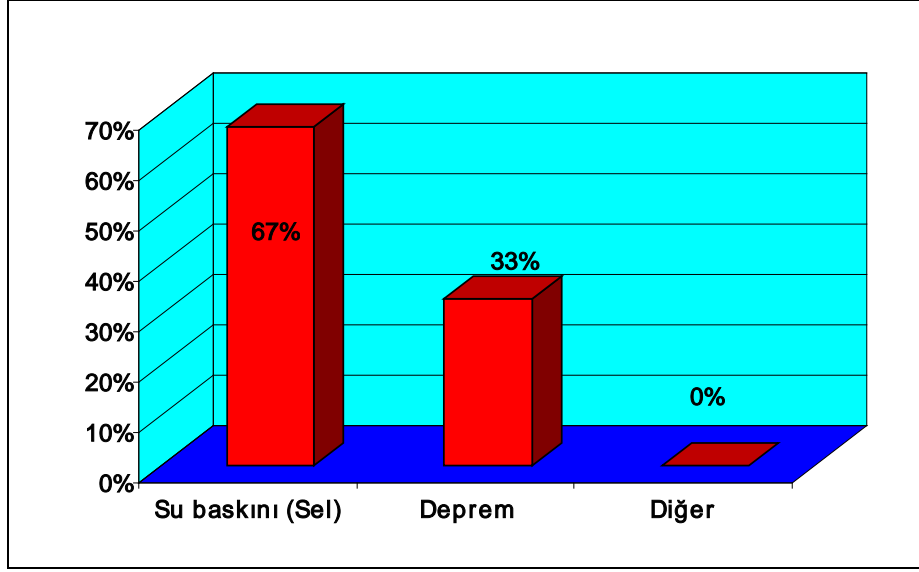
Metro hattının inşa edilmekte olması, Metrobüs istemini geri plana attığı görülmektedir. (Şekil 4.36)



**Şekil 4.36: Başak Mahallesi'ne hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılması veya artırılması gerekmektedir.**

2009 yılı Eylül ayında İstanbul'da yaşanan sel felaketi sonucunda, Başakşehir İlçesi'nin alçakta kalan bölgeleri büyük zarar görmüştür. Başak Mahallesi'nin de alçakta kalan yerleri sular altında kalması, ankete katılanların %67'sinin su baskını Başak Mahallesi'nin daha çok zarar göreceği bir afet türü olarak seçmesine neden olmuştur.

Bölge, 1999 Marmara Depreminden sonra, Deprem Yönetmeliğine uygun olarak yapılaşmasına rağmen, ankete katılanların %33'ü ise deprem felaketinin Başak Mahallesine daha fazla zarar vereceğini belirtmişlerdir. (Şekil 4.37)



**Şekil 4.37: Başak Mahallesi hangi doğal afet sonucu daha çok zarar görebilir.**

#### **4.3. BAHÇEŞEHİR 2. KISIM MAHALLESİ ANKET ÇALIŞMASI**

Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi çoğunluğu üst gelir grubu insanların yaşadığı, planlı olarak gelişme göstermiş bir bölgedir. Mahallede site tipi yapılaşmalar çoğunluktadır. Şelale Evleri, Funda Evleri, Gül Evleri, Banu Evleri, Spradon Evleri, Manolya Evleri, Hillpark Evleri bu yapılardan bazılarıdır (Şekil 4.38). Mahalle ayrıca Boğazköy, Hoşdere ve Yeşiltepe mevkiğini kapsamaktadır. Mahallenin nüfusu 17.500 kişi civarındadır.

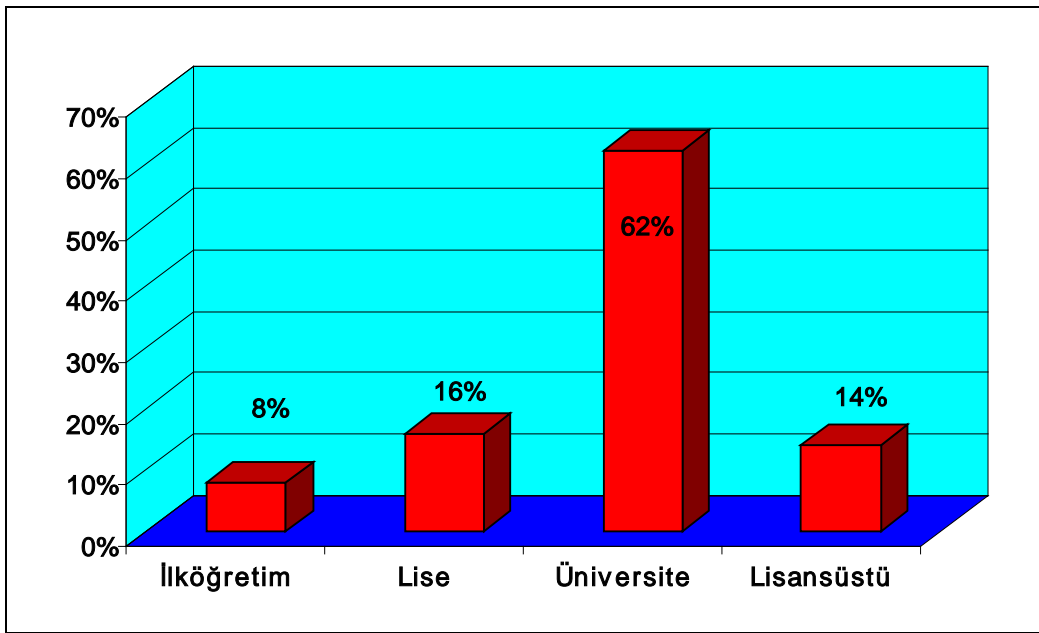


**Şekil 4.38: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nden bir görünüş.**

#### 4.3.1. Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi demografik yapı analizi

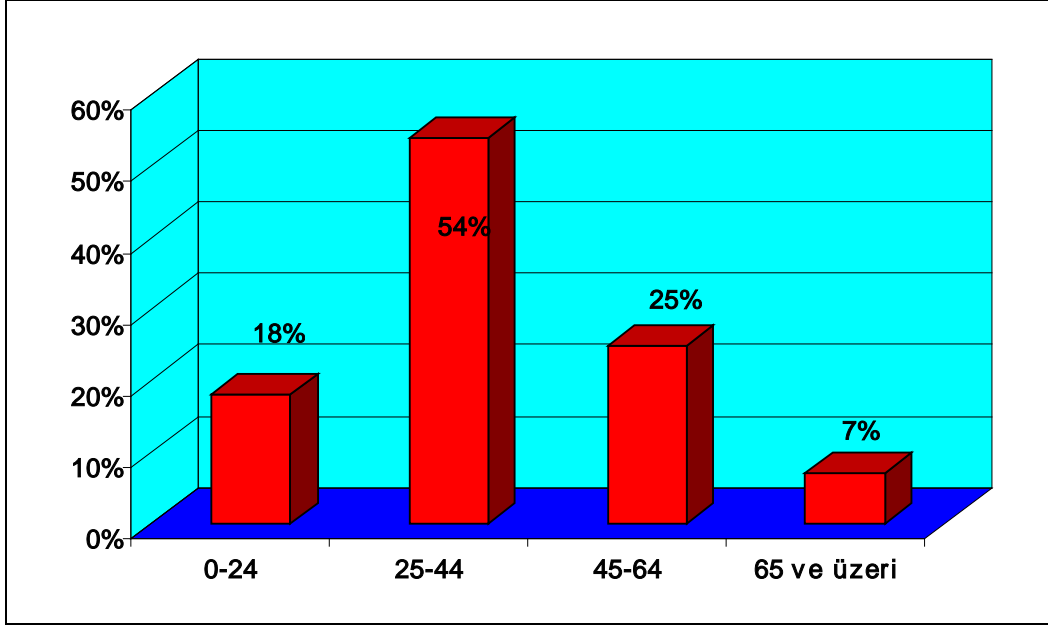
Başakşehir 2. Kısım Mahallesi'nin demografik yapısına ilişkin olarak, nüfusun yaş gruplarına dağılımı, eğitim durumu ve meslek dağılımı ile ilgili bilgilere ulaşılması hedeflenmiştir.

Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde oturanların eğitim seviyelerinin yüksek olduğu görülmektedir. Lisans ve lisansüstü mezunlarının toplam oranı %76, lise ve ilköğretim mezunlarının toplam oranı ise %24 olduğu görülmektedir. (Şekil 4.39)



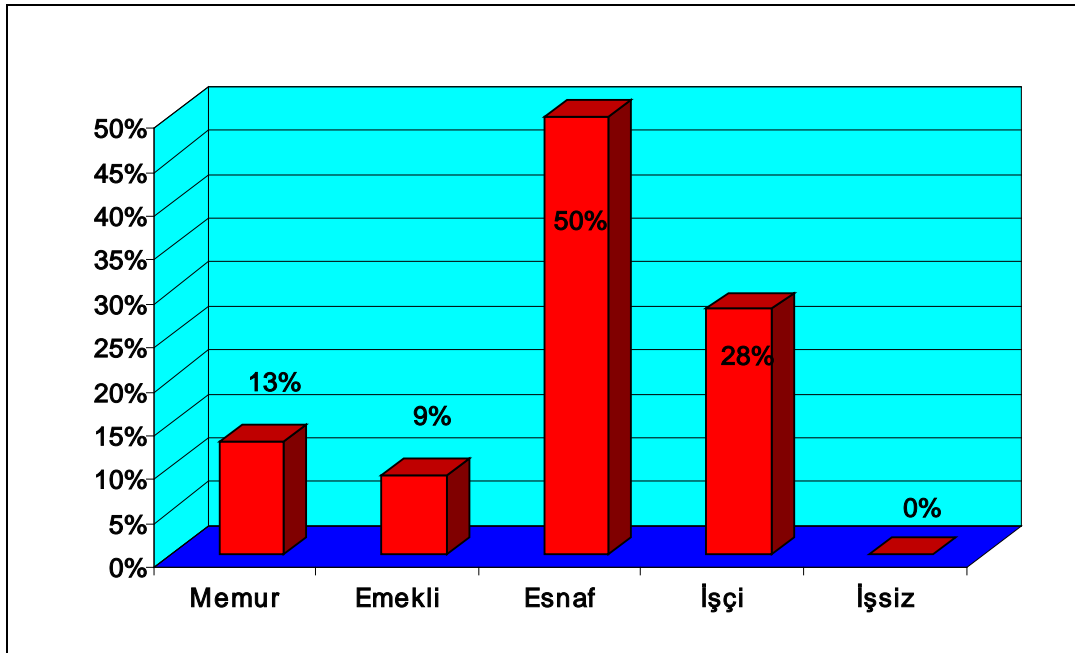
Şekil 4.39: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların eğitim durumları.

Bölgede; 0-24 arası yaş grubunun %18, 25-44 arası yaş grubunun %54, 45-64 arası yaş grubunun %25, 65 ve üzeri yaş grubunun ise %7 oranında olduğu görülmektedir. (Şekil 4.40)



**Şekil 4.40: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların yaş aralığı.**

Mahallede yaşayanların meslek grupları incelendiğinde, halkın yarısının kendi işini yapan esnaflardan oluştuğu, memur oranının %13, emekli oranının %9, işçi oranının %28 olduğu, işsizliğin ise olmadığı görülmüştür. (Şekil 4.41)

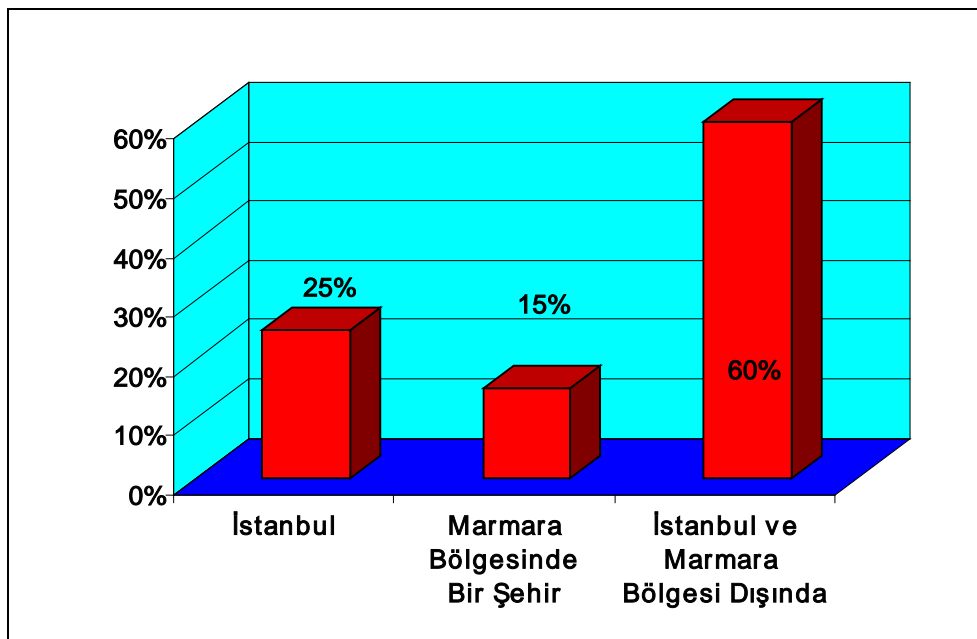


**Şekil 4.41: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların meslek dağılımı.**

#### 4.3.2. Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi toplumsal statü analizi

Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi toplumsal statü göstergeleri olarak önce göç edilen yer ve göç zamanı ile refah durumu ölçülmüştür. Refah durumuna ilişkin olarak aylık geliri, konut sahipliği, başka bir konuta sahip olma ve otomobil sahipliği gösterge olarak kullanılmıştır.

Mahallede yaşayanların İstanbul'da doğanlarının oranı %25, İstanbul dışında doğanların %75 oranında olduğu görülmüştür. Bu durum mahallede yaşayanların büyük bir oranının bu bölgeye göç ettiğini gösterir. (Şekil 4.42)

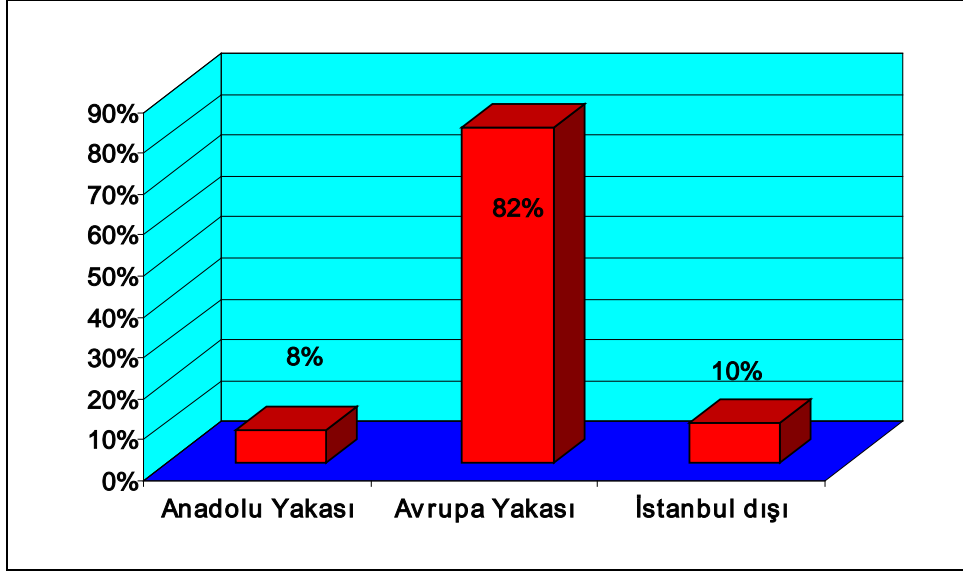


Şekil 4.42: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların doğum yeri.

Başakşehir 2. Kısım Mahallesinde oturanların %82 oranındaki büyük bir kısmı Avrupa Yakasından, %8'i Anadolu Yakasından, %10'u ise İstanbul dışından bu mahalleye göç etmiştir.

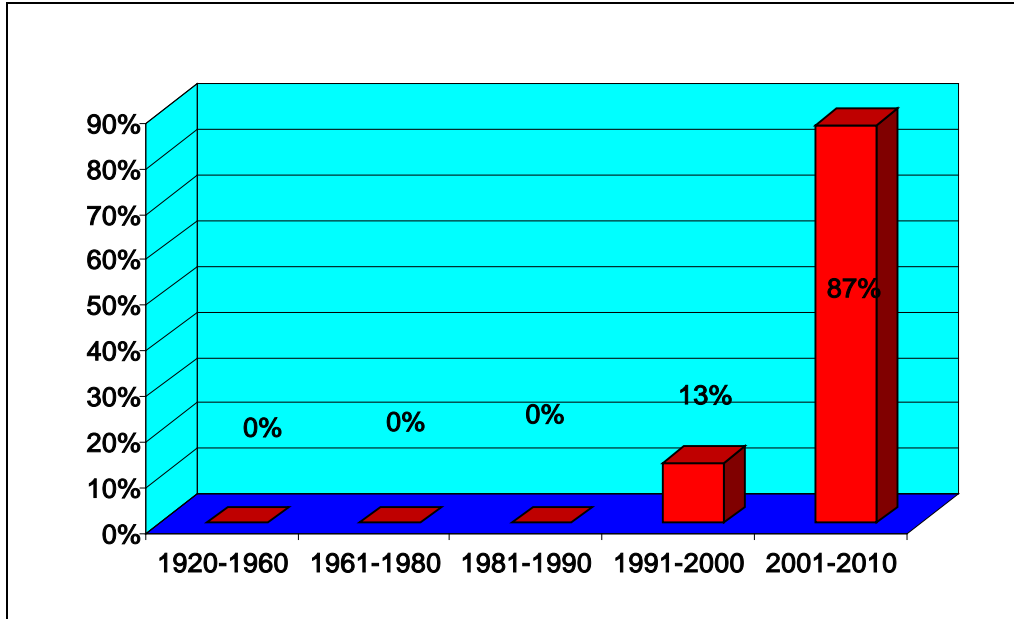
Avrupa yakasından göç edenlerin oranının yüksek olması, bölgenin Avrupa yakasında planlı olarak gelişen bir yerde konumlanmış olmasıyla ilişkilidir. (Şekil 4.43)





**Şekil 4.43:** Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların daha önce nerede ikamet ettikleri.

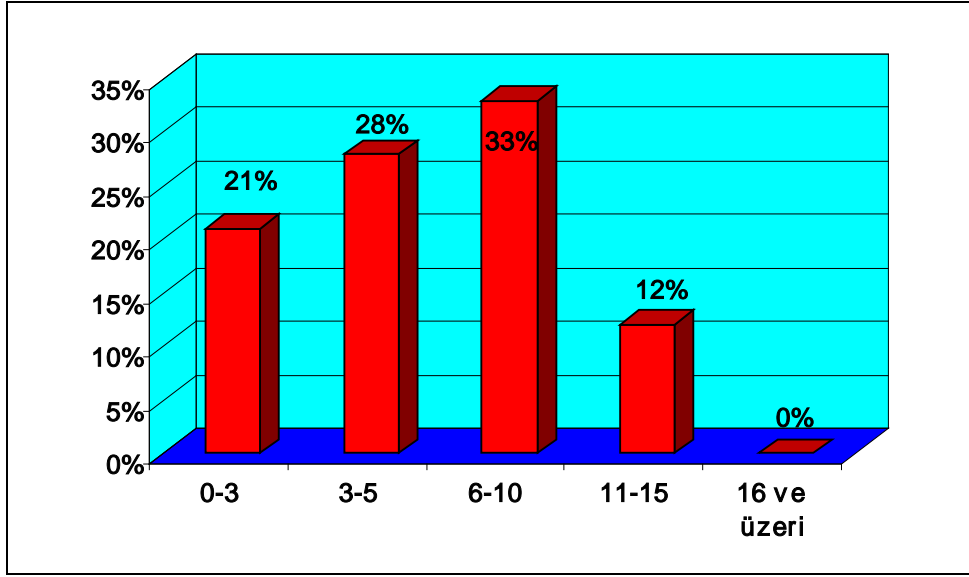
Mahaldeki yapılaşmalar 90'lı yılların sonlarında başlamış ve son yıllarda hızla devam etmiştir. 2001-2010 tarihleri arasında mahalleye taşınanların oranı %87, 1991-2000 tarihleri arasında mahalleye taşınanların oranı ise %13'tür. (Şekil 4.44)



**Şekil 4.44:** Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların mahalleye taşınma yıl aralığı.

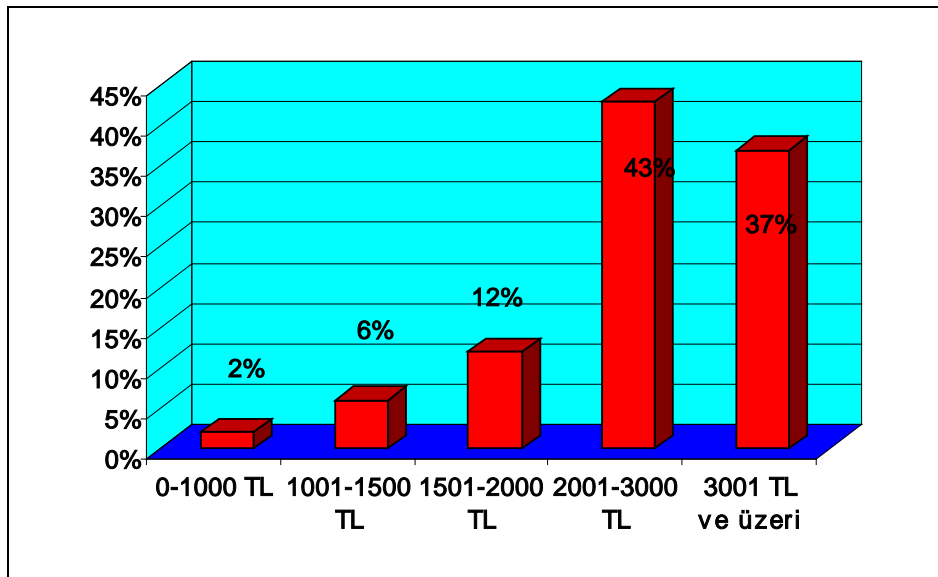
Mahalledeki konutların çoğunluğu yeni yapılardan oluşmaktadır. 0-5 yaş arası konutların oranı %49 iken, 6-15 yaş arası konutların oranı %51'tir.

15 yaşından yaşlı konutların ise mahallede yer almadığı görülmektedir. (Şekil 4.45)



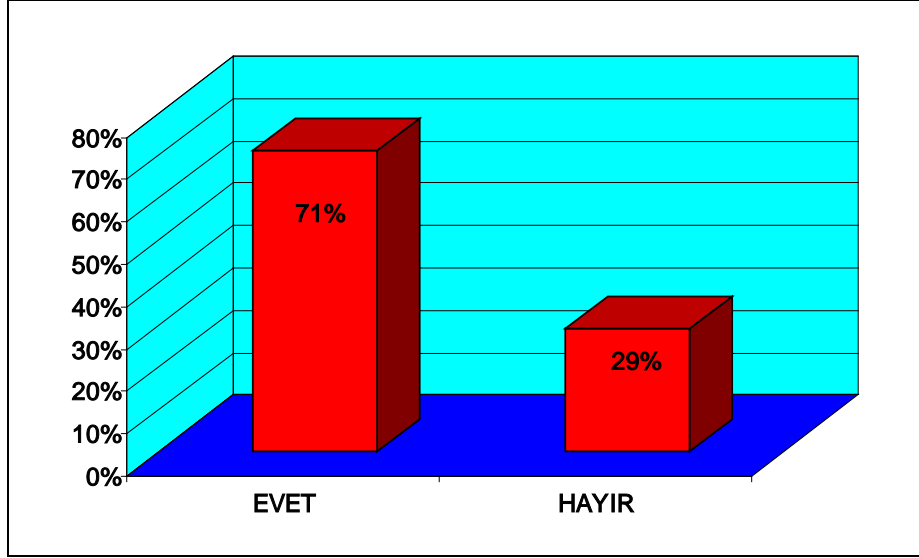
Şekil4.45: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun yaşı.

Mahalle sakinlerinin aylık gelir durumları incelendiğinde, aylık gelirleri; 0-1000 TL arasındakilerin oranı %2, 1001-1500 TL arasındakilerin oranı %6, 1501-2000 TL arasında olanların oranı %12, 2001-3000 TL arasına olanların oranı %43, 3001 TL ve üzeri olanların oranı ise %37 olduğu görülmektedir. Ankete göre, mahalle halkının gelir durumu yüksek seviyededir. (Şekil 4.46)



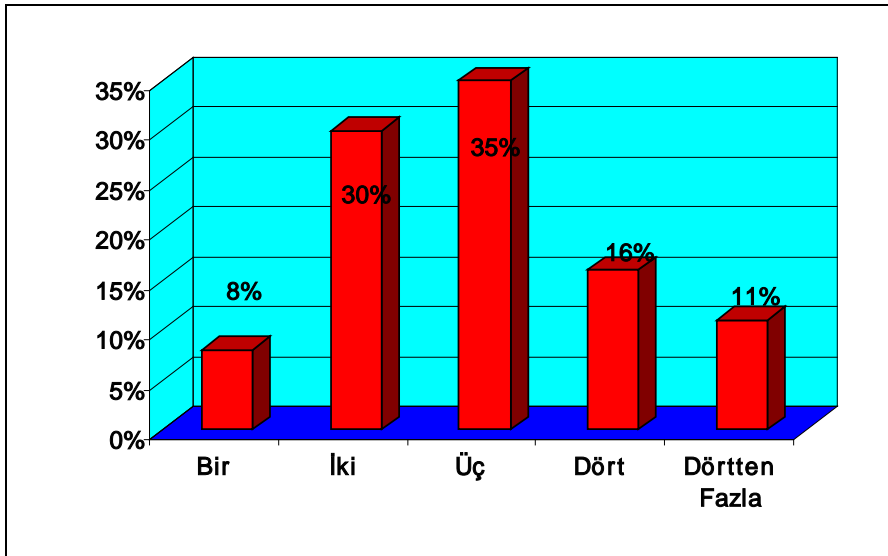
Şekil 4.46: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların aylık gelir dağılımı.

Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'ne ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu incelendiğinde %71 oranında konutun kendilerine ait olduğu, %29 oranında ise konutun kendilerine ait olmadığı görülmüştür. (Şekil 4.47)



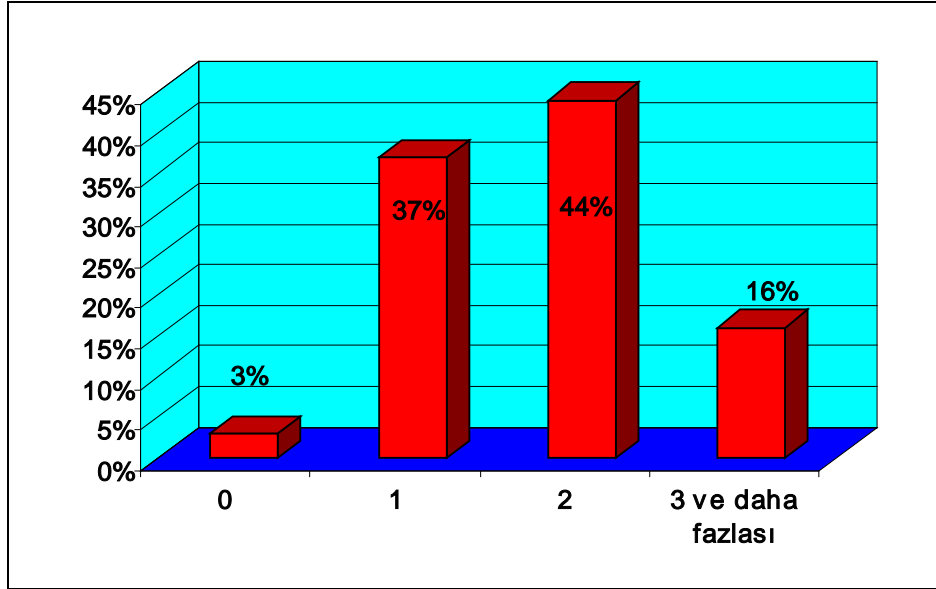
Şekil 4.47: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu konutun mülkiyet durumu.

Mahallede konutu olanların %8'inin İstanbul'da başka konutunun olmadığı, %92'sinin ise İstanbul'da başka konutlarının da olduğu görülmüştür. (Şekil 4.48) Bu durum hem kişilerin maddi durumlarının iyi olduğunu, hem de oturmak için Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'ni tercih ettiklerini gösterir.



Şekil 4.48: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların İstanbul'daki konut sahipliliği.

Mahallede otomobil sahipliği oldukça fazladır. Ev halkına ait otomobil sayılarına bakıldığında, 1 tane otomobili olanların oranı %37, 2 tane otomobili olanların sayısı %44 ve 3'ten daha fazla otomobili olanların sayısı ise %16'dır. Otomobili olmayanların sayısı ise %3'tür. (Şekil 4.49)

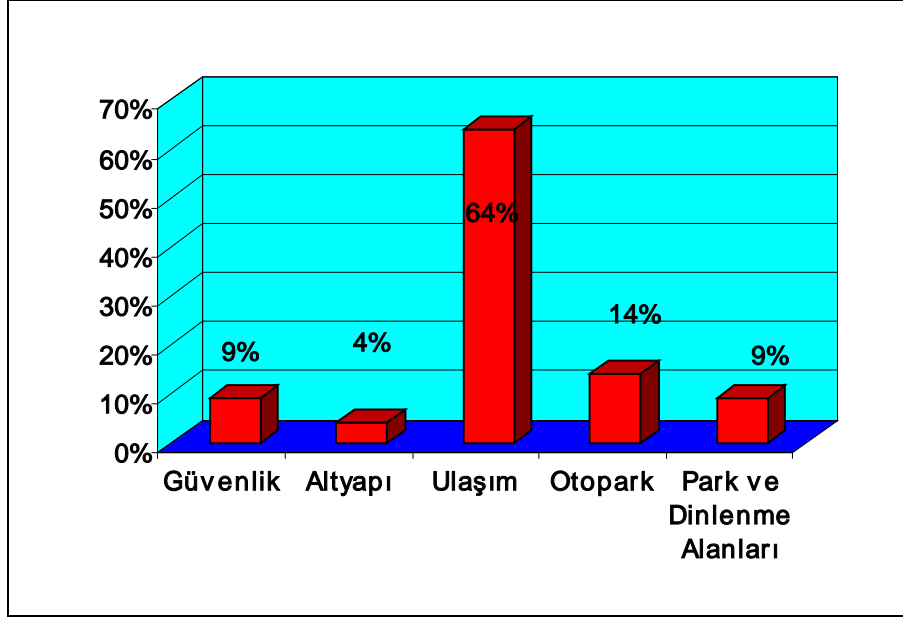


**Şekil 4.49: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların otomobil sahipliği.**

#### **4.3.3. Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nin sorunları, ulaşım değerlendirilmesi ve risk analizi.**

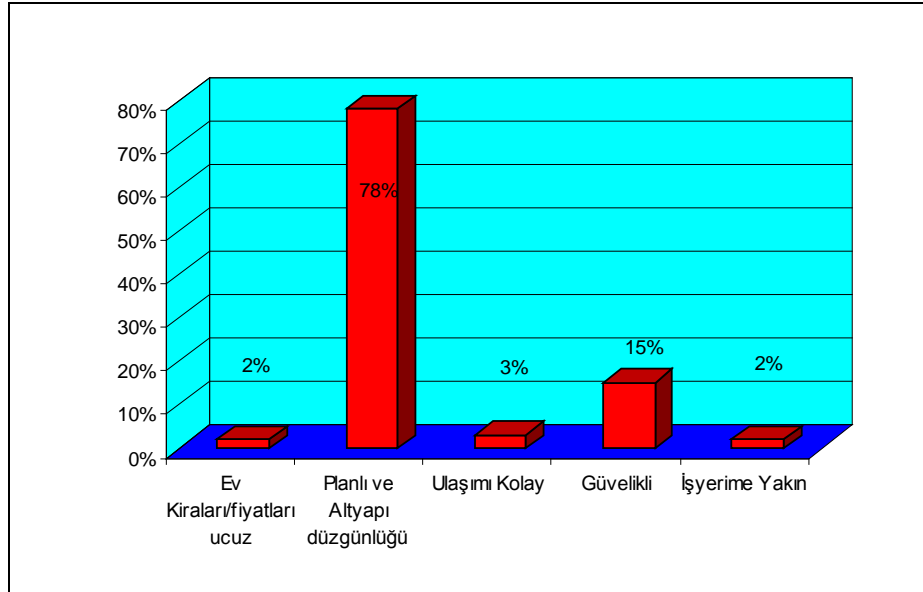
Bu bölümde, mahallenin sorunlarının neler olduğunun belirlenmesi, halkın konu ile ilgili çözüm önerileri ve isteklerinin belirlenmesi, mahaldeki ulaşım sisteminin incelenmesi ve doğal afetle ilgili risk tahminlerinin belirlenmesi gibi konular ele alınmıştır.

Ulaşım sorunu Başak Mahallesinde olduğu gibi bu mahallede de büyük bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul merkezine yakın olmaması, alternatif yolların bulunmaması ve raylı sistem gibi toplu taşıma sistemlerinin yeterli olmaması ulaşım sistemini sorun haline getirmiştir. (Şekil 4.50)



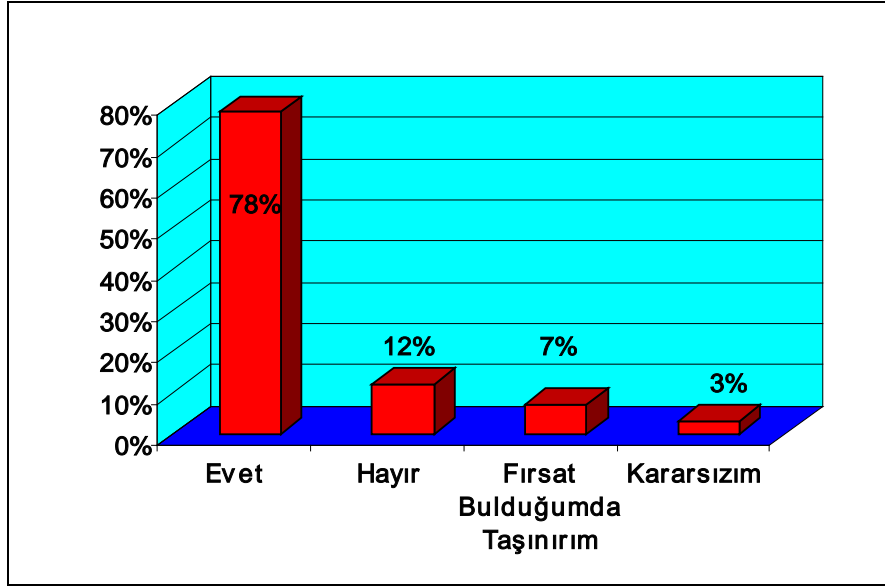
Şekil 4.50: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nin en önemli sorunları.

Mahalle sakinlerinin bu bölgeyi tercih etme nedeninin en başında, bölgenin planlı bir şekilde yapılaşması, güvenliğinin iyi olması, sosyal açıdan gelişmiş olması, yeşil alanlarının çok olması gibi nedenler gelir. (Şekil 4.51)



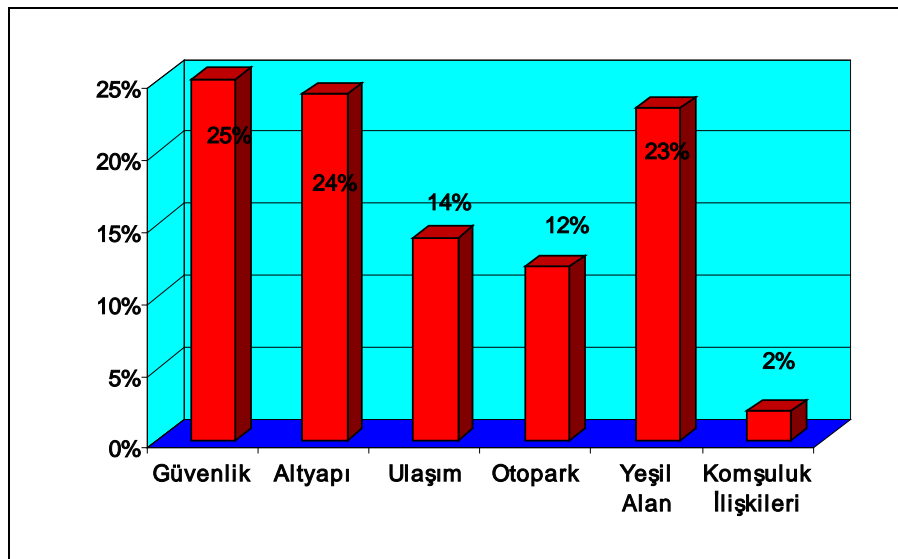
Şekil 4.51: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların oturduğu bölgeyi tercih etme nedeni.

Mahalle halkının %78'i sürekli aynı yerde oturmayı düşündüklerini belirtmişlerdir. Bu durum mahalle sakinlerinin büyük bir çoğunluğunun, Başak Mahallesinde olduğu gibi yaşadığı yerden memnun olduğu anlaşılmaktadır. (Şekil 4.52)



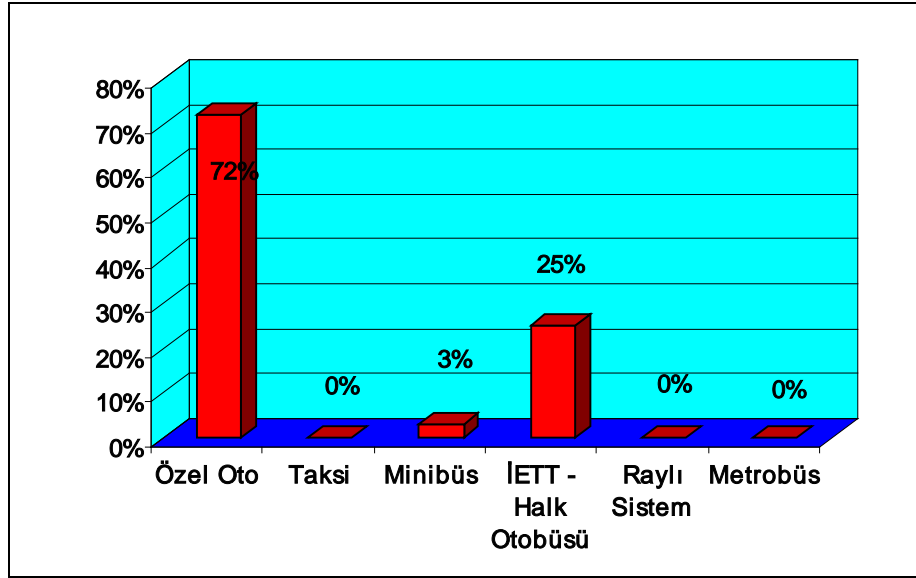
Şekil 4.52: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların aynı mahallede yaşama hakkındaki fikirleri.

Mahalle sakinlerinin yaşamak istedikleri bölgede arayacağı en önemli kriterlerin güvenlik, altyapı düzgünlüğü ve yeşil alanın yeterli olması gibi etmenleri olduğu görülmektedir. Burada dikkat çeken husus komşuluk ilişkilerinin mahallede çok da ihtiyaç duyulan bir unsur olmamasıdır. (Şekil 4.53)



Şekil 4.53: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'nde ankete katılanların yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter.

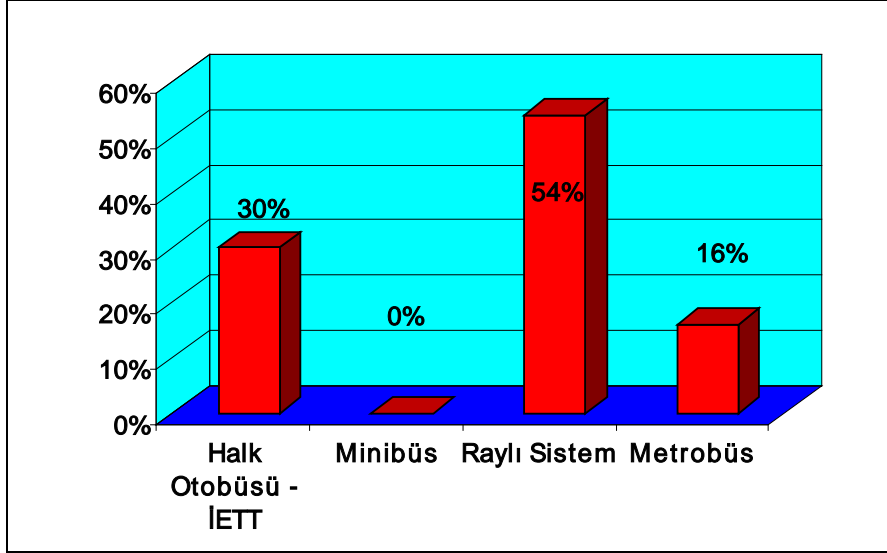
Başak Mahallesinde olduğu gibi bu mahallede de özel otoların çok olması, bu araçları kullanımının sık olmasına neden olmaktadır. İETT ve Halk Otobüslerini çoğunlukla çalışan kesim, ev hanımları, öğrenciler ve arabası olmayanlar kullanmaktadır. Minibüsler de mahallenin dışından geçtiği için çok fazla tercih edilmemektedir. Raylı sistem ve metrobüsler mahalleden geçmemekte ancak aktarma için kullanılmaktadır. Ticari taksiler pek kullanılmamakla birlikte, mahalle arasında kullanılmaktadır. (Şekil 4.54)



**Şekil 4.54: Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'ne ulaşımında hangi tip ulaşım aracı sık kullanılmaktadır.**

Bölgede ulaşımın rahatlaması için toplu taşıma ve özellikle raylı sistemin artırılması talep edilmektedir. Mahallenin yarısından fazlasının bölgede raylı sistem yatırımlarının artırılmasını istemektedir. Başak Mahallesinde olduğu gibi minibüs yatırımlarının yapılmasını istememektedirler. (Şekil 4.55)

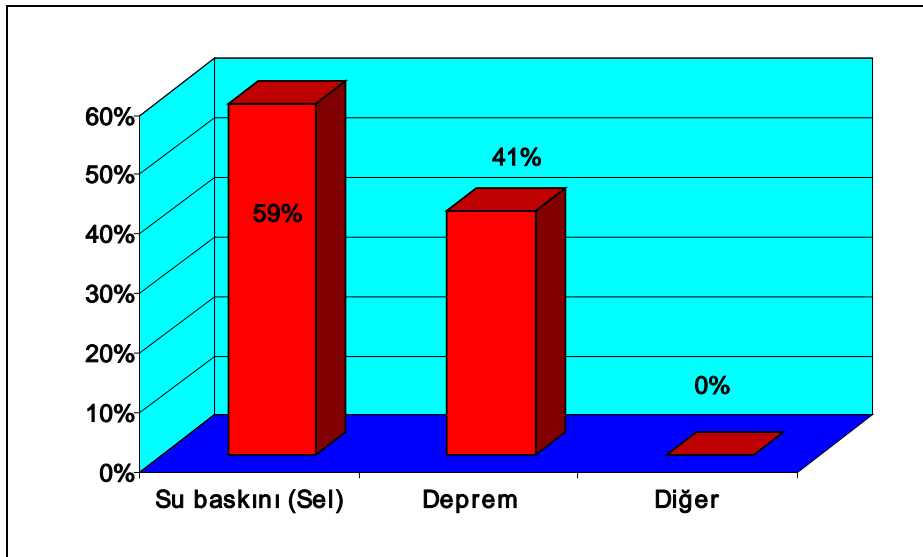




**Şekil 4.55:** Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi'ne hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılması veya artırılması gerekmektedir.

Bahçeşehir 2. Kısım mahallesindeki yapıların hemen hepsi deprem yönetmeliğine uygun olarak yapılmış olmasına karşın yine de olası bir deprem felaketinde bölgenin zarar görebileceği düşünülmektedir.

2009 yılında İstanbul'da meydana gelen sel felaketinde, mahallenin çukur yerlerinde su basınları yaşanmış, mahalledeki gölet taşarak çevresine zarar vermiştir. Bu nedendir ki tekrar yaşanabilecek bir sel felaketinde aynı durumların meydana gelebileceği düşünülmektedir. (Şekil 4.56)



**Şekil 4.56:** Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi hangi doğal afet sonucu daha çok zarar görebilir.

## 5. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

### 5.1. PLANSIZ GELİŞEN ALTINŞEHİR MAHALLESİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizde 1950 yıllarında başlayan kırsaldan kente göçler ile büyük şehirlerde kaçak yapılaşmalar ve gecekondu yapılar meydana gelmiştir. Altınşehir Mahallesi de bu tip yapılaşmaların görüldüğü bir mahalledir.

Altınşehir Mahallesi, genç nüfusun çoğunlukta olduğu ancak eğitim seviyesi vasat durumda olan dar gelirlili ailelerin yaşadığı bir mahalledir. Mahallede yaşayan kesimin büyük bir çoğunluğu işçi kesimidir. Eğitim seviyesine paralel mahallede işsizlik de görülmektedir.

Mahalledeki yapılaşmalar 1980 yıllarında başlamış ve 1990 yıllarında hızla artmıştır. Daha öncesinde Avrupa Yakasının herhangi bir ilçesinde ikamet eden kişiler, konut ihtiyacını daha ucuza mal etmek için bu bölgeyi tercih etmişlerdir. Dolayısıyla anketlerde de görüldüğü gibi konut sahipliği yüksek ancak birden fazla konut sahipliği refah seviyesine paralel olarak düşük durumdadır.

Mahalledeki yapıların büyük bir kısmını 16 yaşından büyük ve deprem yönetmeliğine aykırı bir şekilde ruhsatsız bir şekilde yapılaşan yapılardan oluşması, gelecekte olası bir depremde bu mahallenin büyük bir risk altında olduğunu göstermektedir.

Mahalledeki yapılaşmanın düzenli bir imar planı içerisinde gelişmemesi, mahallede zamanla altyapı, ulaşım, donatı alanları (okul, park vs.), güvenlik gibi sorunları meydana getirmiştir.

Mahalledeki en büyük sorun altyapı sorunudur. Bu yüzden ki mahalle sakinleri, mahalleden taşınmak istedikleri zaman arayacakları en önemli kriteri altyapı olarak belirlemiştir.

Mahalleye ulaşımında kullanılan minibüs, halk otobüsü ve İETT araçları yetersiz seviyededir. Bu durum ulaşımın konforlu ve rahat bir şekilde yapılamamasına sebebiyet vermektedir. Bölgede halk otobüsü ve İETT otobüslerinin sefer sayısının artırılması ve raylı sistem ulaşım yatırımlarının yapılması ile bölgenin ulaşım sisteminin rahatlayabilir.

Mahallede altyapı, ulaşım, güvelik gibi sorunların olmasına rağmen, Mahalle halkının çoğunluğu bu bölgeden taşınmak istememektedir. Bunun sebebi; mahallede oturanların bu mahalleyi benimsemiş olması, mahallede akrabalık ve komşu ilişkilerin sıkı olması, konut sahipliğinin yüksek seviyede olması, başka yerlerde kirada oturmaktansa bu mahallede kendi mülkiyetinde oturmayı tercih etmesi gibi nedenlerdir.

Altınşehir Mahallesi'ni de kapsayan Kentsel Dönüşüm Planı ile de plansız gelişen bölgenin tefsiye edilmesi, yerine nitelikli projelerin geliştirilmesi, güncel tabiriyle kentsel dönüşümün gerçekleştirilmesi, mahalde yaşayan kişileri ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan mağdur etmeyecek şekilde gerçekleştirilmesi ile mümkündür.

Bir başka bir çözüm önerisi de; plansız gelişen mahallelerdeki yapılar karşılığında, yapı sahiplerine, TOKİ'nin gerçekleştireceği Kayabaşı Kentsel Gelişme Alanında inşa edilecek konutlar verilebilir.

## **5.2. PLANLI GELİŞEN BAŞAK VE BAHÇEŞEHİR 2. KISIM MAHALLELERİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER**

1999 yılı Marmara Depreminden sonra İstanbul'da planlı imar gelişimi gösteren yerler ortaya çıkmıştır. Başak Mahallesi ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi bu bölgelerden yalnızca ikisidir. Bu Mahallelerdeki planlı gelişim hazırlanan nazım imar planı ve uygulama imar planı doğrultusunda, TOKİ, İBB ve İlçe Belediyesi'nin katkılarıyla oluşmuştur.

TOKİ ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin hazırlamış olduğu planlarla bölgede planlı yapılaşmanın önü açılmıştır. Böylece bu bölgelerde, kaçak yapılaşma, gecekondular ve çarpık kentleşme gibi terimlerin telaffuzuna yer verilmemesi sağlanmaya çalışılmıştır.

Yapılan plan çalışmaları ve neticesinde inşa edilen nitelikli konutların oluşturduğu Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerinde ikamet edenlerin eğitim durumlarının ve refah düzeyinin yüksek olduğu görülmektedir.

Bu mahallelerde ikamet eden kesimin çoğunluğunu esnaf ve memur kesimini oluşturmaktadır. Altınşehir Mahallesiinde işsiz olanlar varken bu mahallelerde işsiz olan kişilere rastlanmamıştır.

Bu mahallelerde yaşayanların da büyük bir çoğunluğu, doğum yerlerinden anlaşılacağı üzere İstanbul'a göç etmişlerdir.

Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerindeki yapılaşma 1999 yılında başlamıştır. Mahallelerdeki konutların yaşlarından da anlaşılacağı üzere, konutlar Deprem Yönetmeliğine uygun yeni yapılardır. Bu mahallelerdeki yapılaşmalar genellikle etap etap ve siteler halinde inşa edilmiştir.

Bu mahallelerin altyapı, yeşil alan, güvenlik gibi sorunları plansız gelişen Altınşehir Mahallesi'nin aksine oldukça iyi durumdadır. Ancak 2009 yılında yaşanan sel felaketinde bu mahallelerin bazı yerlerinde su baskınları yaşanmıştır. Bu durum mahaller her ne kadar planlı bir şekilde de gelişse altyapıda birtakım eksiklerinin olduğu anlaşılmıştır.

Planlı gelişen yerler olarak saydığımız bu mahallelerin en önemli sorunları; ulaşım ve otopark sorunudur. Mahallelerin İstanbul merkezine uzak olması, mahallede raylı sistem ve metrobüs gibi toplu taşıma sisteminin olmaması, mahalleye ulaşımında alternatif yolların bulunmaması ulaşım sorunlarının ortaya çıkaran nedenlerden bazılarıdır. Otopark sorunu ise; mahallelerdeki hanelere ait otomobil sayısının birden çok daha fazla olması, bazı sitelere ait otoparkların olmaması gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır.

Mahalledeki refah seviyesine bağlı olarak konut sahipliliği ve ikinci konut sahipliliği yüksek durumdadır. Bu mahallelerde kirada oturanların bir kısmının aslında İstanbul'da başka bir yerde konutu vardır. Maliki olduğu konutu kiraya vererek elde ettiği kazancı ise Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesi gibi altyapısı düzgün, yeşil alanı ve güvenliği olan yerlerde kiracı olarak değerlendirmektedir.

Bu mahallelerde ikamet edenlerin çoğunluğunun daha önce Avrupa yakasında ikamet etmekteyken daha sonradan planlı gelişme gösteren ve altyapı, güvenlik, yeşil alan gibi sorunları olmayan bu mahallelere yerleştiklerini göstermektedir.

Bu mahallelerde yaşayanların büyük bir çoğunluğu yaşadıkları mahalleden memnundurlar. Ancak fırsat bulduklarında ulaşımı ve otopark sorunu olmayan daha nitelikli yapılara da taşınmak istemektedirler.

Bu mahallelerde ikamet edenlerin başka bir yerde yaşamak istedikleri zaman arayacağı kriterler arasında komşuluk ilişkilerinin oranının düşük olması, bu mahallelerin Altınşehir Mahallesiindeki gibi akraba veya komşu ekseninde yapılanılmadığının açık bir göstergesidir.

Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerindeki yapıların Deprem Yönetmeliğine uygun olarak inşa edilmesi ile bu mahallelerde yaşanacak olası bir depremde mahallelerin daha da güvende olması sağlanmıştır.

Planlı gelişen Başak ve Bahçeşehir Mahallelerinin 2009 yılında olduğu gibi sel felaketinden etkilenmemesi için gerekli tedbirlerin alınması, ulaşım sisteminin rahatlaması için Başak Mahallesiinde devam eden metro faaliyetinin hızlandırılması, Bahçeşehir 2. Kısım Mahallesiinde raylı sistem veya metrobüs gibi toplu taşıma araçlarının hizmet vermesi gerekmektedir.

Başakşehir İlçesinde Kayabaşı Kentsel Gelişme Alanı Planı ile, söz konusu planı kapsayan alanda sosyal konut ağırlıklı toplu konutların yapılması, bölgedeki ulaşım ağının geliştirilmesi ve yeni bir planlı kentin ortaya çıkması amaçlanmıştır. Bölgenin planlı gelişmesine büyük bir katkı sağlayacaktır. Kentsel Gelişme Alanında yapılaşmaların olmasıyla gelecekteki nüfusun ulaşımını karşılaması beklenen ve 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planda da yer alan raylı sistem güzergahının da bu alandaki yapılaşmalar ile paralel bir şekilde inşa edilmesi ve Başak ve Bahçeşehir 2. Kısım Mahallelerindeki gibi ulaşım sıkıntılarının yaşanmaması için önem arz etmektedir.

## KAYNAKÇA

- Alpsoylu, M., 1984, *Toplu Konut Kanunu ile Kooperatiflere Sağlanan Olanak ve Öncelikler*, Kent-Koop. Yayını, Ankara
- Arın, T., 1982, *Konut Sorunu ve Devlet Müdahalesi*, Fakülteler Matbaası, İstanbul
- Balamir, M., 1993, *Ülkemiz Koşullarına Uygun Konut Üretim Modeli*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara
- Cebe, Y., 2007, *İpotekli Konut Kredi Sistemi ve Türkiye Uygulaması*, T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Finansman Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi; Ankara
- Conzen, M.P., 1978, *Analytical Approaches to urban landscape*, In Butzer, K. (ed.), *Dimensions of Human Geography*
- DPT, 2001, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Konut Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2001–2005)*, Ankara.
- Güvenç Murat, Oğuz Işık, 1999, *Emlak Bankası 1926–1998*, İstanbul Emlak Bankası Yayını
- İBB, 2009, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü, İstanbul
- İBB, 2009, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul
- İsbir, E., 1982., *Kentleşme ve Metropolitan Alan Yönetimi*, AİTİA Yayını, Ankara
- İstanbul İmar Yönetmeliği, 2007, İstanbul.
- Kaya, E., 2004, *Kentleşme ve Kentlileşme*, İlke Yayıncılık, İstanbul
- Keleş, R., 1990, *Kentleşme politikası*, İmge Kitabevi, Ankara
- Keleş, R., 2008, *Kentleşme Politikası*; İmge Yayın Evi, Ankara
- Özçağlar, A., 2000, *Coğrafyaya Giriş*, Hilmi Usta Matbaacılık, Ankara.
- Öztürk, C. 1991, *Toplu Konut Alanlarının Tasarımında Uygulamalarında Uygulanacak İlkeler*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Peynircioğlu, N., Üstünişik, B., 1994, *Kentsel Gelişmenin Yönlendirilmesi Açısından Belediyeler ve Konut Üretimi*, Sosyal Planlama Başkanlığı Dairesi
- Sunay, H.; 1994, *İpoteğe Dayalı Menkul Kıymetler ve Türkiye’de Konut Finansmanı, Yeterlilik Etüdü*, Sermaye Piyasası Kurulu Ortaklıklar Finansmanı Dairesi, Ankara.
- Tekeli, İ., 1995, *Yetmiş Yıl İçinde Türkiye’nin Konut Sorununa Nasıl Çözüm Arandı?*, Konut Araştırmaları Sempozyumu (1-2 Temmuz 1993), TOKİ yayınları, Ankara.

Tolun – Denker, B., 1976, *Şehir İçi Arazi Kullanışı*, İst. Üniv. Edb. Fak. Yay. No:2054

Türkçe Sözlük, 1983. *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu*, Ankara.

Uçaner, M. 1986,. *Toplu Konut Yerleşimlerinde Açık Alan Kullanımlarının İrdelenmesi ve İstanbul Kenti Emlak Kredi Bankası Toplu Konut Uygulaması Örneği*, Yıldız Teknik Üniversitesi,. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Yeğın, M. 1993, *İstanbul Metropolünde Yapılan Toplu Konut Uygulamalarının Mekansal Alansal ve Boyutsal Analizleri*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

### **Diğer Kaynaklar:**

[www.basaksehir.com.tr](http://www.basaksehir.com.tr)

[www.basaksehir.gov.tr](http://www.basaksehir.gov.tr)

[www.basaksehirrehberi.com.tr](http://www.basaksehirrehberi.com.tr)

[www.luksistanbul.com.tr](http://www.luksistanbul.com.tr)

[www.yapi.com.tr](http://www.yapi.com.tr)



## EK: ANKET SORULARI

### 1. Eğitim durumunuz?

- a) İlköğretim                      b) Lise                      c) Üniversite                      d) Lisansüstü

### 2. Yaşınız?

- a) 0-24                      b) 25-44                      c) 45-64                      d) 65 ve üzeri

### 3. Mesleğiniz?

- a) Memur                      b) Emekli                      c) Esnaf                      d) İşçi                      e) İşsiz

### 4. Doğum Yeriniz?

- a) İstanbul                      b) Marmara Bölgesinde bir şehir                      c) İstanbul ve Marmara Bölgesi dışında

### 5. Daha önce nerede ikamet ettiniz?

- a) Anadolu Yakası                      b) Avrupa Yakası                      c) İstanbul Dışı

### 6. Mahalleye taşınma/yerleşme yılınız?

- a) 1920-1960                      b) 1961-1980                      c) 1981-1990                      d) 1991-2000                      e) 2001-2010

### 7. Oturduğu konutun yaşı?

- a) 0-3                      b) 3-5                      c) 6-10                      d) 11-15                      e) 16 ve üzeri

### 8. Aylık Geliriniz?

- a) 0-1000 TL                      b) 1001-1500 TL                      c) 1501-2000 TL                      d) 2001-3000 TL  
e) 3001 TL ve üzeri.

### 9. Oturduğunuz ev size mi ait?

- a) Evet                      b) Hayır

### 10. İstanbul'da kaç tane eviniz var?

- a) 1                      b) 2                      c) 3                      d) 4                      e) 4'ten fazla

### 11. Ev halkına ait otomobil sayısı?

- a) 0                      b) 1                      c) 2                      d) 3 ve daha fazlası.

**12. Sizce mahallenin en önemli sorunu nedir?**

- a) Güvenlik      b) Altyapı      c) Ulaşım      d) Otopark      e) Park ve Dinlenme Alanları

**13. Oturduğunuz bölgeyi tercih etme nedeniniz?**

- a) Ev kiralari/fiyatları ucuz      b) Planlı ve altyapı düzgünlüğü      c) Ulaşımı Kolay  
d) Güvenlikli      e) İşyerime Yakın

**14.Sürekli aynı yerleşimde yaşamayı düşünür müsünüz?**

- a) Evet      b) Hayır      c) Fırsat bulduğumda taşınırım      d) Kararsızım

**15. Yaşamak istedikleri bölgede arayacakları en önemli kriter nedir?**

- a)Güvenlik      b) Altyapı      c) Ulaşım      d)Otopark      e)Yeşil Alan  
f)Komşuluk İlişkileri

**16. Mahalleye ulaşımında hangi aracı daha sık kullanırsınız?**

- a) Özel Oto      b) Taksi      c) Minibüs      d) İETT - Halk Otobüsü  
e) Raylı Sistem      f)Metrobüs

**17. Mahalleye ulaşım için hangi tip ulaşım yatırımlarının yapılmasını veya arttırılmasını istersiniz?**

- a) Halk Otobüsü – İETT      b) Minibüs      c) Raylı Sistem      d) Metrobüs

**18. Yaşadığımız mahallenin hangi doğal afet sonucu daha çok zarar göreceğini düşünüyorsunuz?**

- a) Su Baskın (Sel)      b) Deprem      c) Diğer

## ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Mertkan ÇİFTÇİ
- Sürekli Adresi** : İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü 4.Kat  
Saraçhane – Fatih /İstanbul
- Doğum Yeri ve Yılı** : İstanbul/ 10.01.1983
- Yabancı Dili** : İngilizce
- İlkokul** : Atışalanı İsmet Paşa İlköğretim Okulu
- Ortaokul** : Eyüp İmam Hatip Lisesi (Orta Kısım)
- Lise** : İzmir Yamanlar Fen Lisesi
- Lisans** : Balıkesir Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi  
İnşaat Mühendisliği Bölümü
- Çalışma Hayatı** :2008-..... İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar  
Müdürlüğü /İstanbul  
İnşaat Mühendisi
- 2007-2008 Dünya Yapı Denetim Şirketi / İstanbul  
Kontrol Mühendisi