

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM İŞLEYİŞİNİN MEKANSAL PLANLAMA, ULAŞIM
VE TOPLUM ALGISI KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ;
PENDİK TAŞLIBAYIR VE BATI BURNU ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Büşra BAŞKAN

İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı

Ulaştırma Mühendisliği Programı

OCAK 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM İŞLEYİŞİNİN MEKANSAL PLANLAMA, ULAŞIM
VE TOPLUM ALGISI KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ;
PENDİK TAŞLIBAYIR VE BATI BURNU ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Büşra BAŞKAN
501081404**

İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı

Ulaştırma Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN

OCAK 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 501081404 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Büşra BAŞKAN**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **“Kentsel Dönüşüm İşleyişinin Mekansal Planlama, Ulaşım ve Toplum Algısı Kapsamında Değerlendirilmesi; Pendik Taşlıbayır Ve Batı Burnu Örneği”** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Onur TEZCAN
İstanbul Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Mustafa Sinan YARDIM
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : **20 Şubat 2015**
Savunma Tarihi : **22 Ocak 2015**

Aileme,

ÖNSÖZ

Tez kapsamında incelenen 6306 sayılı kanun özellikle doğal afetler sonrasında önlem alınabilmesi ve dönüşümü teşvik edebilmesi amacıyla yürürlüğe konulmuştur. Ancak kentlerin yenilenmesi sürecinde arazi kullanımı ile birlikte ulaşım planlaması faktörlerinin birlikte ele alınmadığı ve bu bağlamda bazı eksiklikler olduğu görülmektedir. Bu tez; kentsel dönüşüm alanlarında, katılımcı, erişilebilir, hizmetlere ulaşım düzeyi yüksek ve sürdürülebilir mekansal planlar oluşturulması için ulaşım planlaması önemini ortaya koyarak, sürdürülebilir, erişilebilir bir kentsel dönüşüm için öneriler sunmaktadır.

Tez çalışmam sürecinde değerli görüş, derin tecrübe ve bilimsel bakış açısı ile beni yönlendiren, çalışma boyunca destekleyen ve değerli katkılarını benden esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmanın her aşamasında sabrı, özverisi ve anlayışı ile yanımda duran ve beni motive eden meslektaşım ve eşim Fatih BAŞKAN'a ve karşılıksız destekleri, bitmek bilmeyen sabırları ile bugünlere gelmemi sağlayan, maddi manevi her türlü desteklerini esirgemeyen Annem, Babam ve Kardeşlerime sonsuz teşekkürü bir borç bilirim.

Ayrıca anlayış ve destekleri için tüm dostlarıma, çalışma arkadaşlarıma ve çalışmama katkıda bulunan Pendik halkına teşekkürler.

OCAK 2015

Büşra BAŞKAN
(Şehir ve Bölge Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xv
ŞEKİL LİSTESİ.....	xvii
ÖZET.....	xxi
SUMMARY.....	xxiii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	2
1.1.1. Temel problem (Hipotez).....	5
1.2. Çalışmanın Yöntemi.....	5
1.3. Çalışmanın Katkısı.....	6
2. MEKÂNSAL GELİŞİMİN BİR ARACI OLARAK KENTSEL DÖNÜŞÜM VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	9
2.1. Kentsel Dönüşüm.....	10
2.2. Kentsel Dönüşümde Kullanılan Uygulama Biçimleri.....	12
2.2.1. Yenileme - Yenilenme (Renewal - Renovation).....	13
2.2.2. Koruma (Conservation).....	14
2.2.3. Sağlıklaştırma (Rehabilitation).....	14
2.2.4. Yeniden canlandırma (Revitalization).....	14
2.2.5. Yeniden geliştirme (Redevelopment).....	15
2.2.6. Islah-imar / düzenleme (Improvement).....	16
2.2.7. Entegrasyon.....	16
2.3. Kentsel Dönüşümün Başlangıcı ve Gelişimi.....	18
2.4. Kentsel Dönüşümün Boyutu ve Amaçları.....	26
2.5. Dünyada Kentsel Dönüşüm Uygulamaları.....	28
2.5.1. Hiroşima-Danbara kenti yeniden inşa projesi (Japonya).....	28
2.5.2. Kop van Zuid.....	31
2.6. Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları.....	34
2.6.1. Kükürtlü Dericiler Bölgesi kentsel dönüşüm projesi - Bursa.....	36
2.6.2. Konak (Kadifekale) kentsel dönüşüm projesi – İzmir.....	38
3. KENT BİÇİMİ ULAŞIM ARAZİ KULLANIM.....	45
3.1. Kent Biçimi ve Etki Eden Faktörler.....	45
3.1.1. Coğrafya.....	46
3.1.2. Nüfus/demografik yapı.....	52
3.1.3. Ekonomi.....	53
3.2. Ulaşım ve Arazi Kullanım İlişkisi.....	53
3.2.1. Erişilebilirlik.....	58
3.2.2. Karma arazi kullanımı - kompakt kent.....	60
3.2.3. Kent merkezi, konut alanı ve çalışma alanları ilişkisinin arazi kullanımı açısından değerlendirilmesi.....	65
3.2.4. Kamusal alan, donatı alanları ve arazi kullanım.....	67

3.2.5. Bilişim teknolojileri ve arazi kullanım.....	68
3.3. Sürdürülebilir Ulaşım, Sürdürülebilir Planlama ve Arazi Kullanımı	70
3.3.1. Kentsel ulaşım planlama ilke ve politikaları	72
3.3.2. Özel otomobil temel alan politikaları.....	73
3.3.3. Toplu taşıma politikaları.....	75
3.3.4. Bisiklet ve yaya ulaşımı politikaları.....	76
4. 6306 SAYILI AFET RİSKİ ALTINDAKİ ALANLARIN DÖNÜŞTÜRÜLMESİ HAKKINDAKİ KANUN	79
4.1. 6306 Sayılı Kanunun Ortaya Çıkışı, Amacı ve Gerekçeleri.....	79
4.1.1. Fiziki olumsuzluklar ve afet riskinin önlenmesi.....	79
4.1.2. Düzenli, sağlıklı ve estetik kentleşmenin sağlanması	80
4.1.3. Taşınmaz Kültür Varlıklarının korunması.....	80
4.2. 6306 Sayılı Kanun ve Uygulama Hükümleri Kapsamında Riskli Yapı, Riskli Alan ve Rezerv Alan Kavramları ve Uygulama Süreçleri	81
4.2.1. Riskli yapı.....	82
4.2.2. Riskli alan	85
4.2.3. Rezerv yapı alanı.....	87
4.3. 6306 Sayılı Kanun Kapsamında Finansal Destek.....	88
4.4. 6306 Sayılı Kanunun Değerlendirilmesi	88
4.4.1. Yasanın fiziksel mekâna ilişkin tehditleri ve zayıf yönleri	89
4.4.2. Yasanın fiziksel mekâna ilişkin potansiyelleri ve güçlü yönleri	93
4.4.3. Yasanın ulaşım açısından değerlendirilmesi	94
5. ULAŞIM VE DÖNÜŞÜM İLİŞKİSİNE TAŞLIBAYIR VE BATI BURNU ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN BAKIŞ	95
5.1. Neden Pendik?	95
5.2. Pendik İlçesinin Konumu ve Kent İçindeki Gelişimi	97
5.3. Pendik İlçesinin Tarihsel Süreç İçerisindeki Gelişimi	98
5.4. Pendik İlçesi Mevcut Ulaşımı ve Planlanan Ulaşım Yatırımları.....	100
5.4.1. Mevcut sistemin değerlendirilmesi	101
5.4.2. Planlanan ulaşım yatırımlarının değerlendirilmesi	109
5.4.2.1. Hızlı tren projesi.....	109
5.4.2.2. Kuzey Marmara Otoyolu	111
5.4.2.3. Planlanan metro projeleri.....	112
5.5. 6306 Sayılı Kanun Kapsamında Riskli Alan İlan Edilen Taşlıbayır Bölgesi	114
5.5.1. Taşlıbayır kentsel dönüşüm alanının konumu	114
5.5.2. Taşlıbayır kentsel dönüşüm alanının fiziksel yapısı	117
5.5.2.1. Arazi kullanım.....	117
5.5.2.2. Yapı analizi	118
5.5.2.3. Mülkiyet analizi	119
5.5.2.4. Kat adetleri.....	120
5.5.2.5. Rayiç bedeller	121
5.5.2.6. Meri plan durumu	122
5.5.2.7. Teklif plan durumu	122
5.6. 6306 Sayılı Kanun Kapsamında Riskli Alan İlan Edilen Batı Burnu Bölgesi	123
5.6.1. Batı Burnu kentsel dönüşüm alanının konumu.....	123
5.6.2. Batı Burnu kentsel dönüşüm alanının fiziksel yapısı.....	125
5.6.2.1. Arazi kullanım.....	125
5.6.2.2. Yapı analizi	126
5.6.2.3. Mülkiyet analizi	127

5.6.2.4. Kat adetleri	127
5.6.2.5. Rayiç bedeller	128
5.6.2.6. Meri plan durumu	129
5.6.2.7. Teklif plan durumu	130
6. RİSKLİ ALANLARA İLİŞKİN ANKET SONUÇLARI.....	133
6.1. Kapsamı ve Amacı	133
6.2. Taşlıbayır Bölgesi.....	134
6.2.1. Sosyo-ekonomik yapı	134
6.2.2. Ulaşım.....	138
6.2.3. Kentsel dönüşüm	141
6.2.4. Diğer/ kamu kurumları ilişkisi	143
6.3. Batı Burnu Bölgesi	144
6.3.1. Sosyo-ekonomik yapı	144
6.3.2. Ulaşım.....	148
6.3.3. Kentsel dönüşüm	150
6.3.4. Diğer/ kamu kurumları ilişkisi	153
6.4. Taşlıbayır ve Batı Burnu Anket Sonuçlarının Karşılaştırılması	153
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	157
KAYNAKLAR.....	163
İNTERNET KAYNAKLARI	169
EKLER.....	171
EK-A	173
EK-B	177
ÖZGEÇMİŞ	195

KISALTMALAR

ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TEM	: Avrupa Transit Karayolu (Trans European Motor Way)
İTEP	: İleri Teknoloji Endüstri Park
ÇDP	: Çevre Düzeni Planı
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsleri
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development)
KOBİ	: Küçük ve Orta Bütçeli İşletmeler
ENHR	: Konut Araştırma Avrupa Ağı (European Network for Housing Research)
CIAM	: Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi (International Congresses of Modern Architecture)

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1: Kentsel dönüşümün tarihsel süreç içinde değişimi.....	25
Çizelge 3.1 : Vancouver ilkeleri. OECD (1996).....	72
Çizelge 4.1 : Riskli yapı ilan edilme süreci.....	84
Çizelge 4.2 : Riskli alan ilan edilme süreci.....	86
Çizelge 4.3 : Rezerv Yapı Alanı tanımı. Çevre Şehircilik Bakanlığı.....	87
Çizelge 4.4 : Afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkındaki kanunun içerdiği tehditler. Dükkancı (2013).....	92
Çizelge 5.1 : En büyük 3 sorun. İktisadi Araştırmalar Vakfı Anket Sonuçları.....	95

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1: Danbara bölgesi haritası	29
Şekil 2.2: Danbara dönüşüm alanı öncesi ve sonrası	30
Şekil 2.3: Kop Van Zuid dönüşüm alanı.....	31
Şekil 2.4: Kop Van Zuid dönüşüm alanı haritası.....	32
Şekil 2.5: Kop Van Zuid dönüşüm alanı-konut yerleşmeleri.....	34
Şekil 2.6: Bursa Kükürtçüler bölgesi tasarım detayları.....	37
Şekil 2.7: Bursa Kükürtçüler bölgesinin diğer dönüşüm alanları ile bağlantıları.....	38
Şekil 2.8: Kadifekale 2009 ve 2013 yılları uydu görüntüsü.....	39
Şekil 2.9: Kadifekale rekreasyon alanı.....	40
Şekil 2.10: Uzdere kentsel dönüşüm projesi tasarım çalışmaları.....	42
Şekil 3.1: Düzlukte kurulan kentin yapılaşması ve eğimli arazide..... eğim yönünde kütle kademeli veya yola paralel yapılaşma	48
Şekil 3.2: Tepe ve sırt yerleşmesi.....	49
Şekil 3.3: Sırt yerleşme biçimi.	49
Şekil 3.4: Düzluk tepe üzerinde yerleşme.....	50
Şekil 3.5: Semer yerleşme biçimi.....	50
Şekil 3.6: Düzluk vadi ve yamaçlı vadi yerleşme örnekleri.....	50
Şekil 3.7: Çeşitli su kenarı yerleşmelerinin büyüme biçimleri.....	51
Şekil 3.8: Arazi kullanım ulaşım ilişkisi.....	54
Şekil 3.9: Kentsel değişimin dinamikleri.....	56
Şekil 3.10: Ulaşım ve arazi kullanış.....	57
Şekil 3.11: Mekansal etkileşim.....	57
Şekil 3.12: Kompakt kent biçimi şeması.....	63
Şekil 3.13: Kompakt kent biçiminin bütüncül ulaşım sistemi.....	64
Şekil 3.14: Eylemlerin gruplanması.....	66
Şekil 5.1: İstanbul deprem fay hattı risk haritası.....	96
Şekil 5.2: Pendik'in İstanbul ili içerisindeki konumu.....	98
Şekil 5.3: Pendik ilçesi mevcut, yapımı devam eden ve planlanan..... ulaşım yatırımları	101
Şekil 5.4: Pendik'in 1916-1960 yılları arasındaki gelişimi.....	102
Şekil 5.5: Pendik'in 1965 yılındaki gelişimi.....	103
Şekil 5.6: Pendik'in 1975 yılındaki gelişimi.....	103
Şekil 5.7: Burla Biraderler korusu ve bir köşk.....	104
Şekil 5.8: Pendik'in 1986 yılındaki gelişimi.....	105
Şekil 5.9: Pendik'in 1993 yılındaki gelişimi.....	105
Şekil 5.10: Pendik'in 2014 yılındaki durumu.....	106
Şekil 5.11: Mevcut otobüs hatları.....	108
Şekil 5.12: Mevcut minibüs hatları.....	109
Şekil 5.13: İstanbul – Ankara hızlı tren güzergahı.....	110
Şekil 5.14: Kuzey Marmara Otoyolu güzergahı.....	111
Şekil 5.15: Anadolu yakası metro hatları.....	113
Şekil 5.16: Pendik ilçesi metro hattı.....	114

Şekil 5.17: Taşlıbayır bölgesi konumu.....	115
Şekil 5.18: Taşlıbayır bölgesinden görünüm.....	116
Şekil 5.19: Dönüşüm alanının kuzey sınırından görünümü.	116
Şekil 5.20: Dönüşüm alanının kuzey sınırından görünüm.....	117
Şekil 5.21: Dönüşüm alanının gözdağı tepesinden görünümü.....	117
Şekil 5.22: Arazi kullanım.....	118
Şekil 5.23: Bina yapım yılı analizi.....	119
Şekil 5.24: Mülkiyet analizi.....	120
Şekil 5.25: Kat adetleri analizi.....	120
Şekil 5.26: Taşlıbayır raîç bedeller.....	121
Şekil 5.27: Meri plan örneği.....	122
Şekil 5.28: Taşlıbayır bölgesi tasarım planı.....	123
Şekil 5.29: Batı burnu, alanın konumu.....	124
Şekil 5.30: Batı burnu denizden görünüm.....	125
Şekil 5.31: Arazi kullanım.....	125
Şekil 5.32: Bina yapım yılı analizi.....	126
Şekil 5.33 Mülkiyet analizi.....	127
Şekil 5.34: Kat adedi analizi.....	128
Şekil 5.35: Batı Burnu raîç bedeller.....	129
Şekil 5.36: Meri plan örneği.....	130
Şekil 5.37: Batı Burnu tasarım planı.....	131
Şekil 6.1: Hanehalkı büyüklüğü.....	135
Şekil 6.2: Toplam aile geliri.....	135
Şekil 6.3: Gelir seviyesi ulaşım aracı ilişkisi.....	136
Şekil 6.4: Bina yaşı.....	136
Şekil 6.5: Bina m ² 'si.....	137
Şekil 6.6: Bina m ² 'si ve konut değeri ilişkisi.....	137
Şekil 6.7: Aylık kira ücretleri.....	138
Şekil 6.8: Konut değeri.....	138
Şekil 6.9: Araç sahipliliği.....	139
Şekil 6.10: Çalışma alanına ulaşım aracı.....	139
Şekil 6.11: Araç sahipliliği ve çalışma alanına ulaşım.....	140
Şekil 6.12: Çalışma alanı.....	140
Şekil 6.13: Çalışma alanına erişim süresi.....	140
Şekli 6.14: Taşlıbayır bölgesine ilişkin olumsuzluklar.....	141
Şekil 6.15: Taşlıbayır bölgesine ilişkin olumlu özellikler.....	142
Şekil 6.16: Taşlıbayır bölgesine ilişkin eksiklikler.....	142
Şekil 6.17: Kentsel dönüşümde nasıl bir yol izlenmeli.....	143
Şekil 6.18: Hanehalkı büyüklüğü.....	145
Şekil 6.19: Toplam aile geliri.....	145
Şekil 6.20: Gelir seviyesi ulaşım aracı ilişkisi.....	146
Şekil 6.21: Bina yaşı.....	146
Şekil 6.22: Bina m ²	147
Şekil 6.23: Aylık kira ücretleri.....	147
Şekil 6.24: Konut değeri.....	148
Şekil 6.25: Araç sahipliliği.....	148
Şekil 6.26: Çalışma alanına ulaşım aracı.....	149
Şekil 6.27: Araç sahipliliği ve çalışma alanına ulaşım.....	149
Şekil 6.28: Çalışma alanı.....	150
Şekil 6.29: Çalışma alanına erişim süresi.....	150

Şekil 6.30: Batı Burnuna ilişkin olumsuzluklar.....	151
Şekil 6.31: Batı Burnuna ilişkin olumlu özellikler.....	151
Şekil 6.32: Batı Burnuna ilişkin eksiklikler.....	152
Şekil 6.33: Bentsel dönüşümde nasıl bir yol izlenmeli.....	153

KENTSEL DÖNÜŞÜM İŞLEYİŞİNİN MEKANSAL PLANLAMA, ULAŞIM VE TOPLUM ALGISI KAPSAMINDA BİR DEĞERLENDİRMESİ: PENDİK TAŞLIBAYIR VE BATI BURNU ÖRNEĞİ

ÖZET

Son yıllarda kentler nüfusun artması, sosyal gelişimdeki yetersizlikler, doğal afetler, savaşlar, yer seçim hataları, eskime, köhneme gibi bir çok nedenden ötürü yenilenme, iyileştirme kısacası kentsel dönüşüme ihtiyaç duymaktadır. Ülkemizde özellikle doğal afetler sonrasında bunlara önlem alınabilmesi adına, bu dönüşümü teşvik edici yasal mevzuat oluşturularak dönüşüme altlık hazırlanmaya çalışılmaktadır. Ancak kentlerin sorunlu alanlarının yenilenmesinde, uygun arazi kullanımı ve entegre ulaşımın planlaması faktörlerinin dönüşümle beraber gelen bu yenilenme hareketine ne derece uygun ve paralel planlandığı değerlendirildiğinde bazı yetersizlikler ve problemler görülmektedir. Bu problemler de önlenmediği ve dikkate alınmadığı takdirde, gelecek yıllara sürdürülebilir kaliteli yaşanabilir kentler bırakmaktan yoksunluğu beraberinde getirmektedir.

Ulaştırma ağının genişleyip ve ulaşım hizmetlerinin çoğalması ile kentsel gelişmenin çok hızlı bir şekilde arttığı açıktır. Ulaşım ve arazi kullanım birbirlerinden ayrılmaz ikililerdir ve birbirlerini hem tetiklemekte, hem tamamlamaktadırlar. Dolayısı ile başarılı bir kentsel dönüşüm ve yenilenme ile yapılan planlarda ulaşım ve arazi kullanım ilişkisi birlikte ele alınması gerekmektedir. Bununla birlikte bireylerin algı ve düşünceleri de büyük önem taşımaktadır. Sahip oldukları yapıların yenilenmesi ve ikamet ettikleri bölgelerin geçireceği önemli değişime karşı, idari süreç, ekonomik değerlendirme ve kentsel planlama açısından bilgi ve beklentilerinin de irdelenmesi gerekecektir.

Bu tez kapsamında kentsel dönüşüm kavramı özellikle 6306 sayılı yasa kapsamında irdelenirken, yeniden yapılanma sürecinde olan bu bölgelerde arazi kullanım planlaması ve ulaşım faktörünün ne şekilde ele alınması gerektiği ve başarılı ve etkili bir kentsel dönüşüm için olması gereken birleşenler ele alınmıştır. Literatür araştırmasının ardından İstanbul'un Pendik ilçesi Taşlıbayır ve Batı Burnu riskli alanları özelinde ulaşım, arazi kullanımı, mekansal planlar ele alınarak, yapılan anket çalışmaları ile toplumsal algı ve halkın katılımı ortaya konulmuştur.

Yapılan değerlendirme ile de dönüşümün bir fırsata çevrilerek halkında katılımının sağlanması ile bölgenin ihtiyaçlarına göre mevcut potansiyelleri fırsatlara çevrilerek sürdürülebilir bir ulaşım planlamasının nasıl sağlanacağı hakkında önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Dönüşüm, Toplumsal Algı, Ulaşım, Pendik, Sürdürülebilirlik, 6306 Sayılı Yasa

**URBAN TRANSFORMATION PROCESS AN EVALUTION OF SPATIAL
PLANING, TRANSPORTATION AND PUBLIC PERCEPTIONS;
PENDIK TASLIBAYIR AND BATI BURNU CASE**

SUMMARY

In recent years, the increase in metropolitan population, natural disasters, wars, lack of social improvements, locational misselections and aging resulted in the need to embrace urban transformation projects. As a consequence of recent natural disasters in Turkey, the Turkish Government support urban transformation projects in order to take precautionary actions and prepare infrastructure for future developments. Especially, in the process of transforming chaotic mass of city land, problems and insufficiencies have aroused from the mis-planning of proper land allocation according to integrated transportation vision and inhabitant's ideal urban needs. If these problems and lack of planning are not prioritized and taken seriously into consideration, then our cities will suffer in sustaining quality of urban living.

It is for sure that, urban development increased very quickly with the increase in transport network and transport services. Transportation and land use are inseparable from each other and they are provoking and completing each other. Therefore, transportation and land use must be considered together for the plans that were made after a successful urban transformation and renewal. However, citizen perception and thoughts are also having great importance. Citizen information and expectations should be taken in to consideration on administrative process, economic valuation and urban planning, for renovation of their properties and significant change where they reside.

The purpose of this study is, to show how the land use and transportation planning should be in urban renewal areas, to expose the importance of social perception concept and through selected sample areas current structure and made surveys to measure social perception to propose A methodology for sustainable urban planning. Urban transformation and the urban renewal law is intended only to physical transformation and only includes destroying and restructuring of buildings. However, the capacity problems resulting from the use of existing transport infrastructure , raises issues complicate to access to services ,of accessibility with increase in the population . In this regard, identification of deficiencies in the legislation, with the requirements and regulations will be introduced and mixed land use development, land use and transportation policies, solving the parking problem and strength of transport infrastructure, with the encouragement of mobility should be provided public transport and sustainable transport (cycling , walking) accessibility should be increased and should be integrated into the urban transformation.

For a sustainable transport planning; urban transformation projects which increased the density and strike of the transportation routes should be avoided, transportation decisions in the field of urban renewal should be introduced prior to the

conversion application. The urban planning areas should be selected from regional areas, larger areas instead of segmented conversions. Therefore, integration of transport planning and urban renewal studies should be created accessible and sustainable urban space organizations. However, increasing the awareness of individuals, are also issues will be highlighted within the general planning principles to respond to the expectations.

Within scope of this thesis, The concept of urban transformation evaluated specially 6306 under Law No and specifically two different sub locations declared risky areas in Pendik municipal, and identified, one type urban transformation for different needs in different socio-economic structure is not possible, the social perception should not be discard, planning must be done in accordance to the needs of the people and needs of the city had been emphasysed.

In this study first work on the theoretical framework had been evaluated and the relationship between transport, land-use planning and urban regeneration has been demonstrated theoretically. Therefore, in this section we have been applied to literature.

Content of Law No. 6306, its applications and possible outcomes were assessed by comparative literature and academic articles. Land use and transportation problems of present application were also studied within the scope of urban transformation.

By visiting the web sites of universities and other institutions on the topics specified in screening resources made available in the library, and the relevant international and national resources to be accessed. Has also benefited from foreign and national resources and books. Again, depending on their thesis work outside of the various international and regional issues of national and international symposiums articles have also taken place between sources. Resources were classified according to the thesis content, depending on the subject studied.

Sample plots in Pendik municipal, covering Orta District and Dumlupınar district, specially Taşlıbayır area and Batı Batı district physical analyzes performed and maps were produced on by using Netcad And Photoshop programs. Moreover, access of datas of current, ongoing and planned transportation systems from Istanbul Metropolitan Municipality, the Ministry of Environment and Urbanization, Pendik also had been provided. A survey was carried out in the sixth chapter for Taşlıbayır and Batı Burnu with A methodology of sampling 1% of households living in the survey area. In addition to face to face, the method is also provided through the district self governing to do the survey. Interviews are conducted in a systematic survey study methodology and substitution is not used. In addition to all this datas , face to face interviews also held with citizens, the self governings, Pendik municipality, and the real estate agents and detailed information had transformed.

The main reason for the law is renewal of structures under disaster risk; this requires priority to be given the regions located at 1st degree earthquake zone. Pendik municipality remains in the 1st degree earthquake zone. Reasons for choosing the sample area of the Pendik municipality are ; remains at 1st degree earthquake zone, one of the important sub-center of city, does have different modes in terms of transportation (including in city and intercity sea, rail, road and air way systems) , increase of the population and the share of the economy in Istanbul as well as in the

county 's growth, it's potential for development, hosting many illegal and outdated structuring and availibility of owners intension for transformation, local municipal efforts is to transform these localities and announced risky areas in accordance to law no. 6306 Disaster Risk Areas, the focus of the main transport networks international and nationally (trunk).

This study draws attention to; urban transformation projects , renewal projects are not only for renewal of the city, with evaluation of planning, transport and social perception it should be converted transformation to a potential for sustainable form of cities, especially realized renovation-tranformation practices done in accordance to Law No. 6306. This study also ensures the absence of the law and regulations were identified and by literature review sustainable transportation planning criterias. In this respect, Municipal Pendik as an example; which is an important subcenter for Istanbul and also one of the most risky areas announced under scope of Law No. 6306; by creating data provides a concrete contribution to field applications.

Emphasizing the importance of datas in the planning stage; problems of community socio-economic differences in conversion areaas in terms of transportation and access, their demand, community perception by making survey in two smaple areas.

This study concludes with its analysis and proposals for; how sustainable cities can be created with efficient transport planning and public participation, this law should be seen as an opportunity to renew the urbans deliberately, emphasis on the importance of social perception, transport planning and spatial planning transforming urban areas in context of Law No. 6306.

Keywords: Urban Transformation, Social Perception, Transportation, Pendik, Sustainability, Law No. 6306

1. GİRİŞ

Son yıllarda kentler nüfusun artması, ekonomik sebepler, sosyal gelişimdeki yetersizlikler, doğal afetler, savaşlar, yer seçim hataları, eskime, köhneme gibi bir çok nedenden ötürü yenilenme, iyileştirme kısacası kentsel dönüşüme ihtiyaç duymaktadırlar. Ülkemizde özellikle doğal afetler sonrasında bunlara önlem alınabilmesi adına bu dönüşümü teşvik edici yasal mevzuatlar oluşturularak dönüşüme altlık hazırlanmaya çalışılmaktadır. Ancak kentlerin sorunlu alanlarının yenilenmesinde, uygun arazi kullanımı ve entegre ulaşım planlaması faktörlerinin dönüşümle beraber gelen bu yenilenme hareketine ne derece uygun ve paralel planlandığı değerlendirildiğinde bazı yetersizlikler ve problemler görülmektedir. Bu problemlerde önlenmediği ve dikkate alınmadığı takdirde gelecek yıllara sürdürülebilir, kaliteli, yaşanabilir kentler bırakmaktan yoksunluğu beraberinde getirmektedir.

Kent yaşamının her parçasında kişilerin doğrudan ya da dolaylı olarak olumlu ya da olumsuz etkilendikleri en önemli faktör ulaşım (Gilat 2002). Planlama, yatırımlar ve gelişim dinamikleri ulaşım konusunun birebir ele alındığı her durumda eşgüdümlü olarak düşünülmesi gereken olgulardır. Ancak arazi kullanımı ve ulaşım ilişkisi bütün bunlardan daha yüksek oranda bir paya sahiptir ve yukarıda sayılan faktörlerin tamamının oluşumunda rol oynayan etkenlerin tespitinde başvurulması gereken en önemli noktadır (Giuliano 1989). Ulaştırma ağı ve ulaşım hizmetlerinin artması ile kentsel gelişmenin çok hızlı bir şekilde arttığı açıktır. Ulaşım ve arazi kullanım birbirlerinden ayrılmaz ikililerdir ve birbirlerini hem tetiklemekte hem tamamlamaktadırlar.

Bununla birlikte, kentsel dönüşüm uygulamalarında ve hukuki sürecinde bireylerin algı ve düşünceleri de büyük önem taşımaktadır. Sahip oldukları yapıların yenilenmesi ve ikamet ettikleri bölgelerin geçireceği önemli değişime karşı, idari süreç, ekonomik değerlendirme ve kentsel planlama açısından bilgi ve beklentilerinin de irdelenmesi gerekecektir.

Tüm bu kapsamda, kentsel dönüşüm kavramı irdelenmeli, beraberindeki dinamikler ele alınarak arazi kullanım planlaması ve ulaşım faktörünün nasıl ele alınması gerektiği hususunun bir pilot bölge üzerinden yapılacak çalışma yardımıyla ortaya konulması ve gerekliliği önem arz etmektedir.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu çalışmanın amacı, kentsel dönüşüm alanlarında arazi kullanım ve ulaşım planlamasının nasıl olması, toplumsal algının planlamaya aktarılması kavramının ne derece önemli olduğunun ortaya konulması ve seçilen örnek bölgelerin mevcut yapısının ve yapılan anketlerle toplumsal algının ölçülmesi ile sürdürülebilir bir ulaşım planlaması için bir yöntem önerisi sunmaktır. Kentsel dönüşümle ve kentsel dönüşüm yasası ile amaçlanan sadece fiziksel bir dönüşüm olup, yıkıp yeniden yapılanmayı kapsamaktadır. Ancak mevcut ulaşım altyapısının kullanılmasından kaynaklanan kapasite sorunları, nüfusun da giderek artmasıyla insanların hizmetlere ulaşımını zorlaştırıp erişilebilirlik sorunu doğurmaktadır. Bu doğrultuda mevzuattaki eksikliklerin tespiti, getirilecek zorunluluk ve düzenlemelerle, karma arazi kullanım gelişimi, arazi kullanım ve ulaşım ilkeleri, otopark sorununun çözümü ulaşım altyapısının güçlendirilmesi toplu taşıma ve sürdürülebilir ulaşımın (bisiklet, yaya) teşviki ile mobilité sağlanmalı, erişilebilirlik artırılmalı ve kentsel dönüşümle entegre edilmelidir.

Sürdürülebilir bir ulaşım planlaması için ulaşım akslarını kesintiye uğratacak, yoğunluğu artıracak kentsel dönüşüm uygulamalarından kaçınılmalı ve kentsel dönüşüm alanlarında ulaşım kararları dönüşüm uygulamalarından önce ortaya konmalıdır. Parçacıl dönüşümlerdense, daha büyük alanlarda, bölgesel alanlarda kararlar alınmalıdır. Dolayısı ile kentsel dönüşüm çalışmaları ile ulaşım planlaması entegrasyonundan erişilebilir ve sürdürülebilir kentsel mekan organizasyonları oluşturulmalıdır. Bununla birlikte, bireylerin farkındalığının arttırılması, beklentilerine genel planlama ilkeleri kapsamında cevap verilmesi de öne çıkacak hususlardır.

Bu bağlamda, örnek alan olarak Pendik ilçesi ve kentsel dönüşüm planları hazırlanmakta olan Taşlıbayır ve Batı Burnu bölgeleri ele alınmaktadır.

Örnek alan olarak Pendik seçimi yapılırken;

- Pendik ilçesinin önemli bir altmerkez olması,
- ulaşım açısından farklı modları barındırması (kentsel ve kentler arası denizyolu, raylı sistemler, karayolu ve havayolu da dahil olmak üzere),
- nüfusunun ve İstanbul ekonomisi içerisinde payının her geçen gün artması ve kentin büyüme eğiliminde olması,
- çok sayıda kaçak ve köhnemiş yapılaşmanın bulunması ve bunların dönüşme eğilimlerinin olması
- belediyenin 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanlara İlişkin Kanun kapsamında riskli alanlar ilan ederek kenti dönüştürme çabasının bulunması
- uluslararası ve ulusal (şehirlerarası) ana ulaşım ağlarının odağında olması, gibi unsurlar dikkate alınmıştır.

Pendik ilçesi içerisinde ise 6306 sayılı kanun ile riskli alan ilan edilen iki farklı alt bölge ele alınarak, farklı sosyo-ekonomik yapıdaki bölgelerin farklı ihtiyaçları olduğu, tek tip bir dönüşümün mümkün olmayacağı, toplumsal algının göz ardı edilmemesi gerektiği, kentin ve halkın ihtiyaçları doğrultusunda planlama yapılması gerekliliği vurgulanmak istenmiştir.

Tezin birinci bölümünde çalışmanın amacı ve kapsamı ile bu amaca ulaşmak için oluşturulan hipotezler belirtilmiştir; çalışmanın sınırları, bölüm içerikleri, temel problem, yöntem ve çalışmanın katkıları açıklanmıştır.

İkinci bölümde kentsel dönüşüme ilişkin kavramlar ve yaklaşımlar ışığında kentsel dönüşüm kavramı tanımlarla ve örneklerle anlatılarak, nasıl ortaya çıktığı, dünyada ve Türkiye’de ne şekilde geliştiği irdelenmiştir. Tez kapsamında 6306 sayılı kanun ile dönüşen alt bölgelerin bu kavramlardan hangileri ile açıklanabildiği ve açıklanması gerektiğinin anlaşılabilmesi için dönüşümün amaçları ve boyutu konularına yer verilmiştir. Ayrıca tezdeki örnek bölgelerle benzerlik gösteren Dünya ve Türkiye’den örnekler verilerek karşılaştırma yapılabilmesine olanak sağlanmış ve tez konusu kapsamında ele alınan kentsel dönüşümün hangi sınıflandırmaya girdiği ve ulaşım ve mekansal planlamanın kentsel dönüşümdeki rolü ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde başarılı bir dönüşüm projesinin olmazsa olmazı sürdürülebilir bir ulaşım politikası olduğundan, yeniden yapılaşan dönüşüm alanlarında ulaşım faktörünün ne şekilde ele alınacağına ilişkin yaklaşımlar irdelenmiştir. Kent biçimine

etki eden faktörlere kısaca değinilerek sürdürülebilir bir ulaşım planlaması için önemli olan erişilebilirlik, karma arazi kullanımı, kompakt kent kavramları ele alınmıştır. Ulaşım planlama ilke ve politikaları irdelenmiş bu bağlamda da toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımı önemi üzerinde durularak, özel araç kullanımının sınırlandırılması gerekliliğinden bahsedilmiştir. 6306 sayılı kanunla dönüşecek olan kentlerin yeniden planlamasını bir fırsat olarak değerlendirilerek, sürdürülebilir kentler için yapılması gerekli uygulamalar bu bölümde ele alınmıştır. Özellikle uzman Prof. Dr. Robert Cervero'nun makale ve sunumları ile ulaşım şuraları bu bölüm kapsamında irdelenmiştir.

Dördüncü bölüm tez kapsamında ele alınan 6306 sayılı kanunun irdelendiği bölümdür. Riskli alan, riskli yapı, rezerv alan kavramları üzerinde durulmuş, bu kavramların ne şekilde uygulandığı, getirdiği finansal desteklerden bahsedilerek, kanunun hem akademisyenler açısından, hem de plancı olarak fırsat ve potansiyelleri, tehdit ve zayıf yönleri ele alınarak, ulaşım açısından da bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Beşinci bölüm alana ilişkin bölümdür. Bu bölümde örnek alan için neden Pendik İlçesi seçildiğinden bahsedilerek, Pendik İlçesinin bu tez için ve İstanbul İli için önemi anlatılmış olup, ilçenin tarihsel gelişimi ve bunun yanı sıra ilçe için alınan planlama kararlarının kent biçimine etkileri tarihsel olarak ele alınmıştır. Bunun yanında Pendik'i alt bölge yapan son yıllarda özellikle ulaşım yatırımları ve kentsel dönüşümle arazi değerlerinin artması ve tez kapsamında örnek bölge olmasına neden olan kriterler tek tek ele alınarak mevcut, yapım aşamasında olan ve planlanan ulaşım kararlarına değinilmiştir. Bu ulaşım kararları seçilen kentsel dönüşüm alanları özelinde irdelenmiştir. 6306 sayılı kanun kapsamında kentsel dönüşüm alanı ilan edilen ve tez kapsamında irdelenen Taşlıbayır Bölgesi ve Batı Burnu ile ilgili fiziksel, sosyo-ekonomik analizler yapılarak alanların mevcut durumları ortaya konulmuştur.

Tezin altıncı bölümünde kentsel dönüşüm alanlarına ilişkin yapılan anketlere yer verilmiştir. Bu anketler iki alt başlıkta yapılmıştır: Ulaşım-planlama ve toplumsal algının ölçülmesi. İki farklı alt bölge seçilmiştir ve bu bölgelerin farklılıkları belirtilerek farklı bölgelerin yeniden yapılanma sürecindeki ihtiyaçları ortaya konulmuştur.

Tezin son bölümünde ise genel anlamda tezden beklenenler ve ulaşılan nokta ifade edilerek genel bir değerlendirme ve önerilerde bulunulmuştur.

1.1.1. Temel problem (Hipotez)

Çalışmanın hipotezinin belirlenmesi aşamasında aşağıdaki sorular sorulmuş olup;

- 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanunda ulaşım faktörü ne kadar önemsenmiştir, ne kadar önemsenmelidir?
- Kentsel dönüşüm çalışmaları kapsamında yeniden dönüşen kentlerde arazi kullanım ve ulaşım planlaması prensipleri nasıl dikkate alınmalıdır?
- Kentsel dönüşüm süreçlerinde bireylerin ve toplumun beklentileri, bilgileri ne düzeydedir?
- Kentsel dönüşüm süreçlerinde dikkate alınması gereken politika, planlama ve bunların uygulamalarına dair ne gibi bir yöntem/mekanizma izlenmelidir?

Bu sorular neticesinde hipotez “kentsel dönüşüm alanlarında, katılımcı, erişilebilir, hizmetlere ulaşım düzeyi yüksek ve sürdürülebilir mekansal planlar oluşturulması için ulaşım planlaması önemli bir faktördür.” şeklinde belirlenmiştir.

1.2. Çalışmanın Yöntemi

Öncelikle kavramsal çerçeve ele alınarak, ulaşım, arazi planlaması ve kentsel dönüşüm arasındaki ilişki kuramsal olarak ortaya konulmuştur. Dolayısıyla bu bölümlerde literatür taramasına başvurulmuştur.

6306 Sayılı kanunun içeriği, uygulamaları ve olası sonuçları literatür taraması ve akademik makaleler ile kıyaslamalı değerlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm kapsamında arazi kullanımı ve ulaşım problemlerinin mevcut uygulama ile nasıl ele alındığı incelenmiştir.

Belirlenen konulara ilişkin üniversite ve diğer kurumların internet siteleri ziyaret edilerek kütüphanelerinde bulunan kaynaklar arasında tarama yapılmış ve erişilmesi gereken uluslararası ve ulusal kaynaklara ulaşılmıştır. Yabancı ve ulusal kaynak ve kitaplardan yararlanılmıştır. Yine tezin çalışma konularıyla bağlı olarak çeşitli uluslararası ve yerel makalelerin dışında ulusal ve uluslararası sempozyum bildirileri

de kaynaklar arasında yerini almıştır. Kaynaklar konularına bağlı olarak tez içeriğine göre sınıflandırılarak çalışılmıştır.

Örnek alan seçilen Pendik ilçesi genelinde ve Dumlupınar-Orta Mahallelerini kapsayan Taşlıbayır Bölgesi ve Batı Mahallesi özelinde fiziksel analizler yapılarak Netcad, Photoshop gibi programlar kullanılarak haritalar üretilmiştir. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Pendik Belediyesi ve yerel basından elde edilen mevcut, yapımı devam eden ve planlanan ulaşım sistemlerine ilişkin verilere erişilmiştir. Altıncı bölümde yer alan anket çalışması için Taşlıbayır ve Batı Burnu bölgelerinde yaşayan hane halkı ile %1 örneklem alınarak anket çalışması yapılmıştır. Yöntem olarak yüzyüze görüşmeye ek olarak mahalle muhtarları aracılığı ile de anketlerin yapılması sağlanmıştır. Çalışma boyunca görüşmeler sistematik olarak yapılmış olup ikame anket kullanılmamıştır. Tüm bu verilere ek olarak bölgelerde yaşayanlarla, muhtarlarla, Pendik Belediyesi ile ve emlakçılar ile yüz yüze görüşmeler yapılarak bölge hakkında detaylı bilgi edinilmiştir.

1.3. Çalışmanın Katkısı

Bu çalışma kentsel dönüşüm uygulamalarının, özellikle 6306 sayılı kanun kapsamında gerçekleşen yeniden dönüşüm uygulamalarının, kentin sadece yenilenmesi olarak değil, planlama-ulaşım ve toplumsal algı kriterlerinde değerlendirilerek dönüşümün bir potansiyele çevrilmesi ile sürdürülebilir kentlerin oluşumunun sağlanmasına dikkat çekmektedir. Kanunun eksiklikleri tespit edilerek düzenlemeler sağlanması ve literatür taramaları ile sürdürülebilir ulaşım planlamasının hangi kriterleri kapsadığı ortaya konulmuştur. Bu doğrultuda İstanbul ili için önemli bir altmerkez olan ve 6306 sayılı kanun kapsamında en fazla riskli alan ilan edilen ilçeler arasında olan Pendik örneğinde, veri oluşturarak uygulama alanına somut katkı sağlamaktadır.

Yapılan anketlerle sosyo-ekonomik açıdan farklı olan iki örnek alanın dönüşüm alanındaki ulaşım ve erişimle ilgili problemleri, alana ilişkin talepleri, toplum algısının ne şekilde olduğu ortaya koyularak planlama aşamasında bu verilerin önemli olduğu vurgulanmıştır.

6306 sayılı kanun kapsamında dönüşen kentlerde mekansal planlama, ulaşım planlaması ve toplumsal algı kavramlarına önem verilmesi, bu kanunun kentlerin planlı bir şekilde yenilenebilmesi için bir fırsat olarak görülmesi, doğru bir ulaşım planlaması ve halkın katılımı ile nasıl sürdürülebilir kentler oluşturulabileceği hususunda çıkarımlar ve önerilerde bulunarak tez sonuçlandırılmıştır.

2. MEKÂNSAL GELİŞİMİN BİR ARACI OLARAK KENTSEL DÖNÜŞÜM VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Canlı bir organizmaya benzeyen kentlerde zaman içerisinde artan nüfus, plansız ve kontrolsüz mekânsal gelişme, doğal afetler ve buna bağlı olarak meydana gelen ve kentli yoksul kesimler açısından kötü yaşam ve barınma koşullarının “kentsel dönüşüm” projeleriyle iyileştirileceği söylemi, günümüzde daha yaygın bir biçimde dile getirilmektedir.

Kentler işlevsel ve fiziksel açıdan birçok değişim ve dönüşüm geçirmektedirler. Özellikle son otuz yıldır, değişen dünya sisteminin birer parçası olarak kentler, yalnızca bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmenin etkisiyle değil, aynı zamanda küreselleşme olgusunun etkisiyle de kendilerini fiziksel sınırlarının ötesinde tekrar tanımlamak zorundadır. Kentsel dönüşümlerin gerçekleşme süreçleri ve sosyo-mekansal yapı ile olan ilişkileri farklı modellerle karşımıza çıkmaktadır.

Kentsel dönüşüm kavramının doğru tanımlanması, ortaya çıkış nedenlerinin ve gelişim sürecinin irdelenmesi, içeriğinde bulunan farklı boyutların ele alınması ile dünyada görülen örneklerin incelenmesi sayesinde genel çerçevede bir kentsel dönüşüm kavramının tanımlanması mümkün olmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde amaçlanan, temelde kentsel dönüşümü anlamak ve müdahale biçimleri açısından gerekli ilişkiler örgüsü ve bağlantısını oluşturmaktır. Bu bağlamsal çerçevenin üç vurgusu vardır. Birincisi kentsel dönüşüm kavramının irdelenmesi; ikincisi kentsel dönüşüm pratiklerine ışık tutabilmek için dönüşümü farklı boyutları ile ele alarak çok boyutlu tarihsel bir değerlendirmenin yapılması; üçüncüsü ise farklı müdahale yöntemlerinin tanımlanmasıdır. Sonrasında ülkemizden ve dünyadan kentsel dönüşüm uygulamaları hakkında örnekler ele alınacak ve çok yönlü olarak değerlendirmeye tabi tutulacaktır.

2.1. Kentsel Dönüşüm

“Kentsel dönüşüm” ele alınırken öncelikle “kent” terimi sonrasında ise “dönüşüm” terimi, ele alınması gereken kavramlardır.

Kent sözcüğü kavramsal olarak incelendiğinde; Türkçede “şehir” karşılığı olarak kullanıldığı görülmektedir.

Bakış açısı değiştikçe kent tanımı da değişmektedir. Sosyologlar, tarihçiler, şehir plancılar, iktisatçılar, antropologlar, edebiyatçılar v.b. her bir disiplinin kendi kavrayışı üzerine bina edilmiş kent tanımı vardır. Nüfus büyüklüğü, idari statü, nüfusun yapısı, iş bölümü ve uzmanlaşma, örgütlenme biçimi, işlev alanlarındaki farklılaşma, iş gücünün sektörel dağılımı, heterojenlik, fiziksel doku, üretimin yapısı gibi ölçütler kullanılarak bu tanımlamalar yapılmaktadır (Dinçer, 1999).

Kent, topluluk olarak yaşayan insanların, ortak yaşamlarından doğan ve onların yaşam biçimleri ile şekillenen mekânlardır. Ancak kentler mekân olmanın ötesinde, tarihi, sosyal, kültürel, siyasi özellikleri de bünyesinde barındırır. Çünkü o çok karmaşık yapıya sahip olan insanın, kendisi gibi karmaşık eseridir.¹

Sözlük tanımından yola çıkarak “kentsel” kavramı ise “kentle ilgili, şehirle ilgili, şehre dair vb.” anlamlara gelmektedir.

İlk olarak ortaya çıkışlarından bugüne kentsel mekânlar doğal ve sosyo-ekonomik, politik, teknolojik vb. dinamikler, aktörler ve baskılar yoluyla değişmekte ve dönüşmektedirler (Yıldırım, 2006). Bu sebeple “dönüşüm” terimi de ele alınması gereken başka bir kavramdır.

Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğü, dönüşüm terimini, “olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inkılâp, şekil değiştirme olarak” tanımlamaktadır.² Bu tanımdan yola çıkarak, kentsel dönüşüm; kentsel mekânların mevcut durumlarından farklı bir biçime girmesi, başka bir hal alması olarak tanımlanabilir.

Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrası ve son elli yılda Avrupa kentlerinde, kentsel sorunlar ve bu sorunlara çözüm arayışları büyük ilgi görmüştür. Ülkemizde de

¹ Erol KAYA, <http://erolkaya.com/wp-content/uploads/kitaplar/kentlesme-ve-kentlilesme.pdf>, 11.10.2014

²Türk Dil Kurumu, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5471_c828795be9.65304337, 08.10.2014

“Kentsel Dönüşüm” kavramı son yirmi yılda mimarlar ve şehir plancıları arasında sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır ve bu kavram üzerinde çeşitli tartışmalar yapılmaktadır.

Son yıllarda politik ve yasal araçlarla dönüşen kentsel alanlar yanında, son elli yıldır kendiliğinden dönüşen veya dışsal etmenlerle dönüştürülen ve toplumsal dönüşümleri tetikleyen süreçler de kentsel dönüşüm olgusu kapsamında kabul edilmektedir. Bu tanım kentsel alanların gecekondü gelişimi ile dönüştürülmesi, kentsel saçaklanma bölgelerinin toplu konut alanı olarak geliştirilmesi, çöküntü bölgelerinin yeniden yapılandırılması veya tarihi kent merkezlerinin korunması ve canlandırılması gibi gerek fiziksel gerek toplumsal boyutları birlikte içeren dönüşüm biçimlerini kapsamaktadır (Ataöv ve Osmay, 2007) .

Kentsel mekândaki değişim ve dönüşümler, kimi zaman mekân ve yaşam kalitesini artırıcı yönde olurken; kimi zaman ise, mekânın ekonomik, toplumsal, çevresel ve fiziksel çökme ve bozulması olarak kendini gösterir (Akkar, 2006). Bu bağlamda kentsel dönüşüm, kentin geçirdiği her türlü biçim ve hal değişiklikleri ile ilgili bir süreci tanımlamaktadır.

Kentsel dönüşümün tanımları, vurguladıkları vizyon, amaç, strateji ve yöntemlere göre farklılık gösterir. Lichfield (1992) kentsel dönüşümü tanımlarken, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde bir uzlaşma olarak ifade etmektedir. Roberts (2000) ise kentsel dönüşümü, kapsamlı ve bütünsel (entegre) bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşullarının sürekli iyileştirilmesini sağlamaya çalışmak olarak tanımlamaktadır. Başka bir ifade ile yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda, toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya çevre dengesinin kaybolduğu alanlarda, bu dengenin tekrar sağlanmasıdır (Roberts, 2000). Aynı zamanda kentsel dönüşüm, kentsel sorunlara çözüm üretmek amacıyla, değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem olarak da ifade edilmektedir (Thomas, 2003). Donnison’a (1993) göre ise, kentsel dönüşüm, kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunları eşgüdümlü bir biçimde çözümlemek için ortaya konulan yeni yol ve yöntemlerdir.

Kentsel dönüşüm, kentsel yenilemenin istek, başarı ve amaçlarından yola çıkar ve şehir gelişmesinin genel misyonunu taşır. Kentsel dönüşüm; kamu, özel sektörü ve katılımcı olarak halkı bir araya getiren müdahaleci bir yaklaşımdır. Şehirsal mekânın gelişmesi için değişen sosyal, ekonomik, çevresel ve politik durumlara karşı örgütlenmeyi; politika ve eylemlerin belirlenmesini sağlar (Robert and Skyes, 2000).

Kentsel dönüşüm; ekonomik, toplumsal, mekânsal pek çok kent planlama eylemini, yasaları, politikaları, ekonomik karar ve tercihleri içeren, çeşitli aktörlerin yer alabildiği eylemler bütünüdür (Sönmez, 2005).

Bu tez kapsamında kentsel parçaların ekonomik, sosyal ve fiziksel dönüşümün gerçekleştiği tüm süreçler “kentsel dönüşüm” kavramı ile ele alınmaktadır.

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılabacağı gibi kentsel dönüşüm kavramını genişletmek mümkündür. Bunun nedeni, sanayi devrimi sonrası gelişen kentlerde ve 2. Dünya Savaşı sonrası özellikle İngiltere ve kıta Avrupası’nda yaşanan yıkımların ardından kentsel yenileme, koruma, sağlıklaştırma ve canlandırma vb. gibi çeşitli şekillerde tanımlanarak farklı uygulama biçimleri ile karşımıza çıkmasıdır.

2.2. Kentsel Dönüşümde Kullanılan Uygulama Biçimleri

Kentsel dönüşüm kavramının ülkenizde kullanım biçimi bir üst tanımlayıcı olarak bütün yönleri ile mekânsal dönüşümü içermesidir. Bu nedenle kentsel dönüşüm kavramını ilişkili olduğu diğer kavramlar ve eylem biçimleri ile de tanımlamak gerekir.

Kentsel dönüşüm, mevcut kent yapısının yenilenmesi için yapılan uygulamaları içinde toplayan genel bir kavramdır. Ancak bu uygulama biçimlerinin tanımlanmasında pek çok farklı görüş ortaya çıkmaktadır. Bunun en önemli nedeni dünyanın farklı ülkelerindeki bilim insanlarının çeşitli isimlerle tanımladığı bu uygulama biçimlerinin Türkçeye çevrilmesinde uzman kişi ve kurumların oluşturduğu bir dil birliğinin olmamasıdır (Şisman ve Kibaroglu, 2009).

Kentsel dönüşüm karşılığında daha önce kullanılmış ve çoğu günümüzde de kullanılmakta olan birçok kavram vardır. Yenileme, yeniden canlandırma, koruma, yeniden geliştirme, yeniden üretim, sağlıklaştırma, soylulaştırma bu kavramlardan en yaygın olarak kullanılanlarıdır.

Bütün bu kavramlar farklı içeriklere sahip olmakla birlikte, kentin farklı ölçeklerde ve içerikte dönüşen parçalarına işaret etmektedirler. Bir diğer ifade ile kentsel yenileme, kentsel yeniden canlandırma, kentsel koruma, kentsel yeniden geliştirme, kentsel yeniden üretim, kentsel soylulaştırma gibi kavramlar kentlerde yaşanan dönüşümün bir boyutuna karşılık gelirken, kentsel dönüşüm tüm bu süreçleri kapsamaktadır. Bu nedenle bu çalışmada da kente yönelik tüm müdahale biçimlerini içermesi nedeniyle kentsel dönüşüm kavramı kullanılmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde kentsel dönüşümle birlikte anılan kavramlar ve kentsel dönüşüm olgusu ele alınmaktadır (Ergun, 2011).

2.2.1. Yenileme - Yenilenme (Renewal - Renovation)

Renewal kelimesinin sözlük anlamı yenileme, onarma olarak ifade edilmektedir. Yenileme sürecinde eskime yaşayan kentsel bölgenin yıkılması ve ikinci aşama olarak yapılacak altyapı, kentsel tasarım projeleri, alan düzenlemeleri ile yeniden gelişmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Radikal bir müdahale olarak eskiyi yıkıp yeniden inşa eden dönüşüm uygulamalarını içerir (Tekeli, 2003). Bu tarz bir yaklaşım sonucunda kentsel dokuda eskiye ilişkin herhangi bir referans bulmak olanaksızlaşır.

Kentsel yenileme, değişen ekonomik yapının kentlerde yarattığı negatif etkilerin üstesinden gelmesinde önemli bir araçtır. Burada değinilmesi gereken bir diğer konu da yenilenmenin sabit olmayan, değişken ve dinamik bir ekonomik ortamda gerçekleşiyor olmasıdır (Gökbulut, 1996).

Gelişmiş ülkelerde kentsel yenileme (urban renewal), başlıca üç amacın gerçekleşmesine yardımcı olarak kullanılmaktadır. Bunlardan biri, yoksulluk yuvalarının temizlenmesi (slum clearance), ikincisi, kent özeklerinin, ana kentlerin öteki kesimleri ve yöre kentler ile aralarındaki ekonomik canlılık ayrımlarını gidermek üzere bu kesimlerin yenilenmesi, üçüncüsü de kent özeklerindeki yerel yönetimlerin mali olanaklarının artırılmasıdır. Kent yenileme, amaçlarından da çıkarılabileceği gibi sadece yoksulluk yuvalarının temizlenmesinden ibaret değildir. Buna ek olarak, “yeniden canlanma/canlandırma (revitalization), koruma (conservation) ve yeniden geliştirme de (redevelopment)” kent yenilenmenin türleri arasındadır (Keleş, 2002).

2.2.2. Koruma (Conservation)

Kentsel koruma; “genellikle işlevlerini yerine getirebilmekte olan yapıların, büyük tarihsel mimari ve kültürel değerler taşıyan bölgeler içinde korunmasını sağlamak için plansızlığın denetlenmesi ve aşırı nüfus birikiminin önlenmesi” olarak ifade edilmektedir (Keleş, 2000).

Kentsel koruma, kentsel yenileme ile sıkı bağlantısı olan bir dinamiktir. Zaman içinde bozulan, tahrip olan ve çöküntüye uğrayan eski kent merkezlerinin yenilenmesi, kentsel koruma ilkeleriyle birlikte gerçekleştirilmelidir. Bu çerçevede kültür mirası niteliği taşıyan eski kent merkezlerinin bir yandan günün koşullarına göre değişerek eskimeye karşı durmaya çalışırken özgün kimliklerini de korumak zorunda olmaları gerçeği, koruyarak yenilemeyi gerekli kılmaktadır (Özden, 2008).

2.2.3. Sağıklaştırma (Rehabilitation)

Sözlük anlamı, eski itibarına kavuşma, eski haline gelme, ıslah etme, esenleştirme olarak tanımlanan rehabilitasyon, yıpranmış ancak özgün niteliğini kaybetmemiş yapı gruplarının düzenleme ile iyileştirilmesi, sağıkly hale getirilmesi eylemidir. Rehabilitasyon, planlı olarak gelişmiş ancak zamanla yıpranmış, yoğunluğu artmış ve işlevlerini yerine getiremeyen bölgeleri tekrar değerli hale getirme yöntemi olarak da tanımlanabilir.

Sağıklaştırma olarak planlama literatüründe yer alan bu dönüşüm biçimi, mevcut bölgenin yapısının korunarak, koruma, tamir ve restore edilmesi temeline dayanmaktadır.

Rehabilitasyonun bütün aşamalarında yerel kullanıcıların katılımı beklenmektedir. Katılımın sağlandığı ve sağlanmadığı durumlar ayrı ayrı ele alındığında ise bu yöntemin sosyal yapıya etkisi iki farklı yönde gelişmektedir. Kentsel dönüşüm sürecine giren bölgenin halkı buradan uzaklaştırılıp, yerine üst ve orta sınıf alıcıların yerleşmesi “soylulaştırma” olarak tanımlanırken bölge halkının burada ikamet etmeye devam etmesi haline zorunlu “iyileştirme” denilmektedir.

2.2.4 Yeniden canlandırma (Revitalization)

Revitalization; sözlük anlamı olarak yeniden canlandırma, yaşam verme, güçlendirme olarak tanımlanmaktadır. Özden’e göre yeniden canlandırma kavramı; “ekonomik, sosyal veya fiziksel açılardan bir çöküntü sürecine girmiş ya da çöküntü

nedeniyle terk edilmiş kentsel alanların, çöküntüye neden olan etkenlerin ortadan kaldırılmasıyla tekrar hayata döndürülmesi” anlamına gelmektedir (Özden, 2008). Keleş’e göre ise kentsel yeniden canlandırma; yapıların özgün işlevlerini yitirdikleri, yapı olarak sağlam olmalarına karşın değerlerinin farklı nedenlerden dolayı azaldığı durumlarda ortaya çıkan bir gereksinimdir (Keleş, 2000).

Kent merkezlerinde düzensiz göç hareketlerinde, ekonomik yapının programlı veya programsız şekilde yer değiştirmesinden, planlama sürecinin doğru işleyememesinden kaynaklanan sorunlar; kentin bu hassas noktalarındaki sosyal ve ekonomik yapıya zarar vermekte, sosyo-ekonomik yapıdaki bu gerileme fiziksel çevrenin kötüleşmesine sebep olmaktadır. Bu bağlamda yeniden canlandırma; köhneme durumuna gelmiş yerleşmelerin temizlenerek gelişmesini sağlamaktır.

Bir diğer yaklaşıma göre yeniden canlandırma; sanayinin desantralizasyonu ile birlikte kullanım dışı kalan endüstri alanlarının küresel sermayeye ve küresel kültüre pazarlanması sürecidir. Yeniden canlandırma; yerel sorunların varlığından hareket etmekte, ancak uygulama sonuçları açısından ortaya çıkardığı ürünlerle yerelden çok küreye hizmet vermektedir. Yani mekân pazarlama sürecinde sermayeyi çekmek için bir araç olarak kullanılmaktadır (Özkan, 2005).

2.2.5. Yeniden geliştirme (Redevelopment)

Yeniden geliştirme, ciddi olarak bozulmuş ve korunacak değeri olmayan yapıların bulunduğu bölgelerde kabul edilen bir yaklaşım olarak karşımıza çıkmaktadır. Başka bir deyişle "Ekonomik ve yapısal özellikleri, iyileştirilmesine olanak vermeyecek ölçüde kötüleşmiş olan yoksul konutlarının yıkılması ve bunların oluşturduğu kent bölümlerinin yeni bir tasarlama düzeni içinde bayındırılması"dır (Keleş,1998).

Yeniden geliştirme kavramı ile mevcut yapıların yıkılması ve bu süreçte elde edilen kentsel alanın yeni kullanımlara ayrılması kastedilmektedir. Yeniden geliştirme sürecinde temel amaç; sınırları önceden belirlenen kentsel alanlarda hem yapıların hem de alanın bir bütün olarak yitirmiş oldukları ekonomik ve toplumsal değerleriyle fiziksel ölçümlerine kavuşturulmasıdır (Keleş, 2000).

Yeniden geliştirme sürecinde eskiyen sorunlu kentsel alanlardaki tüm yapılar yıkılıp başka bir yere taşınır ve boşalan alana yeni bir kentsel işlev (yeşil alan, ticaret merkezi, konut alanları vb) kazandırılır (Gül, 2006). Bir kentsel alanın yıkılıp yeniden yapılandırılmasını içeren bu uygulamada temel neden, sosyal ve fiziksel

olmaktan çok arsa değeridir. Ekonomik açıdan değerli olduğu düşünülen kentsel alanlar, yeni ihtiyaç ve taleplere göre yeniden yaratılmaktadır. Uygulama sürecinde alanın muhtemel kullanıcıları da düşünülerek lüks ve üst gelir grubuna hitap eden bir yapılaşmaya gidilmektedir. Böylelikle arsa değerini fiziksel durumuyla da karşılayan prestij mekânlarına dönüşmüş kent mekânlarının elde edilmesi hedeflenmektedir (Eke ve Uğurlar, 2005).

Bu süreçte öncelikli olarak ele alınan kentsel alanlar, ekonomik ve yapısal özellikleri iyileştirilemeyecek kadar kötüleşmiş olan yoksul mahalleleri olmakta ve yoksul konutlarının yıkılarak yerlerine yeni yapılar inşa edilmesi söz konusu olmaktadır (Özden, 2008).

Yerel yönetimler için bu yaklaşım, arazinin maksimum kullanımı, daha yüksek zemin alanı ve şehir merkezine daha yüksek gelir grupları ve bunların aktivitelerinin gelmesi ile avantajlı görünmektedir. Yeniden geliştirme yaklaşımı, genellikle müdahale edilen kentsel alanda yaşamakta olan kesimin kentin başka bir kısmına yerleştirilmesine neden olmaktadır. Bu durum ağır sosyal ve çevresel maliyetleri ortaya çıkarmaktadır. Kiracılar, mal sahipleri ve iş sahipleri için mahallenin yıkımı, sosyal ve psikolojik kayıplara neden olurken, sadece eski binalar değil, işlevsel bir sosyal sistem de harap edilmektedir (Karadağ, 2008).

2.2.6. Islah-imar / düzenleme (Improvement)

Islah imar uygulaması, yapılaşması yasal olmayan bir alanın yasal hale getirilmesi ve o alanda yapılaşma hakkı verilerek yaşayanlara güvence verilmesidir. Islah-imar planları gecekondü alanlarını düzenli konut stokuna dönüştürmeyi amaçlamaktadır (Şenyapılı, 1998)

2.2.7. Entegrasyon

Bu yöntemle, kent kimliği korunurken, mevcut binaların yanına yeni binaların katılımıyla zengin bir çevre yaratılmaktadır. Alanın asıl sakinleri, bölgeden ayrılmayarak dönüşüme katkıda bulunmaktadır. Mevcut olanların yanına konumlandırılacak yeni yapılarda çağdaş mimarlık örnekleri de ortaya konmaktadır. Pek çok girişimci ve yerel yönetime göre, entegrasyon yöntemi ile konut üretimi daha az kârlı ve zaman kaybettirici bir yöntemdir.

Yukarıda belirtilen kentsel dönüşüm uygulama biçimlerini artırmak ya da eksiltmek mümkündür. Başka bir görüşe göre, dönüşüm uygulamalarını yapılan müdahale biçimine göre üç genel dönüşüm kategorisinde toplamak mümkün olabilir:

1. Kentsel yenileme 2. İyileştirme 3. Koruma ve soylulaştırma.

Kentsel yenileme radikal bir müdahale olarak eskiyi yıkıp yeniden inşa eden dönüşüm uygulamalarını içerir (Tekeli, 2003). Bu en radikal dönüşüm tipidir. Bu tür dönüşüm, rantı ya da yaşam kalitesi çok düşmüş ve kullanımı riskli hale gelmiş bir alana yeni imar hakları verilerek rantın ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi için başvurulmuş bir çare olarak sayılabilir. İkinci dönüşüm müdahale biçimi bir alanın mevcut fiziksel, sosyal ve ekonomik dokusunun iyileştirilmesine yönelik dönüşüm uygulamalarını içerir. Mevcut dokuyu koruyarak getirilen dönüşüm müdahale türleri arasında sağlıklaştırma (rehabilitation /upgrading) ve ıslah-imar (improvement) planları sayılabilir (Tekeli, 2003). Sağlıklaştırma alt yapısı yetersiz bir çevrenin sınırlı yatırımlarla yeterli hale getirilmesidir. Bu tür dönüşüm müdahalesi genelde gecekondulu ve ruhsatsız konut alanlarında uygulanmıştır. Islah imar uygulaması, yapılaşması yasal olmayan bir alanın yasal hale getirilmesi ve o alanda yapılaşma hakkı verilerek yaşayanlara güvence verilmesidir. Islah-imar planları gecekondulu alanlarını düzenli konut stokuna dönüştürmeyi amaçlamaktadır (Şenyapılı, 1998). Bu süreçte, yerel yönetimler bizzat girişimci rolünü üstlenerek özel sektör işbirliği yaparak bu uygulamalara girmektedir.

Üçüncü dönüşüm müdahale biçimi tarihi değeri olan bir alanın korunması (conservation) ve soylulaştırılması (gentrification) olarak ortaya çıkmıştır. Söz konusu koruma iki yolla yapılmaktadır. Birincisi, tarihi bir alana yeni bir işlev kazandırmaktır. Ankara ve Antalya kale içinde lüks lokantaların ve geleneksel satış birimlerinin yer seçmesi böyle bir korumaya örnek olabilir. İkincisi, tarihi alanın içinde yaşayan sosyal tabakayı değiştirerek ekonomik yaşayabilirliğini kazandırmaktır. İstanbul'da Cihangir ve Kuzguncuk'ta yaşanan dönüşüm bu türe örnek olarak gösterilebilir (Uzun, 2001). Bu yaşam alanlarında gelir düzeyi yükselmesi görülmektedir (Ataöv ve Osmay, 2007).

Kentsel dönüşüm çatısı altında ayrışan ve birlikte kullanılan çeşitli tanımlar ortaya çıktığını görmek mümkündür. Ancak bu tanımları ve çeşitliliği daha iyi anlamak

adına tarihsel süreç içerisinde kentsel dönüşümün doğuşunu ve nasıl evrildiğini incelemekte yarar vardır.

2.3. Kentsel Dönüşümün Başlangıcı ve Gelişimi

19. yüzyıldan günümüze kentlerdeki toplumsal, fiziksel, ekonomik ve çevresel bozulmaya çözüm bulmak amacıyla uygulanan kentsel dönüşüm politikaları ve müdahale biçimleri dönemler itibarıyla farklılık ve çeşitlilik göstermektedir. Bu kavram, içinde bulunduğu sosyo-ekonomik ve politik duruma göre şekillenerek çok değişik anlamlar yüklenmiş ve günümüze kadar gelmiştir.

Kentsel dönüşüm olgusunun ortaya çıkışı incelendiğinde, ilk olarak Avrupa’da özellikle sanayi devrimi ile birlikte 19. yüzyıl sonlarında yaşanan yoğun göç ve hızlı kentsel büyüme sebebi ile ortaya çıkan, yıkılıp yeniden yapılma (kentsel yenileme) şeklinde adlandırılan bir süreci tanımlamak için kullanılan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Sanayi Devrimi sonrasında, Avrupa’nın büyük kentlerinde işçi sınıfının içinde bulunduğu insanlık dışı koşullar, birçok düşünürü ve planıcıyı etkilemiş ve ilk kentsel dönüşüm fikrinin ortaya çıkmasını hızlandırmıştır (Polat ve Dostoğlu, 2007).

Bu dönemde kamu sektörü yönetimli liderlik modeli ile gerçekleştirilen kentsel dönüşüm süreçleri iki farklı temele dayanmaktadır. Bunlar 1851’de İngiltere’de çıkarılmış olan ve kentsel politikalar üreten Konut Kanunu ve 1851-1873 yılları arasında Fransa’da, Paris kenti için gelişim müdahaleleri gerçekleştiren Haussmann’ın operasyonlarıdır (Gürler, 2003).

Gelişim-yönelimli bağımsız politika-ekonomisi, modern şehirler planlama amaçlı kentsel yenileme yaklaşımı (1910-1940 Dönemi). Bu bağlamda, çeşitli anlayışlar görülmektedir. Örneğin Güzel-kent ve Bauhaus okulları kentsel dönüşüm kavramını yıkıp yeniden yapmak olarak biçimlendirirken, CIAM işlevsel ayırım ve tarihi korumaya atıfta bulunmaktadır.

CIAM’ın Atina Sözleşmesi’nde belirlenen ana ilkelere göre, ‘modern kent’ temiz, sağlıklı ve güzel çevrelere sahip olmalı; kentlerin sağlıksız alanları yıkılmalı; bu alanlar tekrar yapılaşırken geniş yeşil alanlar üzerine yüksek kütlelerden oluşan bir kentsel doku geliştirilmelidir (Jacobs ve Appleyard, 1987; Oc ve Tiesdell, 1997; LeGates ve Stout, 1998; Madanipour, 2000).

2. Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde, savaş sonrası, savaşın neden olduğu yıkımların giderilmesi ve kentlerin yeniden yapılandırılması şeklinde gelişen bir süreç oluşmuştur. Özellikle bu dönemde en önemli müdahale biçimi kentsel yenilemedir.

1940 ve 1950'ler arası yeniden yapılanma, yer değiştirme, fiziksel problemlerin yok edilmesi üzerine yoğunlaşan dönemdir. Bu dönemde kentlerdeki gelişim, kent çeperlerine sıçrayarak, birçok mevcut kent ve kasaba çevresinde banliyöleşme ortaya çıkmıştır. Merkezi yönetim liderliğinde, yerel otoriteler ve özel sektörün desteğiyle slum temizleme ve yeniden yapılanma dönemi başlamış, böylece yüksek katlı binalar ve endüstrileşmiş inşaat teknikleri kullanılmaya başlanmıştır (Robert, 2000).

Savaş sonrası Avrupa kentlerinde oluşan büyük yıkımlar, kentlerin yeniden inşası (urban reconstruction) stratejisini gündeme getirmiştir. 1940 ve 1950'lerin kentsel politikaları, yeni kentsel kullanımların eski kullanımların yerine gelmesini ve geçmişten gelen fiziksel sorunların yok edilmesine yönelik kentlerin yeniden inşasını öngörmüştür. Bu dönemde, merkezi yönetimin öncülüğünde yeniden yapılanma politikaları ortaya atılmıştır. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri'nde 1949'da Konut Yasası ile, sosyal konut politikasının genişlemesi ve kentsel yenilemenin kurumsallaşması sağlanmıştır (LeGates ve Stout, 1998).

1950'li yıllardan günümüze kadar kent mekânında büyük değişiklikler olmuştur. Bu değişimlerin temelinde, üretim süreçlerinin farklılaşmasından kaynaklanan kentteki yer değiştirmeler ve nüfusun daha hızlı artmaya devam etmesi yatmaktadır.

İngiltere'deki yaşanan kentsel dönüşüm süreçleri incelendiğinde; 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana farklı uygulamaların olduğu görülmektedir. Bombalamaların bitmesi ile yeni konut alanları karma programları yürütülmüştür. Konut stoku sağlanmaya çalışılmış, 1950'li yıllarda ise çöküntü alanlarının temizlenmesi programları hızlandırılmıştır. 1950'lerden 1960'lara kadar süren eski bölgelerin tamamen kaldırılıp, yeni konut alanları oluşturulması fikrinden uzaklaşmış; 1960'lı yıllarda bu alanları koruyarak geliştirme programları yürütülmeye başlanmıştır. Bu yöntemle yerel otoriteler birçok program gerçekleştirmiş, binlerce konutun yenilenmesi sağlanmıştır. Fakat ekonomik olarak yerel otoritelerin bu yükü farklı ortaklıklarla gerçekleştirmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır (Alterman ve Cars (1991)'den aktaran Akalın, 2003).

1960'lar ve 1970'lerin başları, *kentsel iyileştirme (urban improvement)* ve *kentsel yenileme (urban renewal)* projelerine öncelik verilen yıllardır. Bu dönemde, fiziksel bozulma ile toplumsal bozulma arasındaki doğrudan bağlantı kabul edilmiş; daha çok toplumsal sorunlara duyarlı ve alan-odaklı kentsel iyileştirme ve yenileme projeleri geliştirilmiştir (Couch ve Fraser, 2003). 1960'ların sonlarına doğru üretim sürecinin mekân ve teknik açılardan sınırlamalarının olması nedeniyle ekonomik açıdan sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Sermaye yatırımlarının düşmesi ile petrol şoklarına kadar dönüşen bir süreç yaşanmasına yol açmıştır. Kentsel mekânın farklılaşmasına sebep olan diğer bir önemli süreç post-fordizmdir. 1973 petrol krizinden kurtulmak amacı ile üretim ve kârlılık oranlarını arttırmak üzere ortaya çıkan yeniden yapılanma süreci post-fordizm olarak açıklanmaktadır (Kut, 2006).

Post-fordizm olarak adlandırılan bu dönemde ileri teknoloji kompleksleri kurulmuş, sanayide yeni örgütlenme yöntemleri ortaya çıkmıştır. Böyle bir model toplumsal ve mekânsal iş bölümünde büyük değişiklikler meydana getirmiştir. Ayrıca bu dönemde yaşanan rekabet ve güncel ve doğru bilgiye ulaşma isteği uzmanlaşmış, danışmanlık, finans, sigorta ve aracılık hizmetlerinin doğmasına sebep olmuştur.

1970'lerin sonlarında yaşanan enerjiye dayalı ekonomik krizler, değişen sosyal ve politik yapı, kentsel dönüşüm uygulamalarının içeriğini de değiştirmiştir. Merkezi yönetimlerin girdiği ekonomik sıkıntılar kamu kaynaklarıyla ve ya bütünsel değişime katkı sağlayacak yerel veya kısmi dönüşüm projeleri ile süreç devam ettirilmeye çalışılmıştır. Serbest piyasa ekonomisine geçilmesiyle birlikte özel sektörün önem kazanması, devlet-özel sektör işbirliği içerisinde geliştirilen kentsel dönüşüm projelerine imkân vermiştir. “Bu dönem, devletin desantralizasyon politikaları ve katılımcı yaklaşımları benimsemeye başladığı yılları temsil eder. Özellikle kent merkezi ve çevresini ele alan dönüşüm projeleri ve bu projeleri yöneten aktörlerin çeşitlendiğine rastlanmaktadır” (Roberts, 2000).

1980'lerin başından itibaren, küresel bilgi ekonomisine geçiş sürecinde kentlerin yaşadığı önemli dönüşümler, değişen üretim süreçlerinin yanı sıra, kentlerin bilgisayar teknolojileri, iletişim ağları ve hızlı ulaşım kanalları üzerinden birbirine bağlanmaları sonucu ortaya çıkmıştır. Bu süreçte kentler arasındaki ilişki ağları, küresel ve bölgesel pazarların sürdürülebilmesini olanaklı kılmaktadır. İlişki ağlarının önemli kesişim noktalarında yer alan kentler, yönetim ve servis işlevlerini barındıran etkileşim merkezlerini oluşturur. Bu anlamda sürdürülen ilişkiler bir

yandan merkez kentlerin küresel ve bölgesel ölçekteki rollerini belirlerken, diğer yandan mal ve hizmet üretimine yönelik örgütlenmelerin mekânsal dağılımını etkiler. Bu dönemde birçok konuda olduğu gibi, kentsel dönüşüm konusunda da önemli değişimler yaşanmıştır. Kentsel yeniden yapılandırma (urban redevelopment) kavramı bu dönemin dönüşüm projelerinin politikasıdır (Kut, 2006).

İletişim ağları bilginin değişik kanallarla hızlı ve etkili akışını sağlarken, yeni teknolojilerle beslenen ulaşım ağları üretim merkezleri arasındaki ilişkilerin hızını olanaklı kılmaktadır. Kentler sadece mal ve hizmetlerin üretiminin değil, bilginin ve yeniliklilerin üretildiği merkezler halini almıştır. “Karmaşık mekânsal dokular oluşturan kentler arası ağsal ilişkiler üretim süreçleri üzerinde kurulurken, iletişim ve ulaşım ağları dönüşümün önemli aktörleri olmaktadır” (Kayasu, 2003).

Küresel ekonomik yeniden yapılanma, üretim sürecinde yaşanan değişimler, ulus devletinin değişen rolleri, teknolojik ilerleme ve bilgi toplumuna geçiş süreci kentler arası rekabet gibi çok sayıda faktör kentlerin dönüşümünün ve kentsel ekonomilerin önem kazanmasının başlıca nedenlerini oluşturmaktadır (Akalın, 2003).

Üretim sistemindeki köklü değişimler öncelikle ekonomik altyapıda ve kentlerin mekânsal dokusunda önemli değişimlere yol açarken, toplumun sosyal yapısında da ciddi dönüşümler gerçekleşmiştir. Servis sektörünün öneminin artması profesyonel, idari, teknik sosyal grupların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Buna paralel olarak, üretimin kent dışında yer seçmesi ile çöküntü alanı haline gelen merkez alanları servislerin ve yönetim işlevlerinin yer almaya başlamasıyla yeniden önem kazanmaya ve gelişmeye başlamıştır. Ekonomik yeniden yapılanma aynı zamanda toplumsal yapıdaki değişimi hızlandırmış, bu değişimle yaşam tarzlarının da farklılaşması ile toplumda farklı gruplardan oluşan parçalanmış bir yapı ortaya çıkmıştır. Toplumun farklı kesimlerinin farklı yaşam biçimini tercih etmesi ve bu tercihlerin konut alanlarının dönüşüm ve gelişim sürecine yansması kent mekânındaki dönüşüm altyapısını hazırlamıştır (Kayasu, 2003).

1990 yılında Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından hazırlanan “Yeşil Rapor”, Eylül 1993’te Budapeşte’de gerçekleştirilen Avrupa Yerleşim Araştırmaları Ağı (European Network for Housing Research – ENHR) tarafından düzenlenen konferans sonucunda oluşturulan Kentsel Yenileme ve Eski Konut Alanlarının Rehabilitasyonu (Urban Renewal and Urban Housing Rehabilitation) çalışma grubunun çalışmaları,

Nisan 1994'te Bristol'de ve Ağustos-Eylül 1994'te Glasgow'da gerçekleştirilen toplantılar, 90'ı yıllarda Batı Avrupa'da konut alanlarının yeniden oluşumu ve kentsel yenileme konularında gösterilen çabalara örneklerdir. Bu çabalarda öne çıkan genel amaçlar, kent içi arazi kullanımlarında farklılıklar yaratmayı teşvik etmek, kentsel yayılımlardan kaçınmak, kentsel atık alanlarını geliştirmek, mevcut kent alanını yeniden canlandırmak ve kentsel tasarımı düzenlemektir (Kayacan, 2010).

Roberts'in oluşturduğu yeniden üretim evrelerine bakıldığında 1990 sonrası için müdahale biçimi olarak kentsel dönüşüm kavramını kullandığı görülmektedir. Tez çalışmasının kavram kısmında da aktarıldığı gibi günümüzde kentsel dönüşümün yöntem değil süreç olduğu kabul görmektedir. 1950'lerden başlayarak günümüze kadar devam eden ve değişiklik gösteren tüm müdahale yöntemleri aslında kenti, kentsel mekânı, ekonomik yapıyı, sosyal yapıyı, vb. birçok dinamiği değiştiren dönüştüren yöntemlerdir. Bu nedenle genel çerçevede bakıldığında dünya üzerinde 1950'li yıllardan itibaren bir kentsel dönüşüm süreci yaşanmaktadır.

Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında artan konut ve barınma ihtiyacı Avrupa kentlerinde hızlı bir yeniden inşa dönemini gerekli kılmıştır. Söz konusu alanların 1980 – 1990 dönemine gelindiğinde tekrar kentsel dönüşüm sürecine konu olduğu görülmektedir. Diğer bir ifade ile kentsel dönüşüm süreci de durağan bir yapıda değil, aksine günün değişen politika ve teknolojilerine göre kendini yenilemektedir. Roberts her ne kadar 1990 – 2000 sonrası için politika türünü kentsel dönüşüm olarak belirlese de daha yakından bakıldığında söz konusu dönem içerisinde özellikle Avrupa'da “koruma” ve “koruyarak yenileme” yöntemlerinin öne çıktığı görülmektedir.

Zaman içinde kentsel dönüşüm sürecinin politik ve ekonomik yapısı, ulusal gelişimden, küresel bütünleşme hedefine yönelerek, kentsel planlama sürecini de değiştirmiştir. Bu nedenle, dünyadaki kentsel dönüşüm uygulamalarında farklı dönemlerde farklı yaklaşımlar sergilendiği söylenebilir (Gürler, 2003).

Ülkemizde cumhuriyet döneminde başlayan kentleşme hareketleri, 1950'lerde kırdan kente göçe bağlı olarak hızlanmış, kentler bu duruma hazır olmadığından sağlıksız kentleşmenin tohumları atılmıştır. 1950'lerde sanayi sektörü yükselişe geçerken tarım sektöründe gerileme yaşanmıştır. Tarımda makineleşmeye bağlı olarak işgücü talebinin azalması, bu sektörde çalışan işgücünün kente göçünü tetiklemiştir.

Sanayileşmenin hızlandırdığı kentleşme süreci, beraberinde özellikle yoğun göç alan Ankara, İstanbul, İzmir gibi kentlerin kontrolsüz bir biçimde büyümesini de getirmiştir. Böylesine büyük bir nüfus artışına hazır olmayan büyük kentlerde göçe bağlı olarak konut sorunu ortaya çıkmış, bu da beraberinde göç edenlerin kendi konut sorunlarını kendilerinin çözmesini yani gecekonduları getirmiştir (Şişman, 2008).

Birçok ülkede olduğu gibi, Türkiye’de de, özellikle 1980 sonrası büyük ölçekli ulusal ve uluslararası sermayenin kar güdüsünün ön planda olduğu konut projeleri sonucunda, kentlerin gereksiz yayılmasına, kültürel, tarihi ve doğal zenginliklerin tahribine, ekonomik, toplumsal ve çevresel sürdürülebilirlik ilkesine karşı, kamu kaynaklarının verimsiz kullanımına, aynı zamanda israfına, yerele özgü olmayan, toplumsal eşitsizliği, dışlamayı ve kutuplaşmayı artıran kentsel mekânların türemesine yol açmıştır (Sekmen, 2007).

Bu sebeplerle oluşan kentsel mekânlar dönüşüme ve yenilenmeye ihtiyaç duymaktadır. Ülkemizde hemen hemen her ilde düzenli kent gelişimine uymayan, teknik altyapı ve diğer donatılardan yoksun, ekonomik olarak zayıf ve sosyal olarak çöküntü içerisinde olan suç oranlarının yükseldiği alanlar mevcuttur. Bu alanlar gerçek anlamda kentsel dönüşüme ihtiyaç duymaktadır.

1980 yılına gelindiğinde ise yasal düzenlemelerin etkin olduğu bir dönemle karşılaşmaktadır. Ülkemizde 1980’lerde kent merkezleri ve gecekondular bölgelerinde dönüşüm kavramı gündeme gelmiştir. 1984 yılında, 2981 sayılı “İmar ve Gecekondular Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun”, gecekondular dönüşüm sürecinde önemli rol oynamıştır.

Söz konusu kanun ile gecekondular alanları için ıslah imar planları yapma imkânı doğsa da, sonuçta gerçekleştirilen kentsel dönüşümler, fiziksel dönüşümün ötesine geçememiştir. 1980’lerin sonunda, ıslah imar planlarının yanı sıra kentsel dönüşüm projeleri de belediyelerin gündeminde yer almaya başlamıştır. Dikmen Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi, gecekondular bölgeleri için hazırlanan ilk kentsel dönüşüm projesi örneği olmuştur.

3194 sayılı yasa ile belediyeler planlama yetkilerini devralmış ve kaynakları arttırılmıştır. Bunun sonucu olarak özellikle metropol kentlerde büyük kapsamlı kentsel dönüşüm hareketleri başlamıştır.

Günümüzde de bu uygulama halen devam etmektedir. Türkiye’de kentsel dönüşüm projelerine ve aynı yaklaşımda farklı adlarla hayata geçirilen projelerde aşağıda sıralanan yasalar dayanak olarak alınmaktadır.

- 3194 sayılı, İmar Kanunu,
- 2981 sayılı, İmar Affı Kanunu,
- 5104 sayılı, “Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi” Kanunu,
- 5366 sayılı, “Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması” Kanunu,
- 5393 sayılı, “Belediye Kanunu”nun 73. maddesi.
- 6306 sayılı, “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında” Kanun (Şişman ve Kibaroglu, 2009)

Burada önemli bir nokta ise, kentsel dönüşüm projelerinin sadece büyük kent belediyeleri tarafından değil, artık küçük belde belediyeleri tarafından bile uygulanmasıdır. Kentsel dönüşüm artık politik bir misyon da üstlenmiş, bir dönem verilen imar aflarının yerini alarak, oy toplama aracı haline gelmiştir. Çizelge 2.1’de kentsel dönüşümün tarihsel süreç içerisindeki değişimi dönemlere göre sunulmuştur.

Çizelge 2.1: Kentsel dönüşümün tarihsel süreç içinde değişimi.³

DÖNEM	1950 – 1960	1960–1970	1970–1980	1980–1990	1990–2000
Politika Türü	Yeniden İnşa Etme	Yeniden Canlandırma	Yenileme	Yeniden Geliştirme	Kentsel Dönüşüm
Temel Strateji ve Yöneliş	Kentlerin köhne alanlarının genellikle master plana dayalı olarak yeniden inşası ve genişlemesi, banliyölerin büyümesi	1950'lerin anlayışının devam etmesi, banliyölerin büyümesi, saçaklanmalar, ilk sağlıklılaştırma çabaları	Yenileme ve semt projelerinde yoğunlaşma, yakın çevre gelişmelerinde devamlılık	Birçok temel gelişim ve yeniden gelişim projeleri, donanma projeleri, kent dışı projeler	Politika ve uygulamalarda daha etraflı yaklaşımlara yönelik, bütünleşmiş eğitime daha fazla önem
Temel Aktörler ve Finansman Sahipleri	Merkezi ve yerel hükümet, özel sektör gelişimcileri ve müteahhitler	Kamu ve özel sektör arasında denge sağlamaya yönelik	Özel sektörün artan rolü ve yerel yönetimlerde desantralizasyon	Özel sektöre ve uzman birimlere önem verilmesi, artan ortaklıklar	Ortaklıkların hakimiyeti
Eylemin Alansal Boyutu	Yerel ve mevzi düzeyin vurgulanışı	Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkışı	Önce bölgesel ve yerel düzel, sonra yerel düzeyin öne çıkışı	1980 başlarında mevzi ölçekte, ardından yerel ölçekte yoğunlaşma	Stratejik perspektifin yeniden sunumu, bölgesel eylemlerin gelişimi
Ekonomik Odak	Az miktarda özel sektör yatırımı, genelde kamu sektörü yatırımları	1950'lerin devamında özel sektörün artan önemi	Kamunun zorunlu kaynakları ve özel yatırımlarda artışlar	Seçici kamu fonları ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu, özek sektör ve gönüllü fonlar arasında giderek artan denge
Sosyal İçerik	Konut ve yaşam standartlarının iyileştirilmesi	Sosyal koşulların ve refahın geliştirilmesi	Toplumsal temelli eylemler ve artan yetkiler	Son derece seçici devlet desteği ile toplumun kendi işini kendisi görmesi	Toplumun rolünün önem kazanması
Fiziksel Durum	İç bölgelerin ve yakın çevre gelişimlerinin tekrar önem kazanması	Mevcut alanların, 1950'lerin esenleştirme eylemleri paralelinde iyileştirilmesi	Köhne kentsel alanların yaygın olarak yenilenmesi	Yerine geçme ve de gelişim temel projelerinin hazırlanması	1980'lerden daha mütevazı koruma

³ Roberts P. (2000) akt. Dükkancı U. (2013)

2.4. Kentsel Dönüşümün Boyutu ve Amaçları

Velibeyoğlu (1999) kentsel dönüşümü, birbirleriyle örtüşen dört temel boyutu içinde barındıran bir kavram olarak tanımlar ve “fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik” boyutlar olmak üzere sıralar.

Fiziksel boyut, bölgenin içinde bulunduğu kent ile ulaşım bağlantıları, konut stoku, teknik ve sosyal altyapı ve çevresel problemler ile ilgilendirir. Tasarım boyutu, fiziksel olarak kentsel gelişim, değişim ve korumayı yönlendiren kentsel tasarım sürecini içerir (Şişman ve Kibaroglu, 2009).

Dönüşüm bölgesinin altyapısı, ulaşımı, bölgede bulunacak fonksiyonların belirlenmesi ve düzenlenmesi, planlama kararları çerçevesinde belirlenmekte ve uygulanmaktadır. Ancak dönüşüm bölgeleri için, klasik planlama çalışmaları dışında eylem planları üretmek ve bu planları belirli uygulama süreleri içerisinde değerlendirmek gereklidir. Bununla birlikte her ne kadar bu alanlar için yapılan planlar özel olsa da, üst ölçek planlardan ayrı ya da uyumsuz olarak gerçekleşmeleri düşünülemez (Dükkancı, 2013).

Yine bölgede yer alan boş alanların değerlendirilmesi, bölgeyi çekici hale getirecek, yaşam kalitesini ve standartlarını artıracak çalışmaların yapılması, kentsel tasarım çalışmalarını gerektirmektedir. Cadde ve sokakların düzenlenmesi, meydan, yeşil alan, parklar ve rekreasyon alanlarının düzenlenmesi, ticari alanların düzenlenmesi gibi pek çok çalışma, kentsel tasarım çalışmalarının bünyesinde yapılmaktadır (Dükkancı, 2013).

Sosyal boyut, sağlık, eğitim, konut ve kamu hizmetlerine erişim, suç, toplumdaki dışlanma, proje sürecine kamu ve özel sektörün, yerel halkın ve gönüllülerin katılımı gibi koşullarla ilgilendirir.

Dönüşümün fiziksel mekânı iyileştirmek için yapılmasının yanı sıra, dönüşüm yapılacak alanda yaşayan ve yaşayacak olan nüfus da göz ardı edilmemelidir; ekonomik yapısı, kültürel özellikleri, gelenek ve görenekleri, eğitim düzeyleri incelenerek, bu nüfusa en uygun yaşam koşulları saptanarak dönüşüm uygulaması yapılmalıdır (Dükkancı, 2013).

Ekonomik boyut, seçilen alan ve çevresindeki iş olanaklarının nitelik ve niceliklerini yükseltmeyi içerir.

Ekonomik yönden iyi olan toplumlar, yaşam standardını geliştirirler ve çevrelerine ve gelecek nesillere sağlıklı kent parçaları bırakırlar. Bu bakımdan sosyo-ekonomik yönden gelişmiş toplum parçaları yaratmak, yerel yönetimlerin hedefleri içerisinde yer almalıdır (Roberts ve Skyes, 2000).

Yasal/yönetmelik boyut, yerel karar verme mekanizmasının yapısı, yerel halkla ilişkiler, diğer çıkar gruplarının katılımı ve liderliğin türü gibi koşulları içerir (Polat ve Dostoğlu, 2007).

Dönüşüm uygulamalarında en temel haklardan biri olan barınma hakkı ve diğer yasal hakların korunması gibi konularda hak ihlalleri yaşanmakta ve en çok sorun çıkan alanlardan biri de bu olmaktadır. Kentsel dönüşümü gerçekleştirmek için yasal dayanakların olması ve dönüşümün bu yasal çerçeve içerisinde gerçekleştirilmesi gerektiği açıktır. Bununla beraber kentsel dönüşüm ve diğer yasaların çakışmaması ve etkileşen yasaların birbirleri ile uyumlu hale getirilmesi, birbirlerini desteklemeleri gerekmektedir.

Dönüşüm, faaliyet alanı ve doğası gereği, mevcut şehrin yapısına ve burada yaşayan insanların fiziksel, sosyal ve ekonomik geleceği üzerine ve buna bağlı olarak da kentin bütün geleneklerine etki edebilmektedir. Kentsel dönüşümün çok yönlü yapısı farklı disiplinleri bir araya getiren ve ortak karar almayı gerektiren bir durumdur. Bu nedenle, bütün planlama çalışmalarında, sosyologlar, ekonomistler, mühendisler, mimarlar, plancılar ve peyzaj mimarları gibi farklı disiplinlerin birlikte çalışması gerekmektedir.⁴

Roberts (2000) kentsel dönüşümün, beş temel amaca hizmet etmek üzere tasarlanması gerektiğini belirtmektedir.

- Temelde toplumsal bozulmanın nedenlerinin araştırılarak, bunun ortadan kaldırılmasıyla kentsel alanların çöküntü haline gelmesini önlemek,
- Kent dokusunu oluşturan birçok ögenin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermek,
- Kentsel refah ve yaşam kalitesini artırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma modeli ortaya koymak,

⁴ Arkitera, Kentsel Dönüşüm'ün Tanımı <http://www.arkitera.com/g67kentseldonusum.html?year=&aID=792>, 2014-10-12

- Kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejiler belirlemek,
- Toplumsal koşullar ve politik güçlerin ürünü olarak kentsel politikaların şekillendirilme ihtiyacını karşılamak üzere sivil toplum örgütleri ve toplumun farklı kesimlerinin planlamaya katılımını sağlamak.

2.5. Dünyada Kentsel Dönüşüm Uygulamaları

Dünya’da uzun bir yol kat etmiş olan kentsel dönüşüm uygulamaları ülkemizde son yıllarda artan derecede önem kazanmış ve daha sık gündeme gelmeye başlamıştır. Özellikle de 2. Dünya Savaşı’ndan büyük hasarla çıkan ve tarihi zenginlikleri dolayısıyla büyük önem taşıyan kentlerde yaşanan kentsel çöküntü, ilgili çevreleri konuyla yakından ilgilenmeye ve çözüm arayışlarına itmiştir. Bu nedenlerle Avrupa ülkeleri ve Amerika’da kentsel dönüşüm 1950’lerde önem kazanmış ve zaman içinde hak ettiği yeri bulmuştur. 1970 yılları kentsel dönüşüm ile ilgili arayışların, çalışmaların sürdürüldüğü yıllar olarak ifade edilmektedir. 1980’lerden bu yana ise, kentsel dönüşüm ilkesel bazda yerleşmiş, özümsemiş ve bu yönde uygulamalarla kendini ispat etmiştir.

Tez kapsamında ele alınan mekânsal planlama, ulaşım ve kentsel dönüşüme dair toplumsal algı bağlamında dünya örnekleri seçilerek incelenmiştir.

2.5.1. Hiroşima-Danbara kenti yeniden inşa projesi (Japonya)

6 Ağustos 1945 yılında Hiroşima üzerine Dünyanın ilk atom bombasının atılması büyük bir alanın yerle bir olmasına ve 140.000 kişinin ölümüne sebep olmuştur. Böylesi bir yıkım şehri zorunlu olarak bir dönüşüm ve yapılaşma ile karşı karşıya bırakmıştır. Hiroşima’da amaçlanan, yaşadığı yıkım sonrası doğası ve kültürü ile dünya barışına hizmet edecek bir şehir oluşturulmak olmuştur.

Şehrin içinde nehir kıyısında küçük bir yerleşme olan Danbara bu yeniden doğuş hareketinde ele alınan önemli bir bölgedir (Şekil 2.1). Danbara yeniden gelişim projesi, şehrin en eski bölgelerinde çok iyi planlanmış, yaratıcı ve etkin bir tarzda gerçekleştirilen küçük ölçekli bir yeniden doğuş hareketinin başlangıcıdır. Şekil 2.1’de Danbara bölgesine ait harita verilmiştir.



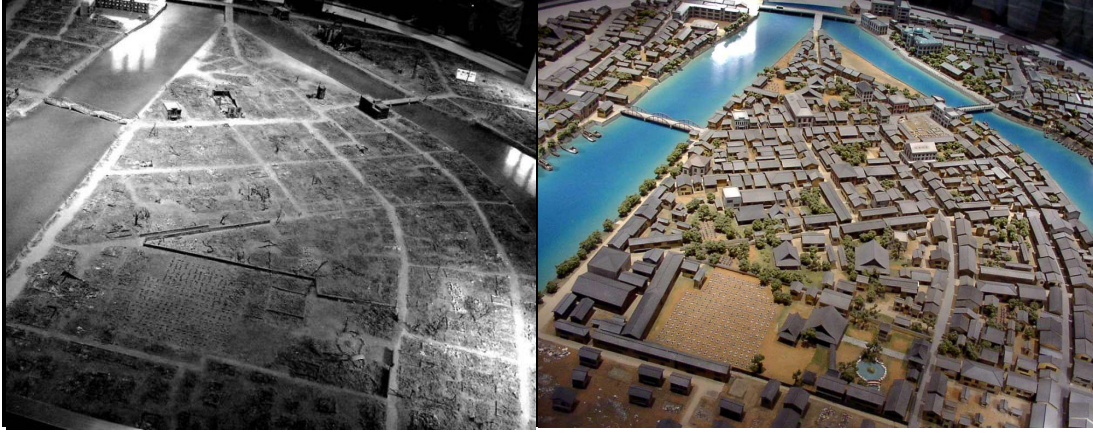
Şekil 2.1: Danbara bölgesi haritası.⁵

Proje ile çözümü amaçlanan başlıca sorunlar; özellikle fakir halkın konut sorunlarına çözüm bulmak, geniş ölçekte yeşil alan, park ve kamu alanları elde etmek, halk ile belediye arasında ihtiyaçlar konusunda sistematik bir ilişki kurmaktır.

Projeye 1973 yılında onay verilmiş ancak 1983 yılında başlanabilmektedir. 1995 yılında tamamlanması hedeflenmiştir. Proje, kamu, özel sektör ve yerel halk işbirliği ile gerçekleştirilmiş, yapıların %62'si 1995 tarihine kadar tamamlanmıştır.

Danbara bölgesinin temel ihtiyaçlarından yola çıkarak, gençler ve yetişkinler için rekreasyon (dinlenme ve eğlence) amaçlı mekanlar oluşturulmuştur. 1995 yılı itibarı ile 1.000-2.500 m² büyüklüklerinde 5 park alanı, 2 yeşil alan ve 13 oyun parkı tamamlanmıştır. Yeni park ve oyun alanları bölgenin geleneksel dokusunu ve karakterini taşıyacak şekilde tasarlanmıştır. Şekil 2.2'de atom bombası sonrası tamamı ile yok olan bir şehrin dönüşüm projesi sonrasında konut ve açık alan dengesi görülmektedir.

⁵ <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:HiroshimaNakajimaArea.jpg>



Şekil 2.2: Danbara dönüşüm alanı öncesi ve sonrası.⁶

Proje kapsamında ele alınan bir diğer konu ise ulaşım alt yapısının geliştirilmesi olmuştur. Bu doğrultuda 4.761 metre uzunluğunda anayol, 10.457 metre uzunluğunda ikinci derecede önemli yol imalatı gerçekleştirilmiştir. Erişilebilir ve dolayısıyla değerli alanlar oluşturularak yatırımcının ilgisi alana çekilmiştir. Danbara yeniden gelişim projesinde 461 bina özel sektör tarafından 7 ila 10 katlı olarak ana yollar üzerinde konut veya ticari amaçlı olarak yenilenmiştir. Projenin maliyetinin %38'i yerel yönetimlerden, %57'si Hiroşima şehrinden ve %5'i diğer özel kaynaklardan sağlanmış ve toplam maliyeti 283.800.000 doları bulmuştur.

Projeye alanda yaşayanlar tarafından kurulan örgütler de dâhil edilmiştir. Bu kapsamda 21 örgüt kurulmuş, bunların 12'si yapılan planların karar aşamasında etkin rol oynamışlardır. Karar aşamalarında halk örgütlerinin yer alması, özellikle fakir yerleşim alanlarında yapılan çalışmalara estetik katmıştır.

Danbara'nın yeniden inşası kamu, özel sektör ve yerel halkın sivil toplum kuruluşları etrafında birleşerek ve yaptıkları işbirliği ile ele alınan bir projedir. Danbara yerleşmesinin yeniden gelişim projesi halkın örgütlenerek, problemleri çözme konusunda ne kadar etkili olduklarını göstermesi açısından önemli bir uygulamadır.

⁶ <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:HiroshimaNakajimaArea.jpg>

2.5.2 Kop van Zuid ⁷

İkinci Dünya Savaşı sırasındaki yerle bir olan Rotterdam'ın yeniden geliştirme projesinde, Maas Nehrinin güneyinde yer alan Kop van Zuid bölgesinin yeniden kente kazandırılması amacıyla gerçekleştirilen bir projedir (Şekil 2.3 ve 2.4).

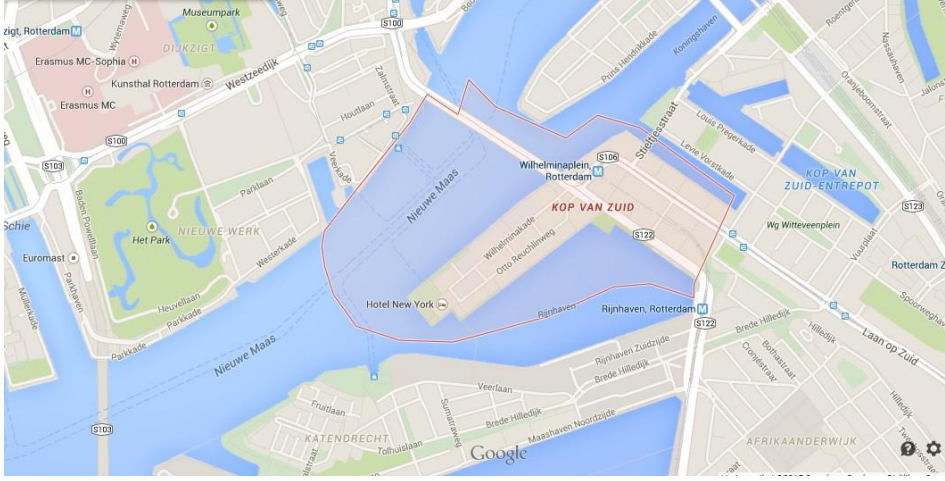


Şekil 2.3: Kop van Zuid dönüşüm alanı. ⁸

Avrupa'nın en büyük limanı olan Rotterdam'da, liman bölgesinin şehir dışına kaydırılması ile Kop van Zuid rıhtımı fonksiyonunu yitirmiş ve bu gelişme paralelinde kentin konut, ofis, kamusal mekân ihtiyacı ve kent merkezini çevreleyen yerleşimlerin ekonomik açıdan kalkınmasını amaçlayan proje başlamış ve projenin 2010 yılına kadar tamamlanması amaçlanmıştır.

⁷ http://v3.arkitera.com/gundem_67_kentsel-donusum.html?year=&aID=805&o=803

⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/Kop_van_Zuid#Geschichte



Şekil 2.4: Kop van Zuid dönüşüm alanı haritası.⁹

İlk önerilerin ortaya çıktığı 1978 tarihli master planından sonra ilk sosyal konutlar 1980’lerde inşa edilmeye başlanmış, ancak nitelikli konut ve iş merkezleri için de alan ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 1986 yılında ekonomik, sosyal gelişmeler yerleşim alanına olan ilgiyi artırmaya başlamıştı ve bu durum kent yönetimini ciddi olarak eski liman bölgesinin yeniden planlanması üzerine çalışmaya itmiştir. Şehir plancısı Teun Koolhaas ile birlikte çalışılarak tutarlı bir mekânsal planlama yapılmıştır. Koolhaas’ın tasarımında kolay ulaşımı sağlayacak bir köprü, yeni bir metro istasyonu ve bir viyadük önemli ulaşım ve altyapı yatırımlarıydı. En başından beri Kop van Zuid için en önemli başlangıç noktasının şehir merkeziyle kurulan iyi ulaşım bağlantıları olduğunu savunulmuştur. Yöneticiler tarafından da desteklenen bu görüş sonucu, bölgenin temel altyapısını oluşturan Erasmus Köprüsü, Varkenoordse Viyadüğü, Wilhelminaplein Metro İstasyonu ve TramPlus (yeni tramvay sistemi) finanse edilerek öncelikli olarak ele alınmış ve 2000 yılı sonunda kullanıma açılmıştır. Ulaşım projelerinin hayata geçirilmesi ile Maas Nehri’nin iki yakasında yer alan yerleşme birleştirilmiş ve fiziksel eşik ortadan kaldırılmıştır. Maas Nehri üzerinde yapılan Erasmus Köprüsü Kop van Zuid’i şehir merkezine bağlamış, diğer ulaşım yatırımları ise erişilebilirliği en üst düzeye çıkarmıştır. Bu süreçte konut, ofis ve ticari alan projelerinin ise yüzde altmışı tamamlanmış olup, Ichthus Koleji, ilkokullar ve Luxor Tiyatrosu da ilk olarak faaliyete geçen donatılardır.

⁹ Google Maps

Bölgenin gelişimi ile birlikte sürdürülebilirliğini sağlamak açısından üç ana konu belirlenmiştir. Bunlar; mekânsal planlama ve tasarım, kamusal açık alanlar ve Kop van Zuid gelişim planı olmak üzere üç temel konudan oluşmaktaydı. Gelişim planı ile Kop van Zuid'in ilerideki fonksiyonlarının belirlenmesi ve temel olarak konut, ticari alanlar ve rekreatif alanların kararlarını içermektedir.

Bu doğrultuda yaşama, çalışma ve dinlenme mekanları tasarlanırken; konut alanlarındaki çeşitlilik farklı gelir gruplarının bir arada yaşamasını sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Gençler, yaşlılar, çalışan çiftler ve yalnız yaşayanlar ayrı ayrı düşünülerek ve her birinin farklılaşan ihtiyaçlarına uygun konut tipleri geliştirilmiştir.

Tüm Kop van Zuid yerleşimi içinde Wilhelminaplein, bölgenin ekonomik açıdan merkezi olacak şekilde tasarlanmıştır. Ticari alanlar ve kent merkezi olarak seçilen alan belirlenirken özellikle ulaşım arazi kullanım etkileşimi göz önünde bulundurularak yer seçim kararları verilmiş ve trafik akış planları koordinasyonlu biçimde düzenlenmiştir. Ayrıca bölgeye erişimi artıracak ve cazibe kazandıracak lüks bir yolcu gemisi terminali de işlevlendirilmiştir. Şekil 2.5'de konut alanları ve ulaşım bağlantıları görülmektedir.

Planla amaçlanan, bu bölgede birbiriyle bütünleşmiş konut ve ticaret alanları oluşturmaktır. Yine bu amaca hizmet edecek şekilde, toplu taşıma araçları açısından önemli bir düğüm noktası olan Zuidkade'de (Erasmus Köprüsü'nün Kop van Zuid tarafındaki ayağının bulunduğu alan) ofis alanları ve konutlar tasarlanmıştır. Ayrıca Laan op Zuid'i canlı bir bulvara dönüştürmesi amaçlanan restoran ve mağazalar da konut bloklarının giriş katlarında yer verilmiştir.



Şekil 2.5: Kop van Zuid dönüşüm alanı-konut yerleşmeleri.¹⁰

Projede toplumsal algı ve katılım açısından birçok örnek uyulama gerçekleştirilmiştir. Pek çok farklı kişi ve kişiler beraber çalışarak ortak bir gelişim projesine imza atmış, idari yöneticiler, müşteriler, şehir plancıları, mimarlar ve teknisyenler, master plan üzerinden yola çıkarak “kaliteli bir çevre” için beraber hareket etmişlerdir. Şehir planlamada ve mimaride belli bir kalite seviyesini tutturabilmek için bir Kalite Grubu (Quality Team) da kurulmuştur. Projeye çeşitli nitelik ve boyutta katılım sağlayarak “bütün, parçaların toplamından daha fazlasını ifade etmeli” fikri üzerinde durulmuştur.

Proje kapsamında, bölge imajının oluşturulması için çalışan ve bölgeye kendine özgü bir kimlik kazandırmayı amaçlayan bir İletişim Grubu da kurulmuştur. Ayrıca amacı; iş imkânlarını (temizlik görevlisinden en üst düzey yöneticiye kadar her alanda oluşan personel gereksinimini) öncelikli olarak çevre yerleşimlerden karşılamak olan Ortak Çıkar Proje Grubu da proje kapsamında düşünülerek hayata geçirilen sosyal projelerden biridir.

2.6. Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları

Ülkemizde farklı dönüşüm problemlerine karşı verilen cevaplarda, genelde dönüşüm sorunları fiziksel mekânın dönüşümüne indirgenmiş; dönüşümün toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutları göz ardı edilmiştir. Oysa kentsel dönüşüm, fiziksel mekânın

¹⁰ <http://www.eracontour.nl/nl/project/kop-van-zuid-landtong/26>

dönüşümünün yanı sıra, sosyal gelişim, ekonomik kalkınma, çevreyle ilgili ve doğal dengenin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması ile birlikte kapsamlı ve bütünlüklü bir yaklaşımla ele alındığı takdirde başarıya ulaşabilir.

Türkiye’de kentsel dönüşüm süreçlerinde Başbakanlık Toplu Konut İdaresi (TOKİ) kamu adına devreye girmekte, bu alanlardaki dönüşümlerin tetikleyicisi olmaktadır. Kendisine yasal çerçeve ile verilen rolle birlikte Türkiye, 1950’li yıllarda başlayan hızlı kentleşmeyle birlikte düzensiz bir yapılaşma sürecine girmiştir. 1980’li yıllardan günümüze kadar geçen süreçte politik ve ekonomik nedenlerden dolayı kent ihtiyaçları karşılanamaz hale gelmiştir. Kentlerde kaçak yapılaşmanın büyük oranda arttığı ve görüntü kirliliğinin had safhalara ulaştığı alanlar oluşmuştur. Bu alanların yeniden kente kazandırılması ve daha etkin kullanılabilmesi için kentsel dönüşüm gerekli hale gelmiştir.

Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) misyonu üstlenen kurum bu alanlardaki kamu müdahalelerini gerçekleştirmektedir. Kentin boş alanlarında ya da özel mülkiyetteki büyük arazilerinde sermaye şirketleri kendileri proje ve uygulama yaparken, kentte proje yapılması riskli gecekondularda TOKİ devreye girdiği görülmektedir.

Ülkemizde kentsel dönüşümüne ihtiyaç duyulan bölgelerde özel sektör tarafından 3 yaklaşım görülmektedir.

1. En yüksek rantta sahip alanların dönüşümünü büyük inşaat firmaları hızlı bir şekilde gerçekleştirmektedir.
2. Daha az kârlı alanların, önemli ulaşım aksları ya da prestij konut alanlarının çeperlerinin dönüşümünü küçük ölçekli firmalar ya da yapsatçılar gerçekleştirmektedir.
3. Kentin kârsız alanlarında, kent çeperinde ya da sanayi alanlarının yanında yer seçmiş gecekondularda dönüşüm gerçekleştirilememekte, gecekondulular ıslah imar planlarının oluşturacağı rant beklentisiyle farklı çözümleri reddetmektedir (Sekmen 2007).

Kentsel dönüşüm kavramının Türkiye sürecini inceleyen Ekinci (2005), 50 yıldır kentlerimizde zaten sürekli bir dönüşümün olduğunu, fakat bu sürecin mimarlık ve şehircilik bilim alanlarının ilke ve yöntemleriyle değil, ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel ve çevresel dinamiklerin yönlendiriciliğinde olduğunu ifade etmiştir. Diğer yandan, günümüzde kentsel dönüşüm projesi olarak üretilen örneklerin insan

gereksinimlerine uygunluğu ve kentlerin kimliğiyle tutarlı olup olmadığı da tartışılması gereken bir konudur. Bunlardan hareketle Türkiye kentsel dönüşüm pratiği iki yönlü sonuç doğurmaktadır;

1. Kentsel dönüşümün gayrimenkule odaklanarak, toplumun sosyal, ekonomik ve kültürel yapısından referans almadan, sadece fiziki mekânın düzenlenmesi olarak algılanması,
2. Dönüşüm süreciyle üretilen mekânların kentin ruhuna yabancı olması.

2.6.1. Kükürtlü Dericiler Bölgesi kentsel dönüşüm projesi - Bursa¹¹

Proje alanı Bursa Kükürtlü bölgesinde artık kent merkezinin içinde kalmış ve işlevini yitirmiş deri işletmelerinin olduğu bir alandır. Projenin amacı bu işletmeleri kentin başka bir bölgesine taşınmasını sağlamak ve alanın dönüştürülerek kent yaşamına katılmasını sağlamaktır. Alanının, kentin günümüz ihtiyaçları doğrultusunda katılımcı bir planlama ile çağdaş bir kent parçası haline getirilmesi ve yeniden işlevlendirilmesi hedeflenmiştir. Proje gerçekleştirilirken öne çıkan modelde arazi elde etme, proje geliştirme ve finansman yaratma konularını bir proje ortaklığı çerçevesinde ele alınmaktadır.

Projede, alanın hem kendi yakın çevresi hem de kentin diğer bölgelerinde gerçekleştirilmekte olan benzer dönüşüm projeleri ile ilişkileri, ilgili belediye tarafından hazırlanmış olan imar planı, 350 civarındaki yer sahibinin hak ve istekleri ile dönüşüm sonrasında ortaya çıkması söz konusu olan sosyolojik katmanlar önemli ölçüt ve veriler olarak proje sürecinde ele alınan konulardır.

Öncelikle alan üzerinde yapılan analizlerle, arazinin mülkiyet sorunlarının neredeyse çözüldüğü, imar planının temel işlev ve yoğunluk kararlarının dönüşümü tetiklediği görülmüştür. Emsale bağlı imar haklarının tasarıma getirdiği esneklikler, arazinin toplu taşıma araçlarına yakınlığı (metro durağı) ve hemen yanı başında yer alan Kültürpark gibi fırsat ve olanaklar tasarım sürecinde üzerinde durulan konulardır. Ancak; arazinin bölen ve doğu-batı aksında geçen mevcut bağlantı yolu, Merinos alanı bağlantısının zayıflığı, İzmir-Ankara yolunun alanı kentten kopartıcı etkisi ve imar planında 30 metrelik araç yolu olarak düzenlenen aksın kuzeyindeki dönel

¹¹ <http://v2.arkiv.com.tr/p6677-bursa-kukurtlu-dericiler-bolgesi-kentsel-donusum-projesi.html>

kavşak önemli sorun ve zafiyetler olarak ortaya çıkmış ve bölgede öncelikle ulaşım planlamasının ele alınması gerektiğini ortaya koymuştur.

Proje tasarımı esnasında öncelikli olarak ele alınan düzenleme, yukarıda sözü edilen 30 metre genişliğindeki araç yolunun yayalaştırılması olmuştur. Bu aks üzerinde farklı kültürel, sosyal ve peyzaj alanları içeren bir doku oluşturulmuş ve İzmir yolu üzerinden metro durağına bağlanmıştır. Bu alanda oluşan yoğun yaya hareketliliğini toplaması ve alanı Kültürpark'a bağlaması düşünülerek araç yolu olarak tasarlanan aks yeniden işlevlendirilmiştir. Kuzeydeki dönel kavşak yerine, büyük kalabalıklar tarafından kültürel işlevlerle kullanılabilir bir çekim noktası tasarlanarak Bu büyük boşluğun hareketli bir kamusal alana dönüşmesi hedeflenmiştir.

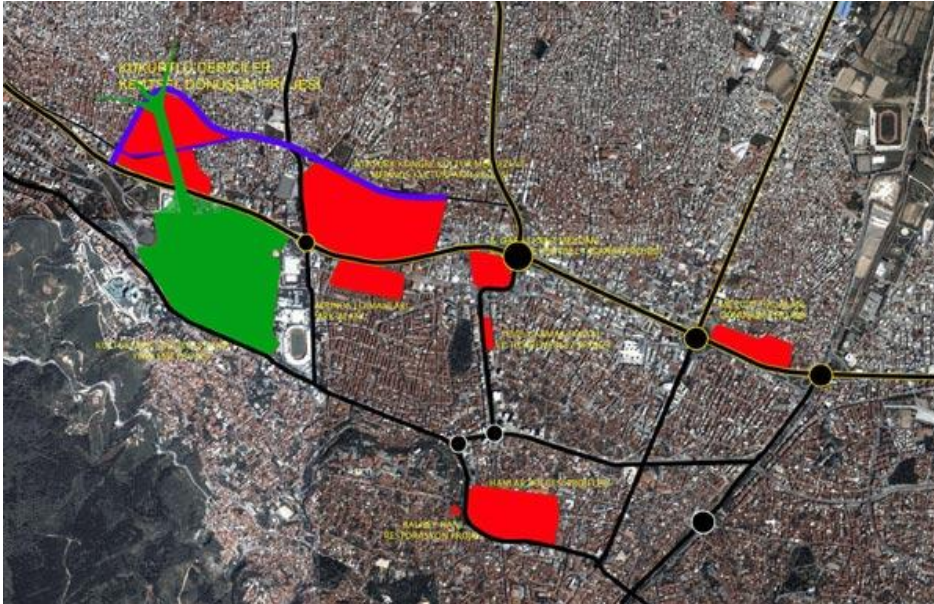
Proje kapsamında alanın vitrinini oluşturacak ticari üniteler İzmir yolu ile sınırını oluşturan güney kenarında boydan boya konumlandırılmış, iç kısımlardaki hayat ile hız yolunun arasında gürültü kırıcı görevini üstlenirken diğer yandan da alanın algılanmasını sağlayan bir vitrine dönüşeceği öngörülmüştür. Merkezde bulunan bölge ise daha korunaklı ve sakin bir konut alanı olarak düzenlenmiştir (Şekil 2.6).



Şekil 2.6: Bursa Kükürtçüler Bölgesi tasarım detayları.¹²

¹² www.arkiv.com.tr

Proje 4 etaplı kentsel dönüşüm çalışmalarının 4. etabını oluşturmakta olup diğer kentsel dönüşüm alanları ile entegreli bir şekilde planlanması ve çöküntü alanının çağdaş kent parçasına dönüştürülmesi dışında Kültürpark ve Çekirge Bölgesi ile bir çekim merkezi yaratılması en önemli amaç olarak görülmektedir. Şekil 2.7’de Kükürtçüler bölgesinin diğer proje alanları ile ulaşım bağlantıları verilmektedir.



Şekil 2.7: Bursa Kükürtçüler Bölgesinin diğer dönüşüm alanları ile bağlantıları.

Bu kapsamda ulaşım bağlantıları 4 projeyi de çeşitli yollarla birbirine bağlayacak ve birbiriyle bütünleşmesini sağlayacak şekilde planlanmıştır.

2.6.2 Konak (Kadifekale) kentsel dönüşüm projesi – İzmir¹³

İzmir, Türkiye'nin en fazla gecekondu ve kaçak yapılaşma olgusu ile karşı karşıya kalan illeri arasındadır. Kentte toplam konut alanının yaklaşık %50 si gecekondu ve imar afları sonucu oluşmuştur.

MÖ 4. yüzyılda kurulan Kadifekale; Hellen, Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerine ait kalıntılarla arkeolojik eserlerin bulunduğu, 186 m. yükseklikte bir tepe üzerine kurulmuş, şehrin hemen her yerinden görünebilen, özel bir noktasında konumlanmıştır. Kadifekale bulunduğu konum itibariyle turistlerin çekim merkezidir. Ancak özellikle 80’li yıllardan sonra ülkemizin en önemli sorunlarından biri haline gelen göç nedeniyle, İzmir de tüm anakentler gibi olumsuz yönde

¹³ <http://v3.arkitera.com/g67-kentsel-donusum.html?year=&aID=797&o=796>

etkilenmiştir. Kadifekale etekleri de göç ve sonucunda gelişen çarpık kentleşme sebebiyle bugün imarsız ve sağlıksız yapılaşma bölgesi haline gelmiştir.

Bölgede görülen en büyük olumsuzluk; heyelan tehlikesi altında olan, zaman zaman oluşan zemin kaymaları nedeniyle yüzeysel ve yapısal zarar görmüş gecekondü tipi yapılar, sokak ve çevre kalitesidir.

Bu bölgelerde yapıların güvenilirliğinin artırılması, düzenlenmesi ve sağlıklı yaşam alanlarının oluşturulması amacıyla, 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planında Merkez Kent Kentsel Yenileme-Sağlıklılaştırma program alanları olarak 14 bölge tespit edilmiştir. Bunlar arasından yaratabileceği can ve mal kaybı nedeniyle jeolojik sakıncalı alanlar öncelikle gündeme alınmıştır. Amaç; jeolojik yönden yapı yasağı bulunan alanlarda yapılmış yerleşimleri saptamak, afet tehlikesi altında olan bölge sakinlerinin yeni yapılan güvenli, imarlı, sosyal donatıları ve alt yapısı tamamlanmış konutlara taşınarak sağlıklı şehir yaşamının gerektirdiği koşullara kavuşmasını sağlamaktır. Şekil 2.8’de 2009 ve 2013 yıllarında alana ait uydu görüntüleri verilmiş olup, bölgenin sağlıksız yapılaşmadan tamamen arındırıldığı görülmektedir.



Şekil 2.8: Kadifekale 2009 ve 2013 yılları uydu görüntüsü.¹⁴

¹⁴ Google earth

Bu amaç çerçevesinde, İzmir Büyükşehir Belediyesi, Konak Belediyesi ve Toplu Konut İdaresi arasında yapılan protokolle; 1978, 1981, 1998 ve 2003 tarihlerinde Bakanlar Kurulu Kararları ile “Afete Maruz Bölge” ilan edilen ve Konak Belediyesi sınırları içindeki İmariye, Ondokuz Mayıs, Vezirağa, Hasan Özdemir, Yeşildere, Kosova, 1.Kadriye, Altay Mahallelerini kısmen kapsayan Kadifekale Heyelan Bölgesi’nde bulunan, 1968 ve Karşıyaka Belediyesi sınırları içindeki Bayraklı Mahallesi’nde bulunan 32 adet gecekondu tipi yapının boşaltılması ve hak sahiplerinin Uzundere’de yapılmakta olan konutlara taşınması sağlanacak, yaklaşık 41 hektar büyüklüğündeki Kadifekale Heyelan Bölgesi rekreasyon alanı olarak düzenlenecektir (Şekil 2.9). Kadifekale’nin tarihi dokusu ortaya çıkacak ve turizm açısından önemli bir çekim merkezi haline gelecektir.



Şekil 2.9: Kadifekale rekreasyon alanı.¹⁵

Afete Maruz Bölge’de yaşayan vatandaşların Kentsel Dönüşüm Projesi ve Uzundere Konutları hakkında bilgilendirilmesi amacıyla Kadifekale’ de bir iletişim bürosu kurulmuştur. Kadifekale İletişim Bürosu, 19 Haziran 2006 Tarihinde hizmete girmiştir. Kadifekale İletişim Bürosunda 2 Mimar, 1 İnşaat mühendisi, 2 Harita Mühendisi, 2 Teknisyen görev almıştır. Böylece Heyelan bölgesinde yaşayan vatandaşlar ilk ağızdan bilgilendirilmişlerdir. Dönüşüm Alanının rekreasyon alanı

¹⁵ <http://v3.arkitera.com/h52059-bu-projelerde-hayat-var.html>, 23.12.2014

olarak düzenleneceği konusunda bilgilenmeleri, başka bir deyişle sağlıklı ve doğru bilgiye ulaşmaları, her türlü soruya yanıt alabileceklerini görmeleri sağlanmıştır.

Kadifekale İletişim bürosunda vatandaşların en çok ilgisini çeken konu olan Uzundere toplu konutları hakkında maketler ve çizimler üzerinde ayrıntılı bilgi verilmiştir. Ayrıca, hak sahiplerinin Uzundere Konutlarını yerinde görmelerini sağlamak ve projenin içerdiği zorlukları Belediye'nin de düşündüğünü ve bunlara çözüm üretmeye çalışıldığını göstermek amacıyla her hafta Kadifekale'den Uzundere konutlarına düzenli geziler düzenlenmiştir. Vatandaşlar, tamamlanan örnek daireleri yakından inceleme fırsatı bulmuştur.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Konak Belediyesi ve TOKİ arasında yapılan protokol uyarınca, TOKİ tarafından Uzundere'de yaklaşık 3080 adet konut inşa edilmiştir. Bu konutlardan 2156 adedi (%70) heyelan bölgesinin boşaltılması ve hak sahibi vatandaşların taşınması amacıyla kullanılmaktadır. 2010 yılının Haziran ayından bu yana yıkılan ev sayısı 1966'ya ulaşmıştır.¹⁶ Alanın 184 bin metrekarelik bölümü ağaçlandırılmıştır. 4 ayrı etap halinde ihale edilen konutların ilk etabının inşası tamamlanmıştır. Konutlar depreme dayanıklı inşa edilmiş ve alanda yaşayan aile büyüklükleri göz önüne alınarak çeşitli daire tipleri oluşturulmuştur.

Gelecekte 15.000 kişinin yaşaması hedeflenen Uzundere Toplu Konut alanına, toplu taşıma ve özel araçla ulaşım, konutlara en rahat erişim mesafesine kadar yaklaşacak, kent merkezi ile güçlendirilmiş servis bağlantıları kurulacaktır. Konak Kent Merkezine 9 km uzaklıkta olan alana, ana ulaşım aksı kullanılarak 30–35 dakikada, çevre yolu kullanılarak ise 20 dakikada ulaşılabilir. Üçkuyular Feribot İskelesi'ne Çevre Yolundan motorlu taşıtla 5 dakikada, İzmir Adnan Menderes Havalimanına ise yaklaşık 10 dakikada ulaşılabilir. Şekil 2.10'da kentsel dönüşüm projesi kapsamında alana ilişkin hazırlanan tasarım çalışmasının ulaşım bağlantıları ile güçlendirildiği görülmektedir.

¹⁶ <http://www.gazeteyenigun.com.tr/gundem/115321/buyuksehir-belediyesi-9-koldan-donusturuyor>, 22.12.2014



Şekil 2.10: Uzundere kentsel dönüşüm projesi tasarım çalışmaları.¹⁷

Alanda yaşanan yoksunluğu gidermek amacıyla, ticari birimler, sağlık tesisi, sosyal tesis, ilköğretim ve orta öğretim tesisi, dini tesis, spor tesisi, su deposu ve belediye hizmet alanı ile yeşil alanların yapımı devam etmektedir. Aynı zamanda İzmir Büyükşehir Belediyesince, Kadifekale'deki vatandaşların geçim kaynağı olan “Midyeciliği” sürdürmeleri için Uzundere’de Midye İşleme Tesisi kurulması düşünülmektedir.

Bölgede yaşayan vatandaşlar, her ne kadar yaşadıkları çevreden uzaklaşacakları için tepki göstermiş olsa da, her an oluşabilecek afet tehdidinin yaratacağı can ve mal güvenliği tehlikesinin farkına varmış ve çoğunlukla projeyi onaylamıştır. 29 Temmuz 2013 tarihinden itibaren Uzundere İletişim Merkezi’nde, hak sahipleri ile uzlaşma görüşmeleri yapılarak, “Konut/iş yeri sözleşmeleri” imzalanmaya devam etmektedir.¹⁸

Proje ile hem yenilenen kent parçası hem de Uzundere Toplu Konut alanı yeni birer kentsel kimlik kazanacak, vatandaşların sağlıklı, şehir yaşamının gerektirdiği her türlü sosyal olanaklar ve yeşil alanlarla donatılmış bir kentsel çevrede yaşamaları sağlanacaktır. Yaşam alanı, her yaş grubuna ait kent sakinlerinin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısı göz önüne alınarak tasarlanmıştır. Proje ile eğitim yetersizliği,

¹⁷ <http://www.medyaege.com/adim-adim-donusum/25996/>, 23.12.2014

¹⁸ <http://www.egepostasi.com/haber/Buyuksehir-den-buyuk-donusum-raporu/71202>, 22.12.2014

sosyo-psikolojik bozukluklar, devlete ve üst gelir grubuna tepkinin oluşturduğu suç eğilimlerinin önlenmesi hedeflenmiştir. Afet bölgesinde yaşamak zorunda kalan çocuklar, eğitim, spor ve oyun alanlarına kavuşturularak sağlıklı bir ortamda yetişmeleri sağlanacaktır. Doğal afet riskinin azalması, yaşam kalitesinin yükseltilmesi, modern hayatın gerekleri ile donatılmış mekânlarda yaşam hakkı sunulması, sosyal açıdan sağlıklılaşma fırsatı sunacaktır. Eğitim, sağlık, sosyal tesis, yeşil alan gibi olanaklar ile donatılmış yaşam çevrelerinde yaşamak, kentlileşmek; gecekondularda yaşamakta olan vatandaşların, ekonomik, sosyal, siyasal, psikolojik ve estetik yönden gelişimini destekleyecektir. Bu proje Türkiye’de nadir karşılaşıldığı üzere afet gerçekleşmeden önce önlemler alınabilmiş, insan hayatına verdiği değer ile sosyal yönü ekonomik temelli amaçların ve rant kaygısının önüne geçebilmiş bir projedir. Aynı zamanda konutların tamamlanmasıyla Uzundere bölgesindeki gecekonduların oluşumunun önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

Proje ile afet riski taşıyan aynı zamanda tarihi ve arkeolojik öneme sahip bir bölge olan Kadifekale bölgesi tamamen boşaltılarak rekreasyon amaçlı bir alana dönüştürülmekte, tüm kentin ve turizmin hizmetine sunulmaktadır. Proje ile beraber alanda yaşayan birçok aile konutlarını satmış ve kendi belirledikleri alanlara taşınmış olup dar gelirli aileler ise belediyenin öngördüğü şekilde Uzundere Toplu Konut alanına taşınmıştır. Yerleşime açılan alan Kadifekale’ye uzak olmakla birlikte tüm sosyal donatılar ve ulaşım altyapısı düşünülmüş çevre yolu ile bağlantısı kurularak toplu taşıma olanakları güçlendirilmiştir. Ayrıca Kadifekale’nin sosyal dokusu ve kimliği de düşünülerek Uzundere’de midye işleme tesisi kurulmak istenmektedir ancak bu girişimin ne kadar başarılı olacağı tartışma konusudur.

3. KENT BİÇİMİ ULAŞIM ARAZİ KULLANIM

Planlama, yatırımlar ve gelişim dinamikleri, ulaşım konusunun birebir ele alındığı her durumda eşgüdümlü olarak düşünülmesi gereken olgulardır. Ancak arazi kullanımı ve ulaşım ilişkisi bütün bunlardan daha yüksek oranda bir paya sahiptir ve yukarıda sayılan faktörlerin tamamının oluşumunda rol oynayan etkenlerin tespitinde başvurulması gereken en önemli noktadır (Giuliano 1989).

İkinci bölümde kentsel dönüşüm kavramı, türleri, dönüşümü gerektiren dinamikler Türkiye ve Dünya örnekleri üzerinde durulmuştur. Bu bölümde ise kentsel dönüşüm özellikle 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun kapsamında gerçekleşen dönüşümün ulaşım boyutunun ele alınarak arazi kullanımı nasıl etkilediği, arazi kullanım ve ulaşım dengesini nasıl ele aldığı ortaya konacaktır.

Kentler gelişen organizmalardır ve ulaşım arazi kullanım ilişkisi birbirinden bağımsız düşünülemeyen kavramlardır. Sürdürülebilir erişilebilir bir dönüşüm olması sağlıklı yaşanabilir kentlerin oluşturulması için kentsel dönüşüm kavramı bir fırsat olarak değerlendirilerek ideal şekilde oluşturulmadır. Bu bağlamda bu bölümde arazi kullanım ve ulaşım ilişkisi bağlamında ideal kent için olması gereken kavramlar ele alınmıştır. Yoğunluk çeşitlilik ve tasarımın olması gereken bileşenleri ele alınmış ve ne şekilde motorlaşmanın azaltılacağı yayalaştırılmış kompakt kentlerin nasıl sağlanacağı üzerinde durulmuştur.

3.1. Kent Biçimi ve Etki Eden Faktörler

Kentin (özellikle ulaşım sistemine bağlı olarak gelişen) gelecekte alacağı biçimleri tartışmak ve bu bağlamda kentsel dönüşümle beraber değişecek arazi kullanım ve planlama eylemine veri oluşturmak tezin temel amacıdır. Dolayısı ile bu bölümde ilk olarak kent biçimine etki faktörler genel olarak ele alınacak ve bunlardan ulaşım faktörü üzerinde durulacaktır.

Kentler kimi zaman ihtiyaçlara göre kimi zamanda coğrafi koşullara göre süreç içerisinde farklı formlar almış evrilmişlerdir. Kent biçimi, genelde doğrudan, kentin

gerçek coğrafi konumundan kaynaklanır. Kent biçimini etkileyen faktörler –genel hatlarıyla- nüfus hareketleri ve göç, ekonomi, toplumsal yapı, politika, çevre, teknoloji, afet (deprem), ulaşım, donatıların dağılımı ve altyapıdır. (Aktan, 2006)

‘Kentlerin kuruluş nedenleri’ (sosyal, ekonomik, coğrafi, askeri nedenler ve devlet reislerinin arzusu) kent karakterine yani yerleşme biçimine etki yapar. Başka önemli faktörler olmadığı müddetçe, yerleşme biçimleri sadece kuruluş nedenlerinin etkisi ile biçimlenirler ve bazı kent planlarının incelenmesi sırasında bu nedenler en önemli özellik olarak göze çarpar. Ancak yerleşme biçimini etkileyen kuruluş nedenlerinin yanı sıra bazı diğer durumlar da kentin karakterini etkileyebilirler. (Bayhan, 1969). Kentsel yerleşmeler ulaşımın kolaylıkla hizmet verebildiği, erişilebilirliğin yüksek olduğu çevrelerde gelişme göstermektedir. Kentsel yerleşmeleri biçimlendiren topografya, doğal özellikler, ekonomi ve tarihsel faktörler ulaşım ağını etkileyen temel özelliklerdir (Vuchic, 1981).

Genel anlamı ile kent biçimine etki eden faktörleri dört ana başlık altında inceleyebiliriz. Bunlardan ilki kentin gelişimine yön veren biçim almasında şekillenmesinde zorunlu olarak kenti dönüştüren coğrafi girdilerdir. İkincisi nüfus demografik yapı ve göç hareketleridir. Üçüncü olarak nüfusa ve dönem koşullarına göre şekillenen ekonomik aktiviteleri gösterebiliriz. Son olarak ise; tez kapsamında ön plana çıkarılan ve üzerinde durulan kentin geliştiği arazi parçaları üzerinde bulunan ulaşım ve erişilebilirlik faktörüdür.

Yukarıda sıralanan ilk üç kavramdan kısaca bahsedilecek olup, dördüncü dinamik olan ulaşım ve erişilebilirlik kavramı 3.2. Ulaşım ve arazi kullanım ilişkisi başlığı altında detaylı olarak ele alınacaktır.

3.1.1. Coğrafiya

Doğal çevre verilerinden özellikle arazinin tepe, vadi, su kenarı gibi yüzey şekilleri, jeomorfoloji, toprak yapısı ve topoğrafyayı belirleyen düz, eğimli veya engebeli yapısı ulaşım ağının biçimini ve buna bağlı olarak ulaşım sisteminin türünün seçimini belirlediği gibi arazi kullanımı da etkilemektedir (Kılınçaslan, 2002; Marshall, 2004).

Kent biçimine coğrafyanın etkilerinin anlaşılabilmesi için öncelikle ilk yerleşmelerin ortaya çıkış nedenlerini incelemekte fayda vardır. Eski kentlerin su kenarlarında, nehir ağzlarında, ormanlık bölgeye yakın, önemli ulaşım yollarının kavşaklarında,

mal değişiminde kolaylık sağlayan deniz ve karayolu güzergâhı üzerinde kurulduğu görölmektedir (Aktan 2006). İlk yerleşmeler en genel tanımıyla “ılıman iklim bölgelerinde, başka bir deyişle “doğanın kolay kontrol edilebildiği” yerlerde ortaya çıkmıştır. Yerleşmek için uygun bulunan bu alanlar; su, flora, fauna ve yeraltı varlığı açısından kaynaklar sunan, bitki ve hayvan yetiştirmeye elverişli alanlarla örtüşmektedir (Tezer 2013).

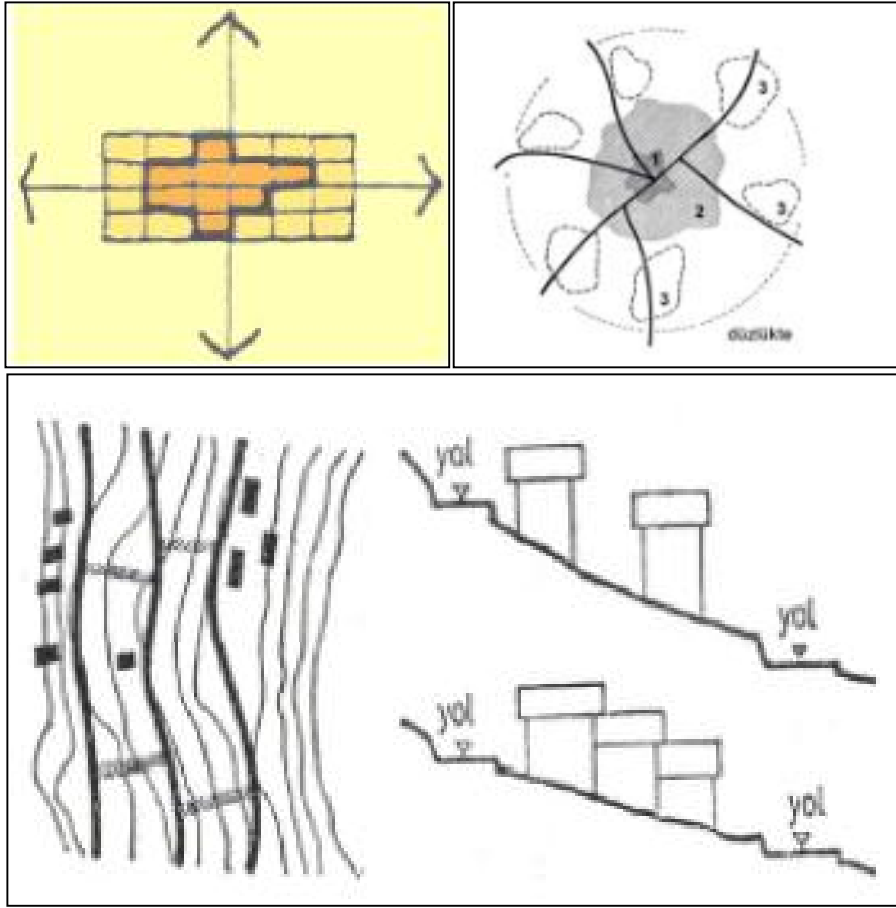
İklim topoğrafya doğal eşikler kentin biçimlenmesinde önemli bir etki olduğu gibi ilk yerleşmelerde önem taşıyan bir diğer unsur olan güvenlik öğesi de kentlerin biçimini etkilemiştir. Güvenliklerini sağlayabileceği ulaşılmaması zor ancak çevreye hakim olunabilecek, savunma güdüsüyle tepe noktalara yerleşen kentler de askeri faktörden etkilenen kentler olarak ön plana çıkmaktadır.

Bir şehir planlanırken doğal eşikler ilk olarak dikkate alınmaktadır. Çünkü kent biçimine diğer faktörler düşünülmediğinde ilk olarak etki eden faktör doğal eşiklerdir ve bunlardan en önemlisi hiç şüphesiz topoğrafyadır.

Topoğrafyaya göre şekillenen kentleri Aktan 2006 yılında yaptığı çalışmada şu şekilde ele almıştır.

Arazi yüzeyindeki engellerin hiç veya az denecek kadar oluşu, kent kurma sırasında ona biçim verme imkânlarını önemli derecede artırmaktadır. Düzlükte kurulan bir kentin büyüme olasılığı, diğer topoğrafya tipleri üzerinde kurulan kentlere kıyasla daha fazla olduğu için genellikle bu tip kentler kolayca genişlemektedir (Şekil 3.1). Bu tip kentlerde yaşayan insanlar, kentin karakter ve genel biçimini hissedemez ve göremezler. Kentin büyüklüğünü ve bazı özel bina veya semtlerin yerini görebilmek için minareye, kuleye veya çok katlı binaların üst katlarına çıkmak gerekir (Bayhan 1969, Aktan 2006).

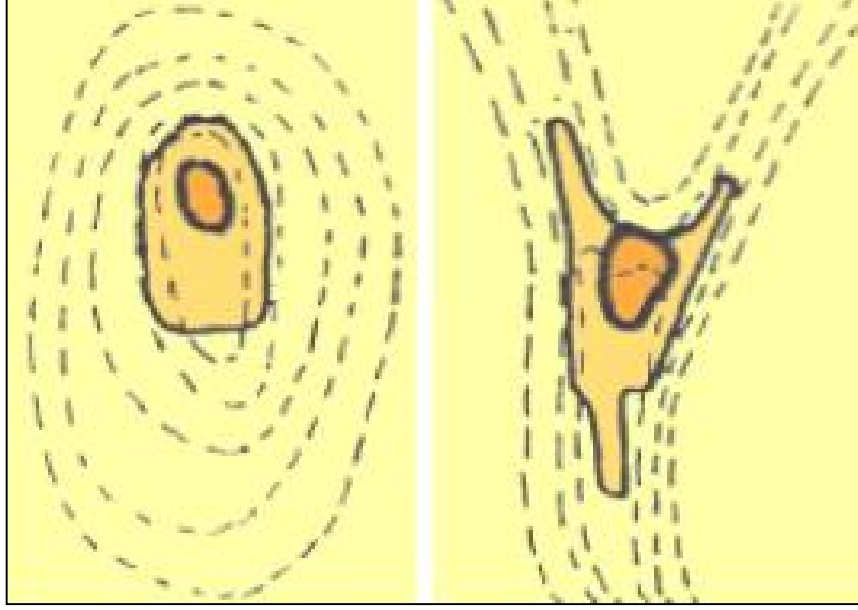
‘Eğimli arazide kurulan kentlerde’ eğim derecesine göre ulaşım akslarının belirlenmesi, düz bir kentteki serbestlik içinde yapılamaz (Şekil 3.1). Yapı, meydan ve yol gibi kısımların beraber olduğu yerleşme yüzeyinde kent çeşitli biçimler alacaktır. Eğimler belirli ölçüde fazla olmadığında planlama, doğal şartlarla serbest biçimlerde yürütölür. İklim bölgesi nasıl ve neresi olursa olsun, yamaçlarda kurulan yerleşmelerde açıklığa (meydanların açık olan kenarları, trafiksiz yaya yolları, promenatlar vs.); yani tepe yönüne aksi yönde bir bakış ve görüş düşüncesi, hem binalar hem de kentin geneli için ön plana çıkmaktadır (Bayhan 1969, Aktan 2006).



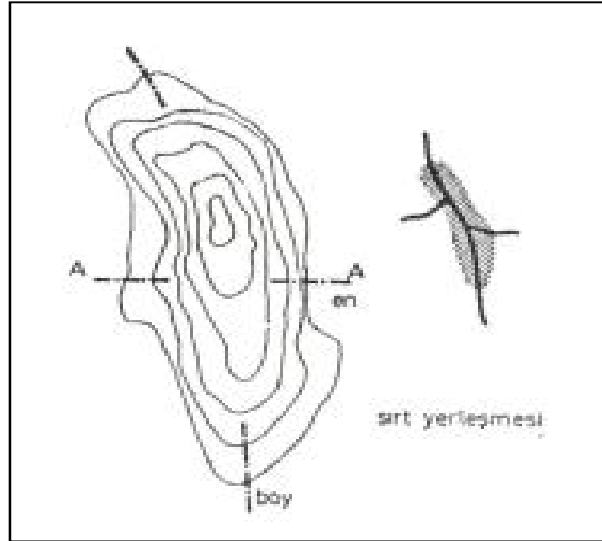
Şekil 3.1: Düzlükte kurulan kentin yapılaşması ve eğimli arazide, eğim yönünde kütle kademeli veya yola paralel yapılaşma Morris (1994), Bayhan (1969).

Savunma düşüncesinin ön planda olduğu dönemlerde bazı kentler için kuruluş yeri olarak hakim tepeler tercih edilmiştir. Tepe, topografik yönden bir çevre etrafında gittikçe küçülerek yükselen ve eğimi bakımından kubbevari bir kesite sahip şekilde ise, yerleşme yukarıdan başlayarak tepayı saracak şekilde aşağıya doğru gelişmektedir. Ancak, güneşlenme, rüzgâr ve tercih edilen manzaraya göre, aşağıya doğru olan yayılma tepe ortasına göre eşit olmaz ve yamaçların uygun kısımları daha çok gelişme ve yoğunluk gösterir. Yollar, binaların yönleri, eğimli arazide kurulan yerleşmede olduğu gibi, daima iniş yönünde ve kademeli olarak düzenlenmektedir. Yerleşmenin çekirdek kısmı tepenin üst kısmındadır (Şekil 3.2). Bazı yerleşmeler tepe üzerindeki ‘sırt’ denilen özel topografik zemine bağlı olarak uzunluğuna (Şekil 3.3) kurulmuştur. Başka bir yerleşme şekli de, tepenin üzerinde düz ve yaygın bir platformdan (Şekil 3.4) faydalanmaktır. Bazı tepeler belirli bir seviyeden sonra düz ve yerleşilmesi kolay bir zemin oluştururlar. Bu platformun son bulduğu kenarlardan sonra eğim artarak vadiye inmektedir. Bu yerleşmelerin diğer tepe yerleşmelerinden

farkı ise yerleşme yüzeyinin düzlük alan kadar yani sınırlı olmasıdır (Bayhan 1969, Aktan 2006, Tezel 2013).

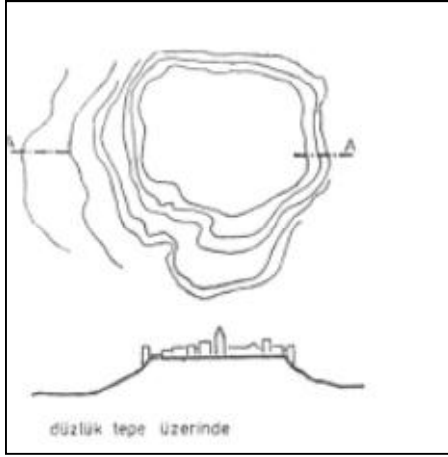


Şekil 3.2: Tepe ve sırt yerleşmesi. Morris (1994)

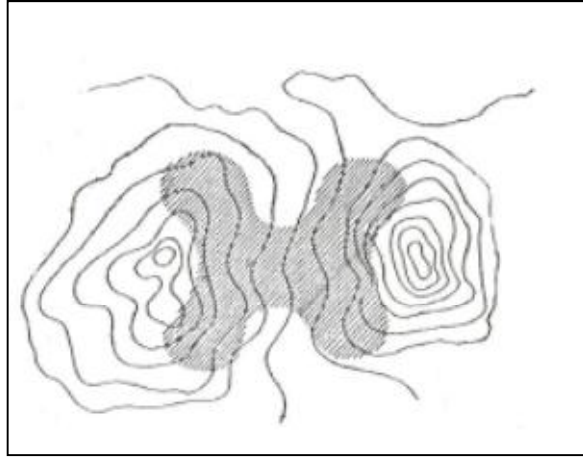


Şekil 3.3: Sırt yerleşme biçimi. Bayhan (1969)

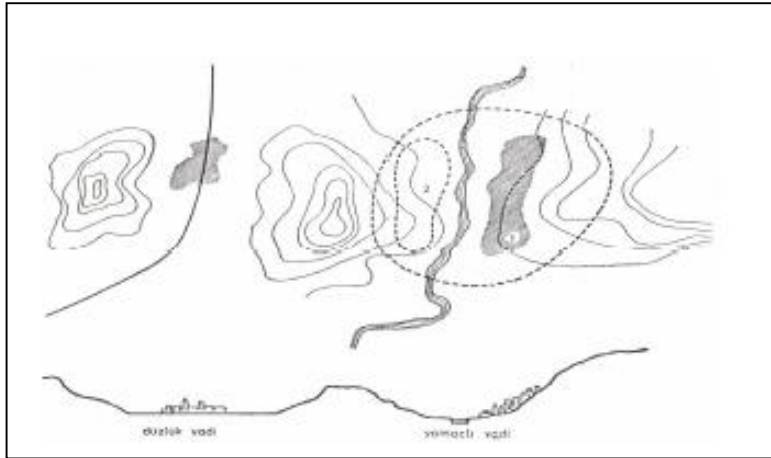
Birbirine yakın iki tepe ile bu tepelerin yanlarındaki vadiler arasında özel bir topografik bölgeye ‘semer’ denir (Şekil 3.5). Semerler tepe kadar yüksek olmayan, vadilerden de bir miktar yukarıda kalarak her iki tepeye az eğimli toprak parçalarıdır. Birçok kent eğimli tepe yamaçlarındaki yapı güçlüklerinden kaçmak için daha az eğimli olan semerlerde kurulmuştur. Bu durumda yerleşme de semer biçimine bağlı olarak gelişme göstermektedir (Bayhan, 1969’dan akt. Aktan , 2006).



Şekil 3.4: Düzluk tepe üzerinde yerleşme. Bayhan (1969)



Şekil 3.5: Semer yerleşme biçimi. Bayhan (1969)

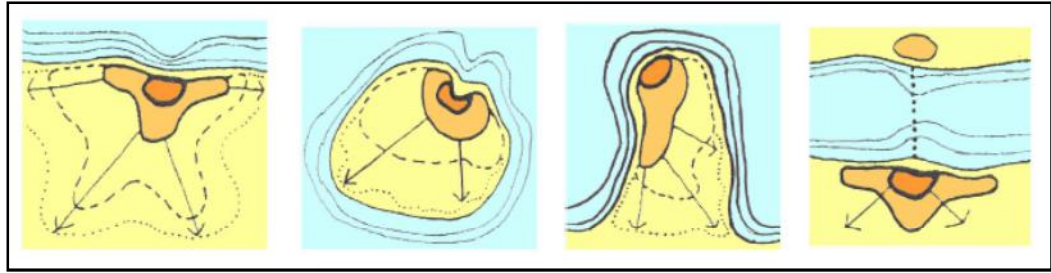


Şekil 3.6: Düzluk vadi ve yamaçlı vadi yerleşme örnekleri. Bayhan (1969)

Büyük vadiler geniş bir düzlük oluşturarak ova ve vadi şeklini bir araya getirerek kaynaştırmaktadır. Vadinin geniş ve düz olması halinde kentin geleceği, düzlükte kurulan kentlere benzer bir gelişme göstermektedir. Genel olarak vadiler şehirlerarası ulaşım yollarının geçtiği kısımlar olduğundan ‘vadi kentleri’nin birçoğu bu yol güzergahı üzerinde yığınlar oluşturmaktadır ve ana cadde de, kenti bölen esas aks da

aynı ulaşım yolu olmaktadır. Vadinin dar olması ile kent vadi uzunluğunca yayılır ve kısmen tepelerin yamaçlarına doğru yükselerek konkav bir kesit oluşturur. Vadilerden nehir veya derenin geçtiği durumda, vadi kenti ikiye ayırabilir (Şekil 3.6). Vadi yerleşmesi, yakınındaki yüksek tepelerin belirlediği, güneşleme olanaklarının etkisi altındadır. Bu sebeple, küçük ve dar vadilerdeki bazı kentler tepelerin gölgesinden kurtulmak ve vadiye bakan bir manzaraya sahip olmak için yamaçlara doğru gelişme göstermektedir (Aktan 2006).

Su kenarlarında kurulan yerleşmeler, düz, eğimli yada vadi olmak üzere değişik topografyalar üzerine kurulabilirler (Şekil 3.7). Ancak hepsinde olan ortak özellik yerleşmelerin cephesinin suya dönük olması, yani su yüzeyine bakmasıdır. Kent yüzeyinin suya doğru alçalan bir eğimde olması binaların manzarasını arttıran bir durumdur.



Şekil 3.7: Çeşitli su kenarı yerleşmelerinin büyüme biçimleri. Morris (1994)

Yeryüzünün yapısı ‘jeolojik açıdan’ çeşitlidir. Temel inşaatı için uygun, yani taşıma gücü fazla olan sağlam zemin ile üzerinde yapı yapılması ancak teknik tedbirlerle mümkün olan çürük zemin, yerleşme biçimini etkilemektedir. Zamanla büyüyen ve yayılan kentlerin yüzeyinde çürük zemine rast gelinebilir. Bu takdirde bu kesimde ancak birkaç katlı (basit) binalar veya (hiçbir suretle) yapı yapılmaksızın serbest ve yeşil alanlar planlanabilir. Bu durum kent planlamasına etki yapan bir faktör olmaktadır. Aksine sağlam bir zemin üzerinde, çok katlı yüksek yapılar yapılması mümkün olabilmektedir. Deprem bölgeleri de yerleşme biçiminde etkili olup bu bölgelerde yapılabilecek yapılar için aranan özel şartlar yerleşmenin genel karakterini ve biçimini oluşturmaktadır (Bayhan 1969, Aktan 2006) .

Yağmur, güneş, rüzgar, ısı dereceleri ve hava rutubeti gibi ‘meteorolojik şartlar’ insanların yaşamalarında başlıca rol oynamaktadır. İklimi meydana getiren unsurlara göre yer seçimi, kentlerin kuruluş aşamasında etkili bir öge olmaktadır. Konuya ilişkin olarak yapılan çalışmalarda; dünya üzerinde nüfus büyüklüğü açısından en

önemli olan kentlerin, iklim bakımından da “uygun” yerlerde konumlandıkları gerçeği ortaya koyulmaktadır. Hakim rüzgar, endüstri bölgesinin yerini ve binaların yerleştirilmesi bakımından da kentin yer seçimini ve gelişme biçimini etkilemektedir. Güneşlenme olanakları ve güneş ışınlarının eğimi, çeşitli bölgelerde farklı olduğu için, yolların yönleri, binaların cephelerinin yönlerine göre kullanılması ve parsellerin binalarla bağdaştırılması bakımından etkili olmaktadır (Bayhan 1969, Aktan 2006).

Kentlerin coğrafi konumlarının kent biçimiyle ilişkisinin incelendiği çalışmalardan Weber’e ait eserde, Charles H. Cooley’in konuya ilişkin düşünceleri, kentlerin konumlanmasında ulaşımın ağırlığına dikkat çekilerek, işlenmiştir: “Geçmişte kentler dini bir mekâna ya da bir kaleye yakınlığa göre kurulmuş ve bazı kentler tarihte hep siyasal nedenlerle konumlandırılmışsa da kentlerin konumundaki temel nedenler, ‘ulaşım’ alanında yatmaktadır. Ulaşımındaki bir kesinti, çok sayıda teçhizat ve tesis gerektirmektedir. Bu yüzden kent oluşumları, nehirlerin ağızlarında yahut kilit noktalarında, tepelerin ve ovaların buluşma noktalarında ve diğer benzer bölgelerde gözlenmektedir” (Weber 1960, Aktan 2006).

3.1.2. Nüfus/demografik yapı

Bir yerleşmenin “kent” olarak ifade edilebilmesi için, belirli bir nüfus büyüklüğüne (kentsel nüfus) ihtiyacı olduğu bilinmektedir (Tezer, 2013).

Kentlerde nüfusun hızla artması ve otomobil kullanımının yaygınlaşması kentsel yayılma ve parçalanmayı hızlandırmaktadır. Bu durum insanların ekonomik gelirlerine göre iş ve diğer işlevlere erişimini etkilemekte ve konumunu belirlemektedir. Örneğin otomobilin yaygın kullanıldığı metropollerde erişim uzaklığı, maliyeti, toplu taşımanın yeterince gelişmemiş olması gibi nedenler alt gelir gruplarının kentsel hizmet donatılarından yararlanma oranını ve hareketliliği azaltan bir faktördür. (Hamamcıoğlu, 2009)

Nüfusun artması ile birlikte kentler çepere doğru gelişmeye başlamış ve özellikle kırdan kente göçlerle beraber artan kentsel nüfus ve ekonomik aktivitelerin yanında banliyö yerleşmelerini ve tez kapsamında incelenen sağlıklı niteliği olmayan konut yapılarını beraberinde getirmiştir ve kent biçimini ileride telafisi mümkün olmayan boyutlara erişirmiştir.

3.1.3. Ekonomi

Ekonomik faktör; kentlerin gelişmesini, gelişme yönü, ekonomik faaliyetlerin çeşitliliği, etki alanı – merkez ilişkileri, kent nüfusunun refah seviyesi, kentsel yaşam kalitesi, kentsel fonksiyon alanları, kentin bölgesi içindeki rolü, vb. açılardan kentsel gelişme sürecinde etkisi olan bir faktördür (Tezer, 2013).

Kentlerdeki ekonomik faaliyetleri tarım, sanayi ve hizmetler olarak ayrıştırabiliriz. Kentler özelliklerine göre ve bu faaliyetlerdeki uzmanlaşmalarına göre arazi kullanım üzerinde şekillenmektedirler. Örneğin; sanayi sektöründe uzmanlaşmış kentlerde sanayinin yer seçim kriterleri, hammaddeye yakınlığı arazi kullanımda yer seçimini belirlerken, sanayide çalışan nüfusun araziye dağılımı ve ulaşımı da çarpan etkisi olarak yerleşmenin biçimini değiştirmektedir.

19. yüzyıldan itibaren kentler teknoloji ile birlikte sanayinin geliştiği, günümüze doğru ise sanayinin desantralizasyonu sonucu giderek hizmet kesiminde uzmanlaşmanın ve istihdamın arttığı alanlar olmuştur. Kentlerin öne çıkmalarında ve farklı alanlarda uzmanlaşmalarında coğrafyalarının sunduğu potansiyeller ve yüklendikleri görevlerin ekonomileri üzerindeki etkilerinin önemi büyüktür. Uzmanlaşma, kentsel yerleşim bölgelerinde insanların yoğun olarak yaşamalarının temel gerekçelerinden biridir ve ekonomiye bağlı olarak istihdamda ortaya çıkan iş bölümü yerleşim alanlarının yer seçiminde, gelişmesinde ve büyümesinde doğrudan etkili olmaktadır. Buna göre, Türkiye özelinde, İstanbul ticaret ve kültür hizmetlerinde, Ankara yönetim ve eğitim hizmetlerinde, Antalya ise turizm hizmetlerinde ön plana çıkmakta ve uzmanlaşmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

3.2. Ulaşım ve Arazi Kullanım İlişkisi

Az nüfuslu ilk yerleşmelerin kurulmasından, günümüzün kalabalık metropollerinin gelişimine kadar geçen süreçte insana ait eylemlerin gerçekleştirilmesini sağlayan temel konulardan birisi ulaşımdır. “Ulaşım tarihsel süreç içinde karmaşık etkileşimlerin ürünü olan insan aglomerasyonlarının kurulmasında, şekillenmesinde ve büyümesinde temel güçlerdendir” (Vuchic, 1981). Ulaşım insanların gerekleri ve amaçları doğrultusunda taleple ortaya çıkar, günün teknolojik imkanları koşullarında insana, topluluklara hizmet eder. Talep ise herhangi bir yerin-alanın sahip olduğu potansiyellerle ilişkilidir.

Söz konusu potansiyellerin değerlendirilebilmesi/kullanılabilmesi ise ulaşım ağının kurgulanmasını gerekli kılar. Bir yerleşmenin farklı arazi kullanım işlevlerini birbirine bağlayan, herhangi bir yerden başka bir yere erişimin sağlandığı durak, iskele, terminal gibi kentsel donatı alanları da ulaşım konusunun kapsamındadır. Ayrıca ulaşım, insanlık tarihi boyunca gelişen teknolojilerin doğrudan etkilediği ve ilk uygulamaların gerçekleştirildiği alanların başında gelmektedir.

Şehir plancıları açısından “Ulaşım arazi kullanıma göre belirlenir” gibi bir algı söz konusudur ancak bu algı, arazi kullanımına göre yönetilen, planlı kentler için mümkündür. Arazi kullanım, doğa ile ekonomik, sosyal, kültürel, üretim, tüketim ve dağıtım gibi birçok beşeri eylemlerin mekansal yığılma seviyelerini içermektedir (Rodrigue, 2005). Belirlenen ekonomik faaliyetler ve arazi kullanım türleri arasındaki insan, yük ve bilginin hareketine gereksinen bağlantılar arazi kullanım modelleri ile hesaplanır. Ortaya çıkan hesaplar, farklı arazi kullanım türleri arasında kurgulanması gereken bağlantı ve odakları kapsayan ulaşım ağının ve ulaşım türünün kentsel mekanda yer seçim kararları yanı sıra belirlenen kapasite sonucu ihtiyaç duyulacak mekanların belirlenmesinde yardımcı olur. (Hamamcıoğlu, 2009)

Ulaşım ve arazi kullanım arasında çift yönlü kuvvetli bir etki vardır. Birbirlerinden bağımsız düşünülemezler ve sürekli bir döngü halindedirler.

Şekil 3.8’de görüldüğü gibi arazi kullanım dokusu yolculukları üretir. Yolculuk yapma ihtiyacı ise ulaşım ihtiyaçlarını oluşturur. Ulaşım ihtiyaçları, ulaşım olanaklarının genişlemesine neden olur. Bu da erişilebilirliği sağlar. Erişilebilirlik arazi değerini yükseltir ve arazi kullanımı bundan etkilenir. Bu döngü sürekli devam etmektedir.



Şekil 3.8: Arazi kullanım ulaşım ilişkisi. Khisty ve Lall (1990)

Gelecekte beklenen ulaşım talepleri, arazi kullanım kararlarına göre oluşacak kent yapısına bağlıdır. Arazi kullanımı yapısı ile ulaştırma sistemi arasındaki etkileşim iki yönlüdür. Kentin arazi kullanım yapısı (nüfus, istihdam, sanayi, ticaret, okullar, konut alanları, MİA'ların dağılımı) kentin yolları üzerindeki ulaşım talebini belirlemektedir (Gerçek, 1996).

A.B.D.'deki ulaşım ve arazi kullanımı ve kentsel gelişme arasındaki ilişkileri ilk defa detaylı bir şekilde inceleyenlerden olan Hansen, Washington D.C.'deki yerleşimlerden ulaşım sistemine yakın olanların yoğun bir gelişme olanağına daha fazla sahip olduklarını bulmuştur (Hansen, 1959). Daha sonraları, kent içi yolculuklarının ve yer seçimi kararlarının birbirini belirlediğine dair gözlemler, bu ikisinin planlama sürecinde birlikte koordine edilmesi gerektiği şeklindeki inancı güçlendirmiştir (Wegener, 2009).

Kentsel dokuyu belirleyen arazi kullanımı ile ulaşım şekilleri arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Handy, Greenwald ve Boarnet, ekonomik aktiviteler arasındaki mesafesi düşük olan kentsel formların, yürüyüşle yapılan kent içi yolculukların sayısını arttıracığı ve bu tür yolculukların arabayla yapılan yolculukların yerine ikame edileceği hipotezini test etmiş ve bunu destekleyen sonuçlara varmışlardır. (Greenwald, 2001). Benzer bir biçimde Vernez- Moudson ve Hess de konutsal ve ticari arazi kullanımının Puget Sound Bölgesinde yoğunlaşmasından kaynaklanan etkilerini inceledikleri ampirik bir çalışmada, yaya olarak yapılan yolculukları pozitif yönde etkilediklerini görmüşlerdir.(Vernez-Moudson, 2003). Ewing v.d. tarafından A.B.D'nin Florida eyaletinde Palm Beach bölgesinde yapılan başka bir ampirik çalışmada ise, yerel düzeydeki iş olanakları ve konut yoğunluğu farklılıklarının, karma konutsal ve ticari arazi kullanımının ve ulaşım sistemi tasarımının araba ile hane halkı başına kat edilen yol-km değerini düşürdüğünü göstermiştir (Ewing, 1994).

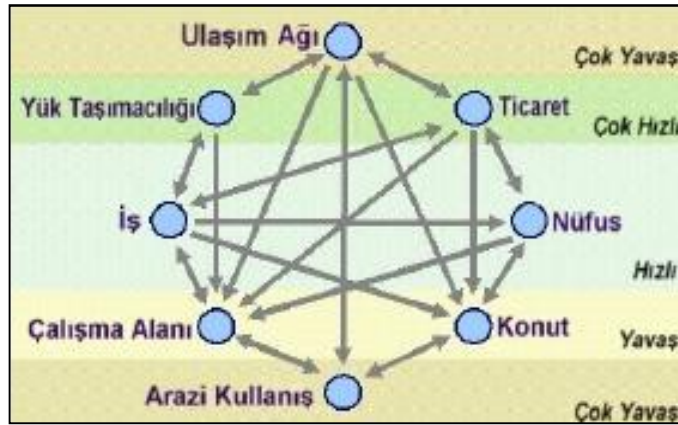
Wegener'in de işaret ettiği gibi, arazi kullanımı ile ulaşım arasındaki karşılıklı etkileşimi kısaca aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

- Konutsal, endüstriyel ve ticari arazi kullanımlarının kentsel alandaki dağılımı, insanların yaşama, çalışma, alışveriş yapma, eğitim ve boş zamanları değerlendirme gibi aktivitelerini belirler.

- İnsan aktivitelerinin mekândaki dağılımı, mekânsal etkileşimi ve dolayısıyla da bu aktiviteler arasındaki mesafenin ortadan kaldırılması için ulaşım sistemi üzerinde kent içi yolculuk ihtiyacını ortaya çıkarır.
- Ulaşım sistemini meydana getiren altyapı, mekânlar arasında fiziksel yakınlık olarak ölçülebilen etkileşim olanaklarını doğurur.
- Mekândaki fiziksel yakınlığın dağılımı, hem yer seçme kararlarını hem de arazi kullanımında meydana gelen değişimleri birlikte belirler. (Wegener 2003)

Arazi kullanımı ulaşımın hacmini, biçimini, özelliğini ve türünü belirlemektedir (Blunden, 1971, Gülgeç, 1998). Kurgulanan ulaşım ağı ve sistemi ise orta ve uzun dönemde arazi kullanımı etkileyerek kentsel mekânda hizmet alanlarının yer seçimini belirlemekte veya mevcut arazi kullanımında işlevsel ve fiziksel dönüşümlerin yaşanmasında tetikleyici rol oynamaktadır.

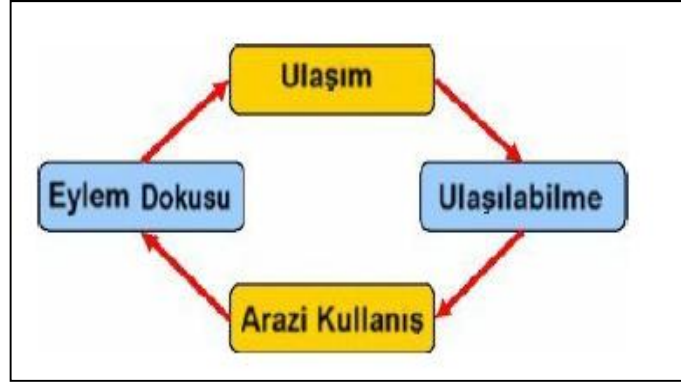
Zaman içinde kent biçimi şekillenirken, arazi kullanış ve ulaşım ağı çok yavaş değişmekte ancak arazi kullanım ve ulaşımın birlikteliğinden kaynaklanan hareketler (iş-nüfus, ticaret-yük taşımacılığı, çalışma ve konut alanları arasındaki hareketler) çok daha hızlı değişmekte ve kente adapte olmaktadır. Şekil 3.9'da da görüldüğü gibi kentsel alan karmaşık da olsa belirli bir (zamansal) düzende oluşmaktadır (Aktan 2006).



Şekil 3.9: Kentsel değişimin dinamikleri. Wegener (1995)

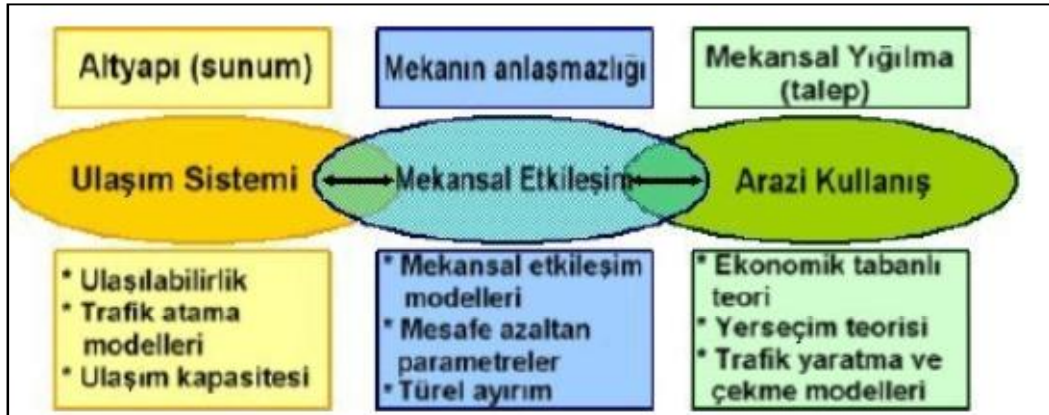
Ulaşım teknolojisindeki değişimler (yatırım ve hizmet) göreceli olarak ulaşılabilirliği etkiler. Arazi kullanımındaki değişimler ise aktivite alanlarını etkiler. Bu değişimler sırasında yolculuk yaratımının (yolcu ve yük) özel bir önemi vardır. Yolculuk dokusu, yolculuk sayısı, yolculuk süresi, kalkış-varış dokusu, tür ve yolculuk zinciri

gibi çeşitli şekillerde değişebilir. Yolculuk ihtiyacındaki değişim yeni ulaşım altyapısının ve hizmetinin gelişimine etki eder (Şekil 3.10) (Aktan 2006).



Şekil 3.10: Ulaşım ve arazi kullanış. Giuliano (1989)

Ulaşım ekonomik sistem üzerinde, ekonomik sistem de ulaşım sistemi üzerinde etkindir. Diğer bir deyişle, ulaşım sunumu ve ulaşım talebi karşılıklı birbirlerini etkilemektedir. Örneğin, bir otoyol yapımı ticari ve hizmet eylemlerinin toplanmasını kolaylaştırma yönünde kent biçimini değiştirirken, bu değişim yeni ulaşım talebi doğurmaktadır. Bu talep mekansal yapının yeniden düzenlenmesini ve yeni eylemlerin yer seçimini gerektirmektedir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11: Mekânsal etkileşim.¹⁹

Arazi kullanımının ulaşım sistemi üzerindeki etkileri yardımıyla çeşitli arazi kullanım faktörleri aşağıda irdelenmiştir.

¹⁹ <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/tlu.html>

3.2.1. Erişilebilirlik

Ulaşım ve arazi kullanım ilişkisinin en önemli bileşeni erişilebilirliktir. Günümüz dünyası, sanayi devriminden hemen sonra başlayıp günümüze kadar yaşanan değişimlerin gündelik yaşamımızdan başlayarak kentsel mekanlara kadar etkilediği her alanda bir gereksinim olarak 'erişilebilirlik' kavramı üzerine kurulmuştur. (Kaplan 1996). Erişilebilirlik ihtiyaç duyulan nesne, servis ve aktivitelere ulaşabilme imkanı olarak tanımlanmaktadır. Bu kavram o kadar güçlü ve etkin bir kavramdır ki; cep telefonları, internet, uzun yollar ve kıtaları birleştiren köprüler hep bu ulaşılabilirlik ve erişebilirlik kavramlarının bizlere birer hediyesi olarak günlük yaşamlarımızda yerini almaktadır. Hayatın her alanı bu kavramların etkisinde olduğu gibi, kentsel mekanlar da yine bu kavramların etkisi altında değişmiş, gelişmiş ve biçimlenmişlerdir. Örneğin yollar, köprüler, deniz yolları, teleferikler ve trenler gerek insan taşımacılığı gerekse mal taşımacılığı için, kentsel mekanlarda yerlerini almışlar ve doğal olarak bazen kentsel mekanları yönlendirmiş, bazen sınırlandırmış, bazen de mekanları birleştirmişlerdir (Aktan 2006).

Kentsel erişilebilirlik kavramını hareketlilik kavramı ile birlikte ele almak gerekmektedir. Hareketlilik (mobility) yolculuk kolaylığı olarak bilinir. Ulaşım plancıları plan ve politika değerlendirmelerinde hareketlilik bazlı basit performans ölçütleri kullanmaktadırlar (yolculuk süresi hızı gibi). Ancak hareketliliğin çok boyutlu etkileri vardır ve bu etkilerin geniş bir değerlendirme yaklaşımı ile ölçülmesi gerekmektedir. Hareketlilik makro ölçekte ekonomiyi etkilemekte, mikro ölçekte bireysel memnuniyeti etkilemektedir. Sosyal ve ekonomik kalkınma için en önemli şartlardan biri hareketlilik olarak kabul edilmiştir. Çünkü ekonominin canlanması, sosyal gelişimin sağlanabilmesi için hareketlilik gerekmektedir. Artan nüfus ve büyüyen ekonomi teknoloji gelişimi ile birlikte motorlulaşma tanımı ortaya çıkmıştır. Yani motorlu araçlarla hareketlilik. Bunda en büyük pay ise otomobilindir. Kentsel ölçekte hareketlilik zaman içerisinde sadece motorlu araçlara bağlı kalmış ve yaya yolları bisiklet yolları tasarımları planlamalarda göz ardı edilmiştir. Bu da zamanla hareketliliğin azalmasına neden olmuştur.

Rothernberg'in (1992) arazi kullanımının bir anahtarı olarak tanımladığı erişilebilirlik, farklı işlevler arasında talebi yaratan erişme derecesi (durak sıklığı, yolun sürekliliği, sefer sıklığı, kapasitesi vb.) ve bu esnada kullanılan ulaşım sistemlerinin koşullarını (hizmet düzeylerini) kapsamaktadır. Buna göre erişilebilirlik, farklı işlevlerdeki arazi

kullanımları arasındaki uzaklığın üstesinden gelmek için düşük maliyet, dakiklik vb. hizmet düzeylerine uygun ulaşım sisteminin varlığına bağlıdır.

1940’lardan itibaren ulaşım planlaması hayatımıza girmeye başlayan erişilebilirlik (accessibility) kavramını hareketliliğin mekansal boyutu hatta hareketlilikten elde edilen fayda olarak tanımlayabiliriz. Hareket edebilme potansiyeli olarak da tanımlanır. Örneğin ne kadar alışveriş merkezine ulaşabiliyoruz. Bu bir potansiyeldir. Alışveriş merkezine gitmek ise hareketliliklidir. Ancak ne kadar alışveriş merkezine gitme olanağımız var bu hangi servis düzeyinde ne kadar potansiyelimiz var bu erişilebilirliktir. Yani kentsel alanları alışveriş merkezleri ile donatmak değil erişilebilir alışveriş merkezleri yapmaktır esas olan.

Erişilebilirliğin ulaştırmaya girmesi ile arazi kullanım modelleri olaya dahil edilmiştir. Erişilebilirlik ulaşım planlamasında büyük önem arz etmektedir. Kent planları yapılırken ve ulaşım planları ele alındığında erişilebilirlik ele alınması gereken en önemli kriter haline gelmiştir. Verilen planlama kararlarının etaplar halinde uzun dönemde ele alınması gerekmektedir. Kısa vadede yapılan planlar ve parçacıl planlar kısa vadeli çözümler getirmekle birlikte uzun vadede hareketliliği ve erişilebilirliği azaltmaktadır. Örneğin 2. köprü hareketliliği kısa dönemde artırsa da uzun dönemde azaltmıştır, ayrıca erişilebilirliği de azaltmaktadır. Köprünün yapılması ile Avrupa Anadolu geçişlerinde hareketlilik sağlanmış ve kısa vadede erişilebilirlik de bu bağlamda artmıştır ancak kapasite hesapları yapılmamış olması ve gerekli politik kararlar alınmamış olması belli bir süre sonunda tıkanıklıkların başlaması ile önce hareketliliği ve dolayısı ile de erişilebilirliği azaltmıştır.

Erişilebilirliği artırmak sadece yapılan planlarla sağlanamamaktadır. Devlet politikaları ile desteklendiği takdirde tam manasıyla erişilebilirlik sağlanabilinecektir. Ulaşım planlaması kısa tarihi içinde önemli teknik gelişmeler göstermiş olmasına karşın, ulaşım sorununun çözümüne ilişkin geleneksel yaklaşımların ortak bir politikanın ürünü olduğu ortaya çıkmaktadır: “Ulaşım altyapısının taşıt trafiğini karşılayacak biçimde geliştirilmesi.” Sorun ortaya böyle konulunca, çözümlerde ister istemez ek kapasiteler yaratmak, diğer bir deyimle yeni yollar açmak, mevcut yolları genişletmek, katlı kavşaklar, metrolar yapmak biçiminde olmaktadır. Bu yaklaşımlarda amaç, insanların değil, tıkanan yollardaki taşıtların erişilebilirliğini artırmaktır. Başlarda, ulaşım arzına yönelik bu yaklaşım trafik koşullarını genellikle iyileştirmekte, ancak daha sonra yaygın araç kullanımını

körüklemekte, sonuçta yeni tıkanmalar meydana gelmektedir. Bu yeni tıkanıklıkları aşmak için yapılan yeni yollar ve kavşakların sağladığı geçici rahatlama yeni ek talepler doğurmakta ve bu da kısıtlı mali kaynaklar ile sınırlı kentsel alanı tüketen ek kapasite ihtiyacı yaratmaktadır. Kent merkezlerinde ise, bu tür çözümler hem taşıt ile erişilebilirliği arttırdığından arazi değerlerini yükseltmekte (dolayısıyla binaların yıkılıp, yapılmasını için talep yaratmakta), hem de yol genişletmeleri gibi önlemlerle geleneksel kent dokusunun bozulmasına yol açmaktadır.

3.2.2. Karma arazi kullanımı - kompakt kent

Karma arazi kullanımı, konut, ticari, rekreasyonel ve eğitim amaçlı gibi arazi kullanımlarının birbirine göre yakınlığı olarak tanımlanabilir. (Handy vd 2002)

Karma kullanım, kent fonksiyonlarının (konut, işyeri, merkez vb.) yayılması yerine, bir arada bulunmasıdır. Karma arazi kullanımıyla sağlanan ev-iş dengesi sayesinde insanların işlerine yakın ikamet edebilmeleri sağlanabilmektedir.

Çalışmalar karma arazi kullanımının;

- Özel oto kullanımını azalttığını
- Seyahat mesafelerini kısalttığını,
- Otomobile bağımlı olmayan (toplu taşıma, bisiklet ve yaya ulaşımı) ulaşım türlerini kullanmayı teşvik ettiğini göstermektedir [(Vernez-Moudon vd, 2003), (Cervero, &Kockelman, 1997). (Frank and Pivo, 1994), (Holtzclaw, 1994), (Van ve Senior (2000), (Cervero ,1988), (Cervero, 1991), (Cervero, 1989)].

Karma arazi kullanımı çalışma, hizmet ve yaşam etkinliklerinin dengeli bir birleşimi, canlı, çekici ve güvenli bir kamu alanı sağlar ve bu ortam, mahalle ölçeğinde komşuluk ilişkilerini güçlendirir ve giderek topluluk duygusu ve bilincini yaratır. Bu kabul, kamu alanında, karma kullanımlardan yana olan bir yaklaşımdır (Gültekin, 1999).

Kent merkezleri fonksiyonların ayrışması ile salt ticari alanlardan oluşmakta bu da kentin gece ölü alanları oluşmasına neden olmaktadır. Konut alanlarının merkez dışında yer seçimi ile trafikte geçirilen zaman artmakta, bu beraberinde yeni ulaşım alanları ihtiyacı doğurmakta, hava kirliliğine sebep olmakta ve bölüm 3.2.1’de anlatıldığı üzere kentlerin yaya erişilebilirliği araç erişilebilirliğinin artırılması ile kısıtlanmaktadır.

Karma kullanım dünyanın birçok yerinde kullanılan bir planlama yöntemidir. Birçok kentsel tasarım felsefesi seyahat talebine karma arazi kullanımı yöntemi ile çareler aramaktadırlar. Bu çözüm önerileri genellikle 3 temel prensibi göz önünde bulundurmuştur. Bunlar motorlu yapılan seyahat sayısını düşürmek (seyahat dejenerasyonu), bisiklet ve yaya seyahatlerini arttırmak ve en son olarak motorlu taşıt yoğunluğunu ve taşıt sahipliğini azaltmak (mesafelerin kısaltılıp, seyahat sayılarını arttırmak). Tüm bu beklenen sürecin işlemesinin ardından insanların taşıt kullanımından yavaş yavaş vazgeçmeye başlamaları ümit edilmektedir. Bu sayede taşıt sahipliğinin negatif etkileri (hava kirliliği, doğal kaynakların tüketilmesi, sosyal sınıflaşma) azaltılacaktır. Bu üç farklı boyut yoğunluk, çeşitlilik ve tasarımıdır. Yoğunluğun seyahat talepleri üzerindeki etkisi uzun yıllardır bilinmekte ancak çeşitlilik ve tasarım kriterleri uzun yıllardır göz ardı edilen talebe etki olarak ön plana çıkmaktadır.

Robert Cervero araştırdığı bu konu üzerinde bazı hipotezler kurmuştur. Bu hipoteze göre; ev sahipliğine göre yapılan incelemede yüksek yoğunluklu karışık kullanım alanlarında araç kullanımının düşük, yaya dostu tasarımlar ile yaya ulaşımının fazla olduğu görülmektedir. Bu tarz alanlarda iş-eğlence-konut alanları arasındaki mesafelerin kısa olması da motorlu taşıt trafiğinin azalmasıdaki bir diğer faktördür. Ayrıca iş dışı seyahatlerin fazlalığı ve belirli bir komşuluk biriminde yapılan seyahatlerin motorlu taşıt kullanmaksızın gerçekleşmesi de yaya trafiğini arttıran unsurlardan bazılarıdır. Yaya dostu tasarımlar ve konut alanları ile ticaret alanlarının birbirine olan mesafelerini yakınlılaştıracak şehirselleştirme politikaları ile motorlu taşıt kullanımının azaltılabileceği söylenebilir.

Cervero San Francisco Bay Area bölgesindeki 50 komşuluk birimi üzerinde yapılan testlerde iyi tasarlanmış bir kent ve iyi bir peyzaj mimarlığı ile oluşturulan yapılaşmış çevrenin toplumun karakterize edilmesinde önemli rol oynadığı ve yeni şehircilik akımı gibi çok geniş alanlara yayılan kentler de dahil yaya ulaşımını teşvik ettiği görülmektedir. Bu alanlarda nüfus yoğunluğuna ve çeşitliliğine göre yaya ve bisiklet yollarının tasarlanması yaya ulaşımın yüksek oranda olmasının nedeni olarak saptanmıştır.

San Francisco Bay Area bölgesinde yapılan anket çalışmaları ve San Francisco yerel yönetimi tarafından tutulan seyahat günlükleri verileri incelendiğinde bireysel araç kullanımının arttığı bölgelerde komşuluk birimlerinde yapılar arası mesafenin

genişlediği görülmüştür, bu da klasik Amerikan şehirleşmesinin temel arazi kullanımlarından biridir. Kent merkezine doğru gelindiğinde ticari olmayan seyahatlerin yürüyüş yada bisiklet ile yapıldığı göze çarpmaktadır. İnsanlar rekreatif faaliyetleri gerçekleştirirken sosyal etkileşimde bulunmaktan kaçınmamaktadır. Araştırma alanı genişletilip benzer anket ve data çalışmalarına bakıldığında kentsel tasarımın etkileri seyahat talepleri üzerinde görülmeye başlamaktadır. Buna göre kentsel tasarım çalışmaları yapılırken transit geçişi kolaylaştırıcı bir yaya ulaşım aksına sahip olan bazı Amerikan şehirlerinden yaya ulaşımının ciddi şekilde arttığı görülmektedir.

Yapılaşmış çevre, etki ettiği bölgenin geleneksel özellikleri ve insan davranış biçimleri seyahat davranışlarını etkilemektedir. Örneğin kompakt gelişmiş bir komşuluk biriminde kullanımların birbirlerine olan kısa mesafeleri sayesinde motorlu araç kullanımı azaltımı bir çok şekilde teşvik edilebilir. Ayrıca kompakt alanlarda otopark için ayrılan alanların azlığı yine motorlu araç kullanımını azaltıcı faktörlerden biridir. Bu kompakt komşuluk birimlerinde, gelir seviyesinin düşük, araç sahipliğinin az, ve nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu gözlenmektedir. Tüm bu nedenler göz önünde bulundurulduğunda nüfus yoğunluğu yüksek olan kompakt kentlerde motorsuz seyahatlerin sayısının artırılması kolaylaşmaktadır.

Tasarımın yaptığı etkiler yaya ulaşımının olduğu alanlarda; ağaç gölgeleri, oturma elemanları (dükkan vitrinlerini görebilecek şekilde tasarlanmış) şeklinde en yalın bir halde tanımlanabilir. Tasarım şemaları yalnızca seyahat istikametlerini belirlemez yada bir alanın yayalar tarafından daha ulaşılabilir hale gelmesini sağlamaz, ayrıca yayaların rekreasyonel ihtiyaçlarını sağladığından bir rekreasyon alanı haline de gelir. Bu sayede motorsuz araç trafiğine sahip insanların, motorlu araç sahipleri ile aynı seviyede konforlu ulaşım seviyesine ulaşmaları da sağlanmaktadır. Ayrıca bireysel araç kullanımının azaltılması ile toplumdaki sosyal ve kültürel ilişkiler artacak ve toplum bilincinin güçlenmesine fayda sağlanabilecektir.

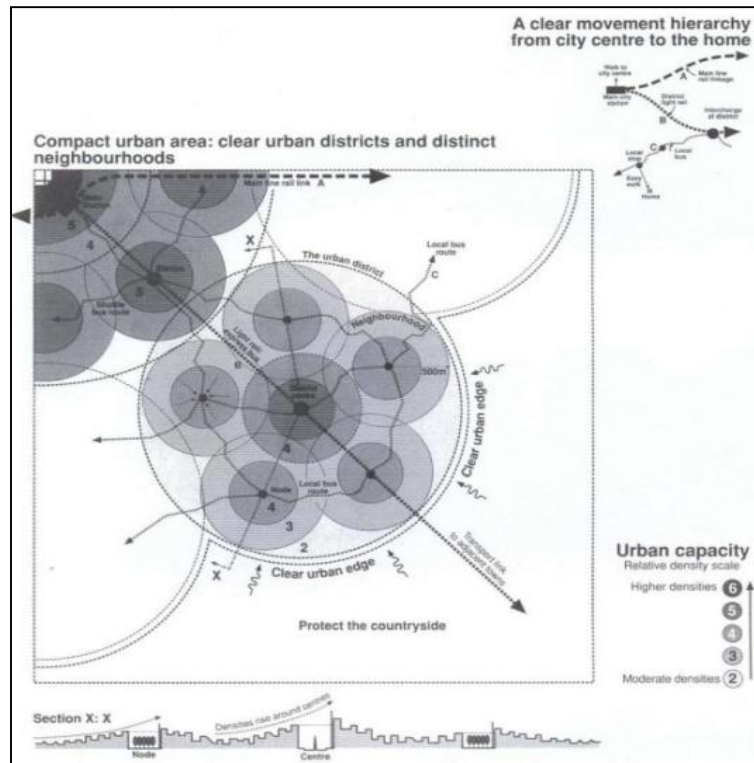
Yukarıda bahsedildiği gibi kompakt kent boyut olarak küçük ve işlerlik açısından ekonomik olacak şekilde tasarlanmış yerleşmelerdir. 1990 yılında yayınlanan Green Report adlı çalışmada kompaktlık, az enerji kullanımı ve karma kullanım gibi açılımları sebebiyle günümüzde “sürdürülebilir kent” kapsamında değerlendirilmektedir. Kompakt kentin öncelikli sorunu, yoğun ve sıkışmış yapılaşmadan kaynaklanan güvenlik sorunu olarak görülmektedir (Tezer 2013).

Yoğunluk belli bir bölgedeki insan yada iş yeri sayısı ile ifade edilmektedir.

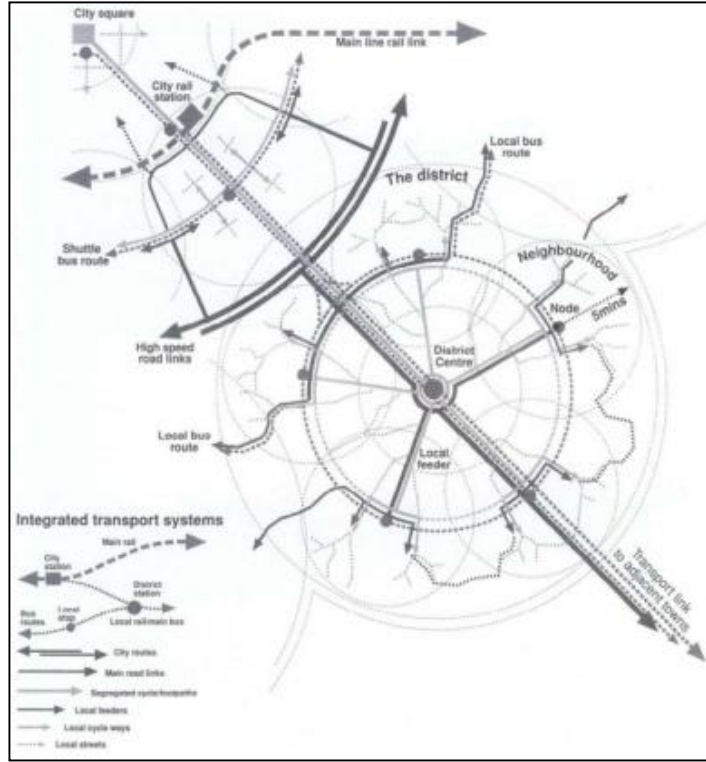
Çalışmalar yoğunluk arttıkça;

- Otomobil bağımlılığının arttığını
- Otomobile bağlı olmayan diğer türlerin (toplu taşım, yaya ulaşımı ve bisiklet) türel dağılımdaki payının arttığını
- Ulaştırma da kullanılan enerjinin, araç sahipliliğinin, toplam kat edilen seyahat mesafesinin azaldığını göstermektedir [(Diepen, 2000), (Holtzclaw, 1994), (Fouchier, 1996)].

Kompakt bir kentin biçimi (Şekil 3.12-3.13) bütünleşik bir yapıya sahiptir. Yapılaşmanın sınırları okunaklıdır. Kent biçimi tekli ya da çoklu merkezi, konsantre bir şemaya oturmaktadır. Merkezden çepere azalan bir yoğunluk skalası ve bunların konumlanması aynı zamanda alan içi bütünleşmeyi sağlayan ulaşım sistemi odaklarını oluşturmaktadır (Çalışkan, 2004).



Şekil 3.12: Kompakt kent biçimi şeması. Urban Task Force (1999)



Şekil 3.13: Kompakt kent biçiminin bütüncül ulaşım sistemi.
Urban Task Force (1999)

Duany tarafından kent merkezi-kırsal çeper arası kent bölgelerini tanımlamakta kullanılan 'bölümleme' şemasında görülmektedir ki, her bölge kendi kompakt olma düzeyine sahiptir. Buna göre işlevsel çeşitlilik, alt kentten kent merkezine kadar sabit bir artış gösterirken tek kullanımlı özel alanlar için sıfır düzeyindedir. Buna bağlı olarak kentsel kompakt olma kent çeperinde en düşük, kullanım çeşitliliği ve yoğunluğu en üst düzeyde olan merkezde en üst değere sahiptir.

Yukarıdaki anlatımlardan görüldüğü gibi bir kentin kompakt olarak nitelenebilmesi için, merkezilik, yekparelik, yoğunluk, çeşitlilik kavramları önemlidir. Kompakt kentlerle amaçlanan kente yapılan parçacıl müdahalenin ötesinde yerleşim biçimine bütüncül ve yapısal müdahalelerle kentsel sürdürülebilirliğin sağlanmasıdır. Sürekli genişleme ve yenilenme eğiliminde olan, doğal çevreyi yok eden kent karşısında kompakt kent bir alternatif olmakta ve yaşanabilir sürdürülebilir bir kent için gerekmektedir.

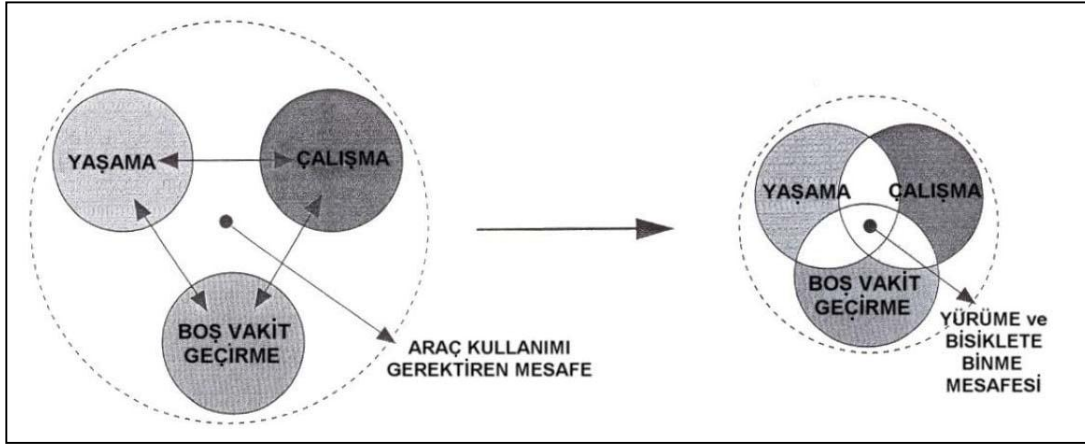
İlkesel olarak kompakt kent biçimi yaygın kent biçimlerine göre ortalama olarak daha kısa (uzunlukta) kentsel altyapı hatları (yol, kanalizasyon, elektrifikasyon vb.) gerektirmektedir. Kapsama gücünü (kapasite) zorlamadığı sürece, aynı hattan yararlanan kullanıcı yoğunluğu arttıkça altyapının ortalama maliyeti de düşmektedir

(Ewing, 1994). Toplumsal yarar bakımından kompakt kentin sağladığı olanaklar beş ana başlıkta toplanmaktadır: Kentsel etkinliklere rahat erişim sayesinde otomobile duyulan düşük gereksinim, kent dışı rekreasyon alanlarına kolay ulaşım, artan işyeri ulaşılabilirliği nedeniyle konut-işyeri arası mesafelerinin azlığı, düşük hacimli yaşama mekanları ile yüksek ve düşük gelir grupları arası konut büyüklüğü farklarının azalması, farklı sosyal grupların bir arada olmasıdır (Burton, 2001). Kentleşme sürecinin denetim altına alınmasında enerji bağımlılığını azaltmak öncelikli hedeflerden biridir. Bu durum, kompakt kent modelinin enerji sorunsalına çözüm olarak sunulmasının başlıca nedenidir. Yolculuk yönelimlerinin merkezileştirilmesi ve toplu taşıma sistemlerinin işlerlik kazanması ile elde edilebilecek ulaşım temelli enerji tasarrufu % 20 düzeyine erişebilmektedir (Owens, 1986).

Ayrıca tek merkezli kompakt kent biçimlerinde sabit hatlı toplu taşıma sistemleri tercih edilirken çok-merkezli kompakt kentlerde (karayolu temelli) esnek toplu taşıma sistemlerinin olabilirliği daha yüksektir (Cervero, 2001). Kentsel hareketlilik azaltılırken yoğunluk ve çeşitliliğin artması ile beraber yaya odaklı hareketi kolaylaştırıcı tasarım ilkeleri de benimsenmelidir.

3.2.3. Kent merkezi, konut alanı ve çalışma alanları ilişkisinin arazi kullanımı açısından değerlendirilmesi

Kent dokusu ulaşım ağları tarafından şekillenir ve farklı arazi kullanımları da yer seçimini ulaşım akslarına göre yapmaktadır. Buna örnek olarak sanayi alanlarının, kendilerine hammaddeyi kolay temin edecekleri bununla beraber çıkan ürünü pazara kolay ulaştırabilecekleri yerleri seçmesi, ticaret alanlarının, tüketiciye kolay ulaşabilmek için merkezi alanlarda ana ulaşım aksları boyunca yığılım göstermesini gösterebiliriz.



Şekil 3.14: Eylemlerin gruplanması. Rogers (1997)

Kompakt bir düğüm yolculuğu azaltırken özel aracı teşvik etmektedir, yürüme ve bisiklete binmeye olanak tanır (Rogers, 1997). Şekil 3.14 görüldüğü gibi gelişimi bir yerde toplamak Bölüm 3.2.2’de anlatıldığı gibi kompakt kentle mümkün olmaktadır. Böylelikle kentlerin yayılması engellenecek, tek işlevli merkezler yerine içerisinde birden çok işlevin bulunduğu merkezler meydana getirilerek sürdürülebilir kentler oluşturulacaktır.

Konut alanlarının yer seçimine baktığımızda özellikle sanayileşme ile birlikte kent merkezinden koparak çeperlerde banliyöler oluşturduğu görülmektedir. Konut alanlarının gittikçe merkezden uzaklaşması ‘işyeri-konut ilişkisinin yetersiz toplu taşıma ve özel araçlarla sağlanmaya çalışılması ulaşım sorununu gündeme getirmektedir. Ulaşım sorunu planlamanın önünde gittiği için yapılan kısa vadeli çözümler kentlileri otomobile bağımlı hale getirmektedir. Otomobile bağımlı bir kent beraberinde büyük problemleri getirmektedir. Kentin kontrolsüz yayılmasına, gece ölü mekânların oluşmasına ve ulaşım sorunlarının giderek artmasına neden olmaktadır. Gruen, ‘tek işlevli merkezlerin, ‘zaman ve enerji tüketen yolculuk mesafeleri’ ile bir parçalanma meydana getirdiklerini; bunun, ekonomik, etnik ve sosyal olduğu kadar işlevsel olarak da çeşitli kopukluklara neden olduğunu savunmaktadır.

Kentlerin hem piyasa mekanizması hem de içinde bulundukları ve içerdikleri kademelenme şekli arazi kullanışı ve ulaşım ağını biçimlendirmektedir. Buna göre kentsel hizmet alanlarının yer seçiminde;

- yaya erişim mesafesi,
- toplu taşıma sistemleri ve özel otomobil ile rahat erişim,

- işlevlerin birbirleriyle ilişkisi ve etkileşim dereceleri,
- karşılıklı etkileşim içindeki işlevlerin birbirine yer ve zaman bakımından uzaklığı,
- uygun büyüklük, alan ihtiyacı,
- maliyet (toprak değerleri, arsayı yapıya hazırlama giderleri, ekonomik olup olmaması),
- yerin çekiciliği,
- hizmet verilecek gerekli nüfusun olması,
- işlevine göre çevreye rahatsızlık verme derecesine ilişkin sağlığa ve konfora aykırı koşullar,
- güvenlik (trafik güvenliği, toplumsal ve sosyal güvenlik) önemlidir.

3.2.4. Kamusal alan, donatı alanları ve arazi kullanım

Kentlerde kurumların mekânsal dizgesi işlevlerine ve birbirleriyle ilişkilerine bağlıdır ve söz konusu bu ilişkiler kent mekanında ulaşım ağını şekillendirmektedir (Mitchell ve Rapkin, 1974).

Kurumların birbirleriyle ilişkileri bağlamında kent mekânında yer seçimleri önem kazanmaktadır. Örneğin belediye binası tüm ilçe yada ile hitap eden bir kurum olduğu için kent merkezinde erişilebilir bir noktada bulunması gerekmektedir. Ayrıca belediye binası ile yakın ilişki içerisinde olması gereken diğer kurumlar da ona göre yer seçmeli ve birbirleri arasında hareket süresinin en aza indirgenmesi ve toplu taşıma güzergahları üzerinde konumlanması gerekmektedir. Görüldüğü gibi kentsel hizmet alanları, kentlerde seyahat talebini, yaya trafik hacmini ve buna bağlı olarak ulaşım türünün ve sisteminin yeterliliğini belirlemektedir.

Kentsel hizmet türüne göre arazi üzerinde yer seçim kriteri değişmektedir. Kalabalık iş gücü barındıran ve daha geniş bir hinterlanda hitap eden büyük alışveriş merkezleri, bankalar, kamu kurumları daha çok kent içinde birbirine yakın ve merkezi alanlarda yer seçerken günlük tüketim ihtiyaçlarının bulunduğu birimler ise ev-okul, ev-iş seyahatleri güzergâhlarında ve bağlantı noktalarında seçmektedir. Dolayısı ile bir kentte ulaşım türleri belirlenirken kentin arazi kullanımı, kullanıcı yoğunluğu ve sosyo-ekonomik yapısı önem arz etmektedir.

Ancak gelişen teknoloji ile bu durum bazı değişimlere uğramıştır. Kent merkezlerindeki arazi fiyatlarının çok yüksek olması, teknolojinin gelişmiş olması ve

evden çalışma kavramının öne çıkması, yer seçim kriterlerinde değişime sebep olmuş ve kentin dışındaki daha uygun arazi parçalarının tercih edilmesine sebep olmuştur.

Ancak bu beraberinde erişim problemini getirmiş, otomobilin ön plana çıkmasına neden olmuş ve kentin kamusal alanı olarak adlandırılan ulaşım aksları daha çok özel otomobile hizmet eden kavşaklara yerini bırakmıştır. Dolayısı ile yaya erişimi kısıtlanmıştır. Toplu taşımayı teşvik edici çalışmalar ve/veya özel araç kullanımına yönelik kısıtlar olmadıkça, kentin kamusal alanları özel araç kullanımlara tahsis edilmiş olmaktadır. Ancak Avrupa’da birçok kent merkezinde olduğu gibi kent merkezi kentlinindir kararı alınmalı ve kent merkezinde özel araç kullanımının sınırlandırılması ile bunun önüne geçilmelidir.

Kamu alanı tek tip bir aktivite ile düzenlendiğinde, gün içerisinde sadece belli zamanlarda kullanılabilir (Jacobs, 1961). Dolayısı ile Bölüm 3.2.1’de üzerinde durulan karma kullanım kamu alanlarının düzenlenmesinde büyük önem taşımaktadır.

Kamusal alanların daha çok araçlar için kavşak noktalarına dönüşmesi (İstanbul’da Taksim Meydanı gibi) günümüzdeki anlayışı çok net ortaya koymaktadır. Kent içinde kamu yararı (özellikle kentte yaya dolaşanlar için) gözetilmeden yapılan düzenlemeler sonucu, araçlar insanların yerini almaktadır. Araç sahipliğinin 1000 kişide 150 civarında olduğu İstanbul’da görülen odur ki geriye kalan büyük çoğunluğun kamusal alanının işgali söz konusudur. Erişilebilirlik adına yapılan yollar araç erişimi sağlarken yaya erişimini kısıtlamamalı kentsel odaklar, kamusal alanlar, meydanlar vb. donatı alanları hem yaya hem araç erişiminin sağlanabildiği alanlarda yer seçmeli ve birbirinden kopuk olmamalıdır.

3.2.5. Bilişim teknolojileri ve arazi kullanım

Bilişim, ulaşım ve telekomünikasyon teknolojilerinde süregelen gelişmelerin de ulaşım ve yerleşim arasındaki ilişkilerin şekillenmesinde önemli rolleri bulunmaktadır. (Borja and Castells 1997).

Kentlerde erişilebilirliğin temel unsuru ulaşım ağı ve arazi kullanım ilişkisidir. Gelişen teknoloji büyük kentlerde, ekonomik ve sosyal yaşam biçimlerinde değişimlerin yanı sıra, kent içi ulaşımında ulaşım ağı ilişkilerine bağlı olarak, süreç içinde arazi kullanımda işlevlerin yer seçiminin değişmesinde de etkin role sahiptir.

Kentsel hizmet alanlarının yer seçiminde özellikle son yirmi yıl içerisinde gelişen teknolojinin telekomünikasyon ve iletişim biçimlerinde gerçekleşen değişimlerin etkisi giderek artmaktadır. Örneğin 18. yüzyılda tüccarların birbirlerinden bilgi almak, iletişim kurmak için kullandığı ve bir araya geldiği kahvelerin yerini zamanla değişik fizik mekanlar alırken, günümüzde bu durum internet ağları ile -telefondan da bağımsız olarak- doğrudan, hızlı ve herhangi bir zaman dilimi içerisinde, bulunulan herhangi bir noktadan www - World Wide Web sunucusu ile ilgili kurumların internet sitelerinden bilgi almalarına, gerekli işlemleri yapmalarına, e-posta, MSN (Microsoft Network) gibi internet ağları ile iletişim kurabilmelerine yardımcı bir teknoloji ortaya koymaktadır. İngilizce’de “cyberspace” olarak tanımlanan “sanal mekân” kurgusu internet ağları ile toplum içinde, toplumlararası, kurumlar arası, birey-kurum haberleşmesini, bilgi paylaşımını anında, hızlı bir biçimde, bulunulan mekandan bağımsız olarak yerine getirmeyi gündeme getirmektedir. Böylelikle “fiziksel yapının bir tür elektronik gölgesi” olarak hizmet veren serbest-elektronik ağ modeli insanlara herhangi bir hizmeti alabilmelerinde yeni bir seçenek sunmaktadır (Mitchell, 2002). İster ticari isterse kamusal bir hizmet olsun vatandaşların ilgili kurum veya birimlerin hizmet verdikleri noktalara, binalara gitmeden taleplerinin bir kısmını veya tamamını yerine getirmelerine olanak vermenin yanı sıra ulaşımda harcanacak zaman ve kurum içerisinde işlem sürecinin kısaltılarak zamandan tasarruf sağlanması mümkün olabilmektedir.

Söz konusu iletişim teknolojisinin sosyal ve ticari ilişkiler üzerinde ortaya çıkardığı koşullar, planlamada, kentsel aktivitelerin ve hizmet alanlarının kent mekanındaki yer seçiminde önemli değişimler yaratmaktadır.

Teknolojinin gelişmesi ile kent içi ulaşımında, örneğin kent içi toplu taşıma sistemlerinde olduğu gibi bazı koşullarda gerek kullanıcılar gerekse kentsel ulaşım açısından olumlu çözümler ortaya koyabilirken, özellikle bireysel kullanım aracı olan otomobil kullanımının kentlerde hızla artmasına da neden olmuştur. Günümüzde otomobil sahipliliği kentlerin gelişmişlik düzeyi göstergelerinden biri olmakla birlikte raylı ve denizyolu sistemlerinin yeterince gelişmediği veya sistemler arası bütünleşmenin kurulamadığı kentlerde ev-iş, ev okul, ev-diğer gibi günlük kent içi seyahatlerin oranlarında lastik tekerlekli araçlar olan otobüs, otomobil ve özel servis taşıt kullanımı yüksek değerlere çıkmaktadır. Bu durum lastik tekerlekli ulaşım ağına yönelik gelişmemiş veya planlanmamış kentlerin özellikle tarihi kent parçalarında

önemli sorunlara yol açmaktadır. Özellikle kent içi çok şeritli ana yolların içinden geçtiği tarihi kent parçalarında gün içinde yoğun yaya ve araç trafiği çeken kentsel hizmet alanlarının yer alması ve erişiminde servis taşımacılığının tercih edilmesi bu gibi bölgelerin trafiğinde olumsuz sonuçlar yaratmaktadır.

“Telekomünikasyondaki hızlı gelişmeler, otomobilin serüveni ile başlayan ‘merkezden kaçış (desantralizasyon)’ eğilimini hızlandırmaktadır. Yakınlık gereksiz hale gelmektedir. Bugünün kentleri daha az yoğundur ve her geçen gün daha az yoğun bir hal almaktadır. Gelecekte kompakt kent olmayacaktır.” (Moss ve Townsend, 1999).

3.3. Sürdürülebilir Ulaşım, Sürdürülebilir Planlama ve Arazi Kullanımı

“Sürdürülebilir gelişme gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme becerisini kısıtlamaksızın, günümüzün ihtiyaçlarının karşılanmasıdır”
“Sürdürülebilir Gelişme” için “Sürdürülebilir Ulaşım” ön koşuldur.²⁰

Arazi kullanım planlaması içinde ulaştırma planlamasının alt süreçler halinde ele alınması, gelecek için yapılan planlarda ulaştırma yatırımlarının yönlendirici etkisinin bir araç olarak kullanılmasını sağlayacak ve planlama sürecinin etkinliğini arttıracaktır. Sürdürülebilir kentlerin en önemli özelliği kendi kendine yeten yerleşimler olmasıdır.

Kentlerin yapılaşmış çevrelerden oluşması ve yeşil alanların giderek azalması ile mevcut kaynakların gelecek nesillere aktarılamama tehlikesi ortaya çıkmış ve bu sürdürülebilirlik kavramını doğurmuştur. Bu kavram kent planlamasında ilk olarak 1898 yılında ulaşılabilir yeşil kuşak oluşturma çabası olarak E.Howard’ın çalışmalarında görülmüştür. Howard’ın (1898) Bahçe-Şehir önerisi kent planlamada dönüm noktasıdır. Dönemindeki diğer yaklaşımlardan farklıdır. Yeni bir alanda yeni küçük yerleşimler bütünü doğal çevre ile bütünleşme çabasıdır. Howard’a göre büyükşehir kullanışsız planı, sağlıklı havası ile yaşamak için elverişli değildir.

Kentlerde özellikle sanayi devrimi sonrasında işyeri konut ayrımının oluşması ile birlikte kent içi hareketlilik artmış ve kent içi ulaşım toplu taşıma kavramları ortaya çıkmıştır. Yaya ölçeğinde tasarlanan kentlerden araç ile seyahat edilen kentlere

²⁰ Brutland Raporu - http://en.wikipedia.org/wiki/Brundtland_Commission#Brundtland_Report, 2014/11/18

geçişte mevcut ulaşım aksları yoğunluğu kaldıramamış ve yol genişletilmesi iyileştirilmesi çalışmaları ile çözüm aranmaya çalışılmıştır. Ancak süreç içerisinde yeni ulaşım aksları yeni ulaşım taleplerini de doğurmuş ve ulaşım sorunları ortaya çıkmıştır. Bu sorunlara yeni bir yaklaşım yani sürdürülebilir ulaşım kavramı ile çözüm arayışları sağlanmaya çalışılmıştır. Kent içi sürdürülebilir ulaşımın kendi kendine yetebilmenin ötesinde çevreye zarar vermeyen, ekonomik, eşitlikçi ve hesap verilebilir olması gerekmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım, şehirlerin karmaşık yapısını keşfetmek ve ulaşım ile arazi kullanımı arasındaki bağı güçlendirmeyi içeren yeni bir anlayış sağlamaktadır (Banister 2008). Dünya Sağlık Örgütü ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu Ulaştırma, Sağlık ve Çevre Pan- Avrupa Programı'nda (THE PEP) sürdürülebilir hareketlilik için çevreye duyarlı ve toplumsal olarak adil ve ekonomik bir ulaşım sistemine ihtiyaç olduğu belirtilmiş ve bunun için tüm insanların erişim ihtiyacının giderilmesi, halk sağlığının tehlikeye atılmaması, emisyonların çevre özümseme kapasitesini aşmaması, yenilenebilir kaynakların kullanımının yenilenme hızından düşük olması gerekliliği ve yenilenebilir olmayan kaynakların yenilenebilir ikamelerinin geliştirilme hızlarına oranla daha düşük oranda kullanılması gerektiği vurgulanmıştır. (The PEP 2003)

Dolayısı ile sürdürülebilir ulaşımı hareketlilik ve erişilebilirliğin en ekonomik şekilde toplum ve çevre çıkarları gözetilerek sağlanması gerekmektedir. Deneysel sonuçlar gösteriyor ki bir şehrin hareketlilik bakımından sürdürülebilir olması için nüfusunun 25.000'in (tercihen 50.000'in) üzerinde ve orta yoğunlukta olması (hektar başı 40'dan fazla kişi olması), karışık arazi kullanımı ve imar durumu bulunması, tercihen toplu taşımaya ulaşılabilir koridorlarda veya yüksek derecede toplu taşıma yapılan aktarma noktalarının yanındaki arazilerde bulunmaları gerekmektedir (Banister 2004).

24-27 Mart 1996'da OECD tarafından Kanada'da yapılan Vancouver Konferansı'nda sürdürülebilir bir ulaşım politikasının elde edilebilmesi için 9 temel ilke belirlenmiştir (Çizelge 3.1).

Çizelge 3.1: Vancouver ilkeleri. OECD (1996)

Ekonomik	Sosyal	Çevresel
Ekonomik Refah	Erişilebilirlik	Kirlenmenin Önlenmesi
	Eşitlik	Arazi ve Kaynak Kullanımı
	Bireysel ve Toplumsal Sorumluluk	
	Sağlık ve Güvenlik	
	Eğitim ve Toplum Katılımı	
	Entegre Edilmiş Planlama	

Ulaşımında sürdürülebilirliği sağlanmasında önemli adımlardan biri de eşitlik ilkesidir. Toplumun yaş, ekonomik durum v.b farklılıklarına bakılmaksızın her kesim için ulaşım ilkesi benimsenmelidir.

Sürdürülebilir ulaşımın bir ayağı olan sürdürülebilir hareketliliği özel araç sahipliliği, toplu taşıma ve yaya ve bisiklet ulaşımı başlıkları altında irdelemek gerekir.

3.3.1. Kentsel ulaşım planlama ilke ve politikaları

Kentsel arazi kullanım ile ulaşım arasında çok yakın bir ilişki bulunmaktadır. İnsan aktivitelerinin mekânsal ayrımının, insan ve mal hizmetlerinin ulaşım sorununu ve buna yönelik çözüm ihtiyacını beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla, ulaşım sistemi konut ve endüstriyel yer seçimleri arasındaki kompleks ilişkileri incelemek ve buna uygun politikalar geliştirmek, arazi kullanımı ve ulaşım planlamasında çok büyük bir öneme sahiptir. Bu planlama yapılırken de tabi ki sürdürülebilir olması gelecek nesillerin de düşünülmesi yenilenemez kaynakların verimli ve etkili kullanılması gerekmektedir.

Kişi başına gelir arttıkça çalışanların daha uzun mesafeler kat etme, alışveriş etmek amacıyla daha uzaktaki ticari merkezlere gitme veya daha uzaktaki egzotik yerlerde tatil yapma gibi değişik formlardaki yolculuk yapma isteği de artmaktadır. Bu gelişmeler, yolculukların sayı ve mesafelerindeki artışlara yeni kentleşme ve akıllı büyüme gibi kentin arazi kullanımına yönelik ve fazla araba kullanım ihtiyacını azaltacak yeni planlama arayışlarını da beraberinde getirmektedir. (Cervero, 2001)

Kent içindeki yolculuklarda da benzer şekilde bir artış gözlemlenmektedir. Kent içi yolculukların önemli bir bölümü çalışma amacıyla yapılan yolculuklardan kaynaklanmaktadır. Kısaca taşıt-km yolculuk mesafesindeki artışlar hane halkı demografisindeki değişimler, ekonomik statü, konut yer seçimi ve ekonomik yapıda zaman içinde meydana gelen değişmelere tekabül ederken, bir kenti karakterize eden büyüme şekli de, ulaşım sistemi kapasitesindeki değişimlerden kaynaklanan uzun dönemli dengelere dayanır (Strathman, 2000).

Kentlerin yaşamasını sürdürebilme yönünde ortaya konacak ulaşım kararlarının toplumsal, çevresel ve ekonomik olması gerekmektedir. Kentlerde artan araç sahipliği karşısında toplu taşımayı özendirici politikalara yer verilmelidir. Bu ekonomik olarak da kentin kalkınması açısından önemlidir. Çünkü ulaşım maliyetleri azalmış olacak, zamandan, enerjiden tasarruf edilmiş olunacaktır.

Bir kentte arazi kullanımı ve ulaşım entegrasyonu yapılmalı planlar uygulanabilir olmalıdır. Otomobil kullanımını azaltacak karma arazi kullanımları uygulanmalı ve toplu taşımayı özendirici politikalar izlenmelidir. Örneğin büyük alışveriş merkezleri toplu taşıma istasyonlarına yakın yerleşmeli, şehir merkezlerinde yaya ve toplu taşıma özel alanlar oluşturulması, yayaların erişilebilirliğini artırıcı yaya kaldırımları ve yaya geçitleri konforlu bir şekilde organize edilmelidir. Yeni oluşturulacak kentsel gelişimlerde, tez konusu kapsamındaki kentsel dönüşüm alanlarında mevcut toplu taşıma ağları göz önünde bulundurularak planlama yapılmalıdır. Çıkma sokak ve dairesel formlarla yayayı yorup şehri karmaşıktırmak yerine topografyanın el verdiği ölçüde ızgara formlar seçilmelidir.

Kısacası ulaşım ve kent planları yapılırken birbiri ile entegre sürdürülebilir planlar yapılmalı, olaya sadece yol yapmak olarak bakılmamalı çok boyutlu bir sistem mühendisliği olarak olayı ele almak gerekmektedir.

3.3.2. Özel otomobil temel alan politikaları

Otomobilin günlük yaşama girmesiyle, araç sayısı hızla artmış, ulaşım kolaylaşmış ve kentlerin şekillenmesinde ulaşımın etkin duruma gelmesi sonucu, 1920'li yıllarda yaya ve at arabası dolaşımına göre şekillenmiş kent dokularında uyum sorunları ortaya çıkmıştır. Ancak sürdürülebilir yerleşimlerde ulaşımın yaya öncelikli olması gerekmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım planlamasında hareketlilik çok önemli bir kavramdır ancak yukarıdaki bölümlerde de anlatıldığı gibi hareketliliğin çok olması her zaman kaliteli erişilebilirlik demek değildir. “Bir ulaştırma sisteminin başarısını belirleyen, ulaşımın hızından çok diğer insanlara ve tesislere erişebilme kolaylığıdır. İnsanların hareket hızlarını arttırmak göreceli olarak daha kolaydır. Ancak, gereksinim duyduğumuz tesislere daha az zamanda erişmemiz için değişiklikler yapmak çok daha zordur” (Gerçek, 2005)

Ulaşımı erişim olarak ele almalıyız. Bu özel otomobili temel almamalı yaya erişimini göz önünde bulundurmalıdır. Ulaşım planlamasında yapılan en büyük hatalardan birisi artan ulaşım talebi karşısında sürekli yeni yollar inşa etmek ve bunu sadece yol yapmak olarak görülmesidir. Oysaki talep sürekli artmaktadır ve bu şekilde çözüm sağlamak mümkün değildir. Aksine ekonomik, çevresel ve toplumsal maliyeti artırmakta, çevre kalitesini bozmakta, yaya erişimini güçleştirmekte ve entegre olarak planlamaması nedeniyle ulaşım talebine de çare olamamaktadır. Dolayısı ile ulaşım çözümleri motorlu taşıt kullanımını azaltmakta aranmalı, yaya erişilebilirliği esas alınmalı toplu taşıma özendirilmelidir.

Çünkü yapılan yeni yollar yeni ulaşım taleplerini beraberinde getirir ve ilk etapta çözüm olarak görünse de bir süre sonra kullanıcı sayısı artması ile trafik oluşur ve uzun mesafelerde yeni yerleşimle ortaya çıkar ve bu kısır döngü şeklinde devam eder. A.B.D. Berkeley’deki Kaliforniya Üniversitesi’nden Robert Cervero’nun, 1980 ile 1994 yılları arasında, Kaliforniya’daki 24 yol genişletme projesi üzerine yaptığı çalışmada bulunduğu sonuçlar bu olguyu çok açık bir biçimde ortaya koymaktadır. Yol genişletme projeleri sonucunda trafik hızının %10 artması, araç trafiğinin %6,4 artmasına neden olmuştur. Yaratılan yol kapasitesinin %50’si ilk beş yıl içinde, %80’i ise daha sonraki dönemde dolmuştur (Cervero, 2001). İstanbul gibi büyük şehirlerde özellikle bu durum söz konusudur. Örneğin, İstanbul’da geçtiğimiz dört yıl içinde 123 adet kavşağın açılmasına ve yeni yolların yapılmasına karşın, motorlu araçlarla ortalama yolculuk süresi, son on yılda, 41 dakikadan 50 dakikaya çıkmıştır (Gerçek ve Şengül, 2007).

Kent yöneticilerinin ulaşım konusundaki en önemli hatası, kent ve yol mekanını kimin daha çok kullanacağı konusundaki yanlış tercihleridir. Yöneticiler, genellikle, motorlu araçların kentin içinde daha hızlı hareket etmelerini sağlayacak kent içi otoyolları ve kavşaklar yaparak ulaşım sorununu çözeceklerini sanmaktadır. Bunun

sonucunda, yukarıda da belirtildiği gibi, yaratılan yol kapasiteleri kısa bir süre sonra dolmakta, insanlara ayrılması gereken kent meydanları birer kavşak olmakta, kentliler yaya olarak bir yerden bir yere gitmekte zorlanmakta, kazalar ve motorlu araçlardan kaynaklanan hava kirliliği hızla artmaktadır (Cervero, 2003).

Yukarıdaki bölümlerde de anlatıldığı gibi daha fazla yol, daha fazla otopark ve kavşak ile kentlileri otomobillere uydurmak yerine, otomobili kente uydurmak gerekmektedir. Bunun içinde sürdürülebilir bütüncül ve uygulanabilir ulaşım politikaları izlenmelidir.

3.3.3. Toplu taşıma politikaları

Toplu taşıma sistemi, insanların ulaşım taleplerini karşılamak üzere zaman ve mekan içinde toplu olarak yer değiştirmelerini sağlayan öğeleri, bunların özelliklerini ve aralarındaki ilişkileri içeren bir bütün olarak tanımlanabilir (Yardım, 2002). Toplu taşıma, kentsel ulaşımında yolculuk taleplerinin karşılanmasında en önemli ulaşım türlerinden biridir. Araç başına taşınan yolcu sayısı, kapasite, yolcu başına enerji tüketimi, maliyet ve yaratılan emisyonlar ve kirlilik açısından, özel otomobil ile karşılaştırıldığında toplu taşıma her alanda üstünlüğe sahiptir. Kentsel ulaşımında toplu taşımanın önemi, tüm dünyada artan otomobil kullanımı ve bunun yarattığı çevresel, ekonomik ve toplumsal sorunlar karşısında daha da artmış, otomobil kullanımı karşısında en önemli seçenek olarak hızlı, konforlu, güvenli, erişilebilir ve toplumun her kesimi tarafından maliyeti karşılanabilir özellikte toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve bu sistemlerin kullanımının özendirilmesi başlıca ulaşım planlama hedefleri arasında yer almıştır.

Toplu taşıma dört temel sisteme dayanmaktadır. Karayolu (belediye otobüsü, servis otobüsleri, minibüsler, özelleştirilmiş otobüsler, taksiler ve dolmuşlar), Raylı Sistemler (banliyö demiryolu, metro, hafif raylı sistem, tramvay), Denizyolu (vapur, deniz otobüsü, deniz taksit) ve Havayoludur. İyi bir ulaşım planlamasında tüm bu türlerin birbiri ile entegre ve dengeli bir şekilde hizmet vermesi gerekmektedir.

Çeşitli alt sistemleri ve öğeleri bünyesinde barındıran toplu taşıma sisteminin kullanılması birçok yönden yarar sağlamaktadır. Bunlardan bazıları sıralanacak olursa;

1. Kent içinde ekonomik bir kullanım alanı yaratılmaktadır,
2. Yolların sadece otomobil taşımacılığı yapmasının önüne geçerek, esas olarak insanların taşınması amacına hizmet edilmektedir,
3. Yol ve şebeke açısından kapasite kullanımı özel araçlara göre düşüktür,
4. Her kesimden insanlara bir kamu hizmeti verilmektedir,
5. Enerji tasarrufu açısından etkilidir,

Çevreye olumsuz etkileri özel otomobillere göre bir hayli azdır; sistemin ürettiği atıklar düşük düzeyde olduğu için dengeli bir çevre oluşumuna katkı sağlanmaktadır. Toplu taşıma sisteminde kullanılan araç sayısı, özel araçlara göre az olduğu için yedek parça ve yan sanayi açısından ülke ekonomisine katkıları büyüktür (Yardım 2002).

Görüldüğü gibi toplu taşıma sürdürülebilir bir ulaşım politikası için olmazsa olmaz bir ulaşım türüdür. Ülkemizde de ana politika olarak toplu taşıma vurgulanmakta ve önemslenmektedir. Özellikle son yıllarda raylı sistemlere yapılan yatırımlar bunun bir göstergesidir. Ancak özellikle entegrasyon hususunda bazı sıkıntılar bulunmaktadır.

Toplu taşıma ile otomobil trafiğinin neden olduğu kirlilik, sera gazı emisyonlarının salınımının azalması ve otoyol ve bireysel ulaşım bağımlılık azalması trafikteki rahatlama ile zamandan kazanım sağlamaktadır. Bununla birlikte çağdaş bir ulaşım sistemi oluşturulması ile refahında artması sağlanmaktadır. Bu bağlamda ekonomik açıdan ülkeye getiri sağlaması da beklenmektedir.

Ancak unutulmaması gereken ve dikkat edilmesi gereken bir diğer husus toplu taşıma yatırımlarının pahalı ve uzun vadeli yatırımlar olduğu bu sebeple ciddi fizibilite çalışmalarına ihtiyaç duyduğudur. Ülkemizde olduğu gibi özellikli siyasi amaçlı anlık kararlar ve parçacıl çözümlerle değil ciddi fizibilite etütleri, kapasite ölçümleri ile ve gerekli görüldüğü zamanlarda geri beslemelerle bu yatırımların yapılması gerekmektedir.

3.3.4. Bisiklet ve yaya ulaşımı politikaları

Bu başlık altında motorsuz ulaşım yani sürdürülebilir ulaşım için en önemli ürün ulaşım politikaları incelenecektir. Motorsuz ulaşım en ekonomik ve çevre dostu

ulaşım türüdür. Sağlık açısından da egzersiz niteliği taşıdığından önemli bir ulaşım alternatifidir.

Bisiklet kullanımı kent içi yolculuklarda çok önemlidir. Dünyada pek çok ülkede bisiklet kullanımını özendirici yatırımlar yapılmaktadır. Bisiklet şeritleri, bisiklet yolları şehirlerde göze çarpmaktadır. Bu da bisikletler için taşıt yollarından ayrılmış bir kapasite olduğunu göstermektedir. Ayrıca bisiklet kullanıcılarının güvenliği açısından da ayrılmış bisiklet yolları tasarlanması gerekliliği doğmaktadır.

Bisiklet kullanımı toplu taşıma ile de entegre olmalıdır. Avrupa da ve dünyanın pek çok şehrinde bu örneklere rastlanmaktadır. Kentlerde bir çok noktada bisiklet parkları yapılmakta, toplu taşım duraklarında bisiklet parkları yapılmakta ve hatta toplu taşıma araçlarında bisiklet taşıma yerleri ayrılarak bisiklet kullanımının artırılması sağlanmaktadır.

Ülkemizde bisiklet tam olarak bir ulaşım türü olarak görülmemekte ve önemi anlaşılamamaktadır. Ancak son yıllarda Konya, Bursa gibi şehirlerimizde bisiklet planları yapılarak kent içi kısa mesafe yolculuklarının bisiklet ile yapılması teşvik edilmektedir.

Yaya ulaşımına baktığımızda yukarıdaki bölümlerde de bahsedildiği gibi sürdürülebilir ulaşım politikalarının başlıca ulaşım türüdür. Dünya kentlerinde özellikle kent içinde taşıtlara ayrılmış alanlar planlı bir şekilde azaltılarak yaya alanları, meydanlar, sokaklar yaratılmaktadır.

Ülkemizde ise yaya ulaşımı yeteri kadar önemsenmemektedir. Ana ulaşım kararları taşıt ulaşımına göre verilmekte, erişilebilirlik yalnızca taşıt erişilebilirliği olarak görülerek yaya erişilebilirliğini kısıtlamaktadır. Yapılan kent planlarında ana yaya aksları toplayıcı dağıtıcı düğüm noktaları tasarlanmamakta, taşıttan bağımsız alanlar oluşturulmamaktadır.

Yayalaştırma  alışmaları dışında yayaların güvenliğini sağlayacak, yürüme mesafesindeki ev-iş, ev-okul yolculuklarını cazip kılacak uygulamalarda bulunmamaktadır.

Dolayısı ile kentsel dönüşüm ile yılıp yenilenecek olan şehirlerimizde yeniden imar sürecinde erişilebilir, güvenlikli yaya yolları ve meydanları oluşturulmalı, yürüme eylemi kentsel ulaşım türleri başında ele alınmalı ve bunu teşvik edici cazip kılıcı uygulamalar getirilmelidir.

4. 6306 SAYILI AFET RİSKİ ALTINDAKİ ALANLARIN DÖNÜŞTÜRÜLMESİ HAKKINDAKİ KANUN

Kentsel dönüşüm, kentlerin hızla büyüyen ve değişen dokusu sebebiyle ortaya çıkan çarpık kentleşme, sağlıksız yapılaşma, fiziksel, toplumsal, ekonomik, altyapısal problemleri giderebilmek amacıyla sağlıklı yaşanabilir, sürdürülebilir, erişilebilir, insan odaklı ve insan ölçekli şehirler üretilebilmesi amacıyla ele alınması gereken bir kavramdır.

4.1. 6306 Sayılı Kanunun Ortaya Çıkışı, Amacı ve Gerekçeleri

Ülkemizde, 6306 sayılı Kanun'dan önce, kentsel dönüşümü ya da kenti dönüştürmeyi sağlamak üzere yürürlüğe konulmuş mevzuat hükümleri incelendiğinde; bu mevzuatın bir kısmının “dolaylı olarak”, bir kısmının da “doğrudan” kentsel dönüşümü öngördüğü görülmektedir.

Dolaylı olarak kentsel dönüşümü etkileyen mevzuatlar ve gerekçeleri aşağıdaki bölümlerde açıklanmıştır.

4.1.1. Fiziki olumsuzluklar ve afet riskinin önlenmesi

Kanunun varlık nedeni olan güvenliğin sağlanması, yapılış sürecindeki denetimsizlik veya süreç içerisindeki yıpranmalar nedeniyle oluşan risklerin bertaraf edilmesi amacıyla 16.05.2012 tarih ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun ortaya çıkmıştır. Bu kanun ile amaçlanan “*afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat, norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemektir*” (m.1). Kanun yapıların oluşturduğu tehlikeleri bertaraf ederek yapıların yıkılmasını sağlamanın yanı sıra söz konusu bölgede yaşayan halkın mağdur olmasını da önlemeyi amaçlamaktadır.

4.1.2. Düzenli, sağlıklı ve estetik kentleşmenin sağlanması

Herhangi bir nedenle düzenli sağlıklı ve estetik yapılaşma koşullarını gerçekleştirememiş kentlerin dönüştürülmesini esas almaktadır. Ve bu kapsamda 5393 sayılı Belediye Kanunun 73. maddesi uyarınca kentin dönüştürülmesine yönelik yetkiler kullanılmaktadır.

4.1.3. Taşınmaz Kültür Varlıklarının korunması

Milli kültürümüzün somutlaştırılmış değerleri olan taşınmaz kültür varlıklarının korunması da kamusal bir değerdir. 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkları Yenilenerek Korunması ve Yasallaştırılarak Kullanılması Hakkında Kanun ile sit alanı ilan edilerek taşınmaz kültür varlıkları korunmaktadır.

Kentsel dönüşüme doğrudan olmasa da dolaylı olarak katkı sağlayan diğer kanunlar ise;

- 7269 sayılı Umumî Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun
- 775 sayılı Gecekondu Kanunu
- 2981 sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve
- 6785 sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun
- 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu
- 5543 sayılı İskân Kanunu
- 3194 sayılı İmar Kanunu

Yukarıda sıralanan mevzuat şehirlerin en ciddi problemi olan kentsel dönüşümü bir bütün olarak el almamış ve düzenleyememiştir. Bu düzenlemelerin, sadece belirli kurumlara “dönüşüm”e ilişkin yetkiler veren bir muhtevaya sahip olması; farklı kanunlarda farklı hükümler bulunması ve mevzuatın dağınık olması, akıcı, akılcı ve kaynakta tasarruf sağlayıcı uygulama süreci sağlayamamıştır.

Kentsel dönüşümü bir bütün olarak ele alan mevzuatın ve kurumlar arası koordinasyonun eksikliği, düzenlemelerin finansman boyutunun zayıf olması ve

yeterli yaptırım gücünün bulunmaması, “kentsel dönüşüm” uygulamalarında istenilen neticenin alınmasına engel olmuştur. Dolayısı ile bu tez kapsamında bu kanunların yetersizliği neticesinde ve ülkemizin deprem bölgesi olması nedeniyle maruz kaldığı can kayıplarına çare olabilmek adına ortaya çıkan 6306 sayılı kanun ayrıntılı olarak ele alınacak ve bu kanunla beraber gerçekleşen dönüşüm avantaj ve dezavantajları ile incelenecektir.

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun; 31.5.2012 tarihli ve 28309 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Bu Kanun:

- Afetler meydana gelmeden önce zarar azaltmaya yönelik gerekli tedbirleri içeren,
- Pratik ve hızlı müdahaleyi sağlayacak uygulama araçları öngören,
- Yaptırıma yönelik hükümleri olan,
- Finansal yapısı olan,
- Vatandaşı mağdur etmeyecek yardım ve destek alternatifleri olan bir kanundur.

Kanunun uygulanmasında ki en büyük paydaşlar idare ve TOKİ’dir.

İdare; Belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeleri, bu sınırlar dışında il özel idarelerini, büyükşehirlerde büyükşehir belediyelerini ve bakanlık tarafından yetkilendirilmesi halinde büyükşehir belediyesi sınırları içindeki ilçe belediyelerini ifade etmektedir.

4.2. 6306 Sayılı Kanun ve Uygulama Hükümleri Kapsamında Riskli Yapı, Riskli Alan ve Rezerv Alan Kavramları ve Uygulama Süreçleri

6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun; 3 ana başlık altında hazırlanmış ve kanun kapsamında alansal uygulamaların ne şekilde yapılacağı tarif edilmiştir. Bunlar; riskli yapı, riskli alan ve rezerv yapı alanlarıdır.

4.2.1. Riskli yapı

Riskli alan içinde veya dışında olup ekonomik ömrünü tamamlamış olan ya da yıkılma veya ağır hasar görme riski taşıdığı ilmi ve teknik verilere dayanılarak tespit edilen yapılar” (m.2/d) riskli yapı olarak tarif edilmiştir.

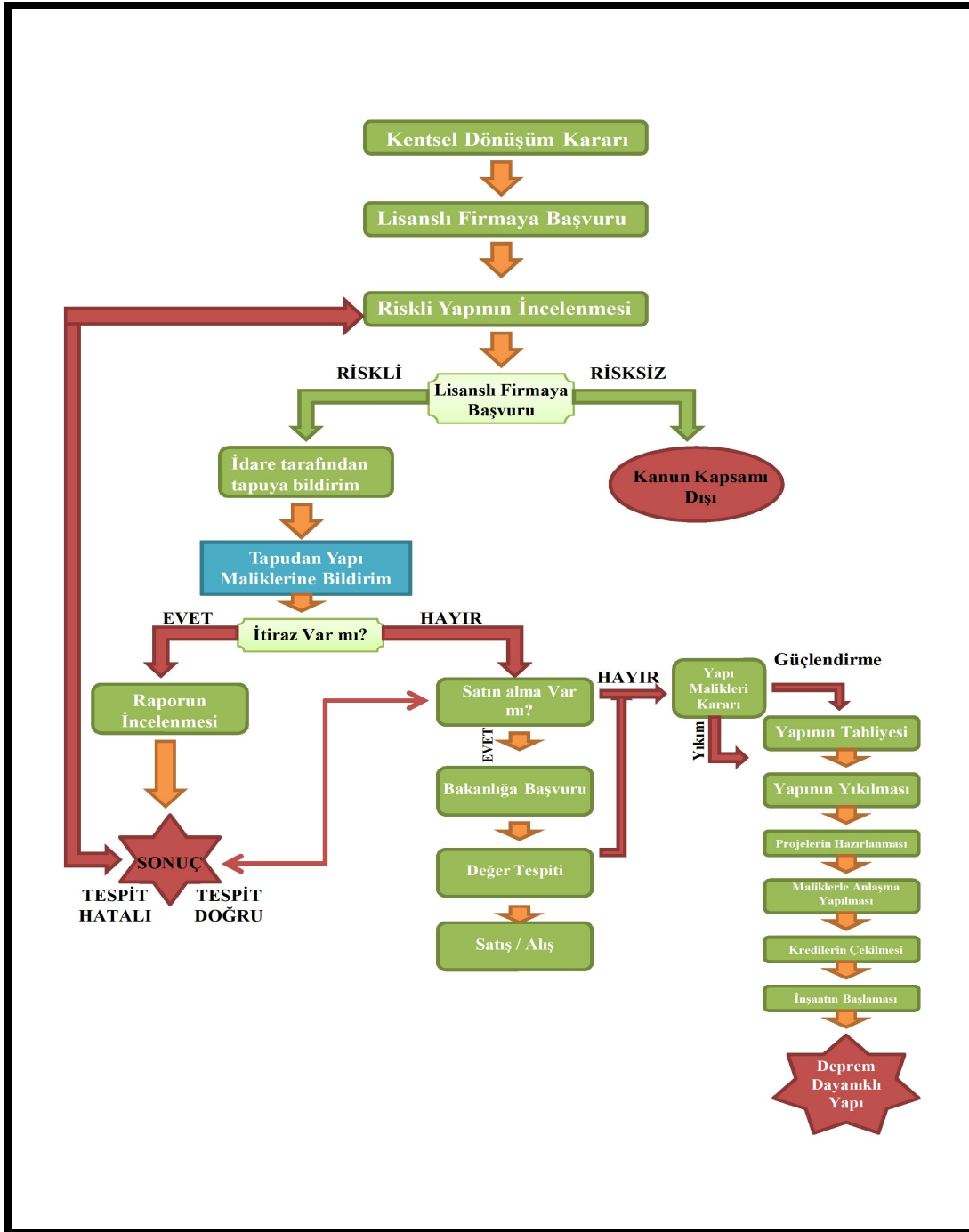
Riskli yapıların tespitinde görev alan kurum ve kuruluşlar; Bakanlık, İdare, Bakanlıkça lisanslandırılan kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, sermayesinin en az yüzde kırkı kamu kurum ve kuruluşlarına ait olan şirketler ve deprem mühendisliğinin gelişmesine katkıda bulunan sivil toplum kuruluşları, 4708 sayılı kanuna göre Bakanlıktan izinli laboratuvar kuruluşları, 6235 sayılı TMMOB kanunu uyarınca inşaat, jeoloji ve jeofizik mühendisleri odalarına büro tescilini yaptırmış kurum ve kuruluşlardır. Çizelge 4.1’de ve aşağıdaki maddelerde riskli yapı ilan edilmesi süreci verilmektedir.

- Riskli yapının tespiti öncelikle yapı malikleri ve kanuni temsilcileri tarafından masrafları kendilerine ait olmak üzere yaptırılır.
- Lisanslandırılmış kurum ve kuruluşlar yapı malikleri veya herhangi bir yapı malikinin talebi üzerine riskli yapı tespit raporu düzenler.
- Riskli yapı tespitine ilişkin raporların bir örneği, tespit tarihinden itibaren en geç on iş günü içinde, tespiti yapan idarece veya lisanslandırılmış kurum veya kuruluşça, yapının bulunduğu ildeki müdürlüğe gönderilir (Bakanlık tarafından riskli yapı tespit raporlarının incelenmesi ve riskli yapının yıkımına ilişkin sürecin takibi İstanbul için ilçe belediyelerine devredilmiştir.).
- Raporlar müdürlükçe incelenir ve herhangi bir eksiklik tespit edilmediği takdirde müdürlükçe en geç on iş günü içinde tapu kütüğünün beyanlar hanesinde belirtilmek üzere, ilgili tapu müdürlüğüne bildirir.
- İlgili tapu müdürlüğünce, tapu kütüğüne işlenen belirtmeler, riskli yapı tespitine karşı on beş gün içinde itiraz edilebileceği, aksi takdirde verilecek süre içerisinde riskli yapının yıktırılması gerektiğini belirtmek suretiyle 11/2/1959 tarihli ve 7201 sayılı Tebligat Kanununa göre tebliğ edilir ve tebligatlar ilgili müdürlüğe bildirilir.

- Riskli yapı tespitine karşı malikler veya kanuni temsilcilerince on beş gün içinde riskli yapının bulunduğu yerdeki müdürlüğe verilecek bir dilekçe ile itiraz edilebilir.
- İtirazların Müdürlükçe oluşturulan teknik heyetler tarafından incelenmesi ve yapının riskli olduğunun kesinleşmesi üzerine müdürlük, gerekli tebligatların yapılmasını ve riskli yapının yıktırılmasını idareden ister.
- İdare altmış günden az olmamak üzere süre verilerek riskli yapıların yıktırılması yapı maliklerinden istenir. Maliklere yapılan tebligatlar, riskli yapıyı kiracı veya sınırlı ayni hak sahibi kullananlara yapıyı tahliye etmeleri için bildirilmelidir.
- İdare tarafından verilen süre içerisinde yapının malikleri tarafından yıkılıp, yıktırılmadığı mahalinde kontrol edilir ve yıktırılmayan yapılar için otuz günden az olmak üzere süre verilerek tebligatta bulunulur.

Verilen süreler içerisinde riskli yapıların yıkımını engelleyenler hakkında idarece veya müdürlükçe tutanak tutulur ve cezai işlem başlatılır. Bu durumda yıktırılmayan riskli yapıların tahliyesi ve yıktırma işlemleri yıktırma masrafı dönüşüm projeleri özel hesabından karşılanmak üzere mahalli idarelerin de iştiraki ile mülki amirler tarafından yapılır veya yaptırılır.

Çizelge 4.1: Riskli yapı ilan edilme süreci.



4.2.2. Riskli alan

6306 sayılı kanunda riskli alan; zemin yapısı veya üzerindeki yapılaşma sebebiyle can ve mal kaybına yol açma riski taşıyan, Bakanlık veya İdare tarafından Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının görüşü de alınarak belirlenen ve Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılan alan” (m.2/ç) olarak tanımlanmıştır.

Riskli alanlar; alanın zemin yapısı veya üzerindeki yapılaşma sebebiyle risk taşıdığına dair açıklayıcı bir teknik rapor, alanda önceden meydana gelmiş afetler varsa, bunlara dair bilgiler, alanın koordinatlı sınırlandırma haritası varsa uygulama imar planını, alanda bulunan kamuya ait taşınmazların listesi, alanın uydu görüntüsü veya ortofoto haritası, zemin yapısı sebebiyle riskli alan ilan edilecekse yer bilimsel etüd raporu ve alanla ilgili Bakanlıkça istenecek bilgi ve belgeler hazırlanarak, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenir.

Bir bölgenin riskli alan ilan edilebilmesi için asgari 15.000 m² alan olması gerekmektedir. Ancak Bakanlıkça uygun görülmesi halinde bu büyüklük şartı aranmamaktadır.

Riskli alanda yapılacak plan çalışmaları alanın özelliğine göre; afet risklerinin azaltılması, fiziksel çevrenin iyileştirilmesi, korunması ve geliştirilmesi, sosyal ve ekonomik gelişmenin sağlanması, enerji verimliliği ve iklim duyarlılığı ile kalitesinin artırılması amacına yönelik olmalıdır.

Riskli alanlarda her tür ve ölçekteki planı resen yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya, her türlü planlama işlemlerine esas teşkil edecek standartları belirlemeye ve gerek olması halinde bu standartları plan kararları ile tayin ettirmeye, onaylamaya ve kent tasarımları hazırlamaya Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilidir.

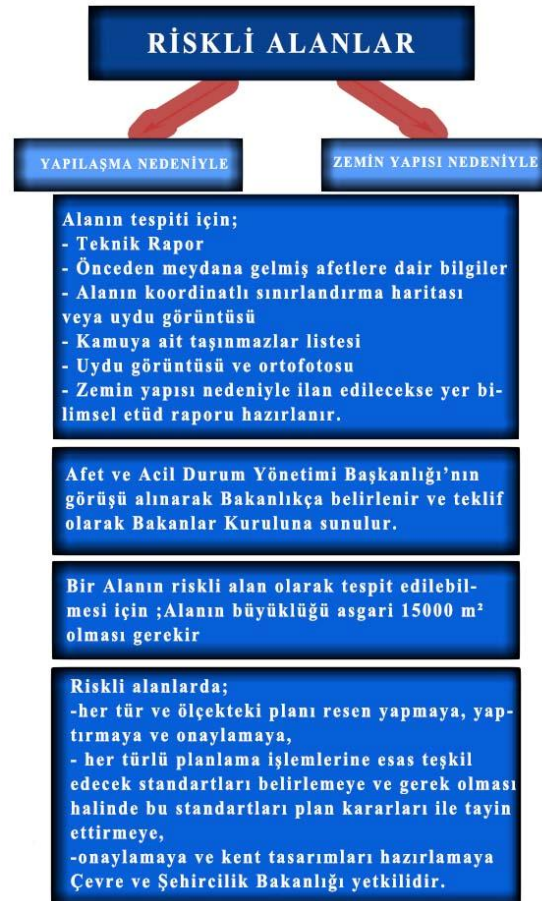
Bakanlık, uygulama alanın özelliğine, planın ölçeğine ve ihtiyaç analizine göre kendisine sunulan planda bulunması gereken esasları ve yapılacak tespit, araştırma ve inceleme konularını belirler. Bunlara göre sunulan plan kararlarını değerlendirir. Bakanlık, plan onaylarken, planlama esaslarını ve yapılan analiz ve kararlar ile birlikte planın kent bütününe ve çevresine etkisini ve uyumunu, ulaşım sistemi ile bütünleşmesini, sosyal ve teknik altyapı alanlarının sağlanmasını ve kentsel doku ve

yaşanabilirlik hususlarını da dikkate alır. Çizelge 4.2’de Riskli alan ilan edilme süreci görülmektedir.

Kanun kapsamında riskli alanlarla ilgili yeterli bir tanımlama bulunmamakta olup bölgenin can ve mal kaybı riski ifadesi kullanılmıştır. İşleyişe ilişkin idari usul kurallarının tam ve net olarak belirlenmemiş olması keyfi müdahale riski oluşturmaktadır.

Tez konusu olan Pendik Batı Burnu ve Taşlıbayır Bölgeleri ilçe belediyesinin teklifi üzerine Bakanlar Kurulu kararı alınarak riskli alan ilan edilmiştir.

Çizelge 4.2: Riskli alan ilan edilme süreci



4.2.3. Rezerv yapı alanı

6306 sayılı kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere TOKİ'nin veya idarenin talebine bağlı olarak veya resen, Maliye Bakanlığının uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanları (m.2/ç) ifade etmektedir.

Rezerv alanlar; riskli alanlarda bulunan yapıların yıkım-yapım süreci aşamasında yeni yapılaşma alanı ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla gündeme gelmiştir. Bu alanlarda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkili olmakla birlikte Maliye Bakanlığının görüşünün alınması zorunludur.

Çizelge 4.3'te de belirtildiği gibi rezerv alanlar, riskli alanlarla aynı kriterler göz önünde bulundurularak tespit edilmektedir. Rezerv alanlar da riskli alanlar gibi Bakanlar Kurulu Kararıyla belirlenmektedir.

Rezerv alanları Bakanlığın resen de ilan edileceği hususunda ise çok merkezîyetçi bir yaklaşım olduğu, yerel idarelerinde görüşlerinin alınması hususu burada önem arz etmektedir.

Çizelge 4.3: Rezerv yapı alanı tanımı.



4.3. 6306 Sayılı Kanun Kapsamında Finansal Destek

6306 sayılı kanunun vatandaşı mağdur etmeme ilkesi kapsamında sağladığı finansal yardımlara bakıldığında hem kiracılar, hem ev sahipleri açısından bir takım avantajlar görülmektedir. Kanun kapsamında yapı maliklerine 18 ay boyunca İstanbul ili için aylık 680 TL kira yardımı yapılmaktadır. Kiracılara tek sefere mahsus olmak üzere 1.300 TL taşınma bedeli ödenmektedir. Ayrıca maliklere yıktıkları riskli yapılarını yapabilmeleri için kredi yardımında bulunmaktadır. Verilen kredinin faizinin bir kısmını bakanlık karşılamakta ve ödeme kolaylığı sağlamaktadır. Ve yine kanunda belirtilen 7. maddesi 9 ve 10. fıkrası uyarınca bir çok harçlardan vatandaşlar muaf tutulmaktadır. Riskli alan ve riskli yapının burada bir farkı bulunmaktadır. Riskli yapılarda harçların tamamından muaf olunmakla beraber riskli alanlarda yapı alanında artış ya da fonksiyon değişikliği olması durumundaki farkı kadar olan harçlar tahsil edilmektedir.

Tüm bu yapılanlarla hedeflenen riskli yapı stokunun bertaraf edilerek daha sağlıklı, güvenli yaşam alanlarının oluşturulması, afetlere bağlı olarak meydana gelen can ve mal kayıplarının önüne geçilebilmesidir. 20 yıllık bir süreçte, riskli olduğu tahmin edilen 6,5 milyon yapının yıkılması planlanmaktadır.²¹

4.4. 6306 Sayılı Kanunun Değerlendirilmesi

Ülkemizde afet sonrası uygulamalara ilişkin mevzuat bulunmakta olup, afet öncesi tedbir alınmasına ilişkin hükümlerin yetersiz olduğu görülmektedir.

Ülkemizde son 60 yılda meydana gelen doğal afetlerin yol açtığı yapısal hasarların dağılımları şöyledir: % 61 depremler, % 15 heyelanlar, % 14 su baskınları, % 5 kaya düşmeleri, %4 yangınlar, % 1 çığ, fırtına ve diğer afetler.²¹

17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen ve büyüklüğü 7.4 olan bu deprem nedeniyle 17.479 kişi hayatını kaybetmiş, 45.953 kişi yaralanmış, 244.383 civarında konut ve işyeri hasar görmüş, üretim kaybı dâhil GSMH üzerindeki olumsuz doğrudan ve dolaylı etkisi yaklaşık 15 milyar ABD Doları olarak hesaplanmıştır. 17 Ağustos 1999 Marmara depreminin devasa boyutta bir felakete dönüşmesinin temel

²¹ <https://www.google.com.tr/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=suna%20kotan%20sunum>

nedeninin; yeterince mühendislik hizmeti görmemiş depreme dayanaksız yapılar, sağlıklı ve plansız kentleşmeler ile yanlış yerleşim alanlarının belirlenmesi olduğu gerçeği artık herkes tarafından kabul edilmiştir.²²

Ülkemizde özellikle 2000’li yıllar sonrasında Avrupa Birliğine uyum süreci ve kentsel dönüşüm projelerine ihtiyaç duyulması 1999 depremi sonrası yaşanan acıların tekrarlanmaması adına bir takım yasal düzenlemeler getirilmiştir. Ancak yapılan yasal düzenlemeler belirli bir amaç çerçevesinde bütüncül ve sistemli olmadığından sorunları giderememekte aksine büyümesine ve yeni tehditler ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesine İlişkin Kanun 16.05.2012 tarihinde yürürlüğe girerek riskli alanlarla riskli yapılarla rezerv alanlarla deprem başta olmak üzere afetlere bir önlem olabilmek adına hazırlanmıştır. Kanunun bugüne kadar yapılmış olan kentsel dönüşüm yasalarından ve projelerinden en belirgin farkı tapusu olan veya olmayan hak sahiplerinin haklarının korunması ve mağdur edilmemesidir.

Jeoloji Mühendisi Sami Teymurtaş yasanın riskli alan tespit edilirken ilk etapta zemin etütlerinin yapılması gerektiğini ve bu felaketin tekrar yaşanmaması için riskli alan ilan edilen bölgelerde depreme karşı önlemler dizisinin parçası olarak ortaya atıldığını belirtmektedir.⁸

Yukarıdaki bölümlerde kanunun işleyişi hakkında bilgi verilmiştir. Bu kısımda ise kanunun genel bir değerlendirmesi yapılacak özellikle ulaşım konusunda kanunun getirdikleri irdelenecektir.

4.4.1. Yasanın fiziksel mekâna ilişkin tehditleri ve zayıf yönleri

Söz konusu kanun sadece afet odaklı olması ve riskli yapıların yıkımı ile ilgili zorunluluklar getirdiğinden ötürü, yeni binaların yapılması hususunun ucu açık olması, şehirlerin yenilenmesinin sağlıklı ve planlı olmaması, anlık çözümler üretilmesi riskini doğurmaktadır. Ayrıca kanunda kavramların yeterince açık ve net olmayışı, riskli alan ilanlarının belediyelerce yapılabilmesi, riskli yapı için ön şart olan ekonomik ömrünü tamamlama ibaresinin subjektif oluşu, dönüşümün rantsal

²² <http://www.toplumsol.org/istanbulda-rantin-adi-riskli-alan/>

olarak ele alınabileceği tehdidini doğurmaktadır. Bu konuda deprembilim (sismoloji) uzmanı Prof. Dr. Haluk Eyidoğan 6306 sayılı yasadaki tanımlara göre bulunduğunuz alan herhangi bir afet tehlikesi içermese de, binanız risksiz de olsa riskli alan ilan edilen alan içerisine alınabilirsiniz, diyerek herhangi bir afet tehlikesi yoksa yapının nasıl riskli alan ilan edileceğinin yasada açık olmamasını eleştirmiştir.²³

6306 sayılı yasa ile her türlü kentsel ya da kırsal alanda, Türkiye sınırları içerisinde her yerde kentsel dönüşüm uygulanabilecektir. Belediyelerin gerçekleştirdiği kentsel dönüşüm projelerini meşrulaştırmak adına kullandığı deprem tehdidi ve çarpık ve düzensiz yapılaşma söylemleri, bu yasa ile beraber resmi bir kimlik kazanmıştır. (Sakarya, 2010)

Ayrıca tez kapsamında ele alınan sürdürülebilir yaşanabilir ulaşım politikalarının ele alındığı kompakt kentler oluşturulması ve bütüncül planların yapılması her ne kadar kanunun ana hedefi gibi gözükse de bu bağlamda yaptırımlar kanun içerisinde yer almamaktadır. Kent problemleri giderilirken sürdürülebilir kentler oluşturmak yaşayan kentlerin kimliklerinin bozulmadan gelecek nesillere de aktarılması ilkesi büyük önem arz etmektedir. Bu bağlamda iki önemli nokta üzerinde durulmaktadır:

1. Sürdürülebilirlik sürecinde, kentsel dönüşüm projelerinde “kaynak-yoğun” yaklaşımlar anahtar rol oynamaktadır (Cochrane, 1999). Başarılı sürdürülebilir kentsel dönüşüm stratejilerinde, ekonomi ile ilgili konuların başından halledildiği projelerde, topluma ve çevresel değerlere yönelik hedeflerin gerçekleşmesi de o kadar kolay olmaktadır. Kaynak-yoğun yaklaşımlarda, ekonomi ile ilgili konular, kamu-özel ortaklık yapılarının kurulması ile çözümlenmiştir. Proje finansmanında özel sektör sermayesinin itici gücüne ihtiyaç duyulmaktadır.

2. Sürdürülebilir kentsel dönüşüm de, “projeler zinciri” vardır. Sürdürülebilirlik tanımlarına göre düşünüldüğünde, bir dönüşüm projesine harcanan para, diğer bir dönüşüm projesini yapmaya engel teşkil etmemeli, hatta projeler birbirini desteklemelidir. Aynı zamanda, her projede toplumsal ve çevresel hassasiyetler aynen devam ettirilmelidir (Weinberg, 2000).

²³ <http://t24.com.tr/haber/istanbulda-riskli-alanlarin-tespiti-deprem-degil-ciro-oncelikli-yapildi,254139>

Bölgede ilan edilen riskli alanlar ve bu alanların taşınabileceği rezerv alanlara ilişkin üst ölçekli bir plan getirme yada üst ölçekli mevcut planlara uyma zorunluluğu bulunmamaktadır. Riskli alanlara ve rezerv alanlara verilen fazla emsallerin beraberinde getirdiği yoğunluk, yeni kimlikler, ulaşım problemi parçacıl olarak çözülmeye çalışılmaktadır. Verilen yoğunluk değerleri ile alana yerleşecek olan nüfusun donatı ve ulaşım gibi birtakım ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda ek nüfusun getireceği trafik yükünün ne şekilde karşılanacağı ya da donatı ihtiyacının nasıl çözüleceği belirsizlik içerisinde.

Projeler zincirinin oluşturulması için, hem büyük hem de küçük projelere ihtiyaç vardır. Yalnızca belirli büyüklükte bir alanın tek başına dönüştürülmesi ile şehre ve toplumun ihtiyacına yönelik belli amaç ve hedeflere ulaşmak mümkün değildir. Şehir için geliştirilen stratejilerin mekânsal yansımaları olan kentsel dönüşüm projeleri, farklı büyüklüklerde ve birbirini destekler nitelikte olmalı ki, amaç ve vizyonun uzun vadeli ve istenen şekilde gerçekleşmesi söz konusu olabilmelidir.

Yasanın 9. maddesinin, 2. fıkrasında belirtilen yasaların, Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile çakıştığı noktalarda uygulanmayacağı belirtilmektedir. Bu da istenildiği takdirde yasanın yapılaşması yasak alanlarda rant amaçlı kullanılabileceği anlamına gelmektedir. Ayrıca yasanın 6'ncı maddesinin, 9'uncu fıkrasında dava açılabilmesi ancak yürütmeyi durdurma kararı verilemeyeceği belirtilmiştir. Bu da ileride telafisi mümkün olmayan kararlar alınıp uygulanabileceği anlamına gelmektedir.

Çizelge 4.4'de görüldüğü gibi 6306 sayılı Kanun Dünya genelinde yapılan katılımcı, şeffaf olmanın ötesinde son derece merkezîyetçi yapısı ile dönüşüm uygulamaları açısından tehditler oluşturabilmektedir. Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun düşünüldüğünde; tüm mevzuat ve yasalardan üstün olmak, hiçbir standart ve kritere uyma zorunluluğu bulunmamakta ve çevresi ile ilişkisiz kentsel mekânların yaratılmasına izin vermek gibi tehlikeli bulgular ile karşılaşmaktadır. 6306 sayılı kanun kapsamında kriter, standart, ilke, vb. hiçbir belirleyici ibarenin olmaması, planların kendi standartlarını kendisi yaratması, diğer yasa ve mevzuatların üstünde olması, planlama hiyerarşisinin hiçe sayılması gibi bulgular günümüzde yasal yapının içerdiği en önemli tehditlerdir. Söz konusu yasal düzenlemelerin kentsel dönüşümü doğru bir şekilde tanımlayamaması ve yönlendirememesinin yanında aynı

zamanda fiziksel planlama aşamasında da önemli sorunların bulunduğu fizik mekanların yaratılmasına neden olmaktadır.

Çizelge 4.4: Afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkındaki kanunun içerdiği tehditler. (Dükkancı, 2013)



İstanbul'un sağlıklı ve güvenli bir yapı stokuna kavuşması için kentsel dönüşüm önemli bir politikadır. Ancak bu politika zorunlu ve emredici olmaktan ziyade tavsiye ve teşvik edici olmalıdır. Ayrıca bu politika Fikirtepe örneğinde olduğu gibi yoğunluk artırıcı ve spekülasyon değer üretici bir nitelikte olmamalıdır.²⁴

Kanun kapsamında riskli alan olgusunun sadece deprem odaklı değil, sel, heyelan, yapay dolgu alanları vb. tüm doğal afetleri kapsamı gerekmektedir. Ancak kanun kapsamında böyle bir açıklamaya rastlanmamaktadır. Kentsel dönüşüm ile olası

²⁴ http://www.arkitera.com/files/proje/1602/GelecekIstanbul_rapor.pdf

felaketlere önlem alınabilmesi için yıkılıp yeniden yapılacak alanların yeniden aynı şekilde değil şehircilik ilkelerine göre yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Bunun için Kentsel Dönüşüm ve Hukuk Platformu Başkanı Prof. Dr. Gürsel Öngören, Bakanlığın en kısa sürede uygun yerlerde parsel ve ada birleşmesini teşvik eden ekstra imar hakkı ve avantaj getirmesini gerektiğini bu yolla inşaat şirketleri ve bankalar aracılığı ile kentsel dönüşüm finanse edileceği daire sahiplerine yük binmeyip dönüşümün hızlanacağından bahsetmiştir. Ve böylelikle yeni elde edilen alanlarla park, spor salonu, kültür merkezi yapmak için arsalar oluşacağına değinmiştir.²⁵ Bu anlayışla yeni kamusal alanların yaratılması, ortak ihtiyaçların karşılanması, maliyetlerin düşürülmesi, yerel istihdamın kullanılması için ortak aklın yaratılabilmesi mümkündür.

4.4.2. Yasanın fiziksel mekâna ilişkin potansiyelleri ve güçlü yönleri

Süre gelen imar kanunları ve imar afları her türlü bilimsel veriyi göz ardı edip, çarpık güvensiz yapılaşmaya ve can mal emniyetine yönelik tehdit etmesine rağmen 6306 sayılı kanun 1. Maddesi ile bilimsel verilere dayandırılmaktadır. Bu kanun olası bir afet öncesi tedbir alınmasına yönelik bir yasadır. Kanun verdiği yetkilerle şehirlerin yeniden yapılması sürecinde sağlıklı, ulaşılabilir sürdürülebilir şehirler üretilmesine fırsat vermektedir. Kanun kapsamında tanımlanan iki adet müdahale bölgesi olan riskli alan ve rezerv alanların beraber entegre bir şekilde kullanılması ve doğru şekilde planlanması ile yaşanabilir kentler elde edilebilir. Özellikle zemin yapısı açısından riskli alan veya rezerv yapı alanı olarak belirlenen bölgeler içerisinde imar ve yapılaşmaya dair tüm işlemlerin durdurulması, hem gelecekte yaşanacak can ve mal kayıplarının önüne geçmekte hem de uygulamayı kolaylaştıracak niteliktedir. Bahse konu bölgenin rezerv yapı alanı ya da riskli alan ilan edilmesi ile imara esas iş ve işlemlerin durdurulmasında dikkat edilmesi gereken tek nokta bu eylemin ne kadar gerekli olup olmadığıdır (Dükkancı, 2013).

Ayrıca kanun hem riskli yapı, hem riskli alanlarda vatandaşları mağdur etmeyici kredi ve kira yardımları sunmakta finansal olarak da dönüşümü desteklemektedir. Ve yine kanunda belirtilen zorunluluklar sebebiyle riskli binalar bir kişi ile bile ilan edilebilmekte ve riskli olan binaların yıkılması mecbur kılınmaktadır. Dolayısı ile

²⁵ <http://emlakkulisi.com/imar-ranti-vergisi-kentsel-donusumde-uygulanacak-mi/319924>

anlaşmazlık ya da keyfi sebeplerden çok can ve mal güvenliğinin sağlanması ilk amaçlardandır.

4.4.3. Yasanın ulaşım açısından değerlendirilmesi

Tez kapsamında kentsel dönüşümün mekânsal planlaması ve ulaşım etkisi ele alınmıştır. Ayrıca, 6306 sayılı yasanın mekânsal planlama açısından olumlu ve olumsuz yönleri ele alınmıştır. Kanuna ulaşım açısından bakıldığında; ne yazık ki bu konunun yeterince ele alınmadığı, öneminin farkına varılmadığı görülmektedir.

Kentlerin dönüşmesi, gerek riskli alanlarla ve rezerv yapılarla gerekse de riskli yapılarla sağlanırken; bu potansiyeli şehirlerin sağlıklı ulaşılabilir sürdürülebilir şehirler üreterek fırsata dönüştürmek sağlanabilir. Ancak yasa bu konuda herhangi bir zorunluluk yada yaptırım getirmemiştir. Yasa yapıların yıkımına kadarki süreçle ilgilenmiş yeni yapılaşma ile ilgili bir zorunluluk getirmemiştir. Yasada ulaşım, ulaşım talebinin yönlendirilmesi, planlanması gibi konularla ilgili herhangi bir tanım, tarif, kapsam bulunmamaktadır.

Mevcut yapı stokunun yenilenmesi ile alınacak kararlar bundan sonraki yapılaşmayı etkileyecektir. Bölgenin kimliği sosyo-ekonomik yapısı değişecektir ve dolayısı ile konuya sadece deprem odaklı bakılmamalıdır. 6306 sayılı kanun bu aşamada İdarecilerin eline imkan vermektedir. Bu kanun genel olarak Bakanlığa doğru kullanılması halinde, çok önemli de bir fırsat sunmaktadır. Bu süreçte şehirlerimiz yeniden yapılırken ulaşım sistemleri de olmak üzere, yeşil alanlar, sosyal, kültürel donatı alanları, ev-iş, ev okul erişim mesafe ve süreleri, konutlar arası ilişkiler ve ölçekleri, tüm insanlar arasındaki ilişkiler düşünülerek kültürel ve inanç kodlarımıza uygun bir kurgu yapılmalıdır. Tüm şehir mekan ve imkanlarını bir ömür süreci içerisinde çocuğunun, gencinin, yaşlısının, engellisinin, ihtiyaç sahibini kolaylıkla erişip istifade edebileceği şekilde yapılandırılmalıdır (Özdemir, 2013).

5. ULAŞIM VE DÖNÜŞÜM İLİŞKİSİNE TAŞLIBAYIR VE BATI BURNU ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN BAKIŞ

5.1. Neden Pendik?

Kentsel dönüşüm kavramı özellikle çarpık gelişmenin olduğu düzensiz yapılaşmanın olduğu göçle gelen nüfusun yoğunlukta olduğu bölgelerde öne çıkmaktadır. Altyapı ve ulaşım problemlerinin arttığı göçle gelen nüfusun ihtiyaçlarını karşılayamadığı kentlerin oluşması kentsel dönüşümü kaçınılmaz kılmaktadır.

İstanbul ili toplam alanı; 72.114 km², nüfusu; 14.160.467 kişi (2013 TÜİK), bina adedi ise; 1.506.015'dir. Yapılan anket sonuçlarına bakıldığında bu büyük megapolun en büyük 3 sorunu şu şekilde tespit edilmiştir.

Çizelge 5.1'de görüldüğü gibi trafik ve ulaşım sorunu kentlerimizin en önemli problemlerinden biridir. Göç ile artan nüfusla beraber trafik, park etme gibi sorunlar da ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 5.1: En büyük 3 sorun. İktisadi Araştırmalar Vakfı Anket Sonuçları

Sorunlar	Cevaplanma tekrarı	%
Trafik ve ulaşım sorunu	741	24,7
Çarpık kentleşme	526	17,5
Göç ve nüfus artışı	455	15,2
Deprem riski	345	11,5
Yeşil alan park bahçe yetersizliği	290	9,7
Çevre kirliliği	247	8,2
Asayiş ve güvenlik	210	7,0
Altyapı sorunları	134	4,5
Pahalılık ve geçim sıkıntısı	14	0,5
Diğer (belirtilmemiş)	35	1,2
Cevap vermeyen	6	0,2

Yapılacak olan kentsel dönüşümlerle hedeflenen yeni düzenli bir planlama ile ulaşım ve altyapı problemlerine çözüm sunarak yaşam kalitesini artırmak ve kentlerde ciddi

banliyö tren hattına ve Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren istasyonuna yürüme mesafesindedir.

Riskli alan ilan edilen bölgelerde bulunan mevcut nazım ve uygulama imar planları bölgenin gereksinimlerini karşılayamamış, yapı stoku çoğunlukla 2000 yılı öncesinde kalmış, kentsel ve sosyal altyapı alanlarının dengeli ve sağlıklı gelişimi planlanamamış, imar planları yapılaşma kriterlerine göre yapıların otopark sorunu çözilememiş ve nihayetinde söz konusu bölgelerde günümüz modern şehircilik ve çağdaş planlama anlayışı ile deprem riskine karşı sağlam bir yapılaşmanın oluşturulması ihtiyacı doğmuştur.

Alanlardaki yapıların yüksek oranda 2000 yılı öncesinde, zemin şartları ile deprem yönetmeliğine uygun yapılmaması ve yapı sahiplerince bireysel risk raporu alınarak münferit uygulama yoluna gidilecek olması nedeniyle, bütüncül ve kentle uyumlu bir yapılaşmanın sağlanması için bölgenin riskli alan ilan edilerek planlı ve sağlıklı gelişmesinin temini büyük önem arz etmektedir.

Bu bağlamda, söz konusu alanların çevresi ve Pendik'in yeni kimliğine uygun, planlama süreci ile birlikte belirlenecek nüfus ve yoğunluk göz önünde bulundurularak, sağlıklı yaşam alanı oluşturmak ilkesinde, modern şehircilik ve çağdaş planlama anlayışı ile ilgili yasa ve yönetmeliklerce belirlenen kentsel, teknik, sosyal donatılar ve altyapı tesisleri ile birlikte sağlıklı, güvenli ve çağdaş bir yerleşim alanı oluşturulabileceği düşünülmektedir.

Sonuçta bu bölgelerin riskli alan ilan edilmesi ile uygulama bütünlüğü, kentsel gelişmenin kontrol altına alınması, planlı çarpık kentleşmenin önlenmesi ve sürdürülebilir bir kentsel gelişmenin sağlanarak yapılacak kentsel tasarım projeleri ve imar planları ile Pendik ve İstanbul gelişim vizyonuna uygun hareket edilmesi hedeflenmektedir.

5.2. Pendik İlçesinin Konumu ve Kent İçindeki Gelişimi

Pendik, Marmara Denizi'nin kuzey doğusunda, İstanbul ilinin, Doğu Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Doğuda Tuzla, kuzeyde Şile, Beykoz, batıda Kartal, güneyde Marmara Denizi ile çevrilmiştir (Şekil 5.2).

Pendik Türklerin eline geçtikten sonra çoğunluğunu Rumların oluşturduğu bir Hristiyan köyü olarak kalmış buna karşılık iskan amacıyla Anadolu'dan gelen Türkler iç kısımlarda mevcut bulunan veya yeni kurulan Kurtköy, Dolayoba, Yayalar, Şeyhli gibi köyleri oluşturmuşlardır.

Pendik ilki 1798'de olmak üzere bir yüzyıl içinde 3 büyük yangın geçirmiş ve tamamen yanmıştır. Yıllar sonra yeniden yapılanma için gerçekleştirilen kazılarda İonik stilde bir kolon çok sayıda mezar ve Roma döneminde yapılmış hisar temelleri bulunmuştur.

Yangından bir süre sonra 1900 yılında, Ayan Meclisi Senato Hariciye Encümen Reisliği görevini yürüten Azerian Efendi padişahın bir iradi seniyesi ile Pendik'in yeniden kurulmasına memur edilmiştir. Azerian Efendi Paris'ten mimar ve mühendisler getirterek kasabanın ilk planlarını çizdirtmiş, kasabanın bu plan doğrultusunda yeniden yapımı için ilk çalışmaları da başlatmıştır. Şu andaki Pendik merkezi çizilen o planlar doğrultusunda oluşturulmuştur. Böylece Pendik Türkiye'nin ilk planlı kasabası olmuştur.

Pendik yeni baştan imar edildikten sonra tamamen bir balıkçı-sayfiye köyü kimliğinde iken; 1. Dünya Savaşı öncesinde sahip olduğu otel sayısının 8'e çıkmasıyla daha o zamanlardan sayfiye köyü görünümüne bürünmüştür. O dönemde Pendik nüfusu 1500 kişi civarındadır.

Bugün 31 mahalle, 5 köye sahip olan Pendik ilçesi 18.882 hektar büyüklüğündedir ve ADNKS 2013 nüfus sayımı sonuçlarına göre 646.375 kişi yaşamaktadır.

Pendik ilçesi İstanbul'un makro ölçekli planlama yaklaşımlarında, 2. derece merkez olarak kabul edilmiş olup, kendi içine ve hinterlandında yer alan komşu ilçelerin yerleşik nüfusuna hizmet verecek nitelikte ve ticaret fonksiyonları içeren merkez olarak belirlenmiştir.

Pendik ilçesini önemli kılan unsurlardan biri Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanıdır. Yakın tarihte faaliyete geçen Sabiha Gökçen Havaalanı, toplam 1280 hektar alan üzerine kuruludur ve İstanbul'un ikinci havaalanıdır. Ayrıca yakın bölgesinde Formula 1 yarışlarının yapıldığı İstanbul Park Yarış Pistinin olması da Pendik ilçesinin önemini arttırmaktadır. Bunun dışında ise kıyı dolgu planıyla birlikte onaylanan, "Pendik Marina Projesi" ve TEM'in güneyinde Kurtköy kavşağına yakın planlanan "Fuar Alanı" da Pendik'in gelişmesine çekici güç

oluşturan yatırımlardır. İlçeyi ön plana çıkaran diğer bir yatırım ise Kurtköy mevkiinde yer alan Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanının kuzeyinde inşasına başlanan Teknopark İstanbul projesidir. Projenin tamamen bittiğinde Türkiye’de faaliyette olan 40 teknoparktan biri olacaktır. Teknoparkın diğer teknoparklardan önemli bir farkı ağırlıklı olarak uzay ve havacılık, savunma, denizcilik ve ileri elektronik teknolojilerinde faaliyet göstermesi olacaktır. 2,5 milyon metrekarelik alanda 30.000 nitelikli elemanın istihdam edileceği proje hem Pendik’in hem de çevre ilçelerde faaliyet gösteren KOBİ’lere de ekonomik katkı sağlayacağı beklenmektedir.

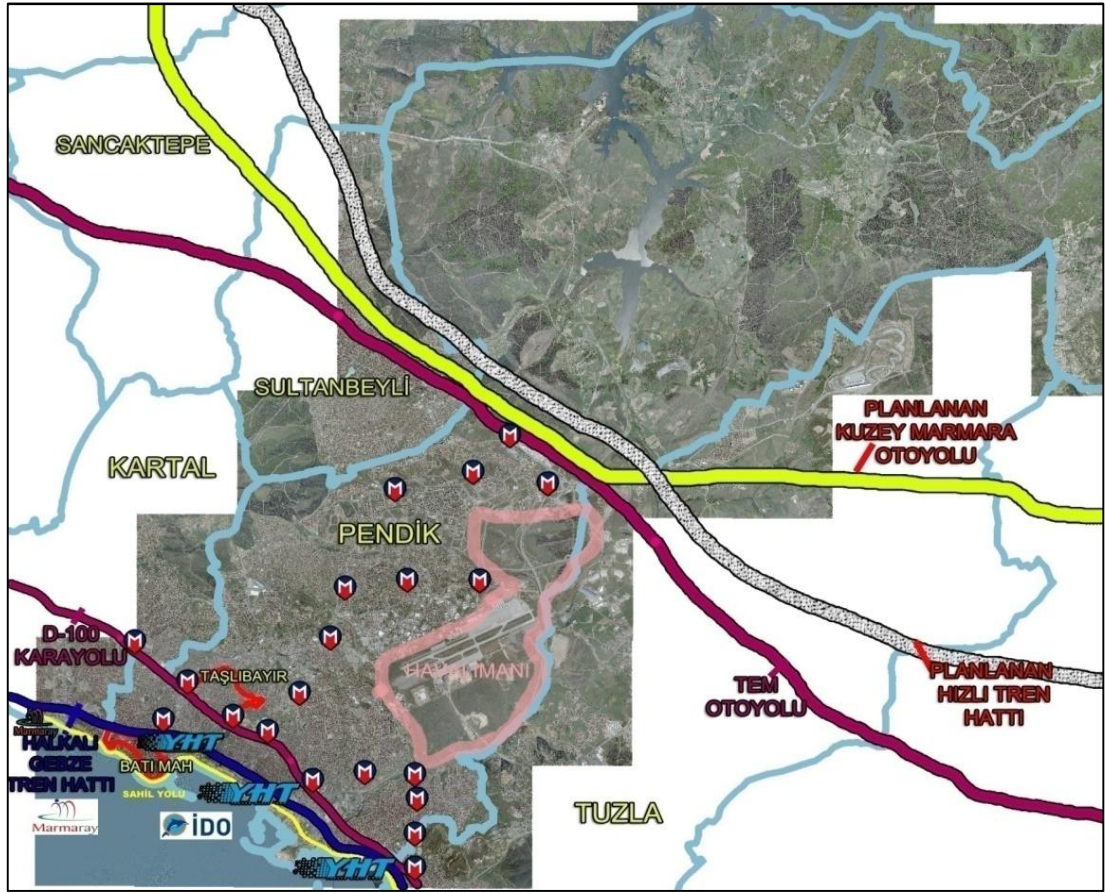
5.4. Pendik İlçesi Mevcut Ulaşımı ve Planlanan Ulaşım Yatırımları

Öncelikli olarak Pendik’i ilgilendiren üst ölçekli plan kararları ve ulaşım politikalarına bakmak gerekmektedir. Bu bölümde planlanan ulaşım kararlarından Taşlıbayır ve Batı Burnu’nu doğrudan ya da dolaylı olarak ilgilendiren kısımlar ele alınarak incelenmiş ve mevcut sistemlerin değerlendirilmesinin ardından, yapımı sürmekte olan ve proje aşamasındaki ulaşım projeleri hakkında bilgi verilerek kentsel dönüşüm kapsamında ele alınan bölgelerin bu ulaşım sistemleri ve devam eden yatırımlarla etkileşimi üzerinde durulmuştur.

Günümüzde toplu taşıma yönünde yapılan, yapılması planlanan ve inşası süren ulaşım projelerinin sağlıklı bir şekilde uygulanabilmesi ve kullanımının arttırılması ancak hâlihazırdaki sistemlerle birlikte değerlendirilmesi ve entegrasyonu ile gerçekleştirilebilir.

Pendik özelinde bakılacak olursa, var olan sistem büyük oranda otomobil kullanımına dayalı (D-100 Karayolu ve TEM Otoyolu) olmakla birlikte Havalimanı ve İDO transit olarak kullanılmaktadır. Pendik’te kullanılan bu ulaşım projelerine ek olarak güneyde mevcut banliyö hattının iyileştirilmesi (Marmaray sistemi ile entegrasyonu) kuzeyde havza alanı içerisinde planlanan Kuzey Marmara Otoyolu ve Hızlı Tren İstasyonu ile kent içi ulaşımında havalimanı bağlantısının kurulması için Kadıköy-Pendik, Pendik-Havalimanı ve Üsküdar-Çekmeköy-Havalimanı metro hattı projeleri gündemdedir.

Şekil 5.3'te Pendik ilçesi için mevcut yapım aşamasında olan ve planlanan tüm ulaşım yatırımları görülmektedir.



Şekil 5.3: Pendik ilçesi mevcut, yapımı devam eden ve planlanan ulaşım yatırımları.

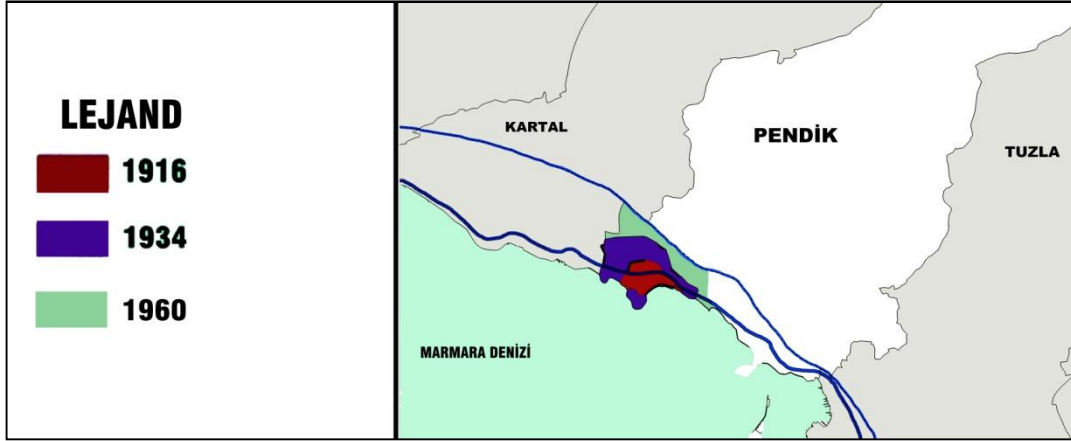
5.4.1. Mevcut sistemin değerlendirilmesi

Pendik'in ulaşım sistemi genel itibariyle transit ve kenti bölerek geçen büyük akslar niteliğindedir. D-100 karayolu, TEM Otoyolu, Hızlı Tren (Marmaray), İDO ve Havalimanı kent içi ulaşımında çok büyük etkileri olmamakla beraber ulusal ve uluslararası bağlantıları kuvvetli ulaşım yatırımlarıdır.

Öncelikle Pendik'in ilk evre gelişimi deniz kıyısında, iskele etrafında başlamış ve sayfiye kasabası görünümü kazanmasının ardından yaşanan göçlerle nüfus artışları beraberinde gar sahası çevresinde gelişen yapılaşma ulaşım/erişim araçları doğrultusunda bir gelişmenin söz konusu olduğunu göstermektedir.

Batı burnu yerleşmesi de kentin ilk evre gelişim aşamasında tren istasyonu ile iskele arasında oluşan ticari merkeze yakınlığının ve manzara etkisiyle 1930'larda yaşanan

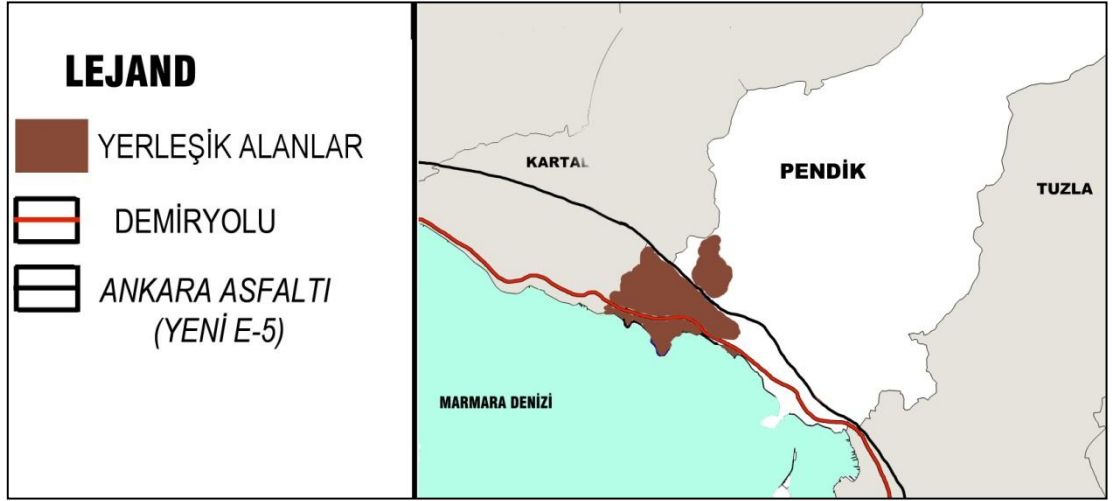
göç hareketleriyle gelişmeye başlamıştır (Şekil 5.4). Günümüzde Pendik kent merkezi olarak tanımlanan alan, o dönemde erişim olanakları çerçevesinde iskele ve tren garı etrafında dar bir bölgede sıkışmıştır. Yaya dönemi olarak adlandırılabilen bu dönemin ardından 1960'lara gelindiğinde otomobil kullanımının artması ve yeni ulaşım yatırımları ile kent Ankara asfaltı olarak adlandırılan D-100 yönünde konut yerleşmeleri ve sanayi tesisleri ile gelişmesini sürdürmüştür.



Şekil 5.4: Pendik'in 1916-1960 yılları arasındaki gelişimi.

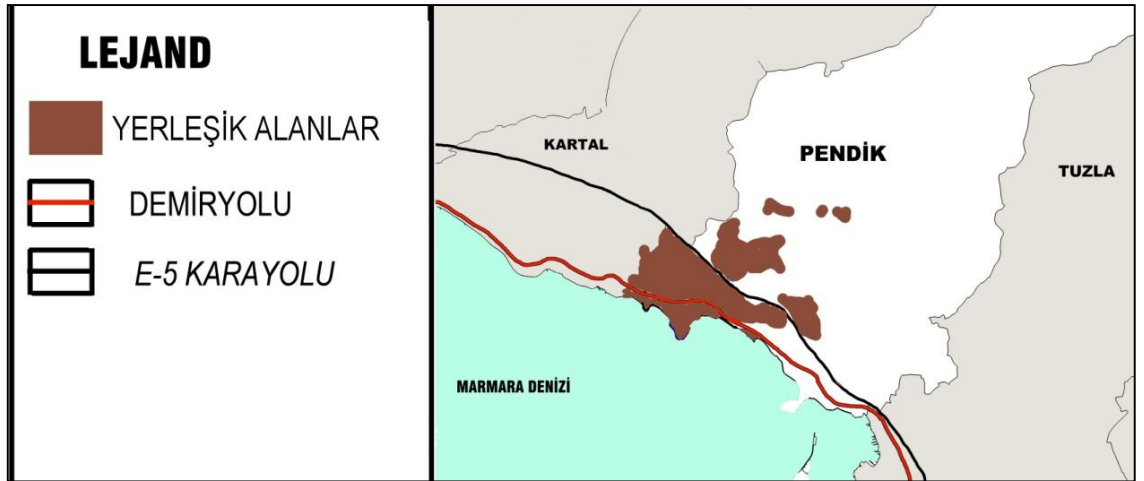
Otomobil kullanımının yaygınlaşması ve karayolu ulaşımı yatırımlarının hızlandığı 1960 dönemi sonrasında özellikle Ankara asfaltı (D-100) aksı boyunca gelişen sanayi yapılanması ve göç olgusu, ucuz arsa bulma kolaylığı sayesinde yoğun bir konut yapılanmasını beraberinde getirmiştir (Başkan, 2014) (Şekil 5.5).

Sanayileşme ve yaşanan ikinci göç dalgası ile Pendik merkez alanına yakın bir konumda olan ve D-100 aksının kuzeyinde yer alan Taşlıbayır bölgesi bu dönemde yapılaşmaya başlayarak hızlı bir gelişme göstermiştir.



Şekil 5.5: Pendik'in 1965 yılındaki gelişimi.

Pendik'te 1960 sonrası her 20 yılda bir yenilenme ve dönüşüm süreci kendiliğinden gelişmiştir (Şekil 5.6). Özellikle kat mülkiyeti kanunu sonrası merkez alanında tek katlı yapılardan çok katlı yapılaşmaya geçilmiştir (Başkan, 2014).



Şekil 5.6: Pendik'in 1975 yılındaki gelişimi.

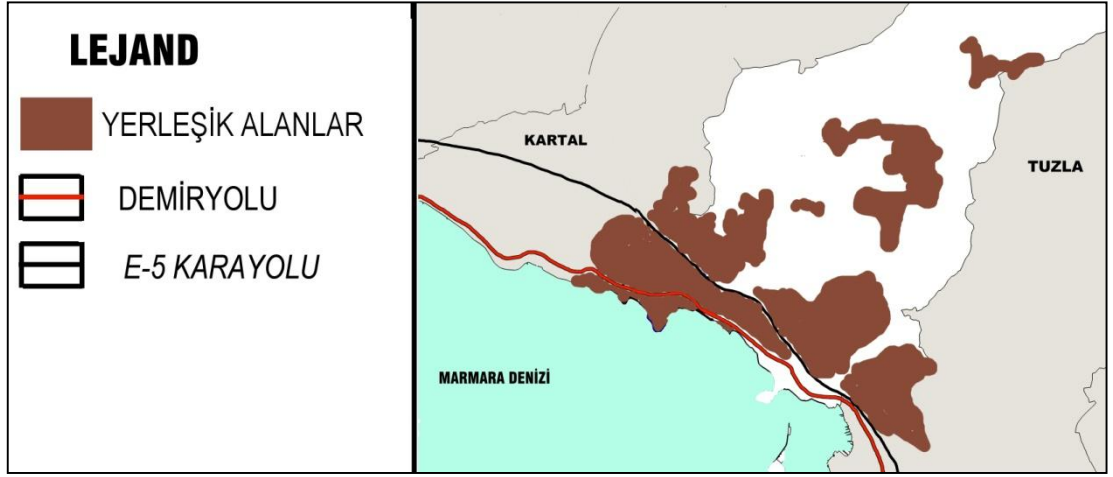
Pendik merkez alanı ve Batı Burnu da bu dönemde dönüşüme uğramış ve köşklerin yerini çok katlı apartman yapıları almaya başlamıştır. Günümüze ulaşmayı başaran Batı Burnu'nun ilk dönemlerdeki yapılaşma örneklerini içerisinde barındıran Burla Biraderler Korusu içerisindeki köşkler bizlere o dönemi hatırlatmaktadır (Şekil 5.7).



Şekil 5.7: Burla biraderler korusu ve bir köşk.

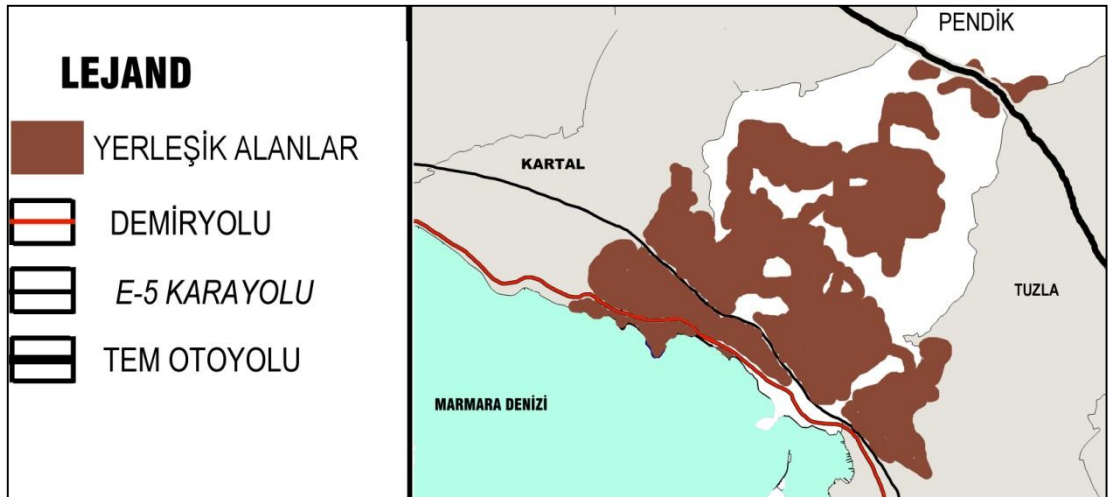
Üst ölçekli plan olan İstanbul Metropoliten Alan Planlama Stratejileri doğrultusunda sanayinin desantralizasyonu ile bölgenin çektiği göçe TEM otoyolunun devreye girmesiyle yeni nüfus da eklenince, söz konusu mahallelerin alansal olarak yetersizliği, D-100 ile TEM arasında yeni yerleşmelerin doğmasına Taşlıbayır ve çevresinin hızla, kontrolsüz bir biçimde gelişmesine sebep olmuştur. Eski Ankara yolu olarak kullanılan Ankara Caddesi aksı boyunca Gözdağı doğrultusunda yerleşim alanları genişlemiştir.

1980 sonrasında getirilen imar affı kanunu ve ıslah imar planları ile gecekondular alanları kontrol edilmeye çalışılmış ve yasallaştırılmıştır. Bu süreçte yoğunluklar arttırılmış, Taşlıbayır başta olmak üzere gecekondular alanlarında da kat adetlerinde artışlar görülmeye başlanmıştır. Artan yoğunluklar kent makroformunun kuzey yönünde gelişmesini nispeten yavaşlatmıştır (Şekil 5.8).



Şekil 5.8: Pendik'in 1986 yılındaki gelişimi.

1990 sonrası dönemde oluşan ulaşım imkânlarının da etkisiyle uzun mesafe yolculukların önü açılmıştır. Şekil 5.9'da görüldüğü gibi TEM Otoyolu ile beraber ilçe kuzeye doğru büyümeye devam etmiştir.



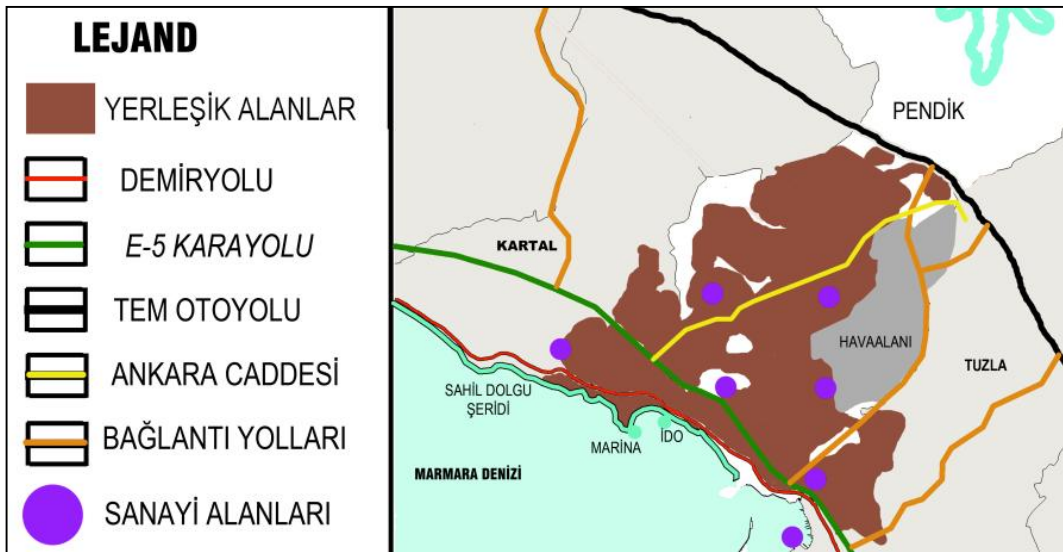
Şekil 5.9: Pendik'in 1993 yılındaki gelişimi.

Günümüze gelindiğinde artan konum değeri sonrasında kentte yer alan sanayi alanlarının görece daha ucuz alanlara (Kocaeli/ Adapazarı) kaydığı, bu alanlarda ise ticari faaliyetlerin ve hizmetler sektörünün ön plana çıktığı görülmektedir. Havalimanının konumu ve D-100, TEM, Sahil yolu, Banliyö hattı, gibi hızlı erişim imkânı sağlayan ulaşım aksları, yerel otoritenin aldığı ilkesel kararlar sonrası yerleşmenin D-100 ve TEM arasına sıkışmasıyla mevcut yapılaşmış alanlarda yeniden bir dönüşüm süreci başlatmıştır (Başkan, 2014) (Şekil 5.10).

Kent içinde kalan imarlı ancak yapılaşmamış alanların konum rantı nedeniyle aşırı değerlendirilmiş olması, görece daha ucuz olan gecekondu alanları ve kaçak yapılaşmış alanlarda yeniden üretimi tetiklemiştir (Başkan, 2014). Taşlıbayır bölgesi de konumu ve manzara nedeniyle bu dönemde yenilenme sürecine başlamıştır.

Gelişmeye paralel olarak Taşlıbayır bölgesinde konumlanan ucuz işgücü, mevcut toplu taşıma hattını ve banliyö hattını yavaş ve konforsuz olması, erişimin zor olması gibi nedenlere rağmen tercih etmektedir. Ancak barınma ve çalışma alanları arasındaki mesafenin açılması ve bireysel araç kullanımının da artması, artık daha fazla uzun mesafe yolculuk yaratmaya başlamış ve Pendik- Kocaeli ve Pendik-İstanbul hattında trafik tıkanıklıklarının yaşanmasına neden olmuştur.

Özellikle D-100 ve TEM deneyimi, Pendik'te kentsel ulaşım ve arazi kullanım kararlarının birbirinden bağımsız alınamayacağını ciddi bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu konuda özellikle TEM ve sonrası yaşanan kentsel yayılım, önemli ulaşım kararlarının kendi trafiğini ve nüfus çekimini de beraberinde getirerek kentin fiziksel yapısını nasıl etkilediğinin en somut örneğidir (Başkan, 2014).



Şekil 5.10: Pendik'in 2014 yılındaki durumu.

Havalimanı bu tezin içeriği ile doğrudan ilişkili değildir; ancak havalimanı konumunun dönüşüm alanları ile ulaşım bağlamında ilişkisi arazi değerlerini etkileyen önemli faktörlerdendir. D-100 ve Ankara Caddesi Taşlıbayır'a TEM Otoyolu bağlantısı ve Sahil Yolu Bulvarı Batı Burnu'na yıllık 3,5 milyon kişi kapasitesine sahip Sabiha Gökçen Havalimanı'nı bağlamaktadır.

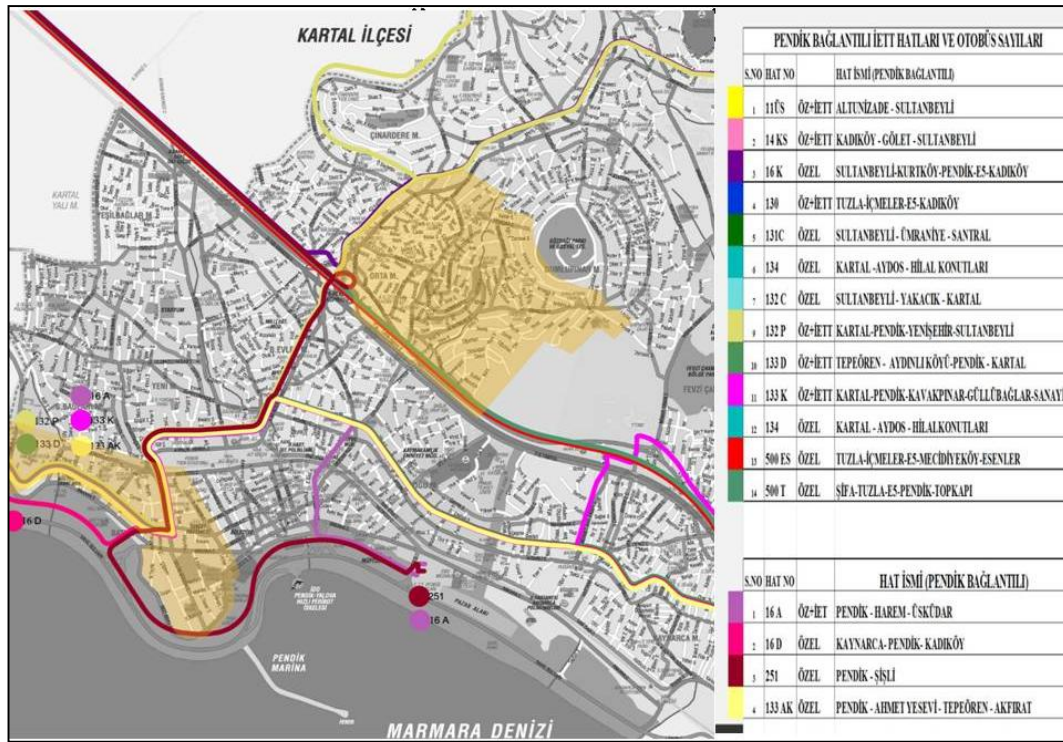
Havalimanı günümüzde kente giriş ve çıkış noktası olması yanında, bir kentin diğer kentlerle ve bir ülkenin diğer ülkelerle doğrudan bağlantı odağıdır. Bu yönüyle havalimanları toplanma/dağılma noktaları ve aynı zamanda birçok kentsel fonksiyonun da çekim noktasıdır. Yolcular ve yük (kargo) bu toplanma ve dağılma işini çoğunlukla kent içinden yapacaklarından kentin tüm ulaşım sistemlerinin (türlerinin) havaalanına da yönlendirilmiş olması gerekmektedir (Aktan, 2006). Bu sebeple Sabiha Gökçen Havalimanı artan kullanım oranı doğrultusunda daha hızlı ve ekonomik ulaşım imkanlarını çekmekte, bu yönde metro ve hafif raylı sistem yatırımları gündeme gelmektedir. Bu sebeple Pendik merkez alanından hızlı tren ve diğer toplu taşıma hatları ile gelen yolcuların havalimanına yönlendirilmesi konusunda yeni hat ve güzergah çalışmaları yapılmakta ve uygulanmaktadır. Bu bağlamda Kadıköy-Kartal metrosunun Pendik ayağı öncelikle Taşlıbayır bölgesine uzatılıp ardından kent merkezi ve havalimanı bağlantılarının kurulması planlanmaktadır.

Bu yönüyle ele alındığında, erişim ve konum rantı bakımından kıymetlenen bu dönüşüm alanlarının ulaşım çeşitliliği de göz önüne alınarak toplu taşıma odaklı ve kontrollü bir gelişmeye yönlendirilmesi gerekmektedir. Pendik'in fiziksel yapısının ve kentsel gelişiminin planlı-kontrollü bir biçimde şekillenmesi için temel arazi kullanım ve ulaşım politikalarının birbiriyle uyumlu ve destekleyici olması gerekmektedir. Uzun mesafe yolculukları kolaylaştırmak ve bu yönde bir ulaşım talebi yaratmak yerine, üst ölçek plan kararları ile istihdam ve nüfus dengesini sağlayarak Pendik gibi yerleşmelere alt merkez işlevi kazandırmak uzun mesafe yolculukları azaltacaktır. Bu noktada “kompakt kent” kavramının önemi ortaya çıkmaktadır.

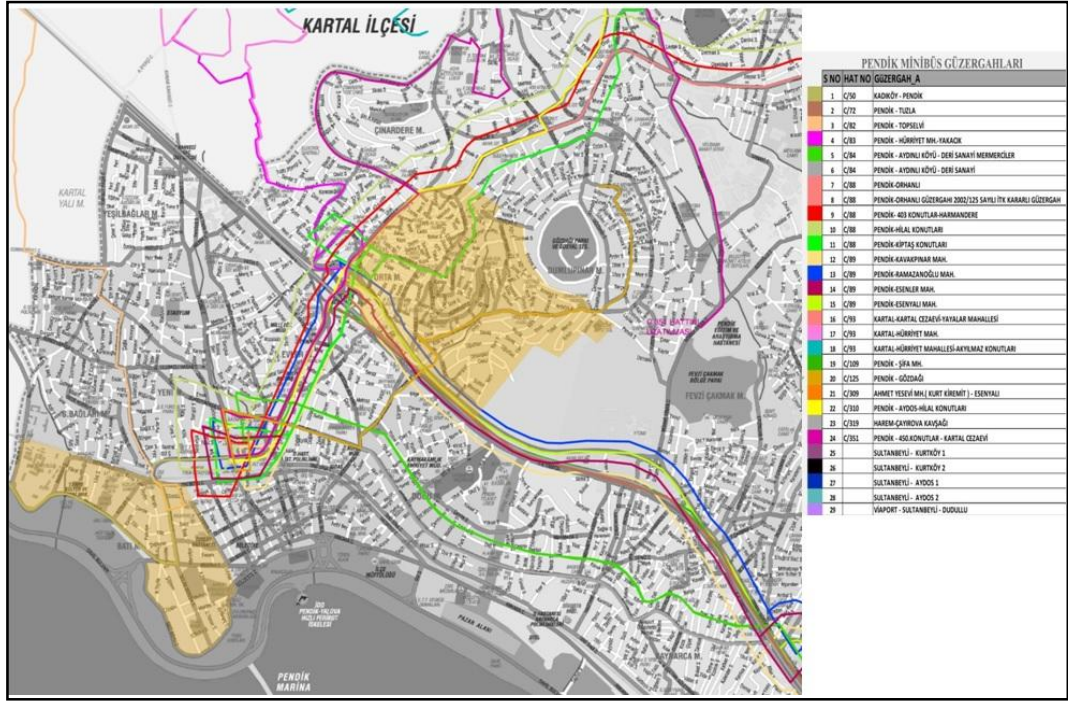
Batı Burnu ve Taşlıbayır gibi yerleşim alanlarında gelişim ve dönüşüm eğilimlerine yasal bir çerçeve getirilmediği ve Pendik bütününden ayrı bir yapılanma ve planlama anlayışının geliştirildiği durumda bu alanların önümüzdeki süreçte yoğun bir şekilde yapılaşacağını söylemek yanlış olmaz. Mevcut ulaşım ağlarının bu gelişmeyi ve yoğunluğu taşımayacağı açıktır. Ulaşım yatırımlarının ise dönüşüm ve gelişim projelerinden bağımsız planlanması ise yaratacağı ulaşım arzı ve projeler göz ardı edildiğinde öngörülemeyen yoğunluk değerleri ile ulaşım taleplerinin eğilimi kestirilemeyeceğinden sorunlara neden olacağı aşikârdır.

Pendik ilçesi genelinde ulaşım yatırımları ile yerleşmenin biçiminin ne şekilde değiştiği görülmektedir. Şekil 5.11 ve Şekil 5.12’de ise Pendik ilçesinin Taşlıbayır ve Batı Burnu özelinde mikro ölçekteki mevcut ulaşım aksları görülmektedir. Şekil 5.11’de görüldüğü gibi Taşlıbayır bölgesinden geçen otobüs hatlarının ilçenin ana akslarından olan Ankara Caddesi üzerinden geçtiği, anket sonuçlarından da anlaşıldığı gibi toplu taşıma ile erişimini sağlayan bölge halkının toplu taşımaya erişiminin güç olduğu, yeniden düzenlenecek olan bölgede otobüs ve minibüs hatlarının da ihtiyaçlara göre yeniden düzenlenmesi gerektiği görülmektedir.

Şekil 5.12’de görüldüğü gibi Batı Burnu minibüs ana duraklarına yakın olması ve alan içerisinde geçen otobüs hatları ile Taşlıbayır’a göre daha erişilebilir durumdadır. Ancak bu bölge içinde yapılacak olan dönüşüm sonrasındaki talep ve ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak yeniden bir planlama yapılması gerekmektedir.



Şekil 5.11: Mevcut otobüs hatları.



Şekil 5.12: Mevcut minibüs hatları.

5.4.2. Planlanan ulaşım yatırımlarının değerlendirilmesi

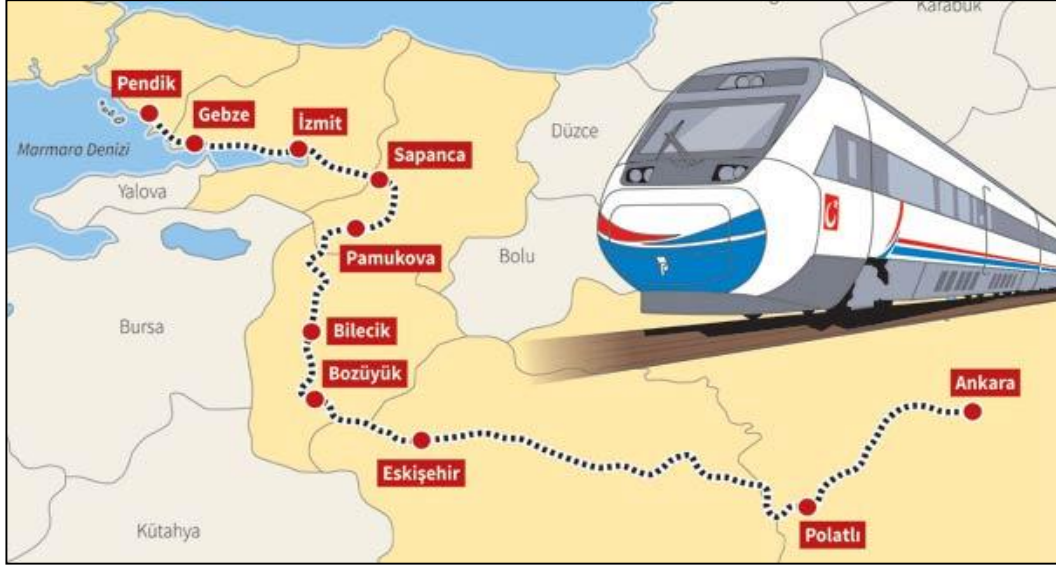
Bu bölümde, planlanan ve proje aşamasındaki ulaşım yatırımlarının çalışma alanı olarak seçilen Taşlıbayır ve Batı Burnu özelinde etkileşimini ortaya koymak adına bir değerlendirme yapılacaktır.

Mevcut ulaşım sistemleri ve devamı niteliğindeki bazı metro ve otobüs hatlarının planlanması konusuna Bölüm 5.1’de giriş yapılmıştı; ancak projeleri ayrı ayrı ele alarak bağlantılarının kurulması kentsel hareketliliğin yönlendirilmesi ve kontrol edilmesi adına, arazi kullanım kararlarında ne gibi değişiklikler yapılması gerektiğine de değinmek gerekmektedir.

5.4.2.1. Hızlı tren projesi

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Marmaray projesinde mevcut banliyö hattının iyileştirilmesi kapsamında yürütülen ve günümüzde Ankara-Pendik arası hizmete açılan projeden bağımsız olarak, mevcut hattan bağımsız 533 km uzunluğunda 250 km/saat hıza uygun, tamamı elektrikli ve sinyalli yeni çift hatlı hızlı demiryolu yapımını içermektedir (Şekil 5.13).

Projenin tamamlanmasıyla Ankara-İstanbul arası erişim süresi üç saate düşürülecek olup bu güzergâhtaki yolcu taşımacılığındaki demiryolu payının yüzde 78'e çıkması hedeflenmektedir.



Şekil 5.13: İstanbul – Ankara hızlı tren güzergâhı.

Proje kapsamında Pendik'in kuzeyinde de havalimanı yakınlarında bir istasyon planlanmaktadır. Kurna Köyü ve Tepeören arasında olacağı düşünülen istasyonun projesi henüz tasarım aşamasındadır.

Ankara - İstanbul Hızlı Tren Hattı'nın metro hattı ile Havalimanı ve Marmaray ile bütünleşmesi, devam eden süreçte 3. Boğaz Köprüsü vasıtasıyla Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz ulaşım sağlaması planlanmaktadır.

Ankara ve İstanbul'u birbirine bağlayacak olan "Bölgesel Demiryolu" ile şehirlerarası demiryolu ulaşımının Pendik bünyesinde Kurtköy ve merkezde yer alacak istasyonların birbirine bağlanması ile kent trafiği belli ölçülerde demiryolundan faydalanacaktır.

Bu projede yer alan istasyon alanı nihai hedef olarak havaalanına ve kent içi sistemlere erişim sağlayacağından Batı Burnu ve Taşlıbayır gibi bu bağlantı noktalarının yakınında ve ortasında bulunan alanlara erişim kolaylaşacak ve dönüşüm baskısı için bir neden daha oluşacaktır.

5.4.2.2. Kuzey Marmara Otoyolu

Kuzey Marmara Otoyolu 1. Boğaz Köprüsü ile 2. Boğaz Köprüsü'nün trafik yükünü rahatlatmak ve İstanbul'un ulaşım sorununu giderebilmek için 3. Boğaz Köprüsü'nü de kapsayan bir otoyol projesi olarak tanımlanmaktadır.

Yürütülen çalışmada, Odayeri-Paşaköy kesiminde; kavşak ve bağlantı yollarıyla birlikte yaklaşık 122 km'lik Kuzey Marmara Otoyol'u bulunmaktadır. İzmit Körfez Geçiş Projesi ile İzmir'e uzanan otoyol projesinin 3. Boğaz Köprüsü ile bağlantısını oluşturan Kuzey Marmara Otoyolu, Şekil 5.14'de görüldüğü gibi Pendik'in kuzeyinde TEM Otoyolu ile Kurna köyü arasından geçmektedir.



Şekil 5.14: Kuzey Marmara Otoyolu güzergâhı.

Kentin büyük ölçekli arazi kullanım ve ulaşım kararlarını içeren ve gelecek kararlarına da yön veren İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Kuzey Marmara Otoyolu Projesine veya benzeri başka bir ulaşım projesine (3. Köprü Projesi) yer verilmeyişi, plan kararlarına aykırılığın açık ifadesidir (Avrasya Tüneli Değerlendirme Raporu, 2011). Bu denli büyük ulaşım yatırımlarının kente etkileri, mevcut ve planlı ulaşım kararlarıyla uyumlu olup olmadığı ve yaratacağı kentsel ve lojistik hareketlilik değerlendirilmeden 1/25.000 ölçekli planlara sonradan eklenmiştir.

Kuzey Marmara Otoyolu Projesi ile transit trafiğin daha kuzeyden geçirilmesi ve kent içi kara ulaşımından arındırılarak trafiği rahatlatması amacıyla ortaya koyulduğu düşünüldüğünde, transit ulaşım ve lojistik hareketlilik bakımından da projenin irdelenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır (Başkan, 2014). Projenin Pendik’e ve dolaylı olarak çalışma alanına etkileri olacağı bir gerçektir.

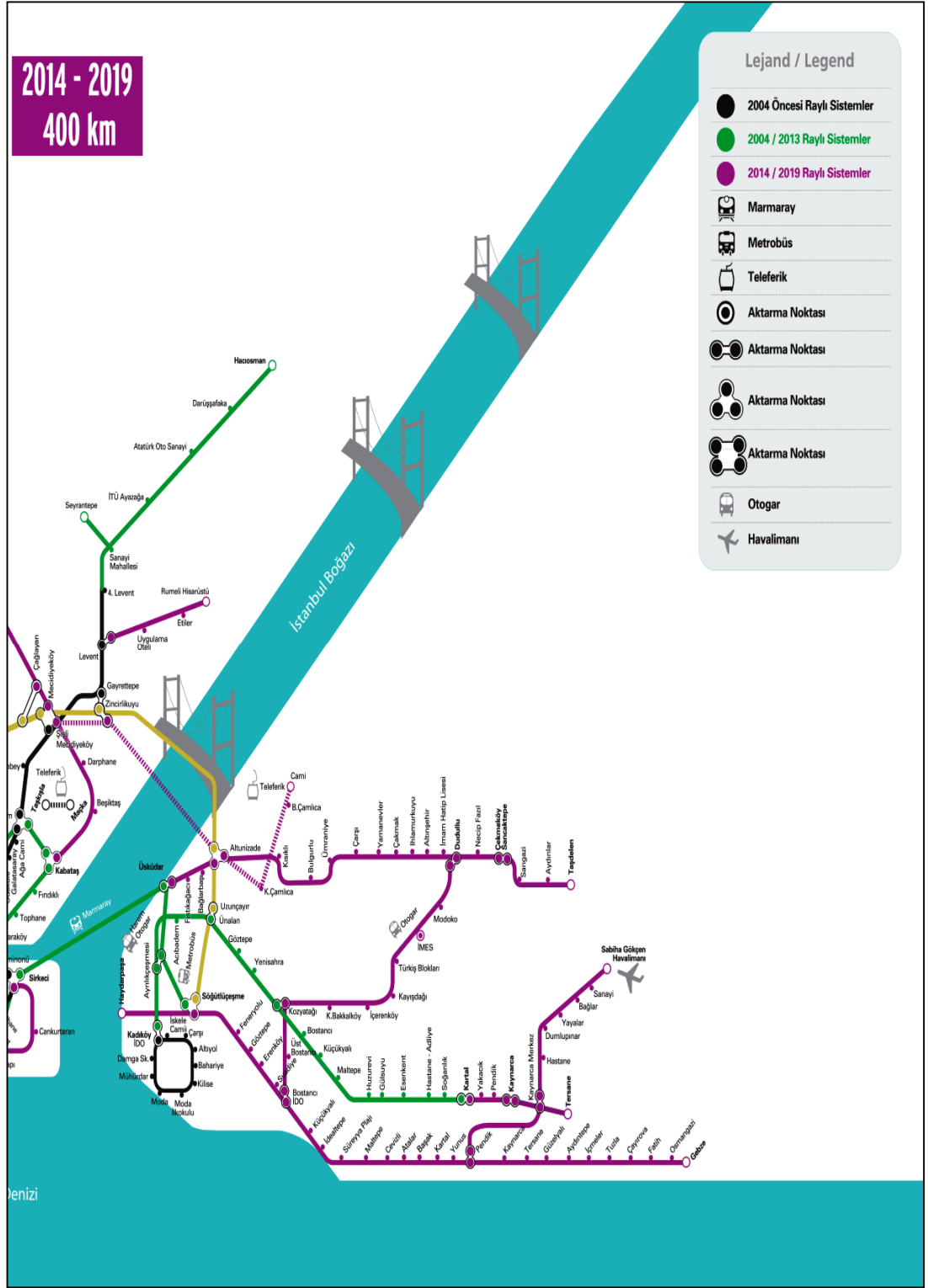
İstanbul'da 2000'li yıllarla birlikte daha da artan nüfus hareketleri, özellikle TEM Otoyolu güzergahında Ümraniye, Sultanbeyli ve Pendik ilçelerindeki yüksek artış gösterdiğinden, yapımı düşünülen Kuzey Marmara Otoyolu Projesi ve 3. Boğaz Köprüsünün İstanbul'da ve Pendik’te nüfus hareketlerini daha fazla arttıracığı açıkça görülmektedir.

3. Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesinin yaratacağı karayolu hareketliliği ve erişim kolaylıklarıyla kentin cazibesini artıracak ve D-100 Karayolu, TEM ve Kuzey Marmara Otoyolu gibi üç transit ulaşım aksının kesiştiği noktada yer alan Pendik’in konum rantını fazlasıyla artıracaktır. Bu durum arazi değerlerine ve kentsel fonksiyonların yer seçim kriterlerine etki ederek planlanmayan/öngörülemeyen sorunlara yol açacaktır.

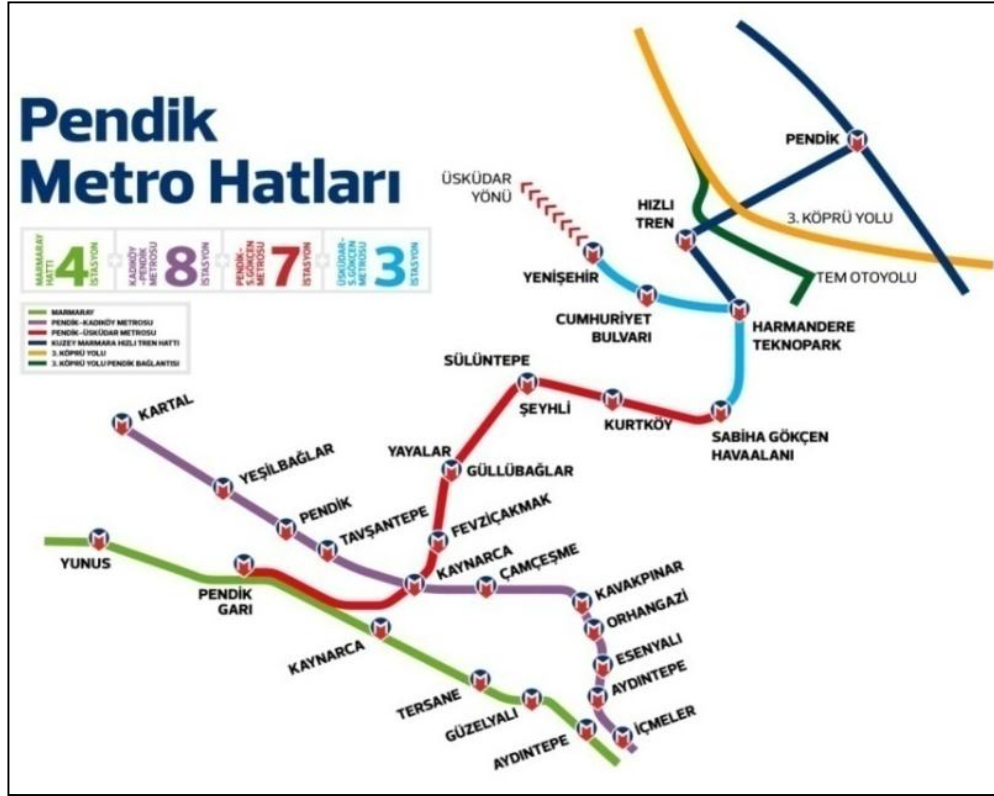
Taşılabayır ve Batı Burnu dönüşüm alanları da bu gibi büyük ulaşım projelerinden dolaylı olarak etkileneceğinden, henüz proje aşamasındayken olası sorunlar değerlendirilerek kentsel fonksiyonların dağılımı ve ulaşım tercihlerinin kontrolü ve yönlendirilmesi ile dönüşümünü sağlıklı bir şekilde gerçekleştirebilecektir.

5.4.2.3. Planlanan metro projeleri

Bölüm 5.4.2.1 ve 5.4.2.2’de bahsedilen Kuzey Marmara Otoyolu, Hızlı Tren ve Marmaray projelerinin entegrasyonunu amaçlayan büyük ulaşım projelerinden biri de “metro” yatırımlarıdır. Şekil 5.15’de Anadolu yakası için mevcut, yapım aşamasında olan ve planlanan metro yatırımları görülmektedir. Pendik ilçesi özelinde kuzey güney yönünde bağlanan ve havalimanına ulaşan bir Metro Hattı ile yine Üsküdar-Ümraniye-Havalimanı Metrosu ve mevcutta inşa çalışmaları sürmekte olan Kadıköy-Kartal-Pendik metrosu birbirine bağlanarak kentiçi ulaşım sistemini güçlendirmek ve kentin özel bölümlerindeki erişilebilir hareketliliği toplu olarak sağlama yönünde çok sayıdaki insana ekonomik fayda sunmak amaçlanmaktadır (Şekil 5.16).



Şekil 5.15: Anadolu yakası metro hatları



Şekil 5.16: Pendik ilçesi metro hattı.

5.5. 6306 Sayılı Kanun Kapsamında Riskli Alan İlan Edilen Taşlıbayır Bölgesi

5.5.1. Taşlıbayır kentsel dönüşüm alanının konumu

Taşlıbayır kentsel dönüşüm alanı batıda Çınardere Mahallesi ve Ankara Caddesi, güneyde D-100 Karayolu, doğuda Ytong Maden sahası ile kuzeyde Gözdağı Tepesi ile sınırlıdır (Şekil 5.17).



Şekil 5.17: Taşlıbayır bölgesi konumu

Alanın büyüklüğü 91,32 ha. olup yaklaşık 13.100 kişi yaşamaktadır. Alan çok güçlü ulaşım ağları içerisinde kalmakta olup, topoğrafik açıdan yükseltileri olması nedeniyle manzara açısından Pendik ilçesinin en prestijli alanlarından birisidir. Alanın kuzeyinde bulunan Gözdağı Rekreasyon Alanı kentin simgesini temsil etmekte ve bölgenin de cazibesini artırmaktadır. Alanın topoğrafik zenginliği manzara açısından da eşsiz kılınmasına neden olmaktadır.

Şehrin ilk gecekondu bölgesi olarak bilinen Taşlıbayır Bölgesi, 2000’li yıllara kadar plansız ve kontrolsüz bir şekilde konut yapımına maruz kalmış ve bu yapılar ıslah imar planları ile yasal hale getirilmeye çalışılmıştır. Bölgedeki vatandaşların tapu beklentisine cevap verebilmek ve bölgeyi imara kavuşturabilmek adına 2005 ve 2007 yıllarında yapılan imar uygulamaları ile vatandaşlara tapular verilmiştir. Yapılaşmanın meri ıslah imar planları üzerinden devam etmesi altyapı, otopark sorunları doğurmuş ve sonuçta hiçbir ulaşım sistemi olmayan, sosyal donatı alanlarından yoksun bir yerleşim alanı oluşmuştur. Süreç sonunda ortaya çıkan yerleşim alanı, kendi içinde çözüm bekleyen ulaşım, altyapı, sosyal donatı alanı gibi sorunları ile hem bölge sakinleri açısından yaşanabilir bir kentten uzak bir çevreye dönüşmüş hem de bu sorunların çözümü için aktarılabilecek kaynak bakımından kent bütününe bir külfet oluşturmuştur.

Şekil 5.18, 5.19, 5.20 ve 5.21’de Taşlıbayır dönüşüm alanının farklı açılardan çekilmiş fotoğrafları ile alanın konumunun önemi ve yapılaşmanın sağlıklı olmadığı, herhangi bir ulaşım kademelenmesinin söz konusu olmadığı görülmektedir.



Şekil 5.18: Taşlıbayır bölgesinden görünümü



Şekil 5.19: Dönüşüm alanının kuzey sınırından görünümü



Şekil 5.20: Dönüşüm alanının kuzey sınırından görünüm



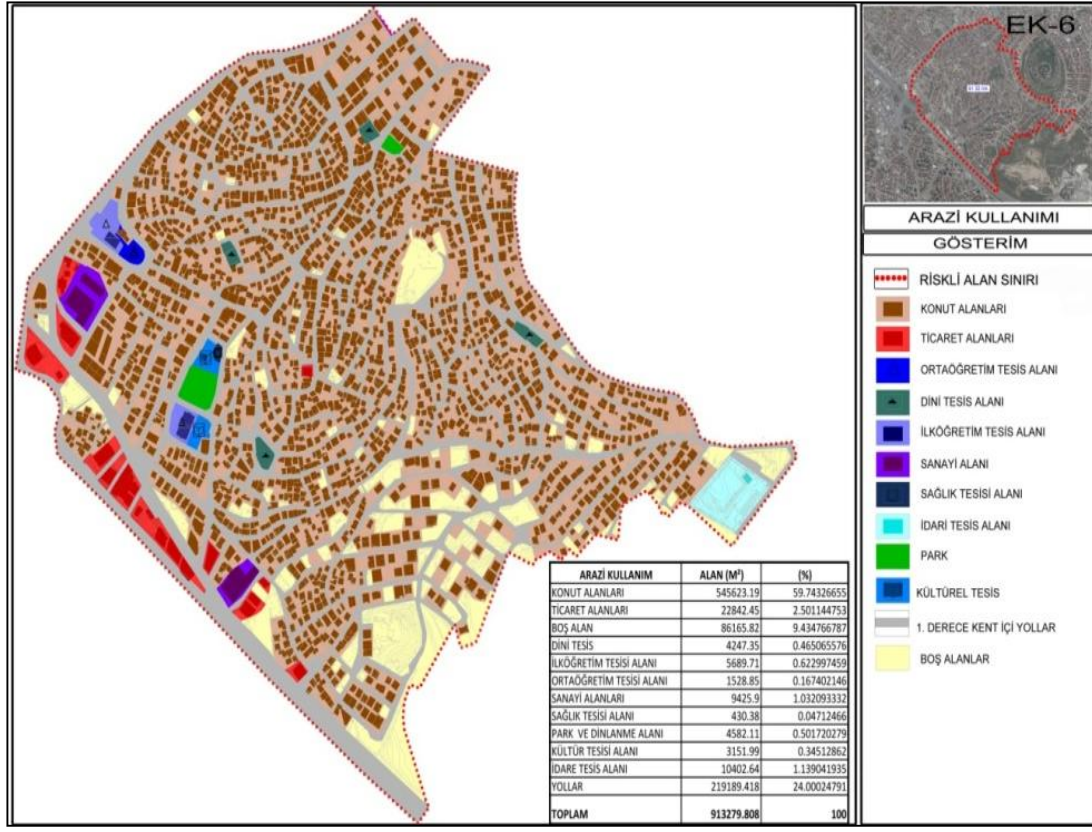
Şekil 5.21: Dönüşüm alanının gözdağı tepesinden görünüm.

5.5.2. Taşlıbayır kentsel dönüşüm alanının fiziksel yapısı

5.5.2.1. Arazi kullanım

Proje alanı düzensiz, sağlıksız ve sosyal-teknik donatı alanlarından yoksun bir şekilde yapılaşma göstermiş olup parsellerin düzensiz ve küçük alanlı olmasından dolayı bölgede yol alanları toplam yüzölçüm içerisinde büyük bir oranı kaplamaktadır.

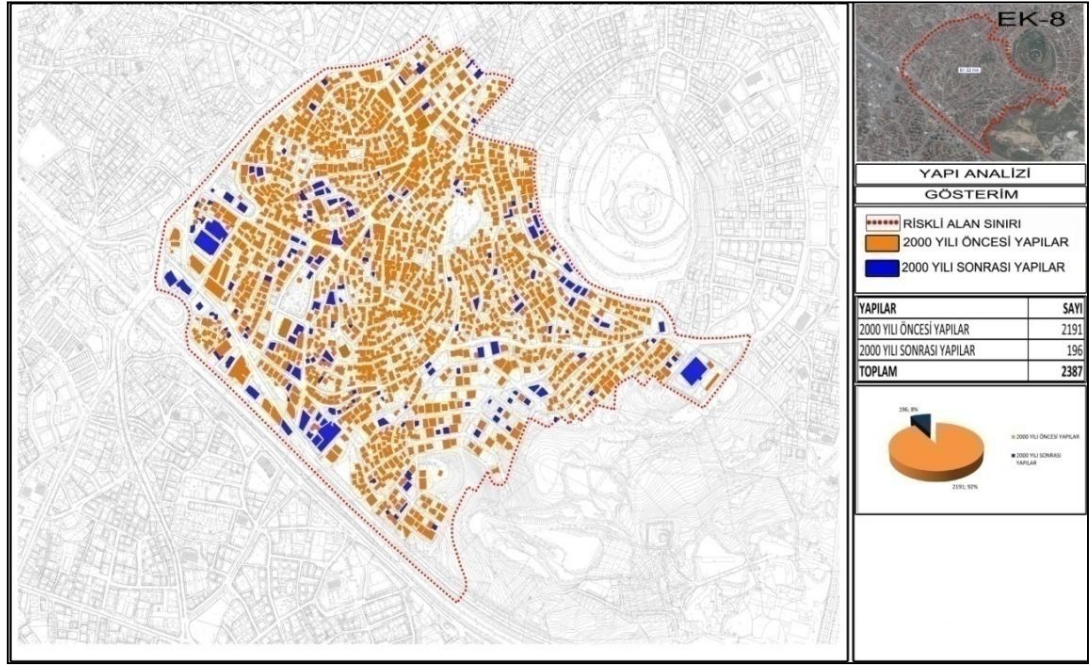
Arazi kullanım analizi sonucunda alanın %59,2'si konut alanları, %2,48'ini ticaret, %7,72'sini boş alanlar, %4,3'ünü donatı alanları, %26,3'unu ise yol ve otoparklardan oluştuğu görülmektedir (Şekil 5.22).



Şekil 5.22: Arazi kullanım

5.5.2.2. Yapı analizi

Söz konusu alan kentin diğer bölgelerine nazaran konut kalitesi ve çevre düzeni bakımından geri kalmıştır. Alanda yapı profiline bakıldığında genel olarak 1999 yılı depreminden önce deprem statüsüne uygun olarak yapılmayan kötü kalite yapıların %92 oranında çoğunlukta olduğu görülmektedir. 2000 yılı sonrası yapılar toplam yapıların sadece %8'ini oluşturmaktadır (Şekil 5.23).

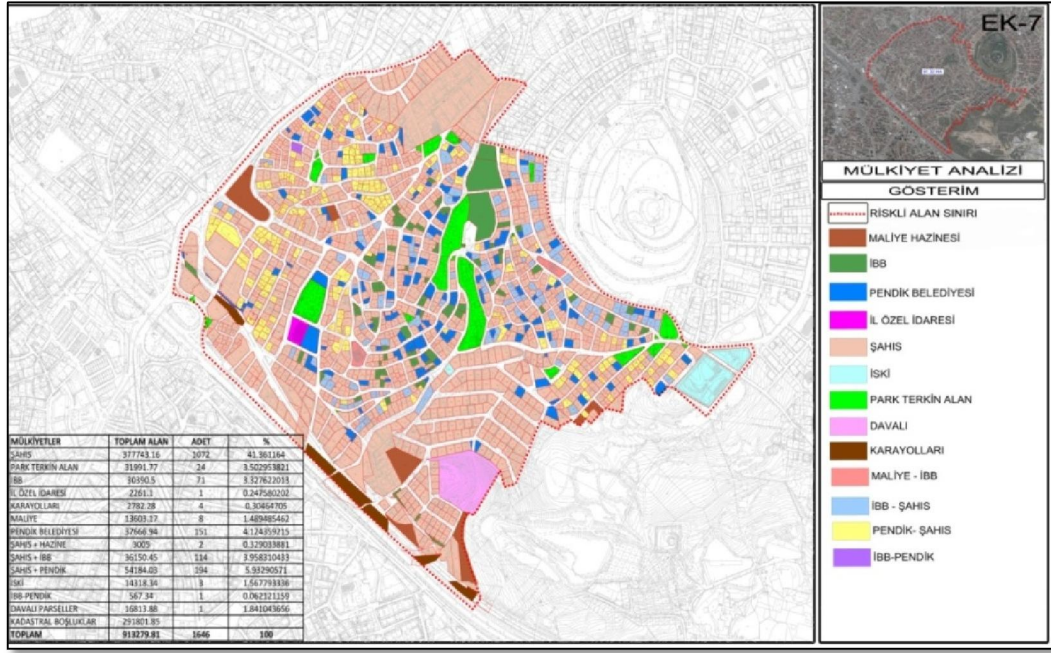


Şekil 5.23: Bina yapım yılı analizi

Alanda toplam 2.387 adet yapı ve yaklaşık 4.798 adet bağımsız bölüm bulunmaktadır.

5.5.2.3. Mülkiyet analizi

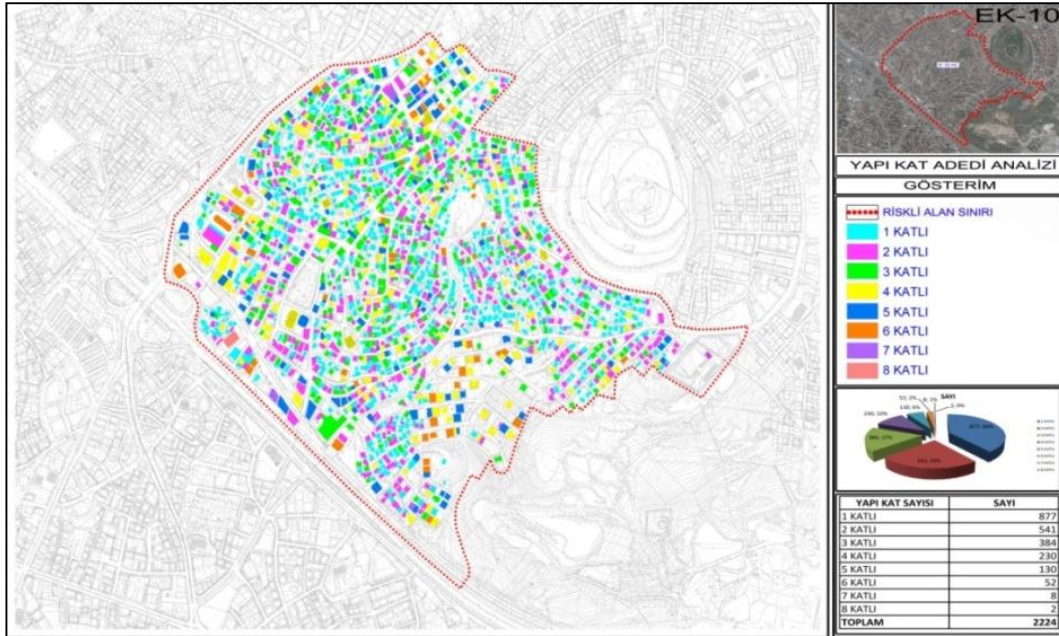
Alanın mülkiyet yapısına bakıldığında Şekil 5.24’de görüldüğü gibi toplam 1646 adet parsel bulunmakta olup; bunlardan 1072 adet parselin şahıs, 151 adet parselin Pendik Belediyesi, 8 adet parselin Maliye, 71 adet İBB, 114 adet İBB-Şahıs, 194 adet parselin ise Pendik-Şahıs mülkiyetinde olduğu görülmektedir. Diğer parseller ise İl Özel İdaresi, Maliye Hazinesi-Şahıs, Karayolları mülkiyetindeki parsellerdir.



Şekil 5.24: Mülkiyet analizi

5.5.2.4. Kat adetleri

Yapıların %40'i tek katlı, %24'si iki katlı, %17'si üç katlı, %10'u dört katlı, %6'si beş katlı %2'ü altı katlı, %1'i ise yedi ve sekiz katlıdır (Şekil 5.25).

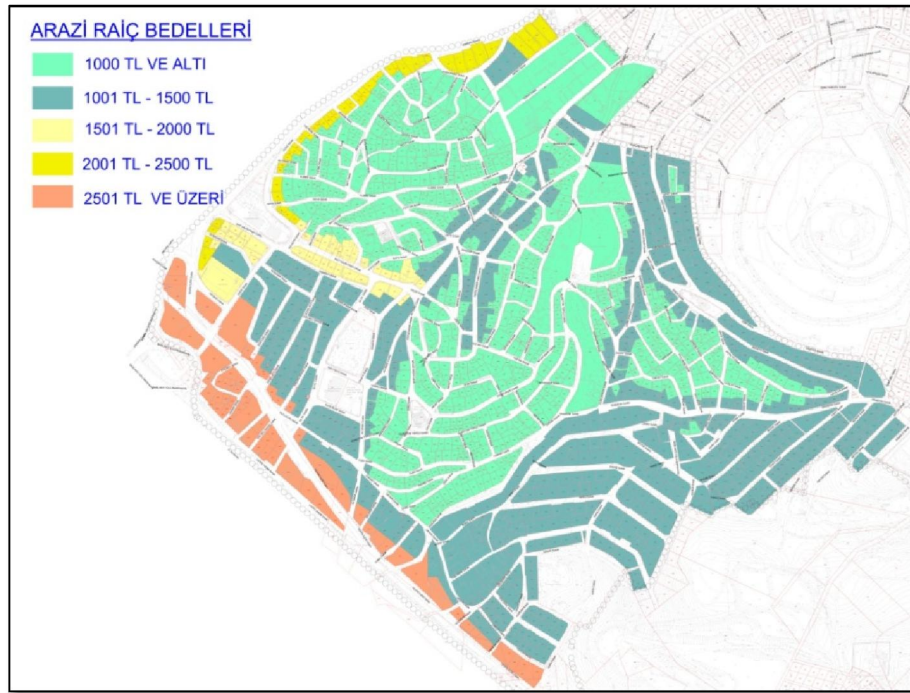


Şekil 5.25: Kat adetleri analizi

5.5.2.5. Rayiç bedeller

Taşlıbayır bölgesinde rayiç değerler incelendiğinde, Şekil 5.26’da belirtilen turuncu ve sarı renkli alanların yani Ankara Caddesi ve D-100 Karayolu paralelinde gelişen ticaret ve konut alanlarının öncelikli olarak en üst değere ulaştığı görülmektedir. Ardından minibüs güzergâhı boyunca ulaşım alt yapısı bulunan akslar ve donatı alanları, bulundukları bölgenin erişilebilirliğini artırarak arazi değerini ve arazi kullanımını etkilemektedir. Bu yönüyle D-100 Karayolu ve Ankara Caddesi boyunca arazi değerleri 2000 TL/m² ve üzeri bir değere ulaşırken aynı zamanda ticari birimler yer almaktadır. Erişilebilirlik derecesine göre ise iç kısımlarda 1000 TL/m²’nin altında, nispeten erişim olanakları yüksek kısımlarda ise 1000 ile 2000 TL/m² arasında değişmekte ve konut birimleri yer almaktadır.

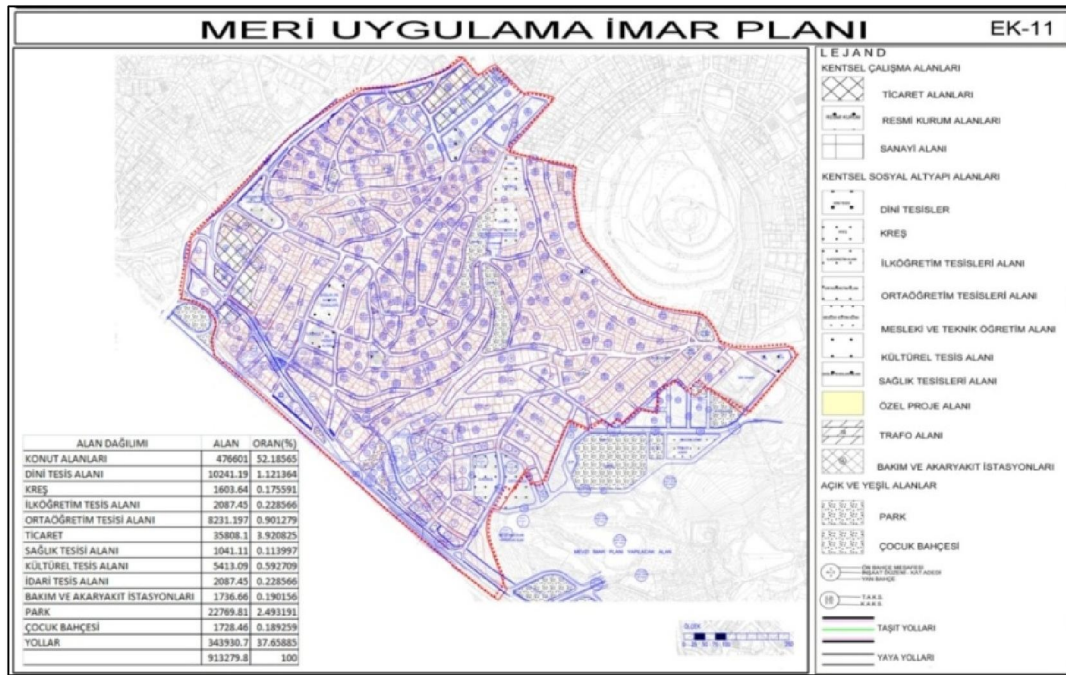
Arazide yapılan yüz yüze görüşmeler neticesinde emlakçılardan alınan bilgilere göre ise kentsel dönüşüm söylentilerinin başlamasından bu yana arazi değerlerinin %50’den fazla oranda arttığı ve arazilerin çokça el değiştirildiği tespit edilmiştir. Bu artışlara ilişkin modellemeler yapılarak başka bir tez konusu oluşturulup detaylı incelemeler yapılabilir. Ancak tez kapsamında sadece edinilen sözel bilgilere göre artış olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 5.26: Taşlıbayır Raiç Bedeller

5.5.2.6. Meri plan durumu

Alanda 13.04.1987 onay tarihli Dolayoba Uygulama İmar Planı, 03.03.1989 onay tarihli Dolayoba Islah İmar Planı, 17.02.2004 Dolayoba 2 Islah İmar Planı, bulunmaktadır. Meri imar planlarına göre söz konusu proje alanında; 47,6 hektar konut alanı, 3,58 hektar ticaret alanı, 2,27 hektar park alanı, 34,3 hektar imar yolları, yaklaşık 1 hektar dini tesis alanı, yaklaşık 4 hektar ilköğretim tesisi ve ortaöğretim tesisi gibi fonksiyonlar yer almaktadır (Şekil 5.27).



Şekil 5.27: Meri plan örneği

5.5.2.7. Teklif plan durumu

Teklif planda konut alanları alanın %52,1'ini, ticaret alanları %3,9'unu, yollar alanın %37,65'ini oluşturmaktadır. Yollar proje alanının önemli bir oranını oluşturmakta olup plan söz konusu alan için fazlaca taşıt ağırlıklı bir plan olmuştur.

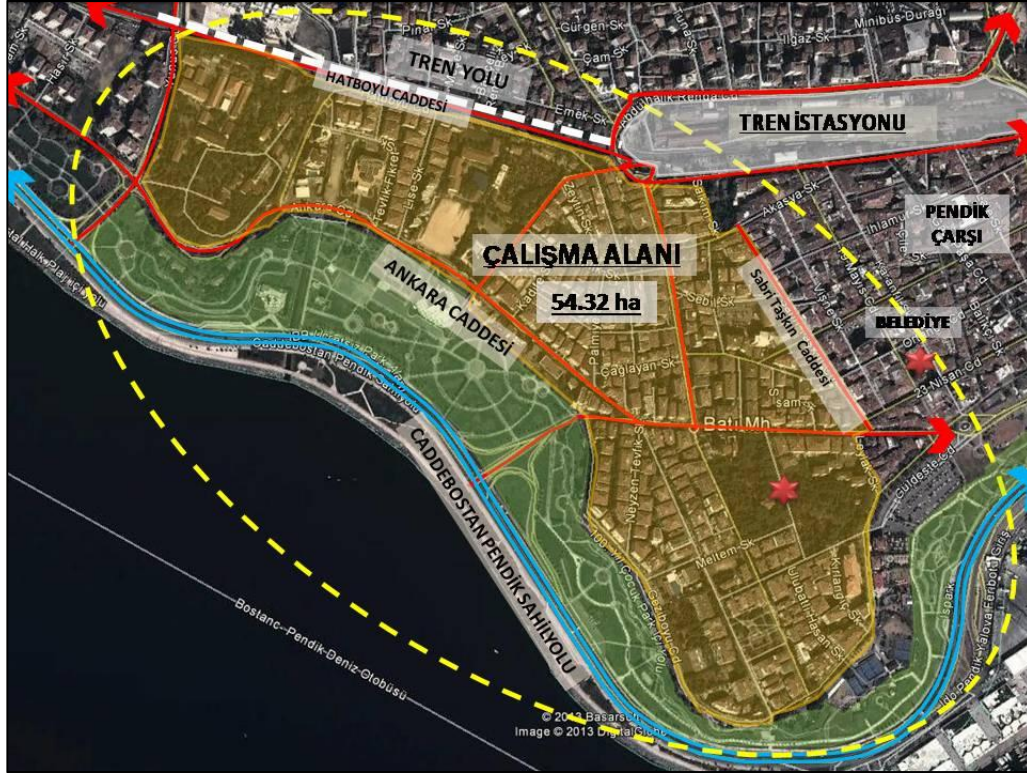
Kentsel dönüşüm sonrası yapılaşmanın belirlendiği 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'nda daha önceki ıslah planlarına göre pek çok iyileştirme yapıldığı görülse de ulaşım ve donatı açısından bir takım eksikler bulunmaktadır. Islah planlarındaki 3-4 metrelik tek bir aracın zor geçtiği adeta insanlar erişmesin diye süreç içerisinde kaderine terk edilerek oluşturulan ulaşım ağı yerine, ulaşım plancıları ve şehir plancıları arazi etüd edilerek belirli amaçları olan yeni bir ulaşım ağı kurgulanmış ve küçük dar yollar kapatılarak enkesiti geniş, kademeli bir ulaşım ağı oluşturulmaya

çalışılmıştır. Bu ulaşım ağında bölgenin nirengi noktaları olan D-100 Karayolu, ilçe için büyük önem arzeden Ankara Caddesi, Gözdağı Rekreasyon Alanına erişim önemsenmiş ve mahalleri birbirine bağlayan bir ulaşım kurgusu oluşturulmuştur (Şekil 5.28). Ancak herhangi bir yaya aksı ve bisiklet yolu planlanmamıştır. Oluşturulan yollar için detaylı bir fizibilite yapılmamış, dönüşümle gelecek projeksiyon nüfusun ulaşım ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamayacağı ile ilgili bir araştırma yapılmamıştır. Ayrıca dünya örneklerinde gördüğümüz Cervero'nun önemle üzerinde durduğu sürdürülebilir bir ulaşım planlaması için gerekli olan karma arazi kullanımı, yayalaştırma gibi unsurlar dikkate alınmamıştır.

Şekil 5.28: Taşlıbayır Bölgesi Tasarım Planı

5.6.1. Batı Burnu kentsel dönüşüm alanın konumu

Bulvarından Gezi Yolu Caddesi bağlantısı ile ve kuzeyinde bulunan tren yolu ile sağlanmaktadır.



Şekil 5.29: Batı Burnu, alanın konumu

Alanın büyüklüğü 54,32 ha olup yaklaşık 10.000 kişi yaşamaktadır. Marina, İDO Feribot İskelesi ve Sahil Bulvarına yakın olan alan ilçenin girişinde deniz kıyısında ilçenin en prestijli alanlarından biri konumundadır. Güneyinde Pendik Burnu olarak nitelendirilen sahayı içine alan söz konusu bölgede İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 01.07.1999 Gün ve 5230 sayılı kararı ile I. Derece Doğal Sit Alanı ilan edilen Koruluk bulunmaktadır. Pendik Veteriner Kontrol ve Araştırma Merkezi, Pendik Yunus Emre Kültür Merkezi, Pendik Lisesi Fatih Anadolu Lisesi, Dr. Kemal Demir Gençlik Kampı gibi tesisler de alanda bulunan diğer tesislerdir. Şekil 5.30'da ilçenin en eski yerleşimlerinden biri olan Batı Burnu'nun denizden görüntüsü bulunmaktadır.

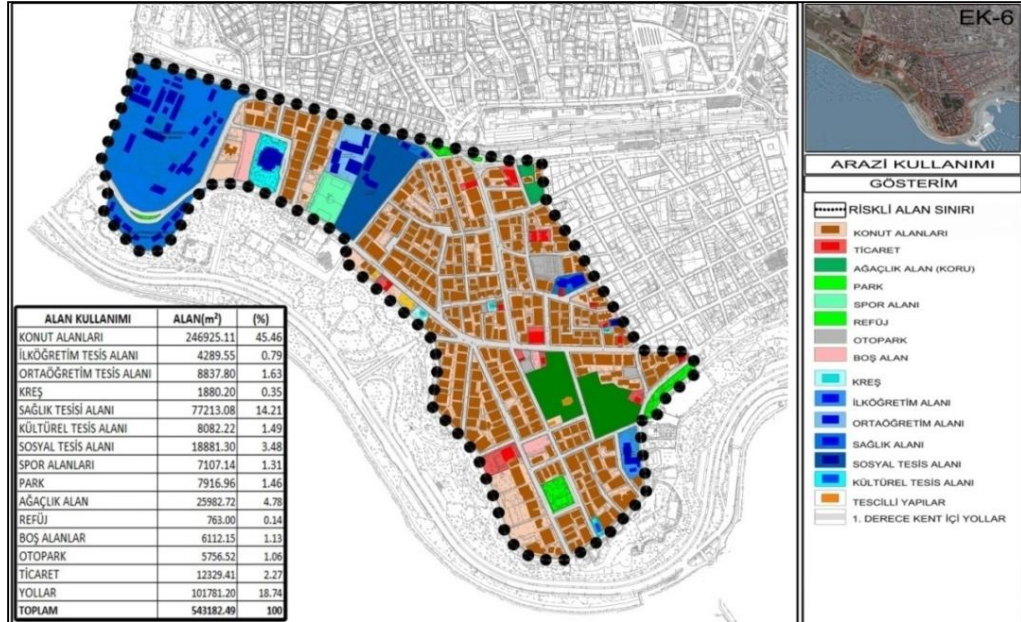


Şekil 5.30: Batı Burnu denizden görünüm

5.6.2. Batı Burnu kentsel dönüşüm alanının fiziksel yapısı

5.6.2.1. Arazi kullanımı

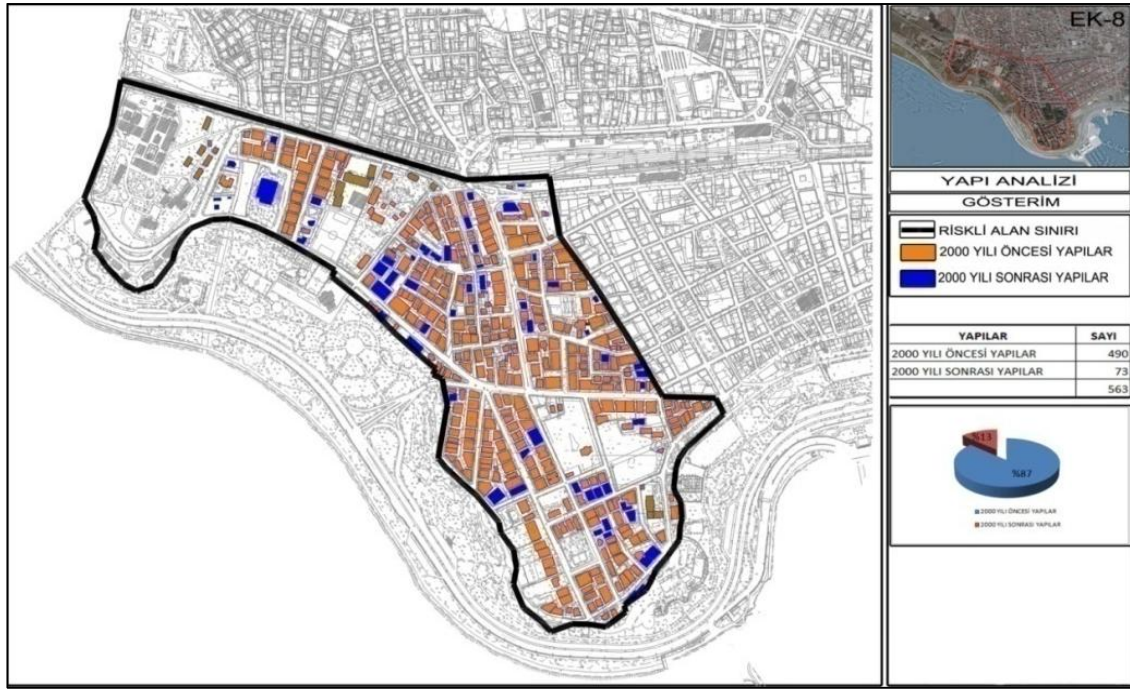
Arazi kullanım analizi sonucunda bölgenin %45'ini konut alanları, %30'unu sosyal-kültürel tesisler, hastane, ilk ve ortaöğretim tesisleri, kreş, park ve spor alanları, %2,3'ünü ticaret, %20'sini ise yol ve otoparklar oluşturmaktadır (Şekil 5.31).



Şekil 5.31: Arazi kullanımı

5.6.2.2. Yapı analizi

Riskli alan olarak belirlenen Batı Burnu ilçenin en prestijli alanlarından biri konumunda olup Pendik'in ilk yerleşim yerlerinden biridir. Söz konusu alan kentin diğer bölgelerine nazaran konut kalitesi ve çevre düzeni bakımından geri kalmıştır. Alanda yapı profiline bakıldığında genel olarak 1999 yılı depreminden önce deprem statüsüne uygun olarak yapılmayan kötü kalite yapıların %87 oranında çoğunlukta olduğu görülmektedir. 2000 yılı sonrası yapılar toplam yapıların sadece %13'ünü oluşturmaktadır. 2000 yılı öncesi yapılan yapılardan malikleri tarafından bireysel riskli yapı raporları alınarak riskli yapı çıkması, 2000 yılı öncesi yapılan yapıların artık yenilenmesi gerektiğini gözler önüne sermektedir (Şekil 5.32).

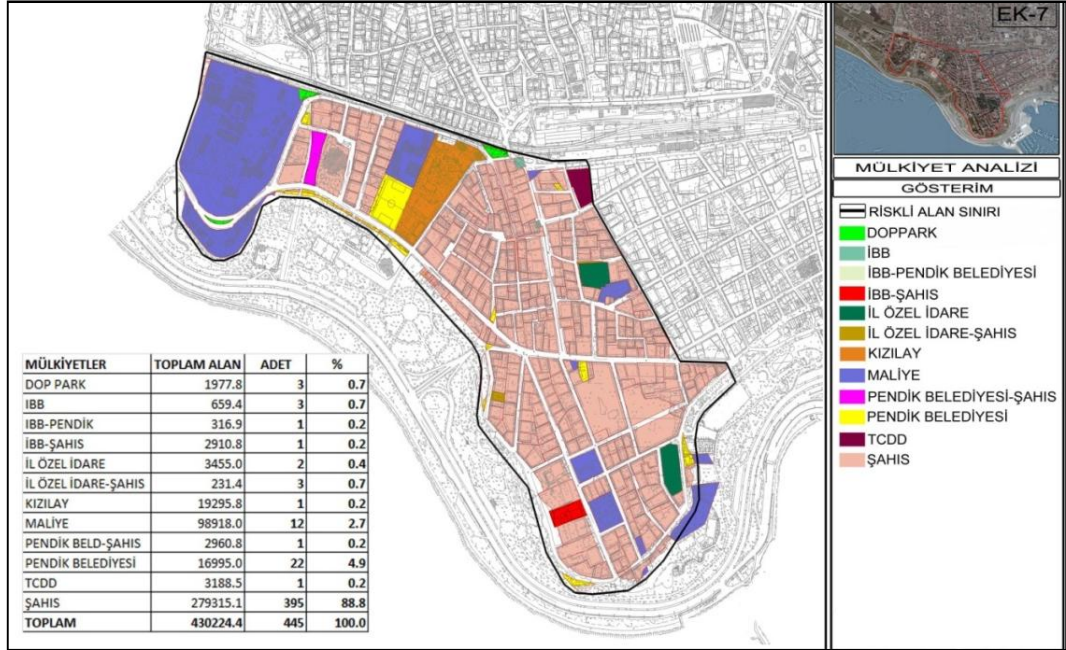


Şekil 5.32: Bina yapım yılı analizi

Alanda toplam 465 adet yapı ve yaklaşık 5000 adet bağımsız bölüm bulunmaktadır.

5.6.2.3. Mülkiyet analizi

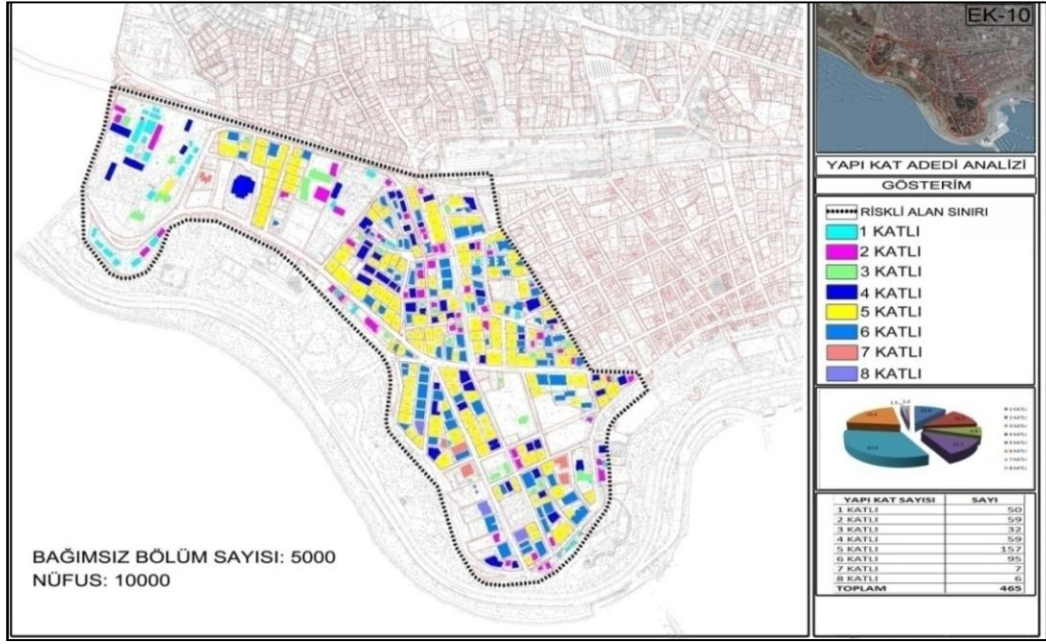
Alanın mülkiyet yapısına bakıldığında toplam 445 adet parsel bulunmakta olup; bunlardan 395 adet parselin şahıs, 22 adet parselin Pendik Belediyesi, 12 adet parselin Maliye mülkiyetinde olduğu görülmektedir. Diğer parseller ise İBB-Pendik Belediyesi, İBB-Şahıs, İl Özel İdare-Şahıs mülkiyetindeki hisseli parsellerdir (Şekil 5.33).



Şekil 5.33: Mülkiyet analizi

5.6.2.4. Kat adetleri

Şekil 5.34’de görüldüğü gibi yapıların %10,8’i tek katlı, %12,7’si iki ve dört katlı, %6,9’u üç katlı, %33,8’i 5 katlı %20,4’ü altı katlı yüzde %2,8’i yedi ve sekiz katlı yapılarıdır .



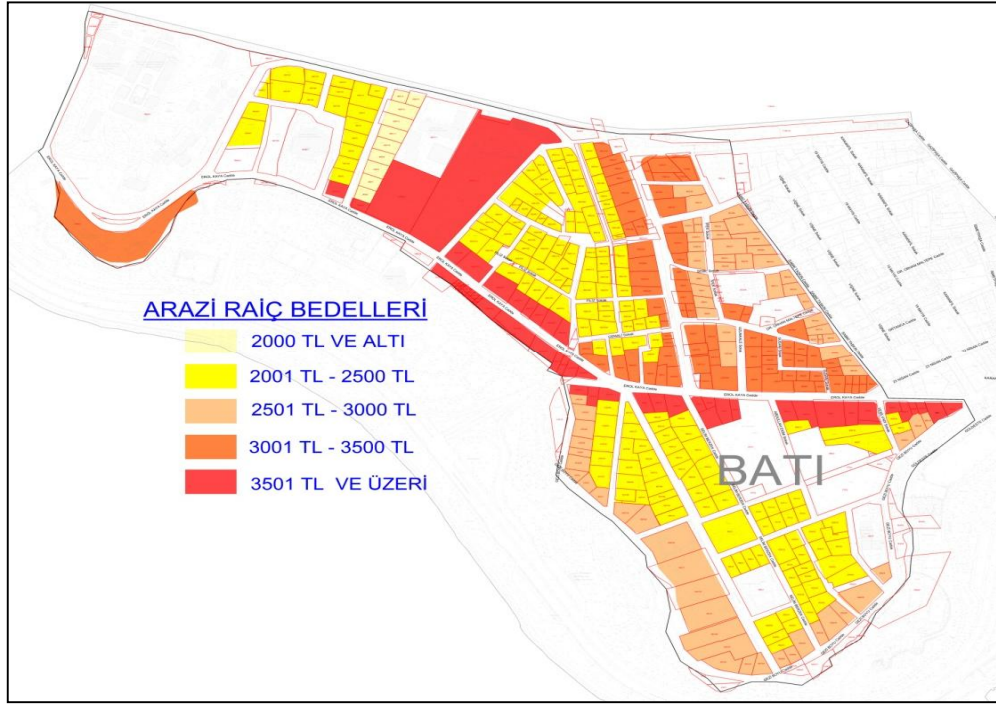
Şekil 5.34: Kat adedi analizi

5.6.2.5. Rayiç bedeller

Batı Burnu bölgesinde rayiç değerler incelendiğinde ise Erol Kaya Caddesi başta olmak üzere toplu taşıma güzergahları paralelinde ve yaya aksları ile merkez bölgesine yakın ticaret birimlerinin yoğunlaştığı alanlarının öncelikli olarak en üst değere ulaştığı görülmektedir. Donatı alanları (Yunus Emre Kültür Merkezi ve Pendik Devlet Hastanesi, park, okul vb.) bulundukları bölgenin erişilebilirliğini artırarak arazi değerini etkilemiştir.

Merkez bölgesinden uzaklaştıkça azalan arazi değerleri Kültür Merkezi ve Hastane gibi donatıların etkisi ile değerlerini artırmakta ve ticari fonksiyonları bölgeye çekmektedir.

İç kesimlerde kalan ve ana ulaşım akslarından cephe almayan yapı adalarında arazi değerleri 2.000 ile 2.500 TL/m² değerine ulaşırken aynı zamanda yoğunlukla konut birimler yer almaktadır. Merkez bölgesine yaklaştıkça erişim olanakları yüksek olan Sabri Taşkın Caddesi ile Burhan Toprak Caddesi arasında kalan kısımlarda ve yine Geziboyu Caddesinde manzaraya hâkim alanlarda arazi değerleri 2.500 ile 3.500 TL arasında değişmekte ve karma kullanımlar yer almaktadır (Şekil 5.35).

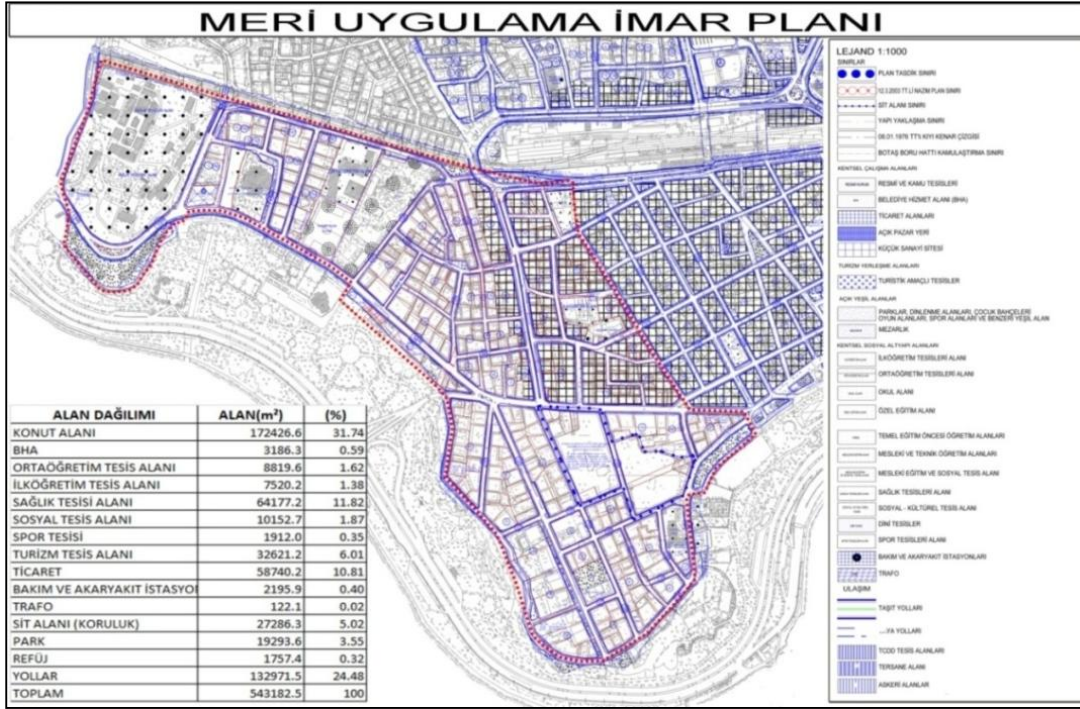


Şekil 5.35: Batı Burnu Raiç Bedeller

Arazide yapılan yüz yüze görüşmeler neticesinde emlakçılardan alınan bilgilere göre ise kentsel dönüşüm söylentilerinin başlamasından bu yana arazi değerlerinin %90'dan fazla oranda arttığı ve satış işlemlerinin durma noktasına geldiği, yeni yapılan binalarda ise m² satış bedellerinin 5.000 ile 9.000 TL arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ancak bu artış hiç şüphesiz sadece alanın yıkılıp yenilenmesi, dönüşüm ile oluşan bir artış değildir. Pendik İlçesi İstanbul içinde önemli bir alt merkez olmakla birlikte, çok önemli ulaşım ağlarının kesişim noktası olması alanı cazip hale getirmektedir. Arazi değerlerinin kentsel dönüşüm ve ulaşım ile değişimi ayrı bir tez konusu olup, bu tez kapsamında sözel bir takım verilerle bilgi edinilmiştir.

5.6.2.6. Meri plan durumu

Alanda 16.05.2008 onay tarihli Merkez Uygulama İmar Planı bulunmaktadır. Söz konusu proje alanında; 17,24 hektar konut alanı, yaklaşık 1,5 hektar ortaöğretim ve ilköğretim tesis alanı, 6,41 hektar sağlık tesisi, yaklaşık 1 hektar sosyal tesis alanı, 3,2 hektar turizm tesis alanı, yaklaşık 2 hektar park alan gibi fonksiyonlar yer almaktadır (Şekil 5.36).



Şekil 5.36: Meri plan örneği.

Kentsel dönüşüm sonrası yapılaşmanın belirlendiği 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'nda daha önceki ıslah planlarına göre oldukça iyileştirmeler yapıldığı görülse de ulaşım ve donatı açısından bir takım eksikler bulunmaktadır.

5.6.2.7. Teklif plan durumu

Planda konut alanları alanın %32'sini, ticaret alanları %11'ini, yollar alanının %24'ünü oluşturmaktadır. Yollar proje alanının önemli bir oranını oluşturmakta olup, plan fazlaca taşıt ağırlıklıdır (Şekil 5.37).



Şekil 5.37: Batı Burnu Tasarım Planı

6. RİSKLİ ALANLARA İLİŞKİN ANKET SONUÇLARI

6.1. Kapsamı ve Amacı

Anket, belli bir konuda saptanmış hipotezlere ya da sorulara bağlı olarak bir evren ya da örnekleme oluşturan kaynak kişilere sorular yöneltmek suretiyle sistemli veri toplama tekniği olarak tanımlanabilir.

Bu çalışma kapsamında 6306 sayılı yasa kapsamında riskli alan ilan edilen Taşlıbayır ve Batı Burnu bölgelerinde gerçekleşecek olan yeniden yapılanmanın sürdürülebilir, katılımcı, erişilebilir, şeffaf, insan odaklı kentsel alanlara dönüşebilmesi için gerekli olan kriterler ele alınmıştır. Bu bağlamda teorik çalışmalara ek olarak pratikte de çalışılacak bölgelerin fiziksel, sosyal, ekonomik verilerine ihtiyaç duyulmuştur. Bu verilerin yanı sıra burada yaşayan halkın kentsel dönüşüme bakış açısı, ne ölçüde projeye dâhil oldukları, farkındalıkları ve taleplerinin ele alınması, toplumsal algının ölçülmesi bağlamında ve riskli alan ilan edilen bu bölgede yaşayanların ulaşım taleplerinin, hangi ulaşım modlarını kullandıklarının ve dönüşümle birlikte nelere ihtiyaç duyduklarının ölçülmesi bağlamında anket çalışmasına başvurulmuştur.

Kentsel ulaşım master planlarında hanehalkı anketlerinde %1-%4 örneklem aralığının kullanıldığı görülmektedir. Nüfusun büyüklüğüne göre bu örneklem sayısı belirlenmektedir. Bu bağlamda anket sayısı belirlenirken Taşlıbayır ve Batı Burnu örnek alanlarında yaşayan halkın nüfusu göz önünde bulundurularak %1 örneklem alınarak bir sayı belirlenmiştir. Taşlıbayır'da TÜİK verilerine göre alanda 13.100 kişi, Batı Burnunda ise 10.000 kişi yaşamaktadır. Dolayısı ile Taşlıbayır için 131, Batı Burnu için ise 100 kişi ile anket çalışması hedeflenmiştir. Ancak anketler her ne kadar bir kişi ile yapılırsa da tüm bir bağımsız birim adına yapılmıştır.

Hedeflenen anket sayısı Taşlıbayır Bölgesinde gerçekleşirken, Batı Burnundaki halkın kentsel dönüşüme tepkisi sebebiyle ancak %50'si gerçekleştirilebilmiştir. Bu bölgede yaşayan insanlar kentsel dönüşüm ile manzara ve ulaşım açısından ve kentsel değer açısından değerli olan bu bölgeden aynı şekilde faydalanmak istemeleri nedeniyle kentsel dönüşüme tepki göstermektedirler. Yöntem olarak yüzyüze

görüşmeye ek olarak mahalle muhtarları aracılığı ile de anketlerin yapılması sağlanmıştır.

Çalışma boyunca görüşmeler sistematik olarak yapılmış olup ikame anket kullanılmamıştır. Tüm bu verilere ek olarak bölgelerde yaşayanlarla, muhtarlarla, Pendik Belediyesi ile ve emlakçılar ile yüz yüze görüşmeler yapılarak bölge hakkında detaylı bilgi edinilmiştir. Anket soru ve sonuçları Ek-1 ve Ek-2’de verilmiştir.

6.2. Taşlıbayır Bölgesi

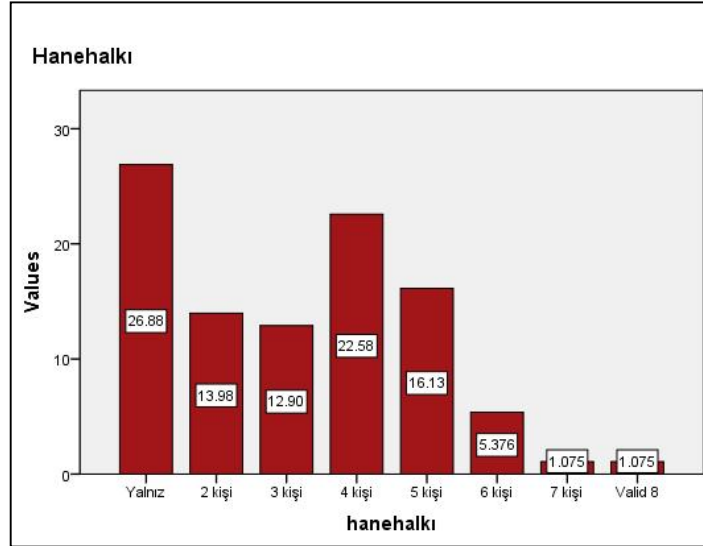
Bu bölümde Taşlıbayır Bölgesine ait yapılan 131 adet anketin sonuçları ve değerlendirilmesi alt başlıklar halinde yapılmıştır.

6.2.1. Sosyo-ekonomik yapı

Anket yapılanlardan 86 kişi erkek, 45 kişi kadındır. Yaş aralığına bakıldığında % 35,29’u 26-50 yaş aralığında, %31,37’si ise 36-50 yaş aralığındadır. Ankete katılanların %82,52’si evlidir.

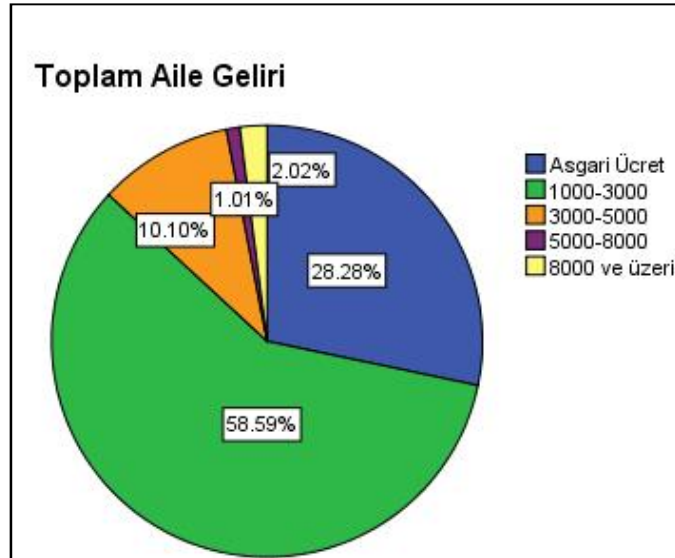
Ankete katılanlardan %46’sı ortaöğretim mezunu iken, %34’ü ilköğretim mezunudur. Üniversite mezunu olanlar %18’lik bir kısmı oluşturuyor olmasına rağmen okur yazar olmayan kişi sayısı 13’tür.

Taşlıbayır bölgesinde hanehalkı sayısına bakıldığında %26,88’i yalnız yaşıyorken, %22,58’lik kısmı 4 kişilik, %16,33’lük kısmı ise 5 kişilik ailelerden oluşmaktadır (Şekil 6.1). Hanehalkı ortalaması 3,2 kişi olarak görülmektedir. Yapılan görüşmelerde tek kişi yaşayanların büyük çoğunluğunun iş amaçlı burada kaldığı anlaşılmaktadır.



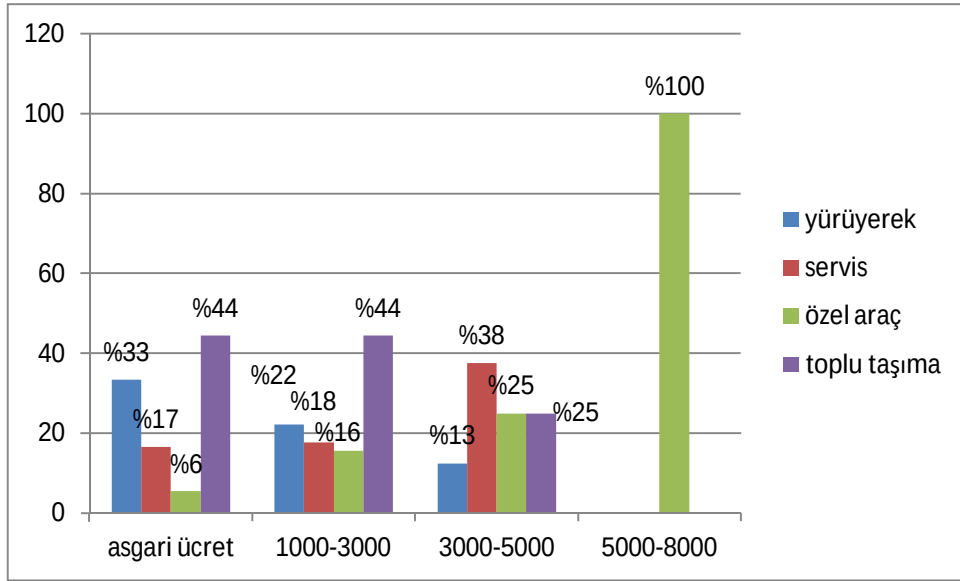
Şekil 6.1: Hanehalkı büyüklüğü

Bölgedekilerin gelirlerine bakıldığında %58,59'luk kısmının 1.000-3.000TL arasında maaş aldığı görülmektedir (Şekil 6.2). Ailede toplam çalışan sayısı %45'le 1 kişi iken bunu %25 ile 2 kişi izlemektedir.



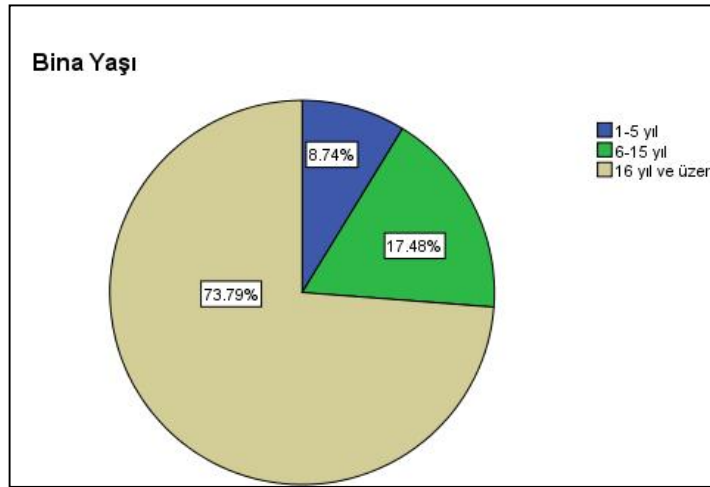
Şekil 6.2: Toplam aile geliri

Şekil 6.3'te görüldüğü gibi hanehalkı geliri az olan ailelerin tercihi toplu taşıma ve servis yönünde iken gelir seviyesi arttıkça özel araç kullanımı da artmaktadır.



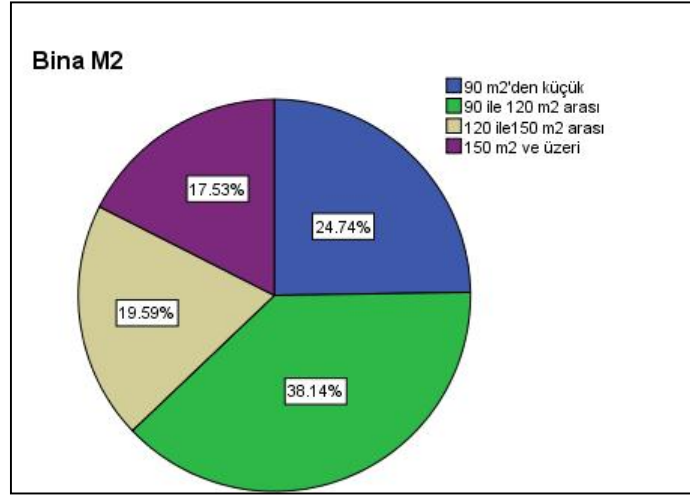
Şekil 6.3: Gelir seviyesi ulaşım aracı ilişkisi

Fiziksel yapıya bakıldığında katılımcıların oturdukları binaların %74'üne yakın bir kısmının 16 yıl ve üzeri olduğu yani 1999 depremi öncesinde deprem yönetmeliğine uyumayan yapılardan oluştuğu gözlenmektedir (Şekil 6.4).



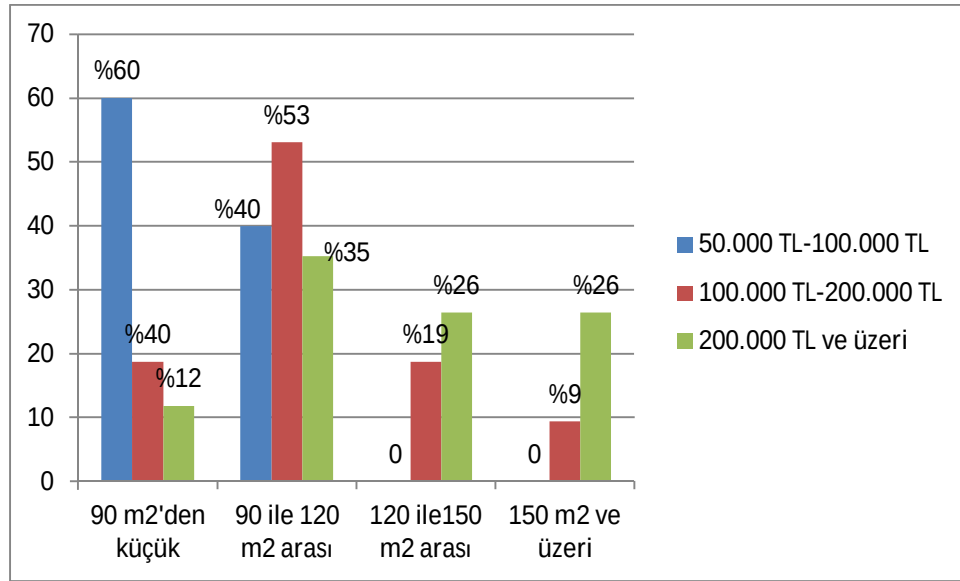
Şekil 6.4: Bina yaşı

Ankete katılanların %76,5'i ev sahibi olduğunu belirtmiştir. Ancak Pendik Belediyesinden edinilen bilgilere göre alanda çok sayıda kaçak yapılaşma ve gecekondü bulunmaktadır. Zamanında yapılan imar afları ile verilen tapu tahsis belgeleri halkın mülk sahibi olduğu iddiasını doğurmuştur. Bölgedeki binalara baktığımızda 90-120 m² lik ve 90 m²'den küçük yapılara rastlanmaktadır (Şekil 6.5).



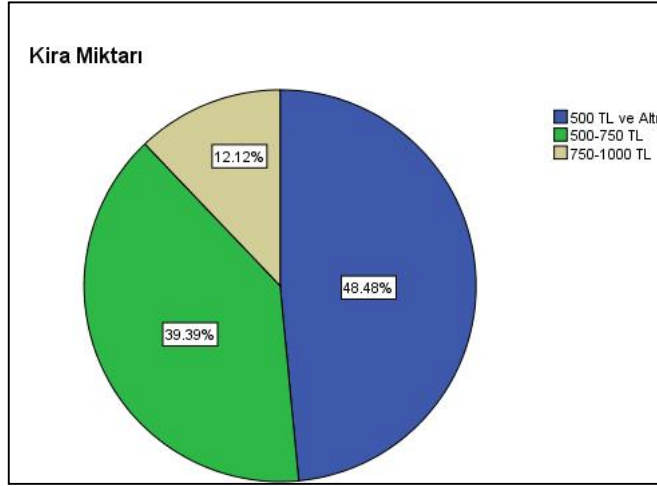
Şekil 6.5: Bina m²'si

Şekil 6.6'da görüldüğü gibi alanda yer alan konut stoğu 90m²'den küçük sosyal konut niteliğinde olup, fiyatları 50.000-100.000 TL aralığında değişmektedir.



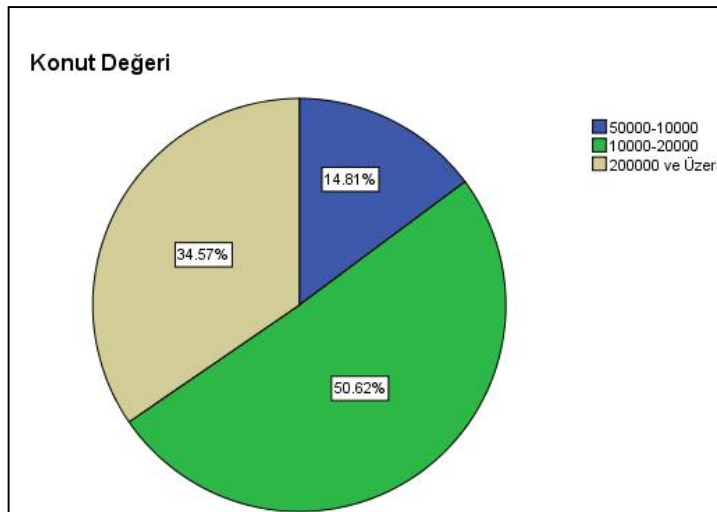
Şekil 6.6: Bina m²'si ve konut değeri ilişkisi

Kira değerlerine bakıldığında %49'u 500 TL altında iken %40'a yakın bir kısmı 500-750 TL arasındadır (Şekil 6.7). Alan genelinde 1000 TL üzerinde yapı görülmemektedir. Ancak emlakçılarla yapılan görüşmeler neticesinde bölgenin yenilenmesi ile arazi değerlerinin oldukça artacağı söylenmektedir.



Şekil 6.7: Aylık kira ücretleri

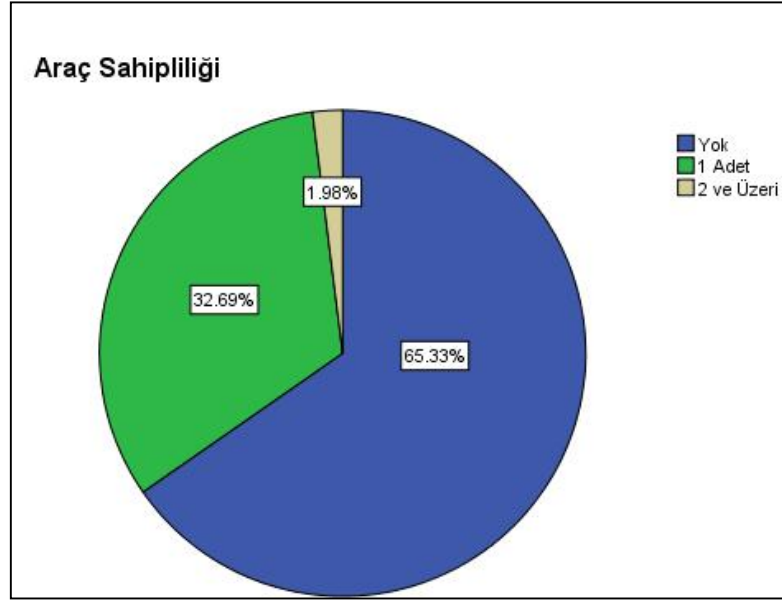
Yapıların büyük oranda eski olduğu bu bölgede konut değerlerinin de %50'sinin 100.000 – 200.000 TL arasında olduğu görülmektedir (Şekil 6.8). Ancak yüzyüze yapılan görüşmelerde edinilen bilgilere göre kentsel dönüşümle beraber yenilenecek olan alanda arazi değerlerinin artması ile konut değerlerinin de artacağı düşünüldüğünden bahse konu bölgede bu fiyatlarla satışlar yapılmamaktadır.



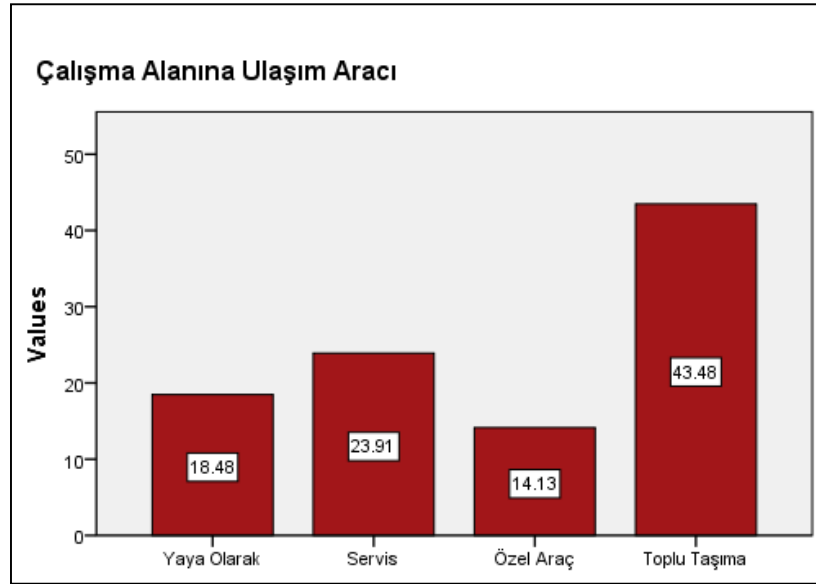
Şekil 6.8: Konut değeri

6.2.2. Ulaşım

Taşlıbayır bölgesinin mevcut ulaşımı ve planlanan ulaşım modları ile ilgili bilgiler Bölüm 5.1.1 ve 5.1.2'de verilmiştir. Şekil 6.9'da görüldüğü gibi anket yapılan kesimin ulaşım hareketliliği ve ihtiyaçlarına bakılacak olursa %65'inin araç sahibi olmadığı ve çalışma alanına toplu taşımayı tercih ederek ulaşan kesimin %44 ile en fazla olduğu görülmektedir (Şekil 6.10).

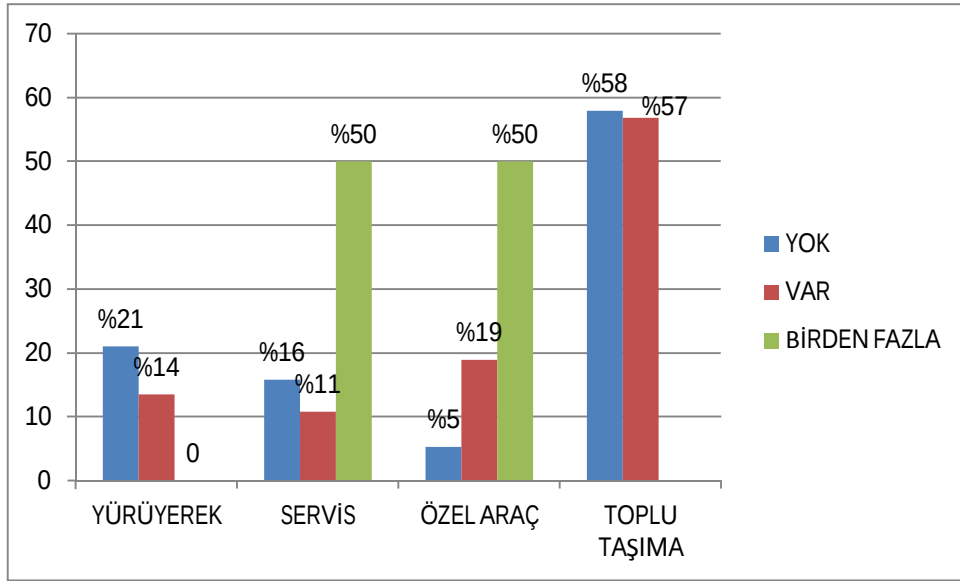


Şekil 6.9: Araç sahipliliği



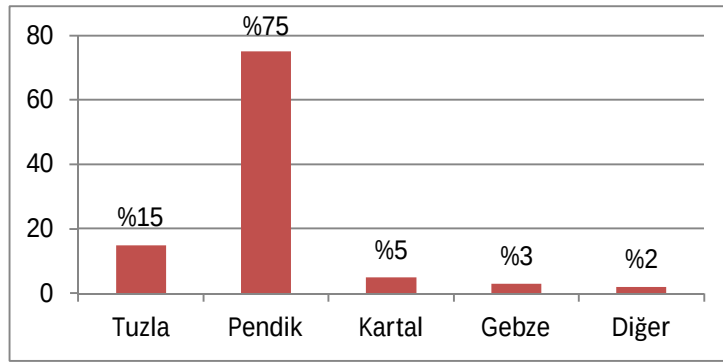
Şekil 6.10: Çalışma alanına ulaşım aracı

Şekil 6.11’de görüldüğü gibi araç sahibi olanların %57’si toplu taşımayı tercih ederken sadece %19’luk bir kısmı özel aracı ile erişim sağlamaktadır. Yapılacak olan tasarımlarla bu hareketlilik desteklenmelidir.

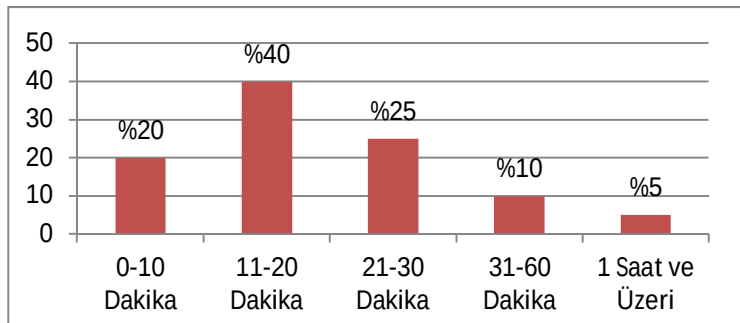


Şekil 6.11: Araç sahipliği ve çalışma alanına ulaşım

Bölgenin ulaşım hareketliliğine bakıldığında çalışma alanlarının Şekil 6.12’de belirtildiği gibi %75 ile Pendik içinde olduğu ve çalışma alanına erişmenin büyük oranda 11-20 dakika arasında zaman aldığı görülmektedir (Şekil 6.13). Aynı yerde yaşayan ve çalışanların çoğunlukta olması ve ev-iş yolculuk mesafelerinin kısa olması bölgede kompakt bir yapı olduğunun göstergesidir.



Şekil 6.12: Çalışma alanı



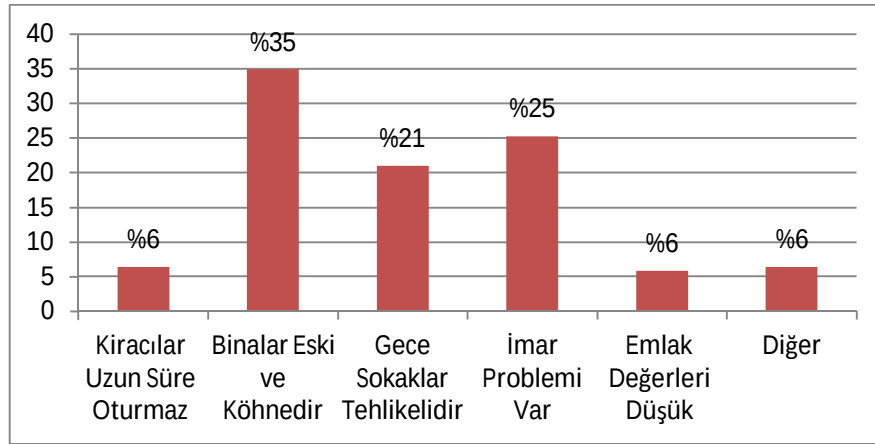
Şekil 6.13: Çalışma alanına erişim süresi

Alanda mevcutta ve tasarı planda herhangi bir yayalaştırma olmamasına rağmen yaşayanların %40'ı herhangi bir yayalaştırma istememektedir. Yayalaştırılmasını isteyen %60'lık kesim ise daha çok Alibaba Caddesi, Trabzon Caddesi gibi alanın en önemli akslarında ve eğitim kurumlarına erişim boyunca yayalaştırma talep etmektedir.

6.2.3. Kentsel dönüşüm

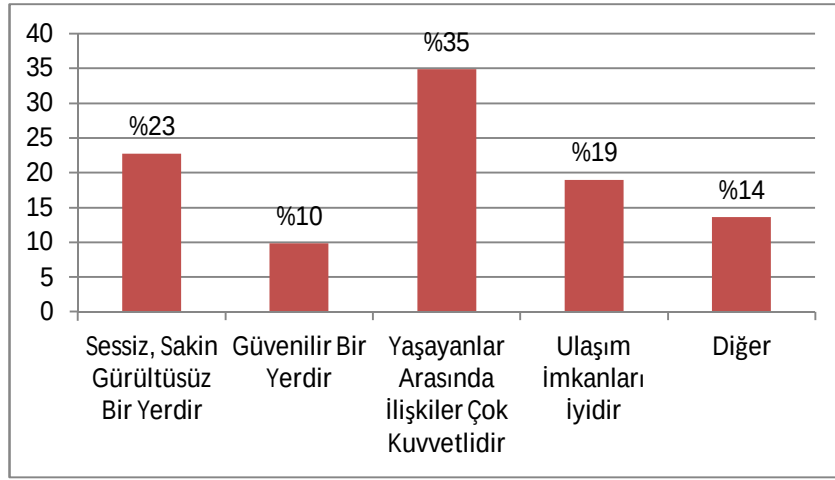
Kentsel dönüşüm başlığı altında bölgede yaşayanların bu olguya karşı algıları, beklentileri, istekleri değerlendirilmiştir. Ankete katılan halk Pendik'te yaşamayı seçmesinin nedeni olarak %50 oranında aile yanıtını vermiştir. Bunu %33 ile iş takip etmektedir. Dolayısı ile göç ile gelen bölge halkını burada tutan unsur iş imkanlarından çok ailesi ve çevresidir.

Bölgeye ilişkin olumsuzluklara alınan cevap, %35 ile binaların eski ve köhne olması, %25 ile imar problemleri olması, %21 ile ise sokakların tehlikeli olması şeklinde sıralanmaktadır (Şekil 6.14).



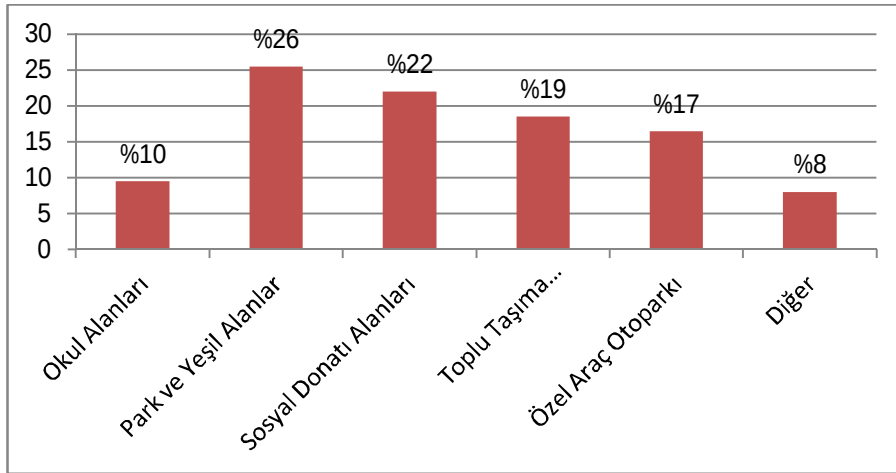
Şekli 6.14: Taşlıbayır bölgesine ilişkin olumsuzluklar

Şekil 6.15'de görüldüğü gibi bölgede yaşayanlar arasındaki ilişkilerin çok kuvvetli olduğu (%35) ve sessiz sakin gürültüsüz bir yer olduğu (%23) olumlu olarak nitelenen özellikleri arasında girmiştir. Bir kez daha burada görülmektedir ki, bölge içerisinde ki komşuluk bağları, aile bağları oldukça kuvvetlidir ve herhangi bir dönüşüm gerçekleştirilmesi durumunda halkın birbirinden ayrılmayacak komşuluk ilişkileri bozulmayacak şekilde bir planlama yaklaşımı gerçekleştirilmesi gerekmektedir.



Şekil 6.15: Taşlıbayır bölgesine ilişkin olumlu özellikler

Orta ve Dumlupınar Mahallelerini kapsayan Taşlıbayır olarak nitelenen bölgede halk tarafından eksik görülenler arasında %26 ile park yeşil alanlar gelmekte iken bunu %22 ile sosyal donatılar, %19 ile toplu taşıma güzergahlarına uzaklığı ve %17 ile özel araç otoparkı eksikliği gelmektedir (Şekil 6.16).

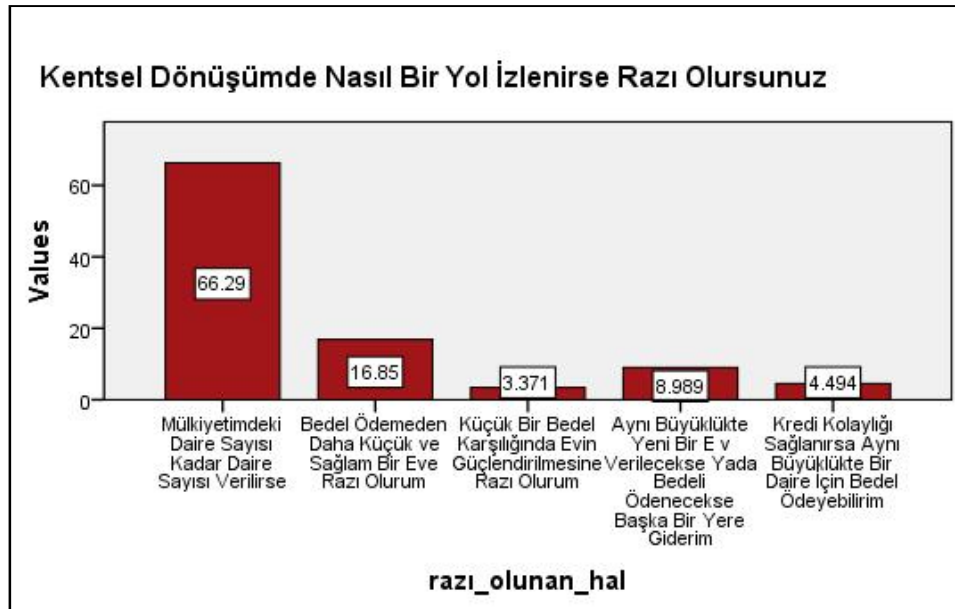


Şekil 6.16: Taşlıbayır bölgesine ilişkin eksiklikler

Alanda eksiklik olarak park alanı en fazla işaretlenen şık olmasına rağmen kentsel dönüşüm sonrası öne çıkarılması en çok istenen şık %50 ile toplu taşıma imkanları olarak görülmektedir. Bunu %13 ile otopark, %11 ile eğitim ve sağlık takip etmektedir. Buradan da anlaşılmaktadır ki alanda toplu taşımaya erişim oldukça zordur ve dönüşümle birlikte yenilenecek bu bölgenin planlanması aşamasında ilk ele alınacak konulardan birisi toplu taşıma ve onun diğer türleri ile entegrasyonu olmalıdır.

Katılımcıların %84'ü müteahhitlere güvenmiyor ve %54'ü müteahhitlere devlet müdahalesi olması gerektiğini düşünüyor.

Kentsel dönüşüm olmalı diyenlerin oranı %88 ve binanın güçlendirme yerine yıkılıp yeniden yapılmasını isteyenlerin oranı %59'dur. Dolayısı ile bölgede kentsel dönüşüm istenmektedir; ve halk buna hazırdır. Ancak katılımcıların %44'ünün mahalleyi terk etmek istemeyişi ve Şekil 6.17'de belirtildiği gibi yaklaşık %67'lik kısmının ancak mülkiyetindeki daire sayısı kadar daire verilirse dönüşümü kabul edeceğini söylemesi burada yapılacak planlama çalışmalarının halka yönelik olması, planlanan alanda sosyo-ekonomik yapının değiştirilmeye çalışılmaması ve halkın mağdur edilmeden bilgilendirilerek razı edilmesi gerektiğini göstermektedir.



Şekil 6.17: Kentsel dönüşümde nasıl bir yol izlenmeli

6.2.4. Diğer/ kamu kurumları ilişkisi

Bu bölümde ise kentsel dönüşüm çalışmalarında katılımcıların bilgilendirilme yönteminin nasıl olması gerektiği, projeye nasıl dahil edilip ne şekilde projeyi sahiplenebilirliğine yönelik sorular yöneltilmiştir.

Katılımcıların %85'i en doğru bilgiyi belediyeden alacağını ve %57'si kentsel dönüşümde en fazla belediyeye güvendiğini belirtmiştir.

İnternet üzerinden belediyeyi takip edenler %55'lik bir kısımken, belediyede kentsel dönüşümle ilgili bir toplantıya katılanların oranı %42'dir.

Buradan da anlaşılabacağı gibi halk belediyeye güvenmekte ve inanmaktadır. Ancak yapılan dönüşüm çalışmalarının sadece internet üzerinden ilan edilmesi yeterli olmamakta, alanda kurulacak bilgilendirme ofisleri ile halk tek tek proje hakkında bilgilendirilmeli ve projeyi sahiplenmesi sağlanmalıdır.

6.3. Batı Burnu Bölgesi

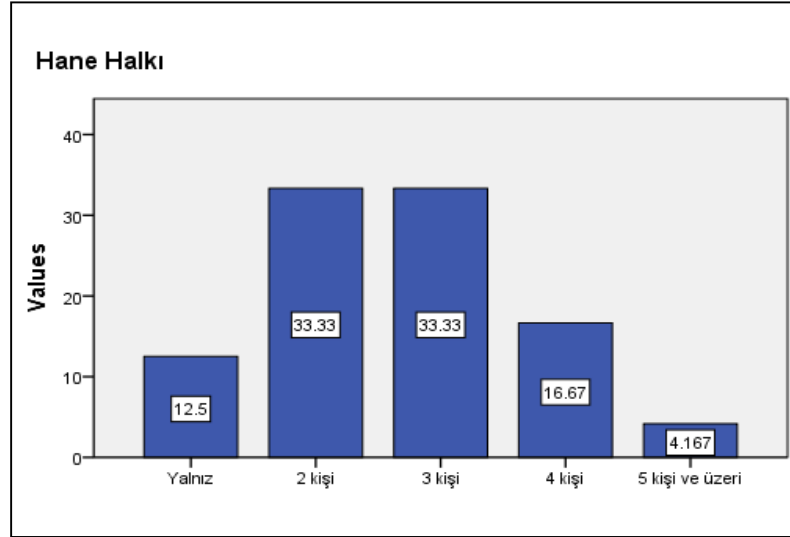
Bu bölümde Batı Burnu bölgesine ait yapılan 50 adet anketin sonuçları ve değerlendirilmesi alt başlıklar halinde yapılmıştır. Bu bölgeye ilişkin %1 örneklem kapsamında 100 adet anket yapılması öngörülmüştür. Ancak alanda yaşayanların kentsel dönüşüme tepkisi, yapılacak olan dönüşümle birlikte aynı büyüklükte ve manzarada yapılara sahip olamayacaklarını imar haklarının azalacağını düşünmeleri nedeniyle anket yapmak istemeyişleri hedeflenen sayıya ulaşamamasına neden olmuştur.

6.3.1. Sosyo-ekonomik yapı

Anket yapılanlardan 24 kişi erkek, 26 kişi kadındır. Yaş aralığına bakıldığında % 35,83'ü 36-50 yaş aralığında, %41,67'si ise 50 yaş ve üzerindedir. Alanda genç nüfus oldukça azken büyük çoğunlukta emekli ve yaşlı nüfus bulunmaktadır. Ankete katılanların %84'ü evlidir.

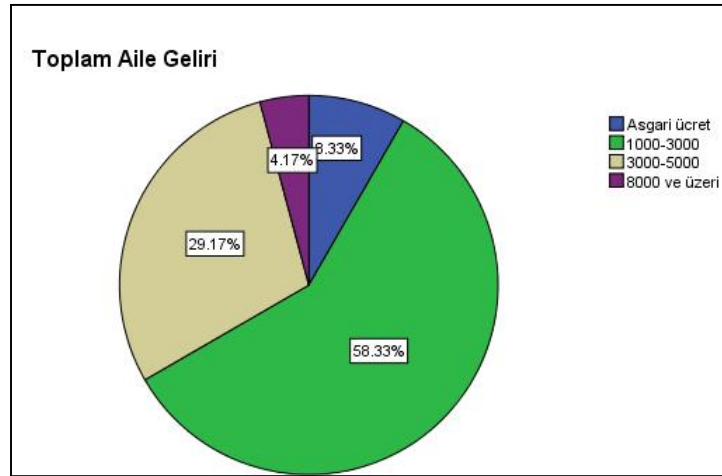
Ankete katılanlardan 24 kişi üniversite mezunu iken, 22 kişi ortaöğretim mezunudur. Alandaki eğitim durumunun iyi olduğunun bir göstergesidir.

Batı Burnu bölgesinde hanehalkı sayısına bakıldığında yaklaşık %33 oranında 2 ve yine %33 oranında 3 kişilik aileler yaşamaktadır (Şekil 6.18). Hanehalkı ortalaması yaklaşık 2,5 kişi olarak görülmektedir.



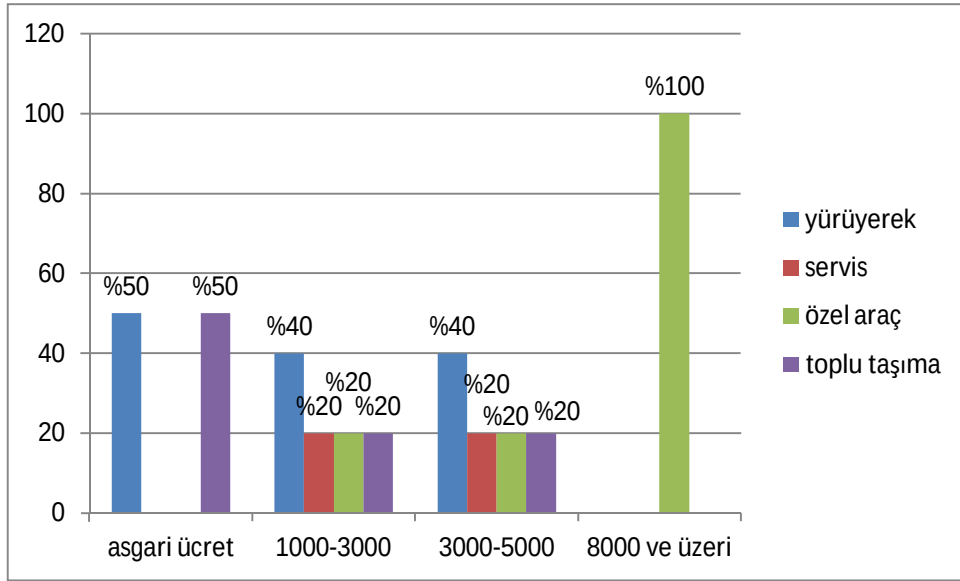
Şekil 6.18: Hanehalkı büyüklüğü

Bölgedekilerin gelirlerine bakıldığında %58,33'lük kısmının 1.000-3.000 TL arasında maaş aldığı ve bu oranı %29,17 ile 3.000-5.000 TL aralığının takip ettiği görülmektedir (Şekil 6.19). Aile de toplam çalışan sayısı %50 ile 2 kişidir.



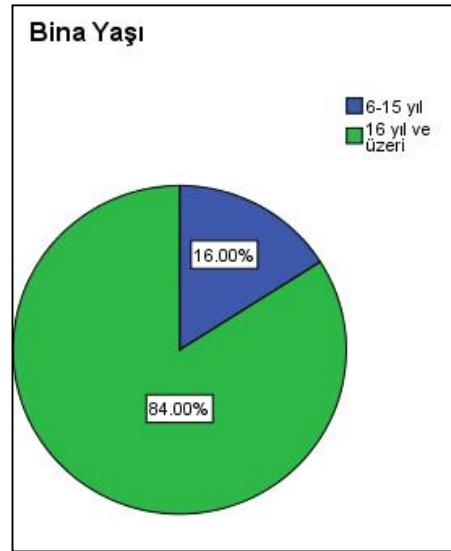
Şekil 6.19: Toplam aile geliri

Şekil 6.20'de görüldüğü gibi hanehalkı geliri az olan aileler yürüme yada toplu taşımayı tercih ederken gelir seviyesi arttıkça özel araç kullanımı da artmaktadır.



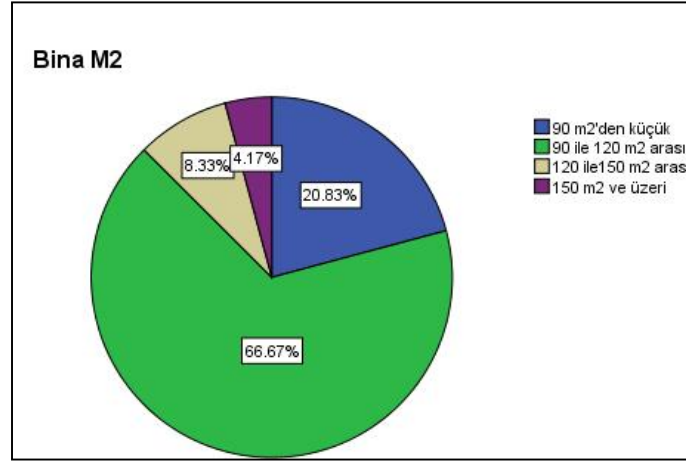
Şekil 6.20: Gelir Seviyesi Ulaşım Aracı İlişkisi

Fiziksel yapıya bakıldığında (Şekil 6.21) binaların %84'ünün 16 yıl ve üzeri olduğu yani 1999 depremi öncesinde deprem yönetmeliğine uyumayan yapılardan oluştuğu gözlenmektedir. Geriye kalan %16'lık kısmın 6-15 yıl aralığında görüldüğü, alanda yeni binanın hiç olmadığı görülmektedir.



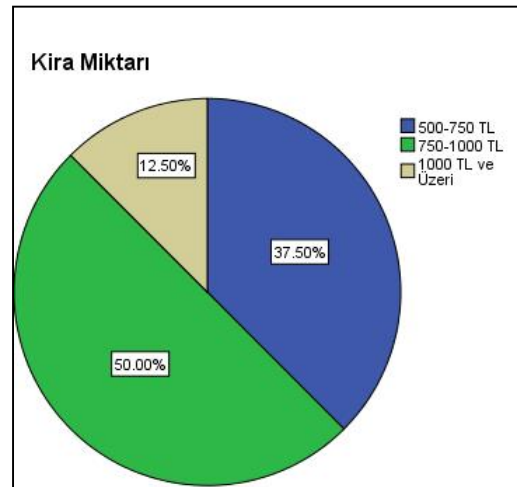
Şekil 6.21: Bina yaşı

Ankete katılanların %72'si ev sahibi olduğunu belirtmiştir. Bu da yapılacak dönüşümde mevcut halkın isteklerinin önemli olduğunun göstergesidir. Bölgedeki binalara bakıldığında %66,67 ile 90-120 m² lik ve %20,83 ile 90 m²'den küçük yapılara rastlanmaktadır (Şekil 6.22).



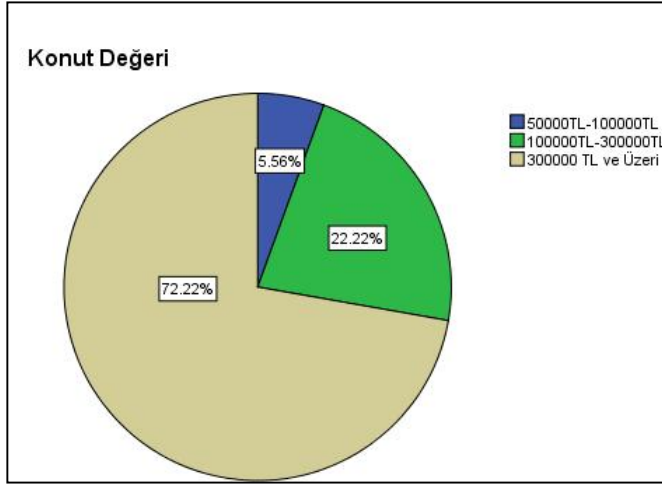
Şekil 6.22: Bina m²

Kira değerlerine bakıldığında %50'si 750-1.000 TL arasındayken %37,5'luk bir kısım 500-700 TL aralığındadır. Ayrıca 1.000 TL üzerinde %12,5'lik bir kesim varken alanda 500 TL altında kira bedeli bulunmamaktadır (Şekil 6.23).



Şekil 6.23: Aylık kira ücretleri

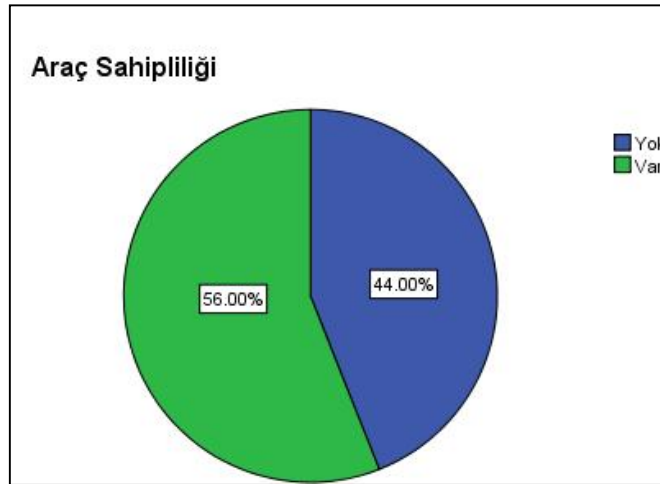
Yapıların büyük oranda eski olduğu bu bölgede konut değerlerinin de %72,2'si 300.000 TL üzerindedir (Şekil 6.24). Bölgenin erişilebilirliği, manzara faktörü, arazi değerlerinin yüksek olmasında en önemli faktörlerdir.



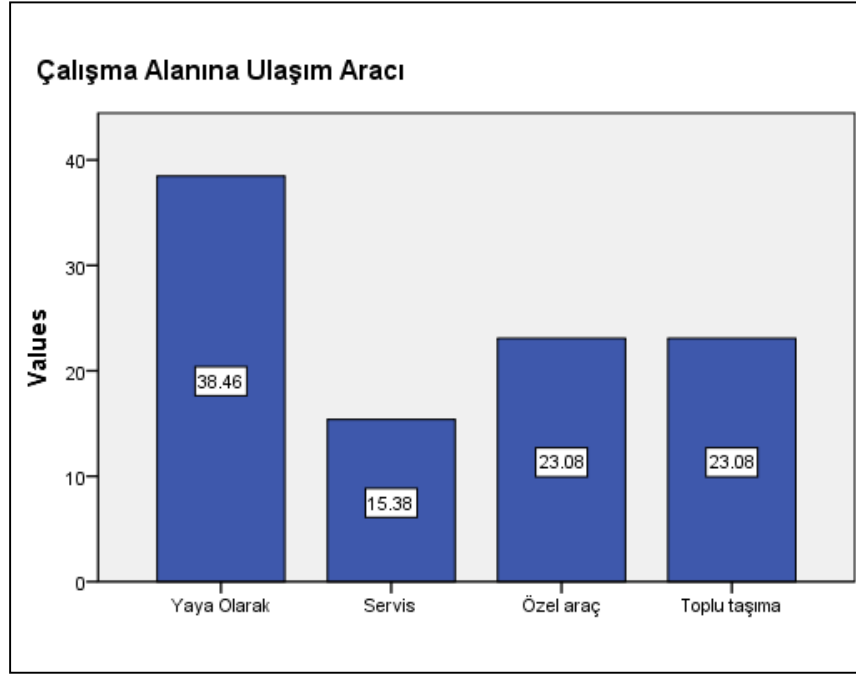
Şekil 6.24: Konut değeri

6.3.2. Ulaşım

Batı Burnu bölgesinin mevcut ulaşımı ve planlanan ulaşım türleri ile ilgili bilgiler Bölüm 5.1.1 ve 5.1.2’de verilmiştir. Anket yapılan kesimin ulaşım hareketliliği ve ihtiyaçlarına bakılacak olursa Şekil 6.25’de görüldüğü gibi %56’sının özel otomobil sahibi olduğunu ancak çalışma alanı mesafesinin yakın olması nedeniyle %38,46’lık kısmının yaya olarak eriştiği görülmektedir. Bunu %23 ile özel araç ve toplu taşıma takip etmektedir (Şekil 6.26).

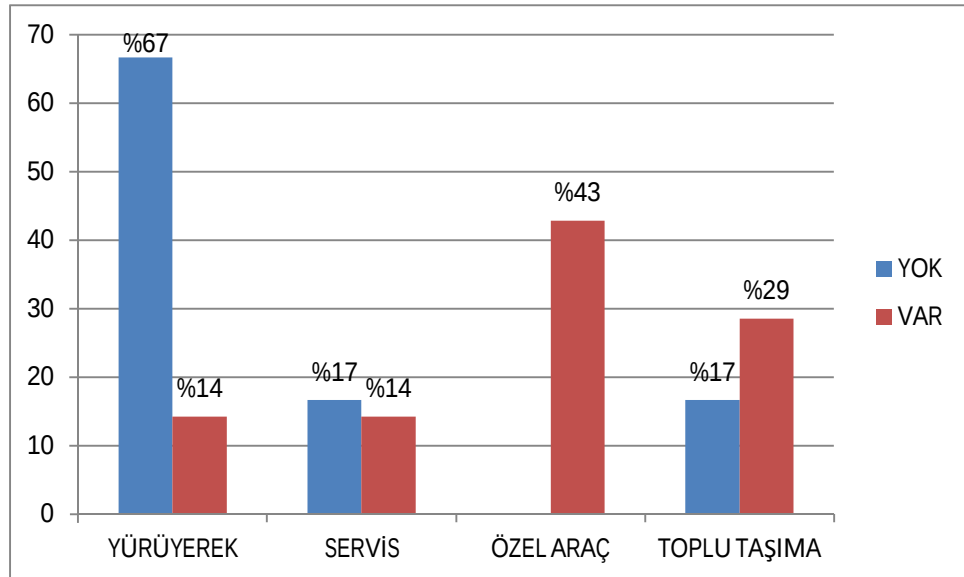


Şekil 6.25: Araç sahipliliği



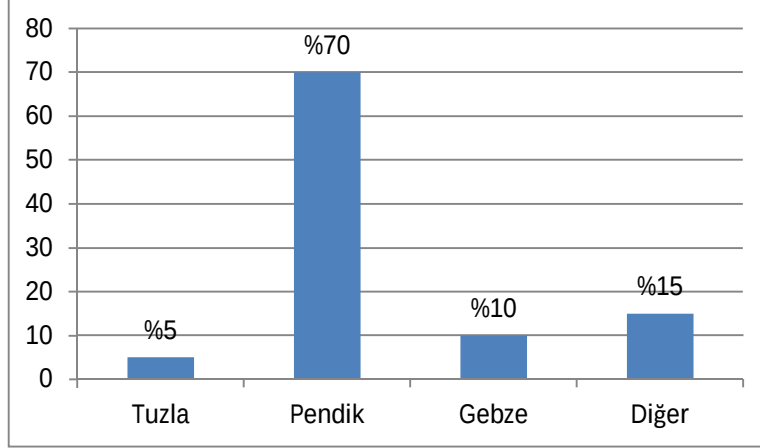
Şekil 6.26: Çalışma alanına ulaşım aracı

Şekil 6.27’de görüldüğü gibi araç sahibi olmayanlar çalışma alanlarının zaten yürüme mesafesinde olması nedeniyle %67 oranında yürüyerek iş yerine ulaşmayı tercih ederken araç sahibi olanların %43’ü özel aracı ile erişmektedir. Bu bölgede özellikle tasarlanacak bisiklet ve yaya yolları ile yaya erişimi desteklenmeli ve artırılması sağlanmalıdır.

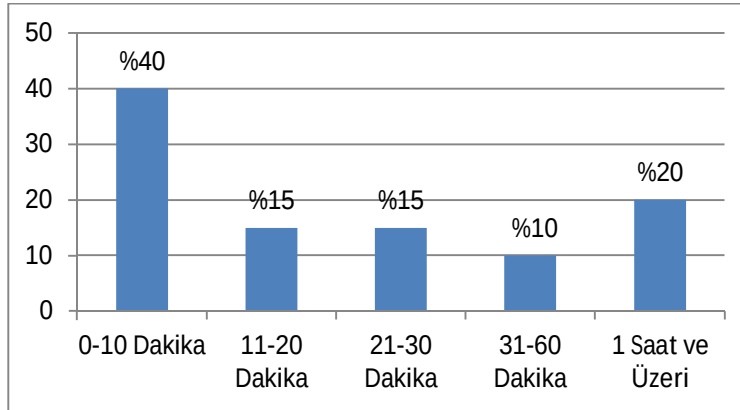


Şekil 6.27: Araç sahipliği ve çalışma alanına ulaşım

Bölgenin ulaşım hareketliliğine bakıldığında (Şekil 6.28) çalışma alanlarının %70 ile Pendik içinde olduğu ve çalışma alanına erişmenin en çok 0-10 dakika arasında zaman aldığı görülmektedir (Şekil 6.29). Aynı yerde yaşayan ve çalışanların çoğunlukta olması ve ev-iş yolculuk mesafelerinin kısa olması bölgede Taşlıbayır'da olduğu gibi kompakt bir yapı olduğunun göstergesidir.



Şekil 6.28: Çalışma alanı



Şekil 6.29: Çalışma alanına erişim süresi

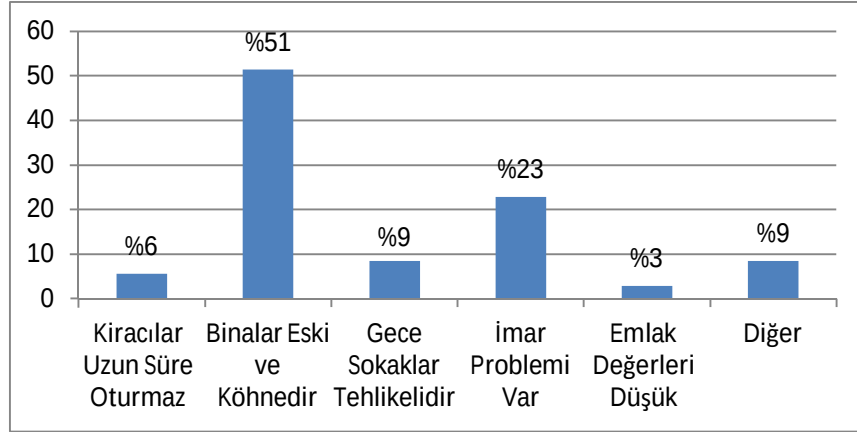
Alan sınırları içerisinde bulunamamasına rağmen yürüme mesafesinde mevcut yayalaştırılmış caddeleri kullanan katılımcıların %56'sı kendi bölgelerinde de yayalaştırma talep etmektedir. Erol Kaya Caddesi, 19 Mayıs Caddesi gibi bölgeyi saran en önemli akslarda yayalaştırma istenmektedir.

6.3.3. Kentsel dönüşüm

Kentsel dönüşüm başlığı altında bölgede yaşayanların bu olguya karşı algıları, beklentileri, istekleri değerlendirilmiştir. Ankete katılan halk Pendik'te yaşamayı seçmesinin nedeni olarak %40'ı sevdiği için %36'sı aile sebebiyle cevabını vermiştir.

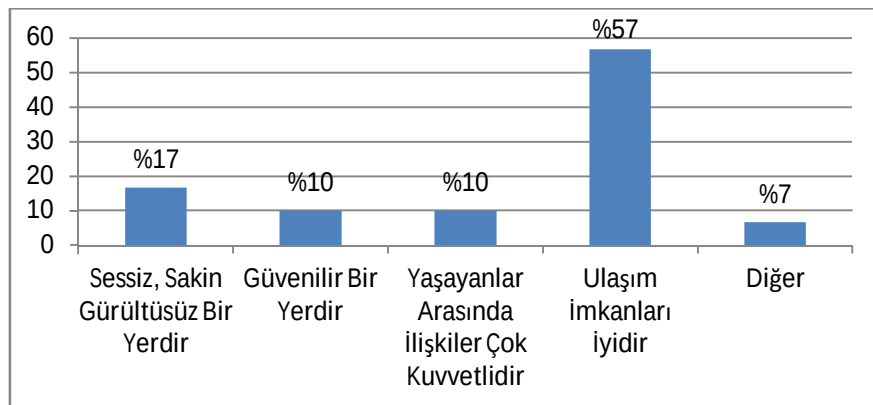
Bunu %20 ile iş takip etmektedir. Batı Burnunda yaşayan halk yaşadığı mekanı sevdiğini belirterek mevcut ulaşımından konumlarından memnuniyetlerini dile getirmişlerdir.

Bölgeye ilişkin olumsuzluklara aldığımız cevap %51 ile binaların eski ve köhne olması, %23 ile imar problemleri olması, %9 ile ise sokakların tehlikeli olması olarak sıralanmaktadır (Şekil 6.30).



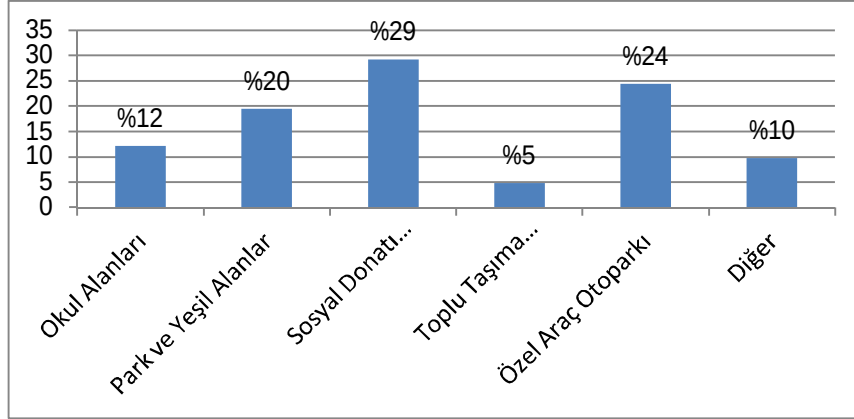
Şekil 6.30: Batı Burnu'na ilişkin olumsuzluklar

Katılımcıların %57'si ulaşım imkanlarının iyi olduğunu belirtmiştir (Şekil 6.31). Pendik İlçesi için en erişilebilir bölgelerden biri olan Batı Burnu'nda sonucun bu şekilde çıkması kaçınılmazdır. Bölge gerek minibüs yoluna gerek sahil yoluna, gerek İDO iskelesine yürüme mesafesinde olup, çalışmalar nedeniyle geçici süre durdurulan Banliyö hattına da erişebilir mesafededir. Dolayısı ile tüm ulaşım modlarından yürüme mesafesinde faydalanabilmektedir.



Şekil 6.31: Batı Burnu'na ilişkin olumlu özellikler

Batı Burnu anket katılımcıları tarafından bölgede en fazla eksikliği hissedilen %29 ile sosyal donatılarken, bunu %24 ile özel araç otoparkı ihtiyacı devam etmektedir. Park ve yeşil alanların eksikliği ise %20 oranındadır (Şekil 6.32).



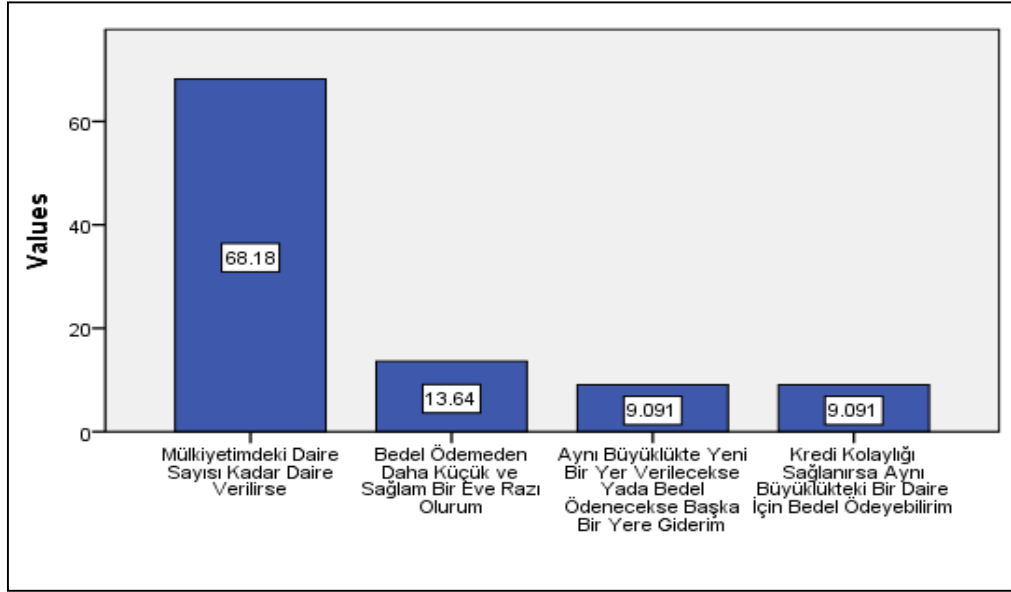
Şekil 6.32: Batı Burnu'na ilişkin eksiklikler

Katılımcıların %48'i bölgedeki otopark alanının kentsel dönüşüm sonrasında iyileştirilmesini talep etmektedirler. Tasarlanan planda yapılacak olan binalarda aranacak otopark şartı ile buna biraz çare olunabileceği düşünülmektedir. Ancak bölge genelinde özellikle bölgesel ölçekteki ulaşım türlerinin aktarma istasyonlarında otopark alanları planlanması gerçeği kaçınılmazdır.

Katılımcıların %74'ü müteahhitlere güvenmiyor, müteahhitlere devlet tarafından müdahale edilmesini istemeyenler de %60 ile çoğunluktadır.

Kentsel dönüşüm olmalı diyenlerin oranı %66 ve binanın güçlendirme yerine yıkılıp yeniden yapılmasını isteyenlerin oranı %36'dır. Ancak %28 gibi önemli bir kısmı ise güçlendirmeye bile gerek görmemektedir. Dolayısı ile riskli alan edilerek binaların 5 yıl içerisinde yıkılması şartı öngören tasarı planda buna karşı çıkacak bir kesim olduğu görülmektedir.

Ancak katılımcıların %68'lik kısmı ancak mülkiyetindeki daire sayısı kadar daire verilirse dönüşümü kabul edeceğini söylemesi (Şekil 6.33) burada yapılacak planlamada burada yaşayan halka yönelik bir planlama olması, planlanan alanda sosyo-ekonomik yapının değiştirilmeye çalışılmaması ve halkın mağdur edilmeden bilgilendirilerek razı edilmesi gerektiğini göstermektedir.



Şekil 6.33: Kentsel dönüşümde nasıl bir yol izlenmeli

6.3.4. Diğer/ kamu kurumları ilişkisi

Bu bölümde ise kentsel dönüşüm çalışmalarında katılımcıların bilgilendirilme yönteminin nasıl olması gerektiği, projeye nasıl dahil edilip ne şekilde projeyi sahiplenebilirliğine yönelik sorular yöneltilmiştir.

Katılımcıların %52'si kentsel dönüşüm konusunda hiç kimseye güvenmediklerini belirtmişlerdir. Bu da buradaki halkın dönüşüme olan tepkisini göstermektedir.

İnternet üzerinden belediyeyi takip edenler %62,5'lik bir kısımken, belediyede kentsel dönüşümle ilgili bir toplantıya katılanların oranı %48'dir.

Buradan da anlaşılacağı gibi halk belediyeye güvenmemektedir. Dolayısı ile bu bölgede yapılacak olan dönüşüm çalışmalarında vatandaşın mağdur edilmeyeceğine, herhangi bir ekonomik kayıp yaşamayacağına, talepleri doğrultusunda özel araç otopark ihtiyacının karşılanacağına ve bölgede şikayet ettikleri eskime, köhnemenin giderileceğine dahası deprem riski olmayan sağlık binalarda yaşayacaklarına inandırılmalı bu konuda bilgilendirilmeli ve projeyi sahiplenmesi sağlanmalıdır.

6.4. Taşlıbayır ve Batı Burnu Anket Sonuçlarının Karşılaştırılması

Taşlıbayır ve Batı Burnu bölgeleri anket sonuçlarından da anlaşıldığı üzere birbirinden farklılık gösteren iki bölgedir. Konum olarak Batı Burnu D-100 Karayolu altında sahil yolu üzerinde Marmara Hattı bağlantısı banliyö hattına

yürüme mesafesinde, İDO iskelesine yakın konumda iken, Taşlıbayır Bölgesi D-100 Karayolu üzerinde yapılması planlanan Kadıköy-Tuzla metro hattı üzerinde, Pendik'in en önemli ana aksı olan Ankara Caddesi ile sınırlanan Pendik'in en büyük rekreasyon alanına sınır olan Gözdağı Rekreasyon Alanı ile sınırlı konumdadır.

Batı Burnu'nda yapılan anketler sonucunda halkın gelir durumunun Taşlıbayır Bölgesine göre daha iyi konumda olduğu, nüfusunun büyük çoğunluğunun 50 yaş üzeri emekli kesim olduğu, eğitim durumunun Taşlıbayır'a kıyasla daha yüksek olduğu gözlenmektedir.

İki farklı sosyo-ekonomik özellikleri olan bu bölgelerin, ulaşım talepleri de farklılık göstermektedir. Taşlıbayır bölgesinde araç sahipliği oranı düşükken ve ulaşım aracı olarak toplu taşıma kullanılmasına rağmen, bölgedeki toplu taşımaya erişimin yeterli olmadığı ve ankete katılanların dönüşüm ile iyileşmesini istedikleri şeyin toplu taşıma güzergahlarında iyileştirme olduğu, bu alanlara erişebilmeyi talep ettiği gözlenmektedir. Batı Burnu bölgesinde ise gerek gelir seviyesinin ve eğitim seviyesinin yüksek oluşu, gerekse özel araç sahipliğinin fazla oluşu nedenleriyle ilçenin erişilebilirliği en yüksek olan bölgesinde konumlanmalarına rağmen otomobil kullanımının fazla olduğu görülmektedir. Ve dönüşüm ile beraber talep ettikleri, otopark alanlarının artırılmasıdır.

İki bölge arasındaki kentsel dönüşüm algısı da farklılık göstermektedir. Arazi değeri olarak daha yüksek olan Batı Burnu halkı kentsel dönüşüm ile ilgili farkındalık göstermekte, gerek belediyeden, gerek sosyal medya üzerinden kentsel dönüşüm ile ilgili gelişmeleri takip etmektedir. Ancak dönüşüme ve belediyeye karşı olmakta ve yeni yapılacak olan planla beraber mağdur edileceklerini düşünmektedirler. Bu bölgede yaşayan halkı oturdukları yere bağlayan unsur bölgeyi sevmeleridir. Taşlıbayır bölgesinde ise söz konusu durumun aksi bir durum söz konusudur. Bölgenin uzun süredir imara kapalı olması, yaşayanların bir an önce imar istemeleri ve mevcut yaşam standartlarının da düşük oluşu nedeniyle kentsel dönüşümü istemekte, belediyeye güvenmektedirler.

Her iki bölgenin ortak yanı ise mevcut binaların oldukça eski oluşu, korozyona uğramış olması ve olası bir felaket anında büyük can ve mal kayıplarına sebebiyet verecek durumda olmasıdır. Dolayısı ile bu bölgeler için kentsel dönüşüm kaçınılmaz

olmaktadır. Ancak yapılacak dönüşümün sadece fiziki dönüşüm olmaması, yaşayan halkın sosyo-ekonomik durumu, beklentileri, bölgelerin potansiyelleri de göz önünde bulundurularak parçacıl değil bütüncül planlar yapılarak, kompakt ve yaya ölçekli, erişilebilir kent parçaları oluşturulması gerekmektedir.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun 16.05.2012 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile ortaya çıkmış olup, kanun ile yaklaşık 130 bin yapı riskli yapı ilan edilmiş ve 12.500'ü yıkılmıştır. Toplamda 152 adet riskli alan ilan edilmiş ve bu alanlarda 392.000 bağımsız birim bulunmakta bu da yaklaşık 1.100.000 kişiyi kapsamaktadır. İstanbul genelinde 1106,25 hektar alan riskli alan olarak ilan edilirken Pendik 146,22 hektar ile 3.sıradadır. Bu bağlamda söz konusu kanun nüfusu büyük oranda etkilemekte olup, her anlamda incelenmesi ve eksikliklerinin düzenlenmesi ile geliştirilmesi gereken önemli bir kanundur.

Kanunun ana nedeni olan afet riski altındaki yapıların yenilenmesi kavramı 1. derece deprem kuşağında yer alan bölgelere öncelik verilmesini zorunlu kılmaktadır. Pendik ilçesi de 1. derece deprem kuşağında kalmaktadır. Örnek alan olarak Pendik ilçesinin seçilmesinin nedenleri; 1. derece deprem kuşağında olması, önemli bir altmerkez olması, ulaşım açısından farklı modları barındırması (kentsel ve kentler arası denizyolu, raylı sistemler, karayolu ve havayolu da dahil olmak üzere), nüfusunun ve İstanbul ekonomisi içerisinde payının her geçen gün artması ve ilçenin büyüme eğiliminde olması, çok sayıda kaçak ve köhnemiş yapılaşmanın bulunması ve bunların dönüşme eğilimlerinin olması, belediyenin 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanlara İlişkin Kanun kapsamında riskli alanlar ilan ederek kenti dönüştürme çabasının bulunması, uluslararası ve ulusal (şehirlerarası) ana ulaşım ağlarının odağında olmasıdır.

Bu çalışmada, Pendik İlçesi içerisinde 6306 sayılı kanun ile kentsel dönüşüm alanı ilan edilen Taşlıbayır ve Batı Burnu örnekleri ele alınmıştır. Söz konusu bölgeler 6306 sayılı yasa kapsamında riskli alan ilan edilmiş olup, yeniden planlanmaktadır. Bu bölgelerin yeniden planlanması aşamasında ulaşımın ne şekilde ele alındığı, alanların potansiyellerinin ne olduğu ve ne kadar önemsendiği, toplum algısının ne seviyede olduğu tez kapsamında irdelenmiş, olması gerekenlere ne ölçüde yaklaştığı ve ne şekilde olması gerektiğinden bahsedilmiştir.

Başarılı bir kentsel dönüşüm projesi için ulaşım faktörünün önemsendiği, arazi kullanım planlaması yapılırken parçacıl değil bütüncül bir şekilde planlama yapılması gerektiği ve tüm bu planlama çalışmalarında halkın beklentilerinin, alanların mevcut potansiyel ve eğilimlerinin iyi belirlenmesi kentlerin kimliklerinin önemsinmesi ve bunun sürdürülebilir ulaşım ve arazi kullanım planlaması ile mümkün olduğu sonucuna varılmıştır.

6306 sayılı kanun riskli alanların yenilenmesi için önemli bir uygulama olmakla beraber mevcut yapı stoku yenilenirken alınacak kararlar bundan sonraki yapılaşmayı etkileyeceğinden ve bu yapılaşmanın da bundan sonraki toplumsal ve sosyal yaşamımızı etkileyip dönüştüreceğinden, konuya sadece depreme dayanıklı yapı üretmek olarak bakılmaması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Bu bağlamda tez kapsamında iki ana başlık altında analitik bir bakış açısı ile inceleme yapılmıştır. Birincisi mekansal planlama ve ulaşım, ikincisi toplumsal bakış açısı ve diğer paydaşların dönüşüme ne kadar dahil olduğu, şeffaf ve katılımcı bir proje gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğidir.

Bu kapsamda tez çalışması yapılırken izlenen yaklaşım da iki başlıkta toparlanabilir. Öncelikle dünya ve Türkiye literatüründen örnekler irdelenerek, başarılı bir kentsel dönüşüm projesinin nasıl olması gerektiği, sürdürülebilir kentleşme ve ulaşım politikaları kapsamında örnek alanlar özelinde nasıl bir yaklaşım geliştirilmesi gerektiği örnek bölgelerin planlarındaki eksikliklerin neler olduğu ve neler olması gerektiği üzerinde durulmuştur. Ve diğer başlığımız kapsamında dönüşüm alanlarında anketler yapılarak toplumsal algı ölçülmeye çalışılmış, farklı ekonomik ve sosyal düzeydeki halkın dönüşümden beklentilerinin de farklı olduğu ortaya koyularak, bölgelerin potansiyelleri bağlamında her alana özel stratejiler geliştirilmesi gerekliliği ve halkın talep ve beklentilerinin de önemsinmesi gerektiği gerçekleri ortaya çıkarılmıştır.

Bu çalışmalar Pendik ilçesi özelinde yapılmıştır. Taşlıbayır ve Batı Burnu kentsel dönüşüm alanlarında yaklaşık 23.100 kişi etkilenmektedir. Gerçekleşecek olan yeniden yapılanmanın sürdürülebilir, katılımcı, erişilebilir, şeffaf, insan odaklı kentsel alanlara dönüşmesi gerekmektedir.

Tüm bu veriler ışığında bu çalışma özelinde önemli bulunan sonuç ve değerlendirmeler aşağıda belirtilmiştir.

- 6306 sayılı kanun deprem riski altındaki kentsel alanlara hukuki bir yaptırım sunmakla birlikte, mekansal planlama ve sürdürülebilirlik açısından yetersiz kalmaktadır. Dolayısı ile kanuna ek olarak çıkarılacak bir yönetmelikle tüm bu kavramların net olarak tanımlanması ve sınırlarının çizilmesi, bu hususlara önem verilmesi gerekmektedir.
- Kentsel dönüşüm kararların parçacıl değil, bütüncül ve bir program dahilinde alınması ve bu bölgelerin ulaşım planları ile entegreli olması gerekmektedir. Örneğin makro ölçekte tasarlanan bir metro konumu belirlenirken kentsel dönüşüm göz önüne alınmalı ve mikro ölçekte metro ile besleyici bağlantılı otobüs, minibüs hatları düzenlenmeli, yaya ve bisiklet hareketliliğini artırıcı tasarımlar yapılmalı, bölgenin otopark ihtiyacı göz önüne alınmalıdır. Cervero'nun makalesinde de belirttiği gibi çeşitlilik, tasarım ve yoğunluk kavramları bir arada olmalı ve bunu zorunlu kılan yasal mevzuat geliştirilerek, kontrol mekanizmaları da oluşturulmalıdır.
- Mekansal planlama yapılırken kentin fiziki dönüşümünde ulaşım, karma arazi kullanımı kararları alınmalı, yaya dostu tasarımlar ile yaya ulaşımı teşvik edilmeli, motorlu taşıt trafiğini azaltıcı uygulamalar getirmeli, iş-eğlence-konut alanları arasındaki mesafelerin kısa olması sağlanmalıdır. Ve kanun ile bunu kontrol edici mekanizmalar kurulmalı, yaptırımlar uygulanmalıdır.
- Anketlerden de görüldüğü gibi Taşlıbayır'da %75'i, Batı Burnu'nda ise %70'i Pendik'te oturup, Pendik'te çalışmaktadır. Bu da Pendik'in önemli bir altmerkez olduğunun göstergesidir, hareketlilik büyük oranda ilçe içerisinde, dolayısı ile yapılacak tasarımla bu desteklenmeli bunu kuvvetlendirici kararlar alınmalıdır.
- Fiziksel planlama yapılırken, ulaşım ağı matematiksel veriler ve fizibilite etüdüleri sonrasında projeksiyon nüfus dikkate alınarak, mevcut ve önerilen talep ve arz göre belirlenmelidir. Toplu taşıma güzergahları da bu bağlamda ele alınarak otobüs-minibüs güzergahları ve hatta metro durakları önerilmelidir.
- Ulaşım master planlarında kentsel dönüşüm alanları belirlenmeli ve kentin diğer ulaşım aksları ile entegreli bir ulaşım ağı planlaması yapılmalıdır.
- Tez içerisinde örnek olarak incelenen Danbara ve Kop van Zuid örneklerinde de görüldüğü gibi kanun oluşturulurken ve bir bölge kentsel dönüşüm alanı ilan edilirken ve edildikten sonra planlanması sürecinde bir kurul belirlenmeli

ve bu kurulda farklı disiplinlerden uzmanlara yer verilmelidir. Olay sadece merkezîyetçi bir politika ile çözülmemeli, STK'lar, üniversite hocaları, farklı meslek grubunda yetkililer, politikacılar ve hatta halkın temsilcilerinin olduğu bir kurul ile bu kararlar alınmalıdır.

- Taşlıbayır ve Batı Burnu bölgelerinde yapılan anketlerde görüldüğü gibi sosyal algı açısından halk mevcut bulunduğu alandan, yaşadığı çevre, komşuluk grubu gibi unsurlardan vazgeçmek istememektedir. Dolayısı ile dönüşen bölgenin soylulaştırma gibi farklı sosyo-ekonomik gruplara hitap etmesinden öte mevcut halkın yaşam koşullarının iyileştirilmesi olarak ele alınması gerekmektedir.
- Toplumsal algı anlamında sürecin net olarak anlatılmaması, halkın bilgilendirilmemesi, sürece dahil edilmemesi, tedirginlik ve tepki doğurduğundan, bu konuda şeffaflık olmalı, mikro ölçekte bilgilendirmeler yapılmalı ve halkın katılımı sağlanmalıdır.
- Ayrıca dönüşümün kaçınılmaz sonucu olan arazi değerlerindeki artışın eşit ve adaletli bir şekilde dağıtımı olmalı, halkın haklarının korunabilmesi sağlanmalı, bu konularda kanunda denetleyici ve kontrol edici yapılar oluşturulmalı, piyasa kendi döngüsüne bırakılmamalıdır. Yapılan anketlerde de halkın müteahhitlere güvenmediği, yerel ve merkezi yönetimler tarafından sürecin organize edilmesi gerektiğini düşündüğü, ancak bir taraftan da yeterli bilgilendirme olmaması nedeniyle ve kanunun net bir şekilde bunu sağlayamaması, sınırları belirlememesi nedeniyle halkın tedirgin ve mağdur olduğu görülmektedir.
- Kanun kapsamında dönüşüme ilişkin bir takım teşvikler getirilmiş olmasına rağmen, bunlar yetersiz kalmaktadır. Bunların artırılması ve sürecin iyi yönetilmesi gerekmektedir. Ayrıca belediyeler için dönüşüm alanlarına özel bütçe ayrılarak bunun şehirlerin dönüşmesinde kullanılması, artan emsal ile kazanılan kârın şehrin dönüşümünde, altyapısında, sosyal donatılarında harcanması hususunda zorunluluklar getirilmesi gerekmektedir.
- Tüm bu süreçler ele alınırken gerek hazırlık aşamasında gerek uygulama aşamasında oluşturulan kurulların, yerel ve merkezi hükümetin kendi aralarında entegrasyonu ve organizasyonu doğru bir şekilde sağlanarak süreç iyi yönetilmelidir.

Yukarıda ve tez içerisinde belirtilen veriler, tespit edilen hususlar, gerek teorik gerekse uygulama alanında elde edilen bulgular ışığında teze başlarken kurulmuş olan mekansal planlama, ulaşım planlaması, politikalar ve toplumsal algı kentsel dönüşüm alanlarında erişilebilirlik, hizmetlere ulaşım düzeyi ve sürdürülebilir kentler oluşmasını sağlayan önemli faktörlerdir hipotezinin doğruluğunu ortaya koymuştur.

Toplumun önemli bir kısmını etkileyen bu çalışmanın, 6306 sayılı kanunun ileride daha da geliştirilmesi, yeni yönetmelik ve kontrol mekanizmaları önerilmesi adına bir ışık tutacağı düşünülmektedir. Çalışma ilgili kamu kurumları ile paylaşılacak ve yeni yapılacak akademik çalışmalara da bir rehber olacaktır. Bu akademik çalışmalar; kentsel dönüşüm ve erişilebilirlik kavramının nasıl etkileneceği, toplumsal farkındalık ve farklı meslek gruplarının birlikte karar almasının dönüşümü etkilemesi, arazi değerlerinin dönüşüm öncesinde ve sonrasındaki değişiminin matematiksel modellerle incelenmesi olarak çeşitlendirilebilir.

KAYNAKLAR

Akkar, M. Z. (2006) Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye, Planlama 2006/220.

Aktan Aktuğlu, E. (2006) Kent Biçimini - Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, Doktora Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi FBE.

Alpkökin P. (2012) Historical and Critical Review of Spatial and Transport Planning in the Netherlands, Land Use Policy 29.

Ataöv A. Osmay S. (2007) Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım, Metu JFA. Sayı 2.

Alterman, R. ve Cars, G. (1991) Neighbourhood Regeneration: an International Evaluation, Mansell, London.

Bayhan İ.H. (1969) Şehir Planlaması, İstanbul.

Başkan F. (2014) Kent Makroformunun Dönüşümünde Ulaşımın Rolü; Pendik Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Blunden, W.R. (1971) The Land-Use / Transport System, Pergamon Press Ltd., Headington Hill Hall, Oxford, Great Britain.

Borja, J. and Castells, M. (1997) Local and Global: Management of Cities in the Information Age, Earthscan Publication Ltd, London, İngiltere.

Cervero, R. Kockelman, K. (1997) Travel Demand and The 3DS: Density, Diversity and Design. Transportation Research Part D: Transport and Environment.

Cervero, R. (1988) "Land-Use Mixing and Suburban Mobility", UCTC No. 3, Transportation Quarterly, Vol. 42, No. 3, pp. 429-446, The University of California Transportation Center, University of California, Berkeley.

Cervero, R. (1989) "Jobs-Housing Balancing and Regional Mobility", UCTC No. 50, APA Journal, pp. 136-150, The University of California Transportation Center, University of California, Berkeley.

Cervero, R. (1991) "Land Uses and Travel at Suburban Activity Centers", UCTC No. 91, Transportation Quarterly, Vol. 45, No. 4, pp. 479-491, The University of California Transportation Center, University of California, Berkeley.

Cervero, R. (2001) Meeting Mobility Challenges in an Increasingly Mobile World: An American Perspective.

Cochrane, A. (1999) Just Another Failed Urban Experiment? The Legacy Of The Urban Development Corporations. In R. Imrie & H. Thomas, British urban policy: An evaluation of the urban development corporations.

Couch, C. ve C. Fraser (2003) Introduction: the European context and theoretical framework. Chris Couch, Charles Fraser ve Susan Percy (der.) Urban Regeneration in Europe. Oxford, Malden, Iowa, Victoria, Berlin: Blackwell.

Çalışkan, O. (2004) Urban Compactness: A study of Ankara urban form, Master of Science in City and Regional Planning in Urban Design, METU, Ankara.

Diñçer, Y. (1999) Kent, Kentleşme ve Kent Planlaması, Sivil Toplum İçin Kent, Siyaset ve Demokrasi Seminerleri, Demokrasi Kitaplığı-WALD Yayınları, İstanbul.

Donnison, D. (1993) Agenda for the future. Campell McConnell (der.) Trickle Down on Bubble Up? London: Community Development Foundation.

Dükkancı, U. (2013) Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Sürecinin Gelişimi Ve Günümüzdeki Yasal – Yönetmelik Boyutun İrdelenmesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ergun, C. (2011) Kentsel Dönüşüm Sürecinde Dönüşüm Alanlarından Bakmak: İstanbul Maltepe (Başbüyük ve Gülsuyu Mahallesi) Örneği, T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Isparta.

Ewing, R., Haliyur, P. Ve Page, G.W. (1994) Getting Around a Traditional City, a Suburban Planned Unit Development, and Everything in Between, Transportation Research Record, Sayı 1466.

Frank, L. & Pivo, G. (1994) “The impacts of mixed use and density on the utilization of three modes of travel: the single occupant vehicle, transit, and walking”, Transportation Research Record 1466, 44—52.

Gerçek, H. (1996) “İstanbul Ulaşım Nazım Planı Çerçevesinde Arazi Kullanım Senaryolarına Bağlı Olarak Boğaz Geçişleri”, Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 6-7 Mayıs, İstanbul.

Gerçek, H. (2005) “Sürdürülebilirlik açısından İstanbul’da ulaştırmanın bugünü ve geleceği”, 6. Ulaştırma Kongresi, İMO.

Gerçek, H. ve Şengül, S. (2007) “İstanbul’da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yıldaki Değişimlerin Arazi Kullanımı-Ulaştırma İlişkisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, 7. Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Gilat M., Sussman J. M. (2002) Coordinating Transportation and Land Use Planning in the Developing World: The Case of Mexico City, Massachusetts.

Giuliano, G. (1989) New Directions For Understanding Transportation and Land Use. Environment and Planning A,21.

Gökbulut, Ö. (1996) “Kentsel Yenilemenin Değişen Anlam ve Boyutları”, Planlama Dergisi, 14: 34-38.

Greenwald, M. J. ve Boarnet M. G. (2001) The Built Environment as a Determinant of Walking Behaviour.

Gültekin, N. (1999) “Karma Kullanım(lar) ve Kentsel Tasarım”, 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Bildiriler Kitabı, (ed. Mehmet Çubuk), MSÜ.

Gürler, E. (2003) “Kentsel Yeniden Üretim Sürecinde Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı, P. P. Özden, S. Turgut, H. Yakar, D. Erdem, ve N. Palaoğlu (der.), 11-13 Haziran, YTÜ Oditoryumu, İstanbul, s.113-158.

Hamamcıoğlu, C. (2009) Ulaşım Ağının Kentsel Hizmet Alanlarının Yerseçimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi FBE.

Handy, S. L. Boarnet, M. G., Ewing, R., Killingsworth, R. E. (2002), “How the Built Environment Affects Physical Activity Views from Urban Planning”, American Journal of Preventive Medicine; 23(2S):64 –73, Elsevier Science.

Hansen,W.G. (1959) How Accessibility Shapes Land Use.

Holtzclaw, J. (1994) “Using Residential Patterns and Transit To Decrease Auto Dependence and Costs”, Natural Resources Defense Council.

Jacobs A. ve D. Appleyard (1987) Toward an urban design manifesto. İlk yayınlandığı yer: American Planning Association Journal. Richard T. LeGates ve Frederic Stout (der.) The City Reader. 2. Baskı (2000) London ve New York: Routledge. 491- 502.

Kaplan, H. (1996) "Kentsel Ulaşım Planlaması-II, Kent İçi Ulaşım Araştırması Temel Kavram ve Teknikleri", Gazi Üniversitesi, Mimarlık Mühendislik Fakültesi, Ankara.

Kayacan, T. (2010) Kentsel Dönüşümde Halkın Katılımının Rolü ve Önemi, Zeytinburnu ve Karanfilköy Örnekleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kayasu, S. ve Yağar, S. S. (2003) “Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Değerlendirme: Kavramlar, Gözlemler”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı, P.P.Özden, S. Turgut, H. Yakar, D. Erdem ve N. Palaoğlu, 11-13 Haziran , YTÜ Oditoryumu, İstanbul, s. 20-28.

Keleş, R. (2002) Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.

- Keleş, R.** (2000) Yerinden Yönetim ve Siyaset, Cem Yayınları, İstanbul.
- Keleş, R.** (1998) “Kent Bilimleri Sözlüğü”, Ankara.
- Khisty, C. J. & Lall B. K.** (1990). “Transportation Engineering (2nd ed)”, USA: Prentice Hall International, Inc.
- Le Gates, R. T., Staut, F.** (1998), The City Reader, Routledge, London.
- Lichfield, D.** (1992) Urban Regeneration for the 1990s. London: London Planning Advisory Committee.
- Mitchell, R.B. ve Rapkin, C.** (1974) Urban Traffic; A Function of Land Use, Greenwood Press.
- Mitchell, W.J.** (2002) “From City of Bits: Space, Place and the Infobahn”, City Reader, Bridge, G., Watson, S., Blackwell Publishing, U.K.
- Morris, A.E.J.** (1994) History of Urban Form - Before the Industrial Revolutions, Longman Scientific & Technical, New York.
- Moss, M. L., Townsend, A. M.** (1999) ‘How Telecommunications Systems are Transforming Urban Spaces’, Taub Urban Research Center, New York University, www.informationcity.org/research/telecom-urban-spaces/telecom-urban-spaces.pdf.
- Oc, T. ve S. Tiesdell** (1997) The death and life of city centres. Taner Oc & Steve Tiesdell (der.) Safer City Centres: Reviving the Public Realm. London: Paul Chapman Publishing.
- Özden, P. P.** (2008). Kentsel Yenileme, 1. Baskı, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Özkan, E.** (2005) “Küreselleşme-Yerelleşme Diyalektiğinde Olmayan Kent İçinde Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge”, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyum Bildiriler Kitabı, 8-10 Kasım 2004, ODTÜ, ODTÜ Mimarlık Fakültesi ve TMMOB Ortak Yayını, Cilt 1, Ankara, s. 275-293.
- Polat, S. ve Dostoğlu, N.** (2007) “Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine: Bursa’da Kükürtlü ve Mudanya Örnekleri”, Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 12, Sayı 1, s. 61-76.
- Roberts, P.** (2000) The evolution, definition and purpose of urban regeneration.
- Peter Roberts ve Hugh Sykes** (2000) Urban Regeneration. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications. 9-36.
- Rogers, R., ve Gumuchdjian, P.** (1997) Cities for a Small Planet, Faber & Faber, London.
- Sakarya, İ.** (2010) İstanbul’daki Kentsel Dönüşüm Projelerinde İlçe Belediyelerinin Rolü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sekmen, S. (2007) Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Model Önerisi: İzmir Ferahlı Mahallesi Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Sönmez, İ. Ö. (2005) “Kentsel Dönüşüm Süreçlerinde Aktörler-Beklentiler- Riskler, Ege Mimarlık, 53: 16-21.

Strathman, J. G. (2000) Analysis of Induced Travel in the 1995 NPTS, Center for Urban Studies, College of Urban and Public Affairs, Portland State University, Portland.

Şenyapılı, T. (1998) Cumhuriyet’in 75. yılı Gecekonduunun 50. yılı, 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı, İstanbul.

Şisman, A. Kibaroglu, D. (2009) Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendislik Odası. 12. Türkiye harita bilimsel ve teknik kurultayı. Ankara 11-15 Mayıs.

Tekeli, İ. (2003) Kentleri Dönüşüm Mekanı Olarak Düşünmek, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu.

Tezer, S.T. (2013) Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programı, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, İstanbul.

Thomas, S (2003) A Glossary of Regeneration and Local Economic Development, Manchester: Local Economic Strategy Center.

Weber, M. (1960) Şehir Modern Kentin Oluşumu, (çev. Musa Ceylan 2000), Bakış Yayınları, İstanbul.

Wegener S.W. (2009) Possible Future Transport and Land Use Strategies for Sustainable Urban Development in European Cities, Urban and Regional Research Dortmund, Germany.

Wegener, Micheal, (2003) Land-Use Transport Interaction: State of the Art:What Can We Learn from North America?.

Weinberg, A. S., ve Pellow, D. N. (2000) Urban Recycling and the Search for Sustainable Community Development, Princeton University Press, New.

Vernez-Moudon, A., Cail, M., Pergakes, N., Forsyth, C., Lillard, L. (2003) “Strategies and Tools to Implement Transportation-Efficient Development: A Reference Manual. Phase 2 of Integrating Land Use and Transportation Investment Decision Making”, Washington State Transportation Center (TRAC), University of Washington.

Vuchic, V. R. (1981) Urban Public Transportation Systems, Prentice-Hall, INC. Englewood Cliffs, New Jersey, U.S.

Yardıı, M. S. (2002) Kentiçi Ulaşımında Otobüsle Toplu Taşıma İiın İşletmecilik şeklinin Belirlenmesine Yönelik Bir Matematik Model, (Basılmamış Doktora Tezi), YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yıldırım, A. E. (2006) “Güncel Bir Kent Sorunu: Kentsel Dönüşüm”, Planlama Dergisi, 35.

İNTERNET KAYNAKLARI

- 1- <http://erolkaya.com/wp-content/uploads/kitaplar/kentlesme-ve-kentlilesme.pdf>, 11.10.2014
- 2- http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5471_c828795be9.65304337, 08.10.2014
- 4- <http://www.arkitera.com/g67kentseldonusum.html?year=&aID=792>, 2014-12-12
- 5- 6- <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:HiroshimaNakajimaArea.jpg>, 2014-12-15
- 7- http://v3.arkitera.com/gundem_67_kentseldonusum.html?year=&aID=805&o=803, 2014-10-12
- 8- http://de.wikipedia.org/wiki/Kop_van_Zuid#Geschichte, 2014-12-08
- 10- <http://www.eracontour.nl/nl/project/kop-van-zuid-landtong/26>, 2014-12-08
- 11- <http://v2.arkiv.com.tr/p6677-bursa-kukurtlu-dericiler-bolgesi-kentsel-donusum-projesi.html>, 2014-12-05
- 12- www.arkiv.com.tr, 2014-10-10
- 13- <http://v3.arkitera.com/g67-kentsel-donusum.html?year=&aID=797&o=796>, 2014-10-18
- 15- <http://v3.arkitera.com/h52059-bu-projelerde-hayat-var.html>, 23-12-2014
- 16- <http://www.gazeteyenigun.com.tr/gundem/115321/buyuksehir-belediyesi-9-koldan-donusturuyor>, 22-12-2014
- 17- <http://www.medyaeege.com/adim-adim-donusum/25996/>, 23-12-2014
- 18- <http://www.egepostasi.com/haber/Buyuksehir-den-buyuk-donusum-raporu/71202>, 2014-12-22
- 19- <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/tlu.html>, 2014-11-15
- 20- http://en.wikipedia.org/wiki/Brundtland_Commission#Brundtland_Report, 2014-11-18
- 21- <https://www.google.com.tr/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=suna%20kutan%20sunum>, 2014-11-07

22- <http://www.toplumsol.org/istanbulda-rantin-adi-riskli-alan>, 2014-11-05

23- <http://t24.com.tr/haber/istanbulda-riskli-alanlarin-tespiti-deprem-degil-ciro-oncelikli-yapildi,254139>, 2014-11-06

24- http://www.arkitera.com/files/proje/1602/GelecekIstanbul_rapor.pdf, 2014-11-10

EKLER

EK-A

EK-B

EK-A:

**PENDİK İLÇESİ KENTSEL DÖNÜŞÜM YAKLAŞIMINA YÖNELİK
VATANDAŞ GÖRÜŞLERİNİN ARAŞTIRILMASI İÇİN DÜZENLENEN
ANKET FORMU:**

GENEL SORULAR

1. Cinsiyetiniz?
a) Kadın b) Erkek
2. Yaşınız?
a) 15-25 b) 26-35 c) 36-50 d) 50 ve üzeri
3. Medeni durumunuz?
a) Evli b) Bekar
4. Eğitim durumunuz?
a) Okuryazar değil b) İlköğretim c) Ortaöğretim d) Üniversite
5. Çalışıyor musunuz? Hangi sektör?
a) Çalışmıyor b) Öğrenci c) Kamu d) Özel sektör e) Kendi işi
6. Aylık (toplam aile) geliriniz?
a) Asgari Ücret b) 1000-3000 c) 3000-5000 d) 5000 -8000 e) 8000 ve üzeri
7. Ailede kaç kişi yaşıyor?
8. Pendik'te nerede yaşıyorsunuz?
9. Kaç yıldır Pendik'te yaşıyorsunuz?
a) 1-5 yıl b) 6-15 yıl c) 15 yıl ve üzeri
10. Binanız Kaç Yıllık?
a) 1-5 yıl b) 6-15 yıl c) 15 yıl ve üzeri
11. Binanız kaç m² ?
a) 90m² den küçük b) 90-120 m² c) 120-150 m² d) 150 m² ve üzeri
12. Aracınız var mı? Kaç tane?
a) Yok b) 1 adet c) 2 ve üzeri
13. Çalışma alanına ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?
a) Yürüyerek b) Servisle c) Özel Araç İle d) Toplu Taşıım (Hangi toplu taşıımı tercih ettiğinizi belirtiniz)

2. ALANA İLİŞKİN SORULAR

14. Pendik'te yaşama nedeniniz nedir?
a) İş b) Aile c) Uygun Fiyatlı Ev d) Sevdığımız İçin e) Diğer
15. Oturduğunuz konut kendinize mi ait, kiracı mısınız?
a) Ev Sahibi b) Kiracı
16. Aylık kira ücreti
a) 500 TL ve aşağısı b) 500-750 TL c) 750- 1000 TL d) 1000 ve üzeri
17. Ev sahibi iseniz konutun yaklaşık maddi değeri?
a) 50.000-100.000 b) 100.000-200.000 c) 200.000 ve üzeri

3. KENTSEL DÖNÜŞÜME İLİŞKİN SORULAR

18. Dumlupınar ve Orta Mahalleleri ile ilgili olumsuzluklar nelerdir? (birden fazla tercih yapılabilir)

- a) Kiracılar uzun süre oturmaz b) Binaların çoğu eski ve köhnedir. Deprem tehdidine açıktır. c) Gece geç saatlerde sokaklarda dolaşmak tehlikelidir. d) İmar problemi vardır. e) Emlak değerinin düşük olması f) Diğer

19. Dumlupınar ve Orta/Batı Mahallelerinde eksik olduğunu düşündüğünüz şeyler nelerdir?

- a) Okul Alanları b) Park ve Yeşil Alanlar c) Sosyal Donatı Alanları d) Toplu Taşıma Güzergahlarına Yakınlığı e) Özel Araç Otoparkı g) Diğer

20. Dumlupınar ve Orta/Batı Mahalleleri ile ilgili olumlu değerlendirmeler nelerdir?

- a) Sessiz, sakin gürültüsüz bir yerdir. B) Güvenilir bir yerdir çocuklar sokakta rahatça oynayabilir. c) Yaşayanlar arasındaki ilişkiler çok kuvvetlidir d) Ulaşım imkanı çok iyidir. e) Diğer

21. Kentsel dönüşümü yapacak müteahhitlere ne kadar güveniyorsunuz?

- a) Güveniyor b) Güvenmiyor

22. Devletin kentsel dönüşümü yapacak müteahhitleri kendi seçmesini ve sınırlamalar getirmesini ister misiniz?

- a) Evet b) Hayır c) Diğer

4. GÜVENLİK İLE İLGİLİ SORULAR

23. 17 Ağustos depreminde binanız hasar aldı mı?

- a) Hiç hasar olmadı b) Oturulamayacak kadar çok hasar oldu c) Az Hasar oldu

24. Deprem sonrası mahalleden taşınan çok kişi oldu mu?

- a) Evet b) Hayır c) Bilmiyor

25. Deprem sonrası taşınmayı düşündünüz mü?

- a) Evet b) Hayır

26. Neden taşınmadınız?

- a) Binamız sağlamdı, zarar görmedi b) İşim ve çevrem buradaydı c) Ekonomik anlamda taşınmaya durumum müsait değildi

27. Oturduğunuz binada depreme karşı güçlendirme fikrine yaklaşımınız nasıl?

- a) Güçlendirme iyi olur, Yeterli deprem güvenliği sağlar b) Gerek yok c) Güçlendirme yapmak yerine yıkıp yeniden yapmak daha doğru olur d) Binanın

değeri artar e) Binanın değeri düşer f) Mülk sahipleri anlaşılamaz ve güçlendirme yapılamaz

28. Mahallenizde yapılacak bina güçlendirmeleri onarımlar yıkımları yada yenilemelerle ilgili duyduklarınız nelerdir?

a) Zemin etütleri yapıp binalar güçlendirilecekmiş b) Evlerin yıkılacağını ve yerine toplu konut yapılacağını duyduk c) Bilmiyor

29. Mahallenin deprem riski sebebiyle kentsel dönüşüm ve yenileme projeleri kapsamına alınması fikrine yaklaşımınız nedir?

a) Buna kesinlikle karşıyım b) Buna tamamen katılıyorum c) Fikri Yok

30. Yapılan teknik incelemeler sonrasında binanın yıkılıp yeniden yapılması zorunlu görülürse, ne yaparsınız? (birden fazla seçim yapılabilir.)

a) Mülkümü satıp başka yere taşınırım b) Yıllardır oturduğum mahallemi terk etmek istemem c) Bu tür projelerde hak sahiplerinin mağdur edildiğini düşünüyorum d) İnşaat devam ettiği sürece kiramın ödenmesini isterim e) İnşaat bittikten sonra dönmek koşulu ile kendi imkanlarımla başka yere taşınırım.

31. Aşağıdakilerden hangisine razı olursunuz?

a) Mülkiyetimdeki daire sayısı kadar daire verilmezse hiçbir teklife razı olmam.

b) Ödeme gücüm yok; bedel ödemezsem daha küçük ama sağlam bir eve razı olurum

c) Belediye küçük bir bedel karşılığında mevcut evimin depreme karşı güçlendirilmesini yapsın

d) Aynı büyüklükte yeni bir ev verilecekse ya da bedeli ödenecekse başka bir yere gitmeye razı olurum.

e) Kredi kolaylığı sağlanırsa aynı büyüklükte daire edinebilmek için fark ödeyebilirim.

32. Orta ve Dumlupınar/Batı Mahallelerinde kentse dönüşüm yapılmalı mı?

a) Evet b) Hayır

33. İnternet üzerinden belediye çalışmalarını takip ediyor musunuz?

a) Evet b) Hayır c) İmkanım olsa takip ederim

34. Resmi kurumlara bildirdiğiniz şikayetlerinizin sonucunu takip ediyor musunuz?

a) Evet b) Hayır c) Hiç şikayet yada öneri bildirmediğim d) Sonucu bana ilgili kurumun bildirmesi gerekir.

35. Daha önce Pendik belediyesinde kentsel dönüşüm ile ilgili bir toplantıya katıldınız mı?

a) Evet b) Hayır

36. Kentsel dönüşüm çalışmalarında kime güveniyorsunuz?

a) Belediye b) TOKİ c) Özel sektör d) Hiç kimse e) Merkezi Hükümet

37. Kentsel dönüşüm çalışmalarında en doğru bilgiyi kimden alacağınızı düşünüyorsunuz?

a) Belediye b) Emlakçılar c) Komşular d) Meslek Odaları Üniversiteler
e) Televizyon Gazete v.b Medya f) TOKİ g) Diğer

38. Bölgenizde kentsel dönüşüm sonrası hangi imkanların öne çıkmasını istersiniz?

a) Toplu Taşım İmkanları b) Otopark c) Park d) Eğitim (Okul-Kreş vb) e) Sağlık
f) Diğer

39. Bölge İçerisinde Yayalaştırılmış Bir Yol Olmasını İster misiniz? (Hangi Cadde/Sokak)

a) Evet b) Hayır

40. Çalışma alanınız nerede?

41. Çalışma alanına kaç dakikada/saatte ulaşıyorsunuz?

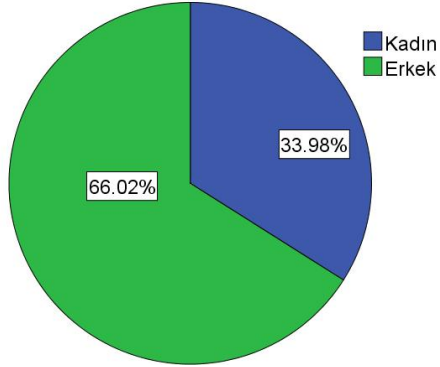
42. Hanenizde kaç kişi çalışıyor?

EK- B

ANKET SONUÇLARI TAŞLIBAYIR BÖLGESİ

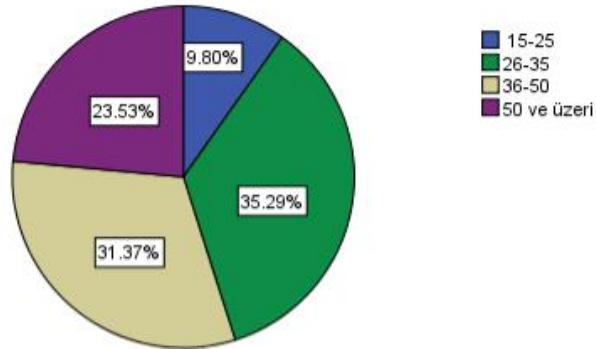
1.

Cinsiyet



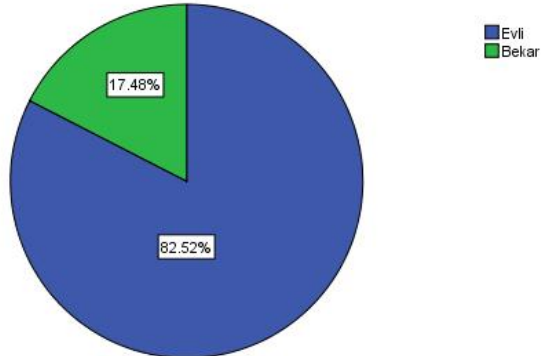
2.

YAŞ



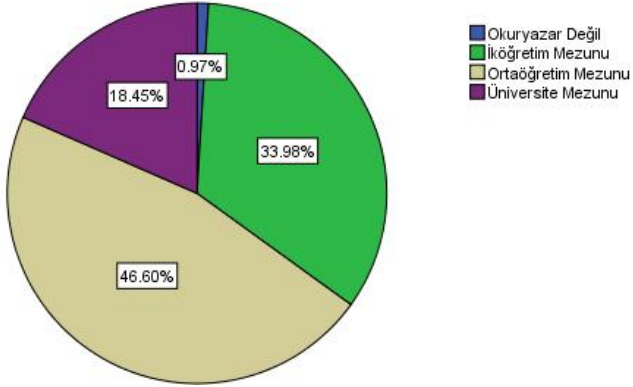
3.

Medeni Hal



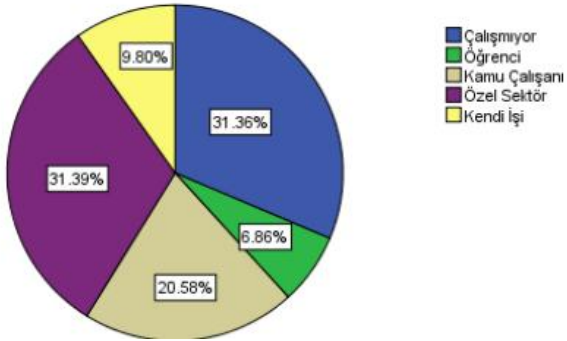
4.

Eğitim



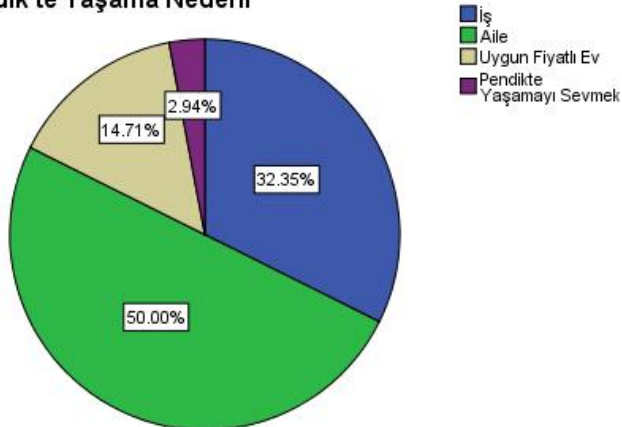
5.

İş



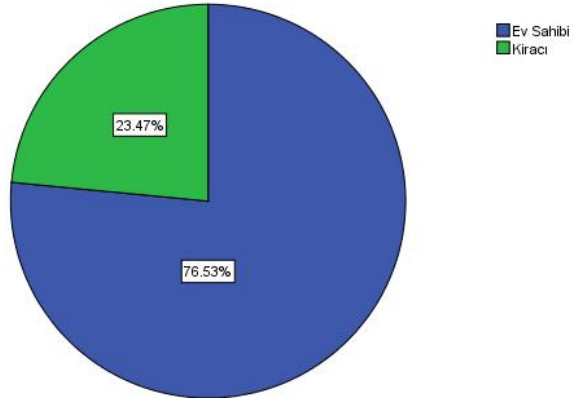
6.

Pendik'te Yaşama Nedeni



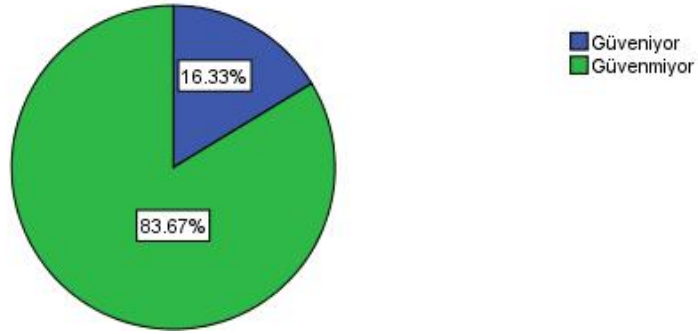
7.

Mülk Sahipliliği



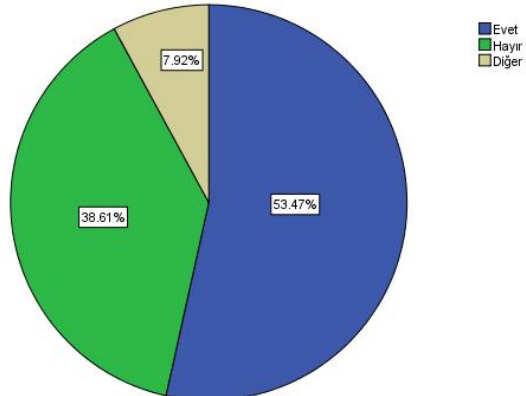
8.

Müteahhitlere Güveniyormusunuz



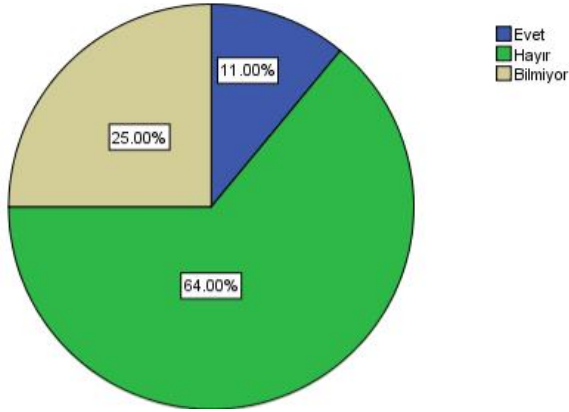
9.

Müteahhitlere Devlet Müdahalesi Olmalı Mı?



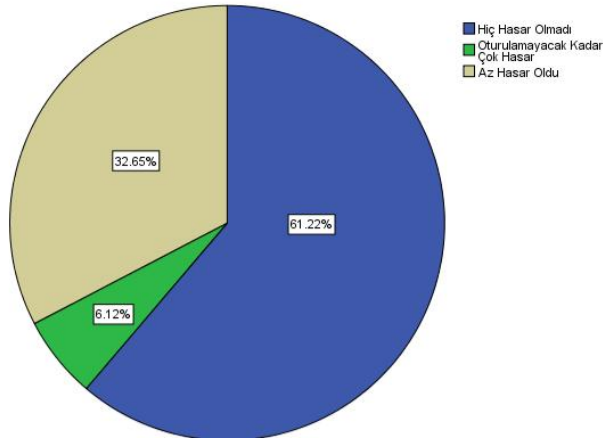
10.

Deprem Sonrası Taşınan Oldu Mu?



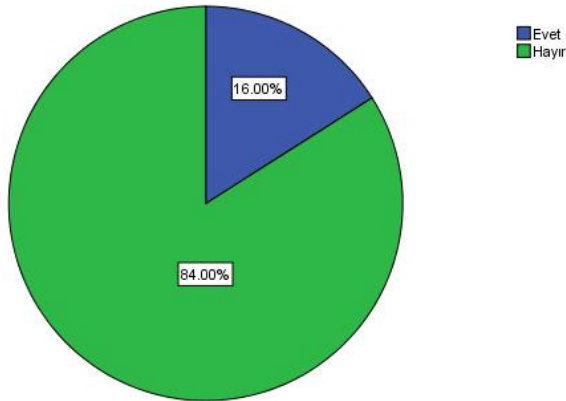
11.

Deprem Sonrası Eviniz Hasar Gördü Mü?



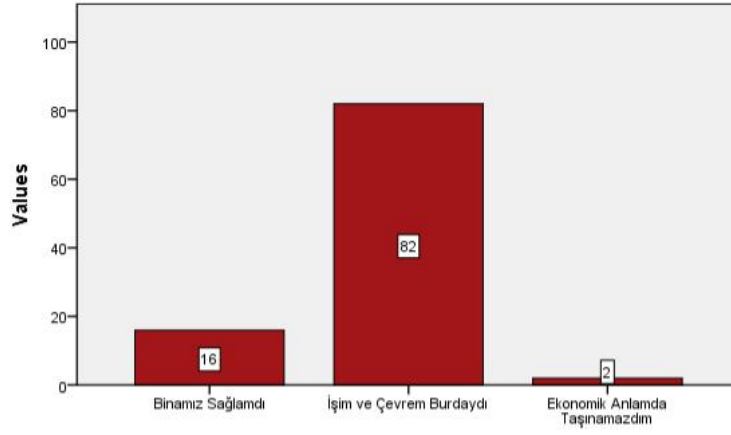
12.

Deprem Sonrası Taşınmayı Düşündünüz Mü?



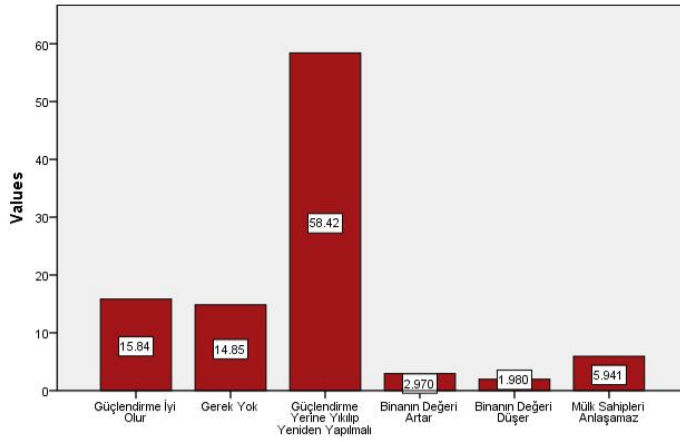
13.

Deprem Sonrası Neden Taşınmadınız_?



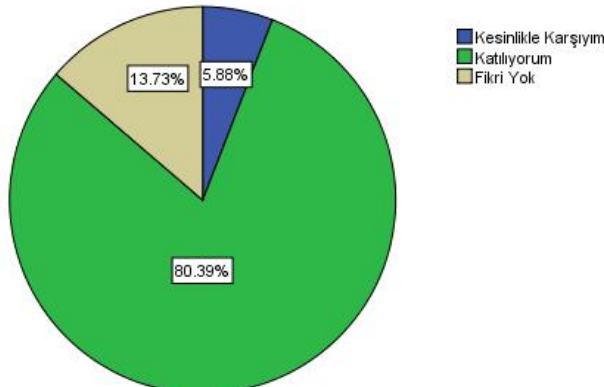
14.

Binanızı Güçlendirme Fikrine Yaklaşımınız Nedir?



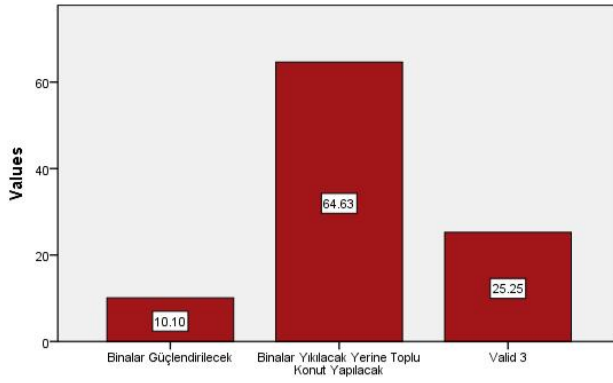
15.

Kentsel Dönüşüme Yaklaşımınız Nedir?



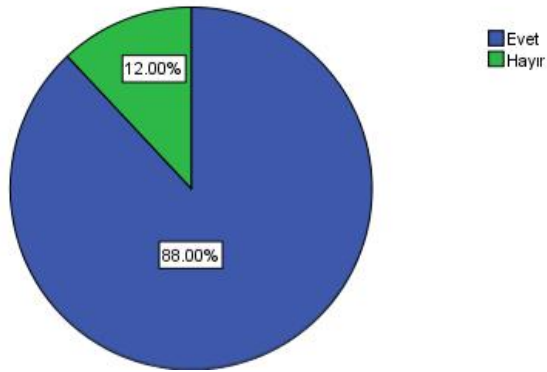
16.

Kentsel Dönüşüm ile İlgili Duyumlar



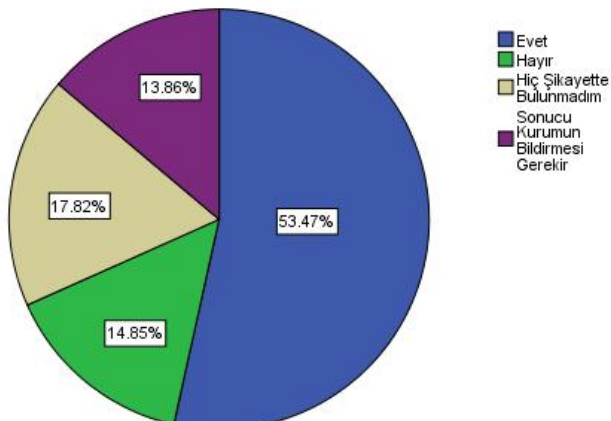
17.

Kentsel Dönüşüm Olmalı Mı?



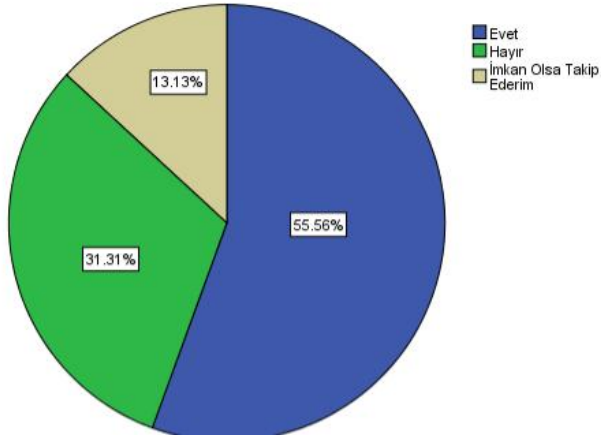
18.

Resmi Kurumlara Bildirdiğiniz Şikayetlerinizi Sonucu Takip Ediyormusunuz?



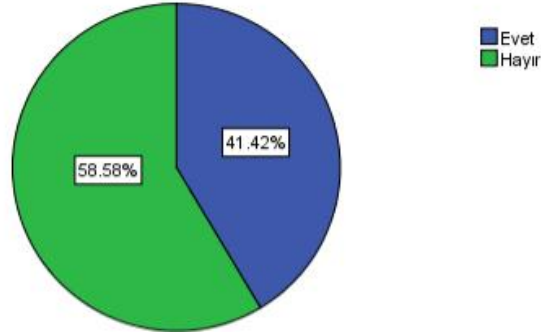
19.

İnternet Üzerinden Belediyeyi Takip Ediyormusunuz?



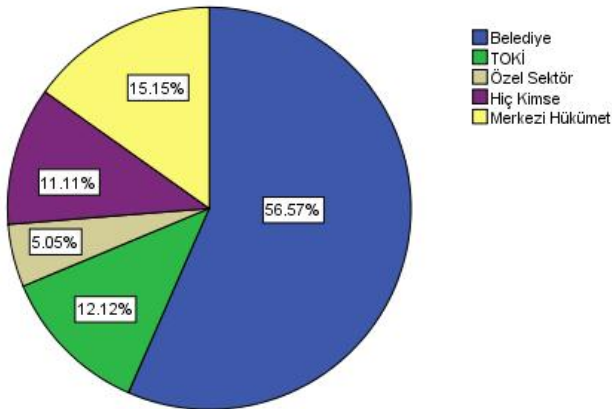
20.

Kentsel Dönüşüm İle İlgili Bir Toplantıya Katıldınız Mı?



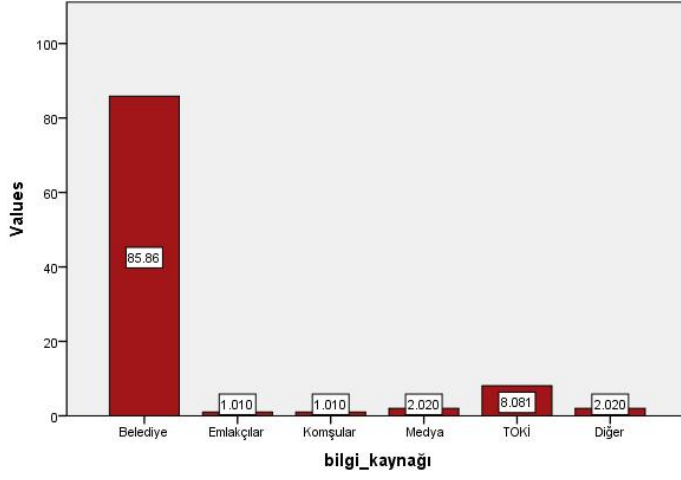
21.

Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında Güvenilen Kurum?



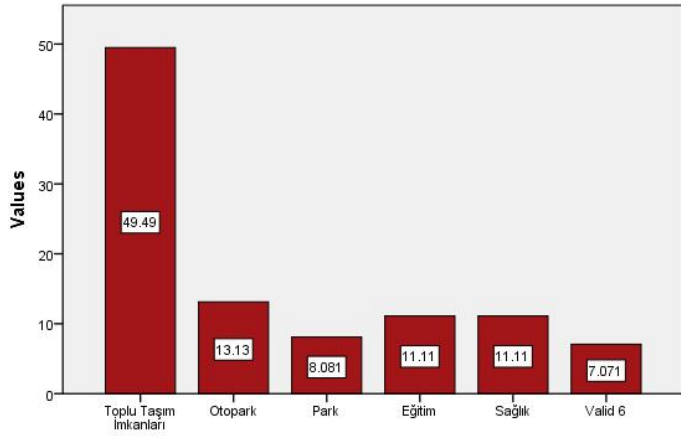
22.

En Doğru Bilgiyi Kimden Alırsınız?



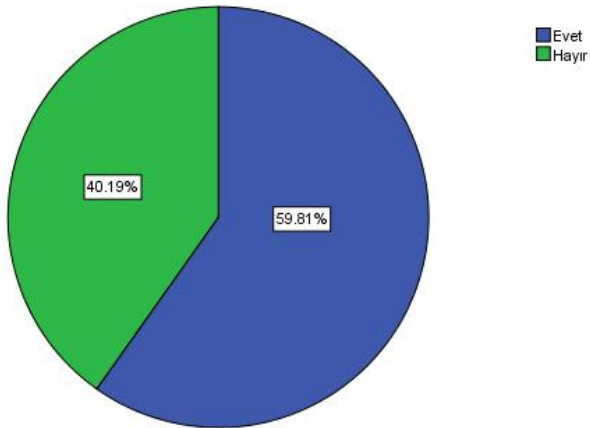
23.

Kentsel Dönüşüm Sonrası Hangi İmkanlar Öne Çıkarılmalı?



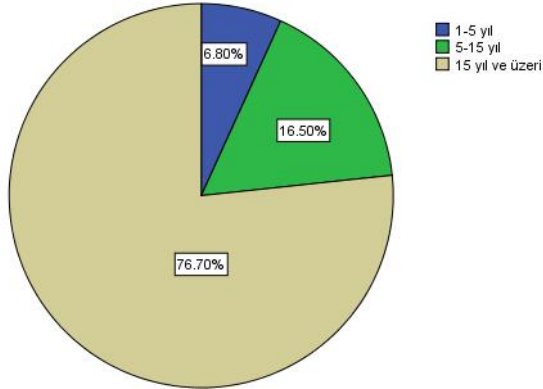
24.

Bölge İçerisinde Yayalaştırılmış Bir Yol Olmalı Mı?

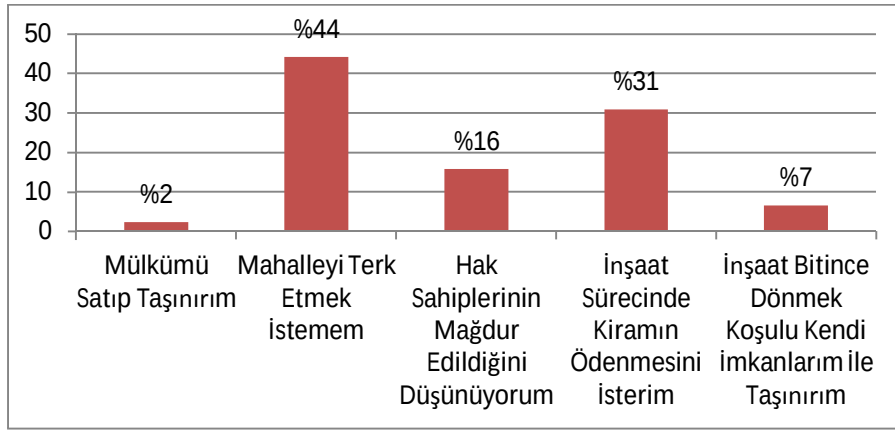


25.

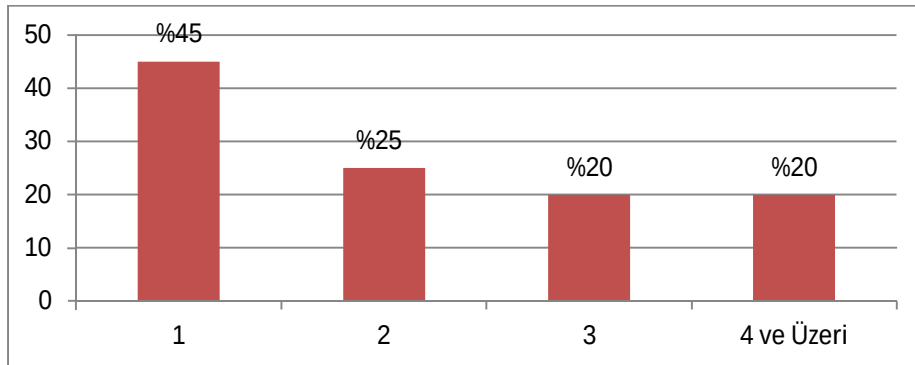
Ne Kadar Zamandır Pendikte Yaşıyorsunuz?



26. Kentsel Dönüşümde Hangisine Razi Olursunuz?



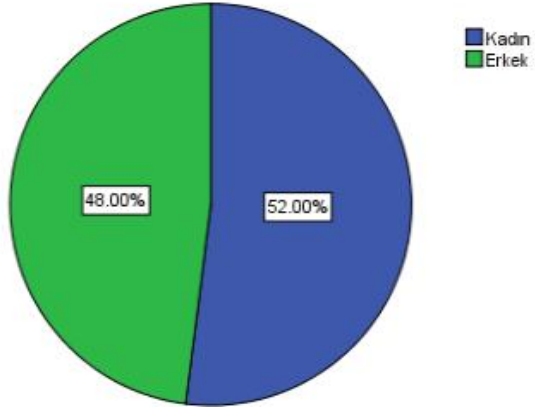
27. Hanenizde Kaç Kişi Çalışıyor?



BATI BURNU BÖLGESİ

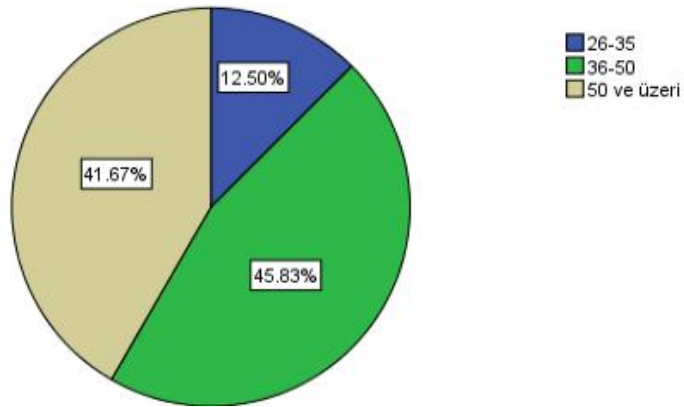
1.

Cinsiyet



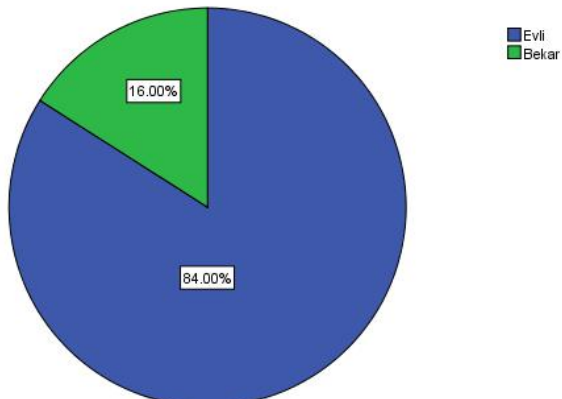
2.

Yaş



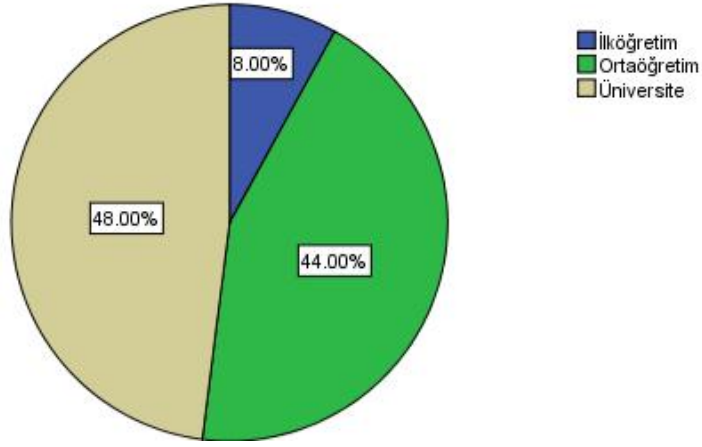
3.

Medeni Hal



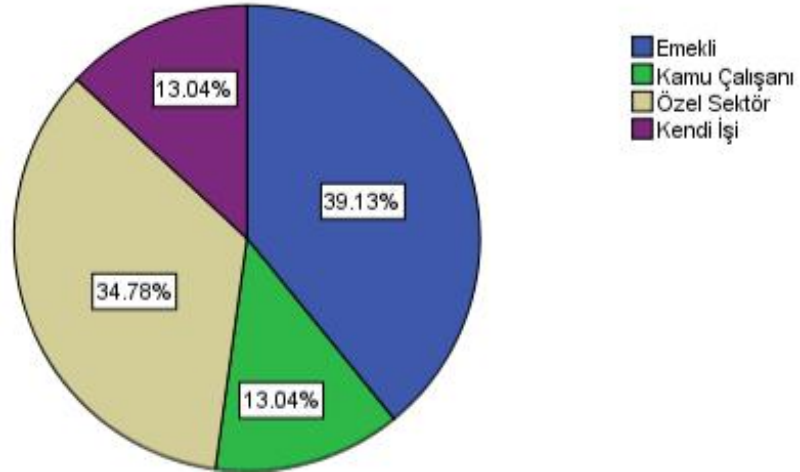
4.

Eğitim



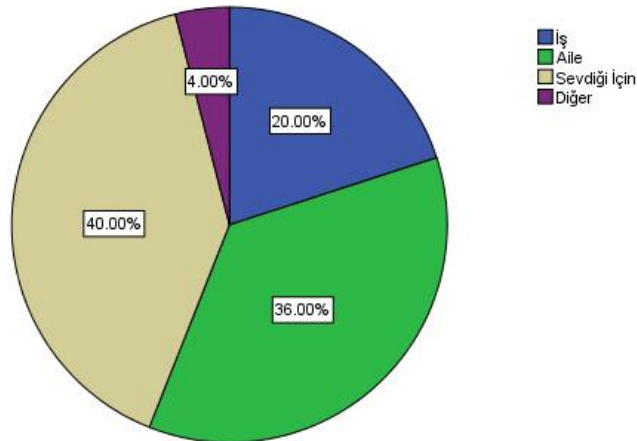
5.

İş



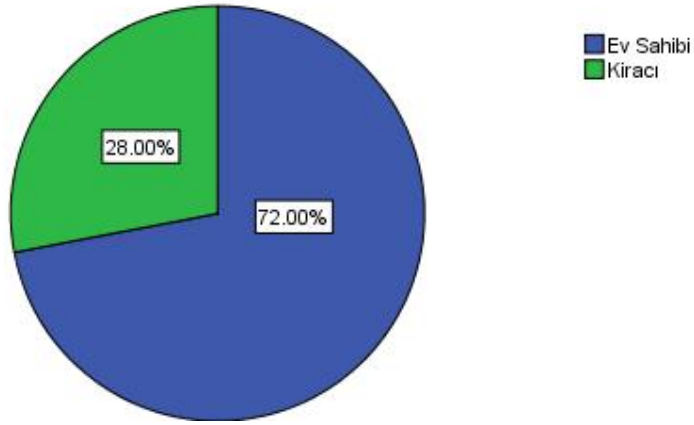
6.

Pendik'te Yaşama Nedeni



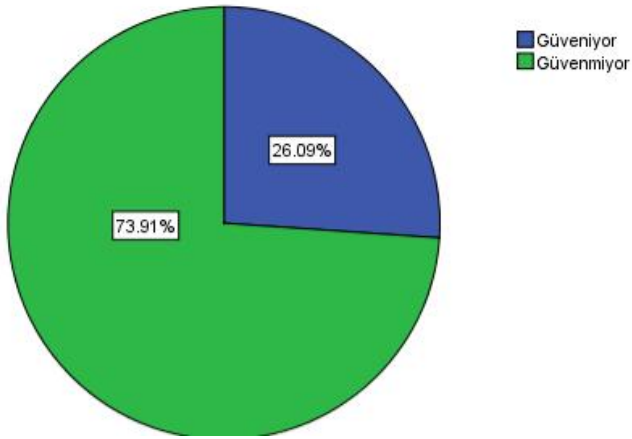
7.

Mülk Sahipliliği



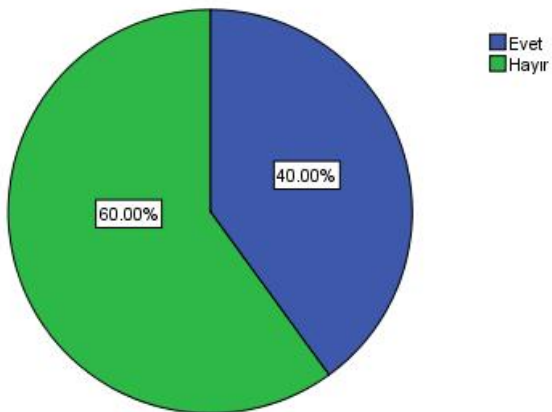
8.

Müteahhitlere Güveniyormusunuz?



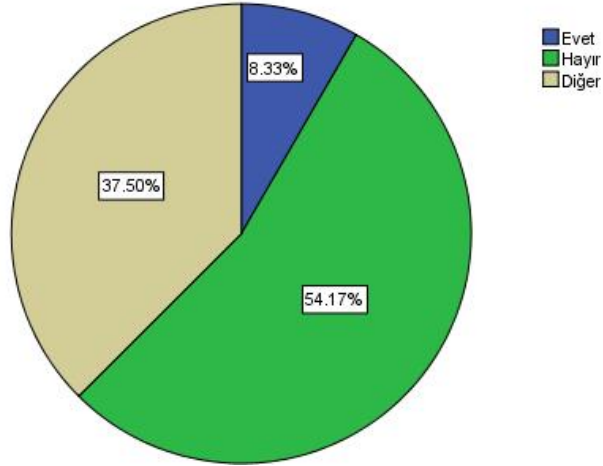
9.

Müteahhitlere Devlet Müdahalesi Olmalı Mı?



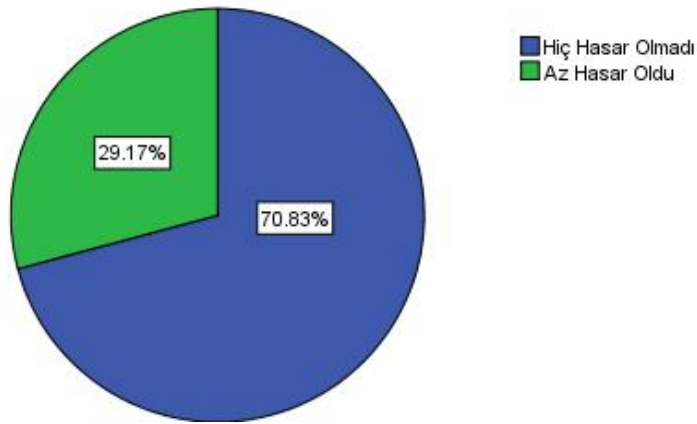
10.

Deprem Sonrası Taşınan Oldu Mu?



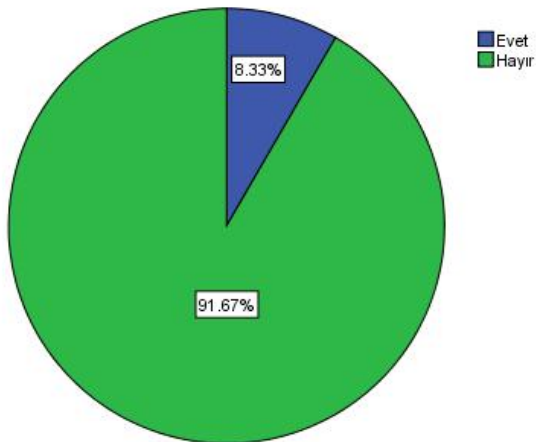
11.

Deprem Sonrası Eviniz Hasar Gördü Mü?



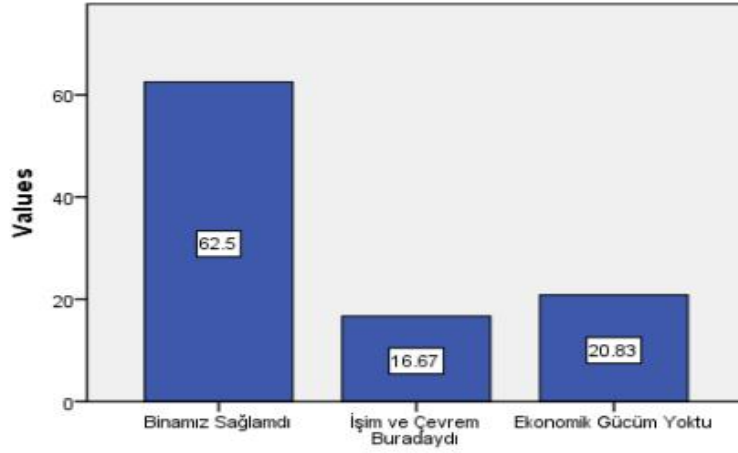
12.

Deprem Sonrası Taşınmayı Düşündünüz Mü?



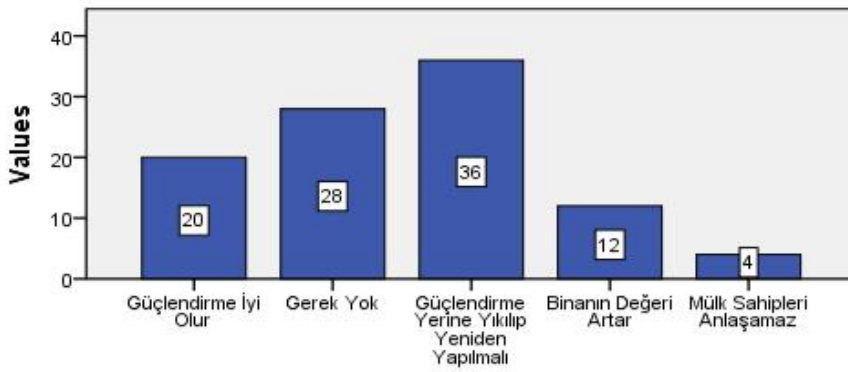
13.

Deprem Sonrası Neden Taşınmadınız?



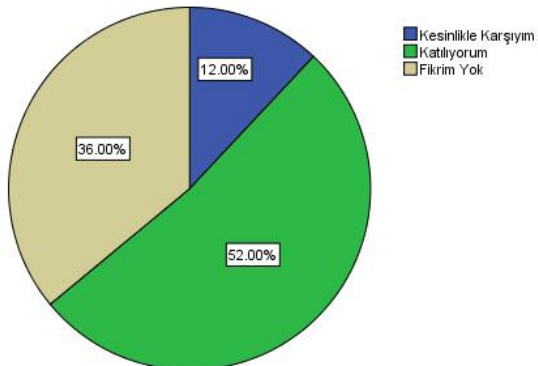
14.

Binanızı Güçlendirme Fikrine Yakaşımınız Nedir?



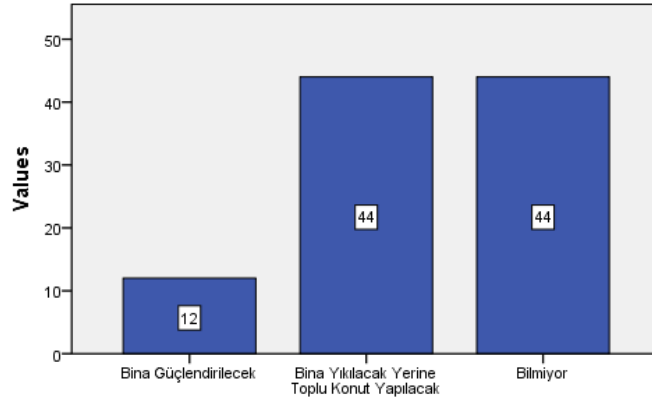
15.

Kentsel Dönüşüme Yaklaşımınız Nedir?



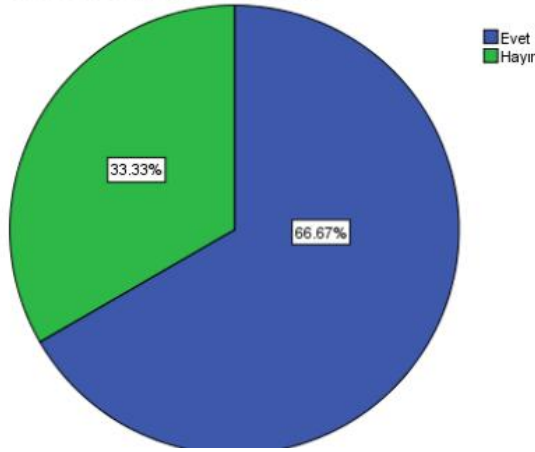
16.

Kentsel Dönüşüm İle İlgili Duyumlar



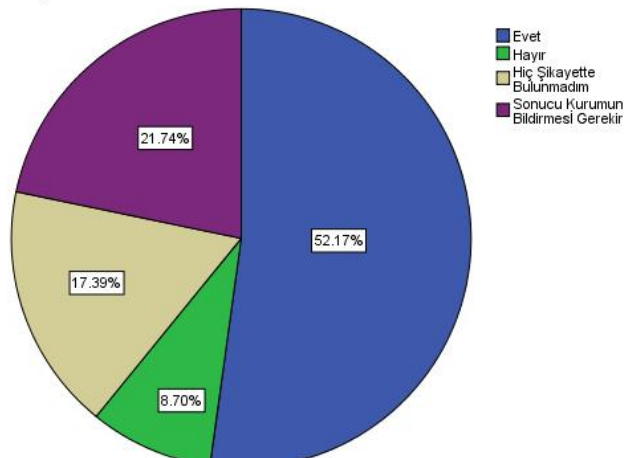
17.

Kentsel Dönüşüm Olmalı Mı?



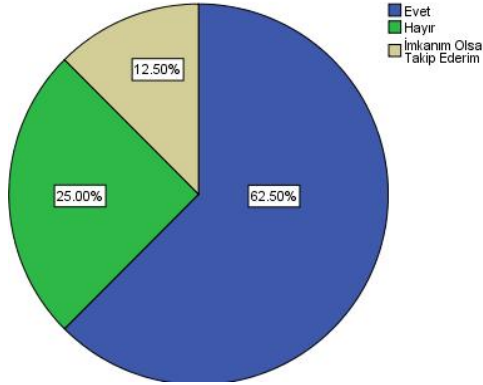
18.

Resmi Kurumlara Bildirdiğiniz Şikayetlerinizin Sonucunu Takip Ediyormusunuz?



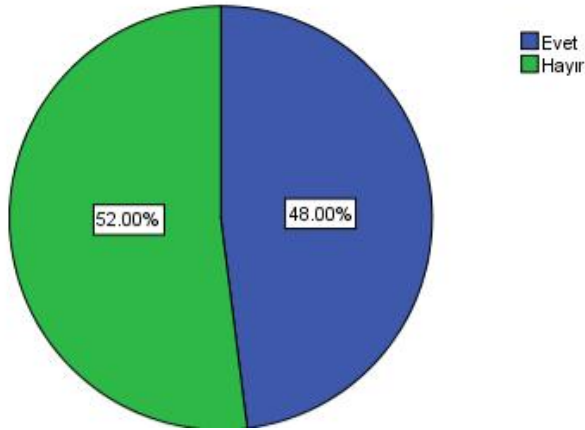
19.

İnternet Üzerinden Belediye Çalışmalarını Takip Ediyormusunuz?



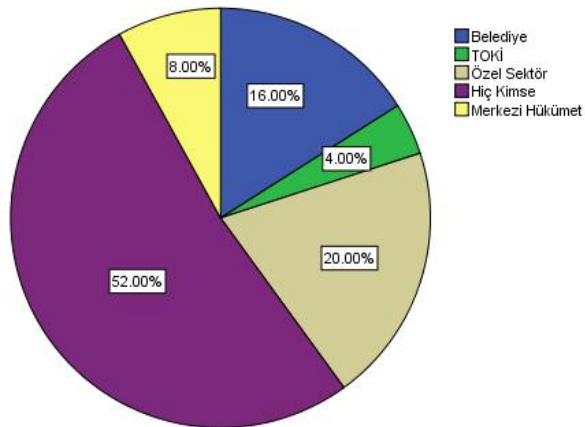
20.

Kentsel Dönüşüm İle İlgili Bir Toplantıya Katıldınız Mı?



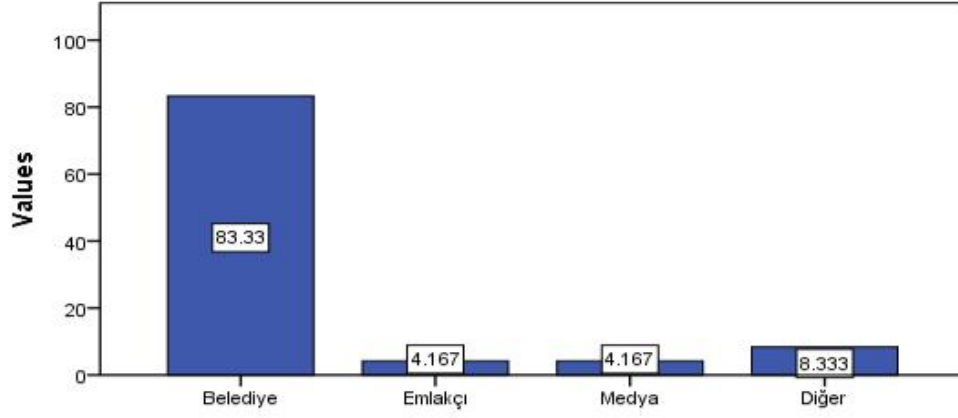
21.

Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında Güvenilen Kurum



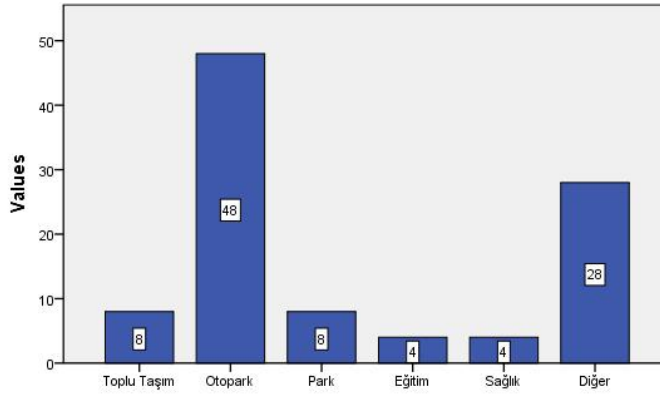
22.

Kentsel Dönüşüm İle İlgili En Doğru Bilgiyi Kimden Alırsınız?



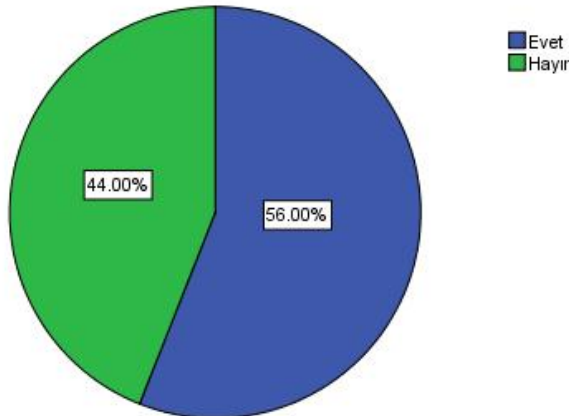
23.

Kentsel Dönüşüm Sonrası Hangi İmkanlar Öne Çıkarılmalı?



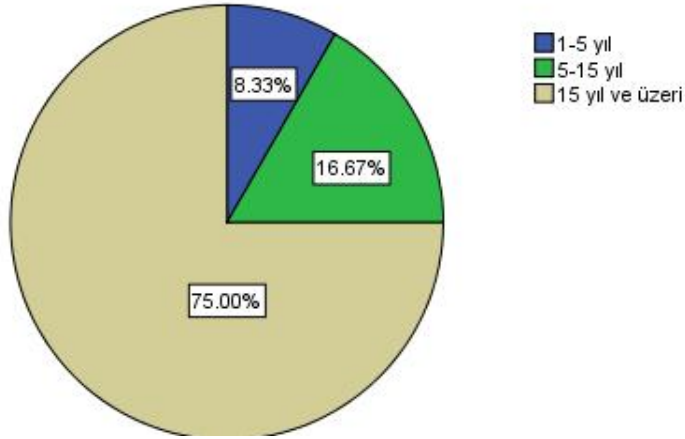
24.

Bölge İçerisinde Yayalaştırılmış Bir Yol Olmalı Mı?

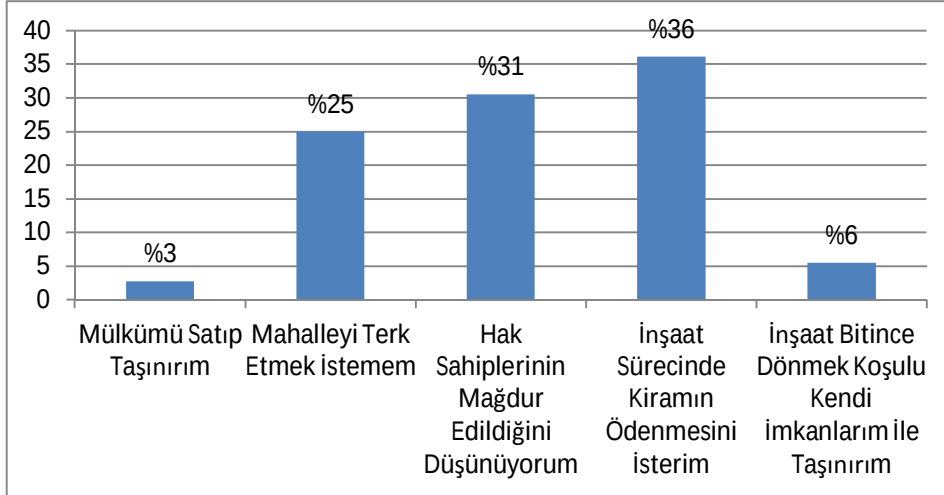


25.

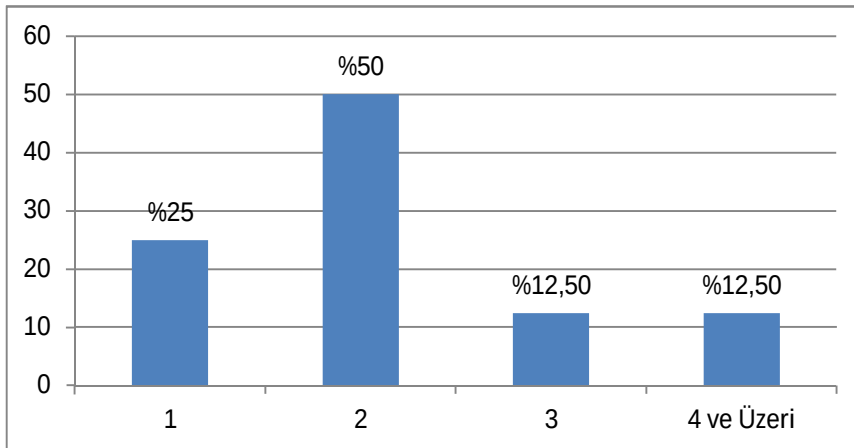
Ne Zamanr Pendikte Yaşıyor?



26. Kentsel Dönüşümde Hangisine Rız Olursunuz?



27. Hanenizde Kaç Kişi Çalışıyor?



ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad:;Büşra BAŞKAN

Doğum Yeri ve Tarihi: Kadıköy / 28.11.1985

Adres: Pendik Belediyesi

E-Posta: bhalici@pendik.bel.tr

Lisans: Yıldız Teknik Üniversitesi / Şehir ve Bölge Planlama

Y.Lisans: İstanbul Teknik Üniversitesi / Ulaştırma Mühendisliği

Mesleki Deneyim ve Ödüller:

- | | |
|-------------------|--|
| | Pendik Belediyesi/İmar ve Şehircilik Müdürlüğü-Kentsel Dönüşüm Bölümü |
| 05/2013 – | 6306 Sayılı Kanun kapsamında Pendik İlçesi içerisinde riskli alan ilan edilmesi süreçleri, her ölçekte planların hazırlanması işlemlerinde görev almıştır. |
| | Pendik Belediyesi/Plan ve Proje Müdürlüğü |
| 11/2007 – 05/2013 | Çeşitli Nazım Ve Uygulama İmar Planı ile tadilatlarının hazırlanması işinde Plan Müellifi olarak görev alınmış , kurum görüşleri, planın onaylanması, askı ve itiraz süreçlerine kadar görev alınmıştır. |
| | HTP AJANS |
| 07/2005 - 08/2005 | İ.B.B. 1/5000 ölçekli plan çalışmaları için fizik mekân analizleri yapılması. Saha sorumlusu olarak yer aldım. |

