

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**CADDE DÜZENLEME FAALİYETLERİNİN TAŞINMAZ MAL
DEĞERLERİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Süleyman GÜLER**

Anabilim Dalı : Gayrimenkul Geliştirme

Programı : Gayrimenkul Geliştirme

Tez Danışmanı: Öğr. Gör. Dr. Engin EYÜBOĞLU

HAZİRAN 2011

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**CADDE DÜZENLEME FAALİYETLERİNİN TAŞINMAZ MAL
DEĞERLERİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Süleyman GÜLER
(516061028)**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 06 Mayıs 2011

Tezin Savunulduğu Tarih : 08 Haziran 2011

Tez Danışmanı : Öğr. Gör. Dr. Engin EYÜBOĞLU (İTÜ)

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Ayşe Sema KUBAT (İTÜ)
Prof. Dr. Targan ÜNAL (Okan Üni.)**

Haziran 2011

Babama...

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca sabırlı ve destekleyici tutumuyla, bilgi birikimlerini ve tecrübesini benimle paylaşan, değerli hocam Engin Eyüboğlu'na teşekkürlerimi sunuyorum.

Yüksek çalışma temposuna ve azmine haiz İstanbul Büyükşehir Belediyesi Trafik Müdürlüğü olarak, başta Trafik Müdürümüz Sayın M. Necip Ertaş olmak üzere özverili ve paylaşımcı tutumlarıyla bana destek veren çalışma arkadaşlarıma,

Çalışmamın her aşamasında bana her konuda yardım eden, uykusuz kalan, bilgi ve tecrübesini benimle paylaşan dostum Derya Can'a,

Hayatımın her alanında, her aşamasında bana destek veren, gücünü her zaman yüreğimde hissettiğim kocaman aileme,

Çalışmam süresince aldığı başarılı sonuçlarla moral motivasyonumu yükselten, büyüklüğü şampiyonluklarla ölçülemeyen, Fenerbahçe Profesyonel Futbol Takımına, Samimiyetlerine inandığım ve benden iyi dileklerini eksik etmeyen can dostlarıma,

Yorulduğum ve yıldıgım anlardan birinde, notlarımın arasında, "Başaracaksın, sana inanıyorum!" yazarak; bana her daim inanan, ömür boyu bir birliktelik dilediğim kız arkadaşım Melisa Aydın'a

Teşekkürlerimi bir borç biliyor, saygılarımı sunuyorum.

Haziran 2011

Süleyman GÜLER
(İnşaat Mühendisi)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
KISALTMALAR	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Problemin Tanımı.....	1
1.2 Amaç	3
1.3 Hipotez	4
1.4 Yöntem	4
2. KENTSEL MEKANDA KAMUSAL ALAN KAVRAMI	7
2.1 Kavram	7
2.2 Kamusal Alanların Sınıflandırılması.....	8
2.3 Kentsel Kamusal Alan Olarak Caddeler	9
2.4 Caddelerin İşlevleri ve Hiyerarşik Düzeni	11
3. CADDE DÜZENLEMESİ	15
3.1 Kavram	15
3.2 Düzenleme Prensipleri	17
3.2.1 Aktivite çeşitlendirmesi	22
3.2.2 Kent mobilyalarının düzenlenmesi	24
3.2.3 Bilgilendirme-yönlendirme ve işaretlendirme sistemleri.....	26
3.2.4 Bakım ve onarım hizmetlerinin iyileştirilmesi.....	27
3.3 Türkiye’de Cadde Düzenlemelerinde Yasal Çerçeve ve Planlama.....	28
3.4 Cadde Düzenlemelerinin Taşınmaz Mal Değerlemesine Etkileri	30
4. İSTANBULDAKİ CADDE DÜZENLEME FAALİYETLERİNİN TAŞINMAZ MAL DEĞERLERİ ÜZERİNE ETKİLERİNİN ÖRNEKLERLE İNCELENMESİ	35
4.1 İstanbul’daki Önemli Caddeler	35
4. 2 İstanbul’da Cadde Düzenlemelerinde Yetki ve Planlama.....	38
4.3 İstanbul Kağıthane İlçesi Kağıthane Meydanı Sadabad Caddesi-İsmet Paşa Caddesi ve Çevresi Düzenleme Çalışması	39
4.4 İstanbul Bahçelievler İlçesi Ahmet Yesevi Caddesi ve Çevresi Düzenleme Çalışması	48
4.5 Sadabat Caddesi ve Çevresinde Cadde Düzenleme Faaliyetleri Öncesi ve Sonrasında Arazi Değerlerindeki Değişim	55
4.6 Bahçelievler Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddesi Düzenleme Çalışmalarının Arazi Değerlerine Etkisi.....	59
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER	65
KAYNAKLAR	69

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama
MİA	: Merkezi İş Alanı
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TÜFE	: Tüketici Fiyat Endeksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
UTK	: Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Yol hiyerarşisi (1).....	12
Çizelge 2.2 : Yol hiyerarşisi (2).....	13
Çizelge 2.3 : Yol Hiyerarşisi(3).....	14
Çizelge 4.1 : Kağıthane ilçesinin yıllara göre nüfusu.....	39
Çizelge 4.2 : Sadabad Caddesi ve çevresi yapı fonksiyonel dağılımı	46
Çizelge 4.3 : Bahçelievler İlçesinin Yıllara göre Nüfus Dağılımı	49
Çizelge 4.4 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi (Cami Sokak-Altın Sokak) Fonksiyonel değişimi.....	53
Çizelge 4.5: Kağıthane İlçesi Sadabad Caddesi ve çevresi arazi değerlerindeki değişim.	55
Çizelge 4.6 : Kağıthane İlçesi Arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve Emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması.....	56
Çizelge 4.7 : Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve II. kademe çevresi arazi değerleri değişimi	57
Çizelge 4.8 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi'ne cepheli Cami Sk.- Altın Sk. arasındaki arazi m ² değerleri ve artış oranları	60
Çizelge 4.9 : Bahçelievler ilçesi arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması	61
Çizelge 4.10 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Cad. düzenleme çalışması II. kademe çevresindeki sokakların m ² arsa değerleri ve artış oranları	62

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 3.1: Yaya odaklı caddelerde tıkanıklık	18
Şekil 3.2: Dengeli/aktif caddeler	18
Şekil 3.3: Kamusal mekan olarak caddeler	19
Şekil 3.4: Toplumsal yaşamın aynası olarak caddeler	19
Şekil 3.5: Caddelerde mekanın görkemi	19
Şekil 3.6: Kamusal alan olarak caddelerde sanat.....	20
Şekil 3.7 : Yüksek yoğunluklu caddelerde toplu taşıma hizmeti.....	23
Şekil 4.1 : İstanbul ili konumu ve ilçeleri.....	35
Şekil 4.2: Anadolu yakası ilçeleri ve önemli caddeleri	36
Şekil 4.3: Avrupa yakası ilçeleri ve önemli caddeleri	37
Şekil 4.4 : 2010 yılı İstanbul ulaşım ağı	38
Şekil 4.5 : Kağıthane İlçesi Sadabad Alanı ve Merkezi İş Alanı (MİA) Etkileşimi (2010)	39
Şekil 4.6 : Daye Hatun Camii ve yayalaştırılmış alan.....	41
Şekil 4.7 : Sadabad Caddesi ve çevresi düzenleme işine ait genel sirkülasyon projesi	42
Şekil 4.8: Sadabad Caddesi ve çevresi düzenleme işine ait kentsel tasarım yeşil alan projesi.....	43
Şekil 4.9 : Sadabad Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı (2006 yılı).....	44
Şekil 4.10 : Sadabad Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı (2010 yılı).....	44
Şekil 4.11 : Sadabad Caddesi ve çevresi ulaşım ağı (2006 yılı).....	45
Şekil 4.12 : Sadabad Caddesi ve çevresi ulaşım ağı (2010 yılı).....	45
Şekil 4.13 : Sadabad Caddesi ve çevresi yapı fonksiyonel dağılımı (2006 yılı)	47
Şekil 4.14 : Sadabad Caddesi ve çevresi yapı fonksiyonel dağılımı (2010 yılı)	47
Şekil 4.15 : Bahçelievler ilçesinin konumu (Kaynak : Bimtaş- IMP Avrupa Yakası Planlama Grubu-2007).....	48
Şekil 4.16 : Bahçelievler ilçesi mahalleler	48
Şekil 4.17 : Bahçelievler Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddeleri Düzenleme Projesi	51
Şekil 4.18 : Ahmet Yesevi Caddesi Öğretmenler Parkı özel düzenleme alanı projesi	51
Şekil 4.19 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi ve Mahmutbey Caddesi (2006) ...	52
Şekil 4.20 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi ve Mahmutbey Caddesi (2010) ...	52
Şekil 4.21: Ahmet Yesevi Cad. 2006 Yılı Yapı Fonksiyonel Dağılımı	54
Şekil 4.22: Ahmet Yesevi Cad. 2010 Yılı Yapı Fonksiyonel Dağılımı	54
Şekil 4.23 : Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve çevresi arazi değerlerindeki değişim.	55
Şekil 4.24 : Kağıthane ilçesi arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması.....	57

Şekil 4.25 : Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve II. kademe çevresi arazi değerleri değişimi	58
Şekil 4.26 : Bahçelievler ilçesi Ahmet Yesevi Caddesi'ne cepheli Cami Sokak-Altın Sokak arasındaki arazi m ² değerleri ve artış oranları	60
Şekil 4.27 : Bahçelievler ilçesi arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması	61
Şekil 4.28 : Bahçelievler ilçesi Ahmet Yesevi Caddesi düzenleme çalışması II. kademe çevresindeki sokakların m ² arsa değerleri ve artış oranları.....	62

CADDE DÜZENLEME FAALİYETLERİNİN TAŞINMAZ MAL DEĞERLERİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

ÖZET

Yaşanan mekanların kalitesinin artması, bireyler arasında toplumsal bilincin yerleşmesine, konforlu ve sağlıklı bir sosyal çevrenin oluşmasına yardımcı olarak yaşam kalitesinin de artmasına olanak sağlayacaktır. Planlı ve çağdaş koşulları dikkate alarak kaliteli mekanlar uygun altyapı sistemleriyle desteklendiğinde kullanıcı gereksinimlerine daha iyi yanıt verirler. Kamusal bir ortak kullanımı olan caddeler de bu amaçlar doğrultusunda düzenlendiğinde, sahip oldukları çevresel mekanların, taşınmazların kalitesinin ve değerinin artmasına yardımcı olurlar.

İşte bu noktada bu çalışmanın amacı; cadde düzenleme faaliyetlerinin arazi değerlerine etkilerini, arazi kullanışı, sosyal yaşantıdaki ve taşınmazlar üzerindeki değişimleri ortaya koymaktır.

Çalışma kapsamında kentsel kamusal alan, cadde, cadde düzenlemesi ve düzenleme faaliyetlerinin taşınmaz mal değerlerine ait kavramsal ve kuramsal boyut ile ilgili literatür araştırmalarına yer verilmiş, İstanbul'da merkezi iş alanlarının hemen 2. halkasında bulunan, Kağıthane ve Bahçelievler ilçelerinin Kağıthane Sadabad Caddesi ve Çevresi ile Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi- Mahmutbey Caddesinde yapılmış olan düzenleme faaliyetlerinin öncesinde ve sonrasında periyodik olarak taşınmaz mal değerlerine ait verilerin, ulaşım ağındaki değişim ile ilgili verilerin temin edilerek, tablo ve grafiklerle gösterimi yapılmış, elde edilen bu veriler karşılaştırılarak, cadde düzenleme faaliyetlerinin taşınmaz mal değerlerine ait etkileri araştırılmıştır.

Analizler sonucunda seçilen iki bölge olan, Kağıthane Sadabad Caddesi ve Bahçelievler Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddelerinde, düzenleme öncesinde ve sonrasında taşınmaz mal değerleri karşılaştırıldığında, kayda değer anlamda farklılıklar gözlenmiştir. Ayrıca faaliyet alanındaki yapıların stok sayısında, düzenleme sonrasında ciddi bir artış gözlemlenmiş; bu da bu caddelerin gayrimenkul ve ticaret yatırımlarında tercih ve öncelik sebebi olduğunu ortaya çıkarmıştır.

Bu çalışmanın; yerel yönetim, özel sektör ve kullanıcılar arasında cadde düzenleme faaliyetlerinin öneminin kavranmasına yardımcı olacağı düşünülmektedir. Bu faaliyetlerin halk tarafından farkedilmesi yerel yönetimlere bu yöndeki talebin artmasına ve planlama faaliyetlerinin gerçekleşmesi için baskı oluşturmaya, bu baskının özel sektör müteşebbislerinin ilgilerini bu ve buna benzer projelere çekip; nitelikli ve kaliteli caddelerin ortaya çıkarak, İstanbul'daki arazilerin hakettiğince değerlendirilmesine imkan sağlaması düşünülmektedir.

THE EFFECTS OF STREET DESIGN ACTIVITIES ON REAL ESTATE VALUES

SUMMARY

The increase in the quality of places that people live in will enable to increase quality of life by helping to establish social awareness between individuals and to constitute a comfortable and healthy social environment. When the qualified places are supported with appropriate infrastructure systems by taking into account the planned and modern conditions, they serve the user requirements much better. When the streets that are commonly used are arranged towards these purposes, they help to increase the quality and value of environmental places and real estates around them.

At that point, the purpose of this study is to reveal the effects of street design activities on real estate values and the changes in the land use, social life and real estate properties.

In this study, literature survey about urban common lands, street, street design and conceptual and theoretical dimension that belongs to street design activities is done. In İstanbul, Kağıthane and Bahçelievler are in the second circle of central business areas. Sadabad Street and its neighborhood in Kağıthane and Ahmet Yesevi-Mahmutbey Streets in Bahçelievler are the two examples for investigating the street design activities. Before and after those activities, by gathering the data periodically about the change in the real estate values and transportation network, a demonstration is performed with the tables and graphics about them. By comparing the data gathered, the effects of street design activities on real estate properties are investigated.

In the two areas that are chosen after the results of analysis, when the real estate values before and after the designs are compared, a noteworthy differences are observed. Besides, an incredible increase is observed in the number of buildings in the activity area after the arrangement. This increase reveals that those streets are privileged in the investment of real estate and trade.

This study is considered to help private sector and consumers understand the importance of street design activities. Recognition of those activities by inhabitants results in the increase in demand and pressure about the planning activities to happen for local authorities. This pressure attracts the interests of private sector entrepreneurs to such projects. This attraction is considered to enable the lands in İstanbul to increase in values as deserved by creating qualified streets.

1. GİRİŞ

1.1 Problemin Tanımı

Aristo kenti; ‘insanları mutlu kılan, emin bir mekan’ şeklinde tanımlamıştır [1]. Kentte yaşayan insanlar, barınma, çalışma, dinlenme, sosyal ve teknik altyapı olanakları karşılandığı ölçüde mutludur.

- Çeşitli ekonomik temeller ve nitelikli insan sermayesi,
- Yüksek teknoloji servislere ve bilgi tabanlı kuramlarla güçlü yerel bağlantılar,
- Ulaşım bağlantıları ve iletişim,
- Yüksek nitelikli kentsel çevre,
- Açık kamusal alanlar ve kentsel yaşam,
- Geleceğe dönük gelişme stratejilerini ortaya koymak ve uygulamak için kurumsal kapasite,

kentlerin mekan kalitesini arttıran, yaşanabilirliğini destekleyen unsurlardır [2].

Kentlerin, küresel ya da dünya kenti olma yarışında yukarıda belirtilen ölçütlerin sağlanması için kentin mekan kalitesi önemli bir belirleyici unsur olmaktadır. Bu noktada şehirlere hizmet veren kent mekanları olarak tanımlanan kamusal alanların, tarihi ve yeni kent merkezleri, kent kimliğini vurgulayan anıtsal öğeler, kent yaşamının aktif olduğu modern yaşam alanları ve de tüm bunların tutkalı sayılabilecek yaşayan ve iyi planlanmış caddeler gibi bir takım öğelerin varlığı beklenmektedir [3].

İstanbul, gerek tarihi yapısı, gerek jeopolitik önemi, gerekse demografik ve ekonomik göstergeleriyle Türkiye’nin en önemli kenti olmakla birlikte dünyanın da sayılı kentleri arasında yer almaktadır. Ancak; göç, plansız şehirleşme, aşırı yoğunlaşan şehir merkezleri, yetersiz donatı alanları, kaynakların yetersizliği, artan özel araç sayısı ile gün geçtikçe yaşam kalitesi düşmektedir.

Bu plansız kentleşme, ülkemizde; ticaret ve hizmet fonksiyonlarının çevresinde geliştiği ve şehrin omurgasını oluşturan, cadde olarak adlandırılan, kamusal alan niteliğindeki ana ulaşım arterlerinin kalitesinin azalmasına neden olmakta, dolayısıyla üzerindeki gayrimenkul değerlerini de olumsuz etkilemektedir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Yasası çıkana dek özellikle şehiriçi ulaşım söz konusu olduğunda planlama, işletme ve denetim konularında önemli bir yetki dağınıklığı söz konusu idi. Bu yetki dağınıklığı bir başka deyişle çok başlılık, ulaşım sorunlarının çözümünü sağlayacak doğru uygulamalara geçilmesini geciktirmekte ve zorlaştırmaktaydı. Yetki sorunu çözülmüş olsa da, yıllar boyu birikmiş olan sorunların, kalıcı yöntemlerle, planlı bir şekilde ele alınmasında sorunlar çıkmaktadır. Günlük çözüm önerileri ve makyaj uygulamalarla sorunlar sürekli ötelenmeye devam etmiş ve çok değerli olan şehir arazisinin gerektiğince değerlendirilmesine neden olmuştur. Şehir arazisinin olması gereken değeri bulamaması, şehir ekonomisi için önemli kayıplar oluşturmuştur. İstanbul’da bu şekilde gelişen bu süreç, ilk defa 14 Temmuz 2006 yılında yayınlanan İstanbul Ulaşım Master Planı ile aşılmaya çalışılmaktadır.

Modern kent yaşamını simgeleyen, kullanımda ve paylaşımda yaya öncelikli, kentin sosyal-kültürel ve ticari çekim merkezi olarak tanımlanabilecek, kentin prestij mekanları olan caddeler, İstanbul ölçeğindeki bir metropolde istenen seviyede temsil edilememektedir.

Özellikle İstanbul gibi büyük şehirlerde, çok farklı ulaşım sistemlerinin birlikte çalıştığı ve kalabalık nüfuslara hizmet vermek durumunda olan ulaşım altyapısı, bütüncül araç kullanışı ile birlikte ele alınan bir planlama anlayışı ile ele alınmaktadır. Bu gerekçeyle 2006 tarihinde hazırlanmış olan İstanbul Ulaşım Master Planı, farklı dönemlerde revizyon geçirse de uygulanmaya çalışılmaktadır. Bu planın caddelerle ilgili hedefleri arasında; ulaşım ağlarının geliştirilip, uzun dönemde kentin gelecekteki uygun mekansal büyümesinin şekillendirilmesi ve daha yaşanılabilir bir kentsel çevrenin oluşturulması çerçevesinde caddelerin yeniden düzenlenmesi bulunmaktadır.

Ulaşım Master Planı sadece İstanbul’daki ulaşım sorununun çözülmesine yardımcı olmamakta, arazi değerlerinde de önemli değişimlere neden olmaktadır. Özellikle ulaşım master planı doğrultusunda hazırlanan aksiyon planları, kamusal alanların

başında gelen cadde düzenlemeleri, şehrin fiziksel ve sosyo ekonomik yapısında da farklı değerlerin oluşmasına yardımcı olmaktadır.

Son 20 yılda Türkiye’de özellikle İstanbul gibi büyük şehirlerde kapalı alışveriş merkezleriyle yaşam alanları oluşturulmaya çalışılmıştır. Prestij alanları olarak da sunulan bu kapalı ve yarı- kapalı yapay oluşumlar hareket özgürlüğünü kısıtlayan, tüketmeye yönelik büyük ölçekli yapılar, dünyada yavaş yavaş etkinliğini yitirmektedir. İşte bu noktada kentlerde bu tip sosyal aktivite alanları yine özüne yani sokaklara, caddelere, meydanlara dönmekte ve anlamlı açık alan gereksinimleri doğmaktadır.

Kamusal alanlardan olan caddeler kentin en önemli aksı olarak bu açığı doldurabilecek niteliktedirler. Kentsel kimliğin bir parçası haline gelmiş bu caddeler insanların kente, sokaklarına ve sosyal yaşamına duydukları sahiplik güdüsünü güçlendirir ve birlikte hareket etme bilincini benimser.

Cadde, sokak ve meydanlardan, alışveriş merkezlerine kaymış olan ekonomik faaliyetleri tekrar kamusal ortak alanlara çekmeye yardımcı olur.

Bu çalışmada irdelenen problem, cadde düzenleme faaliyetlerinin önemini daha fazla ortaya koymak için bu faaliyetlerin arazi değerlerinin ve yapı stoğundaki değişimin nasıl etkilendiğini göstermektir.

Çalışmanın temelini oluşturan bu problem, cadde düzenleme çalışmalarının kentsel kamusal alanları nasıl biçimlendirdiğini ortaya koyarak ve düzenleme öncesi ve sonrası arazi değerleri ve yapıların fonksiyonel değişimleri karşılaştırılarak irdelenecektir.

1.2 Amaç

Bu çalışmanın amacı, son yıllarda İstanbul’da oldukça fazla sayıda harekete geçirilen eylem planlarından; cadde düzenlemesi projelerinin arazi değerlerine etkilerini, arazi kullanışı, sosyal yaşantıdaki ve taşınmazlar üzerindeki değişimleri ortaya koymaktır.

Çalışma bölgesi olarak İstanbul’un merkezinin hemen 2. halkasında bulunan ilçelerin merkezi alanlarını oluşturan “cadde” olarak tanımlanan ulaşım omurgalarında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirilerek uygulanan “cadde düzenlemelerinin” etkileri incelenecektir. Bu düzenlemelerle son 10 yılda

Büyükşehir Belediye Bütçesinden ayrılan kaynak 15 milyon TL' ye ulaşmıştır. Bu kaynakların kullanımının doğru kanallara olup olmadığı, hem kullanıcılar hem de arazi değerleri üzerindeki etkileri incelenecektir.

Toplumsal dürtü ve göçlerin oluşturduğu plansız yığılmalarla oluşmuş, meydan kavramından çok, kamusal ortak yaşam alanı olarak kullanılan sokak ve caddeler, yaşam mekanı olarak ortaya çıkmıştır.

Dolayısıyla, bu çalışmada irdelenen problem, iddiadan yola çıkılarak amaç; yerel halkın ve yöneticilerin cadde düzenleme projelerinin önemini anlamalarına da katkıda bulunarak bu faaliyetlerin önemini ortaya koymaktır.

1.3 Hipotez

Planlı gelişme herkesin ve her müspet kesimin çıkarıdır. Planlı gelişme doğrultusunda gerçekleştirilen cadde düzenlemeleri mekansal anlamda bir düzen yaratacak, arsa değerlerini yükseltecek dolayısıyla bundan o bölge ile ilişkili olan herkes (yerel yönetim - arsa sahibi - yerel halk - doğrudan ülke) fayda sağlayacaktır.

Dolayısıyla bu çalışmada ki hipotez “Cadde düzenlemesi projelerinin uygulanmasıyla üzerinde bulunduğu taşınmazların değerlerinde artış olmakta ve sosyal yaşantı kalitesinde yükseliş gözlemlenmektedir” şeklindedir.

1.4 Yöntem

Çalışmanın yöntemi;

- Kentsel kamusal alan, cadde, cadde düzenlemesi ve düzenleme faaliyetlerinin taşınmaz mal değerlerine etkilerine ait kavramsal ve kuramsal boyut ile ilgili literatür araştırması,
- Araştırma konusu bölgede cadde düzenleme faaliyetleri öncesinde ve sonrasında periyodik olarak, taşınmaz mal değerlerine ait verilerin, ulaşım ağlarındaki değişimle ilgili verilerin temin edilmesi, harita, tablo ve grafik olarak gösterimi,
- Veriler İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden, Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı'ndan temin edilerek, çalışma sırasında henüz resmi kaynaklar tarafından oluşturulmamış son dönem veriler ise; arazi tespitleri, yerel ve kurumsal emlak firmaları ile yüzyüze görüşmeler neticesinde araştırılıp, elde edilmiş olan

taşınmaz mal değerlerine ait bu verilerin karşılaştırılarak taşınmazların değerlerini etkileyen faktörlerin ortaya konmasıdır.

2. KENTSEL MEKANDA KAMUSAL ALAN KAVRAMI

2.1 Kavram

Kamusal, toplumun kullanımına açık ve daima kullanılabilir nitelikte olmalıdır. Özel ile kamusal arasındaki en önemli ayırım, bireyin kendi iç mekanı ile kendi dışında kalan mekanın ayrımı ile tanımlanır.

İnsanın içinden ve dışından gelen güçler, bireyin en özelini etkiler ve şekillendirir. Birey, kendi kontrolü dışında olan güçler arasında ilişkiler kuran ve arabuluculuk yapan özgürlükler arası özne olarak nitelendirilmektedir. Bireysellik biyolojik ve sosyal güçlerin kesişiminde yer alır, onları değiştirir ve aynı zamanda bu güçler tarafından şekillendirilir. Bu sosyal güçlerin bir araya geldiği mekanların başında kentsel kamusal alanlar vardır.

Kentler çeşitli aktivitelerin, faaliyetlerin ve görüntülerin yer aldığı mekanlardır. Kentler, özel mekanlar, kamusal mekanlar ve yarı-kamusal mekanlardan oluşur.

Kentsel kamusal alanlar çok fonksiyonlu, erişilebilir ve özel mekandan ayırdedilebilir, bir toplumun tüm üyelerinin paylaşımına açık alanlardır.

Kentsel kamusal alanlar, insan istek ve aktivitelerine cevap verebilecek biçimde tasarlanan kamuya açık ve daima kullanılabilir niteliktedir. Bu mekanlar genellikle yapılanmış alanlar arasında yer alan işlevsel boşluklar, kentsel yaşamın omurgasını oluşturan, üretilen mal, hizmet, fikir ve yaşam pratiklerinin sergilendiği, etkileşimin gerçekleştiği alanlardır. Konu ile ilgili olarak geniş kapsamlı araştırmalar gerçekleştiren Bentley “kentler, insanlar arasındaki iletişim ve değişim aktiviteleri için vardır ve kentsel kamusal alanlar bu aktivitelerin oluşması ve sürdürülmesinin yapı taşlarıdır. İletişim ve değişim konularında ne kadar teknolojik gelişme sağlarsa sağlansın, yüz yüze ilişkiler birçok durumda tayin edici önem taşımaktadır. İnsanlar kentsel kamusal mekanları yaşamalıdır ve bu nedenle kentsel kamusal mekanlar hiçbir zaman kentin gündeminden düşmeyecektir” demektedir [4].

Kamusal ve özel alanlar birbirine bağlı, birbirini etkileyen ve birbirini şekillendiren ilişkiler içindedir. Kamusal ve özel alanlar çok kesin çizgilerle birbirlerinden

ayrılmazlar. Yarı özel ya da yarı kentsel kamusal alanlar bu kesin ayırımın yapılamayacağını göstergeleridir.

Kentlerin büyümesi, nüfus artışı ve küreselleşme hareketlerinin etkisi olarak yaşam tarzı ve iletişim sistemlerindeki değişimle birlikte özel ve kentsel kamusal alanlar üzerinde baskılar, gerilime ve dengesizliklere neden olmaktadır.

“Modern kentin yeniden yapılandırılmasında en acil problem, insanların buluştukları, toplandıkları, biraraya geldikleri, karşılaştıkları ve hepsinden daha önemlisi ait oldukları bir mekansal sistem oluşturmaktır [5]. Bu sistemler bireyin zamanının önemli bir kısmını geçirdiği alanlar olacağı için iyi planlanmalı ve çağdaş ihtiyaçlara cevap verebilmelidir.

2.2 Kamusal Alanların Sınıflandırılması

Kentsel kamusal mekan kent bütününde gösteri ve performans alanıdır, gerçekliğin test edildiği mekandır, farklılığın ve kimliğin keşfidir, bireyin kendisinin ve diğerlerinin farkındalığını ve sosyal ilişkiler kurmasını sağlayan alanlardır. Bir anlamda çok yönlü doğruların bulunduğu ve farklı düşüncelerin adapte edildiği alanlardır [6].

Farklı şehirler ve farklı ülkelerdeki kültürel dokulara bakıldığında iletişim, alışveriş ve ulaşım imkanlarının radikal değişimler geçirdiği yerlerde son yüzyılda kamusal alan kullanımları ve kentin bir sosyal arena olma özelliği de farklılaşmıştır. Bu noktada ortaya çıkan farklılıkları sadeleştirmek adına tarihten günümüze gelen kamusal alan tipleri, 4 ayrı grupta ele alınabilir [7].

1. Geleneksel Kamusal Alan : Buluşma noktaları, alışveriş alanı ve dolaşımın denge içinde oldukları düzen.
2. İşgal Edilmiş Kamusal Alan : Çoğunlukla tek bir kullanım, genellikle araç trafiğinin kent kullanımına hakim olduğu ve diğer kullanım şekillerinin önüne geçtiği hatta engelleyici olduğu alanlardır.
3. Terkedilmiş Kamusal Alan : Kamusal alan ve sosyal yaşamın yok olduğu caddeler bu gruptandır.

4. Kazanılmış Kamusal Alan : Kamusal alanın temel kullanımları arasındaki dengeyi oturtmak için güçlü müdahalelerin yapıldığı, yeni ve çalışan bir sistem arayışındaki kentsel alanlarda kazanılmış kamusal alanlar olarak nitelendirilebilir.

Bu alanlarda görülen ortak değişimler; farklı kent vizyonları altında ele alınmaktadır. Trafik güvenliği yol kademelenmelerindeki değişiklik, toplum sağlığı, kaynak tüketimindeki azalma, gürültü ve kirliliğin azalması, kentin demokratik bir forum olarak değerini arttırma gibi vizyonlar kentsel kamusal alanda yapılan dönüşümlerin amacını oluşturmaktadırlar.

Özellikle kent merkezlerinde gerçekleştirilen bu uygulamalarda yer alan yol dokusundaki değişimler, yayaların kentsel-kamusal alandaki yaşam kalitesinin ve faaliyetlerinin arttırılması gibi vizyonlar; önemli caddeleri de gündeme getirmektedir [3].

Bu noktada kentin nefes alıp veren organlarından birisi olarak kabul edilebilecek olan caddeler kentin fiziksel ve sosyal anlamda yaşadığı dinamik değişimleri taşıyan ve gözle görülebilir hareketliliği sunan kamusal alanlar olarak nitelendirilebilir.

2.3 Kentsel Kamusal Alan Olarak Caddeler

Kamusal alan tarih içinde anlam ve kullanım itibari ile değişime uğramıştır. ‘Bir zamanlar insan toplulukları kent merkezlerini yoğunlaştırmış, günümüzde ise tersi bir eğilim ortaya çıkmıştır. İnsanlar tüketim amacıyla alışveriş merkezlerinde toplanmaktadır; günümüzde kalabalıkta diğer insanlar fiziksel mevcudiyeti ile tehdit edici bir unsur olarak hissedilmektedir’ [8].

Kentiçinde kamu yararı (özellikle kentte yaya dolaşan için) gözetilmeden yapılan düzenlemeler sonucu, araçlar insanların yerini almaktadır. Kentiçinde yaya olarak aşılması güç, çok şeritli bölünmüş yollar aynı zamanda kentsel mekanların birbiriyle ilişkisini de koparmaktadır. Erişmek için yapılan yollar diğer taraftan yaya erişimini kısıtlar hale gelmektedir. Kentsel odaklar (kamusal alan, meydan, vb.) ortadan kalktıkça birbirinden kopuk alanlar oluşmaktadır.

Otomobil kullanımının önlenemeyen yükselişi sürekli yol yapımını tetiklemektedir. Otomobil hareket özgürlüğü sağlayarak bir yerden diğer bir yere giderken, duraklarda durma zorunluluğu olmaksızın, otobüsten metroya ya da asansörden, yaya

yürümeye kadar çeşitli olanaklar denemeksizin seyahat edilebilmeyi sağlamaktadır. Böylece kentin sokakları ulaşımı olanaklı kılarak çok özel bir işlev kazanmaktadır.

Günümüzde, şu ana dek hiçbir kent uygarlığının yaşamamış olduğu bir hareket kolaylığı içinde olunmasına karşın, hareket günlük faaliyetler içinde en çok kaygı yaratan unsur haline gelmiştir. Bu kaygı bireyin sınırsız hareketinin mutlak bir hak sayılmasından kaynaklanmaktadır. Özel otomobil bu hakkın kullanımı için uygun bir araçtır. Bunun ‘kamusal alanlar’, özellikle de kentin sokakları üzerindeki etkisine gelince, bu alanlar özgür hareketin hizmetine sokulmadıkça anlamsız bir hale gelmektedir. Modern ulaşım teknolojisi sokakta varolmanın yerine coğrafi sınırlamalara duyulan hoşnutsuzluğu ortaya koymaktadır [9].

Otomobilin kente girmesi, kamusal alanlarda özel kullanıma olanak tanıdığı için yukarıdaki yaklaşım ile bir çelişki oluşturmaktadır. Kentin odağı denilebilecek meydanlar (kamusal mekanın esas ögesi) yerini hemen hemen tümüyle kavşaklara bırakmıştır. Kavşaklar ise özel kullanıma hizmet eden otomobillere yöneliktir. Bu alanlara yaya olarak ulaşmak, getirilen standartlar açısından zorlaşmıştır. Toplu taşımaya yönelik çalışmalar ve/veya özel kullanıma yönelik kısıtlamalar olmadıkça kentin kamusal alanları özel kullanımlara tahsis edilmiş olmaktadır [10].

Kamu alanı tek tip bir aktivite ile düzenlendiğinde, gün içerisinde sadece belli zamanlarda kullanılabilir [11]. Bu nedenle karma kullanım kamu alanlarının düzenlenmesinde de önemli rol oynamaktadır. Kamusal alanların daha çok araçlar için kavşak noktalarına dönüşmesi (İstanbul’da Taksim Meydanı gibi) günümüzdeki anlayışı çok net ortaya koymaktadır. Yukarıda bahsedildiği gibi kenti içinde kamu yararı (özellikle kentte yaya dolaşan için) gözetilmeden yapılan düzenlemeler sonucu, araçlar insanların yerini almaktadır.

Caddeler sadece erişim ve ulaşım için bir araç değil aynı zamanda sosyal ifade biçiminin sahne aldığı mekanlardır. "Yol" gibi kelimeler bir yerden diğerine hareket anlatırken, "cadde ve sokak" kelimesi temel olarak sirkülasyona adanmamış kamusal kullanım için ayrılmış bir mekan anlatır. Cadde; tam olarak, en az hareket kadar çevrili mekan ve aktivite de sağlayan çok fonksiyonlu bir mekandır [12].

Caddeler Rapoport’ a göre ‘‘yerleşim yerlerinde bulunan binaların kenarındaki dar ya da geniş düz boşluklardır ve dolaşma ve bazen diğer aktiviteler için kullanılır’’ şeklinde tanımlanmaktadır [13].

Caddeler bir kentin su, elektrik ve kanalizasyon kanalları gibi altyapı unsurlarını oluşturan lineer kentsel ara yüzleri oluşturmanın ötesinde kentin farklı noktalarını birleştiren, ayrıştıran; planlama biliminin en temel unsurlarından olan erişilebilirliği tanımlayan ve kenti doğrudan ve/veya dolaylı olarak yaratan, transfer noktalarıdır [3].

2.4 Caddelerin İşlevleri ve Hiyerarşik Düzeni

Fiziki olarak şehirler, altyapı ve mekânlarla bağlanmış bina yığınları olarak kabul edilebilir. İşlevsel olarak da ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel süreçleri desteklerler. “Anlam - sonuç” ilişkisine bağlı olarak tartıldığında anlam, fiziksel şehir, sonuç ise işlevsel şehir olacaktır. Bir başka deyişle şehrin fiziki yapısı işlevsel katmanları etkileyecektir [14]. Cullen, kenti tanımlarken, onu siyah beyaz bir dünya olarak betimler. Bu dünyada yollar hareketlilik ve ilişkiler için, binalar da sosyal ve ekonomik amaçlar içindir [15]. Bina dışında kalan mekân sosyal ve ekonomik amaçlar için kullanılır. Görüldüğü gibi, kentsel mekan, kent hacimleri arasında bulunan, bütün sosyal ve ekonomik ilişkilerin sergilendiği bir sahnedir [16].

Kentsel mekanda caddelerin geçmişten bugüne dolaşım rotası, kamusal alan ve yapılar çerçevesinin arayüzü olma gibi üç temel fiziksel rolü olduğunu söyleyen Stephen Marshall, bu özelliklerin modernizmin ve yolların yapısını birbirinden ayıran yeni kent modeliyle etkisini yitirdiğini savunmaktadır.

Kentsel mekandaki lineer düzende binalar üç boyutlu heykelsi yapılar olarak yer alırken, yollar oldukça çeşitli işlevler barındıran kent bölgeleri arasındaki bağlayıcılar haline gelmişlerdir. Sonuç olarak, cadde tasarımlarıyla ilgili farklı bilim dallarında da ayrılık çıkmıştır. Ulaştırma ve lojistikle ilgili mühendisler caddenin fiziksel altyapı özellikleri ve trafik kontrolünü, peyzaj mimarları açık alanlar ve yeşil alanları, mimar ve şehir plancıları ise yapılar çevre ve cadde ilişkileri ile ilgili çalışmaya başlamıştır.

Günümüzde yolların işlevsel özellikleri farklı kentsel kullanımlar üzerinden tanımlanmaktadır. Kullanım biçimine göre yol mekanı, ticaret, konut, oyun, okul vb. kullanımlara bağlı olarak nitelik kazanır. İşlev ve kullanıcı sıklığı, kullanım biçimi yol mekanının boyut kazanmasındaki en önemli etkenlerdir [17].

Yolların güncel kullanımlarını belirleyen temel işlevler Marshall' a göre aşağıdaki gibi gruplanmaktadır.

- Taşıtlar ve yayalar için sirkülasyon
- Binalara erişim ve yine binalar için ışık sağlama ve havalandırma
- Elektrik, su, telefon gibi kamu hizmetleri için rota
- Özellikle araçlar için depolama mekanı
- Sosyal yaşamı temsil eden her türlü kamusal aktiviteye ev sahipliği yapacak nitelikte bir mekan olma özelliği gösterir.

Geçmişte ve günümüzde planlama ve kentsel tasarım üzerine çalışmalar yapan farklı uzmanlar tarafından yollar hiyerarşik düzende ya da işlevlerine göre gruplanmışlardır. Bu gruplandırma Çizelge 2.1'de görülmektedir [3].

Çizelge 2.1 : Yol hiyerarşisi (1)

LE CORBUSIER	A.JACOBS	C.ALEXANDER
VI Ülkeler Arası Yollar	Serbest Yol	Dairesel Yollar
V2 Kentle ilişkili yollar	Ekspres Yol	Paralel Yollar
V3 Dağıtıcı yollar	Ana Arter	Gezinti Alanı
V4 Toplayıcı yollar	Toplayıcı Yol	Alışveriş Caddesi
V5 Yerel yollar	Yerel Yol	Kapalı Yerel Yollar
V6 Binalara giden yollar	Çıkamaz Sokak	Yeşil Yollar
V7 Yaya yolları		Bisiklet Yolları
		Kemeraltı
		Yürüyüş Yolları

İşlevsel çeşitlilik farklı karakterdeki yolların oluşmasını sağlamıştır. John Lang' e göre; 'dolaşım ağının hiyerarşik düzeni kentsel mekan tasarımına kişilik kazandıran unsurdur. Yol ağının geometrisi, hangi kent elemanının birbiri ile bağlantılı olduğu kentsel tasarımın konusunu oluşturur'[18]. Farklı coğrafyalara göre şekillenen bu

hiyerarşik yapılanma kente göre konumuna, hizmet ettiği alana, taşıma kapasitesine göre belirlenmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğü'nce kabul edilen 2918 sayılı (13.10.1983) Trafik Kanunu Yönetmeliği'ne göre ise bu sınıflandırma Çizelge 2.2'de verilmiştir.

Çizelge 2.2 : Yol hiyerarşisi (2)

Erişme karayolu (Otoyol-ekspresyol)	kontrollü Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur.
Geçiş yolu	Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun karayolu üzerinde bulunan kısmıdır
Bağlantı yolu	Bir kavşak yakınında karayolu taşıt yollarının birbirine bağlanmasını sağlayan, kavşak alanı dışında ve bir yönlü trafiğe ayrılmış olan karayolu kısmıdır.
Anayol	Anatrafığe açık olan ve bunu kesen karayolundaki trafiğin, bu yolu geçerken veya bu yola girerken, ilk geçiş hakkını vermesi gerektiği işaretlerle belirlenmiş karayoludur.
Tali yol	Genellikle üzerindeki trafik yoğunluğu , bağlandığı yoldan daha az önemde olan yoldur.
Taşıt yolu	(kaplama): karayolunun genel olarak taşıt trafiğince kullanılan kısmıdır.
Yaya yolu (Yaya kaldırımı)	Karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısmıdır.
Bisiklet yolu	Karayolunun, sadece bisikletlilerin kullanmalarına ayrılan kısmıdır.

Devlet yolları, bölge yolları ve şehir içi yollar gibi ayrımları da içeren trafik kanunu gereğince yollar etki alanlarına göre 1.derece, 2.derece ve 3. derece olmak üzere sınıflandırılmışlardır.

Diğer ülkelerdeki kurumsal sınıflandırmalara örnek verilecek olunursa Çizelge 2.3'deki sınıflandırmadan bahsedilebilmektedir [18,appendix 3:268-269].

Çizelge 2.3 : Yol Hiyerarşisi(3)

Traffic in Towns, UK İNGİLTERE	İTE ABD	İSPANYA
Birincil Yol	Serbest Yol	Araç Yolu
Bölgesel Otoyol	Express Yol	Ana Arter
Yerel Otoyol	Ana Arter	Dağıtıcı Yol
Geçiş Yolu	Toplayıcı Yol	Yerel Yol
	Yerel Yol	
	Cul de sac- Çıkmaz	
	Sokak	
ALMANYA	İTALYA	BELÇİKA
B III+IV Çevre yolları	Otoyol	Otoyol
C III Otoyollar	Birincil Şehir içi	Metropolitan Yol
C IV Ana Toplayıcı Yollar	Yollar	Tır Yolu
D V Geçiş Yolları	İkincil Şehir içi	Bölgeler Arası Yol
E V Geçiş Yolları	Yollar	Bağlantı Yolları
E VI Geçiş Yolları	Bağlantı Yolları	Yerel Yol
	Bölgesel Arası Yol	
	Yerel Yol	

Tez konusunu oluşturan Cadde düzenlemelerinin taşınmaz değerleri üzerinde etkisinde bahsedilen, “Cadde” kavramı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu yönetmeliğinde belirtilen “Anayol” olarak nitelendirilmiştir. Cadde ve çevrelerindeki düzenleme faaliyetlerini ve bu faaliyetler neticesinde taşınmaz değerlerindeki değişimlerin incelenmesi tezin konusunu oluşturmaktadır.

3. CADDE DÜZENLEMESİ

3.1 Kavram

Uygulanamayan imar planları, sık sık değiştirilen imar planları veya plansızlık; şehirsal mekandaki mülkiyetin çok sık el değiştirmesine, kullanımların çok sık olarak kamusal alandan “özel mülkiyet” ve “özel kullanım” lehine değişim göstermesine neden olmaktadır. Şehrin sosyal ve teknik altyapı gereksinimlerine yanıt verecek “kamusal alanlar” sıkça konut, ticaret, turizm, hizmet vb. gibi özel alanların kullanımına dönüşmektedir. Buna aykırı örnek olarak “yol” mekanları gösterilebilir.

Yollar genel olarak açıldığı andan itibaren kamusal hizmetini sürdüren bir fonksiyon olarak sürmektedir ve değişime konu olmamaktadır. Yollar genel olarak azalmamakta, tersine gereksinimler arttıkça genişleme eğilimine girmektedir. Bunun sonuçlarından birisi de “kamu” nun kullanımının geleneksel olarak devam ettiği mekanlar haline gelmesidir. Buna en önemli örnekler olarak İstiklal Caddesi, Bağdat Caddesi, Barbaros Bulvarı, Acıbadem Caddesi, Bakırköy İstanbul Caddesi gösterilebilir. Cadde terimi daha çok üzerinde ticaret fonksiyonu bulunduran ulaşım güzergahı olarak literatüre geçmiştir. Yani yayanın rahat hareket ve aktivite olanağı bulunduğu yollardır.

Sokaklar, caddeler ve yollar, insanların üzerinde yaya olarak veya taşıt ile hareket ettiği kentsel izlerdir. Yollar yapı adaları arasında kentliye ve kente hareketlilik sağlayan öğelerdir. Ayrıca değişik işlev alanları arasında bağlayıcılık görevi görürler. Yol mekanı, üzerindeki insanı, belirli iki doğrultudan birinde hareketliliğe iter [19].

Kentlerin katı dokusu içindeki trafik kanalları olmaktan öte, caddeler ve sokaklar karmaşık bir toplumsal kurum, kamusal ve sosyal bir mekandırlar. Cadde ve sokaklar binaların işgali sonucu geriye kalandan ziyade yaşayan mekansal varlıklar olmalıdırlar. Cadde ve sokaklar, sadece bir yerden bir yere gidebilmeyi, bir yere yaklaşmayı değil aynı zamanda da algılanan ve görülen nesneleri hatırlamayı ve böylece daha geniş bir topluma yerleşmeyi sağlarlar [20].

Yaya yolları genellikle taşıt trafiğinden arındırılmış, yayalara kısmen de duran araç trafiğine ayrılmış olan alanlardır. Kent halkının gereksinmelerine; fizyolojik yönden (büfe, çayhane, gazino,..vb.), sosyolojik yönden (buluşma ve iletilim merkezleri olma nedeniyle), ekonomik yönden (alış-veriş olanağı sağlaması nedeni ile) hizmet ederler [21].

Yaya yolları olarak işlevlendirilen yollarda araç ya da yaya geçişlerine olanak verir, insanların gidecekleri yönleri bulmalarına yardım eder, bir tür kılavuz görevi görürler. Tramvay durakları, metro istasyonları, vb, yoğun insan taşıyan yaya yolları, özel yönlendirme noktaları, turizm bilgilendirme, trafik bilgilendirme, acil durum bilgilendirme, acil kaçış, yön vb., doğal kıyılar, bu kapsam içine girer.genellikle ortası araç trafiğine açık olan ve kenarlarında geniş yaya aksları bulunan caddeler yaya yolu ile taşıt yolunun birlikte rahat hareket ettiği mekanlardır.

Bu noktada Caddelerin sağladığı önemli işlevler vardır. Bunlar:

- 1) Psikolojik ve duymusal gereksinmelerin sağlanması: Can sıkıntısını kovan çeşitlilik, zevk, hayal, keşif, gezi, kalabalık ile iç içelik ya da izole olma, sükun veya hareketlilik, hız veya yavaşlık, yerlerin tanımı, ortak yaşamın sembolleri,
- 2) Sosyal ilişkilerin sağlanması: Kendiliğinden olan, ferdi yada ortak girişimler, programlı karşılama, tesadüfi karşılama, bilgi değişimi, güven, bekleme, başboş gezme, kültür, gösteri, değişik iletişimler, eğitim, öğrenme oyunları,
- 3) Ergonomik değişimlerin sağlanması: Hizmetler, ticaret, iş, ortak mekanlarda, aynı ilişkilere sahip olmayan sektörlerden her birine özgü koşullarda ekonomik değişimin sağlanması,
- 4) Yararlı deplasmanların sağlanması: Rahat koşullarda her vasıta ile adapte olan yaya, vasıta, çocuk arabası, sakatların deplasmanı, bisiklet, motosiklet, toplu taşıma vb.'lerine olanak sağlanması gibi [22].

İşte caddeler yayaların taşıtlar kadar rahat hareket edebileceği, erişim olanakları ve kaliteleri yüksek, taşıt erişimine de olanak sağlayan, kamusal alan, teknik ve sosyal bir altyapı alanıdır.

3.2 Düzenleme Prensipleri

Başarılı kamusal alanların ortak özelliği; kolay ulaşılabilir ve içinde barındırdığı aktivitelerine ve fonksiyonlarına rahat erişilebilir olmalarıdır. Bu bağlamda yayalar, sürücüler veya ziyaretçiler için nerede olduklarını, yaşadıkları kentin nasıl planlandığını, farklı yerler için hangi yolla gidileceğini, ihtiyaç duydukları rahatlık ve kolaylıklara nasıl ve ne şekilde ulaşabileceklerini kolaylıkla keşfedebilmeleri önemlidir [23].

Mekansal kalite kavramı mekan kullanımlarını doğrudan etkilemesi nedeniyle kentsel yaşamda önemli bir konudur. Kentsel kamusal mekanlara yönelik tasarımlarda ve mevcut kamusal alanın daha başarılı hale getirilmesinde de öncelikli olarak mekansal kalite ele alınmalıdır [24].

Şehirsal alanda en gözönünde olan kamusal alanlar olarak caddeler günün koşullarına yanıt verecek çözümlerle yeniden ele alınarak tasarlanmalıdır. Bu tasarım çalışmaları sırasında birçok hedefin gözönünde bulundurulması gerekir. Bu hedefler arasında :

- Cadde düzenleme alanı ve yakın çevresinde yapılacak çalışma ile metropoliten kent içinde prestijli bir çevre yaratılmasına yönelik hedefler,
- Bölge bütününde yaşam standardının ve konfor koşullarının iyileştirilmesine yönelik hedefler,
- Metropoliten kentli yaşam ve yaşanılan şehirli olma bilincinin sağlanmasına yönelik hedefler,
- Geliştirilecek olan kararlarla düzenleme alanının fonksiyonel olarak çevresiyle uyumlu bir mekan olmasına yönelik hedefler, olarak sıralanabilir [25].

Bu hedeflere benzer olarak ABD'nin Texas eyaletine bağlı Austin şehrinin Ulaşım Planlama ve Sürdürülebilirlik Bölümünün, (City of Austin Transportation, Planning and Sustainability Department) caddelerin tasarım kriterleri üzerine yaptıkları çalışmaya göre; caddelerin düzenleme prensiplerini şu şekilde sıralamak mümkündür.

1. Sıkışıklığı Yönetmek : İzdiham kentsel alanlarda yaşamın bir faktörüdür. Tanımlamak gerekirse, sosyal ve ekonomik aktivitelerin olduğu büyük yoğunluklu bir alanda yaya odaklı çevre tıkanıklık yaşayacaktır (Bknz. Şekil 3.1).



Şekil 3.1: Yaya odaklı caddelerde tıkanıklık (www.flickr.com)

2. Dengeli/Aktif Caddeler : Kent merkezindeki caddeler yaya, bisiklet, transit ve otomobil trafiğini algılanabilir ve çekici bir halde dengelemelidir. Kent merkezindeki caddeler öncelikle insan, sonra ticaret, sonra park ve en sonunda trafik akışı için olmalıdır (Bknz. Şekil 3.2).



Şekil 3.2 : Dengeli/aktif caddeler (www.flickr.com)

3. Mekan Olarak Caddeler : Caddeler kent merkezinin, şehir yaşamının odak noktası ve öncelikli bir destinasyon olarak tasarlanmalıdır. Kent merkezindeki sokaklarımız bizim en önemli ve yaygın kamusal alanlarımızı oluşturmaktadır (Bknz. Şekil 3.3).



Şekil 3.3: Kamusal mekan olarak caddeler (www.flickr.com)

4. Etkileşimli Caddeler : Kent caddeleri toplumsal yaşamın süregeldiği bir sahnedir (Bknz. Şekil 3.4).



Şekil 3.4: Toplumsal yaşamın aynası olarak caddeler (www.carfree.com)

5. Mekanın Görkemi : Görünürlük, insancılık ve bakımlılık kentsel cadde yaşamı için önemli kriterlerdir (Bknz. Şekil 3.5).



Şekil 3.5: Caddelerde mekanın görkemi (www.carfree.com)

6. Kamusal Sanat : Kamusal alanda sanat; geçmiş, gelecek ve günümüz arasında süreklilik sağlar ve daha kuvvetli bir mekan duygusu oluşturur (Bknz. Şekil 3.6).



Şekil 3.6 : Kamusal alan olarak caddelerde sanat

Caddelerin master planı unsurları ve prensiplerine göre:

- Caddeler yaya odaklıdır. Bu nedenle yaya, bisiklet, transit trafik ve otomobil trafiğine saygılı bir biçimde tasarlanmalıdır.
- Caddeleri değiştirmenin en etkili yolu araç ve insan trafiği arasında dengeyi değiştirip mümkün mertebede yayalara geniş kaldırımlar ayırmak ve trafiği yatıştırmaktır.
- Yaya geçitleri kent merkezlerinde yaya hareketine en uygun noktalarda konumlanmalıdır.
- Kavşaklar kaldırımların genişliğini etkileyeceği için limitli olmalıdırlar.
- Paralel park etmek diyagonal park etmekten daha güvenlidir. Şerit genişliğini ve kaldırım genişliğini korur.
- Bisiklet şeridi gereken yerlerde, araç şeridinden veya park izinden taviz verilir, yaya yolu korunur. İdeal olarak, yollarda trafik akışı bisiklet trafiğine izin verecek şekilde sakın olmalıdır.
- Vitrinler yayaları cesaretlendirirken bir kentte açıklık ve güven duygusu katar. Tehlike altında olduklarında insana sığınma yerleri duygusunu katarlar.
- Şehir mobilyaları önemli kesişim noktalarında konumlanmalı ve sokak sanatçılarının eserleri ile iç içe olmalıdırlar.

- Sokak ışıkları sokağı tanımlamalı ve sinyalizasyon ile uyum içerisinde olmalı. Tretuvar ışıkları yaya alanını tanımlamalı ve yaya ölçeğinde olmalıdır.
- Ağaçlar sokağı tanımlamalı, yaz ayları için gölge sağlamalı ve tretuvar kafeleri için çevre oluşturmali.
- Caddeler tüm formlarda kamusal sanatın kutlandığı ve uzlaşi sunduğu yerler olmalıdırlar.
- Transit durakların imajı arttırılmalı ve kamusal ulaşım; rekreasyon, toplumsal servisler ve uygun tabelalarla desteklenmelidirler [26].

Bu hedef ve prensipler doğrultusunda düzenlenen caddeler; çevresel kaliteyi artıracak, sosyal iletişimi destekleyecek, taşınmazların değerinin ve fonksiyonlarının kalitesinin artmasını sağlayacaktır.

Kamusal alanların önemli bir bölümünü cadde ve sokaklar oluşturur. Kentsel kamusal mekan olan caddeler konusunda en hayati unsur o mekanı kullanarak hayat veren insandır [27]. 1980 sonrası Türkiye’de hızlı kentleşme ve otomobil kullanımının artması ile birlikte kentlerde ulaşım neredeyse tamamen araçlara yönelik düzenlenmeye başlamış, ulaşım da ana unsurun yaya olduğu unutulmuştur. Otomobil sahipliğinin modernleşme ve ekonomik gücün bir göstergesi kabul edildiği dönemin etkisi, günümüzde taşıt trafiği merkezli bir ulaşım sistemi doğurmuş ve toplu taşıma ile yaya ulaşımı arka plana atılmıştır. Oysa ki, yaya hareketleri ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinde en önemli faktörlerden birisidir [24]. Özellikle şehir merkezlerinde yaya odaklı yol düzenlemelerine ağırlık verilmelidir.

Yaya yolunda amaç, yayaları araçlardan ayırmak, araçların çevreye olumsuz etkilerinden arınmış yaya alanları düzenlemektir. Araçla seyahat edenlerin aksine yayalar rüzgar ve yağışın etkilerine maruz kalırlar ve yaya hareketi özellikle de alışveriş dönüşü, el arabası çekerken ya da bebek arabası iterken veya çocuklarla birlikte iken fiziksel gayret gerektirmektedir. Bu nedenle büyük kentlerde;

- Yaya akışlarına göre düzenlenmiş, dolambaçlı olmayan,
- Kamuya açık mekanları bağlayan,
- Birden çok işleve hizmet eden,

- Otobüs durakları, dükkanlar, okullar, oyun alanları, sağlık kuruluşları gibi yoğun kullanılan donatılar arsında yer alan, yaya ağırlıklı cadde düzenlemeleri önem kazanmaktadır [28].

Kullanıcı memnuniyetini arttırıcı bu etkilerin yanı sıra, çok fazla yayalaştırmanın şehrin gece canlılığını bozabileceği ve özellikle yoğun alışveriş caddelerinde özürllüler ve çocuklu aileler de düşünülerek yayalaştırılan bölge aynı zamanda servis yolu olarak da kullanılacaksa, trafik akışının koordine edilmesi gerekliliği de unutulmamalıdır [24].

Sonuç olarak; cadde düzenlemelerindeki yaya-taşıt ilişkisi, uygulamanın verimliliği ve sürdürülebilirliği açısından önem teşkil etmektedir.

3.2.1 Aktivite çeşitlendirmesi

Şehrin merkezi alanlarının üzerinde şekillendiği ana caddeler sadece alışveriş yapılan ve bir yerden bir yere gitmek için kullanılan mekanlar değildir. Kültür, eğlence, boş vakit geçirme, dinlenme, toplumsal hayat, toplum görüşlerinin alışverişi, fikirler ve düşüncelerin ortaya konduğu ve kişilerin etkileşim içinde olduğu kamusal alanlardır.

Mekanlar kullanıcılarına çeşitlik sağlamalı, her biri kendi tarihsel, fiziksel veya kültürel ortamında bir diğerinden farklı ve tek olmalıdır. Kentler kullanıcılara daha fazla aktivite çeşitliliği sundukça daha kaliteli kentsel mekanlar haline gelirler. Çünkü, kullanıcılar ve ziyaretçiler çeşitlik ve seçim isterler; farklı eylemlerde bulunmak, yeni yerlere gitmek, alışveriş yapmak ve etraflarında olan bitenden haberdar olmak isterler. Kişiler birbiri ile karşılaşmak için ortam arayışındadırlar. Ziyaretçiler ve turistler, normal yaşantılarından uzaklaşmak için onlara bir kaçış sağlayacak kaliteli mekanlara ihtiyaç duyarlar [23].

Önemli fiziksel kalitelere ek olarak, başarılı ve çekici kentler, herhangi bir alandaki karmaşık ve çeşitli kullanımlar ve aktivitelerle karakterize edilir. İş yapabilmek, eğlence, alışveriş ve tek bir alanda yalnızlığı bulabilmek gibi seçimin çekiciliği, bir kentsel kamusal alana farklı dinamik ve popülerliğini veren özelliğidir. Kamusal ve özel yaşamın, çeşitli aktivitelerle gün içinde bir araya gelebildiği kentsel mekanlar insanların hem sevdiği hem kullanmaktan zevk aldığı şehirleri var ederler. Gün boyu ve gece boyu süren aktivitelerde, kamu kurum binalarının olduğu kadar özel ticari gelişim gibi böylesi bir kullanım karmaşası, insanlar için tasarlanan ve yaratılan yeni yerlerin temel amacı olmalıdır [23].

Kamusal mekanın özellikleri, söz konusu aktiviteleri arttırıcı ya da yok edici nitelik taşıyabilir. Kopenhag'da uygulanan her bir kalite yükseltme çalışmasının kamusal mekanda oluşan aktiviteleri çeşitlendirdiği ve kullanımı arttırdığı tespit edilmiştir. Bununla beraber Sydney, Melbourne ve Adelaide, Australia'da 1978'de yapılan bir araştırma, kamusal mekan kalitesiyle kamusal alan aktiviteleri arasında doğrudan etkileşim olduğunu ortaya koymuştur [29].

Şehirlerdeki aktivitelerin çeşitliliği aynı zamanda güvenlik unsurunu da olumlu yönde destekler. Sürekli olarak işleriyle ve çevreleriyle meşgul olan insanlar bir tehdit unsuru oluşturmazlar. Ayrıca تنها kent mekanları kalabalık olanlara nazaran daha tehlikeli olarak algılanır. Yaşama, çalışma, ticaret, alışveriş, oyun gibi aktiviteler birbirine bağlı olduklarında yaşama mekanını kuvvetlendirirler. Karışık kullanımlar kamusal alanlarda veya bireysel binalarda canlı ve güvenli çevreler oluşturur. Farklı zamanlarda, farklı amaçlar için farklı insanları çeken kamusal mekanlar güvenli ve zevk alınabilir hale gelirler. Söz konusu çeşitlilik sadece yaşanılır çevreler sunmakla kalmayıp, kamusal mekanın gözetim altında olmasını da sağlar [23].

Aktiviteler ve kişiler arası etkileşim, kamusal mekan kalitesinde en önemli unsurlardan biridir. Daha fazla çeşitlilik daha yaşanılır bir şehir yaratmaya yarayacaktır. Yüksek yoğunluklu yaşam alanları tasarlanırken, etkili toplu taşıma çözümlerine gidilerek araç yoğunluğundan kurtarılımları (Bknz. Şekil 3.7) ve alışveriş, okul ve sosyal olanaklar olarak desteklenmeleri kentsel kaliteyi arttıracaktır. [29].



Şekil 3.7 : Yüksek yoğunluklu caddelerde toplu taşıma hizmeti

Dolayısıyla kamusal mekanlar olarak caddeler iyi tasarlandıklarında kalite artacak, kalitenin artması fonksiyonel çeşitliliği beraberinde getirecek ve oluşacak rekabet ortamında mekanların, taşınmazların değerlerine olumlu yansımaları olacaktır.

3.2.2 Kent mobilyalarının düzenlenmesi

Caddelerin kalitesinin ve kullanımının artmasına yön verecek en önemli unsurlardan birisi de, tasarım sırasında kullanılacak kent mobilyalarıdır.

İnsanlık doğuşundan itibaren yaşadığı çevreyi düzenleme çabası içine girmiş; köyler, kasabalar, kentler oluşmuştur. Oluşturulan bu yapay çevre içindeki kamusal mekanlarda, insanların basit gereksinimlerini karşılayan öğeler kent mobilyaları olmuştur [30].

Kent halkına hizmeti hedefleyen, onlara kent yaşamı içinde çeşitli kolaylıklar sağlayan, belli koşul ve standartlara bağlı olarak tasarlanıp üretilen, belli kurum yada sektörlerce yapılan donatılara “kentsel mobilya” yada “kent mobilyası” denir [31].

Gerek kentsel tasarım, gerekse peyzaj tasarımı çalışmalarında, insanların bilgi, güvenlik ve konforuna yönelik, ayrıca fiziksel gereksinimlerini karşılayan, çevre temizliği ile sağlık açısından da zorunlu olabilen çeşitli yapısal elemanlara gereksinim duyulmaktadır. Söz konusu elemanlar kent mobilyası olarak tanımlanmakta olup, tasarım bütünü içerisindeki diğer elemanlarla uyumlu olması gereken ve doğru kullanıldıklarında peyzaj tasarımının görsel kalitesini de yükselten unsurlardır [32].

Kent mobilyası özellikle;

- Kentin bir parçası olmalı,
- Bulunduğu yerin özelliklerini çağrıştırmalı,
- Çevresini yaşatmalı, yerine göre canlı, dinamik, duruma göre ihtiyaç giderici dinlendirici veya eğlendirici ve bilgilendirici özellikleri vermeli,
- Kullanılmaya davet edici bir nitelik yansıtmalı,
- Güvenilir, sağlıklı, koruyucu ve nefes alan bir ortam yaratmalı
- Kent mobilyaları türleri ile bir sistem oluşturmalıdır [33].

Kent mobilyaları kentsel yaşamı daha zevkli ve anlamlı kılmak kentsel konfor ve kentsel estetik yaratmak için kullanılan elemanlar olarak şu şekilde sınıflandırılırlar:

1. Sınırlandırıcılar (caydırıcılar, sınırlayıcılar, yaya bariyerleri, trafik bariyerleri vb.),
2. İşaret ve bilgi levhaları (yönlendiriciler, yer belirleyiciler, bilgi- iletişim panoları, reklamlar, posterler, ticari tabelalar, sokak levhaları- numaraları),
3. Üst örtü elemanları (duraklar, gölgelikler, pergolalar),
4. Aydınlatma elemanları (yol aydınlatıcıları, alan aydınlatıcıları),
5. Oturma birimleri (banklar, sandalyeler, grup oturma elemanları),
6. Satış birimleri (kiokslar, sergi pavyonları, büfeler vb.),
7. Su ögesi (süs havuzları, çeşmeler, tulumbar, kanallar, yangın musluğu vb),
8. Diğer öğeler (bayrak direkleri, çöp kutuları, posta kutuları, umumi tuvaletler, çiçeklikler, bilet otomatları, bisiklet park yerleri, saatler, parkmetreler vb) [31].

Kamusal mekanlardaki karmaşıklık, gerekli görsel yapıların birikmesinden oluşmaktadır. Duraklar, işaretler, temizlik elemanları, otopark yönlendirmeleri, harita panoları gibi kentsel mobilyaların insan yaşamının süregeldiği mekanlarda birbirlerinden bağımsız olarak yer almaları bir çeşit çevre kirliliğine yol açmakta ve kaliteyi olumsuz etkilemektedir [24]. İşaretler, briketler, bariyerler, direkler ve kaldırım taşları, çevredeki binalar veya bulundukları caddelerin görsel kompozisyonu ile uyumlu bir şekilde yerleştirilmedikleri takdirde, her ne kadar tek başlarına bir amaca hizmet etseler de, toplam kaliteyi düşürmektedirler.

Bu nedenle bir kamusal mekandaki her mobilya kategorisi, o mobilyanın işlevini o mekanda görebilecek bir başka alternatifin düşünülmesini gerektirir. Karmaşıklığı azaltmanın, kalabalık caddeler üzerinde dramatik bir etkisi de vardır. Sınır binaları daha kolay anlaşılabilir ve şehir daha özenli görünür [34].

Bu nedenle, caddelerde yer alan otobüs durakları, metro girişleri, köprüler, parklar, aydınlatma direkleri, oturma birimleri, satış birimleri, su ögesi, çöp kutuları, posta kutuları ve diğer kentsel mobilyalar bir bütün olarak ele alınmalıdır. Ancak bu yolla, kentsel mekan olarak caddelerin kalitesi ve kullanıcılar üzerindeki etkileri pozitif

değer kazanabilir. Bu kazanılan pozitif değerler cadde üzerindeki taşınmazlara da pozitif değer olarak yansır.

3.2.3 Bilgilendirme-yönlendirme ve işaretlendirme sistemleri

Fiziksel güvenlik de cadde ve sokaklarda bulunması gereken olmazsa olmaz unsurlardandır, bu birçok şekilde sağlanabilse de en geçerli inanış cadde veya sokağın doğrusallığıdır. Yanlış yönden çıkan bir araç, dışarıda bırakılmış bir kanalizasyon kapağı, kazılmış yollar ve bunun gibi insanların caddede geçirdikleri zamanda bir tehlikeyle karşılaşma düşüncesine iten herhangi bir unsur o caddenin güvenilirliğinin azalmasına neden olabilir.

Yayaların sürücülere nazaran işaretleri bulma ve okuma konusunda daha fazla zamanları vardır. Trafik işaretlerinden farklı olarak, yaya işaretlerinin uluslar arası standartlara uymak zorunluluğu olmadığından [34] kentsel kamusal alanlarda yayalara yönelik çok çeşitli yönlendirme işaretlerine rastlanmaktadır.

İletişim ve işaretle ilgili yönlendirme sistemleri genelde karar verme noktaları ya da kesişme noktaları gibi stratejik önemi olan alanlara yerleştirilirler. Kullanıcıların karışıklık yaşama ihtimallerini en aza indirmeyi hedeflerler. Bu sistemler:

Amaçlarına göre :

1. Kamu yararına kullanılan elemanlar: Kent bilgi haritaları, kent planı haritaları, ulaşım güzergahı haritaları
2. Kültürel amaçlı haritalar: Sergi afişleri, sempozyum afişleri, konkur afişleri
3. Kamu yararı + ticari amaçla kullanılan elemanlar: Tiyatro ve sinema afişleri, politik amaçlı afişler, resmi nitelikli afişler
4. Ticari amaçla kullanılan elemanlar: Reklam amaçlı afişler, panolar, tabelalar, duvar resimleridir.

Kentsel mekan olarak caddelerin etkisini kuvvetlendirmek; yayaların, kendini içinde rahat hissetmesini sağlamak için caddede yer alan elemanların insan ölçeğine yakın olması önemlidir. Birbirleriyle ve çevreleriyle uyumlu ölçeğe sahip parçalar etkili bir sistem oluşturulmasını sağlarlar [35]. Bilgilendirme, yönlendirme ve işaretlendirme elemanlarının yatay eleman boyutlarının birbirleriyle uyumlu olmaları, okunaklı olmalarını sağlar.

Yönlendirme işaretleri, şehir ve bölge haritalarını içeren bilgi panoları, sürekli ve etkili olarak kullanıcıyla iletişim kuran ve ortak bir görsel dili olup, cadde düzenlemelerinde önemli bir role sahiptir. Bu bütünlük ve süreklilik, caddelerin görsellik ve güvenlik bakımından kalitesinin artmasına ve bu artışın da taşınmazların değerine olumlu etki yapmasına olanak sağlar.

3.2.4 Bakım ve onarım hizmetlerinin iyileştirilmesi

Cadde ve sokakların kalitesi, onların fiziksel özelliklerine bağlı olduğu kadar, sürekli olarak sağlanan bakım hizmetinin kalitesine de bağlıdır. Yayalaştırma, kamusallaştırma ve koruma bölgeleri yaratma gibi kentsel ölçekte gerçekleşen fiziksel altyapı yatırımlarının ardından, etkili bir bakım programı oluşturmak ve sürdürmek gerekir. Bu ideal olarak, kent merkezi yöneticisinin denetiminde tek bir bütçe oluşturularak yapılmalıdır [24].

Cadde ve sokakların daha nitelikli olması ve kullanıcı memnuniyeti için gerekli bakım hizmetleri :

- Cadde ve sokakların temizlenmesi
- Çöplerin toplanması
- Atıkların toplanması
- Duvar yazıları ve el broşürlerinin toplanması
- Bakım (boya, küçük tamir ve diğer aydınlatma, sokak mobilyası, vb. elemanların bakımı)
- İşaretlemedir (yol işaretleri, yaya işaretleri, genel bilgi işaretlerinin bakımı) [36].

Doğal faktörler dış mekanda konumlandırılmış kent mobilyalarına zarar vermektedir. Kent mobilyalarının; kar, yağmur, rüzgar ve güneş gibi iklimsel faktörler karşısında belirli kullanım süreleri vardır. Bu kullanım süresini uzatmak kent mobilyalarının konumlandıkları mekanların iklim özelliklerine uygun malzeme seçimiyle ve en önemlisi düzenli olarak bakımlarının yapılmasıyla mümkündür. Aksi takdirde seçilen elemanlar kısa sürede kullanılmaz hale gelecektir [31].

Kamusal alan olarak caddelerin daha temiz ve yaşanabilir olması için yerel ve özel otoritelerin, gerekli maddi kaynağın yaratılması ve çözümlerin uygulanması konusunda birlikte çalışmaları önem kazanır. Dünyadaki çeşitli kent merkezlerinde

bu soruna karşı farklı yaklaşımlar ve çözüm yolları uygulanmakta olup kamu veya özel sektörün ön plana çıktığı farklı uygulamalar vardır.

Kamusal mekan olarak cadde ve sokaklar, toplumun ortak kullanımına açık alanlardır. Burada kullanım olgusu, mekanı belirleyici, tanımlayıcı anahtar kelimedir. Çünkü, ortak kullanılan alanlarda kullanma olgusu ile beraber her zaman için kötüye kullanma yani zarar verme kavramı göz önünde tutulmalıdır. Yerlere çöp atmak, duvarlara yazı yazmak, bankları çizmek, aydınlatma elemanlarının ampullerine zarar vermek en basit kötü kullanım örnekleri olabilir.

Doğal faktörler, kazalar ve kötü kullanım sonucunda kent mobilyaları fiziksel ve görsel olarak eskimekte ve işlevlerini tam olarak yerine getirememekte veya yitirmektedirler. Bu konumda kent mobilyalarının bakım-onarımları yerel yönetimlere düşmektedir. Yerel yönetimlerin kent mobilyalarını düzenli olarak kontrol edip gereken bakım ve onarımı yerine getirmesi gerekmektedir.

Kent mobilyalarının ve cadde üzerindeki ekipmanların bakımlarının yapılması, çevre düzeninin sağlanması, peyzaj uygulamalarının yapılması gibi iyileştirmeler, cadde görselini ve dolayısıyla güvenli ve bakımlı duran caddenin çevresindeki yaşam kalitesini arttıracak, taşınmazların değerini de yükseltecektir.

3.3 Türkiye’de Cadde Düzenlemelerinde Yasal Çerçeve ve Planlama

Planlama; öngörülen hedeflere ulaşmak için gelecekteki bir zaman kesiti için önceden belirlenen kararlar ve eylemler bütünüdür.

Planlar makro düzeyden mikro düzeye doğru şu şekilde kademelendirilebilir.

1. Ülke ölçeğinde planlar,
2. Bölge ölçeğinde planlar,
3. Kent ölçeğinde planlar.

18.4.1987 tarih ve 19435 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 3194 sayılı İmar Kanunu’na göre planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından; Bölge Planları ve İmar Planları olmak üzere iki kısma ayrılmıştır.

Kent ölçeğinde yapılacak olan imar planları da kapsamı açısından ikiye ayrılmaktadır.

1. Nazım İmar Planları

2. Uygulama İmar Planları.

2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun görev, yetki ve sorumluluklarla ilgili 7.maddesi ile bu idarelere Büyükşehir Belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak yetkisi verilmiştir. Bu madde ile nazım plan üst ölçeği 1/5.000 den 1/25.000'e yükseltmekte ve bu aralıkta yapılacak planlara da "nazım plan" adı verilmektedir. Toplayıcı, dağıtıcı yollar bu planların kapsamına girmektedir.

Uygulama imar planları ise tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan ve nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve 1/1000 ölçekte düzenlenen detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile bir bütün olan plandır şeklinde tanımlanmıştır. 1/500, 1/200 ölçekte tüm yollar ve cadde düzenlemeleri bu plan kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak yasal bir zorunluluk içermemektedirler.

Uygulamadaki yetki ve sorumlulukları değerlendirmede bir karşılaştırma yapılabilmesi için eski ve yeni yerel yönetim mevzuatını incelemek yerinde olacaktır. 1580 sayılı Belediye Kanununa göre belediyeler belediye sınırları içinde özel güzergahlar arasında yolcu aktarım aracı olarak otobüs, minibüs, otokar, tünel, trolley, föniküler işletmekle görevlendirilmiştir. Bu işler belediyelerin de iştirak edecekleri ortaklıklar yoluyla ve İçişleri Bakanlığı'nın da onayıyla, kamu hizmeti imtiyazı olarak da görülebilmektedir. Öte yandan kentlerdeki meydanları bulvar, cadde ve anayolları yapmak veya yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda belirtilen trafik düzenlemesine ilişkin görevleri yapmak da belediyelerin sorumluluğundadır.

3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre de yukarda sayılan görevlerin Büyükşehir sınırlarına dahil olan kısımları bu organların görev alanına girmektedir. Ayrıca büyükşehir belediye başkanının başkanlığında kurulacak Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin kentiçi ulaşımında asli yetkili olması hükme bağlanmıştır. Bu merkezin esas amacı kara, deniz taşımacılığı ve raylı taşımacılığın eşgüdüm

halinde yapılması ve verimli kamu hizmetinin sunulmasıdır. 1580 ve 3030 sayılı Kanunlar yeni Belediye ve Büyükşehir Belediyesi Kanunlarının yürürlüğe girmesiyle birlikte yürürlükten kalkmıştır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu yürürlüğe giren yeni kanunlardır.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 9. maddesi doğrudan ulaşım hizmetlerini ve kısaca UKOME olarak bilinen Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin görevlerini düzenlemektedir. Buna göre büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla, büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluş temsilcilerinin katılacağı ulaşım koordinasyon merkezi kurulmaktadır. UKOME'nin kararları meclis onayı ile birlikte yürürlüğe girmekte ve bütün kurum ve kuruluşlar için bağlayıcı olmaktadır.

Ancak yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı üzere büyükşehir olan yerlerde ilgili büyükşehir belediyesinin yetkileri çok daha fazladır. Diğer belediyelerin görevleri daha çok günlük mahalli müşterek hizmetleri karşılama şeklindedir [37].

Sonuç olarak; cadde düzenleme planlarının projelendirilmesi ve yapım aşamaları Büyükşehir Belediyesinin yetki ve sorumluluğunda, Uygulama İmar Planları kapsamında değerlendirilip yapılmaktadır.

3.4 Cadde Düzenlemelerinin Taşınmaz Mal Değerlemesine Etkileri

Geniş caddeler ve yaya kaldırımları, konumu, gelişmiş altyapı, üzerindeki fonksiyon türü, yapılaşma kararları, vb. özellikleri taşınmazlardaki fiyat artışını etkileyen faktörler olarak sıralamak mümkündür.

Nüfusun artması ile daha geniş caddelere ve yaya kaldırımlarına ihtiyaç duyulur. Şehir plancıları, 3194 sayılı İmar Kanununda belirtilen ölçüler doğrultusunda en az yol genişliğini ve buna bağlı olarak kaldırım genişliğini belirler. Bu da kamuya daha fazla alanın ayrılması demektir. Taşınmaz fiyatlarında artışa yol açan diğer bir faktör; gelişmiş altyapıdır. Gelişmiş altyapı içerisinde; yol, su, kanalizasyon tesisleri yanında doğalgaz, kablolu tv, sosyal donatı alanları ve eğlenme ve dinlenme tesislerini de belirtmek gerekmektedir [38].

Değeri etkileyen çevresel / fiziksel etmenler; taşınmazın kendine ve konumuna bağlı olan etmenlerdir. Bu etmenler aşağıda belirtilmiştir [39].

- Değerlendirmesi yapılacak gayrimenkulün bulunduğu şehrin nüfusu,
- Taşınmazın bulunduğu yörenin genel görünümü,
- Kamusal ulaşım olanakları ve kamusal hizmetlerden yararlanma imkanları,
- Ticaret alanlarına yakınlık,
- Doğal afetlere karşı korunma olanakları,
- Güvenlik tedbirleri,
- Pazarlanabilirlik,
- Bina kalitesi,
- Arsanın imar durumu,
- Elektrik, havagazı, su gibi teknik altyapı tesislerinin varlığı,
- Arazinin topografyası, manzarası, parselin büyüklüğü ve şekli,
- Çevredeki yapılaşmanın kalitesi ve düzenliliği,
- İklim,
- Toprağın verimliliği gibi faktörlerdir.

Yukarıdaki altı çizili olan maddeler şehir içindeki caddelerin belirleyeceği özelliklerdendir. Dolayısıyla caddelerin taşınmazların değerindeki etkisinin yoğunluğu buradan anlaşılmaktadır.

Gayrimenkul değerinin saptanmasına ilişkin varsayımların temelinde kentsel alan fonksiyonu büyük bir etken olup, herhangi bir kentin fonksiyonlarına ikamet, çalışma, ulaşım, boş zamanları değerlendirme yerleri oluşturmaktadır. Kentsel alan fonksiyonlarını dikkate alan bir gayrimenkul değerine ulaşmada; kentin alt yapısı, imar verilerinin durumu, bireysel ve alışılmamış davranışların gayrimenkul değerine etkilerine ilaveten; yönetsel ve sosyo-ekonomik varsayımlardan, kentsel bölgelere ilişkin varsayımlardan, gayrimenkulün konum ve niteliklerine ilişkin detayları aşağıda belirtilen varsayımlardan doğacak farklılıkların köklü bir şekilde gayrimenkul değerini saptayacak uzman ve bilirkişiler tarafından araştırılarak göz

önünde bulundurulması, değeri saptanacak gayrimenkul ile ilgili hesaplamaların düzeltilmesi de sağlıklı bir sonuca ulaşmak açısından önemlidir [40].

Bu varsayımlar aşağıda belirtilmiştir.

- Kararlı ve başarılı bir yerleşme, kentleşme, konut, vergi ve arsa politikasının izlenmemesi, konut arzının geniş halk kitlelerine yönltilmemesi; yerleşik alanlardaki taşınmaz değerlerini yükseltir.
- Bazı toplum tabakalarının modaya uyma ve sosyal yaşam değişimleri gibi nedenlerle belli taşınmazlara özendirilmesi; yeni şehir kesimlerindeki taşınmazlara olan talebi artırır. Bu durum oralardaki emlak fiyatlarını artırır.
- Belediyelerin imar ve mücavir alan sınırlarından sonra başlayan; yapı, parselasyon izni, imar yasası ve ilgili yönetmeliklerine bağlı olmayan kırsal alanlardaki taşınmaz değerleri birden yükselebilir [40].

Kentsel bölgelere ilişkin varsayımlardan da bazıları aşağıda belirtilmiştir.

- Nüfusun yoğun olduğu kent kesimlerinde taşınmaz değerleri de yüksek olur.
- Kent ana ticaret merkezi ya da merkezlerinden dışa doğru arsa değerleri düşer.
- Zengin halk tabakalarının oturduğu konut bölgelerindeki taşınmaz fiyatları, diğer konut bölgelerindeki fiyatlara göre daha yüksektir.
- Havalimanı, demiryolu, fabrikalar, okullar, oyun parkları gibi gürültü kaynaklarının çok yakınlığı; konuta ayrılmış ve bunlara komşu taşınmaz değerlerini azaltıcı, ticari taşınmaz değerlerini çoğaltıcı etki yapar.
- Kullanımı kısıtlanmış bölgelerde, taşınmazların fiyatları düşüktür.
- Sosyal donatı ve bağlantı tesisleri (altyapı tesisleri) tam olan bölgelerde; taşınmaz fiyatları diğer bölgelere göre daha yüksektir.
- Ulaşım olanakları çabuk ve kolay olan yerleşim bölgelerinde, taşınmaz değerleri yükselme eğilimi gösterirler.
- Kamu ulaşımı; değeri yüksek konut bölgelerindeki (oturanlar kendi araçlarını kullanırlar) taşınmaz değerlerini daha az, buna karşın değeri daha düşük konut bölgelerindeki taşınmaz değerlerini daha çok etkiler

- Yoğun yaya ve araç trafiğı olan kent içi ticaret bölgelerinde ticari taşınmaz değerleri artar. Fakat, bu oran konut değerlerine aynı ölçüde yansımaz.
- Ticaret bölgelerinde; ön cephesi ana yola ve arka cephesi servis yoluna bakan taşınmazların değerleri yüksek olma eğilimi gösterirler [40].

Gayrimenkulün konum ve niteliklerine ilişkin varsayımlar da aşağıda verilmiştir.

- Gürültü ve emisyon gibi rahatsız edici kaynaklardan etkilenmemek kaydı ile, alışveriş merkezlerine yakınlık parsel ve konut değerlerini yükseltir.
- Kentsel alanlarda, parselin ana yola olan cephesi büyüdükçe değeri de artar. Bu nitelik; ticari amaçlı taşınmazların değerini çok yükseltirken, endüstriyel amaçlı taşınmazların değerinde etkin olmaz.
- Parsel, bağlantılı olduğu yola paralel şeritlere ayrılırsa; şerit değerleri yoldan uzaklaştıkça düşer.
- Yoğun yaya yolu ve geçitler; kendilerine cephesi olan parsellerin değerini yükseltirler. Bu yükselme; ticari taşınmazlarda konutlara göre daha fazla olur [40].

Taşınmazın değerlemesi bugün tamamıyla, arsa ve arazi düzenlemesi, şehir planlaması, yapı iyileştirmesi ve toprak düzenlemesi çerçevelerine oturtulabilir [41].

Gerek kentsel bölge, gerek konum ve niteliklerine ilişkin özellikler incelendiğinde bunların çoğunun cadde ile dolaysız ilişkisi olduğu görülür.

Bütün bunlar neticesinde taşınmazın değeri, bulunduğu konumun geliştirilip, yaşam seviyesinin arttırılmasına bağlı olarak yükselir. Caddelerde yapılan iyileştirmeler, düzenlemeler, uygulama alanına erişilebilirlik ve kamusal alanların kalitesindeki süreklilik; bu varsayımlarda bulunan arsaların üzerindeki taşınmazların değerlerinin artmasını sağlar.

4. İSTANBULDAKİ CADDE DÜZENLEME FAALİYETLERİNİN TAŞINMAZ MAL DEĞERLERİ ÜZERİNE ETKİLERİNİN ÖRNEKLERLE İNCELENMESİ

4.1 İstanbul'daki Önemli Caddeler

İstanbul ili, Asya ve Avrupa kıtalarının birbirine yaklaştığı iki uç üzerinde bulunmaktadır. Bu uçlar Avrupa kıtasında Çatalca Yarımadası, Asya kıtasında ise Kocaeli Yarımadası'dır. İstanbul ili; güneyden Marmara ve Bursa, güneybatıdan Tekirdağ ve kuzeybatıdan Kırklareli ile çevrilidir. Şehrin adını aldığı Haliç ile Marmara arasında kalan yarımada üzerinde bulunan asıl İstanbul 253 km², bütünü ise 5712 km²'dir. Marmara denizindeki adalar da İstanbul iline dahildir. Sürekli gelişen şehrin 39 ilçesi vardır. Sınırları içerisinde Büyükşehir Belediyesi ile birlikte 40 belediye bulunmaktadır [42].



Şekil 4.1 : İstanbul ili konumu ve ilçeleri

“Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun” çerçevesinde ilçe sayısı 39’a çıkan İstanbul'un, gerek şehrin makro ölçekte gerekse ilçelerin karakteristik özelliklerini taşıyan mikro ölçekte, kentin sosyal-kültürel ve ticari fonksiyonlarına hizmet eden

caddeleri de bir o kadar çeşitlilik göstermektedir. İlçe isimleri seslendirildiğinde kimlik olarak çoğu kez o ilçenin önemli caddesi akla gelmekte, ilçe ismiyle cadde ismi çağrışım yapmaktadır. Dolayısıyla caddeler şehirlerde önemli bir imaj elamanı olarak da ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'daki bazı ilçeler ve önemli caddeleri :

Şekil 4.2'de Anadolu yakasındaki bazı ilçeler ve önemli caddeleri, Şekil 4.3'de ise Avrupa yakasındaki bazı ilçeler ve önemli caddeleri verilmiştir.



Kadıköy Bağdat Caddesi



Üsküdar Çengelköy Caddesi



Beykoz Soğuksu Caddesi



Ümraniye Alemdağ Caddesi

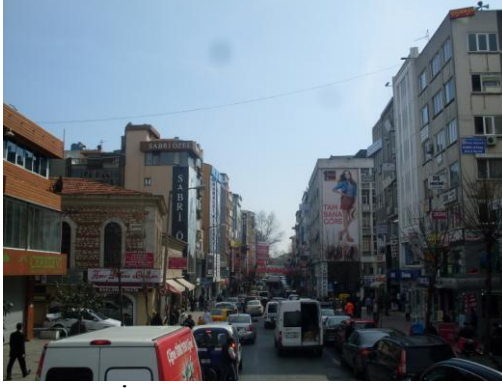


Ataşehir Kayışdağı Caddesi



Maltepe Bağdat Caddesi

Şekil 4.2: Anadolu yakası ilçeleri ve önemli caddeleri



Bakırköy İstanbul Caddesi



Beşiktaş Barbaros Caddesi



Beyoğlu Galata Caddesi



Esenler Atış Alanı Caddesi



Fatih Beyazıt Caddesi



Küçükçekmece Y. Kemal Beyatlı Caddesi



Şişli Büyükdere Caddesi



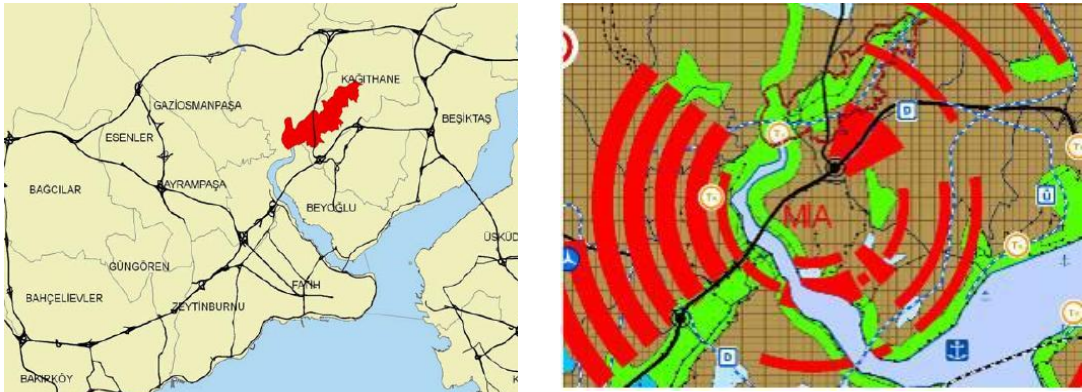
Zeytinburnu 58. Bulvar Caddesi

Şekil 4.3: Avrupa yakası ilçeleri ve önemli caddeleri

düzenleme çalışmalarından elde edilen verilerin analiziyle bahse konu caddelerdeki planlamaların gayrimenkul değerlerine etkileri irdelenecektir.

4.3 İstanbul Kağıthane İlçesi Kağıthane Meydanı Sadabad Caddesi-İsmet Paşa Caddesi ve Çevresi Düzenleme Çalışması

Kağıthane ilçesinin, kuzeyinde Ayazağa, güneyinde Şişli ilçesi, doğuda Beşiktaş batıda Eyüp yer almaktadır. Merkezi iş alanı olan Şişli'nin kuzeyinde ve E-5 ve TEM gibi ulaşılabilirlik açısından önemli iki ulaşım aksının arasında bulunması Kağıthane ilçesini merkezi kılmaktadır [43].



Şekil 4.5 : Kağıthane İlçesi Sadabad Alanı ve Merkezi İş Alanı (MİA) Etkileşimi (2010)
(Kaynak: İ.B.B. Şehir Planlama Müdürlüğü)

Şekil 4.5'te kırmızı alan Sadabad bölgesini, siyah çizgiler de Kağıthane ilçesine dolayısıyla Sadabad bölgesine erişimi sağlayan ana ulaşım ağını simgelemektedir.

İstanbul'un geç dönem yerleşmelerinden olan Kağıthane 1989 yılında Şişli'den ayrılarak ilçe olmuştur. 16 km²'lik bir alan kaplamakta ve 19 mahallesi bulunmaktadır.

Kağıthane ilçesinin yıllara göre nüfus dağılımı Çizelge 4.1'de görülmektedir.

Çizelge 4.1 : Kağıthane ilçesinin yıllara göre nüfusu (Kaynak: TÜİK)

Yıl	1990	1997	2000	2007	2009
Kağıthane Nüfusu	269.042	317.238	345.239	418.229	416.515

1990'da 269.042 kişilik nüfusuyla İstanbul nüfusunun % 3.69'unu barındıran Kağıthane'de, aynı yıl km²'ye 16.815 kişi düşmekteydi. TÜİK'in adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarına göre 2009 yılı nüfusu 416.515 kişidir [43].

Proje alanının yer aldığı Kağıthane ilçesi, kentin Avrupa yakasının konut ve sanayi yoğunluğuna sahip bir bölgesi olması nedeniyle; mevcutta var olan yoğunluğu ve bu yoğunluğa yeterli cevap veremeyen ulaşımı nedeniyle; trafiğe yeni düzenlemelerin getirilmesi, yol boyunca ve kavşaklarda yatay ve düşey geometrinin düzeltilmesi, yağmur suyu drenajının iyileştirilmesi, yıpranmış yol-tretuvar ve döşeme kaplamaları ile kent mobilyalarının ve yol ağaçlandırmasının yenilenmesi, proje alanındaki yeşil alanlarının incelenmesi, gerekli düzenlemelerin yapılması hedeflenmiştir.

Proje alanı : 1500 metre yol, 35.000 m² açık alanı içermektedir. Kağıthane Meydanı, Sadabat Caddesi, İsmet Paşa Caddesi ve yakın çevrelerini kapsamaktadır.

Projenin tasarım ilkeleri : Ulaşım problemi ön planda olan Kağıthane ilçe merkezinde gerçekleştirilen projede; ilçenin tarihi, sosyo-kültürel kimliği, ve kentsel yaşam standartları göz önünde bulundurularak ana fikir ulaşım probleminin çözümüne yönelik olmuştur.

Bu doğrultuda; yeni ulaşım planı hazırlanmış, getirilen araç ve yaya trafik düzeni ile yaya ve araç sorunları çözülmüş ve tarihi kent meydanı yayalaştırılarak kamunun daha aktif kullanımına sunulmuştur.

Ulaşım : Kemerburgaz Caddesi yeni bir köprüyle Cendere yoluna bağlanmıştır. Bu yol aksının solundan Sadabat Kültür Merkezine kadar olan bölge yayalaştırılarak ve trafiğe kapanarak yaya kullanımına açılmıştır. Daye Hatun Camii önünden 7.5 m. yavaşlatılmış trafik şeklinde Nurtepe'ye çıkan servis yolu bırakılmıştır. Bu kapsamda;

1. Analitik etüd aşamasında tespit edilen doğal, kültürel ve tarihi kimlikler korunarak bölgenin tespit edilen ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde fonksiyonlar, alan kullanım hizmetleri düşünülmüş ve uygulama projeleri bu çerçevede hazırlanmıştır. 1/5000 ölçekli nazım imar planı koşulları, UKOME görüşleri doğrultusunda dördüncü alternatif ulaşım projesi onaylanarak UTK ve UKOME görüş ve onayı alınmıştır.
2. Bu ulaşım şemasında çıkan açık alan dokusu iç avlu gibi kalarak ve mevcut binalar korunarak 2.500 kişi kullanım kapasitesinde yaklaşık 3.000 m² açık meydan yapılmıştır.

3. Restorasyonu yapılarak bölgenin önemli kültürel ve sosyal fonksiyonlarını üstlenen Sadabat Kültür Merkezi önü meydanlaştırılarak, fıskiyeli su ögesi kullanılarak geniş, çok amaçlı aktivite alanları tasarlanmıştır.
4. Koruma, kullanma ağırlıklı kentsel tasarım ilkelerine uygun kentsel mobilyalar yerleştirilmiştir.
5. Planda önerilen ticaret alanları yol aksları yayalaştırılarak bu bölgedeki muhtemel araç trafiği baskısı ortadan kaldırılmıştır.
6. Cendere Deresi boyunca ağaçlandırma yapılarak, Haliç'ten Karadenize bağlanan yeşil kuşak bandının zincirinin halkası oluşturulmuştur.
7. Proje alanında; heykeller, açık sergi alanları, kent bilgi panoları (kültürel, kamusal, ticari,...vb) yeniden tasarlanarak; kent mobilyaları ile meydanların ve ticari alanların kolayca kullanımın sağlanması amaçlanmış, dar sokaklar yayalaştırılarak ve aydınlatılarak kullanım kolaylığı ve belli bir kent kimliği sağlanmıştır.
8. Daye Hatun Camii arkasındaki taksi durak yerleri otoparkın önüne taşınarak bu alan yayalaştırılmış (Bknz. Şekil 4.6). Daye Hatun Camii ve Sübyan Mektebi sosyo-kültürel değerleri ön plana çıkartılarak sadece yaya kullanımına ve kontrollü sokak kafelerine dönüştürülmüştür.



Şekil 4.6 : Daye Hatun Camii ve yayalaştırılmış alan

9. Yapılan otopark gereksinimi analizinde 1/5000 Nazım İmar Planında önerilen kapalı otoparkın bölgenin otopark bölge ihtiyacını sağladığı tespit edildiğinden, açık otopark alanına yaya ve araç yoğunluğu göz önünde bulundurularak proje alanında yer verilmemiştir.

10. Proje alanındaki tüm yollarda mümkün olduğunca bölge koşullarına ve proje özelliklerine uygun ağaçlandırma yapılması amaçlanmıştır.
11. Mevcut yol, trotuar, refüj alanları yaşam standartlarına ve gereksinimlerine uygun yeniden tasarlanmış; araç ve yayaların sirkülasyonları kolaylaştırılmıştır.
12. Yol ve kavşaklarda, yaya hareketlerinin zenginleşmesi ve kolaylaşması için meydançıklar oluşturulmuştur.
13. Gününbirlik rekreatif gereksinimlerin sağlanabilmesi için gün boyu kullanıma yönelik açık alan aktiviteleri tasarlanmıştır.
14. Cendere Deresi boyunca ağaçlandırma projesi ile dere boyunca yeşil bir kuşak oluşturularak bir koruma bandı yaratılmış olup aynı zamanda bölge günü birlik kullanıma da cevap verecek şekilde tasarlanmıştır.(Gezi,yürüyüş alanları, çay bahçeleri gibi).

“Sadabad Caddesi ve Çevresi Düzenleme Projesi” çalışmasına ait UKOME-UTK onaylı genel sirkülasyon ve kentsel tasarım yeşil alan projeleri şekil 4.7 ve şekil 4.8’de sırasıyla görülmektedir.



Şekil 4.7 : Sadabad Caddesi ve çevresi düzenleme işine ait genel sirkülasyon projesi



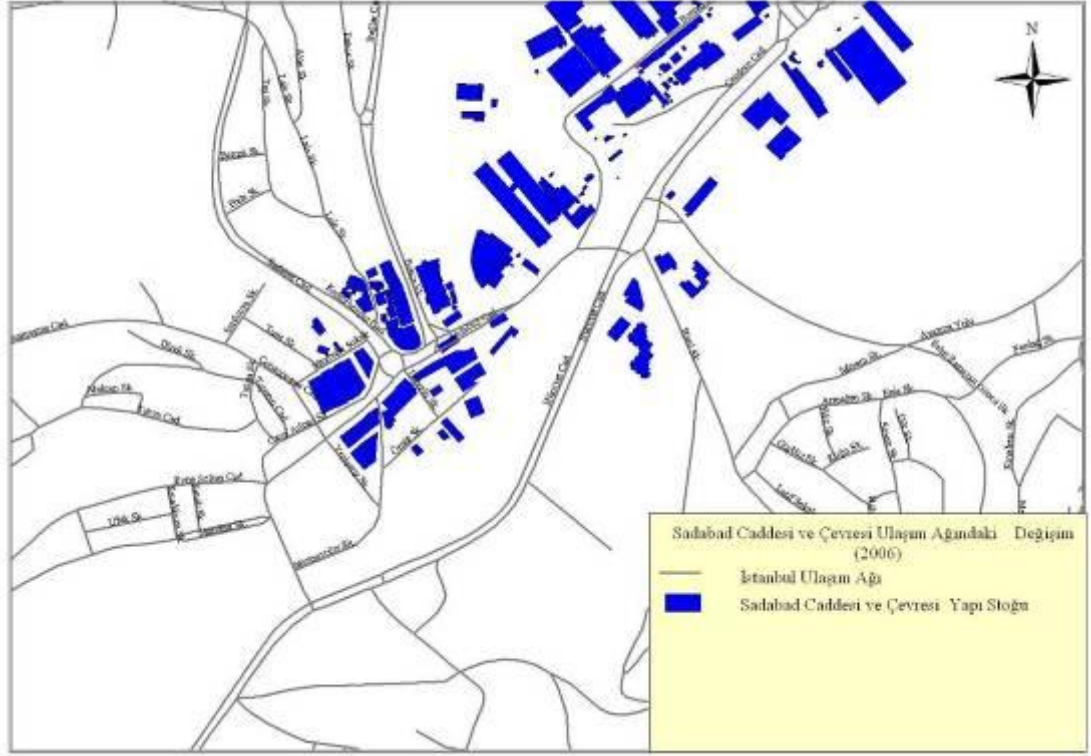


Şekil 4.9 : Sadabad Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı (2006 yılı)

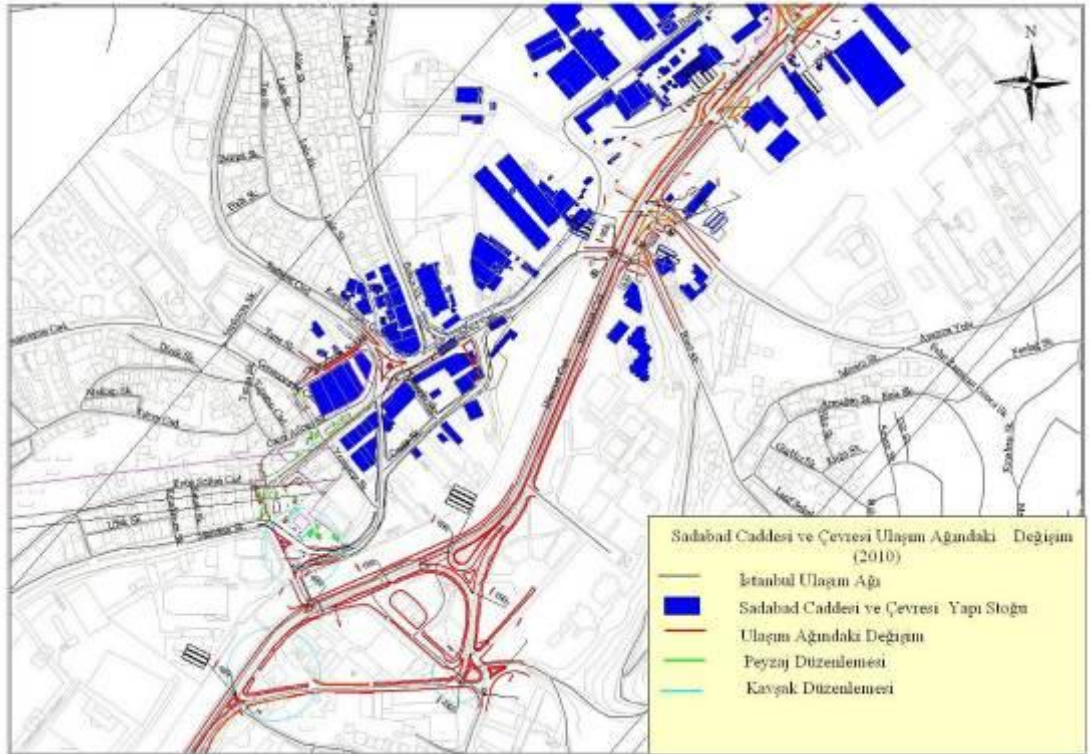


Şekil 4.10 : Sadabad Caddesi ve çevresi hava fotoğrafı (2010 yılı)

2006 ve 2010 yılları arasında Sadabad Caddesi ve çevresi ulaşım ağındaki meydana gelen değişim ise Şekil 4.11 ve Şekil 4.12’de görülmektedir.



Şekil 4.11 : Sadabad Caddesi ve çevresi ulaşım ağı (2006 yılı)



Şekil 4.12 : Sadabad Caddesi ve çevresi ulaşım ağı (2010 yılı)

Sadabad Caddesi ve çevresinde yapılan düzenleme çalışmasıyla Demircan ve Pınar İş Merkezleri'nin bulunduğu Mezbaha Sokak'taki ticaret alanlarının yol aksları yayalaştırılarak, bu bölgedeki muhtemel araç trafiği baskısı ortadan kaldırılmış olup cadde, kent mobilyaları ve peyzaj uygulamaları ile desteklenmiştir.

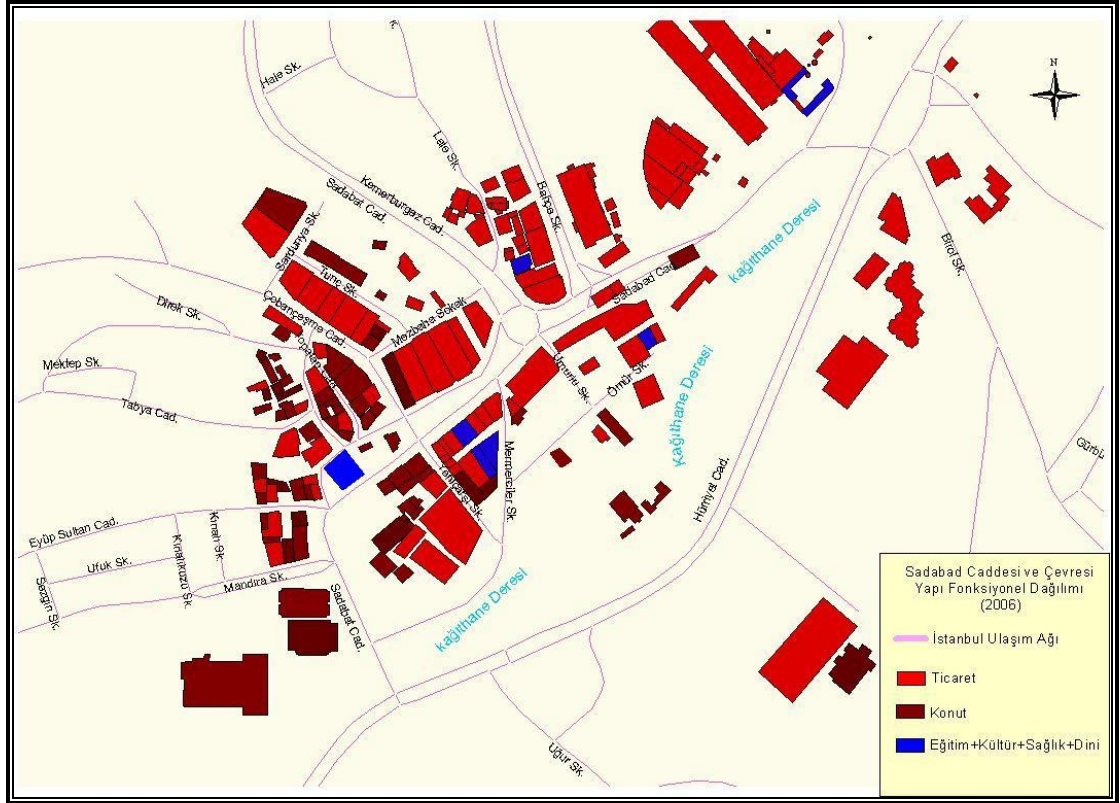
Sadabad Caddesi ve çevresi cadde düzenleme çalışması öncesi ve sonrasındaki yapı fonksiyonel dağılımı Şekil 4.13 ve Şekil 4.14'de görülmektedir. Söz konusu dağılıma ait veriler ise Çizelge 4.2'de verilmiştir.

Çizelge 4.2 : Sadabad Caddesi ve çevresi yapı fonksiyonel dağılımı

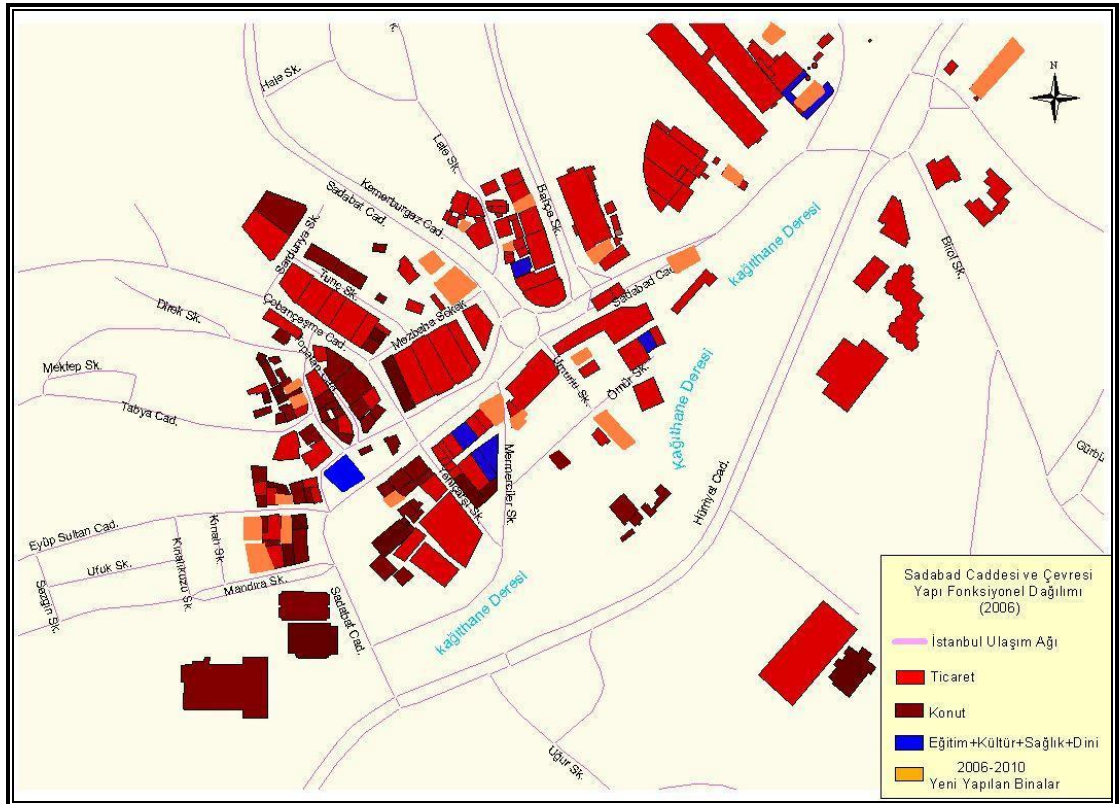
Konut	(2006)	45	Konut	(2010)	55
Ticaret	(2006)	89	Ticaret	(2010)	101
Diğer	(2006)	6	Diğer	(2010)	6
(Eğitim+ Kültür +Sağlık+Dini)			(Eğitim+ Kültür + Sağık+ Dini)		

Çizelge 4.2'deki verilerden Sadabad Caddesi ve çevresinde 2006 yılından 2010 yılına kadar konut ve ticaret fonksiyonlarının arttığı gözlemlenmektedir. Diğer (Eğitim, Kültür, Sağık, Dini) fonksiyonel dağılımlarda ise değişim gözlenmemektedir. Öte yandan sayısal olarak yapı stoğunda artışın olduğu sonucu çıkmaktadır. 2006 yılında toplam bina sayısı 140 iken 2010 yılında 162 bina bulunmaktadır. Bu da; cadde düzenlemesiyle birlikte bölgenin ticarete ve konutta tercih edilen ve yatırımlara yönlendirilen bölge olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Şekil 4.13 ve şekil 4.14'te Sadabad Caddesi ve Çevresi'ndeki kırmızı renkli binalar ticari faaliyet gösteren yapıları ,kahverengi yapılar konutları, mavi renkli yapılar eğitim, sağık, kültür ve dini mekanları sembolize ederken, Şekil 4.14 te turuncu renkle sembolize edilmiş binalar 2006-2010 yılları arasında yeni yapılan binaları tanımlamaktadır.



Şekil 4.13 : Sadabad Caddesi ve çevresi yapı fonksiyonel dağılımı (2006 yılı)



Şekil 4.14 : Sadabad Caddesi ve çevresi yapı fonksiyonel dağılımı (2010 yılı)

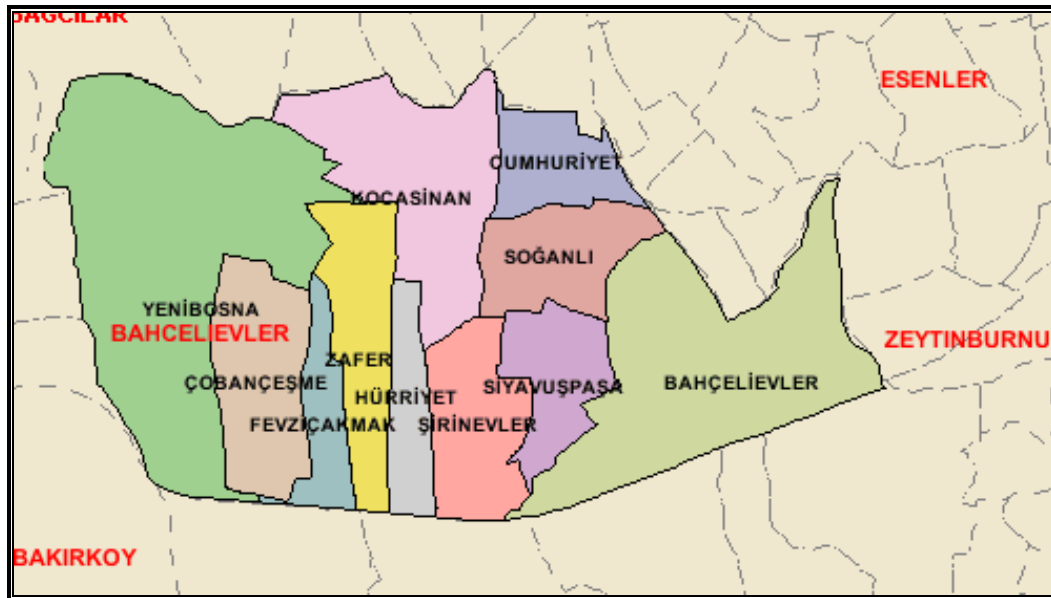
4.4 İstanbul Bahçelievler İlçesi Ahmet Yesevi Caddesi ve Çevresi Düzenleme Çalışması

Bahçelievler ilçesi İstanbul'un Avrupa yakasındadır. Güneyden Bakırköy'e, batıdan Küçükçekmece'ye, kuzeyden Bağcılar'a ve doğudan Güngören'e komşudur. 1992 yılında Bakırköy'den ayrılarak ilçe olmuştur. Yüzölçümü 16.7 kilometrekaredir [44].



Şekil 4.15 : Bahçelievler ilçesinin konumu (Kaynak : Bimtaş- IMP Avrupa Yakası Planlama Grubu-2007)

Bahçelievler ilçesi, Cumhuriyet, Çobançeşme, Fevziçakmak, Hürriyet , Kocasınan, Siyavuşpaşa, Soğanlı, Şirinevler, Yenibosna, Zafer ve Bahçelievler olmak üzere 11 mahalleden oluşmaktadır (Bknz. Şekil 4.16). Bahçelievler ilçesine bağlı bucak ve köy yoktur[44].



Şekil 4.16 : Bahçelievler ilçesi mahalleler (Kaynak: İBB Planlama Müdürlüğü 2007)

Bahçelievler ilçesinin yıllara göre nüfus dağılımı Çizelge 4.3'deki gibidir.

Çizelge 4.3 : Bahçelievler İlçesinin Yıllara göre Nüfus Dağılımı (Kaynak: TÜİK)

Yıl	1990	1997	2000	2007	2009
Bahçelievler Nüfusu	322.234	442.877	464.203	571.711	576.799

Bahçelievler ilçesi İstanbul'un en yüksek nüfuslu ilçelerinden biri olup, nüfusu TÜİK'in adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarına göre 2009 yılında 576.799 kişidir.

E-5 karayolunun Bahçelievler ilçesi içinden Bağcılar ilçesine bağlandığı cadde düzenlemesinin tasarım ve uygulama kriterleri şöyledir.

Proje alanı : Toplam 6 km uzunluğundadır. Ahmet Yesevi Caddesi, Mahmutbey Caddesi ve yakın çevrelerini kapsamaktadır.

Projenin tasarım ilkeleri : Ulaşım aksını güçlendirmek ve sahil yoluna bağlantı problemi ön planda olan Bahçelievler Zafer ve Hürriyet Mahallesi'nde gerçekleştirilen projede; ilçenin tarihi, sosyo-kültürel kimliği, ve kentsel yaşam standartları göz önünde bulundurularak ana fikir; ulaşım bağlantı yollarını desteklemeye ve yaya- taşıt ilişkisinin düzen altına alınmasına yönelik olmuştur.

Bu doğrultuda; yeni ulaşım planı hazırlamanın aksine mevcut ulaşım planı geliştirilmiş, getirilen araç ve yaya trafik düzeni ile yaya ve araç sorunları çözülerek kamunun daha aktif kullanımına sunulmuştur.

Ulaşım : İlçenin metropole hizmet eden ana ulaşım akslarına bağlantılar güçlü olmasına rağmen E-5 üzerinden ulaşılabilirlikte sıkıntılar yaşanmaktadır. İlçenin ulaşım aksını kuvvetlendirerek ve E-5 bağlantısını kurarak, bölgeyi sahile açmak amacıyla ilçenin önemli arterlerinden olan Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddeleri'nin bulunduğu aks güçlendirilmiş, aksın devamında yer alan ve Bağcılar bağlantısı olan Kemal Sunal Caddesi ile bağlantısı düzenli ve akıcı bir hale getirilmiştir. Bu bağlamda;

1. Analitik etüd aşamasında tespit edilen doğal, kültürel ve tarihi kimlikler korunarak bölgenin tespit edilen ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde fonksiyonlar, alan kullanım hizmetleri düşünülmüş ve uygulama projeleri bu çerçevede hazırlanmıştır. 1/5000 ölçekli nazım imar planı koşulları, UKOME görüşleri

doğrultusunda üçüncü alternatif ulaşım projesi onaylanarak UTK ve UKOME görüş ve onayı alınmıştır.

2. Koruma, kullanma ağırlıklı kentsel tasarım ilkelerine uygun kentsel mobilyalar yerleştirilmiştir.
3. Proje alanında; açık sergi alanları, kent bilgi panoları (kültürel, kamusal, ticari,...vb) yeniden tasarlanarak; kent mobilyaları ile caddenin konut ve ticari alanların kolayca kullanımının sağlanması amaçlanmış, dar sokaklar genişletilerek ve aydınlatılarak kullanım kolaylığı ve belli bir kent kimliği sağlanmıştır.
4. Proje alanındaki tüm yollarda mümkün olduğunca bölge koşullarına ve proje özelliklerine uygun ağaçlandırma yapılması amaçlanmıştır.
5. Mevcut yol, trotuar, refüj alanları yaşam standartlarına ve gereksinimlerine uygun yeniden tasarlanmış; araç ve yayaların sirkülasyonları kolaylaştırılmıştır.
6. Ahmet Yesevi Caddesi ve Mahmutbey Caddesi boyunca ağaçlandırma projesi ile cadde boyunca yeşil bir kuşak oluşturularak bir koruma bandı yaratılmış olup aynı zamanda bölge günü birlik kullanıma da cevap verecek şekilde tasarlanmıştır (Gezi,yürüyüş alanları,çocuk oyun alanları gibi.).

Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi ve Mahmutbey Caddesi düzenleme çalışması sonrasında, bu iki caddeyi kesen sokaklardaki genel sirkülasyon ve peyzaj düzenleme çalışmaları Şekil 4.17’de görülmektedir.



Şekil 4.17 : Bahçelievler Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddeleri Düzenleme Projesi

Ahmet Yesevi Caddesi üzerinde Recep Yazıcıoğlu Geçidi Parkı, Tekke Sokak ve Işıldar Sokak Parkları ile Öğretmenler Parkı özel düzenleme alanı çalışmaları yapılmıştır. Şekil 4.18’de yapımı tamamlanmış “Ahmet Yesevi Caddesi Öğretmenler Parkı Özel Düzenleme Alanı Projesi” görülmektedir.



Şekil 4.18 : Ahmet Yesevi Caddesi Öğretmenler Parkı özel düzenleme alanı projesi

Bölgenin genel anlamda ulaşım planında bir değişikliğe gidilmemiş olduğu 2006 ve 2010 yıllarına ait hava fotoğraflarında da açıkça görülmektedir (Bknz. Şekil 4.19 ve Şekil 4.20)



Şekil 4.19 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi ve Mahmutbey Caddesi (2006)



Şekil 4.20 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi ve Mahmutbey Caddesi (2010)

“Ahmet Yesevi Caddesi ve Çevresi Cadde Düzenleme Çalışması” öncesi ve sonrasındaki yapı fonksiyonel dağılımı Şekil 4.21 ve Şekil 4.22’de görülmektedir. Söz konusu dağılıma ait veriler ise Çizelge 4.4’de verilmiştir.

Yol aksının uzun olması nedeniyle Ahmet Yesevi Caddesi’nin Cami Sokak (Bilal Habeşi Camii) ve Altın Sokak (Mevlana Camii) kısımları arasında kalan bölgenin fonksiyonel değişimi incelenmiştir.

Çizelge 4.4 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi (Cami Sokak-Altın Sokak) Fonksiyonel değişimi

Konut	(2006)	56	Konut	(2010)	61
Konut + Ticaret	(2006)	321	Konut + Ticaret	(2010)	342
Diğer	(2006)	11	Diğer	(2010)	11
(Eğitim+ Kültür +Sağlık+Dini)			(Eğitim+ Kültür + Sağlık+ Dini)		

Bu alan içinde fonksiyon dağılımları incelendiğinde; özellikle konut ve ticaret fonksiyonunun yoğun olduğu ve bu ticaret fonksiyonunun, geçmişten gelen bir yaşam biçimi olarak önceden tanımlanmış olan, küçük sanayi aktivitelerinden oluştuğu gözlemlenmektedir. Caddelere cephe oluşturan yapıların sayılarına baktığımızda 2006 yılında toplam 388 bina olmasına karşılık 2010 yılında toplam bina sayısı 414 olarak göze çarpmaktadır. Bu 414 yapının genel fonksiyon dağılımına baktığımızda; konut+ticaret fonksiyonu ağırlık kazanmaktadır. Bu dağılım 2010 yılında % 6, 54 artış göstererek 342’ye çıkmıştır.

Cadde düzenleme faaliyetlerinin bina sayılarının artışında tek bir etken olduğu söylenemez ancak; bölgenin gelişmesine, inşaat ve ticaret faaliyetlerinin oluşması için tercih teşkil ettiğini, artan bina sayılarına göre söylemek mümkündür. Şekil 4.21 ve şekil 4.22’de Ahmet Yesevi Caddesi’ndeki kırmızı renkli binalar ticari faaliyet gösteren yapıları ,kahverengi renkli yapılar konutları, mavi renkli yapılar eğitim, sağlık, kültür ve dini mekanları sembolize ederken, Şekil 4.24 te turuncu renkle sembolize edilmiş binalar 2006-2010 yılları arasında yeni yapılan binaları tanımlamaktadır.



Şekil 4.21: Ahmet Yesevi Cad. 2006 Yılı Yapı Fonksiyonel Dağılımı



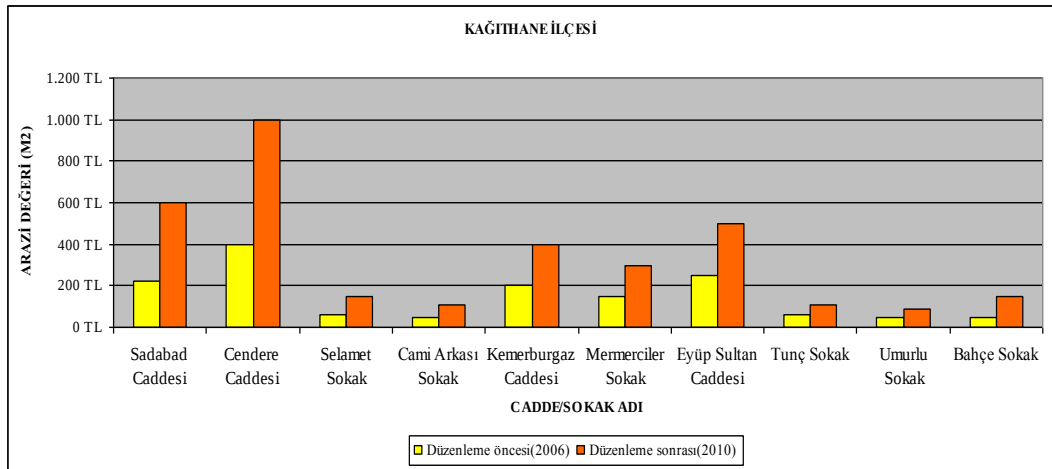
Şekil 4.22: Ahmet Yesevi Cad. 2010 Yılı Yapı Fonksiyonel Dağılımı

4.5 Sadabad Caddesi ve Çevresinde Cadde Düzenleme Faaliyetleri Öncesi ve Sonrasında Arazi Değerlerindeki Değişim

Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve çevre düzenleme çalışması faaliyetlerine İBB tarafından UTK2005/14-31 tarihinde başlanmış ve 2006 yılı içinde bu çalışmalar neticelenmiştir. Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı'nın 2006 ve 2010 yıllarında tespit etmiş olduğu arsa ve arazi m² birim değerleri (Bknz. Çizelge 4.5 ve Şekil 4.23) ve Kağıthane ilçesi Merkez Mahallesi'ndeki gerek kurumsal gerekse yerel emlak şirketlerinden alınan veriler neticesinde; düzenleme çalışmaları öncesi ve sonrası taşınmaz mal değerlerini karşılaştırma olanağı bulunmaktadır.

Çizelge 4.5: Kağıthane İlçesi Sadabad Caddesi ve çevresi arazi değerlerindeki değişim.
(Kaynak: İstanbul Defterdarlığı 2006 ve 2010 yılı emlak beyan değerleri)

Kağıthane	Düzenleme Öncesi (2006)	Düzenleme Sonrası (2010)	Artış Oranı (%)
Sadabad Caddesi	225 TL	600 TL	167
Cendere Caddesi	400 TL	1000 TL	250
Selamet Sokak	60 TL	150 TL	150
Cami Arkası Sokak	45 TL	110 TL	144
Kemberburgaz Caddesi	200 TL	400 TL	100
Mermerciler Sokak	150 TL	300 TL	100
Eyüp Sultan Caddesi	250 TL	500 TL	100
Tunç Sokak	60 TL	110 TL	83
Umurlu Sokak	50 TL	90 TL	80
Bahçe Sokak	50 TL	150 TL	200



Şekil 4.23 : Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve çevresi arazi değerlerindeki değişim.

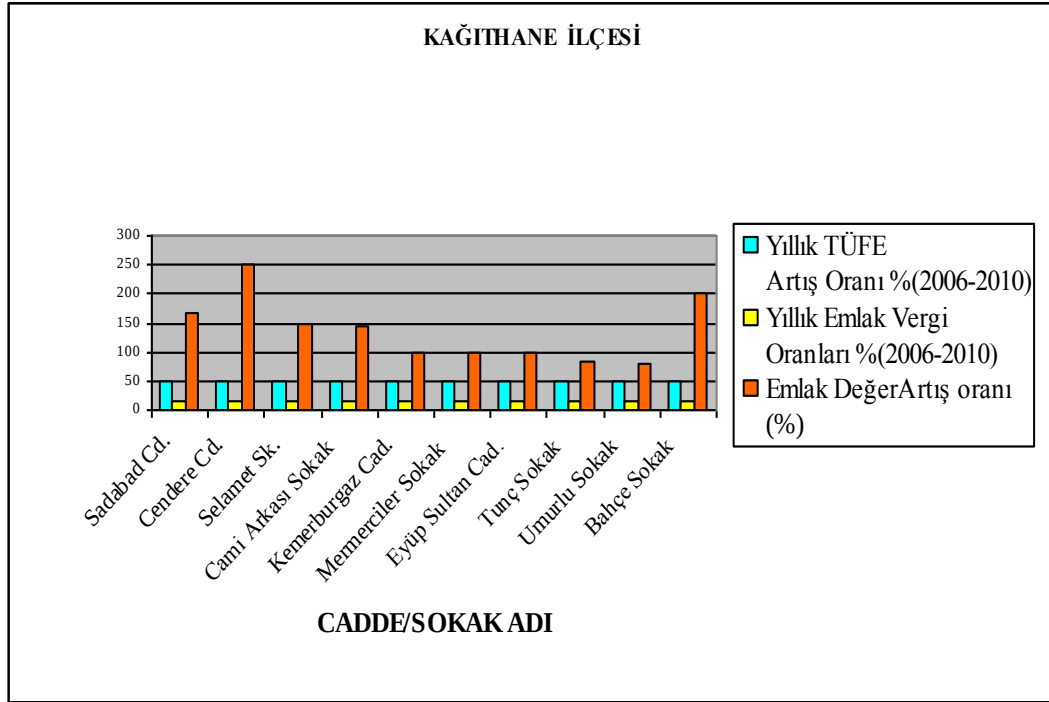
Çizelge 4.5’de; cadde düzenleme çalışması yapılan Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve çevresindeki arazi değerlerinde kayda değer artışlar görülmektedir.

Artış oranlarındaki değerleri daha iyi analiz edebilmek amacıyla 2006-2010 yılları arasındaki yıllık emlak vergisi artış oranları ile Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) artış oranlarının, arazi değerleri artış oranları ile karşılaştırması Çizelge 4.6 ve Şekil 4.24’de görülmektedir. Buradan cadde düzenleme faaliyetleri sonrası arazi m² değerlerindeki artışın her iki orandan da yüksek olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.6 : Kağıthane İlçesi Arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve Emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması(Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu)

Kağıthane	TÜFE Yıllık Artış Oranları (2006-2010) (%)					Yıllık Emlak Vergisi Oranları(%) (2006-2010)					Emlak Değer Artış Oranı (%)
	06	07	08	09	10	06	07	08	09	10	
	9,65	8,39	10,06	6,53	6,40	-	3,9	3,6	6	-	

Cadde/Sokak	Kümülatif Artış (%)	Kümülatif Artış (%)	
Sadabad Cd.	48	15	167
Cendere Cd.	48	15	250
Selamet Sk.	48	15	150
Cami Arkası Sokak	48	15	144
Kemerburgaz Cad.	48	15	100
Mermerciler Sokak	48	15	100
Eyüp Sultan Cad.	48	15	100
Tunç Sokak	48	15	83
Umurlu Sokak	48	15	80
Bahçe Sokak	48	15	200

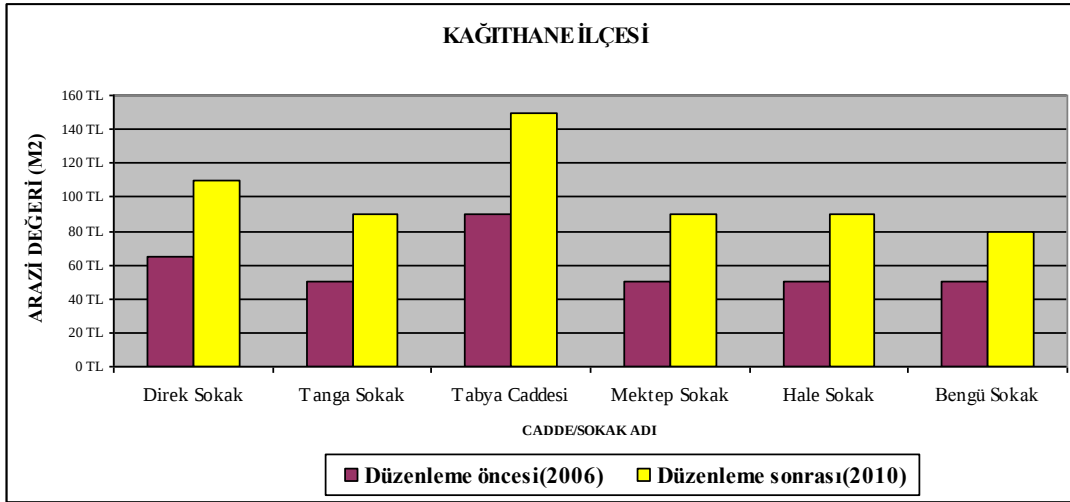


Şekil 4.24 : Kağıthane ilçesi arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması

Bu faaliyetlerin artışa etkisi olup olmadığını daha etkili bir şekilde ortaya koymak için düzenleme faaliyetleri dışında ama projenin yakın çevresindeki arazi değerlerindeki değişim araştırılmıştır. Projenin yakın çevresindeki arazi değerlerindeki değişim oranları Çizelge 4.7 ve Şekil 4.25’de verilmiştir.

Çizelge 4.7 : Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve II. kademe çevresi arazi değerleri değişimi (Kaynak: İstanbul Defterdarlığı 2006 -2010 emlak beyan değerleri)

Kağıthane	Düzenleme Öncesi (2006)	Düzenleme Sonrası (2010)	Artış Oranı (%)
Direk Sokak	65TL	110TL	70
Tanga Sokak	50TL	90TL	80
Tabya Caddesi	90TL	150TL	67
Mektep Sokak	50TL	90TL	80
Hale Sokak	50TL	90TL	80
Bengü Sokak	50TL	80TL	60



Şekil 4.25 : Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve II. kademe çevresi arazi değerleri değişimi

Çizelge 4.7’den de anlaşılacağı üzere; düzenleme faaliyetlerinden uzaklaşılan sokaklarda arazi değerleri artışı faaliyet alanındaki sokakların arazi değerlerinin artışının oldukça gerisinde kalmıştır. Düzenleme alanı ve çevresinde arazi değerlerinde 3 kat artış yaşanmasına rağmen (Bknz. Çizelge 4.7 : Bahçe Sokak), diğer sokaklarda bu oran oldukça düşük çıkmıştır (Bknz. Çizelge 4.7 : Bengü Sokak).

Elbette ki arazi değerlerindeki artışı, sadece cadde düzenleme faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır gibi tek bir etmene bağlamak eksik bir değerlendirme olur. Taşınmazların değerleri üzerinde cadde düzenleme faaliyetleri dışında, ulaşım arterine uzaklık, ilçe merkezine uzaklık ve nüfus yoğunluğu gibi faktörlerin etkisinin olduğunu da göz ardı etmemek gerekir.

Kağıthane ilçesi Merkez Mahallesi’ndeki gerek kurumsal emlak firmaları gerekse bölgeye hitap eden emlak firmalarıyla yapılan görüşmeler ve elde edilen verilere göre Sadabad Caddesi ve çevresi düzenleme faaliyetleri öncesi taşınmazların m²’si standart konutlarda 600TL civarında, nitelikli sitelerde (güvenlik, park, peyzaj vs.) m²’si 1000-1250TL civarında olduğu, düzenleme faaliyetleri sonrasında standart konutlarda 1000TL civarında, nitelikli sitelerde 1500-1750TL civarında olduğu tespit edilmiştir. Yayalaştırılan Cami Arkası Sokak’taki Demircan ve Pınar İş Merkezleri’ndeki kira değerlerinin, yayalaştırma yapılmadan önce caddeye cephesi olan zemin katlarda ortalama 3000-4000TL, yayalaştırmadan sonra 6000-7000TL civarında seyrettiği tespit edilmiştir. Yine yayalaştırılan Cami Arkası Sokak’taki iş merkezlerindeki üst katlarda doluluk oranı % 100 olup, kira değerleri düzenlemeden

önce 300-400TL, düzenlemeden sonra 600-650TL olduğu, gerek emlak firmaları gerekse kiracılarla yapılan yüz yüze görüşmelerde tespit edilmiştir.

Elde edilen veriler ve yapılan görüşmeler (yerel halk, tüccar, emlak firmaları) neticesinde cadde düzenleme faaliyetlerinin taşınmaz değerlerine olumlu yansıdığı tespit edilmiştir.

4.6 Bahçelievler Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddesi Düzenleme Çalışmalarının Arazi Değerlerine Etkisi

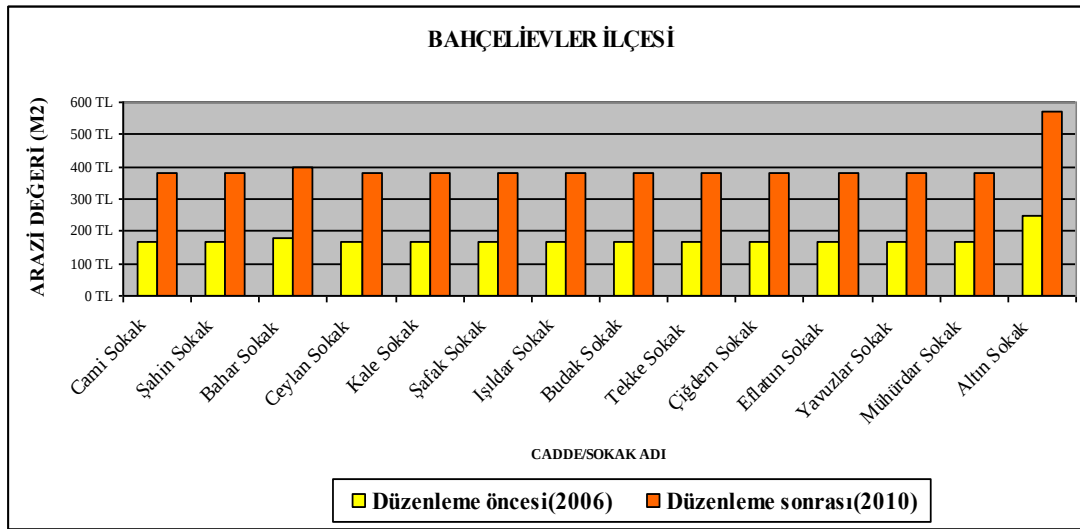
Bahçelievler ilçesi Ahmet Yesevi Caddesi-Mahmutbey Caddesi ve çevre düzenleme çalışması faaliyetlerine İBB tarafından UTK2005/14-36 sayılı karar gereği 02.06.2005 tarihinde başlanmış ve 2006 yılı içerisinde bu çalışmalar neticelenmiştir.

Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı'nın ve 2006 ve 2010 yıllarında tespit etmiş olduğu arsa ve arazi m² birim değerleri (Bknz. Çizelge 4.8 ve Şekil 4.26) ve Bahçelievler ilçesi Ahmet Yesevi Caddesi ve çevresindeki mahallelerdeki gerek kurumsal gerekse yerel emlak şirketlerinden alınan veriler neticesinde düzenleme çalışmaları öncesi ve sonrası taşınmaz mal değerlerini karşılaştırma olanağı bulunmaktadır.

Düzenleme çalışmasının olduğu Ahmet Yesevi Caddesi yaklaşık 6 km uzunluğunda olan, D-100 ile Bağcılar Kemal Sunal Caddesi'ni bağlayan bir caddedir. Dolayısıyla taşınmaz malların değerlerindeki değişimleri, gerek D-100 Karayolu gerekse Bağcılar ilçesine bağlayan Kemal Sunal Caddesi etkisinden uzak tutmak amacıyla; Ahmet Yesevi Caddesi'ne doğu-batı yönünde cepheli, Bilal Habeşi ve Mevlana Camii arasında kalan sokaklardaki gayrimenküllerin arazi m² değerleri incelenmiştir.

Çizelge 4.8 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesine cepheli Cami Sk.-Altın Sk. arasındaki arazi m² değerleri ve artış oranları (Kaynak :İstanbul Defterdarlığı)

Bahçelievler	Düzenleme öncesi (2006)	Düzenleme sonrası (2010)	Artış oranı (%)
Cami Sokak	170TL	380TL	124
Şahin Sokak	170TL	380TL	124
Bahar Sokak	180TL	400TL	122
Ceylan Sokak	170TL	380TL	124
Kale Sokak	170TL	380TL	124
Şafak Sokak	170TL	380TL	124
Işıldar Sokak	170TL	380TL	124
Budak Sokak	170TL	380TL	124
Tekke Sokak	170TL	380TL	124
Çiğdem Sokak	170TL	380TL	124
Eflatun Sokak	170TL	380TL	124
Yavuzlar Sokak	170TL	380TL	124
Mühürdar Sokak	170TL	380TL	124
Altın Sokak	250TL	570TL	128



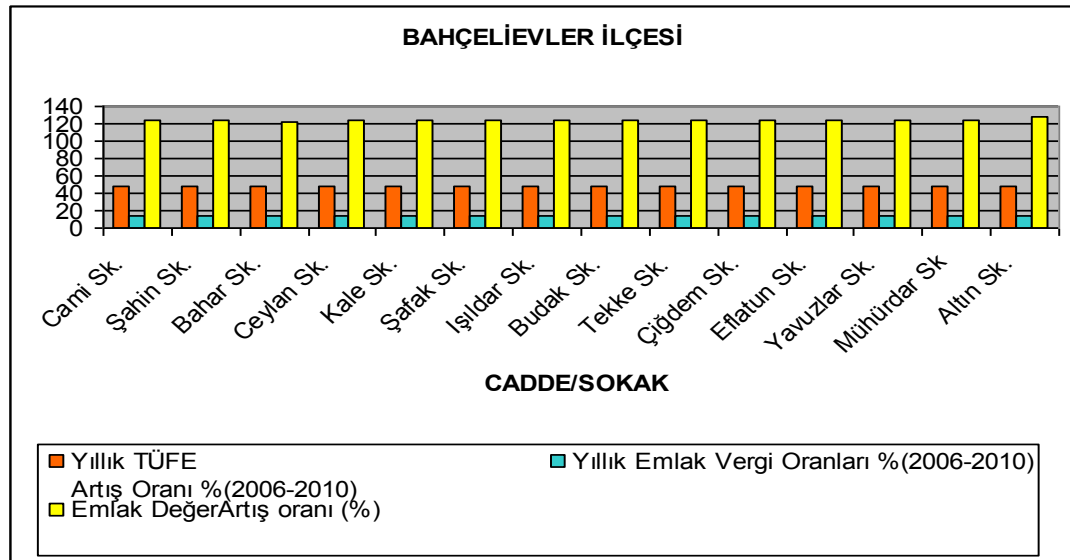
Şekil 4.26 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi'ne cepheli Cami Sokak-Altın Sokak arasındaki arazi m² değerleri ve artış oranları

Ahmet Yesevi Caddesi düzenleme çalışmalarından sonraki gayrimenkul değerlerinde ciddi artışlar görülmektedir (Bknz. Çizelge 4.8). Yine bu düzenlemelerin arazi değerlerinin artışında etkili olup olmadığını daha etkili ortaya koymak amacıyla 2006-2010 yılları arasındaki yıllık emlak vergisi artış oranları ile Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) artış oranları, arazi değerleri artış oranları ile karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma Çizelge 4.9 ve Şekil 4.27'de görülmektedir.

Çizelge 4.9 : Bahçelievler ilçesi arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması (Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu)

Bahçelievler	TÜFE Yıllık Artış Oranları (2006-2010) (%)					Yıllık Emlak Vergisi Oranları(%) (2006-2010)					Emlak Değer Artış Oranı (%)
	06	07	08	09	10	06	07	08	09	10	
	9,65	8,39	10,06	6,53	6,40	-	3,9	3,6	6	-	

Cadde/Sokak	Kümülatif Artış (%)	Kümülatif Artış (%)	
Cami Sk.	48	15	124
Şahin Sk.	48	15	124
Bahar Sk.	48	15	122
Ceylan Sk.	48	15	124
Kale Sk.	48	15	124
Şafak Sk.	48	15	124
Işıldar Sk.	48	15	124
Budak Sk.	48	15	124
Tekke Sk.	48	15	124
Çiğdem Sk.	48	15	124
Eflatun Sk.	48	15	124
Yavuzlar Sk.	48	15	124
Mühürdar Sk.	48	15	124
Altın Sk.	48	15	128



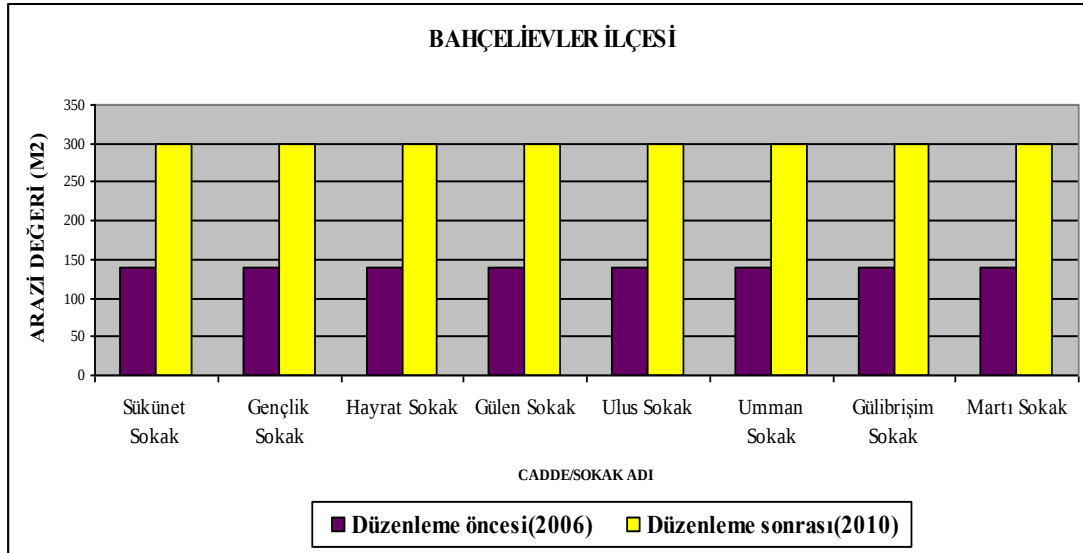
Şekil 4.27 : Bahçelievler ilçesi arazi değerleri artış oranlarının TÜFE ve emlak vergisi oranları ile karşılaştırılması (Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu)

Çizelge 4.9'daki arazi değerlerindeki artış oranları, yıllık emlak vergisi artış oranlarından ve yıllık tüketici fiyat endeksi artış oranlarından yüksektir. Bu da, arazi değerlerindeki artışın yalnızca bu endeks değerlerindeki artış sebebi ile değil bu cadde üzerindeki taşınmazların değerini artıran düzenleme ve iyileştirmelerin varlığından söz edilebileceğini de göstermektedir.

Ahmet Yesevi Caddesi'ne yakın olan ancak; düzenleme faaliyetleri dışında kalan sokaklardaki arsa ve arazi m² artış değerleri de Çizelge 4.10 ve Şekil 4.28'de verilmektedir.

Çizelge 4.10 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Cad. düzenleme çalışması II.kademe çevresindeki sokakların m² arsa değerleri ve artış oranları (Kaynak : İstanbul Defterdarlığı)

Bahçelievler	Düzenleme öncesi (2006)	Düzenleme sonrası (2010)	Artış oranı (%)
Sükünet Sokak	140	300	114
Gençlik Sokak	140	300	114
Hayrat Sokak	140	300	114
Gülen Sokak	140	300	114
Ulus Sokak	140	300	114
Umman Sokak	140	300	114
Gülibrişim Sokak	140	300	114
Martı Sokak	140	300	114



Şekil 4.28 : Bahçelievler Ahmet Yesevi Caddesi düzenleme çalışması II. kademe çevresindeki sokakların m² arsa değerleri ve artış oranları

Çizelge 4.10 ile Çizelge 4.8 karşılaştırıldığında cadde düzenleme faaliyetlerinin gerçekleştiği Ahmet Yesevi Caddesi'nden uzaklaştıkça arazi değerlerinin artışında %'10 luk bir düşüşün ortaya çıktığı görülmektedir. Ancak burada, arazi değerlerinin düşüşünde, ulaşım arterinden ve merkezden uzaklaşma etkilerinin olduğu sonucuna varılabilir.

Bu noktada Ahmet Yesevi Caddesi ve çevresinde faaliyet gösteren kurumsal ve bölgesel emlak firmalarıyla yapılan görüşmelerde; Bahçelievler ilçesinde Ahmet Yesevi ve Mahmutbey Caddeleri'ni de içine alan Zafer ve Hürriyet Mahalleri'ndeki satışı yapılan konutların 2006 yılında 85 bin ile 150 bin TL arasında iken bu değerler 2007 yılında 110 bin ile 250 bin TL arasında, 2008 yılında 125 ile 250 bin TL arasında, 2009 yılında 125 bin ile 300 bin TL arasında, 2010 yılında ise 125 bin ile 350 bin TL arasında değerler aldığı sonucuna varılmıştır.

Bütün bu veriler ışığında Ahmet Yesevi Caddesi ve çevresinde cadde düzenleme faaliyetleri neticesinde taşınmazların değerlerinde ciddi artışlar yaşanmıştır. Bu artış Ahmet Yesevi Caddesi ve II. kademe çevresinde de devam etmiştir. Cadde düzenleme faaliyetlerinin sürdürülebilir ve çevresine olumlu etkiler yapması amaçlanan, istenilen düzeyde olmakla birlikte bu projelerin etkili olduğunun da kanıtıdır.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Kamusal alan kavramının en önemli ögesi olan caddelerde yaşam kalitesinin yükselmesi, insan faktörünün ön planda tutulduğu kapsamlı projelerin hayata geçirilip bu projelerin sürdürülebilmesi ve kendilerini yenileme ortamlarının yaratılmasıyla mümkündür. Böylelikle birey, bulunduğu ortamı daha yaşanılır ve zaman geçirilebilir kılacak; bu da çevresine, çevresindeki taşınmaz değerlerine olumlu yansıyacaktır.

Bu noktada bu çalışmada, cadde düzenleme faaliyetlerinin arazi değerlerini nasıl etkilediği ortaya konmaktadır. Bu konu Amerika Birleşik Devletleri'nde ve batı ülkelerinde geniş bir açıdan ele alınmış, çözümler üretilmiş, uygulamalar yapılmış ve düzenleme faaliyetlerinin arazi değerleri üzerinde etkisi olduğu gösterilmiştir. Henüz gelişmekte olan ülkelere ve Türkiye'de bu konu yeterince incelenmemiş olduğu için, bu tezde ele alınmıştır.

Çalışma, kamusal ortak kullanım alanı olan caddelerdeki, cadde düzenlemesi projelerinin arazi değerlerine etkilerini, sosyal yaşantıdaki, arazi kullanımındaki ve taşınmazlar üzerindeki değişimleri ortaya koyarak yerel halkın, özel sektörün ve yöneticilerin bu faaliyetlere dikkat çekmek adına yol gösterici bir özellik olarak ortaya koymayı da amaçlamıştır.

Yıllardan beridir Türkiye'nin başlıca sorunlarından olan köyden kente göç olgusu, kent nüfusunu büyük bir oranda arttırmaktadır. Özellikle İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerimizde yıllık nüfus artışı, diğer şehirlere göre daha fazladır. Özellikle bu kentlerdeki ciddi nüfus artışları yeni kent merkezlerinin oluşmasına, yeni kent merkezleri de yeni kamusal alanların doğmasına sebep olmaktadır.

1960'lı yıllardan sonra sanayileşme ve özellikle çevre yolların ve boğaz köprülerinin devreye girmesiyle İstanbul'da nüfus baskısı etkisini, dolayısıyla yerleşim alanı talebini de beraberinde getirmiştir. Nüfusun kontrolsüz ve aşırı derecede artması gecekondulaşmalarının da hızla artmasına yol açmıştır. Bu niteliksiz alanlar genelde, ulaşım arterleri üzerinde, sanayi bölgelerinin yakınında, bu alanlarda çalışan

işgücünün yerleştiği konut alanları olarak görölmeye başlanmıştır. Bu alanlardaki altyapı yetersizliği, kimliksiz gelişim, beraberinde yaşam standartlarının ve kalitesinin düşmesine, güvenlik zaaflarının yaşandığı suç oranı yüksek çöküntü alanlarının oluşmasına sebep olmuştur. Artan bu niteliksiz yapılar arasında oluşturulan caddeler de bu ve buna benzer nedenlerle düzensiz ve yetersiz bir biçimde ortaya çıkmışlardır. Böyle bir ortamda altyapısı, ulaşımı, güvenliği, fiziksel özellikleri eksik olan caddelere insanlar aynı anda çıkmakta, aynı anda caddelerde alışveriş yapmakta, aynı anda caddeleri kullanmaktaydı. Bu plansızlık ve yoğunluk caddelerin verimli ve etkin kullanımını olumsuz etkilemekte, insanlar yaşam kalitesi düşük binalarda, standardı düşük caddeleri paylaşmaktaydı.

17 Ağustos 1999'da tüm Türkiye; Kocaeli/Gölcük merkezli depremle sarsılmış, Marmara Bölgesi'nde on binlerce vatandaşımız hayatlarını kaybetmişlerdir. 17 Ağustos 2004 tarihinde İstanbul'da Alibeyköy semtinde sel baskını neticesinde, derelerin taşmasıyla bu dere yataklarına inşaa edilmiş 200 den fazla bina hasar görmüştür. Elbetteki doğal afetler yıkıcı, hasar verici hatta can alıcı olabilirler. Ancak; plansız kentleşme, niteliksiz, kalitesiz, denetimsiz inşaatlar, altyapıya özen göstermeme, hasar bilançolarını üzücü boyutlara taşımıştır.

şehir planlamasının önemi; kaynakların verimli ve etkin kullanılamaması, ulaşım da yaşanan büyük aksamalar, aşırı memnuniyetsizlik ve güvensiz ortamlar ve bütün bunlara çözüm arayışının neticesinde yeni yeni kavranmaya başlamıştır. 1999 depreminden sonra çıkan deprem yönetmeliği ve yapılarda inşaat denetimlerinin arttırılmasına ve uygulanmasına yönelik tedbirler, toplumun bilinçlenmesi, deyim yerindeyse halkın ve yöneticilerin şapkayı önlerine koyup düşünmeye başlaması, planlı şehirleşmeye atılmış geç ama yerinde adımlar olmuşlardır.

1 Aralık 2004 tarihinde Çevre ve Orman Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasında imzalanan protokol neticesinde yürürlüğe giren 5216 sayılı yasa ile tüm İstanbul il sınırlarını kapsayan 5400 km² lik alanda 1/100.000 ölçekli "Çevre Düzeni Planı" yapılması konusunda İBB'ye yetki verilmiştir. İBB Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi' ndeki (İMP) akademisyenlerce, çeşitli kurum ve kuruluşların onayı alınarak 14 Temmuz 2006 tarihinde İstanbul Mastır Planı yayınlanmıştır. Bu planlama neticesinde İstanbul'un mekansal gelişiminde belirleyiciliği olan alt bölgeler belirlenmiştir. İstanbul'un sorunları büyük ölçekte değerlendirilmiş ve çözüm önerilerinde bulunulmuştur. İBB sahip olduğu yetki ve

bütçeyle plan ve projeler hazırlamış, özel sektörün de istihdam ve iş gücüyle çalışmalara başlamıştır.

Bu gelişmeler neticesinde çalışmanın konusunu oluşturan kentsel kamusal alanların omurgası niteliğindeki caddelerin yeniden düzenlenmesi ve projelendirilmesiyle de nitelikli, nefes alan kent yaşamının bir parçası haline gelen mekanlar ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Bu da; bu mekanlar üzerindeki taşınmazların değerlerini de olumlu yönde etkileyerek, arazi değerlerinin gerçek değeri bulmasına yardımcı olmuştur.

Çalışma kapsamında ele alınan Kağıthane ve Bahçelievler ilçeleri 1980’li yıllardan itibaren yoğun göçlere maruz kalmış, artan nüfus ile plansız büyümeye başlamıştır. Bu büyüme ve mekanlara aşırı talep, ortaya kalitesiz binaların ve caddelerin çıkmasına sebep olmuştur. Caddeler bir meydan ve ticari çekim alanından çok; bir kamusal yaşam alanı görünümüne bürünmüşlerdir.

Bu çalışmadaki saptamalar sonucunda cadde düzenlemesi faaliyetleri sonrasında, elde edilen veriler, düzenleme faaliyetleri öncesindeki verilerle karşılaştırıldığında Kağıthane ilçesi Sadabad Caddesi ve çevresinde taşınmaz mal değerlerinde 3 katlık (%200), Bahçelievler ilçesi ve çevresinde 2 katlık (%100) artışların olduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde kiralanabilir alanlarda doluluk oranlarının; gerek emlak firmaları, gerekse kiracılarla yapılan yüzyüze görüşmelerde tam değerlere (%100) ulaştığı, kira gelirlerinde 2 katlık (%100) artışların meydana geldiği görülmüştür. Bununla birlikte ağaçlandırma ve çevre düzenlemesi yapılarak yeşil alanlar desteklenmiş, oyun alanları, gezi ve yürüyüş alanları oluşturulmuş, aydınlatma yetersizlikleri ortadan kaldırılarak kullanım kolaylığı ve belli bir kentsel kamusal alan kimliği oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu iyileştirmeler, yapı stoğunda iyileştirmelere, fonksiyon değişikliklerine ve yatırım alanları içerisinde tercih ve öncelik etmeni oluşmasına imkan sağlamıştır.

Değeri artan arsa ve taşınmaz beraberinde daha kaliteli bir fiziksel mekanda yaşamayı, sosyal çevrenin kalitesinin artmasını sağlayacaktır. Özellikle kamu ortak yaşam alanlarının kalitesinin artması ile zincirleme bir etki meydana gelecektir.

Bu çalışmanın geliştirilmesi için; gelecekte yapılacak olan çalışmalarda yöresel halkla yöneticilerin ve yatırımcılarla birebir görüşmelerin yapılması, anketlerin düzenlenmesi, fikir ve konuya bakış açılarının çalışmada çıkan sonuçlarla benzerlik gösterip göstermediği belirlenerek, öneri bir proje ile mevcut projeler karşılaştırılıp,

bir değerlendirme yoluna gidilmesi önerilebilir. Cadde düzenleme faaliyetlerinin sürdürülebilirliği için oluşturulacak bir yönetim birimi; bütçe, finansman denetimi ve organizasyonları içeren bir kurul gibi, tek bir karar mekanizması tarafından kararların çözümlenmesi; alınabilecek birbirini desteklemeyen parçacıl kararların önüne geçerek, nitelikli cadde kimliğinin sürdürülebilir ve kendi içinde yenilenebilir kriterlerde olmasını sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] **Göçer, O.**, 1979. *Şehirciliğe Giriş*, KDMMA yayını, Konya, s.1.
- [2] **Thorns**, 2004. *Kentlerin Dönüşümü / Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam*, İstanbul: SOYAK Yayınları.
- [3] **Üzmez, E.**, 2009. "Büyük Caddelerin Gelişimi ve Çağdaş Tasarım Kriterlerince Değerlendirilmesi: İstanbul Şişli Cumhuriyet ve Halaskargazi Caddeleri", yüksek lisans tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. (Danışman: Prof. Dr. Fulin Bölen)
- [4] **Bentley, I.**, 1993. Community Development and Urban Design, in making Better Places. Urban Design Now, 72-79, eds. R. Hoyward, S. McGlynn, Batterworth Architecture, Oxford.
- [5] **Alexander, C.**, 2002. The gradual Transformation of public Space İn Establishing Thessaloniki as a Major Regional Center, Patternlanguage.com.
- [6] **Korkmaz, E.**, 2007. "Kentsel Kamusal Mekanda Değer Yaratma Yaklaşımında Katılımcı Bir Model Önerisi", doktora tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. (Danışman: Prof. Dr. Güzin Konuk)
- [7] **Gehl, J.**, 2003. *Life Between Buildings New York: Van Nostrand Reinhold*, (The Danish Architectural Press, Copenhagen 1996, 2001 and 2003).
- [8] **Sennett, R.**, 1996. *Ten ve Taş*, (çev. Tuncay Birkan, 2002), Metris Yayınları, İstanbul
- [9] **Sennett, R.**, 1992. *Gözün Vicdanı*, (çev. Süha Sertabioğlu, Can Kurultay, 1999), Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- [10] **Aktuğlu, Aktan, E., Ö.**, 2011. "Kent Biçimi - Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği", yüksek lisans tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. (Danışman: Prof. Dr. Zekiye Yenen)
- [11] **Jacobs, J.**, 1961. *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York
- [12] **İnceoğlu, M.**, 2007. "Kentsel Açık Mekanların Kalite Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi", doktora tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. (Danışman: Prof. Dr. Ayfer Ayтуğ)
- [13] **Rapoport, A.**, 1977. *Human Aspects of Urban Form: Towards A Man. Environment Approach To Urban Form and Design.* Oxford: Pergamon Press. 1977
- [14] **Sarı, F.**, 2003. "Şehirselsel Mekanda Biçim ve İşlev İlişkileri: İzmir Liman Bölgesi kentsel tasarım yarışması önerilerinin mekan sentaks

yöntemiyle incelenmesi”, yüksek lisans tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.(Danışman: Prof. Dr. Ayşe Sema Kubat)

- [15] **Cullen, G.**, 1961. *The Concise townscape*, The Architectural Press, London, England.
- [16] **Kubat, A. S., Topçu, M.**, 2009. Konut bölgelerinde mekansal yapı - arazi değer ilişkisi, itüdergisi/a, mimarlık, planlama, tasarım, Cilt:8, Sayı:2, 17-26Eylül 2009.
- [17] **Giritlioğlu, C.**, 1991. Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- [18] **Marshall; S.**, 2005. *Streets and Patterns*, Spoon Press, Taylor& Francis Group
- [19] **Öksüz, A.**, 2004. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. İlber Matbaacılık, Trabzon).
- [20] **Meiss, P.**, 1992. *Elements Of Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- [21] **Fanusçu, E. M.**, 1994. "Florya, Bakırköy, Zeytinburnu, Samatya Sahil Parklarının Peyzaj Planlaması Açısından İrdelenmesi", yüksek lisans tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [22] **Çubuk, M.**, 1989. *Kamu Mekanları Tasarımı Ve Kent Mobilyaları Sempozyumu I*. İstanbul. Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul.
- [23] **Tibbalds, F.**, 1992. *Making People- Friendly Towns: Improving the Public Environment*, Longman, London.
- [24] **Bayram, B.**, 2007. "Kamusal Mekan Kalitesinin Yükseltilmesinde Yöntemler ve Kamusal Sanatın Rolü", yüksek lisans tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. (Danışman: Prof. Dr. Ahsen Özsoy)
- [25] **Eyüboğlu Vd., E.**, 2001. Zeytinburnu E-5 Sahil Yolu Ana Aksı ile Yakın Çevresi Düzenleme Avan Projesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı Yatırım Planlama Müdürlüğü, Mayıs 2001.
- [26] **Url-1** <<http://www.ci.austin.tx.us/greatstreets/principles.html>>, alındığı tarih 10.04.2011.
- [27] **Trancik, R.**, 1986. *Finding Lost Space: Theories Of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- [28] (Kentsel Tasarım Kılavuzu Çalışma Grubu, 1992, YTÜ Mimarlık Dergisi Yayını)
- [29] **Gehl, J.**, 1987. *Life Between Buildings New York: Van Nostrand Reinhold*, (The Danish Architectural Press, Copenhagen 1996, 2001 and 2003).
- [30] **Yıldızci, A.**, 2001. Kent Mobilyaları Kavramı ve İstanbul'daki Kent Mobilyalarının İrdelenmesi, I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul, 9-11 Mayıs. s.29-34
- [31] **Akyol, E.**, 2006. "Kent Mobilyaları Tasarım ve Kullanım Süreci", yüksek lisans tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. (Danışman: Prof. Dr. Ahmet Cengiz Yıldızci)

- [32] **Altınçekiç, H., ve Koç, H.,** 2003. Peyzaj Tasarımında Kent Mobilyaları ve Kalite Beklentileri. II. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul.
- [33] **Şatır, S.,** 2001. Urban Furniture from the Viewpoint of Product Design, Ürün tasarımı Bakış Açısı İle Kent Mobilyalarının Sınıflandırılması in: I. International Street - Furniture Symposium. 1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, Uygur Kent - Uygur Kentli. pp: 189-193
- [34] **Davis, C., J.,** 1997. *Improving Design in the High Street*, Royal Fine Art Commission, Architectural Press, Oxford.
- [35] **Malt, H.,** 1970. *Furnishing The City*, McGraw- Hill, Newyork.
- [36] **Url-2** <<http://www.rudi.net>>, alındığı tarih 16.04.2011.
- [37] **Kamacı, N.,** 2007. “Kentiçi Ulaşım Politikası, Sorunlar ve Çözüm Önerileri: Antalya Kentiçi Ulaşım Örneği”, yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi, Kent ve Çevre Bilimleri Anabilimdalı, Ankara. (Danışman: Prof. Dr. Ayşegül Mengi)
- [38] **Yalın, S. D.,** 2004. Kentsel ve Kırsal Alanda Taşınmaz Değerlemesi. Geomatik Yüksek Lisans Programı, Taşınmaz Mal Değerlemesi Ders Notları.
- [39] **Dörtgöz, G. Ö.,** 2007. *Emlak Yatırım Rehberi*, Birlik Matbaacılık, Ankara, 2007.
- [40] **Açlar, A., Çağdaş, Y.,** 2002. Mühendis, Mimar ve Uzmanlar İçin Taşınmaz (Gayrimenkul) Değerlemesi, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Ankara, 2002
- [41] **Flury, U.,** 1985. *Zur Boden – und Liegenschaftsbewertung in der Schweiz*, Institut für Kulturtechnik, Zurich.
- [42] **Url-2** <<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/Pages/Istanbul-Tanitim.aspx>>, alındığı tarih 02.05.2011
- [43] **Url-3** <<http://www.kagithane.bel.tr>> , alındığı tarih, 04.04.2011
- [44] **İBB,** (2009). İBB Planlama Müdürlüğü Bahçelievler ilçesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Plan Raporu

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Süleyman GÜLER

Doğum Yeri ve Tarihi: Gerze 09/05/1980

Adres: Kağıthane Merkez Mahallesi Taş Sokak No:10

**Lisans Üniversite: Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi İnşaat
Mühendisliği Bölümü**

Görev aldığı son kurum, Ünvan:

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kontrol Mühendisi

Bilinen Yabancı Diller, Derecesi:

İngilizce (İyi)