



Kapadokya Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü

Kent, Çevre ve Yerel Yönetimler Anabilim Dalı

İSTANBUL İLİNDE KIRSAL VE KIYISAL KENTSEL DÖNÜŞÜM

Haluk Dođuhan PİRİMOĞLU

Yüksek Lisans Tezi

Nevşehir, 2024

İSTANBUL İLİNDE KIRSAL VE KIYISAL KENTSEL DÖNÜŞÜM

Haluk Dođuhan PİRİMOĞLU

Kapadokya Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü
Kent, Çevre ve Yerel Yönetimler Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Nevşehir, 2024

ÖZET

PIRİMOĞLU, Haluk Dođuhan. *Kentsel Dönüşümün Tarihi, Coğrafi ve Demografik Sonuçları: İstanbul İli Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Nevşehir, 2024.

Günümüz kentleşmesini biçimlendiren kentsel dönüşüm süreci pek çok kez doğanın ve tarihi yapının tahribatına yol açmıştır. Çalışmada plansız göç sonucunda açığa çıkan düzensiz yapılanmaya çare olması beklenen kentsel dönüşümün bu iki etmen bağlamında etkisi araştırılmaktadır. Tarihi yapıların, bir kentin kültürel altyapısının korunması ve tarihi süreklilik olgusunun oluşturulmasında önemli bir rolü vardır. Kentsel dönüşüm planlamaları tarihsel dokuyu bozduğunda, bu kültürel altyapıyı da etkileyerek dönüşü olmayan sonuçlara yol açabilmektedir. Yine aynı biçimde yeşil alanlar, kentsel bölgelerin refahına fayda sağlar ve sosyal alanlar oluşturur. Bu yeşil alanların yok olmasına sebep olan kentsel dönüşüm planlamaları kentte yaşayan insanları gerek fiziki, gerek psikolojik açıdan etkileyebilmektedir. Bu çalışmada kentsel dönüşümün tarihi, coğrafi ve demografik sonuçları İstanbul ili üzerinden incelenerek TÜİK, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi vb. kaynaklar incelenerek karma yöntemle sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Dönüşüm, Yeşil Alanlar, İstanbul.

ABSTRACT

PİRİMOĞLU, Haluk Dođuhan. *Historical, Geographical and Demographic Results of Urban Transformation: Istanbul Province Example*, Master's Thesis, Nevşehir, 2024.

The urban transformation process that shapes today's urbanization has many times led to the destruction of nature and historical buildings. In the study, the effect of urban transformation, which is expected to be a solution to the irregular structuring resulting from unplanned migration, is investigated on the basis of these two factors. Historical buildings have an important role in preserving the cultural infrastructure of a city and creating the phenomenon of historical continuity. When urban transformation planning destroys the historical texture, it can also affect the cultural infrastructure, leading to irreversible consequences. Likewise, green areas benefit the well-being of urban areas and create social areas. Urban transformation plans that cause the destruction of these green areas can affect people living in the city both physically and psychologically. In this study, the historical, geographical and demographic consequences of urban transformation will be examined through the province of Istanbul and will be presented with a mixed method by examining sources such as TÜİK, the Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change, and Istanbul Metropolitan Municipality.

Keywords: Urban Transformation, Green Areas, İstanbul.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM.....	2
1.1. LİTERATÜR ÖZETİ	2
1.2. TEZİN AMACI	3
1.3. KAPSAM, YÖNTEM VE ÖRNEKLEM.....	3
2. BÖLÜM KENT VE KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMLARI	5
2.1. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TANIMI.....	5
2.2. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TARİHÇESİ.....	6
2.3. DÜNYADA KENTSEL DÖNÜŞÜM.....	18
2.4. TÜRKİYE’DE KENTSEL DÖNÜŞÜM.....	19
2.5. İSTANBUL İLİNİN MEKANSAL VE DEMOGRAFİK GELİŞİMİ.....	20
2.5.1. İstanbul İlinin Genel Özellikleri	20
2.5.2. İstanbul İli Mekansal Ve Ekonomik Gelişim Süreci.....	22
2.5.3. İstanbul İlinin Göç İstatistikleri.....	23
3. BÖLÜM İSTANBUL İLİ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN İNCELENMESİ	25
3.1. KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİ	25
3.2. İSTANBUL KIYI ALANLARI DÖNÜŞÜMLERİ.....	39
3.2.1. İstanbul Kıyı kullanımında Haliç Örneği	44
3.2.2. Eyüp Feshane Binasının Yeniden Dönüşümü.....	49
3.2.3. Silahtarğa Elektrik Santralı Yenileme Projesi.....	49
3.2.4. Söğütözü Mezbanası — Kongre ve Kültür Merkezi Dönüşüm Projesi	50
3.3. İSTANBUL KIYI ALANLARININ GELECEKTE KULLANIMLARI PROJELERİ	53
3.3.1. Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi	53
3.3.2. Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa — Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi.....	60
3.3.3. İstanbul Esenler Havaalanı Bölgesi Dönüşüm Projesi.....	61
3.3.4. Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi.....	63
SONUÇ.....	65
KAYNAKÇA.....	68
EK-1. ORJİNALLİK RAPORU.....	71

GİRİŞ

Günümüzde, kentsel dönüşüm kavramı, büyük şehirlerin karşılaştığı altyapı, çevre, ve sosyal sorunlara çözüm olarak ön plana çıkmaktadır. İstanbul gibi hızla büyüyen ve gelişen metropollerde ise bu dönüşüm süreci daha da belirgin hale gelmektedir. Bu tez, İstanbul'da kentsel dönüşüm projelerinin şehrin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine etkisini incelemeyi amaçlamaktadır.

İstanbul'un karmaşık yapısal yapısı ve sürekli nüfus artışı, kentsel dönüşüm projelerini zorlu bir zeminde gerçekleştirme ihtiyacını ortaya koymaktadır. Bu tez, İstanbul'daki kentsel dönüşüm projelerinin ekonomik, çevresel ve sosyal açılardan sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ne derecede katkı sağladığını değerlendirecek ve bu projelerin şehrin genel gelişimine olan etkisini analiz edecektir.

Çalışmanın temel amacı, İstanbul'da gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projelerinin, şehrin ekonomik büyümesi, çevresel sürdürülebilirlik ve sosyal refah gibi alanlarda nasıl bir rol oynadığını ortaya koymaktır. Bu bağlamda, kentsel dönüşüm projelerinin başarısı, sadece fiziksel çevrenin yenilenmesi değil, aynı zamanda toplumsal ve ekonomik açıdan daha adil bir yapı oluşturulmasıyla da ölçülecektir. Bununla birlikte ülkemizde kentsel dönüşüm uygulamalarının toplu konut inşası konusuna indirgenerek uygulanmaya çalışılması da bu süreçteki uygulamaları doğrudan etkilemiş, tezde de bu hususta fikir beyanında bulunulmuştur.

Tez içerisinde örneklendirilen kentsel dönüşüm projeleri gerek kırsal, kıyısal bağlamda coğrafi olarak, gerek kendi içerisinde sosyal, ekonomik, kültürel bağlamda incelenerek İstanbul ilinin genel dokusuna vurgu yapılmak istenmiş, böylelikle daha tutarlı ve kapsamlı bir çalışma ortaya konulması amaçlanmıştır.

Bu tez, İstanbul'un karmaşık kentsel dokusunu anlamak ve şehrin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmasına yönelik kentsel dönüşüm politikalarının etkinliğini değerlendirmek için bir çerçeve sunacaktır. Bu çalışmanın sonuçları, İstanbul'un gelecekteki kentsel dönüşüm stratejilerinin oluşturulmasında rehberlik sağlayacak ve şehrin daha yaşanabilir bir geleceğe doğru ilerlemesine katkıda bulunacaktır.

1. BÖLÜM

1.1. LİTERATÜR ÖZETİ

Bu tez çalışmasının konusunu kentsel dönüşümün sonucunda ortaya çıkan sorunların İstanbul ili çevresinde incelenmesi oluşturmaktadır. Kırsal bölgelerden ve az gelişmiş kentlerden gelen göçün sonucunda yapılan kentsel dönüşümler iyileştirme gayesini taşımaktadır. Fakat çoğalan nüfusla beraber yapılan plansız büyümeler kentsel dönüşümün esas nedenlerindedir. Demografik artışla beraber arttırılan yaşam alanları, yeşil alanların yok olması, tarihi yapıların zarar görmesi gibi temelde coğrafi ve demografik sonuçlara yol açan sorunları beraberinde getirmiştir. Çalışmada kentsel dönüşümle gelen sorunların ülkemizde en fazla göç alan kentlerden biri olan İstanbul bağlamında araştırılması yapılmıştır. Düzensiz göç sonucunda beliren sorunların kentsel dönüşümün tarihi de temel alınarak coğrafi ve demografik sonuçlar üzerinden incelenmesi planlanmaktadır.

İstanbul ili örneğindeki gibi düzensiz göç ve artan nüfusa çözüm olarak yapılan kentsel dönüşümün tarihsel sürecinin coğrafi ve demografik yapılarda nasıl sonuçlar ortaya çıkardığı hususu çalışmanın kapsamındadır. Bu hipotezin testinde İstanbul'da kentsel dönüşüm planlamaları sonucunda oldukça zarar gören tarihi yapılar, kentin demografisi, yeşil ve açık alanlarla birlikte coğrafi sonuçlarına dönük bilgiler TÜİK verileri esas alınarak sunulacaktır. Karma yöntemle veriler incelenecektir. Sonuç olarak coğrafi, sosyal, demografik yapı bağlamında kentsel dönüşüm çerçevesinde gerçekleşen değişimlerin sunulması ve uygulamalarıyla varsayım test edilecektir.

Araştırmadaki temel kavramlar kentsel dönüşüm, kentsel dönüşümün tarihi, demografik ve coğrafi etmenleri, düzensiz göç gibi unsurlardır. Tez konusu bağlamında belirtilen kentsel dönüşümün sonuçlarına ilişkin olarak söz edilen kavramların açıklanması da konunun anlaşılması bakımından önemlidir. Kent olgusunun tanımı bizlere sosyal gereksinimlerin karşılanması, barınma, yeme-içme ve eğlence vb. temel ihtiyaçların giderilmesiyle beraber devamlı değişen bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Fakat kentsel dönüşümün tanımı bağlamında kentlerdeki dönüşümün çeşitli amaçlara yönelik olarak uygulanmasından ötürü literatürde net bir ifade

bulunmamaktadır. Literatürde var olan tanımların ortak noktası belirli bir düzen oluşturulmasına dönüktür.

“Bir ülke içinde veya uluslararası bir sınırın ötesinde, geçici veya kalıcı olarak ve çeşitli nedenlerle mutlak ikametgahından ayrılan kişinin gerçekleştirdiği eylem ise göç olarak tanımlanmaktadır (IOM,2023).” Göçün çeşitli nedenleri ve etmenlerinin bulunmasının yanı sıra, sonuçları da önemlidir. Bu sebeple göç, yönetilen bir olgudur. Bu minvalde göç, yasal ve uygulamalı eylemleri içermektedir. Çalışmada da göçün sonucu olarak ortaya çıkan kentsel planlama sürecinin idaresi de incelenecektir.

“Yine yeşil ve açık bölgeler, en geniş anlamda bina ve yapıların dışında kalan çatı bahçesi olmayan bölgeler olarak tanımlanmaktadır (Şenik&Uzun, 2021)”. Sürdürülebilirlik bakımından oldukça önemli alanlar olan yeşil ve açık bölgelerin yok edilmesi veya azalması, tarihi yapıların zarar görmesi de kentsel dönüşümün sonuçlarındandır. Coğrafi dengenin bozulmaması için kent planlaması yapılırken bu alanlara da dikkat edilmesi oldukça önemlidir. Zira kültürel ve sosyal yapının etmenlerinden olan yeşil alanlar ve tarihi yapılar birer miras niteliğindedir ve korunması gerekmektedir.

1.2. TEZİN AMACI

Tezin amacı kentsel dönüşümle birlikte gelen coğrafi ve demografik sonuçların kentsel dönüşümün tarihini de temel alarak ortaya çıkan sorunların İstanbul örneğinde incelenmesidir. Tarihsel doku, göç olgusu, yeşil ve açık alanlar incelenerek dönüşümler ortaya koyulacaktır. Ortaya koyulan bu bulgularla kentsel dönüşüm uygulamalarında daha tutarlı davranılması gerektiği belirtilecek ve meydana gelebilecek olumsuz faktörlerin bir nebze de olsa ortadan kaldırılmasına dönük politikalar geliştirilebilecektir.

1.3. KAPSAM, YÖNTEM VE ÖRNEKLEM

Tezde varsayımların testi aşamasında karma yöntem uygulanacaktır. Bu kapsamda bilhassa Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, TÜİK ve İstanbul Büyükşehir Belediye verileri incelenecek, uygulanan politikalar analiz edilecektir. Elde edilecek bilgilerde 2010 yılı ile 2023 yılları arası esas alınacaktır. Zira “Kentsel Dönüşüm ve

Gelişim Kanunu Yasa Tasarısı”, 2004 senesinde düzenlenmişse bile 2010 yılından itibaren hızlı bir dönüşüme girilmiş, bu süreç sonrasında artan göç ve nüfus etmenleri de düzensiz kentleşme sorunları doğurarak kentsel dönüşüm uygulamalarının incelenmesinde İstanbul örneğinde daha kapsamlı sonuçlar elde etmemizin önünü açmıştır.

Yine tez varsayımlarında kentsel dönüşüm ile kentin ve toplumun gereksinimlerini yerine getirirken yeşil ve açık alanlar, artan göç ve nüfus faktörleri ve deprem riski göz önünde bulundurularak projelerin ne kadar etkin yürütüldüğü, toplumun bu projelere desteği ve katılımı, yerel ve kültürel faktörler de incelenerek detaylandırılmıştır.

2. BÖLÜM KENT VE KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMLARI

2.1. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TANIMI

Bu bölümde bilhassa kent ve kentsel dönüşüm kavramları üzerinde durulacaktır. Öncelikle kentsel dönüşümün TDK tanımı şöyledir; “*Kentin imar planına uymayan ruhsatsız binalarının yıkılıp planlara uygun olarak toplu yerleşim alanlarının oluşturulması.*” Esasen kentsel dönüşüm ülkemizde genellikle toplu konut inşası hususuna indirgenerek kentsel dönüşümün kapsamı sınırlandırılmıştır. Bir diğer tanıma baktığımızda, TÜBA Türkçe Bilim Terimleri Sözlüğünde kentsel dönüşümün içinde bulunan pek çok problemin kapsamı ve problemlere dönük üretilen politikaların da bulunduğu geniş bir tanım yapılmıştır. Bu tanımda herhangi bir biçimde bozulmuş bölgelerin kentin gelişimine uygun olarak dönüştürülmesinin de içinde bulunduğu politikaların her biri kentsel dönüşümdür (TÜBA). Bunun yanı sıra, kentsel dönüşüm bir etmen olarak kentleşme olgusunun farklı alanlarında farklı sebeplerle muhtelif yöntem ve aşamalarla devamlı olarak yapılmaktadır. Bu etmen kentlerde hayat standartlarını büyük ölçüde etkileyerek farklı problemler ve imkanlar sunabilmektedir (Tekeli, 2011).

“Gelişmiş ülkelerde kentsel yenileme (kentsel dönüşüm) başlıca üç amaç doğrultusunda gerçekleştirilmektedir. Bunlardan ilki, yoksulluk yuvalarının temizlenmesi, ikincisi, kent merkezlerinin, anakentlerin öteki kesimleri ve yöre kentler ile aralarındaki ekonomik canlılık ayrımlarını gidermek üzere bu kesimlerin yenilenmesi, üçüncüsü de, kent merkezlerindeki yerel yönetimlerin mali olanaklarının artırılmasıdır.” (Keleş, 2006). Kentsel dönüşüm, çeşitli sebeplerle bozulan kent bölgelerinin sosyal, ekonomik, fiziki ve çevresel durumlarını bir bütün olarak ele alıp dönüştürmeyi hedefleyen politikalar birliğidir. Bu sebeple, yeni kent alanlarının planlanıp dönüştürülmesinden çok halihazırdaki alanların planının yapılması ve dönüştürülmesidir (Akkar, 2006). Esasen kentsel dönüşüm, kentlerdeki fiziksel, ekonomik ve sosyal yapıların yeniden düzenlenmesini ifade eden bir kavramdır. Bu süreç, genellikle eski ve kullanım ömrünü tamamlamış yapıların modern, sürdürülebilir ve güvenli bir şekilde yeniden inşa edilmesini içerir. Kentsel dönüşüm projeleri, kent planlaması, altyapı geliştirmeleri, çevresel sürdürülebilirlik ve toplumsal katılım gibi çeşitli unsurları kapsar. Kentsel dönüşümün temel amaçları arasında yaşanabilir hayat

standartları oluşturma, şartları iyileştirme, sürdürülebilir bir anlayışı itici unsur olarak kullanma, ekonomiyi canlandırma, sosyal uyum ve katılımı domine etmek de bulunmaktadır. Ancak kentsel dönüşüm, beraberinde bazı zorlukları da getirebilir. Yerel halkın sürece aktif katılımı, mülkiyet haklarına saygı, finansman sorunları ve mevcut altyapının güncellenmesi gibi konularda dikkatli planlama ve yönetim gerektirir. Bu zorlukların aşılması, başarılı bir kentsel dönüşüm projesi için önemlidir.

2.2. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TARİHÇESİ

Esasen kentsel dönüşüm süreci, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte canlanan yeni ve çağdaş bir topluma ulaşma gayesiyle başlamıştır. “Cumhuriyetin kurucu girişimlerinin ortaya konduğu ve modernleşmenin somut kazanımlarının ilk olarak görülmeye başlandığı bir kentin bütün gelişmelerde de öncü olması doğaldır. Başkent olmanın ve iktidarı içinde taşımanın kaçınılmaz sonucu olarak ülkenin bütün siyasal, ekonomik, toplumsal yaşamı Ankara'dan etkilenmiştir (Keleş, Duru. 2014, s.28).” Bilhassa sayın Ruşen Keleş ve Bülent Duru'nun da beAnkara yeni bir rejimin sembolü olarak diğer kentlere de örnek olma rolünü üstlenmiştir. Bu bağlamda Ankara'da yapılacak dönüşümler adına yeni bir rol model seçilmiştir. Bu rol model 1924 yılında çıkan 417 sayılı Ankara Şehremaneti Kanunu olarak uygulanmıştır. Buna göre kent yönetimi İçişleri Bakanlığı çatısı altında yapılacak ve hükümetin belirlediği üyelerden meydana gelen Cemiyeti Umumiye-i Belediye tarafından yönetilecektir. Bu modelin getirisi olarak da karşımıza kent planlaması ve dönüşümü politikalarındaki artış gözlemlenmektedir. Zira, 1924 yılında başlayan uygulamalarla yurt dışından getirilen Lörcher gibi mimarlar tarafından Ankara için imar planları oluşturulmuş, Ankara için imar planı yapılmasına dönük uluslararası bir yarışma yapılmış kazanan Alman mimar H. Jansen da yeni imar planını hazırlamıştır.

Yine 20. yüzyıl'ın ikinci yarısına girilmesiyle birlikte, ülkemizdeki siyasi atmosferin ve güç odaklarının değişimiyle birlikte liberal ekonomik gelişmelere yönelmesi, sanayileşme atılımları gibi faktörler sanayi kentlerini doğururken kırsaldan kente göçleri de arttırarak aniden hızlanan şehirleşmeye sebep olmuştur. Bu hızlı şehirleşme neticesinde artan konut ihtiyacı hazine ve şahsi arazilere yasa dışı olarak konut yapılarak giderilmeye çalışılmıştır. Özellikle İstanbul'da hükümetin aldığı kararlarla yapılan büyük kentsel değişim ve dönüşümler o dönemde kentsel dönüşüm

politikalarının hangi noktada olduğunu çözümlmek açısından önemlidir. Bu dönüşümlerin esas kaynağı 1956 yılında yürürlüğe giren 6785 sayılı İmar Kanunudur. İstanbul ilinde motorlu taşıt ve oluşturduğu trafiğin azaltılmasını kapsayan bu politikalarla kentin muhtelif bölgelerindeki yollar genişletilmiştir. İstanbul'un tarihi yapısının bozulduğuna dönük eleştirilere de sebep olan bu politikalar, ülkemizin diğer kentlerinde de uygulanması için itici bir unsur olmuştur. Yine 1965 yılında 634 sayılı "Kat Mülkiyet Kanunu" ile birlikte kentlerin yapısal olarak dönüşmesi hususunda önemli bir adım atılmıştır (Arslan, 2014).

1980 darbesiyle partilerin kapatılarak siyasete ara verilmesi sonrasında, Anavatan Partisi iktidarı döneminde liberal ekonomiye geçişle birlikte, sermaye üssü haline gelen kentlerin metropolitanlaşma aşamaları, kentsel dönüşüm ve planlamasının tekrar ihtiyaç haline gelmesiyle sonuçlanmıştır. Bu ihtiyaç kentlerdeki kaçak yapılanmaların dönüştürülmesiyle büyükşehirlerde idari ve kurumsal yapılanma modellerinin oluşturulması şeklinde giderilmiştir.

Yine 1984 yılında çıkan "Toplu Konut Kanunu" ile birlikte başlayan süreçte, düşük gelire sahip ailelere konut elde etme imkânı sunulması sürecinde gerçekleştirilen değişikliklerle beraber, şahsi ve toplu konut kredilerinin çıkması, köy imarlarının yenilenmesi, gecekonduların dönüştürülmesi, tarihi ve bölgesel mimari dokunun korunarak dönüştürülmesi adına projelerin desteklenmesi sağlanmıştır. Böylelikle bir yandan yerel yönetimler konut inşasına teşvik edilerek kent bölgelerinde yeni konut çevreleri ortaya çıkarılırken, diğer yandan gecekondular ortadan kaldırılarak sosyal konut projelerine ev sahipliği yapmasına imkân sağlanmıştır.

2000'li yıllara gelindiğinde, kentsel dönüşüm bağlamında, çağın da gerekliliği olarak, 1999 depreminin de büyük etkisiyle, yasal olarak düzenlenme çalışmaları yapılmış, konut ve şehirleşmenin önemi vurgulanmıştır. İlk olarak 2004 senesinde gündeme alınan ve büyük kapsamlı bir değişikliklerle farklı bir isimle yasa haline gelecek olan Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı sunulmuştur. Bu süreçte bilhassa 2010'lu yıllara geldiğimizde gerek ülke içinden gerek ülke dışından göç alan İstanbul'da Cumhurbaşkanı'nın da teşvikiyle kentsel dönüşüm süreci büyük bir ivme kazanarak süregelmiştir.

Ülkelerin kuruluş ve gelişim süreçleri arasındaki farklılık göz önüne alındığında, ekonomik yapı, sosyo-kültürel konular ve diğer tüm yapılarda oluşan çöküş birbirinden ayrı seyretmektedir. Bu nedenle, her ulus devleti kendi kent biçimlerini dönemin gereksinimine uygun hale getirmek için çeşitli kentsel dönüşüm uygulamalarına başvurmaktadır. Özellikle, 1980 sonrası ülkemizde çokça gündeme gelen ve yaygın uygulama alanlarına ulaşan dönüşüm çalışmaları, 2000 yılı sonrasında daha da hız kazanmış ve bütçe oranı hayli artmıştır. Artan ihtiyaçlar doğrultusunda devlet, ihtiyaçların karşılanmasını ve kentsel dönüşüme eğilimi arttırmak amacıyla yasalar ve kentsel dönüşüm çalışmalarıyla benzerlik gösteren uygulamalar ortaya koymaktadır (Yılmaz, 2015).

“Kentsel dönüşüm uygulama alanları; yaşanabilir sağlıklı ve (sosyoekonomik ve çevresel bileşenler uyarınca) sürdürülebilir kentsel alanlar yaratmak genel hedefine koşut olarak, nitelik ve işlev kaybına uğramış atıl durumdaki çalışma ve sanayi alanlarının, kaçak yapılaşmış konut alanlarının, kimliğini yitirmiş tarihi mekânların, yapılaşma standartları bağlamında doğal veya yapay riskleri olan alt bölgelerin dönüştürülmesini kapsamaktadır. Diğer bir ifadeyle içerik ayrımı yapılmaksızın kent üzerindeki bütün sorunlu alanların ve/veya kentsel çöküntü alanlarının farklı model, strateji ve farklı mekânsal politikalarla kente-kentsel yaşama geri kazanımı, kentsel dönüşüm uygulamalarının kapsamını tarif etmektedir.” (Yılmaz, 2015).

Türkiye’de kamusal ve özel kurumlarla bütünleşmiş biçimde kentsel dönüşüm çalışmaları işe koşulmaktadır. Büyük maliyetleri içeren yapılaşma sektörü bu durumdan ötürü müteahhitlik çalışmalarında devlet, özel sektörle iş birliği halindedir ve bu süreçte müteahhitleri özendirme açısından olağan biçimde meydana gelen rantı kullanmaktadırlar. Kamu liderliğinde ilerletilen çalışmalarda, hizmet alanı içine dahil olan, kentsel çöküntü bölgelerini belediyelerin, kentsel dönüşüm sahası olarak duyurması ile süreç başlamakta ve geniş bölgelerin aynı anda dönüştürülmesi söz konusu olmaktadır. Bu bağlamda kamu tarafından ilerletilen çalışmalar geniş alanları içine alan büyük bütçeli dönüşümler ortaya koymakta ve yaşam alanlarını içeren, çocuk oyun alanları, spor alanları, yeşil alanlar, sosyal donatılar vb. gibi projeleri oluşturabilmektedir. Diğer bir ilerleyiş ise özel sektörün başı çektiği çalışmalarda müteahhitler, yasalarla belirtilen düzenlemelere bağlı olmak kaydıyla, alanda yaşayan

kişilerle anlaşma sonrasında çalışmalarını kısıtlı alanlarda oluşturmaktadırlar (Yılmaz, 2015).

Dikkat edilmesi gereken konu, dönüşüm çalışmalarının devlet eliyle yapılmasının sosyal yaşam alanlarındaki donatının oluşması durumudur. Devlet eli ile yapılan dönüşüm çalışmalarında kente kazandırılan parklar, yollar, çocuk aktivite alanları, sosyal donatı yerleri otoparklar gibi oluşumlar, parsel esas alınarak oluşturulan müteahhitlik çalışmaları tespit edilen yapıların yıkılarak yerine yenilerinin yapılması ile sınırlıdır.

Literatürde 6306 sayılı kanun açısından “yerinde kentsel dönüşüm” kavramıyla ilgili olarak şu ifadeler rastlanmaktadır;

“Hak sahiplerinin, gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm projesi sonrasında buldukları çevreden uzaklaşmadan, proje alan sınırları içerisinde üretilecek sağlıklı, modern ve güvenilir konutlarda yaşamlarını devam ettirebilmelerini ifade ediyor.” “6306 sayılı kanun kapsamında “yerinde dönüşüm”, kentsel dönüşüm projesi kapsamında bulunan müstakil binalar için kullanılan bir terimdir. Örneğin; 20 konutlu bir binada daire sahibi iseniz ve söz konusu bina depreme dayanıklı değil ise, binanın bulunduğu arsanın mevcut imarında değişiklik yapılmadan, bina yıkılarak yerine depreme dayanıklı bir bina inşa edilmesi anlamına gelir.”

Desantralizasyon politikasının karşıtı olan bir politika, kentleşmeyi büyük kentlere yöneltmek, büyük metropoller yaratmaktır. Özellikle az gelişmiş ülkelerde, bu politika bir ya da birkaç büyük kentin ülkenin tüm kaynaklarını ve nüfusunu emecek biçimde büyümesiyle sonuçlanmaktadır. M. Jefferson’ın “Tek Büyük Kent” teorisine uygun biçimde gelişen bu yerleşme yapısı, kalkınmanın ilk evrelerindeki ülkelerde, kimi ekonomik üstünlükler sağlamasına karşın, türlü toplumsal sorunlar da yaratmakta ve bölgesel dengesizliklerin büyümesine yol açmaktadır.” (Keleş, 2012).

Kentsel dönüşüm, risk ihtiva eden yapılarda yaşayan hak sahiplerinin, kendi yaşam alanlarından zorunlu bir biçimde ayrılmamasını sağlayacak şekilde, yapıların bulunduğu alanda yıkılıp deprem yönetmeliklerine uygun bir biçimde yeniden inşa

edilmesine denir. Bu bağlamda, yerinde kentsel dönüşüm, kat malikini alışık olduğu yaşam biçimini, sosyal çevresini değiştirmek zorunda bırakmadan, eski yapının yıkımı ardından yine aynı yerde yenisinin yapılmasını bildiren bir uygulamadır.

“6306 sayılı kanunun amacı; can ve mal kaybının meydana geldiği doğal afetler gerçekleşmeden önce gerekli tedbirlerin alınması, zararın oluşmadan engellenmesi ve vatandaşların sağlıklı ve güvenli bölgelerde ve binalarda yaşamasını sağlamaktır. Daha önce çıkan kanunlar afetlerden oluşan zararları gidermeye, yaraları sarmaya yöneliktir. 6306 sayılı kanunda öncelikle vatandaşların can güvenliği hedeflenmiştir. Riskli yapısı yıkılmış olan hak sahiplerine kredi, konut ve işyeri tahsisi, konut sertifikası gibi desteklerin verilmesi mümkündür.

Kentsel dönüşümün etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi için de yerel yönetimler etkin bir biçimde yetkilendirilmişlerdir.” (Yılmaz, 2015). Yerinde kentsel dönüşüm artıları olduğu kadar eksileri de bünyesinde bulundurmaktadır. Artıları, hak sahiplerinin alıştığı yaşam alanından binasından, sokağından ayrılmak durumunda kalmamasıdır. Bununla birlikte, çok katlı ve bir alana sıkışmış yapılaşmanın da önüne geçilmesi ihtimal dahilindedir. Karşıt olarak, eksi yanlarına baktığımızda da azımsanamayacak dezavantajlar içermektedir. Öncelikle, aynı sokak içerisindeki risk durumu belirlenen, riskli yapıların, dönüşüm sürecinde sokakta var olan problemlerin çözülememesi gelmektedir. Bunlar altyapı ve üst yapı çalışmalarının gerektiği kadar düzenlenememesi, var olan otopark problemleri, yeşil alana yer verememe, çocuk oyun alanı eksiklikleri, spor yapılacak alanların ve kaldırım sorunlarının yerinde kentsel dönüşüm çalışmaları sırasında çözülememesidir (Yılmaz, 2015).

Türkiye genelinde kentsel dönüşüm çalışmaları üç biçimde gerçekleştirilmektedir:

1- 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 73. maddesi uyarınca belediyenin bir alanı meclis kararı ile riskli alan ilan etmesi

2- 6306 sayılı kanun uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın bir gölgeyi riskli alan ilan etmesi 3- 6306 sayılı kanun uyarınca kat maliklerinin buldukları yapıya risk analizi yaptırarak mülklerini kentsel dönüşüm sürecine dâhil etmeleri, şeklindedir

Belirtilen bu üç aşama, Kentsel Dönüşüme yönelik olarak en geniş alan olan

İstanbul'da gerçekleştirilmekle birlikte bütçe ve planlamalarda diğer kentlere nazaran daha geniş bir pay almaktadır (Yılmaz, 2015).

Bir yapının risk durumunu hesaplamak için ülke içinde herhangi bir pafta, ada, parsel ayrımı bulunmamaktadır. Sonrasında, yapının risk durumuna göre, riskli yapılar tespit edilerek yıkılıp, yönetmeliklere uygun bir biçimde yenisinin yapımına geçilmesi ile devam etmektedir. Yerinde kentsel dönüşüm, herhangi bir parselin yıkılıp diğer parsellerden ayrı biçimde olduğu yerde yenisinin yapılma sürecidir.

Yenikapı metro çalışmaları sırasında bulunan buluntular, kentin tarihini sekiz bin yıl geriye götürürken, boğaz kenarında balıkçı kasabası olarak kurulan bu yerleşim yeri kenti dünya üzerinde üç imparatorluğa başkentlik ettiği için benzersiz kılmıştır. İçinde bulunduğu coğrafi yapının ve stratejik konumu bu denli büyük olan ve yüzyıllar boyunca dini inançlara liderlik etmiş bu kentin, karmaşık ve çok katmanlı gelişen bir şehirleşme süreci olmuştur (Yılmaz, 2015). “Kent zaman içinde oluşur. Kentin yaşam ritmi insandan ve kuşaklardan daha ağırdır. Onun için büyük tarih kentleri tarihlerini, hatta biyolojik bir benzetme yaparsak, embriyolarını kendi içlerinde taşırlar. Bunlar bazen fiziksel görüntü olarak, bazen işlev olarak, bazen bir yolun yönü olarak, bazen efsane olarak yaşarlar. İstanbul bu açıdan dünyanın en yaşlı, fiziksel görüntüsünde en uzun zaman boyutlarını taşıyan kentidir.” (Arslan, 2014).

Kuruluş amacının dışına çıkıp siyaset merkezi olması ile bu kent, gelişimini yöneticilerinin taleplerine göre ilerletmiştir. Yapılan surlar, Ayasofya, kiliseler, Kapalıçarşı, Topkapı Sarayı, Fatih Camii, Süleymaniye Cami, medreseler, yollar, devlet binaları gibi döneminin en öne çıkan örnekleriyle farklı kişilikler kazanan kent, farklı değişimleri de hızla yaşamıştır.

“Kent doğrudan devletin ve sonuçta sultanın istekleri doğrultusunda biçimlenmiştir. Bu 20. yüzyıla kadar böyle olmuştur. Külliye, camiler, mescitler, medreseler, hamamlar, bedestenler, hanlar, kervansaraylar yaptıran, vakfeden devlet büyüklerinin isteklerine göre kent biçimlendirilmiştir. Boğaziçi'nin bütün sarayları ya sultanların ya da onların lütfederek arsa bağışladığı devlet büyüklerindedir. Kent temelde sultan mülkü olduğu için, her yapılanma kişinin mülkiyet hakkını genelde fazla rahatsız

etmeden, sultan kontrolünde bir tasarruf olmuştur. İstanbul'un 19. yüzyıldaki sanayi tesisleri sultan saraylarının arsalarına kurulmuş, demiryolu sultanın sarayını parçalayıp geçmiş, gelişme planları sultanın isteklerine göre hazırlanmıştır.”

(Yılmaz, 2015).

Batılı tarzdan etkilenmesi ile son dönem Osmanlı mimarisinin girdiği başka bir süreç de; Cumhuriyetin ilanı ile farklı biçime taşınan batılı planlamacıların planları ile yönlendirmeleriyle oluşmuştur. Çok partili hayata geçiş kentin kaderini yeniden çok süratli bir değişime itmiş, sanayi alanında yapılan yatırımlarla kenti önemli bir göç merkezi haline getirmiştir.

“Sanayileşmeye yeni başlamış Türkiye’de, Batı’da 150 yılda gerçekleşen kentleşmeyi bir kırsal insan göçü şeklinde birkaç on yılda gören İstanbul’un nüfusu, yarım yüzyıldan az bir zamanda on katına çıkmıştır.” (Yılmaz, 2015).

Ülkenin en önemli kenti olmasının yanında İstanbul, değişimini uluslararası düzeyde de çok önemli bir konumda olması sebebiyle de farklı bir seyirde gerçekleştirmiştir. Küçük balıkçı kasabasından hızla bir imparatorluğa evrilmesi, başkent konumunu kaybetmesi ve ardından hızla yeniden imparatorluk konumuna gelip ardından kentin ekonominin ve siyasetin merkezi olarak var olmasını, sanayi ve üretimde oluşan değişimlerinde etkilenmesine sebep olmuştur. Özetle, İstanbul’un bu hızlı gelişimi kentin travmatik değişimler geçirmesini de birlikte getirmiştir.

“Üç imparatorluk başkentinin görsel anılarını, 19. yüzyılın dokusunu, tarihi konutlarının bir bölümünü, Boğaziçi gibi özgün bir kentsel yerleşmenin temel boyutlarını ve doğal karakterini, Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönem burjuvazisinin düzenli büyük bahçeler içinde kendine özgü üsluplar geliştirmiş ilginç bir geleneğin örnekleri olan büyük konutlarını 2. Dünya Savaşı’na kadar koruyan İstanbul, yarım yüzyıldan kısa sürede 2500 yıllık bir tarihi mirası hemen hemen unutarak bütünüyle kimlik değiştirmiştir. Kent nüfusunun bu süre içinde on kat artması bu değişmeyi zorunlu kılan en önemli faktördür. Böyle bir büyümenin sancısını çekmeyen bir dünya kenti yoktur. Ama İstanbul’un alan ve nüfus olarak büyüme hızı, Batılı ülkelerde eşi olmayan ve örneği ancak yoksul Üçüncü Dünya ülkelerinde gösterilebilecek bir boyuttadır. Bu

nüfusun kültürel yapısı da öz önüne alındığı zaman “metropolitan İstanbul’un içinden çıkılmaz görünen sorunları, yeni görüntüsü ve mekânsal özellikleri anlaşılabilir bir içerik kazanmaktadır.” (Yılmaz, 2015).

Son dönemlerinde Osmanlının sanayileşme merkezi olan İstanbul, Cumhuriyet döneminde de aynı işleyişi sürdürmüştür. Sanayi ve ekonomi açısından ülkenin en önemli kenti konumunda olması itibariyle, kırsaldan yaşanan göçlerin en fazla olduğu kent olmuştur. Yalnızca Anadolu kenti olmasından başka özellikle İstanbul’un uluslararası kent statüsünü kazanması, kentin plansız gelişimine sebebiyet vermiş, sağlıksız çöküntü alanlarına ev sahipliği yapmasına neden olmuştur.

Uluslararası ekonomi ve üretim biçimleri ile iç içe geçmiş olan ülke ekonomisinin İstanbul’un kent biçimi üzerinde önemli bir değişimin merkezi haline gelmiştir. Ne yazık ki, bu değişimler olumsuz ve sağlıksız kent biçimini beraberinde getirmiştir. Kent yapısını bu tarihten sonra gecekondular belirlemiş ve sonrasındaki ilerleyişte hızla ve plansızca yapılan apartmanlaştırma kentte büyük bir varlık göstermiştir.

“Kentın kullanımının ve fiziksel değişmesinin temel bileşeni olan göç, sadece gecekondulu mahallelerinde, çöküntü alanı haline gelmiş eski eski kent alanlarında ya da kent çevresindeki orman ve su havzalarının işgal ve tahrip edildiği alanlarda gözlenecek bir olgu değildir. Kaçak yapılaşma adı altında, tek katlıdan altı yedi katlı apartmana ya da villalara kadar uzanan bir skala içinde, hiçbir zaman bitmeyen bir inşaat süreci, bugün metropolitan İstanbul’un fizyonomisini belirleyen en büyük görsel olgudur...Uzun bir süre kentleşme olgusunun fizik görüntüsünü, çok büyük oranda gecekondulu bölgeleri saptamıştır...İstanbul fizyonomisinin ikinci ögesi hızla artan göç ve toprak spekülasyonuna dayalı apartmanlardır. Apartman, eski kent dokularını ortadan kaldıran, adı gibi ithal bir yapı ürünüdür. Türkiye’ye Osman İmparatorluğu’nun sol elli yılında çoğunlukla yüksek burjuva gösterisi olarak giren bu yapı türü, önce İstanbul’a ve büyük kentlere,

2. Dünya Savaşı’ndan sonra da Anadolu’ya damgasını vurmuş, giderek köylere kadar uzanmıştır. Apartman, sayısız sosyal sorunları da beraberinde getirmiş ve toplum yaşantısına uygun bir tipoloji de henüz kendiliğinden ortaya çıkmamıştır.” (Yılmaz,

2015).

Özellikle 1980 sonrası metropolün, ekonominin odak noktası haline gelmesi ve 2000'lerden sonra da küresel ekonomi merkezi vizyonunun benimsenmesi, şehrin fiziksel gelişimini de doğrudan etkilemiştir. Artık şehri, Anadolu'dan gelen kırsal kökenli göç dalgaları değil, uluslararası finans kuruluşlarını göz önünde bulunduran merkezi planlarla şekillendirmeye başlamıştır. bu tarihlerden sonra İstanbul, şehir dokusunu Anadolu'ya değil, dünyanın ekonomik sistemleri ve Avrupa'nın sistemlerine göre kent dokusunu yaratmaya başlamıştır (Arslan, 2014).

Başlangıçta ekonominin endüstriyel üretim tercihlerine göre şekillenen kent dokusu, 1980'lerden sonra ekonominin uluslararası piyasalarla bütünleşik olması sonucunda ortaya çıkan hizmet sektörleriyle birlikte tamamen farklı bir konuma gelmiştir. Yani İstanbul'un kent dokusunda, ekonomik üretim tercihlerinin göz ardı edilemeyecek derecede etkili olduğu söylenebilir. Ancak bu değişimler ne yazık ki planlamadan uzak ve gayri ciddi olarak gerçekleştiği için, kentin geçirdiği değişim süreçleri birçok sorunlu alanları da peşinde getirmiştir.

“Günümüz küresel dünyasında, İstanbul'un bu ölçekte bir büyüklüğe sahip olması, yarattığı günlük yaşam sorunlarından yakınılsa da, temelde Türkiye'nin ekonomik büyüme ya da kalkınma hedefleri bakımından istediği, başarmaya çalıştığı bir şeydir. 1989'da sosyalist bloğun çözülmesi sonucu, İstanbul, Birinci Dünya Savaşı sonrasında kaybettiği dünya kenti olma işlevini tekrar ele geçirme olanağını elde etmiştir... Türkiye yeni dünya ekonomisinin bütünleşmiş bir parçası haline gelirken yerleşme yapısında önemli değişiklikler yaşamaktadır. Türkiye'nin 1980 sonrasında yaşamaya başladığı dönüşüm yalnız yerleşme sistemlerinin yapısını değiştirmemiş, aynı zamanda da kentlerin yapısında önemli değişme yaşanmaya başlanmıştır.

Dünya kenti haline gelen İstanbul'un uluslar arası emlak pazarının bir parçası haline gelmesi de kenti dönüştürmekte güçlü sermaye guruplarını çekmesine neden olmuştur.” (Yılmaz, 2015). İstanbul, özellikle 20. yüzyılın sonlarından 2000'lere kadar olan dönemde, şehirleşme sürecini planlı bir merkezi kontrol yerine, kentte yaşayan vatandaşların plansız eylemlerine bağlı olarak sürdürmüştür. Bu zaman aralığında,

kentin gelişimiyle ilgili belirsizlik nedeniyle planlı bir gelişim gerçekleşmemiş ve şehir, çeşitli çöküntü alanlarına yol açan plansız yapılaşmayla karşı karşıya kalmıştır. Özellikle İstanbul'un, ülkenin en stratejik kenti olması ve cumhuriyetle birlikte ülkesel kalkınmanın öncüsü konumuna yükselmesi, kentte yoğun ve plansız yapılaşmayı artırmış, bu durum da kentin yaşam kalitesini düşüren on binlerce yapının oluşturulmasına neden olmuştur (Özden, 2018).

“Kimileri, kentleşmenin hızını ve biçimini arz ve talep yasalarının etkilerine açık tutmak eğilimdedirler. Kentleşmenin hızını ve biçimini etkilemenin güçlüğü mal oluşunun yüksek oluşu, bu görüşü savunanları kentleşme sürecine hiç karışmamayı salık vermeye yöneltmiştir. Oysa birçok toplumsal ve ekonomik politika alanında olduğu gibi, kentleşme konusunda da, geçen yüzyılın “bırakınız yapsınlar” felsefesi bugün hem kuramsal olarak, hem de uygulamada artık geçerliliğini yitirmiş durumdadır. Onun içindir ki, kentleşme sürecine türlü araçlarla karışılmakta, devletler bu sürecin ekonomik yararlarını arttırmanın, toplumsal sakıncalarını da azaltmanın yollarının aramaktadırlar.” (Yılmaz, 2015).

Özellikle sanayi devrimi sonrasında, İstanbul son derece plansız bir gelişim yaşamış ve bu plansız şehirleşmenin etkisi, çok yakın dönemlere kadar devam etmiştir. Bu nedenle, günümüzde bile yüzlerce yıldır var olan çöküntü alanlarının sorunları çözülememiştir. Şu anki kentsel dönüşüm çalışmalarının merkezinde, İstanbul'da uzun yıllara dayanan çöküntü alanlarının düzeltilmesi arzusu yatmaktadır.

“Hiçbir zaman planlı büyüemeyen İstanbul'da eski kent alanları, sosyal ve ekonomik statülerdeki değişikliklerle genişlemek eğilimi gösterdikleri zaman, kendilerini boğan gecekondü çemberini yok etmek zorundaydılar. Gecekondü mahalleleri yerlerini, görünüşte daha düzenli mahallelere terk etti. Fakat bu düzen, gecekondü mirası nedeniyle gerçek bir planlama niteliği kazanamadı. Planlar daha çok, gecekondü alanlarına yasal dört kat (genellikle yasal olmayan altı kat) verme amacına dönük; doğa, su ve tarih için kaygı duymayan, tümüyle spekülâtif ve politik niteliklerle karara geçirilen kılıflardır.” (Özden, 2018).

Kentsel dönüşüm çalışmaları, refah seviyesinin artması ve günümüzdeki sosyo-

kültürel gelişmelerin etkisiyle çok boyutlu bir perspektife evrilmiştir. Ülkemizde yürütülen kentsel dönüşüm çalışmalarının ana uygulanma yöntemi olan yerinde kentsel dönüşüm çalışmaları, günümüzde hızla ele alınmakta ve uygulanmaktadır. Bu çalışmalar, başta İstanbul olmak üzere ülkenin dört bir yanında, 6306 sayılı kanun uyarınca yerinde gerçekleştirilmektedir. (Yılmaz, 2015).

Ülkemizde yürütülen kentsel dönüşüm çalışmalarının büyük bir bölümü İstanbul'da gerçekleştirilmekte olup, sadece bu kentteki çalışmalar, bütün ülke de yürütülenlerin yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Bir kentte bu kadar geniş çaplı bir dönüşüm hareketinin gerçekleştirilmesi, durumun ciddiyetini ortaya koymakta ve bu önemli değişim hareketinin daha planlı ve disiplinli bir şekilde yönetilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır (Özden, 2018).

İstanbul'daki kentsel dönüşüm çalışmaları, bütün Türkiye'de genelinde üç ana şekilde ortaya konulmaktadır. Bu üç aşama, İstanbul'da en büyük ölçekte uygulanmakla birlikte, en büyük bütçeler ve planlamalar da bu kente yönelik olarak yapılmaktadır.

6306 sayılı kanun çerçevesinde yürütülen kentsel dönüşüm çalışmalarına, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından sunulan en büyük ve teşvik edici desteklerden biri, kira yardımlarıdır. İstanbul'da yapılan kira yardımlarının büyük bir kısmı gerçekleşmiş ve hak kazanan maliklerin henüz alamadıkları miktarlar, ödenen miktarların birkaç katıdır. Bu zamana kadar yapılan kira yardımlarıyla İstanbul genelinde 15,000 civarında binada bulunan 21,391 malik bu destekten yararlanmıştır. Ayrıca, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na günde ortalama 200 kira başvurusu yapıldığı belirtilmektedir. (Yılmaz, 2015).

6306 sayılı kanunun kabul edildiği 16 Mayıs 2012 tarihinden 17 Mart 2014 tarihine kadar, yapıların risk tespit çalışmaları Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış kurumlarca gerçekleştirilip rapor haline getirilmekte, daha sonra bu raporlar yapıların bulunduğu ildeki Alt Yapı ve Kentsel Dönüşüm İl Müdürlüğü'ne iletilmekteydi. Ancak, 17 Mart 2014 tarihinden itibaren, riskli olduğu tespit edilen yapıların raporları, ilçe belediyelerine gönderilmesi uygulamasına geçilmiştir. Bu değişiklikte birlikte riskli yapıların kentsel dönüşüme dâhil edilme süreçleri belediyelerce yerinde kontrol edilerek etkinliğin artırılması amaçlanmıştır.

Ancak, bu geçiş sürecinin hareket açısından biraz zaman aldığı belirtilebilir. Ülkedeki en büyük ve geniş çaplı yatırımları düzenleyen bakanlıklardan biri olması göz önüne alındığında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın iş yükünün boyutları da ortaya çıkmaktadır. Tüm ülkeyi kapsayan kentsel dönüşüm sürecini düzenlemek, kordone etmek ve yönlendirmek için ileri teknoloji, yetenekli personel ve etkin bir yönetim gerekmektedir. İstanbul'da yürütölen kentsel dönüşüm çalışmalarına İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ve 39 ile belediyesinin dahil edilmesi, süreç içinde bazı zorlukları beraberinde getirmektedir. Bu zorluklar içinde verilerin düzenli ve güncel olarak tutulamaması ile yetkili personelin yeterince verimli hale getirilememesi bulunmaktadır. Ancak, tüm bu zorluklara karşı İstanbul'da kentsel dönüşüm çalışmaları büyük oranda yerinde kentsel dönüşümle hızlı bir şekilde gerçekleştirilmekte ve bu sürecin önümüzdeki uzun bir dönüşüm sürecinin başlangıcı olduğu izlenimlenmektedir. (Yılmaz, 2015).

2.3. DÜNYADA KENTSEL DÖNÜŞÜM

Kentsel dönüşüm uygulamaları dünya genelinde farklı şekillerde gerçekleştirilmektedir. Örneğin, İstanbul gibi büyük şehirlerde, tarihi dokunun korunması ve kentsel boşlukların doldurulması amacıyla yoğun bir şekilde kentsel dönüşüm projeleri yürütölmektedir. Bu projeler, sadece fiziksel altyapıyı değil, aynı zamanda sosyal ve ekonomik kalkınmayı da hedefler. Dünya'da ise, kentsel dönüşüm genellikle sürdürülebilirlik odaklıdır ve toplu taşıma ağlarının genişletilmesi, bisiklet yollarının oluşturulması gibi çevreci yaklaşımları içerir. Modern dünyanın en büyük sorunlarından biri, hızla büyüyen ve değişen kentlerde yaşanan yapısal ve sosyal sorunlardır. Bu sorunların üstesinden gelmek için geliştirilen özömlerden biri de kentsel dönüşümdür. Kentsel dönüşüm, mevcut kentsel alanları, alt yapıyı, yapıları ve sosyal dokuyu yenileyerek daha sürdürülebilir, yaşanabilir ve estetik açıdan hoş kentler oluşturma sürecidir. Dünya genelinde birçok kent, kentsel dönüşüm projeleriyle kentin tarihini, kimliğini ve geleceğini yeniden şekillendirmekte ve bu süreçlerin başarılı örnekleriyle ilham vermekte.

Örneğin Barcelona, dünya genelinde kentsel dönüşümün başarılı bir örneği olarak gösterilmektedir. 1986'da gerçekleştirilen Olimpiyat Oyunları öncesi kentte kapsamlı bir

dönüşüm süreci başlatıldı. Bu süreçte, kentin altyapısı güçlendirildi, sahil şeridi düzenlendi, eski endüstriyel alanlar kültürel ve turistik bölgelere dönüştürüldü.

Yine Singapur, sınırlı arazi kaynaklarına sahip bir şehir devletidir ve sürekli olarak kentsel dönüşümle başa çıkmak zorundadır. Hükümet, eski ve yıkık binaları yenileyerek modern ve sürdürülebilir yaşam alanları oluşturmayı hedeflemektedir. Bu çabalar, yeşil alanların artırılması ve toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi gibi sürdürülebilirlik odaklıdır.

Rotterdam'a bakıldığında iklim değişikliği ile mücadele etmek için kentsel dönüşüm bir fırsat olarak görülmektedir. Şehir, su seviyesinin yükselmesi riskine karşı altyapısını güçlendirmek ve suyun şehre entegrasyonunu sağlamak için projeler geliştirmektedir. Bu kentsel dönüşüm projeleri, şehrin sürdürülebilirliğini artırmayı hedeflemektedir.

Tokyo, nüfus yoğunluğu ve sınırlı arazi kaynakları nedeniyle sürekli olarak kentsel dönüşümle uğraşmaktadır. Şehir, yüksek binaların inşası ve eski binaların yenilenmesi gibi stratejilerle kentsel alanları optimize etmeyi amaçlamaktadır.

Medellin, şiddet ve yoksullukla mücadele etmek için kentsel dönüşümü bir fırsat olarak görmektedir. Kentteki yıkık ve tehlikeli alanlar, sosyal ve ekonomik gelişmeyi teşvik eden kamusal alanlara dönüştürülmüştür. Ayrıca, ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve toplumsal eşitliği artırmaya yönelik çeşitli projeler uygulanmaktadır.

Bu örnekler, dünyanın farklı bölgelerindeki kentsel dönüşüm uygulamalarının çeşitliliğini göstermektedir. Her biri, kendi benzersiz koşulları ve ihtiyaçlarına uygun olarak tasarlanmıştır ve kentsel dönüşümün sadece fiziksel çevreyi değil, aynı zamanda toplumsal ve ekonomik yapıyı da dönüştürebileceğini göstermektedir. Kentsel dönüşüm, kentlerin geleceğini şekillendiren bir süreçtir. Dünya genelindeki başarılı uygulamalar, kentsel dönüşümün sadece fiziksel çevreyi değil, aynı zamanda toplumsal ve ekonomik yapıları da iyileştirme potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, kentsel dönüşüm projelerinin daha da yaygınlaştırılması ve desteklenmesi, yaşanabilir ve

sürdürülebilir kentlerin inşası için önemli bir adımdır.

2.4. TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜM

Türkiye, son yıllarda hızla artan nüfusuyla birlikte kentsel dönüşüm ihtiyacını da hissetmektedir. Özellikle büyük şehirlerdeki eski ve riskli yapılar, yaşanabilirlik açısından ciddi sorunlar oluşturmaktadır. Bu bağlamda, kentsel dönüşüm projeleri, şehirlerin sürdürülebilirliğini ve yaşam kalitesini artırmak için önemli bir adım olarak görülmektedir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm, eski ve riskli yapıların yenilenerek modern ve güvenli konutlara dönüştürülmesini amaçlamaktadır. Bu süreç, genellikle kamu-özel işbirliğiyle yürütülmekte olup, yerel yönetimlerin aktif katılımıyla şekillenmektedir. İlk olarak, belirlenen riskli bölgelerde yapılan teknik incelemeler sonucunda dönüşüm alanları belirlenir. Daha sonra, bu alanlardaki eski yapılar yıkılarak yerlerine yeni ve modern konutlar inşa edilir. Bunun yanı sıra, yeşil alanlar, parklar, ticaret merkezleri ve sosyal donatılar da projelerin bir parçası olarak değerlendirilir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm projeleri, özellikle büyük şehirlerde yoğunlaşmaktadır. İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Antalya gibi şehirlerde birçok kentsel dönüşüm projesi hayata geçirilmiştir. Örneğin, İstanbul'un Fikirtepe ve Tarlabası gibi bölgelerinde büyük ölçekli dönüşüm projeleri gerçekleştirilmiş ve bu projeler sayesinde bölgenin çehresi tamamen değişmiştir. Benzer şekilde, diğer şehirlerde de eski yapıların yerini modern ve güvenli konutlar almış, şehirlerin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlamıştır.

Ülkemizde kentsel dönüşüm, başlarda yalnızca yapısal olarak düşünülmüş olsa da zamanla kültürel, ekonomik, sosyal boyutları da işin içine dahil olmuştur ve hızla gelişen dünyayı yakalamak ve ülke şartlarına adapte etmek adına kapsamlı projeler ortaya çıkarılmaya başlanmıştır. Bu açıdan ülkemizde gerek deprem, gerek sosyo-ekonomik, gerekse de kültürel olarak kentsel dönüşümün neden-sonuç ilişkisi bulunan etki alanları da önemli konu haline gelmiştir.

2.5. İSTANBUL İLİNİN MEKANSAL VE DEMOGRAFİK GELİŞİMİ

2.5.1. İSTANBUL İLİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

İstanbul, coğrafi, tarihi, kültürel ve demografik olarak oldukça çeşitli ve zengin bir yapıya sahip bir metropoldür. Bu açıdan kentsel dönüşüm projeleri incelenirken İstanbul örneği gerek kültürel, gerek coğrafi, gerek demografik vb. unsurlar açısından önem arz etmektedir. Bu bölümde de kentsel dönüşüm süreciyle iç içe olan mekânsal ve demografik unsurlar incelenerek tezin ilerleyişine katkıda bulunulacaktır. Ülkemizin en çok nüfusa sahip ili olan İstanbul, ekonomik ve kültürel açıdan da bel kemiğidir. Sahip olduğu boğaz ve Asya ile Avrupa kıtalarını birleştirmesiyle coğrafi konumu açısından stratejik bir yere sahiptir. Bu stratejik önem, İstanbul'u tarih boyunca önemli bir ticaret üssü haline de getirmiştir. Tarihsel olarak da İstanbul, Roma, Bizans ve Osmanlı gibi pek çok medeniyetin beşiği olmuş, bu zamanlardan kalan tarihi mekanlar ve eserler İstanbul'un kültürel hazinesi ve kimliği haline gelmiştir. Bilhassa Ayasofya, Topkapı Sarayı ve Sultanahmet Camii gibi mekanlar gerek yerli gerek yabancı turistlerin ilgisini çekerek bir ilgi unsuru haline getirmiştir. Kentsel dokusunda geleneksel ve modern mimari öğeleri barındıran İstanbul, tarihi yapısını koruma amacıyla beraber gökdelenler ve çeşitli altyapısal düzeniyle de modern bir şehir haline gelmiştir. Ulaşım açısından da boğaz köprüleri, tüneller, toplu taşıma ve deniz taşıması, havaalanları da şehrin dinamiğini canlı tutmaktadır.

Demografik açıdan baktığımızda da kalabalık ve sürekli göç alan nüfusuyla ülkemizin en yüksek nüfusa sahip kentidir. Aldığı göçler kentin demografik farklılığını arttırarak farklı kültür ve etnik unsurlardan, sosyo-ekonomik yapılardan insanları bünyesinde barındırır. Yine kentin sunduğu eğitim, iş, sosyal ve kültürel çeşitlilikler genç nüfusu da kendisine çekmesini sağlar. Finans, endüstri, turizm, ticaret ve hizmet alanlarında da pek çok iş imkânı bulunan İstanbul, dinamizmini her zaman korumaktadır.

Bütün bu faktörler göz önünde bulundurulduğunda, İstanbul kentinin kentsel dönüşüm ihtiyacı da kaçınılmaz bir hale bürünmüştür. Her şeyden evvel İstanbul deprem riski yüksek bir konumda bulunmaktadır. Bilhassa riskli yapıların varlığı bu yapıların yoğunlaştığı yerlerde kentsel dönüşüm ihtiyacını da beraberinde getirmektedir. Bu

süreçte, çarpık yapılaşmanın ve yeşil alanların da önemli olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Dönüşüm sürecinde yeşil alan ve şehir dokusu korunarak, çarpık yapılaşmanın önüne geçilip düzenlenerek daha planlı ve çevre sorunlarından arınmış bir kent yapısı oluşturulabilir. Böylelikle hayat kurtaran bir adım atmakla birlikte çevresel riskler de azaltılabilir, İstanbul'un dokusu korunarak iyileştirilebilir. Yine altyapı ve ulaşım problemleri de kentsel dönüşüme duyulan ihtiyacı gün yüzüne çıkarmaktadır. Sürekli göç alması ve artan nüfus beraberinde altyapı ve ulaşım problemlerini getirmektedir. Su, enerji gibi temel ihtiyaçlarla beraber şehir trafiği kentsel dönüşümü zorunlu hale getiren etmenlerdendir (Arslan, 2014).

Yine kentin farklı kesimlerinde sosyal ve ekonomik eşitsizlikler de mevcuttur. Kentsel dönüşüm projeleriyle bu eşitsizlikleri elimine ederek daha adil bir şehir yapılanması oluşturulabilir. Bu noktada sosyal ve ekonomik çözümlemenin doğru bir şekilde yapılması büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan baktığımızda ve diğer unsurları da düşündüğümüzde kentsel dönüşüm sürecinin aslında pek çok önemli alanı kapsadığını, ayrıntılı ve yerinde çalışmaların yapılmasının gerekliliğini de söyleyebiliriz. Ayrıca kentsel dönüşüm esnasında kentin tarihi ve kültürel miraslarının da korunması gerekliliği bulunmaktadır. Kentin çağdaş bir yaşamla kültürel ve tarihi mirasın birlikte yürütülebileceği bir kimliğe bürünmesi, kentsel dönüşümün doğru uygulanması ile mümkündür.

İstanbul kenti genel hatlarıyla gerek ülkemizin gerekse de dünyanın önemli mega kentlerinden birisidir. Fakat hızla artan nüfus, çevresel problemler, altyapı sorunları vb. unsurlar kentin dönüşüme olan gereksinimini gün yüzüne çıkarmıştır. Kentsel dönüşüm planlamalarıyla kentin sürdürülebilir ve yaşanabilir bir hale gelmesi için oldukça önemlidir ve dikkatle ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda tarihsel ve kültürel dokunun da zarar görmemesi, toplumsal eşitlik ve ekonomik etmenler de dikkate alınarak yapılan kentsel dönüşüm projeleri kentin gelecekte daha tutarlı, planlı ve yaşanabilir bir kent olması yolunda atılan oldukça önemli bir adım olacaktır.

2.5.2. İSTANBUL İLİ MEKANSAL VE EKONOMİK GELİŞİM SÜRECİ

Tarihin her döneminde, coğrafi, kültürel ve sosyal açıdan önemli bir konuma sahip olan İstanbul, bu açıdan mekânsal ve endüstriyel gelişim sürecini anlamamız için tarihsel gelişimini de irdelememiz gereken kentlerden biridir. Dünyanın en büyük medeniyetlerinden üçüne de başkentlik yapan İstanbul, bu özelliği ile ekonomik, ticari ve kültürel anlamda önemli bir konuma sahiptir. Zira bu dönemlerden kalan tarihi mekanlar kentin dokusunu oluşturmuştur.

Her zaman ilgi odağı olan ve İstanbul, bilinçli veya bilinçsiz olarak tarih boyunca dönüşüme uğramıştır. Artan nüfusla baş etmek ve ticari önemini korumak için yapılan altyapısal yenilemeler, yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, ulaşımın düzenlenmesi kentin mekânsal yapısını günden güne değiştirmiştir. Yapılan planlamalar kentin sürdürülebilirliği açısından önemli bir yere sahiptir. Ülkemizin ekonomik merkezi olan İstanbul, finans, turizm, endüstriyel, ticari ve hizmet sektörlerinde kendini geliştirerek bölgesel ve ulusal bir ekonomik odak haline gelmiştir. Yerli ve yabancı finans ve iş merkezleri, ticari bölgeler gün geçtikçe sistematik bir düzenle kendini geliştirmekte, bu olurken de kentsel dönüşüm unsurlarının önemi kendini göstermektedir. Bilhassa 19.yy sonlarında beliren sanayi devrimi ile birlikte kendini gösteren sanayi atılımı, 1950’li yıllardan sonra ülkemizde hızla ivme kazanmış ve endüstriyel politikaların da artmasıyla demografik ve coğrafi açıdan stratejik öneme sahip olan İstanbul’u sanayi ve ekonomi merkezi yapmıştır. Tekstil, otomotiv, plastik ve kimya alanlarında kurulan fabrikalar şehrin ekonomik zenginliğini arttırmıştır (Arslan, 2014).

Yine özellikle 1980’li yıllardan sonra ülkemizde ve İstanbul’da beliren ekonomik yapının hizmet sektörüne olan ilgisi, ekonomik gelişimi de etkilemiştir. Bilişim, turizm, finans ve iletişim benzeri hizmet alanlarında meydana gelen büyüme şehrin ekonomik yapısını da dönüştürerek çeşitlendirmiştir. Özellikle 2000’li yıllardan sonra meydana gelen teknolojik gelişimleri de takip eden İstanbul bilişim alanında da bir merkez haline gelmiş, kentin sürdürülebilir kalkınma amaçları ve teknoloji merkezli projelerini canlandırmış, kentin dönüşümüne katkıda bulunmuştur.

İstanbul ilinin mekânsal ve ekonomik gelişim süreci kentsel dönüşüm projeleriyle beraber karışık ve dinamik bir yapısal bütünlükte ilerlemiştir. Kentin tarihsel, kültürel,

sosyal ve ekonomik özellikleriyle beraber sürdürülebilir ve çevre bilinci oturmuş yapısını da göz önünde bulundurarak geleceğe dönük planların yapılması önemlidir. İstanbul'un mekânsal ve ekonomik dönüşümünü anlamak, kentsel dönüşümün daha tutarlı yapılmasına da sebebiyet verecektir.

Bütün bu unsurları göz önünde bulundurduğumuzda kentsel dönüşüm aslında kaçınılmaz bir hale gelmiştir. Zira göç, ekonomi, sosyal ve kültürel zenginlik gibi faktörler kent planlamasının daha dikkatli yapılması gerektiğini gün yüzüne çıkararak altyapısal ve mekânsal sorunlara el atmanın gerekliliğini yüzümüze vurmuştur.

2.5.3. İSTANBUL İLİNİN GÖÇ İSTATİSTİKLERİ

İstanbul'un ülkemizin en büyük kenti olması ve muhtelif ekonomik, sosyal, kültürel ve demografik özelliklere sahip olması göç konusunu komplike ve çok yönlü olarak ele almayı zorunlu kılmaktadır. Tarih boyunca farklı medeniyet, kültür ve toplulukları birleştiren İstanbul'da göç kaçınılmaz bir olgudur. Yine göç, kentin demografik yapısının meydana gelmesine önemli katkılar sunmuştur. Yerel, bölgesel ve ulusal düzeylerde kentin nüfus dinamiklerini etkileyen göç, kentsel dönüşümün de araştırılması gereken alanlarından biri haline gelmiştir.

Esasen İstanbul'un göç dinamiklerine baktığımızda ekonomik olanaklar, iş bulma fırsatları, eğitim olanakları ve kentin sunduğu sosyal, kültürel farklılık ve zenginlikler ön plandadır. Büyük firmaların, finans sektörünün, turizm ve endüstrinin merkezi konumunda olması insanları bu kente göç etmeye teşvik etmektedir. Nitekim 2022 yılı TÜİK verilerine baktığımızda da bu hususu veriler eşliğinde görebiliriz. 2022 senesinde en çok göç alan il olarak karşımıza çıkan İstanbul toplamda 385 bin 294 kişi göç alarak göç konusunda ilgi odağı olduğunu kanıtlamıştır (TÜİK, 2022).

3. BÖLÜM İSTANBUL İLİ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN İNCELENMESİ

3.1. KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİ

İstanbul, tarih boyunca pek çok medeniyeti barındırmıştır. Bu medeniyetlerin hepsi de İstanbul'a farklı mimari yapılar ve kültürel miraslar bırakmıştır. Tarihi açıdan İstanbul'un alan bakımından genişleyip gelişme süreci hala devam etmektedir. Bilhassa 1950 yılından beri gerçekleştirilen imar faaliyetleri ve yeni yolların açılması süreci İstanbul'un yerleşme düzeni dağılımını oluşturmakta etkindir. 1980'lerden beri de kentleşme ve kent hayatı açısından yenilikler yapılarak mekânsal değişiklikler ve fabrika ile atölyelerin kent dışına çıkarılması gibi projeler, bu yapılardan kalan mekanların sosyal tesislere, lüks apartmanlara, turizm için otel vb. alanlara ve alışveriş merkezlerine dönüştürülmesine sebep olmuş, kültürel anlamda pek çok değişikliği beraberinde getirmiştir. Gecekondu da yıkılarak apartman hayatına geçilmiş, sosyal açıdan farklı bir hayata geçilmiştir.

1999 Marmara depreminden sonraki süreçte gerçekleştirilen imar değişiklikleri tam olarak kentsel dönüşüm başlığında incelenmemektedir. Zira bu süreçte İstanbul'un tümünde yapıların dayanıklılığı incelenmiş, dayanıksız olanlar sağlamlaştırılmış veya yıkılıp tekrar inşa edilmiştir. Bütün bu süreç yalnızca fiziksel planlama olarak gerçekleştirilmiş, sosyal, kültürel, ekonomik boyutlarına pek dikkat edilmemiştir. Bilhassa öncelikle İstanbul'da Avcılar ve Zeytinburnu'na odaklanılmış, buralarda çeşitli yenilemeler yapılmıştır. Daha sonraki süreçte Fikirtepe, Sultangazi, Gaziosmanpaşa, Bayrampaşa ve Okmeydanı'nda yapılan değişiklikleri kentsel dönüşüm olarak adlandırılabilir (Arslan, 2014).

Kadıköy sınırları içerisinde bulunan Fikirtepe, kentsel dönüşüm açısından özellikle son zamanlarda oldukça hızlı bir yapılanmaya girmiştir. 1970'li yıllardan itibaren gecekondu yapılaşmasının görüldüğü Fikirtepe'de sonraki yıllarda gerçekleştirilen yasal düzenlemelerin getirdiği af ve istisnalar neticesinde çoğu kişi tapu sahibi olmuştur (3194 İmar Kanunu Değişiklikleri). Bilhassa 1999 depreminden sonra Fikirtepe'deki konutların dayanıksızlığının ortaya çıkması, yapılanmaya girmesi gereken bir bölge olarak Fikirtepe'yi ön plana çıkarmıştır. Neticede devreye giren

“Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planı ile hedeflenen kentsel yapının düzenlenmesi, dönüşüm projeleri ve etki alanlarının belirlenip ihtiyaçlara göre muhtelif eylemlerle hayat standartlarının arttırılmasını amaçlayan bir proje ortaya koyulmuştur. Bu projede kendiliğinden dönüşümü oluşturulacak bir planlamayla birlikte gerçekleştirilecek yasal düzenlemeler ve sunulacak avantajlarla küçük parseller birleştirilerek büyük parsel ve adaların kurulmasına ve yapılaşmanın hızlanmasına yol açacaktır (Ayık&Avcı, 2013).

Gerçekleştirilen yıkımlarla Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi bölgesindeki vatandaşlar belirli planlamalarla farklı bölgelere taşınmaya başlamıştır. Kiracı olanlar yıkımlardan evvel uygun şartlar oluştuğunda taşınmışlardır. Seçilen bölgelerin başında akrabalarının ve tanıdıklarının yaşadığı bölgeler bulunmaktadır. Bununla beraber mülk sahipleri genel olarak kiracılarla aynı şekilde hareket ettiyseler de inşaat firmaları ile yaptıkları sözleşmeler sonucunda bu firmalar mülk sahiplerine daha evvel yaptıkları inşaatları yer olarak göstererek komşu ve akrabalarıyla beraber aynı yere yerleşme fırsatını sunmuşlardır (Ayık&Avcı, 2013).

2012 tarihli 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun'un etkisiyle başlatılan Sarıgöl Projesi, yerinde kentsel dönüşüm projelerinden biridir. Sarıgöl Mahallesi'nde bulunan gecekondular, depreme dayanıklı ve modern görünüme sahip konutlarla yer değiştirecek şekilde yıkılarak, mahalleye yeni bir çehre kazandırılmaktadır. Bu yerinde dönüşüm projesi, mahalle sakinlerinin aynı bölgede yaşamaya devam etmelerine olanak tanımaktadır. Evleri boşaltılan hak sahiplerine, konutların inşa süreci tamamlanana kadar belediye tarafından kira yardımı yapılacağı taahhüt edilmektedir (Kılıç & Hardal, 2014, s. 1-2). Kılıç ve Hardal'ın (2014) çalışmasının amacı, Sarıgöl Mahallesi Yerinde Kentsel Dönüşüm Projesi'ni coğrafi bir bakış açısıyla ele alarak, kentsel mekânların demografik, sosyal ve kültürel değişimlerini ve bu değişimlerden etkilenen insanların projeye karşı bakış açılarını ortaya koymaktır. Proje kapsamında, Sarıgöl Mahallesi sakinlerinin demografik, ekonomik, mülkiyet, kente karşı tutum ve algıları, kentsel dönüşümle ilgili haberdarlık, endişe ve beklentilerine yönelik nitel ve nicel görüşmeler yapılmıştır. Çalışmada, kentsel dönüşüm projelerinin masa başında planlanmasının mantıksal bir hata olduğu vurgulanmaktadır. İstanbul'un sağlıklı ve yoğun göç alan bir metropol olması göz önüne alındığında, Gaziosmanpaşa ilçesinin geniş alan kaplaması ve 19 adet kentsel dönüşüm projesine ev sahipliği yapması

dikkat çekicidir. Gaziosmanpaşa, Balkanlardan gelen göçmenlere ev sahipliği yapmanın yanı sıra 1990'lı yıllardan itibaren Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinden gelen göçmenleri de ağırlamıştır.

Sarıgöl Mahallesi, çoğunlukla az katlı ve genellikle bahçeli evlerin bulunduğu, altyapı eksikliği yaşanan, islah edilmiş ve kanalizasyon olarak kullanılan bir dere yatağına sahip gecekondu mahallesi özellikleri taşımaktadır. Bu nedenle, projenin amacı alt ve üst yapı hizmetlerini iyileştirmek, depreme dayanıklı konutlar inşa etmek, güvenliği artırmak ve modern, sağlıklı konutlar yaparak mahallenin yaşam kalitesini yükseltmektir (Kılıç & Hardal, 2014, s. 3).

Kılıç ve Hardal'ın (2014) çalışmasına göre, Sarıgöl Mahallesi sakinleri yaşam kalitelerinin artmasını istemektedir. Bu arzularında, yeşil alan eksikliği, okul, sağlık tesisi, güvenlik, depreme dayanıksız konutlar gibi faktörler etkili olmaktadır. Ancak, kentsel dönüşüm projesinin sonucunda yaşam kalitesinin artacağı düşüncesine rağmen, hak sahipleri, kendilerine tahsis edilecek konutlardaki sosyal, kültürel ve ekonomik şartlar nedeniyle endişelerini dile getirmektedir. En büyük endişelerinden biri, konutların ne zaman ve hangi özelliklerle teslim edileceği ile ilgilidir. Projenin bir diğer kaygı verici noktası, yeni konutlara taşınacak olan insanlardır. Bu durum, komşuluk ilişkileri, tanıdıklık ve güvenlik açısından önemli bir konudur. Ayrıca, yeni taşınan insanlarla birlikte sosyal ve kültürel dokunun değişeceği düşünülmektedir. Sarıgöl Mahallesi sakinleri için inşa edilen çok katlı konutların uygun olmadığı belirtilmektedir. Çok katlı konutlarda apartman aidatlarının yüksek olması, komşuluk ilişkilerinin değişmesi ve özel alan eksikliği gibi nedenler öne çıkmaktadır. Bu durum özellikle belli bir yaşın üzerindeki için daha belirgin bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Kentsel dönüşüme yönelik eleştiriler arasında, projelerin merkezden tasarlanması, yerel çeşitliliği ortadan kaldırması, kiracıların göz ardı edilmesi ve yeni yapılan sitelerin ekonomik zorluklarını karşılamada güçlük çekilmesi gibi konular bulunmaktadır (Kılıç & Hardal, 2014, s. 6). Ayrıca, bu eleştiriler çerçevesinde, yerel halkın mülkiyet ve barınma haklarının zedelendiği ifade edilmektedir.

Tuzla ilçesinde, E-5'in Kuzey ve Güney bölgelerinde sürdürülen plan çalışmaları, geniş kapsamlı bir yeniden yapılanma girişimini beraberinde getiriyor. Pendik'te ise İstanbul Park Formula 1 pisti, yat limanı, Sabancı Üniversitesi ve Sabiha Gökçen Havalimanı gibi unsurlar, bölgedeki dönüşümü tetikleyen faktörler olarak öne çıkıyor. E-5'in kuzeyinde yer alan Aydos, Sülüntepe ve Ertuğrul Gazi Mahalleleri, yapılan planlarda belirginleşen kentsel dönüşüm sürecinde en çok etkilenecek alanlar olarak dikkat çekiyor (Arslan, 2014).

Kartal'da da Pendik gibi E-5'in kuzeyinde yeni imar planları hazırlanıyor ve bu planlarda Yakacık ve çevresi ile Hürriyet Mahallesi kentsel dönüşüm alanı olarak ilan ediliyor. Maltepe'de benzer bir süreç yaşanırken, E-5'in kuzeyinde yer alan Gülsuyu, Gülensu ve Başbüyük Mahalleleri kentsel dönüşüm alanı ilan ediliyor. Özellikle Başbüyük'te TOKİ tarafından hazırlanan toplu konut alanı planları onaylanarak projeye başlanıyor. Ancak, yapılan planlara yönelik olarak 1130 itiraz ve bu itirazların ardından açılan 32 ayrı dava süreci karmaşık bir hal alıyor. Bu süreçte, plana katılımcı bir imar planı yapım süreci izlenmesi gerektiğini belirten plan notları ekleniyor ve yeni planların yapım süreci devam ediyor. İlçenin kuzeyde kalan diğer bölgelerinde benzer durumlar yaşanırken, bu bölgelerden çok fazla ve örgütlü bir itiraz gelmemiştir.

İlçede bulunan Yeditepe ve Maltepe Üniversiteleri ile TEM Karayolu'na bağlanan E-5 (D100) Karayolu üzerindeki Kayışdağı geçidi, kentsel dönüşüm projeleri için önemli tetikleyiciler olarak öne çıkıyor. Bu bağlantı yolu üzerinde, TOKİ dışında birçok sermaye grubu konut projelerini sürdürmektedir. Ümraniye'de ise, TEM'in etkisiyle gelişen yerleşim, üst sınıf yerleşimler ve büyük alışveriş merkezlerinin bölgeyi tercih etmesiyle dönüşüm yaşanmaktadır. Ayrıca, A. Dudullu, Y. Dudullu, Esenler, Ihlamurkaya, Yeni Çamlıca Mahalleri Nazım İmar Planı, kentsel dönüşümü vurgulayan önemli bir belge olarak karşımıza çıkmaktadır.

Avrupa Yakası'nda, özellikle Eyüp, Güngören, Bağcılar, Esenler ve Bahçelievler üzerinde spekülasyonlar olsa da, geniş çaplı kentsel dönüşüm projeleri henüz hayata geçirilmemiştir. Ancak, Küçükçekmece ve Avcılar ilçelerinde Olimpiyat Stadı ve Olimpiyat Köyü'nün dönüşümü en büyük tetikleyici olarak öne çıkmaktadır. Avcılar'da Florya Alt Bölgeleri, özellikle Olimpiyat Stadı ve Olimpiyat Köyü nedeniyle kentsel

dönüşüm projeleri kapsamında ele alınmaktadır. Benzer şekilde, Küçükçekmece'de Altınşehir, Ayazma, Kayabaşı ve Cennet Mahalleleri de bu süreçten etkilenmekte ve kentsel dönüşüm projeleri gerçekleştirilmektedir. Olimpiyat alanları, genellikle büyük ölçekli projeleri tetikleyen önemli faktörlerdir ve çevresindeki bölgelerin dönüşümüne öncülük edebilir. Bu projeler genellikle bölgenin altyapısını iyileştirmek, konutları modernize etmek ve genel yaşam kalitesini artırmak amacıyla hayata geçirilmektedir.

Fatih ilçesinde yoğunlaşan kentsel dönüşüm alanlarında öne çıkan semtler arasında Sulukule, Fener, Balat ve Süleymaniye yer almaktadır. Bu semtler, kentsel dönüşüm projeleri ile dikkat çeken ve bölgesel olarak önemli değişikliklere uğrayan bölgelerdir. Beyoğlu ilçesinde ise Perşembe Pazarı ve Tarlabası, kentsel dönüşüm projelerinin merkezinde yer alan alanlardır. Özellikle günümüzde Kasımpaşa ve Söğütözü-Örnektepe mahallelerinde belirtilen dönüşüm alanlarında çalışmalar devam etmektedir. Bu bölgeler, özellikle deprem odaklı kentsel dönüşüm projeleri ile ön plana çıkmaktadır. Fatih ilçesinde Neslişah (Sulukule) ve Hatice Sultan Mahalleleri, Fener ve Balat Mahalleleri, Kürkçübaşı, Ayvansaray, Atıkmustafapaşa ve Tahta Minare Mahalleleri de Büyükşehir Meclisi tarafından alınan kararlarla 'Kentsel Dönüşüm Alanı' olarak belirlenmiştir. Bu kararlarla birlikte, Fatih ilçesinde geniş bir alan kentsel dönüşüm ve yenileme kapsamına alınmıştır. Bu alanlarda gerçekleştirilen projeler, bölgenin altyapısını iyileştirmeyi, yaşam kalitesini artırmayı ve çevresel dengeleri gözetmeyi amaçlayan önemli müdahaleleri içermektedir.

Kent merkezinde yapılan dönüşümler, mekânların değerli olmasından ötürü, bir sınıf değişimini de beraberinde getirmektedir. Yapılan lüks konut ve alışveriş merkezleri görece zenginlik oluştursa da toplumsal kaynaklara erişimde eşitlik olmadığından dar gelirlinin yerinden edilmesi ile sonuçlanmaktadır. “Soylulaştırma” diye adlandırılan bu durum, kent dışına ya da kent merkezinin çevresine göçlerin yaşanmasına yol açmaktadır.

Sulukule semti, TOKİ, Fatih Belediyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasında imzalanan ortak bir protokol ile kentsel yenileme kapsamına alınmıştır. Sulukule, Romanların yoğun olarak yaşadığı bir bölge olup, İstanbul'un fethinden sonra Romanlar tarafından kurulmuştur. Sulukule'nin yapıları bakımından çöküntü özellikleri

gösteren bir bölge olduğu ifade edilmektedir. Sulukule'de gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projesi kapsamında, Sulukule'nin çoğunluğunu oluşturan Romanlara, TOKİ tarafından Arnavutköy Taşoluk'ta inşa edilen konutlar bedelinin ödenmesi karşılığında verilmiştir. Bu süreç, mahallenin fiziki ve etnik kültürel yapısının değişimine neden olmuştur. Kentsel dönüşüm faaliyetleri sonucunda Sulukule'nin yerel sakinleri, bir kısmı İstanbul'un farklı semtlerine göç etmek zorunda kalmıştır. Özellikle Suriye iç savaşı nedeniyle İstanbul'a göç etmek zorunda kalan varlıklı Suriyeli ailelerin Sulukule'ye yerleştiği belirtilmektedir.

Sulukule'deki kentsel dönüşüm süreci, yerel halkın tamamen veya bir kısmının başka alanlara göç etmeye zorlanmasıyla sonuçlanmıştır. Bu durum, kamuoyunda tepki toplamış ve özellikle kentsel dönüşümün soylulaştırma sürecine dönüştüğü, yerel halkın göç etmek zorunda bırakıldığı şeklinde algılanmıştır. Soylulaştırma süreci, kentsel bütünleşmeyi ve düzeni sağlarken, aynı zamanda toplumun bazı kesimleri için bir rant kapısı veya turistik ilgi uyandırmış, diğer kesimler için ise kent içi göç süreci olarak algılanmıştır.

İstanbul'da gerçekleşen demografik yapı değişimleri doğrudan kentsel dönüşüm politikaları sonucunda hızlı bir şekilde gerçekleşmektedir. Son on yıllık sürece bakıldığında İstanbul'da kentsel dönüşüm sonucunda demografik değişimler İlçe Belediyeleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı oluşumunda üçlü koordinasyonla TOKİ, KİPTAŞ gibi devlet kurumları vasıtasıyla “devlet eliyle” gerçekleştirilmektedir. Bununla beraber, özel inşaat firmaları bu pastadan pay alarak İstanbul'un mekânsal anatomisinde meydana gelen değişimde öncü rol oynamaktadırlar. İstanbul'da kentsel dönüşüm çalışmaları üç aşamalı olarak planlanmıştır. Bunlar; Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Çalışmaları, Tarihi Alanlara Yönelik Kentsel Dönüşüm ve Yatırım Amaçlı Kentsel Dönüşüm çalışmalarıdır. İstanbul'un kentsel ve demografik dokusunda hızlı bir değişime neden olan bu durum yüzyıllar boyunca oluşmuş kentin sosyo-kültürel yapısını etkileyen, değiştiren bir etki meydana getirmektedir.

Bu durum Sulukule örneğinde görüldüğü gibi, aynı şekilde Süleymaniye'de de görülecektir. Diğer bir örnek ise günümüzde deprem odaklı kentsel dönüşüm sürecine

tabi tutulan Fikirtepe semtidir. Fikirtepe’de kentsel dönüşüme tabi tutulan adalarda yapılan konutların fiyatları şu an burada yaşamakta olan insanların gelir düzeyinin çok çok üstündedir. Bu durum da Fikirtepe’de yaşayan insanların daha düşük fiyatlı bölgelere yerleşmesine sebep olmaktadır. Bahsi geçen durum kentsel dönüşüm sürecine giren pek çok bölgede de gerçekleşmiştir.

Esenler mahallesi, kilometre kareye düşen 68.000 nüfusla İstanbul'un en işlek ilçesidir. Bölgede yaşayanların temel beklentileri yeşil alan, otopark ve güvenlik olarak karşımıza çıkmakta olup bu gereksinimler karşısında, kentsel dönüşüm projesinin gidişatına yön vermektedir. Bazı yerel yöneticilerin idealize ettiği kent formunun Esenevler bölgesinde ölçeğine indirgenmesi gerektiği ortaya çıktı. Havaalanı mahallesinde uygulanan projeler, projenin bölge nüfusunun azalmasına yol açmadığını göstermiştir. Çünkü yeni proje alanda bina yoğunluğunu artıracak. Mevcut nüfusa yetmeyen tesisin yeniden düzenlenerek ölçeğinin genişletilmesini mümkün kılacaktır. Bu da ancak dikey yapılaşmayla mümkündür. Fakat bir tek donatı alanı dışında, sadece güçlendirme alanları için değil, aynı zamanda projenin mali döngüsü için de yeni nüfusa ihtiyaç duyuyor. Konutun yanı sıra inşaat maliyetlerini karşılamak üzere numaralı bölgede yaşayanlara yeni daireler de teslim edilecek. Dönüşümle birlikte güçlendirilmiş alan arttıkça bölge popülasyonunun da artması bekleniyor (Yıldırım & Şimşek, 2005). Yeni nüfus gerektiren koşullar bölgede yaşayan insanların gelirlerinin düşük olmasıyla ilgilidir. Projeyi herkesin kullanımına sunmanın tek yolu budur. Bu duruma paralel olarak bu değişim sonucunda bölge nüfusunun azalacağı düşüncesi ve beklentisi de ortaya çıkmaktadır. Aşırı kalabalık hanelerin zaten var olduğunu savunan sivil toplum temsilcileri, değişikliklerin herkesi çekirdek aile yapısına geri getireceğini ve dolayısıyla nüfusun nispeten azalacağını savunuyor. Bu dönüşümün yaratacağı olumsuzluklar ve uyum sorunları. Bölgede yaşayanların yüzde 30'unun bölgeyi terk edeceği iddia ediliyor (Çolak, 2014)

Yani herkese konut sağlamanın ötesinde, 'gayrimenkul sahibi herkes için gelir' demek daha doğru görünüyor. Bu durumu, mevcut gelişmenin, Türkiye'nin 1949'dan bu yana alışa gelmiş bir dizi imar aflarının parçası olduğu anlamına geliyor (Özden, 2018).

Sonuç olarak iyi konut tanımı optimal standartları gerektirir ve bu amaçla kent yöneticileri bölgenin temel fiziksel ihtiyaçlarını dikkate alarak yaşanabilirlik tanımına dayalı projeler tasarlarlar. Proje kapsamında bölgede yaşayan herkes yerine yalnızca mülk sahibi olanlar "hak sahibi" olarak kabul ediliyor ve aralarında gelir durumuna göre ikincil bir ayırım yapılmıyor. Bölgenin sosyo-ekonomik yapısının yaygınlaştırılması ve geri ödeme planının mümkün olduğu kadar geniş tutulması gündemde olup, bu amaçla oluşan borçlar için 10 yıllık bir vade planı oluşturulmuştur. Hak sahipleri, bedelsiz alacakları konutun büyüklüğünden daha fazla olan piyasa değeriyle konut satın alabilecek. Ancak en yakın büyüklüğündeki ev için ihtiyaç duyulan miktar, maliyet esas alınarak hesaplanıyor. Örnek verecek olursak 50 metrekarelik alan sahibi bir kişi, projede 58 metrekarelik bir evin 18 metrekaresi için ödeme yapmak zorunda kalıyor. Bu durum araştırma yapılan bölgenin sosyal yapısına örnek olarak gösterilmiştir. Bir bölgede yaşayan insanlar için, eğer faydaları usul açısından eşitse, vatandaşa doğrudan öncelik veriliyorsa, "masraflardan kaçınılıyorsa" göç normal kabul edilir. Bu nedenle, bölgede eşit ücret ve hak sahipliği esasında ve halkın iyi barınma konusundaki beklentilerini karşılama sözü verildi. Bölgede yaşayan insanların kendileri için inşa ettikleri evleri, aldıkları kiraya bağlı olarak bırakmaları halinde sosyoekonomik durumlarının iyileştirilmesinin sorun olmayacağı argümanından yola çıkılarak projenin tasarlandığı anlaşılmaktadır. Böylece "herkes için" tanımı optimal düzeye çıkarılarak, "yaşanabilir konut ve çevre" kavramı Esenler bölgesinde uyarlanarak kentsel dönüşüm için konu haline gelmiştir (Çolak, 2014)

Kentsel dönüşüm sadece yerel konut yapılarının iyileştirilmesi anlamına gelmiyor. Fiziksel sorunların yanı sıra sahiplik sorunları gibi sorunlar da dönüştürecek gelişimsel sorunları temsil ediyor. Bölgede gayrimenkul yatırımı yapılamamakta olup, mevcut yapılar miras, kredi gibi konulardan dolayı değerlendirilememektedir (Yıldırım & Şimşek, 2005). Bu nedenle yeni konut gelişmeleri bölgenin uygun fiyatlı konut stokunu değiştirmektedir.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi İstanbul'da ucuz konutun önemli adresi olan Esenler semtinde konut dönüşümü ile artacak değeri yani "ranti" tartışmadan önce bu alanın neden bu kadar kiralandığını anlamak önemlidir. Kiranın yüksek olup olmadığını değerlendirmek gerekiyor. Bu bölgede evlerin bu kadar uygun fiyatlı olmasının ana

nedenlerinden biri sadece evlerin inşaat kalitesi değil, aynı zamanda mülkiyet sorunlarıdır.

İlgili mülkiyet sorunlarının “can kaybı” gibi sonuçları, Türkiye'nin kentsel dönüşüm yasalarını haklı çıkarmaya yetecek bir tehdit oluşturmamaktadır. Bölgede yaşayan insanların ekonomik durumlarının iyileştirilmesi ile ilgilidir. İyileştirme çalışmaları dönüşüm sorununun en şiddetli olduğu lokasyondan biri olan Esenler’de başlamış olmasına karşın Esenler’in çoğu yerinde binalar afet nedeniyle 'yok olma' riskiyle karşı karşıya kalmaktadır. Burada vurgulanması gereken nokta uygun fiyatlı konutun sürdürülebilirliği ile değerinin artacağı beklentisi arasındaki gerilimdir.

Bölgeden kar elde etmek isteyen ve arazi paylarını mülkiyete dönüştürmek isteyen yerel müteahhitler ve yap-satçı'ların sayısı göz ardı edilmeyecek kadar fazla. Ellerindeki çok hisseli arazi tapusunu reel bir değere çevirip hali hazırda kullandığı kayıtlı olmayan konut veya konutları elde etmek isteyen bir" malik" popülasyonu vardır. Bu açıdan incelendiğinde, bölgeye tamamen yeniden şekillendirilebilir gözüyle bakılmaktadır. Yerel yönetime ait görevlendirilen uzman ancak arabuluculuk yapabilmekle sınırlıdır. Ancak Türkiye'nin siyasi ve ekonomik tarihinde sıklıkla olduğu gibi burada da öncelikle kamunun ortaya koyduğu bir yönetmelikle karşılarına çıkmaktadır. Sayılı yönetmelikle karşılaşyoruz (Yıldırım & Şimşek, 2005). Kent yetkililerinin değerlendirmesine göre bu durumun bölgesinde yaşayan halkın çıkarlarını ilgilendirdiği söylenebilir. Belediye, 10 yıldır konutların dönüşüm yoluyla üçüncü kişilere satılmasının engellenmesi için tedbir aldığını belirtiyor. Yatırımları spekülasyon olarak değerlendirilen eylemlere karşı alınan tedbirler bölgede eksiye nazaran bulunan ucuz konut temininde az da olsa devam edilebileceği görülmektedir (Çolak, 2014). Araştırma yapılan bölgede yaşayan nüfus için meydana gelebilecek olan zararlar taşınma, ikamet değişikliği ile yaşanan ulaşım maliyetleri olarak örnek verilebilir. Vatandaşın yerinden etme düşüncesi ‘malikler’ olarak adlandırılan kesim için herhangi bir sorun teşkil etmemekle birlikte, belirlenen bölgede iyileştirme adı altında yapılan iş alanları malikte olsalar iş alanlarını değiştirmek zorunda kalmaktadırlar (Çolak, 2014)

Sonuç olarak maliklerden projelerde yapılacak olan dükkân, konut veya akit para tercih ettirmek zorunda bırakılmıştır. Maliklerin büyük çoğunlukla tercihini dükkân

veya konutlardan yana olarak kullandığı tespit edilmiştir. Özellikle kiracıları dükkân olan vatandaşın zarar tazmini konut sahiplerine oranla daha zor hale gelmektedir. Bunun sebebinin sektör değiştirmek ve bölgeye alışmış olan esnafın durumu göz önüne alındığında durumlarını net bir şekilde gözler önüne koymaktadır.

Konut malikleri için dükkân malikleriyle karşılaştırma yapıldığında aynı oranda zarar edildiği gözlemlenemez. Konut malikleri için ortaya konacak olan en büyük problem ulaşım nedeniyle yaşanan zararlardır (Yıldırım & Şimşek, 2005).

Ulaşım problemi, kentsel dönüşüme tâbi olacak bölgelerde yaşayan vatandaşlar için her gün gidilip gelinecek olan iş yerleri, okullar ve bölgeye iş için gelecek olan vatandaşlar şeklinde üç farklı konu olarak ele almak mümkündür. Kentsel dönüşüme tâbi olacak alanda yaşayan vatandaşların öncelik olarak projeye tâbi olan bölgeye en yakın semtlerde yaşamayı düşüldüğü gözlemlenmiştir. Yaşlı olarak nitelendirilen ve iş alanları sebebiyle bölgeye bağımlı olmayan vatandaşların birçoğu projenin bitiminde sonra bölgeye tekrar yerleşmek üzere Anadolu'ya göç ettikleri tespit edilmiştir. Projeye tâbi olacak bölgede yaşayan vatandaşların hepsi aynı bölgelere yerleşmeleri mümkün olmadığı için yerel yönetim tarafından vatandaşlara ulaşım için herhangi bir araç tesisi mümkün olmamıştır. Bu sebeple vatandaşın ulaşımına harcanan giderlerin çok fazla değişkenlik gösteremeyeceğini söylemek mümkündür (Çolak, 2014).

Bölgede ikamet eden öğrencilerin okullara gidiş geliş sebebiyle bölgeye sahip olan yerel yönetim tarafından servis tahsis edilmiş ve öğrencilere ulaşım konusunda yardımcı olmuş ve aileleri ek giderlerden kurtarmıştır (Çolak, 2014). Kentsel dönüşüme tâbi olan bölgede bulunan iş yerlerinin hatırı sayılır bir kısmı yakın çevrede bulunan işlek caddeleri taşınmış olup büyük bir çoğunluğu yakın semtlere taşınarak tercihlerini ortaya koymuştur. Yerel yönetim iş yerlerini taşınma giderlerinin iş verenlerin kendilerine ait olduğunu belirtmiş; işverenler ise giderlerin kendilerini zora sokmayacaklarını belirtmiş olup bütün taşınma giderlerini kendilerine ait olduğunu dile getirmişlerdir (Çolak, 2014)

Gözlemler ve saha çalışmaları, iş hukuku kapsamında çalışanların ulaşım masraflarının sorumluluğunun işverene ait olduğunu, kurumsal ortamda coğrafi mesafenin artmaması ve ulaşım maliyetine talep olmaması nedeniyle ulaşım

maliyetlerine ilişkin düzenlemelerin yapıldığını göstermektedir. Kentsel dönüşüm nedeniyle yerinden edilen ailelerin mağduriyet yaşamaması için çocukları yıkılmayan mahallelerdeki okullara götürecek servis otobüslerinin kurulması bu konuda olumlu bir adım olmuştur. Bu düzenleme kentsel dönüşümün yeniden yapılanma olmasına rağmen, belediyesinin ilgili meclis kararında belirtildiği gibi bölgesindeki çalışan nüfus durumuna ilişkin bir değerlendirmenin yapılmaması, bunun göz ardı edilebileceği sonucunu doğurmaktadır.

Kentsel dönüşüme tâbi olan bölgede kimler dezavantajlıdır? Burada sosyal içerme tedbirleri ön plana çıkması ve ayrımcılığa uğrayan, sosyal hayata katılamayanları odağına alan Adil Kent Yaklaşımı çerçevesinde hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu tür hizmet, yerel yönetimin oldukça farklılaşmış ve uzmanlaşmış bir birimi olan sosyal hizmetler sektöründe verilmektedir.

Dönüşüm projelerinde bu segmentlerin belirlenmesine yönelik verilerin bulunmaması, esas olarak inşaat ve finansman ihtiyaçları ile ilgilenen dönüşüm departmanının, ilgili konuları ilgili departmanlara bırakmasından kaynaklanmaktadır. Aslında Esenler Havalimanı örneğinde böyle hariç tutulan bir segmentin bulunmadığını söyleyebiliriz. Ancak bu bölgede "malik" olarak yeterli sayıda muhatap bulan pek çok kişinin aksine, konut ve işyerinde kiracıların yanı sıra taşınma ve yeni bir hayata başlama imkânı olmayanların sorunu da gündemde. Yukarıdaki ön plan/alan için ayrımı burada da geçerlidir. Bu ayrımı, projelerin "bölgenin iyiliği için" yürütüldüğünü ve tüm sürecin bu şekilde tasarlandığını, diğer hizmet alanlarının ise "bölgenin vatandaşları için" yürütüldüğünü varsaymamızı sağlıyor. Bu durumun kentsel çeşitliliği engelleyen bir gelişme olduğu söylenebilir.

Yeni kentsel gelişim tedbirlerinin mevcut sosyal çeşitlilik akışını bozmayacağı veya bu durumu tehlikeye atacak bölücü bir karaktere bürünmeyeceği umulmaktadır. Esenler Türkiye'nin çeşitliliğinin en net ifade edildiği yerlerden biridir. Yaklaşık 400 sivil kuruluş tüm ilçenin sosyopolitik eğilimlerini belirliyor. Bu farklılıkların sorun yaratması kaçınılmazdır. Bu durum Esenler'in otogar öncesi ve sonrası olarak ikiye ayrıldığını görebilirsiniz. Esenler'in farklı bölgelerinde yaşayan insanlar arasında sorun yaratan ayrımcılık sorunlarından çok, toplumsal yapı içinde eşit şartlarda olan

birlikteliklerinden bahsedebiliriz. Burada, yabancılara ve diğerlerine yönelik tutumların geleneksel tutumlara dayalı olarak 1990'ların ortalarına kadar devam ettiğini belirtmekte yarar var. Otoparın bir kez daha değiştirdiği nüfusun yeni imajı bu tarihten sonra da devam ediyor. Esenler'in güvenlik açısından ihtiyacını ortaya koydu. Bu durum mahallenin geçirgenliği ve mahalle kültürünün yanı sıra Esenler halkının burayla olan bağı açısından da önemli görülüyor. Bu nedenle Esenler'den göç edenler ayrılmıyorlardı ve bir incelemeye göre aynı zamanda "Esenlilerin İstanbul'da göç ettiği ilk yerdi.

Ancak çeşitlilik ve geçirgenlik güvenlik sorunlarını ve ihtiyaçlarını yaratan faktörler olarak gösterilebilir. Konut kalitesinin iyileştirilmesi yoluyla afete hazırlıklı olmayı içeren bir geçişte, izolasyon riski yönetim açısından dikkate alınması gereken son faktör gibi görünüyor, ancak hükümetler ve vatandaşlar bu konuya çok duyarlı. Uygulayıcılar insanlara karşı ayrımcılık yapmadıklarında ısrar ederken, aynı zamanda yeni konutun Esenler'de örnek teşkil edecek bir itibar yaratacağını da umuyorlar.

Bu gelişmenin hali hazırda orada yaşamakta olan semt sakinlerin yaşam standardını olumsuz yönde etkilemeyeceği yönündedir. Mahalle muhtarının yeni mahalle sakinlerinden beklediği yaklaşım konu olan bölgeyi kalkındırması ve hareketlendirmesi yönündedir (Çolak, 2014)

Kentsel dönüşümün yarattığı alan yapısının, yerinden edilmiş eski sakinleri çekme, yeni nüfusları barındırma ve mevcut sakinleri burada yaşamaya devam etmeye motive etme açısından değerli olduğu kabul edilmektedir. Çekiciliği onu tarihsel bir dönem, bir ifade biçimi ihtiyacı olarak ortaya koymaktadır. Farklı düşünce olursak vatandaşın rahatça dolaşabileceğiniz bir şehirden gettolara bölünmüş bir kente geçişine beklentileri de eşlik ediyor. Bu beklentilerin ekonomik nitelikte olduğu özellikle ortaya konulmaktadır (Özden, 2018).

Dolayısıyla, kentsel dönüşüm projesi, köhne kalmış ve konumu sebebi ile arsa değeri yükselmiş bir mekânsal birimde, yeterli mülkiyet hakkından ayrılmış bir popülasyona haklarını iade etmek için oluşabilecek ranttan kişisel hak oranında pay alınmasını sağlayan “bağımsız birime bağımsız birim” fikri için üretildiğinden,

gerektiği zaman satışı sağlanıp kişinin rızası üzerine kurulmuş bir anlayıştır. Bu sebeple site tipi konut yapımının bir yönelim olarak benimsenmesinin gerçek karşılığı eskisinden çok farklı hale getirilmiş bir kent olarak karşımıza çıkacaktır. Farklı bir açıdan Esenlere ait kent dokusunun ortadan kaldırılması kent dokusunun tamamen ortadan kalkmasına yol açmaktadır. Bu gereksinimler olmadan erişilebilir açık alana sahip, uygun, çeşitliliğin yeniden üretildiği bir mekân tasarlamak imkânsız gibi görünmektedir (Yıldırım & Şimşek, 2005).

Türkiye'de kentsel dönüşüm öncelikle konut projesi olarak görülmekte ve ilgili mevzuat da bu doğrultuda gelişmektedir. Ancak gerçekte sayılı Kentsel Dönüşüm Alanında inşa edilen konutların finansmanı için konut alanının özellikleri, farklı ticari veya hizmet alanlarının inşasına imkân verecek şekilde değiştirilebilir. Öncelikli olarak Havaalanı Mahallesi'nde ivedilikli olarak bir hastane inşası ortaya atılmış fakat bu projeden vazgeçilerek finansman için konut projelerinin yapılması ön görülmüştür. Bölgede yer alan ticaret faaliyetleriyle uğraşan vatandaşlara yeni projede yer verilmediği alanlar görülmekte olup Bölgede istihdamı artırmaya yönelik bir fonksiyon da bulunmamaktadır. Bölge sağlıklı bir konut geliştirme alanı olarak kabul edilmekte ve daha önce bölgede bulunan küçük ve orta ölçekli sanayi işletmelerinin kaldırılması planlanmaktadır.

Türk yerel yönetim uygulamasında kentsel dönüşümün, yönetim bünyesinde kentsel dönüşüme ayrılmış bir birim olarak veya mekânsal yönetimle ilgili birimlerin ortak faaliyet alanına ait projeler grubu olarak yönetildiği söylenebilir. Esenler Belediyesinde de kentsel dönüşüm, Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, Plan-Proje Müdürlüğü, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü altında çalışan kent Plancıları, inşaat mühendisleri ve harita mühendislerinin oluşturdukları proje ekipleri ile yürütülmektedir. Doğrudan planlamacılara verilen işler, kentsel planlama ve yoğunluk hesaplamalarıyla sınırlı olup, bir projenin tasarım aşamasıyla ilişkilidir.

Uygulama konusunda geliştirilen, planlama konusunda eğitim almış profesyonellerin biri ekip teknik anlamda, diğeri ise ticari anlamda olmak üzere iki faaliyeti alanı tespit edilmiştir. Teknik ve pratik yönleri büyük ölçüde sembolik kalmakta ve ticaret sistemi içindeki yeri tartışmalı bir hal almaktadır. Plancıların kentsel dönüşüm

uygulamalarının yönleri proje uzmanlarının açıklamalarında net bir şekilde ifade edilmemektedir. Ancak planlamacıların pazarlık rolü ön plana çıkmakta, eşitsizliklere neden olabilecek tarafları tespit etmekte olup ve anlaşmaya varmak için idari düzeyde halkla iletişim kurmaktadır. Sonuç itibarıyla yerel yönetim bünyesinde şehir plancılarının kentsel dönüşüm projelerinin başından sonuna kadar parçası olup yer aldığını gösteriyor. Ancak planlamacıların söz konusu değişim faaliyetlerine ilişkin stratejik kararlar almada etkili oldukları görünmemektedir (Yıldırım & Şimşek, 2005).

Bölgedeki ilk kentsel dönüşüm projesi olması nedeniyle Bölge İdaresi tarafından pilot proje olarak değerlendiriliyor. Bölgede yaşayanların tepkilerini takip etmek amacıyla kapsamlı toplantılar, görüşmeler ve anketler yapıldı. Katılım yararlanıcı düzeyinde gerçekleşmiş olup, kapsam dışında kalan sektörlerin veya kiracıların katılım sürecinde yararlanıcı olarak değerlendirilmemesine özen gösterilmiştir. Genel proje planı İBB ve ÇŞB'nin sayılı değerlendirme ve girdileri doğrultusunda geliştirilmiş olmasına rağmen uygulama çevre ilçelerle ilişkilendirilememiştir (Çolak, 2014). Bu planlama düzeyinde ve kentsel dönüşümde "alan sınırlarının" yeniden düşünülmesi gerektiği ve İstanbul ölçeğinde planlama ihtiyacı istenilen düzeyinde paylaşılmıştır.

Bunun dışında kent düzeyinde katılımcı sürecin tek ayağı projenin yasal onayını garanti eden kurumun görüşüdür. Bu kurumlar arasında Elektrik Kurumu, İSKİ vb. yer almaktadır. Ayrıca görüş alabileceğiniz teknik acenteler de mevcut olup. Bu alandaki sosyo-ekonomik gelişmenin yönü de buna dayanmaktadır ve doğrudan STK'lara veya üniversitelere değil, sempozyum gibi faaliyetlerle dolaylı katılıma da dayanmaktadır. Bu bağlamda, 2012 yılı içinde Esenler Belediyesi İstanbul Üniversitesi, Aydın Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi ile "İstanbul İçin Sürdürülebilir Kentsel Dönüşüm Seferberliği" adı altında bir konferans gerçekleştirmiş. Bu toplantılarda doğrudan HKP'yi hedef alan bir çalışma yapılmadığı görülmektedir. Dolayısıyla paydaş tanımının sahadaki aktörlerle sınırlı olduğu söylenebilir.

Bunlara yerel yöneticiler ve hak sahipleri olarak kesin bir şekilde belirlenmiştir (Çolak, 2014).

3.2. İSTANBUL KIYI ALANLARI DÖNÜŞÜMLERİ

Baskın kent olma, öncelikle kıyı kenti olma ve İstanbul'un kıyıda yaşama başlıkları

altında irdelediğimizde karşılaştığımız karmaşık ilişki, basit neden sonuç ilişkilerine ulaşma durumuna ket vurur. Kıyı kent karakteri, coğrafi konumun mahiyeti, topografik yapısı, tarihsel süreçteki yeri, ilk yerleşimden son yerleşime kadar yaşadığı biçimler, kentin yaşam tarzından ayrı düşünülemez. Su kenti- Kıyı kenti- kara kenti dönüşümleri deneyimleyen İstanbul, değişimin bu yönüne bağlı olarak su yaşamını değiştirmiştir. Kentsel yaşam kalitesi kaynağı olarak görülmesi gereken suyu, kente karakterini veren “özel ilişki” ve yaşantıya yeniden yerleştirebilmek için kenti daha iyi kavrayabilmek, kenti bu açıdan anlamak gerekmektedir.

Kent kimliğinin değişiminde ve geniş çerçevedeki biçiminin belirlenmesindeki gibi yerleşimcilerin yaşam biçimlerinde de etkili olan su kenarı yerleşimi, İstanbul’u her dönemde uluslararası liman haline getirmiştir. Bununla birlikte kıyı ve kara arasında önemli bir iletişim aracı olan deniz ulaşımı, kıyılara dinlenme ve eğlenme alanı karakteri kazandırır. Bu bağlamda su ögesi İstanbul’da yerleşimciler için önem arz eder.

Kentsel yenileme tatbikine en acil ihtiyaç duyan yerleşmelerden biri olan İstanbul, sağlıklı bir yerleşmenin gösterimini çarpık sosyal ve ekonomik problemlerle ortaya koymaktadır. Bu da kentsel çöküntüyü doğurur, başta kültürel miras bakımından zengin olan, fakat farklı sebeplerle sahipsiz bırakılmış, bakımsız ve doğru kullanımdan uzak değerlendirmelerle tahrip edilen “Tarihi Yarımada” gibi sahalarda kentsel dönüşüm, yeni sosyal tabakalar için yenilenmiş yapı gruplarıyla kaçınılmaz bir ihtiyaçtır. Bu anlamda suriçine metronun entegrasyonu yeni kavramsal tartışmaları doğurmuştur. Kentsel koruma ilkeleri rehberliğinde ve bu ilkelerle uyumlu bir şekilde, işaret edilen bu alanlarda yenileme işlemleri birer zorunluluktur. Bu durum alan içerisindeki kültür mirası güvenceye alınırken diğer yandan yapı ve çevrelerinin fiziki kalitelerinin artırılması, yerleşimcilerin sosyal açıdan ıslahını, alanın koşullarına uyumlu yeni işlevler kazandırılmasını ihtiva eder.

Haliç ve İstanbul Boğazı gibi topografik şartlar sonucunda ortaya çıkan ve İstanbul’un karakteristik yapısını oluşturan üç önemli yerleşim alanı, İstanbul, Galata ve Üsküdar iken ve bu üç öge İstanbul’un yerleşim düzeninde çevredeki mekanlarla birlikte "doğal, kültürel ve beşerilemiş peyzajım", bir diğer deyişle "bütünleşen sitler bölgesini" oluştururken, kentin bu niteliklerini bugün artık algılamaya olanak yoktur (Çubuk,

1981).

Halbuki, sur içi ve dışında özgün hali, serbest gelişimi ile İstanbul, eski ve yeni dokunun bileşimi ve Anadolu yakasının, Boğaziçi'nin sağladığı çeşitli renk- desen sayesinde algıda yaşama isteği uyandıran dünya kenti olarak kendini benimsetmelidir. Metro, tüp geçiş ya da küreselleşmenin bir sonucu olarak kente dayatılan plazalar, büyük alışveriş birimleri vb. Nin getireceği yeni kentsel dönüşümler ve bunun sonuçları son derece hassas bir şekilde hesaplanmalıdır (Akın, 1999).

Coğrafi konumu ve kentsel tavrı sayesinde su kenti özelliğini 1960'lı yılların sonuna değin sürdürmüş olan İstanbul 1970 itibariyle, güzellikleri, coğrafi özellikleri ikinci plana atan, hızlı çarpık yerleşmeleri barındıran bir sürece geçmiştir. Su kenti kimliğini her yöne yayılarak kara kenti olmaya bırakmıştır. Yaşayanlar öncesinde deniz ile kurdukları yoğun ilişkiyi bu sayede kaybetmekte ve su yüzeyleri, ulaşımda temel saha olma, kolay erişilebilir olma durumunu yitirmektedir.

Yapı itibariyle su kenarı yerleşmesi olmasına karşın İstanbul, Marmara Denizindeki kıyısının sadece üçte birini sanayi dışında başka işlevler oluşturmakta ve bunun çok kısıtlı bir bölümü ise sosyal yaşantı alanlarına bırakılmıştı. Ortaçağ kenti özelliklerini 19. Yüzyıl ortalarına kadar taşıyan bu yerleşim Osmanlının son döneminde Özellikle Suriçi'nde mevki almaktaydı. Ticaret alanı olan Galata, bir ziyaret yeri olan Eyüp ve Boğaz'ın karşısında kalan Üsküdar bu alanın su ile ayrılmış bölümlerini oluşturuyordu. Aynı merkeze sahip olan ve birbirini çevreleyen dairelerden oluşan ve Maksimum üç kilometre yarı çaplı alan içinde bulunan İstanbul, bu dönemde bir başka deyişle "concentric" bir yapı oluşturuyordu. Bütünlük içerisinde, ana yerleşimden bağımsız yaşayan Boğaz köyleri de yer almaktaydı ayrıca su, yarımada, galata ve Üsküdar arasında bölümleyici bir öge olarak bulunmaktaydı. Bu yüzden karalar arasındaki ulaşım güvenli olmayan araçlarla sağlanabiliyordu. Batı ülkelerinin sanayi ve hammadde pazarlarına girmesiyle birlikte Osmanlı, on dokuzuncu yüz yılın son yarımında başkentte metropolleşmenin yaşanmasını yavaş yavaş göstermeye başladı.

Denizyolu, demiryolu, tünel, liman, gar, köprü (Unkapanı ve Galata köprüleri) gibi ulaşım dönlük altyapı yatırımları ile 15. Yüzyıldan beri Tarihi Yarımada'da yer alan

merkezi yönetim bölgesi ve MÍA Haliç'in kuzeyine atlamış, bu arada 5 km yarıçaplı bir alan içinde kent sur dışında İstanbul Boğazı boyunca yayılmaya başlamıştır. Bu halkanın içindeki kıyı yerleşmeleri yer yer konut alanlarına dönüşmüş, halkanın dışındaki yazın kullanılan sayfiye yerleşmeleri kalmıştır (Ünal ve diğ., 1993).

Prestijli ailelerin konuşlandığı boğaz kıyısı boyunca yer alan yapılar, 1980'lere kadar kentin kimliğini oluşturan bir özellik olarak varlık göstermiş, bunun dışında ise Boğazın vadilerinde Boğaz köyleri yer almaktadır. Her iki yakada da çeşitli korular, ayazmalar, çiftlikler, dinlenme eğlenme alanları gibi çeşitli sosyal alanlar da yer almaktadır. Yeni vapur iskeleleri de bu yapılar ve vadilerin kıyıya açıldığı yerlerde bulunmaktadır, boğaz boyu yer alan yalılarda yaşayanlar ve vadi içinde yaşayanlar arasındaki ulaşım, buharlı vapurlar ve 1980'lerde düzenlenen şehir hat seferleri ile gerçekleştirilmiştir. Birbirleri ile sadece denizden veya kıyı boyunca ilişki kurabilen yerleşimlerin sürekli oturulabilir alanlar olması, deniz taşımacılığı sisteminin ilerlemesi ile mümkün kılınmış ve deniz taşımacılığının mahiyeti genişlemiştir. Bu ilerleyişte az yoğun köy yerleşimlerinin merkezlerine ve yaya erişim mesafesindeki alanlara iskeleler yerleştirilmiştir. Sosyal iletişimin yoğun olduğu, resmi daireler, berberler, kıraathaneler gibi sosyal ilişkilerin sağlandığı mekanlar haline gelen İskele meydanları ve yüzyıl başında iki yaka arasında mal aktarımı ve kentler arasındaki motorlu taşıtların ulaşımını sağlayan araba vapurları da kent içi yolculukları sağlayan bir düzen haline gelmiştir. Su yolu ile organik biçimde oluşan bu bütünleşme, 1956-60 yıllarında topografik yapıya aldırılmadan yapılan otuz metre genişliğindeki yol ile hasar almış, iskele meydanları, ulaşım noktaları ve Boğaz köyleri organizmalarında zarara, deniz-kara yaşamındaki çeşitlilik ve ahengin bozulmasına sebep olmuştur. 1. Boğaz Köprüsü'nün yapılmasıyla da bu ilişki bütünüyle yok olma derecesine ulaşmıştır. Kıyılara konumlandırılan yol ve sanayi kuruluşları toplum yararına olmaktan daha çok yoğun yapılaşmaya kirliliğe neden olmuş, sağlıklı kıyı kullanımını zorlaştırmış, sahil yollarından kıyının görülememesi olgusunu yaratmıştır.

Bu süreç sonunda, düşük yoğunluklu ve az katlı, doğal çevreye ve komşulara saygılı yapılanma ve görsel olarak, meltemini hissederek, kıyısında dinlenerek denizle yaşayan kentliler, denize yaya erimi uzaklığındaki mahalleler, İstanbul'un mazideki özellikleri haline gelmişlerdir (Ünal ve diğ., 1993)

Kent gelişimi ve yaşam tarzı üzerinde büyük bir paya sahip olan su kenarı yerleşimi kimliği ile İstanbul, 1960-1970’li yıllara kadar deniz ile yakın bir etkileşim sürdürmüştür. Su, yerleşimciler tarafından kentsel yaşamın kalitesini arttıran bir unsur olarak addedilmekteydi. Birçok alanda değerlendirilen, kente tam anlamı ile hizmet eden denizin sağladığı ulaşım, ticaret, dinlenme ve rekreasyon alanları, balıkçılık gibi alanlar olmuştur.

“Kent bu şekilde deniz kültürüyle yoğrulmuş, su kültürü geçmişi bulunmayan Osmanlılar da aslında İstanbul ile bu kültürle tanışmış ve onu oldukça ileri noktalara götürmüşlerdir (Dağgülü, 2001).

Kıyıları ise bugünkü halini insanoğlunun binlerce yıl süren müdahaleleri sonucunda meydana getirmiş, henüz yerleşimin olmadığı yıllarda Eminönü, Kadırga, Langa isimleri ile bilinen alanların doğal limanlar olduğu bilinmekle birlikte kıyı şeridi günümüzdeki haline göre çok daha iç kısımda yer almaktaydı. Teknoloji gerektiren işlemler kıyı doldurma, rıhtım yapımı gibi şehrin deniz kültürünü kalkındırıyordu.

Topografik yapının Boğazda ulaşımı zorlamasından dolayı yerleşmelerin ulaşımı denizden sağlanıyordu. Avrupa kentleri ile Osmanlı kentleri arasındaki kolaylıkla sağlanan bağlantı savaş dışında hiçbir nedenle kesintiye uğramamaktaydı. Kent 16-19. Yüzyıllar arasında dünyanın en büyük deniz üsleri ve tersanelerinden birini barındırmaktaydı, bütün bunlar deniz trafiğinin canlılığını sağlamış, kıyıları etkin kullanım sahalarına büründürmüş ve bu etkinlikleri karşılayabilecek yapıların kıyı alanlarında konuşlanmasına sebebiyet vermiştir. Hızlı ve plansız kentleşmenin bir sonucu olarak İstanbul, 1970’lerden bu yana doğal güzellikleri ve coğrafi özellikleri ikinci plana atılan süreç deneyimlemekte, hatta su kenti kimliğini yitirip kara kenti karakterine bürünmektedir. Geçmişte deniz ile yaşanan yoğun ilişki artık kurulamamaktadır.

Büyük imar etkinlikleri büyük imar faaliyetleri ile 1950 sonrasında ülkenin tümünde baş göstermekle birlikte, İstanbul’da geniş kapsamlı kamulaştırmalarla kentin su ile ilişkisini geri dönülmesi imkânsız hale getirmiştir. Bu süreçte yapılan süreçleri

meşru kullanmak için, savaş sonrasında düşen kent nüfusunun yükselişi ve önemli ölçüde artan motorlu taşıt kullanımı gerekçe gösterilmiştir. Deniz dolgusu ile oluşturulan Florya-Sirkeci sahil yolu 1950-60 yılları arasında Menderes Hareketleri çerçevesinde hayata geçmiş ve bununla birlikte arkada kalan yapıların deniz ile ilişkisi tamamen kesilmiştir. Kıyıda yer alan surlar artık kara surları haline dönüşmüş, şehir kimliğini tamamen başkalaşmıştır. Sürat yolu olarak tasarlanan bu yol kara-deniz ilişkisini azaltmak bir yana bağlantıyı kesme noktasına ulaştırmıştır.

Haliç'te boş açık alanlara dönüşen ve var olan dokunun tamamen yok edilişi Dalan Dönemindeki imar faaliyetleri ile görülmektedir ve halen bu alanlar denizle istenen ilişkiyi kuramayıp, boş açık alanlar halinde kalmaktadır. İstanbul'da sahillerin bağlanması maksadı ile yapılan kıyı yolları, insanların denizle doğrudan bağlantısını koparıp geri dönülmesi zor bir yol ve eski izlerin bütünüyle yok edildiği çeşitliliğin olmadığı, şehrin zenginliğini gölgeleyen zevksiz mimari çözümler olmuşlardır.

3.2.1. İstanbul Kıyı kullanımında Haliç Örneği

Boğazın güneyinden batısına boynuz biçiminde uzanan, bir iç liman olan Haliç, İstanbul'un tabiat harikası olmuş, ancak kıyıları zamanla unutulup tahrip edilmiştir. Bu kıyıları Eminönü, Fatih, Alibeyköy, Kağıthane ve Beyoğlu ilçelerini kapsamaktadır, Haliç kıyısındaki semtler şöyle sıralanabilir: Sarayburnu, Sirkeci, Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Yemiş İskelesi, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükmustafapaşa, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa, Alibeyköy, Kağıthane, Sütlüce, Halıcıoğlu, Hasköy,

Kasımpaşa, Azapkapı, Perşembe Pazarı, Karaköy ve Galata (Baştürk ve diğerleri, 2001).

Osmanlı'nın ticaret ve gemicilik merkezi olan Haliç, aynı zamanda en önemli savaş ve ticaret limanı olarak belirmiştir. Kıyı kullanımı da bu misyonu kotaracak biçimde Galata-Hasköy arasında şekillendirilmiş, yükleme-boşaltma faaliyetleri sebebiyle Eminönü-Unkapanı arası önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş, manevi değerleri ile Eyüp din merkezi olmuştur. İstanbul'da yaşayanların yeşil alan ihtiyaçlarını karşılamak üzere Haliç, mesire yeri haline gelmiştir. Eğlenceleri, tatlı su dereleri ile Lale Devri'nde ünlü Kağıthane mesire yeri haline gelmiştir. Bu alanda yürüyerek ve

kayıklarla gezinti yapan İstanbullular, eğlence merkezi olarak Haliç'i görmüşler Boğaziçi'nde olduğu gibi çokça yalı, köşk ve sahil saraylarının yapıldığı su kıyısının kültürel ve mimari yönden değerlendirildiği mekân haline gelmiştir.

Tüm bu özellikler su kanalı ile Haliç'i girift bir ilişkiye dahil eder, fakat günümüz Haliç'i bu bölgenin özgü kullanımı ve karakterini ortaya koyan çok az ögeyi barındırmaktadır. Altınboynuz olarak adlandırılan Haliç, Bedrettin Dalan'ın Belediye Başkanı olduğu dönemde kötü ilerleyişin durdurması yönünde bir dizi kararlar verilmiş ve bu durum kamuoyu, basın ve diğer kesimlerce desteklenmiştir.

1985 yılı içerisinde Nazım Plan ilkeleri düzleminde sanayinin merkezleştirilmesi çerçevesinde Haliç bölgesi ve Merkezi İş alanlarından sanayinin çıkarılması programına geçilmiş, organize sanayi sahalarının planlanması devam ettirilmiştir.

Bu açıdan, öncesinde Haliç kıyısında kalan ve Kağıthane-Alibeyköy dereleri vadilerini içeren geniş alan 1/25.000 ölçekli ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ile planlanmıştır. Bu doğrultuda gerekli çalışmalar başlatılmış, kamunun ihtiyaçlarını karşılayan bir Haliç alanı düzenlenmiştir. Süreç içinde birçok rıhtım, iskele, Balat gemi tamir atölyeleri iptal edilerek geriye kalan alanlar sosyal ihtiyaçları giderecek alanlar haline getirilmiştir.

Çevresi yoğun sanayileşme ile sarılan Haliç, kıyısında faaliyete geçen tersane, fabrika, depo, sanayi atıkları çarpık kentleşme ile kirlenmiş, çevresi önemli derecede değişmiş ve bununla birlikte doğal yapısı da bozulmuştur. Yüzyılın başlarında İstanbul'un sanayi ve orta halli halkı için semt haline gelmesine karşın 1985 yılına kadar 700' den fazla sanayi tesisi ve 2000'den fazla iş yeri kurulmuştur. Sonunda Haliç, İstanbul semalarını sarhoş eden "Haliç Kokusu" ile çevresindeki Eminönü, Unkapanı, Cibali, Ayakapı, Fener, Balat, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Alibeyköy, Silahtar, Kağıthane, Bademlik, Sötlüce, Halıcioğlu, Hasköy, Camialtı, Kasımpaşa, Azapkapı ve Karaköy gibi semtleri etkilemiş, bu bölgelerde bulunan halk pis kokudan dolayı nefes almakta zorlanmış bu nedenden ötürü de sadece dışı değil, içi de canlılığını yitirmiştir. Haliç sularına karışan 263 bin metreküp katı atık, tabanda 10 cm'lik bir çamur tabakası

meydana getirmiştir. Oksijen eksikliği sebebiyle bir zamanların doğal balık yaşamı olan su alanı sakinlerini yitirmiştir.

Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin sekiz kilometrelik bir kısmının doldurulması ile oluşan Haliç dar bir körfez olmasından dolayı kıvrımlı akarsuları andıran girinti ve çıkıntılar, küçük koylar ve burunlar oluşturmuştur. Boğaza açılan bölümü kırk metreye kadar derinlik gösterirken Haliç'in kuzeybatıdaki derelerin aktığı kısım ise üç metreye kadar sığlaşmaktadır, yıllar içinde oluşan bakır yeşili alanlar oluşması yamaçlar içerisindeki ağaçlar ve bahçeler sayesinde su kalitesi korunmuştur. Kirli atıkların denize karışması ile 20. Yüzyılın ortalarında, canlı yaşamını kötü yönde etkilemiştir. Bu nedenle canlılığını mesire alanı olarak sadece Osmanlı'nın son dönemlerine kadar sürdürebilmiştir. Katı atıklar sebebiyle koku salan hatta insan sağlığını tehlikeye atan bir sorun haline gelmiştir.

Haliç kirlilikten ve çarpık yapılaşmadan bir yönüyle kurtulmuş olsa da diğer yönden mimari karaktere sahip olan fener evleri, hal binası gibi birçok yapı yıkılarak tarihsel yapı zedelenmiştir.

Yıllar boyunca dokuma üretimiyle Feshane sadece İstanbul'un değil, tüm Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılamasına karşın iplik ve boyama atıklarıyla da Haliç'i kirletmeye neden olmuştur. Silahtarağa Elektrik Santrali, Sütluçe Mezbahası gibi yerler üretimde var oldukları gibi aynı zamanda da Haliç'i atıkları ile kirletmişlerdir.

Çevreye zararlı olmasına karşın mimari yapısının güzelliği sebebiyle bu yapıların Haliç'i kirleten işleyişlerinden sıyrılıp, Haliç'i kurtarabilecek mekanlar olarak restore edilmesi fikri 1987-88 yıllarında ortaya atılmıştır. Müze, etkinlik alanları, kültür sanat merkezlerine dönüştürülüp, restore edilmesi fikri ortaya atılmıştır. Bu binalar Fener Evleri gibi yıkılmak istenmiş ancak yüklenecekleri yeni görevler ile Haliç'i kurtarma yönünde verilen kararlar ile yıkımdan kurtarılmışlardır.

Haliç'e gelen ilk sanayi tesisleri tersanelerdir. İlk tersaneler Bizans döneminde küçük tekneler için yapılmıştır. Fetihden sonra bunların yetmeyeceği kabul edilerek Haliç'te yeni tersaneler yapılmaya başlanmıştır. Tersane-i Amire tesislerinin en

önemlileri bugün faaliyetlerini durdurmuş olan Camialtı ve Taşkızak Tersanesi' dir. (Baştürk ve diğ., 2001)

Cüdi Meydanı'ndaki Feshane'nin üretim kapasitesinin başlarda yetersiz olması sebebiyle meydana getirilen büyük bir sanayi tesisi olan Feshane'de öncesinde fes ve serpuç üretimi yapılmaktaydı fakat Eyüp Feshanesi modern donanım ihtiva ettiğinden bu sahada otomobil ve kaftan üretimine geçilmiş sonrasında da bu alan dokuma fabrikasına evrilmiştir. 1986 yılında ise belediye tarafından yapının yıkım kararı alınmış; ardından yine Belediye tarafından bu karardan vazgeçilip restore edilerek sanat merkezine dönüştürülmüştür. Bu sayede sadece endüstriyel bir tesis olmanın dışında kültürel saha biçimine getirilmiştir.

Yine Alibeyköy-Kağıthane derelerinin birleşiminin Haliç'e dökülen kısmına kurulan ve İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılayan Silahtarağa Elektrik Santrali, Türkiye'nin ilk termik santralidir. 1983 yılına kadar üretim yapabilen bu santralin faaliyetleri makinaların eskitilmesinden dolayı zorunlu olarak kapatılmıştır.

Sütlüce Mezbahasında da Haliç'i aşırı derecede kirletmesi, zamanla yetersiz kalması sebebiyle günümüzdeki yerine, Tuzla Aydınli Köye taşınan Sütlüce Mezbahası başlarda Haliç'in Eyüp Sultan Külliyesi karşısında bulunan bir kesime konuşlandırılmış ardından restore edilerek uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapabilecek halka açık bir kültür merkezi misyonu yüklenen restorasyon projesi hazırlanmıştır.

Uzun ihmal sürecinden sonra Haliç bu sıkıntılı durumdan kurtulmak için yapılan çalışmalarla sadece maruz kaldığı atıklardan kurtulmanın dışında su akışkanlığını arttırmaya yönelik çeşitli çalışmalarla da desteklenmiştir. Bu çalışmalardan biri ise, Galata Köprüsünün suyun akışını kesmeyecek biçimde yerleştirilmesi; köprünün yeni konumu ile yüklenecek işlevin incelenerek tarihteki kimliğine uygun fikirler ve sosyal yaşama daha ilintili halde geliştirilmesi maksadıyla bir proje dahilinde tetkik edilmektedir.

Kentte yaşayanların gereksinimlerine göre ilerletilecek olan proje yaşam alanı gereksinimlerini tedarik etmeyi öncelemektedir. Bununla birlikte doğa-tarih

bütünlüğünü, değerlerini korumayı bir başka deyişle, yeniden inşa etmeyi önceler. Bulunduğu yerin önemi ve şehirleşme bilincinin oturmasını sağlamak adına son derece kritik bir konumu ele alan bu proje Haliç ile Boğaziçi arasındaki ilişkiyi güçlendirmeyi hedefler.

Proje çerçevesinde var olan değerlerin korunması ve dayanıklı hale getirilmesi planlanmaktadır. Fonksiyonel olması amaçlanan bu projede rekreatif alanlar, tarih ve bitkisel tanıtım alanlarına odaklanılacak aynı zamanda açık hava sineması, sergi alanları gibi kültürel birimlere de yer verilecektir. 25 kilometrelik bir kıyı şeridinde sahip bir alanın tümünü kapsayan bu projede aşağıda sıralanan projelerle uyumlaştırma hedeflenmiştir.

Kaybolan Kültürel Değerlerimizin İhyası Projesi

Gülhane Parkı Düzenleme Projesi

Unkapanı Galata Köprüsü Arası Haliç Kıyıları Kentsel Tasarım Projesi

Süleymaniye Kentsel Tasarım Projesi

Galata Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi

Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi

Zeyrek Kentsel Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi

Fatih Yavuz Selim Camii Külliyesi ve Çevresi ve Fevzi Paşa Caddesi Arası Kentsel Tasarım Projesi

Fener Balat Çevresi Kentsel Tasarım Projesi

Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi

Eyüp Merkezi Rehabilitasyon Merkezi

Piyerloti Mezarlığı Düzenleme Projesi

Piyerloti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi

Kuzey Haliç Yeşil Kuşak Projesi

Kağıthane Deresi ve Yakın çevresi Düzenleme Projesi

Sadabad Mesire Alanı Koruma ve Geliştirme Projesi

Minyatür İstanbul Projesi

Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezi Projesi

Hanlar Bölgesi Sit Alanı Koruma Projesi

Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Projesi

Dönüşüm sürecinde bir bataklık konumundayken 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından başlatılan proje ile yeniden can bulan Haliç'e atık girişi durdurulmuş, kirlenmesine geniş etki eden fabrika ve iş yerleri yıkımlarla temizlenmiştir. Toplayarak bir araya getirme çalışmaları başlatılarak ortak bilinçle koruma çalışmaları sırasında beş milyon metreküp çamur çıkarılıp atık su akışlarına engel olunmuştur. Proje için harcanan para 1994-2003 yılları arasında yaklaşık 500 milyon dolardır.

30 aday proje arasından "Haliç Çevre Koruma Projesi" İstanbullulara sunulan yaşam alanları, çevreyi yeniden canlandırma çalışmaları göz önüne alınarak Uluslararası Metropolis Organizasyonu tarafından düzenlenen yarışmada Metropolis Ödülü'ne layık görülmüştür.

Haliç'in korunup yaşatılması amacına yönelik yeni işlevler yüklenen karakterli mimarilere uygun üç binanın belirlendiği projede, tarihi kimliğe sahip Feshane, Silahtarağa Elektrik Santrali ve Sütlüce Mezbahası bölgenin ihtiyaçlarına yanıt verecek biçimde restore edilebilecek üç yapının düzenlenmesi ana hedeflerden biridir.

3.2.2. Eyüp Feshane Binasının Yeniden Dönüşümü

Uzun süre işlevsiz ve sular altında olan Feshane, eski kültürel yapısını tekrar kazandırmak adına yenilenme ve çevre düzenleme çalışmalarına dahil olmuş, günümüzde birçok amaca hizmet eden bir tesis olarak İstanbul insanına hizmet etmektedir. Uluslararası organizasyonlar, toplantılar, galalar davetler gibi birçok faaliyeti karşılayabilen bir alana dönüştürülen Feshane yeşil alanlar ve tarihi yapısıyla Haliç'e bir başka güzellik kazandırmıştır. Haliç'e özel iskeleyle doğrudan ulaşım imkanı sağlanan Feshane'de Ramazan ayında fuarlar, özel etkinlikler gerçekleştirilmektedir. (Eyüp Feshane Binası, www.ibb.gov.tr)

3.2.3. Silahtarağa Elektrik Santralı Yenileme Projesi

Bir zamanlar bütün İstanbullu'nun elektrik ihtiyacını karşılayan Silahtarağa

Elektrik Santrali 1913'te faaliyete başlayıp 1978 yılında kapatılarak çalışmalarına son verilmiştir. Günümüzde atıl durumda olan bu yapı içerisinde döneme ait çarpıcı araçlar, dev tribünler, kazanlar ve sayaçlar bulunmaktadır. Bir asır öncesi endüstriyel yapı ve milli mimari akımının kültür dinamiklerini barındıran bu santral içindekilerle birlikte “enerji ve doğal kaynaklar müzesi” olarak korunması hedeflenmektedir. Çağdaş sanat arşivi olmasının yanı sıra farklı disiplinlere de kapı açacak bu alanda heykel, desen, video, performans sanatları, mimarlık ve tasarım eserleri, fotoğraf gibi sanat biçimlerinin sanatseverlerle buluşmasının yanı sıra sanatçıların ağırlandığı, konaklayacağı alanlar ve heykel parkı kurulacaktır.

Uluslararası sanat ortamları ile ilişki içerisinde olması amaçlanan bu proje Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından İstanbul Bilgi Üniversitesi'ne verilmiş 20. Yüzyılın ötesinde bir anlayışla sadece bir mekân değil, merkez olması hedeflenmiştir. Ulusal ve uluslararası düzeyde prestijli sergilere ev sahipliği yapıp herkesin paylaşabileceği kültür-sanat akreditasyon alanı haline gelecektir.

Yalnızca ‘ziyaret edilen’ ortam olmaktan daha çok müze algısını sorgulatan bir alan olmayı gaye edinmektedir. Silaharağa'ya yapılacak olan bu çağdaş sanat müzesi Haliç'te sanatın bütün yönlerini insanlara aktarırken bir kültür damgası olmayı hedef tutmaktadır.

3.2.4. Sötlüce Mezbanası — Kongre ve Kültür Merkezi Dönüşüm Projesi

Beyoğlu kıyasına yerleştirilen, 1920 yılında inşasına başlanan Sötlüce Mezbanası tamamlandıktan sonra gereklilikler doğrultusunda her biri farklı işleve sahip ek binaların yapımıyla geliştirilerek oluşturulan bir kompleks olup, birinci Ulusal Mimari Karakteri yansıtmakta ve tarihi eser olarak kabul edilmektedir. Neoklasik üslup ile hayata geçirilen ilk bina son olarak buzhane maksadı ile kullanılmıştır, bunun dışında sırasıyla kuzeybatı yönünde Kesimhane, et teşhir alanı gibi işlevler için eklenen binalar yer almaktadır.

Projenin amacı İstanbul için işlevini yitirmiş olan bu yapılar kente kültür merkezi olarak yeniden kazandırılmak istenerek, Haliç'te önemli bir lokasyona sahip olan Sötlüce binası Belediye ve Üniversite iş birliği ile şehrin kültür etkinliklerini arttırmak ve

ekonomik olarak desteklenmesi projenin başlıca amaçları arasında yer almaktadır. Bu projenin kısa dönemli hedefleri ise şu şekilde sıralanabilir. Bunlar;

- Sütlüce mezbahası tarihi yapılarının restorasyonu,
- Yeni ve büyük bir kültür merkezinin kente yeniden kazandırılmasıdır.

Uzun dönemli hedefleri ise;

• Haliç'in canlandırılması ve kültür aksı olma vizyonunun ilk etaplarından biri olan bir motor proje yaratılması,

• Çevredeki kötü koşullardaki yapılaşmanın kamulaştırılarak, yeşil alana dönüştürülmesi, Sütlüce'deki eski dokunun iyileştirilerek canlandırılması için bir etkinin yaratılması,

• İstanbul kentinin kongre turizmi kapasitesinin yükseltilerek ekonomik bir kazanım sağlanmasıdır.

- (Baştürk ve diğ., 2001)

24.000 metrekare alan üzerinde yer alan Sütlüce Mezbahası'nın restore edilmiş tarihi binalarına yeni yapılar eklenerek bir tür kompleks meydana getirilmiştir. Hala inşa halinde olan bu merkezde çalışmalar modern işlevselliğin eklenmesi ve tarihi dokunun korunması maksadı ile devam etmektedir.

1989 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tarihi yapıları onay alan bu mekan 1998 yılında Büyükşehir Belediyesi Yapı İşlerine Belediye onayı ile aktarılmıştır.

Tarihi bir yapı olan Kuleli Bina;

- Müze
- Galeri,
- Yaygın sanat eğitimi işlevlerine yönelik olarak restore edilmiştir.
- Kesimhane Binası ise;
- Tiyatro ve kongre salonu gibi işlevlere göre restore edilmiştir.

Maliyeti hayli yüksek olan bu projenin finansmanı İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından karşılanmakta, yine yüksek maliyetler sebebi ile yapımı ağırlaştırılmış, tamamlama süreci ise uzamıştır bu nedenle 2001 de tamamlanması niyet edilen bu projenin tamamlanması planlamalara göre 2005 yılı sonuna kalması öngörülmektedir.

Gecikme nedenleri arasında projenin karmaşık oluşu ve yüksek maliyetlere bağlı olduğu düşünülebilir.

Kent planı ile uyuşması bakımından öncesinde Haliç Düzenleme Planına bağlı olarak 1/5000 ölçekli tanımlanan bu sahanın kamuya ait olduğu belirlenmiş ve sonrasında 1/1000 ölçekli imar planında 1997 yılında uygulanan tadilat ile kültür merkezi olarak onay almış ve kent planına uygun bir proje olduğu tayin edilmiştir.

Koruma stratejileri ile paralellikleri açısından Sit alanı olmayan bu alan içerisinde yer alan Sütlüce Mezbahası ikinci derece eski eser olarak belirlenmesiyle restorasyonunun kültür varlıklarının koruması hedefiyle uygun olduğu belirlenmiştir.

Kentin gelişme stratejilerine uygunluğu ise partiküler bir plan olmasa da kültür kompleksi geliştirme vizyonu kazandıran bu alana yönelik 1/50.000 ölçekli nazım plan raporunda özel kararlar yer almamaktadır. Bu da şehrin genel gelişim stratejilerine uyumlu olduğunu göstermektedir.

Amacı İstanbul'un görevini yitirmiş bu tarihi ve sanayi alanlarını büyük bir değer katarak, yaşama kazandırarak önemli ve kayda değer kapsamdaki kültür merkezi haline getirmektir Ekonomik Açıdan Etkileri: Çeşitli faaliyetlere ev sahipliği yaparak, kültür aktiviteleri ve turizm faaliyetleri gibi, bölgenin ekonomisini hareketlendirmeyi hedeflemektedir.

Mevcut fiziksel dokuda iyileştirme etkisi çevre Konutları bağlamında doğrudan iyileştirmeyi amaçlamasa da çevre bağlantılarının güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Bu anlamda kıyıda yer alan taşıt yolu yer altına alınarak yapılan fiziksel düzenleme ile kıyı-konut alanları arasındaki ilişki kuvvetlendirilerek konut alanlarının üzerinde olumlu bir ilerleyiş sağlayabilir.

Sosyo-Kültürel yapıya etkileri incelendiğinde kültürel amaçlı bir proje olarak düzenlenen ve İstanbul'u büyük kültür alanı olma hedefine yerleştiren bu proje inşaatının başlaması ile bile emlak değerleri ve sosyal sınıfsal değişim olasılığını ileri sürmüştür. Bu durum alan içerisindeki sosyo-kültürel yapı ve yerel topluluk üzerinde farklılaşımına

neden olabilir.

Projenin çevresel etkilerine bakıldığında doğal çevrenin korunması yönünde hedefler, proje içinde öngörülmemiştir. (Baştürk, 2001)

3.3. İSTANBUL KIYI ALANLARININ GELECEKTE KULLANIMLARI PROJELERİ

3.3.1. Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleks

Orta liman sahası zerinde yer alan ve İstanbul Liman işletmesine bağlı en büyük temel tesislerden biri olan Salıpazarı limanı, 1950 yılında kurulmuş olup rıhtımı yaklaşık 600 metre uzunluğunda olup derinliği ise 10.50, genişliği 14 metredir. Betonarme kazıklar üzerine oturtulan bu Liman alanının arkasında beş katlı ambar, 30.175 metre karelik açık saha alanı bulunmaktadır. Tamir atölyesi, hidrofor tesisi gibi tesisleri içinde barındırır.

Kara ve Deniz trafiğine getirdiği büyük yük ile Salıpazarı Limanı, 1986 yılında gemi, 1988 yılında ise kara trafiğine kapatılmıştır. O dönemlerde gereğince yük almayan Tekirdağ iskelesine Salıpazarı'nın taşıdığı yükün bir kısmı yönlendirilmiş bu sayede Tekirdağ İskelesi, artan yük ile doğru oranda genişletilip liman konumuna getirilmiştir. Haydarpaşa Limanı da aynı süreç içerisinde teçhizat ve gereçler bakımından geliştirilmiştir. Günümüzde Salıpazarı Rıhtımı sadece Balkan ülkelerinden yılda ortalama 5000 civarı yolcu gemisini ağırlamaktadır.

Yaklaşık 1200 metrelik sahil şeridine sahip olan Karaköy limanı, Karaköy Meydanı'ndaki TDİ Genel Müdürlük binasından Salı Pazarı'ndaki Deniz Ticaret Odası'na kadar toplamda

100.000 metrekarelik alana yayılmıştır. Genellikle Bağımsız Devletler Topluluğu'ndan gelen yolcu gemilerine hizmet veren bu liman hem yük, hem de yolcu taşımacılığı için şekillendirilmiş ve sınırlı sayıda kruvaziyer gemisini ağırlamaktadır. İlkel olarak nitelendirilen limandaki donatılar yetersiz olarak görülmekte buna bağlı olarak da birçok yapı işe elverişsiz durumdadır.

Üç yıl içerisinde tamamlanması beklenen bu proje kapsamında tarihi eserlerin ortaya çıkarılması, kruvaziyer limanı, sosyal etkileşim alanları, otoparklar gibi yapıların inşa edilmesi, bölgenin turistik ve ticari potansiyelini ilerletmek istenmektedir.

1910' da yapılan TDİ Genel Müdürlük binasının yıkılıp, 1912'de yapılan Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün kullandığı Çinili Han ise beş yıldızlı otele dönüştürülecek, 1950'li yıllarda yapılan hizmet binaları ile Salı Pazarı tarafında bulunan antrepolardan 1,2 ve 3 numaralı antrepolara dokunulmayıp geri kalan binalarda ise restorasyon yapıp çeşitli hedefler için kullanılacak, İstanbul Modern'in bulunduğu 4 numaralı antrepo ile Mavi blok olarak adlandırılan üç bina yıkılacak. Mavi Blokların bulunduğu alana altı katlı otel inşası, Tophane meydanı Amerikan Pazarının yıkımı ile ortaya çıkarılacak son olarak Salı Pazarı girişi yer altına iki katlı otopark inşa edilecektir.

Dünyanın en büyük metropollerinden biri ve Doğu ile Batı'nın kültür, ticaret, turizm merkezi olarak konumlanması bakımından İstanbul gerek tarihi, gerek kültürel yapısı ile büyük mahiyete sahiptir. Kritik noktalarından biri olan tarihi Galata Rıhtımı ise yeni proje dahilinde farklı işlevleri ediniş İstanbul'a kültür, turizm ve ticaret merkezi açısından kıymetli bir nitelik kazandıracaktır.

Proje birlikteliğinde 100.000 metre karelik açık alan,151.655 metre karelik inşaat alanını içeren bu 1.2 km uzunluğundaki Galata Rıhtımı aslına uygun olarak yenilenip Galata bölgesi, Beyoğlu ile bütünleşik bir hal içerisinde kente yeni bir değer katacaktır.

Mevcut düzenin TDİ tarafından uluslararası standartlara uygun olmadığı belirtilmesiyle proje, hayata geçmesinin ardından belirtilen standartların üzerine çıkması ve hizmet kalitesinin artması ile bölgede büyük bir rant haline gelmesi istenmektedir. Bu sayede İstanbul'un çağdaş gelişimi kente ilk geldiği anda fark edilecektir.

İstanbuluların ve turistlerin yirmi dört saat boyunca faydalanacağı tesisleri içeren sahil şeridinin gümrüklü alan dışarısında kalan bölgelerinde, konaklama alanları, alışveriş merkezleri, sergi ve fuaye alanları gibi çeşitli satış noktaları ile bölgeden önemli bir finans akışı beklenmektedir.

Hayata geçmesinin ardından yeni istihdam alanlarının doğmasıyla ekonomik

etkiler yalnızca gelir yaratma bakımından değil, ayrıca istihdam olanağı bakımından önemli rol oynayacaktır. Bu denli geniş çaplı projeyi sadece uluslararası konsorsiyumun gerçekleştirebileceği büyüklükte olduğundan ulusal ve uluslararası arenada gerek basın gerekse ihale aşamasındaki bu projenin ünlü firmaların katılımları ile tanıtılması Türkiye'nin uluslararası alanda imajına katkılar sağlayacak ve ülke ekonomisine artılar getirecektir.

Uluslararası standartlara uygun olarak tasarlanacak Cruise Limanı ve Cruise gemilerinden gelen misafirlere özel hizmet veren çağdaş bir turizm alanı sunacaktır. Arzu edilen İstanbul imajı sunulup turistlere unutulmaz deneyimler sunulması hedef alınmaktadır. Halkın deniz ile bağlantısını kuvvetlendirmeyi amaçlayan proje, düzenlenecek alanlar yardımı ile İstanbul sakinlerinin denizle etkileşimini sağlayacaktır. Projenin bir parçası olan Tophane Meydanı deniz ve çevre ile girift halde kültür-sanat faaliyetlerini barındıran alan haline getirilip, çağdaş kimlik kazandırılması hedefler arasında yer almaktadır. Beyoğlu ve çevresi ile uyum sağlamayı amaçlayan proje, sosyal, ticari ve kültürel merkezlerle güçlü birlikteliği incelemektedir. İstanbul silüetini olumlu yönde etkileyeceği hedeflenen bölgede geliştirilecek mimari çalışmaların kentin görünümünü güzelleştirirken estetik bir katkı sağlamayı amaçlar.

Özellikle ikinci derece tarihi eser olarak tescillenen tarihi binaların restore edilerek, iş, alışveriş, sanat merkezleri gibi farklı işlevleri taşıyan yapılara dönüştürülmesi planlanır. İstihdam olanakları ve bölge ekonomisinin geliştirilmesi projenin faaliyete geçirilmesi ile İstanbul'a hem turistik hem de ekonomik açıdan katkılar sağlanması amaçlanır. Proje hem İstanbul'a ve İstanbullulara hem de ziyaretçilere gece gündüz sürecek çeşitli aktivite ve dinlenme çeşitleri sunacaktır. İnşaat sürecinde ve sonrasında liman faaliyetlerinin aksamadan sürdürülmesi planlanır. Bu süreçte Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından liman faaliyetlerinin yürütülmesi öngörülür. (Tabanlıoğlu, 2002) Meydanın canlandırılması için tarihi binaların kullanımı ve yeşil dokuların eklenmesi ile meydan deniz ile bütünleşip tarihi saat kulesi ortaya çıkarılmıştır.

B1 Binası tek ve hafif bir çatı altında birleştirilen 1,2,3 numaralı antrepoların alt

katındaki taşıyıcı sistem bütünlüğü korunmuş üst katları ise çelik sistemde yeniden yapılmıştır. B2 Binası kimi bölümleri yıkılarak döngü alanına dahil edilen 6 ve 7 numaralı antrepo binasının geriye kalan kütleleri tek hafif çelik çatı altında bir araya getirilmiştir. B3 Binası dış hatları muhafaza edilerek 5 numaralı antrepo binası yeniden imar edilmiştir. B4 Binası: Yarısı akvaryum olarak kullanılan 4 numaralı antrepo binasının diğer yarısı imha edilip meydan ile denizin bir bütün haline gelmesi sağlanmıştır.

Kazık temel üzerinde yüzer sisteme sahip olan Terminal binası ve Akvaryum binalarının etrafına akvaryum sistemi kurulup su, meydan ve sokakla ilintili biçime getirilmiştir. Teknik hacimler ve otoparklar bodrum katın oluşturulması ile yeraltında düzenlenmiştir. Suya karşı yalıtım sağlanan ve konstrüktif güçlendirme projeleri, bodrum katın deniz seviyesinin altında yer almasından dolayı yapılmıştır.

Düşey döngüler ve zemin seviyesindeki boşluklarla bodrum kat bağlantısı sağlanmış, bu katlarda alışveriş merkezleri ve sinemalara yer verilmiştir.

Tarihi ve Kültürel bütünlüğü koruyan bu proje çağdaş mimari ve işlevselliği birleştirip turistik çekicilikle bölgenin canlandırılması amaçlanmıştır. Hızlı trafiğin yer altına alınması ile cadde üst kısmı yavaşlatılmış trafik akışı ve yaya ilerleyişini sağlayacak biçimde yenilenmiş, bu yenilenme ile Beyoğlu bağlantısı güçlendirilip, deniz ve Tarihi Tophane Meydanı'nın fark edilmesi istenmiştir. Otel kompleksi önündeki iskeleye tekne ile ulaşımın yanı sıra planlanan yeri marinaya özel tekne ve gezi tekneleriyle ulaşım sağlanabilecektir.

Gemiden asansör sistemleri ile alınan yolcular otobüsler aracılığıyla yolcu salonuna transfer edilmektedir. Bu sistem ile geçişler organize edilmiş, cadde düzenlemesi ve yolcu dolaşımı da planlı halde şekillendirilmiştir. Kolay ulaşım imkanları ile hem yerli hem de yabancı turist bakımından bölge çekiciliği artırılıp ulaşımın etkili biçimde idarelenmesi hedeflenmiştir. Bodrum kata yürüyen merdiven veya asansörler ile inen yolcular otobüslere, yüksek otopark ve otobüs terminali olan birinci bodrum kattan ulaşmaları sağlanmıştır. Zemin kattan gümrüksüz alana geçiş

yaparak yolcular, meydana ulaşım, alışveriş veya sosyal faaliyet alanlarına erişebileceklerdir.

Doğal değerler ve düzenleyici unsurlar proje içerisinde hassasiyetle ele alınmış, proje kapsamı içerisinde ve çevresindeki camiler, saat kulesi, Tophane binaları gibi yapılar önemli bir rol oynamıştır. Kent içerisinde odak noktası olacak biçimde düzenlenen tarihi saat kulesi çevresi ve Tophane Meydanı Avrupa'daki tarihi şehir planlarından esinlenilerek, günümüz sosyal yapısına uygun bir meydan oluşturulmuştur.

Mevcut yapı aksları korunmuş olan kısmen yıkılmış ve 6 ve 7 numaralı antrepo binaları bir çatı altında birleştirilmiştir. Açık satış alanları ile meydanla bütünleştirilen 5 numaralı antreponun dış sınırları korunmuştur.

Meydana getirilen galerilerle yer altı ve sokak bağlantıları sağlanmıştır. Yürüyen merdivenleri, rampa ve asansörlerle düşey sirkülasyon oluşturulmuştur.

Dört mevsim boyunca kullanılıp çeşitli hizmetleri sağlayabilen ortamlar tasarlanmıştır. Proje bu özelliklerle birlikte tarihi ve kültürel değerlerini koruyan modern bir saha olmayı öncelmiştir.

Gümrüklü alan, 1.2 km'lik rıhtım boyunca devam etmektedir. Rıhtım yanaşan gemilerden yolcular özel bir asansör sistemi ile alınıp otobüsler vasıtasıyla terminal binasına ulaştırmaktadır. Bu araçlardan gümrüklü alan bölgesindeki belli yerlerde 3-4 adet bulunması gerekmektedir. Bu bölgenin altında yer alan yatay şafttan gemilere, teknik ihtiyaçlarının ulaştırılması sağlanmaktadır. (Elektrik, su, vb) (Tabanlıoğlu, 2002)

Tarihi dokuya saygının bir göstergesi olarak antrepo binalarının bulunduğu alandaki orijinal kıyı şeridi ortaya çıkarılmıştır. Havuzlar ahşap platformlarda bırakılarak oluşturulmuş, B1 ve 4 binaları deniz üzerinde yüzen bir zemin üzerinde konuşlandırılmıştır. Çevresinde ahşap platformlar bulunan marina ile denizden ulaşım sağlanmıştır. Restoranın ahşap zemini üzerinde açık oturma alanları oluşturulmuş, deniz üzerine uzanan restoran ile marina çevresine canlılık kazandırılmıştır. Otel kompleksi

olması adına A1 ve A2 binaları yeniden düzenlenmiş çevre düzeni, havuzlar ve yeşil alanlarla bütün olarak değerlendirilmiştir.

A3 binası cam panellerle gümrüklü alandan ayrılmış, bu cam paneller ise deniz ve tarihi yarımada ile görsel bağlantıyı sağlamıştır. Gümrüklü ve gümrüksüz alanları estetik bir biçimde ayıran bu cam paneller sağladığı panoroma ile insanların keyif alacağı mekanları sağlamıştır. Taşıyıcı sistemler korunup, gerekli yerlerdeki revizyonlar ve eklemelerle güçlendirilmiştir. Var olan binalar arasındaki boşluklar binalara dahil edilip binalar, tek bir kütle haline getirilmiştir. Bu alanlar iç avlu ve ana giriş çıkış mekanları olarak biçimlendirilmiştir. Özellikle bu alanlarda doğal malzemeler, yeşil dokular ve özellikle ahşap birimler yerleştirilmiştir.

Binaların üzeri çelik çatı ile örülmüş ki bu da çok etkili bir doğal ışık kaynağı sağlamıştır.

Fonksiyonlarına göre yerleşimleri yapılan cam ve güneş kırıcı elemanlar çatı içerisinde değerlendirilmiştir. Bina çevreleri ve gümrüklü kısımda ahşap yer panelleri kullanılmış, ahşap platformlarda boşluklar oluşturularak bu boşluklara havuzlar yerleştirilmiştir. Terminal binasında yolcular bagaj kontrollerini gerçekleştirmekle birlikte duty-free dükkanlara ulaşım sağlayabilmektedirler. Üst katlarda ofisler, satış alanları, teknoloji merkezi ve restoranlar yer almaktadır. Açık oturma alanları ise marinaya açılan teraslara yerleştirilmiştir.

İki katlı hacim bünyesinde yolcular duty-free dükkanlarına ulaşımı düşey sirkülasyonları kullanarak sağlamaktadırlar. Bina cephesindeki camların tamamen açılabilir oluşu açık mekanlar yaratmaktadır.

Atıştırma alanlarına girişi ve terminal ana girişini işaret eden iki adet iç avlu bulunmaktadır. Estetik çekiciliği sağlayan bu düzenlemeler işlevselliği arttırmayı amaçlamış bu iç avlular ile mevcut antrepo binaları arasında bütünleştirici yapıyı oluşturmuştur. Yüzey platformda yer alan bina içinde yer döşemeleri kimi yerlerde yırtılarak havuzları oluşturmaktadır.

Otelin yer aldığı bina olan B2 binasının alt katlarında satış noktaları bulunmakta ve üç kütlede oluşan bu yapı tek hafif çatı altında bütün haline getirilmiştir. 6 ve 7 numaralı antrepoların kimi kısımları yıkılarak sirkülasyon alanına eklenmiş, yeşil alan ve satış alanları meydan ile bütünleşik hale getirilmiştir bununla birlikte bina, Tarihi Tophane Meydanı'nın her yerinden fark edilmesi sağlanmıştır.

İçinden Tarihi Tophane Binasının görülebildiği, 5 numaralı antrepo binası olan bu binanın dış hatları korunarak yeniden yapılandırılmış, iç mekanlara ulaşım ile doğal ışığın iç mekana ulaşması sağlanmıştır. Bina sergi salonlarını ihtiva etmekle birlikte tamamen şeffaf olan dış kabuk iç ve dış mekânı görsel bütünlüğe ulaştırmıştır.

Deniz üzerinde yüzer platformda bulunan bu bina akvaryum olarak tasarlanmış, önündeki havuz ile meydanla bütünleşmiştir.

Tek katlı bir yapı olan bu bina, çelik ve cam çatı ile bir bütün haline getirilmek istenen meydan ile iç içe olan şeffaf satış modülleridir.

Çevre düzenlemelerinin bütün olarak ele alınması ile insanlar denize yaklaştırılmış, oluşturulan iskele ile deniz yolu ile ulaşım sağlanmıştır. Otel kompleksi olarak yeni işlevini kazandırılan bu iki bina arası bağlantı çelik köprü ile sağlanmış, gümrük binasının projeye dahil edilmesi ile üç binadan oluşan bütünü oluşturmuştur.

Paket postanesi ile 20 numaralı antreponun birleşiminden oluşan A3 binası yine tek çelik çatı altında doğal ışık alan mekanları oluşturan, yeni fonksiyonları ile; sergi, fuar, seminer salonları olarak tasarlanmıştır. Orta akslar bina boyunca boşaltılıp galeriler oluşturularak katlar arası iletişim kurulmuştur.

Projenin bölge ile birleşimini sağlamak amacı ile Meclis-i Mebusan Caddesinin trafiği yer altına çekilerek çevresel estetiğin artırılması istenmiş bu düzenleme sayesinde Tarihi Tophane Meydanı'nın ve denizin daha çok fark edileceği öngörülmüştür. Bununla birlikte Beyoğlu bağlantısı adına bu öneri kuvvetli bir adım olmuştur.

Projeye otopark alanının dahil edilmesi ile Tarihi Tophane Meydanı çevresindeki alanın otopark problemini çözmeye yönelik nitelikli bir adım olmuştur. Ziyaretçilere ve bölge halkına daha fazla otopark alanı sağlayarak, daha ulaşılabilir bir alan, çevre dostu ulaşım sistemini teşvik etmekle birlikte bölgenin turistik ve kültürel faaliyetlerini arttırmaya olumlu bir katkı oluşturabilir. Çelik ve cam bağlantıları ile birleştirilen A1 ve A2 binalarına Gümrük binasının da eklenmesi, bir bütün olarak ele alınan bu üç binanın Otel kompleksine dönüştürülmesi de projeye ait bakış açılarını da ortaya koymuştur.

Tüm yetkileri TDI'ye devredilmiş ve nisan ayında 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge kurulundan onay alan Galataport projesinde uygulamaya geçilmek için 24 Ağustos'ta bütün kanuni sorunların giderilip Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınan onaylarla, yap-işlet-devret modeline göre düzenlenen şartnameler ile özelleştirmeye açılmak amacıyla ihaleye açılmıştır. Tepe İnşaat Ortak Girişim Grubu, Pilot Ortak Finans Gayrimenkul Ortak Girişim Grubu ve Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu ihaleye katılmış olup Proje için ihale 16 Eylül 2005 tarihinde yapılmıştır. En yüksek fiyatı Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu'nun vermesinin ardından ihale sonucunda Özelleştirme idaresi Başkanlığı tarafından onaylanıp Yüksek Planlama Kurulu tarafından ele alınıp kesinleştirilecek ve çalışmalar başlatılacaktır.

3.3.2. Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa — Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi Proje Alanı ve Kapsamı

Yapılaşma düzeni ve mevcut metropoliten yaşam alanları ile ilişki kurulması amacıyla Kamu Proje Alanlarına (KPA) ayrılan bu alanlar içinde Anadolu yakası ile deniz ilişkisi kurulmuş olup aktif ve pasif yaşam alan odak koridorları ile desteklenmiş noktalar hedeflenmiştir. Bu odaklar, Kadıköy Metropoliten Alt Odağı, Haydarpaşa Ulaşım ve Transfer Odağı, Haydarpaşa Deniz Bilimleri, Tarihi ve Teknolojisi Kompleksi, Harem Ulaşım Alt Odağıdır. Belirtilen odaklarla amaçlananlar şu şekilde sıralanabilmektedir, bunlar; Kadıköy Meydanı düzenlemesi, TCDD Triyaj tesisleri alanının yeniden değerlendirilmesi ve bu alanda belediyelere ve İstanbul Tüp geçit projesine destek sağlayacak Kamu-Rant tesisleri öngörülmekte ve Gümrük limanının yeniden ele alınması ile oluşturulacak bu alan, deniz akvaryumu, müze, sanat galerileri

ve turistik kullanımları içermekte, gümrük limanının yeniden ele alınmasıyla birlikte Üsküdar yönüne devamlılığı destekleyecek bir ulaşım alt odak noktası olarak planlanmıştır.

Tüm bu odaklar, bölgedeki kentsel planlamada ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi açısından öneme sahiptirler. Kentin gelişimine yönelik olarak oluşturulan bu stratejik adımlar, kentindeki ulaşım, kültürel ve rekreasyonel faaliyetlerin daha iyi organize edilmesini sağlamayı barındırmaktadır.

Sorunların çözümlenmesi için tasarımlarda insanın merkeze alınması, imkanların kullanımı, devamlılık ve bütünlüğü vurgulamada daha efektif olup bu projede de tasarımlar ana başlığı insan olan bütüne işaret eder biçimde ele alınmış, kentsel kimliğin korunması da öncelenmiştir. Saha üzerindeki yerleşim düzenlenmesinde ulaşım altyapısı ile entegre biçimde değerlendirilmiştir. KP Alanları etaplama sürecinin ulaşım-altyapı ve kamu alan dönüşümleri ile eş zamanlı olarak uygulanacağı belirtilmiştir.

Bu bağlamda Kamu Proje Alanlarının dönüşümünde hızı oluşturacak ana nokta ve yatırımların belirlendiği ve özel ve/veya Kamu Proje paketleri olarak tanımlanan bu alanların mülkiyet dönüşümü ve tasarımında öncelikli olmalarının anahtar olduğu belirtilmektedir. Organize edilmesinde yerel yönetimin daha çok rol alması ve senkronizasyonu sağlamanın iş- işleyiş sürecini hızlandıracağı bilinmektedir. Bununla beraber proje sahası ile ilk elden etkileşimli olan kent yaşam alanlarında mevcut olan planların gözden geçirilmesi büyük önem arz etmektedir.

İstanbul'daki kent yaşamının merkezden alt merkezlere ve yaşam alanlarına ilişkin bilgiler incelenmeli, ulaşım ve çevresel düzenleme gibi gerekli konular ele alınarak bütünlük amaçlanmalıdır. Bu anlamda, metropoliten iş merkezi alanı odaklarına "kentsel kimlik" kazandırılması, bu alanlar arasında "kentsel devamlılık" sağlanması ve Anadolu yakası Üsküdar- Moda arası "kentsel belirginlik" kazandırılması amaçlanmıştır.

3.3.3. İstanbul Esenler Havaalanı Bölgesi Dönüşüm Projesi

Adil Şehir yaklaşımı vizyoner bir planlama yaklaşımı geliştirmiştir. Bu yaklaşımın

dönüşüm ve gelişimin konusu olan kentsel mekanlarda politika yapıcılara ve uygulayıcılara sunduğu ilkeler eşitlik, demokrasi ve çeşitlilik başlıkları altında toplanmaktadır. Günümüz kentsel dönüşüm uygulamalarında bu ilkelerin tartışılmasının teorik araştırmaların zenginleştirilmesine ve kentsel sorunların çözümü için gerekli altyapının sağlanmasına yardımcı olacağı düşünülmektedir. Bu çalışmada adil kent ilkeleri başlık altında toplanmış ve Türkiye'deki ilk dönüşüm önerisi olan İstanbul Esenler İlçesi Havaalanı Bölgesi Dönüşüm Projesi çerçevesinde ele alınmıştır.

İstanbul'un Esenler ilçesi, metropol alanı içindeki konumu, mekansal gelişim özellikleri ve idari yapısıyla Türkiye'ye özgü bir tarihsel gelişime sahiptir. Esenler'de yerel yönetimin girişimi ve merkezi yönetimin teşvikiyle ortaya çıkan yeni mekansal yapının, önümüzdeki 20-30 yıl boyunca Esenler'deki planlama faaliyetlerini belirleyecek bir modelin ilk çekirdeğini içerdiği varsayılabilir. Türkiye. İstanbul metropol alanında kira artışlarından nispeten uzak olan Esenler, şu ana kadar tarlaya uygun arsanın tarla sahipleri tarafından düşük gelirli göçebelere satılması ve parsellenmesi yoluyla ucuz konut sağlama fırsatları yaratmıştır. İstanbul'un kentsel dönüşüm uygulamaları gecekondulardan kentteki hassas bölgelere ve depreme yatkın yapılara, Esenler ilçesinde ucuz imkanlarla inşa edilen ve yasal düzenlemeleri olmayan konut yapılarına kadar uzanmaktadır.

Esenler'in tarihi merkezlerinden biri olan Atışalanı bölgesinin kalbini oluşturan Havalimanı mahallesi, kentsel dönüşüm alanı olarak diğer ilçelere göre daha fazla öne çıkmasını sağlayan birçok özelliğe sahiptir. Bunlardan en önemlisi dönüşüm alanı olarak seçilen lokasyonun, sahanın büyük bir kısmını bölünmemiş olarak oluşturmasıdır. Bu durum, projeyi kamulaştırmadan bölgede yaşayan sakinin rızasının alınması açısından oldukça önemli olmakla birlikte dönüşümü için de yeterli bir neden gibi görünmektedir. Proje için hedef alanların büyüklük ve konum itibarıyla dikkat çeken alanlar olduğu açıklanmıştır.

Havaalanı mahallesinde proje alanında yer alan binaların mülkiyet sorunları ve düşük inşaat uygunluğuna sahip olması, alanın yeterli gelişme fırsatlarına sahip olmadığı ve devlet müdahalesi yoluyla dönüşüm gerektirdiği bir durumla sonuçlanmaktadır.

Mevcut yapı stoğunun mülkiyetle ilgili sorunlarının olması, kalitesiz inşa edilen binaların kullanım ömrünün sonuna gelmiş olması ve bu koşulların yerel halk tarafından kabul edilmesi, kentsel dönüşümden faydalanılmasını gerektirmesi vb. Kamu müdahalesinin gerekli olmasıdır.

Pozitivist yaklaşımlara göre zayıf yönleri, çalışma alanının geliştirilememesi ve bilgiyi kanıtlamanın zorluğu gibi görünmektedir. Ancak bu çalışmanın, genelleme amacı taşımadığı ve analizi alanla sınırlandırdığı için bu zayıflıktan etkilenmediği söylenebilir. Bu amaçla, aralarında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Esenler Kent Konseyi kararları, Bakanlar Kurulu kararları olmak üzere Resmî Gazete 'de yer alan konu ile ilgili ulusal ve yerel basın kuruluşu taranmıştır. Bu çalışmanın kentsel dönüşüm uygulamalarına yönelik araştırmaları desteklemesi amaçlanmıştır.

3.3.4. Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından gündeme getirilen 1/50.000 ölçekli nazım imar planı içerisindeki, Haydarpaşa Limanı'nın taşınması konusundaki öneri, Limanın Selim Paşa- Silivri arasına veya Marmara'da başka bir alana taşınmasını, limanın mevcut konumunun kara-deniz trafiğini etkilemesi, gemilerin yük boşaltma işlemlerinin uzun sürmesi gerekçeleri ile savunmaktadır.

Bakanlık tarafından taşınma için gerekli yetkinin verilmesi gerektiği bildirilmektedir. Projenin uygulamaya geçilmeye hazır olduğu, belediye meclisi ve bakanlık tarafından onandığı Büyükşehir Belediyesi tarafından ifade edilmektedir.

Şehir yaşamını iyi yönde geliştireceği düşünülen Haydarpaşa Limanı'nın bulunduğu alandan kaldırılması ile açılacak alanın kara-deniz yolcu taşımacılığına ayrılacaktır. Tüp geçit uygulaması sonrası Büyükşehir Belediyesi, raylı sistem taşımacılığı açısından Haydarpaşa'nın büyük önem kazanacağı söylenmektedir. Haydarpaşa Limanı'nın tüp geçit projesinden önce kaldırılması gerekliliği ve bu bölgenin raylı sisteme göre yeniden planlanmasının öngörüldüğü bildirilmektedir.

Haydarpaşa Garı ve çevresinin kapatılmasını öneren projeye mevcut kullanım ve dokunun değişebilmesi olasıdır. Bunun gibi projeler kentsel dönüşüm ile ilgili çeşitli tartışmaları ve düşünceleri beraberinde getirir. Toplum görüşleri, projenin tüm etki ve sonuçları konusunda önem arz etmektedir. Anadolu insanları ve İstanbullular için bir tür giriş kapısı olan Haydarpaşa Garının kapatılmasının getireceği etkiler tüm paydaşları ile toplum görüşüne sunulması ve dikkate alınması gereklidir. "Global Ticaret Merkezi" adı altında Haydarpaşa Garı'nı da içerisine alan yaklaşık 1.000.000 metrekarelik alan zengin emlak piyasasına, Dünya Bankası direktifleri ve borç ödeme döngüsünün devamlılığı gerekçesi ile bırakılmaktadır. Kamuoyunda "Haydarpaşa Yasası" olarak bilinen 17.9.2004 tarihli ve 5234 sayılı kanunun geçici 5. maddesi ile Haydarpaşa liman ve gar alanında bulunan hazine malı taşınmazlar, bedelsiz olarak Devlet Demiryolları'na terk edilmiş ve bu taşınmaz mallarla ilgili olarak "imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plan ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilan ve itirazlara dair sürelerle ilişkin hükümlere tabi olmaksızın, her ölçekteki imar planını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, resmen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye" Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Aynı kanunda devamla, "Plan hazırlama ve onaylama işlemleri Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın uygun görülen birimine; ruhsat ve plan uygulama işlemleri ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı il teşkilatına yerine getirilir," denilmekte ve "Kesinleşen planlar ilgili belediyelere tebliğ edilir.

Bu planların uygulanması zorunludur," hükmü bulunmaktadır. Kanundan açıkça anlaşılacağı üzere tüm İstanbullularla birlikte ilgili yerel yönetimlerin de devre dışı bırakıldığı bu karara bağlı olarak alınan 5335 sayılı "torba" kanununun 32. maddesiyle de tüm bu taşınmazların satış ve devir yetkisi; Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından özelleştirme programına alınan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu'na bırakılmış ve yerel yönetimler sadece görüş bildiren merciler haline getirilmiştir. Tarihi Haydarpaşa Garı, limanı ve çevresini de içine alan 1.000.000 m²'lik kamusal alan "Dünya Ticaret Merkezi ve Kurvaziyer Liman" adı altında yapılaşmaya açılıp kamusal kullanıma kapatılarak, İstanbul'un ve Anadolu'nun demiryolu ve deniz ulaşımı bağlantısını, daha önemlisi anılarını ve tarihi-kültürel simgelerini ve silüetini yok eden yedi adet gökdelen inşaa edilmesi planlanmaktadır.

SONUÇ

Kentsel dönüşüm, halihazırda büyükşehirlerimiz adına önemli bir gereksinim olmuştur. Gün geçtikçe kendini geliştiren, dönüşen ve nüfusu artan, bilhassa kültür miras bakımından da oldukça zengin olan büyükşehirlerde, muhtelif imkanları gözetererek eski ve zayıf görünen kentsel mekanlarımızı şehre kazandırmak, yeni anlamlar katarak canlandırmak, geliştirmek ve yenilemek, sosyo-ekonomik bakımdan da şehirlere katkı sağlamak gerekmektedir. Özellikle deprem tehdidine kalıcı çözümler bulmak açısından da kentsel dönüşümler hayatı önem taşımaktadır. Eski şehir kalıntıları ve merkezlerinin bakımsız, çürümeye yüz tutmuş ve bir bakıma binaların plan ve projersiz bir biçimde inşa edildiği İstanbul'un, geniş ölçekli kentsel dönüşüm yaşaması gerekmektedir. Bu sebeple kentsel dönüşüme gereken önemin gösterilmesi elzemdir. Bu kapsamda çalışma yapılırken de kentsel dönüşüm tanımı ve tarihçesi üzerinde de durularak ülkemizin ticari ve kültürel başkenti İstanbul'un gerek nüfusu, gerek diğer taşıdığı yükleri de hesaba katılarak incelenmesi gerektiği göz önünde bulundurulmuştur.

İstanbul, kentsel dönüşüm açısından önemli bir örnektir. Şehir, nüfus yoğunluğu, coğrafi yapı ve tarihî mirasıyla benzersiz bir konuma sahiptir. Ancak, aynı zamanda, kentsel dönüşümün gerekliliğini ve aciliyetini de ortaya koymaktadır.

İstanbul'da kentsel dönüşüm projeleri, özellikle deprem riski altındaki alanlarda mevcut binaların güçlendirilmesi veya yeniden inşa edilmesiyle gerçekleştirilmektedir. Bu projelerin başarısı, hem şehir sakinlerinin yaşam standartlarını yükseltmek hem de çevresel sürdürülebilirliği sağlamak açısından büyük önem taşımaktadır.

İstanbul'da kentsel dönüşüm uygulamalarının toplu konut inşası konusuna indirgenmesi de ilk aşamada kültürel, sosyal, ekonomik açıdan planlama konusunda geleceğe dönük problemler ortaya çıkartmış, daha sonra yapılan Esenler ve Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Uygulamaları ile bir nebze de olsun bu konuya dikkat edilmiştir. Ancak yine de özellikle Fikirtepe örneğinde olduğu gibi pek çok faktörün iç içe bulunması nedeniyle alınan önlemler yeterli olmamaktadır. Bu açıdan bölgedeki

vatandaşın kentsel dönüşüm sürecinde farklı bölgelere kaydırılması aşamasında sosyo-ekonomik faktörler ve bireylerin iş yerleri, sosyal çevreleri de göz önünde bulundurulması, yapılan yardımların arttırılması elzemdir.

İstanbul'da kentsel dönüşüm süreciyle ilgili bazı zorluklar da mevcuttur. Bu zorluklar arasında mülkiyet hakları, finansman sorunları, yerinden edilme ve toplumsal kabul gibi konular bulunmaktadır. Bu zorlukların üstesinden gelmek için, çoklu paydaş iş birliği, katılımcı planlama süreçleri ve adil uygulama stratejileri benimsenmelidir.

İstanbul'daki kentsel dönüşüm süreci, şehrin geleceği açısından kritik bir öneme sahiptir. Bu sürecin başarılı olabilmesi için şehir yöneticilerinin, sivil toplum kuruluşlarının ve halkın işbirliği içinde hareket etmesi gerekmektedir. Ancak, doğru politika ve stratejilerle yönetildiğinde, kentsel dönüşüm İstanbul'un daha güvenli, daha yaşanabilir ve daha sürdürülebilir bir geleceğe doğru ilerlemesine olanak sağlayabilir.

Yine kentsel dönüşümün ülkemizde toplu konut inşası hususuna indirgenmesi de projelerin kapsamı ve esas tanımı itibariyle kentsel dönüşümün kültürel, sosyolojik ve ekonomik etkilerini de içeren kümülatif değerlendirmelerini de etkilemiştir. Bu noktada günü kurtarmaktan ziyade daha geleceğe dönük uygulamaların planlanması zaman almış, zamanla yapılan uygulamaların etkileri üzerinde daha detaylı durulması konusuna daha çok önem verilmiş, Esenler ve Haliç örneği gibi daha detaylı düşünülmüş kentsel dönüşüm planları ortaya çıkarılabilmektedir. Bu noktada gelecekte kentsel dönüşüm projelerinin tüm etkenler göze alınarak yapılması İstanbul gibi sürekli göç alan ve gelişen bir metropol için geleceğe daha planlı ve düzenli adım atılmasına öncü olacaktır.

Global olarak pek çok kentsel dönüşüm projesinin başarılı olduğu aşıkardır. Bu açıdan kentsel dönüşüm projeleri neticesinde dönüşüme giren bölgelere katılan yeni fonksiyonlar genel olarak ev, iş, eğlence, kültürel miraslar ve açık mekanlar vb. alanların kullanılma biçimini değiştirmektedir. Yine de kentsel dönüşümü uygularken kente, kültürel mirasa, sosyal alana, rantın vatandaş lehine olduğu bir ortam

oluşturmaya, vatandaşın ihtiyaç ve talebine yönelik projeler ortaya koymaya önem gösterilmelidir. İstanbul özelinde de uygulamalar yapılırken dikkat edilmesi gereken en önemli nokta budur.

Kentsel dönüşüm projeleri uygulanırken önemli noktalardan biri de kamu ile özel sektörün projedeki yeri ve konumudur. Zira genel olarak kamu, özü gereği vatandaşın yararına, isteğine göre projeler şekillendirirken özel sektör kendi çıkarına, ekonomisine, ilişkilerine ve şirket faydasına olacak uygulamalara daha sıcak bakabilmektedir. Bu noktada standartların oluşturularak daha tutarlı, net çizgide hareket etmek de gereklidir. Neticede bilhassa İstanbul'da atılacak yanlış adımlar kentin silüeti, kültürel mirası, demografisi, ticari faaliyetleri, tarihi yapısı ve geleceği adına geri dönülemez yaralar açabilir. Bu noktada uygulanacak kentsel dönüşüm projelerinin en ince detaylarına kadar, zamanı iyi kullanarak ve vatandaşın faydasını gözeterek yapılması, kamu ve özel sektörün bu anlamda müşterek hedefler ve kalite standartları üzerinden birlikte çalışması da büyük önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- Akın, O. (1999). *Küreselleşme olgusu ve kent mekânı üzerindeki etkileri: İstanbul metropoliten alanı*. Nobel Yayınevi. 14-25
- Akkar, M. Z. (2006). Kentsel dönüşüm üzerine Batı'daki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye. *TMMOB ŞPO Yayını*, 36, 29-38.
- Arslan, G. Y. (2014). Kentsel dönüşümün sürdürülebilirlik boyutu: Hammarby (İsveç) ve Fener-Balat örneklerinin incelenmesi. *Artium*, 2(2), 180-190.
- Asal, R. (2013). "Yenikapı kazıları ve İstanbul'un antikçağ ticareti", *saklı limandan hikayeler Yenikapı'nın batıkları*. Vehbi Koç Vakfı Yayınları,. 22-27
- Avcı, S. (2010). *İstanbul'un nüfus özellikleri ve afetlerden zarar görebilirlik*. 94-116.
- Avcı, S., & Ayık, U. (2013). Bir kentsel dönüşüm projesine coğrafi bakış: Fikirtepe örneği. *KBAM*, 397-711.
- Ayık, U. (2014). Fikirtepe kentsel dönüşüm projesi örneğinden hareketle siyasal alandaki hegomonik söylemin kentsel mekâna yansımaları. *Coğrafyacılar Derneği Uluslararası Kongresi Bildiriler Kitabı*, 780-788.
- Bailey, N., & Robertson, D. (1997). Housing enewal, urban policy and gentrification. *Urban Studies*, 34(4), 561-578. <https://doi.org/10.1080/0042098975925>
- Baştürk, A., Mete, B., & Altun, L. (2001). İBB Haliç dönüşüm projeleri. *Haliç 2001 Sempozyumu*. 54-61
- Cansever, T. (1993). *Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak (C. 4)*. Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını,. 67-82
- Çakmak, B., & Gökalp, Z. (2011). İklim Değişikliği ve Etkin Su Kullanımı. *Tarım Bilimleri Araştırma Dergisi*, 1, 87-95.
- Çeker, A. (2012). *Doğal ortamın mekânsal kullanım özellikleri "Eyüp sit koruma alanı*

örneği". 283.

Çubuk, M. (1981). *İstanbul yerleşim düzeninde Boğaziçi ve Haliç'in işlevleri üzerine.*

1. Kitap. 34-64

Dağgülü, İ. B. (2001). İstanbul'da zamanlar ve deniz. *Mimar.ist*, 2, 85-90.

Doğan, M. (2023). SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK: SU VE SUYUN ÖNEMİ. *Avrasya*

Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 10(1), 176-192.

Döker, M. F. (2012). *İstanbul kentsel büyüme sürecinin belirlenmesi,*

izlenmesi ve modellenmesi [Doktora,], İstanbul Üniversitesi Sosyal

Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı].

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/TEZ/49772.pdf> 67-92

Ergun, N. (2004). Gentrification in Istanbul. *Cities*, 21(5), 391-405.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.004>

Ersoy, M. (2012). Savunmacı Planlama Kuramı. İçinde *Planlama Kuramları*. Ninova

Yayınları. 392-393

Ersoy, M. (2016). Planlama kuramına giriş. İçinde *Kentsel Planlama Kuramları*. İmge

Kitabevi Yayınları. 9-34

Eşkar, F. (1997). *Liman kentlerinin yenilenmesi* [Yüksek Lisans]. İstanbul Teknik

Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. 19-32

Fainstein, S. (2000). New directions in planning theory. *Urban Affairs Review Sage*

Publications, 35(4), 451-478.

Fainstein, S. (2010). The just city. *International Journal of Urban Sciences Routledge*,

18(1), Article 1.

Fatih Belediyesi. (2006). *Fatih Belediyesi 2006 Yılı Faaliyet Raporu* (2006; 15-18).

<https://www.fatih.bel.tr/tr/main/read/dosyalar?file=dbb0ef41c73c4a429a2ccccf63>

e7514a8.pdf

Firidin, E. (2004). Değişen paradigmlar ekseninde kent planlamaya yeni yaklaşımlar.

Planlama, 2, 44-50.

Günay, B. (2007). Planlama kuramı ve kentsel planlama eğitimi. İçinde *Kentsel*

Planlama Kuramları. İmge Kitabevi Yayınları. 307-341

Güney Ekenyazıcı, E., & Gorgulu, T. (2013). Kişisel menzil kavramı üzerine eleştirel

bir okuma ve haritalama denemesi. *Megaron*, 8(1), Article 1. 17-22

Güngör, N. (1996). *Seyyahların kaleminden şehir-i şirin İstanbul*. Milliyet Kitapları.

76-82

Hamnett, C. (1984). Hamnett, C. (1984). Gentrification and urban location theory: A

review and assessment. İçinde *In Geography And The Urban Environment:*

Progress In Research And Applications. Wiley and Sons. 282-319

Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital: Studies in the history and theory of*

capitalist urbanization (7. bs). John Hopkins University Press. 34-42

İskenderoğlu, A., Bilgin, İ., Baş, M., Yağcı, M. Ö., & Özeyranlı. (2003). İstanbul' da

muhtemel depremler karşısında çözüm önerileri. *Jeoloji Mühendisliği Dergisi*,

27(2), 3-17.

Keleş, R. (2012). *Kentleşme Politikası* (20. bs). İmge Kitabevi Yayınları. 224-290

Keleş, R., Duru, B. (2014). Ankara'nın ülke kentleşmesindeki etkilerine tarihsel bir

bakış. *Mülkiye Dergisi*, 32(261), 27-44.

Müller-Wiener, W. (1988). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul limanı*. Türk Tarih Vakfı

Yurt Yayınları. 54-62

Özden, P. P. (2008). *Kentsel Yenileme* (1. bs). İmge Kitabevi Yayınları. 43-51