

**T.C.  
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI**

**KENTSEL DÖNÜŞÜM VE MEGA ULAŞIM PROJELERİ  
ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR DEĞERLENDİRME:  
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**AYÇA İLHAN**

**DENİZLİ, OCAK - 2020**

**T.C.  
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI**



**KENTSEL DÖNÜŞÜM VE MEGA ULAŞIM PROJELERİ  
ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR DEĞERLENDİRME:  
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**AYÇA İLHAN**

**DENİZLİ, OCAK - 2020**

**Bu tez çalışması Pamukkale Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Koordinasyon Birimi tarafından 2019FEBE007 nolu proje ile desteklenmiştir.**

**Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atfedildiğine beyan ederim.**

**AYÇA İLHAN**



## ÖZET

**KENTSEL DÖNÜŞÜM VE MEGA ULAŞIM PROJELERİ ÜZERİNE  
KARŞILAŞTIRMALI BİR DEĞERLENDİRME: İSTANBUL  
ÖRNEĞİ  
YÜKSEK LİSANS TEZİ  
AYÇA İLHAN  
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI  
(TEZ DANIŞMANI:DR. ÖĞR. ÜYESİ GÖRKEM GÜLHAN)  
DENİZLİ, OCAK - 2020**

Kentler devamlı olarak değişen/dönüşen, yapılan her müdahale sonucunda doğrudan ya da dolaylı olarak etkileşim içerisinde olan mekânlardır. Özellikle ülkemizde kentsel dönüşüm uygulamalarının sadece konut alanları üretimi ve depreme dayanıklılık gibi konular üzerinden ele alınması ve kentsel dönüşüm bölgelerindeki ulaşım politikalarının uygulamalardan önce belirlenmemesi kentsel ulaşım ve sürdürülebilirlik için olumsuz etkiler oluşturmaktadır.

Bir bölgede yaşayan toplum kesiminin yer değiştirmesi, bölgeye yeni bir kesimin gelmesi veya o bölgedeki toplumsal alışkanlıkların çeşitli kentsel müdahaleler nedeni ile değişmesi, o bölgedeki mevcut seyahat üretimini, seyahat dağılımını, tür seçimini ve link kapasitelerini değiştirecektir. Bu da kentsel ulaşım ve alışkanlıklarının yeniden üretimi anlamına gelmektedir.

Kentsel dönüşüme ek olarak son yıllarda yapılan mega projeler özellikle İstanbul'da hem arazi kullanımı hem de ulaşım hacimlerini etkilemektedir. Hangi ilçelerin ve bölgelerin ulaşım yatırımlarından etkilendiğinin tespit edilmesi, bu etkiler doğrultusunda geliştirilmesi gereken arazi kullanım kararları ve ulaşım dönüşüm ilişkisi bağlamında yapılan çalışmaların sonuçlarının anlaşılması önemli planlama aşamaları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada ülkemizde en çok yatırımın yapıldığı il olan İstanbul örnek alan olarak belirlenmiştir. Yine en yüksek pay olan ulaşım yatırımlarının kentsel alanda yarattıkları etkiler incelenerek, ilk aşamada mega projelerin arazi kullanım ve ulaşım ilişkisi kapsamında yarattığı sonuçlar analiz edilmiştir ve öncelikli olarak müdahale edilmesi gereken alanlar/ilçeler/ ve bölgeler belirlenmiştir.

İkinci aşamada ise kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilen İstanbul ili, Ziya Gökalp Mahallesi, Ayazma Mevkii'nde dönüşen mekânlarda değişen ulaşım alışkanlıklarını ve kente etkilerini incelemek amacıyla yerinde dönüşümün yapıldığı Ayazma kentsel dönüşüm alanında yürütülen mülakat çalışmalarıyla alanın ulaşım alışkanlıkları değerlendirilerek bölgeye yönelik yeni planlama yaklaşımları önerilmiştir.

**ANAHTAR KELİMELELER:** Ayazma, Kentsel Dönüşüm, Mega projeler, Ulaşım, İstanbul

## **ABSTRACT**

### **A COMPARATIVE EVALUATION ON URBAN TRANSFORMATION AND MEGA TRANSPORTATION PROJECTS: THE CASE OF ISTANBUL**

**MSC THESIS  
AYÇA İLHAN**

**PAMUKKALE UNIVERSITY INSTITUTE OF SCIENCE  
URBAN AND REGIONAL PLANNING  
(SUPERVISOR:ASSIST. PROF. DR. GÖRKEM GÜLHAN)  
DENİZLİ, JANUARY 2020**

Cities are places that change/change continuously and interact directly or indirectly as a result of every intervention. Especially in Turkey, urban regeneration practices are taken into consideration only for issues such as production of residential areas and earthquake resistance, whereas transportation policies in urban regeneration regions are not determined ahead of the implementation. This has negative effects on urban transportation and sustainability.

The displacement of the community living in a region, the arrival of a new section or the change of social habits in that region due to various urban interventions will change the current travel production, travel distribution, species selection and link capacity in that region. This means urban transportation and reproduction of habits.

In addition to urban transformation, recent mega-projects affect both land use and transportation volumes, especially in Istanbul. Determining which districts and regions are affected by transportation investments, understanding the results of the studies carried out in the context of land use decisions and transportation transformation relationship that need to be developed in line with these effects are important planning stages.

In this study, Istanbul, which is the province where the most investment is made in our country, was identified as a sample area. In the first phase, the results of mega projects within the context of land use and transportation relationship were analyzed and the areas/districts/ and regions that need to be intervened in priority were determined by examining the impacts of transportation investments, which are also the highest share, in the urban area.

In the second phase, the transportation habits of the area were evaluated by the interview studies conducted in the Ayazma urban transformation area where the transformation was carried out in order to examine the changing transportation habits and their effects on the city in the places transformed in the Ziya Gökalp neighborhood, Ayazma area, which was declared as an urban transformation area. New planning approaches to the area have been proposed.

**KEYWORDS:** Ayazma, Urban Renewal, Mega Projects, Transportation, İstanbul

# İÇİNDEKİLER

Sayfa

<b>ÖZET</b> .....	<b>i</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ii</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>iii</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b> .....	<b>vi</b>
<b>TABLO LİSTESİ</b> .....	<b>x</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>xii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1 Amaç-Kapsam .....	2
1.2 Hipotez .....	3
1.3 Yöntem .....	4
<b>2. TÜRKİYE’DE KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMININ ANALİZİ</b> .....	<b>6</b>
2.1 Kentsel Dönüşümün Tanımı ve Değerlendirilmesi .....	6
2.2 Kentsel Dönüşüm Uygulama Biçimleri.....	9
2.2.1 Kentsel Canlandırma (Urban Revitalization) .....	11
2.2.2 Kentsel Koruma (Urban Conservation) .....	11
2.2.3 Yeniden Geliştirme ( Redevelopment) .....	12
2.2.4 Sağıklaştırma (Rehabilitation) .....	12
2.2.5 Kentsel Yenileme (Urban Renewal) .....	12
2.2.6 Soylulaştırma (Gentrification) .....	13
2.3 Ülkemizde Geçmişten Günümüze Kentsel Dönüşümün Başlangıcı ve Gelişimi .....	13
2.3.1 1945 – 1960 Arası Dönem .....	14
2.3.2 1960 – 1980 Arası Dönem .....	15
2.3.3 1980 – 2000 Arası Dönem .....	18
2.3.4 2000 ve Sonrası Dönem .....	19
2.3.5 Değerlendirme .....	21
2.4 Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları .....	23
2.4.1 Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi .....	24
2.4.2 Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi .....	27
2.4.3 Beyrut – Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi - Lübnan.....	30
2.4.4 Trafalgar Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi - İngiltere.....	32
2.4.5 Değerlendirme .....	34
2.5 Kentsel Dönüşümde Mevzuat ve Yasal Düzenlemeler .....	36
2.5.1 Değerlendirme .....	43
<b>3. ULAŞIM VE ARAZİ KULLANIM ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ</b> .....	<b>45</b>
3.1 Ulaşım ve Toplu Taşıma Sistemleri .....	49
3.2 Ulaşım Planlaması Süreci.....	55
3.2.1 Seyahat Üretimi .....	57
3.2.2 Seyahat Dağılımı.....	59
3.2.3 Türel Ayrım .....	59
3.2.4 Trafik Ataması .....	60

3.3	Ulaşımında Memnuniyet Anketleri .....	61
3.4	Arazi Kullanımı ve Kent Biçimlerine Etki Eden Faktörler .....	66
3.4.1	Topoğrafya.....	66
3.4.2	Nüfus.....	70
3.4.3	Ekonomi.....	71
<b>4.</b>	<b>YÖNTEM ve ÇALIŞMA ALANI .....</b>	<b>73</b>
4.1	Yöntem .....	73
4.2	Çalışma Alanı .....	76
4.2.1	İstanbul'da Kentsel Dönüşüm ve Ulaşım .....	76
4.2.2	Küçükçekmece Planlama Süreci.....	79
4.2.3	Küçükçekmece - Ayazma'nın Konumu ve Gelişimi .....	81
4.2.4	Ayazma'nın Ulaşımı .....	84
4.2.5	Ayazma'da Kentsel Dönüşüm Süreci .....	90
4.2.5.1	Yasal Süreç .....	94
4.2.5.2	Planlama Çalışmaları .....	95
4.2.5.2.1	Mer'i İmar Planlarındaki Durumu .....	97
4.2.5.2.2	Yakın Çevre Planları.....	100
4.2.5.3	Hak Dağılımı.....	102
4.2.5.3.1	Yasadışı Yerleşenlerin Hak Dağılımı .....	104
4.2.5.3.2	Tapu Sahiplerinin Hak Dağılımı.....	104
4.2.5.3.3	Borçlanma Şekli.....	105
4.2.5.3.4	Kura Çekimi.....	105
4.2.5.4	Alandaki Diğer Çalışmalar.....	106
4.2.5.4.1	Sosyal Çalışmalar .....	106
4.2.6	Ayazma Mahallesi Kentsel Dönüşüm Öncesi Durum Anket Çalışması.....	108
4.2.6.1	Mülkiyet Durumu.....	108
4.2.6.2	Doluluk- Boşluk Analizi .....	110
4.2.6.3	Yapı Analizi .....	110
4.2.6.4	Kat Adedi .....	112
4.2.6.5	Fiziksel Durum.....	113
4.2.6.6	Nüfus Durumu.....	115
4.2.6.7	Göç Durumu.....	115
4.2.6.8	Çevre Memnuniyeti.....	115
4.2.6.9	Ekonomik Durum.....	116
4.2.6.10	Ayazma 'da Kentsel Dönüşüm Öncesi Durum Değerlendirmesi .....	116
4.2.7	Ayazma Mahallesi Kentsel Dönüşüm Sonrası Durum .....	117
4.2.7.1	Güney Ayazma.....	117
4.2.7.2	Kuzey Ayazma .....	119
4.2.7.3	Planlama Geçmişi .....	122
4.3	Değerlendirme .....	125
<b>5.</b>	<b>BULGULAR .....</b>	<b>131</b>
5.1	Mega Projelerin Arazi Kullanım ve Kentsel Dönüşüm Süreçleri Üzerinde Yaratacağı Olası Etkilerin Değerlendirilmesi ve Öncelikli Müdahale Alanlarının Belirlenmesi .....	132
5.1.1	Mega Ulaşım Projeleri .....	133
5.1.2	Çalışma Alanı ve Mega Ulaşım Projelerinin Analizi .....	134
5.1.2.1	Marmaray Projesi .....	137
5.1.2.2	Üçüncü Köprü Projesi .....	140



5.1.2.3	Avrasya Tüneli Projesi.....	145
5.1.2.4	Üçüncü Havalimanı Projesi.....	147
5.1.2.5	Kanal İstanbul .....	151
5.1.3	Ulaşım Yatırımlarının Yarattığı Değişikliklerin İzlenmesi .....	154
5.1.3.1	Müdahalede Öncelikli Alanların Belirlenmesi.....	156
5.1.3.2	Planlama Yaklaşımının/Parametrelerinin Üretilmesi.....	158
5.1.4	Değerlendirme .....	165
5.2	İstanbul'daki Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sonrası Ulaşım Değişim ve Memnuniyetlerinin Değerlendirilmesi .....	170
5.2.1	Mülakat Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	182
5.2.2	Mülakat Sonuçlarının Analizi.....	183
5.2.2.1	Korelasyon Analizi .....	183
5.2.2.1.1	Korelasyon Analizi Değerlendirme .....	184
5.2.2.2	Regresyon Analizi.....	187
5.2.2.2.1	Regresyon Analizi Değerlendirme.....	188
5.2.3	Değerlendirme .....	192
<b>6.</b>	<b>SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>	<b>194</b>
<b>7.</b>	<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>206</b>
<b>8.</b>	<b>EKLER.....</b>	<b>217</b>
	EK A Küçükçekmece Belediye Başkanlığı Meclis Kararı.....	217
	EK B Protokol .....	218
	EK C 2 No'lu Ek Protokol .....	221
	EK D 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı .....	224
	EK E.1 1/1000 Ölçekli İstanbul İli Başakşehir İlçesi İkitelli Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı.....	225
	EK E.2 1/1000 Ölçekli Başakşehir Ayazma Bölgesi Gecekondu ve Kentsel Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı .....	226
	EK F İkitelli Mevkii Ayazma Toplu Konut Alanı Ve Gecekondu Dönüşüm Alanı 08.05.2007 tarih ve 2222 sayılı Başkanlık Olur'u Ayazma bölgesindeki yaklaşık 116,69 ha alan sınırları .....	227
	EK G 30.03.20011 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Başakşehir Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı .....	228
	EK H İzin Belgesi.....	229
	EK I Yarı Yapılandırılmış Mülakat.....	230
<b>9.</b>	<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>239</b>

## ŞEKİL LİSTESİ

### Sayfa

Şekil 2.1: Kentsel alanların yıllar içinde değişimi (Artuç 2016). .....	14
Şekil 2.2: Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi (Korkmaz 2015).....	25
Şekil 2.3: Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi (Korkmaz 2015).....	25
Şekil 2.4: Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi 1/5000 ölçekli nazım imar planı (Ankara Büyükşehir Belediyesi 2011). .....	26
Şekil 2.5: Fikirtepe çevresi (Artuç 2016). .....	27
Şekil 2.6: Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı ulaşım ağı (Artuç 2016). .....	27
Şekil 2.7: Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı inşaat aşaması (Bloomberg 2016). .....	28
Şekil 2.8: Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı çevresiyle etkileşimi (Artuç 2016). .....	29
Şekil 2.9: Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı inşaat firmalarının dağılımı (Artuç 2016). .....	29
Şekil 2.10: Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı ulaşım ve donatı sistemi (Artuç 2016). .....	30
Şekil 2.11: İç savaş dönemi kent merkezi (1975-1990) (Tadmori 2004). .....	30
Şekil 2.12: Solidere kentsel dönüşüm alanı planı (Solidere 2002). .....	31
Şekil 2.13: Solidere kentsel dönüşüm alanı öncesi ve sonrası. ....	32
Şekil 2.14: Trafalgar meydanı kentsel dönüşüm projesi (Boujenko ve Jones 2009). .....	33
Şekil 2.15: Trafalgar meydanı projelendirme çalışmaları (Boujenko ve Jones 2009). .....	33
Şekil 2.16: Trafalgar meydanının çevresiyle etkileşimi (Boujenko ve Jones 2009). .....	34
Şekil 2.17: Trafalgar meydanı eski ve şimdiki görünümü (Boujenko ve Jones 2009).....	34
Şekil 3.18: Yeni ulaşım ağının kente etkisi (Elker 2002). .....	46
Şekil 3.19: Ulaşım ve arazi kullanım sistemi (Rodrigue ve diğ. 2006). .....	47
Şekil 3.20: Ulaşım ve arazi kullanımı etkileşimi (Wegener 2009). .....	48
Şekil 3.21: Ulaşım araçlarının kent içerisinde dağılımı (Rodrigue ve diğ. 2006). .....	50
Şekil 3.22: Faaliyetlerin değişimi ile kentsel alanın yayılması (Rodrigue ve diğ. 2006). .....	52
Şekil 3.23: Ulaşımın kentsel alana etkileri (Rodrigue ve diğ. 2006). .....	54
Şekil 3.24: Arazi kullanımı ve ulaşım sistemleri etkileşimi (Fuerst ve Wegener 2004). .....	54
Şekil 3.25: Ulaşım planlaması süreci (Kılınçaslan 2012). .....	56
Şekil 3.26: Seyahat üretimini etkileyen değişkenler (Kılınçaslan 2012). .....	58
Şekil 3.27: Seyahat dağılım modelleri (Kılınçaslan 2012). .....	59
Şekil 3.28: Memnuniyetin belirlenmesi (Quattro 1998). .....	62
Şekil 3.29: Hizmet kalitesinin yolculara etkisi (Quattro 1998). .....	64
Şekil 3.30: Ulaşımında memnuniyeti etkileyen faktörler (TCRP 2013). .....	65
Şekil 3.31: Düz arazide kurulan şehirler (Bayhan 1969). .....	67
Şekil 3.32: Eğimli arazide kurulan şehirler (Bayhan 1969). .....	67
Şekil 3.33: Tepe ve sırtlarda kurulan şehirler (Bayhan 1969). .....	68

Şekil 3.34: Sırt ve düz tepe üzerine yerleşen şehirler (Bayhan 1969). .....	68
Şekil 3.35: Semerde yerleşen şehirler (Bayhan 1969). .....	69
Şekil 3.36: Düz vadilerde yer seçen şehirler (Bayhan 1969). .....	69
Şekil 3.37: Yamaçlı vadilerde yer seçen şehirler (Bayhan 1969). .....	70
Şekil 3.38: Su kenarında yer seçen şehirler (Bayhan 1969). .....	70
Şekil 4.39: Akış şeması .....	74
Şekil 4.40: İstanbul ili riskli alan bölgeleri (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2019). .....	77
Şekil 4.41: 2018 yılı yatırımların sektörel dağılımı (İstanbul Valiliği 2018). ..	77
Şekil 4.42: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (İBB 2009). .....	80
Şekil 4.43: Küçükçekmece'nin geçmişten günümüze nüfusu (TÜİK 2019). ...	82
Şekil 4.44: Küçükçekmece ilçesinin mahalleleri (Ekinci 2009). .....	83
Şekil 4.45: 1975 ve 1990 yılları arazi kullanım haritaları (Ekinci 2009). .....	83
Şekil 4.46: 1995, 2000 ve 2008 yılı arazi kullanım haritaları (Ekinci 2009). ...	84
Şekil 4.47: Via Egnatia yolu güzergahı (Egnatia Turizm 2018). .....	85
Şekil 4.48: Ayazma mevki konumu (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018). .....	87
Şekil 4.49: Ayazma 'da yapılan ve yapılması planlanan metro güzergahları (İBB 2018). .....	88
Şekil 4.50: Ayazma ve çevresine yapılması planlanan ulaşım projeleri (TOKİ 2014). .....	89
Şekil 4.51: Ayazma ulaşımı (TOKİ 2014). .....	90
Şekil 4.52: Ayazmanın konumu (TOKİ 2014). .....	91
Şekil 4.53: Kuzey Ayazma mevkiinin 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planındaki konumu (İstanbul Çevre Düzeni Planı 2009). ..	97
Şekil 4.54: Ayazma mevkiinin 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planındaki konumu (İstanbul Çevre Düzeni Planı 2009). .....	98
Şekil 4.55: Planlama alanının 19.06.2012 tarihli 1/1000 ölçekli kısmi revizyon uygulama imar planı (TOKİ 2014). .....	100
Şekil 4.56: Yakın çevre planları (TOKİ 2014). .....	102
Şekil 4.57: Kamulaştırılmasına karar verilen alan (Turgut ve Ceylan 2010). 103	
Şekil 4.58: Ayazma kentsel dönüşüm alanı proje analiz aşamaları (Turgut ve Ceylan 2010). .....	107
Şekil 4.59: Kentsel dönüşüm öncesi mülkiyet durumu (TOKİ 2014). .....	109
Şekil 4.60: Kentsel dönüşüm öncesi bağımsız birim analizi (TOKİ 2014). ...	111
Şekil 4.61: Kentsel dönüşüm öncesi yapı analizi (TOKİ 2014). .....	112
Şekil 4.62: Kentsel dönüşüm öncesi kat adedi analizi (TOKİ 2014). .....	113
Şekil 4.63: Kentsel dönüşüm öncesi arazi kullanım analizi (TOKİ 2014). ...	114
Şekil 4.64: Kentsel dönüşüm öncesi arazi kullanımı (TOKİ 2014). .....	114
Şekil 4.65: Ayazma kentsel dönüşüm alanı (TOKİ 2014). .....	117
Şekil 4.66: Kuzey Ayazma kentsel dönüşüm alanı (TOKİ 2016). .....	120
Şekil 4.67: Kuzey Ayazma kentsel dönüşüm alanı içerisinde kalan ulaşım projeleri (TOKİ 2016). .....	121
Şekil 4.68: Ayazma 1. Etap konutları. ....	122
Şekil 4.69: 1. Etapta Ayazma'da üretilen konutlar (TOKİ 2014). .....	123
Şekil 4.70: 2. Etapta Ayazma'da üretilen konutlar (TOKİ 2014). .....	123
Şekil 4.71: Ayazma 2. Etap konutları. ....	124
Şekil 4.72: Ayazma 3. Etap konutları. ....	124
Şekil 4.73: Ayazma kentsel dönüşüm alanı arazi kullanım durumu (TOKİ 2014; TOKİ 2016). .....	126

Şekil 4.74: Ayazma kentsel dönüşüm alanı mülkiyet analizi (TOKİ 2014; TOKİ 2016).....	126
Şekil 4.75: Ayazma kentsel dönüşüm alanı kat adedi analizi (TOKİ 2014; TOKİ 2016).....	127
Şekil 4.76: Ayazma kentsel dönüşüm alanı biten ve devam eden projeler (TOKİ 2016).....	128
Şekil 4.77: Ayazma kentsel dönüşüm alanı mevcut yol ağı ve iptal edilen plan doğrultusunda açılan yollar (TOKİ 2016).....	129
Şekil 4.78: Ayazma kentsel dönüşüm alanı sentez (TOKİ 2016).....	130
Şekil 5.79: İstanbul ili ulaşım yatırımları (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	134
Şekil 5.80: İstanbul ilçeleri (İstanbul Haritası 360, 2019).....	135
Şekil 5.81: 1980 ve 1995 yılı 1/50.000 İstanbul Metropoliten alanı nazım planları (TMMOB 2007).....	136
Şekil 5.82: 2006 yılı 1/100.000 ölçekli İstanbul il çevre düzeni planı (İBB 2009).....	136
Şekil 5.83: 1860 tarihli orijinal tüp geçit projesi planı (Marmaray 2019).....	137
Şekil 5.84: Marmaray projesi güzergâhı (Marmaray 2019).....	138
Şekil 5.85: Marmaray Projesinin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).....	139
Şekil 5.86: Marmaray Projesi ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	140
Şekil 5.87: 1973'e kadar gelişen yerleşim alanları (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).....	141
Şekil 5.88: 1973-1990 yılları yerleşim alanları (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).....	141
Şekil 5.89: 1990-2006 yılları yerleşim alanları (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).....	142
Şekil 5.90: Orman alanı üzerine kurulu kapalı siteler (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010; Candan ve Özbay 2014).....	143
Şekil 5.91: Üçüncü köprü ve bağlantı yollarının arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).....	143
Şekil 5.92: Üçüncü köprü güzergâhı ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	144
Şekil 5.93: Avrasya Tüneli güzergâhı ve uzunluğu (Avrasya Tüneli 2019).....	145
Şekil 5.94: Avrasya Tüneli ve diğer ulaşım yatırımlarının gösterimi (Emlak Sayfası 2016).....	146
Şekil 5.95: Avrasya Tüneli'nin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).....	146
Şekil 5.96: Avrasya Tüneli ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	147
Şekil 5.97: Üçüncü Havalimanı (Hürriyet 2014).....	148
Şekil 5.98: Üçüncü havalimanı projesinin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).....	149
Şekil 5.99: 'İşte Yeni İstanbul' (Sabah 2012).....	150
Şekil 5.100: Üçüncü havalimanı ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	151
Şekil 5.101: Kanal İstanbul Projesi (Arnavutköy Haber 2019).....	152
Şekil 5.102: Kanal İstanbul projesinin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).....	153
Şekil 5.103: Kanal İstanbul ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	153

Şekil 5.104: Yıllar içerisinde İstanbul arazi kullanımının değişimi (Google Earth 2019).....	156
Şekil 5.105: Mega projelerin etki alanları (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	156
Şekil 5.106: Mega projeler ve etkilenen ilçeler (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	157
Şekil 5.107: Zeytinburnu 1/5000 ölçekli nazım imar planı (Zeytinburnu Belediyesi 2019).....	159
Şekil 5.108: Bakırköy 1/5000 nazım imar planı (Bakırköy Belediyesi 2019).....	160
Şekil 5.109: Kadıköy 1/5000 nazım imar planı (Kadıköy Belediyesi 2019).....	161
Şekil 5.110: Beykoz 1/5000 nazım imar planı (Beykoz Belediyesi 2019).....	162
Şekil 5.111: Sarıyer 1/5000 nazım imar planı (Sarıyer Belediyesi 2019).....	164
Şekil 5.112: İstanbul ilinde projelerden etkilenen ilçelerin arazi fiyatlarındaki değişim (Zingat 2019).....	166
Şekil 5.113: Mega projeler (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).....	167
Şekil 5.114: Mülakatın yapıldığı yer.....	171
Şekil 5.115: Hanede yaşayan kişi sayısı.....	172
Şekil 5.116: Hanehalkının toplam aylık geliri.....	172
Şekil 5.117: Özel araç sahipliği.....	173
Şekil 5.118: Memnuniyet durumu.....	173
Şekil 5.119: Konut sahipliği.....	173
Şekil 5.120: Kurumlara güven durumu.....	174
Şekil 5.121: Kentsel dönüşüm öncesi ulaşım şekli.....	174
Şekil 5.122: Kentsel dönüşüm sonrası ulaşım araçları.....	175
Şekil 5.123: Kentsel dönüşüm öncesi ve sonrası ulaşım süresi.....	175
Şekil 5.124: Kentsel dönüşüm öncesi aktarma durumu.....	176
Şekil 5.125: Kentsel dönüşümden önce kullanılan ulaşım türleri.....	177
Şekil 5.126: Kentsel dönüşümden önce ve sonra sosyal aktivitelere ulaşım durumu.....	177
Şekil 5.127: Kentsel dönüşüm sonrası araç ve trafik yoğunluğu.....	178
Şekil 5.128: Kentsel dönüşümden önce ve sonra toplu taşıma imkânlarının yeterliliği.....	178
Şekil 5.129: Kentsel dönüşümden sonra istenilen ulaşım türleri.....	179
Şekil 5.130: Kentsel dönüşümden önce/sonra yaya yolları ve motorsuz ulaşım türleri için imkânların yeterliliği.....	179
Şekil 5.131: Kentsel dönüşümden sonra istenilen imkânlar.....	180
Şekil 5.132: Kentsel dönüşümden önce ve sonraki seyahatlerde yaşanan sorunlar.....	180
Şekil 5.133: Kentsel dönüşümden sonra duraklara varış süresi.....	181
Şekil 5.134: Kentsel dönüşüm sonrası iş değişikliği durumu.....	181

## TABLO LİSTESİ

### Sayfa

Tablo 2.1: Yıllar içerisinde dünyada uygulanan kentsel dönüşüm politikaları (Oruç ve Giritlioğlu 2008; Özden 2008; Uzun 2017)..	10
Tablo 3.2: En-13816 standardı (Avrupa Standardizasyon Komitesi 2002). ....	63
Tablo 4.3: 2018 yılı İstanbul ili yatırımlarının karşılaştırması (İstanbul Valiliği 2018). ....	78
Tablo 4.4: İstanbul'da yıllara göre otomobil sayısı ve nüfus değişimi (TÜİK 2019). ....	78
Tablo 4.5: 1000 m <sup>2</sup> 'den az tapulu arsası bulunanlar için, Arsa/Arazi Grupları ve Konut Tercihleri (TOKİ 2006). ....	104
Tablo 4.6: Kura etapları ve çekim tarihleri (TOKİ 2014). ....	106
Tablo 4.7: Kentsel dönüşüm öncesi mülkiyet analizi (TOKİ 2014). ....	109
Tablo 4.8: Kentsel dönüşüm öncesi doluluk boşluk analizi (TOKİ 2014). ....	110
Tablo 4.9: Kentsel dönüşüm öncesi bina ve bağımsız birim sayısı (TOKİ 2014). ....	110
Tablo 5.10: Projelerden etkilenen alanların nüfus verileri (TUİK 2019).....	155
Tablo 5.11: Mega projelerin etkiledikleri alanlar. ....	157
Tablo 5.12: Korelasyon analizi. ....	186
Tablo 5.13: Bağımlı ve bağımsız değişkenler.....	189
Tablo 5.14: Çoklu doğrusal regresyon modeli istatistik sonuçları.....	189

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>CBS</b>	:	Coğrafi Bilgi Sistemleri
<b>ÇED</b>	:	Çevresel Etki Değerlendirmesi
<b>DPT</b>	:	Devlet Planlama Teşkilatı
<b>İBB</b>	:	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<b>İETT</b>	:	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
<b>İMP</b>	:	İstanbul Metropolitan Planlama
<b>KHK</b>	:	Kanun Hükmünde Kararname
<b>TEM</b>	:	Transit European Motorway
<b>TOBAŞ</b>	:	Toplu Konut İdaresi-Ankara Büyükşehir Belediyesi İnşaat, Emlak, Mimarlık Ve Proje Anonim Şirketi
<b>TOKİ</b>	:	Toplu Konut İdaresi Başkanlığı

## ÖNSÖZ

Tez çalışmam sürecinde değerli görüş, tecrübe ve bilimsel bakış açısı ile beni yönlendiren, çalışmam boyunca destekleyen, görüşleri ve önerileriyle çalışmamın gelişmesinde yardımcı olan değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Görkem GÜLHAN'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Saha çalışmaları esnasında alana ilişkin bilgi ve görüşlerini aktaran Toplu Konut İdaresi Başkanlığı İstanbul Hizmet Binasında görevli Hamza ATAŞ'a, anket çalışmamı uygulamamda yardımcı olan Ziya Gökalp Mahallesi muhtarı İhsan KOLUŞ'a, Ayazma Toplu Konutları Site Yönetimine ve Bezirganbahçe Toplu Konutları Site Yönetimine teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamam boyunca değerli tecrübelerini ve bilgisini benimle paylaşan Prof. Dr. Murat Zengin'e teşekkürlerimi sunarım.

Tezimi 2019FEBE007 nolu proje ile destekleyen veren Pamukkale Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Koordinasyon Birimi'ne teşekkür ederim.

Tez çalışmam süresince bana yardımcı olan ve desteğini esirgemeyen Mimar Harun Emre DÜZDEMİR'e teşekkürlerimi sunarım. Çalışmam süresince desteğini esirgemeyen ve manevi olarak her zaman yanımda olan arkadaşlarım Araştırma Görevlisi Şaziye BAL, Sağlık Yöneticisi Zeynep MALAK, Peyzaj Mimarı Ece ASLAN, Hemşire Reyhan Büşra BAYIRLI ve Elektronik ve Haberleşme Mühendisi M. Serhan BAYAR'a teşekkürlerimi sunarım.

Hayatım boyunca bana destek ve yardımcı olan, tez çalışmam süresince sabrı ve motive edici sözleriyle desteğini esirgemeyen, maddi ve manevi her koşulda yanımda olan sevgili annem Nurçin DONAR'a en içten saygı ve sevgilerimi sunarım.



## 1. GİRİŞ

Hızlı nüfus artışı, doğal ve beşeri faktörler, eskime, zamanın ve yaşam koşullarının değişmesinin yanında ulaşım sistemlerinin de değişmesi ve gelişmesi ile kentler hızla yayılmaya devam etmektedir. Bu yayılmanın sonucunda kentlerde bugünkü yapılaşmalar yetersiz kalmaya başlamış ve değiştirilmesi/düzenlenmesi bir gereklilik halini almıştır. Gayri resmi konutlara bir çözüm olarak sunulan kentsel dönüşüm kavramı fiziksel, sosyal ve ekonomik faktörler nedeniyle kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap veremeyen ekonomik, sosyal ve fiziksel yönden sorunlar yaşayan sağlıklı kentsel alanların yeniden yapılanmasının sağlanarak kente kazandırılması olarak tanımlanabilir (Akkar 2006). Ülkemizde ise 1950’li yıllardan sonra kırdan kente göç hızlanmış ve nüfusun hızla artmasıyla konut stoku yetersiz kalmaya başlamış ve bireylerin barınma ihtiyaçlarını kendilerinin karşılamaya başlaması da gayri resmi konutların oluşmasına neden olmuştur.

Kentsel dönüşüm uygulamalarının sadece konut alanları üretimi ve depreme dayanıklılık gibi çerçevelerde ele alınması, yoğunluk ve bu bölgelerdeki ulaşım politika ve kararların uygulamalardan önce belirlenmemesi, kentsel ulaşım için olumsuz etkiler oluşturmakta ve yeni sorunları beraberinde getirmektedir. Ulaşım ve arazi kullanım kavramları da birbiri ile ilişki halinde olduğu göz önünde bulundurularak uygulanan projeler de bu ilişki gözetilerek ele alınmalıdır. Kent içi ulaşım çeşitli aktivitelere göre şekillenirken, arazi kullanımı da bu aktivitelere göre oluşmaktadır. Kent içi ulaşım arazi kullanımını erişilebilirlik sebebiyle etkilemektedir ve bu durumda kent makro-formunun değişimine sebep olmaktadır (Şenbil 2012). Ulaşım talebi ve ulaşım alışkanlıkları kentlerdeki mekânsal etkileşimin tür ve miktarını etkileyen faktörlerin başında gelmektedir. Seyahatlerin hangi miktarlarda, hangi hedeflere doğru ve hangi türlerde oluşacakları, barınma alanları, ticaret alanları ve rekreasyon alanlarının kent içerisindeki konumları ile ilgili olduğu kadar bu alanları kullanan toplum kesimlerinin sosyal, kültürel ve ekonomik özellikleri ile de doğrudan ilişkilidir. Bir bölgede yaşayan toplum kesiminin yer değiştirmesi veya o bölgedeki toplumsal alışkanlıkların çeşitli kentsel müdahaleler nedeni ile değişmesi, o bölgedeki mevcut seyahat üretimini, seyahat dağılımını, tür

seçimini ve link kapasitelerini değiştirecektir. Bu da kentsel ulaşım ve ulaşım alışkanlıklarının yeniden üretimi anlamına gelmektedir.

Bu tez çalışması ile kentsel dönüşüm alanlarında kent içi ulaşım alışkanlıkları ve kullanılan ulaşım sistemleri de dâhil edilerek, ulaşım ve arazi kullanım dengesi gözetilerek öncelikle kentsel dönüşüm kavramı uygulanma biçimleri, gelişimi ve yasal süreci ile incelenmiştir. Dünyadan ve Türkiye’den örneklerle uygulanan kentsel dönüşüm uygulamaları karşılaştırılmıştır. Aynı zamanda dönüşüme uğrayan bölgelerde arazi kullanım ve kent içi ulaşım planlamasının da içinde barındırdığı süreçlerle birlikte kente yarattığı beşeri etki açısından başarılı bir kentsel dönüşüm için olması gereken süreçler ele alınmıştır. Bu doğrultuda, İstanbul’daki kendiliğinden ya da müdahale yolu ile dönüşüme neden olan mega ulaşım projelerinin etkileri arazi kullanımı - ulaşım dengesi bağlamında araştırılarak müdahale seçenek ve yöntemleri belirlenmiş ve yapılan müdahalelerin sonuçlarının analizi yapılmıştır. Yapılan müdahaleler nedeniyle planlanması gereken alanlar incelenmiştir. Aynı zamanda arazi kullanımında yapılan değişikliklerin ulaşım alışkanlıkları üzerindeki etkilerini değerlendirmek için Ayazma mevki seçilmiştir. Ayazma Mevkiinde dönüşen mekânda değişen ulaşım alışkanlıkları mülakat çalışmaları ve çeşitli analiz yöntemleriyle değerlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm uygulamaları ulaşım arasındaki iki yönlü ilişki iki farklı yöndeki örnekler üzerinden değerlendirilmiştir.

## **1.1 Amaç-Kapsam**

Bu tez çalışmasının amacı: kentsel mekânda dönüşüm, yenileme gibi fiziksel ve sosyo-ekonomik etkilere sahip uygulamalar sonrasında değişen ulaşım alışkanlıklarının irdelenmesi, kentsel dönüşüm alanlarında sürdürülebilir planlama ilkeleri ve parametreleri üretilmesi ve mega projelerin kentsel alanlara etkilerinin ortaya koyulmasıdır. Kentsel dönüşüm uygulamalarının sadece barınma ve ilişkili konular bağlamında ele alınması, ulaşım yoğunluk ve özelliklerine olan etkilerinin önceden düşünülmemesi kentsel dönüşümün yeni sorunları beraberinde getirmesi anlamına gelmektedir. Başka bir ifade ile kentsel dönüşüm uygulaması ile birlikte değişen ulaşım talebi ve ulaşım alışkanlıkları; yani seyahatlerin hangi miktarlarda,

hangi hedeflere doğru ve hangi türlerde oluşacakları, barınma alanları, ticaret alanları ve rekreasyon alanlarının kent içerisindeki konumları ve kullanıcıların sosyal, kültürel ve ekonomik özellikleri de değişecektir. Bu da kent içi ulaşımın yeniden üretilmesi anlamına gelmektedir. Mega projelerini İstanbul'da hem arazi kullanım hem de ulaşım üzerinde yarattıkları etkilerin analiz edilmesi, oluşan etkilerin sınıflandırılması ve müdahale edilecek bölgelerin ve ilçelerin belirlenerek planlama parametrelerinin belirlenmesi hedeflenmektedir. Buna ek olarak, arazi kullanımı üzerinde yapılan değişikliklerin kent içi ulaşımına olan etkilerini incelemek amacıyla İstanbul ili Başakşehir İlçesi Ziya Gökalp Mahallesi Ayazma Mevkii belirlenmiştir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm alanında, noktasal ulaşım kararları yerine bölgesel ulaşım politika ve kararlarının, arazi kullanım ve ulaşım planlaması bağlamında nasıl olması gerektiğinin karşılaştırmalı analizi, belirlenen alanda değişen ulaşım alışkanlıklarının incelenmesi ve yeni çözüm ve önerilerinin sunulmasıdır.

## 1.2 Hipotez

Çalışmanın hipotezinin belirlenmesi aşamasında aşağıdaki sorular belirlenmiştir;

- Kentsel dönüşüm ve mega ulaşım projeleri birbirlerini ne ölçüde etkilemektedir?
- Ulaşım planlamasının ve ulaşım hareketlerinin arazi kullanımı üzerindeki etkisi nedir?
- Arazi kullanım etkisinin, arazi kullanım modelleri ya da başka kestirim yöntemleri ile belirlenmeyen mega projelerin arazi kullanıma ve dönüşüm süreçlerine etkileri nasıl olmaktadır?
- Ulaşım yatırımları kentsel dokunun değişmesinde ne kadar etkili olmaktadır?
- İstanbul'daki kentsel dönüşüm müdahaleleri ve geliştirilen toplu konut planlama yaklaşımı ulaşımda iyileştirme sağlamakta mıdır?

Soruları belirlenmiştir. Bu sorular neticesinde tezin çıkış noktasını ilk olarak yerinde kentsel dönüşüme uğrayan alanlarda değişen sosyal yapıyla birlikte ulaşım

alışkanlıkları da değişeceği için bu değişen yapının kent içi ulaőıma etkilerinin ne olacağının değerlendirilmesi oluşturmaktadır. İkinci olarak uygulanan ulaşım yatırımlarının kent makroformuna ve dönüşüm alanlarına etkilerinin ne olacağının değerlendirilmesi ve öncelikli olarak hangi alanların dönüşmesi/geliştirilmesi gerektiğinin değerlendirilmesi oluşturmaktadır.

Bu sorular neticesinde çalışmanın hipotezi, “Kentsel dönüşüm alanlarında yaşam standartları yüksek, erişilebilir ve sürdürülebilir bir mekân oluőturulabilmesi için ulaşım ve ulaşım planlaması kentin geliőtimini etkileyen önemli bir faktördür” Şeklinde belirlenmiştir.

### **1.3 Yöntem**

Bu tez çalışmasının ilk aşamasında öncelikle kentsel dönüşüm ve ulaşım planlaması kavramlarından yola çıkılarak bir hipotez belirlenmiştir. İkinci aşamasında kentsel dönüşüm kavramı incelenerek uygulanma biçimleri, gemiőtten günümüze kadarki geliőtimi, Türkiye ve dünyadaki önemli örnekler ve kentsel dönüşüm kavramının yasal süreci incelenmiştir. Üçüncü aşamada Literatür kısmının devamında ise ulaşım ve toplu taşıma sistemleri, ulaşım planlamasının önemi ve sürecin nasıl olması gerektiği ve aşamaları incelenerek arazi kullanımı ile birlikte kente olan etkilerinin incelemesi yapılmıőtir.

Dördüncü aşamada İstanbul ili ulaşım yatırımları nedeniyle merkez olarak belirlenmiştir. İstanbul’da uygulanan ulaşım projelerinin kente etkileri incelenerek aslında hangi alanların kentsel dönüşüm ve/veya yenilenmeye ihtiyacı olduğu üzerinde durulmuőtir. Planlama ihtiyacı olan ilçeler belirlenerek bu ilçelerin sadeleőtirilmiőt nazım imar planları incelenmiştir. Konut alanları, ticari alanlar, rekreasyon alanları, sanayi alanları, yeşil alanlar ve ulaşım etkileőtimi bağlamında yeni planlama parametreleri oluőturulmuőtir.

Saha araştırması için seçilen, İstanbul ili Başakşehir İlçesi Ziya Gökalp Mahallesi Ayazma Mevkii’nde yapılan kentsel dönüşümün ulaőıma olan etkileri incelenmiştir. Alanın belirlenmesindeki temel sebep yerinde dönüşüm kavramı, henüz yerleőtilmemiőt alanlar barındırmasıdır. Aynı zamanda üçüncü köprü, üçüncü

havalimanı ve kanal İstanbul gibi mega projelerin etki alanlarına yakın konumda bulunmaktadır. Ayazma kentsel dönüşüm alanında mevcut durumda ve dönüşümden önceki durumda kent içi ulaşım alışkanlıklarını belirleyecek veriler toplanarak, kent içi ulaşım üzerinde yarattığı/yaratacağı etkiler incelenmiştir. Arazi kullanım ve ulaşım planlaması bağlamında nasıl olması gerektiğinin analizi ve dönüşen mekânda değişen ulaşım alışkanlıkları yarı yapılandırılmış mülakat yoluyla incelenerek değişen sorun ve alışkanlıkların analizi yapılmıştır. Son aşamada ise elde edilen veriler değerlendirilerek iyileştirilme önerileri verilmiş, yeni politika ve yaklaşım/politika ve stratejiler üretilmiştir.

## 2. TÜRKİYE’DE KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMININ ANALİZİ

### 2.1 Kentsel Dönüşümün Tanımı ve Değerlendirilmesi

Kent kavramı toplumsal olarak etkileşim ve gelişme halinde bulunan, barınma, eğlenme, çalışma gibi gereksinimlerin karşılandığı yerleşme birimi olarak tanımlanabilir (Keleş 1998). Kentleşme kavramı ise kent ile ilgili olan anlamına gelmektedir.

Kentler sürekli değişen ve dönüşen toplumsal yapı birimleridir. Kentte yaşanan değişim ve dönüşümler kimi zaman kentin yaşam kalitesini artırıcı yönde olurken; bazen de kentin fiziksel, ekonomik ve toplumsal olarak köhneleşmesine, eskimesine ve bozulmasına sebep olabilir (Akkar 2006). Kentsel dönüşüm kavramını da: fiziksel, ekonomik ve toplumsal açıdan çöküntüye ya da bozulmaya uğramış kent mekânının yeniden canlandırılması olarak tanımlanabilir.

Kentsel dönüşüm kavramı incelendiğinde ilk olarak sanayi devriminin de etkisiyle kırdan kente önemli bir nüfus artışı gerçekleşmiş ve kentte artan çevre kirliliği, yaşam standartları düşük konut alanları, düzensiz yapılaşan sanayi alanları yetersiz altyapı hizmetleri nedeniyle kentlerdeki bu bozulmaya karşı müdahale biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır (Aktaran: Akkar 2006).

Sanayi devrimiyle birlikte fabrikalar kurulmuş bunlara bağlı yeni iş merkezleri oluşmaya başlamıştır. Bununla beraber sanayi alanının yanında işçilerin ve ailelerinin yaşayacağı konut alanları oluşmaya başlamıştır. Türkiye’de 1980 öncesinde kentler yağ lekesi gibi büyürken, 1980 sonrasında toplu konut alanları, eğitim alanları ve sanayi bölgeleri gibi büyük arazi kullanımlarının eklenmesiyle büyümeye devam etmiştir. Bu büyük arazi kullanımları kentin dışında konumlanırken merkezde yer alan işlevlerin boşalmasına sebep olmuştur. Kentin çeperi hızla büyürken kent merkezi boşalarak çöküntü alanları haline gelmeye başlamıştır (Uzun 2017; Tekeli 2011).

Bu süreçte gecekondular kavramı başlangıçta yalnızca bir barınma mekânı iken yeterli önlemlerin alınmaması sebebiyle barındırdığı nüfusta giderek artmıştır. Bu bağlamda dönüşüme konu alanlar yani gecekondular, yüksek yoğunluklu ve kaçak apartmanlaşmış alanlar, doğal sebeplerden dolayı yıkılma riski yüksek olan alanlar ve ekonomik olarak ömrünü tamamlamış alanlardır (Keleş 2016).

Uygulanan ilk kentsel dönüşüm çalışmaları daha yaşanabilir bir çevre yaratmak ve doğanın yeniden kente kazandırılması amacıyla 'Park Hareketi' ile başlamış ve önemli bir kentsel politika haline gelmiştir. 1844'te Liverpool'da Birkenhead Parkı, 1845'te Londra'da Victoria Parkı ve 1863'te de New York'ta Central Park yapılmıştır. Yalnızca park yapılması ve gecekondular alanlarının yıkılmasıyla kentin sorunlarını çözemeyeceği fark edilmiş ve bu süreci kent merkezinde geniş caddelerin açılması ve binalara müdahale edilmesi şeklinde izlemiştir. Haussman'ın 1850'li yılında Paris'te yaptığı kentsel yenileme projesi ile geniş bulvarlar açılmış ve kent merkezinde kent dışındaki diğer park alanları ile bağlantılar sağlanmıştır. Bu nedenle hem trafik azaltılmış hem de kent merkezinde ki aşırı kalabalıkta azaltılmıştır (Aktaran: Akkar 2006; Yılmaz 2018). Kentsel dönüşümün kamusal alanların artırılmasıyla başladığı söylenebilir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm kavramının başlıca amaçları:

- Kentin fiziksel durumu ile toplumsal sorunları arasında doğrudan bir bağlantı kurarak çöküntü alanlarına çözüm bulmak,
- Kent makroformunu oluşturan öğelerin fiziksel olarak değişim ihtiyacına çözüm sağlamak,
- Toplumsal refahı ve yaşam kalitesini arttıran ekonomik kalkınma yaklaşımları ortaya koymak,
- Kentsel alanların etkin bir şekilde kullanımı,
- Kentsel politikaların oluşturulması

olarak tanımlanmıştır (Roberts ve Sykes 2000).

20. yüzyılın ilk yıllarında ise kente müdahale etmenin yanı sıra daha doğru bir şekilde planlanması gerektiği ön plana çıkmış ve Ebenezer Howard tarafından 'Bahçe Kent' kavramı ortaya atılmıştır. Bu bağlamda doğa ile bütünleşik, düşük yoğunluk ve nüfuslu kentlerin imarı önerilmiştir. Bu süreçte 'Bahçe Kent'

çalışmaları devam ederken şehir plancıları kentlerin aslında nasıl olması gerektiğine dair çalışmalarını devam ettirmişlerdir (Aktaran: Akkar 2006; Yılmaz 2018). 1933 yılında Atina Sözleşmesi'nde<sup>1</sup> belirlenen ana ilkelere göre modern kentin tanımı yapılmıştır. Bu tanıma göre modern bir kent: temiz, sağlıklı ve güzel bir çevreye sahip olmalıdır. Kentin sağlıksız bölümleri yıkılmalı ve yeniden yapılırken geniş yeşil alanlar üzerinde kurulmalıdır. Ayrıca hem kentsel fonksiyonlar hem de yaya ve taşıt trafiğinin birbirinden ayrılması gerektiği sonucuna varılmıştır (Gökür 2005).

Modernist hareketin ön plana çıkmasıyla kentsel dönüşüm kavramı içerisinde kentsel canlandırma, kentsel koruma, yeniden geliştirme, sağlıklaştırma, kentsel yenileme ve soylulaştırma gibi yeni kavramlar oluşmaya başlamıştır.

Başarılı bir kentsel dönüşümün uygulamasının yapılabilmesi için sorunların tüm boyutlarıyla ele alınması gerekmektedir bu nedenle bazı ilkeler belirlenmiştir. Bu ilkeler:

- Kentsel dokunun ve alanın kapsamlı analizine dayanmalı,
- Kentsel alanının fiziksel ve sosyal yapısının, ekonomik ve çevresel koşullarının aynı zamanda uyumlu olması hedeflenmeli,
- Problemlerin çözülebilmesi için vizyonu, kapsamlı ve bütünlük bir stratejik planı belirlenmeli,
- Stratejilerin sürdürülebilir kalkınmayı desteklemesi sağlanmalı,
- Ölçülebilir hedefler koyulmalı,
- Uzlaşma sağlanmalı,
- Doğal ve beşeri kaynaklar en uygun şekilde kullanılmalı,
- Kentsel alanda etkili olan iç ve dış faktörlerin etkilerinin izlenmesi sağlanmalıdır (Roberts ve Sykes 2000).

Bu ilkeler sayesinde kentsel dönüşüm kavramının hem zorlukları hem de sonuçları tanımlanabilir, çöküntü alanlarında hem ekonomik olarak hem de toplumsal açıdan çözüm sağlanabilir (Roberts ve Sykes 2000). Bu durumda kentsel dönüşüm uygulamalarından beklenen sonuçlar yalnızca altyapısı ve çevre sorunları

---

<sup>1</sup> Atina Sözleşmesi: C.I.A.M. (Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi) çalışmalarının sonucunda ortaya çıkmış ve 1928 yılında modernist akımın mimarları tarafından oluşturulan CIAM ilkesiyle, mimarlık ve şehircilik alanındaki geleneksel düşünce, yerini modern düşünceye bırakmıştır.



düzenlenerek arsa üretiminden ziyade alandaki sorunlara çözüm sunmak ve hizmet üretebilmektir (Bozdağ, İnam ve Durduran 2011).

Kentsel dönüşüm kavramı başlangıçta savaş, eskime ve sanayi sonrası ortaya çıkan sağlıksız kent koşullarının, altyapının ve sosyo-ekonomik durumun düzeltilmesi olarak ortaya çıkmıştır. Ancak küreselleşmenin de etkisiyle değişen kentlerde oluşan fiziksel, toplumsal, ekonomik ve çevresel bozulma gibi sorunları çözebilmek için kentsel dönüşümün uygulama ve kullanımının artmasıyla birlikte yeni kavramları da ortaya çıkarmıştır.

## **2.2 Kentsel Dönüşüm Uygulama Biçimleri**

Modernist hareketin ön plana çıkmasıyla kentlerde oluşan fiziksel, toplumsal, ekonomik ve çevresel bozulma gibi sorunları çözebilmek için kentsel dönüşümün uygulama ve kullanımının artmasıyla birlikte yeni kavramları da ortaya çıkarmıştır. Bu kavramlar yine kentsel dönüşüm bir parçası olmakla birlikte farklı anlamlara sahip olmanın yanında farklı içerikleri de barındırmaktadır. Bu kavramlar:

- Kentsel canlandırma (Urban Revitalization),
- Koruma (Urban Conservation),
- Yeniden geliştirme (Redevelopment),
- Sağlıklaştırma (Rehabilitation),
- Kentsel yenileme (Urban Renewal),
- Soylulaştırma (Gentrification).

Örneğin sağlıklaştırma, canlandırma ve koruma kavramları mevcut yapının korunması esaslı bir dönüşümken, diğer kavramlar yıkıp yeniden inşa etmek üzerine kurulmuş yaklaşımlardır.

**Tablo 2.1:** Yıllar içerisinde dünyada uygulanan kentsel dönüşüm politikaları (Oruç ve Giritlioğlu 2008; Özden 2008; Uzun 2017).

<b>Dönem/ Politikalar</b>	<b>1950 Yeniden inşa</b>	<b>1960 Canlandırma</b>	<b>1970 Yenileme</b>	<b>1980 Yeniden üretim</b>	<b>1990 Kentsel yeniden üretim</b>	<b>2000 Yenilemenin gerilemesi</b>
<b>Temel strateji ve eğilim</b>	Master plana dayalı yeniden inşa süreci	1950'lerdeki sürecin devam etmesi	Kentin odak noktalarının yenilenmesi ve çevre düzenlenmesi	Kentin ana bölgelerinin yenilenmesi	Kapsamlı ve entegre edilmiş proje ve uygulamaların yapılması	Büyüme alanlarında bazı faaliyetlerin kısıtlanması
<b>Aktörler ve paydaşlar</b>	Merkezi yönetim, yerel yönetim ve özel sektör	Kamu ve özel sektör arasında denge kurulması	Özel sektörün ve yerelin yetkisinin artması	Özel sektör gelişimi ve kurumların artışı	Ortaklıkların giderek artması	Özel sektör ve sivil çalışmalara vurgu
<b>Mekânsal durum</b>	Yerel ve site düzeyinde yaklaşım	Bölgesel seviyede aktivite	Bölgeselden yerele geçiş	Yerel düzeyde site odaklı	Stratejik yaklaşım ile bölgelerin büyütülmesi	Yerelleşme ile alt bölgesel çalışmalar
<b>Ekonomik öncelik</b>	Kamu ağırlıklı olmak üzere özel sektör yatırımı	1950'den itibaren artan özel sektör yatırımı	Özel sektörün büyümesi ve kamuda kaynak kısıtlamaları	Özel sektör baskınlığı	Kamu özel ve sivil toplum kuruluşlarının işbirliği	Özel sektör seçici kamu baskın
<b>Sosyal içerik</b>	Konut ve yaşam koşullarının geliştirilmesi	Refah seviyesinin geliştirilmesi	Toplum temelli çalışmalar	Kamu desteği ile topluma yardım	Topluma kamusal destek	Yerel girişimler ve üçüncü sektör teşviki
<b>Fiziksel durum</b>	Kentlerin konum değiştirilmesi ve genişlemesi	1950'ye paralel olarak alanların rehabilite edilmesi	Eski kentsel alanların yenilenmesi	Büyük projelerle alanların geliştirilmesi	1980'lere göre daha mütevazı uygulamaların tarihi dokunun korunması	Daha büyük projeler daha küçük ölçek
<b>Çevresel durum</b>	Peyzaj ve yeşillenme girişimleri	Seçici geliştirme yaklaşımı	Yenilikçi yaklaşımlarla çevrenin geliştirilmesi	Çevreye verilen önemin artması	Çevresel sürdürülebilirlik anlayışının artması	Sürdürülebilir kalkınma modeli

### **2.2.1 Kentsel Canlandırma (Urban Revitalization)**

Yapıların sağlam bulunmasına rağmen, özgün işlevini kaybettiği ya da değerini yitirdiği durumlarda ekonomik faaliyetlerinin de yükseltilmesi olarak ortaya çıkmıştır (Keleş 2016; Tekeli 2011).

İkinci dünya savaşıyla birlikte yıkıma uğrayan kentlerin yeniden inşası ön plana çıkmıştır. Önceki uygulamalarda göz önünde bulundurularak modern kent akımına da uyum sağlayacak kentler planlanmaya başlamıştır. Savaş nedeniyle göç sonucu çöküntü haline gelmiş ve canlılığını yitirmiş olan bölgelerin kentsel canlandırma ile yeniden inşasını kapsamaktadır (Yılmaz 2018).

Özellikle 1950 ve 1960 yıllarında söz konusu alanlarda suç oranlarında artış, eğitim seviyesinde düşüş gözlenmiş ve yeniden yaşama, çalışma ve bölgesel çekiciliğini kazandırmak için ortaya çıkmıştır. İşlevsel ve fiziksel olarak yenilemenin yanı sıra ekonomik olarak çeşitli faaliyetler barındıran, sosyal olarak etkin kullanılabilen, etkin ve sürdürülebilir bir ulaşım ağına sahip, güvenli bir alan sunması gerekmektedir (Oruç ve Giritlioğlu 2008). Kentsel canlandırma kavramı ile kent içi harekete ve dönemin şartlarına göre yenilenmesi amaçlanmıştır.

### **2.2.2 Kentsel Koruma (Urban Conservation)**

İkinci dünya savaşı sonrasında ortaya çıkan bir diğer kavramda koruma kavramıdır. Yapıların işlevlerini yerine getirebilmesine rağmen tarihsel, kültürel ya da mimari değer taşıyan alanlar içinde yer alması nedeniyle bu bölgelerde plansızlığın ve aşırı nüfus artışının önlenmesi için ortaya çıkmıştır (Keleş 2016).

Geçmişteki tarihi dokuyu yansıtan yapıların onarılması olarak ortaya çıksa da günümüz şartlarında bu dokunun yalnızca yenilenip işlevsiz kalmasından ziyade bugün de kent ile bütünleşmiş, kentin bir parçası halinde işlevine devam etmesidir (Sargın 2005). Koruma kavramının etkin bir şekilde kullanılabilmesi için değişen yaşam koşullarına rağmen hem tarihi sürdürülebilirliğin sağlanması hem de bu yapıların işlevlik kazanmasının sağlanmasıdır.

### **2.2.3 Yeniden Geliştirme ( Redevelopment)**

1990'lı yıllarda küreselleşme ile birlikte ekonominin önemi artmış ve yeniden geliştirme kavramı ortaya çıkmıştır. Sınırları belirlenmiş alanlarda hem yapıların hem de yapıların bulunduğu alanların yıkılarak kaybettiği fiziksel ve ekonomik değerlerine yeniden kente kavuşturulması olarak tanımlanabilir (Keleş 2016).

Yeniden geliştirme ile kapsamlı projeler ön plana çıkmış, eski yapılar yıkılarak kentin ihtiyaç duyduğu modern yapılar, ticari alanlar ve yeni sosyal donatı alanlarının yeniden oluşturulmasını mümkün hale getirmiştir (Yılmaz 2018).

### **2.2.4 Sağıklaştırma (Rehabilitation)**

Kentin tümünün veya belli bir kısmının yıpranması ve gereksinimlere cevap veremeyen ancak özgün değerini henüz kaybetmemiş alanların iyileştirilmesi olarak tanımlanabilir (Özden 2008). Başka bir ifade ile eskimiş ve altyapısı yetersiz bölgenin sınırlı yatırımlarla yeterli hale getirilmesidir (Tekeli 2011).

### **2.2.5 Kentsel Yenileme (Urban Renewal)**

Kentsel yenileme yapıların fiziksel ve ekonomik özelliklerini yitirmesi nedeniyle ortaya çıkabileceği gibi belli bir bölgenin değerini kaybetmesi sonucunda ortaya çıkabilir (Keleş 2016). Yenileme kavramı özünde bozulmuş bölümlerin onarılmasını olarak tanımlanabilir (Uzun 2017).

İkinci dünya savaşından sonra kentsel ve ekonomik büyümenin etkisiyle kent mekânında mekânsal ve toplumsal ayrışmalara sebep olmuştur. Eskimiş olan kent merkezlerinin yeniden onarılması sonucunda eski konut ve iş merkezleri toplumsal olarak yeniden yapılanmaya başlamış ve kent daha cazip hale gelmeye başlamıştır (Şen 2005). Bu süreçte devamında soylulaştırma kavramının ortaya çıkmasında sebep olmuştur.

### **2.2.6 Soylulaştırma (Gentrification)**

1960'lı yıllarda İngiltere'de yerel bir süreç olarak başlamış 1990'lı yıllara gelindiğinde ise küreselleşerek diğer kentlerde de etkisini göstermeye başlamıştır (Altıntaş 2016).

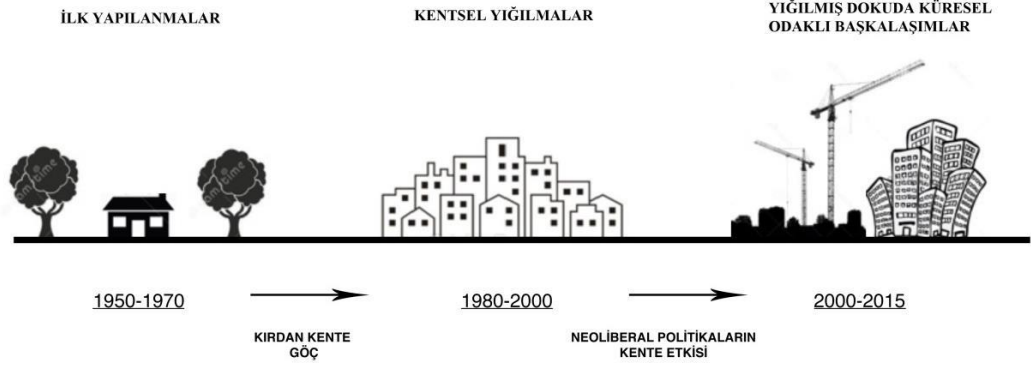
Kentsel yenilemenin bir parçası olan soylulaştırma kavramı; kent merkezinde çöküntü yaşanan bölgelerde veya bir alanı ya da yapıyı yalnızca koruma altına alarak kullanmaktan çekinmek zamanla çöküntü alanı haline dönüşmesine sebep olabilir. Aynı zamanda hem koruyup hem de yeni bir işlev vermek bir anlamda mekânın fiziki ve toplumsal yapısının başka bir deyişle sosyal tabanın değişmesi olarak tanımlanabilir (Tekeli 2011). Kısaca fiziksel yapının iyileştirilmesi sonucunda sosyal yapıda ve mülkiyet yapısında değişim olarak görülmektedir.

Kentsel yenileme projeleri ile kent merkezinde yer alan çöküntü alanları orta ve üst gelir gruplu bireylere hitap etmeye başlamıştır. Çöküntü alanlarının iyileştirilmesi ile eski kent alanlarında değişen mülkiyet, sosyal yapı ve arazi değerleri üzerinden yeniden rant oluşturulmaktadır (Sam 2010). Başka bir ifade ile soylulaştırma eskimiş kent mekânının değişimi sonucunda alt tabakanın yerini orta ve üst sınıf insanların almaya başlamasıdır.

Bu bağlamda kentsel yeniden yapılanma kavramının hem bir parçası hem de sonucudur (Şen 2005).

### **2.3 Ülkemizde Geçmişten Günümüze Kentsel Dönüşümün Başlangıcı ve Gelişimi**

İlk olarak Avrupa'da sanayi devrimi ile 1950'li yıllardan sonrada kentsel alanlarda nüfusun hızla artmasıyla konut stoku yetersiz kalmaya başlamış bireyler barınma ihtiyaçlarını kendileri karşılamaya başlaması da gayri resmi konutların oluşmasına neden olmuştur. Gayri resmi konutlara bir çözüm olarak sunulan kentsel dönüşüm aynı zamanda fiziksel, ekonomik ve toplumsal açıdan çöküntüye ya da bozulmaya uğramış kent mekânının yeniden canlandırılması olarak tanımlanabilir.



**Şekil 2.1:** Kentsel alanların yıllar içinde değişimi (Artuç 2016).

Ülkemizde ise ilk olarak Cumhuriyetin kurulması ve Ankara'nın başkent olarak seçilmesi ile kentlerin yeniden imarı, bu yeni yönetim şekline ve yeni hayat düzenini topluma kabul ettirmek için özellikle Ankara'nın imarı ön plana alınmıştır.

1928 yılında “Ankara Şehri İmar Müdürlüğü” kurulmuş ve kentin imarı için yarışma düzenlenmiştir. Yarışmayı Herman Jansen'in kazanmasıyla planlama çalışmaları başlamıştır (Tekeli 2009). Bu süreçte Ankara'nın sınırlı imkânlarla sahip olması nedeniyle merkezi idare konut sorunun çözümünde yerel yönetime kaynak sağlamıştır. Bu dönemde konut sorununu çözmek amacıyla ilk olarak Ankara'da 4 milyon m<sup>2</sup> alan kamulaştırılarak Yenişehir adında yeni bir semt kurulmuştur (Karasu 2009). Yapılan bu çalışmalar diğer illerde de uygulanmaya başlamış ancak artmaya devam eden konut sorununa çözüm olunamamıştır.

Yangın alanlarının ve savaş sonrası yıkıma uğramış alanların tekrar kazandırılması için oluşturulan projeler 1950 sonrasında artan gecekondular nedeniyle bu alanların temizlenmesi ve sağlıklılaştırılmasını, 1980 sonrasında koruma kavramı ön plana çıktığını ve 2000 sonrası dönem de ise stratejilerin kullanılmaya başlandığını görülmektedir (Yenice 2014).

### 2.3.1 1945 – 1960 Arası Dönem

İkinci dünya savaşından sonra kentlerde yenilenme sürecine girilmiş ve yeni bir konut süreci başlamıştır. 1950'li yıllarda sanayileşmenin artmaya başlaması ile tarımda işgücüne duyulan ihtiyacın azalmasıyla, tarımda çalışan işgücünün kentsel

alana göçü artmaya başlamıştır. Bu dönemde düzenli bir geliri olmayan alt gelir gruplu ya da köyden kente göçen eden bireyler topoğrafik açıdan uygun olmayan ama çalışma alanlarına yakın, yıkıldığında tekrar inşa edebilecekleri hazine alanlarına yerleşmeye başlamışlardır. Zamanla sayıları artmaya devam etmiş ve seçimlerde de bir güvence olarak görülmeye başlanmıştır. Ekonomik büyüme ve göç kentlerin beklenenden hızlı bir şekilde büyümesine ve gecekondu alanlarının oluşmasına sebep olmuştur (Ataöv ve Osmay 2007; Şişman ve Kibaroglu 2009; Tekeli 2009).

Kentsel kullanımları eski haline kavuşturmak ve eski sorunların çözülmesi amacıyla kentlerin yeniden inşası ön görülmüştür. Bu dönemde konut ihtiyacını karşılamak amacıyla İzmir gibi büyükşehirlerde farklı konut çalışmaları uygulanmaya çalışılsa da oluşan hızlı değişime uyum sağlanamamıştır. Yaşanan hızlı değişimler karşısında anlık çözümler üretilmeye başlanmıştır.

Devlet artan konut ihtiyacı karşısında yetersiz kalmış ve göçler sonucu gelen nüfus kent çeperinde yer alan arazilerde kendi konut sorunu gecekondu ile çözmeye başlamıştır (Ataöv ve Osmay 2007). Bu durum sonucunda yasal düzenlemelerle kendi halinde yapıma sorunun engellenmesi zorunlu hale gelmiştir.

### **2.3.2 1960 – 1980 Arası Dönem**

Bu dönemde kentsel iyileştirme ve yenileme kavramı ön plana çıkmaya başlamıştır. Ülkemizde kentlerin rant odağı olması ve verilen aflar sebebiyle gecekondu alanlarının oluşumu engellenememiş ve çıkarılan kanunlarla da ticari bir sektör haline gelmeye başlamıştır.

1973 yerel seçimiyle birlikte yeni belediyeçilik hareketi ile konut sorunu ön plana çıkmaya başlamış ve yine bu dönemde belediyeler konut üretiminde daha etkin rol almaya başlamıştır (Ataöv ve Osmay 2007; Karasu 2009).

1950 ve 1980 yılları arasında sanayileşmenin ve ekonomik büyümenin etkisiyle kırdan kente göç kentlerin hızla büyümesine ve kent çeperinde bulunan boş

arazilerin gecekondulaşmasına<sup>2</sup> neden olmuştur. Bu durum kent içerisinde de apartmanlaşmayı hızlandırmıştır (Ataöv ve Osmay 2007).

1960'lı yıllara gelindiğinde gecekonduların alanları oy kaygısı nedeniyle belediyeler tarafından yapımına göz yumulmuş, tapuları verilmiş ve bu alanlara belediye hizmetleri götürülmüştür. Bununla birlikte daha lüks gecekondulaşma oluşmaya başlamıştır (Özden 2002).

1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuş ve Türkiye demokrasi düzeni içinde planlı kalkınma dönemine girmiş ve 1963 yılında ilk kalkınma planımız yürürlüğe konulmuştur.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1963-1967) meseleler ve tedbirler kısmında konut yatırımlarının yeterli olmadığı ve çeşitli nedenlerden<sup>3</sup> dolayı ihtiyaçların karşılanamaması halinde gecekonduların artmaya devam edeceği belirtilmiştir. Bu dönemde ıslah/iyileştirme, tasfiye/ortadan kaldırma ve önleme politikaları hâkimdir. Yapılmış olan gecekonduların iyileştirilmesinin sağlanacağı, bu alanların haritalarının yapılacağı ve bu alanlara altyapı olanakları götürüleceği, yeniden gecekonduların yapımının önlenmesi, şehirlerde gecekonduların yapımını önlemek için ucuz arsa sağlanacağı ya da ucuz fiyatlı kiralık ve konut sahibinin oturacağı halk konutu yapımının artırılacağı ve kendi evini yapmak isteyenlere yardım yapılacağı belirtilmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı 1963).

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1968-1972) gecekonduların sorunu<sup>4</sup> konut sektörü ile ele alınmaya başlanacağı ve bu sorunu önlemeye yönelik tedbirler alınacağı belirtilmiştir. Gecekonduların sorunu birinci kalkınma planında önleme, ıslah ve tasfiye olarak çözülmeye çalışılmış ancak uygulayıcı mekanizmanın olmayışından kaynaklı başarılı olamamış ve "gecekondular" bir kar alanı haline gelmiştir. Uygulanacak politikalarda 1966 yılında çıkarılan gecekondular kanunu ile ikinci beş yıllık kalkınma planı arasında uyumsuzluk oluşturabilecek kısımlar uygun olacak

---

<sup>2</sup> Konut stokunun yetersiz kalması, teknik ve sosyal altyapı eksikliklerinin ortaya çıkmasıyla gecekonduların dar gelirli sınıfların barınma ihtiyacına bir çözüm aracı olmuştur (Ataöv ve Osmay 2007).

<sup>3</sup> 6. Meseleler ve tedbirler: "a) Meseleler: inceleme ve araştırmaların yetersizliği, standartların yokluğu, iyi düşünülmüş bir arsa, yapım, kira ve barındırma politikasının bulunmaması ve yatırımların çoğunlukla lüks konutlara yönelmesi ve bunu önleyici tedbirlerin alınmaması."

<sup>4</sup> Konut başlığı altında ilkeler h bendi: "Gecekonduların sorunu konut sektörünün bütünü içerisinde ele alınacaktır. Bu sorun, önlemeye öncelik vererek e bu alandaki kendi evini yapma gücünden yararlanarak çözülmeye çalışılacaktır. Gecekonduların arsa mülkiyeti problemi şehirlerin gelecekteki gelişmesini zorlaştırıcı olmaktan çıkarılacaktır."(DPT 1968).



şekilde düzeltileceği ve gecekondü önleme bölgelerinin belirleneceği bu alanlarda imar planına uygun olarak ve birinci kalkınma planında olduğu gibi kendi evini yapana destek ve ucuz arsa sağlanmaya devam edileceği belirtilmiştir (DPT 1968).

Yine 1970'li yıllarda özel araç sahipliğinin artmaya başlamasıyla yüksek gelir gruplu bireylerin kentin dışındaki alanlara yönelmeye başlamış, kent içinde kalan gecekondü alanlarının dönüşmesiyle bireylerin de yeni düzene uyum sağlaması beklenmiş ancak tam anlamıyla bir bütünleşme gerçekleşmiştir (Tekeli 2009).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1973-1977) gecekondunun ekonomik büyüme ile çözümlenebileceği düşünülmüştür. Yine bu döneme kadar şehirlerin çevresinde gecekondü alanları oluşmaya devam etmiştir. Üçüncü planlama döneminde de gecekondü sorunun çözümü için temel ilkeler belirlenmiştir. Birinci plan döneminde çıkarılan 775 sayılı kanun kaynak yetersizliği ve gecekondü sahiplerine arsa mülkiyetinin devrinin öngörülmesi nedeniyle başarılı olamamıştır. 1968 yılı başında 450 000 olan gecekondü sayısı, 1970 yılı sonunda 600 000, 1972 yılı sonunda ise 700 000 bulacağı tahmin edilmiştir. Bu 5 yıllık süreçte bu konutlardan 70 000 yenilenmesi sağlanacağı ön görülmüştür. Gecekondü bölgelerinde yaşayan bireylerin de daha iyi şartlara kavuşmasına yardımcı olmak amacıyla kurulacak olan iş öncesi eğitim merkezlerinin sanayinin yoğunlaştığı ve özellikle gecekonduların yoğunlaştığı alanlarda kurulacağı belirtilmiştir (DPT 1973).

Ancak bu süreçte kentin parçalar halinde büyümeye devam etmesi başka bir deyişle barınma ihtiyacını karşılamaktan ziyade ranta sebep olmaya başlamış ve gecekondulaşma bir sektör halinde büyümeye devam etmiştir.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1978-1983) ise kamunun konut yapımında yetersiz kaldığı kabul edilmiştir. Üçüncü plan döneminde yüksek meblağlara 346 belediyenin imar planı yaptırılmış ancak özellikle metropollerde kentin makro-formunu belirleyici öğelerin gecekondular ve sanayiler olmaya başlaması nedeniyle planlar uygulanabilirliğini yitirmiştir. Yine konut başlığı altında üçüncü plan dönemi gelişmelerinde gecekondunun barınma dışında sosyal bir güvence olduğu belirtilmiştir. Yerel yönetim ve kamunun da desteği ile artan konut ihtiyacını karşılamak için tedbirler alınması gerektiği vurgulanmış ve var olan gecekondularında standartlarının yükseltilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca imar ve

gecekondu yasaları yeniden düzenlenerek tüm ülke ölçeğinde uygulanmasının sağlanacağı belirtilmiştir (DPT 1979).

1960 ve 1980 arası dönem incelendiğinde aslında konut ve kalkınma sorunları birbirlerinden bağımsız olarak ele alındığını görmekteyiz. 1970’li yıllarda afların çıkmasıyla da gecekonduculuk şekil değiştirmeye başlamış ve rant aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Başlangıçta konut sektörüne yapılacak yatırımlar gereksiz bulunmuş ancak yapılan düzenlemeler ile gecekondu sorunu çözümlenmesine yeterli olmamıştır.

### **2.3.3 1980 – 2000 Arası Dönem**

1980 ve 2000 yılları arasında küreselleşmenin de etkisiyle kent içerisinde de ruhsatsız yapılanma devam etmiştir. 1980’lerden sonra gerek kent merkezinde ki eskimiş konut alanları gerekse gecekondu alanları apartmanlara dönüşmeye başlamıştır. 1980 sonrasında Türk ekonomisinin dışa açılmasıyla dış pazara üretim artmış dolayısıyla işçiye olan talepte artmaya başlamıştır. Sanayi alanları büyümeye başladıkça kent çevresinde yer seçmeye başlamış küçük ölçekli alanlar ise yine kent merkezinde yer seçmeye devam etmiştir. İhtiyaç olan işçi talebi ise bu alanların çevresinde yer alan gecekondu alanlarından sağlanmaya başlamış, kent merkezi ve kentin çevresi birbirine bağımlı bir ilişki içerisinde yer almaya başlamıştır (Ataöv ve Osmay 2007).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1985-1989) yine konut başlığı altında 1984 tarihinde yürürlüğe giren imar affından sonra aftan yararlanan alanlara altyapı hizmetlerinin öncelikli olarak götürülmesine önem verileceği belirtilmiştir. İmar ve gecekondu mevzuatına aykırı mevcut ruhsatsız yapılara ve gecekondu alanlarına altyapı götürülmesi ve bunların ıslahına öncelik verilmesi planlanmıştır (DPT 1985).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1990-1994) da gecekondulaşmayı önlemek amacıyla alt gelir gruplu bireyler için konut projeleri hazırlatacağını belirtmiştir (DPT 1990).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1996-2000) kentlere kaldırılabildiğinden daha fazla nüfus gelmeye devam etmiş ve bu durum kültürel anlamda çatışmalar oluşmasına sebep olmaya başlamıştır. Yine bu dönemde de planlamaya gereken önem verilmemiş gecekonduların büyüme alanları büyümeye devam etmiştir. Nüfusun hızla arttığı bölgelerde nüfusu kendi içerisinde tutabilmek amacıyla "bölgesel dengelerin sağlanması" başlığı altında yeni yatırım kararları alınmıştır. Gecekonduların mevzuatının günümüz şartlarına uygun hale getirileceği ve yaptırım gücünün arttırılacağı belirtilmiştir (DPT 1996).

1980 ve 2000 yılları arası dönem incelendiğinde bir önceki dönemde uygulanmaya çalışılan düzenlemelerin yetersiz olması 1980'li yıllarda sorunun daha da büyümesine neden olduğu görülmektedir. Bu dönem içinde kurulan TOKİ'nin de alt gelir gruplu bireylere yönelik bir çalışma yapmayı ve küreselleşmeyle belediyelerin rollerinin değişmeye başlaması ile bu dönemde de rantın ön planda olduğu ve bütüncül planlamadan uzak bir dönem olduğu söylenebilir.

#### **2.3.4 2000 ve Sonrası Dönem**

2000'li yıllara gelindiğinde yerel yönetim ve özel sektör işbirliğinin öne çıktığı dönemdir. Yine bu yıllarda dönüşüm kavramının ilk kez strateji olarak tanımlanmakta ve yasalarda yer almaya başlamaktadır. Daha öncesinde uygulanmaya çalışılan katılımcı yaklaşım, stratejik planlama yaklaşımı, çok aktörlü kararlar, sürdürülebilirlik, eşitlik ve demokratikleşme gibi kavramlar ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde de göçler devam etmiş sosyo-ekonomik kutuplaşmalarda kentsel dönüşümün temelini oluşturmuştur. Kentin ana ulaşım aksları boyunca parçalar halinde büyüme alanları oluşması ve bu yeni dokunun sağlıklılaştırılması gereğini oluşturmuştur (Ataöv ve Osmay 2007).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2001-2005) yedinci plan döneminde hedeflenen konut yapımı tamamlanamamış olduğu bu da gecekonduların sorununun hala devam ettiğini göstermektedir. Planın amaçlar, ilkeler, politikalar kısmında gecekonduların oluşumunu önleyici tedbirlerin alınacağı ve yasal düzenlemelerin bir kez daha düzenleneceği belirtilmiştir. Raporun 1648. Maddesinde ise kentleşme ve konut sorunlarından artık yerel yönetimlerin sorumlu olduğu,

hukuki ve yasal düzenlemelerin yapılması, denetim birimlerinin oluşturulması için konuttan ve kentleşmeden sorumlu bir bakanlığın kurulacağı belirtilmiştir (DPT 2001).

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda (2007-2013) küreselleşme, teknoloji, inovasyon, ulaştırma ve Avrupa Birliği'ne katılım süreci nedeniyle kırsal kalkınma, istihdam, bölgesel gelişme ve sosyal dengeler ön plana alınmış, konut alanındaki çalışmalar ise geri planda kalmıştır (Resmi Gazete, 2006).

Onuncu Kalkınma Planı'nda (2014-2018) ilk kez kentsel dönüşüm kavramının geçtiğini söyleyebiliriz. Raporda gecekondulaşmanın önemini yitirdiği ekonomik ve sosyal ihtiyaçların arttığı, doğal afet kaynaklı risklerin azaltılmasının önemli olduğu vurgulanmış ve afet yönetimi ve kentsel dönüşüm ile ilgili hukuki düzenlemeler oluşturulduğu belirtilmiştir. Kentleşme, kentsel dönüşüm ve imalat sanayinin birlikte ele alınacağı, kentsel dönüşümün aynı zamanda diğer uygulama biçimleriyle de uygulanması gerektiği, gayrimenkul değerlendirme sisteminin geliştirilmesi gerektiği ve bu konuda uluslararası düzeyde de etkin olmamız gerektiği belirtilmiştir. Kentsel dönüşüm ve konut başlığı altında ideal alan büyüklüğünün gözetilerek planın yapımından denetimine kadar ki sürecin geliştirileceği, kamu harcamalarının asgariye indirilmesi, yenilikçi ve katma değeri yüksek uygulamaların öncelikli olması, farklı gelir gruplarının kaynaştığı, işyeri-yaşam alanı mesafelerinin azaldığı ve şehrin tarihi ile uyumlu alanların oluşturulması amaçlanmıştır (Kalkınma Bakanlığı 2013).

2000 ve sonrası dönemde özellikle belediyelerin kamulaştırma yetkisini ele almasıyla konut sorununu çözmek yerine ranttan pay almayı hedeflediğini söyleyebiliriz. Bu dönemde ortaya çıkan kentsel dönüşüm kavramıyla da kentin merkezinde kalmaya başlayan gecekondulu alanları ıslah edilerek bütüncül ilkelere uzak ve yapılan projelerle ayrıcalıklı bir sınıf oluşmaya başlamıştır. Kentin dışında kalan gecekondulu alanlarının ise kendi kaderine terk edildiğini söyleyebiliriz.

### 2.3.5 Değerlendirme

Kentsel dönüşüm kavramı ilk olarak Avrupa'da sanayi devrimi etkisiyle ortaya çıkmıştır. Ülkemizde ise Cumhuriyetin ilanı ile başlayan kentleşme hareketleri, 1950'lerde sanayinin gelişmesi ile kırsal alanda işgücüne duyulan talebin azalmasıyla birlikte kırdan kente göçe neden olmuştur. Ancak nüfus artışına karşı konut stoku yetersiz kalmış ve kentlerin beklenenden hızlı bir şekilde büyümesi bireylerin barınma ihtiyaçlarını kendilerinin karşılamasına neden olmuştur. Başka bir ifade ile sanayi sektöründe yaşanan bu değişim ile kent içerisinde ve/veya çevresinde gecekondular ve işlevi değişmeye başlamış alanların oluşmasına neden olmuştur. Böylece yasal yaptırımlar ile gecekondulaşmanın engellenmesi zorunlu hale gelmiştir.

1960'lı yıllarda kentsel iyileştirme ve yenileme kavramı ön plana çıkmaya başlamış ancak önceki dönemde (1945-1960) verilen imar afları sebebiyle gecekondulaşmanın önüne geçilemediği gibi oy kaygısı sebebiyle yapımına da göz yumulmuş ve gecekondulaşma sorunu bir rant aracı haline gelmeye başlamıştır. Siyasi sebepler nedeniyle bu alanların tasfiye edilmemesi kentlerde gecekonduların artmaya devam etmesine sebep olmuştur.

1963 yılında çıkan ilk kalkınma planıyla gecekonduların ıslah/iyileştirme, tasfiye/ortadan kaldırma ve önleme politikaları öne sürülmüş ancak uygulayıcı mekanizmanın olmayışı nedeniyle başarılı bir sonuç elde edilememiştir. Alınan kararların yalnızca kağıt üzerinde kalması, uygulamaya geçilememesi nedeniyle gecekonduların kent üzerindeki yayılımları devam etmiştir. İkinci kalkınma planıyla birlikte bu alanların artık tasfiye edilemeyeceği fark edilmiştir. Bu dönemde kararlar 775 sayılı gecekondular kanunu ile uygun olacak şekilde düzenlenmiş ve kendi evini yapan destek verilmesi ön plana çıkmıştır. Üçüncü kalkınma planı döneminde de gecekondulaşma için temel ilkeler belirlenmiş fakat yine yeterli bir çözüm sağlanamamıştır. Dördüncü kalkınma planında ise konut sorununa bir çözüm bulunamadığı kabul edilmiş tedbirlerin alınacağı vurgulanmıştır. Yine bu plan döneminde konutların sosyal bir güvence olduğunun belirtilmesi de gecekondulaşmanın artmasına neden olduğu görülmektedir. 1970'li yıllarda afların çıkmasıyla da gecekonduların şekil değiştirmeye başlamış ve kent, sanayi alanları

ve gecekondular alanları çevresinde şekillenmeye devam etmiştir. Başka bir ifade ile bu alanlar rant aracı haline gelmeye başlamıştır. Başlangıçta konut sektörüne yapılacak yatırımlar gereksiz bulunmuş ancak geç kalınmış müdahaleler ve düzenlemeler de gecekondular sorununun çözülmesinde yeterli olmamıştır. Özellikle 1960 ve 1980 arası dönemde aslında konut ve kalkınma sorunları birbirlerinden bağımsız olarak ele alındığını görülmektedir.

1980'li yıllara gelindiğinde küreselleşmenin de etkisiyle konutların çehresi değişmeye başlamış ve apartmanlaşma başlamıştır. 1985'te yürürlüğe giren beşinci kalkınma planında gecekondular alanlarında imar ve gecekondular mevzuatına aykırı mevcut ruhsatsız yapılara ve gecekondular alanlarına altyapı götürülmesi ve bunların ıslahına öncelik verilmesi planlanmıştır. Bu alanlara altyapı götürülmesi başka bir ifadeyle izinsiz olarak yapılan konutların kabul edilmesi yeni gecekondular alanlarının yapılmasının da kabul edilebileceği anlamına gelmektedir. Altıncı kalkınma planında ise alt gelir gruplu bireylere yeni konut projeleri hazırlanacağı belirtilmiştir. Yedinci kalkınma planı döneminde diğer dönemlerden farklı olarak kültürel çatışmalar oluşmaya başlamış ve bölgelerde dengelerin sağlanması için mevzuatta değişikliğe gidileceği belirtilmiştir. 1980 ve 2000 yılları arası dönem incelendiğinde bir önceki dönemde uygulanmaya çalışılan düzenlemelerin yetersiz olması 1980'li yıllarda sorunun daha da büyümesine neden olduğu görülmektedir. Konut sorunu çözülmeyen bireyler yine kendi konut sorunlarını çözmeye yönelmiştir. Bu dönem içinde kurulan TOKİ'nin de alt gelir gruplu bireylere yönelik bir çalışma yapmayışı ve küreselleşmeyle belediyelerin rollerinin değişmeye başlaması ile bu dönemde de rantın ön planda olduğu ve bütüncül planlamadan uzak bir dönem olduğu söylenebilir.

2000'li yıllarda dönüşüm kavramı bir strateji olarak ön plana çıkmaya başladığı görülmektedir. Sekizinci kalkınma planında önceki dönemde hedeflenenlerin tamamlanamadığı görülmektedir. Yine bu dönemde de bir kez daha tedbirlerin alınacağı belirtilmiş ve yetki yerel yönetimlere bırakılmıştır. Dokuzuncu kalkınma planında konutla ilgili herhangi bir çalışma yapılmadığı görülmektedir. Onuncu kalkınma planında ise kentsel dönüşüm kavramı ilk kez yer almış ve yeniden risklerin azaltılması için hukuki düzenlemelerden bahsedilmiştir. 2000 ve sonrası dönemde özellikle belediyelerin kamulaştırma yetkisini ele almasıyla konut sorununu

çözmek yerine ranttan pay almayı hedeflediğini söyleyebiliriz. Bu dönemde ortaya çıkan kentsel dönüşüm kavramıyla da kentin merkezinde kalmaya başlayan gecekondulu alanları ıslah edilerek bütüncül ilkelerden uzak ve yapılan projelerle ayrıcalıklı bir sınıf oluşmaya başlamıştır. Kentin dışında kalan gecekondulu alanlarının ise kendi kaderine terk edildiğini söylenebilir.

Başlangıçta yanmış alanların yeniden imarı yapılırken, 1950 ve sonrasında yasadışı konut bölgelerinin tasfiyesi ve sağlıklılaştırılması ön plana çıkmış; 1980 sonrasında ise koruma ve yenileme kavramları ön planda iken 2000’li yıllara gelindiğinde çeşitli stratejilere yönlendiği görülmektedir. Türkiye’de kentsel dönüşüm kavramı stratejik bir plan olmaktan ziyade yerel yönetimin isteklerine, toplumun anlık ve geçici çözümlerine ve piyasa koşullarına dayanmakta olduğu görülmektedir (Ataöv ve Osmay 2007). Ortalama her beş yılda bir alınan kararlar uygulanmadığı gibi, imar afları ve bu alanların kabul edilerek çeşitli imkanların götürülmesi de gecekondulu alanlarının artmasına sebep olduğu görülmektedir. Gecekondulaşma olgusunda geçmişten beri bireyler yanlış düzeltmek yerine yine yanlışla yönelttiği söylenebilir. Aflar aracılığıyla da gecekondulu alanlarına izin verilmesi kentsel ranta yol açmış ve kent dokusunun bozulmasına sebep olmuştur. Aynı zamanda TOKİ ve yerel yönetimler arasında yetki değişimi de alt gelirli bireylere konut alanı sağlamaktan ziyade alanda uygulanan projelerden pay almaya çalışıldığı görülmektedir.

#### **2.4 Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları**

Ülkemizde ve dünyada sosyal ve beşeri etkiler nedeniyle kentler artık sorunlu olmaya başlamış alanlarının sadece mekânsal olarak değil aynı zamanda sosyal ve kültürel olarak da yeniden kazandırılmaya, yenilenmeye – dönüştürülmeye ihtiyaç duymaktadır. Ancak kentlerin ulaşım kavramı göz ardı edilerek yalnızca dönüşüm gibi kavramlarla ele alınması ilerleyen süreçte bu alanların yeniden çöküntü alanı haline gelmesine sebep olabilir.

Bu nedenle ülkemizde ulaşım aksları nedeniyle ön plana çıkan:

- Kuzey Ankara girişi,
- Fikirtepe,

Dünyada ise ön planda olduğu için yeni ve sürdürülebilir ulaşım akslarıyla dönüşen:

- Beyrut – Solidere
- Trafalgar meydanı kentsel dönüşüm projesi örnek olarak seçilmiştir.

Örnekler seçilirken kent içi ulaşım sistemine etki eden ve/veya yeni ulaşım ağları nedeniyle etkilenen ve bilinen örnekler olmasına dikkat edilmiştir. Kuzey Ankara girişinin önemli bir güzergah üzerinde yer alması; Fikirtepe'nin merkezi bir noktada ve önemli ulaşım akslarına yakın noktada yer alması nedeniyle konut yapısının etkilenmeye başladığı ve dönüşüm alanı olarak ilan edildiği söylenebilir. Beyrut –Solidere ve Trafalgar meydanı örneğinde ise yıkılan kent merkezini eski statüsüne kavuşturmak ve erişilebilir bir merkezi alan oluşturabilmek için kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmiştir.

#### **2.4.1 Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi**

Esenboğa havalimanının kullanıma açılmasıyla birlikte kentin kuzey aksının önemi artmıştır. Bu aksın Çankaya Köşkü'ne kadar devam etmesi sebebiyle de protokol yolu olarak anılan yolun genişletilmesi ve kent merkezine yakınlığı sebebiyle yol üzerindeki alanlarda gecekonduların büyümeye devam etmiştir (Erman 2009).





**Şekil 2.2:** Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi (Korkmaz 2015).

Ankara'nın kuzeydoğusunda protokol yolunun doğusu ve batısında yer alan gecekondular alanlarına yönelik Ankara'nın en prestijli<sup>5</sup> projelerinden birisi olarak 04.03.2004 tarihli 5104 sayılı kanun ile sınırları belirlenmiş ve 'Kuzey Ankara Giriş Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu' olarak yürürlüğe girmiştir (TOKİ 2009). Bir kanunda ilk kez kentsel dönüşüm kavramı kullanılması nedeniyle önemli bir örnektir.



**Şekil 2.3:** Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi (Korkmaz 2015).

Kanunun birinci maddesinde de projenin amacı kuzey Ankara girişi ve çevresinin kentsel dönüşüm projesi kapsamında fiziksel durumunun ve çevre

---

<sup>5</sup> Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi 2009 yılında uluslararası Habitat iş ödülü seçim komitesi tarafından en iyi uygulama ödülünü almıştır (TOKİ 2009). Ayrıca 2010 yılında İslam Başkentleri Konferansı'nda "Şehircilik ve Bölge Planlama" dalında birinciliğe layık görülmüştür.

görünümünün düzeltilmesi, güzelleştirilmesi ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi olarak belirtilmiştir.



**Şekil 2.4:** Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi 1/5000 ölçekli nazım imar planı (Ankara Büyükşehir Belediyesi 2011).

5104 sayılı kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi kanunu incelendiğinde alan içerisinde toplu taşıma, yaya ulaşımı, motorsuz taşıt ulaşımı vb. ulaşım ile ilgili herhangi bir karar alınmadığı gibi yalnızca fiziksel dönüşümün yapıldığı görülmektedir. Ankara büyükşehir belediyesi ve TOKİ ortaklığında TOBAŞ kurulmuş ve faaliyetlere başlanılmıştır. Proje kapsamında 8.000'i hak sahiplerine verilmek üzere 18.000 konut, yeşil alan, park ve bahçelerin oluşturulması, otel ve kongre merkezi, 3 km uzunluğunda tünel ve viyadük yapımı dönüşüm projesi içerisinde yer almaktadır.

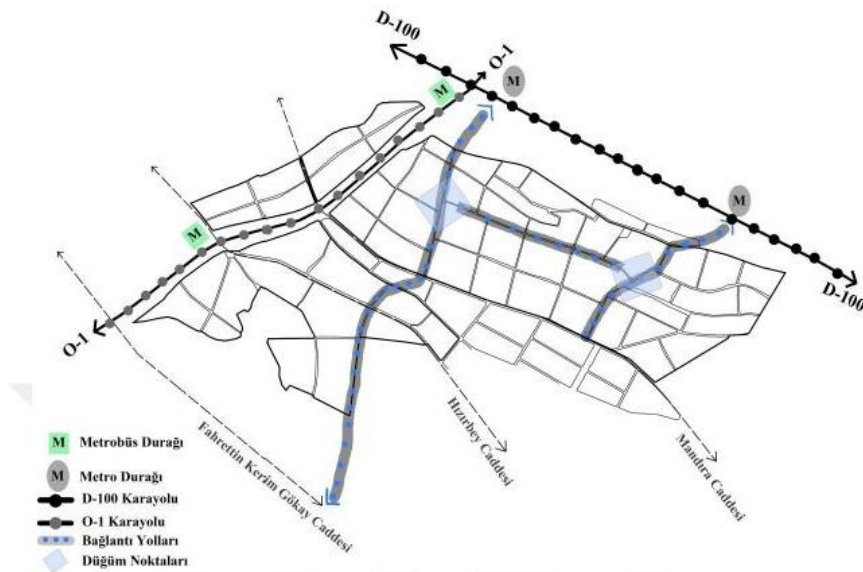
## 2.4.2 Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi

Fikirtepe: İstanbul'un Anadolu yakasında, Kadıköy ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır. Konum olarak boğaza yakın olması, Avrupa yakasına yakın olması ve bölgesel ulaşımı sağlayan aksların ortasında kalması sebebiyle büyük bir öneme sahiptir.



Şekil 2.5: Fikirtepe çevresi (Artuç 2016).

1950'li yılların yarısından itibaren bölgede gecekondular ortaya çıkmış ve 1960'lı yıllara gelindiğinde Fikirtepe gecekondular bölgesi haline gelmeye başlamış ve 1973'te Boğaziçi köprüsünün yapılması, 1990'lı yıllarda ikinci çevre yolunun tamamlanmasıyla ve yeni mesire alanları ve alışveriş merkezlerinin artmasıyla kısacası çevresinin değişmesiyle bölgenin önemi artmaya devam etmiştir.



Şekil 2.6: Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı ulaşım ağı (Artuç 2016).

Bağdat Caddesi'ne, Fahrettin Kerim Gökay Caddesi'ne, D-100 Karayolu ve TEM bağlantı yollarına oldukça yakın konumlanmış olan Fikirtepe aynı zamanda metro ve metrobüs gibi toplu taşıma ile erişilebilirliğin yüksek olduğu bir lokasyonda yer almaktadır.

Proje 2010 yılında duyurulmuş ve 2012 tarihinde Fikirtepe ve çevresi 09.03.2005 onay tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez ile E-5 otoyolu ara bölgesi nazım imar planında “özel proje alanı” olarak planlanmıştır. 2007’de bu durum plan değişikliği ile “kentsel dönüşüm alanı” olarak değiştirilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2007).



**Şekil 2.7:** Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı inşaat aşaması (Bloomberg 2016).

2013 yılında projeler devam ederken bakanlık bölgeyi riskli alan ilan etmiş ve planın onaylanmasıyla 6306 sayılı yasa kapsamında emsal 2.07'den 4.14'e çıkarılmıştır. Yetkileri eline alan bakanlık akışı hızlandırmak için tekrar büyükşehir belediyesine devretmiştir. Sürecin uzaması ve uzlaşmaların sağlanamaması nedeniyle bakanlık acele kamulaştırma kararı çıkartmış ve projenin devamı için 2/3 çoğunluk esas alınmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2012).



**Şekil 2.8:** Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı çevresiyle etkileşimi (Artuç 2016).

Bu sırada alanları bölüşmüş olan müteahhit firmalar inşaatların çeşitli sebeplerle durmasına rağmen reklamlarını yapmaya devam etmiştir.

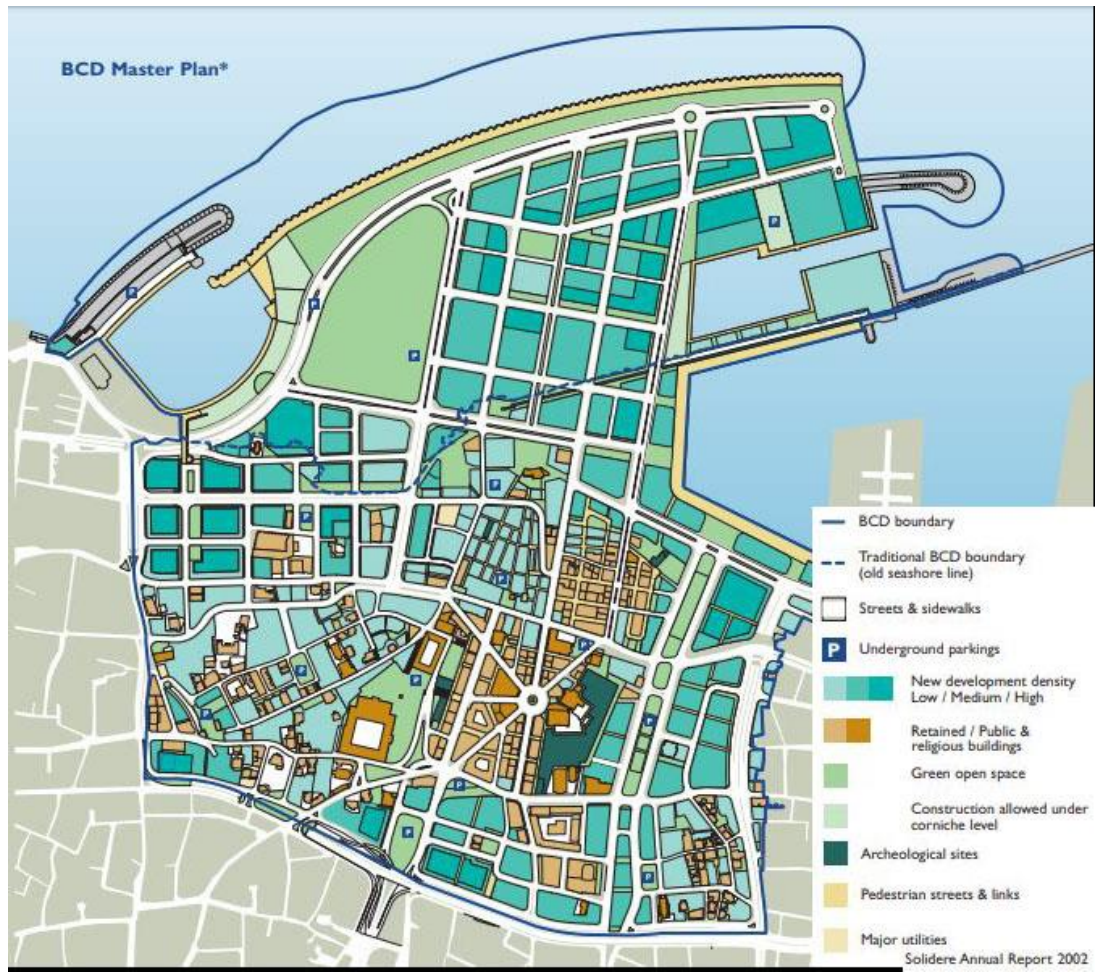


**Şekil 2.9:** Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı inşaat firmalarının dağılımı (Artuç 2016).

Sonuç olarak Fikirtepe projesi başlangıçta doğal afetlere dayanıklı, plansız ve sağlıksız yerleşim yerlerini sağlık ve yaşanılabilir bir ortama çevirmek ve ileri dönük altyapı yatırımlarının yapılacağı ve bölgede çalışan bireylerin mağdur edilmeyeceği bir alan oluşturmak için kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmiş ancak gecekonduların yerini yüksek katlı lüks binalar almıştır. Sürecin en yavaş işlediği projedir.



Projenin hedefleri arasında Beyrut'un Lübnan'da tekrar eski önemini kültürel ve finansal olarak önemini kazanması, limana yakınlığı, merkezi konumu ve havaalanına ulaşım olanaklarının en iyi şekilde kullanılması ana hedefler arasında yer alırken ıslah edilmiş yaya ve taşıt yolları ile akıcı bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması, tarihi merkezlerin korunması ve restorasyonunun yapılması, yeni bulvarların oluşturulması sahil şeridi ile kent meydanı arasındaki bağlantının yeniden oluşturulması ve taşıt trafiğini en aza indirmek için servis yollarının ve önemli odak noktalarında yer altı otoparkların oluşturulması gibi hedefler yer almaktadır (Solidere 2002).



**Şekil 2.12:** Solidere kentsel dönüşüm alanı planı (Solidere 2002).

Savaşın yarattığı tahribat fırsata çevrilmiş ve arşivler kullanılarak önemli tarihi alanlar ön plana çıkartılarak sağlıklı ve birbiri ile etkileşim halinde olan ulaşım sorunları büyük ölçüde çözümlenmiş bir Beyrut oluşturulmuştur.

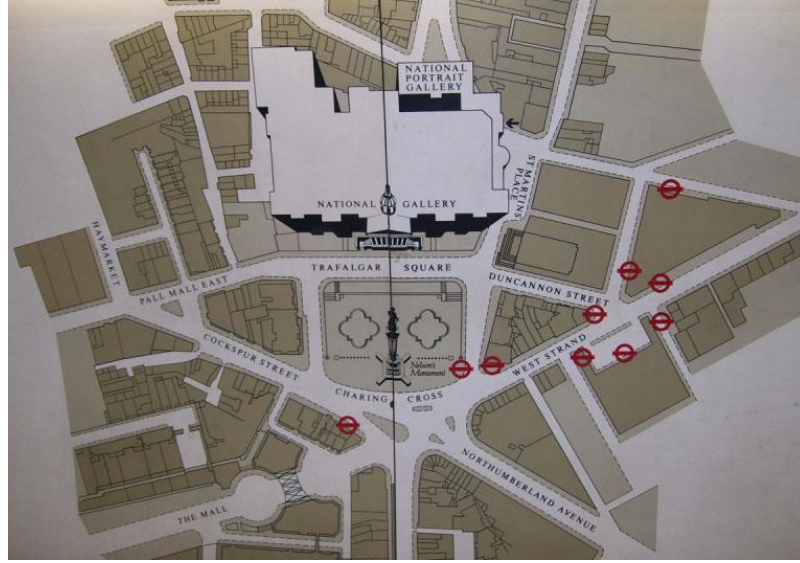


**Şekil 2.13:** Solidere kentsel dönüşüm alanı öncesi ve sonrası.

#### **2.4.4 Trafalgar Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi - İngiltere**

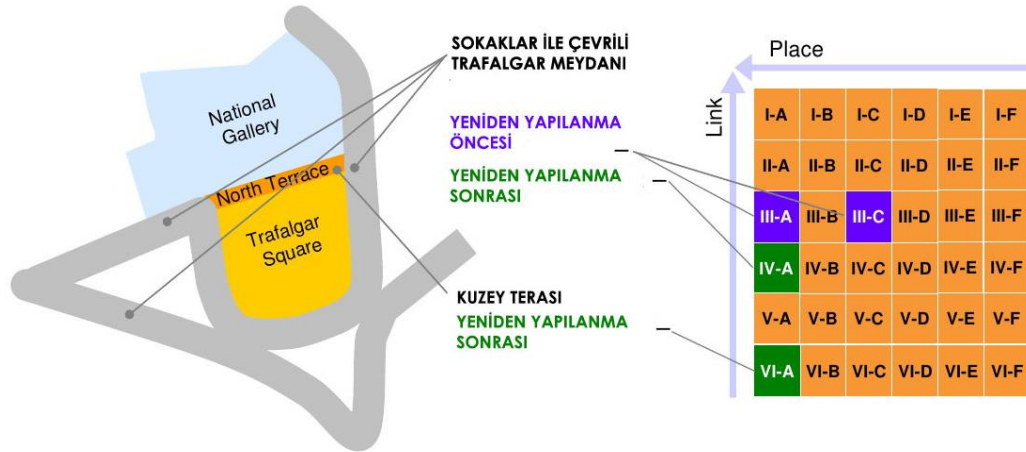
1805 yılında Trafalgar savaşının anısına yapılan meydan bugün Londra'nın en bilinen kamusal alanlarından biridir. Günümüzde çeşitli toplantılar, çalışmalar ve kutlamalar sebebiyle de önemini sürdürmektedir fakat çevresinin taşıt yolları ile çevrili olması sebebiyle hem meydan ve kentin etkileşimi kısıtlanmış hem de tarihi önemini yitirmesine sebep olmuştur (Aktaran Şişman ve Kibaroglu 2009).





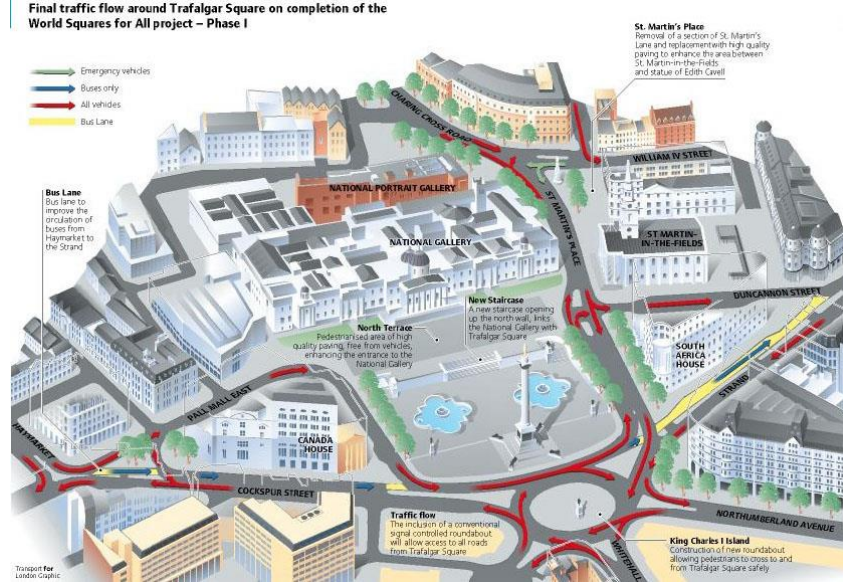
**Şekil 2.14:** Trafalgar meydanı kentsel dönüşüm projesi (Boujenko ve Jones 2009).

Meydanın tüm yayalar tarafından erişilebilir olması, ana kamusal alan olması ve çeşitli aktivitelerde kullanılmaya uygun olması düşünülerek kentsel dönüşüm projesi hazırlanmıştır. Proje yarışma yoluyla yapılmış, halkın da planlama sürecinde yer alması sağlanmış ve kamu tarafından uygulanılmıştır. (Şişman ve Kibaroğlu 2009)



**Şekil 2.15:** Trafalgar meydanı projelendirme çalışmaları (Boujenko ve Jones 2009).

Planlama sürecinde öncelikle sokak sorunları, taşıma performansları, ekonomik canlılık ve çevresel kalite, engelli bireyler düşünülerek bir puanlama sistemi yapılmış ve 6 x 6'lık bir matris hazırlanmıştır (Boujenko ve Jones 2009).



Şekil 2.16: Trafalgar meydanının çevresiyle etkileşimi (Boujenko ve Jones 2009).

Planlamanın devamında mevcut yollar sınıflandırılmış, toplu taşıma ve bisikletlilere öncelik sağlanmış, binaların kültürel önemi ve yapılacak etkinlikler göz önünde bulundurularak tekrar tasarlanmıştır (Boujenko ve Jones 2009).



Şekil 2.17: Trafalgar meydanı eski ve şimdiki görünümü (Boujenko ve Jones 2009).

## 2.4.5 Değerlendirme

Batıda uygulanan yöntemler belli dönemlerde Türkiye planlama sisteminde de uygulanmaya çalışılmış ancak bu müdahaleler politik ve ekonomik nedenler ile gündeme geldiği için bilinçli bir yaklaşım benimsenememiş olduğu görülmektedir (Ataöv ve Osmay 2007). Dünyada uygulanan kentsel dönüşüm çalışmalarında alanın yenilenmesi/dönüşmesinin yanı sıra meydan genişletilmesi, erişilebilir ve herkes için kullanılabilir ulaşım çalışmalarının da yapıldığı görülmektedir. Türkiye de uygulanan

kentsel dönüşüm çalışmalarında ise alanın sosyal yapısının göz ardı edilerek yalnızca fiziksel olarak dönüştürüldüğü ve herhangi bir ulaşım planlama çalışmasının yapılmadığı görülmektedir.

Örnek alan olarak incelenen Beyrut - Solidere ve Trafalgar Meydanı projeleri önemli merkezler olduğu için kentsel dönüşüm çalışmalarında çevresiyle uyumlu, mekânın etkileşimini arttıran, ulaşım ve arazi kullanım dengesinin kurulduğu hem erişilebilir hem de sürdürülebilir bir planlama çalışması yürütüldüğü görülmektedir.

Fikirtepe ve Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projelerinde ise alanların yapılan yatırımlar nedeniyle merkezi noktada kalmalarına ve bu durumda kentsel dönüşüme neden olduğu görülmektedir. Alanın yalnızca fiziksel açıdan düzenlenmeye çalışıldığı herhangi bir ulaşım planlamasının ya da sosyal çalışmanın yapılmadan çevresinden ve alanda yaşayanların sosyo-ekonomik durumundan bağımsız ani kararlarla dönüştürüldüğü söylenebilir. Yaşanan dönüşümle birlikte kentsel arazi için yeni yatırım imkânlarının da oluştuğu ve bu alanların diğer gelir gruplu bireyler içinde cazibe merkezi haline gelmeye başladığı görülmektedir. Bu süreçte orta gelir gruplu ve üst gelir gruplu bireylerinde bu alanlarda yer seçmeye başlaması mekânın sınıfsal açıdan da ayrışmasına neden olmaktadır.

Savaşlar, doğal afetler, sanayileşme ya da sanayisizleşme gibi etkiler nedeniyle kent hem mekânsal hem de sosyal sınıf açısından değişime uğradığı görülmektedir. Uygulanan bu kentsel dönüşüm çalışmalarında bozulmuş kent silüetini düzeltmenin yanında, yeşil alan ve sosyal donatı alanlarının artırılması, çevresiyle etkileşim halinde sürdürülebilir, daha yaşanılabilir ve diğer ulaşım akslarıyla da bağlantılı, ulaşılabilir bir çevre oluşturulması gerekirken, ülkemizde bu alanlarda yaşayanların dışlanarak, yasal süreçler göz ardı edilerek, kültürel değerler ve alanın özgün yapısı korunmadan projelerin yürütüldüğü görülmektedir. Başka bir ifade ile uygulamaların genelde kentin fiziksel yapısını değiştirmek ve yenilemek üzerine olduğu görülmektedir.

## 2.5 Kentsel Dönüşümde Mevzuat ve Yasal Düzenlemeler

Kentlerin göç nedeniyle hızla büyümesi ve kent makro-formunda oluşan fiziki ve beşeri bozulmayı giderebilmek amacıyla çeşitli yasal düzenlemeler oluşturulmuştur. Bu bölümde Türkiye’de kentsel dönüşüm süreci mevzuat ve yasal düzenlemeler açısından incelenmiştir.

1940’lı yılların ortasından itibaren sanayileşmenin etkisiyle birlikte göçler artmaya devam etmiş ve kentin çeperinde gecekondulu alanlarının oluşmasına sebep olmuştur. Bu sebeple 1950’li yıllarda yasadışı konut alanlarıyla mücadele önemli bir hale gelmiştir.

İlk olarak 1948 tarihli 5218 sayılı Ankara Belediyesine, Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun çıkarılmıştır. Kanun ilk olarak Ankara Belediyesi için yapılmış olsa da 12.maddesi<sup>6</sup> hükümete verilen bütün hakların aynı şartlara uyulmak şartıyla diğer belediyelere de vermektedir. Bu kanunla Milli Emlak’a ait araziler bedelsiz, hazine arazileri ise bedeli 10 yılda ödenmek şartıyla belediyelere devredilmektedir. Bu kanunla yetkileri eline almaya başlayan belediye, konut alanlarının artırılması için ucuz yoldan arsa temin ederek gecekondulu alanlarını yasallaştırmaya başlamıştır. (Yenice 2014; Resmi Gazete 1948; Sayar 1948).

1950’li yıllarda Menderes Hükümetinin korumacı tavrından uzak olması, ülkenin çok partili dönem nedeniyle sosyal ve siyasal farklılaşma, merkezi ve yerel yönetimlerin uyuşmaması da sağlıklı bir kentleşmenin önünü açmıştır (Özden 2002).

1954 yılında 6235 sayılı kanun ile Türk Mühendis ve Mimar Odalar Birliğinin kurulması, 1956 yılında 6875 sayılı İmar Kanunu, 1958 yılında 7116 sayılı yasa ile İmar ve İskan Bakanlığının kurulması Türkiye’nin kentsel gelişimi açısından önemli gelişmelerdir (Özden 2002).

---

<sup>6</sup> Madde 12: bu kanunun yayım tarihinden itibaren bir yıl içinde gerekli etütlerini bitirerek yukarıdaki maddelerde yazılı şartlarla tahsis ve temlik edebilecekleri sahaları belirten ve meclislerinde onanmış olan haritalarını yaptırmış bulunan belediyelere de bu kanun hükümleri uygulanır.

Ekonomik büyüme ve göç sonucu dönüşmeye başlayan konut alanları merkeziyetçi bir planlama yaklaşımıyla oluşmuştur. 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuş, İmar ve İskan Bakanlığı'nın hakim olduğu alan genişlemiştir. DPT'nin kurulmasıyla birlikte merkezi planlı kalkınma modeli uygulamaya konulmuş ve bütüncül planlama yaklaşımı benimsenmiştir ( Ataöv ve Osmay 2007). Devlet planlama teşkilatı (DPT-1960) kurulmasıyla planlama yetkisinin bir merkezde olması merkezi planlı kalkınma modelinin uygulanmasına öncülük etmiş ve bütüncül bir planlama yaklaşımı benimsenmiştir. 1973 ve 1977 yıllarında ortaya çıkan yeni belediyeçilik hareketi<sup>7</sup> ile yerel belediyeler kentleşme sorunlarına ve konut yapımına daha fazla önem göstermeye başlamıştır (Ataöv ve Osmay 2007; Karasu 2009).

1965 yılında çıkartılan 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu ile kent merkezinde bulunan az yoğun konut stoku yıkılarak çok katlı apartmanlara dönüşmeye başlamıştır. Bu kanunla parselde mevcut dokunun yıkılıp yerine çok parçalı mülkiyet oluşmasına neden olmuştur. Başlangıçta bu kanun yetersiz kalan konut sorununa çözüm olarak görülse de teknik ve sosyal altyapı göz önüne alınmadan yapı yoğunluğunun arttırılması bugün büyük bir sorun teşkil etmektedir (Yenice 2014).

1966 yılına kadar gecekondulaşmanın önü alınamamış ve 775 sayılı Gecekondu Kanunu çıkarılmıştır. Kanunun içeriğinde gecekondu bölgelerinin ıslahı, tasfiyesi ve yeniden gecekondu yapımının engellenmesi hedeflenmiştir<sup>8</sup>. Ayrıca bu kanun kapsamında gecekondu yapımını önlemek amacıyla gecekondu önleme bölgeleri oluşturulacağı belirtilmiştir. Yine bu kanunun 2, 5, 18 ve 19. Maddelerinde ilk kez gecekondu ifadesi kullanılmıştır. Bu kanun ile başlangıçta izinsiz yapılaşan alanlar<sup>9</sup> olarak tanımlanırken 1966 yılında bu alanların varlığı resmen kabul edilmiştir (Resmi Gazete 1966).

1983 – 1988 arası süreçte gecekondu alanlarına tapu verilmeye başlanmış ve yapılan değişikliklerle yasal olarak içeriği değiştirilmeye ve kapsamı genişletilmeye devam etmiştir (Aktaran Yenice 2014). 1983 yılında 2805 Sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar

---

<sup>7</sup> 1973 yerel seçimleriyle başlayan 'üretici belediyeçilik model' kapsamında belediyelerle sendikaların bir araya gelerek oluşturdukları kooperatif uygulamalarıdır ( Karasu 2009).

<sup>8</sup> 775 Sayılı Gecekondu Kanunu madde 1.

<sup>9</sup> 6188 sayılı Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun

Kanunun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun; 1984 yılında 2981 Sayılı İmar Ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler Ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun bu düzenlemelerdendir. Bu düzenlemeler ile korunacak, ıslah edilerek korunacak ve yıkılacak gecekondu belirlenirken bir yandan da yasadışı oluşan hisseli arazilerin yasallaşması öngörülmüştür. 1986 yılında 3290 sayılı<sup>10</sup> kanun ile af kapsamı daha da genişletilmiştir. Yalnızca konut alanlarını kapsayan af bu kanun ile konuttan ticari alana dönen gecekondu da kapsamaktadır (Yenice 2014, Özden 2002). Bu bağlamda gecekondu alanlarının yasallaştığı ve yeni gecekondu yapımlarını da arttırdığı söylenebilir.

Yine 1986 yılında 3366 sayılı, 3290 sayılı Kanun ile 2981 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun ile ıslah imar planı veya kadaströ planı ile belirlenen alanlara tapu verilmesi öngörülmüş ve af kapsamı bir kez daha genişletilmiştir (Özden 2002).

İmar affına ek olarak 1983 tarihli 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu özünde gerçek, özel veya tüzel kişi mülkiyetinde bulunan taşınmazların kamulaştırma bedeli karşılığında devrine dayanmaktadır. 1984 tarihli 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu<sup>11</sup> ve 1985 tarihli 3194 sayılı imar kanunu ile yerel yönetimlerin karar verici mercii haline gelmesi nedeniyle kentsel dönüşüme yön veren yasal düzenlemelerdir (Yenice 2014). Belediyelerin gecekondu alanlarında daha etkin rol almaya başladığı görülmektedir.

1984 yılında 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile konut ihtiyacının karşılanması için bugünkü Toplu Konut İdaresi'nin (TOKİ) temelleri olan Toplu Konut Fonu dar gelirli ailelerin konut ihtiyaçlarını karşılanması için oluşturulmuş ancak yapılan değişikliklerle yeni amaçları da kapsamıştır (Yenice 2014). 2003 yılında 4966 sayılı Bazı Kanunlarda ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair

---

<sup>10</sup> 3290 Sayılı Kanun İle Bazı Maddeleri Değiştirilen ve Bazı Maddeler Eklenen 2981 Sayılı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

<sup>11</sup> Büyükşehir belediyesi olan İstanbul, Ankara ve İzmir'e ek olarak kanunla birlikte Adana, Bursa, Gaziantep, Konya, Kayseri, Samsun, Eskişehir, İzmit, Mersin, Diyarbakır, Antalya ve Erzurum eklenmiştir.

Kanun ile kentsel dönüşüm<sup>12</sup> TOKİ'nin görevlerine eklenmiştir. 2007 yılına kadar düzenleyici ve uygulayıcı olan TOKİ 2007 yılında onay merkezi haline gelmiştir (Kayıkçı 2013). Böylece TOKİ belediye sınırları içinde kalan gecekonduların ıslah ve önleme bölgelerinin sınırlarını belirleyebilir; belediye sınırları dışında kalan alanlarda ise gecekonduların bölgelerindeki tüm işlemleri yürütebilir, kamulaştırma yapabilir, hazine arazilerinin TOKİ'ye bedelsiz devrini sağlayabilir duruma gelmiştir.

1988 yılında 3414 sayılı Kanun ile 775 sayılı Gecekondular Kanunu'nun bazı maddeleri değiştirilmiş, yetkiler belediyeye geçirilmiş ve kanununun 34. Maddesi iptal edilmiştir. Böylece gecekonduların sahipleri arsa ya da konutu satarak veya kat karşılığı vererek rant elde etmiş ve yeni gecekondular yapılmaya devam edilmiştir (Özden 2002).

2000'li yıllardan itibaren kentsel dönüşüm kavramı yasal düzende yer almaya başlamıştır. İlk kez 2004 yılında Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı: "kentin eskiyen dokularını ve yerleşim alanlarını, kültürel miras değerini korumak, koruma/kullanma dengesini sağlayarak sosyal donatı alanlarını büyütmek ve sağlıklılaştırmak, otopark sorununu çözüme kavuşturmak, günümüz konforu ve kullanım şartlarını içeren konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturmak, tarihi kültürel dokuyu geleceğe taşımak amacıyla restore ederek kullanmak, böylelikle kentlerin merkez alanlarının sağlıklı bir şekilde iskan edilerek şehrin güvenliğini tehdit eden denetimsiz bölgeler olmaktan çıkarıp yenileştirmek ve günümüz gereklerine uygun olarak kullanılabilir hale getirmek amacıyla bu alanları 'kentsel dönüşüm ve gelişim alanı' ilan etmek ve bu alanlarda uygulama yapmaya imkan vermek gerekliliği ortaya çıkmıştır.<sup>13</sup>" Bu kanun ile kentsel dönüşüm ve gelişim alanlarını belirleme yetkisi, ilan edilecek bölgenin belediye sınırları içinde yer alması ve en az 10.000 metrekare olması şartıyla belediyelere verilmiştir.

2004 yılında Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Yasa Tasarısı 2005 yılında 5366 sayılı Yıpranan Tarihi Ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek

---

<sup>12</sup> Madde 4 fıkra 1) Ferdi ve toplu konut kredisi vermek, köy mimarisinin geliştirilmesine, gecekonduların dönüşümüne, tarihi doku ve yöresel mimarinin korunup yenilenmesine yönelik projeleri kredilendirmek ve gerektiğinde tüm bu kredilere faiz sübvansiyonu yapmak, (Resmi Gazete 2003)

<sup>13</sup> Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm İle İçişleri Komisyonları Raporu genel gerekçesi

Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. Bu kanundaki aktörler il özel idaresi, belediye, gerçek ve özel hukuk tüzel kişileri ve TOKİ olarak belirlenmiştir (Yenice 2014).

Yine 2004 yılında Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu ile kamu-kamu ortaklığı, sınırları tanımlanan, Ankara'ya özel bir kanun olması ve ilk kez bir kanun başlığında kentsel dönüşüm ibaresi geçmesi sebebiyle önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir (Yenice 2014).

2004 yılında 5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu ile büyükşehir belediyeleri kentsel dönüşüm konusunda yetkilendirilmiş, 2005 yılında 5393 sayılı Belediye Kanununun 73. Maddesi ile “kentsel dönüşüm ve gelişim alanı” ilk kez bir madde başlığı yapılmıştır. 2010 yılında çeşitli değişikliklere uğrayan yasaya göre belediye, meclis kararıyla; “konut alanları, sanayi alanları, ticaret alanları, teknoloji parkları, kamu hizmeti alanları, rekreasyon alanları ve her türlü sosyal donatı alanları oluşturmak, eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbirler almak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir” maddesi eklenmiştir. Bu da kanun ile bütünlükten uzak alansal odaklı olması nedeniyle kentsel dönüşüm için yine bir çıkış noktası olamamıştır.

2011 yılında 648 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yerine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurulmuştur. Bu bakanlığın bir alt birimi olarak Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün oluşturulması kentsel dönüşümün artık göz ardı edilemeyecek bir kavram olduğu görülmektedir (Kayıkçı 2013).

2012 yılında ise 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile Türkiye genelinde uygulamalar başlatılmıştır. Riskli yapı ve alanlarda başta deprem olmak üzere diğer afetlere de önlem olması için hazırlanmıştır. Bu kanun amacı: “afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye



ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemektir<sup>14</sup>.” Kanunun içeriğinde riskli yapı, riskli alan ve rezerv yapı alanları<sup>15</sup> tanımlanmıştır. Buna göre riskli yapı: riskli alan içinde veya dışında olup ekonomik ömrünü tamamlamış olan ya da yıkılma veya ağır hasar görme riski taşıdığı ilmî ve teknik verilere dayanılarak tespit edilen yapıyı, rezerv yapı alanı: Bu Kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ'nin veya İdarenin talebine bağlı olarak veya resen, Maliye Bakanlığının uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanları ve riskli alan ise: Zemin yapısı veya üzerindeki yapılaşma sebebiyle can ve mal kaybına yol açma riski taşıyan, Bakanlık veya İdare tarafından Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının görüşü de alınarak belirlenen ve Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılan alan şeklinde tanımlanmıştır.

6306 sayılı kanunla bakanlık uygun gördüğü bir yapı veya alanı riskli ilan edebilecek ve uygulamayı kendi yürütebilecek olması, bakanlığın belirlediği kurumların riskli yapı tespitinde görevli olması, anlaşma sağlanamadığı takdirde acele kamulaştırmaya gidilmesi taşınmaz sahiplerinde güvensizlik oluşturması kanunun en önemli boşluklarından sayılabilir.

Kanunda rezerv yapı alanı altında oluşturulacak yeni yerleşim birimlerinin kimlikleri, yoğunlukları, donatı alanlarının nasıl sağlanacağı, alana getireceği trafik yükü gibi sorunlar göz ardı edildiği görülmektedir.

Kanunun 3. Maddesinin 3. Fıkrasında kent içerisinde yer alan boş ve açık alanlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın tasarrufuna bırakılmıştır. Oysa kent içerisinde yer alan boş ve açık alanlar herhangi bir afet durumunda toplanma alanı olarak düşünülmesi gerekirken bu alanlarda yapılaşmaya izin verilmesi çeşitli problemlere yol açacaktır. 7. Fıkrasında ise rezerv yapı ya da riskli alan sınırları içerisinde olan sağlıklı yapılarda gerekli görüldüğü takdirde uygulamaya katılabileceği belirtilmiş bu da gerekli görülmenin hangi kriterlere göre yapılacağı sorusunu akıllara getirmektedir.

---

<sup>14</sup> Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun madde 1

<sup>15</sup> Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun madde 1 c,ç,d fıkrası

Kanunun 6. Madde 6. Fıkrasında yer alan ibareye göre<sup>16</sup> rezerv yapı alanı ve riskli alanlarda yapılacak planlarda herhangi bir standart bulunmaması temelinde yaşanabilir ve sağlıklı mekânlar oluşturma ile çelişki yaratmaktadır.

Kanunun 9. maddesine göre planlama ve imar gibi konularda standartlar getiren uygulamalar bu madde ile göz ardı edilmektedir. Yine 9. maddenin 2. Fıkrasına göre:

- a) “26/1/1939 tarihli ve 3573 sayılı Zeytinciliğin Islahı ve Yabanilerinin Aşılattırılması Hakkında Kanunun,
- b) 31/8/1956 tarihli ve 6831 sayılı Orman Kanununun,
- c) Afete maruz bölgeye ilişkin hükümleri saklı kalmak kaydıyla 15/5/1959 tarihli ve 7269 sayılı Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanunun,
- ç) 28/12/1960 tarihli ve 189 sayılı Millî Savunma Bakanlığı İskân İhtiyaçları İçin Sarfiyat İcrası ve Bu Bakanlıkça Kullanılan Gayrimenkullerden Lüzumu Kalmıyanların Satılmasına Salâhiyet Verilmesi Hakkında Kanunun,
- d) 18/12/1981 tarihli ve 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanununun,
- e) 12/3/1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun,
- f) 21/7/1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun,
- g) 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun,
- ğ) 25/2/1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanununun,
- h) 16/6/2005 tarihli ve 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunun,
- ı) 3/7/2005 tarihli ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununun,
- i) Geri görünüm ve etkilenme bölgeleri bakımından 18/11/1983 tarihli ve 2960 sayılı Boğaziçi Kanununun, bu Kanunun uygulanmasını engelleyici hükümleri ve diğer kanunların bu Kanuna aykırı hükümleri uygulanmaz”

---

<sup>16</sup> Bakanlık, riskli alanlardaki ve rezerv yapı alanlarındaki uygulamalarda faydalanılmak üzere; özel kanunlar ile öngörülen alanlara ilişkin olanlar da dâhil, her tür ve ölçekteki planlama işlemlerine esas teşkil edecek standartları belirlemeye ve gerek görülmesi hâlinde bu standartları plan kararları ile tayin etmeye veya özel standartlar ihtiva eden planlar yapmaya, onaylamaya ve kent tasarımları hazırlamaya yetkilidir.

ibareleri ile toplamda 12 adet kanunun belirlediği hükümler yok sayılmaktadır.

Kanunda 6. Maddenin 9. Fıkrasında yer alan ibareye göre yapılan uygulamaya yönelik açılacak davalarda yürütmeyi durdurma kararının verilememesi hem yanlış uygulamalara hem de geri dönülmez problemlere yol açacağı söylenebilir. Aynı zamanda itiraz hakkının da kısıtlanmış olması anayasal haklarla da uyuşmamaktadır.

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun ile özel standartların belirlenmesi, diğer yasa ve mevzuatlardan bağımsız olması, tüm yetkilerin tek bir merkezde toplanması, açık alanların nasıl kullanılacağına belirsizliği ve yürütmeyi durdurma kararının verilememesi geçmişte alınan hatalı kararların devamı niteliğinde sayılabilir.

### **2.5.1 Değerlendirme**

Genel olarak yasal süreç incelendiğinde kanunların ulaşım açısından yeterince ele alınmadığı görülmektedir. Yasalarla alınan her yeni kararda ve uygulamada yapılaşmanın bir sonraki yapılaşma durumu yani her arazi kullanımı değişiminin yeni bir ulaşım talebi oluşturacağı için ulaşım sistemiyle birlikte düşünülmemesi ilerleyen zamanlarda bu alanların yine çöküntü alanları haline gelmesinde büyük rol oynayacağını söylenebilir.

Gecekondulaşma olgusu hükümetlerce gerek verilen imar afları sebebiyle gerekse hizmetlerin götürülmeye devam etmesi sebebiyle bu alanların göz ardı edildiği görülmektedir. Bu durum kent ile bağdaşmayan ancak kent ile bir bütün halinde yaşayan sağlıklı alanlar oluşturmaktadır. 1940'lı yıllardan bugüne kadar çeşitli kanunlarla ve uygulamalar ile gecekondulaşma fiziksel mekân üzerinde önlenmeye çalışılsa da asıl sorun olan toplumsal, ekonomik ve çevresel faktörler göz ardı edildiğinden ve tutarlı bir konut politikası belirleyememişken yapılan imar afları sebebiyle de bireyler yanlış düzeltmek yerine yanlış yönlendirilmeye devam edilmesinden dolayı beklenen sonuçlar elde edilememiştir. Başka bir deyişle kentsel dönüşüm çalışmaları konut sorununa çözüm olmadığı gibi mevcut plan

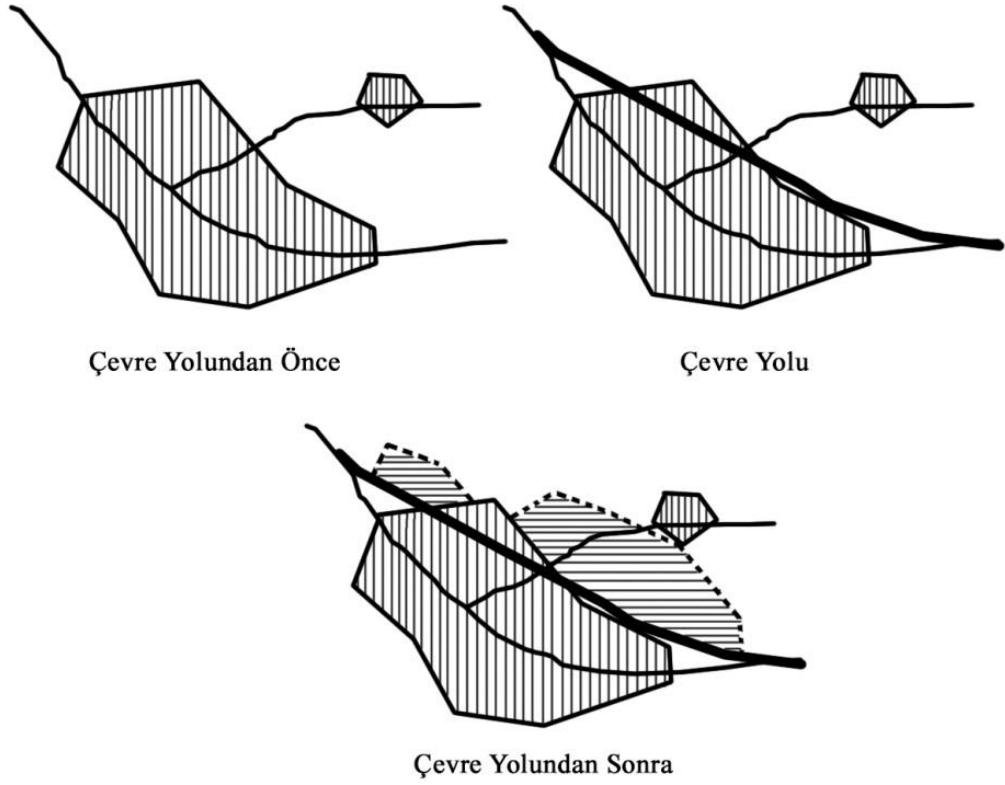
kararlarıyla bütünlüşmeden parçacı bir şekilde çözümlenmeye çalışılmaktadır. Kentsel dönüşüm kavramı aslında yukarıdan aşağı bütüncül planlama kararlarına ve planların kademeli birlikteliğine aykırı parçacı/parsel bazlı kararlar yerine halkın eğilimleri, toplumsal gelişim, ekonomik kalkınma, ekolojik denge ve sürdürülebilirlik göz önünde bulundurarak bütüncül çözümlenmesi gereken bir süreçtir.

### 3. ULAŞIM VE ARAZİ KULLANIM ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ

Ulaşım ve arazi kullanımı birbiri ile etkileşim halinde olan iki kavramdır. Ulaşım aynı zamanda arazi kullanımının bir basamağıdır. Ulaşım, bir bölgeyi dünyaya açarak ve orada bulunan kaynaklara ulaşılabilirlik oluşturarak geliştirmeye yardımcı olur. Ulaşım sadece ekonomik kalkınmayı desteklemekle kalmaz, aynı zamanda mekânsal organizasyon üzerinde de bir etkiye sahiptir (Osazuwa 2015). Daha açık bir ifade ile arazi kullanımı ekonomik, sosyal ve mekânsal açıdan insanların isteklerini karşılayacak şekilde mevcut açık alanın sınıflandırılmış kullanımıyken ulaşım, insanların sosyo-ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak için bir bölgeden diğerine insan, mal ve hizmetlerin hareketi olarak tanımlanabilir.

Kentsel faaliyetler, yollar ve diğer ulaşım tesisleri ulaştırmayla ilgili faaliyetlere olanak sağlayacak şekilde biçimlenmiştir. Arazi kullanım şekilleri, ulaşım ve çevre arasındaki etkileşim konut, iş, alışveriş, eğlence ve diğer faaliyetlerin mekânsal dağılımı kentsel ulaşımındaki ortalama yolculuk mesafelerini belirler. Bu durumda kentin mekânsal yapısını etkileyerek, arazi kullanım planlaması, yolculuk mesafelerinin en aza indirilmesine katkıda bulunabilir ve büyük bir ulaşım olanağı sağlar. Yeni yollar oluşturmak veya mevcut olanları genişletmek, geçirdikleri arazinin çekiciliğini arttırmakta, yeni kentsel alanları teşvik etmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde motorlu taşıtların kilometre başına yüksek emisyonları göz önüne alındığında, elverişsiz mekânsal yapıların yarattığı trafik miktarı doğrudan hava kalitesini etkilemektedir. (Morimoto 2015; Petersen 2004).

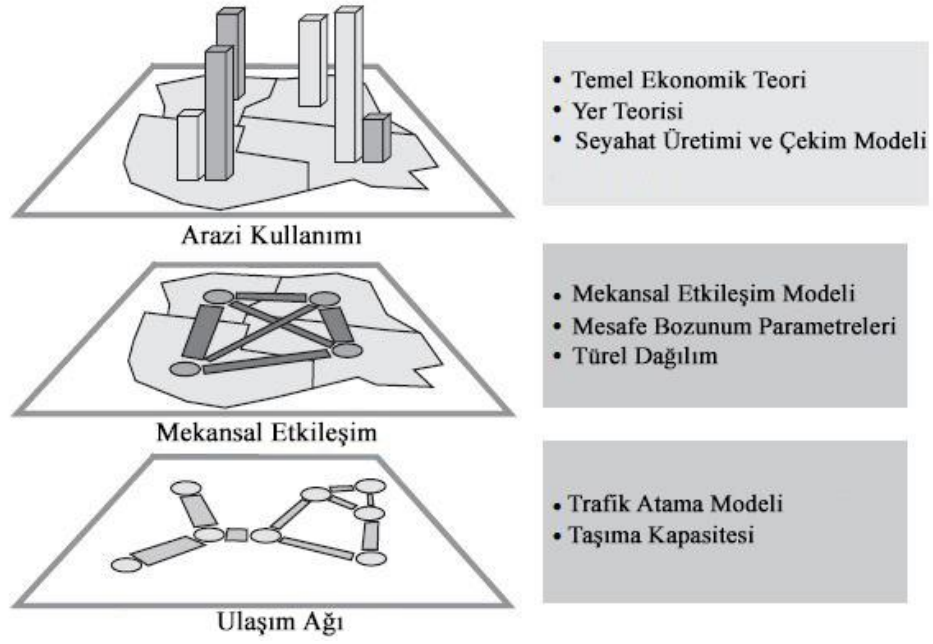
Ulaşım ve kentsel faaliyetler karşılıklı bir ilişki içindedir. Kentin herhangi bir bölgesindeki arazi kullanımındaki değişiklik kentin bu bölgeye bağlanan ulaşım ağlarında yolculuk artışına sebep olmaktadır. Artan trafik yol kapasitelerini zorlayarak tıkanıklıklara sebep olmakta ve yeni ulaşım ağlarına ihtiyaç oluşturmaktadır (Elker 2002).



**Şekil 3.18:** Yeni ulaşım ağının kente etkisi (Elker 2002).

Başka bir ifade ile ulaşım arzı ve talebi karşılıklı olarak birbirine bağlıdır. Örneğin bir otoyol kavşağının inşası, ticaretin yoğunluğunu arttırarak ek ulaşım talebi oluşturacaktır. Artan ticaret yoğunluğu sonucunda hizmet faaliyetleri ise yeni faaliyetlerin yerini ve mekanın yeniden oluşmasına neden olacaktır. Bir ulaşım / arazi kullanım sistemi üç alt kategoriye ayrılabilir:

- Arazi kullanım modelleri genel olarak mekânsal yapı ile ilgilidir.
- Mekânsal etkileşim modelleri çoğunlukla hareketlerin mekânsal dağılımı hakkında tahminler yaparlar.
- Ulaştırma ağ modelleri ise ulaşım ağının değerlendirilmesidir. Özel araç veya toplu taşıma gibi birkaç modda olmak üzere bir ulaşım ağı üzerinden belirlenir (Rodrigue ve diğ. 2006)



**Şekil 3.19:** Ulaşım ve arazi kullanım sistemi (Rodrigue ve diğ. 2006).

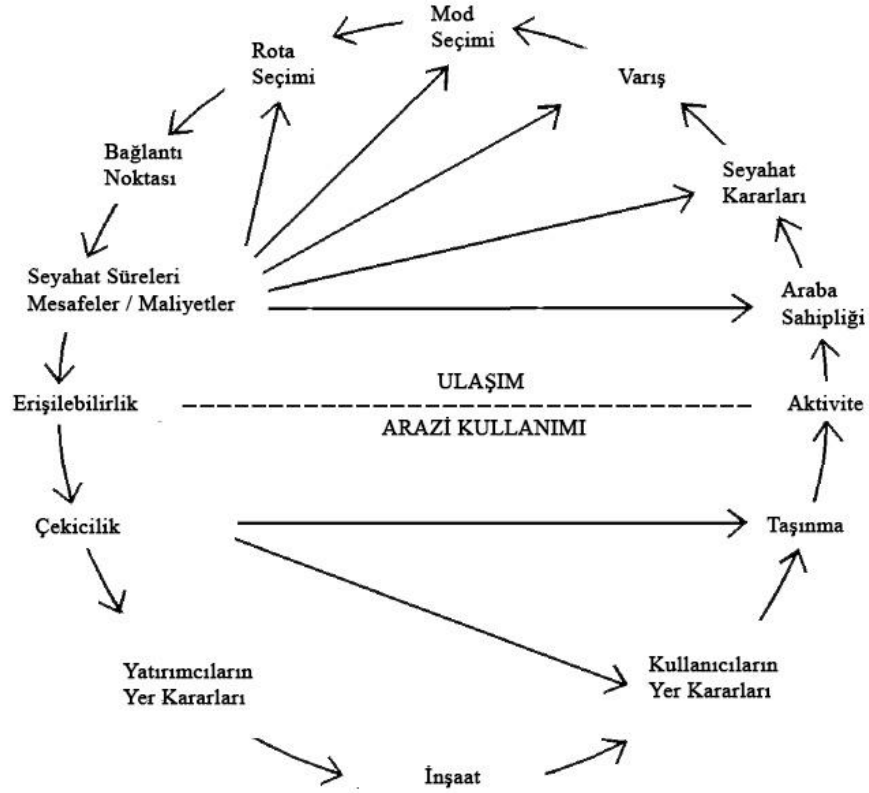
Kentsel ulaşım, taşımacılığın yarattığı taşıma taleplerini desteklemeyi amaçlar. Bu bağlamda kentsel etkinliklerin çeşitliliğini anlamak için bir anahtar olarak düşünülebilir. Dolayısıyla kentsel etkinlikler, ulaşım / arazi kullanım şekillerinin analizinde yer alan bir sistemdir ve arasındaki çeşitli ilişkileri içerir:

- Taşıma sistemi: Ulaşım altyapısını ve modlarını kapsar. Yolcuların ve yüklerin hareketlerini destekleyerek erişilebilirlik seviyesini ifade eder.
- Mekânsal etkileşimler: Kentin doğasını, kapsamını, kökenlerini ve varış yerlerini kapsayan yolcu ve yük hareketleridir. Ulaştırma sisteminin yanı sıra, arazi kullanımı üreten ve çeken faktörlerdir.
- Arazi kullanımı: Faaliyetlerin mekânsal dağılımını ve bunlarla ilişkili olduğunu dikkate alır. Arazi kullanımı genel olarak demografik ve ekonomik özelliklerden etkilenir (Rodrigue ve diğ. 2006).

Arazi kullanımı ve ulaşım etkileşimi incelendiğinde:

- Konut alanları, sanayi ve ticari alan kullanımının kentsel alandaki konumunu: insanların yaşama, çalışma, alışveriş, eğitim ve sosyo-kültürel aktivitelerini belirler.

- İnsan aktivitelerinin mekândaki dağılımı ise mekansal etkileşimi etkiler. Bu durumda aktiviteler arası mesafenin ortadan kaldırılması için kent içi ulaşım olan ihtiyaç artar.
- Altyapı olanakları mekânsal etkileşim için cazibiyet yaratır ve erişilebilirliği etkiler.
- Bölgedeki erişilebilirliğin dağılımı, hem yerleşme kararlarını hem de arazi kullanımını etkiler (Wegener 2009).



**Şekil 3.20:** Ulaşım ve arazi kullanımı etkileşimi (Wegener 2009).

Kentsel alanların planlanması doğrudan veya dolaylı olarak ulaşım aksları ile sağlanmaktadır (Zorlu 2008). Bu bağlamda ulaşım kararlarının kent makroformunu etkilediği söylenebilir. Bu nedenle:

- Ulaşım ve toplu taşıma sistemleri
- Ulaşım planlaması süreci
- Ulaşım memnuniyet anketi
- Arazi kullanımı ve kent biçimine etki eden faktörler incelenmiştir.



Daha erişilebilir bir ulaşım sisteminin kurulabilmesi için ulaşım ve toplu taşıma sistemlerinin birbiriyle ilişkisi incelenmiştir. Toplu taşıma sistemleri planlanırken kent planı ile ulaşım planı birbiri ile etkileşim halinde olmalıdır. Bu nedenle ulaşım planlaması sürecinin nasıl olması gerektiğinden ve hangi aşamaların kullanılması gerektiğinden bahsedilmiştir. Uygulanan aşamalardan sonra ulaşım projelerinin kullanıcılar açısından değerlendirilmesini sağlamak için memnuniyetin nasıl değerlendirilmesi gerektiğinden bahsedilmiştir. Kentsel alanların planlanmasında etkili olan diğer etkenler ise arazi kullanımına etki eden faktörler başlığı altında incelenmiştir.

### **3.1 Ulaşım ve Toplu Taşıma Sistemleri**

Ulaşım kavramı belirli bir zamanda belirli bir maliyette belirli bir konforda başlangıç ve bitiş noktası olan seyahat olarak tanımlanabilir. Başka bir ifade ile insanların ve eşyaların çeşitli araçlarla yer değiştirmesidir. Kent içerisinde dolaşımı sağlayan ve hareketleri yönlendiren kentsel ulaşımın üç temel bileşeni yollar, taşıtlar ve terminallerdir. Yollar kentin ana elemanlarıdır. Araçların ve yayaların hareketi, parsellerin oluşması, adaların belirlenmesi, aktivite alanlarının sınırlarının belirlenmesini sağlar. Taşıtlar ise insanların ve malların taşınmasını sağlarken terminaller ise yolcu indirme bindirme, mal alım, dağıtım ve depolama sağlayan tesislerdir (Kılınçaslan 2012).

Önceleri su kenarında kurulan kentler su kenarında olmayan kentlere oranla suyun sağladığı erişilebilirlik nedeniyle büyümek için daha uygunken; kıyıda yer almayan kentler için hayvanlarla yük ve insan taşıma sağlanmış böylece çeşitli güzergâhlar oluşmuştur. Buhar gücünün keşfedilmesi ile sanayi üretimi artmaya başlamış ve motorların icadı ile otomobil üretimine başlanılmıştır. Başlangıçta kent içerisinde yürüyerek ya da atlı arabalar ile ulaşım sağlanırken, sonrasında artan nüfus ve sanayileşmenin etkisiyle kitle ulaşım araçları kullanılmaya başlanmıştır. Ulaşım araçlarındaki gelişmeler hem kırsal ile kent arasındaki mesafeyi kısaltmakta hem de hizmet akışının hızlanması sebebiyle kent ile kırsal arasındaki bütünleşmeyi de hızlandırmıştır. Bu da göçlerin artmasına sebep olmuştur. Otomobil, üretiminin artmasıyla ihtiyaç olmaktan uzaklaşıp yüksek gelir sağlayan bir sektör haline almaya



Kent çeperine gidildikçe yolculuk talepleri daha düşükken merkeze yaklaştıkça nüfus yoğunluğu artmakta dolayısı ile talep artmaktadır. Bu nedenle ana arterlerde ve merkezi alanlarda talebi karşılamak için otobüs gibi taşıma kapasitesi yüksek olan ulaşım araçları ile sağlanmalıdır (Kılınçaslan 2012).

Hangi transit sisteminin belirleneceği ise yolcuların hangi sistemi seçeceği tam anlamı ile bilinemeyeceği için mümkün değildir. Başka bir ifade ile mod seçimi yapılırken hangi modun en iyi etkiyi sağlayacağı bilinmemektedir. Genellikle bu etkiyi tahmin etmek için üç metot kullanılır.

1. İnsanlara artan ulaşım maliyetleri ya da mod seçimindeki tercihleri gibi değişikliklere karşı tepkilerini sormak.
2. İnsanların gözlenen davranışlarından ya da ortaya çıkan tercihlerinden sonuç çıkarmak.
3. İnsan karar verme sürecini ve sonuçlarını karşılaştırmak için matematiksel modelleri içermektedir.

Üç metotta eksiklikler olsa da, matematiksel modeller hala bilinmeyen durumları tahmin etmenin ve tüm diğer faktörleri sabit tutarken ve tek tek faktörün etkisini azaltmada tek yöntem olarak sayılabilir (Fuerst ve Wegener 2004). Genellikle seyahat yoğunluğu ile seyahat modu arasında karşılıklı bir ilişki olduğu görülmektedir. Ulaşım sorunlarına çözüm olmak için üretilen her yeni ulaşım ağı bireysel araç kullanımını da teşvik etmektedir. Her yeni mod sonucu artan seyahat yoğunluğu:

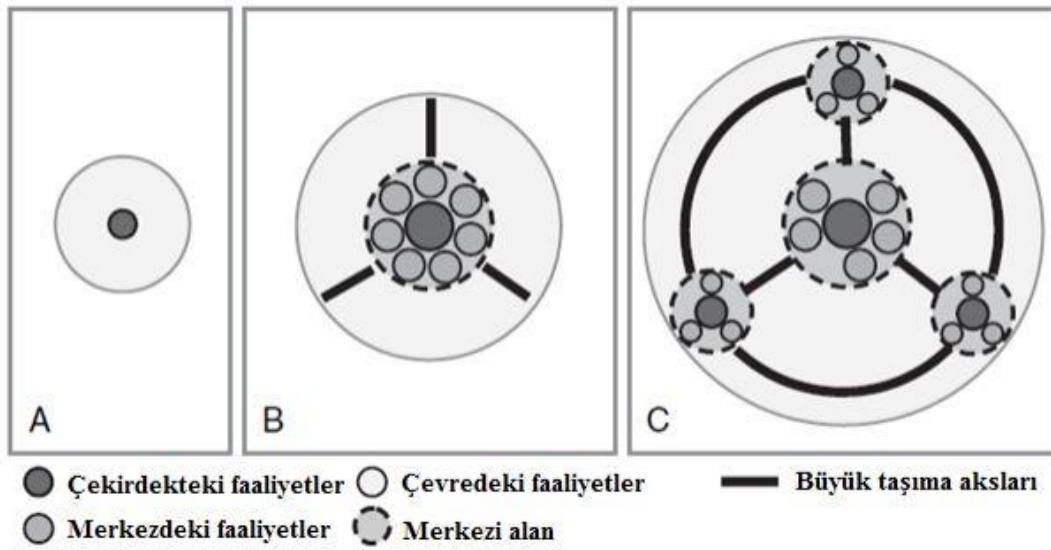
- İlkinden daha yüksek yatırıma
- Kapasitenin artması erişilebilirliğin artmasına neden olur bu da yeniden seyahat yoğunluğunun yeniden artmasına
- Kapasite dâhil olmak üzere sistem performansı artmasına yani hız ve hizmet kalitesinin artmasına
- Daha fazla yolcu çekimine sebep olmaktadır.

Bu yüzden düşük seyahat yoğunluğu- düşük kapasite modu ile artarken ilerleyen süreçte bu durum yüksek seyahat modu - yüksek kapasite modu ise hem

performans hem de işletme maliyeti bakımından artışa sebep olmaktadır (Vuchic 2007).

Ulaşım teknolojisinin de gelişmesiyle birlikte kentsel ulaşımın işleyişi ve kullanılan ulaşım türleri arazi kullanımını ve erişilebilirliği kentin makro formunu daha çok etkilemeye başlamıştır (Ersoy 2012). Toplu taşıma sistemleri planlanırken kent planı ile ulaşım planı birbiri ile etkileşim halinde olmalıdır. Kentin planıyla ulaşım planlamasının birbiri ile bütünleşik ele alınması hem kentin istenmeyen gelişimini engelleyecek hem de ulaşım sisteminin etkin bir şekilde kullanılması sağlanmış olacaktır. (Kılınçaslan 2012).

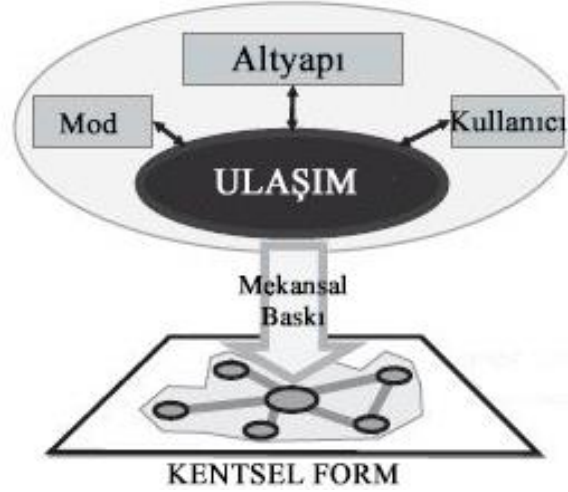
Örneğin hızla sanayileşen kentlerde kullanılan araç türüne göre mekânda değişmektedir. Ulaşım araçlarının değişmesi ile kent makro formunda da değişikliklere sebep olmaktadır. Sanayi öncesi kentler genellikle kıyıya ya da pazara yakın konumlanmış küçük bir birimken, sanayi devrimi ile seri üretim artmıştır. Çeşitli faaliyetlerin bir araya gelip yoğunlaşması kümelenmelerin oluşmasına ve aynı işleve sahip olanların bir arada konumlanması birbirine yakın yeni yerleşim alanlarının sebep olmuştur. Sanayi devriminden sonra farklı sektörlerin bir araya toplanması ile yayılma hızı ve nüfusu da arttırmaktadır. Böylece büyük ulaşım aksları merkezi alandan çevreye doğru yayılmaya başlamış ve bu da yeni bölgelerin oluşmasına neden olmuştur (Rodrigue ve diğ. 2006).



Şekil 3.22: Faaliyetlerin değişimi ile kentsel alanın yayılması (Rodrigue ve diğ. 2006).

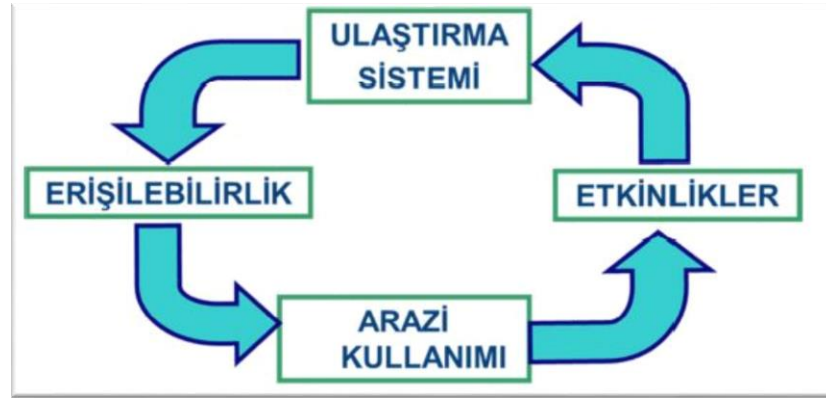
Sanayileşmenin, teknolojinin ve nüfusun hızla artmasıyla birlikte kent sınırları yetersiz kalmaya ve genişlemeye başlamıştır. Mekânsal büyüme ve gelişme sonucunda kent merkezine ulaşım ve erişim etkinliğinin azalmasına neden olmaktadır. Oysa kent içi ulaşım, sosyo-kültürel alanlar, çalışma ve konut alanları gibi büyük arazi kullanımlarıyla bağlantı kurabilmemiz bağlamında büyük bir önem teşkil etmektedir. Bahsedilen bu hususlara karşılık hemen hemen tüm kentlerimiz bugünkü nüfus ve motorlu taşıt sayısına göre planlanmamış ve yapılmakta olan yeni yollar da nüfus ve motorlu taşıt artışına göre yetersiz kalmaktadır (Rodrigue ve diğ. 2006).

Sanayi sitelerinin ve şehir dışındaki alışveriş merkezlerinin inşası ile iş ve nüfusun dağılımının merkezden uzaklaşmasına kent içi ekonominin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır. Seyahat uzunluğu ve mod seçimi ise merkezi olmayan bölgelerdeki nüfusun ve tesislerin mekânsal yerleşimi ve mekânsal dağılımına bağlı olarak değişmektedir (Fuerst ve Wegener 2004). Başka bir ifade ile kentteki farklı arazi kullanımları yeni bir ulaşım talebi yaratarak birbiriyle etkileşim haline girer. Bu etkileşim ise toplu taşımayı etkilemektedir. Ulaşımda yapılan her değişiklik ile kent şekillenmeye devam etmektedir. Özellikle kalıcı raylı sistemlerle yapılan yatırımlar yayalarla daha entegre bir şekilde tasarlanabileceği için kent içerisinde yarattığı etkide daha fazla olacaktır. Kentin gelişiminin istendiği yönde yapılan bir ulaşım yatırımı o bölgedeki cazibiyeti arttıracak ve talebi yatırım yapılan bölgeye yönlendirecektir. Bu nedenle toplu taşıma kentsel yenileme, canlandırma ve dönüşüm gibi projelerde önemli bir planlama aracı olarak kullanılmaktadır. Özetle arazi kullanımı her kentte farklı sosyo-ekonomik yapı, coğrafi durum ve çeşitli taşıma araçlarına göre mekan üzerinde farklı şekillerde etki eder.



Şekil 3.23: Ulaşımın kentsel alana etkileri (Rodrigue ve diğ. 2006).

Ulaşım yatırımları ile değiştirilen ulaşım alışkanlıklarının, kentler üzerindeki etkilerinin önceden tahmin edilmemesi ve değerlendirilmemesi arazi kullanım etkinliği açısından sorunlar yaratmaktadır.



Şekil 3.24: Arazi kullanımı ve ulaşım sistemleri etkileşimi (Fuerst ve Wegener 2004).

Özetle, arazi kullanımı ve ulaşım politikaları karşılaştırıldığında, ulaşım politikaları sürdürülebilir kentsel ulaşımın sağlanmasında daha doğrudan ve etkili olmaktadır. Kentin yeni alanlara yayılması ve ekonominin büyümesi ile refah artmakta dolayısı ile araç sahipliği artmaktadır. Artan ulaşım talebini karşılamak için yeni ulaşım projeleri uygulanmakta ve yapılan bu altyapı yatırımları ile erişilebilirlikler değişmektedir. Erişilebilirliğin artmasıyla bölgenin cazibiyeti artmakta ve yeni konut, ticaret ve sanayi alanlarının oluşmasına sebep olmaktadır. Bu durumda da yeni ulaşım talepleri ortaya çıkmaya başlayacaktır. Bu bağlamda ulaşım projeleri kendi trafiklerini oluşturmaktadır. Bunun sonucu olarak arsa değerleri

değişecektir ve kent üzerinde yeni rant alanlarının oluşması bile dönüşüm için bir sebep olmaktadır (Gerçek 2014; Tekeli 2011).

### 3.2 Ulaşım Planlaması Süreci

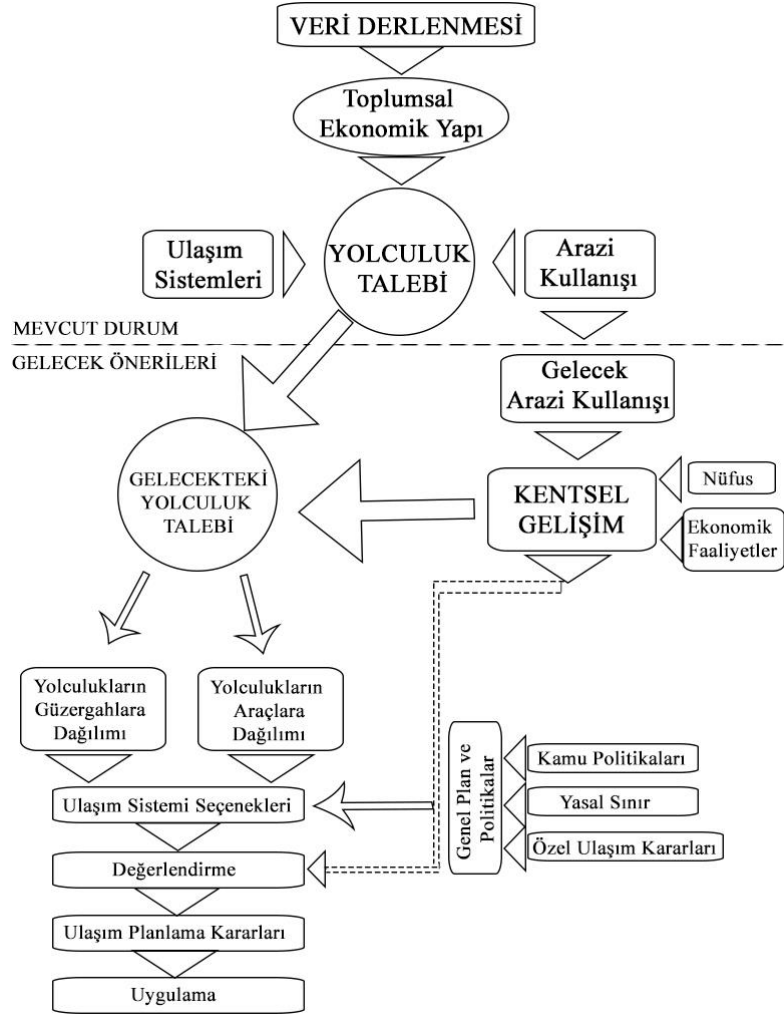
Ulaşım planlaması 1920 ve 1930'lu yıllarda motorlu taşıtların kullanımının artmasıyla kentsel alanda değişimler yaşanmaya başlamış ve kent içerisinde artan sorunlara çözüm bulabilmek amacıyla yol kenarı anketleri ya da ev anketleri ile yolculuğun belirlenmesi için uygulanan sistemli çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1960'lı yıllara gelindiğinde ise gelecekteki ulaşım talebini belirlemek için yolculuk davranışları, arazi kullanımı, nüfus ve sosyo-ekonomik yapı ön plana çıkmıştır (Elker 2002; Kılınçaslan 2012). Bu bağlamda ulaşım planlaması kentsel alandaki ulaşım sistemlerinin gelecekteki değişim öngörülerini elde etmek için geliştirilmiş bir yöntem olarak ifade etmek mümkündür. Bu da gelecek tahminlerinin yapılmasında daha etkili olmasını sağlamıştır.

Kent içi yolların yanı sıra raylı sistem ya da kent içi deniz yoluyla ilgili kararlar alındığında bu kararların arazi kullanımı ve mekânın gelişimi üzerinde beklenmedik etkileri gözlemlenmeye başlanmıştır (Kılınçaslan 2012). Başka bir ifade ile ulaşım olanaklarının artmasıyla birlikte talep artmış ve artan talep karşısında mekân yeniden şekillenmeye başlamıştır. Bu nedenle kentsel mekânın ve ulaşım kararlarının bir arada alınması önem arz etmektedir.

Arazi kullanım kararları ve ulaşım arasındaki ilişki 1950'li yıllardan beri kullanılmaya başlanmış ve bilgisayarların kullanımının artmasıyla da bilgilerin toplanması ve analizi kolaylaşmıştır (Kılınçaslan 2012). Yapılan çalışmalardan elde edilen tecrübelerle bugün bile kullanmaya devam ettiğimiz geleneksel kentsel ulaşım planlaması kavramı ortaya çıkmıştır.

Geleneksel ulaşım planlaması kavramını kentsel alanların planlı olarak büyümesi, ulaşımında kaybedilen zamanın azaltılması ve maksimum fayda sağlamak için geliştirilmiş bir süreç olarak tanımlanabilir. Geleneksel ulaşım planlaması yapılırken öncelikle alan sınırı ve çalışmanın amacı belirlenmelidir. Seçilen alan yolculuk talebini etkileyecek olan faktörler göz önünde bulundurularak zon denilen

alt bölümlere ayrılmalıdır. Zonlar ayrılırken aile büyüklüğü, yoğunluğu ve gelir düzeyleri birbirine yakın bölgeler bir arada tutulması gerekmektedir. Başka bir deyişle yüksek yoğunluklu kira bölgelerindeki ulaşım talebi ile düşük yoğunluklu villa bölgelerinde ki ulaşım talebi bir olmayacaktır. Ayrıca merkeze inildikçe yolculuk talebi artacağından merkezde daha küçük bölgelemeler yapılmalıdır (Elker 2002; Kılınçaslan 2012).



Şekil 3.25: Ulaşım planlaması süreci (Kılınçaslan 2012).

Bu nedenle ulaşım planlaması yapılırken öncelikle başlangıç ve varış noktalarındaki trafik hacimleri tahmin edilmeli sosyo-ekonomik koşullar belirlenmeli ve mekana yansımaları olan fiziksel doku incelenerek yolculuk talebini oluşturan etkenler incelenmelidir. Belirli bir zamanda kent mekânındaki dağılımı ve işlevleri incelenerek ulaşım talebi belirlenmeli ve mekânda buna uygun olarak şekillendirilmelidir (Kılınçaslan 2012; Üçer ve diğerleri 2009). Trafik sorunlarına en



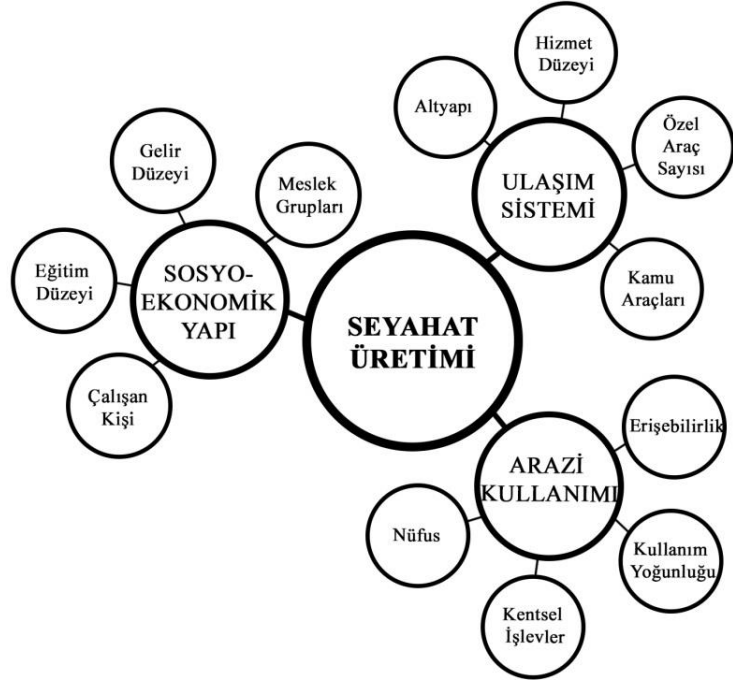
iyi çözüm trafik hareketlerinin analizine bağlıdır. Başka bir ifade ile trafik hareketlerinin geçmişteki ve bugünkü verileri toplanarak gelecek hakkında öngörüler sunulmalıdır. Trafik hareketleri ise anketler ve sayımlar vasıtası ile sağlanarak başlangıç ve bitiş noktaları, amacı ve kullanılan taşıt türü gibi matematiksel verilerle belirlenerek bugünkü verilerin gelecekte de etkili olacağı varsayılır.

Ulaşım planlaması süreci birbirini izleyen 4 aşamadan oluşmaktadır. Bunlar:

- Seyahat üretimi
- Seyahat dağılımı
- Türel ayırım
- Trafik atamasıdır.

### **3.2.1 Seyahat Üretimi**

Seyahat üretimi bir bölgede üretilen ya da çekilen seyahatin mevcut verilere dayanarak gelecekte de toplam miktarının belirlemede yardımcı olur. Ulaşım planlamasında yerleşim alanındaki seyahat üretimi belirlenirken nüfus, yoğunluk, erişilebilirlik gibi veriler ana veriler olarak kullanılırken, aile büyüklüğü, çalışan sayısı, gelir düzeyi, meslek grubu, kültür düzeyi ise sosyo-ekonomik değişken olarak, özel araç sayısı, toplu taşıma kullanan kişi sayısı ise ulaşım sistemini etkileyen değişkenler olarak kullanılır (Kılınçaslan 2012; Üçer ve diğerleri 2009). Her zonun çektiği ya da ürettiği seyahat olarak tanımlanabilir.



**Şekil 3.26:** Seyahat üretimini etkileyen değişkenler (Kılınçaslan 2012).

Ekonomik, sosyal veya kültürel faaliyetlerin kentin içerisinde çeşitli yerlerde yer alır bunlarda üretim, tüketim ve dağıtım gibi fonksiyonu barındırır. Bu fonksiyonlar belirli alanlarda gerçekleşir ve etkinliklerin bir parçasıdır. Genellikle bu etkinlikler rutin faaliyetlerdir çünkü düzenli olarak oluşurlar işe gitmek ya da alışverişe gitmek gibi faaliyetler bu grupta kullanılabilir (Rodrigue ve diğ. 2006).

Seyahatleri etkileyen ev-işyeri, ev-egitim, ev-alışveriş ve ev-rekreasyon gibi bağımsız değişkenler kullanılır. Daha kapsamlı çalışmalar içinse amaca göre farklı gruplandırmalar yapılabilir.

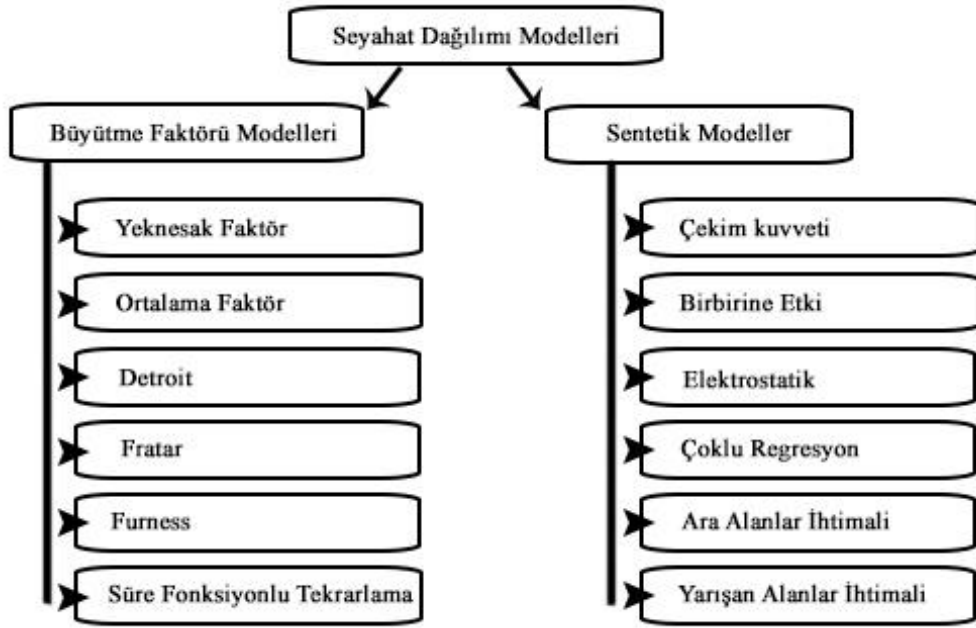
Seyahat üretimi ve çekim modeli olarak iki analiz kullanılmaktadır. Bunlar:

- a) Çoklu doğrusal regresyon analizi
- b) Kategori analizidir (Rodrigue ve diğ. 2006; Kılınçaslan 2012).

Zonda bağımlı değişken olan seyahat üretimi ile yolculuk talebini etkileyen bağımsız değişkenler arasındaki ilişki belirlenerek oluşturulurken, kategori analizi daha çok konut düzeyinde yapılmaktadır.

### 3.2.2 Seyahat Dağılımı

Seyahat dağılımı her zonun ürettiği ve gelecekte üreteceği seyahatler olarak tanımlanabilir. Zonlarda oluşan yolculuklar belirlendikten sonra arazi kullanımının da etkisiyle zonlar arasındaki dağılım ve yolculuk süreleri belirlenir. Bu modelde mevcut seyahat üretim modelleri bir matris içerisinde gelecekteki verilerde ayrı bir matriste olacak şekilde gösterilir. (Kılınçaslan 2012; Üçer ve diğerleri 2009).



Şekil 3.27: Seyahat dağılım modelleri (Kılınçaslan 2012).

Büyütme faktöründe zon içerisinde mevcut yolculuk sayılarına büyütme faktörü uygulanır bölge içi hareketler, bölgeler arası mesafeler dikkate alınmamaktadır. Trafığı etkileyecek büyük değişiklikler beklenmiyorsa kısa dönem için çözüm olarak düşünülebilir (Kılınçaslan 2012). Sentetik modelde ise seyahate etki eden faktörler göz önünde bulundurularak bir model oluşturulur ve geleceğe yönelik varsayımlar oluşturulur (Üçer ve diğerleri 2009).

### 3.2.3 Türel Ayrım

Türel ayırım modeli seyahat türlerinin dağılımı ve gelecek tahminlerinin yapıldığı türel ayırım modeli iki nokta arasında yapılacak yolculukların hangi türler arasında, hangi oranda dağılacağı maliyet ve sürelerinin karşılaştırılarak kullanılması

olarak tanımlanabilir. Genellikle tahminler yapılırken toplu taşıma ve bireysel araç kullanımı kullanılırken, seyahat uzunluğu, yolcu özellikleri ve ulaşım sisteminin temel özellikleri de kullanılabilir (Kılınçaslan 2012).

Türel ayrımı belirlemek için 2 farklı yöntem kullanılmaktadır. Yolculuk sonlu türel dağılım modelinde seyahat üretiminde öngörülen arazi kullanım ve sosyo-ekonomik verilere dayanarak ulaşım türlerine göre ayırım yapılırken ikinci yöntem olan yolculuk aktarmalı türel dağılım modelinde ise tür seçimi zonlar arasında yapılan seyahatlerin dağılımından sonra belirlenir (Ersoy 2012).

Tür seçimi belirlenirken çeşitli parametreler kullanılmaktadır. Bunları üç grupta toplamak mümkündür:

- a) Yolculuk karakteristiği: seyahatin uzunluğu, günün hangi saatinde nereye yapıldığı ve amacının belirlendiği,
- b) Kişi karakteristiği: gelir düzeyinin, araç sahipliğinin, sosyo-ekonomik durumun, aile büyüklüğü ve çalışma alanlarının belirlendiği,
- c) Taşıma karakteristiği: seyahat süresi, maliyeti, konforu ve ulaşım sistemine erişilebilirliğin belirlendiği etkenlerdir (Kılınçaslan 2012)

Bu bağlamda hizmet edeceği amaca göre bazı etkenler zayıf bazı etkenler ise güçlü olarak kabul edilebilir.

### **3.2.4 Trafik Ataması**

1950'li yıllarda trafik ataması başlangıç ve bitiş noktaları arasındaki güzergâhları belirlemek amacıyla başlatılmıştır. Seyahatlerin ulaşım ağına atanmasında üç yöntem geliştirilmiştir. Bunlar:

- a) Sapma eğrileri modeli
- b) Hep veya hiç modeli
- c) Kapasite kısıtlı modeldir (Kılınçaslan 2012).

Amerika'da uygulanan çeşitli simülasyon teknikleri ile güzergah seçiminde seyahatte geçen süre, maliyet ve uzaklık dikkate alınarak standart sapma eğrileri

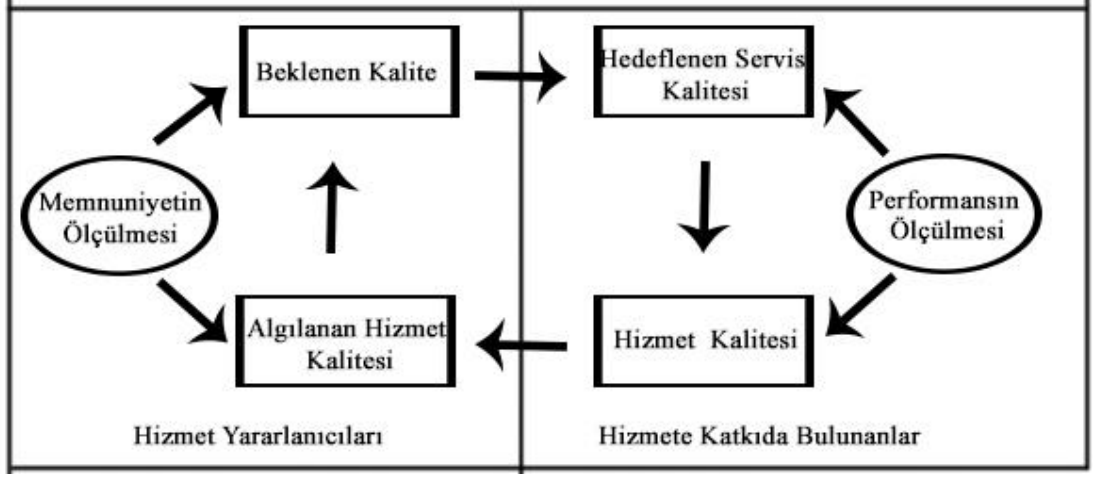
oluşturulmuştur. Başlangıçta kısıtlı alanda kullanılırken teknolojinin de gelişmesiyle kentin tamamında sapma eğrileri kullanılmış ve çeşitli bilgisayar programları yazılarak karayollarına uygulanarak en kısa mesafede en uygun güzergâhların belirlenmesi sağlanmıştır. Ancak sapma eğrileri modelinde birden fazla değişken kullanılmaktadır. Sapma eğrileri modelinden sonra hep veya hiç modeli oluşturulmuştur. Burada temel olan başlangıç ve bitiş zonları arasında en kısa süreli ulaşım ağının seçilmesidir. Son olarak geliştirilen kapasite kısıtlı model ise hep veya hiç modelinde alternatif olarak geliştirilmiştir. Bilgisayara işlenen her düğüm noktasının aşırı yüklenme olan yolların göz ardı edilerek yine en kısa sürede varış noktasına ulaşılması sağlanmaktadır ancak işlenmeyen güzergâhlar olacağından gerçek duruma uymadığı ileri sürülmüştür (Kılınçaslan 2012).

Trafik ataması yapılabilmesi için seyahat üretiminde yapılan başlangıç ve bitiş matrisinin, mevcut ve öneri yol güzergâhının bilinmesi gerekmektedir. Trafik atamasıyla mevcut yol durumuna mevcut yolculuklar eklenerek ulaşım ağının yeterliliği ve eksikliğini belirleme, ulaşımdaki gelişmelerle gelecekte oluşacak etkileri belirleme gerekirse yeni güzergâhların oluşturulması, yapılması gereken düzenlemeler ve önceliklerin belirlenmesi ve sistematik olarak verilerin kaydedilip değerlendirilmesi sağlanmaktadır (Ersoy 2012; Kılınçaslan 2012).

### **3.3 Ulaşımında Memnuniyet Anketleri**

Müşteri memnuniyeti müşterinin ihtiyaçlarının, isteklerinin, beklentilerinin hizmetin uygulandığı süre boyunca karşılanmasıdır (Aktaran: Koçoğlu 2012). Ulaşımında memnuniyet anketinin yapılması hem sağlanan hizmetin kalitesini attıracak hem de kullanıcı ile hizmeti sunan arasındaki ilişkinin iyileştirilmesi sağlanmış olacaktır.

Kurumlar, hizmet kalitesinin performansını ölçmek için kalite döngüsünü kullanmaktadır. Hizmet kalitesi ise müşteri ve hizmet sağlayıcısı gibi kalite kriterlerine dayanmaktadır. Müşteri hizmet memnuniyetini belirlerken, hizmet sağlayıcısı ise hizmet performansını değerlendirir (Aktaran: Bağış ve diğerleri 2015). Müşteri memnuniyeti kullanılarak müşterilerin öncelikleri ve ihtiyaçları belirlenerek mevcut hizmetlerin iyileştirilmesi sağlanır.



**Şekil 3.28:** Memnuniyetin belirlenmesi (Quattro 1998).

Bu bağlamda kalite döngü matrisi kullanılmaktadır. Kalite döngüsü matrisi ayırt edici dört kritere dayanmaktadır. Bunlardan ilki beklenen kalitedir. Beklenen kalite müşteri tarafından talep edilen kalite seviyesidir. Diğer kriter beklenen kalite ise yolcuların belirlediği kalite seviyesidir. Teslim kalitesi ya da hedeflenen hizmet kalitesi ise günlük uygulamalar sonrasında elde edilen kalitedir. Son ölçüt ise algılanan kalitedir. Yolcuların ulaşım hizmetini algıladığı ölçüde belirlenmektedir (Quattro 1998).

2002 yılında Avrupa Standardizasyon Komitesi tarafından toplu taşıma kriterlerini tanımlamak, kullanılabilirlik, erişilebilirlik, bilgi, zaman, müşteri hizmetleri, konfor, güvenlik ve çevresel etki gibi temelde sekiz kriterden oluşan En-13816 standardı oluşturulmuştur (Olivkova 2011).

**Tablo 3.2:** En-13816 standardı (Avrupa Standardizasyon Komitesi 2002).

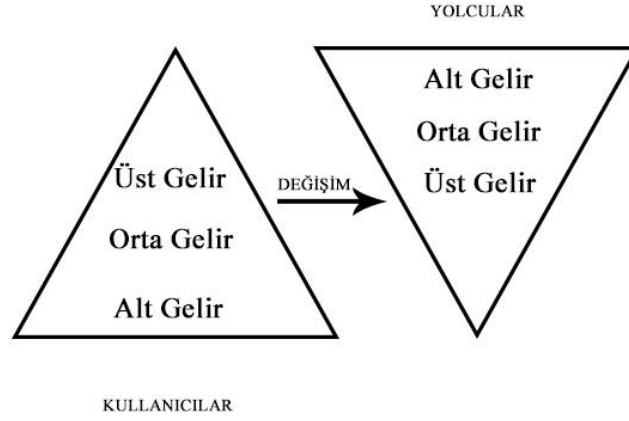
<b>HİZMET KALİTESİ</b>	Ulaşılabilirlik	Modlar Ağ Çalışma Uygunluk Güvenirlilik
	Erişim	Harici Arayüz Dahili Arayüz Bilet Kullanılabilirliği
	Bilgi	Genel Bilgiler Seyahat Bilgileri Normal Koşulları Seyahat Bilgileri Anormal Koşulları
	Zaman	Yolculuk Süresi Uzunluğu Programa Bağlılık
	Müşteri Hizmetleri	Bağlılık Müşteri Arayüzü Personel Asistan Bilet Seçenekleri
	Konfor	Yolculuk Tesislerinin Kullanılabilirliği Oturma ve Kişisel Alan Sürüş Konforu Ortam Koşulları Tamamlayıcı Tesisler Ergonomi
	Güvenlik	Suç Özgürlüğü Kaza Özgürlüğü Acil Durum Yönetimi
	Çevresel Etki	Kirlilik Doğal Kaynaklar Altyapı

Toplu taşıma araçlarında hizmet kalitesi bazı standartlara göre belirlenir. Standartlar ise türel dağılımda toplu taşımanın yüksek oranda kullanılmasını sağlamak için kullanılır (Olivkova 2011). Toplu taşıma sisteminin kalitesinin ölçülmesi için öncelikle veri toplama yöntemi belirlenmelidir. Burada yine Avrupa standartları komisyonunun belirlediği sekiz bileşen kullanılarak anketler oluşturulabilir. Toplu taşıma sisteminin kalitesi:

- Tedarik verileri: toplu taşıma sisteminin altyapısının durumu ve performansı hakkında bilgi edinmemizi sağlar.

- Talep verileri: yolcu trafiğinin hacmi, yolculukların hedefi, zaman, başlangıç / varış noktaları vb. verilerin toplanmasıdır.
- Müşteri Memnuniyeti: yolculara uygulanan memnuniyeti anketi ile ölçülür (Pticina 2011).

Müşteri memnuniyeti belirlenirken yolcuların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak hedeflerin koyulması daha uygun olacaktır. Şekil 3.29'da ilk kısım yolcuların ve potansiyel yolcuların ihtiyaçlarına hitap ederken ikinci kısım talebe yönelik olarak ortaya çıkarak topluma hitap etmektedir. Burada asıl sınıflama yolculardan benzer ihtiyaç gruplarına göre ayırmaktır. Bu da talebin daha net anlaşılmasını sağlayacaktır (Quattro 1998). Daha iyi bir hizmet kalitesi daha fazla yolcu getirecektir.



**Şekil 3.29:** Hizmet kalitesinin yolculara etkisi (Quattro 1998).

Yol altyapılarının iyileştirilmesi, araçların sürüş koşulları, konforu, güvenliğinin artmasıyla birlikte araç sahipliği ve kullanımı da artmıştır. Metropollerde yaşanan bu değişiklik sonucu toplu taşımaya olan ilginin de azaldığı görülmektedir. Bu süreçte toplu taşıma sistemine yönelik araştırmada: yolcular ve potansiyel yolcular hizmetteki yeniliğe olumlu tepki verdikleri ve yeniliklerin her zaman pahalı ve zor çözümler olmadığı belirtilmiştir (Gotta ve diğerleri 2012; Quattro 1998).

Yine bu süreçte toplu taşıma kullanımının arttırılmasına yönelik:

- Yolculuk sürelerinin düzenlenmesi,
- Seyahat koşullarının iyileştirilmesi,



- Çevreye zarar vermeyen araçların kullanılması,
- Modlar arasında etkili bağlantıların kurulması,
- Daha etkileşimli yani isteklerin ve sorunların çözüldüğü bir ortam yaratılması,
- Güvenlik,
- Toplu taşıma kullanımını kolaylaştıracak pratik hizmetlerin sunulması önerilmiştir (Quattro 1998).

Ulaşım, memnuniyeti doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemektedir. Ulaşımında memnuniyetin belirlenmesinde çeşitli paydaşlar bulunmaktadır kullanılan ölçütleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür: (TCRP 2013)

		PERFORMANS ÖLÇÜMÜ	
Yolcular	SEYAHAT SÜRESİ	*Transit-otomatik seyahat süresi	* Transfer süresi
	ULAŞILABİLİRLİK	*Servis kapsamı	* Frekans
	HİZMET TESLİM	*Hizmet eksikliği	* Çalışma saatleri
	GÜVENLİK VE GÜVENCE	*Güvenilirlik	* Yolcu ortamı
		*Konfor	* Müşteri memnuniyeti
Ulaşım Şirketleri	BAKIM/YAPMA	*Araç kaza oranı	* Transit suç oranı
	EKONOMİK	*Yolcu kaza oranı	* Güvenlik cihazları
	TRANSİT ETKİ	*Yol aramaları	* Yedek araç oranı
		*Araç temizliği	* Maliyet verimliliği
Araç	KAPASİTE	*Yolcu sayısı	* Maliyet etkinliği
	SEYAHAT SÜRESİ	*Ortalama araç yaşı	* Çevresel etki
		*Ekonomik etki	* Hareketlilik
		*İstihdam etkisi	
		*Araç kapasitesi	* Karayolu kapasitesi
		*Kişi kapasitesi	* Hacim-kapasite oranı
		*Gecikme	* Ortalama sistem hızı

**Şekil 3.30:** Ulaşımında memnuniyeti etkileyen faktörler (TCRP 2013).

Sonuç olarak bireylerin memnuniyetini arttırmak için seyahat süreleri, erişilebilirlik, transfer, ücret, güvenlik ve kapasite önemli noktaları oluşturmaktadır. Ulaşım ya da toplu taşıma kalitesini artırmak için öncelikle yolcuların öncelikleri ve ihtiyaçları belirlenmelidir, anketler ile müşteri memnuniyetini ölçmek, ilgili hizmet parametrelerini değerlendirerek çözüme yönelik çalışmalar yapmak hem ulaşımın kalitesini arttıracığı hem de yolcuların memnuniyetini arttıracığı söylenebilir.

### **3.4 Arazi Kullanımı ve Kent Biçimlerine Etki Eden Faktörler**

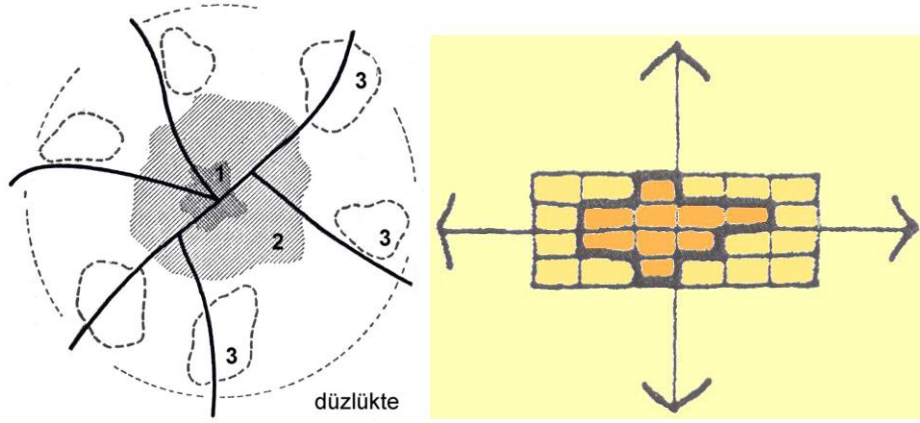
Eski yerleşmelerin kuruluş yerleri incelendiğinde coğrafi koşulların, sosyo-ekonomik nedenlerin, askeri sebeplerin ön planda olduğu görülmektedir. Başlangıçta bireylerin iş ve menfaat birliği nedeniyle oluşmaya başlayan şehirler artı ürün ile ekonomik olarak da gelişmeye başlamıştır. Ekonomik nedenlerden dolayı coğrafya ile de bağlantılı olduğu görülmektedir. İlerleyen süreçte kurulan kentlerin korunmasının ön plana çıktığı görülmektedir (Bayhan 1969).

İlk çağlarda kurulan kentler incelendiğinde savunma amaçlı eğimli arazilerde ve erişilmesi zor alanlarda, ürünlerin yetiştirilebilmesi için iklim ve doğal şartların uygun olduğu, üretilen fazla ürünün ticaretinin kolayca yapılabildiği ve erişilebilirliğin yüksek olduğu alanlarda yer seçtikleri görülmektedir (Kılınçaslan 2010). Kent biçimine etki eden faktörler nüfus ve göç, ekonomi, toplumsal yapı, politika, çevre- iklim, teknoloji doğal afetler, ulaşım ve altyapı olarak söylenebilir.

#### **3.4.1 Topoğrafya**

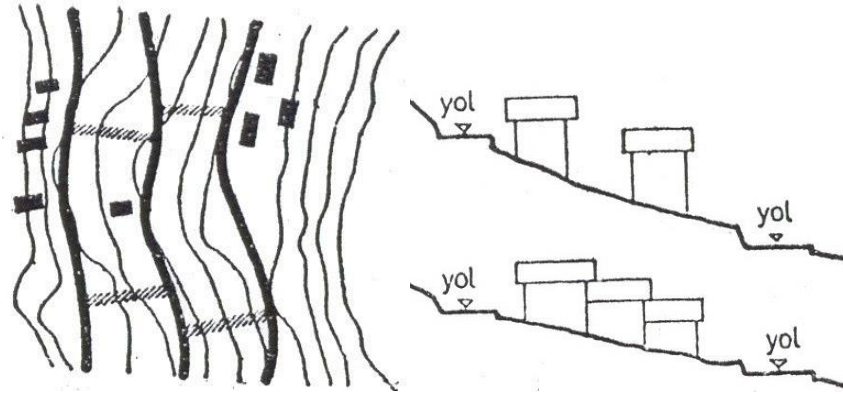
Kentlerin yerleşme şekilleri incelendiğinde özellikle kuruldukları arazilerin son derece önemli olduğu, bazılarının düz arazilerde bazılarının ise tepe ya da vadilerde kurulduğu gözlemlenmiştir. Seçilen yerin topoğrafik özellikleri yerleşme şeklini de etkilemekte, yolların ve binaların konumlanması topoğrafyaya göre şekillenmektedir (Aktan 2006). Örneğin düz bir alanda yerleşen kentin büyüme imkanı engebeli arazide yerleşen kente göre daha hızlı büyüme imkanına sahip olacaktır.

Düz alanlarda kurulan şehirlerde arazide herhangi bir engelin olmaması sebebiyle büyüme imkanı daha fazla olacaktır. Bu tür şehirlerde kentin genel formu ve karakteri pek hissedilmez (Bayhan 1969; Aktan 2006).



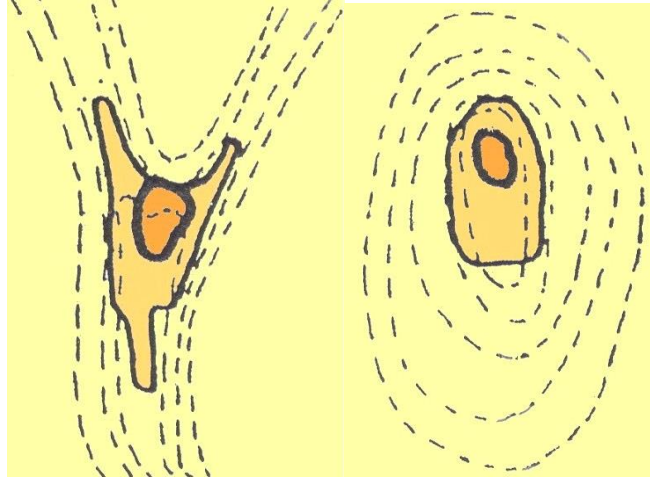
Şekil 3.31: Düz arazide kurulan şehirler (Bayhan 1969).

Eğimli arazide kurulan kentte ise yollar ve binalar eğimin izin verdiği ölçüde kurulacaktır. Yollar ve meydanlar eğimin izin verdiği ölçüde yer seçebilecektir. İklimi nasıl olursa olsun, yamaçlarda kurulan şehirler açıklığa doğru, yani manzara görüş yönüne göre konumlandırıldığı görülmüştür (Bayhan 1969).



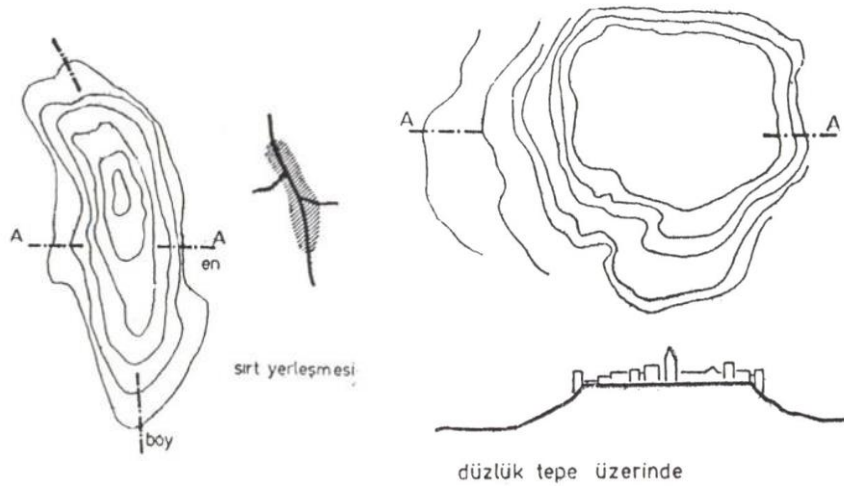
Şekil 3.32: Eğimli arazide kurulan şehirler (Bayhan 1969).

Geçmişte kurulan kentler savunma amacı ile tepelerde yer seçtiği gözlemlenmiştir. Tepe: topoğrafik yönden bir çevre etrafında gittikçe küçülerek yükselen ve eğimi bakımından kubbemsi bir kesite sahiptir. Yerleşmeler ise yukarıdan başlayarak tepeyi saracak ve aşağıya doğru saracak şekilde gelişmektedir. Fakat tepe topoğrafik özelliği nedeniyle güneşlenme, rüzgâr ve tercih edilen manzaraya göre eşit değildir. Bu durumda yamaçların bazı kısımları daha çok gelişme ve yoğunluk göstermektedir. Tepe üzerinde kurulan kentlerde yollar ve bina yönleri eğimli arazide kurulan yerleşmede olduğu gibi, iniş yönünde ve kademeli olarak düzenlenmektedir (Bayhan 1969).



**Şekil 3.33:** Tepe ve sırtlarda kurulan şehirler (Bayhan 1969).

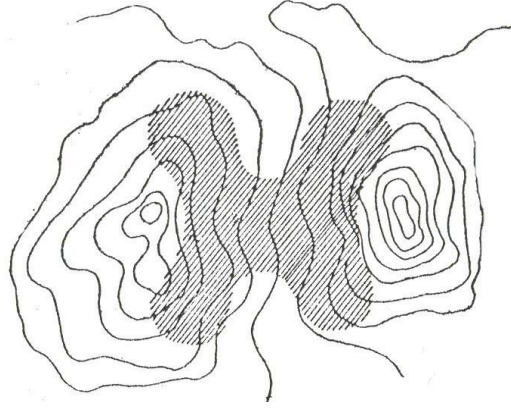
Bazı yerleşmeler ise tepe üzerindeki sırt denilen özel topoğrafik zemine bağlı olarak uzunlamasına kurulduğu görülmüştür. Bir başka yerleşme şekli ise tepenin koni şeklinde devam etmemesi yani belirli bir seviyeden sonra düz ve yerleşilmesi kolay bir zemin oluşturmasıyla kurulan kentlerdir. Tepenin bittiği noktadan sonra eğim artarak vadiye inmektedir. Bu yerleşmelerin diğer tepe yerleşmelerinden farkıysa yerleşme yüzeyinin düzlük alan kadar sınırsız olmamasıdır (Bayhan 1969).



**Şekil 3.34:** Sırt ve düz tepe üzerine yerleşen şehirler (Bayhan 1969).

Birbirine yakın iki tepe ile bu tepeler arasında kalan araziye ise semer denir. Semerler tepe kadar yüksek fakat vadi kadar da alçak olmayan, tepeye oranla daha az eğimli olan arazilerdir. Yine tepenin eğiminden kaçınmak için birçok kent semerlerde yerleşmiştir (Bayhan 1969). Buradaki yerleşmelerde de manzara,

güneşlenme ve rüzgar gibi faktörler göz önünde bulundurularak yerleşildiği görülmektedir.



**Şekil 3.35:** Semerde yerleşen şehirler (Bayhan 1969).

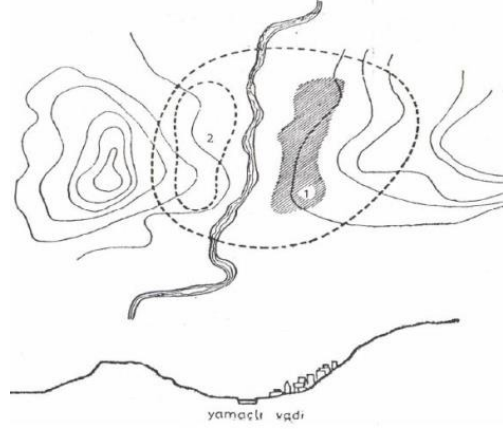
Vadi üzerinde yerleşen kentler ise düz arazide kurulan kentlerle benzer gelişme eğilimine sahiptir. Özellikle vadiler genellikle ulaşım yollarının geçtiği alanlar olduğundan kentin gelişmesinde de olumlu bir etkiye neden olmaktadır. Vadinin geniş ve düz olması düz arazide yerleşen kentlerle aynı eğilimi gösterirken, dar olması durumunda ise kent vadi uzunluğunca yayılır. Kısmen tepelerin yamaçlarına doğru yükselerek konkav bir kesit oluşturur (Bayhan 1969; Kılınçaslan 2012).



**Şekil 3.36:** Düz vadilerde yer seçen şehirler (Bayhan 1969).

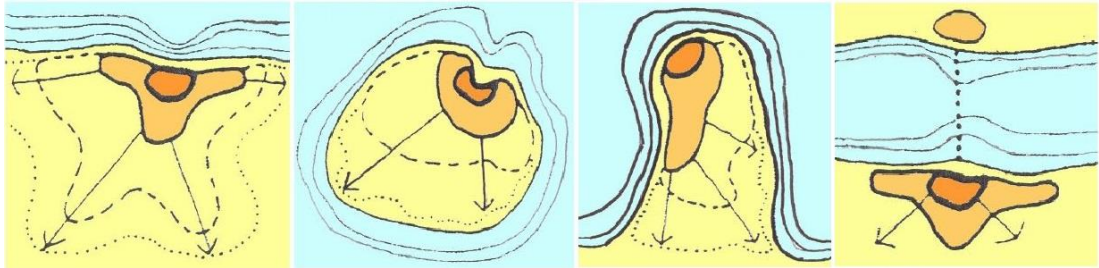
Vadilerden nehir veya derenin geçtiğinde ise vadi kenti ikiye ayırabilir. Bu durumda vadi yerleşmesi, yakınındaki yüksek tepelerin belirlediği, güneşleme

olanaklarının etkisi altındadır kalmaktadır. Bu sebeple küçük ve dar vadilerdeki bazı yerleşmeler tepelerin gölgesinden kurtulmak ve vadiye bakan bir manzaraya sahip olmak için yamaçlara doğru gelişmektedirler (Bayhan 1969; Aktan 2006).



Şekil 3.37: Yamaçlı vadilerde yer seçen şehirler (Bayhan 1969).

Su kenarında yer seçen kentlerin ortak özelliği ise yerleşim genellikle su yüzeyine bakmaktadır.



Şekil 3.38: Su kenarında yer seçen şehirler (Bayhan 1969).

### 3.4.2 Nüfus

Kentlerde nüfusun hızla artması ve teknolojinin gelişmesi ile kentin yayılmasını ve parçalanmasını da hızlandırmaktadır. İnsanların ekonomik durumuna göre iş ve diğer faaliyetlere erişimi değişmekte bu da konumunun değişmesine sebep olmaktadır. Örneğin bireysel araç kullanımının yaygın kullanıldığı bir kentte erişim maliyet, toplu taşıma gibi faktörler yerleşim yerlerini de etkilemektedir.

Nüfusa hitap edecek olan kentsel hizmet alanı türlerinin ve özelliklerinin belirlenmesinde, alanın yer seçimi kararlarında kentlerin sosyo-ekonomik koşullarının tespit edilmesi öncelikli konulardandır. Sosyo-ekonomik özellikler;

- Kentte yaşayan nüfusun, toplumun genel özelliklerini,
- Hane-halkı özelliklerini,
- Toplumun sosyo-kültürel özelliklerini içermektedir (Hamamcıoğlu 2009).

Nüfus, nüfus yoğunluğu, yerleşme yoğunluğu, ikamet yoğunluğu, nüfus artış hızı, göç, kadın erkek nüfusu, yaş gruplarına göre nüfusun dağılımı, doğum-ölüm oranları, okuma-yazma oranı, eğitim çağı nüfusu, toplumun eğitim düzeyleri gibi bilgiler kentin üst ölçekli genel özellikleri hakkında bilgi vericidir (Hamamcıoğlu 2009). Hane büyüklüğü, hane geliri, hanede çalışan sayısı, otomobil sahipliği, günlük yolculuk sayısı, medeni durum gibi veriler de kentlerde en küçük birim olan hane bilgilerini ortaya koymaktadır. Sosyo-kültürel özellikler ile toplumun gelenek görenekleri, sosyal aktiviteleri, ilgi alanları, tiyatro, sinema, gösteri, konser vd. etkinliklere katılım düzeyleri veya bu konudaki taleplerini vermektedir.

Nüfusun hızla artması ile kentler gelişmeye başlamış özellikle göçler sebebiyle sağlıklı ve niteliksiz konut alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Bu durumda günümüzde kent makroformunun geri dönülemez bir şekilde bozulmasına neden olmaktadır.

### **3.4.3 Ekonomi**

Ekonomi kentin gelişmesini, yaşam kalitesini, refah seviyesini, diğer kentlerle olan etkisini ve ekonomik faaliyetlerin çeşitliliği açısından kenti etkilemektedir (Kılınçaslan 2010).

Kentlerdeki ekonomik faaliyetleri tarım, sanayi ve hizmetler olarak ayırabiliriz. Kentler özelliklerine göre ve bu faaliyetlerdeki uzmanlaşmalarına göre arazi kullanım üzerinde şekillenmektedirler. Örneğin; sanayi sektöründe uzmanlaşmış kentlerde sanayinin yer seçim kriterleri, hammaddeye yakınlığı arazi

kullanımda yer seçimini belirlerken, sanayide çalışan nüfusun araziye dağılımı yerleşmenin biçimini değiştirmektedir (Rodrigue ve diğ. 2006; Hamamcıoğlu 2009).

Kentlerde üretilen ürünlerin ihracı ve kentin ihtiyaç duyduğu ürünlerin temini, kentteki ekonomik faaliyetlerin türü, kentin büyüklüğü ve niteliği ulaşım ağının gelişmişliği üzerinde etkilidir. Ürün piyasası hem üretim için gerekli mal teminini hem de müşteriye erişimin olduğu ekonomik koşul ve ortamı kapsarken, işgücü piyasası ise erişim maliyetlerinin düşük olduğu, yerel ölçekte ev-iş erişimi maliyetinin uygun olduğu, küresel ölçekte ise ucuz işgücünün temin edildiği koşullarda konumlanmaktadır. Bu bağlamda sosyal ve ekonomik girdiler kentlerin arazi değerleri üzerinde önemli etkiler yaratmaktadır (Hamamcıoğlu 2009, Kılınçaslan 2010 ).



## 4. YÖNTEM ve ÇALIŞMA ALANI

### 4.1 Yöntem

Bu tez çalışması kapsamında ilk aşamada İstanbul ili kentsel dönüşüm süreci ve ulaşım ilişkileri değerlendirilerek Küçükçekmece ilçesi örnek alan olarak belirlenmiştir. Küçükçekmece ilçesinin planlama süreci değerlendirilerek kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilen Ayazma mevkiisi incelenmiştir. Alanın nüfusu, konumu, gelişimi, ulaşımı ve kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmesine sebep olan etmenler incelenmiştir. Ulaşım altyapısı, yasal süreç, alt ve üst ölçek planlarındaki durumu ve yakın çevre planları ile birlikte kentsel dönüşüm süreci değerlendirilmiş, alanda yürütülen diğer çalışmalar ve kentsel dönüşüm öncesinde yapılan anket çalışması ile sosyo-ekonomik durum ve alanın fiziksel durumu ile ilgili veriler toplanmıştır. Ayazma kentsel dönüşüm alanının plan uygulanma süreci incelenerek uygulama öncesinde ve sonrasında toplanan veriler karşılaştırılarak uygulanan ve uygulanmakta olan planlar değerlendirilmiştir.

İkinci aşamada İstanbul uygulanan mega ulaşım projelerinin arazi kullanım türlerine/şiddetlerine ve yoğunluklarına olan etkisi arazi fiyatları ve projelerin etkiledikleri alanlar geçmişte uygulanan örneklerde göz önüne alınarak incelenmiştir. İstanbul'da yapılan ulaşım yatırımlarının kent makroformuna ve arazi fiyatlarına etkileri temel alınarak kentsel dönüşüm süreçleri üzerinde yaratacağı olası etkiler incelenerek değerlendirilmiştir. Uygulanan mega projelerin etkiledikleri alanların kentsel dönüşüme, sosyo-ekonomik yapıya, ulaşım alışkanlıklarına ve arazi fiyatlarına olan etkisi de değerlendirilerek bu etki alanları çakıştırılmıştır. İmar planlarının değiştirilmesi, revize edilmesi ya da yeni planların yapılmasında öncelikli alanlar ve dönüşüm açısından önemli bölgeler tespit edilmiş ve bu alanlar içerisinde öncelikli olarak müdahale edilmesi gereken alanlar seçilerek yeni yaklaşımları üretilmiştir.

Dördüncü aşamada arazi kullanımında yapılan değişimlerin ulaşım üzerindeki etkileri ise Başakşehir - Ayazma'da yaşanan kentsel dönüşüm süreçlerinin ulaşım

alışkanlıkları üzerindeki etkisi üzerinden değerlendirilmiştir. Ayazma kentsel dönüşüm alanı planlama süreci ve ulaşım durumu karşılaştırmalı analiz ile incelenmiştir. Ayazma kentsel dönüşüm alanında ve Bezirganbahçe toplu konut alanında ulaşım alışkanlıklarının değerlendirilmesi için mülakat çalışması yapılarak kentsel dönüşüm öncesinde ulaşımın nasıl olduğu ve mevcut durumda isteklerin ve ulaşım alışkanlıklarının ne kadar karşılandığı incelenerek karşılaştırılmıştır. Uygulanan mülakat çalışmasının sonuçları baz alınarak korelasyon analizi ile soruların birbirlerini etkileme durumunu ve bağlantılarını değerlendirilirken, regresyon analizi ile bağımlı ve bağımsız değişkenler belirlenerek bir değer değiştiğinde diğerinin nasıl değişeceği değerlendirilmiştir.

Son aşamada ise elde edilen bulgular değerlendirilerek iyileştirmeye yönelik yeni politika ve model üretimi yapılmış, geleceğe dair öneriler sunulmuştur.

**Etap 1:** Verilerin toplanması.



- İstanbul ili dönüşüm süreci ve ulaşım ilişkilerinin değerlendirilmesi
- Küçükçekmece ilçesi Ayazma kentsel dönüşüm alanının incelenmesi
- Ayazma mevki
  - Nüfusu
  - Konumu ve gelişimi
  - Ulaşımı
  - Yasal süreç
  - Alt ve üst ölçek planlarındaki durumu
  - Yakın çevre planları
  - Alanda yürütülen diğer çalışmalar
  - Kentsel dönüşüm öncesi mülakat çalışması



**Etap 2:** Mega projelerin etkilerinin değerlendirilmesi ve öncelikli müdahale alanları ve imar planları için planlama önerileri



- İstanbul'da uygulanan ulaşım yatırımları
- Yatırımların kente ve kentsel dönüşüm süreçlerine etkileri
- İstanbul'da uygulanan ulaşım yatırımlarının etki alanlarının çakıştırılması
- Öncelikli müdahale alanlarının belirlenmesi
- Yeni planlama yaklaşımları



**Etap 3:** Ayazma ulaşım mülakat ve değerlendirme



- Arazi kullanımındaki değişikliklerin ulaşım etkilerinin değerlendirilmesi
- Hanehalkının genel durumu
- Geçmiş ve mevcut ulaşım alışkanlıklarının değerlendirilmesi
- Korelasyon analizi
- Regresyon analizi



**Etap 4:** Genel değerlendirme



- Değerlendirme
- Öneriler

Şekil 4.39: Akış şeması.

## 4.2 Çalışma Alanı

Bu bölümde İstanbul ili, 2008 yılına kadar Küçükçekmece, 2008 yılından sonra Başakşehir ilçesinde yer alan Ayazma mahallesinin kentsel dönüşüm öncesi ve sonrasında ulaşım alışkanlıklarının değerlendirilmesi yapılmaktadır.

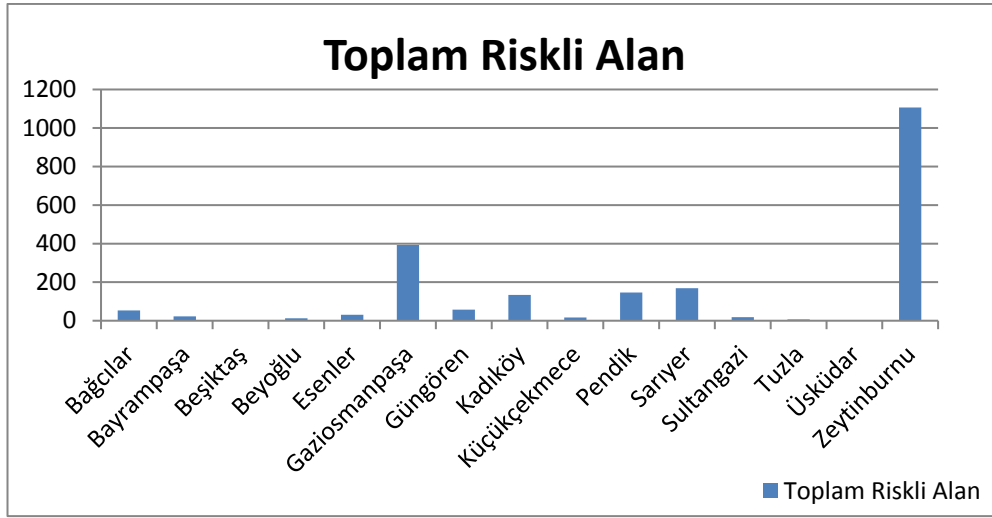
### 4.2.1 İstanbul'da Kentsel Dönüşüm ve Ulaşım

İstanbul iki kıta üzerine yerleşmiş kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Marmara Denizi bulunmaktadır. Boğaz ile ayrılmış iki yarım adada ormanlar, akarsular, vadiler, su havzaları ve platolar yer almaktadır. Boğaz, iki deniz arasındaki bağlantıyı oluşturur. Yerleşim alanları genel olarak ilin güneyinde yer alırken orman alanları ve su havzaları da kuzeyinde yer almaktadır (Kuzey Ormanları Savunması, 2015). Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlaması, deniz ticareti için boğaza hakim olması başka bir ifade ile bulunduğu konum itibari ile de geçmişten beri önemli bir nokta olan İstanbul özellikle son yıllarda yapılan yatırımlar sebebiyle de hızlı bir şekilde gelişmeye ve dönüşme sürecine girmiştir. Kentin talebi karşılayamamasıyla çarpık yapılaşma günden güne artmaya devam etmektedir.

1950'li yıllardan itibaren göç ile önemli bir çekim merkezi haline gelmeye başlamış ve artan nüfus nedeniyle de sosyo-ekonomik gelişme baskısı artmış ve kentin bütünüyle planlı bir şekilde gelişmesi zorlaşmıştır (İUAP 2011). Yine 1960'lı yıllardan itibaren ve özellikle de İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan ve büyük kentlerin gelişmesini, büyümesini teşvik eden yaklaşımlardan günümüze değin uygulanan sağlam bir politikanın olmayışı ve uygulanan aflar sonucunda da İstanbul'da "çarpık kentleşme" giderek artan bir sorun haline gelmiştir. TOKİ ile birlikte de çözümler yalnızca fiziksel anlamda sağlanmaya çalışılmıştır. Yine bu dönemde bütüncül planlama yaklaşımlarından ziyade tekil projeler ile yeni çekim merkezleri oluşmaya başladığı görülmektedir.

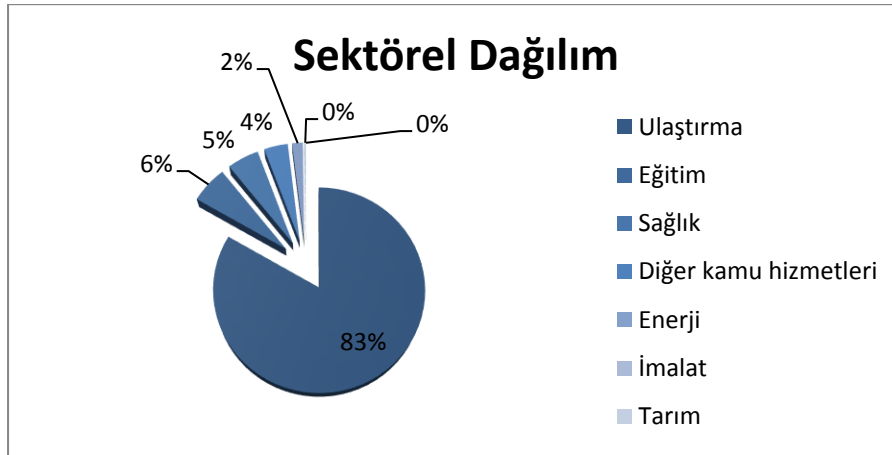
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nda yayımlanan İstanbul'da ilan edilen riskli alanların dağılımı incelendiğinde toplamda 1106,25 hektar 40 adet alan belirtilmiştir. Yaklaşık 2 milyon 300 bin konut olduğu ve mevcut yapı stokunun da %50- %60'ı

kaçak yapı olarak belirtilmiştir. Riskli alan ilan edilen bölgelerin toplam büyüklükleri şekil 4.40'da da görülmektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2019).



Şekil 4.40: İstanbul ili riskli alan bölgeleri (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2019).

İstanbul ili 2018 yılı yatırım programı incelendiğinde ise ulaştırma sektöründe 290 adet proje uygulanacağı, bu projelerin 227 tanesi İstanbul ve ilçelerinde, 63 tanesinin ise diğer illerle ortak olarak belirtilmiştir. Yatırım ödeneklerinin sektörel olarak dağılımı incelendiğinde ise en yüksek harcamanın ulaştırma sektörüne yapıldığı görülmektedir (İstanbul Valiliği 2018).



Şekil 4.41: 2018 yılı yatırımların sektörel dağılımı (İstanbul Valiliği 2018).

İstanbul ili ulaşım projeleri incelendiğinde 2018 yılı yatırım programında 152 adet yatırım yer almaktadır. Kent içerisinde ise en büyük pay %27.39 ile ulaşım hizmetlerine ayrılmış ve bütçenin %43.45'ine denk gelmektedir (İBB 2018).

Öncelikli yatırımların başında karayolu ve demiryolu yatırımları ön plana çıktığı görülmektedir (İUAP 2011).

**Tablo 4.3:** 2018 yılı İstanbul ili yatırımlarının karşılaştırması (İstanbul Valiliği 2018).

2018 YILI TÜRKİYE-İSTANBUL YATIRIMLARININ KARŞILAŞTIRMASI(BİN TL)				
	PROJE SAYISI	PROJE TUTARI	ÖNCEKİ YIL SONU İTİBARI İLE HARCAMA	CARİ YIL YATIRIMI
TÜRKİYE	3,212	804,649,937	308,206,675	88,053,499
İSTANBUL	227	77,836,867	14,234,921	10,429,156
İSTANBUL'UN TÜRKİYE İÇİNDEKİ PAYI	%7.1	%9.7	%4.6	%11.8

2018 yılı yatırım programı incelendiğinde İstanbul yatırımları Türkiye içerisinde %7 'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir (İstanbul Valiliği 2018).

Yapılan yatırımlar yeni istihdam olanağı sağlayacağından dolayı bölgenin çekiciliğini arttıracığı için göçe sebep olacağı söylenebilir. Bu nedenle geçmişten itibaren nüfus verilerini de incelemek önem arz etmektedir. Bölgede nüfus değişimi incelendiğinde özellikle 1970 ve 1975 yıllarında ve 1985 ve 1990 yılları arasında köprülerin faaliyete geçmesiyle nüfusta da önemli bir artış gözlemlenmiştir. Yine bu dönemde araç sahipliğinde de artış gözlemlenmiştir. 1972'de 69.207 araç bulunurken, araç sayısı 1973'te 83.581'e ve 1974'te 100.243'e yükselmiştir. 1972 öncesi yıllık artış miktarı 2000-4000 arası seyrederken, 1987'ye kadar artış miktarı 14.000-25.000 arasında değiştiği gözlemlenmiştir (TÜİK 2019).

**Tablo 4.4:** İstanbul'da yıllara göre otomobil sayısı ve nüfus değişimi (TÜİK 2019).

	1970	1980	1990	2000	2010	2017	2018
Nüfus	3,019,032	4,741,890	7,309,190	10,018,735	13,255,685	15,029,231	15,067,724
Özel otomobil sayısı	55,400	201,400	559,800	1,250,000	1,821,694	2,813,027	2,887,581
Özel otomobil sahipliği (1000 kişiye)	47	49	76,9	125	137	187	192

Yukarıda da görüldüğü üzere nüfusun ve araç sayısının hızla artmasıyla birlikte hem ulaşım planlaması hem de kent planlaması için yeni çözümler üretilmesi bir gereklilik haline almıştır.

Bu bağlamda artan sanayileşme, uygulanan projeler ve yapılan yatırımlar sebebiyle İstanbul önemli bir çekim merkezi olduğu görülmektedir. Bu nedenle artan kaçak yapılaşma sorununa çözüm sağlamak için de kentsel dönüşüm/yenileme projeleri öne sürülmeye başlanmıştır. İstanbul'un gecekondulu alanlarına sahip ilçelerinden biri de Küçükçekmece'dir. Tarihi ve kültürel değerleri, doğal potansiyelleri, önemli ana ulaşım akslarına ve uluslararası bağlantı noktalarına yakınlığı ve istihdam olanakları ile önemli bir cazibe merkezi olan ilçe, yoğun konut baskısı ile de karşı karşıya kalmıştır. Olimpiyat stadı gibi prestijli bir yapının yapılmasıyla Olimpiyat Köyü sınırında yasadışı yerleşmiş bir alan olarak kalan Ayazma Mevkiinde de dönüşümünü tetikleyen etmenler arasında olmuştur. Küçükçekmece ilçesinin konumu ve güçlü ulaşım bağlantılarının yanında plansız ve / veya plana aykırı, altyapısız, teknik ve sosyal alt yapıdan yoksun, çevre ulaşım bağlantıları sorunlu, sağlıksız, mekânsal kaliteden yoksun ve toplumsal sorunlar içeren bir yerleşme profiline sahip olduğu görülmüştür. Aynı zamanda yüksek deprem tehdidi içermesi nedeniyle de alan için önlemler alınması bir gereklilik haline almıştır. Bu nedenle 2004 yılında çevresiyle uyumlu, daha yaşanılabilir, erişilebilir ve sürdürülebilir bir yaşam alanı sağlamak için karayollarıyla bağlantılı, gelişme potansiyeli yüksek olan Ayazma ve Tepeüstü alanları kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmiştir. Bu sebeple öncelikli olarak Küçükçekmece ilçesinin incelenmesi yapılarak alandaki kentsel dönüşüm süreci irdelenmiştir.

#### **4.2.2 Küçükçekmece Planlama Süreci**

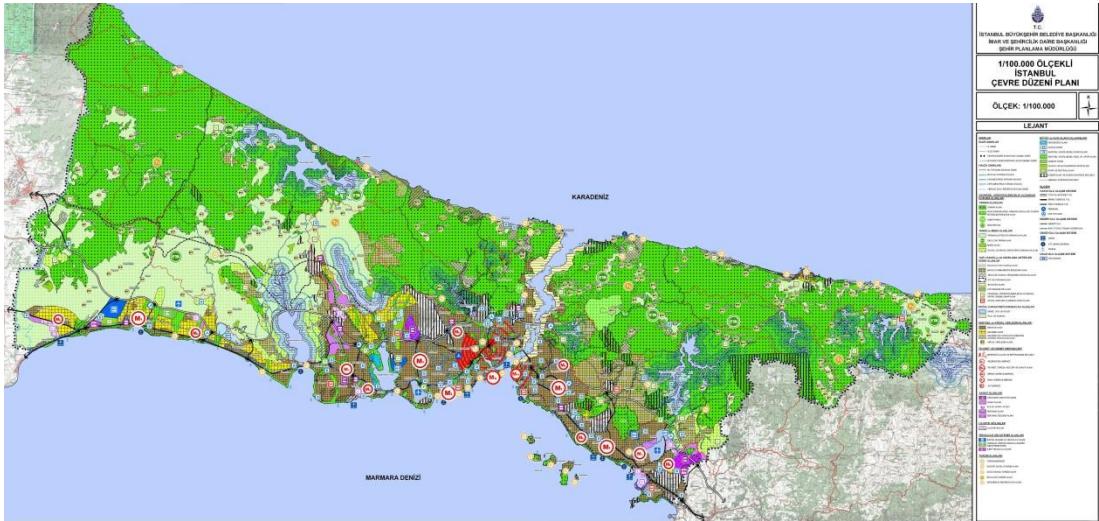
Küçükçekmece İstanbul'un Rumeli'ye açılan tek kapısı olması ve verimli araziler çiftlikler ve mandıralar barındırması ve gölün varlığı nedeniyle önemli bir merkez olmuştur (Şahin 2009).

1960'lı yıllardan itibaren sanayi alanlarının kent merkezinde yer seçmesi konut alanlarının da bu çevrede plansız bir şekilde gelişmesine neden olmuştur. Oluşan bu plansız gelişmeyi sınırlandırmak alanı daha etkin bir şekilde kullanabilmek amacıyla 1970'li yılların sonunda İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuş ve 1980 yılında yürürlüğe giren 1/50.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Bu planda Küçükçekmece ilçesi konut alanları ağırlıklı olarak

sürdürülmesi öngörülmüştür. Hazırlanan plana göre gölün kuzeyinde olimpiyat köyü, ağaçlandırma alanları, tarımsal özelliği korunacak alanlar ve otoyol yer alırken, gölün doğusunda Halkalı toplu konut alanı, nükleer araştırma merkezi ve tarımsal özelliği korunacak alan, güneyinde ise park alanı yer almaktadır. (TMMOB 2007; Gerçek 2007; Şahin 2009)

1995 yılında yürürlüğe giren 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan alan alt bölge nazım imar planı yürürlüğe girmiştir. Yine bu plana göre Küçükçekmece bölgesi ağırlıklı olarak 'kentsel hizmet ağırlıklı alan', turizm ve rekreasyon alanı olarak belirlenmiş ancak kıyı alanlarının kullanımı tanımlanmamıştır. Ancak bu planda Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile İBB arasındaki yetki karmaşasından dolayı iptal edilmiştir (Gerçek 2007; Şahin 2009).

Bu süreçte plan olmamasına rağmen kent büyümeye devam etmiştir. Bu nedenle 2006 yılında 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yürürlüğe girmiştir. Bu plana göre Küçükçekmece ilçesi ağırlıklı olarak konut alanı olarak belirlenmiş, Atatürk olimpiyat stadyum alanı olimpiyat parkı alanı olarak önerilmiştir. İlçenin güneyinde yer alan Basın Ekspres yolu çevresi ise birinci derece merkez ve kültür endüstrileri yoğunlaşma alanı olarak gelişmesi öngörülmüştür. Ancak bu planda 21.03.2008 tarihinde iptal edilmiştir (Gerçek 2007; Şahin 2009).



Şekil 4.42: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (İBB 2009).



### 4.2.3 Küçükçekmece - Ayazma'nın Konumu ve Gelişimi

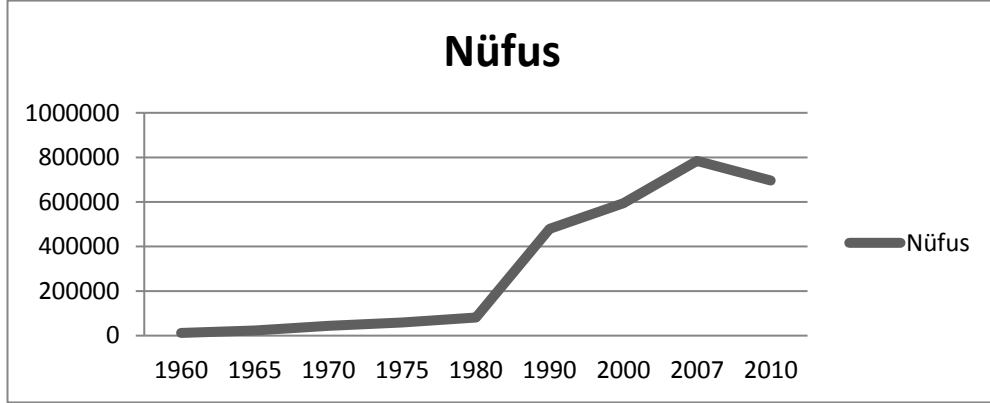
Ayazma, başlangıçta Küçükçekmece ilçe sınırları içerisinde yer alırken 06.03.2008 tarihinde kabul edilen ve 22.03.2008 tarihinde Resmi Gazete de yayınlanarak yürürlüğe giren "5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun" ile yeniden belirlenen sınırlara göre kuzeyde TEM Otoyolu ile sınırlandırılarak Başakşehir sınırlarına dahil olmuştur. Bu bağlamda öncelikli olarak Küçükçekmece ilçesini de incelemekte yarar vardır.

Küçükçekmece ilçesi İstanbul'un fethinden hemen önce Türk hâkimiyetine girmiş ve fetihden sonra yolları ve köprüleri tamir ettirilerek imar çalışmaları başlatılmıştır. İstanbul çevresinde önemli çiftlik arazileri ve mandıralar barındıran Küçükçekmece modern tarıma geçişinde öncülüğünü yapmıştır. Bu dönemde Küçükçekmece'ye bağlı 47 köy ve çiftlik bulunmaktadır. Küçükçekmece 1862 yılında sancak merkezi olan Silivri livasına, 1865 yılında Bab-ı Zaptiye İdaresine, 1878 yılında ise Şehremaneti'ne bağlanmış 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşında büyük bir kısmı tahribata uğramış ve kaza merkezi Küçükçekmece'den Bakırköy'e taşınmıştır (Şahin 2009).

1878 yılı salnamesinde nüfusu 1831 kişi olup kadınlarla birlikte 3662 kişi iken yaşanan savaşlar ve işgaller nedeniyle nüfusunda önemli değişiklikler yaşanmıştır. Balkan Savaşından sonra bölgeye Bulgarlar yerleşmiş, 1923'ten sonrada mübadele ile giden Rumların yerlerini Yunanistan'dan gelen Türkler almıştır. 1928 yılında ise bölgeye Kazak göçmenleri yerleşmiştir. 1935 yılında Bakırköy'ün Yeşilköy nahiyesine bağlı bir köy iken nüfusu 707 kişiyken, 1940 yılında 879 kişi ve 1950 yılında nüfusunun 1657 kişiye ulaştığı görülmektedir. 1956'da bölge Yeşilköy'den ayrılarak nahiye merkezi olmuştur (Şahin 2009).

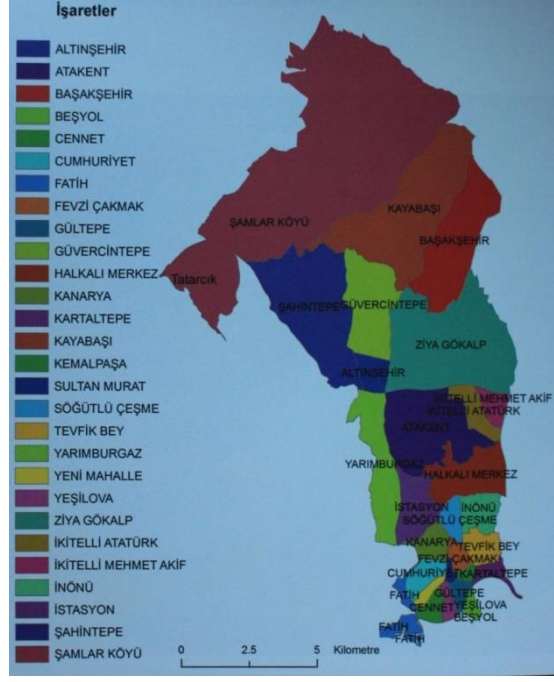
Yaşanan göçlerle birlikte 1955 yılı nüfusu 4573 kişiye ulaşmıştır. Yaşanan hızlı nüfus artışının nedenleri arasında Küçükçekmece'nin bayındırlık faaliyetleri yer almaktadır. Nüfusun hızla artması ve ekonomik faaliyetlerin gelişmesi ile birlikte 1956 yılında belediye teşkilatı kurulmuştur (Şahin 2009).

1960 yılında nüfusu 12086 iken 1965 yılında 22835 kişiye ulaştığı görülmektedir. 1970'li yıllarda ise köyden kente göçünde artmasıyla birlikte Küçükçekmece nüfusu beş yılda ikiye katlanmış ve nüfusu 43835 kişiye ulaşmıştır. 1975 yılında Bakırköy'ün merkez kazası olan Küçükçekmece nüfusu 58709 kişi, 1980 yılında ise 81503 kişiye ulaşmıştır (Şahin 2009; TÜİK 2019).



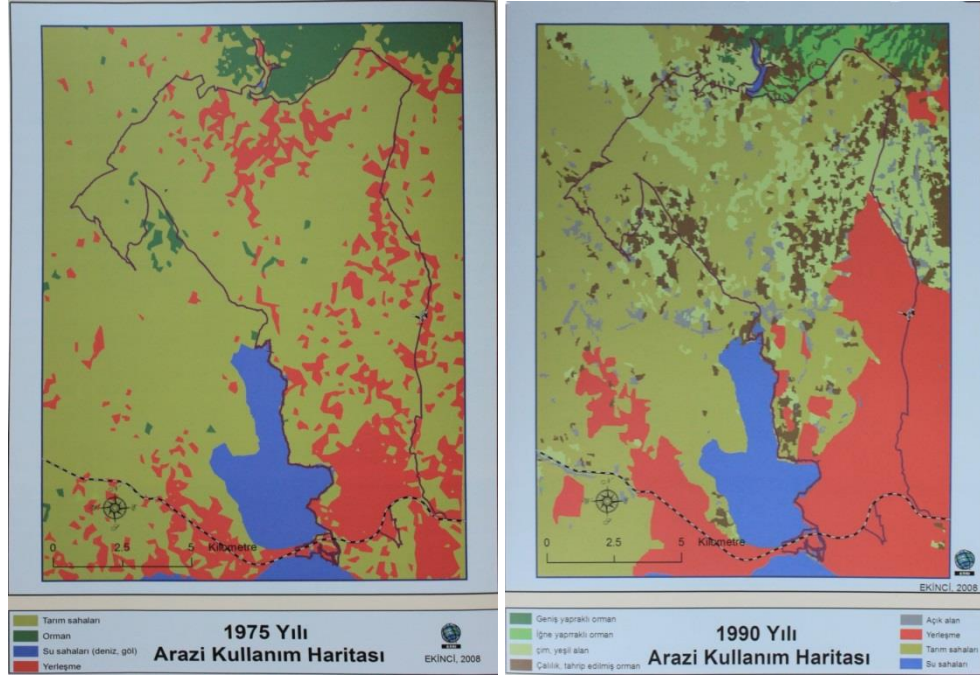
**Şekil 4.43:** Küçükçekmece'nin geçmişten günümüze nüfusu (TÜİK 2019).

1986 yılında yapılan düzenlemeler ile birlikte Bakırköy'den ayrılarak ilçe statüsüne kavuşmuştur. Bugünkü sınırları ile Küçükçekmece İlçesi 04.07.1987 tarihli Resmi Gazete 'de yayınlanan 3392 Sayılı Kanunla biri köy 25'i mahalle olmak üzere toplam 26 yerleşim yeri, Bakırköy İlçesi'nden ayrılarak kurulmuştur. Fiilen ve törenle hizmete girmiş tarihi ise 15.07.1988'dir (Küçükçekmece Belediyesi 2019). Şu an ki sınırları ile İstanbul'un batısında Avcılar ve Küçükçekmece Gölü, kuzeyinde Başakşehir, doğusunda Bahçeşehir ve Bağcılar, güneyinde ise Bakırköy ve Marmara Denizi yer almaktadır. Küçükçekmece ilçesi 5747 sayılı kanundan önce 28 mahalleden oluşurken, kanundan sonra Ziya Gökalp, Şahintepe, Güvercintepe, Şamlar, Kayabaşı ve Başakşehir ayrılarak 21 mahalle kalmıştır. Ayazma mevki ise Ziya Gökalp mahallesinde yer almaktadır.



Şekil 4.44: Küçükçekmece ilçesinin mahalleleri (Ekinci 2009).

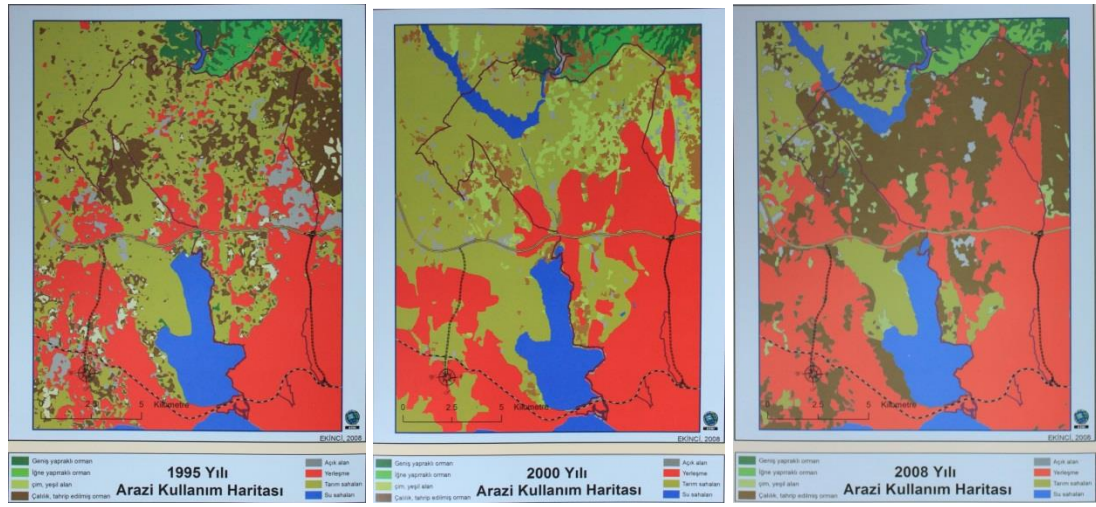
Nüfusu 500.000'e yaklaşan Küçükçekmece İlçesi'nden, bir sanayi alanı ve üniversite kampüs olarak gelişen Avcılar kısmı ise 1992'de ilçe yapılarak ayrılmıştır. Bu ayrılma sonucunda ilçe nüfusu 125.000–130.000 kadar nüfus kaybına uğramıştır (Turgut ve Ceylan 2009).



Şekil 4.45: 1975 ve 1990 yılları arazi kullanım haritaları (Ekinci 2009).

Uydu görüntüleri kullanılarak hazırlanan arazi kullanımı incelendiğinde ise 1975'ten 2008 yılına kadar tarım sahalarında azalma gözlenirken, yerleşme, yeşil alan (çim, çalı), su yüzeyi ve açık alanlarda ise artış olduğu gözlemlenmiştir (Ekinci ve Ekinci 2009).

1980'e kadar arazi tarım ve rekreasyon alanı olarak kullanılırken, 1980'den sonra bu alanların büyük bir kısmının yerleşme alanı olarak kullanıldığı görülmektedir.



Şekil 4.46: 1995, 2000 ve 2008 yılı arazi kullanım haritaları (Ekinci 2009).

Alanın sahip olduğu zengin doğal özellikler ve alanın yerleşme açısından uygun olması nedeniyle cazip bir hal almıştır. Böylece tarım alanı olarak kullanımından ziyade sanayi ve ticaret merkezi olarak gelişme göstermeye başlamış ve bu durumda yeni nüfus gruplarını çekmesine neden olmuştur.

#### 4.2.4 Ayazma'nın Ulaşımı

Geçmişten beri önemli bir merkez olan Küçükçekmece (Region)'nin en önemli ulaşım aksı olan Via Egnatia yolu Draç'tan başlayarak Shkumbin vadisini izleyerek Meriç'e oradan da Trakya ovasını aşarak Region (Küçükçekmece) üzerinden İstanbul surlarına ulaşmaktadır. Yedikule civarındaki Altın kapıdan şehre girer mese caddesinin güneyinden Ayasofya'ya gelerek Milion taşında sonlanmaktadır. İstanbul; fethinin ardından başkent olunca kenti orta Avrupa'ya, ve

Roma'ya bağlayan Via Egnatia yolu üzerindeki Edirne önem kazanmaya başlamıştır (Kurtoğlu 2009).



**Şekil 4.47:** Via Egnatia yolu güzergahı (Egnatia Turizm 2018).

Fatih Sultan Mehmet'in emri ile birlikte fetihle zarar yollar yeniden yapılmış bölgeye kervansaraylar ve hanlar kurulmuştur. Küçükçekmece içerisinden geçen Via Egnatia yolu da Balkan sol kolu olarak adlandırılarak İstanbul'un Rumeli'ye açılan kapısı olmuş ve yeniden eski önemine kavuşmaya başlamıştır (Kurtoğlu 2009).

Küçükçekmece nüfusunun artmasındaki etkenler arasında tarımsal faaliyetlerin yanında ulaşım faaliyetleri de gösterilebilir. 1871'de Yenikapı-Florya hattı, 1872'de Sirkeci-Yenikapı ve Florya-Hadımköy tren yollarının inşasıyla birlikte Küçükçekmece üzerinden demiryolu ulaşımı sağlanmaya başlanmıştır. Ancak istasyon olmaması nedeniyle trenler burada durmadan geçmektedir. Halkında ısrarı ile birlikte 1934'te Şark Demiryolları Sirkeci - Küçükçekmece tren hattı kurulmuştur. 1951-1952 yılları arasında hat uzatılmış Sirkeci-Soğuksu arasında hizmet vermeye başlamıştır. Yine bu dönemde banliyö hattının elektrikle işletilmesine karar verilmiş ve çeşitli aksaklıklar nedeniyle 1955 yılında Sirkeci-Halkalı-Küçükçekmece hattı elektrikli trenlerle işletilmeye başlanmıştır. (Kurtoğlu 2009). Bugün ise kurulan hat Marmaray ile birleştirilmiştir ve aynı güzergâh kullanılmaktadır.

İETT idaresinin 1943'te başlattığı otobüs seferleri Yedikule üzerinden sahile inmekte Zeytinburnu ve Bakırköy'den öteye karayolu bağlantısı olmadığı için geçememekteydi. 1953'te sadece yaz aylarında Florya'ya 1961'de de havaalanına belli saatlerde otobüs konulmuş ancak yol eski olduğu için hem uzun hem de zorlu bir yolculuk olmuştur. 1950'lerin ikinci yarısında başlatılan imar hareketleriyle birlikte Avrupa standartlarında bir yol yapılması fikri yeniden gündeme gelmiş ve

1951'de çeşitli nedenlerden dolayı yapılamayan Londra asfaltının inşasına 1954'te başlanmıştır. 33 metre genişliğinde yapılması planlanan yol Topkapı-İncirli-Beşyol üzerinden Marmara sahiline paralel bir yol izleyerek Küçükçekmece üzerinden sınıra uzanmaktadır (Kurtoğlu 2009).

1956 yılında yol açılmasına rağmen Küçükçekmece'ye ilk otobüs hattı 1959 yılında hizmete girmiştir. Otobüs Taksimden kalkarak Şişhane-Unkapanı-Aksaray-Topkapı üzerinden Londra asfaltını kullanarak Küçükçekmece'ye ulaşmaktaydı. Yine 1957 yılında Küçükçekmece cennet mahallesinin güneybatısında sonlanması düşünülen tren yoluna paralel sahilde yeni bir yol yapımına başlandı. 1959'da yol Florya da sonlandırılarak açılmış ancak bu bile Küçükçekmece de imar faaliyetlerinin hızlanmasına neden olduğu görülmüştür (Kurtoğlu 2009).

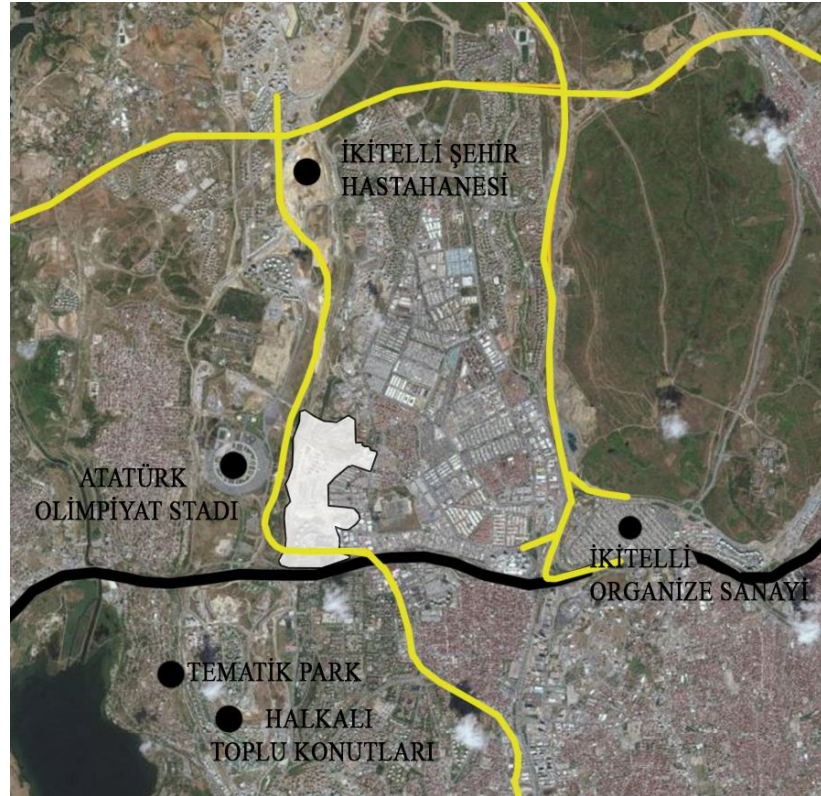
1950'li yıllara kadar ağırlıklı olarak demiryolu ile sağlanan ulaşım Londra asfaltıyla birlikte karayoluna doğru kaymış ve imar ve istiklak faaliyetleri de bu yola göre düzenlenmeye başlanmıştır (Kurtoğlu 2009). 1951 yılında Sirkeci-Halkalı Banliyö hattı 1955 yılında Büyük Londra yolunun yapılması ulaşımı kolaylaştırmış ve bölgenin daha cazip hale gelmesine neden olmuştur (Şahin 2009).

Bu nedenle artan nüfusu karşılamak amacıyla Küçükçekmece gölü etrafında bulunan çiftlik alanları imar parseline dönüştürülerek yeni konut alanları oluşturulmuştur. Yine 1980 sonrasında TEM Otoyolunun açılması ile bölgeye olan erişilebilirlik artmış ve yol kenarında birçok sanayi tesisinin kurulması sonucunda nüfusta hızla artmaya devam etmiş bu da kaçak yapılaşmanın başlamasına neden olmuştur.

Göçlerin hızla artmasıyla birlikte İETT'nin otobüsleri yetersiz kalmaya başlamış ve bu eksiklik minibüslerle tamamlanmaya çalışılmıştır. 1962 yılında İstanbul'da toplam 28 adet otobüs hattı mevcutken Küçükçekmece'ye yalnızca Aksaray – Küçükçekmece ve Eminönü – Küçükçekmece hattı çalışmıştır. Aksaray hattı Londra asfaltını kullanırken, Eminönü hattı sahil yolunu kullanarak Küçükçekmece'ye gelmektedir. 1970 yılında minibüs hatlarında revizyona gidilmiş ve Küçükçekmece – Aksaray ve Safraköy- Aksaray şeklinde iki ayrı minibüs hattı oluşturulmuştur.

1968-1969 yılları arasında yeni otobüslerin alınmasıyla kent içi ulaşımın büyük ölçüde rahatlamış olduğu görülmüştür. Ancak bu durum 1970'lerin ortalarına kadar sürmüş ve gerek kriz ortamı gerekse de benzin sıkıntısı gibi sebepler nedeniyle İETT kent merkezi ile bağlantıyı sağlayamaz hale gelmiştir. Bu süreçte çevre belediyelere otobüs satın alma ve işletme yetkisi verilmiştir. 1981 yılında çevre belediyelerin İstanbul Anakent belediyesine bağlanmasıyla birlikte bütün hatlar İETT'ye devredilmiş ve yeni hatlar açılmaya başlanmıştır. 2000'li yıllarda İETT İstanbul'un ana arterlerindeki ulaşımı rahatlatmak amacıyla yeni bir toplu taşıma sistemi olan metrobüsü sunmuş ve hat 2007 yılında faaliyete geçmesiyle birlikte kent içi ulaşım biraz da olsa rahatlamıştır (Kurtuluş 2009).

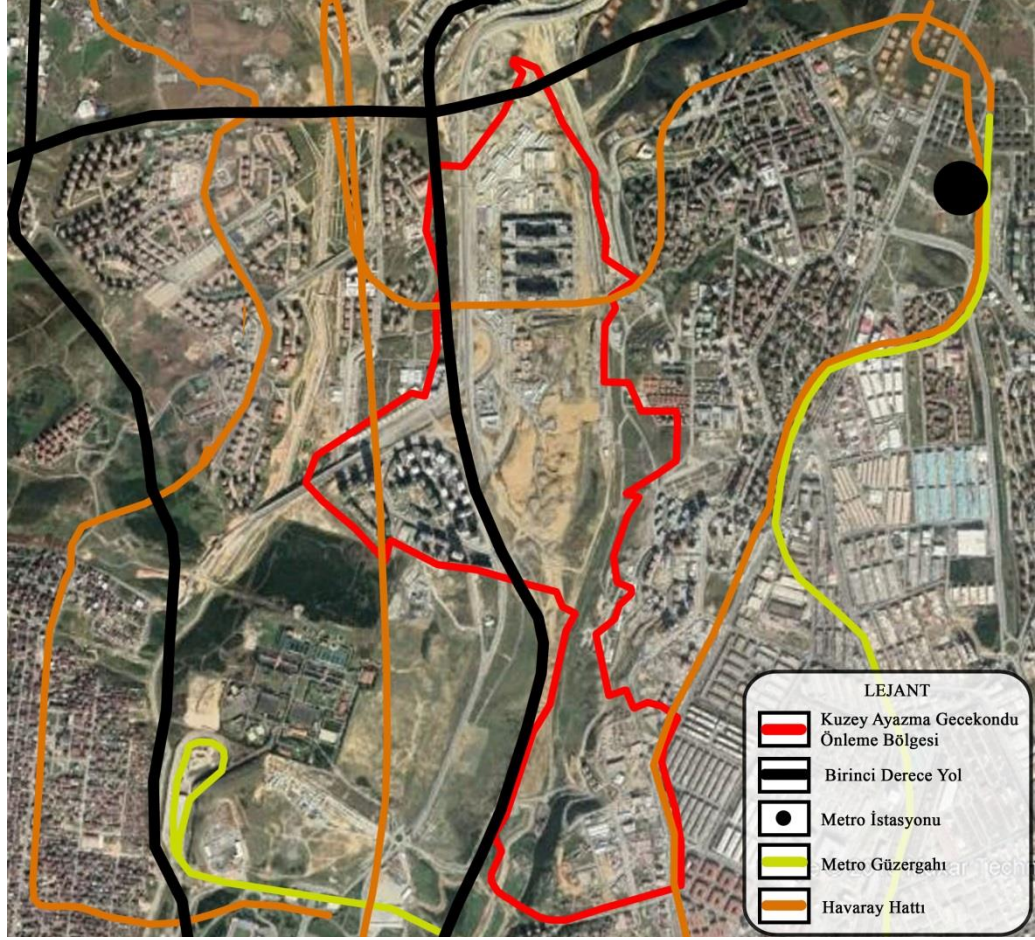
Küçükçekmece İlçesi'nde E-5 ve Tem otoyollarının birinci derecede önem arz ettiği bir yol kademelenmesi bulunmaktadır. Aynı zamanda Ayazma da ulaşım bakımından önemli bir noktada yer almaktadır. Güneyinde TEM otoyolu, Batısında Olimpiyat stadı ve Kuzey Marmara Otoyolunun bağlantı yolu geçmektedir.



Şekil 4.48: Ayazma mevki konumu (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).







Şekil 4.50: Ayazma ve çevresine yapılması planlanan ulaşım projeleri (TOKİ 2014).

2016 yılında ise yine İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından Ayazmanın güneyi için: Başakşehir ilçesi 1340 ada 5 ve 36 parsel civarı imar yolları uygulama projesi, olimpiyat yolu projesi, Kayabaşı bağlantı yolları TEM otoyolu kavşak projesi ve toplu taşımaya yönelik etüt proje çalışmaları tamamlanan Sefaköy – Halkalı - Başakşehir Havaray hattı projeleri için görüş istenmiştir (TOKİ 2016).



Şekil 4.51: Ayazma ulaşımı (TOKİ 2014).

#### 4.2.5 Ayazma'da Kentsel Dönüşüm Süreci

Küçükçekmece'de kentsel gelişim faaliyetleri 1920-1950 yıllarında küçük yerleşme birimleri ile başlamış 1950-1970 yılları arasında artarak Avcılar, Halkalı ve Sefaköy bölgelerine doğru imar faaliyetleri artmıştır. 1970 sonrasında ise yaşanan göç sonucu ve ilçe yakınında yer alan sanayi alanı, korunması gerekli doğal ve kültürel alanları barındırması ve ulaşım bağlantıları nedeniyle de bölge çekim merkezi haline gelmiş ve kentleşme hızla artmış yasadışı konut bölgeleri oluşmaya başlamıştır. 2000'li yıllara kadar plansız gelişen bu alanda çeşitli sosyal, fiziksel ve teknik altyapı sorunları oluşmuş ve plansız gelişen bu alanlarda deprem açısından sorun teşkil eden alanın düzenlenmesi bir gereklilik haline gelmiştir.

Hem yasadışı olan hem de yaşamsal faaliyetler açısından sağlıklı olan bölgenin düzenlenmesi amacıyla Küçükçekmece belediyesi tarafından müdahale edilmesi gerekli pilot bölge olarak seçilmiş ve 2004 yılında kapsamlı bir dönüşüm projesi başlatılmıştır. Proje ağırlıklı olarak 1970 sonrasında ağırlıklı olarak Ziya

Gökalp Mahallesi, Ayazma, Tepeüstü gecekondu bölgelerini kapsamaktadır. Belirlenen alanlar yapılaşmanın yoğun olduğu, herhangi bir sosyal donatı alanı bulunmayan, altyapısız, sosyal olarak dışlanmanın olduğu ve plansız olarak yapılaşan alanlardır. Projenin uygulanmasındaki temel hedef fiziki ve sosyal problemlerin çözülmesi, çağdaş bir yaşam alanı oluştururken bireylerinde desteklendiği bir dönüşüm sağlamaktır.

Bu bağlamda artan gecekondu alanlarına çözüm sağlamak amacıyla 04.07.2005 tarih ve 2005/2 sayılı Ek-A'da gösterilen Küçükçekmece Belediye Başkanlığı Meclis Kararı ile birlikte Ayazma ve Tepeüstü bölgeleri, Kentsel Dönüşüm Alanı olarak ilan edilmiştir. Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ), İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Küçükçekmece Belediyesi taraflarınca 13.06.2004 tarihinde üçlü bir protokol Ek-B de gösterilmiştir. 20.02.2006 tarihinde ek protokol ve 14.09.2006 tarihinde de Ek-C de gösterilen 2'nolu ek protokol imzalanarak kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmiştir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm sürecinde; merkezi yönetimi temsilen İBB, kaynağı sağlayan kurum ve bölge halkının yerleşeceği yeni konutların yapımını üstlenecek olan kurum olarak TOKİ ve projenin uygulayıcısı konumunda ise yerel yönetimi temsilen Küçükçekmece Belediye Başkanlığı yükümlülük üstlenmişlerdir (Turgut ve Ceylan 2009). Sınırların değişmesinin ardından Küçükçekmece Belediyesinin görev ve yükümlülüklerini Büyükşehir Belediyesi üstlenmiştir.



Şekil 4.52: Ayazmanın konumu (TOKİ 2014).

Proje alanı incelendiğinde batısında olimpiyat stadı, doğusunda İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, kuzeyinde toplu konut alanları ve güneyinde ise TEM gibi önemli ulaşım aksı yer alması başka bir ifade ile çevresinde geliştirici etmenlerin bulunması nedeniyle önemli bir noktada yer aldığı görülmektedir. Alanın Olimpiyat Stadı ve Olimpiyat Köyü ile bütüncül bir plan yaklaşımı içinde olmaması, fiziksel ve sosyal açıdan da çöküntü alanı haline gelmesinden dolayı çevresiyle uyumlu bütüncül plan sağlamak amacıyla boşaltılarak temizlenmesi sağlanmıştır. Projenin çıkış noktası incelendiğinde:

- Depreme karşı sağlam yapı alanları oluşturmak,
- Gecekondu alanlarını ıslah etmek,
- Bölgede yaşayan nüfusu çeşitli kalkındırma projeleri ile desteklemek,
- Atatürk Olimpiyat stadı ve olimpiyat köyü ile bütüncül bir plan uygulaması yapmak olarak sıralanabilir (Turgut ve Ceylan 2009).

Ayazma da protokolün imzalanmasının ardından uygulamaya konulan kentsel dönüşüm süreci yetkilendirme ve projenin yasal tabanının oluşturulması ile başlamıştır. Bu süreçte öncelikli olarak hem geçmişte uygulanan projelerden faydalanılmış hem de çeşitli platformlar kurularak sürecin duyurulması sağlanmıştır. Yine bu süreçte “Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu” yapılarak Küçükçekmece ilçesinin sorunlu alt bölgeleri incelenerek, kentsel dönüşüm uygulaması yapılması belirlenen alanda hedeflenen sorunları, potansiyelleri ve olası tehditleri üzerinde halkında katılımı sağlanarak tartışmalar ve atölye çalışmaları yapılmıştır. Yapılan tartışma ve atölye çalışmalarının verimli bir sonuç sağlaması amacıyla pilot bölge seçilen alanlarının arazi tespitleri ve ön anket çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Böylece mevcut durum özetlenerek, problem gerçekçi bilimsel kabuller ile incelenmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda mevcut hukuksal yapılanma, yasal süreç ve araçlar da özellikle yabancı katılımcıların süreci kavrayabilmesini sağlamak amacıyla tanımlanmış ve katılımcılara sunulmuştur (Turgut ve Ceylan 2009).

Sürecin devamında 26 Mart 2005 tarihinde yine Şehir Plancıları Odası işbirliği ile “Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu’nun Ardından: Küçükçekmece’de Kentsel Dönüşüm” başlıklı çalışma toplantısı daha

düzenlenmiştir. Bir önceki sempozyum sonuçları; bilim insanları, uygulamacılar ve profesyoneller tarafından bölgede oluşturulabilecek farklı alternatifler bağlamında değerlendirilerek bir önceki uluslararası toplantıda değinilmeyen konular ve olası süreç analizleri tartışılmıştır. İki çalışma sonucunda çıkarılan en önemli sonuçlar en genel hatlarıyla şöyle özetlenebilir:

Küçükçekmece Belediyesi'nin;

- Öncelikle mevcut durumu bilimsel objektiflikten uzaklaşmadan tespit etmesi gerektiği,
- Ekonomik, hukuksal, sosyal ve fizik mekâna ilişkin durumu inceleyerek; güçlü yönler, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler bağlamında özgün bir model oluşturulması gerektiği,
- Aynı zamanda sürecin akışını kurgulayarak, diğer yüklenicileri de yönlendirerek ve takip ederek; sürekliliği ve süreç yönetimini sağlayacak bir profesyonel ekip kurması gerektiğine karar verilmiştir (Turgut ve Ceylan 2009).

Yapılan sempozyumlar neticesinde Küçükçekmece Belediyesi tarafından “kentsel dönüşüm birimi” kurulmuş ve Haziran 2005'te çalışmalarına başlamıştır. İlk aylarda bağımsız olarak çalışmıştır. Ekipte 5 şehir plancısı, 1 jeoloji mühendisi, 2 inşaat mühendisi, 1 harita mühendisi, 1 bilgisayar teknikeri ve danışman olarak 1 şehir plancısı daha yer almıştır. Sonrasında ekibe 1 mimar ve 1 jeoloji mühendisinin daha katılmasıyla birlikte belediyede Emlak İstimlak Müdürlüğü bünyesinde çalışmalarını sürdürmüştür. Eylül 2006'dan itibaren de Plan ve Proje Müdürlüğü bünyesinde Kentsel Dönüşüm Şefliği olarak çalışmalarını sürdürmektedir (Turgut ve Ceylan 2010).

Kentsel dönüşüm birimi ile birlikte alanın fiziksel durumu, mülkiyet durumu, hak sahipliği ve sosyal durum analizi yapılarak kentsel dönüşüm süreci boyunca kentsel dönüşümden etkilenen halka bilgi vermek ve projenin tanıtılmasını sağlamak için çeşitli toplantılar gerçekleştirilmiş, ev ziyaretleri ve kahve toplantıları yapılmış ve evlere süreci anlatan belgeler ulaştırılmıştır. Böylece belirsizlik ortamı ve gerginlikler engellenmeye çalışılmış ve süreç birinci ağızdan anlatılmıştır (Turgut ve Ceylan 2010). Alanda mevcut arazi tespiti ve sosyo-ekonomik analiz çalışmasının

ardından hak sahipliği belirlenerek 27.06.2005- 21.07.2005 tarihleri arasında mevcut durum tespiti yapılmıştır (Turgut ve Ceylan 2009).

Yapılan araştırma ve anketler sonrasında bölgede durum tespiti yapılarak sorunlar belirlenmiştir. Alanda yaşayanların sorunlarına yönelik hedefler üzerinde halkın ve çeşitli kuruluşların katılımıyla stratejiler belirlenerek yaşayan halkı sosyo-ekonomik olarak kalkındırmak için ‘Bizim Halk’a Sosyal Kalkınma Programı’ adı altında 4 hedef belirlenerek istihdam, sağlık, eğitim, sosyo-kültürel ve kişisel gelişim programı uygulamaya konulmuştur (Turgut ve Ceylan 2009). Program oluşturulurken temel amaç yaşadıkları yerden ayrılmak zorunda kalan bireylerin yalnızca fiziksel şartlarının değil aynı zamanda toplumsal olarak da daha sağlıklı bireyler olabilmeleri, yaşam içerisinde daha aktif bireyler olabilmeleri, üreten ve bilinçli bireyler oluşturabilmektir.

#### **4.2.5.1 Yasal Süreç**

13.06.2004 tarihinde üçlü protokolün imzalanmasının ardından, 20.02.2006 tarihinde TOKİ ve Küçükçekmece Belediyesi arasında bir ek protokol imzalanmıştır. Bu ek protokole, arsa sahibi 3. şahıslar ile anlaşma sağlanamayan durumlarda kamulaştırma işlemlerinin 5162 ve 4650 sayılı kanun ile değişik 2942 Sayılı Kamulaştırma kanunu çerçevesinde TOKİ tarafından yürütüleceği belirtilmiştir<sup>17</sup>. Belediyeden ise hak sahiplerine ait listelerin tamamlanması ve Bezirganbahçe Konutları’ndan yararlanacak olanlara ait muvafakatların alınması yolu ile bölgenin tasfiyesi istenmektedir. TOKİ ve Küçükçekmece Belediyesi arasında 14.09.2006 tarihinde yeni bir ek protokol (2 No’lu) imzalanmıştır. Bu protokol, 3. şahıslar için mülkiyetlerinde bulunan taşınmazların değerleri karşılığında TOKİ ile yapılacak becayiş işlemlerine ait usul ve esaslar ile söz konusu alanların tasfiyesine yönelik sürelerin tekrar tanımlanmasına yönelik yapılmıştır.

2008 yılında 5747 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” hükümlerine

---

<sup>17</sup> 13.06.2004 tarihli ek protokol madde 4- İş bu protokolün imzalanmasından itibaren altmış(60) gün bitiminde 13/06/2004 tarihli protokol sınırları içerisinde bulunan arsa sahibi 3 üncü şahıslar ile anlaşma sağlanamayan durumlarda kamulaştırma işlemleri 5162 ve 4650 sayılı kanun ile değişik 2942 sayılı kanun çerçevesinde TOKİ tarafından yürütülecektir.

göre kurulan Başakşehir Belediye Başkanlığı'nın idari sınırları içerisinde kalmıştır. İlçe sınırları değiştikten sonra bu bölgede kentsel dönüşüm çalışmaları Başakşehir Belediyesi ve TOKİ tarafından yürütülmeye başlanmıştır (Topu Konut İdaresi Başkanlığı 2014).

Ayazma kentsel dönüşüm projesi 2 aşamadan oluşmaktadır. 1.aşama imzalanan ilk protokole göre Güney Ayazma 120 hektar kentsel yenileme alanı ve 2.aşama ise imzalanan 2'nolu ek protokole göre toplam 155 ha Ayazma kentsel dönüşüm alanı Kuzey Ayazma 58 ha, köy içi 13 ha, Ayazma 84 ha'dır (Toplu Konut İdaresi Başkanlığı 2014).

#### **4.2.5.2 Planlama Çalışmaları**

Projenin uygulama aşamasında ise İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) alanın 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı çalışmalarını yürütürken (Ek-D), 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı ise TOKİ tarafından hazırlanmıştır(Ek E.1, Ek E.2).

Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme alanını kapsayan diğer planlar ve onay tarihleri aşağıda sıralanmıştır:

- 03.04.2006 T.T.'li 1/5.000 Ölçekli İkitelli Köyü ve Çevresi Nazım İmar Planı
- 15.12.2006 T.T.'li 1/5.000 Ölçekli Tadilat Planı
- 07.06.2007 T.T.'li İkitelli Köyü ve Çevresi 1. Etap 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı
- 13.02.2008 T.T.'li 1/5.000 ve 1/1.000 Ölçekli Revizyon İmar Planları
- 23.12.2008 T.T.'li 1/5.000 ve 1/1.000 Ölçekli Revizyon İmar Planları
- 07.05.2009 T.T.'li 1/5.000 ve 1/1.000 Ölçekli Revizyon İmar Planları
- İkitelli Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı 07.05.2009 T.T.'li 1/1.000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı için yürütmeyi durdurma kararı alınmış ardından yeniden imar planı hazırlanmış ve 30.03.2011 tarihinde onaylanmıştır.

İstanbul İli, Küçükçekmece İlçesi, İkitelli Mevkii Ayazma Toplu Konut Alanı Ve Gecekondü Dönüşüm Alanı 08.05.2007 tarih ve 2222 sayılı Başkanlık Olur'u Ayazma bölgesindeki yaklaşık 116,69 ha alan sınırları Ek-F'de görüldüğü üzere 775 sayılı Gecekondü Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği 5., 7., ve 19. maddeleri uyarınca revize olmuştur. 23.12.2008 tarih ve 5912 sayılı Başkanlık Olur'u ile sınır değişikliği olmuş ve "Gecekondü Önleme Bölgesi" ilan edilmiştir (Toplu Konut İdaresi Başkanlığı 2008).

2009 yılından sonra Küçükçekmece Belediyesi dönüşüm çalışmaları ile ilgili resmi evrakları Başakşehir Belediyesi'ne teslim edilmesiyle birlikte Başakşehir sınırlarında olan Kuzey Ayazma bölgesi 31.05.2010 tasdik tarihli meri imar planının yürütmeyi durdurma alması nedeniyle bölge için yeniden imar planı hazırlanmış ve 30.03.20011 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Başakşehir Ayazma Bölgesi Gecekondü Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı içerisinde yer almıştır. 19.06.2012 tarihinde ise Kuzey Ayazma Gecekondü Önleme Bölgesi 1/1.000 Ölçekli Kısmi Uygulama İmar Planı onaylanmıştır. Plana göre donatı alanları planlama alanının %46'sını oluşturmaktadır (TOKİ 2014).

TOKİ mülkiyetine geçen Ayazma Bölgesi'ndeki yapılaşma çalışmaları üç bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgelerden çoğunluğu hazine arazisi olduğu belirtilen yaklaşık 20 hektarlık alan, TOKİ tarafından Emlak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı kapsamında arsa karşılığı gelir paylaşımına göre ihale edilmiştir<sup>18</sup>. Yüklenici firma Akdeniz İnş. Ve Eğt. Hiz. A.Ş (Ağaoğlu) bu alanda "My World Europe" projesini gerçekleştirmiştir. Toplam 17 blokta 3080 konut ve 20 ikiz villadan oluşan "My World Europe" projesi çoğunluğu üst seviye gelir grubuna hitap eden lüks yapılardan oluşmaktadır. Diğer iki bölge ise Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi kapsamında ele alınmıştır. Bu alanlardan 1. Etap olan ilk kısmında yüklenici firma Orma Uluslararası İnş. San. Ve Tic. A.Ş. olup alanda 308 adet konut üretilmiştir. Diğer yenileme alanı 2. Etapta ise yüklenici firma Mustafa EKŞİ İnş. Tur. San. Tic. Ltd. Şti. olup alanda 300 adet konut yapımı gerçekleştirilmiştir (Toplu Konut İdaresi Başkanlığı 2014).

---

<sup>18</sup> Arsa sahibi gelir payı % 30,50 olup, yüklenici payı % 69,50'dir.



TOKİ; aynı zamanda proje sürecinde hak sahipliği tespit çalışmalarında ilçe belediyesi ile işbirliği yaparak sözleşmelerin imzalanma sürecini denetlemiştir. Küçükçekmece Belediyesi ise arazi tespit çalışmaları, hak sahiplerinin belirlenmesi, sözleşmelerin imzalanması, kura çekimi, kendi kaynakları ve kendi işgücü ile nakliye işlemlerini ve gecekonduların yıkımını gerçekleştirmiştir. 13 Şubat 2007 tarihinde başlayan taşınma süreci bir ay sürmüş ve aynı süreçte gecekonduların yıkım işlemi başlamıştır (Toplu Konut İdaresi Başkanlığı 2014).

Alanın kuzeyi için 2015 tarihli, güneyi içinse 2017 tarihli son revize planlar kullanılmaktadır.

#### 4.2.5.2.1 Mer'i İmar Planlarındaki Durumu

##### *Üst Ölçekli Planlar*

Planlama alanı, 15.05.2009 tasdik tarihli ve 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kısmen sağlık parkı, kısmen ulusal ve uluslararası spor alanı (olimpiyat parkı), kısmen doğal afetler açısından riskli alan ve kısmen de meskun konut alanında yer almaktadır.



Şekil 4.53: Kuzey Ayazma mevkiinin 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planındaki konumu (İstanbul Çevre Düzeni Planı 2009).

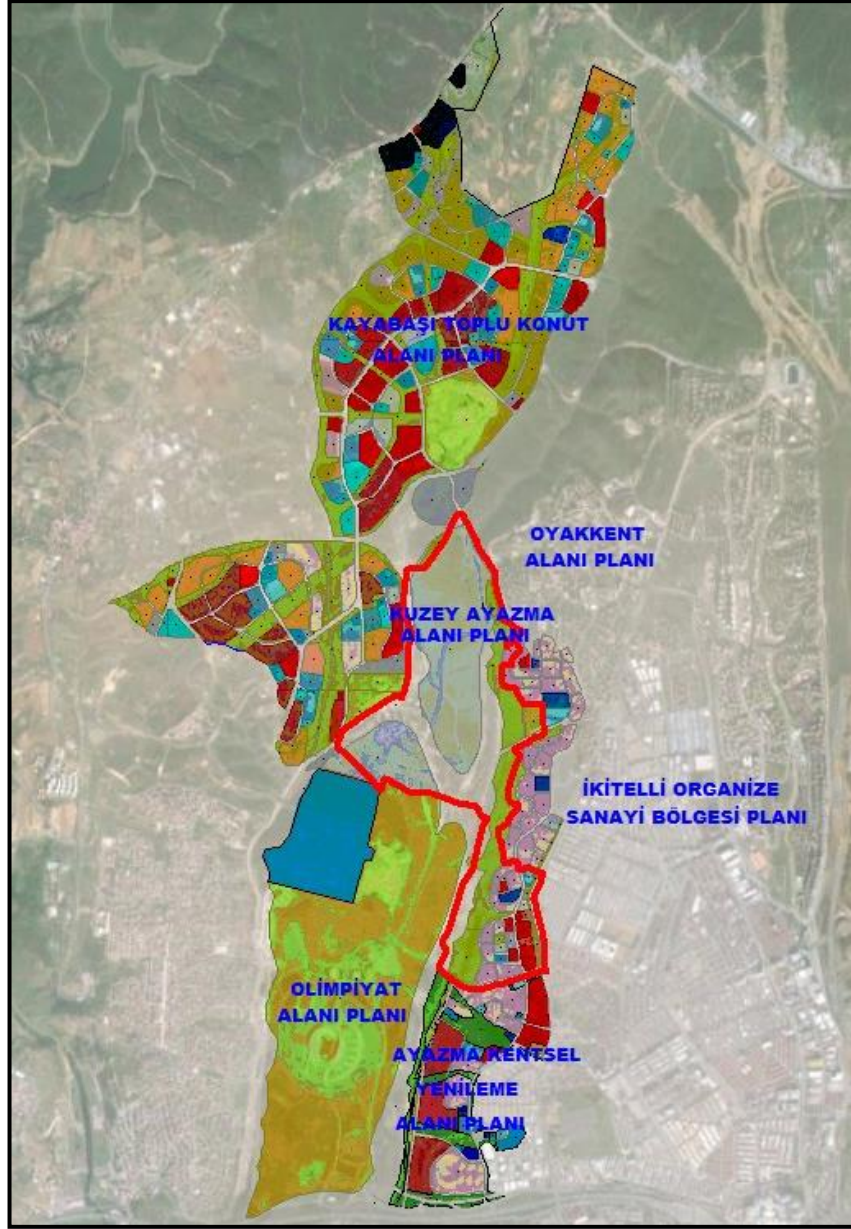
1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda "Sağlık Parkı Alanları sağlık hizmetine ayrılmış, bölgesel, ulusal, uluslararası ölçekte hizmet verecek tam



### ***Alt Ölçekli Planlar***

İstanbul İli, Başakşehir İlçesi İkitelli (Kuzey Ayazma) bölgesinde 25.11.2009 tarih ve 5667 sayılı Toplu Konut İdaresi Başkanlık oluru ile Gecekondu Önleme Bölgesi ilan edilen 360 hektarlık alanın yaklaşık 260 hektarlık kısmında alana ilişkin Başkanlıkça 31.05.2010 tarihinde onaylanan mer'î imar planına istinaden yapılan imar uygulamasına yönelik İstanbul 5. İdare Mahkemesince yürütmenin durdurulması kararı verilmiş olduğundan imar uygulamasının iptaline ilişkin hususlar ve bir kısım alanda ticaret parsellerinin konut parseline çevrilmesi talebi doğrultusunda hazırlanan ve onaylanmak üzere Bakanlığa iletilen 1/5000 ölçekli Kısmi Revizyon Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Kısmi Revizyon Uygulama İmar Planı, Bakanlıkça yeniden düzenlenerek 644 sayılı KHK'nın 2. maddesinin 1. fıkrasının (g) bendi uyarınca Bakanlık Makamının 19.06.2012 tarih ve 12/9524 sayılı Olur'ları ile onaylanmıştır. 19.06.2012 tarih onaylı plan doğrultusunda hazırlanan imar uygulaması 13.09.2012 tarih ve 14404 sayılı Bakanlık Makamı Olur'u ile onaylanmıştır.

19.06.2012 tarih onaylı 1/5000 ölçekli Kısmi Revizyon Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Kısmi Revizyon Uygulama İmar Planı ile bu planlara dayanılarak hazırlanan imar uygulamasının iptali için açılan davalar sonucunda 18.07.2014 tarih, 2014/1377 ve 2014/1381 sayılı mahkeme kararları ile söz konusu planların ve imar uygulamasının yürütmesinin durdurulması kararı verilmiştir.



Şekil 4.55: Planlama alanının 19.06.2012 tarihli 1/1000 ölçekli kısmi revizyon uygulama imar planı (TOKİ 2014).

#### 4.2.5.2.2 Yakın Çevre Planları

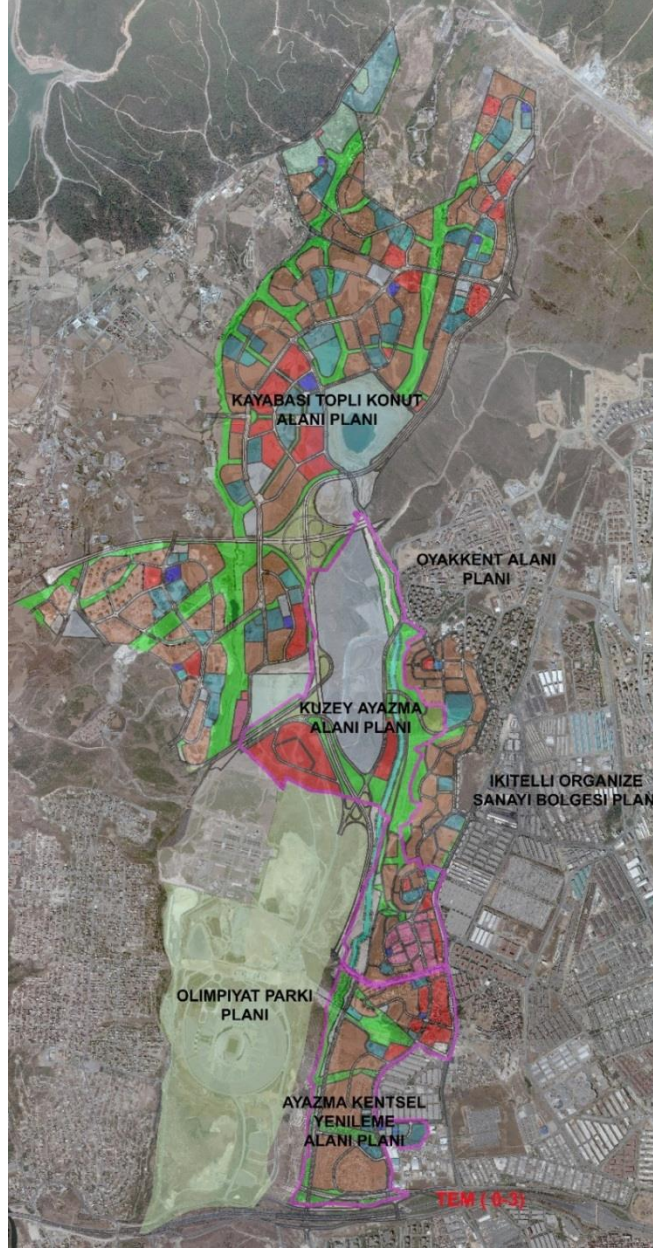
Bu bölümde Ayazma kentsel dönüşüm alanı yakın çevre planlarıyla birlikte incelenmiştir. 1990'lı yıllardan itibaren alanın ve yakın çevresinin imar çalışmalarının sürdürüldüğü görülmektedir. Yakın çevre planlarında da görüldüğü üzere yeşil sirkülasyonun devamlılığının sağlanmaya çalışıldığı ve sosyal donatı alanlarının arttırılmaya çalışılmıştır.

1/5000 ölçekli nazım imar planları:

- 08.01.1996 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Çevresi Revizyon Nazım İmar Planı
- 02.02.2001 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli İkitelli Atatürk Olimpiyat Parkı Nazım İmar Planı.
- 19.01.2004 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Oyak Nazım İmar Planı
- 27.10.2010 tasdik tarihli 1/5000 Ölçekli Kayabaşı Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi Revizyon Nazım İmar Planı
- 30.03.2011 tasdik tarihli İkitelli Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Nazım İmar Planı

1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları:

- 28.07.1998 Tasdik Tarihli 1/1000 Ölçekli İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Çevresi Revizyon Uygulama İmar Planı
- 05.01.2005 tasdik tarihli 1 /1000 ölçekli Oyak Uygulama İmar Planı
- 23.09.2005 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli İkitelli Atatürk Olimpiyat Parkı Uygulama İmar Planı
- 07.06.2007 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli İkitelli Köyü ve Çevresi 2. Etap Uygulama İmar Planı ve İkitelli Köyü ve Çevresi 3. Etap Uygulama İmar Planı
- 27.10.2010 tasdik tarihli 1/1000 Ölçekli Kayabaşı Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi Revizyon Uygulama İmar Planı
- 30.03.2011 tasdik tarihli İkitelli Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı



Şekil 4.56: Yakın çevre planları (TOKİ 2014).

#### 4.2.5.3 Hak Dağılımı

Ayazma Mahallesinde bir diğer önemli durum olan muvafakatname durumu saptanırken hem hak sahiplerine hem de yasadışı yerleşenlere yönelik süreci Küçükçekmece ve TOKİ işbirliği içerisinde sürdürerek farklı muvafakatnameler hazırlanmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Küçükçekmece Belediyesi ile TOKİ arasında imzalanan İstanbul-İkitelli (Ayazma ve Tepeüstü) Halkalı Kentsel Yenileme (Gecekondu Dönüşüm) Projesine ait protokol kapsamında Başakşehir

İlçesi, İkitelli Mevkiinde yaklaşık 147 hektarlık alanın kamulaştırılmasına ilişkin 25.08.2005 tarih ve 2300 sayılı Başbakanlık Olur'u alınmış ve kamulaştırma işlemlerinin yürütülebilmesi amacıyla, "kıymet takdir komisyonu ve uzlaşma komisyonu" teşekkül ettirilmiştir.



**Şekil 4.57:** Kamulaştırılmasına karar verilen alan (Turgut ve Ceylan 2010).

Bu süreçte ilk olarak 2005 yılında arazinin mevcut durumunun tespiti yapılarak fotoğraflanmış ve bina ölçümleri tamamlanmıştır. Sonrasında çeşitli kurum ve kuruluşlardan arazi ile ilgili veriler toplanmıştır. Durum tespitinin ardından formlar hazırlanmış ve bölgede yaşayanlara projenin tanıtımı yapılmıştır. Verilerin toplanmasının ardından arazi çalışmaları için 3 grup görevlendirilerek alımlar başlatılmıştır.

Yapılan hak sahipliği çalışmasına göre 256 kiracı, 1474 sayıda mülk sahibi olmak üzere 1730 adet hak sahibi tespit edilmiştir. Tespit çalışmalarının ardından, 1474 hak sahibiyle sözleşmeler imzalanarak, bölgedeki konutların tahliyesine ve yıkıma başlanmıştır.

#### 4.2.5.3.1 Yasadışı Yerleşenlerin Hak Dağılımı

Yasadışı yerleşen gecekonduların sahipleri boşaltılan Ayazma mahallesinde kendilerine uygun hazırlanan muvafakatname koşullarına göre proje protokolü ve Küçükçekmece Belediyesi Meclis kararları gereğince gecekonduların sayısına bakılmaksızın; gecekonduların mevcut bedeli ve TOKİ tarafından yaptırılan Bezirganbahçe Toplu Konut alanında inşaat maliyetleri hesaplanmıştır. Hesaplanan maliyetlerden gecekonduların bedeli düşülerek tekrar hesaplanmıştır. Kalan miktar TOKİ'ye borçlandırılarak 180 ay vadede kullanıcının ödemesi koşulu ile yaşadıkları gecekonduların Küçükçekmece Belediyesine vermeyi kabul ederek yerleştirilmişlerdir (Turgut ve Ceylan 2010).

#### 4.2.5.3.2 Tapu Sahiplerinin Hak Dağılımı

Tapu sahiplerine hak dağılımı yapılırken TOKİ tarafından muvafakatname hazırlanmış ve alınan kararlar aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

**Tablo 4.5:** 1000 m<sup>2</sup>'den az tapulu arsası bulunanlar için, Arsa/Arazi Grupları ve Konut Tercihleri (TOKİ 2006).

	Ayazma	Bezirganbahçe	Hak sahipliği
1. Grup: 250 m <sup>2</sup> 'den az arsa/arazisi olanlar	94,91 m <sup>2</sup>	90 m <sup>2</sup>	Ayazma veya Bezirganbahçe'de tek konut hakkı
2. Grup: 250-385 m <sup>2</sup> arasında arsası/arazisi olanlar	138,43 m <sup>2</sup>		1 adet konut tercih hakkı
3. Grup: 386-648 m <sup>2</sup> arasında arsası/arazisi olanlar	138,43 m <sup>2</sup>		Büyükten küçüğe doğru tercih etmek şartı ile en fazla 2 adet konut tercih hakkı
4. Grup: 619-1000 m <sup>2</sup> arsası/arazisi olanlar	138,43 m <sup>2</sup> 94,91 m <sup>2</sup>	90 m <sup>2</sup>	Büyükten küçüğe doğru tercih etmek şartı ile 2 adet konut tercih hakkı

1000 m<sup>2</sup>'den fazla tapulu arsası bulunanların arazileri 3194 Sayılı İmar Yasasının 18. Maddesi doğrultusunda imar uygulaması yapılarak, yine kentsel dönüşüm proje alanı içerisinde yeni imar parsellerine dönüştürülmüştür.



Arsa üzerinde birden fazla ruhsatsız yapı, bağımsız birim ve eklentisi bulunan tapulu hak sahiplerine, arazi tespit çalışmaları sırasında konut ve işyeri olarak tespit edilen toplam bağımsız bölüm sayısından fazla olmamak şartıyla, arazi büyüklüğüne göre Bezirganbahçe ya da Ayazma'dan konut tercih etme hakkı tanınmıştır.

#### **4.2.5.3.3 Borçlanma Şekli**

Tapulu arsa/arazinin her 2,78 m<sup>2</sup>'lik hissesi, tercih edilecek konutun 1 m<sup>2</sup>'sine eşdeğer sayılarak belirlenen tapulu malikin "Arsasına/arazisine eşdeğer konut alanı" ile tercih ettiği toplam konut alanı arasındaki fark dikkate alınarak yapılmıştır. Buna göre:

- Arsaya/araziye eşdeğer konut alanı tercih edilen toplam konut alanından eksik ise; eksik kalan her m konut alanı için tapu sahibi, Bezirganbahçe için 650 TL'den, Ayazma için 800 TL'den borçlandırılmaktadır.
- Arsaya/araziye eşdeğer konut alanı tercih edilen toplam konut alanından fazla ise: tercih edilen her 1 m<sup>2</sup> konut alanı 2.78 m<sup>2</sup> arsaya eşdeğer sayılarak belirlenen "konuta eşdeğer arsa alanı" ile toplam tapulu arsa alanı arasındaki fark üzerinden yapılacak olup, artan her 1 m<sup>2</sup> tapulu arsa için TOKİ 300 TL kira yardımı yapacaktır.

Tapulu hak sahiplerinin kura çekilişleri sonucu tasfiye edilen arazinin büyüklüğüne göre bir kısmı Bezirganbahçe'ye taşınırken bir kısmı da yeni yapılacak olan Ayazma'daki konutlardan hak sahibi olmuştur.

#### **4.2.5.3.4 Kura Çekimi**

Ayazma mahallesinde uygulanan kentsel dönüşüm projesi sonrası kura çekilişleri 15 Eylül 2006 tarihinde gerçekleştirilmiş ve kura çekimi ile hangi konutta oturacağı belirlenen haneler belediye tarafından organize edilen ve maliyetleri karşılanan zamanda Ayazma'dan Bezirganbahçe'ye taşınmıştır.

13 Şubat 2007 tarihinde başlayan bu I. etap taşınma süreci toplam bir ay sürmüştür. Bu sürecin tamamlanması ile Ayazma mahallesinde boşalan yapıların yıkımı süreci başlamıştır. Etaplar halinde gerçekleştirilen bu uygulamanın ardından tapulu olan hanelerin kura çekimleri de 5 etap halinde gerçekleşmiştir. I. etap kura çekimleri hazine mülkünde yasadışı olarak yerleşmiş olan mülk sahipleri için gerçekleştirilmiştir.

**Tablo 4.6:** Kura etapları ve çekim tarihleri (TOKİ 2014).

		Verilen Konut
I. Etap Kura Çekimi – Yasadışı Yerleşenler	15 Şubat 2006	592
II. Etap Kura Çekimi – Tapulu	20 Nisan 2007	223
III. Etap Kura Çekimi – Tapulu	27 Ağustos 2007	162
IV. Etap Kura Çekimi – Tapulu	16 Mayıs 2008	42
V. Etap Kura Çekimi – Tapulu <sup>19</sup>	10 Şubat 2009	4

#### 4.2.5.4 Alandaki Diğer Çalışmalar

##### 4.2.5.4.1 Sosyal Çalışmalar

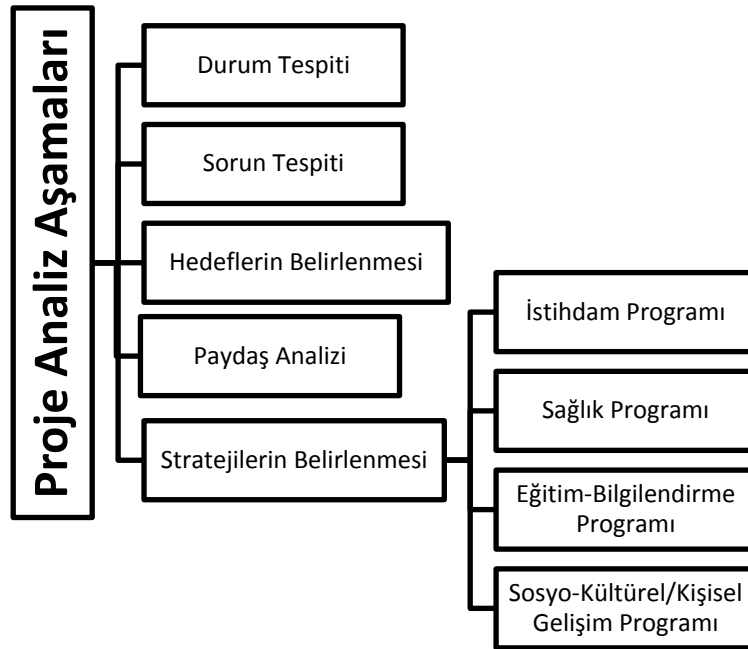
Alanda yapılan görüşmeler, sempozyumlar ve geçmiş dönem anket çalışmaları sonucunda bölgede yalnızca fiziki sorunların değil aynı zamanda sosyal olarak da çöküntü bölgesi olduğu gözlemlenmiştir. Yapılan anket çalışmalarında ve görüşmelerde alanda yaşayan sosyal yapıda özellikle yoksulluğun olduğu, eğitim oranının düşük olduğu, sosyal donatı alanlarının olmadığı, sağlıksız çevre koşullarında ve yaşadıkları şehre ayak uyduramadıkları görülmüştür. Bu bağlamda kentsel dönüşüm projesi uygulanırken yalnızca mekânsal olarak değil aynı zamanda sosyal açıdan da dönüşümün hedeflendiği görülmektedir.

Yapılan ‘uluslararası kentsel dönüşüm uygulamaları sempozyumu: İstanbul 2004 – Küçükçekmece Belediyesi Atölye Çalışmaları’ sempozyumu ile alanının sorunları, potansiyelleri, tehditleri belirlenerek yeni hedefler ve stratejiler oluşturulmuştur. Bu bağlamda Küçükçekmece Belediyesi Plan Proje Müdürlüğü altında Ar-Ge birimince ve Şehir ve Bölge Plancılarının koordinatörlüğünde,

<sup>19</sup> Yerinde hak sahibi olmak isteyenler için 2009 yılında yapımı bitirilen 1.etap konutları verilmiştir.

“Bezirganbahçe Bizim Halk’a Sosyal Kalkınma Programı” ismiyle bir kalkınma programı kurgulanmıştır.

Sosyal kalkınma programı kapsamında ilk olarak anketler aracılığı ile gecekonduda yaşayanların sosyo-ekonomik ve kültürel durumu belirlenmiştir. Sonrasında öncelikli sorunlar belirlenerek bunlara çözüm önerileri sunulurken hedefler belirlenmiştir. Hedeflerin belirlenmesiyle çeşitli kuruluşlardan, yerel yönetimden, sivil toplum örgütlerinden, üniversitelerden ve gönüllülerden hedeflerin uygulanması için çeşitli destekler alınmıştır. Son aşamada ise belirlenen hedeflere ulaşabilmek için çeşitli stratejiler oluşturularak program 4 ayrı aşamada devam etmiştir.



**Şekil 4.58:** Ayazma kentsel dönüşüm alanı proje analiz aşamaları (Turgut ve Ceylan 2010).

Sosyal kalkınma programının amacı alanda yaşayan nüfusu yeni yaşam alanlarına yönlendirirken, aynı zamanda sosyal yaşamda aktif olmalarını, sosyo-kültürel ve ekonomik açıdan gelişmelerini, üreten, bilinçli bireyler olmalarını sağlamaktır. Bu nedenle istihdam programında amaç alanda yaşayan ve işsiz olan, herhangi bir mesleği, deneyimi olmayan bireylere istihdam olanağı sağlayarak ekonomik durumunun iyileştirilmesini sağlamaktır. Sağlık programında ise sağlık problemi yaşayan, bilinçsizlik ve ekonomik nedenlerden dolayı hizmet alamayan bireylere hizmet sağlamaktır. Eğitim programı ile amaçlanan daha bilinçli bir toplum oluşturmak, eğitim seviyesini yükseltmek, farkındalığı arttırmaktır. Son olarak

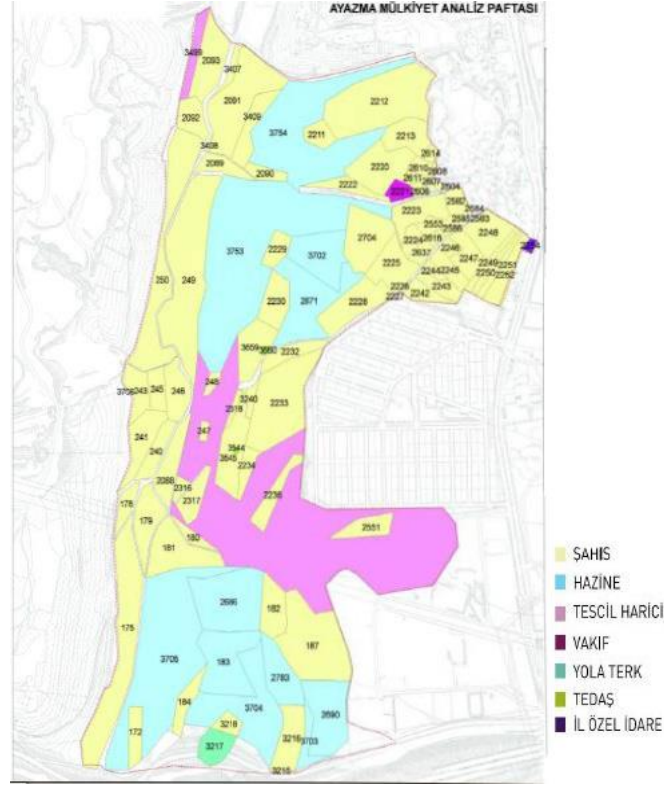
sosyo-kültürel gelişim programı ile çocukların ve kadınların yeteneklerini ve ilgi alanlarını ortaya çıkarmaları, toplumla iç içe olmaları sağlanarak farkındalık yaratmak amaçlanmıştır.

#### **4.2.6 Ayazma Mahallesi Kentsel Dönüşüm Öncesi Durum Anket Çalışması**

Ayazma Atatürk olimpiyat stadının doğusunda hazine mülkü üzerinde yasadışı olarak yerleşmiş, ağırlıklı olarak tek katlı konutlardan oluşmuş, teknik ve sosyal altyapısı yetersiz çöküntü alanı olarak tanımlanabilir. Küçükçekmece Belediyesi tarafından Uluslararası Kentsel Dönüşüm Sempozyumu kapsamında Aralık 2005 - Ocak 2006 aralığında bölgenin sosyo-ekonomik, kültürel ve demografik durumu, mülkiyet durumu, iş hareketliliği vb. durumların analizi için belediye tarafından yüz yüze yapılan anket çalışmaları yapılarak belirlenmiştir (Turgut ve Ceylan 2009). Yapılan anket çalışması ile Ayazma da 1501 hane ile görüşüldüğü belirtilmiştir. Belediye tarafından uygulanan anket çalışmasının sonucu aşağıda özetlenmiştir.

##### **4.2.6.1 Mülkiyet Durumu**

Ayazma mahallesinin %50'si şahıs, %30 hazine mülkiyeti olmak üzere tescil harici, vakıf, TEDAŞ, il özel idare ve yola terk arazilerinden oluşan bir mülkiyet dokusuna sahip olduğu belirlenmiştir.



**Şekil 4.59:** Kentsel dönüşüm öncesi mülkiyet durumu (TOKİ 2014).

2005 yılında yapılan hak sahipliği tespitlerinden sonra Ayazmada Mülkiyet-yapı ilişkisine incelendiğinde 1171,461 m<sup>2</sup> alanda 1244 bina ve 1890 hane olduğu görülmektedir (TOKİ 2014).

**Tablo 4.7:** Kentsel dönüşüm öncesi mülkiyet analizi (TOKİ 2014).

Mülkiyet	KADASTRAL BİLGİLER			YAPI BİLGİLERİ			
	Parsel Sayısı	Parsel Alanı	Hissedar Sayısı	Bina Sayısı	Hane Sayısı	Bina Malik Sayısı	Toplam Bina Bedeli (YTL)
Hazine	14	558.728	0	582	618	572	4895813,84
TOKİ	1	250	0	0	0	0	0
Tescil Harici	1	5.357	0	2	1	2	8075,74
Vakıf	1	2.740	0	0	0	0	0
İl Özel İdaresi		760	0	2	2	1	10810,45
TEDAŞ	1	169	0	0	0	0	0
Şahıs	83	603.457	1071	658	1269	602	24367328,29
TOPLAM	102	1.171.461	1071	1244	1890	1177	29282028,32

Mülkiyet dağılımı, Ayazma Kentsel Dönüşüm Projesinin TOKİ, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Küçükçekmece Belediyesi arasında imzalanmış olan üçlü protokol sonrası değiştirilmiştir ve %50 şahıs, %50 hazine mülkiyetinden oluşmuştur (Turgut ve Ceylan 2009).

#### 4.2.6.2 Doluluk- Boşluk Analizi

**Tablo 4.8:** Kentsel dönüşüm öncesi doluluk boşluk analizi (TOKİ 2014).

	Parsel Sayısı		Parsel Alanı (m <sup>2</sup> )	
	Dolu	Boş	Dolu	Boş
Ayazma	57	45	887.33	284.131

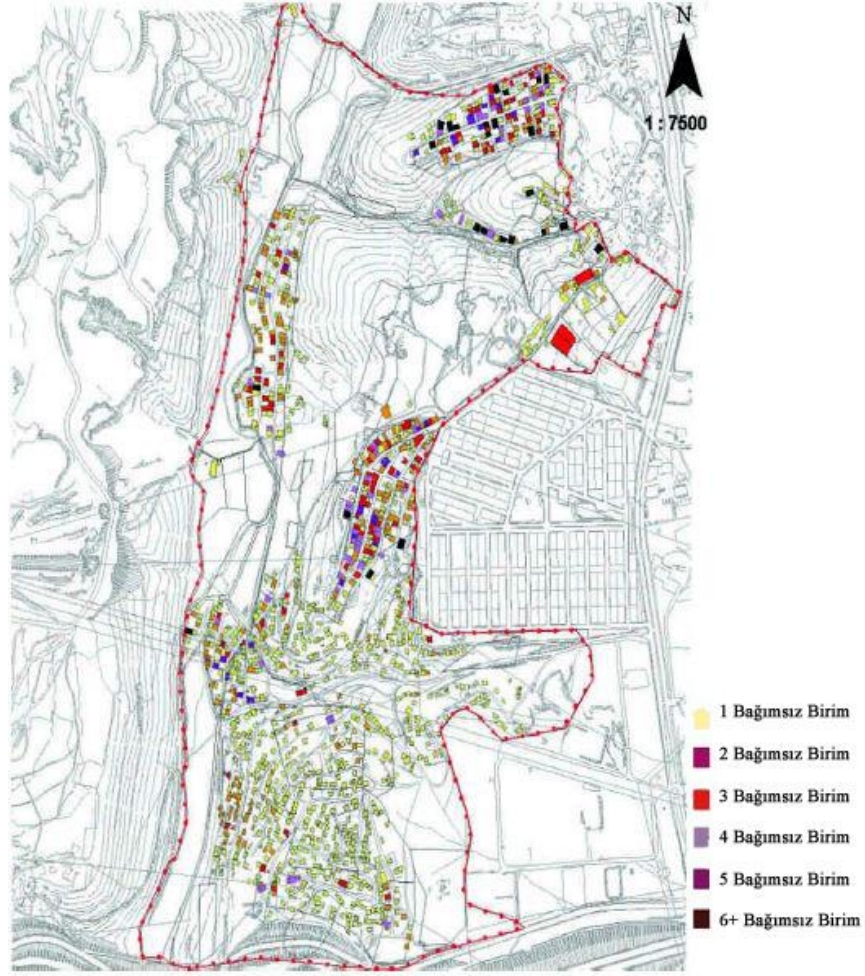
Ayazma'da yer alan 102 parselin 57'si dolu olduğu görülmektedir.

#### 4.2.6.3 Yapı Analizi

Hazine arazileri üzerinde gecekondular yaygınken, şahıs arazileri üzerinde ise çok katlı apartmanlarda yer aldığı görülmektedir.

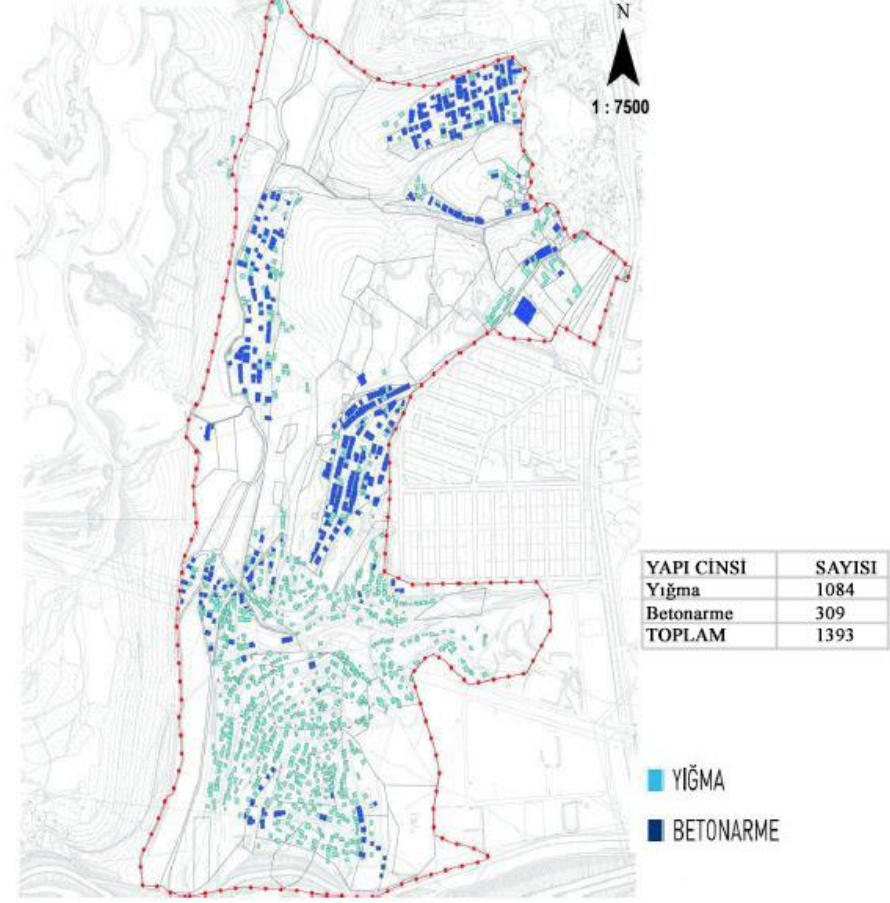
**Tablo 4.9:** Kentsel dönüşüm öncesi bina ve bağımsız birim sayısı (TOKİ 2014).

	Bina Sayısı	Bağımsız Birim Sayısı	Nüfus	Parsel Alanı (Ha)
Ayazma	1245	1755	8775	120



**Şekil 4.60:** Kentsel dönüşüm öncesi bağımsız birim analizi (TOKİ 2014).

Alanın %78'i yığma yapıdan oluşmaktadır. Kat adedi ile karşılaştırıldığında tek katlı binaların genellikle yığma yapıdan çok katlı binaların ise betonarme yapıdan oluştuğu görülmektedir.

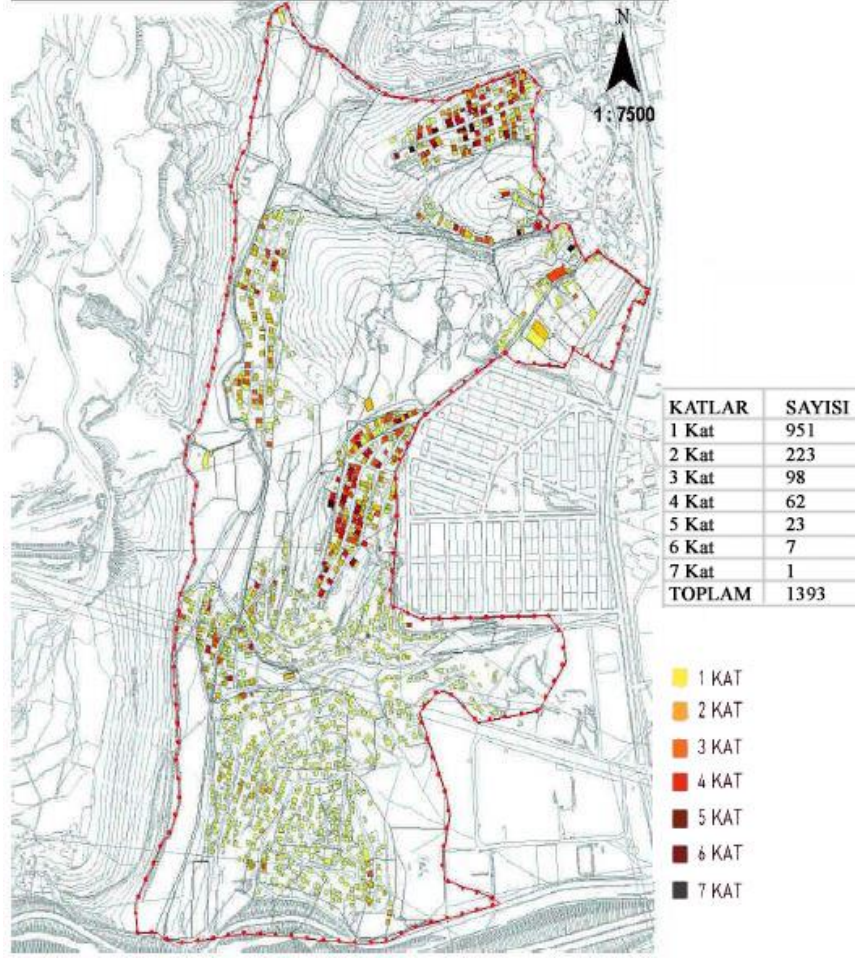


Şekil 4.61: Kentsel dönüşüm öncesi yapı analizi (TOKİ 2014).

#### 4.2.6.4 Kat Adedi

Kat adedi incelendiğinde hazine arazileri üzerinde tek katlı, şahıs arazilerinde ise çok katlı yapılar olduğu görülmektedir. Alanın %89'u tek katlı binalardan oluşmaktadır.



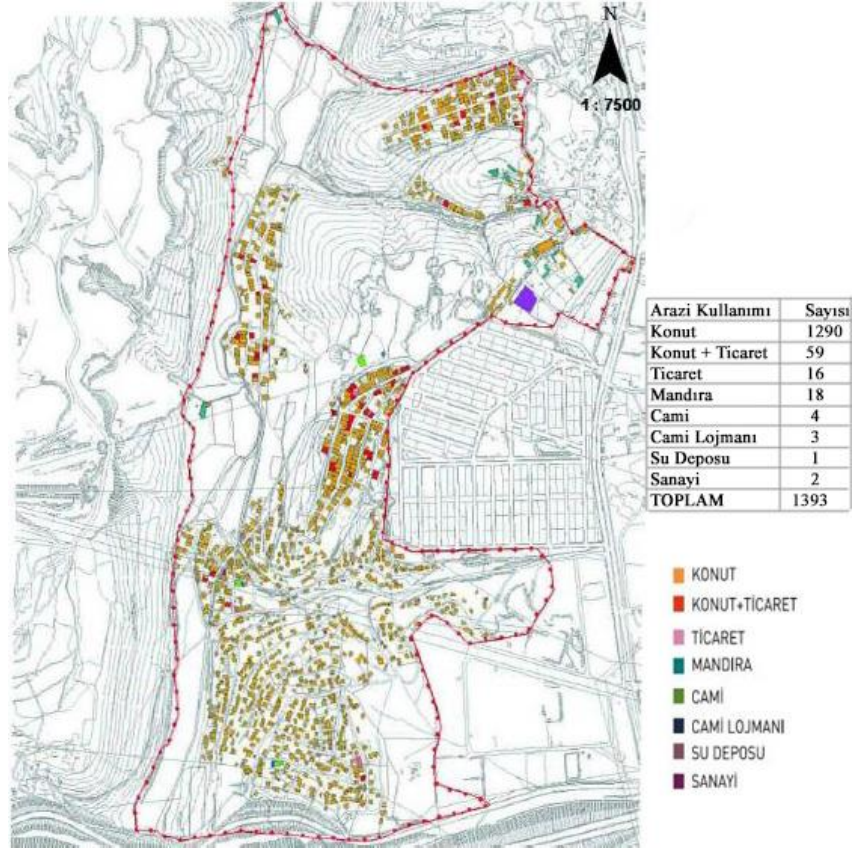


Şekil 4.62: Kentsel dönüşüm öncesi kat adedi analizi (TOKİ 2014).

#### 4.2.6.5 Fiziksel Durum

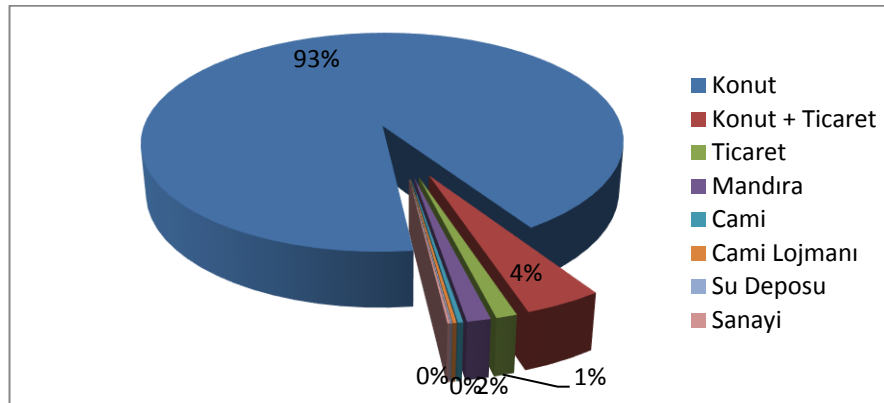
Toplamda 127 hektarlık bir alana kurulan Ayazma Mahallesi arazi kullanımını incelendiğinde %55'inin konut, %2'sinin de sanayi alanından oluştuğu görülmektedir. Alanın %89'unu tek katlı konutlar oluşturmaktadır. Özel mülkiyet oranı ise %32'dir. Konutların yapım yılları incelendiğinde %47'si 1993-1998 yıllarında, %22'sinin 1987- 1992 yıllarında ve %20'sinin ise 1999-2004 yılları arasında inşa edildiği belirlenmiştir (Turgut ve Ceylan 2010).

Kuzey güney doğrultusundaki dere çevresinde %20 ve üzerinde eğimli alanlar yer alırken; alanın dış kesimlerine doğru yerleşime daha elverişli alanlar (%0-20 arası eğim) bulunmaktadır. Proje alanı, hareketli bir topografyaya sahip olduğu görülmektedir (Erdal 2010).



**Şekil 4.63:** Kentsel dönüşüm öncesi arazi kullanımı analizi (TOKİ 2014).

Alanda 1290 konut, 59 konut ve ticaret, 16 ticaret, 18 mandıra, 4 cami, 1 su deposu ve 2 sanayi tesisi yer almaktadır.



**Şekil 4.64:** Kentsel dönüşüm öncesi arazi kullanımı (TOKİ 2014).

#### **4.2.6.6 Nüfus Durumu**

Brüt yoğunluğu 60 kişi/ha olan Ayazma nüfusu 7800 kişi olarak belirlenmiştir. Yine alanda yaşayanların %7'sinin resmi nüfus kaydı ve belgesinin olmadığı belirlenmiştir (Turgut ve Ceylan 2010).

#### **4.2.6.7 Göç Durumu**

Hane reisleriyle yapılan görüşmeler sonrasında %81'nin İstanbul'a çalışmak için göç ettiği belirlenmiş, %12'sinin ise akrabalara yakınlık ve çocuklarının eğitimi dolayısıyla geldiğini belirtmiştir. Bu semti seçmedeki ilk gerekçede %55 oranında çalışma alanına yakınlık olarak belirtilirken, %31 oranında akrabaya yakınlık ve çocuklar gerekçe olarak belirtilmiştir (Turgut ve Ceylan 2010).

#### **4.2.6.8 Çevre Memnuniyeti**

Yaşadığı alandan memnun olan hane reislerinin oranı %51 olarak belirlenmiştir. Hane reislerinin % 24'ü, mahallelerinde altyapının yetersizliğinden, %16'sı iş imkânlarının kısıtlı olduğundan , %13'ü ise çevrenin düzensiz oluşundan memnun olmadıklarını belirtmişlerdir.

Ankete katılanların %20'si imkânları olsa yaşam koşulları daha iyi, %20'si çevresi daha güzel ve sakin , %19'u stressiz bir yerde yaşamak istediğini belirtmiştir. Başka bir yerde yaşamak için imkânları olsa, yine Küçükçekmece'de yaşamak isteyenlerin oranı %25 iken, Bakırköy civarında yaşamak isteyenlerin oranı %21 olarak belirlenmiştir.

Ankete katılım sağlayanların %65'i İstanbul'u görmediğini ve merak ettiği bir semt olmadığını belirtmiştir. Yaşadıkları yerde yeşil alan, spor alan, park, vb. bulunması Ayazmalılar için en alt derecede önemli faktörler arasındadır. Eğitim alanlarına yakın olmak da 4. ve daha sonraki derecelerde önemli faktörlerdendir. Merkeze yakın olmak ilk sırada olmasa da önemlidir işe yakın olmak da 3. ve daha sonraki derecelerde tercih sebebidir. Buna karşılık afet faktörü önemlidir. Mahalle

halkının % 43'ü afetlere karşı güvenli bir çevrede yaşamayı istediğini belirtmiştir (Turgut ve Ceylan 2010).

#### **4.2.6.9 Ekonomik Durum**

Ayazma 'da aktif iş durumuna bakıldığında nüfusun %25'inin çalışarak geri kalan %75'ine baktığı tespit edilmiştir. Bir kişinin çalıştığı aile oranı %59'dur. Ailelerin %13'ünde ise çalışan kişi bulunmadığı belirlenmiştir. Alandaki işgücünün %67'si, diğer üç alt bölgeden farklı olarak Bağcılar ilçesinde çalışmaktadır. Bu oranı %11 ile Küçükçekmece'de çalışanlar izlemektedir. Mal sahipliği oranı %75, kirada oturanların sayısı ise %25'tir. Ayazma 'da nüfusun %37'si 100-150 TL arasında %21'i 50 TL'den az ve yine % 21'i 50-100 TL arasında kira ödemektedir. Aylık gelirinin üçte birini kiraya verenlerin oranı %58, dörtte birini kiraya verenlerin oranı %32 olduğu görülmektedir. Nüfusun %91'inin özel aracının olmadığı belirlenmiştir (Turgut ve Ceylan 2010).

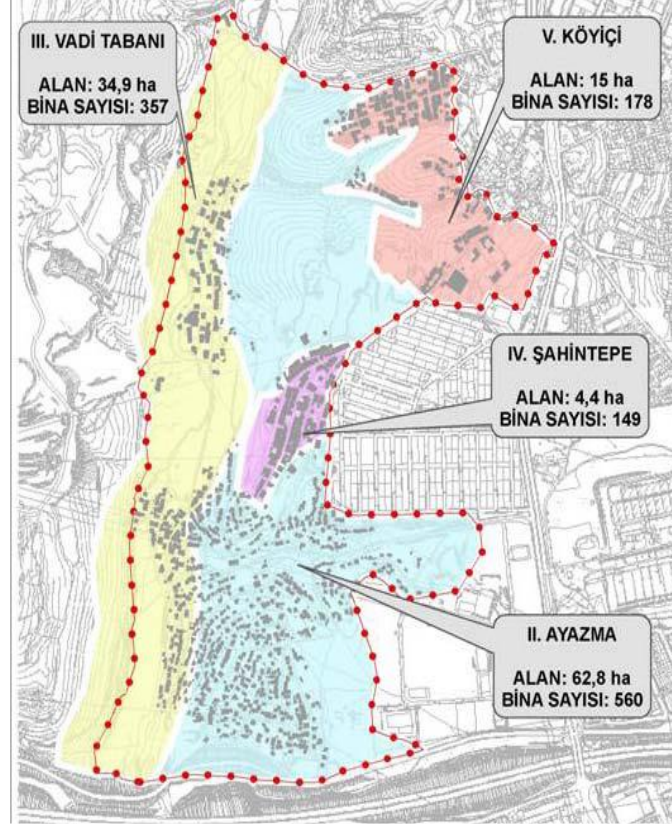
#### **4.2.6.10 Ayazma 'da Kentsel Dönüşüm Öncesi Durum Değerlendirmesi**

Yukarıda da belirtildiği üzere yapılan anket ve analiz çalışmasında bölgenin sosyo-ekonomik açıdan genel durumu incelendiğinde; hiçbir çağdaş yerleşim alanı bulundurmayan yoksulluk ve yoksunluğun hakim olduğu, sahip olduğu sosyal görüntü bağlamında da son derece dezavantajlı ve sosyal açıdan dışlanmış bir yapı olduğu görülmektedir.

Yine anket çalışmasında kentsel dönüşüm projesi ile bağlantı halinde olması gereken ulaşım konusunda herhangi bir çalışma yapılmadığı görülmektedir. Bu bağlamda yapılan kentsel dönüşüm alanında mevcut durumunun ulaşım ile ilişkisinin analizinin belirlenmesi için yeni bir mülakat çalışması oluşturulmuştur.

#### 4.2.7 Ayazma Mahallesi Kentsel Dönüşüm Sonrası Durum

Ayazma Kentsel Yenileme alanı Köyiçi, Şahintepe, Ayazma ve Vadi Tabanı olmak üzere gibi 4 bölgeye ayrılmıştır. Yerinde dönüşümü sağlanan ilk alan ise Köyiçi mevkisidir.



Şekil 4.65: Ayazma kentsel dönüşüm alanı (TOKİ 2014).

##### 4.2.7.1 Güney Ayazma

Ayazma kentsel dönüşüm alanını içinde toplam 14,72 ha büyüklüğündeki alan TOKİ, 64,07 ha büyüklüğündeki alan ise Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı'na aittir. Bu alan için geçerli 18.05.2009 tasdik tarihli İkitelli Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı için İstanbul 6. İdare Mahkemesi tarafından verilen yürütmenin durdurulması kararı neticesinde alan plansız kalmıştır. Kararın gerekçesinde kişi başına inşaat alanı metrekaresi büyüklüğü standardı (25 m<sup>2</sup>) yerine herhangi bir açıklama ve analiz yapılmaksızın (50 m<sup>2</sup>) değeri kullanılmış olması ve alanın nüfus

ve yoğunluk değerlerinin daha düşük olarak hesaplanmasına ve planın eksik donatılarla yapılması olarak belirtilmiştir. Bu karar neticesinde alanın güney bölgesinde inşaat uygulaması başlamış olduğundan mahkeme kararı da dikkate alınarak yeni bir 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır (TOKİ 2017).

1/5000 ölçekli Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Nazım İmar Planı hazırlanırken mer'î imar plan kararları dikkate alınmış ve konut alanları mümkün olduğunca korunmaya çalışılarak yoğunlukları düşürülmüş ve alanda yaşayacak olan nüfus azaltılmıştır. Bunun yanı sıra donatı alanlarının (sağlık tesisi, anaokulu, idari tesis) da arttırıldığı görülmektedir (TOKİ 2017).

Konut alanları 54,84 hektar ile yeni planın % 38.74'ünü oluşturmaktadır. Bu alanlar belirlenirken yerleşilebilirlik ve yöneliş kriterleri dikkate alınarak konut alanları orta ve yüksek olmak üzere iki kademe ile belirlenmiştir. Kademelenme yapılırken arazinin eğim durumu dikkate alınmıştır. Eğimin fazla olduğu (%20-30) alanlarda teras evler yapılacak şekilde tasarlanmış ve bu alanlar E:1.46 ve E:1.50 olarak planlanmıştır. Eğimin azaldığı % 0-5 ve % 5-10 tepelik alanlarda ise E:1.75 ve E:2.00 olarak planlanmıştır. Planda kişi başına düşen inşaat alanı büyüklüğünün 50 m<sup>2</sup> ve ortalama konut büyüklüğünün de 150 m<sup>2</sup> olacağı düşünülerek alanda yaşayacak nüfus yaklaşık 16.815 kişi olarak belirlenmiştir (TOKİ 2017).

Alanın ulaşım kararları değerlendirildiğinde Ayazma Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı'nın güney sınırından geçen TEM otoyolu ile bu yola paralel devam eden ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü tarafından projelendirilen Atatürk Havalimanı ile Olimpiyat Köyü arasını bağlayan yolun plan sınırları içerisinde kalan kısmı plana aktarıldığı Ek-G'de görülmektedir (TOKİ 2017).

Alanın doğusundan geçen Halkalı-İkitelli Caddesi mer'î imar planlarındaki şekliyle 30 m en kesitli olarak plana aktarılmıştır. Bu yol planlama alanı için birinci derece yol olduğu görülmektedir. Alanın kuzeyini sınırlayan yol ile 30 m en kesitli Halkalı-İkitelli Caddesi'ni Keresteciler Sitesi'nin sınırından keserek kuzeydeki 25 m en kesitli yola bağlayan yol ile alanın batısından planlanan yollar planda 25 m en kesitli olarak planlanmıştır. Söz konusu yollar alan için 2. derece yollarken bunun yanında planlanan 20 m en kesitli yollar 3. derece, 15 m en kesitli yollar ise planlama

alanı için 4. derece önemli araç yolları olarak planlanmıştır. Ana yaya yolları ve diğer yaya yolları ise planda gösterilmediği görülmektedir (TOKİ 2017). Yapımı devam eden İkitelli-Olimpiyat Köyü Metro Hattı ise plan alanını doğu-batı istikametinde ikiye bölmektedir.

#### **4.2.7.2 Kuzey Ayazma**

Alanın kuzeyi incelendiğinde ise, 25.11.2009 tarih ve 5667 sayılı Başkanlık Olur'u ile Gecekondu Önleme Bölgesi ilan edilen, daha sonrasında ise 02.02.2015 tarih ve 445 sayılı Başkanlık Olur'u ile sınırları revize edilen Gecekondu Önleme Bölgesi sınırları içerisinde kalmaktadır. Yaklaşık 275 hektar büyüklüğünde alanı kapsayan gecekondu önleme bölgesinin güneyinde, gecekondu karakterinde gelişmiş ve kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenmiş olan Ayazma 1. Etap Kentsel Dönüşüm Bölgesi bulunmaktadır. Yaklaşık 12.500 kişinin yaşadığı bölgenin kuzeye doğru kaçak yapılaşma tehlikesi taşıması bu bölgenin gecekondu önleme bölgesi olarak ilan edilmesinde önemli rol oynamıştır (TOKİ 2015).

Planlama çalışmaları kapsamında 3194 Sayılı İmar Kanunu ve yönetmelikleri uyarınca imar planının hazırlanabilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlardan görüşler alınmış ve bu görüşler plana yansıtılmıştır. 1/5000 ölçekli Kuzey Ayazma Gecekondu Önleme Bölgesi Nazım İmar Planı, üst ölçekli plan kararları ve alınan kurum görüşleri doğrultusunda düzenlenen fonksiyon alanları, ulaşım ilişkileri, nüfus yoğunlukları dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Planlama alanı; kuzeyinde Kayabaşı kentsel gelişme alanı, kuzey doğusunda Oyakkent toplu konut alanı, doğusunda Başakşehir ikinci etap konutları ve İkitelli organize sanayi bölgesi, batısında Olimpiyat Stadı-Olimpiyat parkı, İSKİ Fatih Sultan Mehmet Han Arıtma Tesisleri güneyinde ise Ayazma 1. Etap kentsel dönüşüm alanı bulunmaktadır.

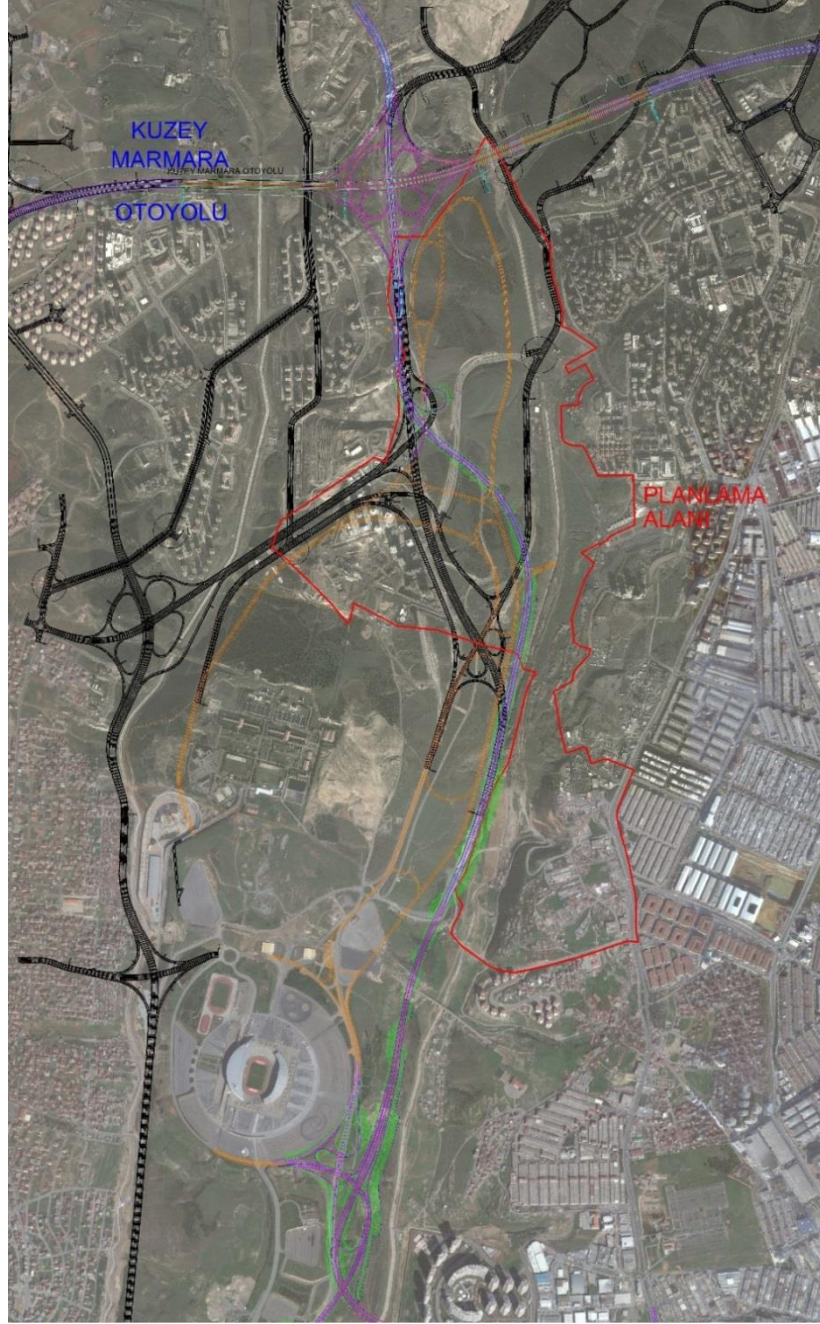


**Şekil 4.66:** Kuzey Ayazma kentsel dönüşüm alanı (TOKİ 2016).

Alanın ulaşım ilişkileri incelendiğinde, O-3 Kuzey Yanyol - Olimpiyat Stadi Yolu ve Taşocağı Yolu ile planlama alanının güneyine; Halkalı İkitelli Caddesi üzerinden ise alanın doğusuna ulaşılabilir (TOKİ 2016). Bu akslar dışında bölgede bozuk, düzensiz bir yol yapısı olduğu görülmüştür. Ayrıca arazinin büyük bölümüne araç ile ulaşımamaktadır.

Planlama alanının kuzeyinden geçecek olan yol ile güneyde Ispartakule kavşağı üzerinden TEM otoyolunun bağlantısını sağlayacak ana arter planlama alanının doğusundan geçmekte ve söz konusu yolun Olimpiyat Parkı'na bağlanan kolu ise planlama alanının güneydoğu sınırını oluşturmaktadır. Bu akslara Kayabaşı kentsel gelişme alanı içerisinde gelen ana arterler katılmaktadır (TOKİ 2015). Dolayısıyla planlama alanı bölgesel ölçekte önemli bir kavşak noktası olacağı söylenebilir.





**Şekil 4.67:** Kuzey Ayazma kentsel dönüşüm alanı içerisinde kalan ulaşım projeleri (TOKİ 2016).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nden alınan görüşlerde belirtilen ulaşım aksları plana işlenmiş ve alt dereceli yolların bu akslarla bağlantıları sağlanmıştır. Gerek arazinin yapısı gerek ise ana arterlerin erişme kontrollü karayolu niteliğinde olmalarından dolayı bu bağlantılar kısıtlı olarak sağlanabilmiştir. Planlama alanında, 36,50 m genişliğindeki yollar erişme kontrollü karayolunu; 30,00-26,00-25,00-24,50 m genişliğindeki yollar

bölünmüş taşıt yollarını; 17,50-15,00-13,00 m genişliğindeki yollar taşıt yollarını ve 10,00-8,00 m genişliğindeki yollar yaya yollarını oluşturmaktadır (TOKİ 2015).

Planlama alanında 2 farklı raylı toplu taşıma türü bulunmaktadır. Birincisi, planlama alanının güneyinde bulunan havaray hattı; ikincisi, Sağlık Tesisi Alanının merkezinden geçen ve bu kısımda 1 adet istasyonu bulunan raylı toplu taşıma hattıdır. Havaray hattı, Sefaköy-Halkalı-Başakşehir hattı olup, uygulama İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığınca onaylanacak uygulama projesine göre yapılacağı belirtilmiştir. Sağlık Tesisi Alanının merkezinden geçen raylı toplu taşıma hattı, Başakşehir-Kayaşehir Metro hattıdır. Bu alanda bulunan Sağlıkkent İstasyonunda uygulama İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığınca onaylanacak uygulama projesine göre yapılacağı belirtilmiştir (TOKİ 2015).

Alanın kadastral durumu incelendiğinde ise 31.05.2010 tasdik tarihli imar planı kararları doğrultusunda imar uygulaması yapılmadan önce planlama alanında 18. madde uygulamasına konu arazilerin % 53,84'ü maliye hazinesine, % 20,89'u şahıs mülkiyetine, % 16,55'i ise TOKİ mülkiyetine aittir.

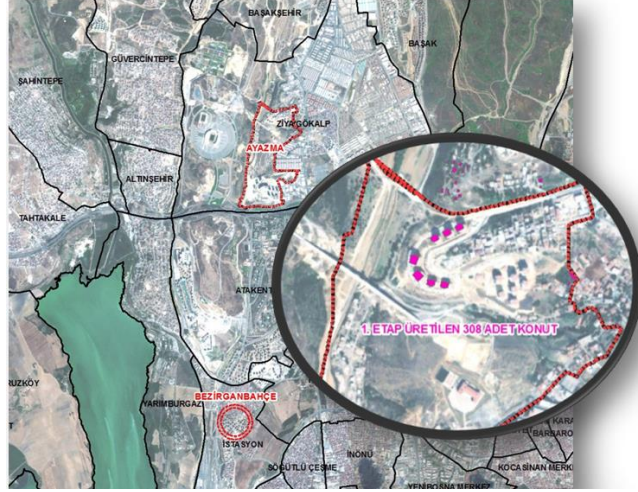
#### **4.2.7.3 Planlama Geçmişi**

Ayazmada 1.aşamada 1245 yapıdan 892 adet yapı yıkılmış ve 353 adet yapı kalmıştır.



**Şekil 4.68:** Ayazma 1. Etap konutları.

10.02.2009 yılında yapımı biten 1.etap konutları 180 hak sahibine 258 adet konut verilmiş olup, geri kalan 50 adet daire arsa/yapı karşılığında ilçe sınırları değişikliğinden sonra hak sahiplerine verilmiştir.



Şekil 4.69: 1. Etapta Ayazma’da üretilen konutlar (TOKİ 2014).

2012 yılında TOKİ tarafından 2. Etap konutları kapsamında 300 adet konut, sağlık ocağı, ticaret merkezi, 16 derslikli ilköğretim okulu yapılmıştır. Uzlaşma görüşmeleri kapsamında 93 adet hak sahibi ile arsa/yapıları karşılığında 2. Etap konutlarından toplam 276 adet konut verilmek suretiyle anlaşma sağlanmış, 30.03.2012 tarihinde çekilen kura sonrası konutları hak sahiplerine teslim edilmiştir. 24 adet konut ise Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı’na verilmiştir.



Şekil 4.70: 2. Etapta Ayazma’da üretilen konutlar (TOKİ 2014).

1.Aşamada yerinde konut almak isteyenler için Ayazma 1. ve 2. etap konutlarından toplam 608 adet konut verilmiştir.



**şekil 4.71:** Ayazma 2. Etap konutları.

Ayazmada 3.aşamada ise TOKİ 3. Etap konutları olarak 377 adet konut ihalesi yapılmıştır. 2015 yılında ise 3.etap blokları tamamlanarak teslim edilmiştir.



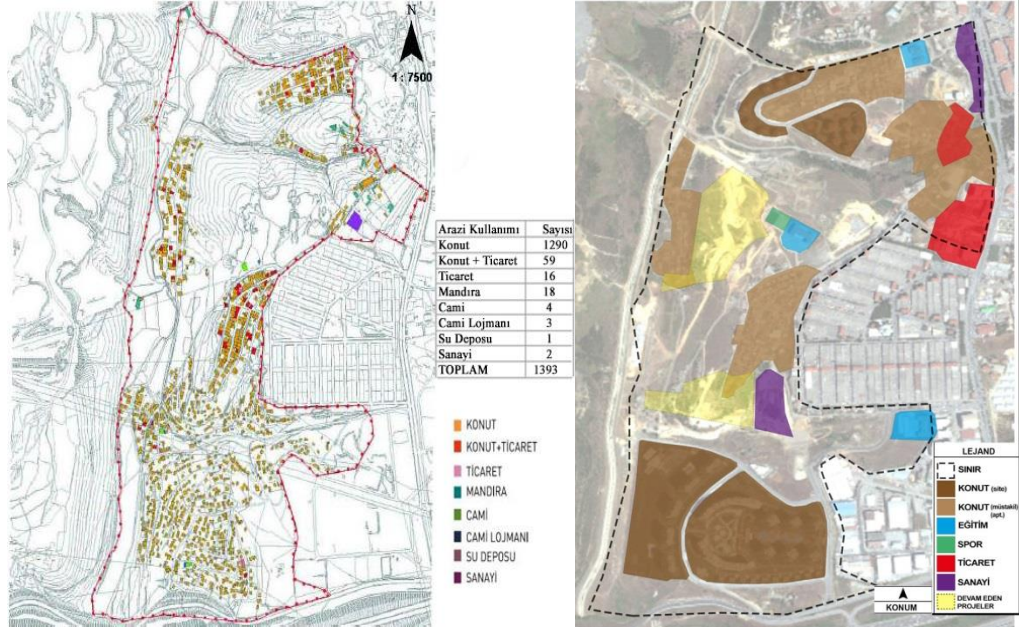
**şekil 4.72:** Ayazma 3. Etap konutları.

### 4.3 Değerlendirme

Konumu itibariyle ve uygulanan yatırımlar sebebiyle İstanbul'un önemli bir merkez haline geldiği görülmektedir. Ancak kentin gelişmesinde etkili olan yatırımların yanında özellikle konut alanında sağlam bir planlama politikasının olmayışı ve imar afları sonucunda İstanbul'da çarpık kentleşme bir sorun haline gelmiştir.

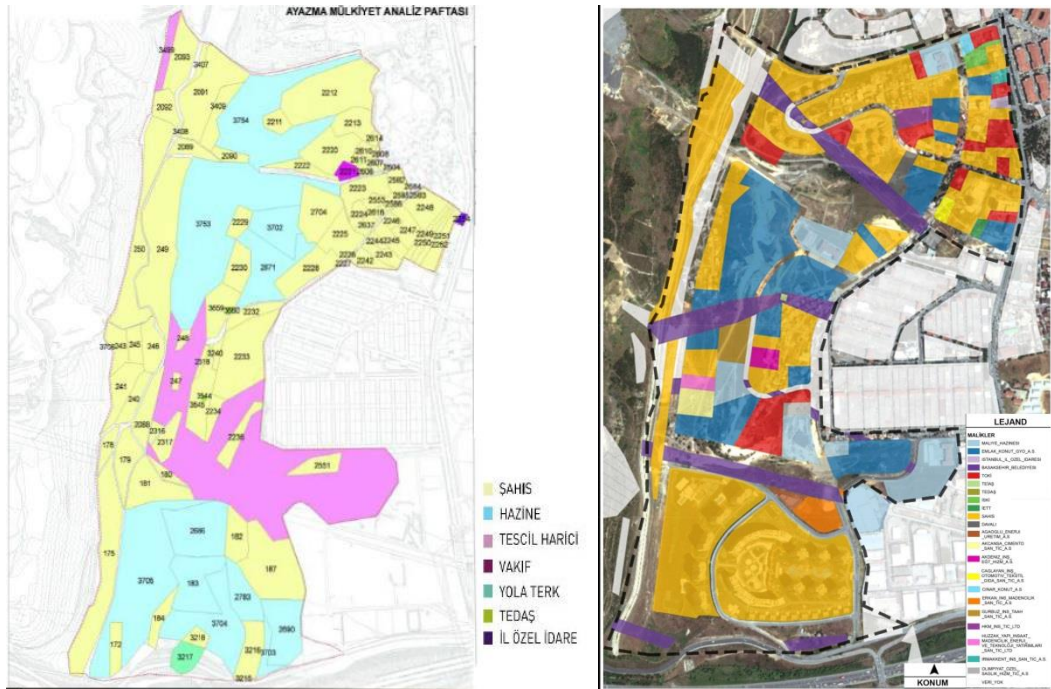
Gecekondulaşmanın görüldüğü alanlardan biri de 2008 yılına kadar Küçükçekmece ilçesine bağlı olan Ayazma Mevkiidir. Önemli ulaşım yolları arasında kalan bu alan Olimpiyat Stadının yapımıyla birlikte ön plana çıktığı söylenebilir. Alanın planlama geçmişi incelendiğinde park ve konut alanı olarak varlığını sürdürmesi öngörülmüştür. Ancak gecekondulaşma faaliyetlerinin artmasıyla birlikte Olimpiyat Stadıyla da uyumlu bir çevre oluşturmak için 2004 yılında pilot bölge olarak ilan edilmiş ve TOKİ, İBB ve Küçükçekmece Belediyesi arasında imzalanan protokolle birlikte kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenmiştir. Halkın katılımıyla birlikte hem fiziksel hem de sosyal yapıyı değiştirmek amaçlanmıştır. Bu bağlamda önemli bir proje olduğu söylenebilir. Alanda ilk olarak 2005 yılında arazinin mevcut durumunun belirlenmesi için çalışmalar başlatılmış sonrasında ise sosyal durumu ve fiziksel durumu belirlemek için bir anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışmaları sonucunda bölgenin sosyo-ekonomik açıdan genel durumu incelendiğinde; hiçbir çağdaş yerleşim alanı bulundurmayan yoksulluk ve yoksunluğun hakim olduğu, sahip olduğu sosyal görüntü bağlamında da son derece dezavantajlı ve sosyal açıdan dışlanmış bir yapı olduğu görülmektedir. Ancak yapılan çalışmalar arasında kentsel dönüşüm ile bağlantı halinde olması gereken bölgenin ulaşımı hakkında herhangi bir çalışma yürütülmediği görülmektedir.

Alanın fiziksel durumu incelendiğinde 127 hektarlık alanda %55'inin konut, %2'sinin de sanayi alanından oluştuğu görülmektedir. Alanda 1290 konut, 59 konut ve ticaret, 16 ticaret, 18 mandıra, 4 cami, 1 su deposu ve 2 sanayi tesisi yer almaktadır. Kentsel dönüşüm uygulaması ile alanın yaklaşık %10'u ticari alan olarak yaklaşık %40'ı ise konut alanı olarak belirlenmiştir.



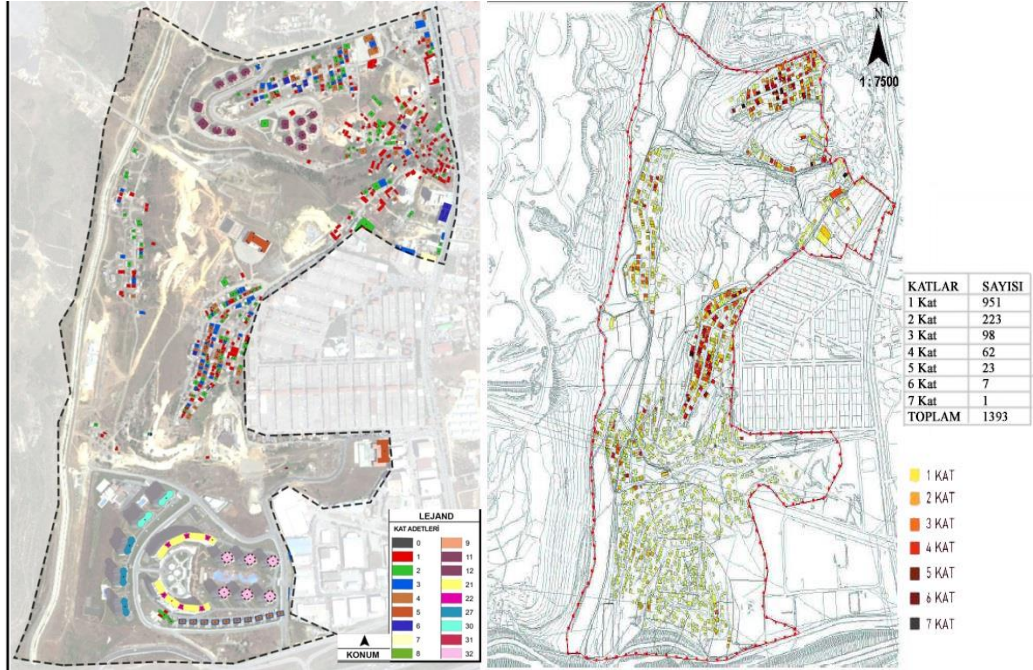
Şekil 4.73: Ayazma kentsel dönüşüm alanı arazi kullanım durumu (TOKİ 2014; TOKİ 2016).

Yapılan ilk çalışmalara göre alanın mülkiyet durumu incelendiğinde Ayazma mahallesinin %50'si şahıs, %30 hazine mülkiyeti olmak üzere tescil harici, vakıf, TEDAŞ, il özel idare ve yola terk arazilerinden oluşan bir mülkiyet dokusuna sahip olduğu belirlenmiştir. Kentsel dönüşüm sonrasında ise alanın %50'si şahıs %50'si ise hazine mülkiyetine aktarılmıştır.



Şekil 4.74: Ayazma kentsel dönüşüm alanı mülkiyet analizi (TOKİ 2014; TOKİ 2016).

Yapılan bir diğerk çalışma ise kat adedidir. Alanın hazine arazileri üzerinde tek katlı, şahıs arazilerinde ise çok katlı yapılardan oluştuğı görülmektedir. Alanın %89'u tek katlı binalardan oluşmaktadır. Kentsel dönüşüm uygulamasından sonra alanın makroformunun önemli ölçüde değıştiğı görülmektedir.



**Şekil 4.75:** Ayazma kentsel dönüşüm alanı kat adedi analizi (TOKİ 2014; TOKİ 2016).

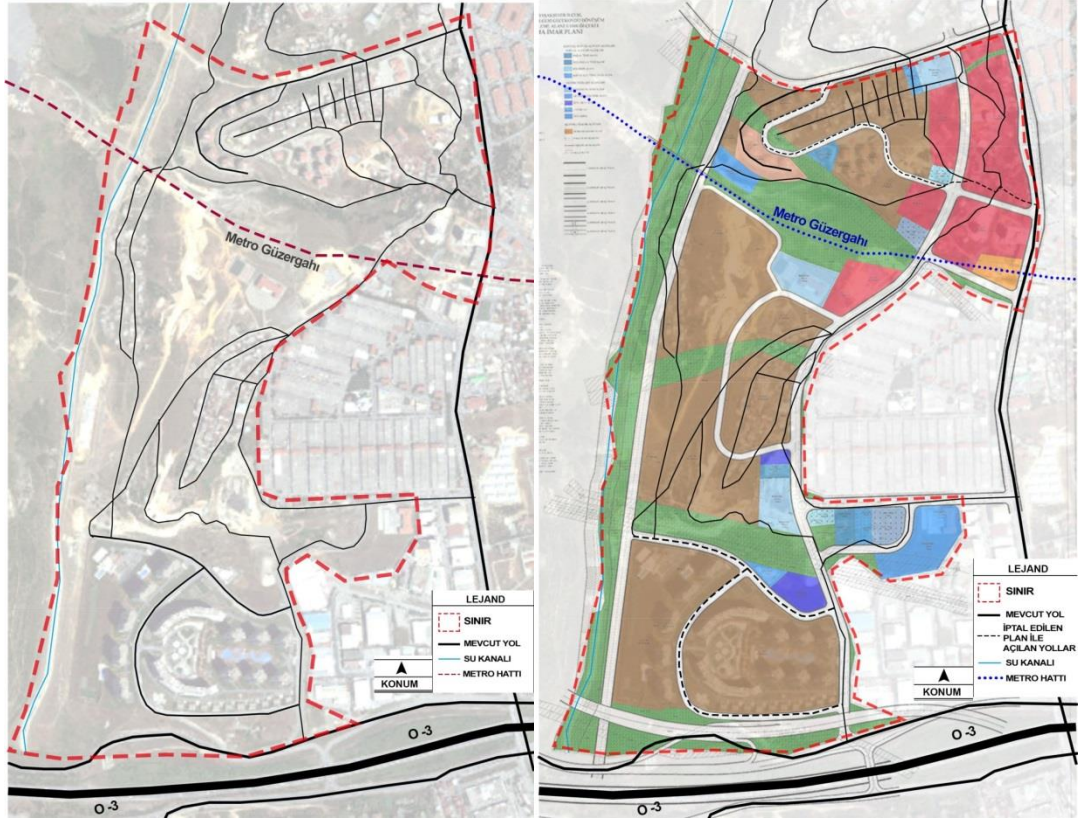
Alanda yaşayanların hak sahipliğı belirlendikten sonra bir kısmı Bezirganbahçe'ye bir kısmı ise Ayazmada yerinde dönüşüme uğramıştır. 1.etapta 308 konut tamamlanmış ve 2007 yılında taşınmalar başlamıştır. 2. Etapta ise 300 konut tamamlanmış ve 2013 yılında teslim edilmiştir. Alanın kuzeyinde de gecekondulaşma tehlikesi barındırması nedeniyle 2015 yılında 445 sayılı Başkanlık Olur'u ile alanın sınırları revize edilmiştir. Bu süreçte ise planlama çalışmaları devam etmiştir.



**Şekil 4.76:** Ayazma kentsel dönüşüm alanı biten ve devam eden projeler (TOKİ 2016).

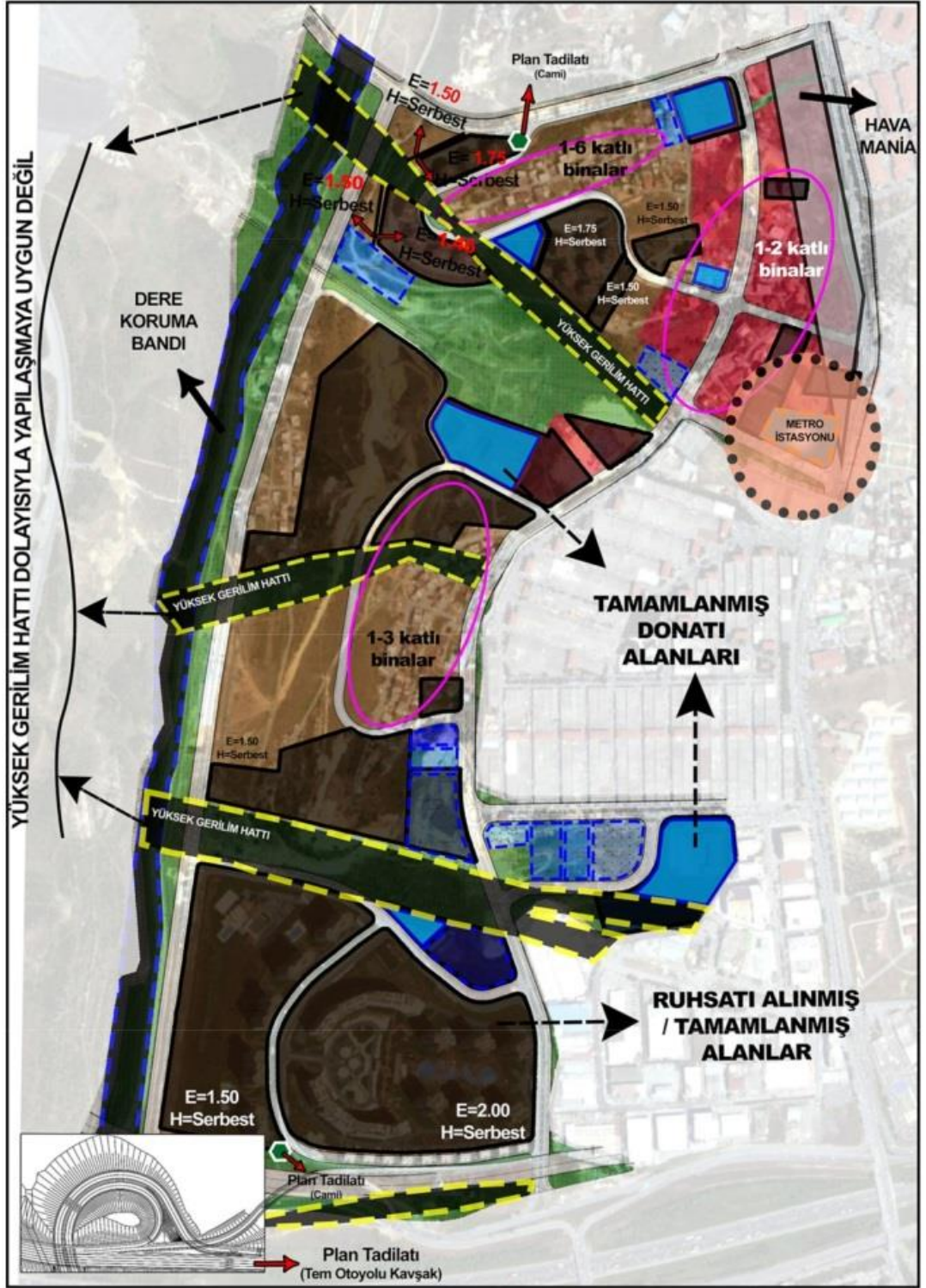
Alanın geçmiş ulaşım ağıyla ilgili herhangi bir veriye ulaşılamazken mevcut ulaşım ağı incelendiğinde 30 m, 25 m ve 15 m'lik yeni akslar önerildiği görülmektedir. Aynı zamanda devam etmekte olan ve alanı ikiye bölen İkitelli-Olimpiyat Köyü Metro Hattı bulunmaktadır. Ancak alanın hala büyük bir kısmında düzensiz yol ağı bulunmaktadır ve arazinin büyük bölümüne araç ile ulaşamadığı söylenebilir. Yine alanda yapılması planlanan havaray hattı ve raylı ulaşım sistemleri projeleri devam etmektedir.





**Şekil 4.77:** Ayazma kentsel dönüşüm alanı mevcut yol ağı ve iptal edilen plan doğrultusunda açılan yollar (TOKİ 2016).

Alanın bugünkü durumu incelendiğindeyse genelinin yüksek yoğunluklu olarak yerleşildiği görülmektedir. Yüksek gerilim hattının alanın içerisinden geçmesi de Ayazma’da yaşayanlar için olumsuz bir etmendir. Aynı zamanda çevre düzeninin yetersiz olduğu, özellikle TOKİ kısmında durakların belirsiz olduğu görülmüştür. Donatı alanlarının ve konut alanlarının büyük bir kısmının tamamlandığı ancak halkın Köyiçi diye adlandırdığı mevkiide henüz bir planlama çalışmasının yapılmadığı ve TOKİ’ye giden ulaşım akslarının toprak yol olduğu görülmüştür. Alanda önerilen yeni planlarla metro ve havaray gibi farklı ulaşım türleri de önerildiği görülmüştür. Metro hizmete başlamış ancak alana uzaklığı nedeniyle Ayazmalılar tarafından çok tercih edilen bir ulaşım türü olmadığı belirlenmiştir.



Şekil 4.78: Ayazma kentsel dönüşüm alanı sentez (TOKİ 2016).

## 5. BULGULAR

Bu bölümde ulaşımda yaşanan değişmelerin arazi kullanım üzerinde yarattığı değişiklikler İstanbul'daki mega ulaşım projelerinin kentsel alanlarda yarattığı dönüşüm süreçleri üzerinden değerlendirilmiştir. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığı'nın sitesinde de mega projeler olarak ifade edilen ulaşım projelerinin kent makroformuna etkilerinin değerlendirilmesi üzerine bir çalışma yapılmıştır.

Öncelikli olarak Marmaray projesi, Avrasya Tüneli, Üçüncü Köprü ve Üçüncü Havaalanı projelerinin duyurulmasından itibaren geçmişte uygulanan örneklerde göz önüne alınarak, artan erişilebilirlik ile kentsel alanlar üzerinde yaratacağı etkiler arazi fiyatları ve dönüşüm alanları üzerinden incelenmiştir. Yapılan ulaşım yatırımlarıyla birlikte bölgedeki sosyo-ekonomik yapı, arsa fiyatları ve arazi kullanımları da etkilendiği görülmüştür. Herhangi bir üst ölçekli plan ile belirlenmeden uygulanan Marmaray, Üçüncü Köprü, Avrasya Tüneli ve Üçüncü Havalimanı yatırımlarıyla İstanbul nüfusu ve arazi kullanım yapısı etkilenmiştir. Uygulanan ulaşım projelerinden sonra arazi fiyatlarında önemli değişiklikler gözlemlenmeye başlanmıştır. Uygulanan mega ulaşım projelerinin yarattığı değişiklikler, geçmişe yönelik veriler ve mevcut durum verileri baz alınarak hazırlanan arazi kullanım planlarının artık yeniden sorgulanması bir gereklilik halini almıştır. Bu nedenle Marmaray, Avrasya Tüneli, Üçüncü Köprü, Üçüncü Havalimanı ve Kanal İstanbul projelerinin etkiledikleri alanların kentsel dönüşüme, sosyo-ekonomik yapıya, ulaşım alışkanlıklarına ve arazi fiyatlarına olan etkisi de değerlendirilerek bu etki alanları çakıştırılmıştır. İmar planlarının değiştirilmesi, revize edilmesi ya da yeni planların yapılmasında öncelikli alanlar ve dönüşüm açısından önemli bölgeler tespit edilmiştir. Bu alanlar içerisinden öncelikli olarak müdahale edilmesi gereken alanlar seçilerek yeni yaklaşımlar üretilmiştir.

Arazi kullanımında yapılan değişimlerin ulaşım üzerindeki etkileri ise Başakşehir - Ayazma'da yaşanan kentsel dönüşüm sürecinin ulaşım alışkanlıkları üzerindeki etkisi üzerinden değerlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm uygulamaları ulaşım arasındaki iki yönlü ilişki iki farklı yöndeki örnekler üzerinden değerlendirilmiştir. Ayazma'da uygulanan projenin kent içi ulaşım etkilerinin

değerlendirilmesi ve memnuniyetlerinin ölçülmesi için yarı yapılandırılmış mülakat çalışması uygulanmış ve sonuçları değerlendirilmiştir.

### **5.1 Mega Projelerin Arazi Kullanım ve Kentsel Dönüşüm Süreçleri Üzerinde Yaratacağı Olası Etkilerin Değerlendirilmesi ve Öncelikli Müdahale Alanlarının Belirlenmesi**

Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlaması, deniz ticareti için boğaza hakim olması başka bir ifade ile bulunduğu konum itibari ile de geçmişten beri önemli bir nokta olan İstanbul özellikle son yıllarda yapılan yatırımlar sebebiyle de hızlı bir şekilde gelişme ve dönüşme sürecine girmiştir. Özellikle ulaşım kararlarından sonra kentsel alanın hızla büyümeye devam etmesi, çevresinde yer alan doğal alanlarda baskıyı arttırmaktadır. Ulaşım yatırımları içinden geçtikleri alanlarda erişilebilirliği arttırdığı için hem alanın sosyo-ekonomik yapısını hem de arazi kullanımını etkileyerek kentin makroformunu etkilemektedir. Kente yapılan ulaşım yatırımlarıyla birlikte henüz yapılaşmamış alanlar da yapılaşma baskısı altında kalmaktadır. Kentte yaşanan ulaşım sorunun ana nedeni; gelen göçlere karşı sağlıklı bir planlama anlayışının olmaması ve geçici çözüm önerileriyle çözülmeye çalışılması olarak söylenebilir. Kentin talebi karşılayamamasıyla çarpık yapılaşma gündemden güne artmaya devam etmektedir. Aynı zamanda trafik sorunlarına çözüm denilerek yapılan yatırımlar sonucunda büyük arazi kullanımları yer değiştirmekte, iş olanakları artmakta dolayısı ile göç artmakta ve çalışanların yakında oturma isteği ve erişilebilirlik yeni cazibe merkezleri oluşturmaktadır.

Uygulanan ulaşım yatırımlarıyla birlikte bölgedeki sosyo-ekonomik yapı, arsa fiyatları ve arazi kullanımları da etkilenmektedir. Ülkemizde gerçekleşen yüksek ölçekli ulaşım yatırımları incelendiğinde özellikle İstanbul için son 10 yıldır yapılan mega yatırımların planlama alanında herhangi bir analiz aşamasından geçmeden yapıldığı görülmektedir. Oysaki kent planlaması araştırma, analiz, hedeflerin belirlenmesi, haritaların hazırlanması ve planın uygulanma evrelerinden oluşmaktadır. Hazırlanan haritalarla birlikte kentin mevcutta nasıl kullanıldığı, hangi büyük arazi kullanımlarının nasıl yer seçtiği, kamu kuruluşlarının, rekreasyon alanlarının, ticaret ve konut alanlarının, nüfus ve arazi değerleri dağılımı, ulaşım ve

trafik durumları, arazinin topoğrafyası ve gelecek öngörülerini de göz önünde bulundurularak planlama süreci tamamlanır (Keleş 2016). Mevcut durum ve kentin eğilimi de incelendiğinde daha sürdürülebilir bir gelişim sağlanabilir. Bu aşamalardan herhangi birinin yapılmaması ya da kentin plansız gelişmesi kent için ilerleyen süreçte trafik sorunlarına, altyapı eksikliğine, çarpık kentleşmeye ve benzeri sorunlara neden olmaktadır.

Bu bağlamda bu bölümde, İstanbul'da yapılmış ve yapılmakta olan 4 önemli yüksek ölçekli ulaşım yatırımlarından en önde gelen Marmaray, Avrasya Tüneli, Üçüncü Havalimanı Projesi, Üçüncü köprü projesi ve yapılması düşünülen Kanal İstanbul projesi seçilmiş ve bu projeler nedeniyle artan erişilebilirlik ile kentsel alanlar üzerinde yaratacağı etkiler geçmişte yaşanan benzer uygulamaların kente etkileri de göz önüne alınarak değerlendirilmiştir. Herhangi bir üst ölçekli plan ile belirlenmeden uygulanan Marmaray, Üçüncü Köprü, Avrasya Tüneli ve Üçüncü Havalimanı yatırımlarıyla İstanbul nüfusu ve arazi kullanım yapısı tamamen etkilendiği görülmektedir. Ulaşım ve arazi fiyatlarında önemli değişiklikler gözlemlenmeye başlanmıştır. Uygulanan mega ulaşım projelerinin yarattığı değişiklikler, geçmişe yönelik veriler ve mevcut durum verileri baz alınarak hazırlanan arazi kullanım planlarının artık yeniden sorgulanması bir gereklilik haline almıştır. Uygulanan mega projelerin etkiledikleri alanların kentsel dönüşüme, sosyo-ekonomik yapıya, ulaşım alışkanlıklarına ve arazi fiyatlarına olan etkisi de değerlendirilerek bu etki alanları çakıştırılmıştır. Değerlendirme sonucunda yüksek ölçekli ulaşım yatırımlarının hangi ilke ve yaklaşımlarla ele alınması gerektiğine dair ilkesel yaklaşımlar üretilmiştir. İmar planlarının değiştirilmesi, revize edilmesi ya da yeni planların yapılmasında öncelikli alanlar ve dönüşüm açısından önemli bölgeler tespit edilmiştir. Söz konusu alanlar içerisinde öncelikli alanlar seçilerek imar planı tadilatlarına ya da yeni planlara yönelik planlama parametreleri/yaklaşımları üretilmiştir.

### **5.1.1 Mega Ulaşım Projeleri**

Şekil 5.79'da İstanbul'da yapılan Marmaray, Avrasya Tüneli, Üçüncü Köprü ve Üçüncü Havalimanının uygulanan projelerin güzergâhları ve etkilediği bölgeler

görülmektedir. Uygulanan projeler kapsamında kuzeyde Çatalca, Arnavutköy, Eyüp, Sarıyer, Beykoz ve Çekmeköy etkilenirken; güneyde ise Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Üsküdar ve Kadıköy en çok etkilenen alanlar olarak görülmektedir.



Şekil 5.79: İstanbul ili ulaşım yatırımları (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

### 5.1.2 Çalışma Alanı ve Mega Ulaşım Projelerinin Analizi

Çalışmanın bu kısmında İstanbul ilindeki yüksek ölçekli ulaşım yatırımlarından önde gelen Marmaray, Üçüncü Köprü, Avrasya Tüneli ve Üçüncü Havalimanı projelerinin kentsel alanlar üzerinde yarattığı ve yaratacağı etkiler geçmişte yaşanan benzer uygulamalarda ele alınarak incelenmiştir.

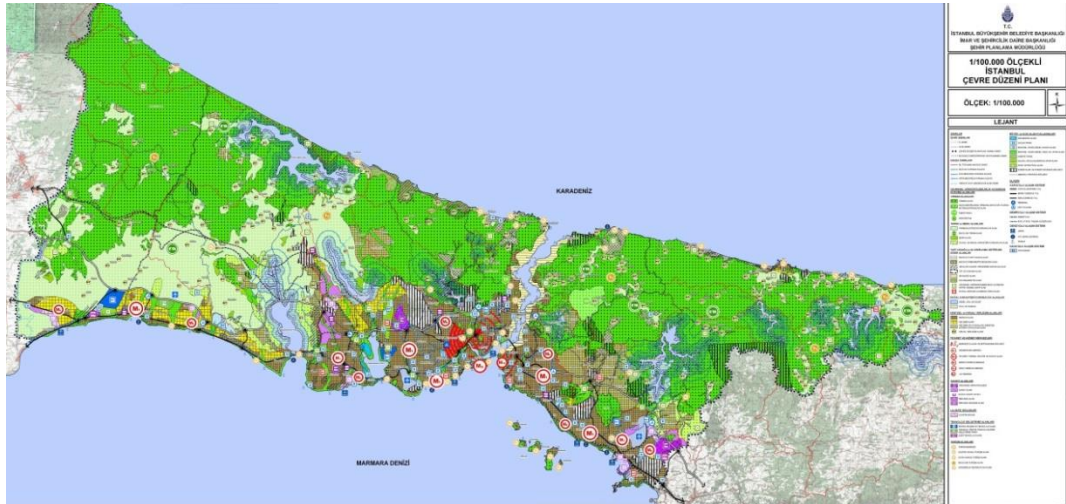
İstanbul iki kıta üzerine yerleşmiş kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Marmara Denizi bulunmaktadır. Boğaz ile ayrılmış iki yarım adada ormanlar, akarsular, vadiler, su havzaları ve platolar yer almaktadır. Boğaz, iki deniz arasındaki bağlantıyı oluşturur. Yerleşim alanları genel olarak ilin güneyinde yer alırken orman alanları ve su havzaları da kuzeyinde yer almaktadır (Kuzey Ormanları Savunması 2015). Özellikle 1950’li yıllardan itibaren göç nedeniyle önemli bir çekim merkezi haline gelmeye başlamış ve artan nüfus nedeniyle sosyo-ekonomik gelişme baskısı da artmış ve kentin bütünüyle planlı bir şekilde gelişmesi zorlaşmıştır (İUAP 2011). Başka bir ifade ile bulunduğu konum itibari ile de geçmişten beri önemli bir nokta olan İstanbul özellikle son yıllarda yapılan yatırımlar sebebiyle de hızlı bir şekilde





**Şekil 5.81:** 1980 ve 1995 yılı 1/50.000 İstanbul Metropolitani alanı nazım planları (TMMOB 2007).

Çeşitli nedenlerle, üst ölçekli planlar olmasına rağmen İstanbul plansız büyümeye devam etmiştir. Değişen kanunlar ve yetkilendirme süreçleriyle birlikte İstanbul Metropolitani Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından 2006 yılında Şekil 5.82’de verilen 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı sunulmuştur. Ancak hem planla birlikte sunulan Galataport ve Haydarpaşa gibi projeler hem de plan dışında sunulan üçüncü havalimanı gibi projeler bütünsellikten uzak ve ani alınmış kararlardır (Gerçek 2007). Yine alınan ulaşım kararlarında gerekli analitik çalışmaların yapılmadan arazi kullanımı ve trafik yoğunluğunu da etkileyebilecek kararların alınması da bu durumu destekler niteliktedir.



**Şekil 5.82:** 2006 yılı 1/100.000 ölçekli İstanbul il çevre düzeni planı (İBB 2009).

Bu süreçte, İstanbul uluslararası düzeyde yaşam şartlarını destekleyen çok katlı finans merkezleri, ofisler, kongre ve kültür merkezleri ile spor alanlarına kavuşurken aynı zamanda bu fonksiyonlara paralel olarak otomobil sahipliği de artmaya devam etmiştir. Otomobil artışına bağlı olarak hem kullanıcı fonksiyonu



hem de seçtikleri konut alanları da değişmeye başladığı görülmektedir. Kentin çeperinde prestijli konut alanlarına, merkezde ve merkeze yakın iş merkezleri etrafında ve sanayi alanlarının boşaltılması sonucunda dönüştürülen alanlarda yer seçmeye başlamışlardır. Ancak merkezde ve sanayiden arda kalan bu alanlarda farklı gelir grupları arasında uçurumun daha da artmasına sebep olmaktadır (Hamamcıoğlu ve Zeybekoğlu 2007).

Şekil 4.41, Tablo 4.3 ve Tablo 4.4'te de görüldüğü üzere yapılan yatırımlarla birlikte nüfusun ve araç sayısının hızla artmasıyla yeni çözümler üretilmesi bir gereklilik halini almıştır. İstanbul için yapılan araştırmalar sonucunda üretilen çözümlere örnek olarak Marmaray Projesi, Avrasya Tüneli Projesi, Üçüncü Köprü Projesi ve Üçüncü Havalimanı Projeleri seçilmiş ve bu projelerin İstanbul'a olan etkileri incelenmiştir.

#### 5.1.2.1 Marmaray Projesi

İlk olarak Abdülmecit tarafından 19.yy'da sunulan Marmaray projesinin temeli 2004 yılında atılmıştır (Marmaray 2019). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından İstanbul'un kentsel yaşantısını sağlıklı sürdürmesi, çağdaş bir yaşam alanı ve ulaşım olanağı sağlaması, kentin doğal ve tarihi özelliklerinin korunması için yüksek kapasiteli elektrik enerjisi kullanan ve çevreyi kirletmeyen dünyanın en önemli projelerinden biri olarak sunulmuştur (Marmaray 2019).



Şekil 5.83: 1860 tarihli orijinal tüp geçit projesi planı (Marmaray 2019).

Proje Halkalı ve Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul'da mevcutta var olan demiryolu sisteminin iyileştirilmesine ve boğaz tüp geçişi inşasına dayanmaktadır (Marmaray 2019).



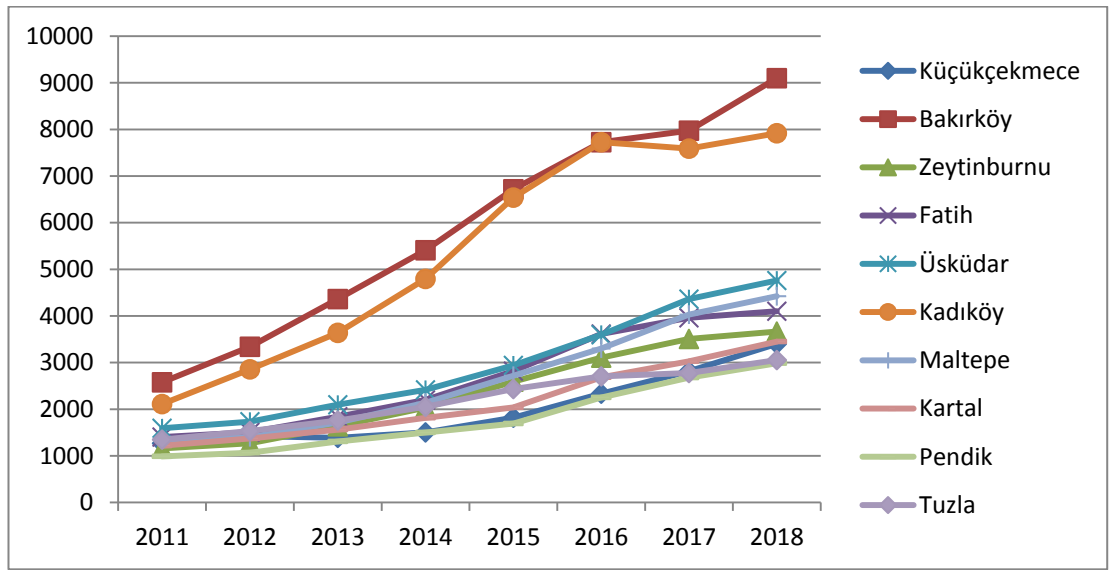
**Şekil 5.84:** Marmaray projesi güzergâhı (Marmaray 2019).

Projenin birinci etabında Şekil 5.84’de de görülen Kazlıçeşme, Yenikapı, Sirkeci, Üsküdar ve Ayrılıkçeşme istasyonları kurularak faaliyete geçmiştir. İlerleyen süreçte Marmaray projesi ile birlikte güzergâhın aynı kalacağı fakat binalarının onarımdan geçirileceği ya da yeniden inşa edileceği, yeni istasyonlar eklenirken bazı istasyonların da kaldırılacağı belirtilmiştir. Bu durumda yeni kamulaştırma projeleri ile bireylerin yaşadıkları çevreden ayrılmak zorunda kalacağı, bazı istasyon yerleri kaydırılacağı için, bazı istasyon binalarının da işlevsiz kalacağı öngörülmüştür (Gökdemir 2016). Bazı sivil toplum örgütlerine göre Marmaray Projesinin arka planında Kentsel dönüşüm için yeni alanlar yaratma düşüncesi yatmaktadır. 2009 yılında hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında gösterilen merkezi iş alanları, birinci derece merkezler, ticaret ve hizmet alanlarının Marmaray güzergâhı ile çakışması ve yine İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve TCDD’nin şantiyeler için taslak protokolde, “bedelsiz arazi ve bina devirleri ile tasarruf ve karar hakkı devri” kararı bu arazilerin de kullanılabilir nitelikte olması kentsel dönüşüm için önemli bir unsur oluşturmaktadır (Gökdemir 2016; Yapı Sektörünün Haber Portalı 2013). Başka bir ifade ile TCDD arazilerinin daha işlevsel kullanılacağı iddiasıyla İBB’ye devredilmesi ve yine protokolde bunu destekleyen ifadelerin yer alması kentsel dönüşüm iddialarını desteklemektedir (Kent ve Demiryolu 2007; Yapı Sektörünün Haber Portalı 2009).

Yaşanan bu sürecin gerek çeşitli sivil toplum örgütlerinin gerekse sosyal medyada büyük yankı uyandırması sonrasında bu alanlar tahmin edildiği gibi

yapılaşmaya açılmamıştır. Özellikle proje tartışılmaya başlandığından beri gündemde olan Haydarpaşa, Sirkeci ve Göztepe istasyonları için restorasyon çalışmaları başlatılmıştır.

Gerek Marmaray Hattı üzerinde gerekse hat çevresinde yer alan yerleşimlerin emlak değerlerinin proje ile birlikte arttığı görülmektedir. Değeri artan bölgelerde belediye aracılığıyla başlatılan Halkalı, Zeytinburnu, Küçükçekmece, Kazlıçeşme meydan yenileme projesi gibi kentsel dönüşüm projelerinin de ön plana çıktığı görülmektedir (Milliyet Emlak 2019).



Şekil 5.85: Marmaray Projesinin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).

Marmaray'ın ilk etabının 2013 yılında açılması ile birlikte arazi fiyatlarında önemli bir değişiklik olmaya başladığı görülmektedir. Marmaray inşaatın başlaması ile birlikte Kadıköy ve Pendik'te emlak fiyatlarında %36, Altunizade'de emlak fiyatlarında %100 oranında bir artış gözlenirken, Ayrılıkçeşme gibi bağlantı noktalarında da prestijli konut ve iş merkezlerinin yer alması sebebiyle arazi fiyatlarında, binaların satış ve kiralama bedellerinde büyük değişiklikler gözlemlenmiştir (T24 Bağımsız İnternet Sitesi 2013; Emlak Kulisi, 2013; Emlak sayfası 2016). Yine Zeytinburnu'nda hem metro yatırımlarının olması hem de kıyı şeridinin yapılaşmaya açılması sebebiyle yatırımcılar için önemli bir odak noktası haline gelmeye başladığı görülmektedir (Emlak Kulisi 2013; Yapı Sektörünün Haber Portalı. 2009).



**Şekil 5.86:** Marmaray Projesi ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

Marmaray projesi ile birlikte Avrupa Yakası'nda Küçükçekmece, Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih etkilenirken; Anadolu Yakası'nda Üsküdar, Kadıköy, Maltepe Kartal, Pendik ve Tuzla'nın etkilendiği görülmektedir. Marmaray ve Avrasya Tüneli ile önemli bir merkez haline gelen Fatih'te Süleymaniye ve Sulukule'nin 2005 yılında kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmesi yapılan Marmaray projesinin oluşturduğu erişilebilirlik nedeniyle değer mi kazandı sorularını akla getirmektedir.

Marmaray Projesi ile modern kesintisiz ve çevreye zararsız bir proje olarak sunulmuş fakat yapılan bu yeni yatırım ile bölgenin emlak değerinde artış gözlenmiştir. Öngörüldüğünün aksine değiştirilen istasyonlarda dönüşüm süreci başlamamış ancak proje ile bağlantılı, kent içerisindeki bölgelerde mevcut durumda arazi fiyatlarını ilerleyen süreçte ise dönüşüm sürecini etkileyebileceği söylenebilir.

### 5.1.2.2 Üçüncü Köprü Projesi

1973 yılında Boğaz'a birinci köprü'nün (Boğaziçi Köprüsü) yapılması ile ve devamında kenti besleyecek çevre yollarının yapılması ile kent hem nüfusu hem de arazi kullanım yapısı bakımından yoğunlaşarak daha kuzeye yönelmeye başlamıştır (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).



**Şekil 5.87:** 1973'e kadar gelişen yerleşim alanları (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).

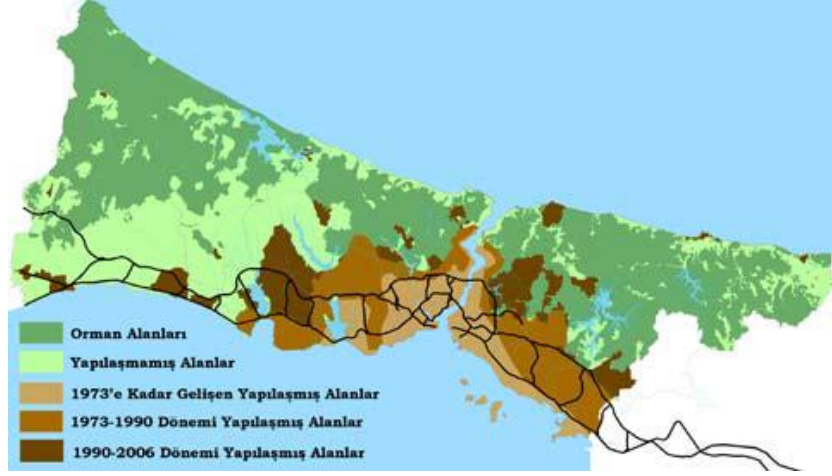
Yapılan köprüyle birlikte artan erişilebilirlik bölgeyi cazip hale getirmiş ve önceki bölümde de belirtildiği ve Şekil 5.88'deki gibi gerek yapılaşma alanlarında gerekse de Tablo 4.4'de de görüldüğü gibi araç sayısında artış gözlenmiştir. Artan nüfusu, araç sayısını ve transit trafiği karşılamak amacıyla ikinci boğaz köprüsü düşünölmeye başlamıştır.



**Şekil 5.88:** 1973-1990 yılları yerleşim alanları (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).

1988 yılında ikinci boğaz köprüsü (Fatih Sultan Mehmet) ve TEM (Trans-European Motorway)'in yapılmasıyla bölgenin çekiciliği artmış ve kuzeyde yer alan orman alanları, içme suyu kaynakları, su havzaları, tarım alanları ve kırsal yerleşmeler üzerinde baskı oluşturmuştur (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010). Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve TEM'in faaliyete geçmesiyle Şekil 5.89'da görüldüğü gibi özellikle TEM boyunca uzanan yerleşim alanlarından Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 360.000, Ümraniye'nin nüfusu 305.000 kadar arttığı, Ümraniye'ye bağlı Çekmeköy'ün nüfusu 13.500'den 37.500'e, Kartal'a bağlı

Sultanbeyli'nin 82.000'den 175.000'e, Gaziosmanpaşa'ya bağlı Arnavutköy'ün nüfusu ise 21.000'den 37.500'e yükseldiği gözlemlenmiştir (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).

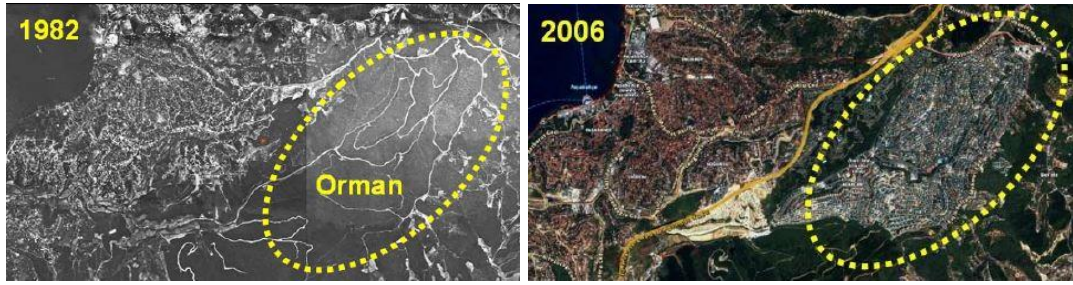


Şekil 5.89: 1990-2006 yılları yerleşim alanları (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010).

İkinci köprü ve TEM'in yapılmasıyla sanayi gibi büyük arazi kullanımları kent çeperine doğru yayılmaya başlamıştır (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010). Bu süreçte bölgeye olan göç artmış ve düşük gelirli bireyler de ulaşım maliyetlerini düşürmek amacıyla kendilerine yeni alan arayışına girerek çepere doğru kaymaya başlamıştır. Ulaşım projelerinin gelişmesi uygulanabilirliğinin artması ile büyük yatırımlarında önünün açıldığı söylenebilir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, TEM ve bağlantı yolları inşa edilmesi ile Sabiha Gökçen Havalimanı, Formüla 1 Pisti ve yakın çevresindeki lüks konut alanları ve alışveriş merkezleri uygulanabilir hale gelmiştir. İlerleyen süreçte Maslak büyümesini sürdürmüş ve Kavacık bir alt merkez olarak kendiliğinden oluşmuştur. Ancak ikinci köprü'nün etkisiyle İstanbul kendiliğinden ve çoğu zaman plansız, projesiz ve kaçak bir şekilde kuzeye doğru büyüdüğü görülmektedir (Candan ve Özbay 2014).

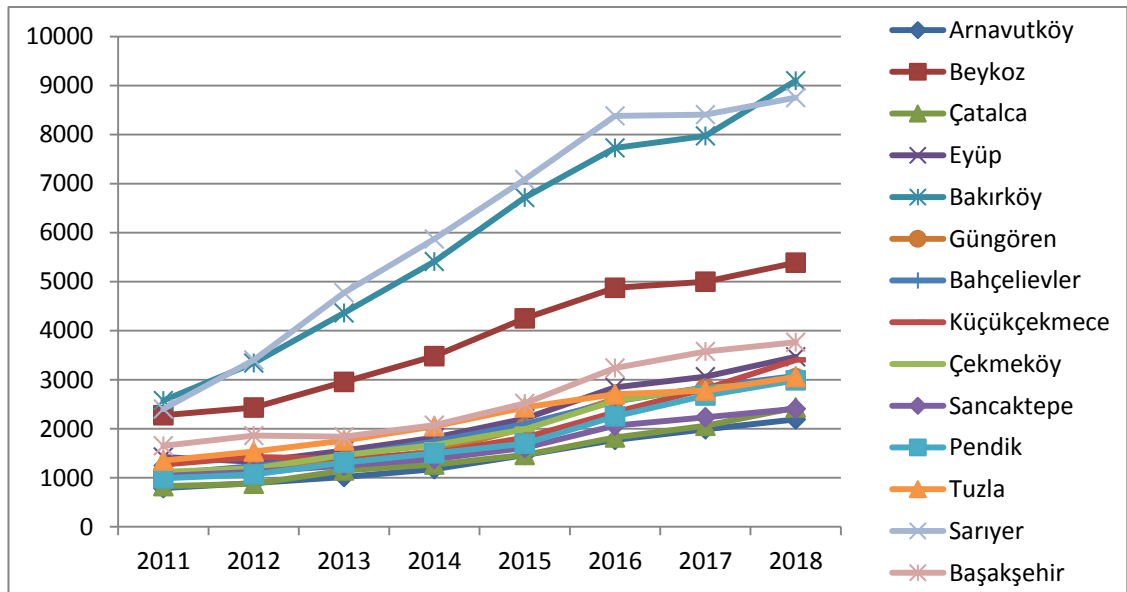
Örneğin Şekil 5.90'da da görüldüğü üzere Göktürk ve Çekmeköy yerleşimleri bağlantı yolunun yapılmasıyla ve bölgede 2B arazilerinin varlığı yatırımcılar için cazip bir alan haline gelmiştir. Bölgede 1990'a kadar düşük gelirli bireyler yaşarken artan erişilebilirlik sebebiyle kapalı siteler artmaya başlamış ve hem sosyal hem de fiziksel olarak ayrışmaların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Lüks sitelerin orman, havza ve 2B alanlarında yer seçtiği görülmektedir. (TMMOB ŞPO İstanbul

Şubesi 2010; Candan ve Özbay 2014). Bu durumda üçüncü köprü'nün çevresinde yer alan orman alanlarının da yapılaşma açısından tehdit altında olduğu söylenebilir.



Şekil 5.90: Orman alanı üzerine kurulu kapalı siteler (TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi 2010; Candan ve Özbay 2014).

İki köprü'nün de tamamlanmasıyla görülmüştür ki köprüler yeni yerleşim alanlarını ve dolayısıyla kendi trafiklerini tetiklemişlerdir. Kent içi ulaşım planlamasının asıl amacı olan yolcu taşınmasından ziyade araç taşınması yapılmaktadır.



Şekil 5.91: Üçüncü köprü ve bağlantı yollarının arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).

Kentsel dönüşüm ve arazi fiyatları açısından incelendiğinde yapılan bu yüksek ölçekli ulaşım yatırımı ile üçüncü köprü'nün bağlantı yollarına yakın olan Eyüp, Çatalca, Arnavutköy, Sarıyer, Beykoz, Çekmeköy, Karaburun, Riva ve Uskumruköy'ün arsa ve tarla fiyatları değerlendirildiği görülmektedir (CNN Türk 2016; Yeni Şafak 2016). Üçüncü Köprü projesi güzergâhının 2011 yılında duyurulmasıyla birlikte arazi fiyatları artmaya başlamış 2016 yılında kullanıma açılmasıyla birlikte

ise artış devam etmiştir. Bu tarihler özellikle köprünün ayaklarının bulunduğu Sarıyer ve Beykoz'da önemli kırılma noktaları olarak görülebilir.



**Şekil 5.92:** Üçüncü köprü güzergâhı ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

Marmaray projesinin uygulanması halinde gerek olmayacağı söylenen Üçüncü köprü ve bağlantı yolları projesi ile birlikte hem Avrupa Yakası'nda hem de Anadolu Yakası'nda birçok alanın etkilendiği yukarıda da görülmektedir.

Projenin çevresel etkileri değerlendirildiğinde Üçüncü köprü ve bağlantı yollarının yer aldığı alanlar 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda su havzası, orman, tarım ve mera alanları olarak görülmektedir. Kentin kuzeyinde özellikle ikinci köprü örneğinde görüldüğü gibi arazinin büyük bir kısmını orman alanlarının ve havzaların oluşturması, küçük yerleşim birimleri dışında yapılaşmamış olması nedeniyle büyük firmalar için cazibe merkezi olmaya devam edeceğini ve kapalı sitelerin ve yerleşim alanlarının yayılımının ikinci köprüde olduğu gibi üçüncü köprüyle birlikte artacağını söylemek mümkündür. Başka bir ifade ile üçüncü köprü ve bağlantı yollarının hem habitat alanlarını ve yaban hayatı etkileyeceği hem de yeni yerleşim alanlarının önünü açarak yeni trafik sorunlarına neden olacağı söylenebilir.



### 5.1.2.3 Avrasya Tüneli Projesi

İstanbul Boğazı Karayolu Tünel Geçişi Projesi olarak bilinen Avrasya Tüneli, yüksek teknoloji, ileri mühendislik teknikleri ile kıtaları birleştiren hızlı, ekonomik, güvenli, konforlu ve çevreye zarar vermeyen bir ulaşım alternatifi olarak hizmet vermek amacıyla inşa edilmiştir (Avrasya Tüneli 2019).



**Şekil 5.93:** Avrasya Tüneli güzergahı ve uzunluğu (Avrasya Tüneli 2019).

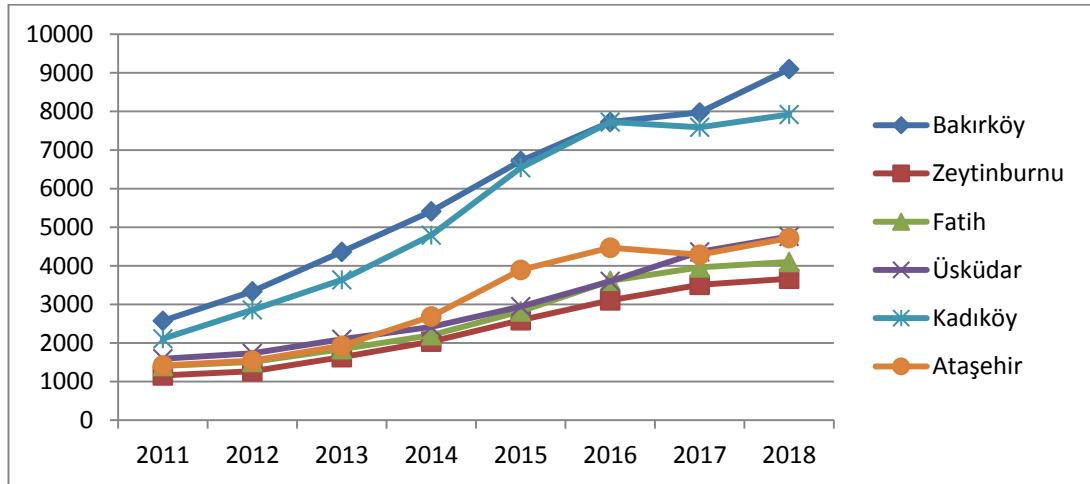
Avrasya Tüneli Kazlıçeşme'den başlayıp Çatladıkapı'da tünele girip Harem'de tünelin bitişiyle Göztepe'de de son bulmaktadır. Tünele giriş ve çıkışlar için Avrupa Yakası'nda mevcut sahil yoluna Anadolu Yakası'nda ise E-5 yoluna yeni şeritler eklenmiştir. Yeni eklenen şeritlerle erişilebilirlik arttığından dolayı ve tüneli toplu taşıma araçlarının kullanamaması nedeniyle sahil yolu boyunca trafik artmaya devam etmektedir ve bu da tarihi yarımada için baskı oluşturmaya devam edeceği söylenebilir.

Öte yandan Tarihi Yarımada'nın hem silüetini hem de yaya odaklı dolaşımını ve toplu taşımaya dayalı ulaşım sistemini tehdit etmesi ve yarattığı yeni yatırım potansiyeli, Sulukule'deki kentsel dönüşüm sürecine ve benzer dönüşüm kararlarının alınmak istendiği Fener-Balat gibi Tarihi Yarımada'nın özgün kentsel ve tarihi dokularının daha yoğun ve daha prestijli hale gelmesi Avrasya Tüneli vb. projelerle birlikte daha da hızlı bir hal almaktadır. Bu alanlara ve yakın çevrelere erişim her iki yakadan da otoyol niteliğindeki sahil kesiminden ve bağlantı yollarından sağlanabilir bir nitelik kazanarak bölgeyi daha cazip bir hale getireceği söylenebilir (Emlak Kulisi 2012).



**Şekil 5.94:** Avrasya Tüneli ve diğer ulaşım yatırımlarının gösterimi (Emlak Sayfası 2016).

Eski fabrikalar ve sanayi sitelerinin bulunduğu Zeytinburnu kentsel dönüşüm projeleri ile 2000’li yıllarda değişmeye başlamış ve bugün bile yapılan yüksek ölçekli ulaşım yatırımları ile değeri artmaya devam etmektedir. Zeytinburnu’nun Avrasya tüneli ve Marmaray ile on yıl içerisinde daha da değer kazanması öngörülmektedir (Emlak kulisi 2012). Yine proje bölgesinde yer alan Çatladıkapı, Kocamustafapaşa, Aksaray gibi kentsel dönüşümün zayıf kaldığı yerleşim birimlerinde erişilebilirlik sebebiyle cazip hale gelmiş ve değer kazanmıştır (Emlak Sayfası 2016).



**Şekil 5.95:** Avrasya Tüneli’nin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).

Avrasya Tüneli’nin 2016 yılında faaliyete girmesiyle beraber arazi değerlerinde önemli bir artış görülmektedir. Avrasya Tüneli’nin yapımı ile Marmaray’ın etkisine benzer bir şekilde İstanbul’un güney kıyısında ve iki yaka

arasında etki oluşturduğu görülmektedir. Avrupa Yakası'nda Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih; Anadolu Yakası'nda ise Üsküdar, Kadıköy ve Ataşehir'in etkilendiği görülmektedir. Yine Yenikapı transfer merkezinin yapımı da kentin bu noktasının ilgi odağı olmasına sebep olmaktadır ve hem fiziksel hem ekonomik hem de sosyal olarak değişimler yaşanmaya başladığı görülmektedir. Aynı zamanda Kadıköy'de Marmaray ve Avrasya Tüneli gibi projelerin arasında önemli bir noktada yer alan Fikirtepe'nin de 2010 yılında kentsel dönüşüm alanı ilan edilmesi projenin etkileri arasında gösterilebilir.



**Şekil 5.96:** Avrasya Tüneli ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

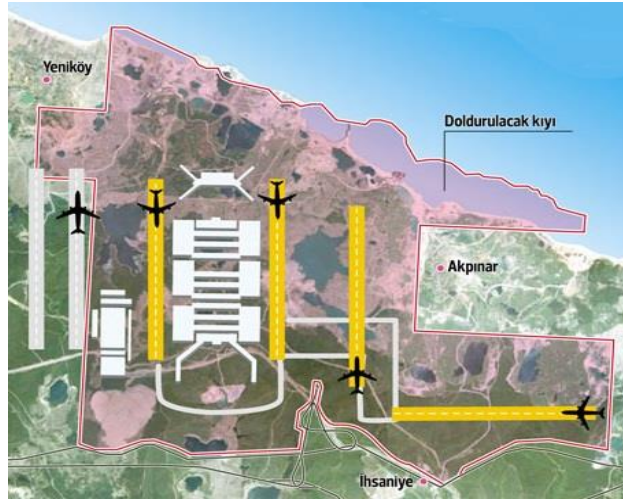
Yapılan yüksek ölçekli ulaşım yatırımıyla hem kentin silueti havalandırma boruları nedeniyle bozulmuş, hem de açılan yeni yollar sebebiyle ulaşım başlangıçta rahatlamış olsa da bölge yeniden cazip hale gelmiş ve araç yoğunluğu tekrar artmaya başlamıştır. Aynı zamanda projenin toplu taşımaya özendirilmekten uzak olması da tarihi yarımadadaki ulaşım yoğunluğunu ve ada üzerindeki yapılaşma baskısını arttırdığı söylenebilir.

#### **5.1.2.4 Üçüncü Havalimanı Projesi**

1924 yılında açılan Atatürk Havalimanı ve 2001 yılında açılan Sabiha Gökçen Havalimanı'nın artan taleplere karşı yetersiz kalması sebebiyle Üçüncü

Havalimanı Projesi önerilmiştir. Proje için seçilen bölge İstanbul'un Kuzey Ormanları'nda, Terkos Gölü'ne yakın ve Akpınar, Yeniköy ve Ağaçalı köylerinin arasında 7.650 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Bu alanın 6172 hektarlık bölümü ormanlık alan, 1180 hektarı madencilik ve diğer kullanım alanı, 660 hektarı göl ve göletler, 236 hektarı mera, 60 hektarı kuru tarım arazisi ve 2 hektarı da fundalıktan oluşmaktadır (ÇED 2013). Nitekim ÇED raporunda verilen bu veriler bile havalimanının kentte yaratacağı etkinin büyüklüğünü göstermektedir.

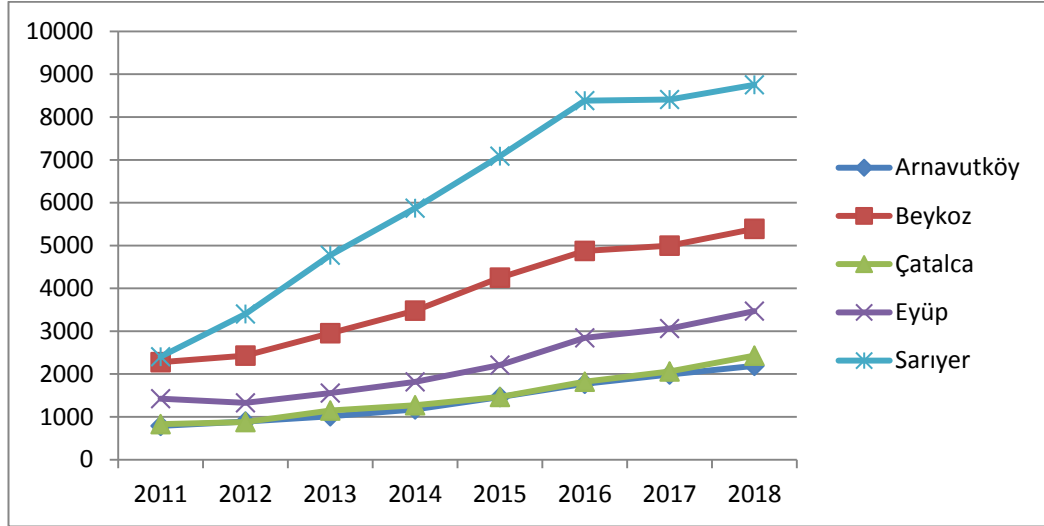
Avrupa Yakası ve Karadeniz kıyılarında 42.300 hektarlık alan Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesine İlişkin Yasa ile 2012 yılında 'Rezerv yapı alanı' olarak belirlenmiş, 2013 yılında bakanlık bu alanlar ile ilgili kararlara bakması için TOKİ'yi görevlendirmiştir. Projenin ilanı ile kamulaştırma çalışmaları başlatılmış ancak arsa sahipleriyle anlaşılamayınca dava sürecine girilmiş ve davanın TOKİ'nin lehine sonuçlanması sonucunda Bakanlar Kurulu 2014 yılında üçüncü Havalimanı Projesi kapsamındaki İmrahor, Tayakadın, Yeniköy, Ağaçalı, Akpınar ve İhsaniye köylerinde ki araziler için bir gerekçe göstermeden acele kamulaştırma kararı çıkartılmıştır (Kuzey Ormanları Savunması 2015). Acele kamulaştırma kararıyla da ilerleyen süreçte bu alanların yerleşmeye açılacağını söylemek mümkündür.



Şekil 5.97: Üçüncü Havalimanı (Hürriyet 2014).

Bölgede havaalanında sağlanan istihdamın yerleşeceği konut stokunun da yetersiz olması nedeniyle bölgede yer alan 2B ve orman vasıflı arazilerin yerleşime açılabilirliğini düşündürmektedir. Nitekim Şekil 5.99'da da görüldüğü üzere 2012

yılında bir haberde ‘İşte Yeni İstanbul’ denilerek nüfusunun 1 milyonu bulması düşünülen yeni bir şehir projesi ortaya çıkmıştır (Sabah 2012). Üçüncü Köprü ve bağlantı yolları ile bir yandan Kanal İstanbul ve Üçüncü Havalimanı, bir yandan da Karadeniz kıyısında öngörülen, 2,5 milyon kişiyi barındıracağı ve çalıştıracağı iddia edilen ve üst düzey hizmet işlerinin yoğunlaşacağı anlaşılan Yeni Şehir’in uygulama zemini hazırlandığı görülmektedir (Candan ve Özbay 2014).



Şekil 5.98: Üçüncü havalimanı projesinin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).

Projenin ilan edilmesi ile Arnavutköy ve Eyüp’te arazi fiyatları arttığı, Çatalca ve Terkos’ta satılık arazinin kalmadığı gözlemlenmiştir (Kuzey Ormanları Savunması 2015). Köylülerden ucuza kapatılan araziler, sonrasında el değiştirerek lüks firmalara devredilmiştir (Aydınlık Gazetesi 2010). İncelenen diğer projelerde de olduğu gibi havalimanı inşaatından geriye kalan araziler inşaat şirketleri için cazibe merkezi olmaya başlamıştır. Yine havalimanı yakınında yer alan Uskumruköy, Poyrazköy, Kemberburgaz, Kayabaşı bölgesi ve Arnavutköy arazi fiyatlarında artış gözlemlenmektedir. (Yapı Sektörünün Haber Portalı. 2015; Dünya, 2018; CNN Türk, 2016). Üçüncü havalimanı için yapılan plan değişikliği ile hem havalimanı hem de üçüncü köprüye ve yapılması planlanan Kanal İstanbul’a yakın konumda olan Arnavutköy de 2,7 milyon metrekare arazi de imara açıldığı görülmektedir (Evrensel, 2019). Üçüncü havalimanı projesi sonrasında resmi gazetede yayımlanan yönetmelik ile sulak alanların Ulusal ve Mahalli olarak ikiye ayrılması da çeşitli sivil toplum örgütlerince bu alanların imara açılmasına bir yol olarak görülmektedir (Hürriyet 2014; Resmi gazete 2014).





**Şekil 5.100:** Üçüncü havalimanı ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

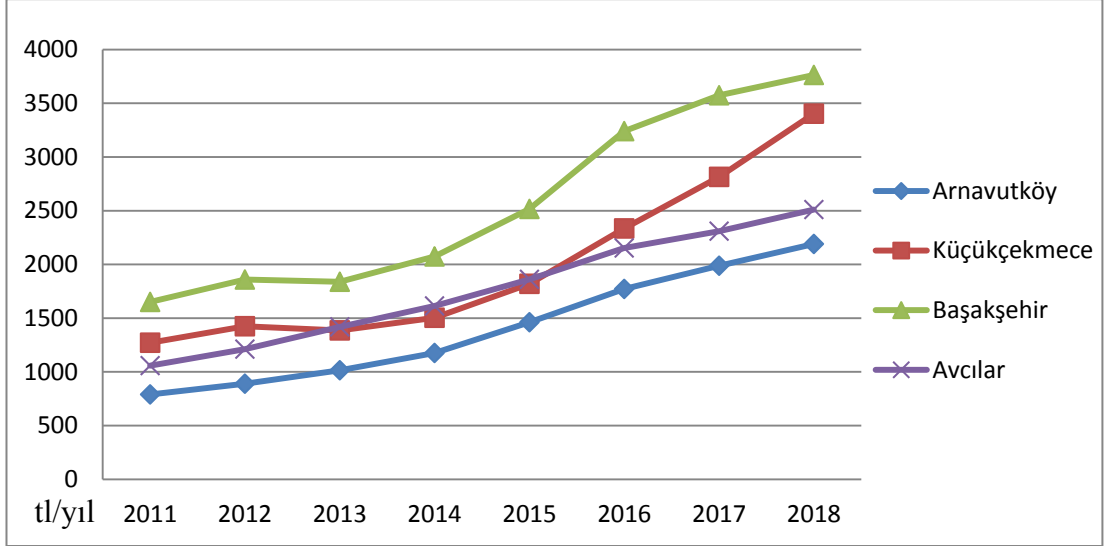
6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun kapsamında 'rezerv yapı' alanı olarak ilan edilen bu alanlar aslında İstanbul'un akciğeri sayılan Kuzey Ormanları'nda, büyük ölçüde su ihtiyacının sağlandığı alanlardır. Kentin kuzeyine önerilen projelerle birlikte yakın çevresinde yer alan Terkos gölü ve barajlarda su oranlarında azalma ve yüzeyinde kirliliğin artması beklenmektedir. Aynı zamanda proje nedeniyle artacak olan araç trafiği nedeniyle mevcut kirlilik yükünün artması, ormanlık alanların tahrip edilmesi ve bölgedeki barajlara su temin eden akarsuların debisinin azalması sebebiyle barajlardaki su seviyelerinde azalma beklenmektedir.

#### **5.1.2.5 Kanal İstanbul**

Kanal İstanbul projesi 2011 yılında İstanbul boğazına alternatif ikinci bir boğaz oluşturmak için gündeme gelmiş ve duyurulmuştur. Kentin Avrupa yakasında gerçekleştirilmesi düşünülen projenin temel amacı: Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapay bir su yolu oluşturarak, İstanbul Boğazı'nı tanker trafiğine tümüyle kapatmak ve Boğaz'daki gemi trafiğini rahatlatmak olarak belirtilmektedir (Kanal İstanbul 2020). Ancak Kanal İstanbul ile oluşacak ikinci bir su yolunun, Karadeniz ve Marmara Denizi arasındaki doğal dengeyi bozacağı, uzun vadede doğal yaşamı olumsuz etkileyebileceği söylenebilir (Alp 2018).







**Şekil 5.102:** Kanal İstanbul projesinin arazi fiyatlarına etkisi (Zingat 2019).

Nitekim ÇED raporu incelendiğinde alanın rezerv yapı alanı içerisinde kaldığı görülmektedir. Yine alanda yer alan kışlak, yaylak, mera vasıflı taşınmazların çeşitli kararlarla niteliklerinin değiştirildiği ve değiştirilebileceği görülmektedir. Kanal boyunca inşa edilecek köprüler, yollar, bağlantı yolları, kanal güzergâhının yanında, İstanbul'un doğal yaşam alanı olan Kuzey Batısının da ulaşım projelerinin baskısı ile yerleşim alanı olarak gelişmesine neden olacaktır. Böylece kanal güzergâhı içinde kalan İstanbul'un yaşam kaynakları yüksek yoğunluklu yapılaşmaya açılacağı söylenebilir.



**Şekil 5.103:** Kanal İstanbul ve etkileyebileceği alanlar (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

2020 yılı ÇED raporu incelendiğinde güzergahın İstanbul'un önemli su ihtiyacının karşılandığı barajların etki alanlarından geçtiği, habitat alanlarının alternatif kanal önerilerine göre görece daha az bölündüğü, tarihi ve kültürel değerlerin yer aldığı görülmektedir. Küçükçekmece Gölü'nün Sazlıdere Baraj Gölüne kadar olan bölümünün sulak ve bataklık alanlardan oluştuğu ve bu alanların kuşların göç yolu üzerinde dinlenme ve üreme bölgesi olduğu görülmektedir. İstanbul için üretilen bütün çevre düzeni planları incelendiğinde belirtilen alanın mutlak korunması gereken doğal kaynak alanı, işlevlerinin bozulmaması gereken kritik önemdeki ekolojik sistemler, su döngüsünün sürdürülebilmesi açısından birinci ve ikinci derecede kritik toprak ve kaynak alanları olarak tanımlandığı görülmektedir. Alan barındırdığı dere ve doğal topografyası nedeniyle de önemli yer altı suyu ve bir yağmur suyu toplama havzası ve İstanbul'un en önemli ekolojik koridoru olduğu söylenebilir. Alanda yer alan bu ekosistem öğelerinin havalimanı projesinde olduğu gibi taşınacağı vurgulanmıştır.

Kanal İstanbul projesi ile Karadeniz'in kıyı coğrafyasının bozulacağı, Marmara Denizi ve Karadeniz'in kirleneceği, Orman alanlarının üçüncü köprü ve havalimanı projelerinde olduğu gibi tahrip edileceği söylenebilir.

### **5.1.3 Ulaşım Yatırımlarının Yarattığı Değişikliklerin İzlenmesi**

Uygulanan projelerle birlikte de görülmektedir ki alanın hem ulaşım hem de yerleşme açısından çekiciliği arttığı için Tablo 5.10'da da görüldüğü üzere nüfusu artmakta dolayısı ile Şekil 5.104'de görüldüğü üzere de alanın yapılaşma düzeni de değişmektedir.

**Tablo 5.10:** Projelerden etkilenen alanların nüfus verileri (TUİK 2019).

İLÇELER	2000	2007	2014	2018	İLÇELER	2000	2007	2014	2018
Arnavutköy			25670	70549	Kadıköy	63299	44670	82571	58638
Ataşehir			08986	16318	Kartal	07865	41209	50498	61155
Bahçelievler	478623	71711	99027	94053	Küçükçekmece	94524	85392	48398	70317
Bakırköy	208398	14821	21594	22668	Maltepe	55384	15117	76806	97034
Beykoz	210832	41833	48071	46700	Pendik	89657	20486	63569	93599
Çatalca		9158	7843	2966	Sancaktepe			29788	14143
Çekmeköy			20656	51937	Sarıyer	42543	76407	37681	42503
Eyüp	255912	25532	67824	83909	Tuzla	23225	65239	21620	55468
Fatih	03508	22941	19266	36539	Üsküdar	95118	82666	34970	29145
Güngören	72950	18545	03371	89331	Zeytinburnu	47669	88743	87223	84935

2000’li yıllardan itibaren kürselleşmesinde etkisiyle ortaya konan projelerle birlikte kentsel dönüşüm kavramı kentin sağlıklılaştırılması, iyileştirilmesi ile anılması gerekirken; rant odaklı olmaya başladığı görülmektedir. Kente plansız olarak yapılan müdahalelerle birlikte arsa spekülasyonlarının arttığı ve projelerin arsa üretim aracı haline gelmeye başladığı söylenebilir (Penbecioğlu 2013; Çobanyılmaz Öztürk 2017).

Mega ulaşım projeleri nedeniyle kentlerin etkilendiği görülmektedir. Planlama çalışmaları yürütülürken araştırma, analiz, hedeflerin iyi belirlenmesi gerekmektedir. Kentin mevcutta nasıl kullanıldığı, hangi büyük arazi kullanımlarının nasıl yer seçtiği, kamu kuruluşlarının, rekreasyon alanlarının, ticaret ve konut alanlarının, nüfus ve arazi değerleri dağılımı, ulaşım ve trafik durumları, arazinin topoğrafyası, büyük ölçekli proje önerileri ve gelecek öngörülerini de göz önünde bulundurularak planlama süreci tamamlanmalıdır. Mevcut durum ve kentin eğilimi de incelendiğinde daha sürdürülebilir bir gelişim sağlanabilir. Yerleşimlerin belli sınırlar içerisinde düzenlenmesi, çarpık kentleşmenin önlenmesi, trafik yoğunluğunun artmasının önlenmesi, herkes için erişilebilir ve yaşam standartları yüksek kentlerin yapılabilmesi için mevcut planların iyi değerlendirilerek yeni planlama parametrelerinin sunulması gerekmektedir.



Şekil 5.104: Yıllar içerisinde İstanbul arazi kullanımının değişimi (Google Earth 2019).

### 5.1.3.1 Müdahalede Öncelikli Alanların Belirlenmesi

Mega projelerin geçtikleri güzergâh ve buldukları konum nedeniyle arazi makroformunu etkiledikleri görülmektedir. Şekil 5.105’de mega projelerin güzergahları ve etkiledikleri alanlar görülmektedir.



Şekil 5.105: Mega projelerin etki alanları (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

Uygulanan mega projeler güzergahları ve arazi fiyatları ile değerlendirildiğinde Marmaray Projesi ile Bakırköy ve Kadıköy, Avrasya Tüneli

Projesi ile Bakırköy ve Kadıköy, Üçüncü Köprü Projesi ile Bakırköy ve Sarıyer, Üçüncü Havalimanı Projesi ile Sarıyer ve Beykoz'un etkilendiği görülmektedir.

**Tablo 5.11:** Mega projelerin etkiledikleri alanlar.

	Duyuru	Temel	Açılış	Etkilediği Alan
<b>Marmaray Projesi</b>		2004	2013	Küçükçekmece, Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Üsküdar, Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik Ve Tuzla
<b>Avrasya Tüneli</b>	2006	2011	2016	Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Üsküdar, Kadıköy Ve Ataşehir
<b>Üçüncü Köprü Projesi</b>	2011	2013	2016	Arnavutköy, Beykoz, Çatalca, Eyüp, Bakırköy, Güngören, Bahçelievler, Küçükçekmece, Başakşehir, Çekmeköy, Sancaktepe, Pendik, Tuzla Ve Sarıyer
<b>Üçüncü Havalimanı Projesi</b>	2012	2014	2018	Arnavutköy, Beykoz, Çatalca, Eyüp ve Sarıyer

Bütün mega projeler incelendiğinde en yüksek artış Bakırköy, Sarıyer, Beykoz ve Kadıköy'de gözlemlenmiştir. Ancak 2000'li yıllarda değişmeye başlamış ve bugün bile yapılan yüksek ölçekli ulaşım yatırımları ile değeri artmaya devam eden Zeytinburnu'nun uygulanan mega projeler ile on yıl içerisinde daha da değer kazanması öngörülmektedir.



**Şekil 5.106:** Mega projeler ve etkilenen ilçeler (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

Projelerden en fazla etkilenen ilçelerin hem arazi fiyatlarının artışı hem de projelerin güzergâhında yer almaları nedeniyle de kentsel dönüşümden ve arazi kullanımının en çok etkilenecek ilçeler olacağı söylenebilir. Bu bağlamda müdahale

de öncelikli alan olarak en yüksek artışa sahip olan Bakırköy, Kadıköy, Sarıyer, Beykoz ve gelişme potansiyelinin en yüksek görüldüğü Zeytinburnu belirlenmiştir.

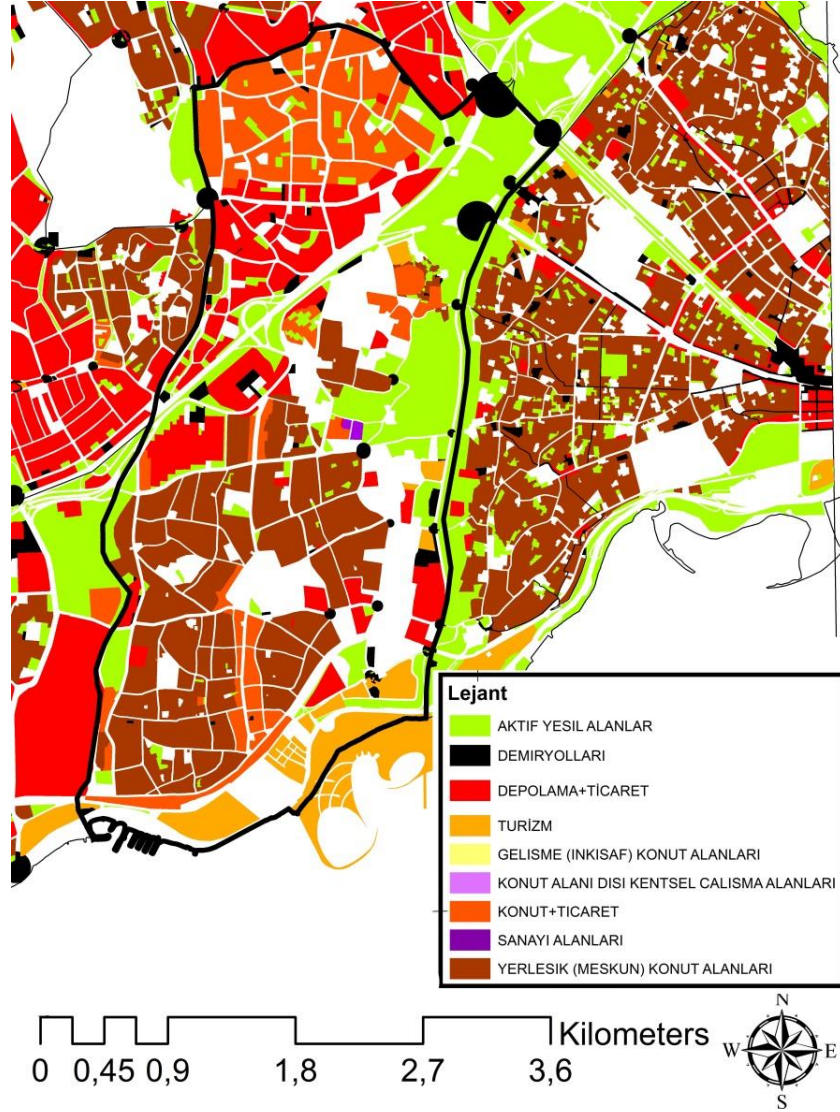
Bu bağlamda Vakıflar Müdürlüğü'nden elde edilen İstanbul'un bütün ilçelerini kapsayan nazım imar planları CBS ortamında sadeleştirilmiştir. Belirlenen müdahalede öncelikli alanlar ana ulaşım hatları, mevcut ve gelişme konut alanları, turizm alanları, ticari alanlar, sanayi alanları ve yeşil alanlar üzerinden değerlendirilmiştir.

### **5.1.3.2 Planlama Yaklaşımının/Parametrelerinin Üretilmesi**

#### ***Zeytinburnu***

Zeytinburnu ilçesi nazım planı kıyıda turizm merkezini, sur tecrit alanını ve yerleşik alanı barındıran 3 farklı nazım planı bulunmaktadır. Aynı zamanda Zeytinburnu İstanbul Deprem Master Planı kapsamında yapılan araştırmalar sonucunda mevcut yapıların depreme dayanıklı olmadığı belirlenmiştir. Bu nedenle Zeytinburnu Belediyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile pilot proje olarak başlatılmıştır (AKOM 2019). Şekil 5.107'de Zeytinburnu imar planı görülmektedir.

Alanın kuzeyinde E5 Karayolu ve 30 metrelik Davutpaşa Caddesi arasında kalan alan MİA olarak belirlenmiştir. Bu alanda bürolar, kültür, eğlence ve konaklama tesisleri, rezidans tipi konutlar, iş ve ticaret merkezleri, yönetim, sergi satış alanları, basın yayın vb. fonksiyonlar yer alabilecektir. Bu bağlamda söz konusu alanın hem önemli ulaşım akslarının arasında kalması hem de yeterli otopark alanlarının bulunmaması nedeniyle trafik sorunlarına neden olacağı söylenebilir. Yine bu alanda yüksek kapasiteli yolların düşük kapasiteli yollara bağlanması da trafik yoğunluğu sorunlarına neden olabilir.



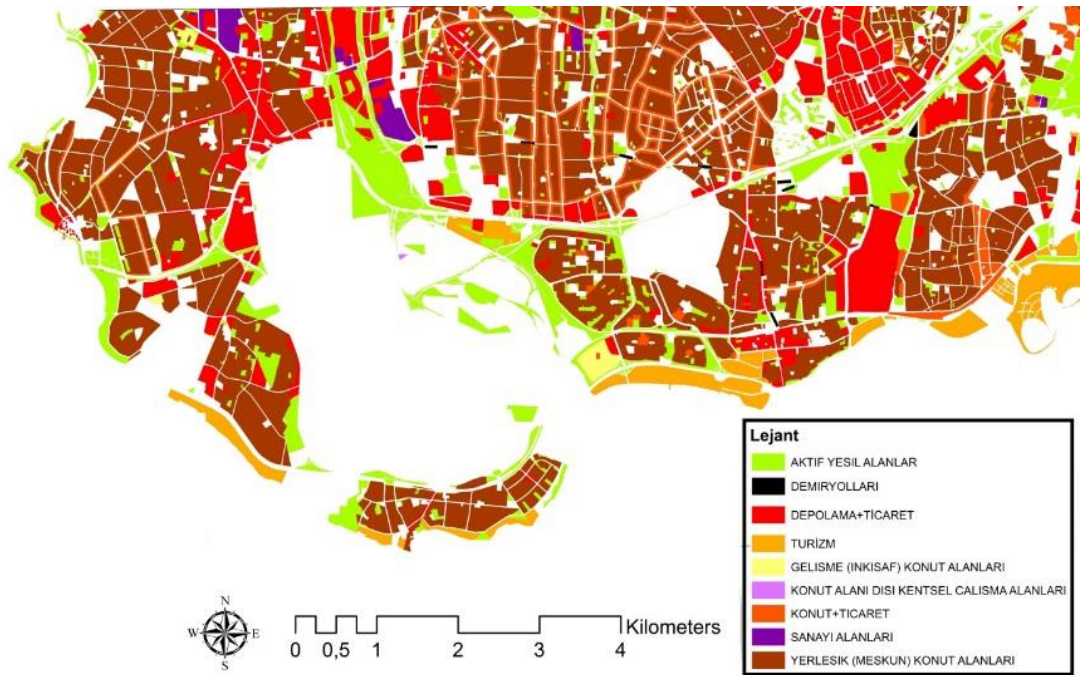
Şekil 5.107: Zeytinburnu 1/5000 ölçekli nazım imar planı (Zeytinburnu Belediyesi 2019).

Ana ulaşım aksının güneyinde yer alan konut alanları arasındaki bölgede eğitim alanlarının bir arada bulunması bu alandaki yoğunluğu arttıracığı söylenebilir. Yoğun konut ve ticaret alanları arasındaki yeşil alan eksikliği ve devamlılığının olmaması da sürdürülebilir bir yaşam olanağı sağlamamaktadır. Ayrıca kentsel gelişim ve dönüşüm alanlarında yüksekliğin ve blok boyut ve şeklinin serbest bırakılması da mevcut dokunun bozulmasına sebep olacağı söylenebilir.

### ***Bakırköy***

Bakırköy ilçesinin geçmişe dönük gelişimini tamamlamış, uzun yıllardır yapılmış bir bölge olması nedeni ile gelişme konut alanları gözlenmemektedir. Aynı

zamanda yeşil aksların Kadıköy ilçesine oranla daha devamlı ve erişilebilir bir yapıda olduğu gözlemlenmektedir. İlçenin batı ve doğusunda yer alan ticari merkezlerin/alt merkezlerin çevresindeki yeşil alanlarla bütünleştiği ve bu yeşil alanların birbirlerine ve sahile süreklilikle bağlandığı görülmektedir. Bu bağlantıların olumlu olmasının yanı sıra özellikle kıyı kesimlerinde kamuya ait olması gereken alanların konut alanları olarak yoğunlaşmış olduğu görülmektedir bu bağlamda daha fazla güçlendirilmesi gerekliliği değerlendirilmektedir. Konaklama ve turizm bölgelerinin sahilde yoğunlaştığı fakat ticari merkezler çevresinde yer alan yeşil sürekliliğin, sahil ve turizm alanları etrafındaki kadar güçlü olmadığı görülmektedir. Yine sanayi ve depolama alanlarının konut alanları içerisinde kalması çevresel açıdan sorun teşkil etmektedir. Özellikle merkezi alanlarda ticaret faaliyetlerinin yol güzergahı boyunca yoğunlaşması da trafik açısından sorun oluşturacağı söylenebilir. Şekil 5.108’de Bakırköy İmar planı görülmektedir.



Şekil 5.108: Bakırköy 1/5000 nazım imar planı (Bakırköy Belediyesi 2019).

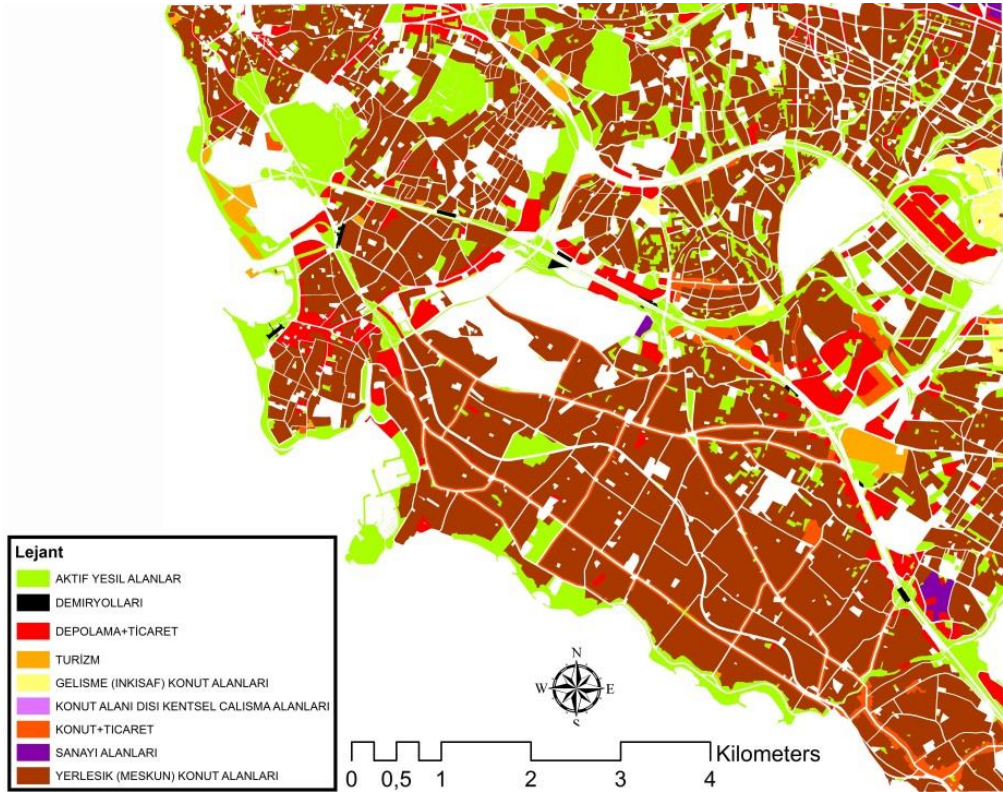
### ***Kadıköy***

Kadıköy önemli ulaşım akslarına yakın olması, Marmara denizine kıyısı olması ve limanının aktif olarak kullanılması nedeniyle bir çekim merkezi haline gelmiştir. Aynı zamanda içerisinde barındırdığı konut, ticaret ve kültür merkezleri



nedeniyle de önemli bir merkez olduğu söylenebilir. Kadıköy'ün planlama açısından incelendiğinde üst ölçekli planlar olmadan parçalı bir anlayış ile yerleşildiği görülmektedir. Marmaray gibi önemli ulaşım akslarının da alanın çekiciliğini arttırdığı söylenebilir. Şekil 5.109'da Kadıköy nazım imar planı görülmektedir.

İlçenin homojen bir yapılaşma içerdiği, yeşil alanların devamlılık ile sirkülasyon sağlayacak bir dolaşım göstermediği izlenmektedir. Sahil kesimlerinde yer yer görülen yeşil aks devamlılığının ise iç bölgelerde görülmediği ve yaya dolaşımını desteklemeyen bir yapısı bulunduğu izlenmektedir. Sahilin iç-ön kısımlarında yeşil alanların az olmasının bölgedeki yaşanılabilirliği düşürdüğü değerlendirilmektedir. Dağınık ve birbirinden kopuk yeşil alanların belirli akslar etrafında toplanarak her lokasyona erişilebilirliğinin artırılması gerekmektedir.



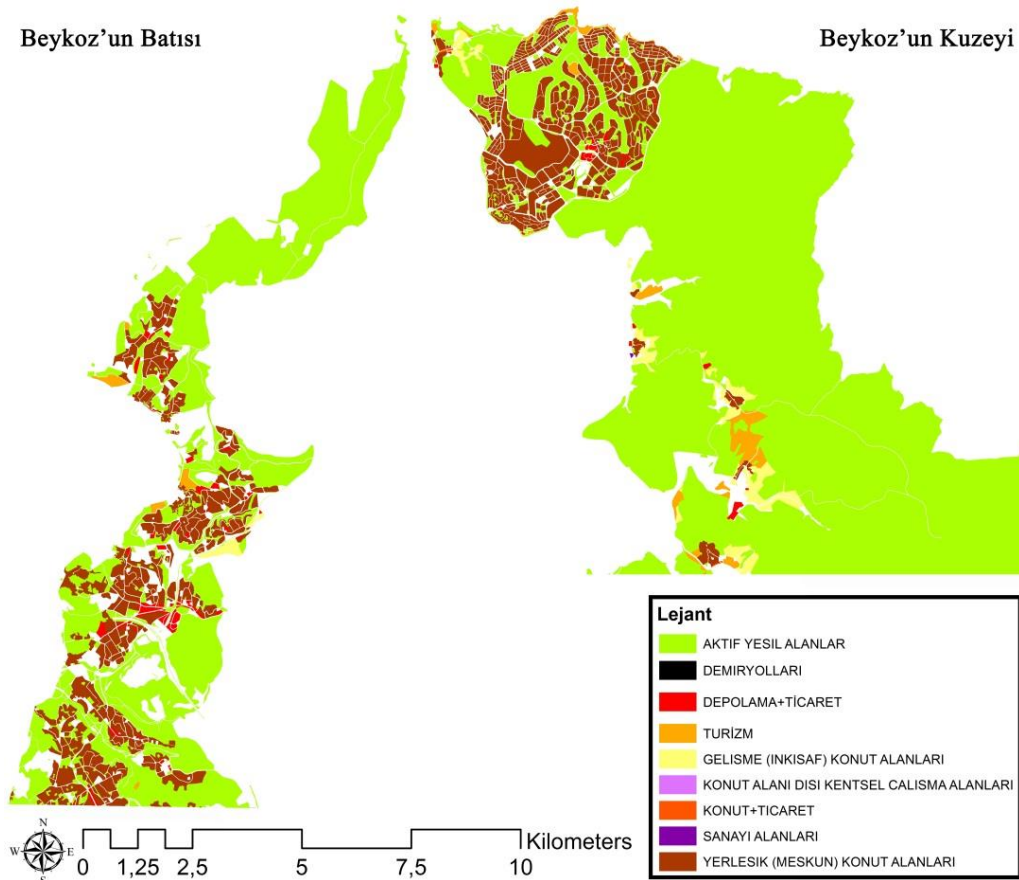
Şekil 5.109: Kadıköy 1/5000 nazım imar planı (Kadıköy Belediyesi 2019).

Ticaret ve turizm alanlarının ilçe içerisinde çeşitli alt merkezler ürettiği ve bu alt merkezlerin kentsel yeşil alanlarla güçlü bir ilişki içerisinde olmadığı görülmektedir. Bu alanların kademeli olarak ana yeşil akslarla yaya ölçeğinde değerlendirilerek bağlantısının kurulması gerekmektedir. Ticaret ve depolama alanlarının önemli ulaşım aksları boyunca yoğunlaşması trafik sorunlarına neden

olacağı söylenebilir. Çıkmaz sokakların bulunması da alanın sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasını engellemektedir. Sanayi alanı ile konut alanlarının iç içe kalması ve herhangi bir tampon bölge barındırmaması sebebiyle de çevresel açıdan sorun teşkil etmektedir.

### ***Beykoz***

Beykoz nazım imar planı incelendiğinde özellikle gelişme konut alanlarında önemli bir artış gözlemlenmektedir. Beykoz ilçesinin batı bölgelerinde yer alan orman alanlarının kendi içerisinde doğu bölgesinde yapılaşmanın yayıldığı izlenmektedir. Bu alanlarda homojen bir yapılaşma ile birlikte yer yer yoğunlaşmalar görülmektedir. Gelişme konut alanları önerilerinin mevcut talebi karşılamak amacı ile makul olarak nitelendirilebilecek bir seviyede olduğu değerlendirilmektedir. Bu bölgede konut alanları arasında kalan orman ve yeşil alanların yoğun olduğu ve yapıli alanlarının birbiri ile birleşmeye yatkınlığı göz önüne alınarak planlama yapılmalıdır. Şekil 5.110'da Beykoz ilçesi nazım imar planı görülmektedir.



Şekil 5.110: Beykoz 1/5000 nazım imar planı (Beykoz Belediyesi 2019).

Konut alanlarının yoğunlaştığı ilçenin kuzey bölgesinde, gelişme konut alanlarının göreceli olarak az ve organik/doğal bir gelişim gösterdiği görülmektedir. Üçüncü köprü ve bağlantı yollarının da yapılmasıyla birlikte yeşil alanların büyük ölçüde değişeceği söylenebilir. Nitekim hazırlanan koruma amaçlı imar planında konut alanlarının artırılması 2B alanlarının konuta açılması sonucunda donatı alanlarının da yetersiz kalacağı söylenebilir. İlçenin en kuzeyinde yapılaşma düzeni ve deseni değişerek ormanlık ve yeşil alanları baskı altında almaktadır. Kuzey bölge sınırında yer alan gelişme konut alanlarının saçaklanmayı arttırarak gelecekte anılan bu bölge ile birleşerek orman alanlarını daraltma ve hapsedme riski bulunmaktadır. Parçacıl ve karışık yapılaşma düzeninin, daha planlı ve ana akslar etrafında büyüyen/genişleyen bir desene dönüştürülmesi önerilmektedir. Diğer yandan, artan nüfus ve büyüyen talep göz önüne alınırsa, gelişme konut bölgelerinin vahşi ve saldırgan bir büyüme yaratmadığı değerlendirilmektedir. Yer yer oluşan, birbirinden kopuk ve dağınık yeşil aksların birbirleri ile bağlantısının tamamlanması gerekmektedir.

İstanbul'un hemen hemen her ilçesinde artan konut ve yapılaşma talebinin, esasen alanın güneyinde yer alan uydu-kent özelliği gösteren yerleşim yerlerinde yapılaşma baskısı yarattığı görülmektedir. Bu gelişme alanlarının ormanlık ve yeşil alanları tahrip edeceği ve hızlı/saldırgan bir yayılma/saçaklanma üreteceği görülmektedir. Bu bölgelerdeki yayılmanın durdurulması ve yapılaşma talebini, konut üreterek karşılamak yerine daha etkin yönetecek arazi kullanım ve yerleşim modelleri atanmalıdır.

### ***Sarıyer***

Sarıyer ilçesi imar planı incelendiğinde yine Beykoz ilçesinde olduğu gibi büyük bir alanın yeşil alan olduğu görülmektedir. Yine herhangi bir planlama kararına uymadan, gerekli analizler yapılmadan uygulanan üçüncü köprü ve havalimanı projesiyle birlikte bu alanlarda arazi fiyatlarının artmasından da anlaşılacağı üzere yapılaşma baskılarının artacağı söylenebilir. Şekil 5.111'de Sarıyer ilçesinin nazım imar planı görülmektedir. Nitekim mevcut planda da alanın büyük bir kısmı gelişme konut alanı olarak görülmektedir.

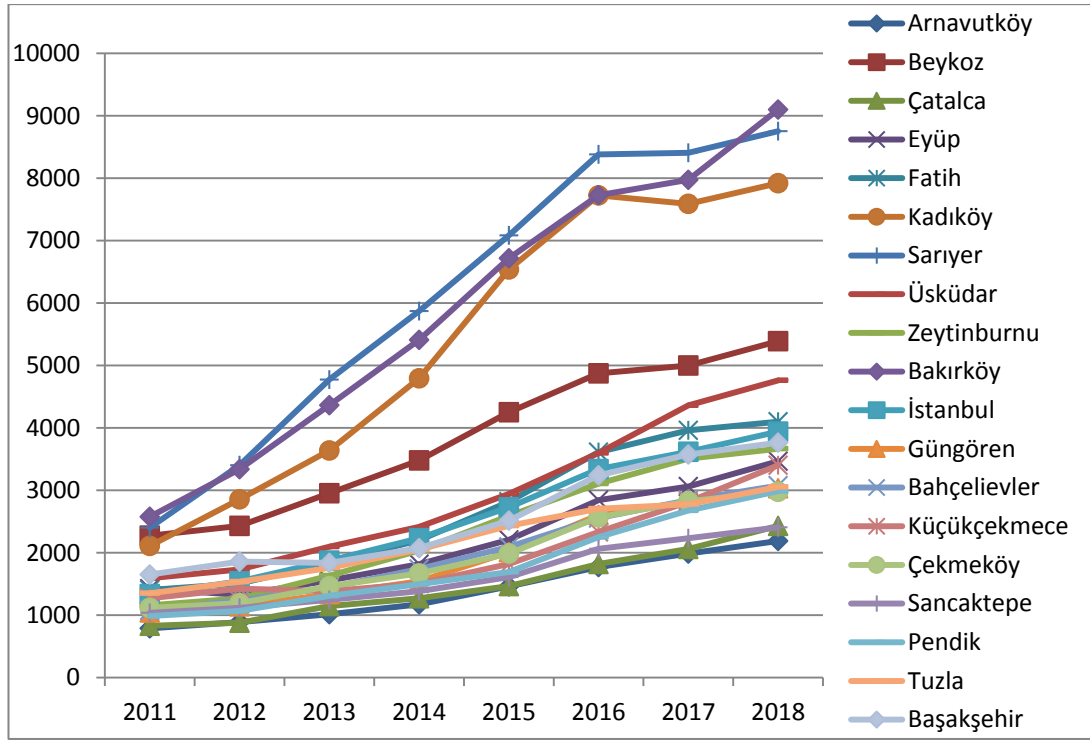


#### 5.1.4 Değerlendirme

Uygulanan mega projelerle birlikte İstanbul makro-formunun etkilendiği görülmektedir. İstanbul'da yapılmış ve yapılmakta olan 4 önemli yüksek ölçekli ulaşım yatırımlarından en önde gelen Marmaray Projesi ile Avrupa Yakası'nda Küçükçekmece, Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih etkilenirken; Anadolu Yakası'nda Üsküdar, Kadıköy, Maltepe Kartal, Pendik ve Tuzla'nın etkilendiği görülmektedir. Bu alanlarda belediye aracılığıyla başlatılan Halkalı, Zeytinburnu, Küçükçekmece, Kazlıçeşme meydan yenileme projesi gibi kentsel dönüşüm projelerinin de ön plana çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda Zeytinburnu hem metro yatırımlarının olması hem de kıyı şeridinin yapılaşmaya açılması sebebiyle yatırımcılar için önemli bir odak noktası haline gelmeye başladığı görülmektedir.

Avrasya Tüneli'nin yapımı ile Marmaray'ın etkisine benzer bir şekilde İstanbul'un güney kıyısında ve iki yaka arasında etki oluşturduğu görülmektedir. Avrasya Tüneli ile Avrupa Yakası'nda Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih; Anadolu Yakası'nda ise Üsküdar, Kadıköy ve Ataşehir'in etkilendiği görülmektedir. Yine Yenikapı transfer merkezinin yapımı da kentin bu noktasının ilgi odağı olmasına sebep olmaktadır ve hem fiziksel hem ekonomik hem de sosyal olarak değişimler yaşanmaya başladığı görülmektedir.

İstanbul'da yapılan Marmaray ve Avrasya Tüneli projesi ile güneyde Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Üsküdar ve Kadıköy de arazi fiyatlarının en çok etkilendiği alanlar olarak görülmektedir. Yine bu iki projenin yapılmasıyla birlikte önemli bir merkez olan Kadıköy ve Fatih'te ilan edilen Fikirtepe, Sulukule ve Süleymaniye kentsel dönüşüm alanları da bu fikri destekler niteliktedir. Erişilebilirliğin artmasıyla kent merkezinde kalan gecekondular ve bu alanlara geri dönmek isteyen üst gelir gruplu bireyler içinde cazip bir hal almıştır. Nitekim artan arazi fiyatları da bu düşünceyi destekler niteliktedir.



Şekil 5.112: İstanbul ilinde projelerden etkilenen ilçelerin arazi fiyatlarındaki değişim (Zingat 2019).

Üçüncü Köprü projesinin ve bağlantı yollarının 2011 yılında duyurulması ile köprünün bağlantı yollarına yakın olan Eyüp, Çatalca, Arnavutköy, Sarıyer, Beykoz, Çekmeköy, Karaburun, Riva ve Uskumruköy'ün arsa ve tarla fiyatları değerlendirildiği görülmektedir.

Üçüncü Havalimanı Projesi, İstanbul'un akciğeri sayılan Kuzey Ormanları'nda, büyük ölçüde su ihtiyacının sağlandığı Terkos Gölüne yakınlığı, zemin yapısının uygun olmaması ve ekolojik dengeyi bozacağı nedeniyle istenmemesine rağmen bugün büyük ölçüde tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Yine kentin kuzeyinde Atatürk Havalimanı'nın kapatılması nedeniyle Avrupa Yakası'nın tamamının, Anadolu Yakası'nın ise Üçüncü Köprü ve bağlantı yolları nedeniyle kuzeyinin etkileneceği söylenebilir.

Üçüncü Boğaz Köprüsü, Üçüncü Havalimanı ve Kanal İstanbul ile değerlendirildiğinde üç büyük yatırımın İstanbul'un kuzeyinde görece yerleşilmemiş olan arazilerin yerleşime açılması bakımından büyük önem taşımaktadır. Bölgedeki arazi fiyatlarının da artması ve aynı zamanda da çevresinde var olan yerleşim birimlerine de değer katması ve projelerin yakın çevresinde yer alan ve henüz

yapılaşmamış alanların yer alması da bu görüşü destekler niteliktedir. Yapılan yönetmelik değişiklikleri de göz önüne alındığında uzun vade de orman ve 2B alanlarının yapılaşmaya açılabileceğini söylemek mümkündür.

Mega projelerle birlikte kamu kaynaklarının özelleştirildiği, arsa stokunun tüketildiği, kent üzerinde projelerle birlikte yeni rant alanlarının oluşturulduğu görülmektedir. Mevcut arazilerinin ucuza alınmaya çalışılması, acele kamulaştırma kararları ile baskı altına alınmaya çalışılması başka bir ifade ile projenin aslında oldu bittiye getirilmeye çalışılması, hem Üçüncü Köprü Projesinin hem Üçüncü Havalimanı Projesinin hem de Kanal İstanbul Projesinin İstanbul için yaratacağı tahribatın etkilerini şimdiden tahmin etmek mümkündür. Yapılan yönetmelik değişiklikleri de göz önüne alındığında uzun vadede orman ve 2B alanlarının yapılaşmaya açılabileceğini, tarım arazilerinin yok olacağını ve barajlardaki su oranlarının azalacağını söylemek mümkündür.



**Şekil 5.113:** Mega projeler (Mega Projeler İstanbul 2018; Google Earth 2018).

Uygulanan Üçüncü Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu ve Avrasya Tüneli gibi yatırımlar kendi içerisinde bireysel araç kullanımını arttıracak, Kanal İstanbul projesi ise yeni yerleşim alanlarını tetikleyecek nitelikte olup toplu taşıma sistemleri ile desteklenmediğinden ve de ilgili yasalara uyulmadığından dolayı yeni bir şehirleşme ihtiyacı oluşacaktır. Nitekim yapılan Üçüncü Köprü ve Üçüncü Havalimanı Projesi ve yapılması düşünülen Kanal İstanbul yatırımları yeni şehir yerleşimini tetikler niteliktedir.

Uygulanan projeler genel olarak incelendiğinde yüksek ölçekli yatırım kararlarının ulaşım planlamasında yapılması gerektiği gibi araştırma sürecinden geçmeden, trafik hacimlerini, kapasitelerini araştırmadan ve arazi kullanım modellerini kullanıp olası trafik tahminlerini yaparak değil yalnızca bireyleri taşımak amacıyla, ani, parçaçıl ve üst ölçekli kararlara uyulmadan yapıldığını görülmektedir. Düşünülmeden alınan her ulaşım kararı bireyleri özel araç kullanımına özendirilmekte ve öncelikle geçtiği alanı cazip hale getirmekte sonrasında ise trafik her geçen gün içinden çıkılmaz bir hale gelmektedir. Uzun vadede trafiğin yarattığı baskı; tarım alanları, su havzaları, yeşil alanlar, 2B alanlarında veya kent merkezinde kalmış mevcutta eskimeye başlamış alanlarda artmakta ve bu alanları konut alanları için cazip hale getirmektedir. Üst ölçekli kararlara ve bütüncül ulaşım çözümlerine uymayan, rantı arttırmaya ve toplu taşımadan ziyade bireysel araç kullanımına yönelik kararlar olduğu görülmektedir. Geçmiş örnekler de incelendiğinde kente yapılan her yeni yatırım ile bölgeye olan erişilebilirlik artmakta ve talebi de aynı doğrultuda etkilemektedir. Dolayısı ile bölgede yeni konut, sanayi ve ticari alanlar oluşmaya başlayacağı ve bu alanların kendi trafiklerini yaratacağı söylenebilir.

Üst ölçekli kararlar ile belirlenmeden uygulanan mega ulaşım projelerinin öncelikli olarak hangi amaçla sunulduğu ve bu amaç doğrultusunda ne kadar kullanıldığı ve arazi fiyatlarına olan etkilerini değerlendirmek için dört mega projenin arazi kullanıma yüksek etkilerinin olması, ulaşım talebinin ve arazi fiyatlarının artması nedeniyle öncelikli müdahale edilecek alanlar: Avrasya Tüneli ve Marmaray'ın etki alanında kalan Bakırköy, Kadıköy ve Zeytinburnu; Üçüncü havalimanı ve Üçüncü köprü etki alanında kalan Sarıyer ve Beykoz olarak belirlenmiştir.

Mega projelerle erişilebilirliğin neden olduğu/olacağı değişiklikler mevcut planlar üzerinden planlar sadeleştirilerek incelendiğinde mevcut planlarda var olan eksiklikler/hatalar değerlendirilmeden/değiştirilmeden, planlara bağımsız olarak uygulanan mega ulaşım projeleriyle de bu planların da revize edilmesi bir gereklilik halini aldığı söylenebilir. Bu bağlamda, mevcut planları ve uygulanan mega projeler sonrasında oluşan olumsuz etkileri azaltacak yeni planlama yaklaşımları/parametreleri geliştirilmeli ve dönüştürülen kentsel alanların, arazi



kullanım ve ulaşım planlaması dengesi bağlamında yeni yaklaşımlarla yeniden ele alınması gerekmektedir.

Bu nedenle İstanbul'un güneyinde yer alan Kadıköy, Bakırköy ve Zeytinburnu planları genel olarak incelendiğinde donatı alanlarının eksik olduğu görülmektedir. Büyük alan kullanımına sahip sanayi alanları, ticaret ve depolama merkezlerinin birinci derece yol boyunca ilerlemesi ve yeterli otopark alanlarının bulunmamasının bu alanlarda trafik yükünün artmasına sebep olacağı söylenebilir. Yine bu alanlarda belirlenen gelişme konut alanlarının uygulanma hükümlerinin mevcut alandan bağımsız olması da bütüncül planlama ilkelerine aykırıdır. Özellikle kent merkezinde ve kıyı kesimlerinde yeşil alanların eksikliği ve bu alanların birbirleri ile bağlantısının olmaması da sürdürülebilir ve çağdaş yaşam koşullarından uzak olduğunun göstergesidir. Aynı zamanda kıyıların kamuya ait olması gerekirken konut ve turizm olarak kullanıma açılması da planlama ilkelerine aykırıdır.

Kentin kuzeyinde yer alan Sarıyer ve Beykoz planları incelendiğinde ise alanların büyük bir kısmının orman olduğu görülmektedir. Ancak uygulanan üçüncü köprü ve bağlantı yolları projesi ve üçüncü havalimanı projesi ile arazi fiyatlarının önemli ölçüde arttığı tespit edilmiştir. Mevcutta gereğinden fazla olarak önerilen gelişme konut alanlarının yanında uygulanan projeler ile birlikte de bu alanlarda yapılaşma baskısının artmaya devam edeceği söylenebilir. Söz konusu alanlarda konut alanları arasında kalan orman ve yeşil alanların yoğun olduğu görülmektedir. Planlama çalışmaları yürütülürken gelişme konut alanı önerilerinin saçaklanmayı ve yeni uydu kent yapılaşmasını arttırmayacak şekilde planlanması gerekmektedir.

Mega projelerle birlikte arsa taleplerinin arttığı ve kamusal alanların işlev değiştirmeye başladığı ve söz konusu alanlar üzerinde baskı oluşturduğu görülmektedir. Sonuç olarak İstanbul'da önemli bir sorun olan trafiğe çözüm getirebilmek adına ve daha yaşanabilir bir çevrede yaşayabilmek için bundan sonraki süreçte ve uygulanan projelerin kentleşmeyi daha da arttırmasını önlemek amacıyla çeşitli önlemler alınabilir. Bu bağlamda mevcut planlar iyi değerlendirilerek ve sınırları belirlenerek daha yaşanılabilir ve sürdürülebilir bir çevre oluşturabilmek için bu alanlar üzerinde etkileşimi yüksek yayaların daha rahat kullanabileceği, yeşil alanların birbiriyle bağlantılı ve sürdürülebilir olduğu, arazi kullanım ve ulaşım

dengesinin sağlandığı herkes için çağdaş ve sürdürülebilir planlar oluşturulmalıdır. Ulaşım projeleri nedeniyle yerleşime açılması muhtemel olan mera, tarım orman ve 2B arazilerinin korunmasının sağlanmalıdır. İnsanların bireysel araç kullanımından ziyade toplu taşımaya yöneltilmesi, toplu taşıma araçlarının herkes için erişilebilir olması ve mevcut toplu taşıma hatların ücret iyileştirmeleri vb. yapılması, mevcut ulaşım hatlarında düzenlemeler yapılarak diğer ulaşım ağları ile bağlantısının artırılarak sinyalizasyon sistemleri veya yönlendirme çalışmaları ile ulaşım sisteminin verimliliğinin sağlanmalıdır. Ulaşım kapasitesinin arttığı merkezi alanlarda yapılaşma yoğunluklarının azaltılmasına yönelik çalışmalar yapılmalı, bireysel araçların yoğunluğun olduğu merkezi alanlara erişiminin kısıtlanarak toplu taşıma araçlarının bu bölgelere girişlerine izin verilmesi sağlanabilir.

## **5.2 İstanbul'daki Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sonrası Ulaşım Değişim ve Memnuniyetlerinin Değerlendirilmesi**

Ulaşımında yaşanan değişimlerin arazi kullanım üzerinde yarattığı değişiklikler İstanbul'daki mega ulaşım projelerinin kentsel alanlarda yarattığı dönüşüm süreçleri üzerinde etkili olduğu görülmektedir. Arazi kullanımda yapılan değişimlerin ulaşım üzerindeki etkileri ise Ayazma'da yaşanan kentsel dönüşüm süreçlerinin ulaşım alışkanlıkları üzerindeki etkisi üzerinden değerlendirilmiştir. Bu bağlamda Ayazma kentsel dönüşüm alanı ulaşım alışkanlıklarının ve kente etkilerinin belirlenmesi açısından yerinde dönüşümün uygulanması sebebiyle önemli bir alandır.

Ayazma Mevkiinde kentsel dönüşüm çalışması öncesinde toplanan veriler ve TOKİ ile yapılan görüşmeler neticesinde ulaşım ile ilgili herhangi bir planlama çalışmasının yapılmadığı belirlenmiştir. Yine kentsel dönüşümden önce uygulanan anket çalışmasında kentsel dönüşüm projesi ile bağlantı halinde olması gereken ulaşım konusunda da herhangi bir soru yöneltilmediği görülmektedir. Bu bağlamda Ayazma Mevkii'nde uygulanan kentsel dönüşüm çalışmasında ulaşım bakımından geçmiş ve mevcut durumun karşılaştırılmasının sağlanması ve yapılan kentsel dönüşüm uygulamasının kent içi ulaşım etkilerini değerlendirmek için bir mülakat çalışması oluşturulmuştur. Etkilerin tam anlamıyla değerlendirilebilmesi için kentsel dönüşüm öncesinde Ayazma da gecekonduda yaşayan bireyler baz alınarak

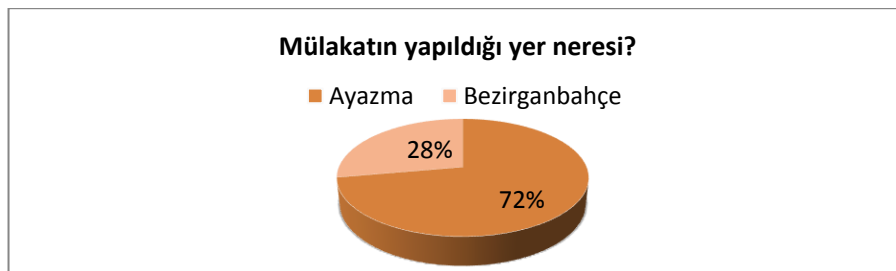
yapılmıştır. Uygulanan mülakat çalışmasına Ayazma ve Bezirganbahçe'den 36 kişi katılım sağlamıştır.

Mülakat çalışmasının uygulanması için "Pamukkale Üniversitesi-Fen Bilimleri Enstitüsü" ve "Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü İstanbul Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü"nden alınan izinler Ek-H de görülmektedir.

Mülakatta öncelikli olarak hanehalkı özelliklerini belirlemek için 6 adet soru sorulmuştur. Kentsel dönüşüm sonrası uygulamadan memnuniyetleri, araç sahipliği, kaç kişi yaşadıkları, konutun kira mı yoksa onlara mı ait olduğu, gelirleri ve kentsel dönüşüm çalışmalarında kime güvendikleri gibi sorular sorulmuştur.

Mülakatın kalan kısmında ulaşım alışkanlıkları değerlendirilirken kentsel dönüşüm öncesi ve kentsel dönüşüm sonrası durum göz önünde bulundurularak sorular hazırlanmıştır. Dönüşümden sonra aktarma yapıp yapmadıkları, çalışma alanlarına daha hızlı mı yoksa daha yavaş mı vardıkları, dönüşümle birlikte ulaşım türlerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığı, dönüşümün trafik sorunlarını arttırıp arttırmadığı, toplu taşıma imkânlarının yeterliliği, seyahat ederken yaşadıkları sorunlar ve önerileri değerlendiren 19 soru sorulmuştur. Mülakatın tamamı Ek-I yarı yapılandırılmış mülakat kısmında görülmektedir.

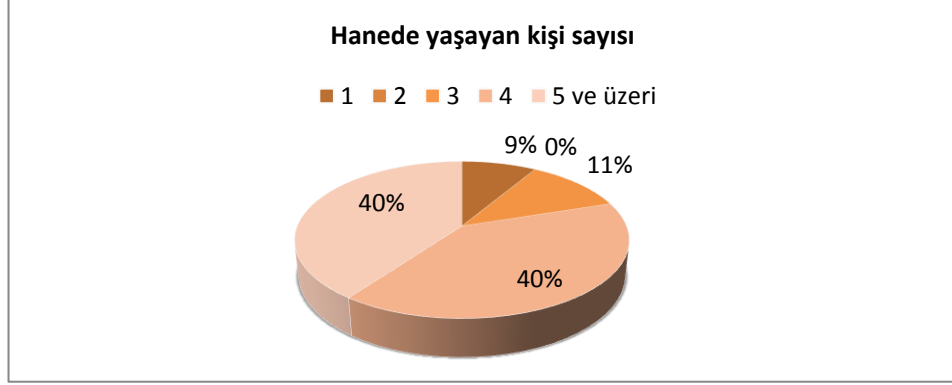
İlk soru mülakatın yapıldığı yeri belirlemek için sorulmuştur. Katılımcıların %72'si Ayazma'dan %27'si ise Bezirganbahçe'den katılmıştır.



Şekil 5.114: Mülakatın yapıldığı yer.

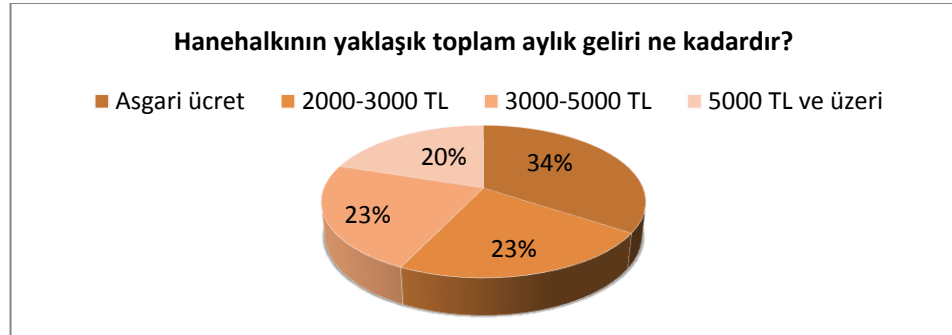
İkinci soruda ise mülakata katılanların adı soyadı ve telefonu gibi kişisel bilgileri sorulmuştur. Ayazmada kaç yıl yaşadınız/yaşıyorsunuz sorusuna ise en yüksek 30 yıl, en düşük ise 4 yıl cevap olarak verilmiştir.

Üçüncü soruda hanehalkı sorularına geçildiğinde alanda yaşayanların büyük bir kısmının hanede 4, 5 ve üzeri kişi ile yaşadığı görülmektedir. 2018 yılı TÜİK verileri incelendiğinde Türkiye ortalamasının 3.41, İstanbul ortalamasının ise 3.39 ile alanda yaşayanların hanehalkı ortalamasının hem Türkiye ortalamasından hem de İstanbul ortalamasından yüksek olduğu görülmektedir.



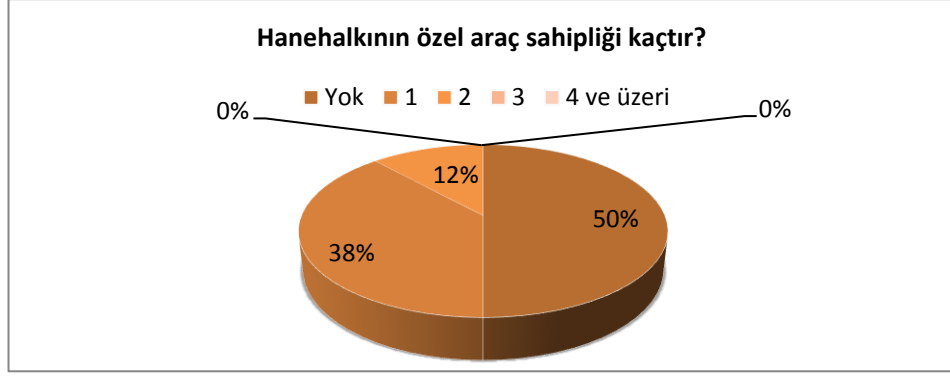
Şekil 5.115: Hanede yaşayan kişi sayısı.

Hanehalkının toplam aylık geliri sorulduğundaysa %34'lük kısmının asgari ücret aldığı %20'lik kısmının ise 5000 TL ve üzeri ücret aldığı belirlenmiştir.



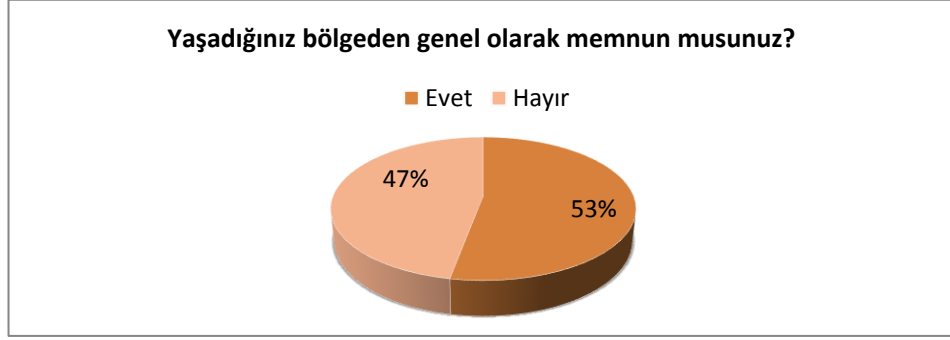
Şekil 5.116: Hanehalkının toplam aylık geliri.

Beşinci soruda hanehalkının özel araç sahipliği sorulmuş ve %50'sinin araç sahibi olmadığı belirlenmiştir. 3,4 ve üzeri ise araç sahibi olan bulunmamaktadır.



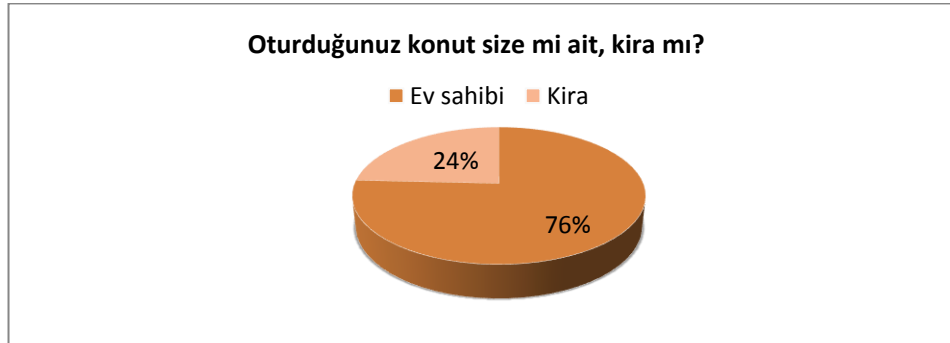
**Şekil 5.117: Özel araç sahipliği.**

2005 yılında uygulanan mülakat çalışmasında yaşadığı bölgeden memnun olanların oranı %51'ken mevcut durumda ise katılımcıların %53'nün memnun olduğu belirlenmiştir.



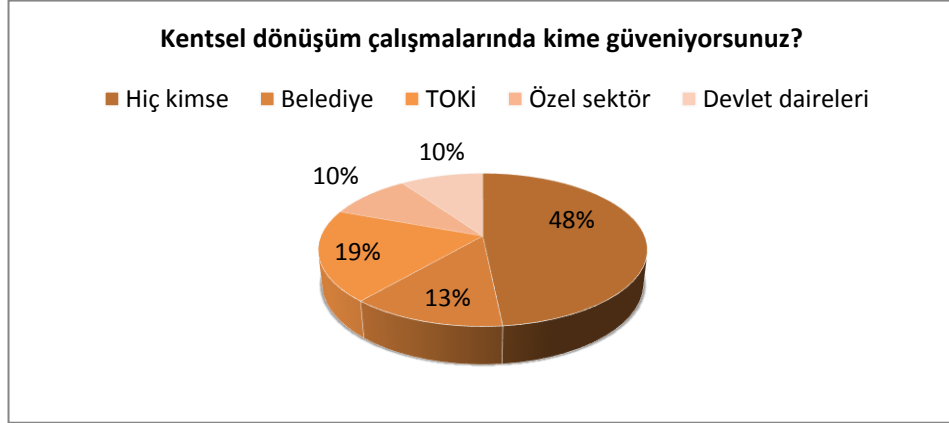
**Şekil 5.118: Memnuniyet durumu.**

Yedinci soruda yaşanan konutun kira mı yoksa kendilerinin mi olduğu sorulmuş ve %76'sının ev sahibi olduğu belirlenmiştir. Alanda yaşayanların büyük bir kısmının kentsel dönüşümle birlikte ev sahibi olduğu görülmektedir.



**Şekil 5.119: Konut sahipliği.**

Sekizinci soruda kentsel dönüşüm çalışmalarında kime güvendikleri sorulmuş ve %48'inin kimseye güvenmediği belirlenmiştir. %19'u TOKİ'ye güvenirken %9'u ise belediyeye güvendiklerini belirtmiştir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm çalışmasından katılımcılar tarafından istenilen sonucun sağlanamadığı ve kurumlara olan güvenlerini yitirdikleri söylenebilir.



**Şekil 5.120:** Kurumlara güven durumu.

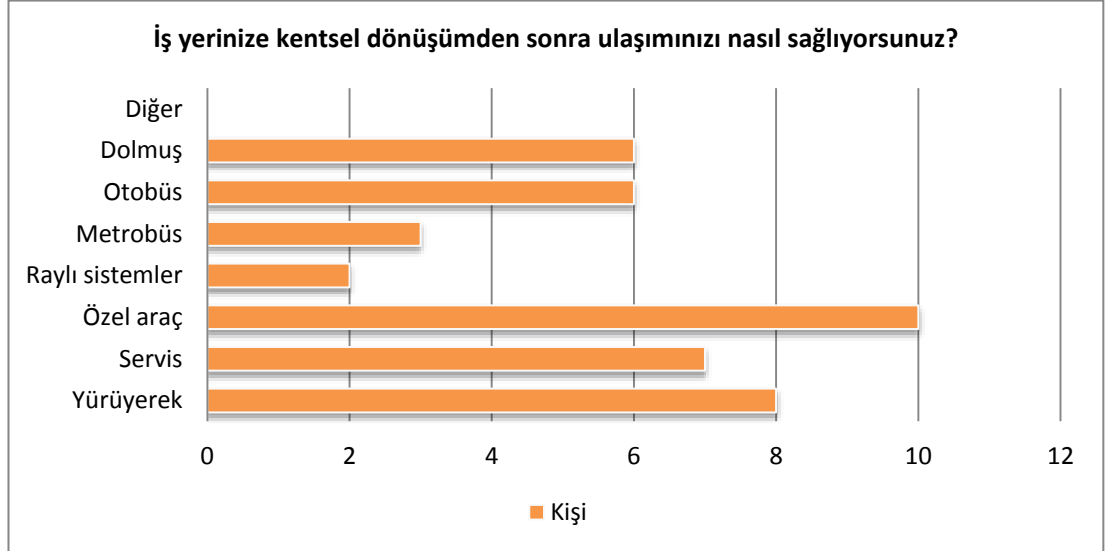
Ulaşım alışkanlıklarını belirlemek ve karşılaştırmak için dokuzuncu soruda kentsel dönüşümden önce iş yerlerine nasıl ulaştıkları sorulmuş ve %29'unun yürüyerek %25'inin ise toplu taşıma ile sağladığı belirlenmiştir. Kentsel dönüşümden önce alanda yaşayanların büyük bir kısmının araç sahibi olmadığı ve iş yerlerinin yürüyüş mesafesinde olduğu belirlenmiştir. Bu bağlamda dönüşümden önceki araç yoğunluğunun daha az olduğu söylenebilir.



**Şekil 5.121:** Kentsel dönüşüm öncesi ulaşım şekli.

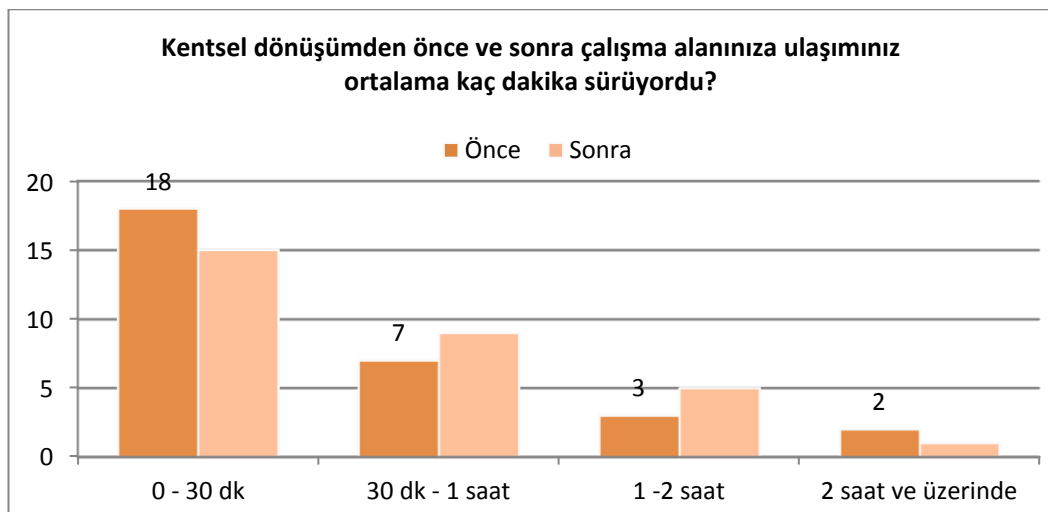
Onuncu soruda ise iş yerlerine kentsel dönüşümden sonra ulaşımını nasıl sağladıkları sorulmuştur. Katılımcıların %32'si özel araç kullanırken, %26'sının

yürüdüğü belirlenmiştir. mülakata katılım sağlayanlardan iki kişi 2 aktarma yaptığını, iki kişi 3 aktarma yaptığını ve iki kişi ise 4 ve üzeri aktarma yaptığını belirtmiştir. Kentsel dönüşümden sonra iş yerlerine yürüyerek gidenlerin sayısında azalma görülürken, özel araç kullanımının arttığı görülmektedir. Bu bağlamda alandaki araç yoğunluğunda artış yaşanırken gelir seviyesinde de yükselme olduğu söylenebilir.



**Şekil 5.122:** Kentsel dönüşüm sonrası ulaşım araçları.

On birinci soruda kentsel dönüşümden önce çalışma alanlarına ulaşımın ortalama ne kadar sürdüğü sorulmuştur. Katılımcıların %60'ı 0-30 dakika arasında çalışma alanına varırken %7'lik kısmı 2 saat ve üzeri yol gittiğini belirtmiştir.



**Şekil 5.123:** Kentsel dönüşüm öncesi ve sonrası ulaşım süresi.

On ikinci soruda kentsel dönüşümden sonra çalışma alanlarına ulaşımın ortalama ne kadar sürdüğü sorulmuştur. Katılımcıların %50'si 0-30 dakikada varırken, %3'ü 2 saat ve üzeri yol gittiğini belirtmiştir. Kentsel dönüşüm öncesinde kısa süreli mesafelerde daha çok insan daha kısa sürede ulaşımını tamamlarken kentsel dönüşümden sonra kısa süreli mesafelerde varış sürelerinde artış gözlemlenmiştir. Ancak 2 saat ve üzeri ulaşım sağlanan güzergâhlarda ise azalma olduğu görülmüştür. Bu bağlamda yeni taşıma vasıtalarının ya da yeni ulaşım güzergahlarının eklendiği ve uzun mesafede ulaşım süresinin kısaldığı söylenebilir.

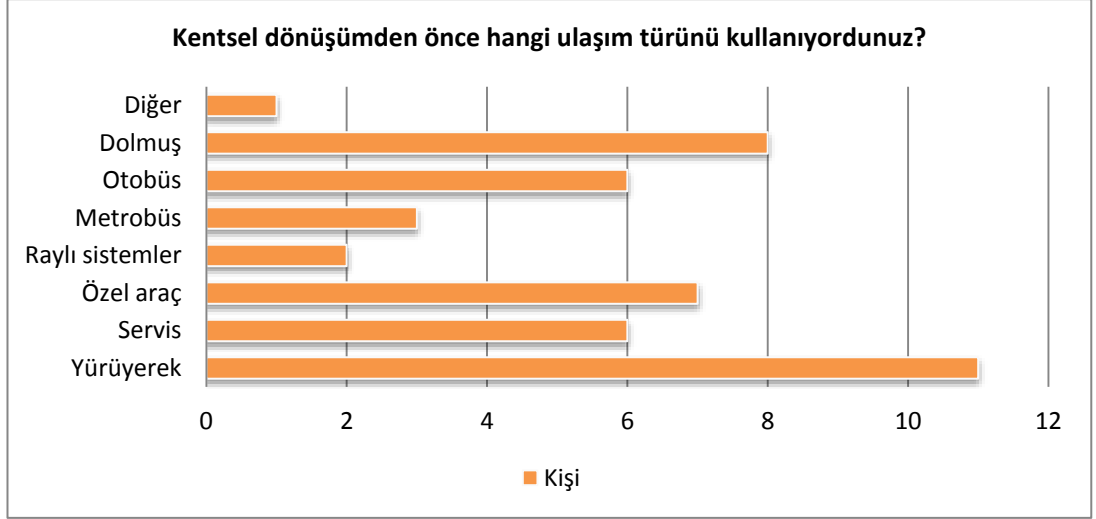
Kentsel dönüşümden önce aktarma yapıyor muydunuz sorusuna katılımcıların %34'ü evet derken %67'si hayır demiştir. Bu durumda mevcut güzergahların ve ulaşım imkanlarının yeterli olduğu ya da gidecekleri mesafenin yürüyerek ulaşılabilir konumda olduğu söylenebilir.



**Şekil 5.124:** Kentsel dönüşüm öncesi aktarma durumu.

Kentsel dönüşümden önce hangi ulaşım türünü kullanıyordunuz sorusuna 4 kişi 3 ve üzeri aktarma yaptığını belirtmiştir. Kentsel dönüşümden sonra en çok kullanılan araç türü özel taşıtken dönüşümden önce yürümeyi tercih ettikleri görülmektedir. Bu bağlamda özel araç sahipliğinde artış olduğu ve bireylerin yürüyerek erişemeyecekleri bir noktada çalıştıkları söylenebilir.





**Şekil 5.125:** Kentsel dönüşümden önce kullanılan ulaşım türleri.

Kentsel dönüşümden önce sosyal aktivitelere ulaşımınızı nasıl sağlıyordunuz sorusuna %38'i toplu taşıma kullandığını belirtirken %31'i yürüdüğünü belirtmiştir.

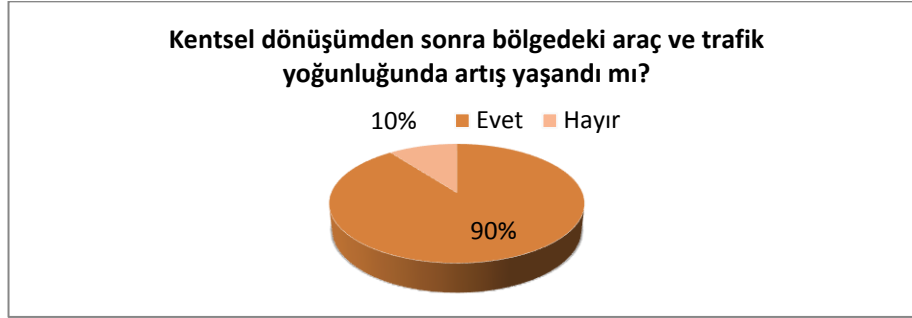


**Şekil 5.126:** Kentsel dönüşümden önce ve sonra sosyal aktivitelere ulaşım durumu.

Kentsel dönüşümden sonra sosyal aktivitelere ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz sorusuna ise katılımcıların %38'i yine toplu taşıma kullanırken, %24'ü yürüdüğünü ve %3'ü ise bisiklet kullandığını belirtmiştir. Kentsel dönüşümden sonra bisiklet gibi motorsuz taşıt kullanımında artış görülmüştür. Bu bağlamda dönüşümden sonra alanda motorsuz taşıtları kullanmaya ve yaya yollarına yönelik çalışmalar yapıldığı söylenebilir.

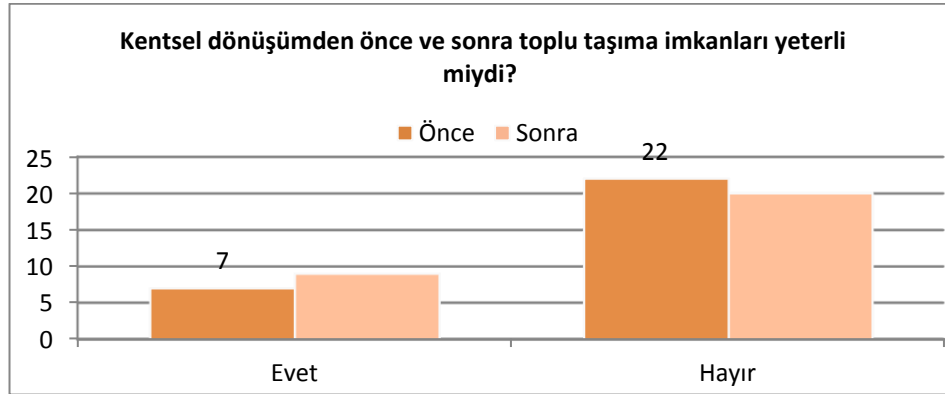
Kentsel dönüşümden sonra bölgede araç ve trafik yoğunluğu yaşandı mı sorusuna katılımcıların %90'ı evet yanıtını vermiştir. Önceki sorularda da görüldüğü üzere araç sahipliğinde artış yaşandığı bireylerin ulaşımını daha çok özel araçlarla

sağladıklarını belirtmişlerdir. Bu durumda toplu taşıma imkânlarının yetersiz kaldığı, güzergâhların ve saatlerin sınırlı olduğu söylenebilir. Nitekim bir sonraki soruda sorulan toplu taşıma imkânları yeterli mi sorusuna mülakata katılanların büyük bir kısmı yetersiz olduğunu belirtmiştir.



Şekil 5.127: Kentsel dönüşüm sonrası araç ve trafik yoğunluğu.

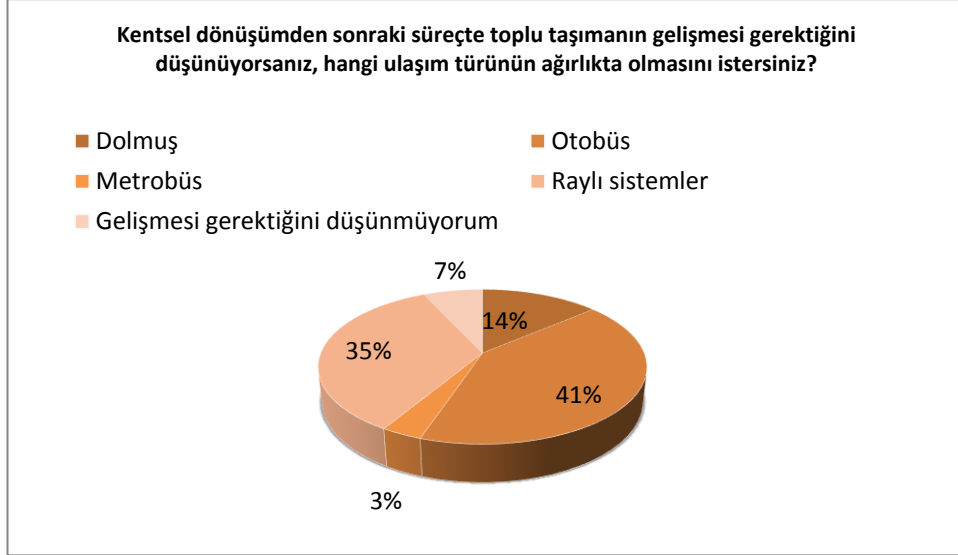
Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkânları yeterli miydi sorusuna katılımcıların %76'sı hayır yanıtını vermiştir.



Şekil 5.128: Kentsel dönüşümden önce ve sonra toplu taşıma imkânlarının yeterliliği.

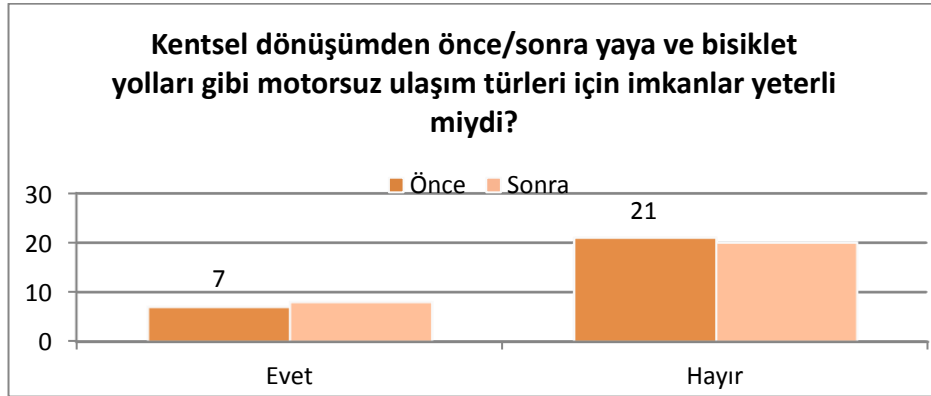
Kentsel dönüşümden sonra toplu taşıma imkânları yeterli mi sorusuna ise katılımcıların %69'u hayır yanıtını vermiştir. Kentsel dönüşümden sonra da toplu taşıma imkânlarında önemli bir değişiklik olmadığı söylenebilir.

Kentsel dönüşüm sonrası hangi ulaşım aracının gelmesini istersiniz sorusuna katılımcıların %41'i otobüs isterken %34'ü raylı sistemlerin gelmesi gerektiğini belirtmiştir. Kullanıcıların büyük bir kısmının toplu taşıma araçlarını kullanmak istediğini belirtmiştir. Otobüs ve raylı sistemlerin ön planda olması dolmuş oranla daha ucuz olması ve güzergâhlarının ve saatlerinin belirgin olmasından dolayı olduğu söylenebilir.



**Şekil 5.129:** Kentsel dönüşümden sonra istenilen ulaşım türleri.

Kentsel dönüşümden önce yaya ve bisiklet yolları yeterli miydi sorusuna katılımcıların %75'i hayır cevabını vermiştir.



**Şekil 5.130:** Kentsel dönüşümden önce/sonra yaya yolları ve motorsuz ulaşım türleri için imkânların yeterliliği.

Kentsel dönüşümden sonra yaya ve bisiklet yolları yeterli mi sorusuna ise katılımcıların %71'i hayır cevabını vermiştir. Kentsel dönüşüm öncesinde de dönüşüm sonrasında da yaya, bisiklet vb. ulaşım türleri için imkânların yetersiz olduğu belirtilmiş ancak alanda bisiklet kullanımında artış gözlemlenmiştir. Bu bağlamda dönüşümden sonra uygulanan ulaşım projeleriyle yeni ulaşım araçlarına olanak sağlandığı ancak sunulan imkânların yeterli olmadığı söylenebilir.

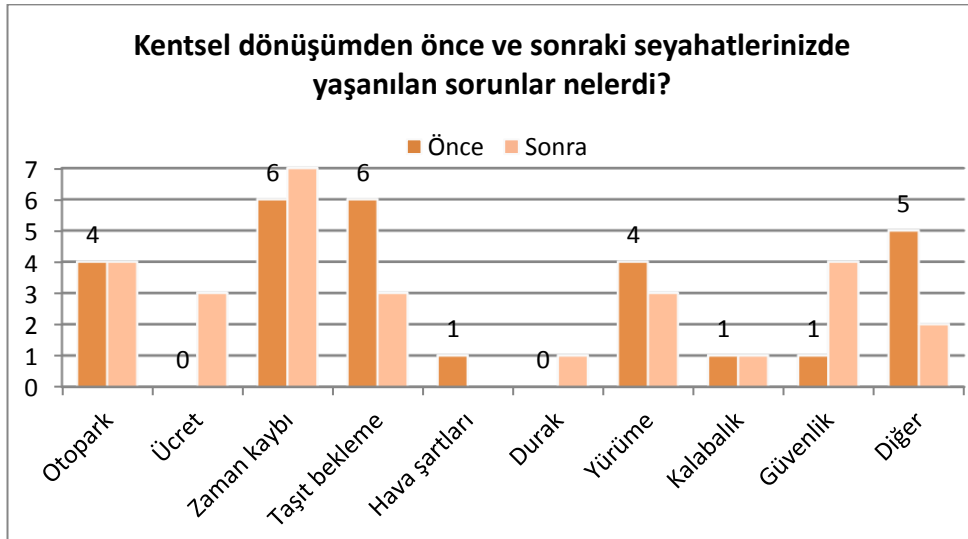
Bölgenizde kentsel dönüşüm sonrasında hangi imkânların öne çıkması gerektiğini düşünüyorsunuz sorusuna katılımcıların %57'si toplu taşıma imkânlarının

artması gerektiğini belirtmiştir.



**Şekil 5.131:** Kentsel dönüşümden sonra istenilen imkânlar.

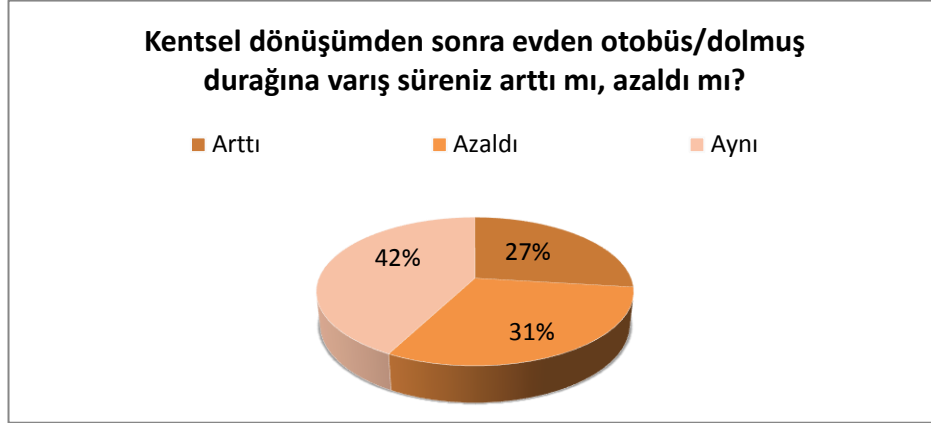
Kentsel dönüşümden önce seyahatlerinizde yaşanan sorunlar nelerdir sorusuna katılımcıların %21'i zaman kaybı ve taşıt beklemenin sorun olduğunu belirtirken %14'ü yürüme ve otoparkın sorun olduğunu belirtmiştir.



**Şekil 5.132:** Kentsel dönüşümden önce ve sonraki seyahatlerde yaşanan sorunlar.

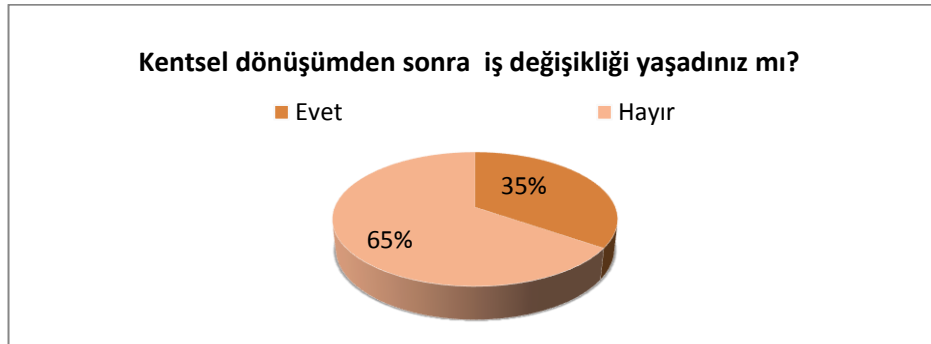
Kentsel dönüşümden sonra seyahatlerinizde yaşanan sorunlar nelerdir sorusuna katılımcıların %25'i zaman kaybı, %10'u taşıt beklemenin sorun olduğunu belirtirken %10'u yürüme ve %14'ü otoparkın sorun olduğunu belirtmiştir. Kentsel dönüşümden sonra da seyahatlerde zaman kaybının yüksek olduğu belirlenmiştir. Ayrıca yapılan görüşmelerde ve saha çalışmasında taşıt bekleme yerlerinin olmadığı durakların yetersiz kaldığı belirlenmiştir.

Kentsel dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süresinin artıp artmadığı sorusuna ise katılımcıların %42'si sürenin aynı kaldığını, %27'si ise arttığını belirtmiştir. Mülakata katılanların büyük bir çoğunluğunun durak mesafesinin değişmediği belirlenmiştir. Bu bağlamda durak yerlerinin erişilebilir bir noktada olduğu söylenebilir.



**Şekil 5.133:** Kentsel dönüşümden sonra duraklara varış süresi.

Alanda uygulanan fiziksel dönüşümün yanı sıra sosyal çalışmaların iş değişimine etkisini ölçmek için sorulan kentsel dönüşümle birlikte iş değişikliği yaşadınız mı sorusuna katılımcıların %65'i hayır cevabını vermiştir. Dönüşümle birlikte bireylere verilen eğitimler sonucunda farklı bir iş koluna geçiş yapan kısmın az olduğu söylenebilir.



**Şekil 5.134:** Kentsel dönüşüm sonrası iş değişikliği durumu.

### 5.2.1 Mülakat Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Alandaki geçmiş ve mevcut ulaşım alışkanlıklarını değerlendirmek için oluşturulan mülakat çalışması hem Bezirganbahçe hem de Ayazma'da yaşayan bireylere uygulanmıştır. Sonuçlar genel anlamda değerlendirildiğinde alanda yaşayanların büyük bir kısmının araç sahibi olduğu belirlenmiştir. Alanda uygulanan dönüşüm çalışmasıyla birlikte eskiye oranla yaşadıkları çevreden daha memnun olduklarını belirtmişlerdir. Ev sahipliği durumu incelendiğinde kentsel dönüşümle birlikte büyük bir kısmının alanda yine ev sahibi olduğu belirlenmiştir. Kurumlara olan güvenleri değerlendirildiğinde büyük bir kısmının dönüşüm konusunda kimseye güvenmemesi kentsel dönüşüm sürecinde beklenen sonucun sağlanamadığı ya da bu süreçte zor şartlar altında kaldıkları söylenebilir.

Ulaşım alışkanlıklarını belirlemek için dönüşüm öncesinde ve sonrasındaki durumları karşılaştırmaya olanak sağlayacak sorular yönetilmiştir. Bu bağlamda sonuçlar değerlendirildiğinde dönüşüm öncesinde alanda yaşayanların büyük bir kısmı yürümeyi tercih ederken, dönüşümden sonra özel araçlarını daha çok kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu durumda alana dönüşümle birlikte alandaki araç yoğunluğunda artış yaşanmıştır. Yine dönüşümden önce iş yerlerine erişim süreleri dönüşüm sonrasına oranla kısa mesafe uzaklıkta arttığı uzun sürede gidilen mesafelerde ise azaldığı belirlenmiştir. Alanda uygulanan dönüşüm projesiyle birlikte ek güzergâhların ya da yeni ulaşım araçlarının eklendiği söylenebilir.

Mülakata katılanlar dönüşümden önce sosyal aktivitelere genelde yürüyerek ya da toplu taşıma ile gittiklerini belirtmişlerdir. Bu bağlamda dönüşümden önce yaşadıkları alanın yakın çevresinde sosyal aktivite imkânlarının var olduğu söylenebilir. Dönüşümden sonra da yine toplu taşıma ve yürümenin yanında bisiklet vb. motorsuz taşıtları da kullanmaları alanda bu ulaşım türlerine yönelik çalışmalar yapıldığı söylenebilir. Dönüşümden önce toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtirken dönüşümden sonra oran düşmesine rağmen yine mülakata katılanların büyük kısmı imkânların yetersiz olduğunu belirtmiş ve ek ulaşım aracı olarak büyük bir kısmı otobüs ve raylı sistem ulaşımı istediklerini belirtmişlerdir.

Alanda öne çıkmasını istedikleri imkânların başında yine toplu taşıma gelirken ikinci sırada otopark ve sağlık hizmet alanının eksik olduğunu

belirtmişlerdir. Bu bağlamda alanda var olan araç sayısının arttığı dolayısıyla trafik sorununun da artmaya başladığı söylenebilir. Durağa varış süresinde dönüşüm öncesinde ve sonrasında önemli bir değişiklik gözlemlenmemiştir. Dönüşümden önce seyahatlerde yaşanan sorunların başında zaman kaybı ve taşıt beklemek olduğu belirlenmiştir. Dönüşümden sonra alanda yaşanan sorunların başında yine zaman kaybı ve taşıt beklemek gelirken üçüncü sırada otopark sorunu da eklenmiştir.

Alanda yapılan görüşmeler ve gözlemler sonucunda da toplu taşıma imkânlarının ve durak noktalarının yetersiz olduğu gözlemlenmiştir. Yakın çevredeki sosyal imkanlar arttırılırken bu noktalara ulaşım konusunda ulaşım akslarının yetersiz olduğu görülmüştür. Bölgede yaşayanlara sorulan ulaşım ile ilgili olarak nelerin yapılmasını önerirsiniz sorusuna ise katılımcılar daha bütüncül bir ulaşım planının olması gerektiğinin önemini vurgulamışlardır. Özellikle otobüs hattının ve durakların yetersiz kalmasından dolayı şikayet etmektedirler. Güzergahların ve saatlerin ise yetersiz olduğunu, ulaşımın yoğun olduğu iş çıkışı gibi saatlerde seferlerin artması gerektiğini vurgulamışlardır. Çevre bölgelerle ulaşımın tek vasıtayla sağlanmasından rahatsız olduklarını bu nedenle de diğer ulaşım türlerinin de oturdukları konut alanına yakın yerlerden geçmesini istediklerini ve ulaşım ücretlerinin düşürülmesini istediklerini belirtmişlerdir.

## **5.2.2 Mülakat Sonuçlarının Analizi**

Bu bölümde Ayazma'da kentsel dönüşüm sonrası mülakat sonuçlarını analiz edebilmek için korelasyon ve regresyon analizi kullanılmıştır. Korelasyon analizi ile soruların birbirlerini etkileme durumunu ve bağlantılarını değerlendirilirken, regresyon analizi ile bağımlı ve bağımsız değişkenler belirlenerek bir değer değiştiğinde diğerinin nasıl değişeceği değerlendirilmiştir.

### **5.2.2.1 Korelasyon Analizi**

Korelasyon analizi iki ya da daha çok değişken arasında bir bağlantı olup olmadığını, bağlantı varsa bunun yönünü ve gücünü incelemek için kullanılır (Köse

2008). İki değişken grubu arasında bağımlı ve bağımsız bir ilişki zorunluluğu barındırmadığından kümeler arasındaki ilişkiyi iki yönlü analiz edebilmektedir.

Değişken setleri için, maksimum etkileşimli doğrusal bileşenler (kombinasyon, fonksiyon) bulmaya yarayan korelasyon analizi, aynı zamanda en gelişmiş ilişki analizidir. Bağımlı değişken setinde gözlenen değişkenliğin ne kadarının bağımsız değişken setindeki bilgi ile açıklanabildiği üzerinde çalışılmasıdır. Bu bağlamda korelasyon analizi; regresyon analizinin genelleştirilmiş bir halidir. Burada amaç; tek bir bağımlı değişkendeki değişkenliği açıklamaya çalışmak yerine, bağımlı değişken setindeki değişkenliği doğrusal bileşenler aracılığı ile açıklamaktır (Giray 2011).

#### Korelasyon katsayısı

- 0.00-0.25 arasındaysa çok zayıf ilişki,
- 0.26-0.49 arası zayıf ilişki,
- 0.50-0.69 arası orta ilişki,
- 0.70- 0.89 arası yüksek ilişki,
- 0.90-1 arası ise çok yüksek ilişki olduğu anlamına gelmektedir.

Bu bağlamda uygulanan mülakat çalışması üzerinden korelasyon analizi yapılarak verilen cevaplar arasında ilişkiler saptanmaya çalışılmıştır.

#### **5.2.2.1.1 Korelasyon Analizi Değerlendirme**

Çalışma kapsamında yapılan korelasyon analizinin sonuçları Tablo 5.12’de verilmiştir. Tabloya göre turuncu ve kırmızı ile işaretlenen kesişim noktaları yüksek ilişkili olarak yorumlanmıştır. Toplamda 14 soru seçilmiştir. Bu soruların listesi aşağıda verilmiştir. Hanehalkı soruları:

- Soru 3.Aracınız var mı?
- Soru 4. Yaşadığınız bölgeden genel olarak memnun musunuz?
- Soru 5.Oturduğunuz ev sizin mi?



- Soru 6. Kentsel dönüşüm çalışmalarında güvendiğiniz bir kurum var mı?

Ulaşım alışkanlıkları:

- Soru 4. Kentsel dönüşümden sonra ulaşım süreniz arttı mı?
- Soru 5. Kentsel dönüşümden önce aktarma yapıyor muydunuz?
- Soru 9. Kentsel dönüşümden sonra bölgedeki araç ve trafik yoğunluğunda artış yaşandı mı?
- Soru 10. Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkânları yeterli miydi?
- Soru 11. Kentsel dönüşümden sonra toplu taşıma imkânları yeterli mi?
- Soru 12. Kentsel dönüşümden sonraki süreçte toplu taşımanın gelişmesi gerektiğini düşünüyorsanız, hangi ulaşım türünün ağırlıkta olmasını istersiniz?
- Soru 13. Kentsel dönüşümden önce yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkânlar yeterli miydi?
- Soru 14. Kentsel dönüşümden sonra yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkânlar yeterli mi?
- Soru 18. Kentsel dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süreniz arttı mı?
- Soru 19. Kentsel dönüşümden sonra iş değişikliği yaşadınız mı?

Yapılan korelasyon analizi sonucunda aşağıdaki ilişkileri gösteren sonuç tablosu elde edilmiştir.

**Tablo 5.12:** Korelasyon analizi.

	Soru 3	Soru 4	Soru 5	Soru 6	Soru 4	Soru 5	Soru 9	Soru 10	Soru 11	Soru 12	Soru 13	Soru 14	Soru 18	Soru 19
Soru 3	1													
Soru 4	0.236	1												
Soru 5	0.062	-0.162	1											
Soru 6	-0.370	0.033	0.346	1										
Soru 4	-0.173	-0.204	0.318	0.491	1									
Soru 5	-0.338	-0.045	0.422	0.621	0.661	1								
Soru 9	-0.367	-0.252	0.312	0.548	0.654	0.609	1							
Soru 10	-0.518	-0.160	0.296	0.564	0.703	0.687	0.745	1						
Soru 11	-0.440	-0.005	0.247	0.673	0.546	0.629	0.655	0.786	1					
Soru 12	-0.198	-0.078	0.227	0.525	0.674	0.514	0.799	0.761	0.748	1				
Soru 13	-0.570	-0.081	0.315	0.699	0.574	0.706	0.622	0.850	0.795	0.625	1			
Soru 14	-0.534	-0.121	0.333	0.663	0.557	0.735	0.699	0.827	0.820	0.705	0.878	1		
Soru 18	-0.390	-0.013	0.130	0.452	0.566	0.551	0.489	0.792	0.730	0.634	0.784	0.664	1	
Soru 19	-0.325	0.055	0.164	0.613	0.380	0.610	0.489	0.660	0.786	0.631	0.747	0.762	0.742	1

Buna göre dönüşümden sonra ulaşım süresinin arttığını belirtenler kentsel dönüşümden önce aktarma yapmadıklarını belirtmişlerdir. Dolayısıyla ulaşım sürelerinin dönüşümden önce daha kısa sürdüğü değerlendirilebilir. Dönüşümden sonra ulaşım süresinin arttığını belirtenler aynı zamanda dönüşümden sonra alandaki araç ve trafik yoğunluğunun arttığını, toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu ve bu imkânların geliştirilmesi gerektiğini düşündüklerini belirtmişlerdir. Bu bağlamda alanda yaşayanların ulaşım süreleri değişmemesine rağmen yeni ulaşım araçları istemelerinin nedeni yeni güzergâhlara ulaşmak istemeleri ya da daha kısa sürede gitmek istemeleri olabilir şeklinde değerlendirilebilir.

Kentsel dönüşümden önce aktarma yapmamalarına rağmen dönüşümden önceki toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu ve dönüşümden sonrada bu imkânların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Yine dönüşümden önce aktarma yapmayanlar dönüşüm öncesinde de dönüşüm sonrasında da yaya ve motorsuz ulaşım türleri için sunulan imkânların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Dönüşümden önce aktarma yapmayanlar dönüşümden sonra iş değişikliği yaşamadıklarını belirtmişlerdir.

Kentsel dönüşümden sonra araç ve trafik yoğunluğunda artış olmasına rağmen toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu ve bu imkânların geliştirilmesinin yanında dönüşümden öncede yetersiz buldukları yaya ve bisiklet gibi motorsuz taşıtlar için ulaşım türlerinin de geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Bu bağlamda alanda yeni konut alanlarının oluşması nedeniyle alandaki araç yoğunluğunun değiştiği ve toplu taşıma imkânlarının da yetersiz kaldığı söylenebilir.

Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtenler dönüşümden sonrada bu imkânların yetersiz olduğunu ve bu imkânların geliştirilmesi gerektiğini düşündüklerini belirtmişlerdir. Aynı zamanda geçmişte toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtenler dönüşümden öncede yetersiz buldukları yaya ve bisiklet gibi motorsuz taşıtlar için ulaşım türlerinin de geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Bu bağlamda kentsel dönüşümle birlikte sunulan toplu taşıma imkânlarından, yaya ve bisiklet yolu gibi motorsuz ulaşım türleri için sunulan imkânlardan memnun olmadıkları ya da yetersiz buldukları şeklinde değerlendirilebilir.

Kentsel dönüşümden sonra toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtenler bu imkânların geliştirilmesinin yanında dönüşümden öncede yetersiz buldukları yaya ve bisiklet gibi motorsuz taşıtlar için ulaşım türlerinin de geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Aynı zamanda toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtenlerin evden durağa varış süresinin de değişmediği ve iş değişikliği yaşamadıkları belirlenmiştir. Bu bağlamda yeni güzergâh ya da saat değişikliği talepleri olduğu söylenebilir.

Kentsel dönüşümden önce yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkânların yetersiz olduğunu belirtenler dönüşümden sonrada bu imkânların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Bu bağlamda toplu taşımanın yanında yaya olarak veya bisiklet gibi motorsuz araçları kullanmak istedikleri şeklinde değerlendirilebilir.

Kentsel dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süreniz arttı mı sorusuna hayır cevabını verenler ile dönüşümden sonra iş değiştirdiniz mi sorusuna hayır diyenler arasında ise yüksek seviyede ilişki belirlenmiştir.

### **5.2.2.2 Regresyon Analizi**

Regresyon analizi ise korelasyondan farklı olarak bir değişken değiştiğinde diğer değişkenlerin nasıl değişeceğini incelemek için kullanılmaktadır (Köse 2008). Başka bir ifade ile Regresyon, bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki ilişkiyi inceler. Regresyon analizi ile bağımlı değişkende yaşanan değişimlerin ne kadarlık

kısının bağımsız değişkenler tarafından gerçekleşeceğini belirlemek için yapılmaktadır (Coşkun 2015).

Bağımlı değişken açıklanan ya da tahmin edilen değişkendir. Bağımsız değişken ise açıklayıcı değişken olup; bağımlı değişkenin değerini tahmin etmek için kullanılır.

Çoklu doğrusal regresyon eşitliği;  $Y = a_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + \dots + b_ix_i$

Burada:

Y: Bağımlı değişken

$a_0, b_1, b_2, \dots, b_i$ : Katsayılar

$x_1, x_2, x_3, \dots, x_i$ : Bağımsız değişkenlerdir.

#### **5.2.2.2.1 Regresyon Analizi Değerlendirme**

Bu bağlamda mülakat sonuçları baz alınarak yapılan regresyon analizi uygulanmıştır. Tablo 5.13'te bağımlı ve bağımsız değişkenlerin değerleri verilmiştir. Regresyon analizi kapsamında aylık gelirin üzerinde etkisi olan değişkenler çoklu doğrusal regresyon analizi ile incelenmiştir. Bu değişkenler yaşanan bölgeden memnuniyet, ev sahipliği, kentsel dönüşümden önce aktarma durumu, kentsel dönüşümden sonra trafik durumu, dönüşümden önce ve sonra toplu taşıma durumu, dönüşümden önce ve sonra bisiklet-yaya durumu, evden durağa varış süreleri ve dönüşümden sonra iş değişiklikleri olarak sıralanabilir. Toplamda 10 tane bağımsız değişkenin aylık gelir ile arasındaki ilişki incelenmiştir.

**Tablo 5.13:** Bağımlı ve bağımsız değişkenler.

Bağımlı Değişken (y)	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10
4. (Aylık Gelir)	6. Yaşanılan bölge memnuniyeti	7. Konut Kira mı?	13. Kentsel dönüşümden önce aktarma var mı?	17. Dönüşümden sonra trafik arttı mı?	18. Dönüşümden önce toplu taşıma imkanları yeterli miydi?	19. Dönüşümden sonra toplu taşıma imkanları yeterli mi?	21. Dönüşümden önce yaya ve bisiklet yolları için imkanlar yeterli miydi?	22. Dönüşümden sonra yaya ve bisiklet yolları için imkanlar yeterli mi?	26. Dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süreniz arttı mı?	27. Dönüşümden sonra iş değişikliği yaşadınız mı?
4000	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
2200	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
2200	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
2200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4000	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0
2200	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1
2200	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
4000	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0
2200	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
4000	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
2500	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2500	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
4000	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
2500	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
6000	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0
4000	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0
2200	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0
4000	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1
2200	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1
6000	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0
2500	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
6000	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
6000	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0
2200	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1
4000	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0
6000	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0
6000	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0
2500	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1
2500	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1

Aşağıdaki tabloda çoklu doğrusal regresyon analizi sonuçları verilmiştir. Anılan sonuçlara göre 1., 2., 3., 4. ve 10. bağımsız değişkenler t istatistiği kapsamında anlamlı çıkmıştır.

**Tablo 5.14:** Çoklu doğrusal regresyon modeli istatistik sonuçları.

$R^2$	0.92323			
Bağımsız Değişkenler	Katsayı	Standart Hata	t değeri	p değeri
<i>Yaşanılan bölge (<math>X_1</math>)</i>	1275.27	540.01	<b>2.36</b>	0.03
<i>Konut kira mı? (<math>X_2</math>)</i>	1394.98	537.44	<b>2.60</b>	0.02
<i>Dönüşümden önce aktarma durumu (<math>X_3</math>)</i>	-1646.46	698.44	<b>-2.36</b>	0.03
<i>Dönüşümden sonra trafik durumu (<math>X_4</math>)</i>	2580.99	589.35	<b>4.38</b>	0.00
Dönüşümden önce toplu taşıma imkanları ( $X_5$ )	-568.25	784.73	-0.72	0.48
Dönüşümden sonra toplu taşıma imkanları ( $X_6$ )	-476.07	657.94	-0.72	0.48
Dönüşümden önce yaya-bisiklet imkanları ( $X_7$ )	801.58	769.97	1.04	0.31
Dönüşümden sonra yaya-bisiklet imkanları ( $X_8$ )	738.41	852.74	0.87	0.40
Evden durağa erişilebilirlik ( $X_9$ )	1133.47	667.48	1.70	0.11
<i>Dönüşümden sonra iş değişikliği (<math>X_{10}</math>)</i>	-1448.83	663.06	<b>-2.19</b>	0.04

Buna göre; yaşanan bölge ile pozitif, ev sahipliği ile pozitif, dönüşümden önceki aktarma durumu ile negatif, dönüşümden sonraki trafik durumu ile pozitif ve dönüşümden sonraki iş değişiklikleri ile negatif yönlü ilişki bulunmaktadır. Gelir durumu ile yaşanan bölge arasında ilişki olması belli bir gelir seviyesine sahip insanların aynı bölgede yaşamayı tercih ettiklerini ya da ekonomik koşulların mekânsal bir çerçeve oluşturarak aynı sosyo-ekonomik seviyedeki toplumsal grupları benzer mekanlarda topladığı yorumu yapılabilir. Devamla, ev sahipliği ile gelir durumu arasındaki ilişki de ev sahibi olabilmenin gelir seviyesi ile ilişkili olduğunu göstermektedir. Gelir seviyesi düşükçe aktarma yapılmasının arttığı gözlemlenmektedir. Bu durum düşük gelir gruplarının iş yerlerine ulaşmak için uzak mesafelere gittiklerini ve ekonomik tercihler sebebi ile ya da erişilebilirlik imkanları nedeni ile aktarma yaptıklarını göstermektedir. Gelir seviyesi arttıkça bölgedeki trafik sıkışıklığının da arttığı görülmektedir. Bu durumda artan özel araç sahipliği ve sosyo-ekonomik imkanlar dahilinde artan yolculuk sayılarının bölgede yarattığı yoğunluktan bahsedilebilir. Diğer yandan İstanbul nüfus ve yoğunluğunun buna bağlı olarak da trafikte her geçen gün artmakta olan sorunların etkisi göz ardı edilmemelidir. Kentsel dönüşümün bölgede yaşayan insanların işleri üzerinde önemli bir etkiye sahip olmadığı gözlenmektedir.

Çalışma kapsamında yapılan mülakat ile birlikte çoklu regresyon analizine uygun bağımlı ve bağımsız değişkenler belirlenerek sorgulama arttırılabilir. Bu bağımlı ve bağımsız değişken setleri aşağıda verilmiştir:

### **Bağımlı Değişken (y): Soru 5- Özel araç sahipliği**

### **Bağımsız Değişkenler (x):**

- Soru 4. Hanehalkının yaklaşık toplam aylık geliri ne kadardır?
- Soru 11. Kentsel dönüşümden önce çalışma alanınıza ulaşımınız ortalama kaç dakika sürüyordu?
- Soru 12. Kentsel dönüşümden sonra çalışma alanınıza ulaşımınız ortalama kaç dakika sürmektedir?
- Soru 13. Kentsel dönüşümden önce aktarma yapıyor muydunuz?
- Soru 14. Kentsel dönüşümden önce hangi ulaşım türünü kullanıyordunuz? (aktarma varsa, birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- Soru 15. Kentsel dönüşümden önce genel sosyal aktivitelere ulaşımınızı nasıl sağlıyordunuz?
- Soru 16. Kentsel dönüşümden sonra genel sosyal aktivitelere ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?
- Soru 17. Kentsel dönüşümden sonra bölgedeki araç ve trafik yoğunluğunda artış yaşandı mı?
- Soru 23. Bölgenizde kentsel dönüşüm sonrasında hangi imkânların öne çıkması gerektiğini düşünüyorsunuz?
- Soru 24. Kentsel dönüşümden önce seyahatlerinizde yaşanan sorunlar nelerdi?
- Soru 25. Kentsel dönüşümden sonra seyahatlerinizde yaşanan sorunlar nelerdir?

**Bağımlı Değişken (y): Soru 6- Yaşadığınız bölgeden genel olarak memnun musunuz?**

**Bağımsız Değişkenler (x):**

- Soru 7. Oturduğunuz konut size mi ait, kira mı?
- Soru 11. Kentsel dönüşümden önce çalışma alanınıza ulaşımınız ortalama kaç dakika sürüyordu?
- Soru 12. Kentsel dönüşümden sonra çalışma alanınıza ulaşımınız ortalama kaç dakika sürmektedir?
- Soru 13. Kentsel dönüşümden önce aktarma yapıyor muydunuz?
- Soru 17. Kentsel dönüşümden sonra bölgedeki araç ve trafik yoğunluğunda artış yaşandı mı?
- Soru 18. Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkanları yeterli miydi?
- Soru 19. Kentsel dönüşümden sonra toplu taşıma imkanları yeterli mi?
- Soru 21. Kentsel dönüşümden önce yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkanlar yeterli miydi?
- Soru 22. Kentsel dönüşümden sonra yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkanlar yeterli mi?
- Soru 26. Kentsel dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süreniz arttı mı, azaldı mı?

**Bağımlı Değişken (y): Soru 5- Kentsel dönüşümden önce çalışma alanınıza ulaşmanız ortalama kaç dakika sürüyordu?**

**Bağımsız Değişkenler (x):**

- Soru 12. Kentsel dönüşümden sonra çalışma alanınıza ulaşmanız ortalama kaç dakika sürmektedir?
- Soru 13. Kentsel dönüşümden önce aktarma yapıyor muydunuz?
- Soru 17. Kentsel dönüşümden sonra bölgedeki araç ve trafik yoğunluğunda artış yaşandı mı?
- Soru 18. Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkanları yeterli miydi?
- Soru 19. Kentsel dönüşümden sonra toplu taşıma imkanları yeterli mi?
- Soru 26. Kentsel dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süreniz arttı mı, azaldı mı?

### **5.2.3 Değerlendirme**

Ulaşım yaşanan değişimler arazi kullanımını etkilediği gibi arazi kullanımında yaşanan değişimlerinde alanda yaşayan toplum kesiminin yer değiştirmesi, farklı statüdeki toplum kesiminin alana yerleşmesi nedeniyle ulaşım alışkanlıklarını etkilediği görülmektedir. Bu nedenle yerinde dönüşümün yapıldığı Ayazma Mevkii geçmiş ve mevcut ulaşım alışkanlıklarını karşılaştırmak bağlamında önemli bir örnektir.

Uygulanan kentsel dönüşüm projesiyle birlikte alanın hem konut tipolojisinde hem de yaşayan kesimin ulaşım imkanlarında değişiklikler olduğu gözlemlenmiştir. Alanda uygulanan dönüşüm projesiyle birlikte konut alanlarındaki artış; otopark, güzergah, durak vb. ulaşım taleplerinin de artmasına neden olduğu görülmektedir. Yine alanın olimpiyat stadından etkilenecek dönüşüme uğradığı gibi Kanal İstanbul, üçüncü köprü ve bağlantı yolları nedeniyle üçüncü havalimanından etkilenecek bir konumda yer aldığı görülmektedir. Alanda lüks konutların yer almaya başlaması, bazı arazilerin hala yapılaşmamış durumda olması bu alanlardaki toplumsal yapının değişmesine ve dolayısı ile ulaşım ihtiyaçlarının da değişmesine neden olarak kent içi ulaşımı üzerindeki baskının artmasına neden olacağı söylenebilir. Nitekim



uygulanan korelasyon analizinde görüldüğü gibi ulaşım alışkanlıklarının etkileşimi; ve regresyon analizinde de görüldüğü üzere gelir seviyesindeki artışın diğer veri setleri üzerinde etkili olduğu görülmektedir.

Bu bağlamda uygulanan projelerde kentsel dönüşümü, arazi kullanımını ya da ulaşım kavramını tek tek ele almak yerine bu kavramların birbirleri ile etkileşim halinde olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Arazi kullanımında yaşanan değişimlerle ulaşım sistemleri, türleri ve altyapılarının değişeceği ya da ulaşım altyapıları ve özellikle mega ulaşım projeleri olarak nitelendirilen yatırımlar ile yapılan değişiklikler arazi kullanım tür ve miktarlarının etkilenecektir. Bu nedenle kentsel dönüşüm kavramının yanında ulaşım kavramının da ele alınması gerekmektedir.

## 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentte yaşanan değişimler bazen yaşam kalitesini arttırıcı yönde olurken bazen de kentin bozulmasına/eskimesine neden olmaktadır. Kentin fiziksel, ekonomik ve toplumsal açıdan eskiyen ya da bozulan alanların yeniden kente kazandırılması ise kentsel dönüşüm olarak tanımlanmaktadır.

Kentsel dönüşüm kavramının ilk olarak Avrupa'da sanayi devrimi etkisiyle ortaya çıktığı görülmektedir. Ülkemizde ise Cumhuriyetin ilanı ile başlayan kentleşme hareketleri, 1950'lerde sanayinin gelişmesi ile kırsal alanda işgücüne duyulan talebin azalmasıyla birlikte kırdan kente göçe neden olmuştur. Hızlı nüfus artışına karşı konut stoku yetersiz kalmış ve kentlerin beklenenden hızlı bir şekilde büyümesi bireylerin barınma ihtiyaçlarını kendilerinin karşılamasına neden olmuştur.

1945 ve 1960 arası dönemde göçle birlikte gelenler kendi konutlarını inşa etmeye başladıkları görülmektedir. Bu dönemde devlet konut ihtiyacını karşılamak için çeşitli politikalar üretilmeye çalışılmış ancak yeterli olmadığı görülmektedir. 1960-1980 arası dönemde iyileştirme ve yenileme kavramlarının ön plana çıkmaya başladığı ancak oy kaygısı ile gecekonduların yapılmaya göz yumulduğu görülmektedir. Yine bu dönemde kalkınma planları yapılmaya başlanmıştır. Kalkınma planlarıyla birlikte kentleşme sorunlarına daha fazla değinilmeye başlandığı görülmektedir. Bu dönem içerisinde kalan ilk 4 kalkınma planında sorunlu konut alanlarının düzeltileceği vurgulanmış ancak sorunlar çözülememiştir. 1980-2000 arası dönemde küreselleşmesinde etkisiyle konutlar apartmanlaşmaya başlamıştır. Bu dönemde çıkan beşinci kalkınma planında gecekonduların altyapı götürüleceğinin belirtilmesi söz konusu alanların artık kabul edildiğinin göstergesidir. 2000 ve sonrasında ise yerel yönetim ve özel sektör işbirliğinin öne çıktığı görülmektedir. Aynı zamanda dönüşüm kavramı da bir strateji olarak ön plana çıkmaya başlamıştır.

1940'lı yıllardan bugüne kadar çeşitli kanunlarla ve uygulamalar ile gecekondulaşma fiziksel mekân üzerinde önlenmeye çalışılsa da asıl sorun olan toplumsal, ekonomik ve çevresel faktörler göz ardı edildiğinden ve tutarlı bir konut politikası belirleyememişken yapılan imar afları sebebiyle de bireyler yanlış

düzeltilmek yerine yanlış yönlendirilmeye devam edilmiştir. İmar afları aracılığıyla da gecekondulaşmaya izin verilmesi ranta yol açmış ve kent dokusunun bozulmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla müdahalelerden beklenen sonuçlar elde edilememiştir. Başka bir deyişle kentsel dönüşüm çalışmaları konut sorununa çözüm olmadığı gibi stratejik bir plan olmaktan ziyade yerel yönetimin isteklerine, toplumun anlık ve geçici çözümlerine ve piyasa koşullarına dayanmakta olduğu görülmektedir. Mevcut plan kararlarıyla bütünleşmeden parçacıl bir şekilde çözümlenmeye çalışılmakta olduğu görülmektedir. Kentsel dönüşüm kavramı aslında yukarıdan aşağı bütüncül planlama kararlarına aykırı ani kararlar yerine halkın eğilimleri, toplumsal gelişim, ekonomik kalkınma, ekolojik denge ve sürdürülebilirlik göz önünde bulundurularak çözümlenmesi gereken bir süreçtir.

Kentsel dönüşümün yasal süreci incelendiğinde ilk olarak 1948 yılında çıkarılan 5218 sayılı kanun ile belediyenin yetkileri ele alarak ucuz arsa temin etmeye başladığı görülmektedir. 1958 yılında İmar ve İskan Bakanlığı'nın kurulması ise kent gelişimi açısından önemli bir gelişmedir. 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuş ve kentleşme sorunlarına daha fazla değinilmeye başlanmıştır. 1966 yılında artık gecekondular alanları resmen kabul edilmiş ve 775 sayılı Gecekondular Kanunu çıkarılmıştır. 1983 ve 1984 yılında çıkarılan kanunların biraz daha imar affına yönelik olduğu ve 1986 yılındaki kanunla imar affı kapsamının daha da genişletildiği görülmektedir. Yine 1984 yılında Toplu Konut Kanunu ile Toplu konut fonu oluşturulmuş 2003 yılında 4966 sayılı kanun kapsamında kentsel dönüşüm TOKİ'nin görevleri arasına eklenmiştir. 2004 yılında Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanan Tasası oluşturulmuştur. Yine bu dönemde Ankara özelinde Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Kanunu çıkarılmıştır. İlk kez bir kanun başlığında kentsel dönüşüm ibaresi olması sebebiyle bu kanunda önemlidir. 2005 yılında 5393 sayılı Belediye Kanununun 73. Maddesi ile "kentsel dönüşüm ve gelişim alanı" ilk kez bir madde başlığı yapılmıştır. 2011 yılında 648 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yerine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurulmuştur. Alt birim olarak ise Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetler Genel Müdürlüğü oluşturulmuştur. Bu bağlamda kentsel dönüşümün artık göz ardı edilemeyecek bir kavram olduğu görülmektedir. 2012 yılında ise 6106 sayılı Afet Riski Alanındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile Türkiye genelinde uygulamalar başlatılmıştır.

Dünyada ve Türkiye de kentsel dönüşüm uygulamaları incelendiğinde bilinçli bir yaklaşım benimsenememiş olduğu görülmektedir. Ülkemizde uygulanan kentsel dönüşüm çalışmalarında alanın yalnızca fiziksel açıdan düzenlenmeye çalışıldığı herhangi bir ulaşım ya da sosyal çalışmanın yapılmadan çevresinden bağımsız ani kararlarla dönüştürüldüğü görülmektedir. Dünyadaki örneklerde ise önemli merkezlerin çevresiyle uyumlu, mekânın etkileşimini arttıran, ulaşım ve arazi kullanım dengesinin kurulduğu hem erişilebilir hem de sürdürülebilir bir planlama çalışması yürütüldüğü görülmektedir.

Uygulanan bu kentsel dönüşüm çalışmalarında bozulmuş kent silüetini düzeltmenin yanında, yeşil alan ve sosyal donatı alanlarının artırılması, çevresiyle etkileşim halinde sürdürülebilir ve daha yaşanılabilir bir çevre oluşturulması gerekirken, bu alanlarda yaşayanların dışlanarak, yasal süreçler göz ardı edilerek, kültürel değerler ve alanın özgün yapısı korunmadan projelerin yürütüldüğü görülmektedir. Başka bir ifade ile uygulamalar genelde kentin fiziksel yapısını değiştirmek ve yenilemek üzerine olduğu görülmektedir.

Kentsel dönüşüm süreci incelendiğinde ulaşım açısından yeterince ele alınmadığı görülmektedir. Yasalarla alınan her yeni kararda ve uygulamada yapılaşmanın bir sonraki yapılaşma durumu yani her arazi kullanımı değişiminin yeni bir ulaşım talebi oluşturacağı için ulaşım sistemiyle birlikte düşünülmemesi ilerleyen zamanlarda bu alanların yine çöküntü alanları haline gelmesinde büyük rol oynayacağını söylenebilir. Başka bir ifade ile kente yapılan her müdahale ile orada yaşayan sosyal kesim değişeceğinden kullandıkları ulaşım türü de değişecektir bu durumda herhangi bir ulaşım kararı almadan dönüşen alanlarda talep dengesi değişecektir. Uygulanan projelerle birlikte ulaşım planlamasında yapılması gerektiği gibi araştırma sürecinden geçmeden, trafik hacimlerini, kapasitelerini araştırmadan ve arazi kullanım modellerini kullanıp olası trafik tahminlerini yaparak değil yalnızca bireyleri taşımak amacıyla, ani, parçaçıl ve üst ölçekli kararlara uyulmadan yapıldığını görmektedir. Düşünülmeden alınan her ulaşım kararı bireyleri özel araç kullanımına özendirilmekte ve öncelikle geçtiği alanı cazip hale getirmekte sonrasında ise trafik her geçen gün içinden çıkılmaz bir hale gelmektedir. Uzun vadede trafiğin yarattığı baskı; tarım alanları, su havzaları, yeşil alanlar, 2B alanlarında veya kent merkezinde kalmış mevcutta eskimeye başlamış alanlarda artmakta ve bu alanları

konut alanları için cazip hale getirdiği söylenebilir. Kente yapılan her yeni yatırım ile bölgeye olan erişilebilirlik artmakta ve talebi de aynı doğrultuda etkilemektedir. Dolayısı ile bölgede yeni konut, sanayi ve ticari alanlar oluşmaya başlayacak ve bu alanlarda kendi trafiklerini yaratacağı söylenebilir.

Bu bağlamda ülkemizde yapılan yatırımlar değerlendirildiğinde en çok yatırımın İstanbul ilinde olduğu görülmektedir. Yapılan yatırımlar arasında ise en yüksek pay ulaştırma sektörüne aittir. Hem konumu hem de uygulanan yatırımlar sebebiyle İstanbul'un önemli bir merkez haline geldiği söylenebilir. Ancak kentin gelişmesinde etkili olan yatırımların yanında özellikle konut alanında sağlam bir planlama politikasının olmayışı ve imar afları sonucunda İstanbul'da çarpık kentleşme giderek büyüyen bir sorun haline geldiği görülmektedir.

Gecekondu alanlarına sahip ilçelerden biri de Küçükçekmece'dir. Alanda var olan kültürel değerler, doğal potansiyeller, ulaşım akslarına yakınlık ve istihdam imkânları nedeniyle cazibe merkezi haline gelmiştir. Bu nedenle özellikle Ayazma Mevkiinde plansız, altyapısız, sağlıksız bir kent yapısına dönüştüğü görülmüştür. Yine ilçede Olimpiyat stadı gibi prestijli bir yapının yapılması da kentsel dönüşümü tetikleyen etmenlerden olmuştur. Oluşan bu sağlıksız yapının düzenlenmesi ve Olimpiyat stadıyla da uyumlu bir çevre oluşturmak için 2004 yılında pilot bölge olarak seçilmiş ve TOKİ, İBB ve Küçükçekmece Belediyesi arasında imzalanan protokolle birlikte kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenmiştir. Halkında katılımıyla birlikte hem fiziksel hem de sosyal yapıyı değiştirmek amaçlanmıştır. Bu bağlamda önemli bir proje olduğu söylenebilir.

Alanda ilk olarak 2005 yılında arazinin mevcut durumunun belirlenmesi için çalışmalar başlatılmış sonrasında ise sosyal durumu ve fiziksel durumu belirlemek için bir mülakat çalışması yapılmıştır. Ancak yapılan çalışmalar arasında kentsel dönüşüm ile bağlantı halinde olması gereken ulaşım hakkında herhangi bir çalışma yürütülmediği görülmektedir. Belediye tarafından uygulanan mülakat çalışmaları sonucunda bölgenin sosyo-ekonomik açıdan genel durumu incelendiğinde; hiçbir çağdaş yerleşim alanı bulundurmeyen yoksulluk ve yoksunluğun hakim olduğu, sahip olduğu sosyal görüntü bağlamında da son derece dezavantajlı ve sosyal açıdan dışlanmış bir yapı olduğu görülmektedir. Yine arazi mülkiyetinin büyük bir kısmının

hazineye ait olduğu tapusuz yerleşenlerin çoğunun tek katlı tek odalı ve yığma evlerde yaşadığı tespit edilmiştir.

Alanın bugünkü durumu incelendiğindeyse genelinin yüksek yoğunluklu olarak yerleşildiği görülmektedir. Donatı alanlarının ve konut alanlarının büyük bir kısmının tamamlandığı görülmektedir. Yüksek gerilim hattının alanın içerisinde geçmesi de Ayazma Mevkii'nde yaşayanlar için olumsuz bir etmen olduğu söylenebilir. Aynı zamanda çevre düzeninin yetersiz olduğu, özellikle TOKİ kısmında durakların belirsiz olduğu görülmüştür. Halkın Köyiçi diye adlandırdığı mevkiinde ise henüz bir planlama çalışmasının yapılmadığı ve TOKİ'ye giden ulaşım akslarının toprak yol olduğu görülmüştür. Alanda önerilen yeni planlarla metro ve havaray gibi farklı ulaşım türleri de önerildiği görülmüştür. Metro hizmete başlamış ancak alana uzaklığı nedeniyle çok tercih edilen bir ulaşım türü olmadığı belirlenmiştir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm uygulamaları arazi kullanım tür ve şiddetini değiştiren önemli kentsel müdahalelerdir. Bu kentsel değişimler sonucunda ulaşım sistemleri, türleri ve altyapıları farklı seviyelerde etkilenecek değişmektedir. Arazi kullanımında yapılan kentsel dönüşüm gibi uygulamalar ulaşımı etkilerken, ulaşımında yaşanan değişimlerin arazi kullanım üzerinde değişiklik oluşturmaktadır. Söz konusu bu değişim tam tersi yönden de gerçekleşmektedir.

Uygulanan mega projelerle birlikte İstanbul makroformunun etkilendiği kentin dönüşümünü de hızlandırdığı görülmektedir. İstanbul'da yapılmış ve yapılmakta olan 4 önemli yüksek ölçekli ulaşım yatırımlarından en önde gelen Marmaray, Avrasya Tüneli, Üçüncü Köprü ve Üçüncü Havalimanı projeleriyle birlikte geçtikleri alanlarda ve çevrelerinde arazi fiyatlarının artmasına ve bu alanların değerlenmesine neden oldukları görülmektedir.

İstanbul'da yapılan Marmaray ve Avrasya Tüneli projesi ile güneyde Bakırköy, Zeytinburnu, Fatih, Üsküdar ve Kadıköy de arazi fiyatlarının en çok etkilendiği alanlar olarak görülmektedir. Projelerin duyurulmasından itibaren arazi fiyatlarında gözle görülür bir artış yaşanmış ve yapı stokunu yenilemeye yönelik sermaye girişimleri de artmaya başlamıştır. Dolayısıyla dönüşüm süreçleri hızlanmaktadır. Bu iki projenin yapılmasıyla birlikte önemli bir merkez olan

Kadıköy ve Fatih'te ilan edilen Fikirtepe, Sulukule ve Süleymaniye kentsel dönüşüm alanları da bu fikri destekler niteliktedir. Erişilebilirliğin artmasıyla kent merkezinde kalan gecekondular alanları ve bu alanlara geri dönmek isteyen üst gelir gruplu bireyler içinde cazip bir hal almıştır. Nitekim artan arazi fiyatları da bu düşünceleri destekler niteliktedir. Projelerle birlikte belediye aracılığıyla başlatılan Halkalı, Zeytinburnu, Küçükçekmece, Kazlıçeşme Meydan Yenileme Projesi gibi kentsel dönüşüm projelerinin de ön plana çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda Zeytinburnu hem metro yatırımlarının olması hem de kıyı şeridinin yapılaşmaya açılması sebebiyle yatırımcılar için önemli bir odak noktası haline gelmeye başladığı görülmektedir.

Üçüncü köprü ve Üçüncü Havalimanı Projesi ise, İstanbul'un akciğeri sayılan Kuzey Ormanları'nda yer almaktadır. Birinci ve ikinci köprünün de etkisiyle kentin kuzeye doğru plansız bir şekilde yayılmaya başladığı görülmektedir. Önerilen Üçüncü Köprü ve bağlantı yolları, Üçüncü Havalimanı ve Kanal İstanbul gibi projelerinin de kentin kuzeyinde yer seçmesi örneklerde de görüldüğü gibi arazinin büyük bir kısmını orman alanlarının ve havzaların oluşturması, küçük yerleşim birimleri dışında yapılaşmamış olması nedeniyle büyük firmalar için cazibe merkezi olmaya devam edeceğini ve kapalı sitelerin ve yerleşim alanlarının yayılımının artacağını söylemek mümkündür. İstanbul'un kuzeyinde yer edinen bu mega projelerle mevcut alanların değerini arttırdığı gibi aynı zamanda da çevresinde var olan yerleşim birimlerine de değer kattığı görülmektedir. Karadeniz'in kuzey kıyılarının rezerv yapı alanı ilan edilmesi, Arnavutköy de 2,7 milyon metrekare arazi de imara açılması, mevcut arazilerinin ucuza alınmaya çalışılması, acele kamulaştırma kararları ile baskı altına alınmaya çalışılması nedeniyle Üçüncü Havalimanı, Üçüncü Köprü ve Kanal İstanbul Projesi'nin İstanbul için yaratacağı tahribatın etkilerini şimdiden tahmin etmek mümkündür. Yine Atatürk Havalimanı gibi büyük ölçekli arazi kullanımının işlevinin değiştirilmesiyle birlikte de Avrupa yakasının neredeyse tamamının etkilenebileceği söylenebilir.

Üst ölçekli kararlar ile belirlenmeden uygulanan mega ulaşım projelerinin öncelikli olarak hangi amaçla sunulduğu ve bu amaç doğrultusunda ne kadar kullanıldığı ve arazi fiyatlarına olan etkilerini değerlendirmek için dört mega projenin arazi kullanıma yüksek etkilerinin olması, ulaşım talebinin ve arazi fiyatlarının artması nedeniyle öncelikli müdahale edilecek alanlar:

- Avrasya Tüneli ve Marmaray'ın etki alanında kalan Bakırköy, Kadıköy ve Zeytinburnu;
- Üçüncü havalimanı ve Üçüncü köprü etki alanında kalan Sarıyer ve Beykoz olarak belirlenmiştir.

Bu bağlamda planlar değerlendirildiğinde İstanbul'un güneyinde yer alan Kadıköy, Bakırköy ve Zeytinburnu planlarında donatı alanlarının eksik olduğu, büyük alan kullanımına sahip sanayi alanları, ticaret ve depolama merkezlerinin birinci derece yol boyunca ilerlemesi ve yeterli otopark alanlarının bulunmamasının bu alanlarda trafik yükünün artmasına sebep olacağı, bu alanlarda belirlenen gelişme konut alanlarının uygulanma hükümlerinin mevcut alandan bağımsız olduğu görülmektedir. Özellikle kent merkezinde ve kıyı kesimlerinde yeşil alanların eksikliği ve bu alanların birbirleri ile bağlantısının olmaması da sürdürülebilir ve çağdaş yaşam koşullarından uzak olunduğunun göstergesidir. Aynı zamanda kıyıların kamuya ait olması gerekirken konut ve turizm olarak kullanıma açılması da planlama ilkelerine aykırıdır.

Kentin kuzeyinde yer alan Sarıyer ve Beykoz planları incelendiğinde ise alanların büyük bir kısmının orman olduğu görülmektedir. Mevcutta gereğinden fazla olarak önerilen gelişme konut alanlarının yanında uygulanan projeler ile birlikte de bu alanlarda yapılaşma baskısının artmaya devam edeceği söylenebilir. Söz konusu alanlarda konut alanları arasında kalan orman ve yeşil alanların yoğun olduğu görülmektedir. Planlama çalışmaları yürütülürken gelişme konut alanı önerilerinin saçaklanmayı ve yeni uydu kent yapılaşmasını arttırmayacak şekilde planlanması gerekmektedir.

Hem mega projeler nedeniyle hem de kentsel dönüşüm çalışmaları nedeniyle kentlerin önemli ölçüde etkilendiği görülmektedir. Planlama çalışmaları yürütülürken araştırma, analiz, hedeflerin iyi belirlenmesi gerektiği görülmektedir. Kentin mevcutta nasıl kullanıldığı, hangi büyük arazi kullanımlarının nasıl yer seçtiği, kamu kuruluşlarının, rekreasyon alanlarının, ticaret ve konut alanlarının, nüfus ve arazi değerleri dağılımı, ulaşım ve trafik durumları, arazinin topoğrafyası, büyük ölçekli proje önerileri ve gelecek öngörülerini de göz önünde bulundurularak planlama süreci tamamlanmalıdır. Mevcut durum ve kentin eğilimi de incelendiğinde daha sürdürülebilir bir gelişim sağlanabilir. Yerleşimlerin belli sınırlar içinde



düzenlenmesi, çarpık kentleşmenin önlenmesi, trafik yoğunluğunun artmasının önlenmesi, herkes için erişilebilir ve yaşam standartları yüksek kentlerin yapılabilmesi için mevcut planların iyi değerlendirilerek yeni planlama parametrelerinin sunulması gerekmektedir.

Kentsel dönüşüm uygulamaları ulaşım arasındaki iki yönlü ilişki anıldığı gibi iki farklı yöndeki örnekler üzerinden değerlendirilmiştir. İkinci aşamada elde edilen sonuçlar farklı kategoride değerlendirilmiş olup birbirleri ile planlama süreçlerinde veya analiz süreçlerinde beraber ele alınmamıştır. Bu bağlamda ikinci aşamada Ayazma Mevkiinde kentsel dönüşüm çalışması öncesinde toplanan veriler ve TOKİ ile yapılan görüşmeler neticesinde ulaşım ile ilgili herhangi bir planlama çalışmasının yapılmadığı belirlenmiştir. Bu bağlamda Ayazma'da uygulanan kentsel dönüşüm çalışmasında ulaşım bakımından geçmiş ve mevcut durumun karşılaştırılmasının sağlanması ve yapılan kentsel dönüşüm uygulamasının kent içi ulaşım etkilerini değerlendirmek için yarı yapılandırılmış mülakat çalışması oluşturulmuştur. Etkilerin tam anlamıyla değerlendirilebilmesi için kentsel dönüşüm öncesinde Ayazma Mevkii'nde gecekonduda yaşayan bireyler baz alınarak uygulanmıştır.

Sonuçlar genel anlamda değerlendirildiğinde alanda yaşayanların büyük bir kısmının araç sahibi olduğu, uygulanan dönüşüm çalışmasıyla birlikte eskiye oranla yaşadıkları çevreden daha memnun olduklarını ve büyük bir kısmının kentsel dönüşümle birlikte büyük bir kısmının alanda yine ev sahibi olduğu belirlenmiştir. Ulaşım alışkanlıklarını belirlemek için sorulan sorular neticesinde dönüşümden sonra özel araçlarını daha çok kullandıklarını belirtmeleri dönüşümle birlikte alandaki araç yoğunluğunda artış yaşandığını göstermektedir. Yine dönüşümden önce iş yerlerine erişim süreleri dönüşüm sonrasında oranla kısa mesafe uzaklıkta arttığı uzun sürede gidilen mesafelerde ise azaldığı belirlenmiştir. Dönüşümden sonra toplu taşıma ve yürümenin yanında bisiklet vb. motorsuz taşıtları da kullanmaları alanda bu ulaşım türlerine yönelik çalışmalar yapıldığı söylenebilir. Dönüşümden önce toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtirken dönüşümden sonra oran düşmesine rağmen yine mülakata katılanların büyük kısmı imkânların yetersiz olduğunu belirtmiş ve ek ulaşım aracı olarak büyük bir kısmı otobüs ve raylı sistem ulaşımı istediklerini belirtmişlerdir. Alanda öne çıkmasını istedikleri imkânların başında yine toplu taşıma gelirken ikinci sırada otopark ve sağlık hizmet alanının eksik olduğunu

belirtmişlerdir. Dönüşümden önce seyahatlerde yaşanan sorunların başında zaman kaybı ve taşıt beklemek olduğu belirlenirken dönüşümden sonra bu sorunlara otopark sorunu da eklenmiştir.

Alanda yapılan görüşmeler ve gözlemler sonucunda da toplu taşıma imkânlarının ve durak noktalarının yetersiz olduğu gözlemlenmiştir. Yakın çevredeki sosyal imkânlar artırılırken bu noktalara ulaşım konusunda ulaşım akslarının, otobüs hattının ve durakların yetersiz olduğu görülmüştür. Çevre bölgelerle ulaşımın tek vasıtayla sağlanmasından rahatsız olduklarını, güzergâhların ve saatlerin yetersiz olduğunu, ulaşımın yoğun olduğu iş çıkışı gibi saatlerde seferlerin artması gerektiğini vurgulamışlardır. Diğer ulaşım türlerinin de oturdukları konut alanına yakın yerlerden geçmesini istediklerini ve ulaşım ücretlerinin düşürülmesini istediklerini belirtmişlerdir.

Kentsel dönüşüm sonrası uygulanan mülakat çalışmasının sonuçları baz alınarak korelasyon analizi ile soruların birbirlerini etkileme durumunu ve bağlantılarını değerlendirilmiştir. Bu bağlamda 14 soru belirlenmiştir. Elde edilen sonuçlara göre:

Dönüşümden sonra ulaşım süresinin arttığını belirtenler; kentsel dönüşümden önce aktarma yapmadıklarını, dönüşümden sonra alandaki araç ve trafik yoğunluğununsa arttığını, toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu ve bu imkânların geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Kentsel dönüşümden önce aktarma yapmayanlar; dönüşümden önceki toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu, dönüşümden sonrada bu imkânların yetersiz olduğunu, dönüşüm öncesinde de dönüşüm sonrasında da yaya ve motorsuz ulaşım türleri için sunulan imkânların yetersiz olduğunu, dönüşümden sonra iş değişikliği yaşamadıklarını belirtmişlerdir. Kentsel dönüşümden sonra araç ve trafik yoğunluğunda artış olduğunu belirtenler; toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu ve bu imkânların geliştirilmesini, dönüşümden öncede bu imkânları yetersiz bulduklarını, yaya ve bisiklet gibi motorsuz taşıtlar için ulaşım türlerinin de geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğunu belirtenler; dönüşümden sonrada bu imkânların yetersiz olduğunu, bu imkânların geliştirilmesi gerektiğini, dönüşümden öncede yetersiz buldukları, yaya

ve bisiklet gibi motorsuz taşıtlar için ulaşım türlerinin de geliştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir.

Regresyon analizi ile bağımlı ve bağımsız değişkenleri içeren bir model oluşturulmuş ve bir değer değiştiğinde diğerinin nasıl değişeceği değerlendirilmiştir. Buna göre 10 adet soru belirlenmiştir ve gelir durumunun; yaşanılan bölge ile pozitif, ev sahipliği ile pozitif, dönüşümden önceki aktarma durumu ile negatif, dönüşümden sonraki trafik durumu ile pozitif, dönüşümden sonraki iş değişiklikleri ile negatif yönlü ilişki bulunduğu belirlenmiştir.

Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları arazi kullanım tür ve şiddetini değiştiren önemli kentsel müdahaleler olduğu görülmektedir. Bu kentsel değişimler sonucunda ulaşım sistemleri, türleri ve altyapıları farklı seviyelerde etkilenerek değişmektedir. Söz konusu bu değişim tam tersi yönden de gerçekleşmektedir. Ulaşım altyapıları ve özellikle mega ulaşım projeleri olarak nitelendirilen yatırımlar ile yapılan değişiklikler arazi kullanım tür ve miktarlarını etkilemektedir. Bu süreç arazi kullanım ve ulaşım arasındaki iteratif döngünün bir sonucudur.

Çalışma kapsamında, ulaşım da yaşanan değişmelerin arazi kullanım üzerinde yarattığı değişiklikler İstanbul’daki mega ulaşım projelerinin kentsel alanlarda yarattığı dönüşüm süreçleri üzerinden değerlendirilmiştir. Arazi kullanımında yapılan değişimlerin ulaşım üzerindeki etkileri ise Ayazma’da yaşanan kentsel dönüşüm süreçlerinin ulaşım alışkanlıkları üzerindeki etkisi üzerinden değerlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm uygulamaları ulaşım arasındaki iki yönlü ilişki anıldığı gibi iki farklı yöndeki örnekler üzerinden değerlendirilmiştir.

İki aşamada elde edilen sonuçlar farklı kategoride değerlendirilmiş olup birbirleri ile planlama süreçlerinde veya analiz süreçlerinde beraber ele alınmamıştır. Bunun sebebi Türkiye’de kentsel dönüşüm ve ulaşım arasında tek yönlü etkileşim yerine farklı boyutlarda etkileşimlerin olmasıdır. Bu etkileşimlerin birbirleri ile olan ilişkileri farklı bakış açıları gelecekte yapılacak devam çalışmalarında ele alınabilir.

Bu bağlamda ülkemizde genel anlamda yasal sürecin tam anlamıyla uygulanabilmesinin büyük bir önem arz ettiği görülmektedir. Kentsel dönüşüm kavramının yalnızca fiziksel anlamda değil alanın sosyo-ekonomik durumunun da

göz önünde bulundurularak katılımcı planlama esasıyla, ulaşım bağlantıları da değerlendirilerek planlama çalışmaları yürütülmelidir. Projeler uygulanmadan önce mevcut durumun iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Mevcut durum ve kentin eğilimi de incelendiğinde daha sürdürülebilir bir gelişim sağlanabilir. Bu aşamalardan herhangi birinin yapılmaması ya da kentin plansız gelişmesi görüldüğü üzere kent için ilerleyen süreçte trafik sorunlarına, altyapı eksikliğine, çarpık kentleşmeye ve benzeri sorunlara neden olmaktadır.

Kentsel dönüşümün ve ulaşımın en uygun haline gelebilmesi için alanda yaşayanların sosyo-ekonomik durumu da göz önünde bulundurularak yeni yaşam alanları ve ulaşım araçları sunulmalıdır. Daha yaşanılabilir ve sürdürülebilir bir çevre oluşturabilmek için bu alanlar üzerinde çevre bölgelerle de etkileşimi yüksek, yayaların daha rahat kullanabileceği, yeşil alanların birbiriyle bağlantılı ve sürdürülebilir olduğu, arazi kullanım ve ulaşım dengesinin sağlandığı herkes için çağdaş ve sürdürülebilir planlar oluşturulmalıdır.

Bu bağlamda İstanbul'da önemli bir sorun olan trafiğe çözüm getirebilmek adına ve daha yaşanabilir bir çevrede yaşayabilmek için bundan sonraki süreçte ve uygulanan projelerin kentleşmeyi daha da arttırmasını önlemek amacıyla çeşitli önemler alınabilir. Bu bağlamda öncelikli olarak:

- Kentsel dönüşüm vb. kavramların kanunlarla tam olarak belirlenerek herhangi bir boşluk bırakmadan başka bir ifade ile aflara olanak sağlayacak süreçlerden/uygulamalardan kaçınarak yasal çerçevede oluşturulması,
- Dönüşüm alanlarında fiziksel yapının düzeltilmesinin yanında alanda yaşayanların sosyal durumlarının da düzeltilmesinin sağlanması,
- Dönüşüm alanlarında ulaşım bağlantılarının, mevcut durumunun iyi analiz edilmesi ve bu veriler baz alınarak gelecek öngörülerinin yapılması,
- Ulaşım projeleri nedeniyle yerleşime açılması muhtemel olan orman, 2B vb. arazilerinin korunmasının sağlanması,

- İnsanların bireysel araç kullanımından ziyade toplu taşımaya yönlendirilmesi ve bunun için mevcut toplu taşıma hatların ücret iyileştirmeleri, yeni güzergâh, saat eklemesi vb. yapılması,
- Mevcut ulaşım hatlarında düzenlemeler yapılarak diğer ulaşım ağları ile bağlantısının arttırılarak sinyalizasyon sistemleri veya yönlendirme çalışmaları ile ulaşım sisteminin verimliliğinin sağlanması,
- Ulaşım kapasitesinin arttığı alanlarda yapılaşma yoğunluklarının azaltılmasına yönelik çalışmalar yapılması,
- Toplu taşıma araçlarının herkes için erişilebilir olması,
- Bireysel araçların yoğunluğun olduğu merkezi alanlara erişiminin kısıtlanarak toplu taşıma araçlarının bu bölgelere girişlerine izin verilmesi sağlanabilir.

## 7. KAYNAKLAR

Akbulut, F., “Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlaması ve yönetiminde sürdürülebilir politika önerileri”, *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11, 336-355, (2016).

Akkar, M., “Kentsel dönüşüm üzerine Batı’daki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye”, *Planlama Dergisi*, 2006 (2), 29- 38, (2006).

Aktan, Aktuğlu, E., Ö., “Kent biçimi – ulaşım etkileşimine ilişkin (tarihsel ve güncel) yaklaşımlar İstanbul örneği”, *Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 10-18, (2006).

AKOM, “İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Ve Deprem Önleme Çalışmaları [online]”, (12 Kasım 2019), [http://ibb.gov.tr/sites/akom/documents/haberler\\_haberdetay\\_0106.html](http://ibb.gov.tr/sites/akom/documents/haberler_haberdetay_0106.html), (2019).

Alp, J., “Büyük, daha büyük, en büyük... İktidarların kente imzası: mega projeler”, *mimar.ist dergisi*, (61), 15-19, (2018).

Altıntaş, S., “ Kültürel etkinlikler aktörü olarak yeni orta sınıf ve soylulaştırma ilişkisi üzerine bir tartışma”, *Sosyoloji Konferansları*, 54 (2), 115-142, (2016).

Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, “Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Öncelikli Proje Alanı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Plan Açıklama Raporu”, (2011).

Artuç, D., “Kentsel dönüşümün sosyal ve mekânsal etkileri: Fikirtepe kentsel dönüşüm”, Yüksek Lisans, *Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2016).

Ataöv, A., Osmay, S., “Türkiye’de kentsel dönüşüme yöntemsel bir yaklaşım”, *METU JF*, 24 (2), 57-82, (2007).

Avrasya Tüneli, “Projenin kazandırdıkları [online]”, (17 Mart 2019), <https://www.avrasyatuneli.com/seyahat/projenin-kazandirdiklari>, (2019).

Aydınlık gazetesi, “Büyük vurgun [online]”, (13 Mart 2019), <https://aliserdarbolat.blogspot.com/2013/07/agac-katili-parti-akp-4-ulkerin.html>, (2013).

Bağış, A., Yıldırım, R., Ö., Bektaş Buran B., ve Binay Yılmaz N., “Measurement Method of Service Quality in Public Transportation; Case of Istanbul”, *16. Uluslararası Ekonometri Sempozyumu, Yöneylem Araştırması ve İstatistik*, (2015).

Bayhan, İ. H., *Şehir Planlaması*, İstanbul: İskender Matbaası, 1-21, (1969).

Bloomberg, Türkiye’ye yeni enstrüman geliyor [online], (27 Nisan 2018), <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1244946-turkiyeye-yeni-finansal-enstruman-geliyor> , (2016).

Boujenko, N., and Jones, P.,”‘link’ and ‘place’: a new approach to street planning and design”, London, (2009).

Bozdağ, A., İnam Ş., ve Durduran S.S., “kentsel dönüşüm uygulamalarına çok amaçlı yaklaşım, bursa (İnegöl) kenti örneği”, *S.Ü. Müh.- Mim. Fak. Derg.*, 26 (4), 124-139, (2011).

Candan A. B., Özbay C., *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar*, Metis Yayınları, 47- 70, (2014).

CNN Türk, “İstanbul’a 3. Köprü hangi semtleri değerlendirecek? [online]”, (13 Mart 2019), <https://www.cnnturk.com/video/ekonomi/turkiye/istanbula-3-kopru-hangi-semtleri-degerlendirecek> , (2016).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı İstanbul Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü, “İlan edilen riskli alanlar [online]”, (18 Nisan 2019), <https://istanbulakdm.csb.gov.tr/ilan-edilen-riskli-alanlar-i-3598>, (2019).

Çobanyılmaz Öztürk, P., “İstanbul’da (mega) projeler ve kentsel değişim”, *Mimarist*, 58, 47-55, (2017).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Kalkınma Planı Birinci Beş Yıl*, (1963).

Devlet Planlama Teşkilatı, *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (1968).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (1973).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (1979).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (1985).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (1990).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (1996).

Devlet Planlama Teşkilatı, *Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, (2001).

Dünya, “3. Havalimanı bölgesi güvenlikçi, hostes ve pilot göçünü bekliyor [online]”, (21 Mart 2019), <https://www.dunya.com/kose-yazisi/3-havalimani-bolgesi-guvenlikci-hostes-ve-pilot-gocunubekliyor/409458> , (2018).

Ekinci, B., ve Ekinci, D., “Küçükçekmece’de Coğrafi Özellikler”, (ed: Mehmet Yalçın Yılmaz), “*Dünden Bugüne*” Küçükçekmece, İstanbul: Pelikan basım, 150-246, (2009).

Elker, C., *Ulaşımında Politika ve Pratik*, Ankara: Gölge Ofset Matbaacılık, 1-157, (2002).

Emlak Ansiklopedisi, “Küçükçekmece [online]”, (08 Temmuz 2019), <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/kucukcekmece> , (2013).

Emlak Kulisi, “Avrasya tüneliyle Zeytinburnu yükselecek [online]”, (17 Mart 2019), <https://emlakkulisi.com/avrasya-tuneliyle-zeytinburnu-yukselecek/15797> , (2012).

Emlak Kulisi, “Marmaray tarihi semtlere gayrimenkul fiyatlarına rekor prim yaptırdı! [online]”, (27 Şubat 2019), <https://emlakkulisi.com/marmaray-tarihi-semtlere-gayrimenkul-fiyatlarina-rekor-prim-yaptirdi/203788> ,(2013)

Emlak Kulisi, “Emlakta yeni değerleri Avrasya tüneli belirliyor! [online]”, (17 Mart 2019), <https://emlakkulisi.com/emlakta-yeni-degerleri-avrasya-tuneli-belirliyor/506704> , (2016).

Emlak Sayfası, “Altunizade de ev fiyatlarına Marmaray dopingi [online]”, (27 Şubat 2019), <https://www.emlaksayfasi.com.tr/bolge-raporlari/altunizade-de-ev-fiyatlarina-marmaray-dopingi-h6849.html>, (2016)

Emlak Sayfası, “Avrasya Tüneli kentsel dönüşümün zayıf kaldığı yerlere değer kattı [online]”, (18 Mart 2019), <https://www.emlaksayfasi.com.tr/emlak-gundem/avrasya-tuneli-kentsel-donusumun-zayif-kaldigi-yerlere-deger-katti-h18189.html>, (2016).

Erdal, N., “Kentsel yenileme uygulamalarında Kullanıcı memnuniyetinin belirlenmesi: Küçükçekmece Ayazma yenileme uygulaması” Yüksek lisans, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2010).

Erman, T., “ Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi ve yerinden edilme: deneyimler, söylemler, uygulamalar”, *VI. Ulusal Sosyoloji Kongresi*, Aydın, (2009).



Evrensel, “Havalimanı için imara açılan arazide Numan Kurtulmuş’un hissesi çıktı [online]”, (13 Mart 2019), <https://www.evrensel.net/haber/372960/havalimani-icin-imara-acilan-arazide-numan-kurtulmusunhissesi-cikti>, (2019).

Fuerst, F. And Wegener, M., “Land-Use Transport Interaction: State of the Art.” *SSRN Electronic Journal*. 1-85, (2004).

Gerçek, H., “İstanbul’un geleceğine yönelik ulaşım politikaları”, *Planlama Dergisi*, 8, 39-41, (2007).

Gerçek, H., “Ulaştırma yatırımları üzerinden İstanbul’un geleceği”, *Mimar.ist dergisi*, 45 (10), 60-66, (2014).

Giray, S., “Doğrusal olmayan kanonik korelasyon analizi ve yaşam memnuniyeti üzerine bir uygulama”, Doktora Tezi, *Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, (2011).

Gökdemir, Ö., “Marmaray projesi ulaşım projesi değil kentsel dönüşüm projesidir [online]”, (25 Şubat 2019), <http://docplayer.biz.tr/18235254-Marmaray-projesi-ulasim-projesi-degil-kentsel-donusum-projesidir.html>, (2016).

Gökgür, P., “1933’den 2003’e Atina Kartasındaki Değişimler, CIAM’dan CEU’ya”, *Planlama Dergisi*, 2005 (1), 35-41, (2005).

Hamamcıoğlu, C., “ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yer seçimine etkilerinin İstanbul tarihi yarımada örneğinde değerlendirilmesi”, Doktora, *Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 38-46, (2009).

Havalimanı Ulaşım, “İstanbul havalimanına nereden gideceksiniz? [online]”, (26 Ekim 2019), <https://havalimanıulasim.com/yeni-istanbul-havalimanina-ulasim/>, (2019).

Hürriyet, “Üçüncü havalimanı bölgesini imara açabilecek düzenleme [online]”, (23 Mart 2019), <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ucuncu-havalimani-bolgesini-imara-acabilecek-duzenleme-26155845>, (2014).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, “Başakşehir ilçesi hizmet ve yatırımlarımız [online]”, (11 Temmuz 2019), <https://www.ibb.istanbul/Uploads/2019/2/BASAKSEHIR-2018.pdf>, (2018).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, “Performans esaslı yatırım ve hizmet programı [online]”, (19 Nisan 2019),

<https://www.ibb.istanbul/Uploads/2017/12/istanbul-Buyuksehir-Belediyesi-Performans-Esasli-Yatirim-Ve-Hizmet-Programi-2018.pdf>, (2018).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*, İstanbul, (2009).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Müdürlüğü, *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)*, İstanbul, (2011).

İstanbul Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, “2018 yılı yatırım programı [online]”, (18 Nisan 2019), <http://www.istanbulplanlama.gov.tr/2018-yili-yatirim-programi>, (2018).

Kanal İstanbul ÇED, “Kanal İstanbul projesi (kıyı yapıları [yat limanları, konteyner limanları ve lojistik merkezler], denizden alan kazanımı, dip taraması, beton santralleri dâhil) çevresel etki değerlendirmesi raporu” (26 Ocak 2020), file:///C:/Users/user/Downloads/21257\_Son\_Sekli\_Verilen\_Rapor.pdf, (2020).

Kanal İstanbul, “Neden Kanal İstanbul? [online]” (25 Ocak 2020), <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-amaci>, (2020).

Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planı, (2013).

Karasu, M. A., ”Devletin değişim sürecinde belediyelerin konut politikalarında farklılaşan rolü”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(1), 245-264, (2009).

Kayıkçı, S., “Türkiye’de kentsel dönüşüm politikası analizi”, *Bilgi*, 26, 62-94, (2013)

Keleş, R., *Kent bilim terimleri sözlüğü*, Ankara : İmge Kitabevi, (1998)

Keleş, R., *Kentleşme Politikası*, Ankara : İmge Kitabevi, 414-418, (2016)

Kent ve Demiryolu, “Marmaray 3. Köprüden farklı değil [online]” (15 Mart 2019), <http://kentvedemiryolu.com/marmaray-3-kopruden-farkli-degil/>, (2007).

Köse, S.T., “Korelasyon ve regresyon analizi”, (2008).

KGM, “Karayolları genel müdürlüğü güzergah analizi [online]”, (26 Ekim 2019), <https://yol.kgm.gov.tr/guzergahanalizi>, (2019).

Kılınçaslan, İ. *Kent Ekonomisi*, İstanbul: Ninova Yayınları,1-24, (2010).

Kılınçaslan, T. *Kentsel Ulaşım*, İstanbul: Ninova Yayınları, (2012).

Korkmaz, C., “evaluation of sustainability performance of urban regeneration projects: the case of the North entrance of Ankara urban regeneration Project”, Yüksek Lisans, Ankara, (2015).

Kurtoğlu, A., “Küçükçekmece’de Ulaşımın Tarihçesi”, (ed: Mehmet Yalçın Yılmaz), “*Dünden Bugüne*” *Küçükçekmece*, İstanbul: Pelikan basım, 394-412, (2009).

Küçükçekmece Belediyesi, “Tarihi [online]”, (12 Şubat 2019), <http://kucukcekmece.istanbul/icerikler/kucukcekmece/tarihi/709>, (2019).

Marmaray, “Marmaray tarihi [online]”, (24 Şubat 2019), <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/Tarih%C3%A7esi/1#prettyPhoto>, (2019).

Mega İstanbul, “İstanbul’un mega projeleri [online]”, (22 Şubat 2019) <https://megaprojeleristanbul.com/#>, (2019).

Morimoto, A., *Traffic and Safety Sciences:Interdisciplinary Wisdom of IATSS*, The Japan Times, 22-30, (2015).

Olivkova, I., “Quality standards for measuring the level of service in public transport”, VI (5), 229- 235, (2011).

Oruç, G. D., Giritlioğlu. C., “The Evaluation Of Urban Quality And Vitality Of The Istanbul Historical Peninsula-Eminönü District”, *ITU A/Z*, 5 (1), 97-117, (2008).

Osazuwa, S.O., “The relationship between transportation and development” (2015)

Özden, P.P., ”Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği”, Doktora tezi, *Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2002).

Özden, P. P., *Kentsel Yenileme*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, (2008).

Penbecioğlu, M., “büyük ölçekli kentsel projeler, mekanın üretimi ve neo-liberal hegomonya: İzmir örneğinde karşılaştırmalı bir araştırma”, *Megaron*, 8 (2), 97-114, (2013).

Petersen, R., *Module 2a Land Use Planing and Urban Transport*, TZ Verlagsgesellschaft, 1-3, (2004).

Pticina, I., “ The methodology of data collection about public transport service quality”, *Reliability and Statistics in Transportation and Communication - (RelStat'11)*,155-164, (2011)

Resmi Gazete, *Ankara Belediyesine, arsa ve arazisinden belli bir kısmını mesken yapacaklara 2490 sayılı Kanun hükümlerine bağlı olmaksızın ve muayyen şartlarla tahsis ve temlik yetkisi verilmesi hakkında Kanun*, 6938, (1948).

Resmi Gazete, *Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı ve Bayındırlık, tmar, Ulaştırma ve Turizm ile İçişleri Komisyonları Raporları (1/984)*, 911, (2005).

Resmi Gazete, *Dokuzuncu Kalkınma Planı*, 26215, (2006).

Resmi Gazete, *bazı kanunlarda ve bayındırlık ve iskan bakanlığının teşkilat ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararnamede değişiklik yapılmasına dair kanun*, 25192, (2003).

Resmi Gazete, *gecekondu kanunu(1)(2)*, 12362, (1966).

Resmi Gazete, *Sulak alanlaların korunması yönetmeliği*, 28962, (2014).

Roberts, P., Sykes, H., *urban regeneration a handbook*, New Delhi: Sage publications, 1-9 (2000).

Rodrigue, J.P., Comtois, C., and Slack, B., *The geography of transport systems*, New york: Routledge, (2006).

Sabah, “İşte yeni İstanbul [online]”, (24 Nisan 2019), <https://www.sabah.com.tr/yasam/2012/06/02/iste-yeni-istanbul> , (2012).

Sam, N., “Soylulaştırma süreçlerine ekonomik bir yaklaşım: rant farkı” *İ.İ.B.F. Dergisi*, XXIX (II), 133-151, (2010).

Sargın, S., “Isparta’da Kentsel Koruma”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 14, 251-282, (2005).

Sayar, Z., “5218 No.lu kanun ve mavi haritası”, *ARKİTEKT*, 187-188, (1948).

Solidere, “Solidere Annual Report [online]”, (18 Temmuz 2018), <http://www.solidere.com/sites/default/files/attached/ar2002.pdf>, (2002)

Şahin, S.,”Küçükçekmece Tarihi”, (ed: Mehmet Yalçın Yılmaz), “*Dünden Bugüne*” *Küçükçekmece*, İstanbul: Pelikan basım, 2-147, (2009).

Şen, B., Kurtuluş H. (ed), *İstanbul’da kentsel ayrışma mekânsal dönüşümde farklı boyutlar*, İstanbul: Bağlam Yayıncılık, 127-160, (2005).

Şenbil, M.,”Kentsel ulaşım”, (ed: Ersoy, M.), *Kentsel Planlama ansiklopedik sözlük*, İstanbul: Ninova yayıncılık, 260-262, (2012).

Şişman,A., Kibaroğlu, D., ”Dünyada ve Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları”, *TMMOB harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik kurultayı*, Ankara, (2009).

Tadmori, K.,”Lübnan - Trablus Kentsel Sit Alanı’nın Koruma Sorunsalı Ve Koruma – Planlaması İçin Yönlendirici Kavramsal Çerçeve”, Doktora, *Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2004).

Tekeli, İ., *Modernizim, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 106-134, (2009).

Tekeli, İ., *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 270-277, 303-314, (2011).

TOKİ, “Ayazma kentsel dönüşüm projesi sunum”, (14 Eylül 2018), (2014).

TOKİ, “İstanbul ili, Başakşehir ilçesi Kuzey Ayazma Gecekondu önleme bölgesi 1/5000 ölçekli nazım imar planı açıklama raporu” (29 Ekim 2019), (2015).

TOKİ, “İstanbul ili, Başakşehir ilçesi Güney Ayazma Gecekondu önleme bölgesi 1/5000 ölçekli nazım imar planı açıklama raporu” (30 Ekim 2019), (2017).

TOKİ, “İstanbul ili Başakşehir ilçesi İkitelli Ayazma Bölgesi gecekondu dönüşüm ve kentsel yenileme alanına ilişkin analitik etüd çalışmaları” (27 Ekim 2019), (2016).

TOKİ, “TOKİ kurum profili 2009-2010 [online]”, (10 Nisan 2019), <http://www.toki.gov.tr/content/images/main-page-slider/30102016230415-pdf.pdf>, (2009).

Turgut, S., T., Çaçtaş Ceylan, E., “Gecekondu alanlarında kentsel dönüşüm uygulamasına bir örnek: Küçükçekmece / Ayazma-Tepeüstü kentsel dönüşüm projesi”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 18 (3), 23-51, (2009).

Turgut, S., T., Çaçtaş Ceylan, E., *Bir yerel yönetim deneyiminin ardından: Küçükçekmece Ayazma-Tepeüstü kentsel dönüşüm projesi*, İstanbul: Alfa Yayınları, (2010).

TÜİK, “Nüfus istatistikleri [online]”, (15 Kasım 2019), <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>, (2019).

TÜİK, “Genel Nüfus Sayımları [online]”, (15 Mart 2019), <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>, (2019).

TÜİK, “Ulaştırma İstatistikleri [online]”, (16 Mayıs 2018), <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=89&locale=tr>, (2018).

TMMOB ŞPO İstanbul şubesi., 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na İlişkin TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Görüşü, , *Planlama Dergisi*, 8, 26-30. (2007).

TMMOB ŞPO İstanbul şubesi, 2010., *3.Köprü Değerlendirme Raporu*, erişim tarihi: 24 Mart 2019.

T24 Bağımsız İnternet Sitesi, “20 soruda Marmaray; yenilikler ve eleştiriler ne? [online]”, (27 Şubat 2019), <https://t24.com.tr/haber/20-soruda-marmaray-yenilikler-ve-elestiriler-ne,242727>, (2013).

Üçer, F., Özdemir, T., Ceylan, H. ve Turabi, A., “Ulaşım ağlarında seyahat üretimi belirlenmesi için model yaklaşımı ve seyahat dağılımı”, *BAÜ FBE Dergisi*, 11(2), 3-16, (2009).

Vuchic, R., Vukan., *Urban Transit Systems and Technology*, USA: John Willey & Sons, Inc., 1-595, (2007).

Wegener, S.W., “possible future transport and land use strategies for sustainable urban development in european cities”, *Urban and Regional Research Dortmund*, 1-19, (2009).

Yapı Sektörünün Haber Portalı, “Marmaray aslında arazi rantı projesi mi? [online]” (22 Şubat 2019), [http://www.yapi.com.tr/haberler/marmaray-aslinda-arazi-ranti-projesi-mi\\_95954.html](http://www.yapi.com.tr/haberler/marmaray-aslinda-arazi-ranti-projesi-mi_95954.html) , (2009).

Yapı Sektörünün Haber Portalı, “Artan Kamu Yatırımlarıyla İstanbul'da Gelişen Bölgeler [online]”, (27 Şubat 2019),

[http://www.yapi.com.tr/haberler/artan-kamu-yatirimlariyla-istanbulda-gelisenbolgeler\\_129740.html](http://www.yapi.com.tr/haberler/artan-kamu-yatirimlariyla-istanbulda-gelisenbolgeler_129740.html), (2015).

Yenice, M.S., "Türkiye'nin kentsel dönüşüm deneyiminin tarihsel analizi", *BAÜ Fen Bil. Enst. Dergisi*, 16(1), 76-88, (2014).

Yeni Şafak, "Üçüncü köprü çevresine değer kattı [online]", (13 Mart 2019), <https://www.yenisafak.com/ekonomi/ucuncu-kopru-cevresine-deger-katti-2519098>, (2016).

Zingat, "Bölge raporu [online]", (24 Mart 2019), <https://www.zingat.com/bolge-raporu>, (2019).

Quattro, *Final report synthesis and recommendations*, (1998)

TCRP- Transit capacity and quality of service manual third edition, Washington D. C., (2013).

# **EKLER**



## 8. EKLER

### EK A Küçükçekmece Belediye Başkanlığı Meclis Kararı

#### T.C. KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYE BAŞKANLIĞI MECLİS KARARI

Karar Tarihi : 04/07/2005 Karar No : 2005/62  
Karar Konusu : Meclis Kararı

##### BELEDİYE MECLİSİ

Asis YENİAY	Enver ŞENGÖL	Cemal SARI	Nemik YURTSEVER	İbrahim BAYINDIR
Yemal KARADENİZ	Meslum KUTLU	Figen BAYRAMOĞLU	Hüseyin İPEK	Osman KIDIK
Göksele GÜMÜŞOĞAĞ	Ercan UYAN	Süleyman MAZLI	Oray CELEP	Berna SEÇKİN
İbrahim GÜLLÜK	Halis DALKILIÇ	Lokman ALBAYRAK	Ayhan ÇAKMAK	Ruben KILERCİ
Ali Şahin DOLUNAY	Recep ROSE	Rikmet KİŞİNOĞLU	Necati ARSLAN	Hakan EGELİ
Mustafa DORNAZ	Hüseyin OFLAJ	Harun KAYA	Mehmet Musum DENİZ	Mevlüt ŞAHİN
Huriye Bilgi TEŞCAN	Salahaddin DÖMEN	Hasan BULUT	Hakkı YAMAN	Ahmet KAYA
Adem ARSLAN	Kasım HAZİNOĞLU	Mustafa ÖZBEY	Şefik OK	Mehmet ARÇAKOĞA
Temel İKRA	Öktay GÖRCAN	Binali UÇAK	Zafer YAPICI	Rafendi SERTGÖK
Fatih ÖSTOMBAS				

Küçükçekmece Belediye Meclisinin 4.dönem 2.seçim yılı 2005 senesi Temmuz ayı meclis toplantısının 04.07.2005 tarihli 1.birleşiminde; Kentsel Dönüşüm Alanı ilanına ilişkin Emlak ve İstimlak Müdürlüğünün 23.06.2005 tarih ve 21-1202/3776 sayılı teklifi görüşüldü. .

#### **TEKLİF :**

- İLGİ : a) 04.06.2004 tarih ve 21-09-10/469 sayılı Başkanlık Emri.  
b) 09.06.2004 tarih ve 2004/21 sayılı Meclis Kararı.  
c) 13.06.2004 tarihli "İstanbul-İkitelli ( Ayazma ve Tepeliüstü Bölgeleri ) – Halkalı Kentsel Yenileme ( Gecekondu Dönüşüm ) Projesine İlişkin PROTOKOL"

İlgi (a) Başkanlık emri ile ilçemiz geneli yerleşme alanlarında gerçekleştirilmesi düşünülen "Kentsel Dönüşüm Projeleri"nin belirlenen program dahilinde yürütülmesi için gerekli tüm hazırlıkların yapılması istenmiştir.

Bahse konu ilgi (a) başkanlık emri doğrultusunda yapılan çalışmalar neticesinde, gerçekleştirilmesi düşünülen kentsel dönüşüm projeleri konusunda Belediye Başkanına yetki verilmesi konusu ilçe belediye meclisine onaya sunulmuş ve ilgi (b) meclis kararı ile Kentsel Dönüşüm Projeleri kapsamında, belirlenecek program dahilinde başkanlığımız ile Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ), İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı v.b. Kamu Kurum ve Kuruluşları arasında gerektiğinde Protokol imzalanması, bu kamu Kurum ve Kuruluşlarına belediyemiz çıkarları doğrultusunda borçlanma ve feragatte bulunulması hususlarında Başkanlık Makamına yetki verilmiştir.

Söz konusu ilgi (b) meclis kararı doğrultusunda, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ), İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Belediyemiz arasında ilgi (c) Protokolü imzalanmıştır. Yapılan protokol ve ekinde sınırları belirlenen bölgelerde analitik çalışmalar yapılmıştır.

24.12.2004 tarihinde yürürlüğe giren "5272 Sayılı Belediye Kanunu" 73. maddesinde "Büyükşehir belediyeleri, büyükşehir belediyeleri sınırları içindeki ilçe ve ilk kademe belediyeleri ve il belediyeleri ile nüfusu 50.000'in üzerindeki belediyeler; kentin gelişimine uygun olarak eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek; konut alanları, sanayi ve ticaret alanları, teknoloji parkları ve sosyal donatılar oluşturmak, deprem riskine karşı tedbirler almak veya kentin tarihî ve kültürel dokusunu korumak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir."

4

## EK B Protokol

### 13.06.2004 TARİHLİ İSTANBUL - İKİTELLİ (AYAZMA VE TEPEÜSTÜ BÖLGELERİ) - HALKALI KENTSEL YENİLEME (GECEKONDU DÖNÜŞÜM) PROJESİ'NE İLİŞKİN EK PROTOKOL

#### TARAFLAR :

- Madde 1-** 1.1 T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ)  
1.2. T.C. Küçükçekmece Belediyesi Başkanlığı (BELEDİYE)

#### PROTOKOLÜN KONUSU VE KAPSAMI

**Madde 2-** İş bu Ek Protokol, 13/06/2004 tarihinde BÜYÜKŞEHİR, TOKİ ve BELEDİYE arasında akdedilmiş Protokolün (Ek-1) 11 nci Maddesi uyarınca hazırlanmış olup, anılan Protokolün 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Maddelerini yeniden düzenlemektedir. İş bu Ek Protokol, ilgili Protokolün ayrılmaz bir parçasıdır.

**Madde 3-** 13/06/2004 tarihli Protokolün 4 üncü Maddesinde "TOKİ tarafından Halkalı 182/1 ada/parselde inşa edilecek olan konutlardan Ek Protokolle belirlenecek olanlar Tepeüstü ve Ayazma mevkiindeki gecekondu bölgelerinin tasfiyesi için kullanılacaktır. Bu konutlar ile ilgili tüm tasarruf hakkı TOKİ'ye aittir. Konutların satış bedeli, vadesi ve benzeri konular TOKİ'ce belirlenecektir. Bu alana yerleştirilecek hak sahiplerinin tespiti BELEDİYE'ce yapılacak olup, BÜYÜKŞEHİR Belediye Başkanı tarafından onaylanacaktır." ifadesi yer almaktadır.

İş bu Ek Protokolün imza tarihinden itibaren otuz (30) gün içerisinde BELEDİYE tarafından Ayazma ve Tepeüstü Bölgelerinde bulunan hak sahiplerine ait listeler tamamlanacak ve BELEDİYE'nin onayını müteakip, TOKİ'ye iletilecektir. Söz konusu hak sahipliği listeleri TOKİ tarafından Madde 4'te ifade edildiği şekilde hak sahibi olan vatandaşların 13/06/2004 tarihli Protokol çerçevesinde TOKİ tarafından inşa edilen konutlardan daha uygun koşullarda yararlanabilmeleri için yapılacak gerekli düzenlemelerde kullanılacaktır.

**Madde 4-** 13/06/2004 tarihli Protokolün 5 inci Maddesinde "Ayazma ve Tepeüstü Mevkiilerinde yaklaşık 120 hektarlık alandan ISKİ koruma bandı dışında kalan yaklaşık 90 hektarlık alandaki taşınmaz sahibi 3 üncü şahıslarla TOKİ, 2985 sayılı Kanun uyarınca anlaşmalar yapabilir. Anlaşma sağlanamayan hallerde gerçekleştirilecek kamulaştırma işlemi için teşekkül ettirilecek Kıymet Takdir Komisyonu TOKİ, BÜYÜKŞEHİR ve BELEDİYE temsilcilerinden oluşacaktır. Kıymet Takdir Raporları 1 (Bir) ay içerisinde tamamlanacak, bunu müteakip TOKİ, BELEDİYE ve BÜYÜKŞEHİR temsilcilerinden kurulacak olan Uzlaşma Komisyonu kamulaştırma işleminde öncelikli olarak becayiş yöntemini benimseyecek, bilahare kamulaştırma işlemi yasal prosedür uyarınca TOKİ tarafından sona erdirilecektir." hükmü yer almaktadır.

13/06/2004 tarihli Protokol ile belirlenen sınırlar içerisinde bulunan tüm arsa, bina ve eklentilerine ait tespit, ölçüm ve bedel taksitleri TOKİ ve BELEDİYE tarafından tamamlanmış olduğundan; iş bu Ek Protokolün imza tarihinden itibaren altmış (60) gün içerisinde BELEDİYE Tepeüstü bölgesinden başlamak suretiyle, Tepeüstü ve Ayazma bölgelerinde ikamet eden gecekonducular ile görüşmeleri tamamlayacak ve 13/06/2004 tarihli Protokolün 4 üncü Maddesinde ifade edildiği şekilde TOKİ tarafından Halkalı 182/1 ada/parselde inşa edilecek olan konutlardan yararlanmak isteyenlere ait muvafakatların alınması yolu ile Tepeüstü ve Ayazma mevkiindeki gecekondu bölgelerinin tasfiyesi sağlanacaktır.

İş bu Protokolün imzalanmasından itibaren altmış (60) gün bitiminde 13/06/2004 tarihli Protokol sınırları içerisinde bulunan arsa sahibi 3 üncü şahıslar ile anlaşma sağlanamayan durumlarda kamulaştırma işlemleri 5162 ve 4650 sayılı Kanun ile değişik 2942 sayılı Kanun çerçevesinde TOKİ tarafından yürütülecektir.

Aynı zamanda TOKİ tarafından, hak sahibi olan vatandaşların Halkalı bölgesinde inşa edilen konutlardan daha uygun koşullarda yararlanabilmeleri için gerekli düzenlemeler de TOKİ tarafından yapılacaktır.

Ayazma ve Tepeüstü Bölgelerindeki tapulu 3 üncü şahıslar için mülkiyetlerinde bulunan taşınmazların değerleri karşılığında TOKİ ile yapılacak becayiş işlemlerine (Halkalı'da yapılan konutlardan mahsuplaşma, Ayazma ve Tepeüstü Bölgelerinde yapılacak konutlardan mahsuplaşma, Ayazma ve Tepeüstünden imar hakkı verilmesi ve benzeri) ait usul ve esaslar yeni bir Ek Protokol ile belirlenecektir.

BELEDİYE'ye bu Madde ile verilen muvafakat temin süresi mücbir sebeplerden dolayı uzatılabilir.

**Madde 5- 13/06/2004 tarihli Protokolün 6 ıncı Maddesinde** "Gerek Tepeüstü bölgesindeki, gerekse de Ayazma bölgesindeki gecekonduların ve binaların boşaltılmasından, tasfiye edilmesinden BÜYÜKŞEHİR ve BELEDİYE sorumludur. Ayazma bölgesinin boş olarak TOKİ'ye teslimi Halkalı Gecekondu Önleme Bölgesinde yapılacak konutların hak sahiplerine teslimi tarihinden itibaren 3 (üç) ayı geçemez, aksi takdirde BÜYÜKŞEHİR ve BELEDİYE, TOKİ'nin uğrayacağı her türlü zararı tazmin etmekle yükümlüdür." hükmü yer almaktadır.

Bu hükme istinaden iş bu Ek Protokolün imzalanmasını müteakip, Madde 4 'te tanımlanan işlemlerin verilen süre içerisinde tamamlanmasına paralel olarak, TOKİ tarafından inşaatları tamamlanacak olan konutların gecekonducu hak sahiplerine tesliminden üç (3) ay sonra Tepeüstü ve Ayazma Bölgeleri tasfiyeleri tamamlanmış ve boş olarak TOKİ'ye teslim edilecektir.

İş bu Madde ile belirlenen tasfiye sürecine yönelik süreler tapulu alanların tasfiyesi için geçerli değildir; Madde 4'te ifade edildiği gibi tapulu 3 üncü şahıslar ve TOKİ arasında belirlenecek becayiş esaslarının belirlenmesinden sonra söz konusu alanların tasfiyesine yönelik süreler tekrar tanımlanacaktır. Bu konuda gerektiğinde yeni bir Ek Protokol yapılabilir.

**Madde 6- 13/06/2004 tarihli Protokolün 6 ıncı Maddesinde** "Ayazma Bölgesinde ve Ek:2'de yer alan krokide belirlenen proje alanı sınırına kadar atık su (gerektiği takdirde arıtma tesisi dahil), yağmursuyu, içme suyu ve doğalgaz çalışmaları ile birlikte aynı bölgede Vadi tabanındaki İSKİ kamulaştırma sahasındaki kamulaştırma işlemleri ve rekreasyon çalışmaları BÜYÜKŞEHİR tarafından yapılacak olup bu çalışmalar nedeniyle Ayazma Mevkiinde yapılacak konutlar ve ticaret merkezlerinden BÜYÜKŞEHİR'e verilecek arsa payı ile Ayazma ve Tepeüstü bölgelerindeki gecekonduların yıkım masrafı ve enkaz bedellerinin ödenmesi maliyeti karşılığında BELEDİYE'ye Ayazma Mevkiinde yapılacak konutlar ve ticaret merkezlerinden verilecek arsa payı, maliyet hesaplarına göre daha sonra hazırlanacak Ek protokolle belirlenecektir." Hükmü yer almaktadır.

Bu çerçevede, BÜYÜKŞEHİR tarafından İSKİ koruma bandı dahilinde yapılacak çalışmalar TOKİ ve BELEDİYE tarafından takip edilecek, BÜYÜKŞEHİR tarafından Protokolde yer alan düzenlemelerin yapılmaması durumunda proje bütünlüğü gözetilerek gerekli önlemler alınacaktır.

Aynı zamanda Tepeüstü ve Ayazma Bölgelerinde BELEDİYE tarafından yürütülecek tasfiye işlemleri ile ilgili olarak; iş bu ek Protokolün 5 inci maddesinde ifade edildiği çerçevede tasfiye işlemleri tamamlandıktan sonra alanlar TOKİ'ye boş ve uygulanmaya hazır halde teslim edildikten sonra, TOKİ ve BELEDİYE arasında 13/06/2004 tarihli Protokol uyarınca mahsuplaşma esasları belirlenecektir.

**Madde 7- 13/06/2004 tarihli Protokolün 6 ıncı Maddesinde** yer alan "Ayazma ve Tepeüstü Bölgelerine ait Kentsel Tasarım Projeleri, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar, TOKİ tarafından BÜYÜKŞEHİR ve BELEDİYE'nin görüşleri alınmak suretiyle hazırlanıp, 2985 sayılı Kanuna göre onaylanacaktır." hükmü iş bu Ek Protokol ile "Ayazma ve Tepeüstü Bölgelerine ait Kentsel Tasarım Projeleri, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar, TOKİ tarafından BÜYÜKŞEHİR ve BELEDİYE'nin görüşleri alınmak suretiyle hazırlanıp, 5162 sayılı Kanuna göre onaylanacaktır" şeklinde değiştirilmiştir.

**Madde 8** - 13/06/2004 tarihli protokol eki liste ve harita Ek-2 ve Ek-3'de olduğu gibi değiştirilmiştir.

#### **Diğer Hükümler**

#### **Madde 9 – FESİH**

İşbu Ek Protokolden doğan yükümlülüklerin taraflardan biri tarafından ihlal edilmesi veya makul süre içerisinde yerine getirilmemesi veya yerine getirilmesi hususunda (diğer taraflardan biri tarafından) ihtarname keşidesine rağmen verilen süre içerisinde yerine getirilmemesi halinde, ihtarname ile verilen süre sonunda başkaca ihtar gerek kalmaksızın Ek Protokol kendiliğinden feshedilmiş sayılır.

Tarafların fesih nedeniyle doğabilecek zararlarını, zarara neden olan taraftan talep hakları saklıdır.

**Madde 10-** Ek Protokolden doğan anlaşmazlıkların çözümünde ANKARA ve İSTANBUL Mahkemeleri ve İcra Daireleri yetkilidir.

**Madde -11** Obir (11) maddeden ibaret olan iş bu Ek Protokol taraflar arasında.../.../ 2006 tarihinde üç (3) nüsha olarak imzalanmış ve imzalanmasını müteakip yürürlüğe girmiştir

#### **EKLER:**

Ek-1 : 13/06/2004 tarihli Protokol ( 1 adet 5 sayfa )  
Ek-2 : Parsel listesi ( 1 adet 2 sayfa )  
Ek-3 : Ayazma bölgesi proje alanı haritası (A3- 1 adet 1 sayfa )

T.C.  
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR  
BELEDİYE BAŞKANLIğI

Dr. Mimar Kadir TOPBAŞ  
Büyükşehir Belediye Başkanı

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
TOPLU KONUT İDARESİ  
BAŞKANLIğI

Erdoğan AYRAKTAR  
Başkan

T.C.  
KÜÇÜKÇEKMECE  
BELEDİYE  
BAŞKANLIğI

Aziz YENİAY  
Belediye Başkanı

## EK C 2 No'lu Ek Protokol



### İSTANBUL - İKİTELLİ (AYAZMA VE TEPEÜSTÜ) - HALKALI BÖLGELERİ KENTSEL YENİLEME (GECEKONDU DÖNÜŞÜM) PROJESİ'NE İLİŞKİN

#### 2 NOLU EK PROTOKOL

EYLÜL 2006

**İSTANBUL - İKİTELLİ (AYAZMA VE TEPEÜSTÜ BÖLGELERİ) - HALKALI  
KENTSEL YENİLEME (GECEKONDU DÖNÜŞÜM) PROJESİ'NE İLİŞKİN  
2. NOLU EK PROTOKOL**

**Madde 1- Taraflar :**

- 1.1. T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ)  
1.2. T.C. Küçükçekmece Belediyesi Başkanlığı (BELEDİYE)

**Madde 2- 2 Nolu Ek Protokolün Konusu ve Kapsamı:**

TOKİ, BÜYÜKŞEHİR ve BELEDİYE arasında 13.06.2004 tarihinde **İstanbul - İkitelli (Ayazma ve Tepeüstü Bölgeleri) - Halkalı Kentsel Yenileme (Gecekondu Dönüşüm) Projesi'ne İlişkin Protokol (Ek-1); 20/02/2006 tarihinde de **İstanbul - İkitelli (Ayazma ve Tepeüstü Bölgeleri) - Halkalı Kentsel Yenileme (Gecekondu Dönüşüm) Projesi'ne İlişkin Ek Protokol (Ek-2)** imzalanmıştır.**

20.02.2006 tarihli Ek Protokolün 4 üncü maddesinde "Ayazma ve Tepüstü Bölgelerindeki tapulu 3 üncü şahıslar için mülkiyetlerinde bulunan taşınmazların değerleri karşılığında TOKİ ile yapılacak becayiş işlemlerine (Halkalı'da yapılan konutlardan mahsuplaşma, Ayazma ve Tepüstü Bölgelerinde yapılacak konutlardan mahsuplaşma, Ayazma ve Tepüstünden imar hakkı verilmesi ve benzeri) ait usul ve esaslar yeni bir Ek Protokol ile belirlenecektir" ve,

20.02.2006 tarihli Ek Protokolün 5 inci maddesinde "İş bu Madde ile belirlenen tasfiye sürecine yönelik süreler tapulu alanların tasfiyesi için geçerli değildir; Madde 4'te ifade edildiği gibi tapulu 3 üncü şahıslar ve TOKİ arasında belirlenecek becayiş esaslarının belirlenmesinden sonra söz konusu alanların tasfiyesine yönelik süreler tekrar tanımlanacaktır. Bu konuda gerektiğinde yeni bir Ek Protokol yapılabilir." hükümleri yer almaktadır.

İş bu 2 Nolu Ek Protokol, 13/06/2004 tarihinde BÜYÜKŞEHİR, TOKİ ve BELEDİYE arasında akdedilmiş Protokolün (Ek-1) 11 nci Maddesi ile taraflar arası 20/02/2006 tarihinde imzalanan Ek Protokolün 4 üncü ve 5 inci maddesi uyarınca hazırlanmış olup, ilgili Protokollerin ayrılmaz bir parçasıdır.

**Madde 3-** İş bu 2 Nolu Ek Protokol ile İstanbul Küçükçekmece (Ayazma ve Tepüstü Bölgeleri) – Halkalı Kentsel Yenileme Projesi kapsamındaki "tapulu hak sahipleri" ile Ek-3'te bir örneği sunulan "Muvafakat Senedi" çerçevesinde anlaşma sürecinin başlatılması konusunda taraflar arasında mutabakat sağlanmıştır.

**Madde 4-** İstanbul Küçükçekmece (Ayazma ve Tepüstü Bölgeleri) – Halkalı Kentsel Yenileme Projesi kapsamındaki hak sahiplerinin TOKİ tarafından Halkalı Bezirganbahçe'de inşa edilen konutlara nakilleri esnasında tüm ev eşyalarının taşınması işlemleri BELEDİYE'nin sorumluluğundadır.



## Diğer Hükümler

### Madde 5 – FESİH

İşbu 2 Nolu Ek Protokolden doğan yükümlülüklerin taraflardan biri tarafından ihlal edilmesi veya makul süre içerisinde yerine getirilmemesi veya yerine getirilmesi hususunda (diğer taraflardan biri tarafından) ihtarname keşidesine rağmen verilen süre içerisinde yerine getirilmemesi halinde, ihtarname ile verilen süre sonunda başkaca ihtara gerek kalmaksızın 2 Nolu Ek Protokol kendiliğinden feshedilmiş sayılır.

Tarafların fesih nedeniyle doğabilecek zararlarını, zarara neden olan taraftan talep hakları saklıdır.

**Madde 6-** 2 Nolu Ek Protokolden doğan anlaşmazlıkların çözümünde ANKARA ve İSTANBUL Mahkemeleri ve İcra Daireleri yetkilidir.

6 (altı) maddeden ibaret olan işbu 2 Nolu Ek Protokol taraflar arasında varılan anlaşma gereğince 14.09/2006 tarihinde iki (2) nüsha olarak tanzim ve imza edilmiş olup tarafların karşılıklı imzalarını müteakip yürürlüğe girer.

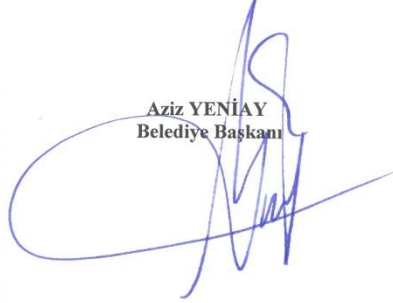
### EKLER:

Ek-1: 13.06.2004 tarihli Protokol

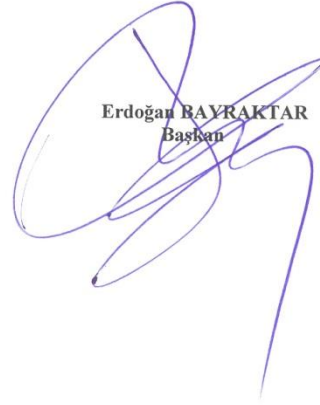
Ek-2: 20.02.2006 tarihli Ek Protokol

Ek-3: Muvafakat Senedi

T.C.  
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYE  
BAŞKANLIĞI

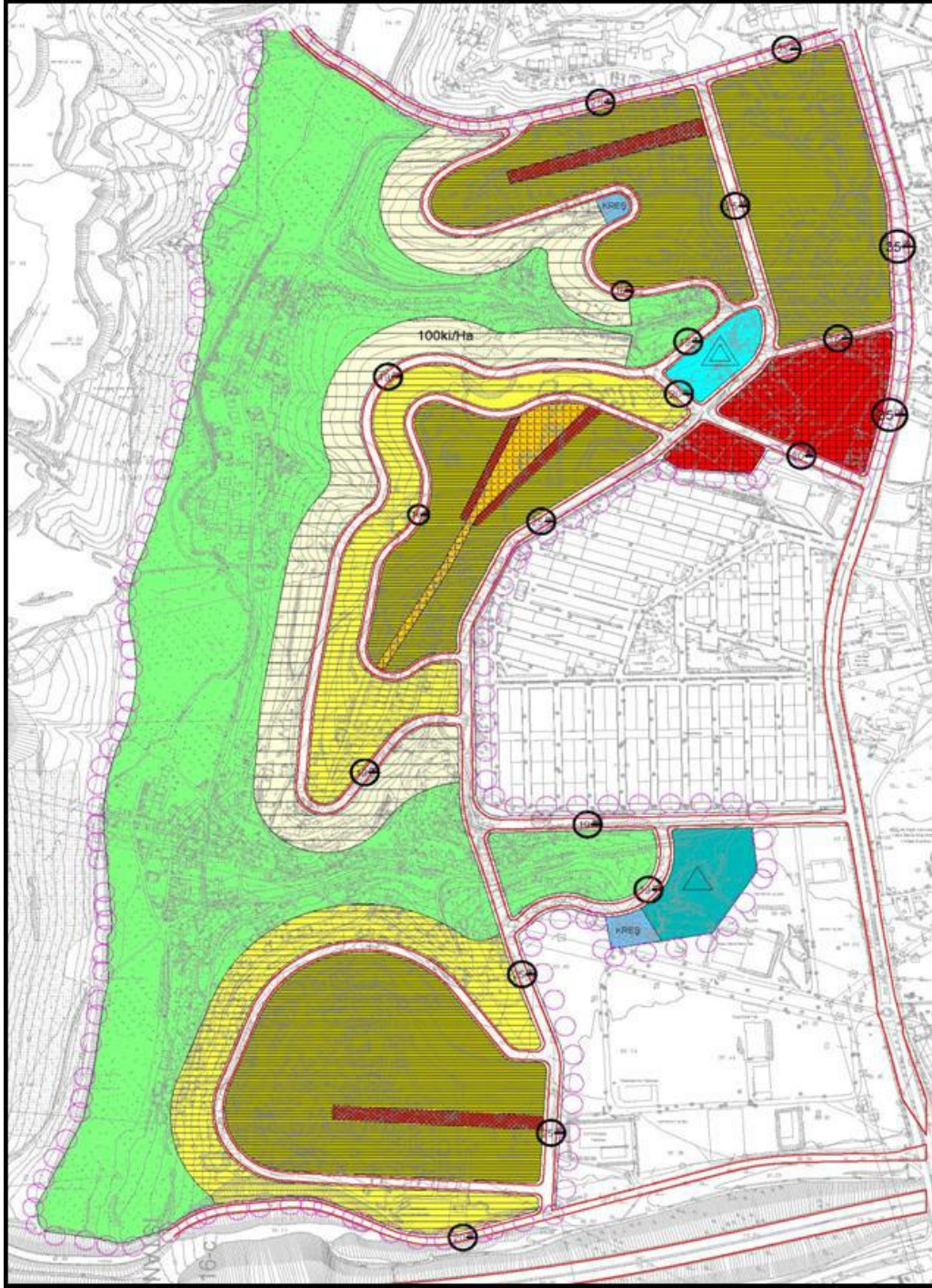
  
Aziz YENİAY  
Belediye Başkanı

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
TOPLU KONUT İDARESİ  
BAŞKANLIĞI

  
Erdoğan BAYRAKTAR  
Başkan



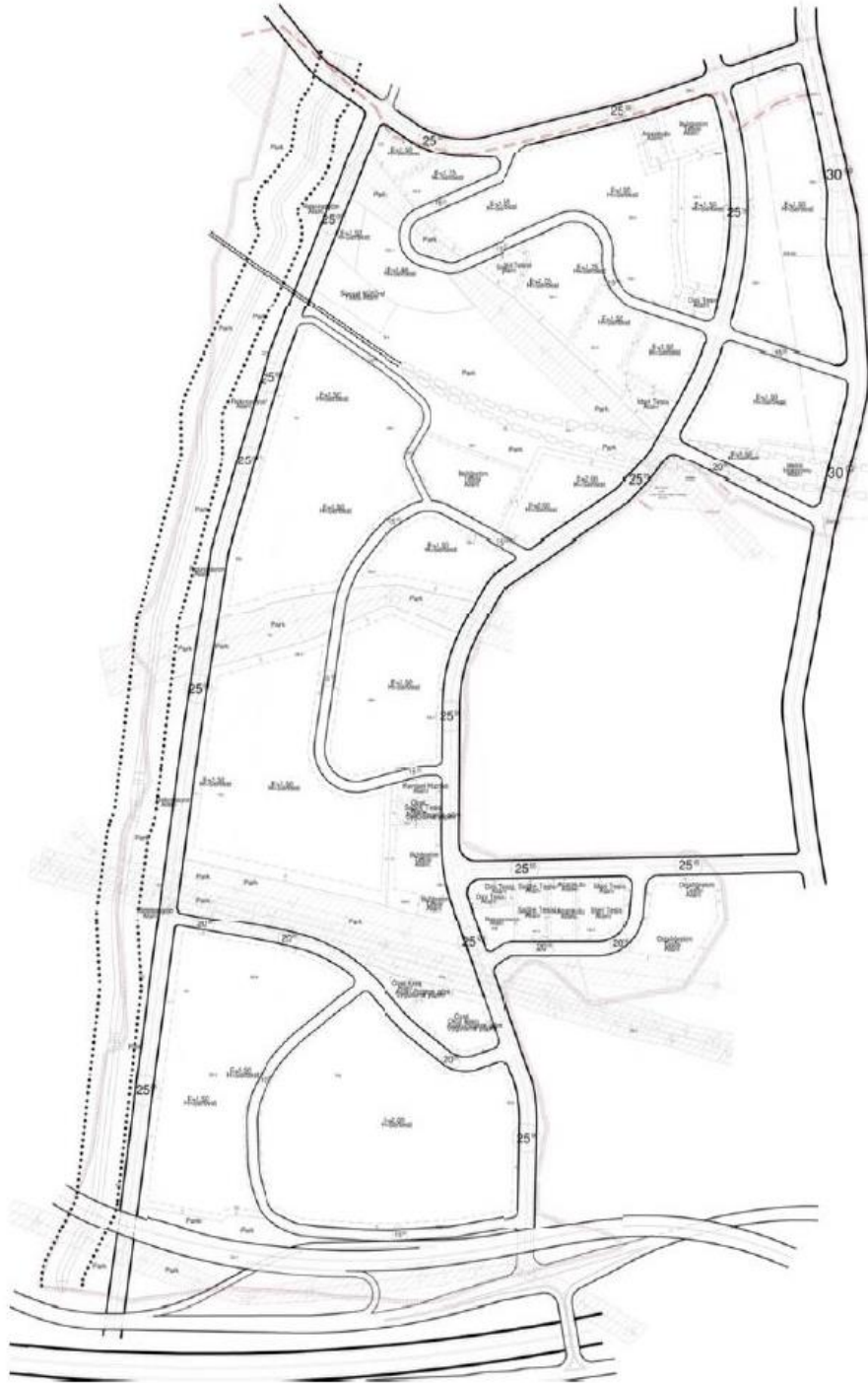
**EK D 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı**



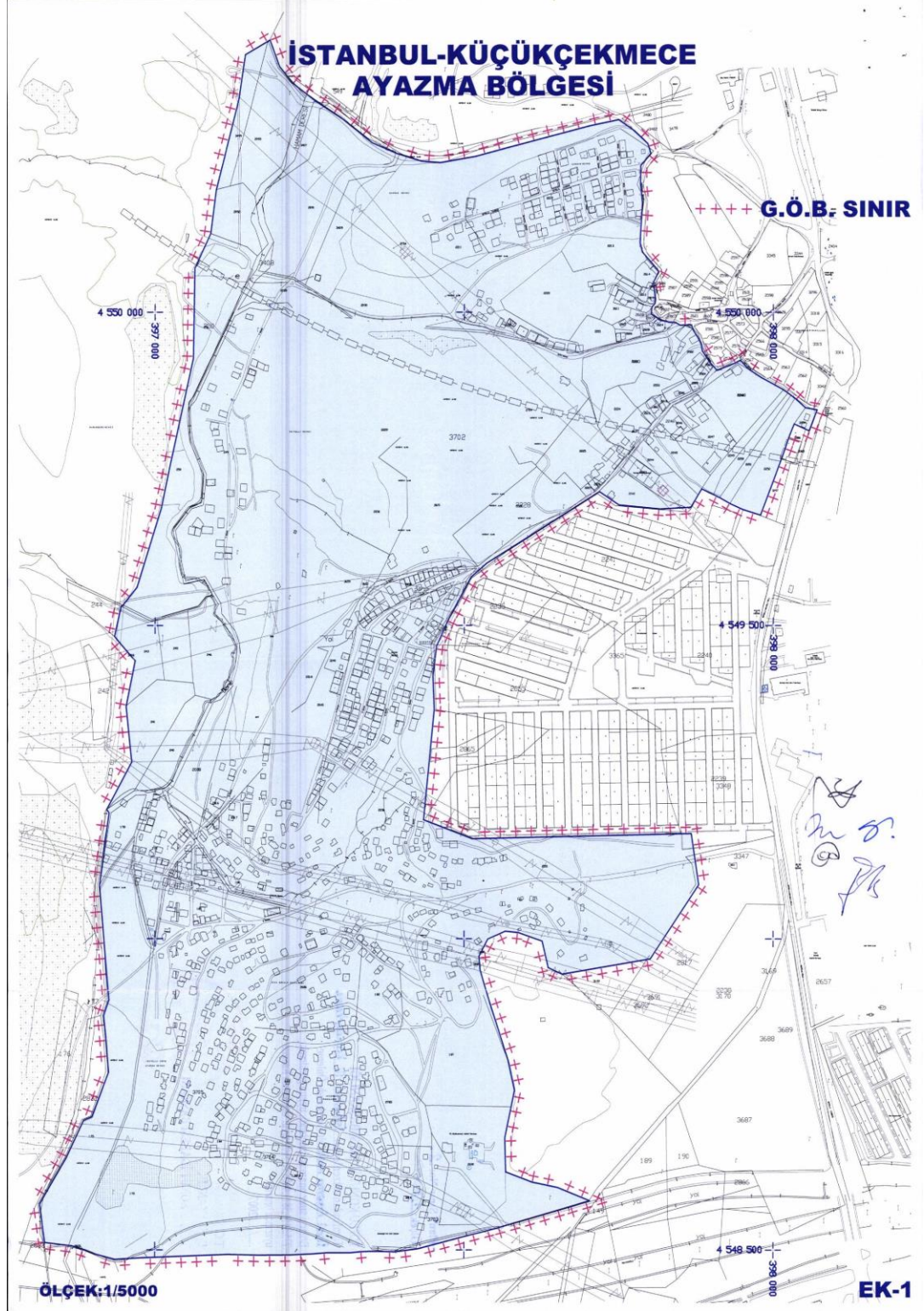




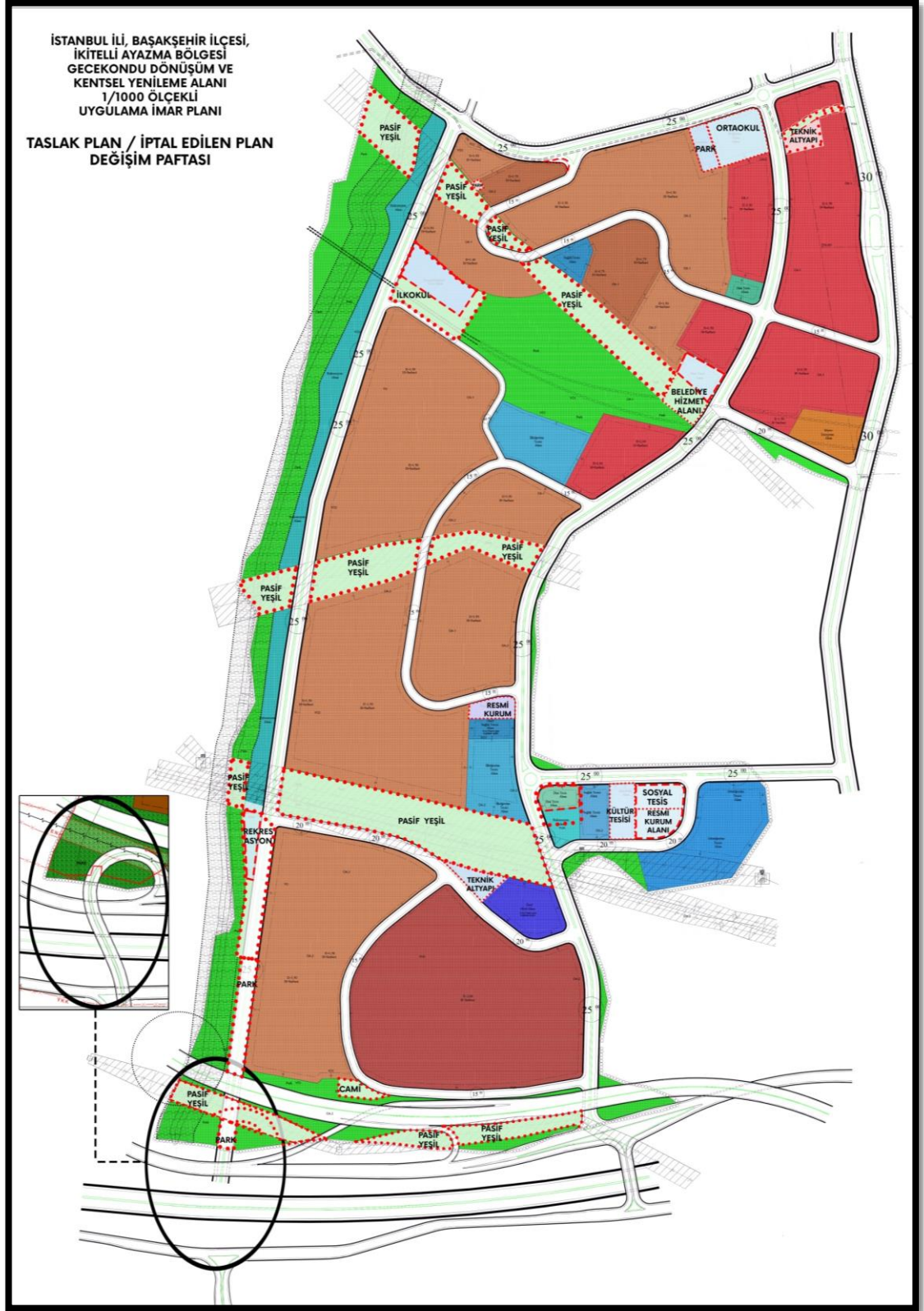
**EK E.2 1/1000 Ölçekli Başakşehir Ayazma Bölgesi Gecekondu ve Kentsel  
Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı**



**EK F İkitelli Mevkii Ayazma Toplu Konut Alanı Ve Gecekondu Dönüşüm Alanı 08.05.2007 tarih ve 2222 sayılı Başkanlık Olur'u Ayazma bölgesindeki yaklaşık 116,69 ha alan sınırları**



**EK G 30.03.2011 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Başakşehir Ayazma Bölgesi Gecekondu Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Alanı Uygulama İmar Planı**



# EK H İzin Belgesi

Evrak Tarih ve Sayısı: 11/10/2019-31043



T.C.  
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı  
Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü  
İstanbul Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü

Sayı : 50348757-305.99-E.99881  
Konu : Anket Uygulama İzni

10.10.2019

## DAĞITIM YERLERİNE

İlgi : Pamukkale Üniversitesi Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı'nın 05.09.2019 tarih ve E.16671 sayılı yazısı.

İlgi yazı ile; Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Ayça İLHAN'ın "*Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Kent İçi Ulaşım Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi*" başlıklı tez çalışmasına ilişkin anketi; İstanbul İli, Başakşehir İlçesi, Ziya Gökalp Mahallesi (TOKİ-Ayazma Konutları) ile Küçükçekmece İlçesi, İstasyon Mahallesi, Halkalı/Bezirganbahçe Toplu Konutlarında uygulayabilmesi için gerekli iznin verilmesi talep edilmiştir.

Bahse konu ilgi yazı incelenmiş olup; gerekli iş ve işlemlerin Başkanlığınızca yürütülmesi hususunda;  
Gereğini rica ederim.

Sezayi KÖSE  
İstanbul Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürü

Dağıtım:

Gereği:

Bilgi:

TOPLU KONUT İDARESİ BAŞKANLIĞINA PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ  
(İstanbul Hizmet Binası ) REKTÖRLÜĞÜNE  
Halkalı Atakent Mahallesi 221. Sok. No:5 (Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı )  
(Kanuni Sultan Süleyman Hastanesi karşısı) Kınıklı Kampüsü / Denizli /  
34307 Halkalı - Küçükçekmece / İSTANBUL

Not: 5070 sayılı Elektronik İmza Kanunu gereği bu belge elektronik imza ile imzalanmıştır.

Abbasğa Mahallesi Yıldız Caddesi No: 47 Beşiktaş - İSTANBUL  
Tel: 0212 318 4100 Faks: 0212 288 6892 e-posta:

Bilgi için: Merve ERDEM  
Şehir Plancısı

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanununa göre Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.  
Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanununa göre Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.

## EK I Yarı Yapılandırılmış Mülakat

### TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALARININ KENT İÇİ ULAŞIM ÜZERİNDEKİ ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

#### GİRİŞ

Değerli Katılımcı,

Bu anket Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda sürmekte olan lisansüstü tezimin bir parçasıdır. Anket sonuçları sadece akademik amaçla kullanılacaktır. Bu çalışmada İstanbul, Başakşehir, Ayazma'da yaşanan kentsel dönüşümün ulaşım planlaması süreçlerine ve ulaşım alışkanlıklarına olan etkisi araştırılmaktadır. Anketimiz toplam 10 dakika sürmektedir.

Katılımınız ve destekleriniz için teşekkür ederiz.

#### ANKET BİLGİLERİ

Anketin yapıldığı yer neresi? \*

- Ayazma  
 Bezirganbahçe

Kişisel bilgileriniz anketin yapıldığını göstermek amacı ile istenilmektedir. (zorunlu değil)

İsim ve Soyisim

Telefon

Ayazma'da kaç yıl yaşadınız/yaşıyorsunuz?

#### HANEHALKI ÖZELLİKLERİ / Soru 1

Hanede yaşayan kişi sayısı kaçtır? \*

- 1  
 2  
 3  
 4  
 5 ve üzeri

## HANEHALKI ÖZELLİKLERİ / Soru 2

Hanehalkının yaklaşık toplam aylık geliri ne kadardır? \*

- Asgari ücret
- 2000-3000 tl arası
- 3000-5000 tl arası
- 5000 tl ve üzeri

## HANEHALKI ÖZELLİKLERİ / Soru 3

Hanehalkının özel araç sahipliği kaçtır? \*

- Yok
- 1
- 2
- 3
- 4 ve üzeri

## HANEHALKI ÖZELLİKLERİ / Soru 4

Yaşadığınız bölgeden genel olarak memnun musunuz? \*

- Evet
- Hayır

## HANEHALKI ÖZELLİKLERİ / Soru 5

Oturduğunuz konut size mi ait, kira mı? \*

- Ev sahibi
- Kira

## HANEHALKI ÖZELLİKLERİ / Soru 6

Kentsel dönüşüm çalışmalarında kime güveniyorsunuz? \*

- Belediye
- TOKİ
- Özel sektör
- Hiç kimse
- Devlet daireleri

## ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 1

İş yerinize kentsel dönüşümden önce ulaşımınızı nasıl sağlıyordunuz? \*

- Yürüyerek
- Servis
- Özel araç
- Toplu taşıma
- Diğer

## ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 2

İş yerinize kentsel dönüşümden sonra ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz? (aktarma var ise birden çok seçeneği işaretleyiniz) \*

- Yürüyerek
- Servis
- Özel araç
- Raylı sistemler
- Metrobüs
- Otobüs
- Dolmuş
- Diğer



### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 3

Kentsel dönüşümden önce çalışma alanınıza ulaşımınız ortalama kaç dakika sürüyordu? \*

- 0-30 dk
- 30 dk - 1 saat
- 1 - 2 saat
- 2 saat ve üzerinde

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 4

Kentsel dönüşümden sonra çalışma alanınıza ulaşımınız ortalama kaç dakika sürmektedir? \*

- 0-30 dk
- 30 dk - 1 saat
- 1 - 2 saat
- 2 saat ve üzerinde

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 5

Kentsel dönüşümden önce aktarma yapıyor muydunuz? \*

- Evet
- Hayır

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 6

Kentsel dönüşümden önce hangi ulaşım türünü kullanıyordunuz? (aktarma varsa, birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz) \*

- Yürüyerek
- Servis
- Özel araç
- Raylı sistemler
- Metrobüs
- Otobüs
- Dolmuş
- Diğer

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 7

Kentsel dönüşümden önce genel sosyal aktivitelere ulaşımınızı nasıl sağlıyordunuz? \*

- Yürüyerek
- Özel araçla
- Toplu taşıma
- Bisiklet
- Diğer

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 8

Kentsel dönüşümden sonra genel sosyal aktivitelere ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz? \*

- Yürüyerek
- Özel araçla
- Toplu taşıma
- Bisiklet
- Diğer

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 9

Kentsel dönüşümden sonra bölgedeki araç ve trafik yoğunluğunda artış yaşandı mı? \*

- Evet  
 Hayır

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 10

Kentsel dönüşümden önce toplu taşıma imkanları yeterli miydi? \*

- Evet  
 Hayır

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 11

Kentsel dönüşümden sonra toplu taşıma imkanları yeterli mi? \*

- Evet  
 Hayır

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 12

Kentsel dönüşümden sonraki süreçte toplu taşımanın gelişmesi gerektiğini düşünüyorsanız, hangi ulaşım türünün ağırlıkta olmasını istersiniz? \*

- Dolmuş  
 Otobüs  
 Metrobüs  
 Raylı sistemler  
 Gelişmesi gerektiğini düşünmüyorum

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 13

Kentsel dönüşümden önce yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkanlar yeterli miydi? \*

- Evet  
 Hayır

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 14

Kentsel dönüşümden sonra yaya ve bisiklet yolları gibi motorsuz ulaşım türleri için imkanlar yeterli mi? \*

- Evet  
 Hayır

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 15

Bölgünüzde kentsel dönüşüm sonrasında hangi imkanların öne çıkması gerektiğini düşünüyorsunuz? \*

- Toplu taşıma imkanları  
 Otopark imkanları  
 Yol üst yapısı imkanları  
 Rekreasyon alanları  
 Eğitim hizmetleri  
 Sağlık hizmetleri  
 Diğer

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 16

Kentsel dönüşümden önce seyahatlerinizde yaşanan sorunlar nelerdi? \*

- Otopark
- Ücret
- Zaman kaybı
- Taşıt bekleme
- Hava şartları
- Durak
- Yürüme
- Kuyruk/kalabalık
- Güvenlik
- Diğer

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 17

Kentsel dönüşümden sonra seyahatlerinizde yaşanan sorunlar nelerdir? \*

- Otopark
- Ücret
- Zaman kaybı
- Taşıt bekleme
- Hava şartları
- Durak
- Yürüme
- Kuyruk/kalabalık
- Güvenlik
- Diğer

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 18

Kentsel dönüşümden sonra evden otobüs/dolmuş durağına varış süreniz arttı mı, azaldı mı? \*

- Arttı  
 Azaldı  
 Aynı

### ULAŞIM ALIŞKANLIKLARI / Soru 19

Kentsel dönüşümden sonra iş değişikliği yaşadınız mı? \*

- Evet  
 Hayır

### ÖNERİLER

Bölgenizde ulaşım ile ilgili olarak nelerin yapılmasını önerirsiniz?

## 9. ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: Ayça İlhan

E-posta: yc.ilhann@gmail.com

Doğum Tarihi : 10.02.1993

Doğum Yeri : Balıkesir

### EĞİTİM BİLGİLERİ

2007-2008 Susurluk Anadolu Lisesi

2008-2011 Cumhuriyet Anadolu Lisesi

2012-2016 Süleyman Demirel Üniversitesi,

Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

2017-2020 Pamukkale Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Yüksek Lisans

### YAYIN LİSTESİ

1st International Conferance on Environment, Technology and Management (ICETEM)- İstanbul'da Yüksek Ölçekli Ulaşım Yatırımlarının Arazi Kullanım ve Kentsel Dönüşüm Süreçleri Üzerinde Yaratacağı Olası Etkilerin Değerlendirilmesi (2019)

Online Journal of Art and Design - Analysis of Mega Transportation Projects in Istanbul and Identification of Priority Response Areas and Planning Parameters (2020)