

**T.C.**  
**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**STRATEJİK MEKÂNSAL GELİŞME DİNAMİKLERİ ÇERÇEVESİNDE**  
**TRANSFER MERKEZLERİ'NİN KENT FORMUNA ETKİLERİ:**  
**LONDRA-LİZBON-İSTANBUL DENEYİMLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Ü. Özlem ÜNVER**

**(Şehir Plancısı)**

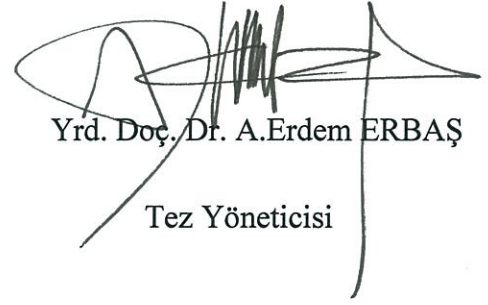
**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Kentsel Planlama Programı**

**Tez Danışmanı: Yar. Doç. Dr. A. Erdem ERBAŞ**

**HAZİRAN 2013**

Ümit Özlem ÜNVER tarafından hazırlanan "STRATEJİK MEKÂNSAL GELİŞME DİNAMİKLERİ ÇERÇEVESİNDE TRANSFER MERKEZLERİ'NİN KENT FORMUNA ETKİLERİ: LONDRA-LİSBON-İSTANBUL DENEYİMLERİ" adlı bu tezin yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

  
Yrd. Doç. Dr. A. Erdem ERBAŞ  
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan:

: Yrd. Doç. Dr. A. Erdem Erbaş 

Üye

: Prof. Dr. Füsun Korum 

Üye

: Yrd. Doç. Dr. Seher Başlık 

Üye

: \_\_\_\_\_

Üye

: \_\_\_\_\_

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

# İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
FOTOĞRAF LİSTESİ.....	ix
HARİTA LİSTESİ.....	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xi
1. GİRİŞ.....	1
Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	3
Çalışmanın Yöntemi.....	4
2. STRATEJİK MEKÂNSAL GELİŞME DİNAMİKLERİ VE PLANLAMA.....	6
2.1. STRATEJİK MEKÂNSAL PLANLAMA.....	6
2.1.1. Stratejik Planlama.....	7
2.1.2. Mekânsal Planlama.....	8
2.1.3. Stratejik Mekânsal Planlama.....	9
2.2. AVRUPA'DA STRATEJİK MEKÂNSAL PLANLAMA.....	12
2.3. TÜRKİYE'DE STRATEJİK MEKÂNSAL PLANLAMA.....	16
2.4. BÖLÜM SONUCU.....	20
3. TRANSFER MERKEZLERİ KENT FORMU İLİŞKİSİ.....	22
3.1. TRANSFER MERKEZİ KAVRAMI.....	22
3.2. KENT FORMU KAVRAMI.....	24
3.2.1. Kent Formu.....	24
3.2.2. Kent Formuna Yönelik Geliştirilen Modeller ve Yaklaşımlar.....	31
3.2.3. Kent Formuna Etki Eden Faktörler.....	42

3.2.4.	Kent Formu Ulaşım Sistemleri İlişkisi.....	48
3.2.5.	Kent Formu Kentsel Projeler İlişkisi.....	62
3.3.	BÖLÜM SONUCU .....	66
4.	STRATEJİK MEKÂNSAL GELİŞME DİNAMİKLERİ ÇERÇEVESİNDE TRANSFER MERKEZLERİNİN KENT FORMUNA ETKİSİNE YÖNELİK ÖRNEK PROJE DENEYİMLERİ.....	67
4.1.	LONDRA - LOWER LEA VALLEY- STRATFORD TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ.....	67
4.1.1.	Örnek İnceleme Alanı: Londra.....	67
4.1.2.	2000 Sonrası Londra Planlama Süreci .....	69
4.1.3.	Lower Lea Valley Projesi.....	76
4.1.4.	Stratford Transfer Merkezi.....	80
4.2.	LİZBON – PARQUE DAS NAÇÕES (EXPO’98) - ORIENTE TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ .....	87
4.2.1.	Örnek İnceleme Alanı: Lizbon.....	87
4.2.2.	1990 Sonrası Lizbon Planlama Süreci .....	88
4.2.3.	Parque das Nações (Milletler Parkı) – EXPO’98 Projesi.....	91
4.2.4.	Oriente Transfer Merkezi .....	97
4.3.	İSTANBUL– KARTAL MERKEZ PROJESİ– KARTAL TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ .....	102
4.3.1.	Örnek İnceleme Alanı: İstanbul .....	102
4.3.2.	2000 Sonrası İstanbul Planlama Süreci.....	104
4.3.3.	Kartal Merkez Projesi .....	119
4.3.4.	Kartal Transfer Merkezi.....	122
4.4.	BÖLÜM SONUCU .....	132
5.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	133
	KAYNAKÇA.....	147

## ÖZET

Küreselleşme süreciyle birlikte, metropoliten kentlerde sosyal ve ekonomik dönüşümlerin etkisiyle kentsel mekânda değişim süreci hızlandırırken, ulaşım ve iletişim altyapılarının son dönemdeki hızlı gelişimine koşut olarak kentsel yerleşimler mevcut kent sınırları dışına taşarak coğrafi mekânda yayılmalarını sürdürmektedir.

Bu yayılma yalnız endüstrilerin değil, konut alanları ile beraber ulaşım düğümlerinin oluşturduğu Transfer Merkezlerinin etrafında büyük kentsel projelerin yer seçmesine ve bunun sonucunda kent çeperinde merkezden bağımsız kentsel alanların oluşmasına neden olmaktadır.

Bu süreçte, küresel ve bölgesel düzeyde oluşan sermaye hareketleri ile birlikte Transfer Merkezleri, fark edilebilir bir mekânsal gelişmeyle birlikte yeni merkezlerin oluşmasını beraberinde getirirken kent formunda yarattığı değişimler sosyal ve mekânsal kararları daha stratejik olmaya yönlendirmektedir. Kent ölçeğinde alınan uzun vadeli, büyük yatırım gerektiren ulaşım ve büyük kentsel proje kararları bu stratejiyi yönlendirmede önemli bir rol oynarken, yeni küresel düzeyde kullanılan ‘Stratejik Mekânsal Planlama’ yaklaşımını ön plana çıkarmaktadır.

Bu kapsamda; değişen planlama yaklaşımlarının güncel bir örneği olan Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşım ve yöntemleri ile metropoliten kentlerdeki değişimi etkileyen önemli ulaşım yatırımlarının oluşturduğu Transfer Merkezlerinin kent formunun değişimine ilişkin yansıma biçimi göz önünde bulundurularak Londra, Lizbon ve İstanbul örnekleri üzerinden tez çalışmasında ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Stratejik Mekânsal Planlama, Kent Formu, Transfer Merkezi.

## **ABSTRACT**

In accordance with the globalization process, the sociological and economic factors in the metropolitan cities step up the redevelopment and improvement of urban spatial and as a result of the instantaneous propagation of transportation and communication infrastructures, the settlement of houses have been started to be established outside the borders of urban centers and spread to new geographic areas.

The redevelopment of the residential and industrial areas together with the establishments of Transfer Centers influenced the area planning of the large-scale urban projects and led the development of independent zones in the perimeters of the urban centers.

A significant urban growth and renewal has taken place due to the regional and global mobility of capital and development of Transfer Centers. In the meantime, the social and the spatial decisions have needed to be made strategically. The long term and large investments at the urban scale, which have an important role in the strategic planning, have highlighted the approach of Strategic Spatial Planning.

In this context, the method and applications of Strategic Spatial Planning, as a recent example of the change of urban planning, and the urban renewals in the metropolitan due to the Transfer Centers were studied in this thesis with London, Lisbon and Istanbul case studies.

**Key Words:** Strategic Spatial Planning, Urban Form, Transfer Center.

## ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans öğrenimim boyunca engin bilgisiyle beni yönlendiren, desteğini, ilgisini ve sabrını benden esirgemeyen

Yar. Doç. Dr. A. Erdem ERBAŞ'a,

Çalışmam süresince yapmış olduğum araştırmalara, yapıcı eleştirileriyle katkıda bulunan ve ufukumun genişlemesine yardımcı olan

Prof. Dr. Güzin KONUK'a,

Çalışmanın son haline ulaşmasındaki değerli katkılarından dolayı

Yar. Doç. Dr. Seher BAŞLIK'a,

Tez çalışmam boyunca sevgisini ve desteğini yanımda hissettiğim

Yar. Doç. Dr. Kevser ÜSTÜNDAĞ'a,

Tez çalışmamın Lizbon bölümüyle ilgili desteğini ve ilgisini esirgemeyen

Prof. Dr. Manuel COSTA LOBO, Prof. Dr. Fernando Nunes SİLVA ve

Yar. Doç. Dr. Jorge GONÇALVES'e

Bu çalışmanın yürütülmesinde desteğini gördüğüm herkese, sevgileriyle yanımda olan aileme, arkadaşlarıma, annem ve Asya'ya sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Haziran.2013

Ü. Özlem ÜNVER

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Kent Formunun Diğer Bileşenler ile İlişkisi.....	24
Şekil 2: Kent Formunun Mekânsal Yapı Türleri .....	25
Şekil 3: Dünyadaki Büyük Şehirlerin Yıllara Göre Nüfus Artışları .....	26
Şekil 4: Kent Formunun Mekânsal Yapısının Gelişim Süreci.....	26
Şekil 5: Düğüm Noktaları, Bağlantılar ve Kent Formu .....	28
Şekil 6: Kent Formunu Oluşturan Farklı Ulaşım Sistemleri.....	29
Şekil 7: Bölgesel –Tarımsal-Arazi Kullanış Modeli.....	32
Şekil 8: Burgess’in Eş Merkezli Çemberler Kuramı Modeli ve Chicago’nun 1920’lerde Bu Modele Benzeyen Yapısı .....	34
Şekil 9: Akslar Boyunca Büyüme Kuramı.....	35
Şekil 10: Dilimler Kuramı ile Çok Merkezli Büyüme Kuramı Modelleri.....	37
Şekil 11: Kentsel Kullanımlar ve Arazi Rantı Profili. ....	41
Şekil 12: Sırt Yerleşme-Düzlük Tepe Üzerinde-Düzlük Vadi ve Yamaçlı Vadi Yerleşme Biçimleri .....	42
Şekil 13: Su Kenarı Yerleşmelerinin Büyüme Biçimleri.....	43
Şekil 14: Ulaşım Ağı Çeşitlerinin Kent Formunda Biçimlenişi .....	46
Şekil 15: Arazi Kullanım Değişimi Ulaşım Sistemleri İlişkisi .....	48
Şekil 16: Çok Modelli Ulaşım Sistemi .....	50
Şekil 17: Toplu Taşıma Odaklı ile Araç Bağımlı Odaklı Gelişme Gösteren Kentsel Yapı Örnekleri.....	53
Şekil 18: Karayolu Sistemi ile Şekillenen Arazi Kullanım Yapısı .....	54
Şekil 19: Kıyıda Ulaşım Sistemleri İle Kentin Biçimlenmesi Süreci .....	56
Şekil 20: 19.Yy’dan 20.Yy.’a Nehir Kenarında Gelişen St. Louis’in Kentiçi Ulaşım Sistemi.....	56
Şekil 21: Toplu Taşıma ve Kent Formu İlişkisi.....	61
Şekil 22: Londra Plan’ın Genel Gelişim Stratejisini İfade Eden Şematik Gösterim .	70
Şekil 23: Londra’nın Alt Bölgeleri .....	70
Şekil 24: Londra’nın Fırsat Alanları, Yoğunlaşma Bölgeleri ve Yenileşme Alanları	71
Şekil 25: Lower Lea Valley (LLV) Bölgesinin İçinde Bulunduğu İlçeler.....	76
Şekil 26: LLV Bölgesinin Londra’nın Fırsat Alanları ve Üzerinde Yoğunlaşılacak Alanlar İlişkisi İçerisinde Yeri .....	77
Şekil 27: LLV Fırsat Alanı Projesini Oluşturan Bileşenler .....	78

Şekil 28: Stratford'ın LLV Bölgesindeki Konumu ve Birincil Merkez Olma Durumu .....	80
Şekil 29: Londra Ulaşım Şeması.....	81
Şekil 30: STM'nin Hızlı Tren Hattı ve Metro Hatları ile Bağlantı Noktası.....	82
Şekil 31: STM'nin LLV Kentsel Dönüşüm Alanındaki Planlanan Alt Alanları .....	82
Şekil 32: Wider Stratford City Alt Alan Yerleşim Planı .....	83
Şekil 33: Stratford Alt Alan Yerleşim Planı .....	84
Şekil 34: STM'nin Wider Stratford City ve Stratford Alanları Arasındaki Konumu	85
Şekil 35: STM'nin Olimpiyat Alanı ve Çevresiyle Olan Bağlantılarını Gösteren Şematik Gösterim.....	86
Şekil 36: Expo'98 Proje Maketi.....	94
Şekil 37: Lizbon Metro ve Tren Hattı .....	95
Şekil 38: Stratejik Planda Kararlaştırılan 3. Köprü ve Hızlı Tren Hattı .....	98
Şekil 39: Oriente Transfer Merkezi Çevresinde Planlanan Kent (PU) ve Detay (PP) Planlar .....	99
Şekil 40: Plano de Urbanizaçao da Area Envolvente a Estação do Oriente Plan Sınırı .....	100
Şekil 41: 2012 Plano Diretor Municipal (PDM) - Master Plan Kararlarında Oriente Transfer Merkezi ve Çevresi.....	100
Şekil 42: 1/5000 ve 1/2000 Ölçeğindeki PUAEEO Planı.....	101
Şekil 43: İstanbul'un Kentsel Yönetim Şeması ve Konumu.....	102
Şekil 44: İstanbul Mekânsal Gelişme Aksları.....	103
Şekil 45: İstanbul Merkezler Kademelenmesi .....	105
Şekil 46: ÇDP'ında Kartal Birinci Derece Merkez Bölgesi ve Konumu.....	106
Şekil 47: İstanbul'da Planlanan Özel Planlama Alanları .....	107
Şekil 48: Özel Proje Alanlarının Proje Geliştirme Süreci ve Diğer Planlar ile Olan İlişkisi.....	108
Şekil 49: İstanbul'da Planlanan Özel Proje Alanları ve Kartal Merkez Proje Alanı'nın Konumu.....	109
Şekil 50: Özel Proje Alanları Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu Projeleri .....	109
Şekil 51: Kartal Merkez Projesi Alanı ve Çevresindeki Projeler.....	110
Şekil 52: 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Plan Sınırı ve Çevresindeki Onanmış Planlar .....	111
Şekil 53: Planlama Alt Bölgeleri.....	112

Şekil 54: 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı (2009) .....	112
Şekil 55: Birbirine Bağlı Açık Alan Ağı, Donatılar ve Yapılaşma Şeritleri .....	114
Şekil 56: Odak Noktaları ve Transfer Merkezleri ile İlişkisi .....	115
Şekil 57: Planlama Alanının Kartal İlçesi İçindeki Konumu .....	116
Şekil 58: 1/5000 Ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı Arazi Kullanım Analizi .....	117
Şekil 59: 1/5000 Ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı .....	117
Şekil 60: Kartal Merkez Projesi Arazi Kullanımı .....	119
Şekil 61: Kartal Merkez Projesi .....	121
Şekil 62: Kartal Merkez Projesi'nin Marmara Denizinden Görünümü .....	121
Şekil 63: Kartal Merkez Projesindeki Göl ve Çevresi .....	122
Şekil 64: Kartal Merkez Projesindeki Kartal Transfer Merkezini Oluşturan Ulaşım Sistemleri .....	126
Şekil 65: Kartal Merkez Projesindeki Kartal Transfer Merkezlerinin Konumu .....	127
Şekil 66: 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planında Belirtilen Transfer Merkezleri .....	128
Şekil 67: Proje Alanının Kuzeyindeki Transfer Merkezi ve Çevresindeki Fonksiyonlar .....	129
Şekil 68: Proje Alanının Kuzeyindeki Transfer Merkezinde Yer Alan İstasyonlar .....	129
Şekil 69: Proje Alanının Güneyindeki Transfer Merkezi ve Çevresindeki Fonksiyonlar .....	130
Şekil 70: Adapazarı-İstanbul Kuzey Geçişi Projesi Vaziyet Planı .....	131

## **FOTOĞRAF LİSTESİ**

Fotoğraf 1: STM Etrafında Yer Seçen Donatı Alanları .....	79
Fotoğraf 2: Westfield Alışveriş Merkezi .....	79
Fotoğraf 3: STM ve Çevresi.....	86
Fotoğraf 4: Expo Alanının Dönüşümden Önceki Hali.....	93
Fotoğraf 5: Expo Alanından Bir Görünüm .....	95
Fotoğraf 6: Expo Alanında Bulunan Fonksiyonlar .....	96
Fotoğraf 7: Oriente Transfer Merkezinin Dıştan ve İçten Görünüşü.....	97
Fotoğraf 8: Oriente Transfer Merkeziden Görüntüler.....	98
Fotoğraf 9: Oriente Transfer Merkezi ve Çevresi .....	101
Fotoğraf 10: Kartal Merkez Projesi'nin Mevcut Durumu.....	120

## **HARİTA LİSTESİ**

Harita 1: Londra'nın Kentsel Yönetim Şeması ve Konumu .....	68
Harita 2: Lizbon Metropoliten Alanı ve Lizbon Belediye Sınırı .....	87
Harita 3: Lizbon ve Çevresindeki Belediye Alanları .....	88
Harita 4: Lizbon Stratejik Plan-1992 .....	89
Harita 5: PDM (Master Plan)-1994.....	89
Harita 6: Expo'98 Planı-1998 .....	90
Harita 7: PDM (Master Plan)-2012.....	91
Harita 8: Expo Alanının Lizbon ve Çevresindeki Konumu .....	92
Harita 9: Expo Alanının Konumu .....	92

## **ÇİZELGE LİSTESİ**

Çizelge 1: İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri.....	124
Çizelge 2: AMGP'nin Stratejik Mekansal Planlama Hedeflerinin Londra, Lizbon ve İstanbul Planlama Sistemindeki Uygulanabilirlikleri.....	136
Çizelge 3: Londra, Lizbon ve İstanbul'daki Proje Alanlarının Karşılaştırılması.....	138
Çizelge 4: Londra, Lizbon ve İstanbul'daki Transfer Merkezlerinin Karşılaştırılması .....	141

## **KISALTMALAR LİSTESİ**

**AB-** Avrupa Birliği

**ÇDP-** Çevre Düzeni Planı

**DLR-** Stratford-Londra Hava Alanı Tren Hattı

**DPT-** Devlet Planlama Teşkilatı

**EC-** European Commission

**ESDP-** European Spatial Development Perspective

**GLA-** Global London Authority

**ICT-** Information and Communication Technologies

**İBB-** İstanbul Büyükşehir Belediyesi

**KENTGES-** Kentsel Gelişme Stratejisi

**LDA-** London Development Agency

**LLV-** Lower Lea Valley

**LLV RS-** Lower Lea Valley Regeneration Strategy

**LTGDC-** London Thames Gateway Development Corporation

**M1-** Birinci Derece Merkez Bölgesi

**METREX-** Network of European Metropolitan Regions and Areas

**MİA-** Merkezi İş Alanı

**NİP-** Nazım İmar Planı

**OAPF-** Opportunity Area Planning Framework

## **KISALTMALAR LİSTESİ**

**ODA-** Olympic Delivery Authority

**OECD-** Organisation for Economic Cooperation and Development

**PDM-** Plano Diretor Municipal

**PP-** Plano de Pormenor

**PU-** Plano de Urbanização

**PUAEEO-** Plano de Urbanização da Area Envolvente a Estação do Oriente

**STM-** Stratford Transfer Merkezi

**TFL-** Transport for London

**TM-** Transfer Merkezi

**TUİK-** Türkiye İstatistik Kurumu

**UİP-** Uygulama İmar Planı

## 1. GİRİŞ

*“Metropolitan kentlerde kalite; kentin sahip olduğu düğüm noktaları arasındaki ilişkilerin yoğunluğuna, bu düğüm noktaları ile ilgili merkezlerin çok fonksiyonluluğuna ve tüm nüfusunu entegre edecek ve bölgesinde hareketliliği sağlayacak kapasiteye göre belirlenmektedir” (Castells, 1997).*

Günümüzde metropolitan kentler; dinamik yapısı, güçlü merkezi noktaları ve ulaşılabilirlikleri ile bütün olan bir sistem olarak tanımlanmakta, ülkelerin ve bölgelerin kalkınmasında itici güç rolü oynayan, gelişme odakları olarak görülmektedir.

Metropolitan kentler, Sanayi Devriminden günümüze kadar, toplumsal yaşamı etkileyen mekânsal gelişme dinamiklerinin ekonomik, ekolojik ve toplumsal boyutlarının yansımalarından dolayı değişimlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu süreçte, mekânsal gelişme dinamiklerini oluşturan büyük alt yapı ve kentsel proje yatırımları için kısa vadede hedeflerin oluşturulması, metropolitan kentler için oluşturulan uzun vadeli stratejik kararlar ile uyuşmamaktadır. Projeler tek tek kendi ekonomik karlılıkları ile değerlendirilirken, bir araya geldiklerinde birbiriyle bağlantısı olmayan parçaları oluşturarak, kent formunun gelişimi, ekonomik, ekolojik ve toplumsal boyutlardan uzak kendi kaderine bırakılmaktadır.

Kentin kopuk parçalar halinde gelişimi, kent için oluşturulan vizyonu ve kentin sahip olduğu kimlik değerlerini olumsuz etkilerken, kent formunun gelişimini projeler vasıtasıyla düzenleyerek kenti çözümsüz bir değişime sürüklemektedir. Gerçekleştirilen projeler, kent içindeki alanları birbirinden ayırarak, kopuk ve özelleşmiş mekânlar haline getirmekte, bu mekânsal ayrışma, hem sosyal hem de mekânsal olarak bütünlüğün bozulmasına ve değerşmesine neden olmaktadır (Harvey,1999).

Küreselleşme sürecinin yarattığı sosyal ve ekonomik dönüşümlerin etkisiyle hız kazanan bu değerşim süreci ‘kentsel mekânı’ önemli bir çalışma alanı olarak nitelendirmiştir. Kentsel mekânı etkileyen mekânsal dinamiklerin ve mekânsal gelişmelerin kent üzerinde nasıl bir etki yaratacağı tartışılmaya başlanmış, metropolitan kentlerdeki üretim sürecindeki gelişmeler, buluşçuluğa odaklanma ve

esneklik anlayışı, küresel düzeyde oluşan yönetim ve örgütlenme hareketleri, fark edilebilir bir mekânsal gelişmeyi beraberinde getirmiştir (Albrechts, 2006). Bu mekânsal gelişme, sosyal ve mekânsal kararları daha stratejik olmaya yönlendirmiş, ‘Stratejik Planlama’yı ‘Mekânsal Gelişme Modeli’ olarak ele almanın gerekli olduğunu ortaya koymuştur. Mekânsal iyileştirme programlarının ve projelerinin yeni bir vizyon çerçevesinde geliştirilmesi, ekonomik, ekolojik, toplumsal ve mekânsal gelişme stratejilerin belirlenmesi, hedefler doğrultusunda eylem alanlarına yönelik vizyon projelerinin hazırlanmasının gerekliliği vurgulanmış, geleneksel kent planlama yaklaşımının yerine ‘Stratejik Mekânsal Planlama’ yaklaşımının genel çerçevesi çizilmiştir.

Bu yeni planlama yaklaşımı içerisinde farklı amaçlara ve eylem alanlarına yönelik çeşitli aktörlerin birlikteliğine ve mekânsal kararların verilmesi aşamasında; uygulanma süresi uzun, büyük yatırım gerektiren ve rant düzeyini değiştiren, değişiklikler yaratarak sosyal, ekonomik ve toplumsal hayatı etkileyen büyük ulaşım yatırımları ve büyük kentsel projelerin önemi de artmıştır (Dikley ve Miller, 1984).

Yeni ulaşım yatırımları kent formunun gelişimini ve yönünü belirlerken, yeni ulaşım hatlarının oluşturduğu Transfer Merkezleri mekânsal gelişme dinamiklerini tetikleyerek, metropoliten kentlerde yeni merkezler oluşturmaktadır. Bu yeni merkezlerin metropoliten kentlerde nasıl planlanacağı sorusuna çözüm bulabilmek için Avrupa’da ve Türkiye’de “Stratejik Mekânsal Planlama” kavramının yeri ve önemi sorgulanmaya başlamıştır. Bu süreçle birlikte, Avrupa sınırları içinde metropoliten bölge ölçeğinde dengeli bir rekabet sağlanma hedeflerine ulaşılmasına ve politikaların geliştirilmesine yönelik 1999 yılında Avrupa Komisyonu tarafından Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifi (AMGP) raporu hazırlanmıştır. Bu raporda, metropoliten bölgelerin stratejik gelişmelerinde, sürdürülebilir gelişme, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin gerekliliği vurgulanmış, bölgesel ölçeğin güçlendirilmesi ve yönetim kapasitesinin geliştirilmesine yönelik konular önemli bir yer tutmuştur (CEC, 1999). Avrupa’da birçok metropoliten kentlerin Stratejik Mekânsal Planlaması AMGP’nin hedefleri doğrultusunda hazırlanmıştır.

Türkiye’de ise son zamanlarda Avrupa Birliği ile olan ekonomik ve politik ilişkiler kapsamında kentsel mekân düzenlemeleri ve denetlenme mekanizmaları yeniden ele alınmıştır. Bu doğrultuda sağlıklı kentsel gelişme için, Stratejik Mekânsal Planlama

yaklaşımına yönelik 2010 yılında Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (KENTGES) oluşturulmuştur. Fakat bu planda, metropoliten bölge ölçeğinde Stratejik Mekânsal Planlama süreci ve planlama yaklaşımına ilişkin herhangi bir yasal düzenleme tanımlanmamıştır.

### **Çalışmanın Amacı ve Kapsamı**

Çalışmanın amacı; uzun vadeli, büyük yatırım gerektiren ulaşım projeleri ve büyük kentsel projelerin oluşturduğu Transfer Merkezlerinin, kent formunun değişimine ilişkin yansıma biçimini ele almak, bu değişimin Stratejik Mekânsal Planlama ile ilişkisini ortaya koymaktır. Bu doğrultuda Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımı incelemek, Transfer Merkezlerinin planlanmasında kullanılan yöntemlerin karşılaştırılması amacıyla Avrupa'nın ve Türkiye'nin Stratejik Mekânsal Planlamaya bakış açısını ortaya koymak, Transfer Merkezi düzenlenmesinde kullanılan ve uygulamalarında başarılı sonuçlar alınan Londra modelinin parametreleri üzerinden, Lizbon ve İstanbul'daki projelerin değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Dört bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde; stratejik planlama ve mekânsal planlama kavramlarından yola çıkarak Stratejik Mekânsal Planlama kavramı açıklanmış, Avrupa'da ve Türkiye'de Stratejik Mekânsal Planlama kavramının günümüzde nasıl ele alındığı ve uygulandığı tartışılmıştır.

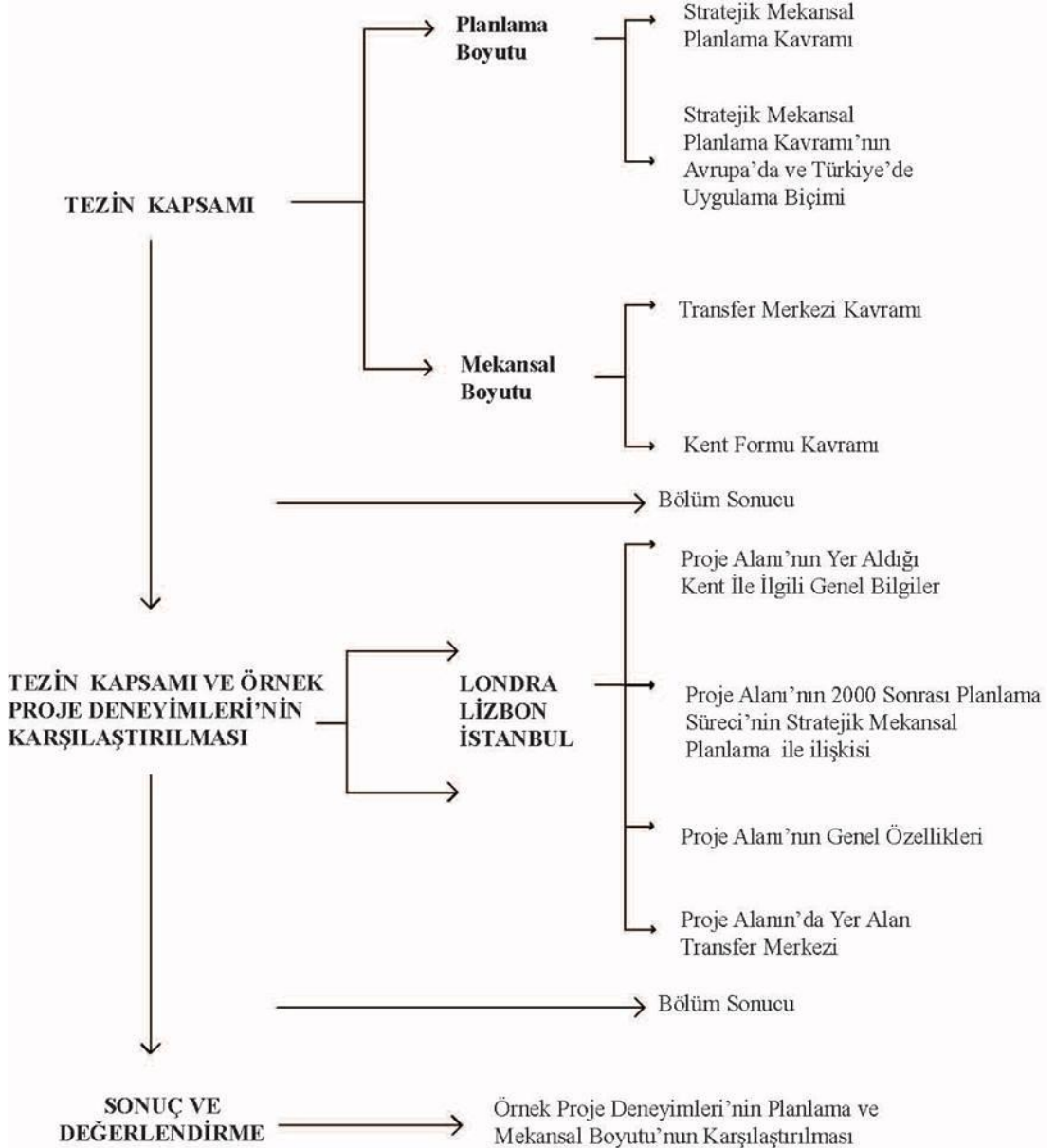
İkinci bölümünde; Transfer Merkezi ve kent formu kavramları tanımlanmış, kent formuna yönelik geçmişten günümüze kadar geliştirilen model ve yaklaşımlar incelenmiş, kent formuna etki eden faktörlerin neler olduğu tartışılarak bu faktörlerden ulaşım sistemi ve kentsel projelerin kent formuyla olan ilişkisi açıklanmıştır.

Üçüncü bölümünde; günümüzde stratejik mekânsal gelişme dinamikleri kapsamında uygulanan politikaların ve projelerin, kentlere yansıma şeklini Avrupa ve Türkiye için karşılaştırmalı olarak ortaya koymak ve kullanılan yöntemlere dikkat çekmek amacıyla, Stratejik Mekânsal Planlama ile Transfer Merkezlerin kavramsal açılımı ve arasındaki ilişki ele alınmıştır. Bu ilişkinin nasıl ele alındığına dair başarılı bir örnek proje deneyimi olan 'Londra-Lower Lea Valley Projesi-Stratford Transfer Merkezi'ne yer verilmiştir. Bu doğrultuda, Lizbon ve İstanbul'da Transfer Merkezlerinin, Stratejik Mekânsal Planlama kapsamında kent formunun gelişimine yansıma ve uygulama şekli ortaya konularak, projelerin hazırlanma aşamalarındaki eksiklikler tartışılmıştır.

Çalışmanın son bölümü olan dördüncü bölümde ise; Londra, Lizbon ve İstanbul'daki örnek proje deneyimleri planlama ve mekânsal boyutuyla belirli parametreler göz önüne alınarak ayrı ayrı tablolandırılmış, bu tablolardan çıkan sonuçlar ışığında genel değerlendirme yapılmıştır.

## Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada kullanılan araştırma teknikleri; araştırma kapsamında çalışma konusu ile ilgili basılmış yerli ve yabancı yazılı kaynaklar, online veri tabanları ve web sitelerinde yer alan makale ve dokümanlar (kitap, tez, rapor, makale, kongre, sempozyum, seminer, web sitesi, yasa, yönetmelik, vb.), belediyeler ile yapılan kişisel görüşmeler ve belediyelerden alınan kaynaklardır.



Çalışmada kullanılan yöntem; 'tezin kapsamı', 'tezin kapsamı ile örnek proje deneyimlerinin karşılaştırılması' ve 'sonuç ve değerlendirme' başlıkları altında şekillenmiştir.

Tezin kapsamı başlığı, çalışmanın planlama boyutu ve çalışmanın mekânsal boyutu olmak üzere iki temel bileşenden oluşmaktadır. Çalışmanın planlama boyutunda; Stratejik Mekânsal Planlama kavramı açıklanmış, günümüzde bu kavramın Avrupa ve Türkiye'de uygulanma biçimi ortaya konmuştur. Çalışmanın mekânsal boyutunda ise; Transfer Merkezi ve Kent Formu kavramları irdelenmiş, kent formunu etkileyen ve Transfer Merkezini oluşturan ulaşım sistemleri ve büyük kentsel projeler ile ilişkisi açıklanmaya çalışılmıştır.

Tezin kapsamı ile örnek proje deneyimlerinin karşılaştırılması başlığında; Londra, Lizbon ve İstanbul kentlerinin genel bilgileri, bu kentlere ilişkin ve proje alanını ilgilendiren 2000 sonrası planlama sürecinin Stratejik Mekânsal Planlama ile ilişkisi irdelenmiş, proje alanı ve proje alanında yer seçen Transfer Merkezinin bu süreçteki uygulama şekli açıklanmıştır.

Çalışmada kullanılan yöntemin son başlığı olan sonuç ve değerlendirmede ise; örnek proje deneyimleri planlama ve mekânsal boyutta tablolastırıp karşılaştırılarak, uygulama biçimleri değerlendirilmiştir.

## **2. STRATEJİK MEKÂNSAL GELİŞME DİNAMİKLERİ VE PLANLAMA**

Küreselleşme süreci ile birlikte kentlerin ve kentsel bölgelerin uluslararası önemini giderek arttırması, kentlerin mekânsal gelişme dinamiklerini önemli ölçüde etkilenmiştir. Bu süreçte, kent formunu değiştirecek büyük yatırım gerektiren ve arazi değerlerini değiştiren büyük ulaşım yatırımlarının ve büyük kentsel projelerin önemi artmıştır.

Geleneksel planlama yaklaşımının, kentlerdeki mekânsal sorunları çözmede yetersiz kalması, yerine esnek, çok aktörlü ve müzakere temelli daha çok planlama sürecine odaklanan Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımını getirmiştir.

Bu süreçte stratejik mekânsal planlamanın uygulama aracı olan kentsel projeler, yeni mekânsal politikalarla birlikte yeniden ele alınmaya başlanmıştır. Bu politikalarda projelerin, ulaşım ve iletişim yapısının güçlü olmasına verilen önemle beraber yer seçimi kararlarının da önemi artmıştır.

Son yıllarda konuyla ilgili yapılan akademik çalışmalar, metropoliten bölgelerin gelişme stratejilerinin belirlenmesinde büyük önem taşıyan Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımı üzerinde yoğunlaşmaktadır (Albrechts ve dig., 2003, Healey ve dig., 1999, Healey, 1999, Motte, 1997, Innes, 1995).

Bu bölümde öncelikle günümüzde mekânsal gelişme dinamiklerini ve mekânsal düzenlemeleri anlamak adına etkileyen stratejik planlama, mekânsal planlama ve Stratejik Mekânsal Planlama kavramları ve aralarındaki ilişki açıklanmaya çalışılmıştır. Bu ilişki çerçevesinde AB ve Türkiye’de uygulama biçimlerinin nasıl ele alındığı tartışılmıştır.

### **2.1. STRATEJİK MEKÂNSAL PLANLAMA**

Küreselleşme süreci ile kentlerin giderek yarışmacı ortama dâhil edilmesi, politika süreçlerinde yerelden uluslararası düzeye kadar pek çok kurumun ve örgütün çok aktörlü bir müzakere süreci içinde rol almaya başlaması, kamu/özel sektör/sivil toplum gibi ortaklıklara dayalı ilişkilerin tanımlanması kentsel mekân ve planlama

alanında yenilikleri gerekli kılmıştır. Bu gereklilik kentlerin mekânsal gelişmelerini yönlendirilmesinde, alternatif gelişme stratejileri ve stratejik öncelikler içeren ‘Stratejik Mekânsal Planlama’ yaklaşımını ön plana çıkarmıştır (Sökmen, 1994).

Bu bölümde Stratejik Mekânsal Planlama kavramı ele alınmadan önce temel kavramları daha iyi anlayabilmek için Stratejik Mekânsal Planlama kavramı ile birlikte günümüzde planlama alanında kullanılan stratejik planlama ve mekânsal planlama kavramları da açıklanacaktır.

### **2.1.1. Stratejik Planlama**

Stratejik planlama; tarafların katılımını ve müzakere süreçleri sonucunda uzlaşmasını öngören, uzun erimli bir vizyonu şart koşan, bunun yanı sıra değişen koşullara uyum sağlayabilecek nitelikte esnek kararlar alınmasının gerekliliğini savunan ve planlamayı geri beslemelerden oluşan bir süreç olarak tanımlayan sistematik bir yaklaşımdır (Eryoldaş, 2006).

1980’lerde stratejik planlama; bir planı değil, belirli süreçleri tarifleyen ılımlı bir tutum ve post-modernist şüphecilik yaklaşımları ile gündeme gelmiştir. Kentlerde meydana gelen değişimlerle ve özellikle çevre konusunda küresel düzeyde problemlerin artması ile daha gerçekçi ve etkileyici bir metot oluşturmaya yönelik olarak (kent-bölge, Avrupa ve Dünya ölçeğinde) stratejik yaklaşımlar oluşturulması amaçlanmıştır (Albrechts, 2006).

Stratejik planlama; kentsel projelerle müdahale edilen alanların, kentle mekânsal bütünleşmesini sağlaması açısından önemli bir meşruiyet alanı sunmaktadır. Planlama kararları ardından geliştirilen bir kentsel projenin içerdiği özellikleri önemlidir. Kimi zaman radikal bir proje tüm alanın gelişim yönünü değiştirebilmekte ve çevresini olumlu ya da olumsuz etkileyebilmektedir. Burada önemli olan nokta stratejilerin doğru belirlenmesinden geçmektedir.

Göz önünde bulundurulması gereken en temel kavramlar; çevreyle bütünleşme, aktivite kullanımı-nüfus dengesini sağlama, fiziksel, ekonomik ve kültürel harekete geçirme etkisini yaratma olmaktadır (Castells, 1997).

Stratejik planlama, aktörün bulunduğu nokta ile ulaşmayı arzu ettiği durum arasındaki yolu tarif eder. Bu süreçte amaçlarını, hedeflerini ve bunlara ulaşmayı mümkün kılacak yöntemleri belirlemesi gerekmektedir. Uzun vadeli ve geleceğe dönük bir bakış açısı taşır. Bütçe'nin stratejik planda ortaya konulan amaç ve hedefleri ifade edecek şekilde hazırlanmasına, kaynak tahsisinin önceliklere dayandırılmasına ve hesap verme sorumluluğuna rehberlik eder (DPT, 2006).

Stratejik plan, büyük ölçekli kentsel projeleri içinde barındıran bu yönüyle bir nevi yasallaştıran tanımlı bir süreci tariflemektedir. Projelere mekânsal ve ekonomik tutarlılık sağlamalı, kent ve bölgesinin bir bütün olarak algılanmasını sağlamalıdır. Bu projelerin etkileri; ekonomik yarışabilirlik, çevresel sürdürülebilirlik ve toplumsal uyum arasında etkileşimi sağlamalıdır.

Stratejik planlama üç ana prensibe dayanmaktadır:

- Güncel dinamiklere dayanan kentsel hedeflerin tanımlanması,
- Hedeflerin, projelerin ve bunların etkilediği diğer konuların sürekli diyalektiği,
- Hazırlık ve uygulamanın tüm aşamalarında kamu ve özel kuruluşların uyum içinde hareket etmesi

Stratejik plan - büyük ölçekli proje diyalektiği kentle ilgili bir hareketlilik ve eğitim süreci halini alabilir. Projeler, dinamik bir etkileşime sahip ve şeffaf olduğundan dolayı, plan, kendi faydasını ve güvenilirliğini ortaya koymakta ve daha hızlı yayılmaktadır. Bu nedenle bir planın ve uygulanacak kentsel projelerin, kurumların politik ve yönetsel döngülerinden bağımsız, kendi proje takvimi olmalıdır (Castells, 1997).

### **2.1.2. Mekânsal Planlama**

Mekânsal planlama, kentlerin gelişme ve altyapısının yönlendirilmesinde genel çerçeveyi oluştururken, strateji, plan, politika ve projelerin geliştirilmesini, uygulanmasını; gelişmenin kent formu, yer seçimi ve zamanlama açısından yönlendirilmesini içine alan yönetsel uygulamaları da kapsamaktadır. Mekânsal planlama ve mekânsal stratejilerin belirlenmesi, kentsel bölgelerin yönetim ilişkilerinin bir parçası olarak görülmektedir (Healey, 1997).

Mekânsal planlama, dengeli bölgesel gelişme ve bölgesel ölçekte belirlenen stratejiye uygun olarak mekânın organize edilmesidir (CEMAT, 1983).

Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde, mekânsal planlama sistemi; yasal çerçeve, hükümet yapısı ve hükümetin mekânsal planlamadaki sorumlulukları açısından incelenebilmektedir. Mekânsal planlamanın yasal düzeyi üzerinden incelenebilecek ilk yapılanma anayasal düzenlemelerdir. Anayasa, kamu otoriteleri, arazi sahipleri ve planlılar arasındaki ilişkiyi doğru kurgulayan kararlarda içerebilmektedir. Bu düzenlemeler açısından stratejik planlamada cevaplanması gereken sorular;

- Kurumsal olarak kimin yetki düzeyi ne kadar olmalıdır,
- Ne tip bir hükümet mekânsal planlamaya dair fonksiyonları yerine getirebilecek kurumsal düzenlemeyi oluşturabilir,
- Arazi sahipliği ve mülkiyet konusunda getirilecek yasal düzenlemeler kimin sorumluluğu altında olmalıdır şeklindedir.

Mekânsal planlama ile ilgili yasal düzenlemelerden ilk yasanın 1937 yılında çıkarılan “Kentsel Yığılmaya Yönelik Yasalar” ile Lüksemburg’a aittir. 1950 sonrasında birçok ülkede mekânsal planlama ve yapılaşmaya dair yasalar ortaya çıkmıştır. Yasalar ilk kez İngiltere, Fransa ve Portekiz’de ise 1990 yılı sonrasında, Türkiye’de ise 2010 yılında mekânsal planlama üzerine kurgulanmıştır.

Mekânsal planlamada kullanılan stratejik araçlar: Danimarka ve İngiltere kentsel düzeyde, İspanya, Fransa, İrlanda, Lüksemburg, Hollanda, Portekiz ve Finlandiya ise bölgesel düzeyde stratejik araçlara sahiptir (EC, 2013).

### **2.1.3. Stratejik Mekânsal Planlama**

Stratejik Mekânsal Planlama tanımları farklı literatürlere göre aşağıdaki gibidir;

Stratejik mekânsal planlama, mekânsal sorunların kent için uzun vadeli vizyon ve hedefler geliştiren ancak kısa dönemli uygulamalara da olanak tanıyan, kamu kurumları, özel sektör birimleri, kentliler, kullanıcılar ve sivil toplum örgütlerinin dahil edildiği orta vadeli programa, bütçe ve eylem planlarına önem veren bir yapılanma içinde çözülmesi gerektiğini ortaya koyan bir yaklaşımdır (METREX, 2003).

Stratejik mekânsal planlama, ağsal ilişkilere ve katılıma öncelik verilen, yasal bağlayıcılığı olmayan, olasılıklar ve esneklik üzerine kurulmuş olan, verilen kararlarla yönetimin aktivitelerini yönlendiren ve çevrenin şekillenmesinde temel prosedürü oluşturan politikalar, projeler, toplantılar, eğitimler, raporlar, uygulamalar ve denetimler bütünü, prosedürler ve araçlar setidir (Albrechts, 2006, Çamur, 2005, Bryson, Roering, 1988).

Stratejik mekânsal planlama; farklı aktörlerin katılımına dayalı bir yapıda mekân geleceklerinin kurgulanmasına yönelik karar üretilmesini sağlayan, orta ya da uzun vadeli geniş kapsamlı stratejik gelişme hedefini ortaya koyan, fiziksel, mali ve kurumsal boyutları olan bir süreçtir (Özden ve Görgülü, 2006 ).

Stratejik Mekânsal Planlama, çağdaş planlama ilkeleri kapsamında, kentin tamamında veya farklı bölgelerinde ekonomik, kültürel ve toplumsal değişim ve yeniden yapılandırma hedefleri olan kaynak yaratan, girişimci bir temele dayalı bütünlük bir eylemler bütünüdür (Konuk, 2003).

Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımı, 1980'li yıllardan itibaren planlamada artan bir ilgi görmektedir. Bu yaklaşım 20.yy'ın sonlarında keşfedilen yeni bir yaklaşım değildir.

Stratejik mekânsal planlama, 1960'larda kent ve bölgelerin mekânsal gelişiminin yönlendirilmesinde ve arazi kullanımının düzenlenmesinde etkili olmuştur. 1980'lerde ise geçerliliğini yitirmiş ve politik ilgi mekânsal planlamadan kentsel projelere kaymıştır. 1980'lerin sonları, 1990'ların başlarında ise, kent ve bölge ölçeğindeki mekanların organizasyonunda yeniden önem kazanmaya başlamıştır (Healey, 1997, Healey ve dig., 1999, Nadin, 2000, Albrechts ve dig., 2003).

Stratejik mekânsal planlamanın yeniden önem kazanması iki aşamalı bir gelişmenin sonucu olarak görülebilir: birinci aşama, küresel iktisadi düzenin kentler üzerindeki etkisi, ikinci aşama ise; 1980li yıllarda ortaya çıkan post modern düşüncesinin planlama alanına girerek karar oluşturma sürecini etkilemesidir. Stratejik mekânsal planlama, bu iki aşamada ki gelişmelerin mekândaki etkilerine hızla yanıt vermesi adına giderek yaygınlaşmaktadır (Gedikli, 2012).

Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımına artan önemin ana nedenleri; kentsel ağların ortaya çıkışı, kentsel ekonomik fırsatların değişimi, kentsel yayılma, hızla artan sosyal ayrışma ve kentsel çevre kalitesinin geliştirilmesine olan ihtiyaçtır (EC, 2013).

Günümüzde Avrupa'daki stratejik mekânsal planlamanın nitelikleri:

- Avrupa kentlerinin çoğunda, yeni üretim ilişkilerinin ortaya çıkması sonucu oluşan ekonomik yeniden yapılanma, hizmet sektörünün gelişmesi ve farklılaşması kentlerin gelişmesinde büyük bir baskı oluşturmuştur. Bundan dolayı yerel yönetimlerin ekonomilerini geliştirmek üzere aktif ve katılımcı bir planlama yaklaşımını benimsemesi gerekmiştir.
- Gelişme, ulaşım ve iletişim altyapısındaki yatırımlar yer seçimi modellerini önemli ölçüde değiştirmiştir. Ekonomik organizasyonlar ve yaşam biçimlerinin değişimi, metropoliten bölgelerde mekânın kullanımında yeni düzenlemeleri beraberinde getirmiş, bazı bölgeler değer kazanırken bazı bölgeler canlılığını yitirmiştir. Çevresel etkilerin ve taşıma kapasitelerinin göz önüne alınması gereği, çevresel değerlerin yeniden düşünülmesini gerektirmiştir.
- Stratejik Mekânsal Planlama sürecinin şekillenmesinde, kentsel ve bölgesel değişimi yönlendiren dinamikler ile planlama sisteminin yasal düzenlemeleri etkin olarak belirleyicidir.
- Arazi ve emlak geliştirmeye yönelik kamu ve özel sektör işbirliğine dayalı yeni ilişkiler ve ortaklıklar kurulmuştur. Bununla birlikte, gelişme projelerinin çevresel değerlere olan etkileri konusunda giderek artan bir politik ilgi oluşmaya başlamıştır.
- Stratejik mekânsal planlama, mekânsal gelişme stratejilerini belirlemek üzere farklı kurumlardan farklı pozisyondaki insanların bir araya geldiği ve ortak bir fikir birliğinin oluşturulmasına yönelik sosyal bir süreç olarak görülmektedir (Healey, 1997).

Stratejik mekânsal planlama, ülkeler arası, Avrupa ölçeği, bölge ve metropoliten bölge ölçeğini kapsamaktadır. Tez çalışması boyunca stratejik mekânsal planlamanın metropoliten bölge ölçeği incelenecektir.

Metropoliten bölge ölçeği, çok merkezli yoğun bir kentsel alanı kapsayan, çalışma alanlarıyla birbirine ilişkili, günlük yaşamın etkileşim içinde olduğu ulaşım sistemi,

kentsel hizmetler, işgücü pazarı vb. faktörlerle tanımlanan fonksiyonel bölgedir (Healey, 1997).

Metropolitan bölge ölçeğinde stratejik mekânsal planlamanın fonksiyonları aşağıdaki gibidir;

- Stratejik Mekânsal Planlama ve gelişme, sosyal, ekonomik ve çevresel konuları da göz önüne alınarak, sektörel ve bölgesel konuların bütünleştirilmesi ve çevresel değerlerle dengelenmesi gerekmektedir.
- Stratejik mekânsal planlama, doğal, kültürel, çevresel değerlerin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasında ve metropolitan bölge ölçeğinde ekosistemlerin taşıma kapasitelerinin de göz önüne alınarak en uygun gelişme stratejilerini ortaya koyar.
- Stratejik mekânsal planlama, geleceğe yönelik uzun dönemli gelişme stratejilerini belirlemektedir.
- Stratejik mekânsal planlama, genel açık bir strateji ve bütünleştirilmiş sektörel ve bölgesel politika, program ve projeleri oluşturmak yoluyla gelişme kararlarını ortaya koyar (METREX, 1999).

## **2.2. AVRUPA'DA STRATEJİK MEKÂNSAL PLANLAMA**

Avrupa Birliği'nce benimsenen yeni mekânsal politikalar ve yeni araçlar kapsamında, sağlıklı, yaşanabilir kentlerin yaratılmasını ve sosyo-ekonomik dengenin sağlanmasını hedefleyen programlar geliştirilmiştir.

AB'nin mekânsal gelişmeye katkı sağlaması amacıyla oluşturduğu programlarda, proje alanlarını; 'Problem Alanları' olarak nitelendirilerek bu alanları kentlerden izole edilmiş birimler olarak ele aldığı görülmektedir.

Bu çerçevede; erişilebilirliği geliştirerek, haberleşmeyi arttırarak ziyaretçileri ve özel yatırımı çekmek suretiyle, AB programlarında açık bir şekilde kentlerin, projelendirilen kısmı dışındaki yerleri bütünleştirmek amaçlanmıştır (CEC, 1999).

Avrupa’da stratejik mekânsal planlamaya yönlendiren etkenler aşağıdadır:

- Metropoliten bölgelerin Avrupa/Dünya ekonomik mekânı içinde yerinin belirlenmesinde ekonomik grupların da destek verdiği rekabet konusunun gündemde olması,
- Ortaklıkların kurulması, yönetimin farklı kademelerinde yeni düzenlemelere gidilmesi ve desantralizasyonu içine alan yönetimin yeniden organizasyonu konusunda politika gündeminin oluşması,
- Globalleşme ve Avrupa Birliği bütünleşme projelerinin gerçekleştirilmesinde, bölgesel ve yerel kimliğin yeniden önem kazanması,
- Ülkesel ve yerel bütçelerin azaltılması nedeniyle, yerel yönetimlerin finansal kaynaklarındaki değişikliklerin, kamu kurumları ve kamu-özel gruplar arasında kaynakların birleştirilmesinde olanakların araştırılmasına neden olması,
- Sosyo-kültürel hareketler ve yaşam biçimindeki değişikliklerin, çevresel olarak sürdürülebilirlik kaynak yönetimi ve yaşam kalitesi/çevreye etkisinin dikkat çekmesi,
- Sosyal devlet anlayışında geçerli olan fonksiyonel/sektörel organizasyonların yerine, bölgesel politikaların bütünleştirilmesine yönelik yeni yaklaşımların, geliştirilmesi (Albrechts ve dig., 2003).

Avrupa’da mekânsal planlama sistemleri, kurumsal düzenlemeler, yasal ve yönetsel prosedürler bakımından ülkeden ülkeye farklılıklar gösterse de stratejik mekânsal planlamanın önemli başlıkları aynıdır. Bunlar; kırsal alan ile kentsel alan arasındaki ilişki, kentsel sistemde çok merkezlilik, erişebilirlik, sürdürülebilirlik ve yerel kimliktir (NODUS, 2010).

AB’nin Stratejik Mekânsal Planlama’nın uygulanması amacına yönelik uygulama araçları aşağıda başlıklar altında belirtilmiştir:

ESDP - Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifi (European Spatial Development Perspective): 1999 yılında Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ESDP raporunda ekonomik ve sosyal bütünleşme, sürdürülebilir gelişme, Avrupa sınırları içinde dengeli bir rekabet sağlanma hedeflerine ulaşılmasında, metropoliten bölge ölçeğinde politikaların geliştirilmesi gerekliliği önemle vurgulanmaktadır. Aynı zamanda AB’nin mekânsal gelişmesinde kentsel sistemin çok önemli bir rol oynadığı

vurgulayarak, ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi sağlamak üzere dengeli mekânsal gelişmeyi esas alan çok merkezli bir gelişme modeli önerilmektedir. AB düzeyinde Stratejik Mekânsal Planlama konusunda rehber niteliği taşıyan belge ESDP'dir (CEC, 1999).

Eşitsiz büyüme ve toplumsal politikaların dengesiz dağılımının otoriteler ve yönetimlerce dikkate alınması ve mekânsal gelişme stratejilerinin ve politikalarının oluşturulması şart koşulmuştur. Belirtilen bu koşul, AB'nin, mekânsal gelişmedeki dengesizlikleri gidermede temel politika olarak benimsediği 'gelir dağılımının bölgeler arasında eşitliği' ilkesinden farklı olarak, 'gelir yaratan odaklar' ve 'yerleşimlerin dengeli rekabeti' üzerine kurulu ESDP'nin oluşmasında etkili olmuştur (DPT, 2006).

*METREX- Avrupa Metropolitan Bölgeleri ve Alanları İletişim Ağı (Network of European Metropolitan Regions and Areas):* 1996 yılında Avrupa Komisyonunun desteği ile metropolitan bölge ölçeğinde mekânsal planlama ve stratejik gelişme konularında bilgi alış-verişinde bulunmak ve Avrupa ölçeğinde planlamanın metropolitan boyutuna katkı sağlamak üzere kurulmuştur. Bu kuruluş, ESDP hedeflerine ulaşılmasını sağlamak üzere, metropolitan bölge ölçeğinde stratejik mekânsal planlamada yetki, planlama sürecine katılım ve uygulama konularını içeren, metropolitan bölge ölçeğinde Stratejik Mekânsal Planlama sürecinin değerlendirilmesine ilişkin kriterleri geliştirmektedir. METREX metropolitan bölgelerin stratejik mekânsal gelişmelerine yönelik çalışmalar ve projeler yürütmektedir (Davoudi ve dig., 1997).

*ERDF - Avrupa Bölgesel Kalkınmayı Destekleme Fonu (European Regional Development Fund):* Altyapı yatırımları, yeni iş imkânları yaratılmasını sağlayan yatırımlar, yerel kalkınmaya ilişkin projeler ile küçük ve orta ölçekli firmaların projeleri desteklenmekte ve yapısal fonların yaklaşık yarısı bu fon kapsamında yer almaktadır. ERDF kapsamında, 'Örnek Kent Projesi' kabul edilmiştir. Bu projelerin ilk aşamasında kentlerin mevcut durumu geniş bir biçimde analiz edilerek kentsel sorunlar tanımlanmış ve bu çerçevede kentlerin sosyal ve ekonomik yoksulluk, arazi kullanım planı, ihmal edilen tarihi merkezler, araştırma-geliştirme aktiviteleri arasında yetersiz bağlantılar, küçük ve orta ölçekli işletmeler ve terkedilmiş işlevlerini kaybetmiş, ekonomik mrünü tamamlamış endüstriyel alanların yarattığı

olumsuz koşulların varlığı tespit edilerek, daha çok yerel stratejilerin kamu ve özel yatırımlar üzerindeki maksimum fiziksel etkileri incelenmiştir (URL-2).

URBAN: Birliğin kentsel alanlara yönelik politika ürettiği ve ERDF aracılığıyla kaynak aktardığı tek bölgesel politika aracıdır. Kentlerin, ekonomik ve teknolojik gelişmelerin ve kamusal hizmetin odağı olmakla birlikte, çevresel, sosyal ve ekonomik sorunların da odağı olarak değerlendirildiği bu programda; sorunların çözülmesi, çöküntü alanlarının yeniden canlandırılması hedeflemektedir. Programda, mekânsal politikalarda; sürdürülebilirlik, dengeli mekânsal gelişmeyi içeren çevre esaslı bir ekonomik gelişme olarak tanımlanarak, sosyo-ekonomik taleplerin yarattığı mekânsal gelişmelerde, mekânların ekolojik kültürel işlevlerin buluşturulmasına dayalı yöntemlerle geliştirilmesi ve bu mekânların geniş ölçekte sürdürülebilir ve dengelenmiş alansal gelişime katkı sağlanması gerektiği belirtilmiştir (URL-1).

URBAN II: Bu program ile çevre, kültür ve kentsel hizmetlerle ilgili istihdam yaratılmasını; çöküntü alanlarının canlandırılmasını, çevre dostu ve toplu taşımaya dayalı kentsel ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini, yeşil alan ortalamalarının AB standartlarına yaklaştırılmasını hedeflemiştir (CEC, 1999).

URBACT: AB mekânsal gelişme stratejisi kapsamında, kentin alt bölgelerinde ekonomik ve çevre koruma konularında projelere destek veren “Kentsel Pilot Projeler” ve sürdürülebilir kentsel gelişme konusunda deneyimin paylaşılmasını hedefleyen katılım, kültür, ekonomik işlevsellik ve iş olanakları, etkili yönetim, göçmen nüfus sorunları, sosyal dışlanma, kentsel dönüşüm, ulaşım ve çevre, kentsel suç, gençlik konularında bütüncül yaklaşımı ve kamu-özel işbirliğini destekleyen programları bulunmaktadır (URL-3).

PCM - Proje Süreç Yönetimi (Project Cycle Management): Kentsel projelerin amaç, hedef ve stratejileri doğrultusunda işleyiş biçimini, mekânı ve hedef kitlesini etkilemedeki durumunu analiz ederek kentsel projeleri başarılı veya başarısız kılan taraflarını ortaya koyan yönetim şeklidir. Bu yönetim şekli, proje aşamalarının etkinlik analizi kapsamında geliştirilmesi, projelerin kentle ve diğer projelerle bütünlük sağlamasına yaramaktadır (CEC, 1999).

### 2.3. TÜRKİYE’DE STRATEJİK MEKÂNSAL PLANLAMA

Türkiye’de, mekânsal planlar kapsadıkları alan ve amaçları açısından “Mekânsal Strateji Planları”, “Çevre Düzeni Planları” ve “İmar Planları” olarak hazırlanır. Buna göre planlama kademeleri sırasıyla; Ülke Mekânsal Strateji Planı, Bölge Mekânsal Strateji Planı, Çevre Düzeni Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı’ndan oluşur. Koruma amaçlı imar planları da, imar planı niteliğinde olan ve belirlenmiş özel alanlarda yapılan planlardır.

Ülke Düzeyinde Mekânsal Strateji Planı: Ulusal düzeyde belirlenen politika, strateji, plan ve programlar gözetilerek, yerel dinamikler ve potansiyeller dikkate alınmak suretiyle, ulusal, bölgesel ve yerel öncelikler arasında tamamlayıcılık ve bütünsellik ve öncelik yönünde alternatif mekânsal gelişme stratejileri geliştirilir.

Ülke mekânsal strateji planları, ülke düzeyinde koruma, kullanma ve altyapı kararlarına ilişkin olarak kalkınma planlarına mekânsal boyut getiren, alt ölçekli planlar için bağlayıcılığı olan, yönlendirici ve yol gösterici nitelikte bir referans planıdır. Ülke mekânsal strateji planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yapılır ve onaylanır.

Bölge Düzeyinde Mekânsal Strateji Planı: Bölge kaynaklarının verimli kullanımı sağlayacak bölge yerleşme düzenini gerçekleştiren, bölgenin kalkınması için gerekli ülkesel ulaşım sistemi ile bütünleşen, lojistik, teknik ve sosyal altyapıyı oluşturan, bölgedeki doğal varlıklar ve kaynaklar, kültürel miras ve ekolojik değerlerin sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda koruyan ve geliştiren, hizmet faaliyetlerinin bölge düzeyinde kademelenmesini sağlayan ve üretim faaliyetlerinin gelişme odakları, koridorları ve uzmanlaşma alanları gözetilerek, afet tehlikelerinin etkilerini belirleyen planıdır.

Bölge Mekânsal Stratejik Planlarında, simgeler şeklinde gösterilen plan kararlarının uygulamaya aktarılmasına yönelik operasyonel programları içeren eylem planları hazırlanır. Bölge mekânsal strateji planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yapılır ve onaylanır.

Mekânsal planlama kademeleri ve planlar arasındaki ilişkiler şu şekilde açıklanabilir;

Mekânsal planlar, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca, yürürlükteki üst düzey planların kararlarına uymak, açıklama raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt düzeydeki planı yönlendirmek zorundadır.

Mekânsal Strateji Planlarının hazırlanması sürecinde, aşağıda genel başlıklar halinde belirtilen konular ile diğer konularda ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilir ve mekânsal analizlere olanak sağlayacak şekilde rapor ve haritalara aktarılır:

- Sektörel planlar
- Kentsel bölgeler
- Kentsel ve kırsal nüfus yapısı, nüfusun mekânsal dağılımı, nüfus artış oranları, ölüm ve doğum oranları
- İşgücü dağılımı
- Sosyo-ekonomik gelişmişlik ve rekabet edilebilirlik
- Gayrisafi yurtiçi hâsıla, istihdam, iş gücünün ekonomik faaliyet kollarına dağılımı yatırımlar, sektörel yoğunlaşma, teknoloji ve yenilik kapasitesi
- Tarım sektörüne ilişkin önemli projeler
- Sanayinin yığılma alanları, kobiler, organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgeleri, serbest bölgeler, lojistik köyler
- Önemli maden alanları
- Hizmetler sektörünün yoğunlaşma düzeyi ve alt sektörlerin dağılımı
- Turizm kaynakları ve potansiyeli, turizm tesisleri ve yatırımları
- Kentsel dönüşüm alanları, yeni kentler
- Konut stokunun nitelikleri, toplu konut alanları, konut sahipliliği, konut üretim stratejileri, konut finansmanı
- Trans-Avrupa ulaşım sistemi gibi ulusal önemi haiz ulaşım güzergâhları
- Otoyollar, devlet karayolları ve il yolları, mevcut yol ağı, etüt plan ve projeler
- Hava ulaşım ağı, havalimanları ve havalimanı projeleri, havaalanı işletmeleri
- Liman ve denizcilik İşletmeleri, demiryolu işletmesi ve liman işletmeleri
- Demiryolları ağı ve demiryolları projeleri, hızlı tren ağı ve projeleri
- Kentsel Raylı sistemler, toplu taşıma verileri

- Ulusal ve bölgesel altyapı ve yatırımlar
- Enerji üretimi ve ihtisas enerji bölgeleri, ulusal ve uluslararası enerji koridorları, nükleer santraller
- İçme suyu havzaları ve bunlara ilişkin koruma alanları
- Deprem, tsunami, yer kayması, kaya düşmesi, çığ tehlikesi, vd. doğal afet alanları

Planlarda stratejik yaklaşım kapsamında, geleceğe ilişkin vizyon, hedef ve eylem politikaları, nüfus tahmini ve yoğunluk dağılımı, makro politikalar ve mekânsal gelişme senaryosu yer alabilir.

Ülke mekânsal strateji planı onaylandıktan sonra mevcut veya hazırlanacak her türlü strateji belgesi, sektörel planlar ve alt ölçekli planların ülke mekânsal strateji planı ile uyumu sağlanır. Aynı şekilde, bölge mekânsal strateji planı onaylandıktan sonra mevcut veya hazırlanacak her türlü çevre düzeni planının bölge mekânsal strateji planına uyumluluğu sağlanır. Bakanlık, çevre düzeni planlarının ülke ve bölge mekânsal strateji planlarına uygunluğunu sağlamak, izlemek ve denetlemekle yükümlüdür (URL-41).

Dokuzuncu Kalkınma Planı, 2010 yılında; mekânsal planlama alanında; Türkiye kentleşme ve yerleşme vizyonunu geliştirmeye yönelik eşgüdüm ve kademeli birlikteliği sağlanmış, kamu yararını gözeten, uygulama araçları geliştirilmiş, bütüncül, kurumsallaşmış ve katılımcı bir planlama sisteminin oluşturulması öngörülmüştür. Bundan dolayı, “Sürdürülebilir Kentsel Gelişme ve Eylem Planı”nda sağlıklı, dengeli ve güvenli kentlerin oluşturulmasında hukuki, teknik ve idari sorunların çözümüne yönelik politikalar ve faaliyetlerin belirlenmesi öngörülmüştür (DPT, 2009).

Ayrıca, 2010-2012 Orta Vadeli Program’da ise; “Rekabet Gücünün Artırılması” temel hedefi altında öncelikli politikalar arasında “Kentsel Gelişme Stratejisi Eylem Planı” hazırlanması öngörülmüştür. Bu programda, “Kentlerin Yaşam Standartlarının Yükseltilmesi ve Sürdürülebilir Gelişmenin Sağlanması” öncelikli politika olarak belirlenmiş ve “Sürdürülebilir Kentsel Gelişme ve Eylem Planı”nın dönemin Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın sorumluluğunda hazırlanması, Strateji ve Eylem Planında sağlıklı, dengeli ve güvenli kentlerin oluşturulmasında hukuki, teknik ve

idari sorunların çözümüne yönelik politikalar ve faaliyetlerin belirlenmesi” önerilmiştir (DPT, 2009).

Şimdiki adı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na bağlı olan KENTGES oluşturulmuştur.

*KENTGES - Kentsel Gelişme Stratejisi - Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı:* Kentleşmenin yapısal sorunlarının çözümüne, sağlıklı, dengeli ve yaşanabilir kentsel gelişmenin sağlanmasına yönelik ilke, strateji ve eylemleri ortaya koyan ve bunların uygulama esaslarını belirleyen ve bir eylem programına bağlayan ulusal bir dokümandır. Bu doküman, sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yerleşme ve kentleşme ile yerleşme ve mekânsal planlamanın alan, tema ve boyutlarını kapsamakta, mekâna ilişkin sektörleri bütünleşik bir yaklaşımla ilişkilendirmekte, temel ulusal politikalarla uyumu sağlamaktadır.

KENTGES’in hazırlanma sürecinde; 2009 yılında düzenlenen Kentleşme Şûrası önerilerinden yola çıkarak, Türkiye’de yerleşme ve yapılaşmaya ilişkin kentleşme, imar ve mekânsal planlama ile ilgili tespitler, sorunlar ve fırsatlar ile ulusal ve uluslararası dayanak ve belgelerin yönlendiriciliği esas alınmış, uygulanabilir ve birbiri ile tutarlı hedef, strateji ve eylemler belirlenmiştir.

Bu hedef, strateji ve eylemlerden, Hedef 2 ve Hedef 6 da kent formu ve kentsel altyapıya ilişkin maddeler yer almıştır. Bu maddeler aşağıdaki gibidir;

**HEDEF 2: Yerleşmelerde Sürdürülebilir Bir Mekânsal Gelişme Sağlamak**

**STRATEJİ 2.1: Sürdürülebilir kentsel gelişme sürecinde maliyetleri düşüren, kaynakları verimli kullanan ve yayılmayı önleyen bir kent formu desteklenecektir.**

**EYLEM 2.1.1: Yerleşmelerde dengeli gelişen ve kontrollü büyüyen kent formunun desteklenmesine yönelik hukuki düzenlemeler yapılacaktır.**

**EYLEM 2.1.2: Dengeli gelişen ve kontrollü büyüyen kent formu oluşturmak ve yönlendirmek için yerleşme düzeyinde mekânsal planlarda gerekli değişiklikler yapılacaktır.**

EYLEM 2.1.3: Dengeli gelişen ve kontrollü büyüyen kent formunun oluşturulması için imar programları belirlenen esaslara göre düzenlenecektir.

EYLEM 2.1.4: Arsa ve arazi spekülasyonunun önlenmesi ve denetimi için yasal düzenleme yapılacaktır.

HEDEF 6: Kentsel Altyapı Plan, Proje ve Yatırımlarını Mekânsal Planlarla Bütünleştirmek

STRATEJİ 6.1: Kentsel altyapı plan, proje ve uygulamalarının mekânsal planlama ile bütünleşik yürütülmesi sağlanacaktır.

EYLEM 6.1.1: Büyükşehirlerde altyapı ana planları hazırlanacaktır (KENTGES, 2010).

## **2.4. BÖLÜM SONUCU**

Stratejik Mekânsal Planlama kavramı Avrupa’da ve Türkiye’deki kaynaklarda farklı şekilde isimlendirilmektedir. Londra’da ‘mekânsal gelişme stratejisi (spatial development strategies)’ olarak, Türkiye’de KENTGES raporunda ‘Mekânsal Strateji Planı’ ve ‘Mekânsal Planlama Sistemleri’ olarak, yurtdışı kaynaklarında ise ‘Stratejik Mekânsal Planlama (Strategic Spatial Planning)’ olarak isimlendirilmektedir. Bir kavram karmaşası söz konusu olmasına rağmen stratejik mekânsal planlama’nın içeriği hepsinde aynıdır.

Avrupa ölçeğinde, ülkesel, bölgesel ve metropoliten bölge ölçeğinde geliştirilen stratejik mekânsal planlar bulunduğu ölçeğe ve bulunduğu yere göre uygulama biçimleri de farklılıklar göstermektedir. Tez kapsamında ele alınan metropoliten bölge ölçeğinde Stratejik Mekânsal Planlamanın başlıca hedefi, metropoliten bölgenin sosyal ve ekonomik gereksinim ve taleplerinin karşılamasıdır.

Metropoliten bölge ölçeğinde Stratejik Mekânsal Planlama stratejilerin ve hedeflerinin geliştirilmesi sürecinde aşağıdaki faktörleri göz önünde tutmalıdır:

1. Stratejik Mekânsal Planlamanın ve gelişiminin değerlendirilmesinde sosyal ve ekonomik faktörlerin önemi,

2. Stratejik Mekânsal Planlama ile ulaşım sistemleri v büyük kentsel projeler arasındaki ilişkinin araştırılması,

3. Stratejik Mekânsal Planlama ve çevresel değerler arasındaki ilişkinin araştırılması.

Metropoliten bölge ölçeğinde Stratejik Mekânsal Planlama için en etkin yönetim organizasyonu, belirlenen metropoliten stratejileri ve onu destekleyen politika, program ve projeleri üreten, onaylayan ve sürekliliğini sağlayan yetkili tek bir Stratejik Mekânsal Planlama kuruluşunun oluşturulmasıdır. Metropoliten bölge ölçeğinde stratejik mekânsal planlamanın etkinliği bakımından, planlama alanının özelliklerinin bütünlük ve uyum göstermesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği'nin global ölçekte rekabet edebilmesinde, global ekonomi ile güçlü ilişkileri olan dinamik bölgelerin oluşturulması Avrupa komisyonu ve Avrupa ülkeleri için en önemli hedef olarak görülmüştür. Bu hedefi gerçekleştirmek üzere geliştirilen Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifi (AMGP), çok merkezli bir gelişme modeli önermiştir. Avrupa'da dengeli bir kent formunun oluşturulması ve sürdürülebilir gelişme hedeflerine ulaşılmasında, metropoliten bölgelerin Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifi doğrultusunda mekânsal gelişme stratejilerini belirlemeleri önemli görülmüştür. Avrupa'da Stratejik Mekânsal Planlama konusundaki yeni stratejik yaklaşımlara bakıldığında, yönetim ilişkilerinin kurulduğu, ekonomik ve yerel ilgi gruplarının planlama sürecine dahil edildiği planlama yaklaşımına doğru bir geçisin yaşandığı gözlenmektedir.

Türkiye'de ise, metropoliten bölge ölçeğinde Stratejik Mekânsal Planlama konusu, Avrupa ülkelerindeki yeni planlama yaklaşımları göz önüne alınarak değerlendirildiğinde, ülke planlama bütünlüğü içinde sağlıklı bir planlama sistematığının kurulamamasından dolayı, metropoliten bölgelerin gelişme stratejilerinin belirlenmesinde önemli sorunların yaşandığı görülmektedir. Türkiye'de mekânsal planlamada yetkili olan çok sayıda kamu kurum ve kuruluşu bulunmaktadır. Uygulamadaki temel sorun, bu farklı birimler arasında koordinasyonun sağlanamamasıdır. Mevcut yasal düzenlemelerde, hangi kurumun hangi alanlarda, hangi ölçeklerde yetkili olduğu açık ve net olarak tanımlanmadığından uygulamada yetki çatışmaları yaşanmaktadır.

### **3. TRANSFER MERKEZLERİ KENT FORMU İLİŞKİSİ**

Günümüzde, kentin ulaşım ilişkileri bağlamında düğüm noktaları olan Transfer Merkezlerinin planlanması önemli bir konu haline gelmiştir. Kent formunun gelişimi ve yönünü değiştirebilen ulaşım kararlarıyla oluşan Transfer Merkezleri kentte yeni merkezler ve mekânsal dinamikler oluşturmaktadır. Bu bölümde öncelikle Transfer Merkezi ve kent formu kavramı açıklanacak daha sonrasında geçmişten günümüze kadar gelen ulaşım kararları ile kent formundaki gelişmelere yol gösterecek yaklaşımlar ve modeller incelenecektir. Bununla beraber kent formuna etki eden faktörleri açıklanarak, bu faktörlerden ulaşım ve kentsel proje faktörü ayrıntılı olarak açıklanarak Transfer Merkezleri üzerindeki etkileri tartışılacaktır.

#### **3.1. TRANSFER MERKEZİ KAVRAMI**

Transfer Merkezleri; yaya, bisiklet, otomobil, ara toplu ulaşım türleri (taksi-dolmuş, minibüs), otobüs, raylı sistemler (tramvay, hafif raylı sistem, metro, banliyö treni) ve vapur gibi farklı teknolojik özelliklere ve kapasitelere sahip ulaşım türleri arasında entegrasyon ve organizasyon sağlayan noktalardır. Günümüzde, toplu ulaşımında, ulaşım türlerinin kullanımı yaygınlaştıkça farklı toplu ulaşım türlerinin arakesiti olan “Transfer Merkezi” ihtiyacı önem kazanmaktadır (İBB, 2002).

1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Plan (2012) raporunda ise Transfer Merkezi; “Metro ve Tren İstasyonları, Otobüs Durakları, Metro Durakları, Triaaj Alanları, İskele ve Deniz Ulaşım Transfer Merkezleri, teknik altyapı, yönetim, Park&Ride ve sosyo-kültürel ile ticari ve konaklama işlevlerinin yer aldığı alanlardır” şeklinde tanımlanmıştır (URL-38).

Transfer Merkezleri aynı zamanda kentlerin düğüm noktalarıdır. Düğüm noktaları, kentsel eylemlerin merkezliliğini ifade eder. Bu merkezde olma ekonomik eylemlerin mekânsal olarak biraraya gelmesi veya ulaşım sistemi elemanlarının ulaşılabilirliği ile ilgilidir. Limanlar, tren istasyonları ve havalimanları şeklindeki terminaller (son/başlangıç durakları) yerel ve bölgesel düzeydeki eylemlerin biraraya geldiği önemli düğüm noktaları ile ilişkilidir.

Düğüm noktaları bağlantılar ile ilişkili bir hiyerarşi içindedir. Bağlantılar, düğüm noktaları arasındaki akışı (teknik altyapı / sosyal donatı alanları) sağlamaktadır. Bağlantıların kademelenmesi bölgesel yollara, demiryollarına ve havayolu, denizyolu ulaşım sistemlerinin uluslararası bağlantılarına kadar çıkmaktadır.

Transfer Merkezinin genel planlama ilkeleri aşağıdaki gibidir;

- Transfer Merkezleri buldukları bölgenin kent/mahalle merkezi, ticari merkez gibi önemli alanlarında yer almalıdır.
- Transfer Merkezi çevresi ile bütüncül bir şekilde gelişmelidir. Transfer Merkezi kent kimliğine uygun bir kentsel proje anlayışı ile tasarlanmalıdır.
- Transfer Merkezinin etraflarındaki aktivite olanakları artırılmalıdır. Toplu ulaşım sistemlerinden Transfer Merkezine yaya erişim mesafesi en aza indirilmelidir (Dublin Transportation Office, 2000).

Transfer Merkezlerinin yer seçiminde dikkat edilmesi gereken kriterler; mevcut ve önerilen toplu ulaşım ağı arazi kullanımı ilişkisi, yaya ve toplu taşıma güzergahlarını içeren trafik düzenlemeleri, yerel ve bölgesel trafik durumu, Transfer Merkezinin ticari gelişim potansiyeli, Park et & Devam et<sup>1</sup> ve taksi durakları için yeterli alan bulunmasıdır.

Transfer Merkezlerinin yalnız ulaşım geçiş yeri olarak düşünülmemesi, farklı ulaşım sistemlerinin geçişinin yanında, yeterli sayıda otopark ve yaya alanları ile bölgesel alanda hizmet edecek kamu hizmetleri, açık alanlar, kamusal mekânlar ve ticaret alanlarının bulunduğu büyük bir kentsel proje olarak etüt edilmelidir. Bu bağlamda; taşıma kapasitesinin çok yüksek olduğu raylı sistemlerin toplu ulaşım sisteminde önemi gittikçe artmakta olup, raylı sistem ile diğer sistemler arasındaki entegrasyonu sağlayacak olan Transfer Merkezleri ihtiyacı zorunlu hale gelmektedir (İBB, 2002).

Bu bağlamda Transfer Merkezlerinin en yalın haliyle bir aktarma merkezi hali bulunmakla birlikte, salt ulaşım sistemleri arasındaki geçişi ifade etmemektedir. Önemli düğüm noktalarında oluşan ulaşım yatırımlarının arazi kullanım ilişkisinin kurgulandığı kentsel proje alanlarında önemli bir fırsat alanını da oluşturmaktadır.

---

<sup>1</sup> Park and ride

## 3.2. KENT FORMU KAVRAMI

Bu bölümde kent formu kavramı açıklandıktan sonra, kent formuna yönelik geliştirilen modeller ve yaklaşımlardan bahsedilecektir. Daha sonra kent formuna etki eden faktörler açıklanarak, bu faktörlerden ‘ulaşım sistemleri’ ve ‘kentsel projeler’ faktörleri ayrı bölümlerde daha detaylı olarak anlatılarak kent formuna olan etkileri tartışılacaktır.

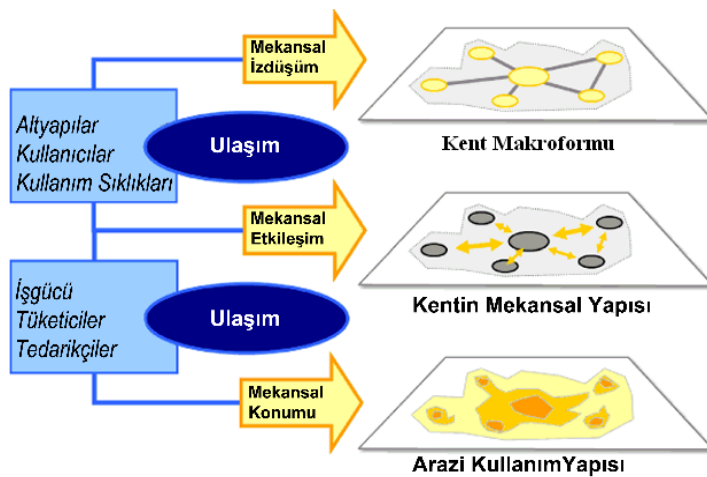
### 3.2.1. Kent Formu<sup>2</sup>

Günümüzde kent formu tanımı yapılırken, uluslararası şehircilik yazınında ‘kentsel form’ kavramı kullanılırken, Türkiye’deki şehircilik yazınında daha çok ‘kent formu’ kavramı kullanılmaktadır. Bundan dolayı tez çalışması boyunca kent formu kavramı kullanılacaktır.

Kentin biçimi üzerine yoğunlaşan fiziki planlama kuramlarında ‘kentsel form’ (urban form) ve ‘kent strüktürü’ (city structure) kavramları kullanılmaktadır. Bunlar;

“*Kent formu*”: Ulaşım sistemiyle beraber çevredeki fiziksel altyapının yansıması olarak tanımlanır. Mekânsal düzenlemenin düzeyi olarak iş görürler (Şekil 1).

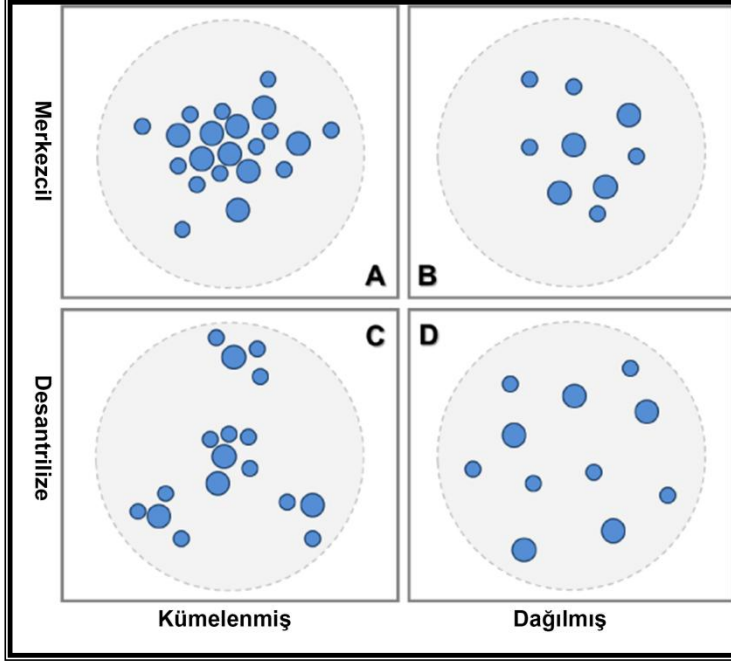
“*Kent Strüktürü*”: Kent strüktürü ve içinde yaşayanların ilişkilerini (mal ve bilgi akışı), çeşitli ulaşım sistemlerinin ve kentsel yapıların sınırlarını tanımlar.



Şekil 1: Kent Formunun Diğer Bileşenler ile İlişkisi (Rodrigue, 2007)

<sup>2</sup> Bu bölüm (Rodrigue, 2007) kaynaklarından derlenerek geliştirilmiştir..

Kentsel ulaşım sistemi elemanları, alt yapı ve kullanıcılar kent formunu biçimlendiren mekânsal yapılardır (Şekil 1). Her kentin farklı sosyoekonomik ve coğrafi özellikleri olduğundan dolayı her kentin kendine özgü kent formu vardır. Örneğin Kuzey Amerika şehirleri, otomobile bağlı alt yapı gelişmelerinden dolayı farklı kent formuna sahiptirler.



Şekil 2: Kent Formu'nun Mekânsal Yapı Türleri (Rodrigue, 2007)

Kent formu, ulaşım sistemlerinin gelişmesi ışığında merkezleşme seviyesine göre sınıflandırılabilir (Şekil 2):

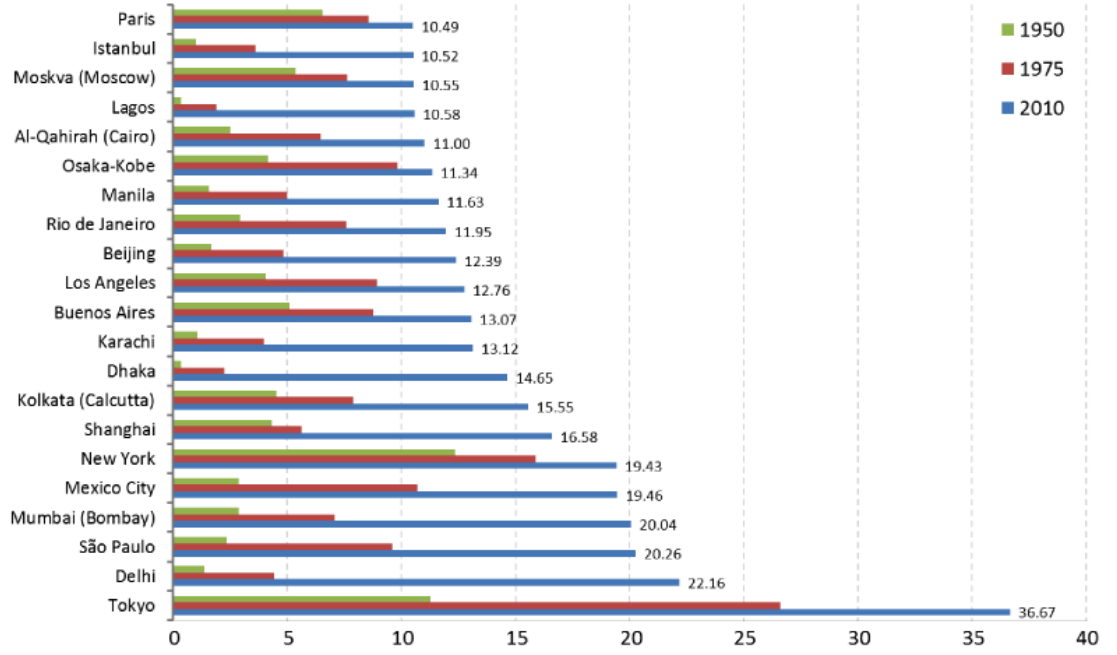
*Merkezleşme:* Kentsel aktivitelerin bütün şehirle bağlantılı olduğu konumu tanımlar. Merkezleşmiş şehirlerin ortak aktiviteleri desantrilize olmuş şehirlere göre farklıdır. Büyük şirketler merkezleşmiş şehirlerin ana aktörleri arasındadır.

*Kümeleşme:* Kentsel alanların belirli yerlerinde belirli aktivitelerin gruplaşması sonucu oluşan mekânları tanımlar. Belirli odak noktası etrafında gelişen aktiviteler ve ulaşım ile küçük yerleşmeler metropoliten alan sınırları içinde kalabilmektedir.

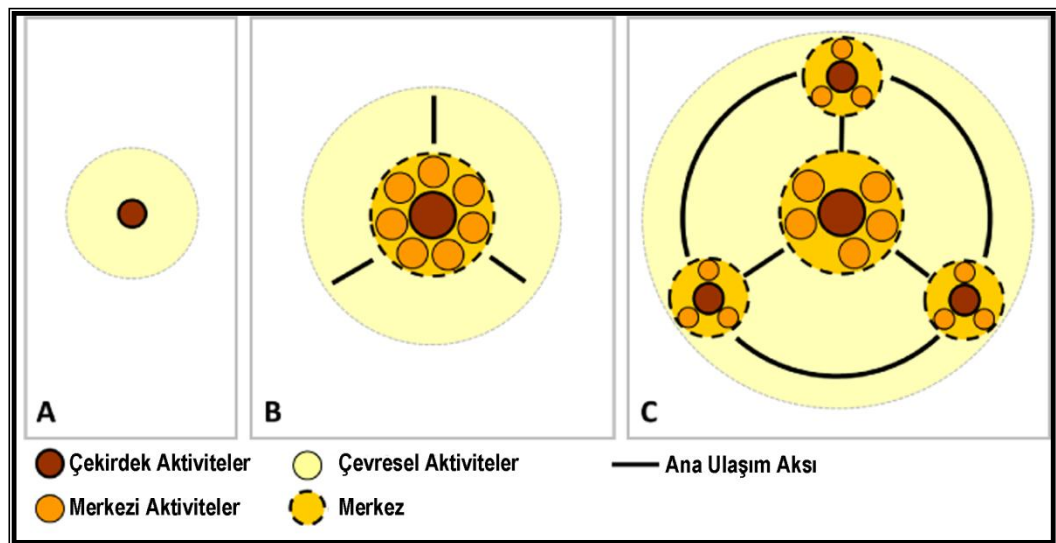
Kentin fiziksel yapısı merkezleşme ve kümeleşme düzeyine göre karakterize edilebilir. Ancak Şekil 2'de gösterilen dört farklı mekânsal yapı şeklinde gelişim

de olabilmektedir. Çok merkezli şehir yapısında desantralizasyon olgusunun büyük etkisi altında kümeleşmeye doğru giden bir eğilim vardır (Şekil 4).

Bu eğilimin 21. yüzyılın ikinci yarısında devam edeceği düşünülmektedir. Bu eğilimde gelişen şehirlerde nüfusun artışı ile beraber spesifik alanlara ulaşım sorunları da artış göstermektedir (Şekil 3).



Şekil 3: Dünyadaki Büyük Şehirlerin Yıllara Göre Nüfus Artışları (URL-4)



Şekil 4: Kent Formunun Mekânsal Yapısının Gelişim Süreci (Rodrigue, 2007)

Kent formunun mekânsal yapısı, çeşitli aktivitelerin ilişkilerinin yanında yer seçimlerini de incelemektedir. Merkezde, özellikle üçüncü şahıs ve şirketlerin finans hizmet ve tüketim oranları aktivite oranının en çok olduğu görülmektedir.

Bu aktiviteler üretim, dağıtım, depolama toptancılık ve ulaşım odaklıdır. Merkez çevresindeki fonksiyonlar genellikle konut ve yerel hizmet eden servis fonksiyonlarıdır.

Bir şehrin merkezi, fonksiyonların ve aktivitelerin yığıldığı yer olarak tanımlanır. Burada merkezi iş alanlarının ortaya çıkması tarihi merkezlerinin (tarihi merkezin ne kadar eski olmasıyla da ilgili) mekânsal yapı ve fonksiyonlarının değişimi ile bir süreç içerisinde gerçekleşmektedir. Bu değişimi üç dönemde ele alarak anlatmak mümkündür (Şekil 4):

*(A) Sanayi devrimi öncesi:* Sanayi devriminden önce var olan şehirler için merkezi iş alanları; genellikle liman çevrelerinde ticaret sahası, dini mekânlar ve yönetim merkezleri barındıran mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu mekânlar finans, sigorta, depolama ve toptan ticaret fonksiyonları olarak düzenlenen mekânlardır.

*(B) Sanayi devrimi:* Sanayi devrimi ile beraber toptan üretim ve toptan tüketim alışkanlığı ortaya çıkmıştır. Merkezde ticari fonksiyonlar korunurken üretim fonksiyonları merkezin dışına taşınmıştır. Büyük ulaşım altyapıları (liman ve demiryolu gibi) yine kent merkezinde kalmıştır. Bunların yanında hizmet sektörü ortaya çıkmış ve bu sektör için mekân arayışı başlamıştır. Sanayi devriminin gelişim evrelerinde ana ulaşım aksları merkezden kent çeperlerine doğru gelişmiştir.

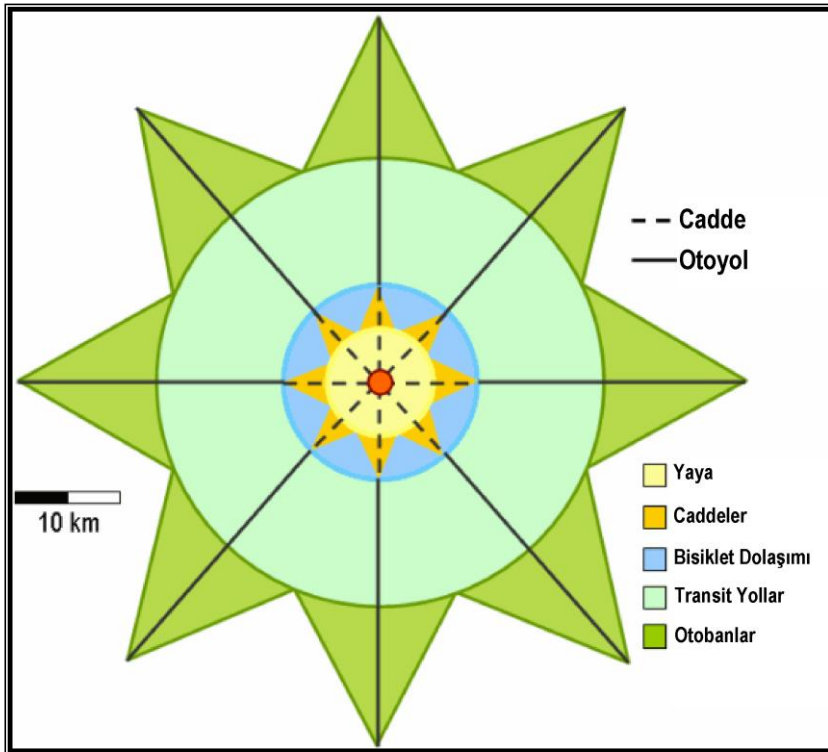
*(C) Sanayi sonrası dönem:* İkinci Dünya Savaşı sonrasında sanayi fonksiyonu merkezden kent çeperlerine doğru yer değiştirmiştir. Geriye kalan yerlerde ise hizmet ve yönetim fonksiyonları için alanlar kalmıştır. Merkezi iş alanlarında hizmet ticaret ve yönetim fonksiyonlarının yanında uluslararası şirketler kentlerin bu alanlarında yer seçmeye başlamışlardır. Ulaşım olanaklarının daha iyi olması ve ulaşılabilir olmalarından dolayı yeni kent alt merkezleri ortaya çıkmıştır. Depolama ve ulaştırma fonksiyonları kent çeperinde yer seçmeye başlamıştır. Birçok şehrin kent yapısı çok merkezli yapıya dönüşmüştür.



Düğüm noktalarının farklı ulaşım türleri bağlantıları vardır. Demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantıları kenti daha geniş bir kriteri de ticaret ve dağıtım anlamında bütünlerken, karayoluna bağlı olarak yol ve toplu taşıma bağlantıları genellikle yerel ve bölgesel düzeyde hizmet alanı sunmaktadır. Düğüm noktaları ve onların bağlantıları arasındaki ilişki sistemi, tek bir kent formunu ifade etmektedir.

Şehirler ulaşılabilirliklerine göre farklı fakat birbirine bağımlı fonksiyonlar yerine getirirler. Bunlar;

- *Ticaret şehirleri*, deniz ulaşımı ve limanlarla uzak yerlere bağılırlar.
- *Sanayi şehirleri*, deniz ulaşımı ile bağlantılı güçlü raylı sistem ağına ihtiyaç duymaktadır.
- *Mobil Şehirler*, yaşayanlarının hareketliliği ve tüketimlerini sağlayan hareketliliği sağlamaktadırlar.
- *Ağ (Network) Şehirleri*, bilgi akışının sağlandığı ticari aktiviteleri desteklemektedir.



Şekil 6: Kent Formunu Oluşturan Farklı Ulaşım Sistemleri (Rodrigue, 2007)

Kentlerin sahip olduğu fonksiyona ve bağlantı noktalarına göre, kentler farklı ulaşım sistemlerine sahiptirler. Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ile kent formu ve kent yapısının değişimi arasında ilişki vardır.

Bu ilişkiyi tanımlamanın başka bir yolu da seyahat mesafeleri ile ilişkilidir. Yukarıdaki şekilde ulaşımın kent formuna olan etkisi gözükmektedir.

*Yaya:* Yayaların gönüllü bir şekilde 1 saat yürüdüklerini varsayıldığında bir yayanın hızını saatte 5 km olduğu söylenebilir. Buna göre bir yaya, 10 km lik bir daire içerisinde seyahat edebilir.

*Caddeler:* Caddeler üzerinde 15 km'lik bir çapta yol üstünde seyahat sağlanmaktadır. Yaya yürüme alanları ile de ilişkili olan caddeler merkezin araç sirklsyonunu sağlamaktadır. Merkezden 15 km uzaklıkta yaşayan birisinin, 1 saatlik seyahat zamanı içinde buraya ulaşabilmektedir.

*Bisiklet Dolaşımı:* Caddelerle aynı özellikleri taşıyan bisiklet dolaşımının tek farkı yollara bağlı olmamasıdır.

*Transit Yollar:* Park, duraklama ve trafik hesaba katıldığında saatte 30 km'lik bir seyahat çapı vardır.

*Otobanlar:* Otobanlar ile beraber, ulaşım altyapısının iyiliği göz önünde bulundurulduğunda 60 km'lik bir ulaşım çapına sahiptir.

Ulaşımdaki gelişim genellikle kent formu yapısının değişimine yol açmıştır (şekil 6). Kentsel yapıdaki en kayda değer değişim kümeleşen alanlar arasındaki etkileşim oluşumudur (şekil 4). Birçok şehirdeki Merkezi İş Alanları (MİA) hizmet, ticaret ve yönetim anlayışları sayesinde seyahatlerle beraber yeni bir hal almıştır.

Geleneksel retim biçimi daha merkezileşmiş bir biçimdeyken, ulaşım teknolojilerindeki gelişim daha esnek bir üretim biçimini doğurmuştur. Üreticiler daha az maliyetli olan banliyölere taşınmışlardır. Bunun yanında perakende ve ofis faaliyetleri de daha düşük maliyetli yerlere taşınarak kent formunda değişime yol açmıştır. Bu da kentin fiziksel yapısının tek merkezli den çok merkezli forma geçmesine neden olmuştur (Rodrigue, 2007).

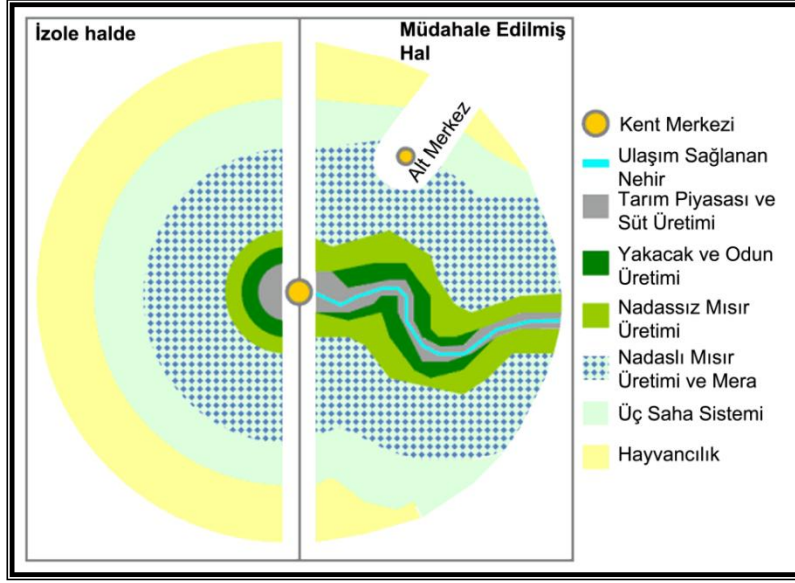
### 3.2.2. Kent Formuna Yönelik Geliştirilen Modeller ve Yaklaşımlar

Bu bölümde kent formunun gelişimine çıkarımlar yapılabilecek kuramlara dayalı geliştirilen modeller ve yaklaşımlardan bahsedilecektir. Ulaşım faktörü kent formunun gelişiminde önemli bir rol oynadığından dolayı, bu bölümde geçmişten bugüne, ulaşım ile kent formu ilişkisine bağlı olarak oluşan modeller ve yaklaşımlar anlatılacaktır. Bu bölümde özellikle kent biçiminin gelişimine ulaşım ilişkisi bağlamında çıkarımlar yapabilecek kuramlara dayalı geliştirilen modellerden bahsedilecektir.

#### *Bölgesel –Tarımsal- Arazi Kullanış Modeli (Von Thunen)*

1826 yılında Almanya’da tarım alanlarının analizi sırasında geliştirilen bu kuram ulaşım, kentsel alanlar ve bölgesel arazi kullanış arasındaki ilişkiyi ilk defa ortaya koymaktadır (Aktuğlu, 2006). Bu kuramda Von Thunen, tarımsal üreticiler ve pazar arasındaki mesafenin önemini vurgulayarak, ulaşım maliyetlerinin tarımsal süreci ve tüketicileri etkilemesi, bununla beraber arazinin yerleşim süreci ile rant ve tarımsal malların fiyatlarındaki artışı yer seçimi kuramında açıklamıştır (Barra, 1989).

Yer seçimi kuramına göre, ulaşım kullanımındaki bir değişim bir bölgenin bütün parçalarına olan erişimin değişimine neden olmaktadır (Baycan, 1993). Buna göre ürün başına düşen birim rant miktarı ile tarımsal alanın tüketim merkezine olan uzaklığı arasında biçimsel bir ilişki vardır. Merkezden çevreye doğru eşit ve aynı nitelikli bir yol sistemi bulunduğunu varsayıldığında, bu sistemde taşıma maliyetleri mesafeyle doğru orantılı olacaktır (Tümertekin ve Özgüç, 1998).



Şekil 7: Bölgesel –Tarımsal-Arazi Kullanış Modeli (Rodrigue, 2007)

Bu kuramsal yaklaşım, genel olarak arsanın oluşumunun anlaşılmasına yardımcı olmakta, fakat arsanın kent formunun oluşumunda nasıl rol oynadığı ve kentsel mekânın içinde değerlerin nasıl farklılaştığı konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu kuramda, kent merkezinden uzaklaştıkça kentsel arazi getirisinin, ulaşım giderleri farkına göre oluşacağı vurgulanmaktadır.<sup>3</sup> Burada ‘erişebilirlik’ kavramı öne çıkmaktadır. 1926 yılında Robert M. Haig arazi getirisini hesaplarken ulaşım giderleri toplamını ‘mekân sürtünmesi’ olarak isimlendirmekte, ulaşım ile erişebilirlik arttıkça bu sürtünmenin azalacağını belirtmektedir. Böylece araziye kullanan her aktör alandan getiri elde ederken merkez alanlara olan uzaklığa ulaşım maliyetleri toplamı olarak ‘sürtünme maliyetleri’ ödemektedir. Bunun sonucunda kent formunun bu maliyetleri en aza indirecek şekilde oluşacağı ileri sürülmektedir. Kentlerin yayılma sürecine girdiği dönemde geliştirilen getiri kuramlarında ‘merkeze uzaklık’ kavramıyla birlikte ‘tüketilen arazi miktarı’ da önemli bir değişken olarak dikkate alınarak, bireylerin ve firmaların toplam beklentilerini maksimize edecek biçimde yerleşecekleri gösterilmektedir (Kılınçaslan, 2002).

Von Thunen, kent ile kır arasındaki temel ilişki üzerinde şekillenen arazi kullanımının iktisadi bir açıklamasını sunmuştur. Erişilebilirliğin derecesi (veya

<sup>3</sup> Bu konuyu Weber, sanayi mallarının pazar ilişkisini gözeterek sanayi yer seçimini ulaşım ile ilişkilendirerek açıklamıştır (Barra, 1989).

tersine tıkanıklığın derecesi) bir kentin çeşitli bölgelerinde arazi talebi ve arazi rantının belirleyenleridir (Baycan, 1993)<sup>4</sup>.

#### Denge Kuramı Yaklaşımı (Wingo ve Alonso)

Denge modelinin yapılmasını başlıca sebebi, rant ödeme yeteneğine sahip belirli sayıda hane halkı biriminin, aynı miktarda rantı ödeyerek oturacakları konutların dengeli dağılımını sağlamaktır. Wingo bu yerseçim dengesini ulaşım maliyetini mekân maliyetine ikame ederek ele almış, hangi politikaların piyasayı etkilediği ve bu etkilerin kentsel, mekânsal yapıda nasıl yansıdığını açıklamaya çalışmıştır. Kuram ile gerçek dünyanın ilgisini kurmaya çalışarak yer seçimi üzerindeki kuramsal faaliyeti, şehir ekonomisi kavramına bağlamaktadır. Wingo ilk olarak konut ile işyeri arasındaki mekânsal ilişkiyi içeren ulaşım talebi kavramı geliştirmiştir. Buna göre merkezden dışarıya doğru işlev yoğunluğu düşme eğilimi göstermektedir.

Alonso'nun savunduğu kurama göre ise, şehir içindeki arazi değeri ile arazi kullanımını arasındaki ilişkiyi vurgular. Alonso yaklaşımında, konut, sanayi ve tarım olmak üzere üç ekonomik birimi ele alır. Bunlardan konut alanları arazi kullanımının temel belirleyeni olduğu için Alonso'nun temel ilgi odağı konut alanları üzerine olmuştur. Alonso'nun temel problemi bu üç birimin optimal yer seçimini içeren bir mikro ekonomik kuram geliştirmektir. Bu çerçevede Alonso piyasa mekanizmasını Wingo'dan daha değişik bir biçimde kullanmıştır. Alonso talep fonksiyonu geliştirmek yerine üç ekonomik birimin karşılıklı etkileşim içinde belirledikleri fiyat yapısını kullanır (Baycan, 1993).

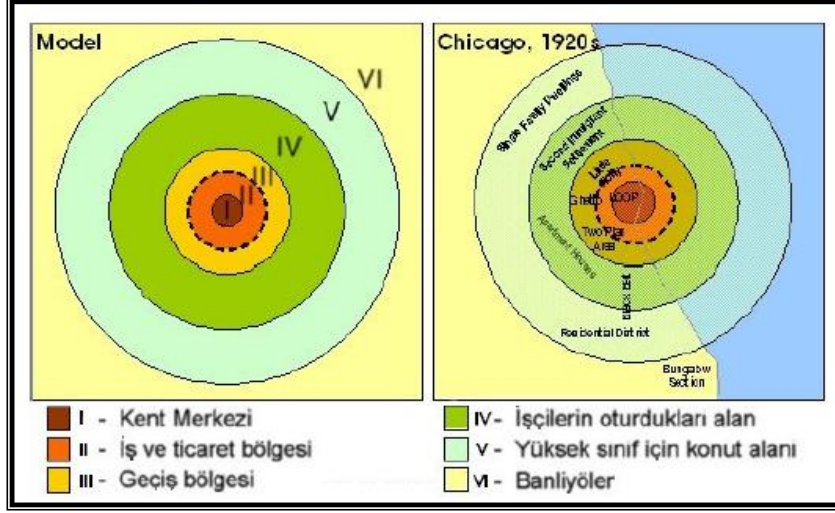
#### Eş Merkezli Çemberler Kuramı (E.V. Burgess)

Burgess, 1925 yılında kenti merkezden banliyölere kadar eş merkezli çemberlere bölerek tanımlayan bir kentsel arazi kullanım modeli ortaya koymuştur. Bu kurama göre, en içte bulunan çekirdek, iş ve ticaret merkezidir. Bunu, ortada yüz tutmuş, işyerlerinin “istilasına” uğramış bir “geçiş bölgesi” izler. Bu bölgenin özelliği, ticaretle birlikte hafif sanayi kuruluşlarını da barındırmasıdır. Üçüncü halka, ilk iki halkanın doyurucu olmayan koşullarından kaçmakla birlikte, yine oralardaki işyerlerine yakın olmak zorunda bulunan işçilerin oturdukları mahalleleri kapsar.

---

<sup>4</sup> Bu kuramın uygulamaları için bkz : Clark (1951), Wingo (1961), Muth (1961), Alonso (1964)

Dördüncü bölge, tek ailelerin<sup>5</sup> oturduğu, daha iyi ve yüksek kaliteli konutların bulunduğu “oturma bölgesi”dir. En sonda da genellikle kent sınırları dışına taşan “yöre kentler” (banliyöler) gelmektedir (Keleş, 2006).



Şekil 8: Burgess'in Eş Merkezli Çemberler Kuramı Modeli ve Chicago'nun 1920'lerde Bu Modele Benzeyen Yapısı (Rodrigue, 2007)

Burgess oluşturduğu kuramsal çerçeveyi Chicago'ya uyarlamış, buna göre ortak merkeze daireler kuramının ideal tip olarak ele alınmasının gerektiğini, ne Chicago'ya ne de başka bir kente bire bir uyum sağlamanın mümkün olmadığını belirtmiştir (Aslanoğlu, 1998).

Bu model bazı Amerikan kentlerinin motorize olmadan önceki halini<sup>6</sup> açıklamaktadır. Özellikle endüstri öncesi birçok Avrupa kentinde, modelde öngörülen aksine, merkez bölgesi çevreden daha önemli olmuştur (Aktuğlu, 2006).

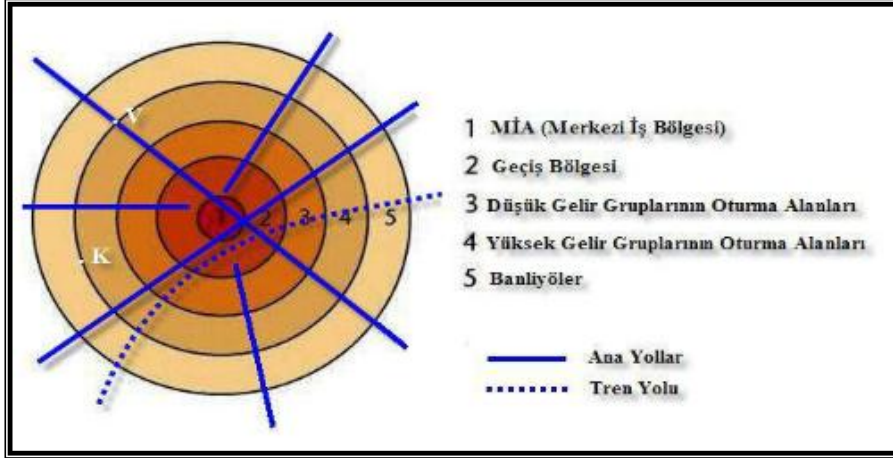
#### Akslar Boyunca Büyüme Kuramı (Babcock)

Babcock tarafından 1932'de Burgess'in eş merkezli çemberler kuramının üzerine çok az geliştirilerek kurulmuş olan bu kuramda zonlar iç içe halkalar yerine yıldız biçimini almaktadır. Burada erişilebilirlik bir ulaşım sistemi içinde zaman-maliyet ilişkisi olarak düşünülmektedir. Kentsel büyüme ana ulaşım aksları üzerinde olup

<sup>5</sup> Single family house

<sup>6</sup> 1930 yıllarından önce otomobilleşme yaygınlaşmadığı için birçok yerleşme tren istasyonunun konumuna göre biçimlenmiştir(Aktuğlu, 2006).

zonun ayrılması yerine her zonun kendi içinde ana ulaşım aksları üzerinde merkezden uzaklaşması biçiminde gerçekleşmektedir. Kentlerin büyümesi ana ulaşım kanalları boyunca ve yıldız biçimindeki bir kentin oluşumuna en az direnç gösteren yönlerde, fakat yine bir çemberin çevresine doğru uzayan dilimler biçiminde gelişmektedir ( Keleş, 2006).



Şekil 9: Akslar Boyunca Büyüme Kuramı (Ertürk, 1997)

Şekildeki V ve K noktaları, merkezi iş bölgesine zaman maliyet anlamında eşit olarak ulaşılabilir olduğundan aynı niteliktedir. Bu kuram ile merkezi iş bölgesine ulaşılabilirlikteki alansal adaletsizliğe dikkat çekilmesinin yanısıra, ortak merkezli çemberler kuramına küçük bir katkı yapılmaktadır (Ertürk, 1997).

#### Merkezi Yerler Kuramı (W. Christaller)

Merkezî Yerler Kuramı ilk defa 1933'te Christaller tarafından ortaya konulmuştur. Christaller, kuramına arazi üzerinde dağınık olarak yerleşik durumda bulunan kırsal nüfus ile başlamaktadır. Bu hanelerin gündelik alışveriş ve mal değiş-tokuş ihtiyaçlarını giderebilmek için fazla yürümeden ulaşabilecekleri bir kırsal merkeze ihtiyaç duyduklarını, bu ihtiyacın 'köy' olarak adlandırılan kırsal yerleşme ile giderildiğini belirtmektedir.

Köyler en temel ve yaygın yerleşim birimi olacak, birbirinden uzaklıkları ortalama 7 km, modeldeki örnek nüfusları ise 1000 kişidir. Gerek bu köylerin (birinci kademe merkezlerin) gerekse de hizmet verdikleri dağınık kırsal nüfusun, söz konusu köylerde bulunmayan mal ve hizmetlerin temini için gidebilecekleri bir üst kademe

merkeze ihtiyaç vardır. Ölçek ekonomisinin sonucu olarak daha seyrek kullanılan ya da üretimi için gerekli olan yatırımın ancak belirli bir talep büyüklüğünün üzerinde kârlı olacağı mal ve hizmetler, ancak toplam etki alanı nüfusu söz konusu eşğin üzerinde olan merkezlerde gerçekleşecektir. Bu nedenle tüketici talebi mekân üzerinde eşit olarak dağılsa bile, üretici arzı (üretimle ilgili tesisler ve istihdam) yerleşim yerlerine kademeli olarak dağılacaktır. Bu ise yerleşim yerlerinin nüfuslarının da kademeli dağılım göstermesi sonucunu doğuracaktır. Daha alt kademelerdeki yerleşimlere hizmet veren merkezler, kendilerinde bulunmayan mal ve hizmetler için (hizmet verdikleri bütün alt kademelerle birlikte) bir üst kademedeki (en yakın) merkeze başvuracaklardır (Zeyneloğlu ve Dökmeci, 2010). Burada daha sonra ele alınabilecek nitelikte “merkezler kademelenmesi” ve “uzmanlaşmış merkezler” konuları önem kazanmaktadır.

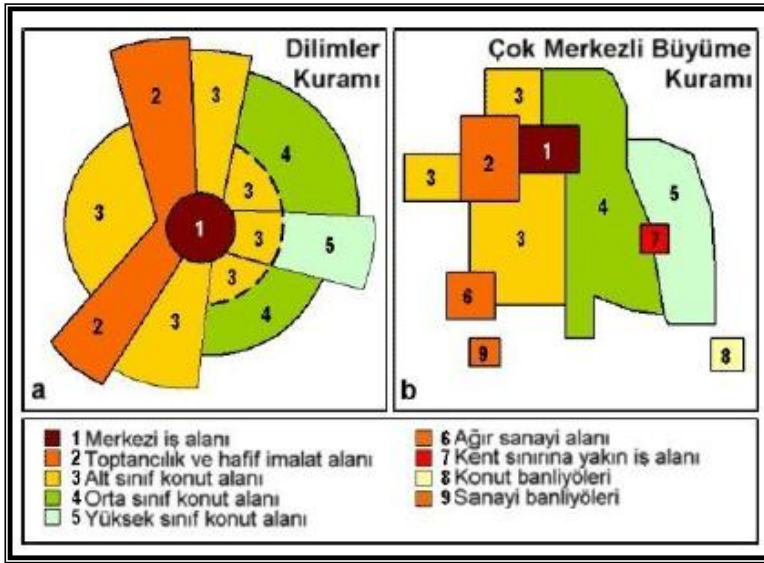
W. Christaller, merkezi yerlerin kademe sayısının bölgelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerine göre değiştiğini belirtmekte, bu konudaki kuramsal yaklaşımlarda pazar alanlarının biçimlerini gösteren çok sayıda geometrik düzen ileri sürmektedir (Kılınçaslan, 2002).

Ulaşım olanaklarının bölgede aldığı biçim, ekonomik sistem, teknolojinin getireceği yeni üretim ve tüketim normları ile ekonomiler, bir merkezde üretilen bazı ürünlerin bölgesini de aşan pazarlar oluşturabileceği gerçeği; hem kademelenme sayı ve niteliklerini hem de etki alanlarını değiştirebilmekte ve farklı biçimler yaratabilmektedir. Kuramın en önemli yanı etki alanları ile kademelenmenin varlığının vurgulanmasıdır (Arslan, 1997).

#### *Dilimler Kuramı (Homer Hoyt)*

Homer Hoyt tarafından 1939 yılında ortaya konulan bu kuram daha çok konut bölgesinin içyapısıyla ilgili olup, bu kurama göre kent, belirli bir merkezin çevresinde uzayan dilimler biçiminde şekillenmektedir. Farklı gelir grupları ve farklı sosyal tabakada bulunanlar farklı bölgelerde oturmaktadır. Gelirlerdeki yükselme ile birlikte, merkezden yüksek standartlı konutların yer aldığı çevreye doğru bir gelişme olmakta, bu gelişmede ulaşım kanalları elverişliliği önemli bir rol oynamaktadır. Benzer şekilde, sanayinin yer seçiminde, önemli kara ve demiryollarının yakınlığı ile akarsu vadileri önem kazanmaktadır (Ertürk, 1997).

Bu kuram, kenti beş ayrı dilime ayırarak, birinci dilimde yani merkezde yer alan bölge, merkezi iş ve ticaret bölgesidir. İkinci dilimde, toptancılık ve küçük sanayi kuruluşları bulunmakta olup bu dilim, kentin yüksek standartlı konut alanlarının karşısındadır. Üçüncü dilim, endüstri bölgesine yakın olan düşük gelir grubunun konut bölgesidir. Önceden zengin sınıflar otururken, daha sonra terkedilen, geçiş halindeki alanlarda da alt sınıf konutlarına rastlanmaktadır. Dördüncü ve besinci dilimler ise, sırasıyla, orta sınıf ve yüksek gelir grubunun oturmasına ayrılmıştır (Keleş, 1990).



Şekil 10: Dilimler Kuramı ile Çok Merkezli Büyüme Kuramı Modelleri (Rodrigue, 2007)

Kurama göre, kent daima yüksek standartlı oturma alanları yönünde ışımsal olarak gelişme gösterdiğinden kentin biçimide buna göre şekillenmiştir. Akslar, su kıyısı, manzara, temiz hava gibi en uygun koşullu yerlerden geçmektedir. Bu kuramda ana yollar ve demiryolu hatlarının oluşturduğu ulaşım aksları dilimleri oluşturarak, arazi kullanımını doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle kent ana akslar boyunca büyüme göstermektedir. Özellikle araç kullanımının artması dikkate alınarak ulaşımın kent biçimine olan etkisi kurama yansıtılmıştır (Aktuğlu, 2006).

### Çok Merkezli Büyüme Kuramı - Harris ve Ullman

Chauncy Harris ve Edward Ullman tarafından 1945 yılında ortaya konan bu kurama göre kentsel arazi biçimi bir tek merkez etrafında değil, çok merkezli olarak gelişir. Bu merkezler bazı kentlerin oluşumundan buyana var oldukları halde, bazılarında kentin büyümesiyle ortaya çıkmaktadır. Kentsel gelişmeler tek bir çekirdeğin değil, birkaç ayrı çekirdeğin çevresinde yer almakta bu çekirdekler, kimi kentlerde öteden beri var oldukları halde, öteki kimi kentlerde, kent geliştikçe sonradan ortaya çıkmış olabilirler (Keleş, 2006).

Bu çekirdeklerin sayıları, büyüklükleri ve birbirinden uzaklıkları kentten kente değişmekle birlikte, genellikle kent ne kadar büyükse sahip olduğu çekirdek sayısı da o kadar artmaktadır. Bu nedenlerle, kentlerin çoğunda, topraktan yararlanma biçimlerine göre altı farklı bölge vardır; 1. Merkezi iş, yönetim ve ticaret bölgesi, 2. Toptancılık ve küçük endüstri bölgesi, 3. (Ağır) sanayi bölgesi, 4. Konut alanı, 5. Kültür merkezleri, parklar, kentin küçük endüstri kuruluşlarının bulunduğu küçük çekirdekler, 6. Banliyöler. Konut alanları kendi içlerinde, dar gelirli, orta ve yüksek gelirli sınıflara göre farklılaşmakta; banliyöler ise, konut ve sanayi banliyöleri olarak ikiye ayrılmaktadır (Keleş, 1990).

Bu kuramda da araç kullanımının artması dikkate alınarak ulaşımın kent biçimine olan etkisi yansıtılmaya çalışılmış, bazı eylemler özelleşmiş araçlara (liman ve demiryolu istasyonu gibi) ihtiyaç duymakta, ticaret sektörü gibi merkezi iş alanının sunduğundan farklı maksimum ulaşılabilirliği talep etmektedir (Aktuğlu, 2006).

### Dört Adımlı Modelleme<sup>7</sup>

Bu model, Amerika'da başlangıç olarak Detroit ve Chicago metropoliten alanları olmak üzere pek çok metropoliten alan için geliştirilen yolculuk talebine dayalı bir ulaşım modelidir. Bu model ile yerel idari organlarca uygulanacak yeni altyapı ya da trafik düzenlemelerinde ortaya çıkabilecek değişiklikler daha kolay tahmin edilebilmiştir (Bruton, 1975).

---

<sup>7</sup> Uzun yıllar Londra'nın stratejik planlamasında kullanılan LTS(London Transportation Studies) modeli geleneksel dört-adımlı ulaşım modelidir.

Dört-adımlı modelleme yaklaşımı<sup>8</sup> kendi yapısında gerçekleşen değişimlerin yanısıra, daha sonra gerçekleştirilen ulaşım çalışmalarına da temel oluşturmuştur. Dört-adımlı modelleme kapsamında yolculuk üretimi ve yolculuk dağıtım modelleri ulaşım- arazi kullanımı etkileşiminin talep ve arz ilişkisini yansıtmaktadır (Tezer, 1997).

Dört adımlı modellemenin alt modelleri vardır. Bu alt-modelleri tanımlayan kararlar, kentsel ulaşım planlamasının en temel yönünü oluşturmaktadır. Bu alt modeller aşağıdaki gibidir;

1. *Yolculuk üretimi modeli* basit olarak, araştırma yapılan alandaki bir bölgeden diğerine ne kadar yolculuk yapıldığının ortaya çıkarılmasında kullanılır (Blunden&Black, 1984).

Yolculuk üretimi modellerinde analizlerin temeli hanehalkı verilerine dayanmaktadır. Bundan dolayı kentsel alanlarda gözlemlenen en yoğun yolculukların ucu ev olan yolculuklar olması, hanehalkına yönelik bilgilerin giderek daha kapsamlı olmasını sağlamıştır. Ucu ev olan yolculuklar amaçlarına göre beş kategoride incelenebilir: Ucu ev olan iş yolculukları, ucu ev olan okul yolculukları, ucu ev olan alışveriş yolculukları, ucu ev olan sosyal-rekreasyonel yolculuklar ve ucu ev olan diğer yolculuklar (Hutchinson, 1974).

2. *Yolculuk dağıtım modelleri*, yolculuk üretimi modelleriyle elde edilmiş yolculukların başlangıç ve varış noktalarını birbirine bağlamada ve yolculukların nereye gideceğini tahmin etmede kullanılan modellerdir.

3. *Türel dağılım modeli* ile toplu taşımanın daha etkin olarak planlanmasıyla, kentsel alanlarda özel otoyola yönelik ulaşımın ne ölçüde gerekli olacağı belirlenebilmekte, gelecekteki özel oto ve toplu taşıma kullanım oranlarının tahmin edilmesinde kullanılmaktadır (Bruton, 1975).

4. *Trafik ataması modeli* ile yolculuğu yapanın "en kısa yolculuk süresi" ya da "en az maliyeti" oluşturan alternatifin seçiminde, sunulan seçeneklerden haberdar olduğunun kabul edilmesidir (Starkie, 1976).

---

<sup>8</sup> İstanbul'da ilk kez 1971 yılında "Kentsel Arazi Kullanımı- Ulaşım Modeli" gerçekleştirilmiş. Bu modelde dört adımlı modelleme yaklaşımı uygulanmıştır (Tezer, 1997).

### Yerleşimi Modelleri

Bu modelde, temel işgücüne ve çalışma alanları ile farklı konut alanlarının erişilebilirliğine bağlı olarak, nüfusun, ticaretin ve hizmet işgücünün nasıl dağılacığının tahmin edildiği bir mekanizma söz konusudur.

Kentsel ulaşım planlaması sürecinde konut ve çalışma alanlarının yerleşimi ile büyüklüklerinin modellenmesi, konut ve çalışma alanlarının yerleşimi konusu, ulaşım talebinin dağılışının en temel belirleyicisi olmuştur.

Yer seçimi yalnızca fiziki planlamanın etkisi altında bulunmadığından, ulaşım ile etkileşimlerinin modellenmesinde güçlükler bulunmaktadır. Kentsel kullanımların yerleşimi konusunda diğer sosyoekonomik faktörler (gelir düzeyi, yaşam standardında gelişmeler, ülke içindeki nüfus ve işgücü hareketleri, istihdam yapıları vb.) de etkili olabilmekte, özellikle gelişmekte olan ülkelerde bu faktörlerin fiziki planlamadan daha etkili olabildiği bilinmektedir.

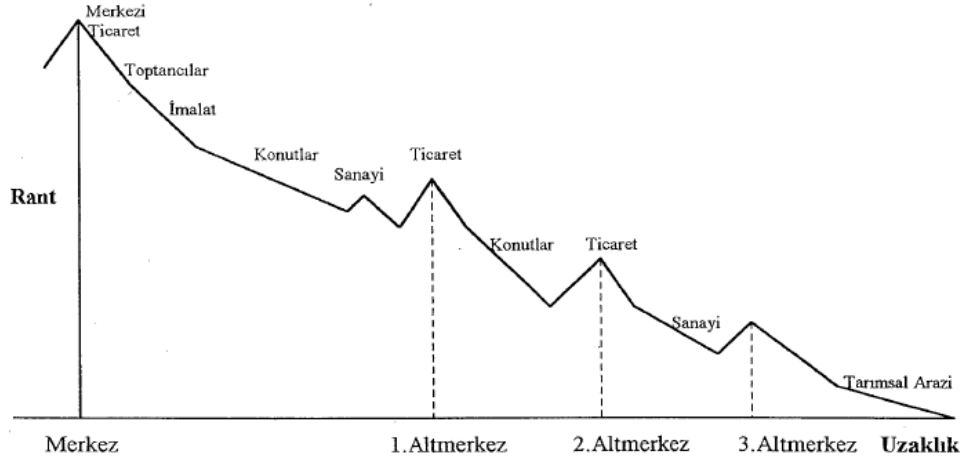
Yeni ulaşım olanakları bireylerin ya da firmaların yerleşimi ya da yer değiştirerek yerleşimi kararlarını etkileyebilmektedir (Tezer, 1997).

### Ulaşımın Erişilebilirliğe ve Arazi Değerlerine Etkisinin Modellenmesi

Ulaşımın arazi kullanımlar üzerindeki uzun dönem etkilerinin modellenmesinde erişilebilirliğe bağlı olarak arazi değerlerinin değişiminin ve arazi kullanımlar üzerindeki yeni gelişmelerin modellenmesi söz konusudur.

Kentsel ulaşım planlamasının uzun-dönem etkileri dört kategoride ele alınmaktadır. Bunlar; çevresel, ekonomik, sosyal ve politika üretme etkisidir.

Arazi kullanım kararları üzerine ek olarak ulaşım kolaylıklarının arazi rantına olumlu etkisi, bu alanlarda erişilebilirliğin artmasıyla ortaya çıkmaktadır. Kentsel aktivite alanlarının tüketim merkezine uzaklığının yanında bu alanların ulaşım ile ilişkili erişilebilirliği, arazi rantları üzerinde etkili olmaktadır (Tezer, 1997).



Şekil 11: Kentsel Kullanımlar ve Arazi Rantı Profili (Kılınçaslan, 1994) .

Gelişmiş ülkelerde, ulaşım yatırımlarının uzun-dönemde arazi değerlerinde artışa yol açacağı bilindiğinden dolayı, altyapı projelerinin tasarım ve yapım(inşaa) aşamalarında, etki alanı altında bulunan mülklerden katkıpayı veya değer kazanma bedeli toplanması uygulamaları söz konusu olmaktadır (Fejarang, 1993).

Mevcut durumda ekonomik ve mekânsal açıdan yeterince öneme sahip olamayan bölgelerdeki arazi parçalarının büyük yatırımlar sonrasında değer kazanması sürecinin incelenmesi, kamu yatırımlarından kaynaklanan değer artışının değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yapılmıştır (Lind, 1973).

Arazi değerlerine etkinin modellenmesinde ise, Los Angeles metro demiryolunun arazi değerlerine etkisi örnek olarak gösterilebilir. Los Angeles metro güzergahındaki yöntem, ulaşım yatırımlarının yakınındaki mülk değerlerini ölçerek, etki alanı dışındaki mülk değerleri ile karşılaştırmalı olarak değerlendirmeye dayalıdır.

Metro demiryolunun geçeceği güzergâh çevresine olacak etkilerde özellikle yaya yürüme mesafesi içindeki alanlarda yeni aktivitelerin oluşacağı ve böylece arazi ve mülklerin değerlerinde artış olacağı belirtilmiştir. Bu nedenle altyapının geçeceği yerlere yakın alanlardaki mülklerden belirli oranda değer kazanma bedeli alınması yasayla uygun bulunarak uygulamacılar tarafından toplatılmasına izin verilmiştir (Tezer, 1997).

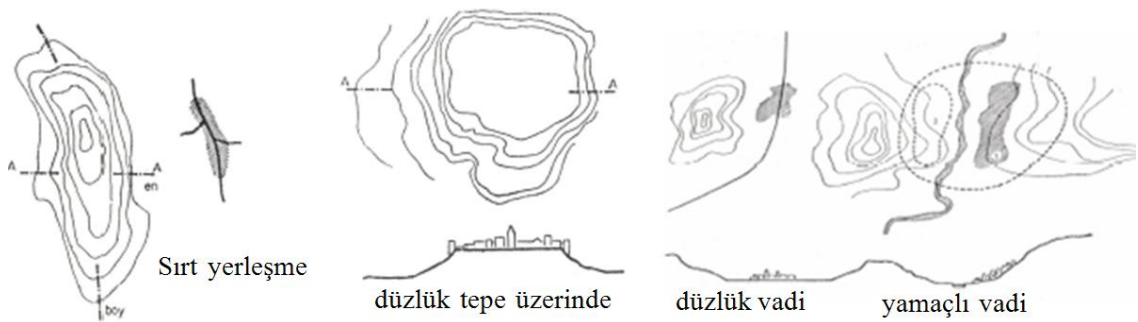
### 3.2.3. Kent Formuna Etki Eden Faktörler

Eski kentlerin su kenarlarında, nehir ağzlarında, önemli ulaşım yollarının kavşaklarında, mal değişiminde kolaylık sağlayan deniz ve karayolu güzergâhı üzerinde kurulduğu görülmektedir. Mal değişim zorunluluğu (sosyal ve ekonomik neden) birçok yerleşme ve kentin kuruluş nedenlerini oluşturduğu gibi, doğal faktörlerin de günümüzde metropoliten durumundaki birçok kentin yerleşme biçimi ve düzenine geniş çapta etkisi olduğu gözlenmiştir (Aktuğlu, 2006).

Bu bölümde kent formuna etki eden faktörler; doğal faktörler, yapay faktörler, kentsel projeler ve ulaşım faktörü şeklinde ele alınacaktır.

Kent formunu etkileyen *doğal faktörler* aşağıdaki gibidir:

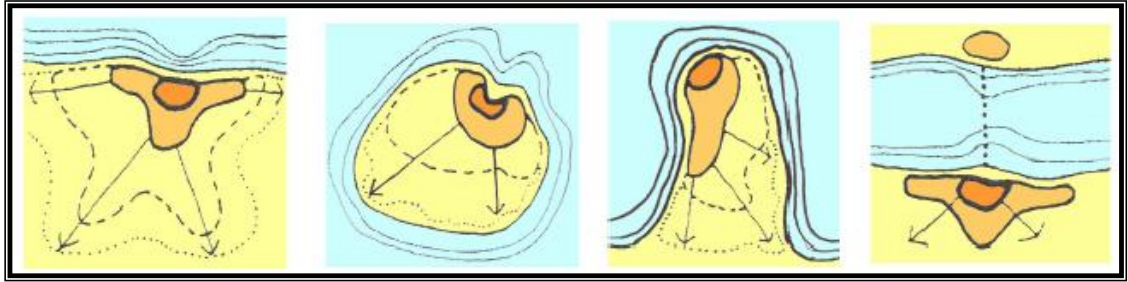
- *Topoğrafya:* Kentlerin yerleşme biçimleri araştırıldığında, üzerine kurulmuş oldukları arazinin topoğrafik özelliklerinin oldukça önem taşıdığı görülmüştür. Bazı yerleşmelerin düzlükte, bazılarının tepelerde ya da vadilerde yer aldığı görülmektedir. Seçilen yerin düz veya engebeli oluşu yerleşme biçimini etkilemekte, yolların geçirilmesi meydanların yerleri ile yapıların yerleşimi arazinin imkânlarına göre biçimlenmektedir.



Şekil 12: Sırt Yerleşme-Düzlük Tepe Üzerinde-Düzlük Vadi ve Yamaçlı Vadi Yerleşme Biçimleri (Aktuğlu, 2006)

- *Yönlendirme ve güneşlenme:* Güneşlenme olanakları ve güneş ısılarının eğimi, çeşitli bölgelerde farklı olduğu için, yolların yönleri, binaların cephelerinin yönlerine göre kullanılması ve parsellerin binalarla bağdaştırılması bakımından etkili olmaktadır.

- *İklim:* Yağmur, güneş, rüzgâr, ısı dereceleri ve nem gibi ‘meteorolojik koşullar’ insanların yaşamalarında başlıca rol oynamaktadır. İklimi meydana getiren unsurlara göre yerleşimi eski kent kurucuları tarafından yapılmış ve kentlerin gelişmesi de kısmen bu şartlara göre oluşmuştur.
- *Su (Nehirler, Su kenarları ve Deniz Kıyıları):* ‘Su kenarlarında kurulan kentler’ düzlükte, eğimde veya vadiye olmak üzere değişik topografya üzerine kurulabilirler. Fakat her birinde ortak olan özellik yerleşimin cephesinin suya dönük olması, yani su yüzeyine bakmasıdır. Kent yüzeyinin suya doğru alçalan bir eğimde olması binaların manzarasını arttıran bir durumdur. Özellikle temiz içme suyu elde edebilmek için kentlerin tatlı su kaynaklarının yakınında kurulduğu görülmektedir.



Şekil 13: Su Kenarı Yerleşmelerinin Büyüme Biçimleri (Morris, 1994)

- *Rüzgâr yönleri:* Hakim rüzgar, endüstri bölgesinin yerini ve binaların yerleştirilmesi bakımından da kentin yerleşimini ve gelişme biçimini etkilemektedir. Rüzgâr yönlerine göre iyi kurgulanmış kentlerin, konfor düzeyleri yüksektir.
- *Manzara:* Kentlerin biçimlenmesinde manzara faktörü önemli bir yer almıştır. Örneğin vadi yerleşmesi, yakınındaki yüksek tepelerin belirlediği, güneşleme olanaklarının etkisi altındadır. Bu sebeple küçük ve dar vadilerdeki bazı yerleşmeler tepelerin gölgesinden kurtulmak ve vadiye bakan bir manzaraya sahip olmak için yamaçlara doğru gelişmektedirler. Ayrıca yerleşimin cephesinin suya dönük olması, yani su yüzeyine bakmasıdır. Kent yüzeyinin suya doğru alçalan bir eğimde olması binaların manzarasını arttıran bir durumdur.
- *Jeolojik yapı:* Kentin jeolojik yapısı, temel inşaatı için uygun olan sağlam zemin üzerine yapı yapılması gerekliliğinden dolayı yerleşme biçimini etkilemektedir.

Yukarıda sıralanan doğal faktörlerle beraber kent formunu oluşturan *yapay faktörler* de vardır. Bunlar değişik çağlarda kurulan kentlerde, kentin kurulma aşamasında kabul edilen geometrik formlardır. *Geometrik formlar*: kare, dikdörtgen, çok köşeli, yuvarlak-elips, doğrusal, kademeli ve teorik (semer, konsantrik, ışınsal, salkım vb. ) formlardır (Aru, 1992).

'*Kentsel Projeler*', son zamanlarda kentlerin formunun oluşmasında önemli bir rol oynamaktadır. Günümüzde kentler tek tek yapıların eklenmesiyle değil, kent parçalarının eklenmesiyle büyümektedir. Bu süreçte kentsel projelerin önemi artmaktadır. Kentsel projeler, kentin gelişme dinamiklerine önemli ölçüde etki yapan, büyük miktarda yatırım gerektiren, uygulanması uzun süre alan, kentin rant düzeyinde değişiklikler yaratan, yakın çevresinde yaşayanların yaşantısında olumlu ya da olumsuz değişiklikler yaratacak önemde projelerdir (Tekeli, 1994). Büyük kentsel projeler, kentin belirlenen vizyonuna hizmet edebilecek boyutta hedefleri barındıran, üst ölçek kararlara uyum sağlayan yapıdadır.

Borja ve Castells, kentsel projeleri, kent mekânındaki etkileri, yer seçim kriterleri ve ölçeklerine göre büyük, orta ve küçük olmak üzere üçe ayırmaktadırlar. Bunlar;

— Büyük Ölçekli Projeler; son yılların stratejik planlama yaklaşımı içinde ortaya çıkmışlardır. Çoğunlukla, kentlerin etki alanındaki bölgelerde, kent çeperinde yer alırlar. Bu tür projelerin çok boyutlu olmaları zorunlu bir koşul değildir. Ancak şu üç şartı sağlamaları gerekir:

- Projenin senaryosunun geleceğe yönelik sosyal, ekonomik ve kültürel hedeflerle ilişkili olması gerekir.
- Projenin kentin diğer bölgelerindeki projelerle ve dinamiklerle uyumlu olması gerekir.
- Projenin çevresine güçlendirici ve itici bir güç vermesi gerekir.

Bu tür projelerin çok parçalı yapıları, çok fonksiyonlu dinamikleri ve yeni metropolitan kent sistemlerinde kentsel-bölgesel merkezleri oluşturan bir yapıları vardır.

— Orta Ölçekli Kentsel Projeler; kent merkezi ve çevresinin iç içe geçtiği mevcut kent içinde yer alırlar. Bu kentler genellikle, merkezin yenilediği, yeni kentsel merkezlerin ve gelişme akslarının olduğu kentlerdir. Bu tür projeler genellikle potansiyelleri harekete geçmeye elverişli, eski liman, depolama sanayi vb. alanları seçerler. Bu tür projeler, mevcut altyapıyı güçlendirme ve çevresel kaliteyi yükseltme yoluyla kentin gelişme stratejileri ile doğrudan bağlantı kurmadan, kentte yeni merkezi alanlar yaratabilirler. Orta ölçekli projelerin stratejik değerini artıran parametreler şunlardır:

- Projeler paralel ya da tamamlayıcı özellikler taşıyan diğer projelerle ulaşılabilirlik, yatırımlarla ilgili kamusal kararlar, trafik üzerindeki etkileri veya çevresel etkileri vb. açısından uyumlu olmalıdır.
- Projenin hem fiziksel açıdan hem de kent imajı, servisler ve donatılar vb. açısından yüksek kaliteyi sağlaması gereklidir.
- Projenin gerektirdiği sosyal kullanımları, kamusal ve özel fonları, kuruluşları harekete geçirecek kapasiteye sahip olması gereklidir.

— Küçük Ölçekli Projeler; ölçeklerinin aksine kentsel gelişme içinde önemli stratejik etkileri olan, özel projelerdir. Bu tür projelerin ayırt edici özellikleri şunlardır:

- Kullanımlardaki çeşitlilik ve çevresel kaliteyi bütünleştiren bir yapıya sahiplerdir.
- Mevcut dinamikleri güçlendiren ve kentin gelişme dinamiklerindeki zorlukları ve eksiklikleri cevaplamaya yönelik bir yapıları vardır.
- Kendi sahip oldukları özelliklerle kentsel mekânın değerini artırır.

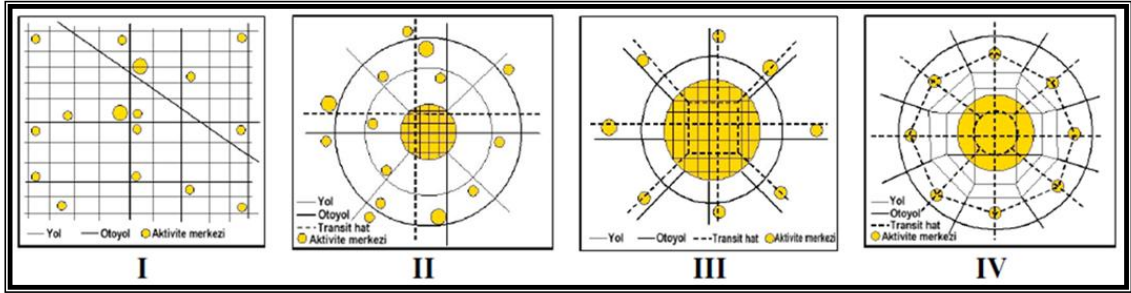
Küçük ölçekli projeler, örneğin oteller, alışveriş merkezleri, eğlence alanları, iş merkezleri gibi özellikle tarihi binalara verilen yeni fonksiyonlar yoluyla gerçekleştirilirler (Erden ve Özgür Firidin, 2003)

Günümüzde kentlerin kent formunun oluşmasını etken olan kentsel projeler “büyük ölçekli kentsel projeler” dir.

*Ulaşım faktörü* kent formunun biçimlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Max Weber ulaşım faktörünün önemini şu şekilde açıklamaya çalışmıştır: “Geçmişte kentler dini bir mekâna ya da bir kaleye yakınlığa göre kurulmuş ve bazı kentler

tarihte hep siyasal nedenlerle konumlandırılmışsa da kentlerin konumundaki temel nedenler, ‘ulaşım’ alanında yatmaktadır. Ulaşımındaki bir kesinti (bu ulaşım malların bir nakliyeciden bir başkasına devredilmesinden ibaret bile olsa) çok sayıda teçhizat ve tesis gerektirmektedir. Bu yüzden kent oluşumları, nehirlerin ağızlarında yahut kilit noktalarında, tepelerin ve ovaların buluşma noktalarında ve diğer benzer bölgelerde gözlenmektedir” (Weber, 2000).

Bununla beraber işgücünün kentlere göçünde en önemli etkenlerden birisi de ulaşım teknolojisindeki yeniliklerdir. Ulaşım araçlarındaki gelişmeler yalnızca kırsal ve kentsel kesimler arasındaki uzaklığı kısaltmakla kalmamış, aynı zamanda bölgesel mal ve hizmet akısındaki hızlanma nedeniyle kent ve kır arasındaki ekonomik bütünleşmeyi de sağlamıştır. Ulaşımındaki ilerlemeler göçleri daha da hızlandırarak büyük kentsel yoğunlaşmaların oluşumunda da önemli bir etken olmuştur (Kılınçaslan, 2002).



Şekil 14: Ulaşım Ağı Çeşitlerinin Kent Formunda Biçimlenişi (Rodrigue, 2007)

Kent formuna etki eden dört çeşit ulaşım ağından söz edilebilir. Bunlar:

I. Motorize ulaşım ağı: Tüm noktalar arasında (serbest) dolaşımın sağlandığı otomobil kentlerinin biçimi böyledir. Kentin önemli bir bölümü otomobile dolayısıyla otoyola ve park alanlarına hizmet etmektedir. Bu çeşit sistemler bireysel ulaşımı desteklemektedir. Kuzey Amerika’daki kent sistemi buna örnek verilebilir.

II. Zayıf merkez: Bu tip kentlerde eş merkezli bir örüntü ve ortalama yoğunluktaki bir arazi kullanış tanımlıdır. Kent merkezi daha fazla iş imkânı sağlamaktadır. Otomobil ile dolaşım serbest, her yere hizmet edemeyen, önemli akslar üzerinde bulunan bir transit sistemi vardır. Çevreyolu küçük merkezi sınırlamaktadır.

Merkezden çevreye açılan yollar ticari eylemlere bağlı hatlar oluşturmaktadır. Örneğin; San Francisco, Boston, Chicago ve Montreal kentleri.

III. Etkin-kuvvetli merkez: Kentin merkezi yüksek yoğunluktadır. Yaşayanlar kentsel toplataşıma sitemine yüksek oranda ulaşabilmektedir. Toplu taşıma sisteminin yoğun olduğu kent merkezinde otoyol ve otopark alanı ihtiyacı az olur. Kentin işlerliği toplu taşıma sistemi ile ilişkilidir. Çevreyolu ve kent merkezine yönelen yollar alt merkezlerle bağlantılıdır. Örneğin; Paris, New York, Shanghai, Toronto, Sydney ve Hamburg kentleri.

IV. Trafik Sınırlaması: Yüksek arazi kullanım yoğunluğuna sahip ortalama büyüklükte tanımlanan kentlerin merkezinde otomobil kullanımı sınırlanması (sınırlı araç hareketi ve park yapabilme olanağı) planlanmıştır. Kent merkezinde toplu taşıma araçları kullanılırken kent çevresinde bireysel ulaşımın payı büyüktür. Banliyöler ve kent merkezi arasındaki alanda özel araç kullanıldığı gibi yüksek (metro) ve düşük (otobüs) kapasiteli toplu ulaşım türleri de kullanılmaktadır. Bu kentlerin çoğunda araç trafiğinden arınmış, korunan, tarihi bir çekirdek vardır. Örneğin; Londra, Singapur, Hong Kong, Viyana ve Stockholm kentleri (Thomson, 1977'den aktaran: Aktuğlu, 2006 ).

Ulaşım sistemi ile beraber antik, ortaçağ, rönesans, barok şehir örneklerinde de görüldüğü gibi, *tarihi mirasın ortaya koyduğu, kale duvarları ve tarihi yapılarda* (dini, sivil ve askeri yapılar vb.) kentlerin formunu oluşturmada önemli etken olmuştur.

*Kentlere yüklenen kimlik, fonksiyonlara* (endüstri şehirleri, başkentler, turizm şehirleri vb) göre kent formları biçimlenmiştir. Bunlarla beraber kentlerin buldukları ülkedeki gelişmişlik düzeyleri de (gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkeler), kent formunun (gecekondu şehirler vb.) biçimlenişini etkilemiştir.

Geçmişten bugüne teknik gelişmelerin hızlı ilerlemesi ile kentlerde yapılan köprüler, yüksek yapılar, büyük açıklıklar kentlerin formlarının biçimlenmesinde etkili olmuştur.

Tüm bu faktörlerin yanı sıra *toplumsal yapının ortaya koyduğu kent formları* da vardır. Bunlar: sosyal yapı (sınıf farklılıkları, yaşam tarzları vb.), yönetim sistemleri (krallık, imparatorluk, askeri yönetim ve cumhuriyet yönetimi), nüfus (nüfusa bağlı olarak gelişme alanlarının doğması), ekonomik yapı (sanayinin, hizmetler sektörünün vb. yer seçimi). Bu faktörler kent formunun oluşmasında büyük rol oynamaktadır (Aru, 1992).

Ulaşımın kent formuna olan etkisi tezin 3.2.4. bölümünde daha detaylı olarak açıklanmıştır.

### 3.2.4. Kent Formu Ulaşım Sistemleri İlişkisi

Ulaşım araçlarındaki gelişmeler; yalnızca kırsal ve kentsel kesimler arasındaki uzaklığı kısaltmakla kalmamış, aynı zamanda bölgesel mal ve hizmet akısındaki hızlanma nedeniyle kent ve kır arasındaki ekonomik bütünleşmeyi de sağlamıştır. Ulaşımındaki ilerlemeler göçleri daha da hızlandırarak büyük kentsel yoğunlaşmaların oluşumunda da önemli bir etken oluşturmuştur (Kılınçaslan, 2002).

Ulaşım ile kentsel gelişme arasında; fiziksel ilişkiler (yoğunluk artışı, alansal büyüme, vb.), önemli ekonomik faktörler (arazi fiyatı, kira değeri, rant, vb.), sosyal faktörler (eşitlik ve dağılım, vb.) ve çevresel etkiler (yaşam kalitesi, vb.) bulunmaktadır. Bütün bu faktörler üzerinde kurgulanan ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki etkileşimi anlamak için; (aşağıda tanımlanan) etken olan bu faktörlerin ve/veya etkileşim biçimlerinin kentsel ölçekte yansımaları değerlendirilmelidir.



Şekil 15: Arazi Kullanım Değişimi Ulaşım Sistemleri İlişkisi (Demir, 2011)

Ana ulaşım ağlarının, yerel ekonomi ve gelişme potansiyeli olan alanlar üzerinde büyük etkileri vardır. Gelişme potansiyeli olan alanlar, ulaşılabilirliğin değişmesi ile diğer bölgelere göre yeni bir avantaj kazanırlar. Bu sayede yüksek üretim ve verim elde edilir. Ancak, yeni ulaşım yatırımlarından dolayı arazi değerleri ve kira bedelleri gibi çabuk etkilenen etmenler ortaya çıkar. Göreceli olarak bir bölgenin diğerine göre rekabet arttırıcı gücü olur. Bunların sonucu uzun seyahat mesafeleri, daha sık geziler ve artan araç sahipliliği düşük yoğunluklu kentsel yerleşimleri birleştirir. Eğer bu hareketlilik yürüyerek veya toplu taşıma ile olursa yüksek yoğunluklu yerler ortaya çıkmaktadır.

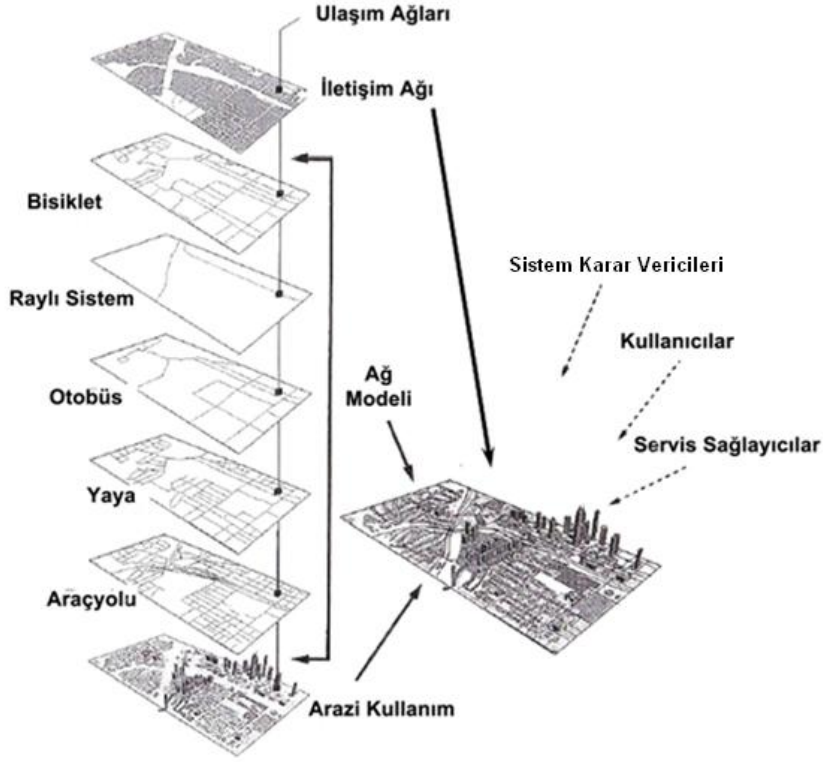
Bölgesel ölçekte daha fazla ulaşım altyapısı yatırımları, bölgesel kalkınma faydalarının temelini oluşturur. Bu faydalar bu alanlara yerleşecek yeni sermayeler için büyük çekim yaratır (malların ucuza dağıtımı ve iş, pazar alanlarının genişlemesi gibi).

Geleneksel olarak, ulaşım maliyeti, genel üretim maliyetinin yalnızca küçük bir parçası olmalıdır. Örneğin, batı ekonomilerinde, yoğun bir yol ağı bulunan bölgelerde, mevcut yol ağına eklenen bağlantıların ulaşılabilirliği geliştirilmiştir. Diğer etkenler, işçi tedarik etmek, pazara ulaşım, arazinin kullanılabilirliği, merkezi ve yerel yönetimin onaylan ve etkileri, yer seçiminde ulaşım altyapısına karar vermede önemli faktörlerdir.

Farklı ulaşım modları arasında ulaşım kaynaklarını pay etmek her zaman sorun olmuştur. Ulaşım sisteminde maksimum fayda için farklı ulaşım modlarının uyum içinde işletilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, büyük karlarından dolayı her bir ulaşım mod işletmesi, alt merkezlerde pazar içerisinde çatışırlar. Gelişme, çevresel, sosyal ve diğer maliyetlerin yüklenmesine karşın, direkt faydalar işletmeciler firmalar ve ulaşım servisinin kullanıcıları arasında dengelenmeye ihtiyaç duyar.

Ulaşım ve arazi kullanım etkileri, hesaplanabilir tüm harcamalar ve faydalar doğal, ekonomik, sosyal ve kültürel çevre ile ilgili olarak bütünleştiren metotlar vardır (Ekonomik ve sosyal gelişme için Toplumsal Etki Değerlendirmesi Metodu gibi). Aynı zamanda ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki ilişkileri inceleyen çok sayıda da teoriler vardır. Bu teoriler, arazi tahsis etme ile arazi ekonomisinin optimal ve eşit olarak kullanılmasını kendilerine temel almaktadır. Bu teorilerin çoğunluğu pazar

gelişmeleri, arazi kullanım ve gelişimi, ulaşılabilirliğin farklı kullanım değerleri, arazi kullanımı ve kiralar ile ilişkilidir (Banister, 1995).



Şekil 16: Çok Modelli Ulaşım Sistemi (Demir, 2011)

Kentsel gelişmede, ulaşım ile etkileşim, kaynağını yerleşim kuramlarından alan ekonomik modellerle de örtüşmektedir. Yerleşim kuramları, ticaret alanların (bir ya da bir grup firmanın) yerleşimi ve farklı arazi kullanımlarının kentsel mekânda nasıl ilişkilendirileceğini hatta rekabet edeceğini kavramaya yöneliktir. Bundan dolayı, ulaşım ile yakından ilişkilidir. Ayrıca, kent sosyolojisi ve ekolojisine dayalı, kent yapısının açıklamaya ilişkin kuramlar da kentlerin biçimlenmesinde etkin olan güçleri tanımlamasına rağmen ekonomik bağlam ve ulaşım daha öncelikli olmuştur.

Kentlerin biçimlenmesinde etkin olan bu güçler aşağıda belirtildiği gibi açıklanabilir.

- Ekonomik Faaliyetler; bir kentin sahip olduğu büyüme potansiyeline göre şekillenen etkinliklerdir. Bu potansiyel hem kentin konumundan hem de özelliğinden gelir.

- Politik Güçler; kentin biçimlenmesinde ve büyümesinde çok rol oynar çünkü son sözü politikacılar söyler.
- Sosyal Güçler; sosyo-kültürel özellikler kentlerde farklı özellikler yansıtır.
- Teknoloji; özellikle ulaşım teknolojisindeki yenilikler, teknolojiye bağlı haberleşme, sanayileşme, inşaat sektörleri kentlerin şekillenmesinde etkilidir.
- Kent İdaresi; yönetim, denetim ve uygulama kent yapısının temellerini inceler.
- Planlama ekibi; plan bir ekip işidir ve plancı tek başına hiçbir şey yapamaz. Bu nedenle planlama ekibinin gücü ve seviyesi önem kazanmaktadır.

Tüm bu güçler kentte uygulanması düşünülen ulaşım sistemi ile doğrudan ilişkilidir. Ulaşım sistemleri seçimi yapılırken ‘mesafe’ kavramının önemi çok önemlidir. Mesafe, hareketi kısıtlayıcı bir etken olduğu için ulaşım faaliyetlerinde önemli bir yere sahiptir. Birçok araştırmacılar ‘mesafe’ nin çeşitli yönleriyle ilgilenmişlerdir. Her biri kendi ölçme birimlerine sahip çeşitli mesafe kavramları vardır. Hurst bunları şöyle sıralamaktadır:

- Fizikî mesafe (örneğin km, m vb, olarak)
- Zaman mesafesi (örneğin saat, dakika olarak)
- Ekonomik mesafe (örneğin €, TL olarak)
- Sosyal mesafe (erişebilir olan sosyal aktiviteler bakımından)

Bu dört mesafeye çoğu kez bir beşincisi eklenir: Fiyat, elverişlilik ve telefon konuşmaları ile ölçülen haberleşme mesafesi (günümüz karşılığı “iletişim mesafesi” dir.) (Hurst, 1972).

Bu bölümde kent formunun oluşunda rol oynayan ‘kentiçi ulaşım sistemleri’ ve bu sistemlerin bir veya birkaçının birleşme noktasından oluşan ‘Transfer Merkezleri’ anlatılacaktır.

#### 3.2.4.1. Kentiçi Ulaşım Sistemleri İle İlişkisi

Kentiçi insan taşımacılığında; ulaşım sistemleri ve mesafe ilişkisi ile beraber bireysel hareketliliğin sembolü olan otomobil ön plana çıkarken, kentlerarası yolcu taşımacılığında denizyolu/suyolu, karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşımının birbirleriyle rakip olarak kullanıldığı koşullar oluşmuştur. Her gün işi ile evi arasında gidip gelen bir kimse için, kent formunun gelişimi ile seyahat türü arasındaki ilişki

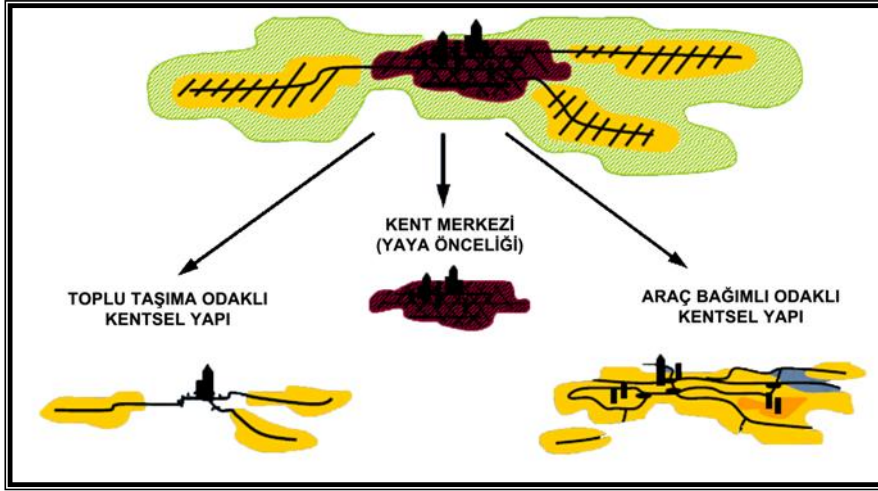
ulaşım sistemlerinin kullanımıyla çarpıcı bir Şekilde değişmektedir (Aktuğlu, 2006). Bu bölümde bu değişimin farklı ulaşım sistemleri ile nasıl olduğu anlatılmaya çalışılacaktır.

### Karayolu Sistemi

Yol, sosyal ve ekonomik önemlere sahip düzenli seyahat edilen “güzergah” olarak tanımlanmaktadır (Hurst, 1972). İnsanların meydana getirdiği ilk yollar tekerlekli araçların kullanılışın yaygınlaşması ile ortaya çıkmaya başlamıştır. Tunç ağ’ında İsviçre’deki gl köylerinin kütüklerden oluşturulan sokakları insanların yaptığı ilk yollardır. Modern yolların yapılması ise esas olarak 19.yy da iki İngiliz mühendisin geliştirdikleri stabilize yollardır. Bu dönemde karayolları ile beraber demir yolları sektörü de hızla gelişmiş, bu gelişme karayolu ulaşım faaliyetini engellemiştir. Karayolu ulaşımının yeniden canlanması motorlu taşıtların gelişmesi ile hızlanmıştır (Tümertekin, 1994). 1794 yılında Londra ile Bristol arasındaki programlı ilk posta arabası hizmeti modern karayolu ulaşım sisteminin başlangıcı sayılmaktadır. Her türlü hava koşulunda kullanılabilen sert yol yüzeyi, şose oluşturulması ile ulaşımın hızı artmıştır. 1920’lerde New York ile San Francisco arasında yapılan 5.300 kilometrelik Lincoln Otoyolu ilk otoyol olup, Amerika Birleşik Devletlerin’de 19.yy. ve 20.yy. basında çoğu dşeli olmayan 3 milyon kilometrelik yol ağı oluşturmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünya üzerinde karayolu ulaşım sistemi hızla yayılmıştır (Aktuğlu, 2006).

1920–1945 yılları arasında çoğunlukla otobüs ve otomobillerle motorize olmuş ulaşıma bağlı olarak kentler işinsal olarak büyümüştür. Hiçbir teknolojik buluş otomobilin kentsel mekan üzerinde yarattığı etki kadar önemli etki yapmamıştır. İlk başlarda sadece zengin sınıf otomobillerini haftasonu rekreasyon alanlarına gitmek için kullanmışlardır; etnik ve ekonomik ayırımın belirginleşmesi ile ilk düşük yoğunluklu banliyölerin ortaya çıkması ve özel araç kullanımı birbirine bağlı olarak gelişmiştir. Bu durum ticari ve endüstriyel eylemlerin desantralizasyonu ile devam etmiştir. Avrupa ve Kuzey Amerika kentsel gelişimi de bu süreçte farklılaşmaya başlamış, 1938’de General Motors ve Standart Benzin Los Angeles’in Pasifik Elektrik Demiryolu ’nu almış ve tramvayları kaldırarak kent içinde otobüs ulaşımını başlatmıştır. Aynı zaman diliminde Avrupa’da tramvay sistemi devam etmiştir.

1945–2000 yılları arasında otoyol dönemi başlamıştır. Bu dönemde İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde hareketliliğin artmasıyla ve otomobilin etkisiyle özellikle Kuzey Amerika’da kentsel alanlar banliyölerle yayılmıştır. Konutun ve işyerinin desantralizasyonu bu durumu açıkça ortaya koymuştur. Bazı alt merkezler banliyölere hizmet ederken, metropoliten alan etrafındaki ring yolları inşasıyla süreç gelişmiştir. Kenti çevreleyen yeni otoyolların ve çevreyollarının yapılması ile kent merkezini çevreleyen yeni merkezler oluşmaya başlamıştır (Muller, 1995).



Şekil 17: Toplu Taşıma Odaklı ile Araç Bağımlı Odaklı Gelişme Gösteren Kentsel Yapı Örnekleri (Demir, 2011)

Kentsel gelişmenin göstergesi kabul edilen yüksek nüfus yoğunluğuna sahip kentlerde, ulaşım olanakları da gelişmektedir. Bu tür kentlerde ortalama mesafelerde kısa yolculuklar için toplu taşıma imkânları ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Ayrıca, motorize olmayan ulaşım modları da yüksek yoğunluğa sahip yerleşimlerde gelişmekte ve ulaşımında kişi başına harcanan enerji düzeyini düşürmektedir. Ancak, yüksek yoğunluklu kentler, ürkütücü düzeyde ulaşım sorunları da içerir, özel araç sahipliğinin ve kullanımının yüksek olduğu veya bu potansiyele sahip olan kentlerde ulaşım sorunları yoğunlaşmaktadır, örneğin, araç yoğunluğuna bağlı olarak düşen yol kapasitesi, doğal olarak trafik tıkanıklığına neden olmaktadır. Ayrıca, hava kirliliği ile birlikte birçok farklı sorunlar (stres, zaman ve enerji kaybı v.b.) meydana gelmektedir.



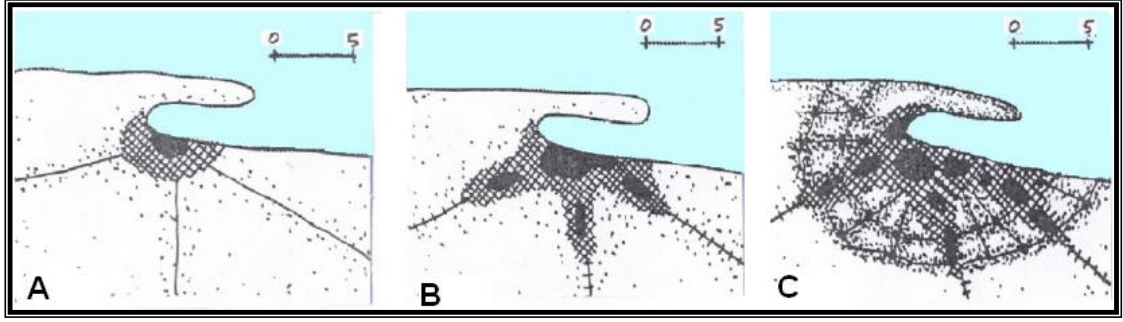
Günümüzde ise otomobilleşmenin artmasından dolayı akıllı ulaşım sistemleri geliştirilmiştir. Bunlar;

- GPS ve navigasyon sistemleri teknolojileri: Bu sistem ile yolda sürücülere tam olarak nerede olduklarını, gidecekleri yolun tıkalı olup olmadığı ve alternatif hatların neler olduğu gösterilmektedir.
- Elektronik yol yönlendirme sistemi: Trafiğin mevcut yol ağına en uygun atanmasını gerçekleştirmek ve ulaşmak istedikleri noktaya en az maliyeti veren sistemdir. Optimum yol önerme işlemi sırasında hedef alınan kriterler, taşıtları olabildiğince en kısa yolculuk sürelerine sahip, tıkanıklık sürelerindeki dalgalanmaların en az olduğu ve kentiçi bölgelerde (kalabalık yerlere en az uğrayan güzergâhlara) en az sayıda kavşaktan geçecek biçimde yönlendirmek, olarak özetlenebilir (Günay ve Bell, 1996).

#### Denizyolu Sistemi

Denizyolu sisteminin gelişmesinin kentlerin ortaya çıkmasında ve kent formunun gelişmesinde önemli rolü olmuştur. Denizyolu ulaşımının fiziksel yapısından dolayı coğrafi olarak bulunduğu bölgeye hakim olduğundan stratejik ve kullanımından dolayı ticari önemi vardır.

Dünya ticaretinin büyük bir bölümü (yaklaşık olarak dörtte üçü) denizyolu ile yapılmaktadır. Denizyollarının karayolu ve demiryollarına göre birçok üstünlükleri vardır. Bir defa, deniz yolları ile taşıma çok daha ucuzdur. Bunda rol oynayan faktörler arasında az miktarda yakıtla binlerce ton yük taşıyan gemilerin kullanılması, yol yapımı ve bakımı için özel harcamalara gerek olmaması (limanlar genellikle devlet tarafından yaptırılmaktadır) ve tek seferde kara ve demiryollarına göre çok daha fazla yükün, aynı zamanda daha güvenli olarak, uzak mesafelere taşınabilmesi, daha fazla hareketli oluşu, yani güzergâhta değişiklik yapabilme olanağı sağlamaktadır (Tümertekin, 1994).

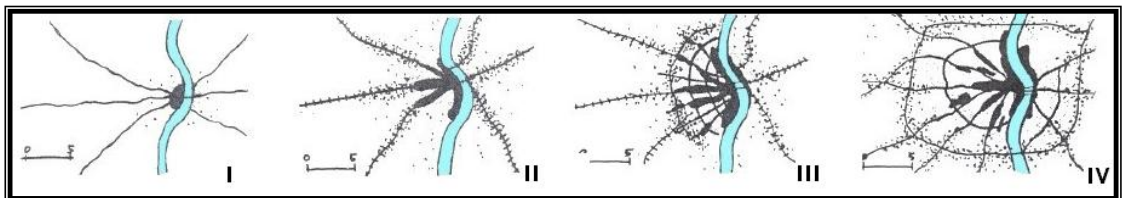


Şekil 19: Kıyıda Ulaşım Sistemleri İle Kentin Biçimlenmesi Süreci (Spreiregen, 1965)

Kıyı alanında tarihsel süreç içine kent formunun nasıl şekillendiği Şekil 19’da gösterilmiştir. Buna göre; A şeklinde; Kent merkezi yaya ve atlı araba ve denizyolu ulaşımına bağlı, B şeklinde; raylı ulaşımın oluşturduğu ağ biçimli kentsel gelişim yeni bir dış sınır oluşturmaktadır. C şeklinde ise; otomobil öncesi tramvay ve metro gelişimi ağ biçimli kentsel gelişime neden olmaktadır (Aktuğlu, 2006).

Örneğin, Osmanlı İmparatorluğu’nun özellikle 16. yüzyılın ilk yansındaki güçlü yapısı ve de buharın keşfi, maden kömürünün ortaya çıkması ve büyük sanayinin gelişmesi ile yepyeni bir görünümün kazanmıştır. Artık yeni yeni değerlenmeye başlayan hammaddeler ve enerji kaynakları ile işlenmiş maddelerin taşınma devri açılmıştır.

Kıta içindeki yollar da bu eğilime uyarak kıyılarına yöneliyor ve oluşmaya başlayan belirli denizyolları terminalleri ile bağlantı kuruluyordu. Öte yandan, buharlı gemiler sefere konulduğu için düzenli seferler yapan gemicilik de geliyordu. Düzenli sefer yapan gemilerin çoğalması ise bugünkü denizyollarının oluşmasına yol açmıştır (Tümertekin, 1994).



Şekil 20: 19.Yy’dan 20.Yy.’a Nehir Kenarında Gelişen St. Louis’in Kentiçi Ulaşım Sistemi (Spreiregen, 1965)

Şekil 20'deki gibi nehir kenarında gelişen St. Louis'in kent içi ulaşım sisteminin gelişimini ise dört aşamada anlatabiliriz. Bunlar;

I- St. Louis'in orijinal yerleşimi ticaret merkezidir. Nehri geçen karayolu güzergâhı iki yakayı birbirine bağlamaktadır.

II-Nehri geçen demiryolu güzergâhı doğrultusunda yerleşmenin karşı yakada gelişme potansiyeli ortaya çıkmıştır.

III-Tramvay hatları kentin dağılmasına ve ulaşım sisteminde bir ağ dokusunun oluşmasına neden olmuştur.

IV-Otomobil yerleşmenin dairesel gelişimine ve ışımsal koridorların aralarının dolmasına neden olmuş, kent merkezinde ışımsal sema ortaya çıkmıştır (Aktuğlu, 2006).

### Havalimanı

Havalimanı konumunun kent ile ulaşım bağlamında ilişkisi kent formunun oluşumunu etkileyen faktörlerdendir. Havalimanı günümüzde kente giriş ve çıkış noktası niteliğindedir. Havaalanları aynı zamanda bir toplanma ve dağılma noktasıdır (Hall, 2001).

Havaalanlarının yerleri seçilirken göz önünde tutulması gereken faktörler: Fiziksel faktörler ve beşeri-ekonomik faktörlerdir.

Fiziksel faktörler hemen hemen ana hatlarıyla incelenen topografya ve atmosfer koşullarından oluşur. Ancak bu koşulların uçuş halindeki uçağa etkileri ile iniş-kalkışlardaki etkileri arasında fark vardır. Nitekim uçuş halinde binlerce metre yükseklikteki dağlara pek aldırmayan uçaklar kalkış ve iniş sırasında düz yerler isterler. Uçağın büyüklüğüne uygun olarak istenen düz alanın büyüklüğü de artar. Bilindiği gibi, geniş ve düz yerlerin hemen her yerde verimli tarım alanları olmaları

ayrı bir sorun yaratmaktadır. Öte yandan yine düz yerlerin çoğunun büyük şehirler tarafından kaplanmış olmaları 'yer sorunu' nun önemini arttırmaktadır<sup>10</sup>.

Ekonomik faktörlerin başında havalimanlarının büyük şehirlerden makul bir uzaklıkta olma zorunlulukları gelmektedir. Büyük karayollarının şehir'e ulaştığı yönler ya da yeni yollar, özellikle otoyollar yapma olanağı olan alanlar havalimanları için yer seçiminde önde gelmektedir. Bugün her biri 500 kişi taşıyan uçaklar ile gelen ve giden yolcuların hızla şehirlere ve şehirlerden havalimanına gönderilmesi başlı başına bir sorundur (Tümertekin, 1994).

Havalimanları için genelde kentin çeperinde yer seçilmiştir, kent içindeki bir yolcu veya yük havalimanına mümkün olan en kısa zamanda ulaşmak veya ulaştırılmak istenir. Bu nedenle havalimanı ulaşım bağlantısı hızlı, çok seçenekli ve kolay olmaktadır. Bu durum havalimanı çevresindeki yapılaşmayı da etkilemektedir. Ulaşım kolay olunca bazı büyük alan gerektiren kullanımlar da havalimanı çevresinde yani kentin çeperinde yer seçmektedir.

Havalimanının kent dışında konumlanması kent biçiminin gelişimi açısından önemlidir. Kent dışında bulunan Amsterdam Schiphol, Londra Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Stockholm Arlanda ve Washington Reagan/Dulles havalimanlarının kent bağlantıları (karayolu ve raylı sistem) boyunca dış kenar kentler<sup>11</sup> oluşmuştur( Hall, 2001). Günümüzde İstanbul'da planlanan üçüncü köprü ve üçüncü hava alanı projeleri de dış kenar kentler oluşturup oluşturmayacağı tartışılmaktadır.

İki veya daha fazla ulaşım modu'nun bir araya geldiği ulaşım kesişme noktalarında yerleşme potansiyeli yüksektir. Bu noktalar, büyük sermaye ve ticaret aktiviteleri için çekim noktasıdır. Günümüzde havaalanı bu bölgelerin çekiciliğini artırır. Bilim parkları, dağıtım merkezleri, uluslararası konferans ve otel etkinlikleri gibi aktiviteler havaalanı ile doğrudan ilişkilidir (Banister, 1995).

---

<sup>10</sup> İngiliz Coğrafyacı, Dudley Stamp'in II.Dünya Savaşı'nda İngiltere'de havaalanlarının verimli tarım alanlarını işgal etmiş olmasına dikkat çekmektedir (Tümertekin, 1994).

<sup>11</sup> 'external edge city'

## Demiryolu Sistemi

19. yüzyıl ortalarında buhar gücü ve demiryolu teknolojisi önce kentler arası ve daha sonra kent içi ulaşımın niteliğini belirleyen temel teknolojik gelişmelerdir (Öncü, 1995). Demiryolculuğun başlangıcı sayılan 1829'dan sonra raylı sistemler teknolojik değişimlerin paralelinde gelişmiş, demiryolu sisteminin oluşması kentlerin biçimlenişinde yeni bir dönem açmıştır. Kentler kabuklarını, sınırlarını asıp demiryolu hatları boyunca sıçrayarak yayılmaya başlamış, bunun sonucunda banliyöler oluşmuştur (Tümertekin, 1994). Endüstrinin yer değiştirmesi, yeni endüstriyel (düğüm) noktaların oluşması ile beraber (banliyö) raylı sistem aksları da gelişmiştir.

Kentsel raylı ulaştırma türleri kullanım amaçlarına, kullanım şekline, hızına, kapasitesine ve mesafesine göre türlere ayrılır. Bunlar; tramvay, hafif raylı sistemler, metro, banliyö trenleri ve (kent içinden geçerken durak yaptığı için) bölgesel demiryollarıdır.

Kentsel toplu ulaşımın ilk biçimi olan tramvaylar (1890-1920), kentlerin gelişimini ana tramvay hatları boyunca gelişmesini sağlamıştır. Elektrikli tramvayların hizmete girmesiyle kentsel ulaşım hızı (dolayısıyla kent biçimine etkisi) üç katına çıkmış, bu kent biçimine de yansımıştır.

Modernleştirilen tramvaylar, olanaklar ölçüsünde, yol banketleri üzerine, bağımsız yollara alınmakta, ayrıca özel kurallarla karayolları taşıtlarına göre öncelik kazanmaları sağlanmaktadır. Böylece tramvay sisteminin etkinliği büyük ölçüde arttırılmakta, kent merkezlerinde tüneller yardımıyla genel trafikten ayrılmaları sağlanarak hafif metro türü uygulamaya geçilebilmektedir<sup>12</sup>.

Metro, hiçbir noktada karayolu ile aynı düzeyde kesişmesi olmayan, banliyö hatları, bölgesel demiryolu ile bağlantıları dışında tamamen bağımsız bir kentsel demiryolu ağıdır. Çoğunlukla kentin merkez bölgelerinin ulaşım gereksinimlerini karşılamaya yönelik olarak yapıldıklarından, banliyö ve bölgesel demiryolu hatlarına göre ayırım gösteren özellikler taşımaktadırlar. Metro kentiçi yoğunluğu, 'kompakt'lığı artırırken

---

<sup>12</sup> 1960'larda İstanbul'da tramvayın kaldırılması yoluna gidilirken, İstanbul'un yeniden tramvaya kavuşması için otuz yıldan fazla beklemesi gerekmiştir (Evren, 2002).

banliyö ve bölgesel demiryolu hatları kentin sıçramasına ve yayılmasına sebep olmaktadır (Evren, 2002).

Banliyö trenleri kentten uzaklığı 10-25 km. kabul edilen yerler için kullanılan özel trenlerdir. Kapasiteleri en az tramvaylar kadardır. Bazı Avrupa kentlerinde kentiçi tramvay şebekesi ile bağlantılı olan ve aynı tip elektrikli vagonlar ile işletilen sistemler de mevcuttur. Bunların hatları demiryolu güzergâhının dışındadır (Bayhan, 1969).

Banliyö taşıma sistemi yalnızca kısa mesafede yolcu taşımalarına elverişli vagonlar nedeniyle normal demiryollarından ayrılmaktadır. Başlangıçta ve birçok yerlerde günümüzde, banliyö taşımaları için kentler arası demiryolları kullanılırken trafiğin giderek artması özel hatlar ayrılmasını ve garların özel biçimde düzenlenmesini gerektirmiştir.

Bölgesel Demiryolları<sup>13</sup> ile şehirlerarası demiryolu ulaşımının kısmen kent ve çevresinde ve kent bünyesinde uygun bir şekilde kullanılması ile kent trafiği demiryolundan faydalandırılabilir. Bölgesel Ekspres Ağ olarak isimlendirilen bu sistem banliyö altyapısından yararlanmakta, banliyö özelliklerini korumakta, ancak kente girdikten sonra kenti bir ucundan diğer ucuna katlederken birkaç istasyon ile kentin metro sistemine bağlanmaktadır. Bölgesel Ekspres Ağ kent içinde kenti kastederken yaptığı durak sayısı az olmakla beraber yolcunun hızlı hareketini sağlamaktadır. Bölgesel Ekspres Ağ banliyöleşmeyi ve yeni kentlerin oluşmasını teşvik eden bir sistemdir. Bu otomobil kullanımına süre açısından alternatif oluşturduğundan tercih nedenidir (Evren, 2002).

Örneğin, Londra'da raylı toplu taşıma sistemi yine birçok noktada İngiliz Demiryollarının banliyö ağı ile ortak istasyonları paylaşmakta ve her iki sistem karşılıklı olarak birbirlerini beslemektedir. Sadece kent merkezinde on üç adet anahat terminal istasyonu bulunduğu hatırlanırsa, Londra metro sisteminin banliyö sistemi ile bütünleşme derecesi anlaşılmaktadır (Aktuğlu, 2006).

Uluslararası yerler, yüksek hızlı trenler, teknolojik gelişmeler uydu kentlerin kentsel düzeyde tamamlayıcısıdır. Özellikle kentsel alan içindeki bölgelerde değişme,

---

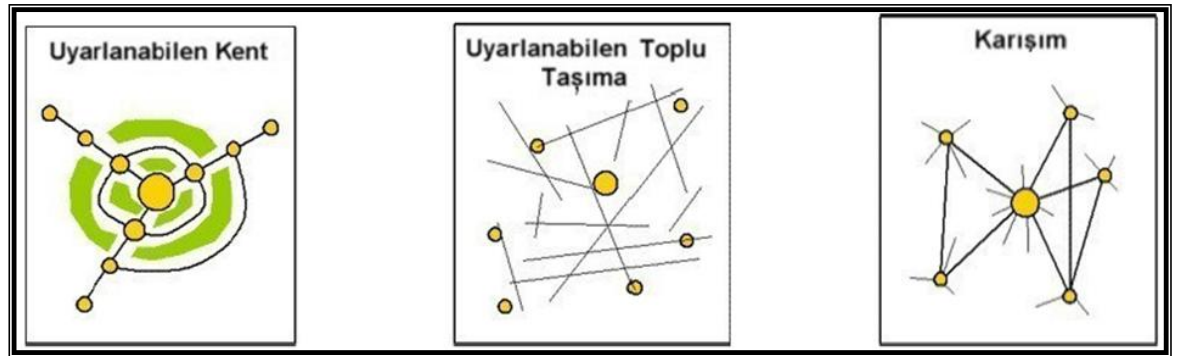
<sup>13</sup> Bknz: Paris'in Bölgesel Ekspres Ağı (R.E.R) ile Münih'in S-Bahn Ağı

kuvvetli bölgesel eğilimlere doğru desantralizasyon potansiyeli içermektedir. Yine de, bu durumlardan her biri yeni yerleşimleri cesaretlendirmede yeni ulaşım altyapılarının kalitesi için öncü olmaktadır (Banister, 1995).

### 3.2.4.2. Transfer Merkezleri İle İlişkisi

Tarihsel gelişim sürecinde dünya kentlerinin toplu ulaşım şebekelerindeki her ulaşım türleri, kendi başına, diğer türlerden bağımsız hatların oluşturduğu şebekeler şeklinde yapılanmıştır. Ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması çalışmalarına ilk olarak 20. Yüzyılın başında Londra’da rastlanmaktadır. 1912 yılında Londra Ulaşım biriminin başındaki yöneticiler, kent içi ulaşım için dönemin ilerisinde “demiryolunun bittiği yerde otobüs başlar” şeklinde bir slogan geliştirmişler bu şekilde Transfer Merkezlerinin (aktarma noktaları) önemini vurgulamışlardır.

Toplu ulaşım şebekesinin bir bütün olarak ele alınarak kent formunu, mevcut ve gelecekteki yolculuk hacimleri ve toplu ulaşım koridorlarının tespiti sonucunda Transfer Merkezinin yerine, büyüklüğüne, kapsamına karar verilmeli, planlaması da bu doğrultuda yapılmalıdır.



Şekil 21: Toplu Taşıma ve Kent Formu İlişkisi (Rodrigue, 2007)

Kent içi ulaşım sisteminin etkinliğinin ve verimliliğinin sağlanarak türlerin birbirleri ile rekabet etmeden birbirlerini tamamlayan şekilde işletilebilmesi için hem toplu ulaşım türlerinin hem de bireysel ulaşımın bir bütün olarak planlanması gerekmektedir. Mekânsal bütünleşmede önemli olan konu, Transfer Merkezlerinde yolcuların kolay hareket edebilmesinin sağlanmasıdır. Türler arası ulaşım sisteminin mantığını oluşturan ekonomik etkinlik, aktarma noktalarında karşılaşılan zorlukları

en aza indirgeyerek daha hızlı, kesintisiz ve güvenli bir ulaşım hareketliliği sunmayı hedeflemektedir (Beyazıt, 2007).

Aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine geçişi sağlayacak Transfer Merkezlerinin kentin mevcut formu, fonksiyon alanları, ana ulaşım aks ve duraklarına göre yer seçimi yapılmalı ve bu noktaların hizmet etkinliği artırılmalıdır. Toplu ulaşım şebekesinin bir bütün olarak ele alınarak kentin coğrafyası, mevcut ve gelecekteki yolculuk hacimleri, toplu ulaşım koridorları ve bu koridorlara bağlanacak servislerin tespiti sonucunda Transfer Merkezinin yerine, büyüklüğüne, kapsamına karar verilmeli, planlaması da bu doğrultuda yapılmalıdır (Gür, 2010).

İmar planlarının hazırlanması aşamasında Transfer Merkezleri, çevresindeki kullanımlar ve ulaşım sistemi ile birlikte planlanmalıdır. Transfer Merkezinin, çevresinde yer alacak ticaret, sosyal, kültürel aktivitelerle, bu alanın bir alt merkez oluşturacak şekilde düzenlenerek çevresinin canlanması ve daha çekici hale gelmesi sağlanmalıdır (Gür, 2010).

### **3.2.5. Kent Formu Kentsel Projeler İlişkisi**

Kentsel projeler, kentlerin yarışma içinde var olmaları için yaratılan eylemin gerçekleşmesine yardım eden, kentsel bütünle ilgili düşünce ve tasarım ürünü bir uygulama aracıdır. Kentsel ölçekte şehircilik eylemlerinin gerçekleşmesi için yeni dengeler araçlar gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerde yerel yönetimler karma ekonomili sistemlere başvurarak, büyük kentsel projeler gerçekleştirmekte ve kentsel gelişmeye katkıda bulunmaktadır (Çubuk, 1993).

Kentsel projeler, bir üst plana ve stratejik yaklaşımlara bağlı olarak geliştirilmelidir. Planlamanın güçlü bir araç olarak mekânla bütünleşik bir sistem olduğunun ve ekonomik ve politik müdahalelerden uzak tutulması gerektiğinin farkına varıldığı bir yapı içerisinde; olumsuzlukların önüne geçilmesi, projelerin kentlerin potansiyel dinamikleriyle entegre olabilmesi ve kullanılan yöntemlerin uygulanabilirliği için proje ile planlama ilkelerinin birbirini beslemesi ve bütünleşmesi gerekmektedir (Thorns, 2004).

Kentsel projelerin ortak özellikleri aşağıdaki gibidir;

- Master planla ilişkilendirilen ve üzerine düşünülen konuyu bir bütün olarak geliştirip gündeme alan projelerdir.
- Kentin gelişme dinamiklerini önemli ölçüde etkiler.
- Kent bütünü ile ilişkili, kentsel doku ile bütünleşen ve yeni işlev getiren, canlılık veren projelerdir.
- Bir devamlılık ürünüdürler ve kentsel devamlılığı sağlamaktadırlar.
- Sıhhileştirme ve toprağı değere koyma aracıdır.
- Devlet-yerel yönetim ve özel sektör birlikteliğı örnekleridir.
- Gerçekleşmeleri için finans modelleri gereklidir.
- Kentsel rantların dağılımında ve paylaşımında değışiklikler yaratır.
- Kentsel projeler, göreceli olarak uzun bir tasarım, hazırlık ve uygulama sürecini ve etkin bir yönetimi gerektirir (Emrealp,1993).
- Daha kapsamlı ve geniş kentsel dokuların parçasıdır. Diğer kentsel hizmetler ve projelerle sıkı ilişki içerisindeydir.
- Kentsel projeler, ne şekilde olursa olsun kamunun denetiminde ve ülkesel, bölgesel standart ve normlara tabi olan projelerdir.
- Kentsel rantların dağılımında ve paylaşımında değışiklikler yaratır.
- Uygulandığı alanda ve çevresindeki yerel topluluğun yaşantısında değışiklikler yaratır.
- Kentsel projelerde, uygun pazar yaratma koşulları, kamu ve özel sektörün ortaklaşa oluşturduğu hedeflere göre hazırlanmakta ve ortaya çıkan artı değeri yine onun belirlediğı esaslara göre belirlenmektedir (Çubuk, 1993).

Kentsel projeler bir yaklaşıma göre üst plan kararları çerçevesinde ve planla bütünleşmiş, birer uygulama aracı olarak kullanılırken diğer bir yaklaşım çerçevesinde plandan bağımsız olarak ele alınan; kentin gelişmesini doğrudan etkileyen ve çoğu zaman da plan kararlarında öngörülen hedef ve gelişmenin dışına çıkan uygulamalar olmuştur. Kentsel gelişmede plan kadar önemli olan diğer bir faktör plan ve projeler arasındaki ilişkidir. Kontrollü gelişme için plan ve projeler arasındaki ilişki güçlü ve sürekli etkileşim halinde olmalıdır (Konuk, 2003).

Plan-proje diyalektiği, ikili neden sonuç ilişkisi içindedir. Bu süreç plan ve proje etkileşimini öngörür, kentsel fiziksel fırsatların projeye dönüştürülmesinin yanı sıra finansal, politik ve ekonomik potansiyellerin birer fırsat olarak ele alınmasını sağlayacaktır.

Plan-proje sürecinde kentlerin projelerden beklentileri;

- Projenin kentsel bölge ilişkisini sorgulaması
- Projenin kent vizyonu ve perspektifi ile ilişkilendirilmesi
- Projenin çevresel kalite ve sosyal eşitlik yaratma çabasında olması
- Projenin uzun erimli bir plan bütünü ile ilişkisinin sorgulanması
- Projelerin kentsel senaryoları tetiklemesi
- Projelerin ekonomik gelişmeyi çözümlenmede, sosyal katılım ve uzlaşma yaratmada etkin rol almasıdır.

Bu denli güçlü beklentilerin karşılanabilmesi için güçlü bir yerel yönetime ihtiyaç vardır. Yönetimin vizyon ve stratejiler konusunda kararlı tutumu, politik kontrat ve ortaklıkları zorlayan yapıda olması sonucunda beklenen sonuç ortaya konacaktır (Konuk, 2003).

Günümüzde küreselleşme sürecinin mekânsal gelişme dinamiklerini önemli ölçüde etkilemesi ve kentlerin uluslararası alandaki önemini giderek arttırması ile uygulanma süresi uzun, büyük yatırım gerektiren ve rant düzeyini değiştiren, değişiklikler yaratarak sosyal, ekonomik ve toplumsal hayatı etkileyen kentsel projelerin önemi de artmıştır (Dikley ve Miller, 1984). Kentsel projelerin ön plana çıkmasındaki başlıca nedenlerden en önemlisi kuşkusuz dünya ekonomisindeki yapısal değişimler ve bunun sonucunda ortaya çıkan küreselleşme olgusu ile kentlerin dünya kenti olma yarışidir.

1980'ler sonrasında kentlerde yenileme, sağlıklılaştırma, canlandırma uygulamaları hem Batı kentlerinde hem de Türkiye'de bu yeni planlama yaklaşımı ile yaygınlaşmıştır. Küreselleşme süreciyle üretim sektörünün değişmesiyle birlikte hizmet sektörünün temel ekonomik sektör haline gelmiştir. Kentlerin yeni yatırımların merkezi haline gelmesinde ve toplumsal, ekonomik, fiziksel kazanımlara dayalı yatırımların, kentsel projeler yoluyla sağlanmasında etkili olmuştur. Bu

gelişme Stratejik Mekânsal Planlama ile kentsel projelerin birbirini besleyen, etkileşimli yapıda olduklarını ortaya koymaktadır. Kentsel projeler ise stratejik mekânsal planlamanın girişimci ve kaynak yaratıcı bir aracıdır (Dikley ve Miller 1984).

Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımı kapsamında, yarışabilirlik adına geliştirilen kentsel projeler, üst ölçekli planlama çalışmaları içinde önerilen eylem alanlarına yönelik çalışmalar kapsamındadır.

Kentsel projelerin, planlarla ilişkili bir biçimde kurgulanması ve uygulama aşamasına gelmesi için Avrupa Birliği'nce benimsenen yeni mekânsal politikalar ve yeni araçlar belirlenmiştir. Kentlerin ve bölgelerin mevcut sorunsallarının detaylı bir biçimde analiz edilmesine dikkat çekilerek sağlıklı, yaşanabilir kentlerin yaratılmasını ve sosyo-ekonomik dengenin sağlanmasını hedefleyen programlar geliştirmiştir.

Kentlerin hızlı büyüme sürecinden çok yapılanma anlayışındaki değişimler, kentsel projelerin öneminin artmasında rol oynamış ve kentsel projeler, rekabet ortamında sürdürülebilirlik, uyum ve yarışmacılık gereklerine yönelik belirlenen hedeflerin tamamlayıcısı olmuştur (Firidin, 2007). Böylelikle projelerde ulaşım ve iletişim altyapısının güçlü olmasına verilen önemin yanı sıra yer seçimi kararları da önemli hale gelmiş, dolayısı ile kent kimliğinin ve yerel değerlerin ön plana çıkmasını sağlayacak uygulamalar artmıştır (Kotan, 2008).

Merkezi yönetim ve yerel yönetimlerin verdiği kararlar kent formunun oluşmasında büyük rol oynayan ulaşım kararları beraberinde kentsel projeleri de kendine çekmiştir. Kentsel projelerin yer seçiminde erişilebilirliğin rolü çok büyüktür. Bundan dolayı kentsel projeler, insanların en kolay erişebileceği ulaşım noktalarında yer seçmektedir. Bu ulaşım noktaları duraklar veya Transfer Merkezleri (aktarma merkezleri) olabilir. Bu noktalarda yer seçen kentsel projeler beraberinde yerleştikleri alana yeni bir kimlik, yeni fonksiyonlar getirirler. Bu yenilikler kentsel proje alanı ve etkilediği alanda rantın oluşmasını sağlamaktadır. Günümüzde kent formunu olumlu veya olumsuz etkileyen kentsel projelerin yarattığı rant bölüşümünün nasıl bölüşülmesi gerektiği tartışılmaktadır.

### 3.3. BÖLÜM SONUCU

Günümüzde kentlerin nüfusunun hızla artması, plansız büyümesi ve yayılması nedeniyle, kent formlarının ne kadar sürdürülebilir olduğu sorgusuyla karşı karşıya kalınmaktadır. Kent formunun sürdürülebilirliğini sağlamak adına, kent formunu etkileyen faktörlerin çok iyi tespit edilerek planlanması gerekmektedir. Geçmişten günümüze, kent formunun gelişimini etkileyen en önemli faktörden biri ulaşım faktörüdür.

Kent formu, ulaşım sistemiyle beraber çevredeki fiziksel altyapının yansıması olarak tanımlanmaktadır. Kent formunun mekânsal yapısı, çeşitli aktivitelerin ilişkilerinin yanında yer seçimlerini de incelemektedir. Her kentin farklı sosyo-ekonomik ve coğrafi özellikleri olsada, kent formunun mekânsal yapısının çekirdeğinde birbirine bağlı olan iki temel biçimleri vardır. Bunlar; 1. ‘Ulaşım noktaları (erişilebilir düğüm noktaları)’ kent alanının içinde veya dışındaki kaynak ve pazar alanına erişilebilirliği sağlayan yolcu ve yük transfer noktalarını işaret eder. 2. ‘Kentın ekonomik yaşamını kuran ticaret alanları (ekonomik düğüm noktaları)’ ekonomik açıdan önemli bir işlevin yerine getirildiği yeri işaret eder. Bunlar yönetim, eğitim, ticaret ve dinlenme/eğlenme alanları vb. gibi çok çeşitli işlevlerdir. Ekonomik düğüm noktalarının işlevleri genellikle erişime ve her bir eylemden yarar sağlamak için biraraya getirilebilmesine bağlıdır. Ulaşımdaki gelişim kent formunun değişimine yol açmıştır (Rodrigue, 2007).

Yeni ulaşım yatırımları kent formunun gelişimini ve yönünü belirlerken, yeni ulaşım hatlarının erişilebilir düğüm noktaları Transfer Merkezlerini meydana getirmektedir. Transfer Merkezleri, bulunduğu bölgede erişilebilirliği sağlamasından dolayı ekonomik düğüm noktalarını etrafında yer seçmesini ve mekânsal gelişme dinamiklerini tetikleyerek, metropoliten kentlerde yeni merkezler oluşturmaktadır.

Bugün Transfer Merkezleri ile oluşan bu yeni merkezlerin kent formuna etkisine yönelik, “nasıl bir planlama sistemine ihtiyaç duyulmaktadır, ulaşım yatırımları ve büyük kentsel projeler, strateji tabanlı planlamaların ortaya çıkmasına yardımcı olmakta mıdır, nasıl bir yönetimsel çatı oluşturulmalıdır ve mekan organizasyonu nasıl kurgulanmalıdır” soruları gündeme gelmektedir (Albrechts, 2006).

## **4. STRATEJİK MEKÂNSAL GELİŞME DİNAMİKLERİ ÇERÇEVESİNDE TRANSFER MERKEZLERİNİN KENT FORMUNA ETKİSİNE YÖNELİK ÖRNEK PROJE DENEYİMLERİ**

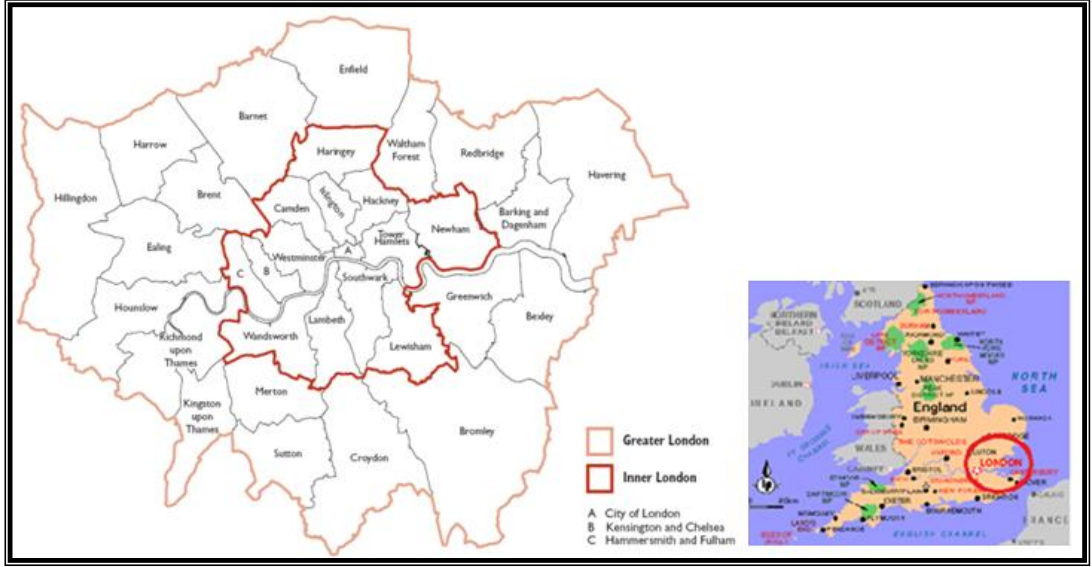
Küreselleşme ile beraber kentlerin uluslararası düzlemde rekabet ortamında yer alması için artan çabalar, kentlerin kendilerine özgü mekânsal gelişme dinamiklerini ortaya çıkarmasını sağlarken, bu dinamiklerin sürdürülebilir gelişme çerçevesinde nasıl planlanması gerektiği önemi daha da artmıştır. Bu süreçte stratejik mekânsal gelişme dinamikleriyle beraber kent formunun gelişimini en çok etkileyen alt yapı yatırımlarının ve büyük kentsel projelerinin yer seçimi son derece önemli olmuştur.

Bu bölümde, stratejik mekânsal dinamiklerinin alt yapı yatırımları ile birlikte bu alt yapıların oluşturduğu düğüm noktalarının (Transfer Merkezlerinin) etrafında meydana gelen değişimi örneklemek ve Stratejik Mekânsal Planlama çerçevesinde Londra, Lizbon ve İstanbul şehirlerinden Transfer Merkezi örnekleri incelenecektir.

### **4.1. LONDRA - LOWER LEA VALLEY- STRATFORD TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ**

#### **4.1.1. Örnek İnceleme Alanı: Londra**

Dünya finansal merkezilerinden biri olan Londra, yeni bilgi ekonomileri ve yaratıcı endüstrilerin uluslararası ve ulusal kenti olarak Avrupa'nın finansal başkenti niteliğindedir. Bu önemli başkent, merkezi niteliğiyle yerel ve küresel çerçevede ulaşım bağlantı noktalarının da bir odak noktasıdır. Toplam 33 ilçeden oluşan Londra, 2011 nüfus sayımına göre 8.17 milyon nüfusu ile AB'nin en kalabalık 2. kentidir (URL-18).



Harita 1: Londra'nın Kentsel Yönetim Şeması ve Konumu (URL-13)

Diğer Avrupa başkentleriyle karşılaştırıldığında Londra “görece düşük yoğunlukta” bir kenttir. Barındırdığı nüfusun ve işgücünün çoğunluğu uydu kentlerdeki. Bu alan toplam yayıldığı alanın 2/3’ünü oluşturmaktadır. Londra, gerek yeşil alanlar ve su kaynaklarının bulunduğu açık alanlar gerekse farklı büyüklük ve işlevlere sahip merkezleri ile iyi kurgulanmış bir kenttir. Ancak günümüzde Londra’yı değişime zorlayan bazı gelişmeler yaşanmaktadır. Bu değişimler; nüfus artışı, ekonomik büyüme, çevre sorunları, yaşam değerlerin değişimi, teknolojik değişikliklerdir. 2016 yılı itibariyle kentin çalışma çağı nüfusu 516.000 kişilik artış göstereceği düşünülmektedir. İşgücü yapısındaki en önemli değişim imalattan ticari hizmetlere doğru yaşanan geçiş sürecidir.

Önümüzdeki 15 yıl için finans ve ticari hizmetler ekonomik büyümeye en önemli katkı yapacak sektörler olarak düşünülmektedir. Diğer hizmet aktiviteleri – özellikle yaratıcı endüstriler, boş zaman geçirmeye yönelik hizmetler perakende ticaret, oteller ve turizm gibi sektörler hızla gelişim göstermektedir. Büyüme değişimi getirmekte ancak aynı zamanda önemli kaynakların (toprak arsa, yapılar, inşaat malzemesi, su, enerji ve atık yönetimi) daha uygun kullanılacağı yönde plan yapma olanağını da sunmaktadır. Londra çevre sorunları açısından pek çok diğer kentten daha olumsuz özellikler taşımaktadır. 21. yüzyılda sürdürülebilir kentleşme Londra için önemli bir hedef olmuştur (Levend, 2008).

#### 4.1.2. 2000 Sonrası Londra Planlama Süreci<sup>14</sup>

Londra, küreselleşme süreciyle beraber son 20 yılda planlama alanında büyük değişimler yaşamıştır. 1999 yılında GLA (Global London Authority) Londra'nın stratejik planı olan "London Plan" olarak bilinen "Londra için Stratejik Mekânsal Gelişme Planını" yapma görevini Londra Büyükşehir Belediye başkanına vermiş, 2000 yılında Londra Büyükşehir Belediyesi kurulmuştur. 2004 yılında ise Londra Planı oluşturulmuştur.

Londra Planının genel özellikleri aşağıdaki gibidir:

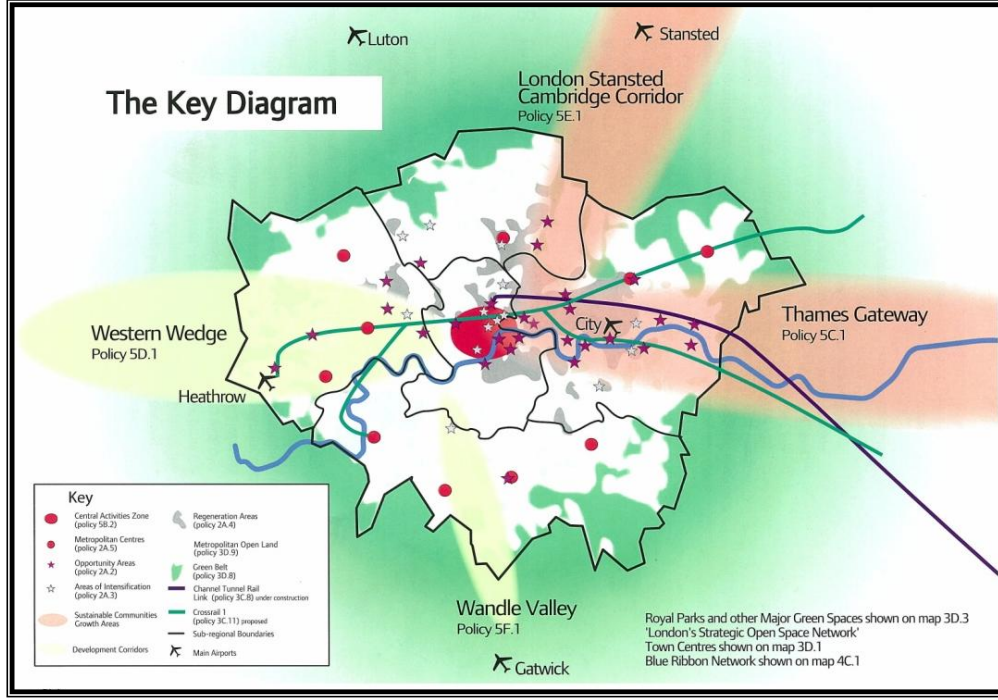
- Otuz yıldan 2004 yılına kadar, Londra için hazırlanan ilk katılımcı, yasal ve stratejik plandır.
- Londra'nın gelişmesine yol gösterecek, Londra'da yaşanan güçlüklerle pratik çözümler bulacak tutarlı bir vizyon geliştirme çabasının ilk örneğidir.
- Yerel planlarla genel uyum içinde olması beklenen, mekânsal gelişme stratejini içeren plandır.
- ESDP ile AB direktifleri ve sürdürülebilirlik ilkesinin gerekliliğini taşır.
- Sürdürülebilir gelişme modelleri ile nüfus ve iş olanaklarını karşılama, iyileştirme ve geliştirilmiş toplu ulaşım ağı desteği sağlamayı hedeflemektedir.

2004 Londra Planı dünya kenti Londra için çağdaş stratejik çerçeveyi oluşturmuş, bu çerçeve planın hem 2008 hem de 2011 revizyonlarıyla daha da geliştirilmiştir.

Londra'nın bu stratejik planında temel olarak kentin gelişimini yönlendiren gelişme koridorları tanımlanmıştır. Bu koridorlardan ikisi sürdürülebilir toplumsal gelişme alanı olarak tanımlanan Thames Gateway ve London Stansted Cambridge koridorlarıdır. Diğer iki koridor ise gelişme koridorları olarak tanımlanmıştır. Gelişme koridorları yaratılarak Londra Planı'nın genel gelişme stratejisi, nüfus artışını, yapılaşmış çevrenin mevcut sınırları dâhilinde yerleştirirken, kent formunun gelişimini doğuya yönlendirmeyi hedeflemiştir (Şekil 22).

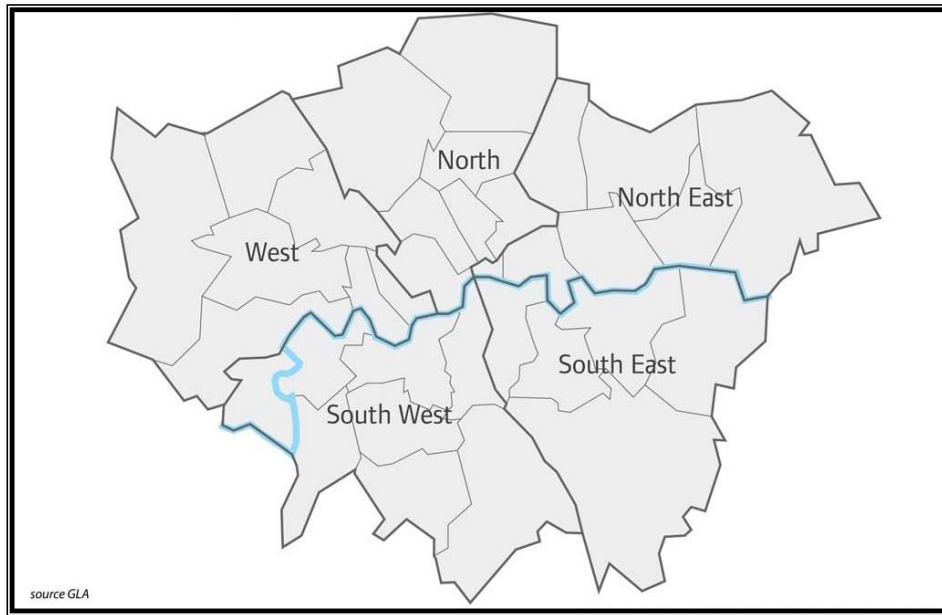
---

<sup>14</sup> Bu bölüm; (Nadin and Stead, 2008), (Konuk, 2012), (Kocabaş, 2012), (URL-19) ve (URL-20) kaynaklarından derlenerek geliştirilmiştir.



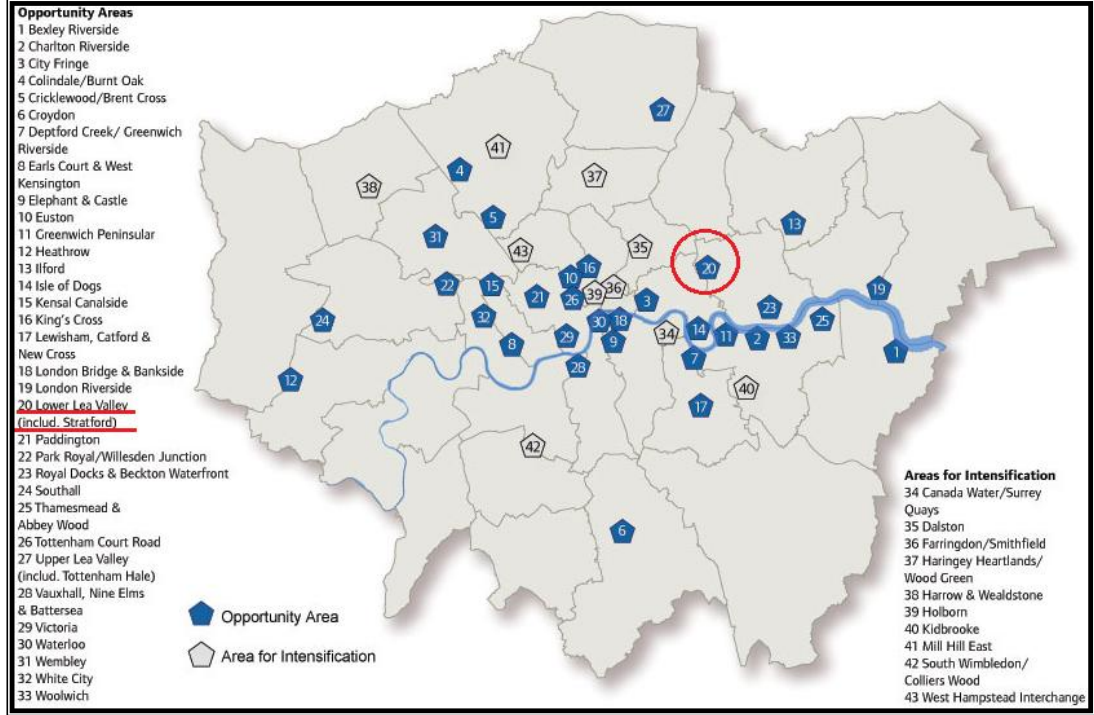
Şekil 22: Londra Plan'ın Genel Gelişim Stratejisini İfade Eden Şematik Gösterim (URL-20)

Planın bu genel yapısı, altında beş genişletilmiş alt bölge yer almakta (Şekil 23) ve bu bölgelerde mekânsal gelişme stratejileri Londra'nın ekonomik yenileşme esaslı *fırsat alanları, yoğunlaşma bölgeleri ve yenileşme alanları* belirlenmiştir (Şekil 24).



Şekil 23: Londra'nın Alt Bölgeleri (URL-21)

*Fırsat alanları*, mekânsal stratejilerin gelişimi anlamında sürdürülebilir gelişmenin temel bileşeni olarak ekonomik gelişmeyi yönlendirmektedir. En temel özelliği, yoksulluk kriterleri üzerine yapılan analizler sonucunda belirlenen kentsel dönüşüm alanlarının gelişimi bağlamında, var olan dinamikleri tetikleyici bir rol oynamasıdır. Bu alanlar kentsel gelişme için tanımlanan kentsel projelerdir ve aynı zamanda birer ekonomik itici gücü oluşturmaktadır.



Şekil 24: Londra'nın Fırsat Alanları, Yoğunlaşma Bölgeleri ve Yenileşme Alanları (URL-21)

Londra Planında 33 adet fırsat alanı belirlenmiş olup, bunlar ofis, konut, rekreasyon alanları ve perakende ticaret taleplerini karşılamak için gelişimin başlıca odaklarını<sup>15</sup> oluşturmaktadır (Şekil 24).

Fırsat alanlarındaki uygulama, planlama çerçevelerini düzenlemek üzere özel sektör ve kamu sektöründen stratejik ortaklarla çalışan belediye başkanı tarafından yönetilmektedir. Bu çerçeveler daha sonra master planlar olarak geliştirilmekte ve yürürlükte bulunan planlara uygun kentsel projeler için planlama başvuruları yapılmaktadır.

<sup>15</sup> 2012 Olimpiyat alanı vb.

Onanlı Master Plan'ın uygulaması için gerekli kamu ve özel sektör kararlarına sahip olması gereklidir. Bu ortaklıklar, Londra Büyükşehir Belediyesi (GLA), Londra Ulaşım Birimi, Londra Kalkınma Ajansı, ilgili ilçe belediyeleri ve özellikle proje alanındaki mülk sahipleri ve girişimciler tarafından yönetilmektedir. Sürecin değişik aşamalarında yerel halkın ve gönüllü kurumların görüşüne başvurulmakta ve bu kurumlar çalışma gruplarına da katılmaktadır.

Fırsat alanlarının planlanmasındaki müzakere sürecinde;

- Bir konut projesindeki konutların %50 kadarının 'ekonomik/ucuz/satın alınabilir' olmasının sağlanması, bu kapsamda konutların destek sağlanan kiralarla yoksul kiracılara kiralanması için kayıtlı sosyal mülk sahiplerine verilebilmesi veya düşük gelirli ailelere indirimli fiyatlarla satılabilmesi,
- Mesleki eğitim fırsatlarının, yöre sakinlerinin fırsat alanları projelerinin inşaatında çalışabilmek için vasıflarını geliştirmelerinin, fırsat alanlarındaki Londra'daki başka yeni istihdam olanakları için rekabet edebilmelerini sağlamak üzere girişimci tarafından finanse edilmesi koşulu aranmaktadır.

Ayrıca, planlama çerçevesi, geliştirme sürecinin bir bölümü olarak, büyük arazi sahipleriyle yapılacak anlaşmalara bağlı olarak, temel altyapının (yeni metro hatları, yeni yollar vb.) finanse edilmesi ve komşu mahalleler için toplumsal faydalara fon tahsis edilmesi için yeni gelişmeler kapsamında alan-tabanlı bir vergi uygulaması başlatılmıştır. Vergiler girişimcilerin finansal katkısını belirlemenin bir yolu olarak nitelendirilmektedir. Söz konusu vergiler, örneğin, metrekare ofis alanı başına veya inşa edilen her konut başına çatı vergisi şeklinde hesaplanmaktadır. Bütün projelerden alınan bu vergilerle, örneğin Londra Planı ve İlçe Gelişim Planı'nın hükümlerine uygun olarak arazi sağlamak, arsayı ıslah etmek ve planlama iznini almak için öneriler geliştirmek vb. için oluşturulan kaynaklarla master plan uygulamasına yardımcı olmak için fırsat alanlarına yatırım yapılmaktadır.

*Yoğunlaşılacak alanlar* ise kentsel gelişme için en önemli alanlardır. Plan kentsel yenileşme potansiyelini yaratmak için üzerinde yoğunlaşılacak bu alanları tanımlayarak Londra kent formunu yönlendirmektedir. Üzerinde yoğunlaşılacak alanlar ve fırsat alanları çevresi de oluşan *yenileşme alanları* için alt mekânları belirlemektedir.

Planın 5 ana mesajı bulunmaktadır. Bunlar:

1. Sürdürülebilir gelişmeyi sağlamak,
2. Gelişmenin kamusal ulaşım kapasitesi ile bağlantılarını kurmak,
3. Daha iyi tasarlanmış ve çekici bir kompakt kent kurmak
4. Ekolojik temelli sürdürülebilir kenti teşvik etmek
5. Ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi arttırmak

Planda<sup>16</sup>, sürdürülebilir gelişmeyi sağlama hususunda nüfusun demografik yapısına bakmak ve bu çerçevede ilçe bazında nüfus değişimi ile konut sayısı arasındaki ilişkiyi mekânsal olarak dengelemek için politika ve stratejiler geliştirmektedir. İlçeler bazında öneri istihdam oranları tespit edilerek, işgücünün istihdamına yönelik sadece sektörel dağılımın verilmesi yeterli olmayıp aynı zamanda iş gücünün mekânsal olarak da dağılımı yönünde çalışmalar yapılmaktadır.

Londra Planı, değişime yönelik politika ve stratejilerin coğrafi olarak fiziksel mekânla ilişkilerini kurmaktadır. Elde edilen bu politika ve stratejiler arazi kullanımı ve yönetimi için genel çerçeveyi oluşturmaktadır. Arazi kullanımı ve yönetimi temel olarak fiziksel mekândaki altyapı iyileştirmelerini özellikle de ulaşım yatırımlarını içermektedir.

Plan, genişletilmiş mekânsal gelişme stratejileri ile bütünsel strateji, sürdürülebilir gelişme, mekânsal politikalar ve ulaşım arazi kullanım ilişkisinin kurulmasını hedeflemektedir. Bu mekânsal gelişme stratejilerinin hedeflerinin ve politikalarının bazıları şunlardır;

Hedef 1: Kentin gelişimini sınırları içinde ve açık alanlarını bozmadan yerleştirmek,

Politikalar 1:

- Mekânı gereksinim ve fırsatlar içinde yoğunlaşmış, sürdürülebilir ve uygun kullanmak,
- Kamu ulaşımı ile yüksek kaliteli, kompakt kent olarak mekân duygusu ve kent kalitesini bozmadan kentin sürdürülebilir gelişimine ulaşmak,

---

<sup>16</sup> Plan 20 yıllık bir plan olup, 2006-2026 yılları arasında kapsamaktadır.

- Kent merkezini fırsat alanlarının gelişimiyle daha çok iş olanağıyla geliştirmek,
- Doğuya öncelikli alan olarak yatırımları, gelişmeyi, yenileşmeyi yönlendirmek,
- Alt kent merkezleri için kentin çok merkezli gelişimini teşvik etmek,
- Yan bölgeler ile karlı ilişkiler ve dengeli sürdürülebilirlik sağlamak,
- Dönüşüm için öncelikli alanları mekânsal / ekonomik / sosyal altyapı ile birlikte mahalle yenileme programı hedefleri içinde koordine etmek,
- Kent dışı uydu kentleri daha iyi erişilmiş ve daha iyi sürdürülebilirliği artmış biçimde koordine etmek,
- Yeşil kuşağı, metropoliten açık alanları, suyu (mavi kuşak ağı) korumak ve iyileştirmektir.

Hedef 2: Kenti, yaşayan insanlar için daha iyi hale getirmek,

Politikalar 2:

- Daha iyi tasarlanmış yapılar ve kamusal alanlar ile kentin yaşam ve çevre kalitesini iyileştirmek,
- Yeni ve ucuz konutlar ile var olan ve gelecekteki nüfus için konut talebini karşılama hedefine ulaşmak,
- Kentin farklılaşan nüfusuna farklı ulaşan gereksinimleri işaret etmek,
- Kamusal güveni arttırmak, güvenli yapı ve kamusal mekân arttırmak,
- Temiz ve sağlıklı çevre yaratmak,
- Partnerlerle birlikte çalışmak, kamusal ve gönüllü sektörlerin kaliteli yerel servis, eğitim ve sağlık iyileştirmesine katılımını sağlamak,
- Kültürel stratejiler ve kültürel değerleri arttırmak, yeni alanlarda yeni altyapı geliştirmek, kentin farklılaşan yapısını güçlendiren ırk ve kültür farklılığı üzerine mekânsal çerçeve kurmaktır.

Hedef 3: Güçlü ve farklı ekonomik gelişim ile kentin refahını sağlama

Politikalar 3:

- Kentin ekonomik gelişim ve dönüşümünü gerçekleştirecek ekonomik gelişme stratejisine dayalı mekânsal çerçeveyi sağlamak

- Kentin finans ve iş servis sektörüne dayalı yeterli altyapı yaratmak,
- Endüstri ve turizmi çekmek yönünde dünya / ülke / Avrupa'daki rolünü arttırmak, stratejik ulaşım bağlarını geliştirmek, tümüyle işbirliği yapmak,
- Ekonomik büyümeyi kaldıracak doğru yerlerdeki uygun gelişmeyi canlandırarak fırsat ve teşvikleri yaratmak,
- Farklılaşan ekonomisi güçlendirmek, yerel girişimi teşvik etmek, sosyal girişimi, ufak etnik azınlık işlerini güçlendirmek,
- İşlev değişikliği ile işgücü yaratacak arazileri sunmak,
- Büyüme ve yenilikçi dinamik sektörleri desteklemek, yeşil ve yaratıcı endüstrileri, bilgi teknolojilerini araştırma ve entelektüel işleri geliştirmek,
- İş olanakları için geçerli eğitim, ulaşım erişimi, destek sağlamak,
- Dinlenme ve kültürel endüstrilerin hızlı gelişimini desteklemek, kültür endüstrileri nüfusun hızlı harcama sektörleridir.

Hedef 4: Çöküntü ve dışlanmışlıkla ilgilenmek ve sosyal bütünleşmeyi teşvik etmek

Politikalar 4:

- İşsizlikle uğraşmak, kadın / genç / alt etnik gruplarının iş gereksinimini çözücü akışlar sağlamak,
- Çöküntü yoğunlaşmalarıyla ilgilenmek, kimsenin ciddi bir biçimde avantajsız kalmamasından emin olmak,
- Evsizlikle ilgilenmek,
- Ayrımcılıkla ilgilenmek,
- Okuma, sağlık, güven ve diğer sosyal ve toplumsal altyapı kararlarını mekânsal politika çerçevesine oturtmak,
- Gelişme süreciyle ilgili ekonomik büyümede yerel toplulukların yararlanmasından emin olmaktır.

Hedef 5: Kentin ulaşılabilirliğini arttırmak

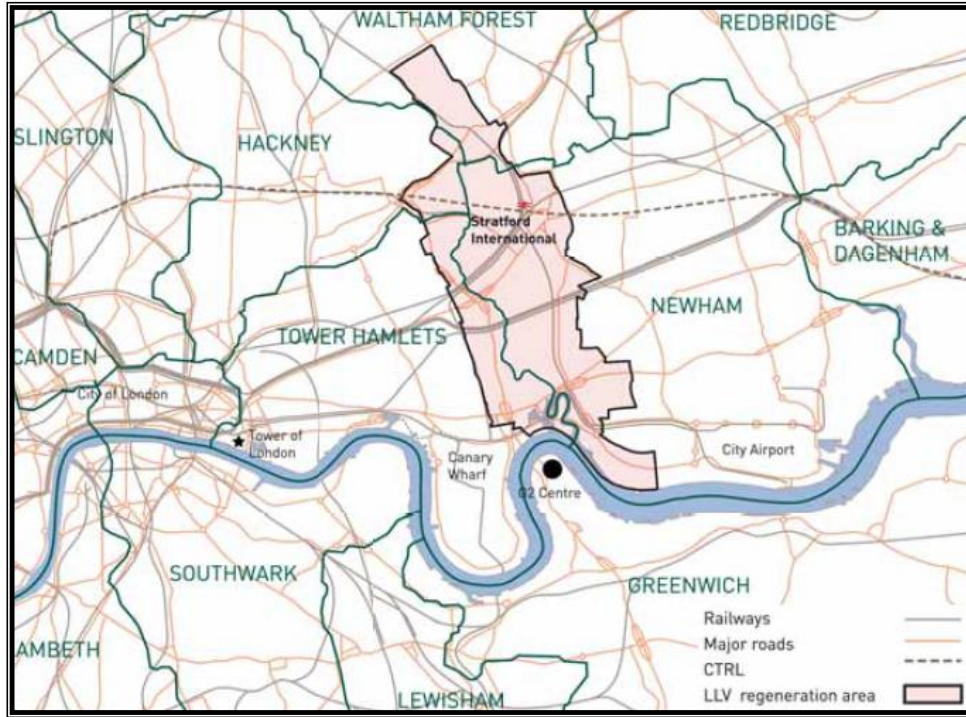
Politikalar 5:

- Ulaşım stratejileri ile gelişmeyi destekleyen ulaşım sistemini mekânsal çerçeve ile sağlamak,

- Kamusal ulaşımı iyileştirmek ve arttırmak için servis ve alt yapıya yatırım yapmak,
- Artan kent içi ulaşım süresini azaltmak,
- Uluslararası / ulusal / bölgesel ulaşım erişimini iyileştirici liman ve havaalanı yapmak,
- Ulaşım ağı ile gelişmeyi entegre hale getirmek,
- Araba bağımlılığını azaltıcı yürüme ve bisiklet alternatiflerinde öncü olmak,
- Suyolu ve demiryolunu daha iyi kullanım için sürdürülebilir ulaşımı iyileştirmektedir.

#### 4.1.3. Lower Lea Valley Projesi<sup>17</sup>

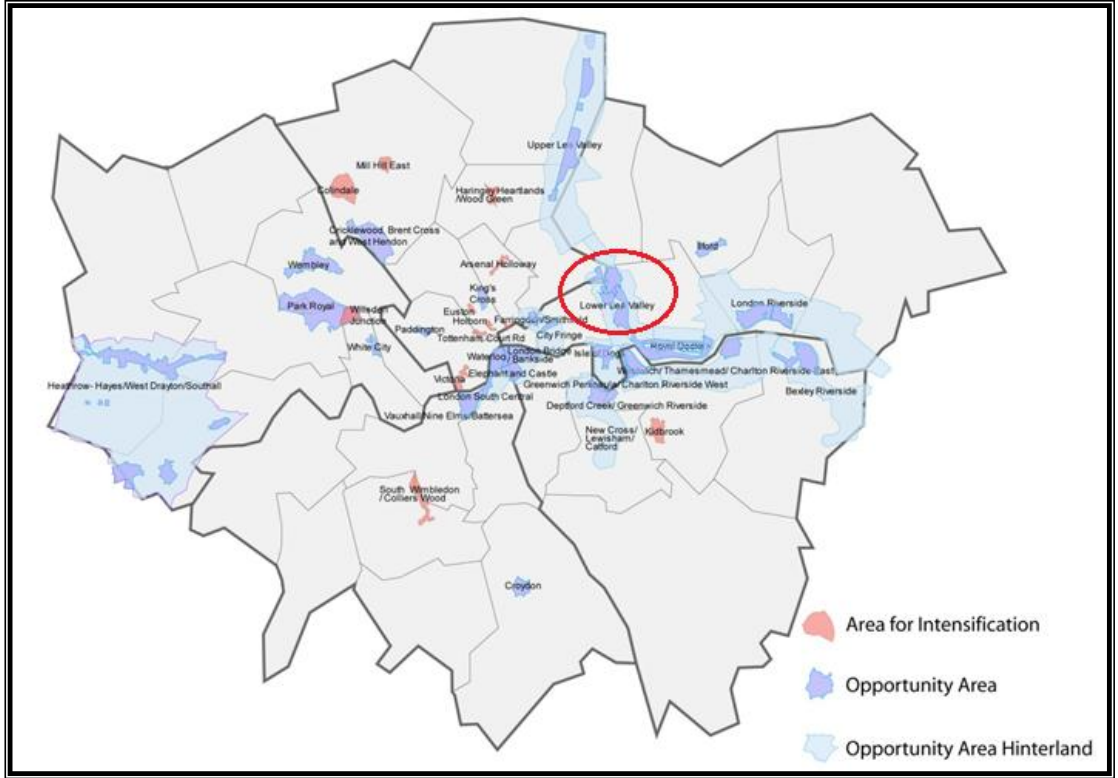
Lower Lea Valley (LLV) bölgesi, 1450 ha proje alanı ile Hackney, Newham, Tower Hamlet ve Waltham Forest ilçeleri sınırları içinde yer almaktadır (Şekil 25). LLV bölgesi, vadi ve çevresinde yer alan bu dört ilçenin değişim ve yenileşmesinde önemli katalizör görevi üstlenmiştir. LLV bölgesi kentsel dönüşüm projesiyle 50.000 kişiye iş olanağı sağlanmıştır.



Şekil 25: Lower Lea Valley (LLV) Bölgesinin İçinde Bulunduğu İlçeler (URL-22)

<sup>17</sup>Bu bölüm; URL-22, URL-23 ve URL-24 kaynaklarından derlenerek hazırlanmıştır.

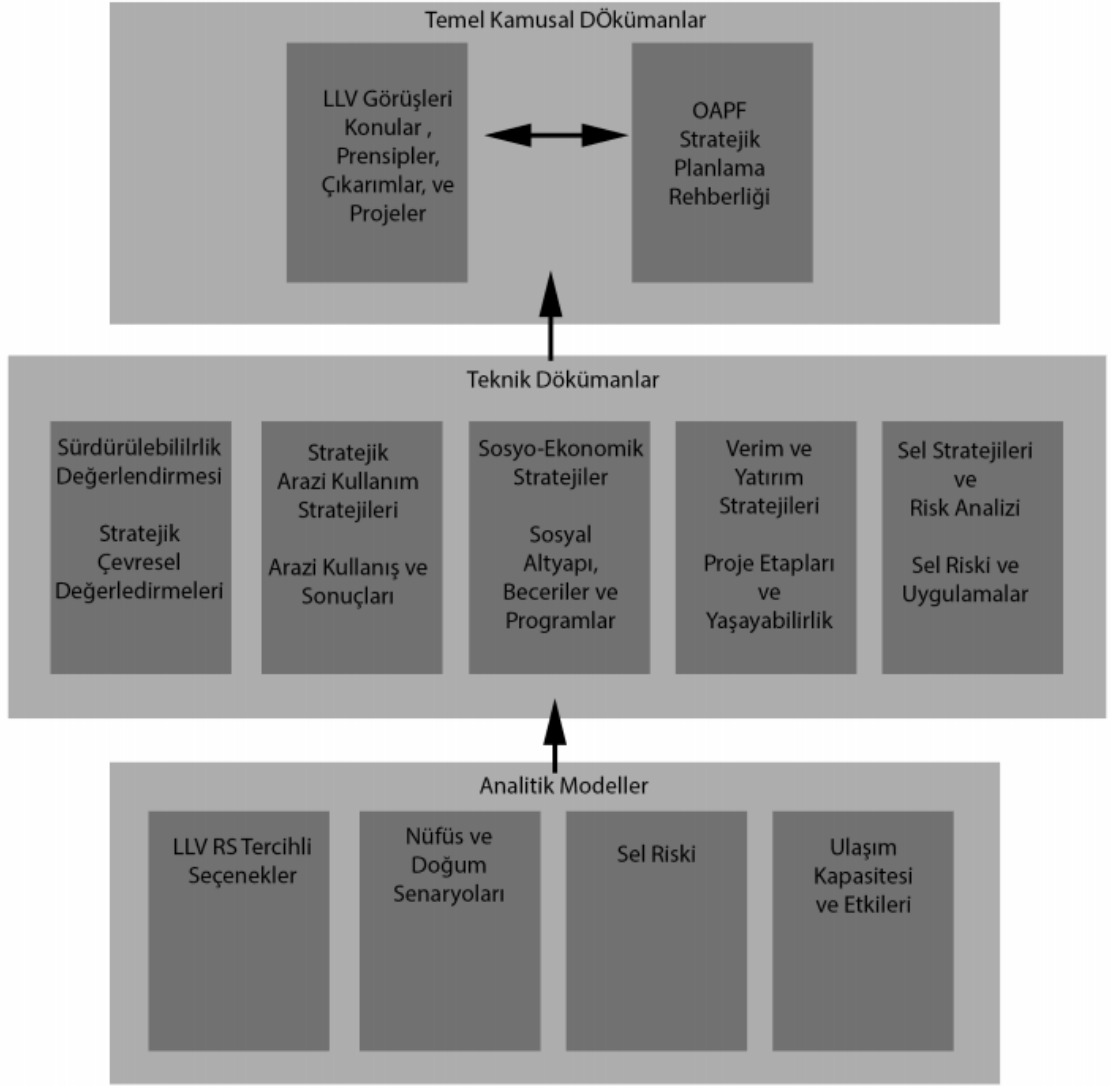
LLV bölgesi, Londra’da kentsel dönüşümü gerçekleştiren önemli bir “fırsat alanı”dır. Bu fırsat alanı Londra Planının hedef, politika ve stratejilerine göre planlanmıştır.



Şekil 26: LLV Bölgesinin Londra’nın Fırsat Alanları ve Üzerinde Yoğunlaşılacak Alanlar İlişkisi İçerisinde Yeri (URL-21)

LLV bölgesinin planlama çalışmasında; analitik modeller ile teknik dokümanlar (sürdürülebilirlik değerlendirmesi, stratejik arazi kullanım stratejileri, sosyo-ekonomik stratejiler, verim ve yatırım stratejileri, sel stratejileri-risk analizler) bir arada değerlendirilmektedir.

Bu değerlendirmenin ışığında LLV görüşleri ve OAPF stratejik planlama rehberi ile birlikte temel kamusal dokümanlar oluşmaktadır (Şekil 27). Bu kamusal dokümanlar Londra plan kararları ile örtüşecek şekilde LLV proje alanının planlanmasına yön göstermektedir.



Şekil 27: LLV Fırsat Alanı Projesini Oluşturan Bileşenler (URL-22)

LLV bölgesi kentsel dönüşümünün genel amacı; canlı, yüksek kaliteli toplanma alanları, sürdürülebilir karma kullanım alanları, Londra kent dokusuna entegre ve hem mevcut hem de yeni sakinleri için yeni bir merkez haline dönüştürmek olmuştur.

LLV bölgesindeki en büyük kentsel dönüşümü yaratan kuşkusuz 2012 Olimpiyatlarının oynandığı Olympic Parktır. Bu parkta; Olimpiyat Stadyumu, Olimpik Köy, Hokey Merkezi, Paralimpik Oyunlar Merkezi, Su Sporları Merkezi, Hentbol ve Basketbol Merkezi, Uluslararası Basın ve Yayın Merkezi-Ofis alanları vb. bulunmaktadır (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1: STM Etrafında Yer Seçen Donatı Alanları (URL-11)

LLV bölgesinin dönüşümünün diğer parçalarından bir diğeri ise; Avrupa'nın en büyük alışveriş merkezi olan Westfield Alışveriş Merkezidir. Westfield Alışveriş Merkezi; ofis, konut ve alışveriş imkânlarını sağlayan karma kullanımlı bir alan olarak planlanmıştır (Fotoğraf 2).

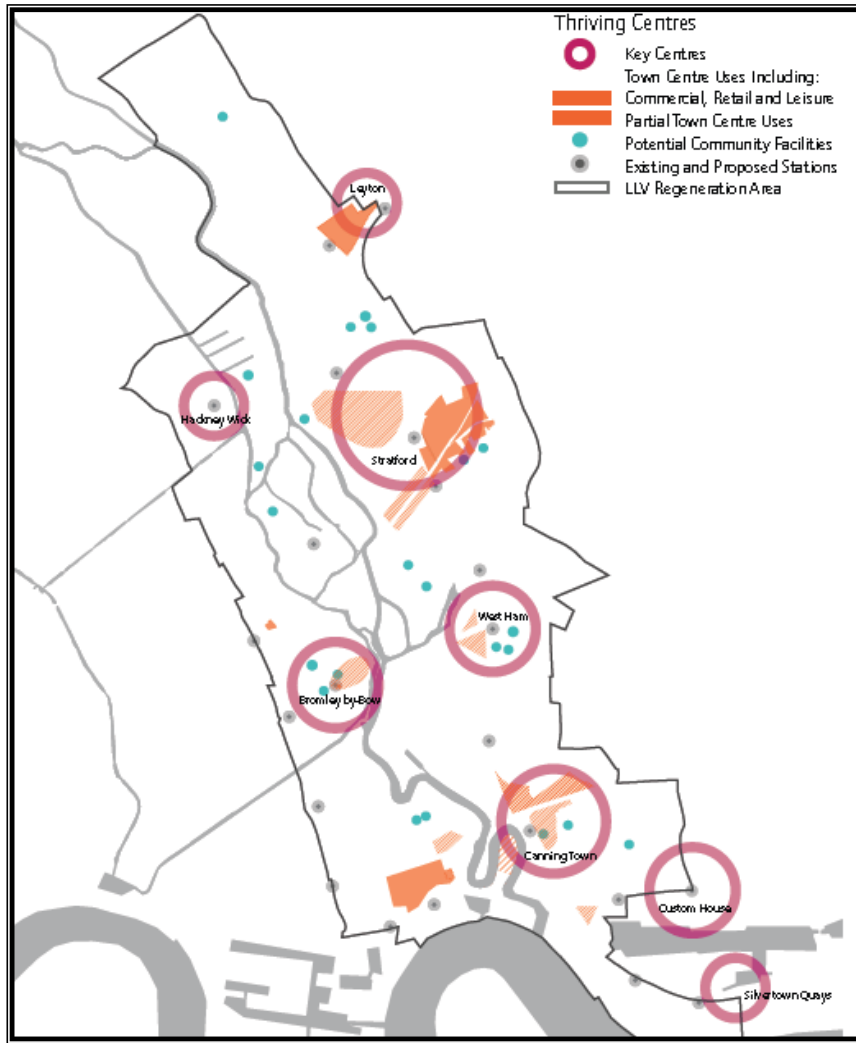


Fotoğraf 2: Westfield Alışveriş Merkezi (URL-11)

LLV bölgesinde, Olympic Park ve Westfield Alışveriş Merkezi ile birlikte kültür merkezi, ticaret alanları, sosyal tesisler (okul, hastane, kütüphane vb.) ve yeni konutlar<sup>18</sup> bulunmaktadır. Tüm bu donatılar, Londra'nın yeni merkezi haline gelen Stratford Transfer Merkezi etrafında yer seçmiştir (Fotoğraf 2).

#### 4.1.4. Stratford Transfer Merkezi

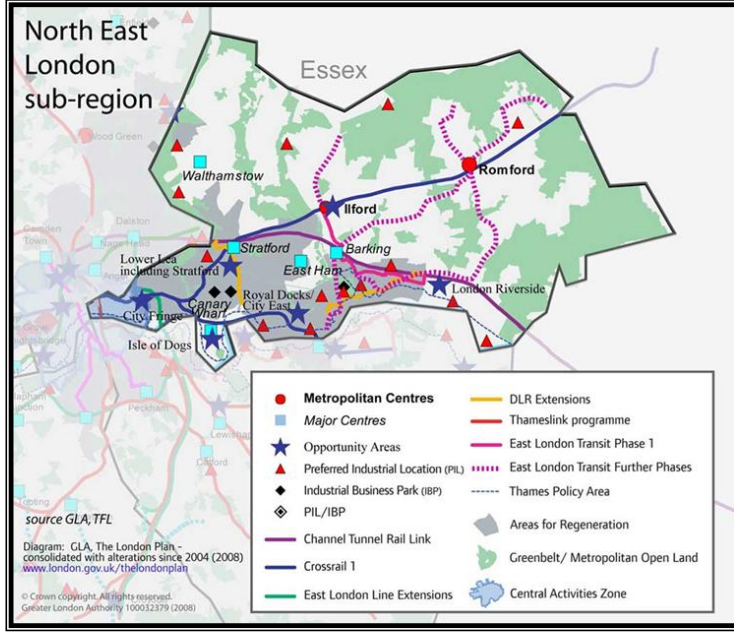
Stratford Transfer Merkezi (STM), LLV bölgesinin alt bölgesi olan Stratford'da yer almaktadır. STM, LLV bölgesi için büyük metropoliten merkez olarak tanımlanmakta, bölgenin birincil derece merkezini oluşturmaktadır (Şekil 28).



Şekil 28: Stratford'ın LLV Bölgesindeki Konumu ve Birincil Merkez Olma Durumu (URL-24)

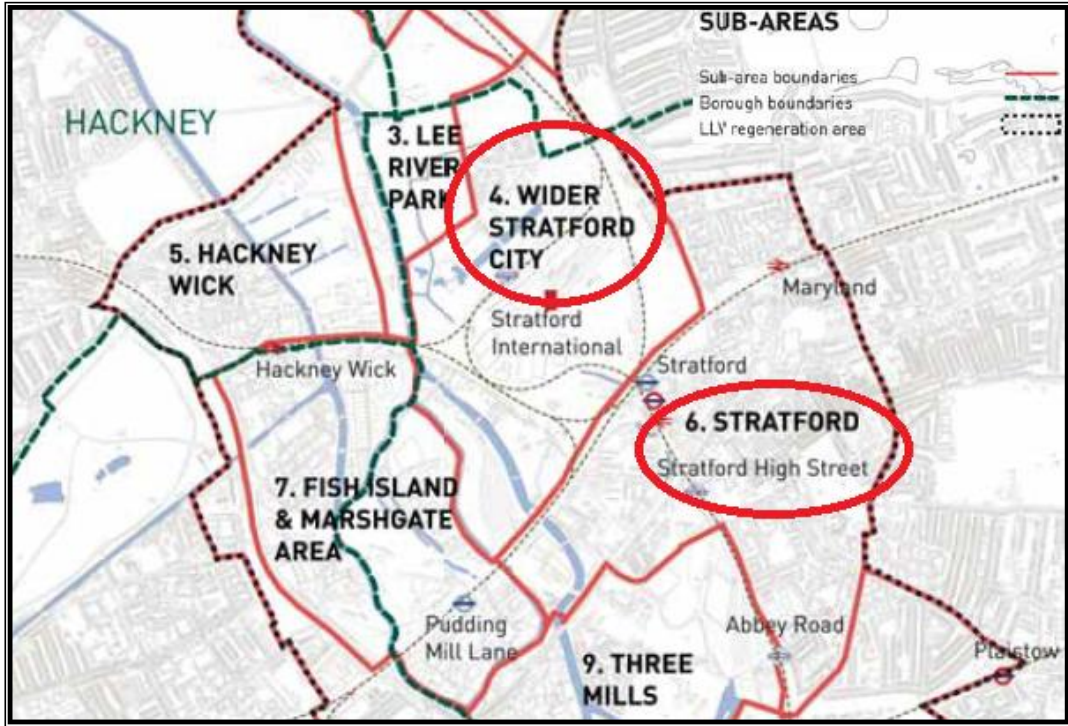
<sup>18</sup> LLV bölgesinde, %50si sosyal konut olacak şekilde 30.000 ile 40.000 arasında yeni konut planlanmıştır.





Şekil 30: STM'nin Hızlı Tren Hattı ve Metro Hatları ile Bağlantı Noktası (URL-21)

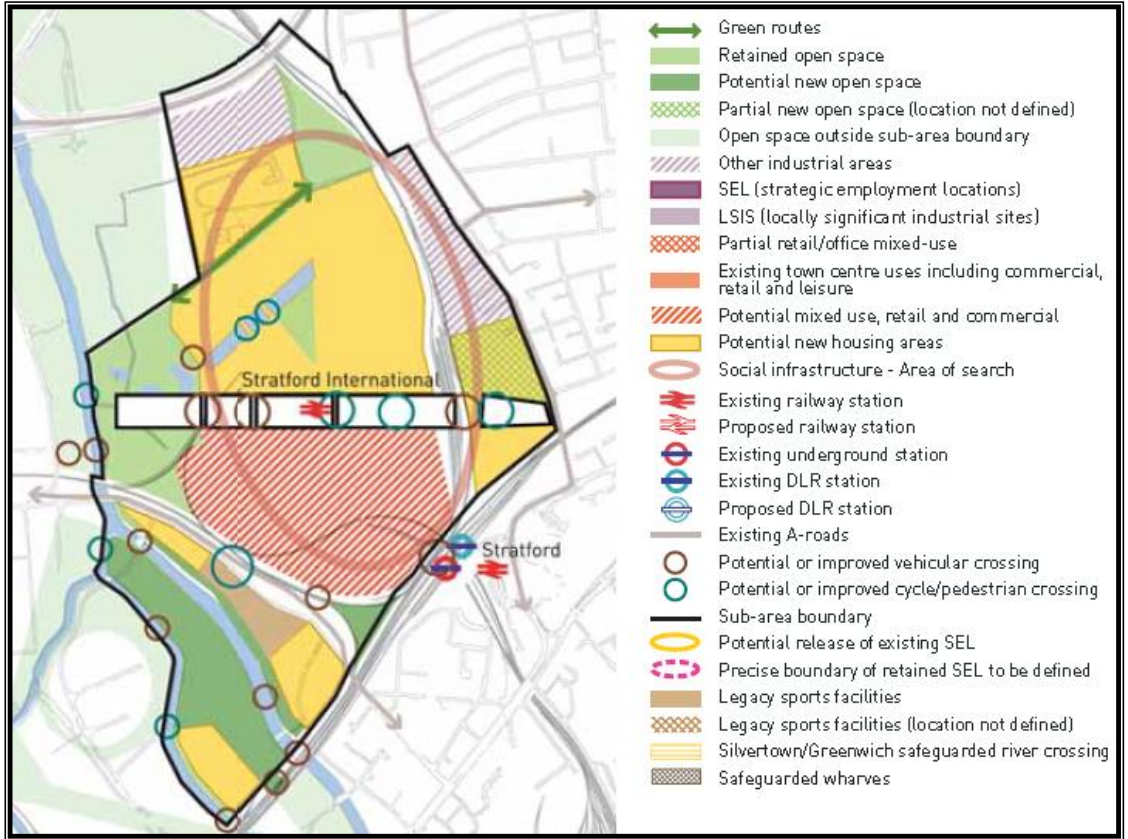
STM, LLV kentsel dönüşüm alanında iki “alt alan yerleşim planı” olarak planlanmıştır. Bunlar; Wider Stratford City ve Stratford alt alan yerleşim planlarıdır (Şekil 31).



Şekil 31: STM'nin LLV Kentsel Dönüşüm Alanındaki Planlanan Alt Alanları (URL-22)

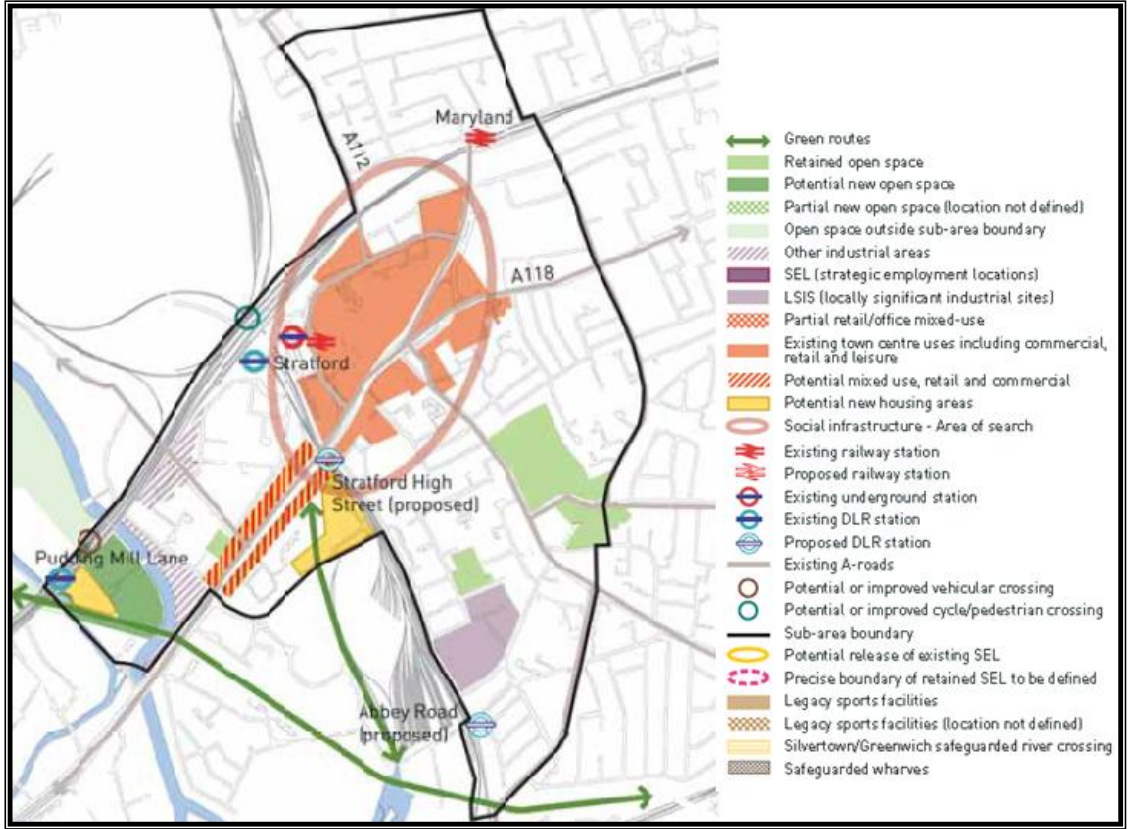
Wider Stratford City alanı, hızlı tren hattının geçtiği uluslararası Stratford istasyonunun etrafında planlanmıştır. Plan sosyal alt yapıyı güçlendirmek amaçlı yapılmıştır.

Planda, karma kullanımlı perakende ve ticaret alanları, yeni konut alanları, açık yeşil alanlar, endüstri alanları, istasyon üzerinden geçişi sağlayacak taşıt ve yaya yolları önerilmiştir (Şekil 32). Wider Stratford City alanı, 2012 Olimpiyat alanı ve Avrupa'nın en büyük alışveriş merkezinin bulunduğu alanı kapsamaktadır.



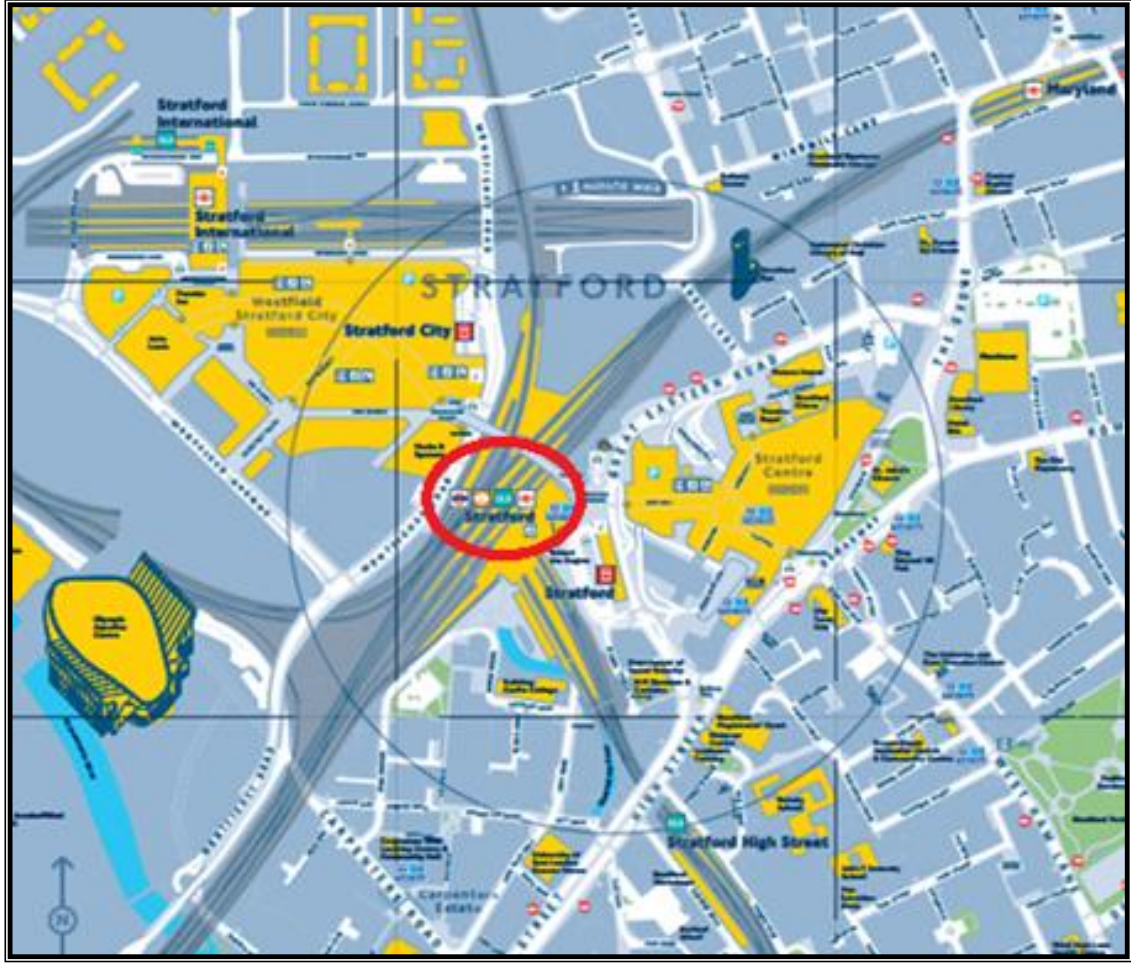
Şekil 32: Wider Stratford City Alt Alan Yerleşim Planı (URL-22)

*Stratford alt alan yerleşim planında*; istasyon etrafında ticari, perakende ve dinlenme alanları, karma kullanımlı perakende ve ticari alanlar, yeni konut alanları, açık yeşil alanlar, önemli endüstri yapıları önerilmiştir (Şekil 33).



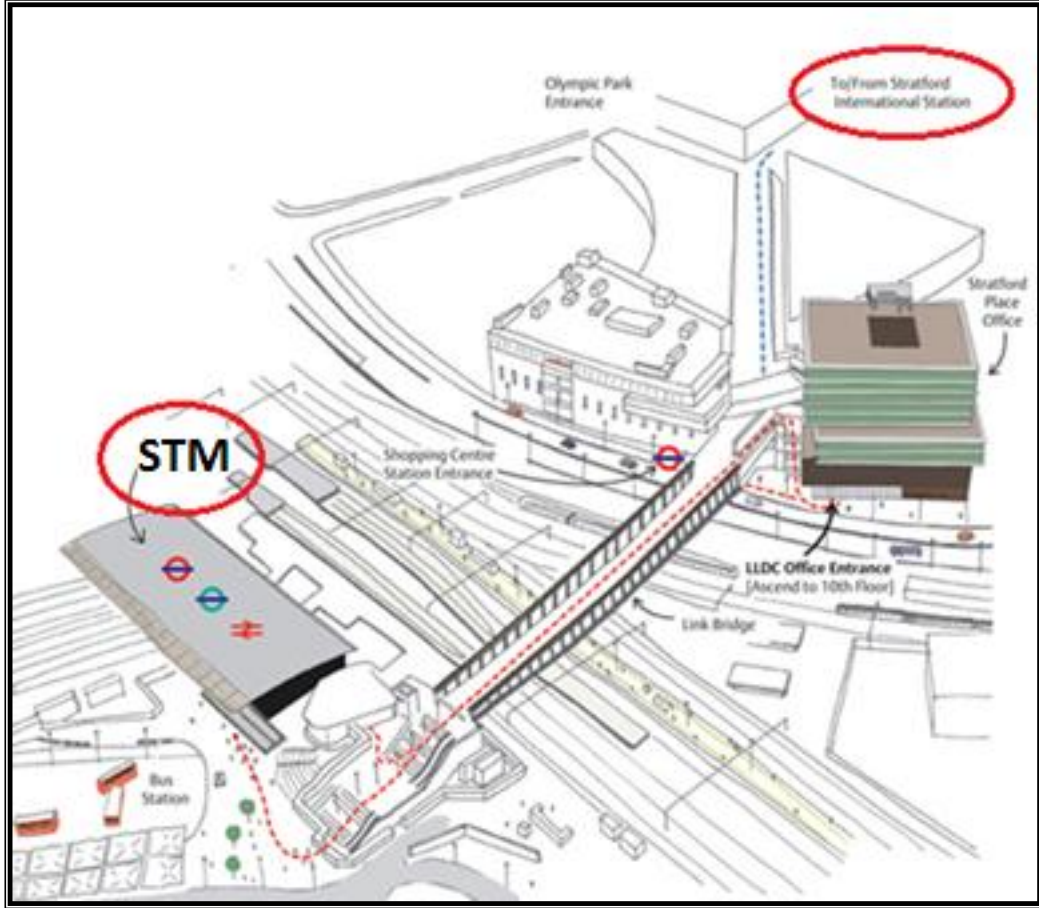
Şekil 33: Stratford Alt Alan Yerleşim Planı (URL-22)

DLR, kentiçi metro istasyonu, otobüs durakları ve tren istasyonun düğüm noktası olan STM'yi Wider Stratford City ve Stratford alt alan yerleşim planları arasında kalmakta, Stratford alt alan yerleşim plan sınırı içinde yer almaktadır (Şekil 34).



Şekil 34: STM'nin Wider Stratford City ve Stratford Alanları Arasındaki Konumu (URL-25)

STM'i yaya köprüsü (Link Bridge) ile 2012 Olimpiyat alanı ve Avrupa'nın en büyük alışveriş merkezine erişilebilirlik sağlamaktadır. STM'nin Wider Stratford City ve Stratford alanları arasında olması her iki alanına erişilebilirliği sağlamasıyla birlikte kentsel dönüşümü de beraberinde getirmiştir (Şekil 35).



Şekil 35: STM'nin Olimpiyat Alanı ve Çevresiyle Olan Bağlantılarını Gösteren Şematik Gösterim (URL-21)

Bu kentsel dönüşüm ile birlikte sağlık alanları, mağazalar, çalışma alanları, yeni konutlar, ticaret alanları ve açık yeşil alanları içinde barındıran yüksek yoğunluk ve karma kullanımlı yeni bir merkez haline gelmiştir. Proje alanında, 140,000m<sup>2</sup> mağaza alanı ve 465,000m<sup>2</sup> ticaret alanı sağlanmıştır.

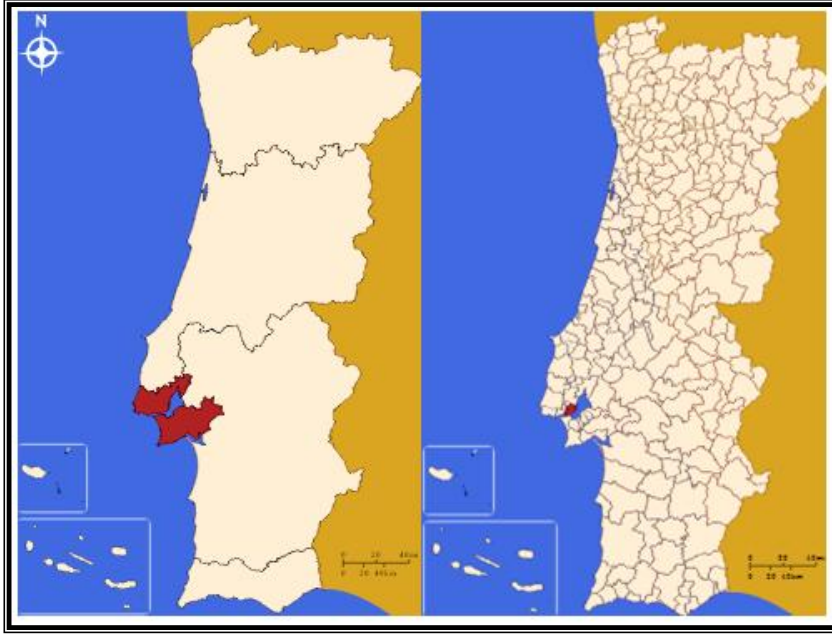


Fotoğraf 3: STM ve Çevresi (URL-11)

## 4.2. LİZBON – PARQUE DAS NAÇÕES (EXPO'98) - ORIENTE TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ

### 4.2.1. Örnek İnceleme Alanı: Lizbon

Lizbon, Portekiz'in başkenti olup, aynı zamanda Portekiz'in en büyük şehridir. Tejo /Tagus Nehri'nin oluşturduğu haliç üzerine kurulu olan Lizbon, Atlantik Okyanusu kıyısındadır. Lizbon şehri iki alt bölgeye ayrılmaktadır. Bunlar; Lizbon Metropoliten Alanı (Büyük Lizbon) ve Setúbal Yarımadasıdır. Lizbon belediye alanı, Lizbon metropoliten alanının içinde yer almaktadır (Harita 2).



Harita 2: Lizbon Metropoliten Alanı ve Lizbon Belediye Sınırı (URL-5)

2011 nüfus sayımlarına göre Lizbon Metropoliten Alanı nüfusu; 2.821.876 kişi, Lizbon belediye alanının nüfusu ise; 547.733 kişidir (URL-6).

Lizbon şehrinde 18 tane belediye alanı bulunmakta bunların 9 tanesi Lizbon metropoliten alanında, 9 tanesi ise Setúbal yarımadasında bulunmaktadır. Bunlar; Alcochete, Almada, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra and Vila Franca de Xira'dır (Harita 3).



Harita 3: Lizbon ve Çevresindeki Belediye Alanları (Oliveira ve Pinho, 2010)

#### 4.2.2. 1990 Sonrası Lizbon Planlama Süreci

Lizbon'un merkezini oluşturan Lizbon belediye alanı sınırları içerisinde yapılan önemli planlar<sup>20</sup> ve yapım yılları aşağıdaki gibidir<sup>21</sup>:

- Lizbon Stratejik Plan-1992
- PDM - Lizbon Municipal Plan (Master Plan)-1994
- PP – Expo'98 Plan-1998
- Lizbon Stratejik Plan-2010
- PDM - Lizbon Municipal Plan (Master Plan)-2012

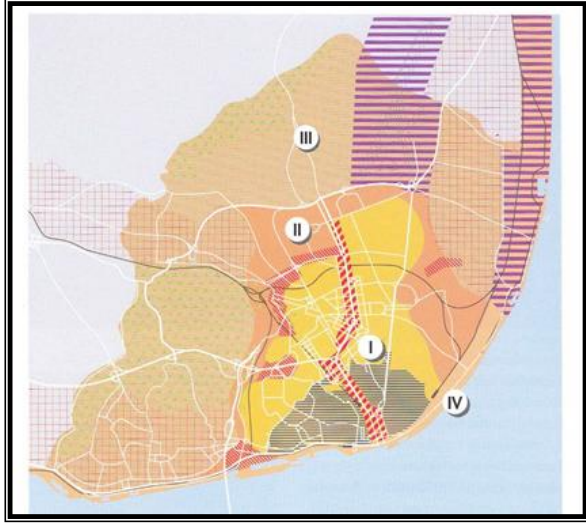
-1992 yılında yapılan *Lizbon Stratejik Planı*, dört kentsel birim bazında planlanmıştır. Bu plan sadece sosyo-ekonomik bir yaklaşımla değil aynı zamanda mekânsal yapıyı da temel almıştır (Oliveira ve Pinho, 2010).

Planın yapılma gerekçesi; küreselleşme sürecinde metropol kentlerin stratejik plan yapma gereği ve 1998 yılında gerçekleşecek olan Expo-98 alanı için stratejiler

<sup>20</sup> Son zamanlarda yapılan ve proje alanını etkileyen planlar incelenmiştir.

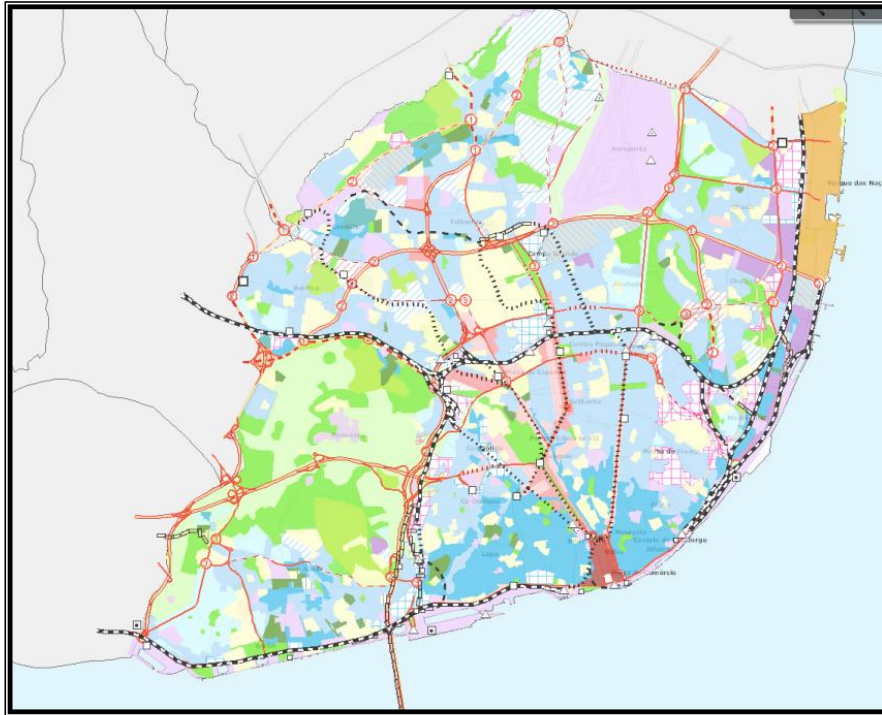
<sup>21</sup>Nisan, 2013 tarihinde Lizbon Belediyesi yetkilileri ile yapılan görüşmeler ışığında alınan notlardan yararlanılmıştır.

belirlemek içindir. Bu plan herhangi bir üst planla ilişki içinde olmamış, planla ilgili hedefler sadece liman ve EXPO'98 (Harita 4: IV.alan) için uygulanabilir olmuştur.



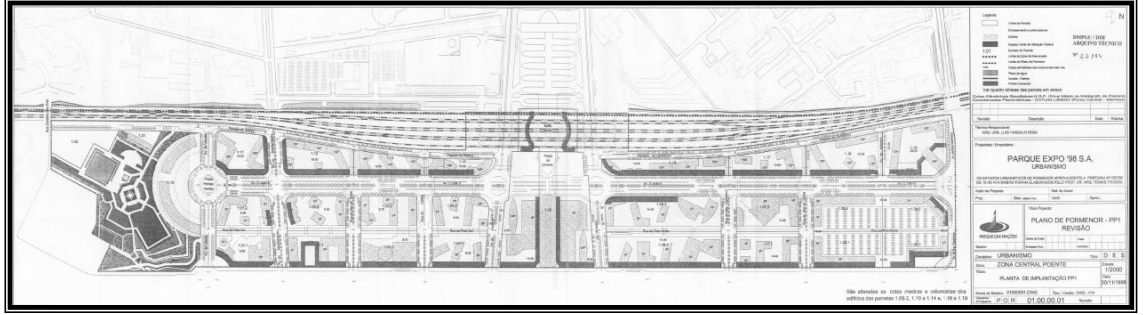
Harita 4: Lizbon Stratejik Plan-1992 (Oliveira ve Pinho, 2010)

-1994 yılında yapılan *PDM-Lizbon Municipal Planı (Master Plan)*, 1992 yılında yapılan Lizbon stratejik plan kararlarına dayanmıştır. Planın çerçevesini; genel plan, stratejik plan, yerel planlar ve detayları, kentsel projeler oluşturmaktadır. Siyasi sebeplerden dolayı plan uygulanmamıştır.



Harita 5: PDM (Master Plan)-1994 (URL-7)

-1998 yılında yapılan Expo '98 plan, Expo'98 etkinliği kapsamında yapılmıştır. 1990 yılında imzalanan protokol çerçevesinde 60 ülkeye hitaben fikri ile 60 ha lık alan planlanmıştır. Planın geneli 330 ha olup, planın 60ha lık kısmı Expo'98 için geliştirilerek kullanılabilmiştir.



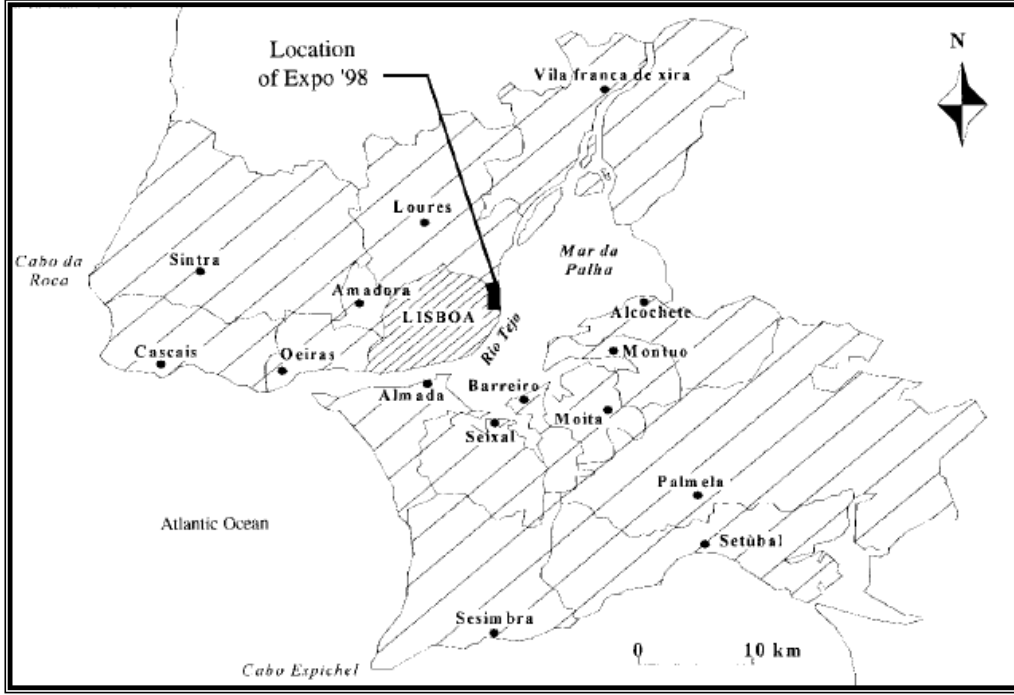
Harita 6: Expo'98 Planı-1998 (URL-8)

-2010 yılında yapılan Lizbon Stratejik Plan, sadece sosyo-ekonomik kararları kapsayan bir plandır. Bu planda, mekânsal yapıyı içeren herhangi bir karar yoktur (URL-9).

-2012 yılında yapılan Lizbon Municipal Plan (Master Plan), 31 Ağustos 2012 yürürlüğe girmiştir. Bu planın ana hedefleri;

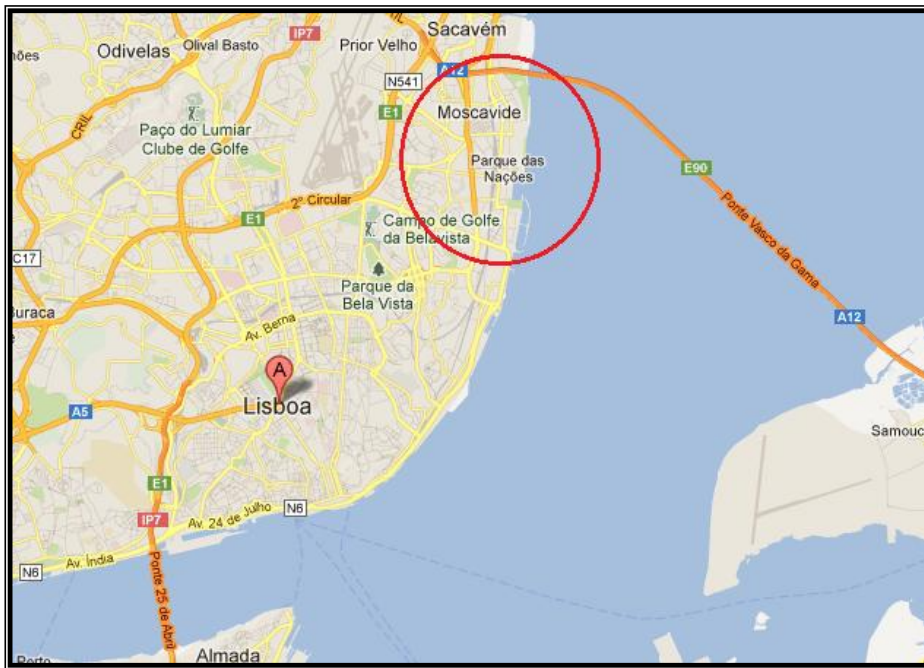
- Lizbon ikamet eden aileler için daha fazla iş olanağı sağlamak
- Binaların rehabilitasyonu ve mevcut altyapının kullanımını teşvik etmek
- Kamusal alanları geliştirmek ve yaya alanları artırmak
- Tejo nehrine entegre olacak şekilde projeler geliştirmek, yenileme yapmak
- Toplu taşıma sistemini geliştirmek
- Yeşil alan ve enerji verimliliğini artırmak
- Üçüncü köprü ve köprü üzerinden geçecek olan hızlı tren hattının oluşumunu sağlamaktır (URL-10).





Harita 8: Expo Alanının Lizbon ve Çevresindeki Konumu (Carriere ve Demaziere, 2010)

Expo'98 projesinin doğusunda Tejo nehrinin oluşturduğu haliç, batısında Kuzey tren yolu, kuzeyinde Trancoa nehri, güneyinde ise Marechal Gomes da Costa caddesi yer almaktadır.



Harita 9: Expo Alanının Konumu (URL-11)

Ağır metal ve petrol fabrikalarının ve küçük ve orta büyüklükteki endüstri şirketlerinin yer aldığı bu alan, Expo'98 projesi kapsamında yapılan kentsel dönüşüm projesi ile Lizbon'un en gözde yeni yerleşim alanı haline gelmiştir.



Fotoğraf 4: Expo Alanının Dönüşümden Önceki Hali (Figueira, 2012)

Lizbon kentinin 1998 Uluslararası Dünya Fuarına ev sahipliği yapması söz konusu olunca, çevreye zarar veren fabrikaların bulunduğu alan dönüştürülerek, kente yeni bir kimlik oluşturmuştur.

Kentsel dönüşüm fikrinin stratejisi, alanın sadece fuar kapsamında dönüştürülmesi değil, şehrin geleceğini değiştirecek yeni bir vizyon oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu proje ile beraber Lizbon yeni bir çekim merkezi haline gelmiştir (Figueira, 2012).

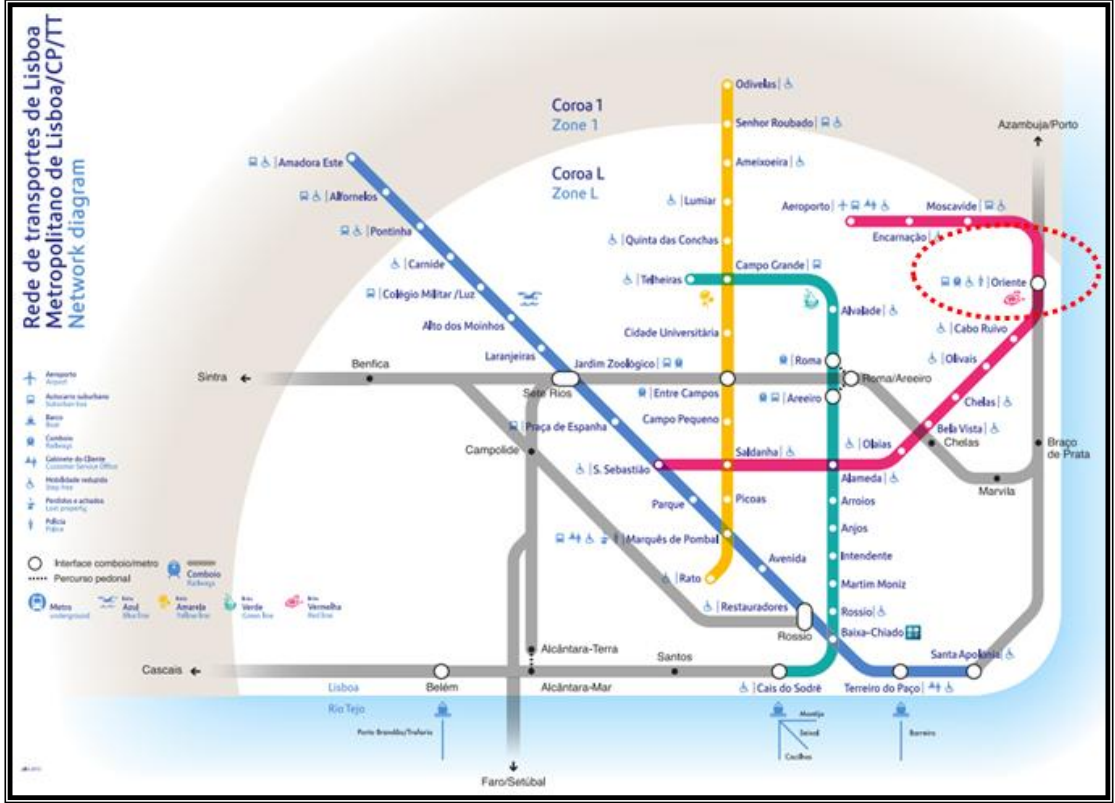


Şekil 36: Expo'98 Proje Maketi (URL-12)

Proje alanı için en önemli konulardan biride, bu alanın şehir merkezine ve karşı Setubal yarımadasına olan erişimin nasıl sağlanacağı olmuştur. Bunun için Lizbon'da bulunan 25 Nisan köprüsünden sonra ikinci köprü olarak Vasco da Gama köprüsü Expo projesi kapsamında açılmıştır. Bu köprü, Vasco da Gama'nın 500.yıldönümü adına açılmış, 17.2 km uzunluğu ile Avrupa'nın en uzun köprüsü olmuştur.

Erişimi sağlamak adına otoyol ve çevre yoluyla bağlantılı yol sistemi yeniden düzenlenmiş, bölgesel demir yolu hattı ve metro hattı bağlantıları sağlanmıştır. Oriente istasyonunda son bulan metro hattı 2012 yılında hava alanına kadar uzatılmıştır<sup>22</sup>.

<sup>22</sup>Nisan, 2013 tarihinde Lizbon Belediyesi yetkilileri ile yapılan görüşmeler ışığında alınan notlardan yararlanılmıştır.



Şekil 37: Lizbon Metro ve Tren Hattı (URL-13)

3.köprü ile bağlanması söz konusu olan hızlı tren hattının Lizbon'da ki tek durağının bu Oriente istasyonu olacağı 2012 Lizbon master planı ve 2010 Lizbon Stratejik planı ile kararlaştırılmıştır. Bu kararla beraber alana olan erişilebilirlik güçlendirilerek alanın önemi daha çok artmıştır<sup>23</sup>.

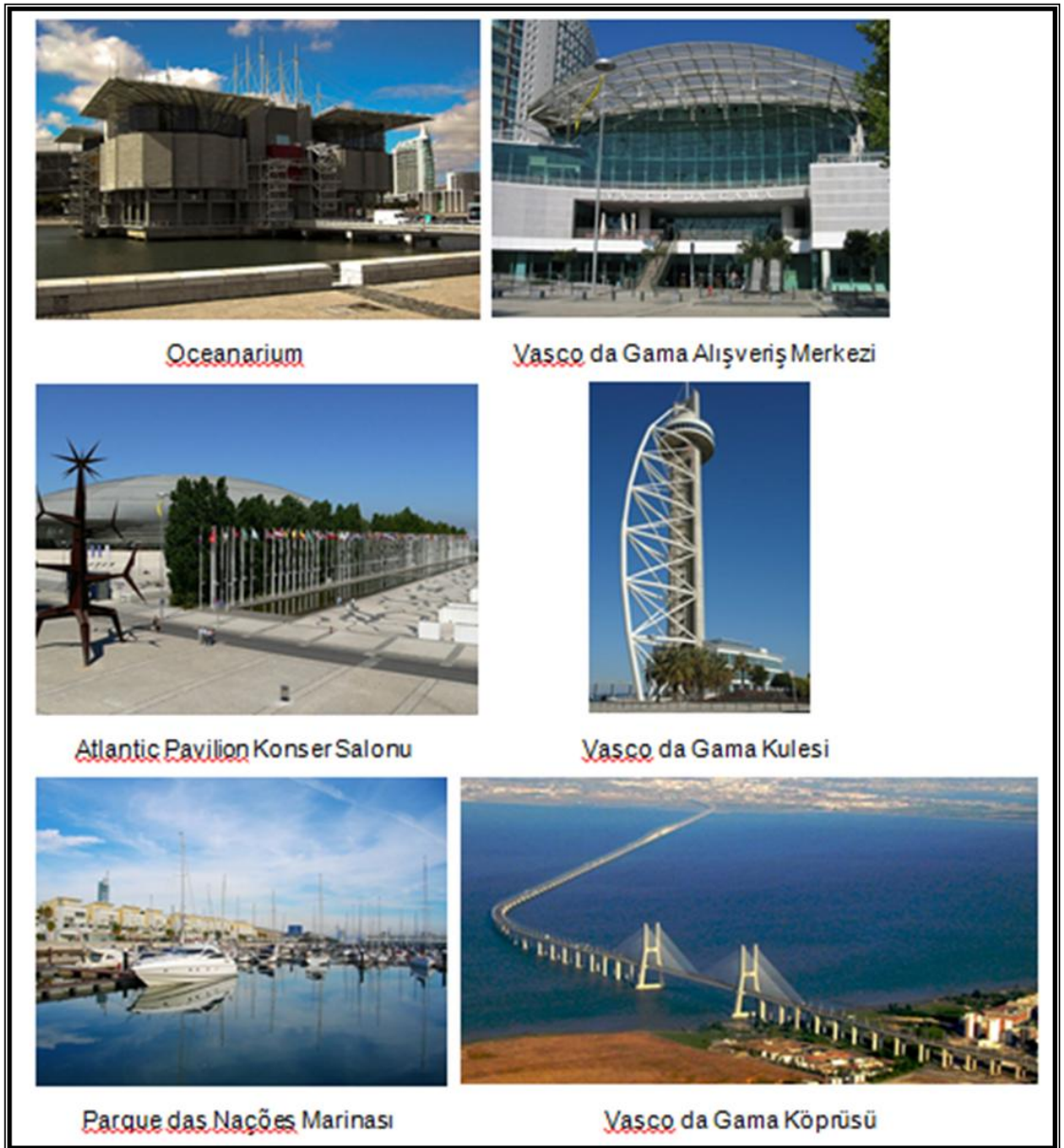


Fotoğraf 5: Expo Alanından Bir Görünüm (URL-13)

<sup>23</sup> Nisan, 2013 tarihinde Lizbon belediye yetkilileri ile yapılan görüşmeler ışığında alınan notlardan yararlanılmıştır.

Expo'98 projesinin dönüşümü için kamu-özel ortaklığı sağlamak adına "Parque Expo Group" kurulmuştur. Bu yönetim bu alanla ilgili çalışmalarını 2007 yılına kadar devam ettirmiştir (URL-14).

Kentte yeni bir merkez oluşturmasına neden olan Expo'98 projesi 340 ha'lık alanı kaplamaktadır. Proje alanını; Avrupa'nın en büyük akvaryumu olan Oceanarium, Vasco da Gama alışveriş merkezi, Vasco da Gama Kulesi, Atlantic Pavilion konser salonu, Parque das Nações Marinasi, yeni binalar, restoranlar, hastane, parklar ve bahçeler oluşturmaktadır (URL-8).



Fotoğraf 6: Expo Alanında Bulunan Fonksiyonlar (URL-15)

#### 4.2.4. Oriente Transfer Merkezi

Oriente Transfer Merkezi, Lizbon'un ana ulaşım merkezlerinden biridir. İspanyol mimar Santiago Calatrava tarafından tasarlanan Oriente Transfer Merkezi, Gotik mimari özellik taşımaktadır. Expo alanı ve çevresi için önemli bir nirengi oluşturmaktadır (URL-16).



Fotoğraf 7: Oriente Transfer Merkezinin Dıştan ve İçten Görünüşü (URL-13)

Oriente Transfer Merkezi, Lizbon'un yeni merkezi olan Expo alanı ve çevresini, bölgesel demiryolu hattı, kentçi metro hattı ve şehirler arası otobüs terminali ile diğer kent ve bölgelere erişimi sağlamaktadır. Oriente Transfer Merkezi, yılda 75 milyon yolcu taşınmasıyla dünyadaki en büyük istasyonlardan biridir.

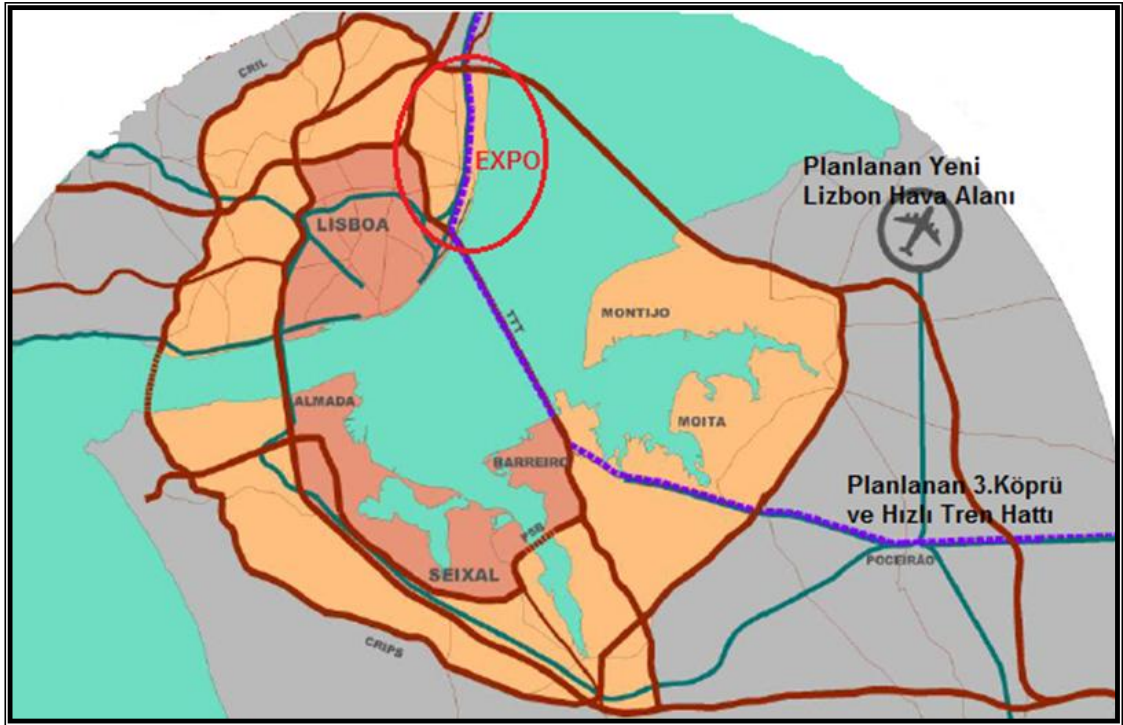
2012 PDM-Lizbon Master Planı ile onaylanan Avrupa'yı Lizbon'a bağlayacak hızlı tren hattının Lizbon'daki durağının bu istasyonda olması Orient Transfer Merkezi ve çevresini Lizbon için önemli bir ulaşım noktası yapmıştır (URL-16).





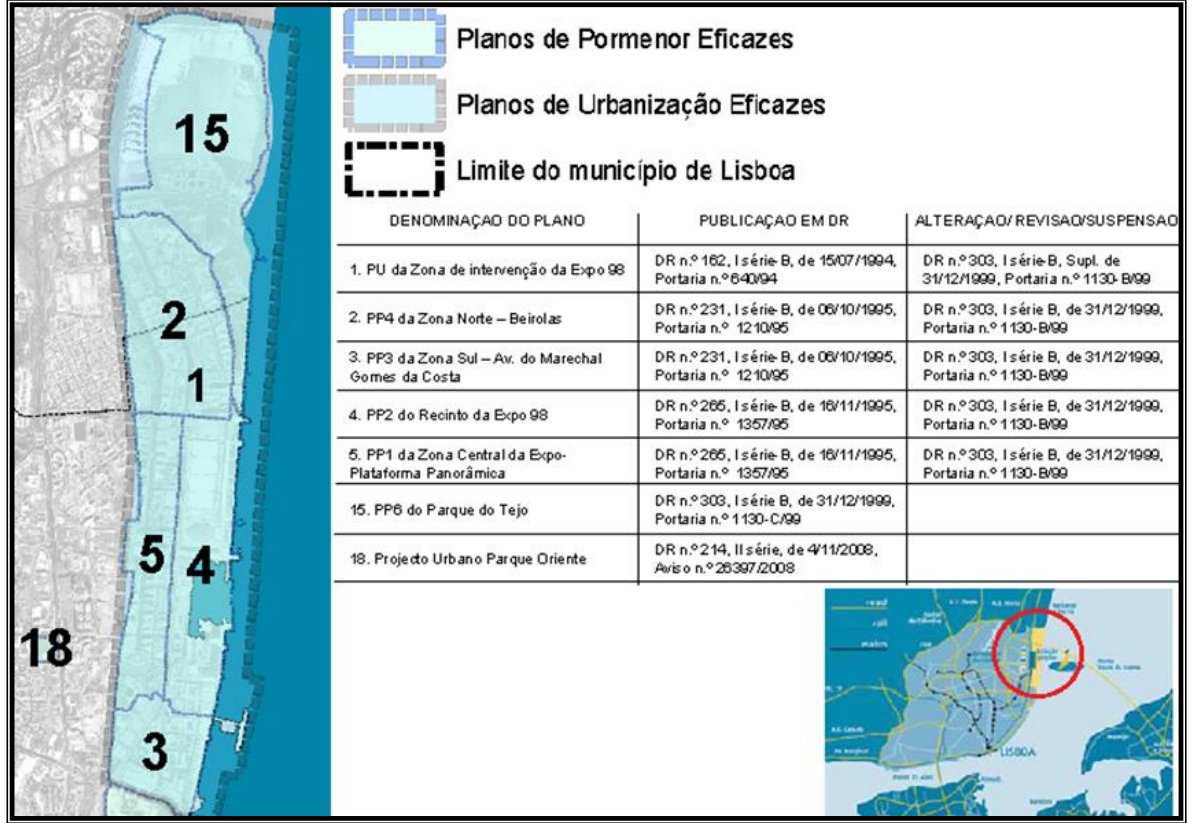
Fotoğraf 8: Oriente Transfer Merkeziden Görüntüler (URL-16)

2012 Lizbon master planı (PDM) ve 2010 Lizbon Stratejik planı ile 3.köprü ve 3.köprünün üzerinden geçecek olan hızlı tren hattı ve ikinci hava alanı (yeni Lizbon hava alanı) plan hedefleri olarak belirlenmiştir (Şekil 38). Hızlı tren hattının Lizbon için tek durağı Oriente Transfer Merkezinde planlanmıştır.



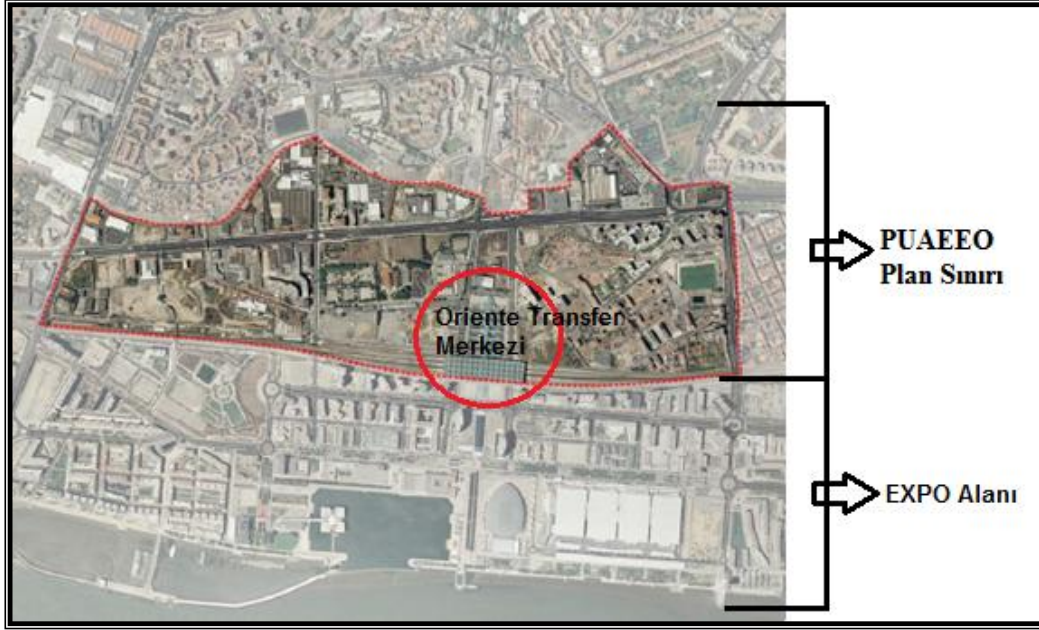
Şekil 38: Stratejik Planda Kararlaştırılan 3. Köprü ve Hızlı Tren Hattı (Pereira ve Carranca, 2009)

2012 Plano Diretor Municipal master planında (PDM), Oriente Transfer Merkezi etrafında 7 alana bölünmüş planlar vardır. Bu alanlar, parçacıl yaklaşımla planlanmış kent planları (PU) ve detay (PP) planları oluşturmaktadır (URL-10) (Şekil 39).



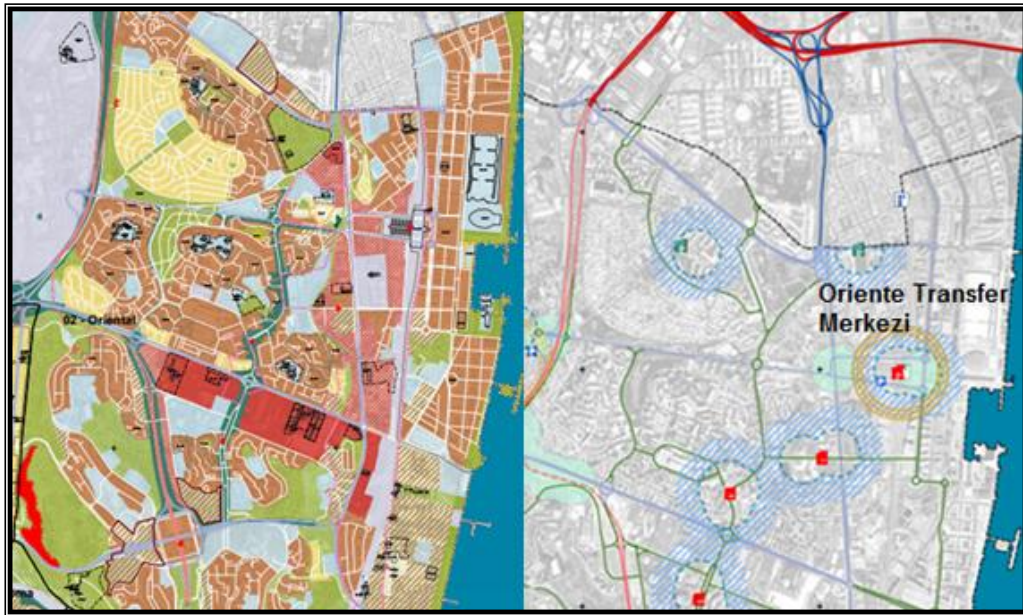
Şekil 39: Oriente Transfer Merkezi Çevresinde Planlanan Kent (PU) ve Detay (PP) Planlar (URL-10)

Bu planlardan, 1, 2, 4 ve 5 nolu planlar Expo alanı için planlanan kent planlarını (PU) oluşturmaktadır. 3 ve 15 nolu planlar ise Expo alanı çevresinde, Expo alanı ile aynı tarihlerde planlanan kent planları (PU)'dır. 18 numara ile belirtilen proje alanı ise Oriente Transfer Merkezi etrafını içine alan Plano de Urbanização da Area Envolvente a Estação do Oriente (PUAEEO) planı göstermektedir.



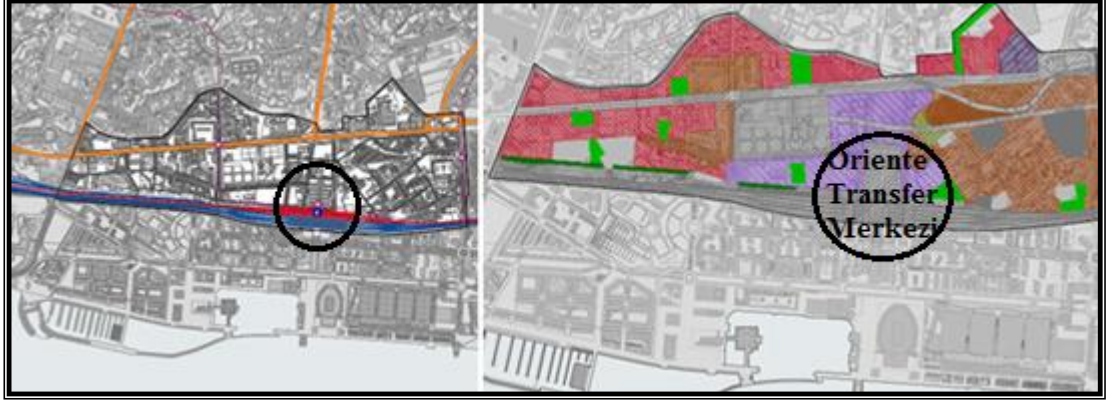
Şekil 40: Plano de Urbanização da Area Envolve a Estação do Oriente Plan Sınırı (URL-16)

Plano de Urbanização da Area Envolve a Estação do Oriente (PUAEEO) planı, 2012 Lizbon master planı (PDM) (Şekil 40) ve 2010 Lizbon Stratejik planında alınan kararlar ile önemi daha da artan Oriente Transfer Merkezi ve çevresi için 2008 yılında alınan karar ile 2010 yılında planlanmıştır.



Şekil 41: 2012 Plano Diretor Municipal (PDM) - Master Plan Kararlarında Oriente Transfer Merkezi ve Çevresi (URL-17)

PUAEEO planı, Parque das Nações (Milletler Parkı)'nın batısında yeni bir merkez oluşturmak üzere planlanmıştır. Hızlı tren hattıyla beraber yeni Lizbon hava alanını Lizbon kentiyle birbirine bağlayacak olan Oriente Transfer Merkezi yeni bir merkez oluşturacaktır.



Şekil 42: 1/5000 ve 1/2000 Ölçeğindeki PUAEEO Planı (URL-16)

Bu plan, Expo alanındaki eski endüstri alanı dönüşümünün devamı olarak planlanmıştır. Planda; servis alanları, oteller, biyoteknoloji alanları, bilgilendirme ve iletişim teknolojileri (ICT) ve kentsel lojistik alanlar önerilmiştir. Aynı zamanda bu planda eski konut alanlarının korunması önerilmiş, alanda konut alanlarıyla beraber karma kullanım planlanmıştır (URL-16).

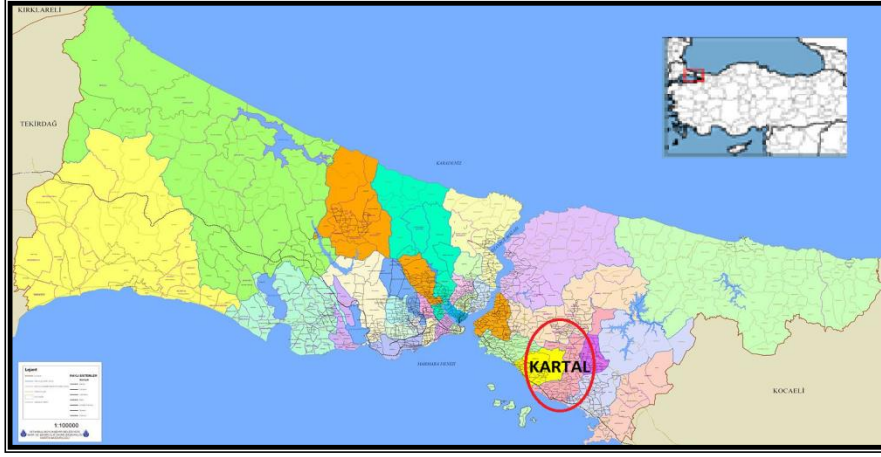


Fotoğraf 9: Oriente Transfer Merkezi ve Çevresi (URL-26)

### 4.3. İSTANBUL– KARTAL MERKEZ PROJESİ– KARTAL TRANSFER MERKEZİ ÖRNEĞİ

#### 4.3.1. Örnek İnceleme Alanı: İstanbul

İstanbul, Marmara Bölgesinde, Avrupa ve Asya kıtalarının birbirine bağlandığı noktada yer almakta, 39 tane ilçeyi metropoliten sınırları içinde barındırmaktadır. İstanbulun nüfusu 2012 nüfus sayımlarına göre 13. 854. 740 kişidir (URL-27).



Şekil 43: İstanbul'un Kentsel Yönetim Şeması ve Konumu (URL-13)

İstanbul bugün; Avrupa Birliği'ne üye veya aday statüsünde olan toplam 29 ülkenin 20 sinden daha fazla nüfusa sahip olup, bu ülkelerin yaklaşık 7 tanesinin toplam nüfusu kadarını tek başına taşımaktadır. Diğer bir deyişle; İstanbul'a Avrupa ölçeğinde bakıldığında, kentin bir 'Ülke Kent' boyutunun da ötesinde bir 'Ülkeler Bloğu' niteliğindedir (URL-28).

OECD'nin 2006 yılı Küresel Ekonomide Rekabet Edebilir Kentler Çalışması'nda ise İstanbul nüfus büyüklüğü açısından mega kentler arasında 8. sırada yerini almıştır (URL-29).

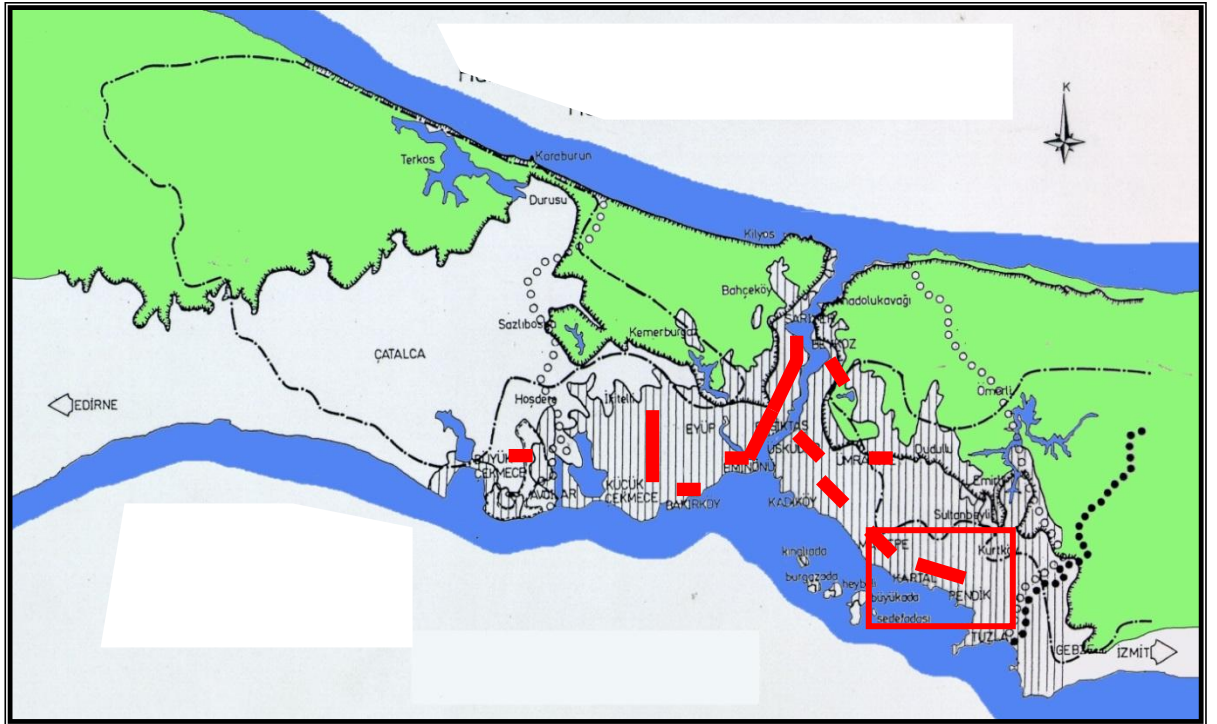
İstanbul'un nüfus büyüklüğü yanı sıra yarattığı pazar hacmi dikkat çekicidir. İstanbul'un içinde bulunduğu üretim - tüketim mekânları ile pazar payını her geçen gün arttırmaktadır. İçinde barındırdığı beşeri ve teknik altyapı üstünlükleri, coğrafi konumuna ek olarak kenti çok daha dinamik ve devingen hale getirmektedir. Bu üstünlükler, 1980 sonrası dönemde; küreselleşme, neo-liberal politikalar, yenedünya düzeni, tek pazar, yeni bölgeselcilik ve çok uluslu şirketler gibi kavramlar ile İstanbul'u bir dünya kenti yapma yönünde yeni fırsatlar sunmuştur.

Küreselleşme süreci ile başlayan bu dönemi iki döneme ayırmak mümkündür:

- 1980–1990 arası dönem: İstanbul’un mekânsal gelişimine, yeni ekonomik ve siyasal kararlara bağlı olarak yeni bir çehre kazandırmıştır. Kentin mekânsal yayılımının hızlılık düzeyi daha da artmıştır. Bir yandan yeni yerleşme alanları oluşmuş, öte yandan mevcut yerleşmeler gelişerek büyümüşür.
- 1990’dan günümüze kadar ki dönem: Uluslararası sermayenin çekiciliğine dayandırılan yaklaşımdaki “Küresel Kent” vurgulamaları İstanbul’un gelecekteki kimliğinin etkileyecek beklentileri içermektedir.

Bu dönem içinde İstanbul’un mekânsal yapısı üç değişim ögesini yaşamaya başlamıştır. Bunlar:

- Kentsel yapı içinde yeni mekânsal gelişim eksenlerinin oluşması: İstanbul’un kentsel gelişiminde 2000’li yıllar sonrasında dikkati çeken önemli değişim ögesi, MİA’nın da gelişimine bağlı olarak, yeni oluşan “mekânsal gelişme aksları”dır (Örneğin: Mecidiyeköy – Zincirlikuyu – Maslak, *Kozyatağı - Ataşehir – Kartal*, Bakırköy - Güneşli – İkitelli eksenleri vb.) (Şekil 44)



Şekil 44: İstanbul Mekânsal Gelişme Aksları (URL-31)

- Kentin merkezi ve fonksiyonel alanlarında yaşanan değişim süreci:
  - İstanbul sanayisinin desantralizasyon sürecine girmesi ve buna bağlı olarak sanayi alanlarının yer değişimi
  - Hizmet alanlarının büyümesi ve yoğunlaşmasıdır.
- Konut alanlarında yaşanan değişim eğilimidir.

İstanbul'da küreselleşme süreciyle başlayan mekânsal değişimler, İstanbul kent formu gelişiminde değişikliklere yol açmaktadır.

#### **4.3.2. 2000 Sonrası İstanbul Planlama Süreci**

2000 yılı sonrası İstanbul planlama sürecinde onaylanan ve Kartal Merkez Projesini kapsayan planlar aşağıda belirtildiği gibidir:

- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (2009)
- 1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı (2007)
- 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı (2008)
- 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planı (2012)
- 1/5000 Ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı (2011)

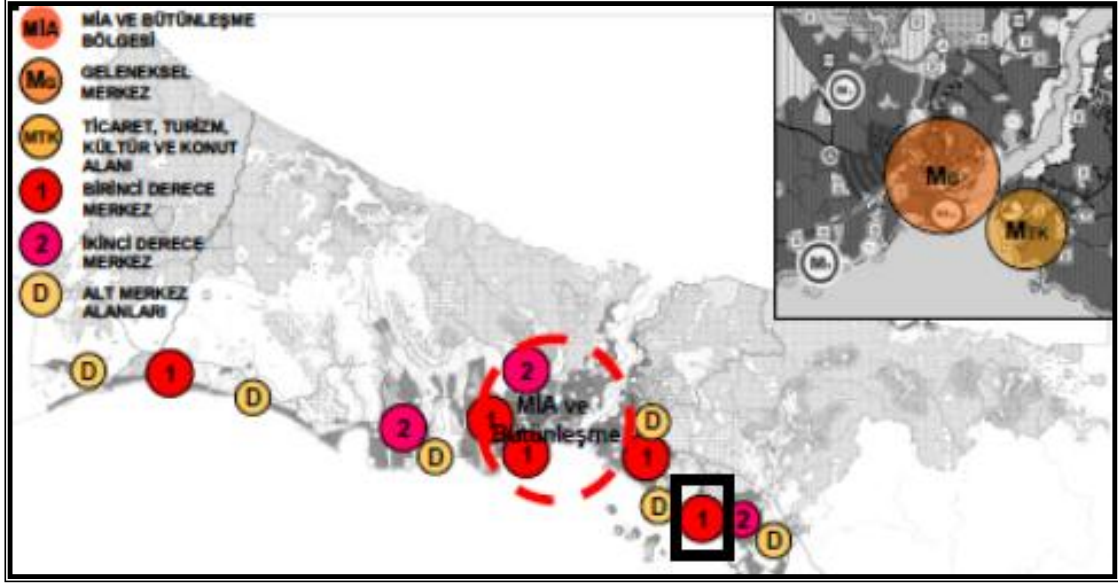
*1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında (2009);* İstanbul Metropolitan Alanı içerisinde merkezler kademelenmesinin oluşturulması ve İstanbul'un iki yakası arasındaki ekonomik, sosyal ve yapısal dengesizliklerin önüne geçilmesini hedeflenmektedir.

Bu kapsamda 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı İstanbul Anadolu Yakası 2023 planlama vizyonu; Anadolu Yakası bütününde; ekonomik etkinlik düzeyi açısından (başta hizmet sunumu olmak üzere) kendi içinde dengeli, güçlü ulaşım ilişkilerine sahip, sürdürülebilir yaşam çevrelerinin yaratılması olarak ortaya konmuştur (URL-38).

Bu çerçevede Kartal, Anadolu Yakası'nda ön plana çıkan önemli bölgelerden biri olarak tanımlanmıştır. Bölgenin sanayiden hizmete dönüşüm potansiyeli planlamada girdi olarak değerlendirilmiş ve üst düzey merkez kimliği ile Kartal'ın merkezler kademelenmesinde yerini alması öngörülmüş, 2009 yılı ÇDP'inde Birinci Derece Merkez Bölgesi (M1) olarak kabul edilmiştir<sup>24</sup> (Şekil 45 ve Şekil 46).

<sup>24</sup> ÇDP'inde, Anadolu yakasında Kozyatağı ve Kartal olmak üzere iki tane Birinci Derece Merkez Bölgesi planlanmıştır (URL-28).

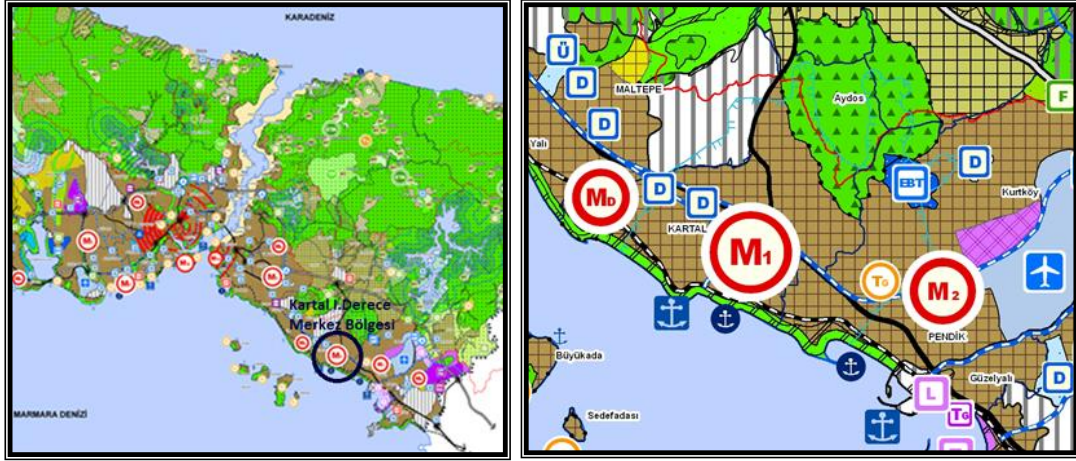
Kartal ilçesinin; “hinterlandı”nın güçlü olması, merkezi işlevlere dönüşmeye istekli olması ve bu potansiyeli taşıması yani “elde edilebiliyor”, “ulaşılabilir” ve “uygun altyapı ve donatılara sahip olması” Birinci Derece Merkez Bölgesi olmasını sağlamıştır (URL-30).



Şekil 45: İstanbul Merkezler Kademelenmesi (URL-28)

Kartal Birinci Derece Merkez Bölgesi'nin gelişiminin İstanbul metropolü için önemi;

- İstanbul metropolünün doğu ve batı yakası arasındaki hizmetler sektörü ve merkezler açısından mevcut olan dengesizliğini en aza indirmek,
- Doğu yakası için yeni hizmet alanları ve merkezler oluşturmak,
- Mevcut sanayi birimlerinin desantralizasyonunu sağlamak,
- Boşalan sanayi alanlarını hizmet alanlarına dönüştürmek,
- Ticaret, konut, turizm, sosyal ve kültürel donatı alanları geliştirmek ve bu alanlar arasında ulaşım bağlantılarını güçlendirip çeşitlendirmek,
- Proje alanını doğu yakasının yeni ve önemli bir merkezi haline getirmektir (URL-31).



Şekil 46: ÇDP’ında Kartal Birinci Derece Merkez Bölgesi ve Konumu (URL-28)

Aynı zamanda Kartal ilçesinin, mevcutta kullanılmayan büyük taşınmazların ve sanayi alanının bulunması, yakın çevrede uluslararası ilişkileri sağlayacak hava alanının bulunması, demiryolu, denizyolu, D100 ve D80 karayolu bağlantıları ve Kadıköy-Kartal metro hattı bağlantısı ile Kartal kent merkezinin ulaşım altyapısının çok yönlü olarak gelişmekte olması da bu özelliğini desteklemektedir.

Kartal ilçesi, ÇDP öngörülere çerçevesinde bölgede çoğu atıl durumda olan sanayi alanlarının desantralizasyonu ile ticaret-alışveriş alanları, oteller, ofis, yönetim merkezleri ile birlikte, finans, sigorta, muhasebe, yazılım faaliyetleri, hukuk danışmanlığı, reklamcılık gibi servis sektörlerinin, yüksek standartlara sahip donatı alanlarının (tiyatrolar, sinemalar, sergi salonları, müzeler, parklar vb.) ve konutların yer alacağı çok fonksiyonlu bir merkez olarak öngörülmektedir (URL-38).

*1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planında (2007)*, planın temel stratejileri doğrultusunda alt ölçek çalışmalarda yönlendirici olması amacıyla Özel Planlama ve Özel Proje Alanları önerilmiştir.

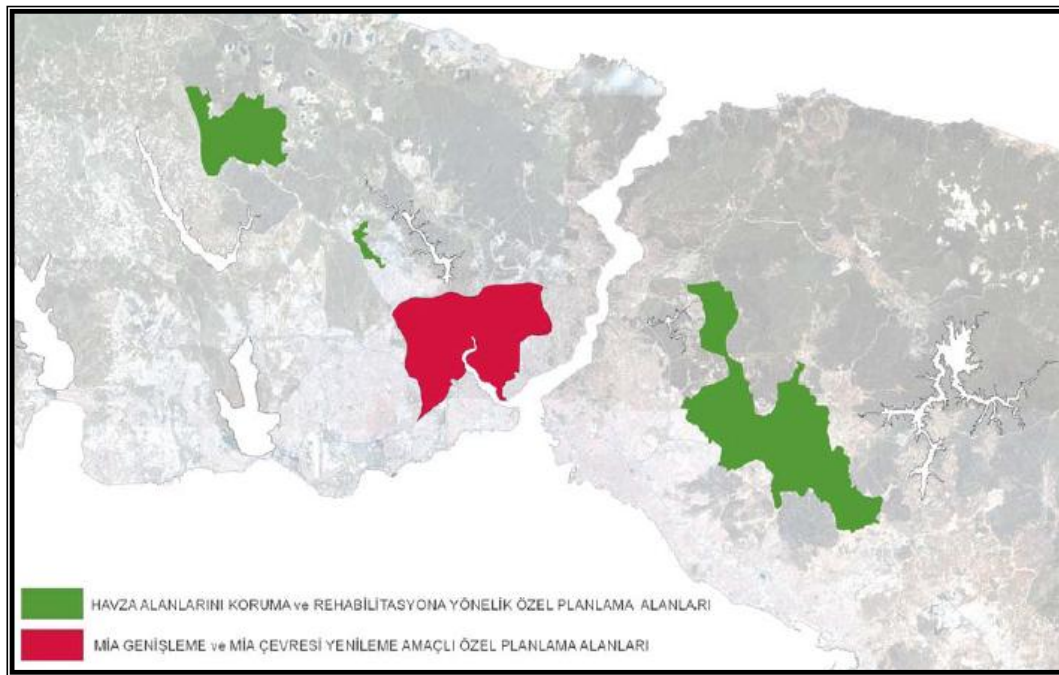
Kartal Merkez Projesi yer aldığı bu planda, “Kartal Üst Düzey Merkez Özel Proje Alanı<sup>25</sup>” olarak isimlendirilmiş, İBB’nin Plan Ana Stratejilerini oluşturan çalışmasının Özel Planlama ve Özel Proje Alanları raporunda (2007) irdelenmiştir.

Özel Planlama Alanları: Mevcut yapılaşmış alanlarda, sektörel dönüşüm, ekonomik gelişim, ekolojik sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi ve deprem güvenlik kriterleri bakımından İstanbul’un bütünü için öneme sahip olan ancak mevcut yapısı itibarıyla

<sup>25</sup> Bu alan, tez kapsamında 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planında ki isim ile uyumlu olması adına “Kartal Merkez Projesi” olarak adlandırılacaktır.

problem teşkil eden, alansal olarak genellikle birden fazla belediyeyi kapsayan ve yapısı itibariyle bütüncül bir planlama yaklaşımı ile korunması, yenilenmesi düşünülen, finansal, yasal ve yönetsel açılardan “Özel Uygulama Modeli” geliştirilmesi gereken alanlardır. Bu planların 1/10.000-1/15.000 ölçeği detayında ve bütününde geliştirilmesi önerilmektedir.

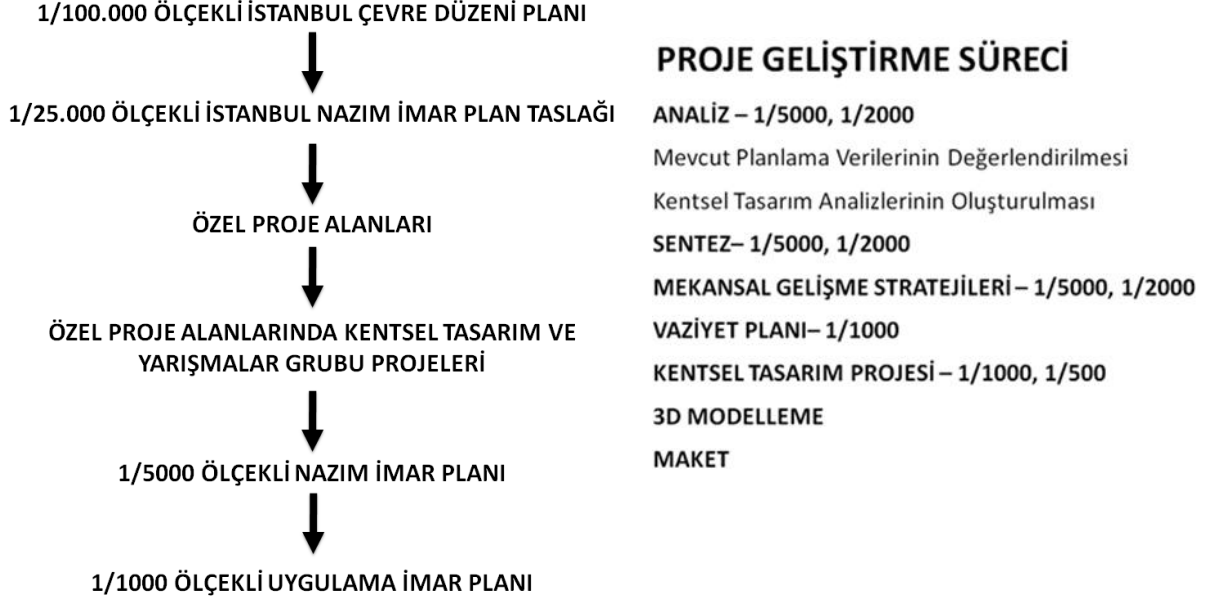
İstanbul’da Özel Planlama Alanları, havza alanlarını koruma ve rehabilitasyona yönelik ve MİA genişleme ve MİA çevresi yenileme amaçlı özel planlama alanlarıdır (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007) (Şekil 47).



Şekil 47: İstanbul’da Planlanan Özel Planlama Alanları (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007)

Özel Proje Alanları: Plan ana kararlarının gerçekleşmesi için önemli olan stratejik bölgelerdir. Plan’ın hedefleri kapsamında İstanbul kent formunun gelişimi ve yönlendirilmesi açısından önem taşıyan, merkezin desantralizasyonu, sanayiden hizmet sektörüne dönüşüm gibi açılardan önemli görülen proje alanlarıdır. Bu alanlar 1/10.000 veya 1/5.000 ölçek ile 1/1000 ölçek ve detay ölçeklerde çalışma yapılması gereken alanlardır.

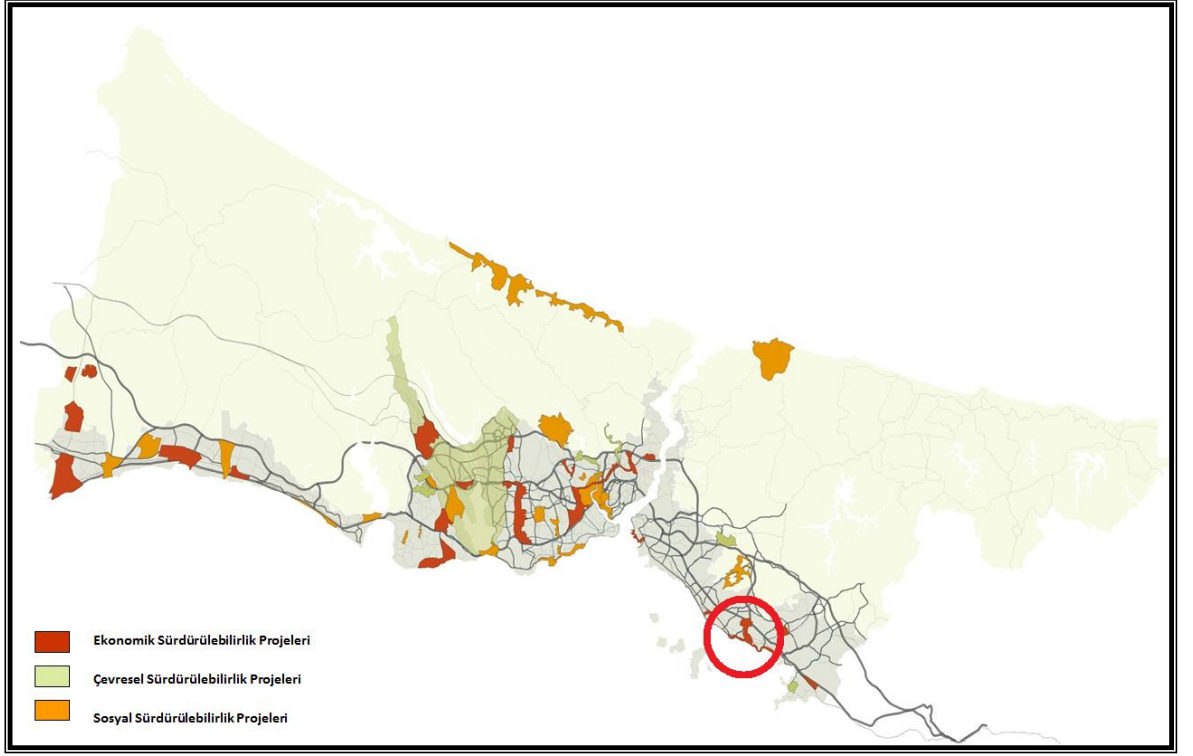
Özel proje alanlarının proje geliştirme süreci ve diğer planlar ile olan ilişkisi aşağıdaki gibidir:



Şekil 48: Özel Proje Alanlarının Proje Geliştirme Süreci ve Diğer Planlar ile Olan İlişkisi (İMP, 2007)

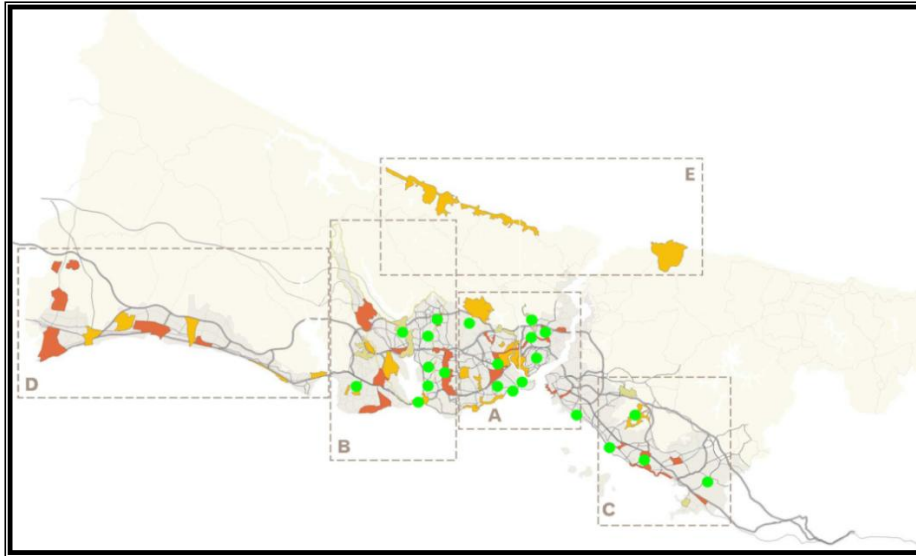
İstanbul’da amaç, hedef ve stratejilerine göre üç tür Özel Proje Alanı önerilmektedir. Bunlar:

- Çevresel sürdürülebilirlik amaçlı özel proje alanları,
- Ekonomik gelişme amaçlı özel proje alanları,
- Sosyal sürdürülebilirlik amaçlı özel proje alanlarıdır (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007).



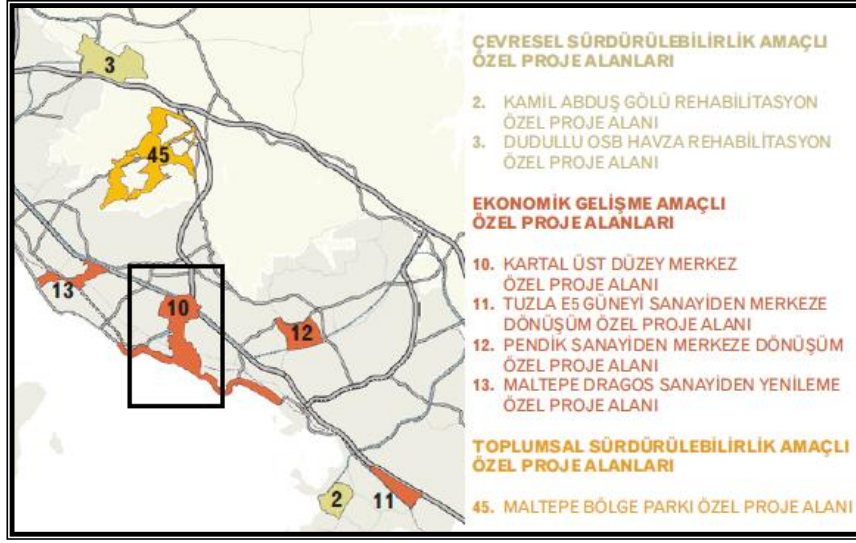
Şekil 49: İstanbul’da Planlanan Özel Proje Alanları ve Kartal Merkez Proje Alanı’nın Konumu (İMP, 2007)

Özel Proje Alanları Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu Projeleri olarak beş bölgeye ayrılmıştır. Kartal Üst Düzey Merkez Özel Proje Alanı C bölgesinde yer almaktadır (Şekil 50).



Şekil 50: Özel Proje Alanları Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu Projeleri (İMP, 2007)

Kartal Merkez Proje Alanı, Ekonomik Gelişme Amaçlı Özel Proje Alanları bölümünde, Sanayiden Merkeze Dönüşüm başlığı altında planlanmıştır (Şekil 51).



Şekil 51: Kartal Merkez Projesi Alanı ve Çevresindeki Projeler (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007)

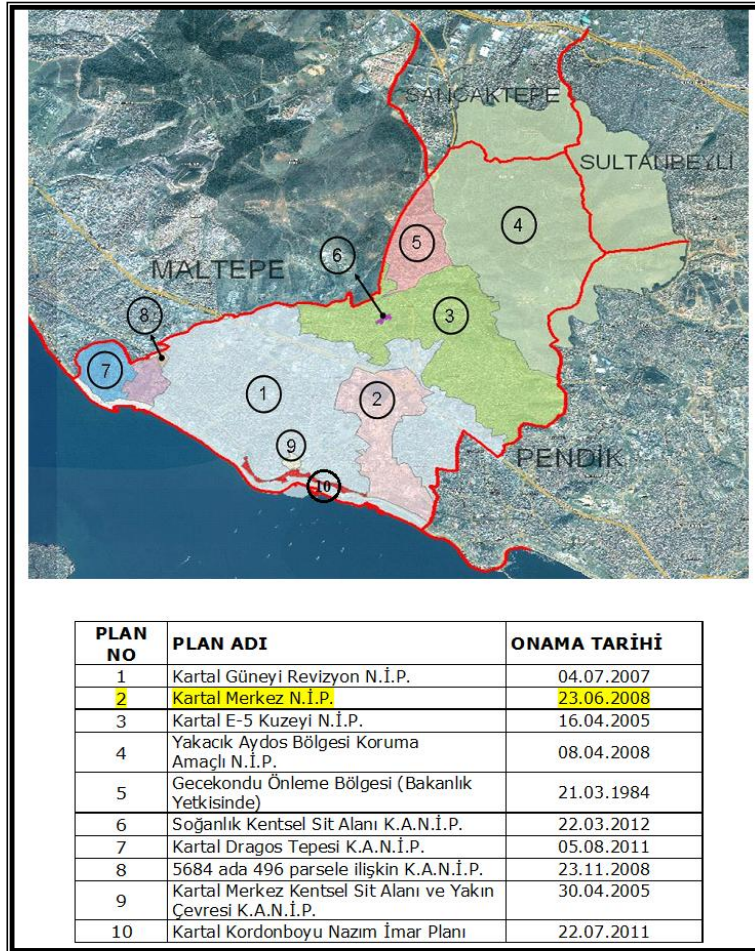
Kartal Merkez Proje Alanını önemli kılan faktörler;

- Proje alanındaki sanayi alanlarının potansiyel dönüşüm alanı olması,
- Proje alanının Sabiha Gökçen Havalimanı'na yakınlığı,
- Proje alanından Avrupa yakası ile deniz yoluyla bağlantı kurma olanağı,
- Proje alanının Gebze Sanayi Bölgesi'ne yakınlığı,
- Proje alanından Marmaray ve Kadıköy-Kartal metro hattının geçmesidir.

Kartal Merkez Proje Alanı ile uluslar arası rekabet düzeyi yüksek hizmetlerin ihtiyacı olan nitelikli ofis alanlarının oluşturulması, nitelikli konut alanlarının yaratılması ve meskun konut alanlarında donatı standartlarının iyileştirilmesi, kıyı alanlarının kamusal/rekreatif kullanımlar ile desteklenerek konut-merkez alanları ile kıyı arasındaki bağlantının sağlanması, deniz yolu sistemini geliştirmek hedefine ulaşmak için mevcut Kartal İskelesi'nin fiziksel olarak yeniden düzenlenmesi ve kapasitesinin artırılması amaçlanmaktadır (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007).

Bu alanda 1/25.000 Nazım İmar Planı önerisinde; alan üst düzey merkez olarak tanımlanmış, yüksek yoğunluk ile birlikte, alanda karma kullanım (ofis, konut, kültürel kullanımlar, kıyı rekreasyon alanları) önerilmiştir (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007). Bu öneriler doğrultusunda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin girişimleriyle 2006 yılında uluslararası bir yarışma açılmış, ünlü mimar Zaha Hadid'in projesi konsept proje olarak seçilmiş, projenin 10 yılda tamamlanması öngörülerek proje 2008 yılında onaylanmıştır (URL-34). Bu projenin detayları ile 4.3.2. bölümde detayları ile açıklanacaktır.

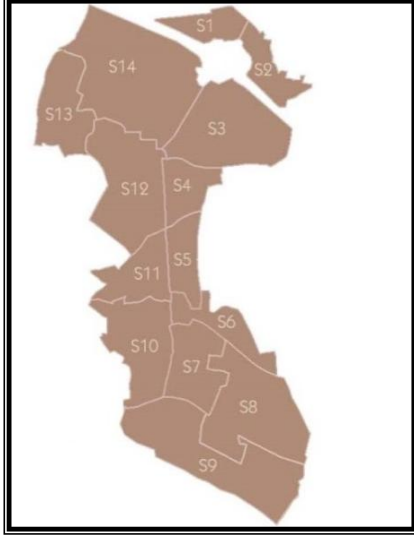
1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı (2008)<sup>26</sup>, Kartal ilçesinde yapılmış on adet Nazım İmar Planlarından biridir.



Şekil 52: 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Plan Sınırı ve Çevresindeki Onanmış Planlar (URL-39)

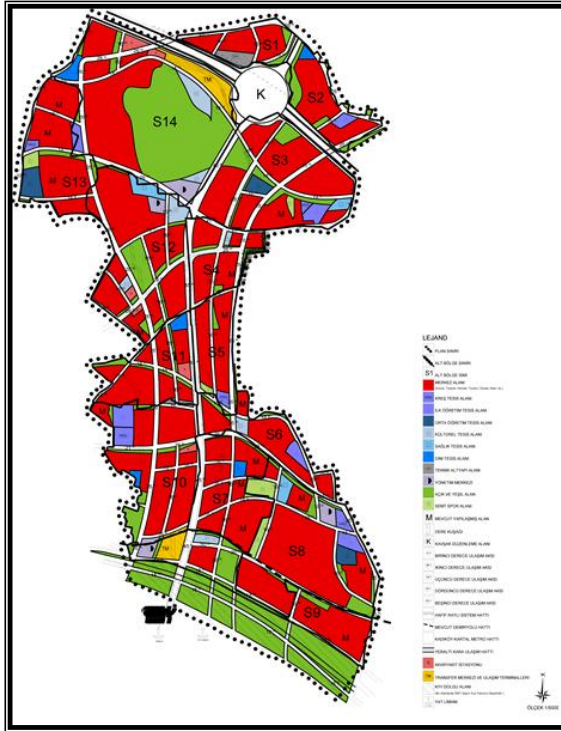
<sup>26</sup> URL-38 ve URL-39 kaynaklarından derlenerek hazırlanmıştır.

1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı alanı, mevcut kadastral sınırlar göz önünde bulundurularak oluşturulmuş, 14 tane alt bölgeye ayrılmıştır.



Şekil 53: Planlama Alt Bölgeleri (URL-38).

Uygulama İmar Planı, planlama alanının tamamında bütünsel olarak hazırlanmış, ancak planlama alt bölgeleri, imar uygulaması için ayrı birer 'Düzenleme Alanı' olarak ele alınmıştır. Proje alanında nüfusun ortalama 30.000-35.000 kişi olacağı düşünülmektedir.



Şekil 54: 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı (2009) (URL-38)

Kartal Merkez Nazım İmar Planında;

- Alanda hizmet ve ticaret sektörünün etkinliği arttırılması, bürolar, bankalar, iş merkezleri, kültür endüstrileri ile bağlantılı ileri teknolojinin kullanıldığı merkezler, alışveriş merkezleri, lokantalar, kafeler, yönetim merkezleri, mobilya, otomobil vb., satış merkezleri ile showroomları yer alması,
- Konser salonu, tiyatrolar, sinemalar, kongre yapmaya elverişli çeşitli büyüklükte salonlar, resim galerileri gibi aktivitelerin de yer alacağı kentsel donatı alanları,
- Bölgede gece-gündüz kullanım dengesinin sağlanması amacıyla konut işlevinin yer alması, bu nedenle planlama alanı bütününde toplam inşaat alanının max %50 sinde konut yapılabilme olanağı sağlanması,
- Kadıköy-Kartal arasında uygulamaya başlanmış olan metro sistemine ek olarak kuzey güney bağlantısını sağlayacak olan hafif raylı sistem ile kesintisiz ulaşım sağlanarak kıyı ile bölge arasındaki ilişkinin desteklenmesi,
- Merkez ile kıyının bütünleştirilmesi doğrultusunda sahil yolunun da zemin altına alınması,
- Uzun vadede Marmaray Hattı'nın zemin altına alınması, geliştirilecek kentsel tasarım projesi ile kıyı ve merkezin bütünleştirilmesinin sağlanması, bu aksın hafif raylı sistem ile kesiştiği ve marinaya ulaştığı noktalarda istasyonlar ve Transfer Merkezinin yer alması,
- Deniz ulaşımının desteklenmesi amacıyla metropolün batı yakasına güçlü bir deniz bağlantısı kurulması öngörülmekte ve bu kapsamda yeni iskele ve marina alanı öngörülmektedir.

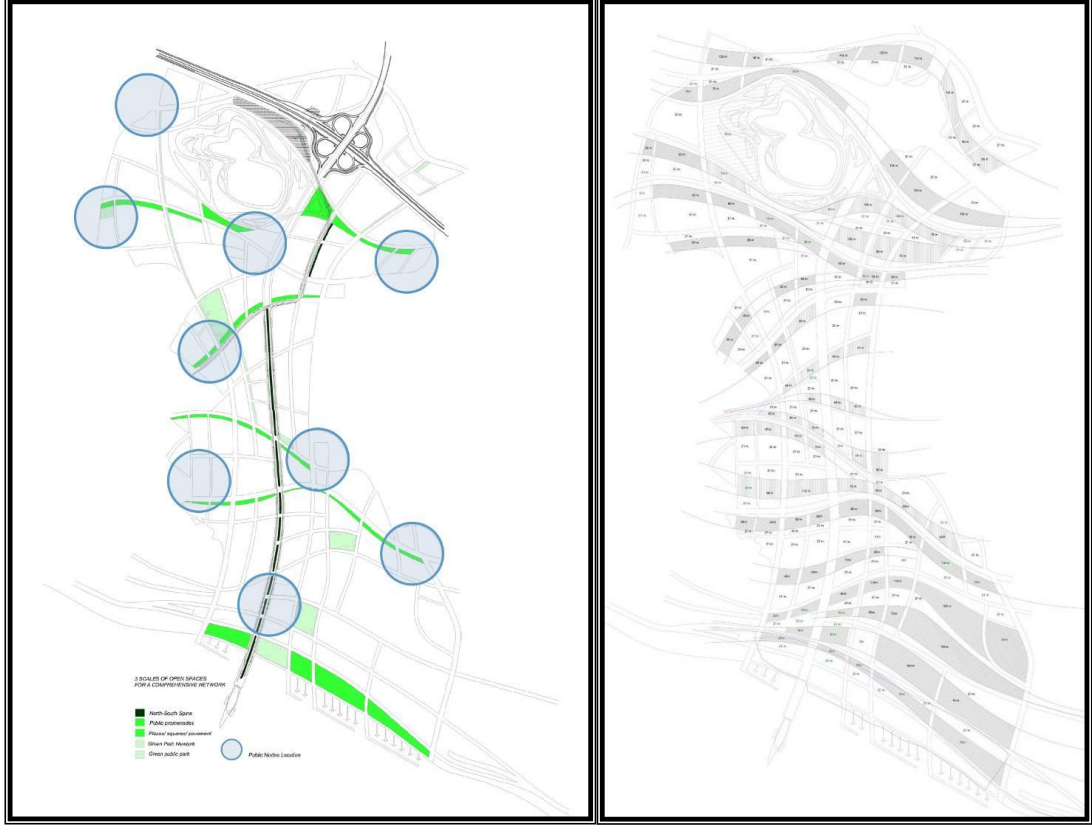
*1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planı (2012)<sup>27</sup>, 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı'nın öngördüğü mekânsal işlevlerin ve kullanımların, planlama alt bölgeleri bazında detaylandırıldığı, yapılaşma koşullarının tarif edildiği ve mekânsal plan şemalarını içermektedir.*

Kartal Merkez Uygulama İmar Planında mekânsal bütünleşme prensibine uygun olarak, doğu-batı doğrultusunda yeni caddeler, kamuya açık yürüyüş koridorları, yapı şeritleri ve işlevsel bantlardan oluşan bağlantılar önerilmiştir.

---

<sup>27</sup> URL-38 kaynağından derlenmiştir.

Taban alanı yoğunluklarında değişiklikler yaratarak ve doğu-batı yükseklik hatlarını belirleyerek, doğu-batı bantlarının gerçekleşmesini sağlayan bir yapı peyzajı ve yapılaşma şeritleri oluşturulmuştur (Şekil 55).



Şekil 55: Birbirine Bağlı Açık Alan Ağı, Donatılar ve Yapılaşma Şeritleri (URL-38)

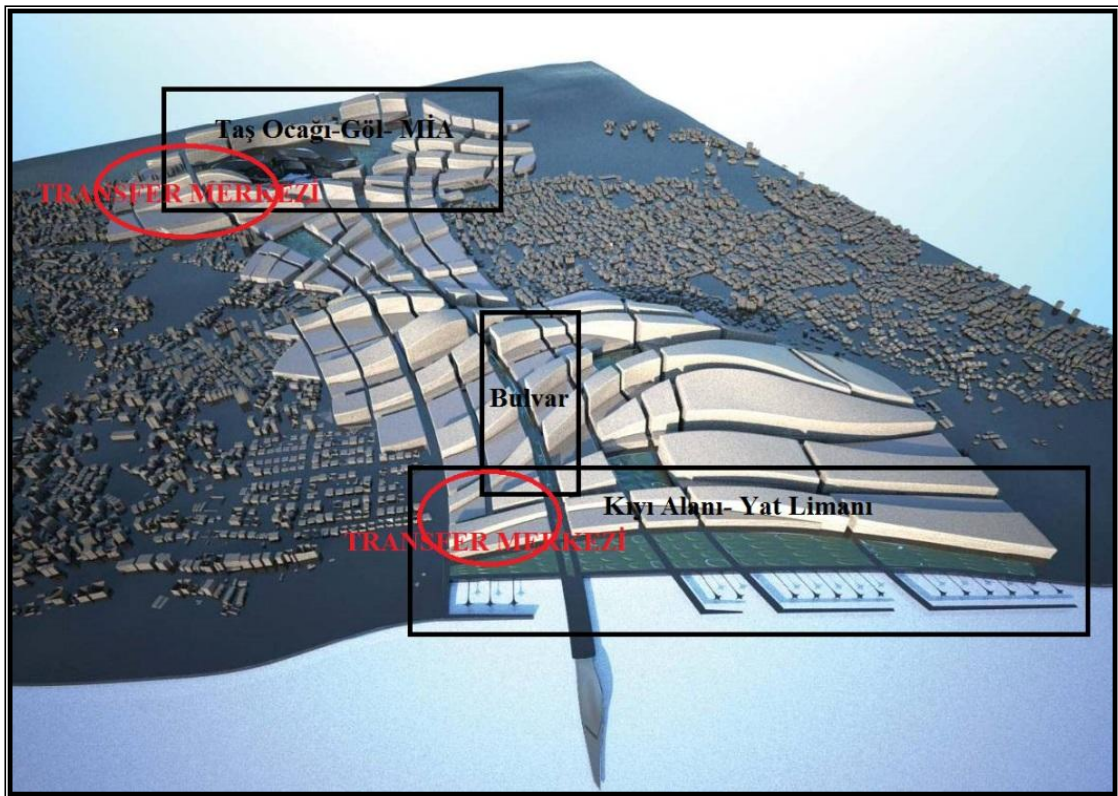
Alan bütünündeki odakları birbirine bağlayan bu omurga, Hafif Raylı Sistem hattı ile desteklenmiştir. Kamusal mekânların ve yerleşim alanlarının oluşması için büyük bir fırsat oluşturan bu hat, planın çok önemli bir parçası olmuştur.

Planda, üç odak noktası seçilmiştir, bu odaklar bütün projenin nirengi ve çekim noktaları olarak belirlenmiştir. Bu odak noktaları aşağıda belirtildiği gibidir;

- Taş Ocağı-Göl-MİA: Ü yükseklik bölgesinden biri olan bu alanda rekreasyon-eğlence, turizm ve ofis işlevlerinin yer alması önerilmiştir. Bu alanın metro aktarma merkezinin bulunduğu Transfer Merkezi ile doğrudan bağlantısı bulunmaktadır.
- Bulvar (45 m'lik Ana Yol): Proje alanını kuzeyden güneye bağlayan bulvar aynı zamanda yoğun bir kamusal aktivite alanının omurgasını oluşturmaktadır.

Sürekli gösteren geleneksel zemin kat ticaret kullanımının yer alması önerilen bulvarın ortasında, alışveriş stantlarının, geçici pazarların ya da geçici kültürel yapıların yer alabileceği, 9,6 m genişliğinde ağaçlı yürüme yolu önerilmektedir.

- Kıyı Alanı- Yat Limanı: Hafif raylı sistemin, Marmaray istasyonu ve vapur iskelesinin kesişim noktasının oluşturduğu ve bütün bunların entegre olduğu Transfer Merkezi ile odak niteliğindeki bu alan, üstlendiği önemli fonksiyonlar, turizm ve ticaret alanları ile birlikte büyük bir Peyzaj Projesi olarak ele alınması önerilmiştir.



Şekil 56: Odak Noktaları ve Transfer Merkezleri ile İlişkisi (URL-38)

Bu odak noktaları, topoğrafyayı takip eden, Hafif Raylı Sistem hattı ve kamusal işlevlerle desteklenen, kuzey-güney istikametindeki bulvar ile birbirine bağlanmaktadır.

Planda aynı zamanda yükseklik bölgeleri belirlenmiş, bu bölgeler emsal ve oturma alanları göz önünde bulundurularak oluşturulan 'Kent Silueti'nin 3 boyutlu modeli'nden yola çıkılarak elde edilmiştir. Bu yaklaşım, araç trafiği, yaya hareketleri, gündüz ve gece trafik yoğunluğu dinamikleri ve yapı tipolojileri arasında

arazi boyunca oluşacak çeşitlilikleri desteklemektedir. Bu çeşitlilikler mekânsal algıdaki kaliteyi ve değişkenliği artırırken, arazi içinde belirgin kentsel kimliklerin ortaya çıkmasına, dolayısıyla özgün semtlerin yaratılmasına olanak tanıyacaktır.

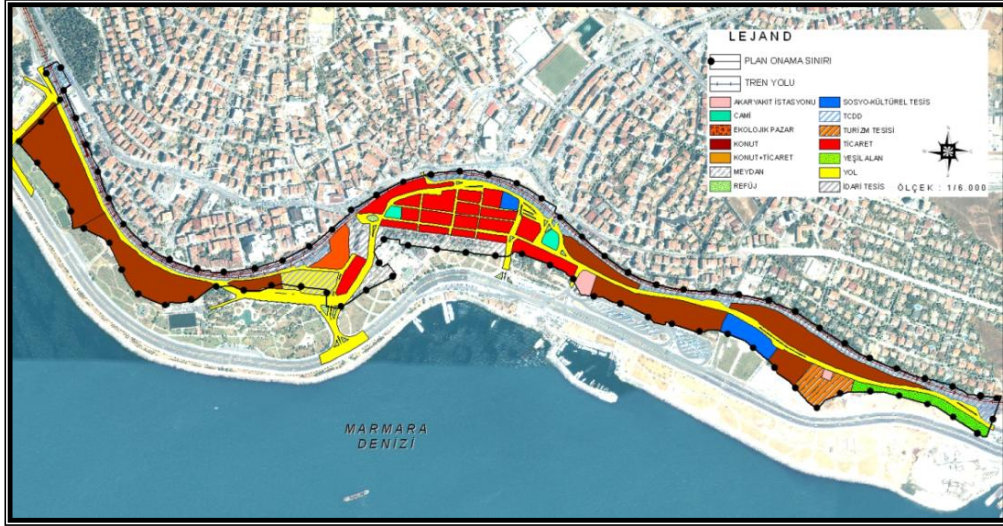
*1/5000 ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı (2011)<sup>28</sup>*, Kartal İlçesi sınırları içerisinde, Kordonboyu Mahallesi'nde yer almaktadır. Yaklaşık 28.29 hektarlık bir alanı kapsayan plan aynı zamanda Kartal Üst Düzey Merkez Projesinin kıyı şeridinin bir kısmını kapsamaktadır.



Şekil 57: Planlama Alanının Kartal İlçesi İçindeki Konumu (URL-40)

Planlama alanı ağırlıklı olarak, Kartal İlçesi'nin geleneksel merkezini oluşturan ticaret kullanımlarından ve kıyıda yüksek katlı konut alanlarından oluşmaktadır. Yapay eşiklerle sınırlandırılmış olan planlama alanının güneyinde rekreatif kullanımların yer aldığı Kartal sahil dolgu alanı ve doğu yakası sahil yolu; kuzeyinde ise önemli bir toplu taşıma sistemi olan Haydarpaşa-Gebze banliyö raylı sistem hattı yer almaktadır.

<sup>28</sup> URL-40 ve URL-37 kaynaklarından derlenerek hazırlanmıştır.



Şekil 58: 1/5000 Ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı Arazi Kullanım Analizi (URL-40)

1/5000 ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı'nın temel amacı; mevcut yerleşme dokusu içerisinde düzensiz ve sağlıksız yapılaşmış alanların sıhhileştirilmesi ve yapılaşmakta olan kentsel alanlardaki donatı alanlarını artırarak kentsel yaşam standartlarının yükseltilmesidir.



Şekil 59: 1/5000 Ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı (URL-40)

1/5000 ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı alanı özelinde ortaya konan planlama ilkeleri:

- Kartal İlçesi'nin geleneksel kent merkezinin iyileştirilmesi,
- Düzensiz gelişen alanların kent bütünü ile ilişkili yeniden yapılanması ve iyileştirmesi,
- Metropolitan alan içinde yaşam standardını yükseltecek, olası afet zararlarını en aza indirecek maksimum ve minimum yoğunluk değerlerine göre planlama anlayışı geliştirmek,
- Kamu mülkiyetindeki alanların kamu yararı gözetilerek, halkın donatı gereksinimini karşılayacak şekilde planlanması,
- Planlama alanındaki afete karşı güvensiz, plansız ve kaçak-sağlıksız gelişmenin önüne geçilerek bu alanların planlı gelişiminin sağlanması şeklindedir.

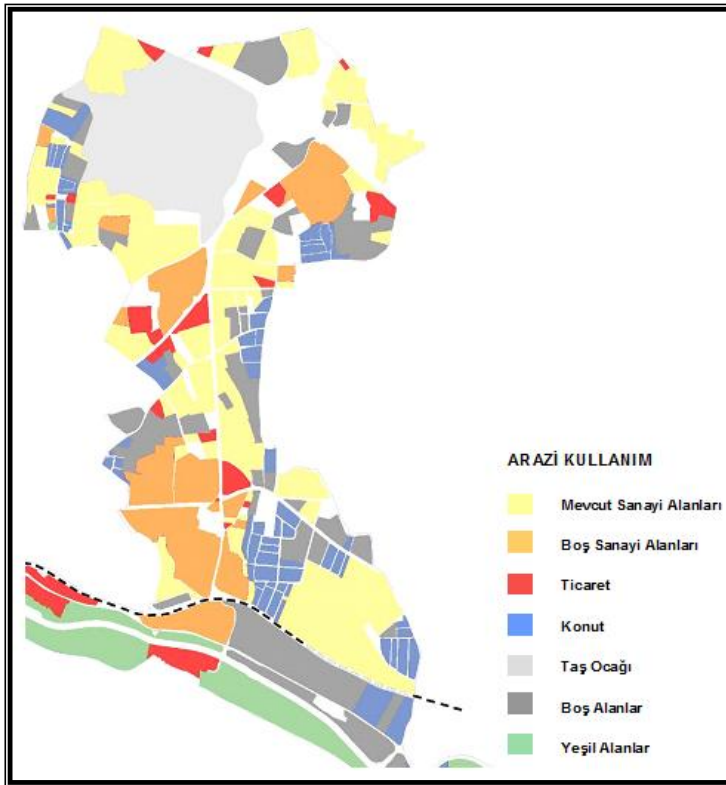
2011 yılında onaylanan Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı;

- Planla, bölgenin çok üstünde yapılaşma koşulları belirlendiği, bu açıdan şehircilik ilke ve esasları ile kamu yararı ilkesine aykırı olduğu,
- Plan ile birlikte getirilen “Özel Proje Alanı”nın gerek yapılaşma koşulları, gerekse kamu yararından uzak olarak getirdiği fonksiyonları açısından ayrıcalıklı imar hakkı oluşturduğu,
- Donatı alanlarının plan ile birlikte getirilen nüfusun ihtiyaçlarının uzağında olduğu, hâlihazırda yoğun olan altyapıyı kullanılamaz hale getireceği,
- Planın, belirlediği Plan ve plan notları ile mevcut sosyal ve teknik donatı dengesi bozulmakta, kıyı alanlarında ve sahil şeridinde öncelikle kamu yararının gözetilmesi hususundaki ilkelere aykırılık taşıyan, sahil şeridinde nüfus ve yapı yoğunluğunu arttıran bir plan olması,
- Kıyı Kanununa aykırı olduğu,
- Sosyal Donatı Alanlarının büyüklük ve yerleri açısından belirsizlikler taşıdığı sebeplerinden dolayı yürütmeyi durdurma kararı almıştır.

### 4.3.3. Kartal Merkez Projesi

Kartal Merkez Projesi, İstanbul Metropolitan Alanı'nın doğu ve batı yakası arasındaki hizmetler sektörü ve merkezler açısından mevcut olan dengesizliğini minimize etmek, Doğu yakası için yeni hizmet alanı ve merkezi oluşturmak, mevcut sanayi birimlerinin desantralizasyonunu sağlamak, boşalan sanayi alanlarını hizmet alanlarına dönüştürmek, ticaret, konut, turizm, sosyal ve kültürel donatı alanları ile rekreasyon fonksiyonlarını yerleştirmek, fonksiyon alanları arasındaki ulaşım bağlantılarını güçlendirip çeşitlendirerek proje alanını, doğu yakasının 1. Derece Kentsel Alt Merkez haline getirmek amacıyla planlanmıştır (URL-35).

Kartal Merkez Projesi 360 ha'lık bir alanı kapsamaktadır. Planlama alanının mevcut arazi kullanımı değerleri incelendiğinde; çalışma alanı olarak sanayi alanlarının 92 ha alan ve % 16.5'lik bir oranla ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Boş sanayi alanları ise 47 ha alan kaplamaktadır. Proje alanının içinde sanayi alanlarının arasında sıkışmış konut alanları da bulunmaktadır. Konut alanlarının büyüklüğü ise 42 ha'dır (URL-38).



Şekil 60: Kartal Merkez Projesi Arazi Kullanımı (URL-38)

Ticaret+konut alanlarının büyüklüğü 28 ha.'dır. Kartal İlçesi geleneksel merkezinde bulunan bu alanlarda binaların tümüyle ticaret ve hizmet birimi olarak kullanılmasının yanında ticaret+konut fonksiyonunun beraber olduğu birimler de yer almaktadır (URL-38).



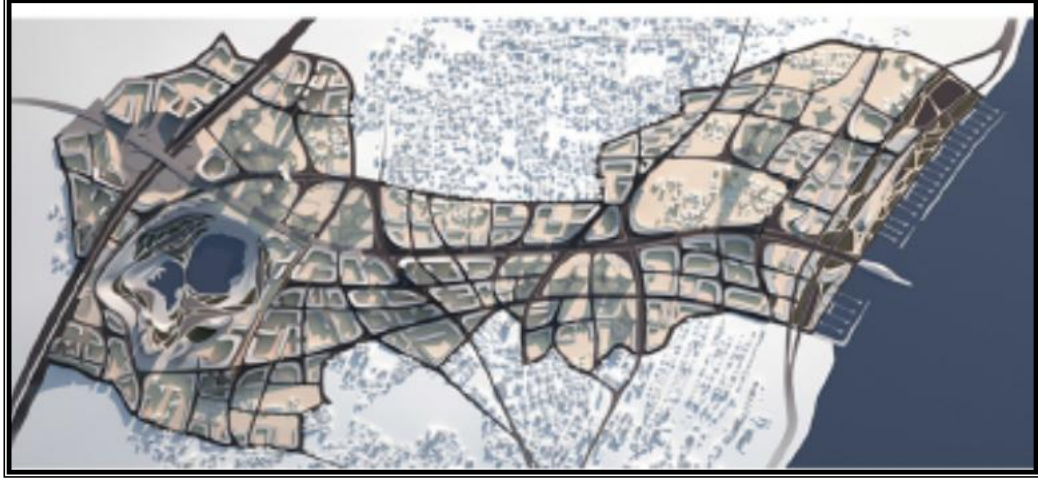
Fotoğraf 10: Kartal Merkez Projesi'nin Mevcut Durumu (URL-33)

Boş alan olarak adlandırılan alanlar ise, yıkılan sanayi alanları ile hiç yapılaşmamış alanları tanımlamaktadır. Boş alanlar 100 ha'lık bir büyüklükle merkezin planlanması için önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Kartal ve Pendik kıyı kesimi boyunca uzanan sahil dolgu alanları günümüzde yeşil alan olarak düzenlenmiştir. Bu alanlar tüm proje alanında 75 ha'lık alanı kaplamaktadır (URL-38).

Kartal Merkez Proje Alanı orta yoğunlukta bir alan olup, yüzde 47'si şahıs, yüzde 53'ü de kamuya ait mülkiyet yapısındadır (İBB, BİMTAŞ ve İMP, 2007).

Alanın mevcut arazi kullanımındaki gerek sanayi alanlarının gerekse boş alanların varlığının bu bölgede olması sebebi ile, İBB 2006 yılında uluslararası bir yarışma açmış, yarışma sonucunda Zaha Hadid'in projesi<sup>29</sup> konsept proje olarak seçilmiştir (URL-34).

<sup>29</sup> 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı (2008) ve 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planı (2012) bu proje kapsamında planlanmıştır (İBB, Mayıs.2013 tarihli görüşme notları).

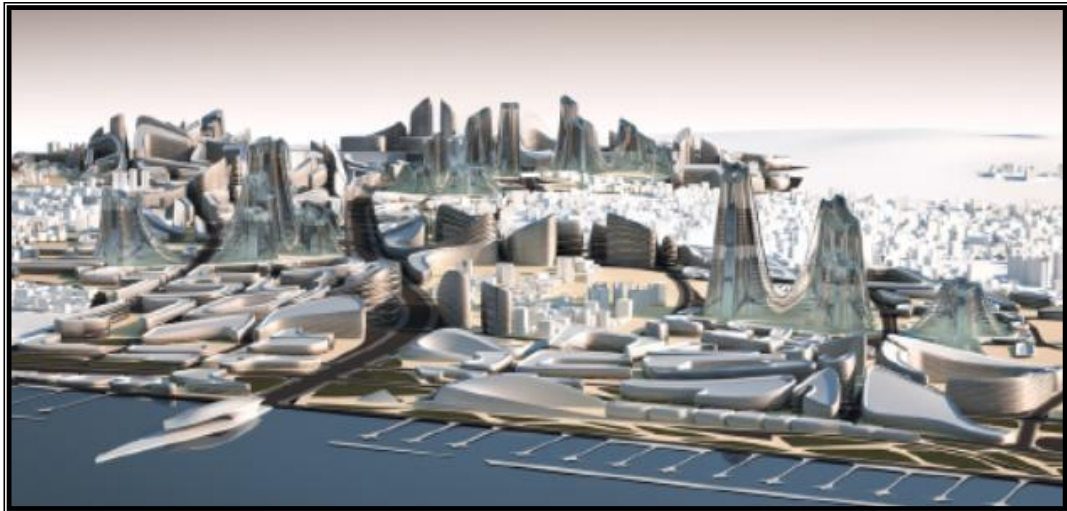


Şekil 61: Kartal Merkez Projesi (URL-13)

Proje, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kartal Belediyesi ve proje alanındaki mülk sahiplerinin katılımı ile kurulan Kartal Kentsel Dönüşüm Derneği tarafından geliştirilmiştir (URL-38).

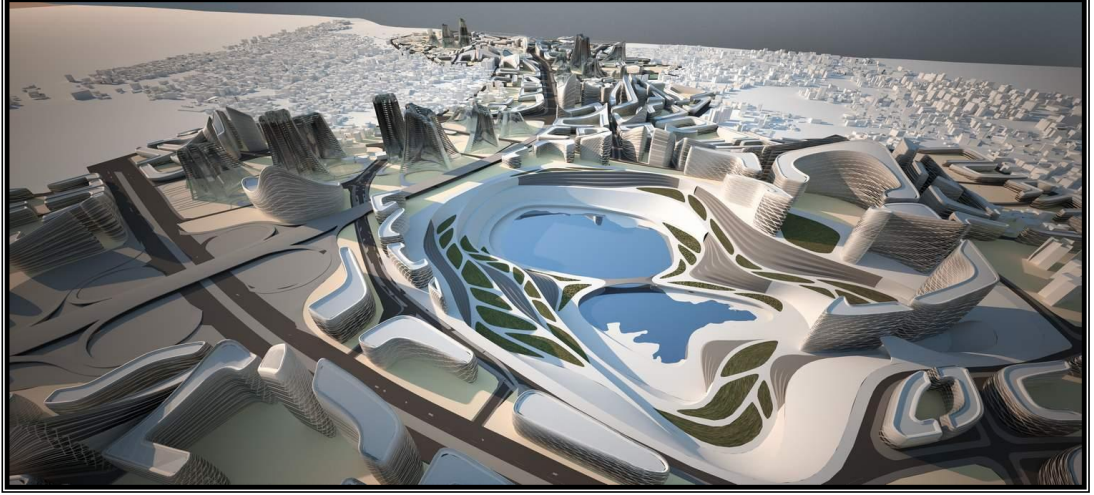
Projenin tahmini yatırım boyutu 5 milyar dolar olacağı, ilçenin şu an 500 bin olan nüfusunun 4 kat artacağı, Kartal ilçesinin projenin tamamlanmasıyla birlikte 120 bin kişilik nitelikli istihdam sağlayacağı tahmin edilmektedir (URL-36).

Kartal Merkez Projesi'nin eski kent merkezine olan bağlantısı yeni karayolu, Kadıköy-Kartal metro hattı, Marmaray, proje alanında kuzeyden güneye bağlanan hafif raylı sistem hattı ve deniz yoluyla geliştirilecektir (URL-31).



Şekil 62: Kartal Merkez Projesi'nin Marmara Denizinden Görünümü (URL-13)

Hizmet ve bilişim sektörünün kalbi olması için planlanan Kartal Merkez Projesinde; marina, otel, kültür merkezi, opera binası, göl ve çevresi, kamu binaları, alışveriş merkezi ve meydanıyla dünyanın en ilginç mimari eserleri olacaktır (URL-36).



Şekil 63: Kartal Merkez Projesindeki Göl ve Çevresi (URL-13)

Kartal Merkez Projesi, İBB Planlama Grubu tarafından 1/5000 ölçekli Nazım Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planları çalışmaları yapılmış, şuanda bu planlar projeyi yürütmeyi durdurma kararı almıştır (URL-35).

#### 4.3.4. Kartal Transfer Merkezi

İstanbul'da Transfer Merkezlerinin yer seçimi İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından belirlenmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından belirlenen Transfer Merkezleri kavramı, kapsamı ve planlanma şekli 25.04.2012 tarihli, 434429 sayılı yazısında<sup>30</sup> şu şekilde ifade edilmektedir:

*“İstanbul metropoliten alanı için 2023 yılı projeksiyonunu esas alan farklı ulaşım türleri arasında entegrasyon sağlayan “Transfer Merkezleri” çalışması yapılmaktadır. 2023 projeksiyon yılına göre belirlenen ulaşım taleplerine göre; kentsel ve çevresel alanda ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile*

<sup>30</sup> Tez kapsamında kullanılmak üzere dilekçe ile “Transfer Merkezleri” hakkında İstanbul Büyükşehir Belediyesinden bilgi istenmiş olup, bu dilekçeye cevaben İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Müdürlüğünden 15.06.2012 tarihli yazı gönderilmiştir.

*ulaşımın türlerine göre dağılımını, kısa ve uzun dnede sorunlara czm nerini içeren “Transfer Merkezleri” planlanması amaçlanmaktadır.*

*Planlanan Transfer Merkezleri yerleşmenin imar planıyla karşılıklı etkileşir ve onunla bütünleşir biçimde ele alınacaktır.*

*Farklı planlama kademelerinde, yerleşmelerin büyüklük ve nitelikleri ile gelişme aşamalarına göre değişik ölçüm ve araştırmalara dayalı olarak farklı amaç ve kapsamda “Transfer Merkezleri” sınıflandırılacaktır.*

*Bu kapsamda;*

- *Kent ceperlerinde planlanan Transfer Merkezlerinin “park et devam et” ağırlıklı olması ve Şehir dışından gelen özel araçlı yolculukların Şehir merkezine girmelerinin azaltılması,*
- *Merkezi alanlarda planlanan Transfer Merkezlerinde ise farklı raylı sistem hatlarının istasyonları arasında ve farklı ulaşım türleri arasında geçiş sağlayan czmlerin geliştirilmesi hedeflenmiştir.*
- *Transfer Merkezleri ile genel olarak konforlu, ekonomik ve güvenli erişimi sağlamak, otobüs, minibüs, taksi durak yerlerini düzenlemek, özel araçlar ile toplu taşımı bütünleyici uygulamalar sağlamak, kentsel ulaşımda enerji ve yakıt tasarrufu sağlamak, insan ve mal – eşya ulaşımını kolaylaştırmak, farklı ulaşım sistemlerinin güzergah ve zaman tarifelerinde koordinasyon sağlamak, yeterli sayıda park&ride - otopark ve yaya alanları ile bölgesel alanda hizmet edecek kamu hizmetleri, ticaret alanları düzenlemek gibi işlevler gerçekleştirilecektir.”*

Bu amaç ve hedefler doğrultusunda planlara işlenen Transfer Merkezleri çizelgedeki gibidir:

Çizelge 1: İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri (URL-42)

NO	ADI	
1	Seyrantepe Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	17.07.2009 tt.li tadilat ile Trasmer Merkezi alanı+Metro İstasyonu+ Metro ve Triyaj Alanı+ Yol Alanı+ Sağlık Tesisi Alanı+Park Alanı (1/5.000 - 1/1.000).
2	Yenikapı Transfer Merkezi	30.12.2011 tt.li Tarihi yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Metro Aktarma İstasyonu Alanı.
3	Kazlıçeşme Transfer Merkezi	21.07.2007 tt.li Sur tecrit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda Transfer Merkezi+Kreş+Yer altı Otoparkı+Kültürel Tesis Alanı+Yeşil Alan.
4	Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi	18.09.2009 tarih ve 1541 sayılı Meclis kararı ile Transfer Merkezi Alanı (1/5.000 - 1/1.000)
5	Başakşehir Transfer Merkezi	18.04.2011 tt.li 1/1.000 ölçekli plan radilatında TAY (Teknik altyapı Alanı) olarak planlanmıştır. Teknik Altyapı Alanında: "Transfer Merkezi, Toplu taşıma peron yerleri, lastikli toplu taşıma araçları, depo alanı, taksi durakları, park&ride (250 araçlık zeminüstü kullanımlara dönük gereken kapasite hariç), otopark, metro güzergahı, metro istasyonu vs. yapılabilir" plan notu bulunmaktadır.
6	Yenibosna Transfer Merkezi	10.02.2005 tt.li Florya Yeşilköy ve Yakın Çevresine İlişkin 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı'nda Türlerarası Değişim ve Aktarma Merkezi.
7	Avcılar Denizköşkler Mahallesi Transfer Merkezi	28.08.2008 btt.li Küçükçekmece-Avcılar (5. Bölge) 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı'nda Transfer Merkezi Alanı+Katlı Otopark Alanı+Yol Alanı.
8	İncirli-1 Transfer Merkezi	23.10.2003 tt.li 1/5.000 ve 1/1.000 imar planlarında Aktarma Merkezi ve Metro İstasyonu.
9	Kabataş Transfer Merkezi	21.12.2010 tt.li Beyoğlu Kentsel Sit Alanı 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nda Ulaşım Transfer Merkezi.
10	Uzunçayır Transfer Merkezi	o Uzunçayır Transfer Merkezi ile ilgili "Kentsel Hizmet Alanı (Transfer Merkezi)" olarak 16.10.2009 tarih ve 2005 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclis Kararı alınmış olup 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli tadilat planları 13.02.2010 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı'nca aynen onaylanmıştır.
11	Kozyatağı Transfer Merkezi	o 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli tadilat planları 19.03.2012 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı'nca aynen onaylanmıştır.
12	Küçükyalı Transfer Merkezi	o Küçükyalı Transfer Merkezi ile ilgili "Kentsel Hizmet Alanı" olarak 18.03.2011 tarih ve 623 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclis Kararı alınmış olup 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli tadilat planları 25.03.2011 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı'nca aynen onaylanmıştır.
13	Kartal Transfer Merkezi	o Kartal Transfer Merkezi 1/5.000 ölçekli 03.06.2011 tt.li Kartal Merkez Nazım İmar Planı'nda TM rumuzlu "Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminaleri" alanı olarak planlanmıştır.

Kartal Merkez Projesinde yer almak üzere, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından "Kartal Transfer Merkezi" planlanmıştır. Kartal Transfer Merkezi, "1/5000 ölçekli 03.06.2011 tarihli Kartal merkez Nazım İmar Planı'nda TM rumuzlu 'Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminaleri' alanı olarak planlanmıştır" şeklinde tanımlanmaktadır (URL-42).

Kartal Merkez Projesindeki Kartal Transfer Merkezini oluşturan mevcut ve yapılmakta olan ulaşım sistemleri aşağıda belirtildiği gibidir:

Karayolu: Alandaki en önemli karayolu ulaşım aksı, metropolün doğu ve batı yakasını birbirine bağlayan ve Marmara Denizi'ne paralel olarak geçen E-5 (D-100), İstanbul ile Avrupa arasındaki en işlek bağlantı yoludur. E-5 otoyolunu kuzeyde

bulunan ve metropoliten alanın diğere önemli karayolu ulaşım aksı olan TEM otoyolunun birleştiğı Kartal Kavşağı da proje alanı için önem taşımaktadır (URL-38).

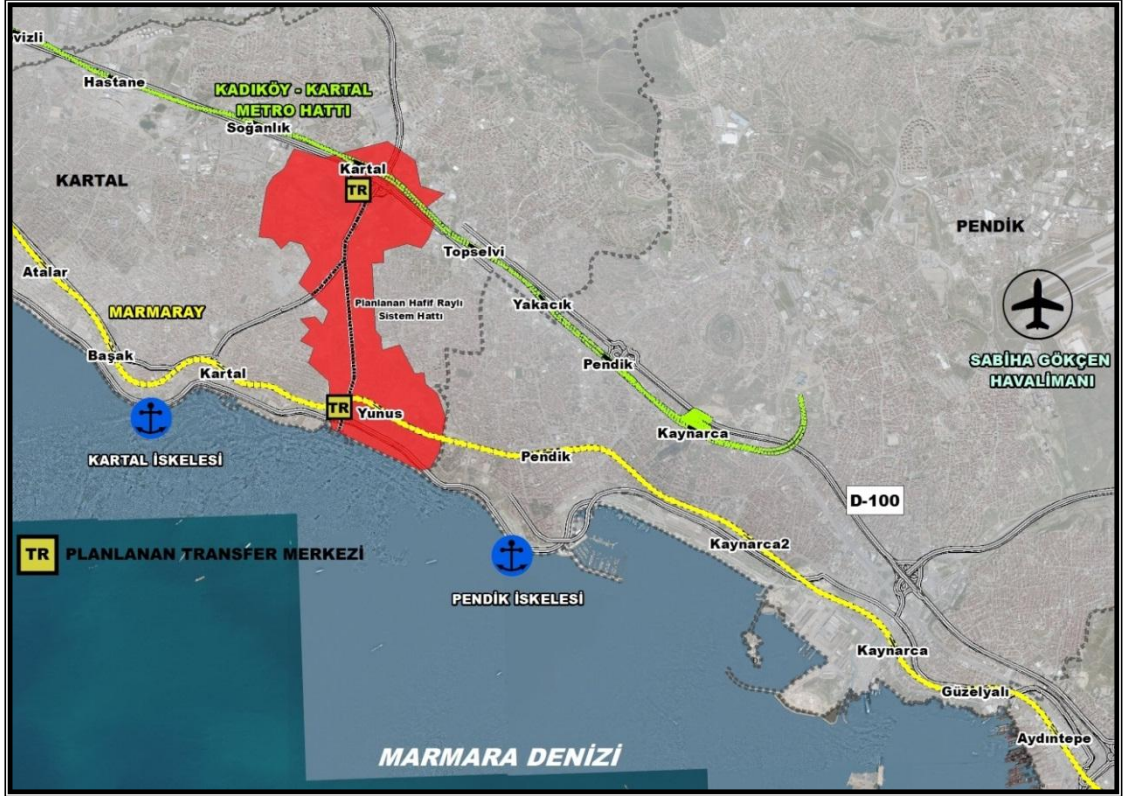
Demiryolu: Proje alanının güney kesiminde, Gebze-Haydarpaşa-Sirkeci-Halkalı Banliyö hatları bulunmaktadır. Bu hatlarının iyileştirilmesi ve bu hatların İstanbul Boğazı'na yapılacak tüp geçit ile birleştirilip tüm metropoliten alan için güçlü bir raylı sistem aksına kavuşturulması amacıyla 'Marmaray projesi' çalışmaları başlamıştır.

Marmaray projesi günlük iki yaka arasındaki geçiş için Karayolu ve Denizyolu bağlantılarının yetmediğı anda deniz altından iki kıtayı birbirine bağlayarak ve bu bağlantıya banliyö hatları ile İstanbul metropoliten alanının büyük kısmına yaymayı hedeflemektedir. Böylece iki yaka arasındaki konut ve işyeri hareketliliğine bağlı dengesiz dağılımın yarattığı trafik tıkanıklığı için bir ulaşım alternatifi oluşturulması hedeflenmektedir. Projenin ilk seferini Ekim 2013'te yapması planlanmaktadır (URL-43). Ayrıca Kadıköy-Kartal aksında ve E-5 otoyolu güzergahından geçen metro hattı projesi de uygulanmaya başlamıştır.

Denizyolu: Proje alanı içerisinde, deniz yolu ulaşımını sağlayan, İDO'nun işletmeciliğinde olan Kartal ve Pendik iskeleleri bulunmaktadır. Bu iskelelerden hareket eden araçlar, Avrupa yakasına, Yalova'ya ve Adalara gitmektedirler. Kartal'daki deniz otobüsü yolcu taşımacılığı, Pendik'teki arabalı vapur ise yolcu ve araç taşımacılığı yapmaktadır. Deniz otobüsleri sayesinde alanın ulaşılabilirliği artmıştır.

Denizyolu ulaşımı ve turizm açısından alan genelinde dikkat çeken bir diğere oluşum ise proje aşamasında olan marina fonksiyonunun alanda yer seçmesidir.

Havayolu: Planlama Alanı, Sabiha Gökçen Havaalanı'na yaklaşık 13 km'dir. Planlama Alanı'nın havaalanına bu derece yakınlığı, bölgenin gelecekteki turistik, rekreatif ve ticari kullanımlarına, kolay ulaşılabilirlik açısından önem taşımaktadır (URL-38).



Şekil 64: Kartal Merkez Projesindeki Kartal Transfer Merkezini Oluşturan Ulaşım Sistemleri<sup>31</sup>

Kartal Merkez Proje alanında iki tane Transfer Merkezi planlanmış olup, bunlardan bir tanesi proje alanının kuzeyindeki eski taşocağının olduğu alanda, Kadıköy-Kartal metro hattı, hafif raylı sistem (tramvay) hattı ve karayolu ulaşım akslarının kesiştiği noktadır.

Bu alan rekreatif kullanımlarla desteklenen önemli bir odak olarak tanımlanmıştır. Diğer Transfer Merkezi ise; proje alanının güneyinde Marmaray hattı, hafif raylı sistem (tramvay) hattı, denizyolu hattı ve karayolu ulaşım akslarının kesiştiği noktada bulunmaktadır (Şekil 65).

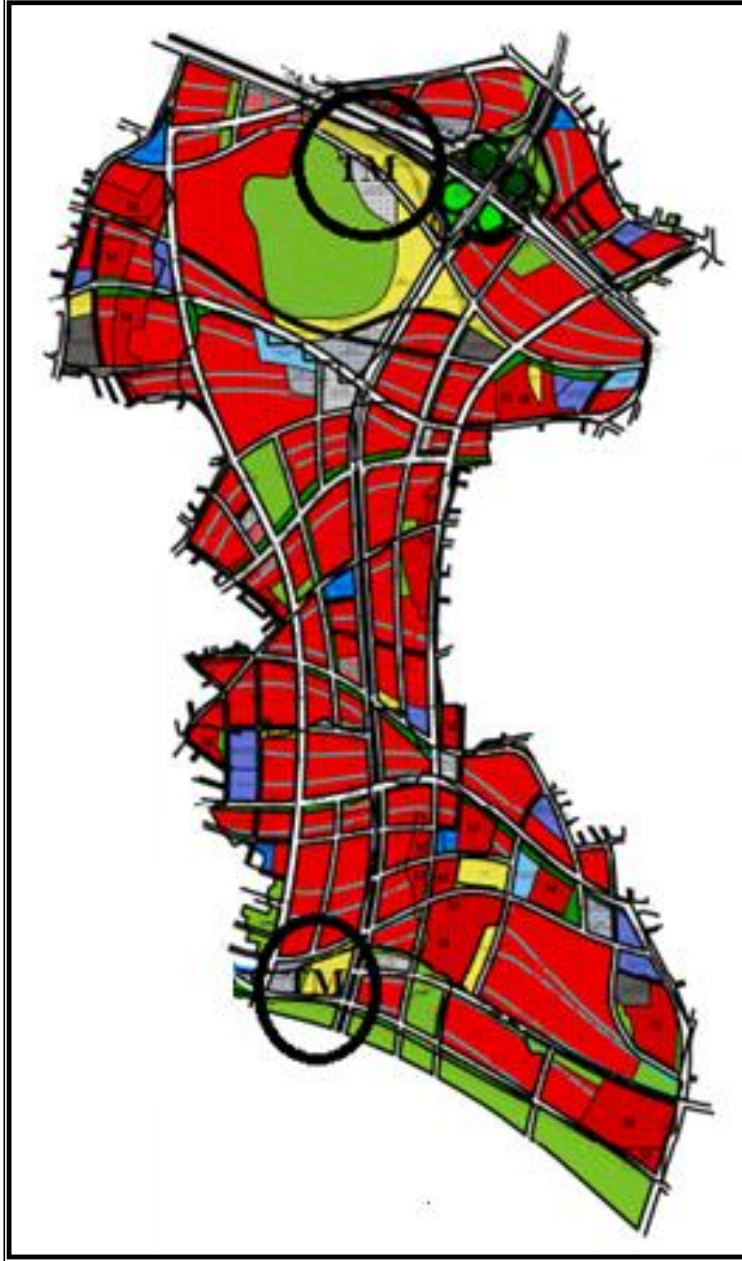
<sup>31</sup> Ü.Özlem Ünver tarafından hazırlanmıştır.



Şekil 65: Kartal Merkez Projesindeki Kartal Transfer Merkezlerinin Konumu<sup>32</sup>

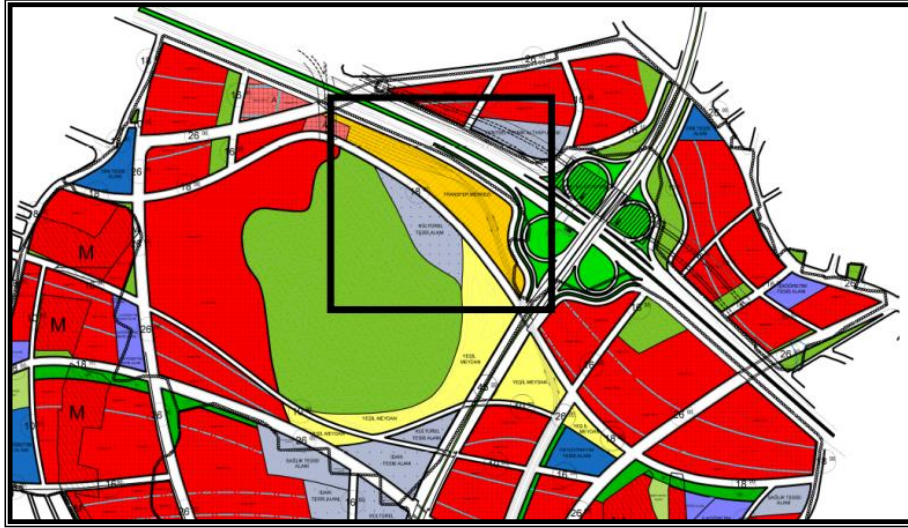
1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planında belirtilen ve planlama kararları alınan Transfer Merkezleri en az üç ulaşım sisteminin düğüm noktasını oluşturmaktadır.

<sup>32</sup> Ü.Özlem Ünver tarafından hazırlanmıştır.



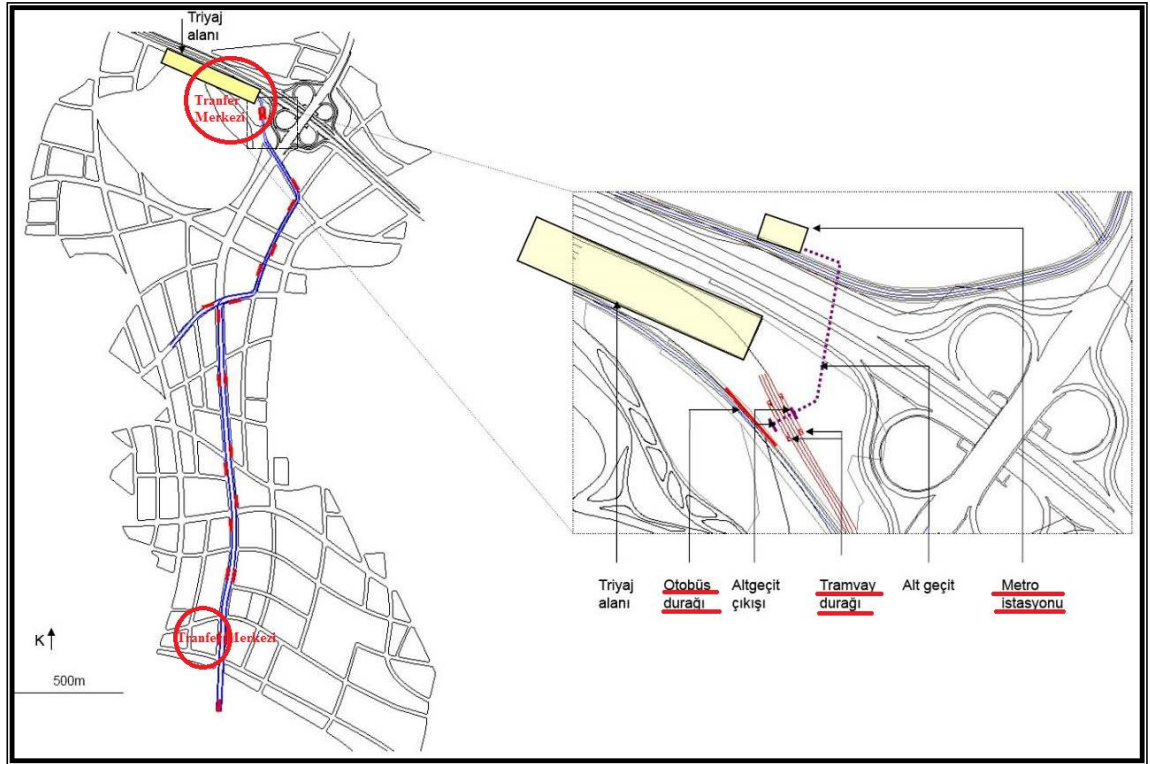
Şekil 66: 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planında Belirtilen Transfer Merkezleri (URL-38)

Proje alanının kuzeyindeki Transfer Merkezi etrafında yer seçen fonksiyonlar; merkez alanı (konut, ticaret, hizmet, turizm, donatı vb), kültürel tesis alanı, kamusal açık alanlar, açık ve yeşil alanlar, yeşil yürüme bantları ve akaryakıt istasyonudur (URL-38).



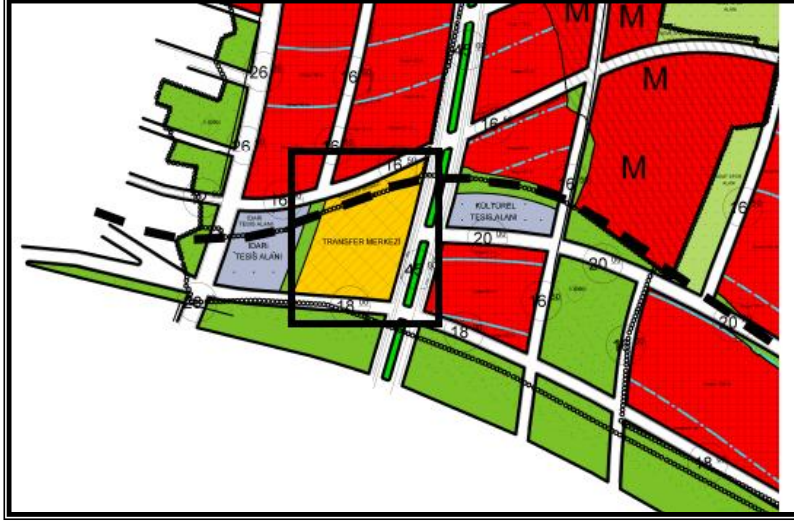
Şekil 67: Proje Alanının Kuzeyindeki Transfer Merkezi ve Çevresindeki Fonksiyonlar (URL-38)

Proje alanının kuzeyindeki Transfer Merkezinde; Kadıköy-Kartal metro hattı istasyon durağı, proje alanını kuzeyden güneye bağlayan hafif raylı sistem (tramvay) hattı durağı ve otobüs durağı olacak şekilde planlanmıştır (URL-38) (Şekil 68).



Şekil 68: Proje Alanının Kuzeyindeki Transfer Merkezinde Yer Alan İstasyonlar (URL-38)

Proje alanının güneyindeki Transfer Merkezi etrafında yer seçen fonksiyonlar ise; merkez alanı (konut, ticaret, hizmet, turizm, donatı vb), kültürel tesis alanı, açık ve yeşil alanlar, yeşil yürüme bantları ve idari tesis alanıdır (URL-38).

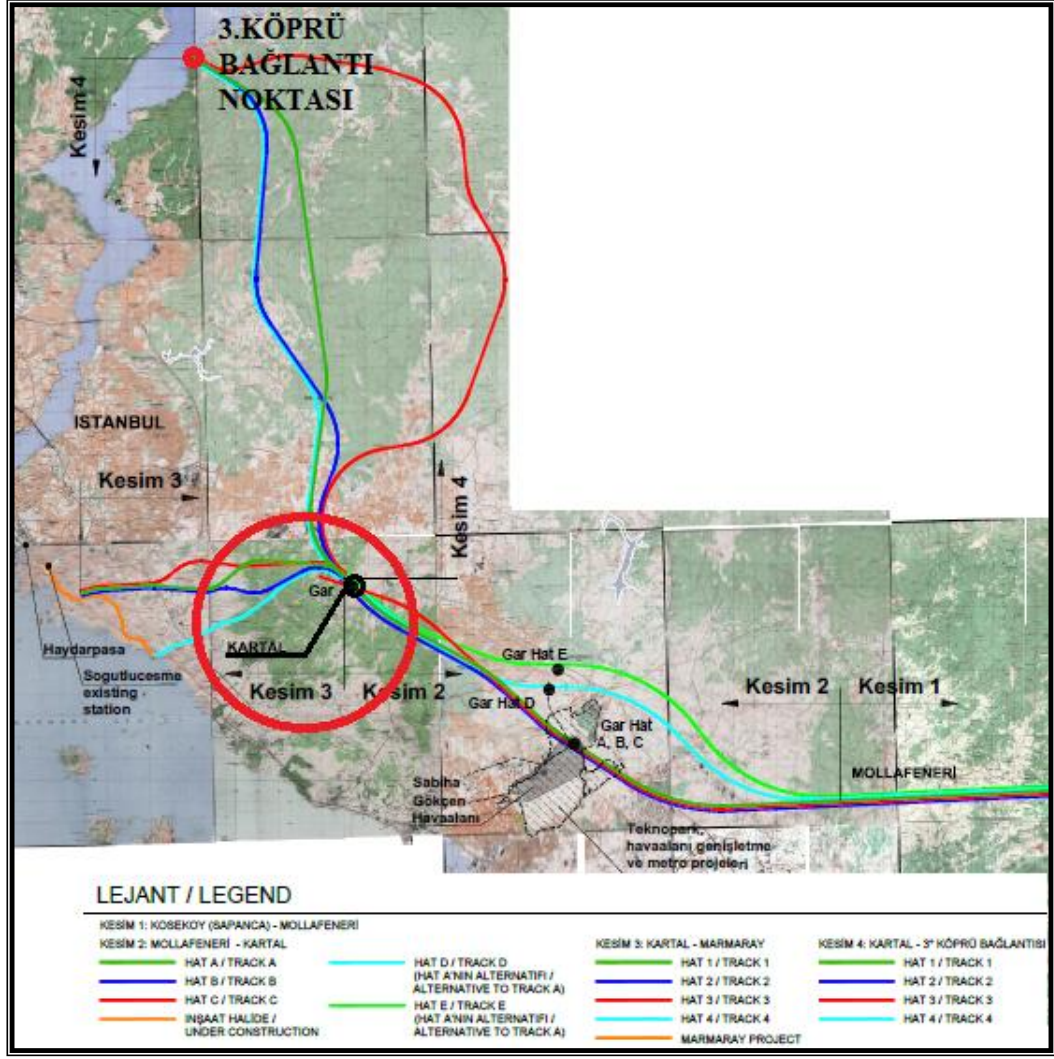


Şekil 69: Proje Alanının Güneyindeki Transfer Merkezi ve Çevresindeki Fonksiyonlar (URL-38)

Proje alanının güneyindeki Transfer Merkezine; Marmaray hattının ve 300-350 metre ara ile bir durağı olması önerilen Hafif Raylı Sistem hattının bağlanması, Hafif Raylı Sistem hattının sonlandığı noktada yolcu vapuru iskelesinin yer alması önerilmektedir. Planda, her iki Transfer Merkezi için toplu taşımın başarısının sağlanmasına yönelik ulaşım sistemlerinin arasındaki geçişlerin mümkün olduğunca hızlı ve rahat olması için bazı stratejik noktalarda geniş meydanlar önerilmiştir. Aynı zamanda bu stratejik noktadaki Transfer Merkezlerinde, sosyo-kültürel, ticaret, konaklama vb. çekim yaratacak çeşitli kullanımların yoğunlukta olması önerilmiştir (URL-38).

Kartal Merkez Projesi alanındaki Transfer Merkezleri, 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planlarıyla birlikte Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2011 yılında yapmış olduğu ‘Adapazarı-İstanbul Kuzey Geçişi Projesi<sup>33</sup>’ vaziyet planında da öngörülmüştür.

<sup>33</sup> Mayıs, 2013 tarihinde İBB, Planlama Müdürlüğü yetkilileri ile yapılan görüşmeler ışığında alınan notlardan yararlanılmıştır.



Şekil 70: Adapazarı-İstanbul Kuzey Geçişi Projesi Vaziyet Planı (URL-44)

Adapazarı-İstanbul Kuzey Geçişi Projesi, 3.Köprü'nün üzerinden geçecek olan tren hattıdır. Bu tren hattıyla birlikte entegre olacak diğer metro ve hafif raylı sistem hatları ile İstanbul'un Anadolu yakasında belirlenen Kesim 1, Kesim 2, Kesim 3, Kesim 4 bölgeleri için alternatif ulaşım sistemi belirlenmektedir. Şekil 70'de görüldüğü gibi; Marmaray hattını Kadıköy-Kartal metro hattına bağlayan tramvay hattı ile, Kadıköy-Kartal metro hattı, Adapazarı-İstanbul Kuzey Geçişi Projesi tren hattı ve diğer alternatif hatların birleşim noktası Kartal Merkez Projesi alanının kuzeyindeki Transfer Merkezi olacaktır. 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı, 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planı ve Adapazarı-İstanbul Kuzey Geçişi Projesi vaziyet planıyla birlikte önerilen ulaşım hatlarının düğüm noktası olan Kartal Transfer Merkezi gelecekte İstanbul kent formunu etkileyen mekânsal değişikliklere yol açacaktır.

#### 4.4. BÖLÜM SONUCU

Londra, Lizbon ve İstanbul'da Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımı ile hazırlanan, kentlerin potansiyel özellikleri kapsamında vizyon kazanmasına yönelik hedefler içeren ulaşım yatırımları ve büyük kentsel projeler, farklı amaçlar ve stratejilerle geliştirilerek, kent formunun değişmesine ve toplumsal, ekonomik ve çevresel problemlere yönelik çözüm arayışında bir araç olarak tanımlanmışlardır. Fakat bu çözüm arayışı, ülkelerin 'planlamada izledikleri stratejiler ve geliştirdikleri yasal dayanakların farklı olmasından dolayı Londra, Lizbon ve İstanbul'da benzer sonuçlar doğurmamıştır.

Londra-Lower Lea Valley Projesi-Stratford Transfer Merkezi projesi, Londra kent bütününde yapılan Stratejik Mekânsal Planlama çerçevesinde planlanarak uygulanan başarılı ve güncel projelerden biridir. Londra Planıyla alınan karar ile hızlı tren hattının yönünün değiştirilerek, Londra'nın doğusuna yönlendirilmesi Londra kent formunun gelişme yönü doğuya kaymıştır. Bu karar ile Londra'nın doğusunda bulunan Lower Lea Valley bölgesi, hızlı tren hattıyla birlikte diğer metro hatlarının oluşturduğu Stratford Transfer Merkezi çevresinde bu bölgede yaşayan insanlara istihdam sağlayan, ekonomik, toplumsal ve çevresel ilkelerin göz önünde tutulduğu için bir dönüşüm yaşatmıştır.

Lizbon-Parque das Nações (Milletler Parkı)-EXPO'98- Oriente Transfer Merkezi Projesi Lisbon kent formunda yaratacağı değişim göz önüne alınarak planlanmamış, çevresi için 1998 yılından sonra ilk kez 2012 yılında planlama kararı alınmıştır. Bu karar kapsamında Oriente Transfer Merkezinin etrafındaki alan aynı planlama sistematüğinde planlanarak, çevresine yapacağı etki göz önünde bulundurulmadan kentten kopuk parçalar halinde planlanmıştır.

İstanbul-Kartal Merkez Projesi-Kartal Transfer Merkezi projesi İstanbul kent formunun değişmesinde rol oynayacak önemli bir projedir. Fakat Lizbonda olduğu gibi Kartal Merkez projesi de parçacıl yaklaşımla planlanmış, proje alanında bulunan iki tane Transfer Merkezinin alana, çevresine ve bölgesine ne gibi bir değişiklik yapacağı konusunda hiçbir planlama çalışması yapılmamıştır.

## 5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Küreselleşmeyle birlikte başlayan yeniden yapılanma sürecinde, kentler önemli bir değişim yaşamaktadır. Kentsel yarış olarak tanımladığımız bu süreç, değişim ve dönüşümün hızını tetiklemekte, yeni yatırımlar için kentsel mekânlar çekici bir alan haline gelmektedir.

Dünyada ki tüm metropoliten kentler gibi Londra, Lizbon ve İstanbul'da da bu süreçte etkin bir değişim yaşamakta ve kentsel değişim ve yeniden yapılanma kaçınılmaz olmaktadır. Bu değişim sürecinde mekânsal gelişme dinamiklerinin etkisiyle kentlerde meydana gelen mekânsal değişim ve dönüşümler, kentlerin gelecekteki formu için olumlu veya olumsuz sonuçlar çıkarabilmektedir.

Bundan dolayı, uzun vadeli, büyük yatırım gerektiren ulaşım projeleri ve büyük kentsel projelerin oluşturduğu Transfer Merkezlerinin oluşturacağı yeni merkezlerin kent formuna yansıma biçimini detaylarıyla ele alarak, bu değişim Stratejik Mekânsal Planlama yaklaşımı kapsamında incelemek gerekmektedir.

Bu kapsamda incelenen önemli projelerden biri olan '*Londra-Lower Lea Valley Projesi-Stratford Transfer Merkezi*' ile '*Lizbon-Parque das Nações (Milletler Parkı)-EXPO'98 Projesi- Oriente Transfer Merkezi*' ve '*İstanbul -Kartal Merkez Projesi-Kartal Transfer Merkezi*' proje örnekleri çerçevesinde yapılan bu çalışmada, çalışmayı yönlendiren sorular önemli konu başlıklarına göre **A-B-C** şeklinde gruplandırılmış ve bu sorulara yanıt bulmak adına oluşturulan tablolardan yararlanılarak genel değerlendirme yapılmıştır.

**A:**

- Günümüzde kentlerdeki meydana gelen mekansal gelişmelere ve değişimlere cevap verebilecek nasıl bir planlama sistemine ihtiyaç duyulmaktadır?
- Stratejik Mekansal Planlama kavramı Avrupa'da ve Türkiye'de hangi hedef ve stratejiler ile kent formlarının gelişmesinde rol oynamaktadır.
- Kentlerin gelecekteki formlarının planlanmasında 'Stratejik Mekansal Planlama'nın rolü nedir?
- Ulaşım yatırımları ve büyük kentsel projeler, strateji tabanlı planlamaların ortaya çıkmasına yardımcı olmakta mıdır?

Çizelge 2: AMGP'nin Stratejik Mekansal Planlama Hedeflerinin Londra, Lizbon ve İstanbul Planlama Sistemindeki Uygulanabilirlikleri

<b>Strateji Mekansal Planlama'nın Hedefleri (AMGP)</b>	<b>Londra</b>	<b>Lizbon</b>	<b>İstanbul</b>
Geleceğe yönelik uzun dönemli gelişme stratejilerini belirlemek	x	–	–
Alt kent merkezleri için kentin çok merkezli gelişimini teşvik etmek	x	x	x
Yerel planlarla genel uyum içinde olması	x	–	–
Yeni kentsel projelerin mekansal gelişme stratejileri ve mekansal planlama ile ilişkisi	x	x	–
Projelerin kentle ve diğer projelerle bütünlük sağlaması	x	–	–
Proje bütününde belirlenen vizyona erişmek	x	x	–
Proje Süreç Yönetimi'nin sağlanması	x	–	–
Yan bölgeler ile dengeli sürdürülebilirlik sağlamak	x	–	–
Sosyal, ekonomik ve çevresel konularını içeren en uygun gelişme stratejilerini ortaya koymak	x	–	–
Sürdürülebilirlik ve dengeli mekânsal gelişmeyi içeren çevre esaslı bir ekonomik gelişme	x	–	–
Kentin gelişimini sınırları içinde ve açık alanlarını bozmadan yerleştirmek	x	x	–
Kentin ekonomik gelişim ve dönüşümünü gerçekleştirecek ekonomik gelişme stratejisine dayalı mekânsal çerçeveyi sağlamak	x	–	x
Kent merkezini fırsat alanlarının gelişimiyle daha çok iş olanağıyla geliştirmek	x	–	x
Çöküntü alanların planlanması ile ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi teşvik etmek	x	x	–
Gelişme süreciyle ilgili ekonomik büyümede yerel toplulukların yararlanmasından emin olmak	x	–	–
Yeni ve ucuz konutlar ile var olan ve gelecekteki nüfus için konut talebini karşılama hedefine ulaşmak	x	–	–
Ulaşım stratejileri ile gelişmeyi destekleyen ulaşım sistemini mekânsal çerçeve ile sağlamak	x	–	–
Altyapı yatırımları ile toplu taşımaya dayalı kentsel ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi	x	x	x
Kamu ulaşımı ile yüksek kaliteli, kompakt kent olarak mekân duygusu ve kent kalitesini bozmandan kentin sürdürülebilir gelişimine ulaşmak	x	x	x

Stratejik Mekansal Planın başarısını etkileyen etmenler, yaşayanların ve ülke siyasi yapısının sahip olduğu karakteristik özellikler, ülkenin mevcut yasal yapısı, yasaların verdiği yetkilerin kullanımı ve plan yapılan alanın niteliklerinden dolayı, planın yapıldığı ülkeye, bölgeye, kente ve ilçeye göre değişiklikler göstermektedir.

Londra, Lizbon ve İstanbul'da da uygulanan planların sistematığı ve işleyiş şekilleri birbirinden farklıdır. Bundan dolayı; Londra, Lizbon ve İstanbul'un planlama süreçlerinde mekansal gelişme dinamiklerine ilişkin hedeflerin AMGP'nin başlıca hedefleri baz alınarak içerip içermediğinin karşılaştırılması yapılmıştır.

Bu çizelgeye göre;

Londra'da Stratejik Mekânsal Planlamaya yönelik geliştirmiş olan Londra Planında tüm hedeflerin sağlandığı görülmektedir.

Lizbon'da uygulanan master planı ve kent planlarında bu hedeflerin; alt kent merkezleri için kentin çok merkezli gelişimini teşvik etmek, kentin gelişimini sınırları içinde ve açık alanlarını bozmadan yerleştirmek, çöküntü alanların planlanması ile ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi teşvik etmek, altyapı yatırımları ile toplu taşımaya dayalı kentsel ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve kamu ulaşımı ile yüksek kaliteli, kompakt kent olarak mekân duygusu ve kent kalitesini bozmandan kentin sürdürülebilir gelişimine ulaşmak hedefleri dışındaki hedefleri içermemektedir.

İstanbul'da uygulanan ÇDP, Nazım Planları ve İmar Planlarında ise bu hedeflerin; alt kent merkezleri için kentin çok merkezli gelişimini teşvik etmek, kentin ekonomik gelişim ve dönüşümünü gerçekleştirecek ekonomik gelişme stratejisine dayalı mekânsal çerçeveyi sağlamak, kent merkezini fırsat alanlarının gelişimiyle daha çok iş olanağıyla geliştirmek, altyapı yatırımları ile toplu taşımaya dayalı kentsel ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve kamu ulaşımı ile yüksek kaliteli, kompakt kent olarak mekân duygusu ve kent kalitesini bozmandan kentin sürdürülebilir gelişimine ulaşmak hedefleri dışındaki hedefleri içermemektedir.

## **B:**

- Kentlerin gelecekteki formları planlanabilir mi, planlanabilirse bu plan hangi stratejik karar ve aktörlerle yapılmalıdır?
- Kent formunun oluşumunda ulaşım kararları ve büyük kentsel projelerin rolü nedir?
- Londra, Lizbon ve İstanbul kentlerinde kent formu'nun gelişimde ki süreç, planlar, projeler ve aktörler nelerdir?
- Londra, Lizbon ve İstanbul kentlerinde kent formu'nun gelişiminde etkili olan ulaşım kararları ve büyük kentsel projeler nelerdir?

Çizelge 3: Londra, Lizbon ve İstanbul'daki Proje Alanlarının Karşılaştırılması

ÖRNEK PROJELERİN KARŞILAŞTIRILMASI									
Bulunduğu Şehir	Adı	Konumu	Yapım Yılı	Alanı	Plandaki tanımı	Amacı	Aktörler Arası İşbirliği	Proje Alanındaki Fonksiyonlar	
<b>Londra</b>	Lower Lea Valley	Londra'nın Doğusu	2012	1450 ha	Fırsat Alanı	Canlı, yüksek kaliteli toplanma alanları, sürdürülebilir karma kullanım alanları, Londra kent dokusuna entegre ve hem mevcut hem de yeni sakinleri için yeni bir merkez haline dönüştürmek.	Mülk sahipleri, GLA, ODA, LDA, TFL katılımı ile kurulan "London Thames Gate way Urban Deve lopment Corporation"	Olimpic Park, Avrupa'nın en büyük Alışveriş Merkezi, kütür merkezi, ticaret alanları, sosyal tesisler (okul, hastane, kütüphane vb.) ve yeni konutlar	
<b>Lizbon</b>	Parque das Nações (Milletler Parkı) EXPO'98 Projesi	Lizbon'un Kuzey Doğusu	1998	340 ha	-	Şehrin geleceğini değiştirecek yeni bir vizyon oluşturmak, Lizbonu yeni bir çekim merkezi haline getirmek, kentte yeni bir merkez oluşturmak.	Lizbon kamu-özel ortaklığı sağlamak adına "Parque Expo Group"	Avrupa'nın en büyük akvaryumu Oceanarium, Vasco da Gama alışveriş merkezi, Vasco da Gama Kulesi, Atlantic Pavilion konser salonu, Parque das Nações Marinasi, yeni konutlar, restoranlar, hastane, parklar ve bahçeler	
<b>İstanbul</b>	Kartal Merkez Projesi	İstanbul'un Doğusu	2006	360 ha	Özel Proje Alanı	Proje alanını, doğu yakasının 1. Derece Kentisel Alt Merkezi haline getirmek.	İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kartal Belediyesi ve proje alanındaki mülk sahiplerinin katılımı ile kurulan Kartal "Kentsel Dönüşüm Derneği"	Ofis binaları, konut, marina, otel, kütür merkezi, opera binası, göl ve çevresi, kamu binaları, alışveriş merkezi ve meydan	

Londra, Lizbon ve İstanbul'da uygulanan projeleri, kent formunun gelişme yönünü anlamak adına bulunduğu kentin neresinde olduğu, projenin yapıldığı tarih, proje alanının büyüklüğü, proje alanının planlama sürecinde hangi tanımın içinde yer aldığı, projenin yapılma amacı, projenin yapım sürecinde etkin olan aktörlerin kimler olduğu, projede önerilen veya uygulanan fonksiyon alanlarının neler olduğu yönünden karşılaştırma yapılmıştır.

Bu karşılaştırmaya göre; her üç projede bulunduğu kentlerin doğusunda yer seçmiştir. Londra- Lower Lea Valley projesi; Lizbon ve İstanbul'daki proje alanlarına göre en büyük alana sahiptir. Bu da proje alanının ne kadar büyük ölçekte çalışıldığını göstermektedir.

Londra- Lower Lea Valley projesi Londra Planında Fırsat Alanı olarak gösterilmiş, bu alanlara erişilebilirlik sağlanarak, kentten kopuk çöküntü alanlarını yeniden dönüştürmek ve bu alanlarda istihdam yaratmak amaç edinilmiştir. İstanbul-Kartal Merkez Projesi Özel Proje Alanı olarak tanımlanarak, ekonomik gelişme amaçlı, sanayiden merkeze dönüşüm projesi kapsamında planlanmıştır. Özel proje alan sınırına bağlı kalınarak uluslararası yarışma projesi kapsamında tasarlanmıştır.

Çevresiyle bütünüyle kopuk hazırlanan proje alanı uzun süre uygulanamadığından proje çevresinde bulunan kıyı alanı olmak üzere proje parçaları halinde uygulanmaya çalışılmaktadır (Bknz: Kartal Kordonboyu Nazım İmar Planı). Lizbon- Parque das Nações (Milletler Parkı) EXPO'98 Projesi ise uygulandığı planlarda herhangi bir tanımı bulunmamakla birlikte, planlarda proje alanıyla ilgili projenin amacını ve uygulanma sebebini belirten bir tanımlama bulunmamaktadır.

Projelerin yapılma amaçlarına baktığımızda; Londra- Lower Lea Valley projesi; canlı, yüksek kaliteli toplanma alanları, sürdürülebilir karma kullanım alanları, Londra kent dokusuna entegre ve hem mevcut hem de yeni sakinleri için yeni bir merkez haline dönüştürmek şeklinde, İstanbul-Kartal Merkez Projesi; proje alanını, İstanbul'un doğu yakasını 1. Derece Kentsel Alt Merkezi haline getirmek, Lizbon- Parque das Nações (Milletler Parkı) EXPO'98 projesinde ise; şehrin geleceğini değiştirecek yeni bir vizyon oluşturmak, Lizbonu yeni bir çekim merkezi haline getirmek, kentte yeni bir merkez oluşturmak amaçlanmıştır.

Projelerin yapımında yer alan aktörlere baktığımızda; Londra- Lower Lea Valley projesinde; mülk sahipleri, GLA, ODA, LDA, TFL katılımı ile kurulan "London Thames Gateway Urban Development Corporation", Lizbon- Parque das Nações (Milletler Parkı) EXPO'98 projesinde; Lizbon kamu-özel ortaklığı sağlamak adına "Parque Expo Group", İstanbul-Kartal Merkez Projesinde ise; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kartal Belediyesi ve proje alanındaki mülk sahiplerinin katılımı ile kurulan "Kartal Kentsel Dönüşüm Derneği" kurularak bu kuruluşların, projenin bitimine kadar rol almış veya alması amaçlanmıştır.

Proje alanlarını oluşturan fonksiyonlar ise; Londra- Lower Lea Valley projesinde; Olympic Park, Avrupa'nın en büyük Alışveriş Merkezi, kültür merkezi, ticaret alanları, sosyal tesisler (okul, hastane, kütüphane vb.) ve yeni konutlar, Lizbon- Parque das Nações (Milletler Parkı) EXPO'98 projesinde; Avrupa'nın en büyük akvaryumu Oceanarium, Vasco da Gama Alışveriş Merkezi, Vasco da Gama Kulesi, Atlantic Pavilion konser salonu, Parque das Nações Marina'sı, yeni konutlar, restoranlar, hastane, parklar ve bahçeler, İstanbul-Kartal Merkez Projesinde ise; marina, otel, kültür merkezi, opera binası, göl ve çevresi, kamu binaları, alışveriş merkezi ve meydanıdır. Her üç projede de önerilen veya uygulanan fonksiyonlar, alanı özel ve diğer alanlardan farklı kılacak şekilde projelendirilmiştir.

## C:

- Transfer Merkezleri kentlerde yeni bir merkez oluşturmada ve kent formunun gelişimini yönlendirmede uygun bir araç mıdır?
- Ulaşım kararları ile beraber kentlerde meydana gelen veya gelecek olan Transfer Merkezlerini oluşturan odak noktaları kent formunda nasıl bir rol oynamaktadır?
- Londra, Lizbon ve İstanbul kentlerinde Transfer Merkezlerinin rolü, planlanma şekli ve kent formuna yansıma şekli nasıl olmuştur veya olacaktır?

Çizelge 4: Londra, Lizbon ve İstanbul'daki Transfer Merkezlerinin Karşılaştırılması

ÖRNEK PROJE ALANINDAKİ TRANSFER MERKEZLERİ'NİN KARŞILAŞTIRILMASI					
Bulunduğu Şehir	Adı	Oluşturduğu Ulaşım Sistemleri	Uygulandığı Planlar	Planlanma Amacı	Çevresindeki Fonksiyonlar
Londra	Stratford Transfer Merkezi	Uluslararası hızlı tren hattı (Channel Tunnel Rail Link), Stratford-Lizbon havaalanı metro hattının (DLR), kent içi metro hattı (Crossrail Line 1) ve otobüs terminalinin kesişim noktası	Wider Stratford City Alt Alan Yerleşim planı	Londra için yeni bir merkez, LLV bölgesinin birincil derece merkezini oluşturmak.	Karma kullanımlı perakende ve ticaret alanları, yeni konut alanları, açık yeşil alanlar
			Stratford Alt Alan Yerleşim planı		Ticari, perakende ve dinlenme alanları, karma kullanımlı perakende ve ticari alanlar ve AVM, yeni konut alanları, açık yeşil alanlar, önemli endüstri yapıları
Lizbon	Oriente Transfer Merkezi	Uluslararası hızlı tren hattı, bölgesel demiryolu hattı, kentçi metro hattı ve şehirler arası otobüs terminalinin kesişim noktası	Plano de Urbanizaçao da Area Envolvente a Estaçao do Oriente (PUAEEO) Planı, 2012 Lizbon Master Planı (PDM)	Lizbon için yeni bir merkez oluşturacaktır.	Servis alanları, oteller, biyoteknoloji alanları, bilgilendirme ve iletişim teknolojileri (ICT) ve kentsel lojistik alanlar, konut alanları
İstanbul	Kartal Transfer Merkezleri	<b>Transfer Merkezi I</b> Kadıköy-Kartal metro hattı, hafif raylı sistem (tramvay) hattı ve karayolu ulaşım akslarının kesişim noktası	1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Planı	İstanbul Anadolu yakası için 1. derece merkez (M1), Kartal bölgesinin birincil derece merkezini oluşturmak.	<b>Transfer Merkezi I</b> Merkez alanı (konut, ticaret, hizmet, turizm, donatı vb), kültürel tesis alanı, kamusal açık alanlar, yeşil yürüme bantları ve akaryakıt istasyonu
		<b>Transfer Merkezi II</b> Marmaray hattı, hafif raylı sistem (tramvay) hattı, denizyolu hattı ve karayolu ulaşım akslarının kesişim noktası			<b>Transfer Merkezi II</b> Merkez alanı (konut, ticaret, hizmet, turizm, donatı vb), kültürel tesis alanı, açık ve yeşil alanlar, yeşil yürüme bantları ve idari tesis alanı

Londra, Lizbon ve İstanbul'daki projelerden geçen ulaşım sistemlerinin oluşturduğu Transfer Merkezleri; oluşturduğu ulaşım sistemleri, Transfer Merkezlerinin yer seçim kararının yer aldığı ve uygulandığı planlar, Transfer Merkezinin bu alanda planlanma amacı ve bu planlarda Transfer Merkezinin etrafında önerilen veya uygulanan fonksiyonların neler olduğu karşılaştırılacaktır.

Londra, Lizbon ve İstanbul'daki Transfer Merkezlerini oluşturan ulaşım bağlantılarına baktığımızda, üç Transfer Merkezinde de uluslararası veya şehirlerarası demiryolu hattının bir durağı bulunmaktadır. Londra, Lizbon ve İstanbul'da kent formunun gelişme yönünü belirleyen bu hatlar, diğer metro ve tramvay hatlarıyla birleşerek kentiçine toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Aynı zamanda Londra, Lizbon ve İstanbul'daki Transfer Merkezlerinin tümünde hava alanına bağlanan metro hatlarının bir durağı bulunmaktadır.

Transfer Merkezlerinin yer seçim kararının yer aldığı ve uygulandığı planlara bakıldığında; Londra-Stratford Transfer Merkezi, iki plan sınırı arasında kalmış, bu planlar Alt Yerleşim Planı olarak planlanmıştır. Lizbon-Oriente Transfer Merkezi, master planında ve master planın bir alt ölçeği olan Kent Planında planlanmıştır. İstanbul- Kartal Transfer Merkezi ise iki tane Transfer Merkezinden oluşmaktadır. Bu Transfer Merkezlerinin bir tanesi proje alanının güneyinde, diğeri ise proje alanının kuzeyinde yer almaktadır. Her iki Transfer Merkezi de Nazım İmar Planında ve Uygulama İmar Planında belirtilmiş ve planlanmıştır.

Transfer Merkezlerinin proje alanında planlanma amacına baktığımızda her üç Transfer Merkezi de bulunduğu kentte Alt Merkez yaratma amacıyla, buldukları bölgede ise Birinci Derece Merkez olmak amacıyla planlanmıştır.

Transfer Merkezinin etrafında önerilen veya uygulanan fonksiyonlara bakıldığında; Londra-Stratford Transfer Merkezi yer aldığı her iki planda da çevresinde genel olarak; karma kullanımlı perakende ve ticaret alanları, yeni konut alanları, açık yeşil alanlar önerilmiştir.

Lizbon-Oriente Transfer Merkezi, yer aldığı planlarda çevresinde; servis alanları, oteller, kentsel lojistik alanlar ve mevcut konut alanlarını önermiş, İstanbul- Kartal Transfer Merkezlerinin yer aldığı planlarda ise genel olarak merkez alanı (konut,

ticaret, hizmet, turizm, donatı vb), kültürel tesis alanı, açık ve yeşil alanlar, yeşil yürüme bantları ve idari tesis alanı önerilmiştir. Üç Transfer Merkezinde de buldukları alan ve bölge için yeni bir merkez oluşturacak fonksiyonlar önerilmiş ve uygulanmıştır.

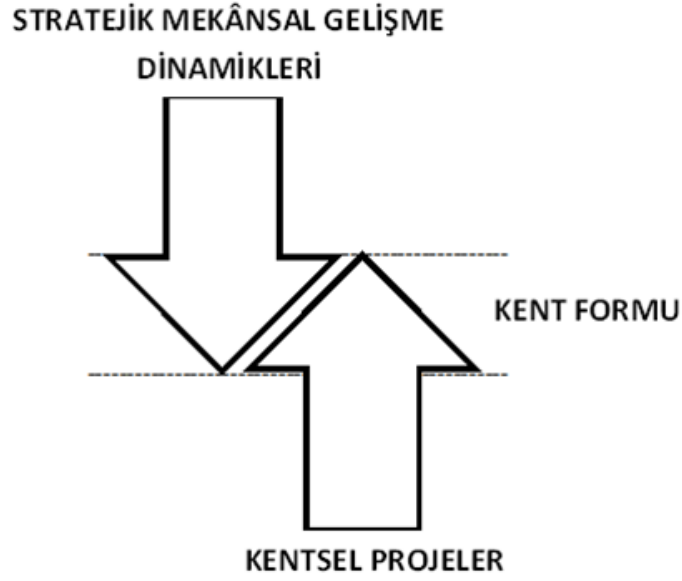
Sorulara yanıt bulmak adına yapılan tablolar ışığında genel bir değerlendirme yapılacak olursa;

- Ulaşım ve iletişim altyapılarının son dönemdeki hızlı gelişimine koşut olarak kentsel yerleşimler mevcut kent sınırları dışına taşarak coğrafi mekânda yayılmalarını sürdürmektedir. Bu yayılma yalnız endüstrilerin değil, konut alanları ile beraber yeni ulaşım düğümleri üzerinde çok amaçlı büyük kentsel projelerin yer seçmesine ve bunun sonucunda kent çeperinde merkezden bağımsız kentsel alanların oluşmasına neden olmaktadır. Parçacıl yaklaşım ile uygulanmış ulaşım yatırımları kent çeperinde merkezden bağımsız kentsel alanların oluşmasına neden olabilmektedir. Bütüncül yaklaşım ile ele alınan ulaşım yatırımları ise, kent formunu yönlendirirken kenti, sosyal, ekonomik ve ekolojik boyutları ile birlikte planlamayı olanaklı kılabilir. Bütüncül yaklaşım ile ele alınan ve Stratejik Mekânsal Planlama'nın hedeflerine uygun olarak planlanan, "*Londra-Lower Lea Valley Projesi-Stratford Transfer Merkezi*" projesi başarılı ve güncel uygulama örneği olarak ön plana çıkmaktadır.
- Londra'nın aksine bugün, bir yandan hızlı ve kontrolsüz artan nüfusu ile Türkiye'nin en büyük niceliksel değerlere sahip İstanbul, aynı zamanda da ülkedeki çarpık kentleşmeden en üst düzeyde nasibini almaktadır. Türkiye'de 1980'li yıllardan buyana ne yazık ki neo-liberal yaklaşımlar 'herkesin istediği her şeyi yapabileceği bir başboşluk' olarak algılanmaktadır. İstanbul'un son yirmi yıllık kentsel gelişiminde, kamu eliyle kamu yararı gözetilen bütüncül planlama yaklaşımı yerini serbest pazar ekonomisinin arz-talep kurallarının belirlediği parçacıl planlama yaklaşımına bırakmış durumdadır. Sürdürülebilir gelişmenin bir bütün olarak ele alınması ve toplum tarafından da öyle benimsenmesi gerekmektedir. AB'nin adaylık statüsünün kazanılmasıyla başlayan süreçte Türkiye bir takım fonlardan yararlanma yönünde kazanımlar elde etmiştir. Bu nedenle kentsel gelişmenin AB norm ve standartlarına göre yeniden ele alınması

gerekmektedir. Avrupa Birliği'nin yapısal fonları ile kent formuna ait gelişmeye sebep olacak projeler, AMGP, URBAN II ve Avrupa Kentsel Şartı kapsamında ele alınmalıdır. Özellikle yabancı sermayenin önemli yatırım projeleri ile büyük çaplı altyapı projeleri gibi küresel ölçekten gelen talepler, İstanbul kent formu üzerinde belirleyici etkiler meydana getirmekte olup, söz konusu etkiler yerel politikalar veya yönlendirmelerle kontrol altına alınamamaktadır. Ulaşım sistemleri ve büyük kentsel projeler planlanırken, İstanbul kent formunun gelişiminde ne gibi etkiler yaratacağı düşünölmelidir.

- Lizbon'da ise büyük yatırım gerektiren ulaşım yatırımları kent formunda ne gibi değişiklik yapacağı genel olarak belirlense de mekâna ilişkin kararlar alınmamakta, yapılan planlar bütünsellikten uzak parça parça birbirinden bağımsız şekilde planlanmaktadır. Gerek büyük ulaşım yatırımları olsun gerekse büyük kentsel projelerin yer seçim kararı olsun alt ölçekteki kent planları sınırı içinde planlanmaktadır. Lizbon'un kent formunu etkileyecek olan uluslararası tren hattının geçeceği üçüncü köprünün kent bütününde mekana ilişkin ne gibi değişimlerde bulunacağı Stratejik Mekânsal Planlama hedeflerine uygun olarak yeniden ele alınmalıdır. Uluslararası tren hattıyla beraber Lizbon'da ki tek durağının bulunduğu Oriente Transfer Merkezi sadece kendi çevresini etkileyecek şekilde düşünölmemeli, Lizbon kent formunun bütününde nasıl bir etki yaratabileceğı tartışılmalıdır.

Sonuç olarak; tez kapsamı, *planlama boyutu ve mekansal boyutu* olarak iki ana bileşenden oluşturulmuştur. Çalışmada mekansal boyut ile planlama boyutunun birbirinden ayrı ele alınamayacağı, mekansal boyuttaki değişim ve dönüşümleri planlama boyutunda nasıl ve hangi yöntem ve yaklaşım ile ele alınması gerektiğinin önemi vurgulanmıştır. Mekansal boyutta ele alınan; kent formu, Transfer Merkezi, ulaşım yatırımları ve kentsel projeler, planlama boyutunda; Stratejik Mekansal Planlama yaklaşımı üzerinden değerlendirilmiştir.



Bu değerlendirme sonucunda, stratejik mekansal gelişme dinamikleri, kentsel projeler ve kent formu ilişkisinin çok iyi kurgulanarak, dengeyi iyi kurmak adına gelişmelerin kontrolünün birlikte yapılması gerektiği düşünülmektedir. Bu ilişki içerisinde, kent formunun değişimine yön veren Transfer Merkezlerinin sadece geçiş ve aktarma alanı olarak değil, Fırsat Alanı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Metropolitan kentlerde, uzun dönemli büyük yatırım getiren ulaşım sistemleri planlanırken buldukları kentin formunu nasıl etkileyeceği çok iyi analiz edilmelidir.

Ulaşım sistemlerinin oluşturduğu düğüm noktaları olan Transfer Merkezlerinin kent formunda yeni bir merkez oluşturarak, büyük kentsel projelerin etrafında yer seçmesi ile arazi kullanım kararlarının değişebileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Transfer Merkezleri'nin etrafında gerçekleştirecek bu dönüşümü yasal düzenlemelerle kontrol altına almak için, planlama sürecini Stratejik Mekânsal Planlama'nın hedef ve politikalarına göre yeniden gözden geçirmek gerekir.

Stratejik Mekânsal Planlama ile kentin hangi bölgesinde yeni bir değişim yaratılabileceği, kent formunun gelişme yönünü nasıl değiştirebileceği başarılı ve güncel örnek projelerle kanıtlanmıştır.

## KAYNAKÇA

**AKTUĞLU AKTAN, Ö.**, 2006. Kent Biçimi–Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, Yayınlanmış Doktora Tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**ALBRECHTS, L.**, 2006. Bridge the Gap from Spatial Planning to Strategic Projects, European Planning Studies.

**ALBRECHTS, L., HEALEY, P. and KUNZMANN, K.**, 2003. Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe, APA Journal.

**ARSLAN, R.**, 1997. Arazi Kullanış Ekonomisi, YTÜ Basım, İstanbul.

**ARSLANOĞLU, R.**, 1998. Kent, Kimlik ve Küreselleşme, Bursa: Asa.

**ARU, K. A.**, 1992. Kent Formu Analizi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Ders Notları.

**BANISTER, D.**, 1995. Transport and Urban Development, Alemridrine Press, Oxford.

**BARRA, T.**, 1989. Integrated Land Use and Transport Modelling, Cambridge University Press, London.

**BARTER, P., A.**, 2000. Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries, Spon Press, Edit: Mikc Jcnks, Rod Burgess, London.

**BAYCAN, T.**, 1993. Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşimi ve Erişilebilirlik: İstanbul İçin Bir Değerlendirme, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**BAYHAN, İ.**, 1969. Şehir Planlaması, s. 134.

**BEYAZIT, E.**, 2007. Kent yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekanlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**BLUNDEN, W.R.; BLACK, J.A.,** 1984. The Land-Use/Transport System, Pergamon Press.

**BRUTON, M.J.,** 1975. Introduction to Transportation Planning, London.

**BRYSON, J. M., ROERING, W. D.,** 1998. Applying Private Sector Strategic Planning in the Public Sector, Journal of the American Planning Association.

**CARRIERE, J., DEMAZIERE, C.,** 2010. Urban Planning and Flagship Development Projects: Lessons from EXPO 98, Lisbon, Planning Practice & Research.

**CASTELL, M. and BORJA, J.,** 1997. Local and Global: Management of Cities In The Information Age, Earthscan Publications Ltd., London.

**CEC (Commission of the European Communities),** 1999. European Spatial Development Perspective, Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, European Commission, Luxembourg.

**CEMAT, (Council of Europe Conference of Ministers Responsible for Spatial/Regional Planning),** 1983. European Regional/Spatial Planning Charter, European Conference of Ministers Responsible for Regional Planning, Torremolinos, Spain.

**ÇAMUR, K.,** 2005. Stratejik Planlama Nedir? Fiziki Mekânın Planlanmasında Sunduğu Olanaklar-Taşıdığı Riskler”, Stratejik Planlama, Ankara.

**ÇUBUK, M.,** 1993. İstanbul Şehirlerarası Metropoliten Otobüs Terminali, 4. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, İstanbul.

**DAVOUDI, S., HEALEY, P. and HULL, A.,** 1997. Rhetoric and Reality in British Structure Planning in Lancashire 1993-95, in Making Strategic Spatial Plans Innovation in Europe, UCL Press, Great Britain.

**DEMİR, O.,** 2011. Land Use and Transportation, İstanbul Teknik Üniversitesi, Kentsel Planlama Bölümü, Yüksek Lisans Ders Notları.

**DICKEY, J.W. ve MILLER, L.H.**, 1984. "Road Project Appraisal For Developing Countries", Chichester: John Wiley And Sons.

**DPT**, 1995. Dünyada Küreselleşme ve Bölgesel Bütünleşmeler, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

**DPT**, 2006. Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu, [www.dpt.gov.tr](http://www.dpt.gov.tr)

**DPT**, 2009. Dokuzuncu Kalkınma Planı, 2010 Yılı Programı, [www.dpt.gov.tr](http://www.dpt.gov.tr).

**DPT**, 2009. Orta Vadeli Program, 2010 – 2012, [www.dpt.gov.tr](http://www.dpt.gov.tr).

**Dublin Transportation Office**, 2000. Advice Note on Public Transport Interchange, <http://www.dto.ie>

**EC**, European Commission, 2013. <http://ec.europa.eu>.

**EMREALP, S.**, 1993. Belediyelerde Proje Yönetimi, Yerel Yönetimin Geliştirilmesi Programı El Kitapları Dizisi 3, İstanbul.

**ERDEN, D. ve ÖZGÜR FİRİDİN, E.**, 2003. Kentsel Dönüşüm Projeleri: Kolaj Kentler, Kentsel Yenileşme Ve Kentsel Tasarım, Uluslar Arası 14. Kentsel Tasarım Ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

**ERTÜRK, H.**, 1997. Kent Ekonomisi, Bursa.

**ERYOLDAS, A.**, 2006. Kentsel Planlamada Kar Amaçlı Olmayan Stratejik Planlama Yaklaşımı, İstanbul.

**EVREN, G.**, 2002. Demiryolu, Birsen Yayınevi, İstanbul.

**FEJERANG, R.A.**, 1993. Impact on Property Values: A Study of the Los Angeles Metro Rail, 21st PTRC Summer Annual Meeting, Proceedings, University of Manchester, Institute of Science and Technology, England.

**FIGUEIRA, J.**, 2012. A Lisboa da Expo'98: Projeto e Legado, Arqtexto, UFRGS, Brasil.

**FİRİDİN, E., 2007,** Stratejik Planlamada Kentsel Projeler, <http://www.planlama.org>.

**GEDİKLİ, B.,** 2012. Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük, İstanbul.

**GORGULU, Z. Ve OZDEN, O. E.,** 2006. Planlama ve Koruma İlişkisi Üzerine Yeni Bir Sistem Önerisi, YTÜ Mim Fak. e-Dergisi, Cilt1, Sayı:4, İstanbul.

**GÜNAY,B., BELL, M.,** 1996. Trafik Tıkanıklıklarına Çözüm Olarak Elektronik Yol Yönlendirme Sistemlerinin Kullanımı ve İstanbul Boğaz Geçışı Örneği, Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu Bildiriler, İstanbul.

**GÜR, S.,** 2010. Kamu Yararı Kapsamında Kamusal Alan Olarak Transfer Merkezlerinin İncelenmesi, Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**HALL, P.,** 2001. Global City-Regions in the Twenty-first Century, Global City-Regions Trends, Theory, Policy (ed.Allen J. Scott), Oxford Uni. Press.

**HARVEY, D.,**1999. Postmodernliğin Durumu, 2.Baskı, Metis Yayınları, İstanbul

**HEALEY, P.,** 1997. The Revival of Strategic Spatial Planning in Europe, in Making Strategic Spatial Plans Innovation in Europe, Eds. Healey, P., Khakee, A., Motte, A. & Needham, B., UCL Press, Great Britain.

**HEALEY, P.,** 1999. Institutional Analysis, Communicative Planning, and Shaping Places, Journal of Planning Education and Research.

**HEALEY, P., KHAKKEE, A., MOTTE, A. and NEEDHAM, B.,** 1999. European Developments in Strategic Spatial Planning, European Planning Studies.

**HURST, M.E.E.,** 1972. A Geography of Economic Behavior, Belmont.

**HUTCHINSON, B.G.,** 1974. Principles of Urban Transport Systems Planning, New York.

**INNES, J.**, 1995. Planning Theory's Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice, Journal of Planning Education and Research.

**İBB, BİMTAŞ ve İMP**, 2007. 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Özel Planlama ve Özel Proje Alanları Raporu, İstanbul.

**İMP**, 2007. Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu Özel Proje Alanları Sunumu, İstanbul.

**İstanbul Büyükşehir Belediyesi**, 2002. I. İstanbul Genelinde Ulaşım Sistemi Türleri ve Transfer Merkezleri Raporu, İstanbul.

**KELEŞ, R.**, 1990. Kentleşme Politikası, Ankara: İmge

**KELEŞ, R.**, 2006. Kentleşme Politikası, İstanbul: İmge

**KENTGES**, 2010. 2010-2023 Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı, <http://www.kentges.gov.tr/>

**KILINÇASLAN, İ.**, 2002. Kentleşmenin Ekonomik Yönleri, İTÜ Matbaası, İstanbul.

**KIRAY, M.B.**, 1982. Azgelişmiş Ülkelerde Metropolenleşme Süreçleri, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, ODTÜ, Ankara.

**KOCABAŞ, A.**, 2012. Yeşil Sürdürülebilir Kentsel Dönüşüm: Kavramsal Çerçeve ve Uygulama Araçları, 24. Bursa Yapı Yaşam Kongresi kitabı, Bursa Uluslararası Fuar ve Kongre Merkezi, Bursa TMMOB Mimarlar Odası, Bursa.

**KONUK, G.**, 2003. Kentsel Gelişmeyi Yönlendirmede Planlama İlişkisi İçinde Kentsel Tasarım Bakış Açısından Kentsel Rejenerasyonun Yeri, Kentsel Yenileşme Ve Kentsel Tasarım, Uluslar Arası 14. Kentsel Tasarım Ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

**KONUK, G.**, 2012. MSGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, Kentsel Projeler ve Kentsel Tasarım Ders Notu.

**KOTAN, A.**, 2008. Stratejik Mekânsal Planlama 'da Kentsel Projeler, Proje Süreç Yönetimi, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**LIND, R.C.**, 1973, Spatial Equilibrium, the Theory of Rants and the Measurement of Benefits from Public Programs, Quarterly Journal of Economics.

**METREX**, 1999. Metropolitan Spatial Planning and Development Benchmark, The Network of European Metropolitan Regions and Areas, Glasgow.

**METREX**, 2003. Meeting Spring, International Conference on Metropolitan Governance in cooperation with: Network of German Metropolitan Regions.

**MORRIS, A.E.J.**, 1994. History of Urban Form - Before the Industrial Revolutions, New York.

**MOTTE, A.**, 1997. The institutional relations of plan-making, in Making Strategic Spatial Plans Innovation in Europe, Eds. Healey, P., Khakee, A., Motte, A. & Needham, B., UCL Press, Great Britain.

**MULLER, P.O.**, 1995. Transportation and Urban Form: Stages in the Spatial Evolution of the American Metropolis, The Geography of Urban Transportation, New York.

**NADIN, V. and STEAD, D.**, 2008. European Spatial Planning Systems, Social Models and Learning, <http://www.lote.ut.ee>

**NADIN, V.**, 2000. Spatial Planning and Spatial Development in Europe-parallel or Converging Tracks? European Council of Town Planners, London.

**NODUS**, 2010. Linking Urban Renewal and Regional Spatial Planning Final Report of the Working Group, [www.urbact.eu/project](http://www.urbact.eu/project)

**OLIVEIRA, V. ve PINHO, P.**, 2010. City profile Lisbon, Cities 27.

**ÖNCÜ, E.**, 1995. Ulaşımında Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler, 3. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.

**PEREIRA, M. ve CARRANCA, M.A.,** 2009, Governance in the Lisbon Metropolitan Area: between the ambition of reinforcing the international rank and the will for deeper internal territorial cohesion, [www.cityfutures2009.com](http://www.cityfutures2009.com)

**RODRÍGUE, J.P.,** 2007, The Geography of Transport Systems, <http://people.hofstra.edu>

**SOKMEN, P.,** 1994. Gelişme Sürecinde Kentsel Planlama Etkinliğini Sınırlayan Nedenler: Türkiye Örneği, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**SPREIREGEN, P. D.,** 1965. The Architecture of Towns and Cities, USA.

**STARKIE, D.N.M.,** 1976. Transportation Planning Policy and Analysis, Oxford.

**TEKELİ, İ.,** 1994. İnsanca Yaşanan Büyük Bir Dünya Kenti Geleceğin İstanbul'u, İstanbul Dergisi, Sayı 8, İstanbul.

**TEZER, A.,** 1997. Kentsel Ulaşım Planlamasında Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme, Yayınlanmış Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**THORNS, D.C.,** 2004. Kentlerin Dönüşümü, Soyak Yayınları.

**WEBER, M.,** 2000. Şehir ve Cemiyet, İz Yayıncılık, İstanbul.

**WINGO, L.,** 1960. 26. Integration of Transportation and Landuse Planning Through Quantitative Models.

**ZENELOĞLU, Z. , DÖKMECİ, V.,** 2010. Türkiye'de Yerleşim Birimlerinin Büyüklük Dağılımı ve Merkezî Yerlerin Nüfuslarındaki Değişim, İTÜ Dergisi/a, Cilt:9, Sayı:1.

URL-1: <http://www.urbact.org>, Kasım.2012

URL-2: <http://europa.eu>, Şubat. 2013

URL-3: [www.urbact.eu/project](http://www.urbact.eu/project), Aralık.2012

URL-4: <http://www.un.org/esa/population/unpop.htm>, Mayıs.2012

URL-5: <http://upload.wikimedia.org>, Mart.2013

URL-6: <http://www.ine.pt>, Mayıs.2013

URL-7: <http://www.cm-lisboa.pt>, Plano Diretor Municipal (PDM)- Master Plan Raporu, 1994, Mart.2013

URL-8: <http://www.cm-lisboa.pt>, Plano de Pormenor (PP)- Porque Expo'98 Plan Raporu, 1997, Nisan.2013

URL-9: <http://www.cm-lisboa.pt>, Carta Estrategica de Lisboa Plan Raporu, 2009, Mart.2013

URL-10: <http://www.cm-lisboa.pt>, Plano Diretor Municipal (PDM)- Master Plan Raporu, 2012, Şubat. 2013

URL-11: <https://maps.google.com/>, Nisan.2013

URL-12: <http://micrografico.micrograf.pt>, Nisan.2013

URL-13: <https://www.google.com.tr>, Mart.2013

URL-14: <http://www.parqueexpo.pt>, Mayıs.2013

URL-15: [http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Vasco\\_da\\_Gama\\_bridge\\_panorama.jpg](http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Vasco_da_Gama_bridge_panorama.jpg), Mart.2013

URL-16: <http://www.cm-lisboa.pt>, Plano de Urbanização da Area Envolverte a Estação do Oriente (PU) Plan Raporu, 2010, Şubat. 2013

URL-17: <http://pdm.cm-lisboa.pt>, Mayıs.2013

URL-18: <http://www.londonhigher.ac.uk/population.html>, Ocak.2013

URL-19: The Greater London Authority Strategic Plan 2010-2012, 2011, <http://www.london.gov.uk/>, Mart.2012

URL-20: The London Plan Spatial Development Strategy for Greater London, 2011, Published by Greater London Authority City Hall The Queen's Walk, London, [www.london.gov.uk](http://www.london.gov.uk), Nisan.2012

URL-21: [www.london.gov.uk](http://www.london.gov.uk), Mart.2012

URL-22: Lower Lea Valley Opportunity Area Planning Framework, Greater London Authority and London Development Agency, 2007, London, <http://www.london.gov.uk/>, Ocak.2013

URL-23: Regenerating East London, A Report on Progress & Future Activities, 2011, <http://www.ltgdc.org.uk/>, Şubat.2013

URL-24: Vision for the Lower Lea Valley, London, <http://www.london.gov.uk/>, Aralık.2012

URL-25: <http://www.tfl.gov.uk>, Nisan.2013

URL-26: [visaoglobal.org](http://visaoglobal.org), Nisan.2013

URL-27: [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr), Mart.2012

URL-28: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009. [www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr), Mart.2012

URL-29: Kalkınma Ajansı, 2010-2013 İstanbul Bölge Planı Ekleri, 2010. <http://www.istka.org.tr/>, Nisan.2013

URL-30: İstanbul İçin Yeni Alt Merkezler, 2007. <http://www.arkitera.com>, Nisan.2013

URL-31: [www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr), Nisan.2013

URL-32: <http://kentseldonusumplatformu.com.tr>, Aralık.2012

URL-33: <http://www.bimtas.com.tr>, Mayıs.2013

URL-34: Kartal: Değişiyor, dönüşüyor, değerlendiriliyor, 2010.  
<http://emlak.sabah.com.tr/>, Nisan.2013

URL-35: <http://kentseldonusumplatformu.com.tr>, Mayıs.2013

URL-36: Kartal'daki Araziler Hadid'le Şahlandı, 2008. <http://www.arkitera.com>,  
Mayıs.2013

URL-37: <http://www.spoist.org>, Mayıs.2013

URL-38: 1/1000 Ölçekli Kartal Merkez Uygulama İmar Plan Raporu, 2012, İBB,  
İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü.

URL-39: Kartal İlçesi Tanıtım Raporu, 2009, İBB, İmar ve Şehircilik Daire  
Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü.

URL-40: 1/5000 Ölçekli Kartal Kordonboyu Nazım İmar Plan Raporu, 2011, İBB,  
İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü.

URL-41: 25.03.2013 tarihli Plan Yapım Yönetmenliği Taslağı,  
<http://www.csb.gov.tr/>, Nisan. 2013.

URL-42: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama  
Müdürlüğünden gelen 15.06.2012 tarihli talep yazısı.

URL-43: Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü  
(DLH), Ulaştırma Bakanlığı, Marmaray Projesi, 2010. <http://www.marmaray.com.tr>,  
Nisan. 2012.

URL-44: Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Adapazarı-İstanbul Kuzey  
Geçişi Projesi vaziyet planı, 2012, İBB, Nisan. 2012.

Lizbon Belediyesi (Câmara Municipal Lisboa), Paulo Prazeres Pais (Direção Municipal de Planeamento, Reabilitação e Gestão Urbanística) ile yapılan görüşme notları, Nisan, 2013.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü ile yapılan görüşme notları, Mart, 2012.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama Müdürlüğü ile yapılan görüşme notları, Mayıs, 2013.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, IMP, Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu ile yapılan görüşme notları, Nisan, 2012.