

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

139692

LEVENT YERLEŞMESİ'NİN İŞLEVSEL DÖNÜŞÜM
SÜRECİ ve FİZİKSEL MEKANA ETKİLERİ

T- 139692

Mimar Güzide Başak AKYEL

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Yapı Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Hakkı ÖNEL

Prof. İhsan

Prof. Dr. Yüksel DİNÇER

İSTANBUL, 2003

TC YÜKSEK ÖĞRETİM KURULU
MİMARLIK ANABİLİM DALI

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ.....	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT.....	ix
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Sorun Tanımı ve Amaç.....	1
1.2 Kapsam ve Yöntem.....	2
2. İSTANBUL METROPOLİTAN ALANINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM ve LEVENT MODELİ.....	4
2.1 Kent Ölçeği.....	4
2.2 Ekonomik ve Teknolojik.....	13
2.2.1 Sektörel Farklılaşma.....	14
2.2.2 Uluslar arası Sermayenin Etkileri.....	22
2.3 Sosyal ve Kültürel.....	24
2.4 Alt- Yapı.....	30
2.5 Çevre.....	34
2.6 Değişim, Politika ve Planlama.....	36
3. LEVENT YERLEŞMESİ’NİN İŞLEVSEL DÖNÜŞÜM SÜRECİ ve ANALİZİ.....	41
3.1 Levent Yerleşmesi’nin Yapım Süreç Analizi.....	41
3.1.1 Yerleşmenin Oluşum İlkeleri.....	47
3.1.2 Planlama Kriterleri.....	48
3.1.3 Yerleşim Dokusu.....	49
3.1.3.1 Ada, Parsel, Komşuluk İlişkileri.....	60
3.1.3.2 Araç ve Yaya Dolaşım Yapısı.....	64
3.1.3.3 Yeşil Alan İlişkileri.....	67
3.1.4 I-II-III ile IV Levent’in Karşılaştırılması.....	76
3.2 Levent Yerleşmesi’nde Değişim.....	77
3.2.1 Kent Ölçeğindeki Değişimin Levent Yerleşmesi’ne Yansımaları.....	78
3.2.2 Ekonomik ve Teknolojik Boyutu.....	85
3.2.3 Sosyal ve Kültürel Farklılaşmanın Etkileri.....	92
3.2.4 Alt-Yapı Sorunları.....	94
3.2.5 Çevresel Değişim Boyutları.....	97
4. SONUÇLAR.....	105
KAYNAKLAR.....	108

EKLER.....	111
Ek 1 Emlak Kredi Bankası'nın Düzenlediği Promosyon ve Reklam Yayınları.....	112
Ek 2 Emlak Kredi Bankası'nın Levent ve Koşuyolu Evleri İçin Bastırdığı Broşür.....	119
ÖZGEÇMİŞ.....	140



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1	1840 tarihinde İstanbul.....	5
Şekil 2.2	1980 Onaylı İstanbul metropoliten alan nazım planı	8
Şekil 2.3	1995 onaylı İstanbul metropoliten alan nazım planı	9
Şekil 2.4	2000 yılında İstanbul.....	12
Şekil 2.5	İstanbul'da Sanayi Alanlarının Dağılımı.....	17
Şekil 2.6	İstanbul'da Ticaret ve Hizmet Merkezlerinin Dağılımı	20
Şekil 2.7	İstanbul'da Büyük Alış-Veriş Merkezlerinin Dağılımı.....	21
Şekil 2.8	İstanbul'da Turizm Merkezlerinin Dağılımı	21
Şekil 2.9	İstanbul'da Merkezi İş Alanlarının Dağılımı	23
Şekil 2.10	İstanbul'da gecekondular alanlarının dağılımı	39
Şekil 2.11	İstanbul'da imar ıslah planlarının dağılımı	40
Şekil 3.1	I-II-III-IV. Levent yerleşmeleri genel vaziyet planı.....	44
Şekil 3.2	Levent Yerleşmesi kurulduğu tarihte kent içi toplu ulaşım şebekesi.....	45
Şekil 3.3	Levent'in İstanbul içindeki konumu	46
Şekil 3.4	I-II-III. Yerleşmeleri birbirinden ayıran sınırlar	52
Şekil 3.5	I-II-III. Levent yerleşmeleri genel mekan görünümü.....	53
Şekil 3.6	I-II-III. Levent yerleşmelerinde sokaklara paralel evler	53
Şekil 3.7	I. Levent yerleşmesi sosyal alanı.....	54
Şekil 3.8	I. Levent yerleşmesi merkez meydanı.....	54
Şekil 3.9	II. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı	55
Şekil 3.10	II. Levent yerleşmesi sosyal alan mekanı.....	55
Şekil 3.11	III. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı	56
Şekil 3.12	IV. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı	58
Şekil 3.13	IV. Levent yerleşmesi genel mekanı	59
Şekil 3.14	IV. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı	59
Şekil 3.15	I-II-III Levent yapı adası yaklaşımları	62
Şekil 3.16	IV. Levent yerleşmesi serbest düzene dayalı yapı adası	63
Şekil 3.17	I-II-III. Levent yerleşmesi araç ve yaya dolaşım yapısı yaklaşımı	65
Şekil 3.18	IV. Levent yerleşmesi araç ve yaya dolaşım yapısı yaklaşımı.....	66
Şekil 3.19	I-II-III. Levent yerleşmeleri yeşil alan yaklaşımları	69
Şekil 3.20	Sokakların iki yanına dizilmiş ağaçlar	70
Şekil 3.21	Yeşil alan oluşturmak için bırakılmış cepler.....	70
Şekil 3.22	II. Levent yerleşmesi yeşil alan yaklaşımı	71
Şekil 3.23	III. Levent yerleşmesi yeşil alan yaklaşımı.....	72
Şekil 3.24	III. Levent yerleşmesinde sokakların iki yanına dizilmiş ağaçlar.....	73
Şekil 3.25	III. Levent yerleşmesinde yeşil alan yaklaşımı	73
Şekil 3.26	IV. Levent yerleşmesinde yeşil alan yaklaşımı.....	75
Şekil 3.27	1951 Şişli-Mecidiyeköy-Levent-Bebek-Arnautköy-Ortaköy bölgesi gelişim planı.....	80
Şekil 3.28	1954 Beyoğlu Nazım İmar Planı.....	81
Şekil 3.29	1960 İstanbul'da bölge planlamasına yardımcı bir araştırma	82
Şekil 3.30	1983 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası	83
Şekil 3.31	1988 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası	84
Şekil 3.32	1991 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası	87
Şekil 3.33	1993 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası	88

Şekil 3.34	Binaların fiziksel değişim durum paftası	89
Şekil 3.35	Yerleşmeyi batıdan çevreleyen plazalar.....	90
Şekil 3.36	Yerleşmeyi kuzeyden çevreleyen plazalar	91
Şekil 3.37	Konut dokusu değiştirilerek yapılmış hayvan hastahanesi	93
Şekil 3.38	Konut dokusu değiştirilerek yapılmış turizm acentası	93
Şekil 3.39	Yeşil alanlara park edilen arabalar	96
Şekil 3.40	Bahçesi otopark olarak kullanılan iş yeri	96
Şekil 3.41	Konut kimliğini kaybederek işyerine dönüşmüş bir ev.....	99
Şekil 3.42	Farklı yüksekliklerde konut kullanımları	99
Şekil 3.43	Levent'te bahçe duvarı yapılmayan ilk konutlar.....	100
Şekil 3.44	Levent'te bahçe duvarı eklenmiş konutlar	100
Şekil 3.45	İşyerine dönüşüm sonrası otopark amacıyla betonlaştırılmış bir bahçe.....	101
Şekil 3.46	Levent'te aslına uygun olarak beyaz boyanmış bir konut.....	101
Şekil 3.47	Levent'te renkli boyanmış bir konut	102
Şekil 3.48	İşyeri dönüşümü sonucu dış cepheye yerleştirilerek dokuyu bozan panolar ..	102
Şekil 3.49	Cephesi tamamen değiştirilerek gerçekleştirilmiş bir iş yeri	103
Şekil 3.50	Levent Yerleşmesi'nin 1999 yılındaki Vaziyet Planı.....	104



ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 2.1 Nüfus Artış Hızı	26
Çizelge 2.2 Şehir nüfusunun toplam nüfusa oranı (%).....	27
Çizelge 2.3 Net göç hızı (%)	28
Çizelge 2.4 Nüfus Yoğunluğu (kişi/km ²)	29
Çizelge 2.5 Seçilen bazı ana arterlere ait trafik bilgileri	33



ÖNSÖZ

Bu çalışmada İstanbul'da yaşanan kentsel dönüşüm sürecinde yaşanan ekonomik, teknolojik, sosyal, kültürel, çevresel değişimler ile alınan planlama kararları ve uygulanan politikaların, bir konut alanı düzeninde gerçekleştirilmiş Levent Yerleşmesi'nin işlevsel dönüşüm süreci içindeki etkileri araştırılmıştır. Bu etkilerin sonucunda yerleşme içinde bulunan konutların, konut dışı işlevler kazanarak, işyerlerine dönüşümünün ve bunun fiziksel mekanı nasıl etkilediğinin analizi yapılarak önemli sonuçlar elde edilmiştir.

Yapılan araştırmalar, analizler ve tezin yazılması sırasında, çalışmaların geliştirilmesi doğrultusunda yaptığı değerlendirmeler ve eleştirileri ile verdiği destekten dolayı tez danışmanım Prof. Hakkı Önel'e, desteklerinden dolayı sevgili babam Mimar Hasan Akyel'e ve katkısı bulunan bütün arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.



ÖZET

İstanbul, tarihin her döneminde, kültürel, coğrafi, ekonomik ve stratejik konum ve ilişkileriyle, Türkiye'yi en çok etkileyen metropol olmuştur. Yaşanan toplumsal dönüşümlerin etkisiyle oluşan göç dalgaları ve nüfus yoğunluğu, kentte konut sorununu gündeme getirmiştir. Levent Yerleşmesi de, devlet eliyle kurulan Emlak ve Eytam Bankası'nın mali desteğiyle örgütlenen insanların konut edinmesi amacıyla, böyle radikal değişimlerin yaşandığı zaman aralığında gerçekleşmiştir. Konut alanı olarak tasarlanıp gerçekleştirilen yerleşme, zaman içinde İstanbul'un geçirdiği kentsel dönüşümün etkilerini yansıtacak düzeyde bir kimlik kaybına uğrayarak, ticaret merkezine dönüşmüş ve konutlar işyeri olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Bu çalışmada amaç, İstanbul'da yaşanan kentsel dönüşüm sürecini besleyen ekonomik, teknolojik, sosyal, kültürel, çevresel ve planlama kararları gibi kaynakların incelenerek Levent Yerleşmesi'nin işlevsel dönüşüm süreci ve fiziksel mekana yansımalarının ne şekilde gerçekleştiğinin analiz edilmesidir. Analiz yapılırken literatür çalışmasına ağırlık verilmiş, İstanbul ve Levent Yerleşme ölçeğinde sunulan sempozyum bildirilerinden, kitaplardan ve resmi kurumlardan yararlanılmıştır.

Anahtar kelimeler: İstanbul kentsel dönüşüm süreci, Levent Yerleşmesi işlevsel dönüşüm süreci, konut alanı, işyerine dönüşüm olgusu

ABSTRACT

In every period of history, İstanbul happened to have the most influence on Turkey with its cultural, geographical, economical and strategical positions and relations. The effect of social formation of immigration undulation and population density in relation with social transformations, made dwelling a current issue in the city. Time interval of these radical alterations, Levent Settlement was put through with financial support of the Emlak and Eytam Bank which was organized by the government, in order to organize people to have dwellings. At that time, settlement was designed and realized as a dwelling area, but, in time with an identity loss reflecting the effects of urban transformation of the city, it became a trade center and the dwellings turned out to be used as offices.

The purpose of this study, is analyzing the realization of the functional transformation process and the effects on the physical tissue of the settlement reflecting from the nourishing sources of urban transformation which are economical, technological, social, cultural, peripheral and planning decisions in İstanbul city. During analyze, literature based study was made with the help of symposium edicts, books and official institutions comprising İstanbul city and Levent Settlement.

Key words: Process of urban transformation in İstanbul, functional transformation process of Levent Settlement, dwelling area, fact of transformation to work place

1. GİRİŞ

1.1 Sorun Tanımı ve Amaç

Tarihin her döneminde kentler ve kentlerin fiziksel dokusunu oluşturan konutlar, ülkelerin toplumsal yapı ve yaşam kültürlerini yansıtan somut elemanlar olup derin toplumsal ve siyasal dönüşümlerin yansımalarının ilk görüldüğü yerlerdir. Bu dönüşümlerin sonucunda oluşan konut sorununa Türkiye Cumhuriyeti ithal ettiği modeller ile kendi yapısı ve dinamikleri içinde çözüm aramıştır. Bu anlamda, değişen toplum yapısı ile konut ve yerleşme mekanları arasındaki doğrudan ilişki, Levent Yerleşmesi çerçevesinde okunabilmektedir. Kent merkezi dışında gelişmiş mahalle ölçeğindeki ilk örnek olması nedeni ile Levent Konutlarında önemli bir deneyimin yaşandığı görülmektedir. Fakat, ilerleyen yıllarda İstanbul'un geçirdiği değişim sürecine paralel olarak, bölgenin geçirdiği değişimler, konutların niteliklerini kaybederek iş yerlerine dönüşmelerine neden olmuşlardır.

Endüstri devrimiyle beraber, tüm dünyada bazı sosyal, ekonomik ve teknolojik değişiklikler hızla oluşmaya başlamıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan kentsel büyüme, insanları ve çevreyi oldukça fazla etkilemiş, ve bu noktada, ulaşım sistemleri, yüksek binalar, otobanlar ve her geçen gün kırsal kesimi de içine katarak büyüyen banliyöler oluşmuştur.

Kurulan yeni kentlerdeki kimlik ve mekan eksikliği, mevcut kent dokusu yenilemelerindeki kaybolan ölçek dengeleri, kent kültürünün tarih boyunca deneyerek oluşturduğu doğruları geri getiremeyecek kayıpların oluşmasına neden olmuştur. Başka bir deyişle, düğüm noktaları, meydanlar, sokaklar ve mahalleler kimlik kaybına uğrayarak, kent kimliğinin kaybolmasında alt nedenler sistemi olarak ortaya çıkmıştır. Bu değişim dünyanın bir çok yerinde, homojen ve birbirinin benzeri yerleşmelerin gelişmesine neden olmuştur. Bütün bunlara ek olarak, kentlerde meydana gelmekte olan gelişim ve değişim sürecinde ortaya çıkan fonksiyonel değişimlerin sonucunda, mevcut dokularda bazı farklılıklar oluşmuştur. Bu durumdan dolayı doğan yeni gereksinimler ve bunu izleyen değişimler, bu dokuyu yıpratmıştır. Olumsuz ve bilinçsiz planlamalarla oluşturulan yeni çevre, karakteristik özellik ve kaliteden yoksun kalmıştır.

Bu çerçevede İstanbul'da da bazı değişiklikler meydana gelmiş, yeni bir kent kimliği oluşmaya başlamıştır. Çekici bir merkez haline gelen kent, köyden kente göç dalgası ile tanışarak nüfus patlaması yaşamış, aynı zamanda gelişmekte olan finans ve ticaret faaliyetlerine, sanayiinin de eklenmesiyle bir ticaret merkezi haline gelmiş, daha sonraları

kültür ve eğlence hareketlerinin gelişmesiyle, yeni bir kimlik kazanmış ve dünyadaki en önemli kentlerden biri haline gelmiştir.

1950'lerde İstanbul'da nüfus artışı ve yoğunlaşma hızla yaşanırken devletin konut üretiminden çekilmesi, piyasadaki konut üretimine katılan aktörlerin henüz olgunlaşmamış olması ve hukuki zeminin yetersiz kalması, Emlak Kredi Bankasının konut sunumu için yapılanmasını gerekli kılmıştır. Levent Yerleşmesi; konut sorununa çözüm üretmek amacı ile tam bu geçiş noktasında gerçekleştirilmiş ilk örnektir.

Kendine özgü karakteristik yapısı ile Levent Yerleşmesi İstanbul kenti içinde ender rastlanan bir dokuya sahiptir. 1-2 katlı bahçeli evleri, yeşil alanları ve sakin ortamı ile gittikçe betonlaşan kentin içinde varlık koruma mücadelesi vermiş, fakat, yeni gelişim ve değişimlerden nasibini almıştır. Planlı olarak tasarlanan ve gelişen Levent, bu yapısını 1990'lı yıllara kadar korumuş, ancak son yıllarda meydana gelen dönüşümler sonucu fiziksel, algısal ve duyumsal yapısı değişikliğe uğramıştır. Kentin dışında yapılanmış bir alanken, kentin dışa yayılım süreciyle beraber, merkez noktası haline gelmiştir. Çekici bir bölgeye dönüşen merkez değişim sürecine paralel olarak yeni bir kimlik kazanmış ve mevcut dokusunu koruyamamıştır. Bu noktada, değişim sürecinin oluşumundaki ana kaynağın işlevsel dönüşüm olduğu ve fiziksel, toplumsal, çevresel ve ekonomik değişimlerin de bu kaynağı besleyen etkenler olarak ortaya çıktığı görülmektedir.

Bu kapsamda Levent Yerleşmesi'nin çalışma alanı olarak seçilmesinin nedeni, alanda süregelmekte olan gelişim ve değişimlerin ortaya konarak, fiziksel mekanda yarattıkları geri dönülmez tahribatı ortaya çıkarmaktır. Mekanda oluşan işlevsel dönüşüm incelenirken, konut alanı olarak planlanmış bölgenin, konut-dışı fonksiyonlara dönüşmesi sonucunda ortaya çıkan değişimlerin fiziksel mekan üzerindeki etkilerini araştırmaktır.

1.2 Kapsam ve Yöntem

Levent Yerleşmesi'nin işlevsel dönüşüm sürecinin ele alındığı bu çalışmada, Cumhuriyetten bu yana İstanbul metropoliten alanında gerçekleşen kentsel dönüşümlerin Levent Yerleşmesi'nin işlevsel dönüşüm sürecine yansıyan fiziksel, toplumsal, çevresel ve ekonomik izdüşümleri incelenecektir. Bu yansımaların etkisiyle konut alanı olarak planlanmış bölgenin, konut-dışı fonksiyonlara dönüşmesi sonucunda ortaya çıkan değişimlerin fiziksel mekana etkileri araştırılacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, İstanbul metropoliten alanında Cumhuriyetten bu yana oluşan kentsel dönüşüm, ve bu dönüşüm sürecinde etkili olan kentin büyümesi, ekonomik ve sosyal

nedenler, kültürel değişimler, alt-yapı gelişmeleri, çevresel etkenler ve izlenen politikalar incelenecektir.

Üçüncü bölümde, Levent Yerleşmesinin yapım süreç analizi incelenerek, yerleşmenin oluşum ilkeleri, planlama kriterleri ve mekansal kurgusu anlatılacaktır. Kentsel dönüşümün Levent Yerleşmesi üzerindeki yansımaları ve bu yansımaların sonucu ortaya çıkan konut-dışı kullanımların, yerleşmenin var olan doğal kurgusu üzerinde çeşitli açılardan yarattığı tahribatlar ortaya konacaktır.

Dördüncü bölüm, bu analiz ile incelenen işlevsel değişimin, kent açısından önemli bir deneyim olduğu ve ileride yapılacak projelere ışık tutacak sonuçlarını içermektedir.



2. İSTANBUL METROPOLİTAN ALANINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM ve LEVENT MODELİ

2.1 Kent Ölçeği

İstanbul, tarihin her döneminde üretim, ticaret ve kültür açısından canlılığa ve çekiciliğe sahip bir merkez olma özelliği ile dünyanın en önemli kentlerinden birisi olmuştur. Bu birikim ile kent erken dönemlerden itibaren oluşan mekansal dönüşümlerden payını almıştır.

İstanbul'un nüfusu, 1840'lara kadar yaklaşık 391.000 ve sınırları tarihi yarımadada surların içinde ve Haliç'in kuzeyinde Galata ve civarında çizilmiş merkezi ve yoğun bir bölgeyi kapsıyordu (Şekil 2.1). Bu sınırları net olarak çizilmiş kentin dışına çıkıldığında düşük yoğunluklu ve birbirinden geniş yeşil alanlara ayrılmış köyler bulunuyordu. Haliç kıyısında Kasımpaşa, Hasköy ve Sütlüce; Boğaz kıyısında Beşiktaş, Tarabya, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar ve Kadıköy; Marmara kıyısında ise Yeşilköy ve Bakırköy, bu köylerin en büyükleri idi (Çelik, 1986).

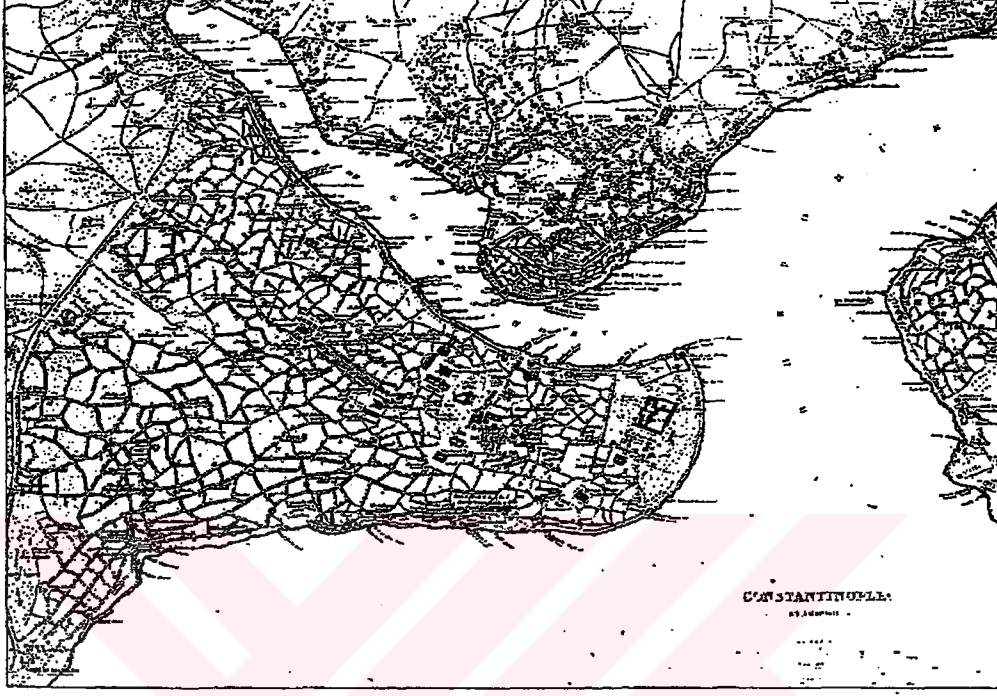
On dokuzuncu yüzyılın, ikinci yarısından itibaren Avrupa'da yaşanan endüstrileşme süreci, kent merkezlerini ve çevrelerini değiştirmeye başlamıştır. Yeni iş alanlarının açılması ve bununla birlikte gelen ekonomik canlılık kentlerin büyümesine ve yoğunlaşmasına neden oluyordu. Aynı dönem içinde İstanbul'un nüfusu da 700.000'lere ulaşmıştır (Ortaylı, 1997). Bu artış, Avrupa'daki endüstrileşmiş kentlere oranla daha düşük olmasına rağmen, sosyal sınıfların ayrışma süreci ve kentin dışarıya doğru büyümesi; mekansal değişimlere de yol açmıştır.

Kentin dışa yayılmasını hızlandıran en önemli etken 1870'lerde gerçekleştirilen demiryolları oldu. Demir yollarının geniş bir alanı kapsamayı çevresinde bulunan geniş tarım toprakları arasındaki yerleşmelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Yücel, 1997).

Aynı dönem içinde ilk defa kentin bir bütün olarak düşünülerek imar planının yapılması gereği ortaya atılmıştır. Buna bağlı olarak ilerleyen yıllarda çeşitli kent planlama örnekleri sunulmuştur (Çelik, 1986).

Bütün bu imar planları çalışmaları, kentin ana sorunlarından çok uzak idi. Yeni gelişme alanları için hiçbir çözüm önerisi getirilmiyordu.

İstanbul, Cumhuriyetin kurulmasından sonra, Ankara'nın da başkent olması nedeniyle, önce yönetici sınıfının daha sonra ticareti elinde tutan azınlıkların kenti terk etmesi ile canlılığını ve



Şekil 2.1 1840 tarihinde İstanbul (İBBHA)

çekiciliğini yitirmişti. Nüfusu 1920 yılında yaklaşık 1.000.000 kişi iken 1935'e gelindiğinde yaklaşık 740.000 kişiye gerilemiştir. Modern Cumhuriyetin Anadolu'da ve Ankara'da sürdürdüğü şehircilik ve mimarlık çalışmaları, İstanbul'a 1935 yıllarına kadar taşınmamıştır.

Cumhuriyet rejiminin, tek partili dönem içindeki 1935 ile 1950 yılları arasında İstanbul ile barışmaya başladığı görülmektedir. Kültürel mirasının ve yaşayışının yanı sıra resmi ziyaretlerin, cumhuriyet törenlerinin sıklaşması, kentin yeniden eski canlılığına kavuşmaya başlamasını sağlıyordu (Ortaylı, 1997).

Cumhuriyetin yakın tarihi ile barışması, kültürel miraslarına ve yaşayışına sahip çıkarak ama modern yaşamın gereklerini karşılayan mekanları da kente ekleyerek gelişmesine neden oluyordu. Bu ikili yapının kent mekanındaki yansımaları zaman zaman iç içe giren, çoğu kez birbirinden kopuk bir yapıda oluşmuştur.

Kent, bütün bu sosyal değişimleri yaşarken yaklaşık bir asırdan beri oluşan plansız ve birbirinden kopuk mekanları içinde barındırıyordu. Ankara'da yapılan ve Cumhuriyet

dönemine yakışan bulvarları, meydanları ve kamu yapıları ile elde edilen imajın İstanbul' a taşınması için kentin imar çalışmalarına başlanmıştır.

İstanbul için, 1935 yılından itibaren, kent dokusunun yoğunlaşmasıyla beraber, kent dışına yayılımı da içeren çeşitli imar planı örnekleri yapıldı. Örneğin Henri Prost Taksim, Beşiktaş ve Şişli arasında oluşan üçgen bölgeyi kente eklemiş en önemli gelişme alanı olarak tasarlanmıştır. Bu üçgen içindeki alanın planlaması ile kentin konut sorununa çözüm bulunacağı düşünülmüştür. Prost, kentin 2000 yılında 3 – 4 milyonluk bir nüfusa ulaşabileceğini öngörmüştü. Prost' un yürüttüğü bu çalışmalar kentin, 1950'lerden sonra yeni alanlara duyduğu ihtiyacı karşılayamamıştır.

1950'lerle beraber ülkenin sosyo-ekonomik ve toplumsal dönüşüm sürecine girmiştir. Kırdan kente göç olgusu, sanayileşme ve kentleşme sürecinin hızlanması, 1950 yılıyla beraber kendini göstermiştir.

Bir odak ya da kırılma noktası olarak 1950 yılıyla başlayan kentleşme süreci bir döneme damgasını vurmuştur. İstanbul'un kentleşme düzeyi ve mekansal farklılaşmanın biçimi fark edilir şekilde bir değişim göstermiştir.

Ülkenin yaşadığı nüfus hareketliliği bu dönemin çarpıcı bir özelliğidir. Kırsal yapının çözülüşü ve kırdan kopuşun kitlesel bir nüfus hareketi olarak kentlere ve özellikle İstanbul'a yönelişi, bu dönemim en önemli özelliklerindedir. Sanayileşmenin gelişmesi, ilk gecekondü semtlerinin oluşması, ülke bütününde başlayan karayolu gelişmelerinin İstanbul'a da yansması bu dönemin en çarpıcı gelişmeleridir.

Kentsel mekanın göze çarpan gelişim pratiği, yeni sanayi alanlarının hızla gelişmesine paralel, göçle beslenen ve klasik boyutuyla gecekondü semtlerinin de gelişerek sanayi bölgelerine eklemesi biçiminde şekillenmiştir. Kent, merkezi alan özelliği bakımından geleneksellik gösteren Galata-Beyoğlu- Tarihi Yarımada dışında, özellikle sanayi yapılanmasıyla yeni mekansal gelişim eksenleriyle genişlemeyi sürdürmüştür. 1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul, batıda Yeşilköy, Kuzeyde Levent, Doğuda Bostancıya uzanan bir alana yayılmıştır (Hacısalıhoğlu, 2000).

Bu dönemin ideal kent formu ve bunun çağdaşlık ölçüsü, geniş bulvar, meydan ve bunlarla bütünleşen otomobil üçlüsüne indirgenmiştir. Bu imar anlayışı, kentin tarihsel kültür dokusuna zarar vermesinin yanında kentsel toprağın spekülasyona açılması ve dolayısıyla

bugünün yağmalama anlayışının ve kent toprağına yönelik rant kavramının temellerinin atılmasının başlangıcıdır.

1950'liyle başlayan bu süreç ana ekseninden pek fazla sapmadan, ve kentin mekansal dokusuna geri dönülmez izler bırakarak, seyrine devam etmiştir. 1972'de gecekondulu sayısı 195.000'ne çıkmıştır. Konut edinme tarzında, kentsel spekülasyonun ve dolayısıyla kentsel rantın besleyicisi olarak yap-satçı modeller ortaya çıkmış, karayolu kent içinde egemenliğini pekiştirerek boğaz geçişi karayolu köprüsüyle gerçekleştirilmiş, sanayi alanlarının kontrolsüz gelişimi sürmüştür (Hacısalihoglu, 2000).

1980'li yıllara gelindiğinde, İstanbul yeni mekansal gelişmelere sahne olmuştur. Bu dönemi ikiye ayırarak incelemek mümkündür. Buna göre birinci evre; 1990'a dek olan on yıllık dönemdir. İkinci evre ise, 1990'dan itibaren günümüze uzanan zaman aralığıdır. 1980-1990 arası dönem İstanbul'un mekansal gelişimine, yeni ekonomik ve siyasal kararlara bağılı olarak yeni bir çehre kazandırmış, kentin mekansal yayılımının hızlık düzeyi daha da artmıştır. Bir yandan yeni yerleşme alanları oluşmuş, öte yandan mevcut yerleşmeler gelişerek büyümüştür. Bu dönemin en belirgin özelliğı İstanbul'un planlama eyleminden bir kez daha uzaklaşmasıdır. Planlama da kurumsallaşma yerine bireysel tercihler ve kısmi programların yapılması tercih edilmiştir. Nitekim bu dönemde Nazım Plan Bürosunun kapatıldığı, yerine bu boşluğu dolduracak herhangi bir kurumun oluşturulmadığı, mevcut planlama birim ve kadrolarının zayıfladığı görülmektedir (Hacısalihoglu, 2000) (Şekil 2.2).

Nazım planı yukarıda bahsedilen yapı içinde, 1:25.00 ölçekli çevre düzeni nazım imar planları ile yanlış bir politik bağımlılık çizgisinde, genel olarak da kişisel karar ve yararlar doğrultusunda değiştirilmiştir (Tapan, 1998).

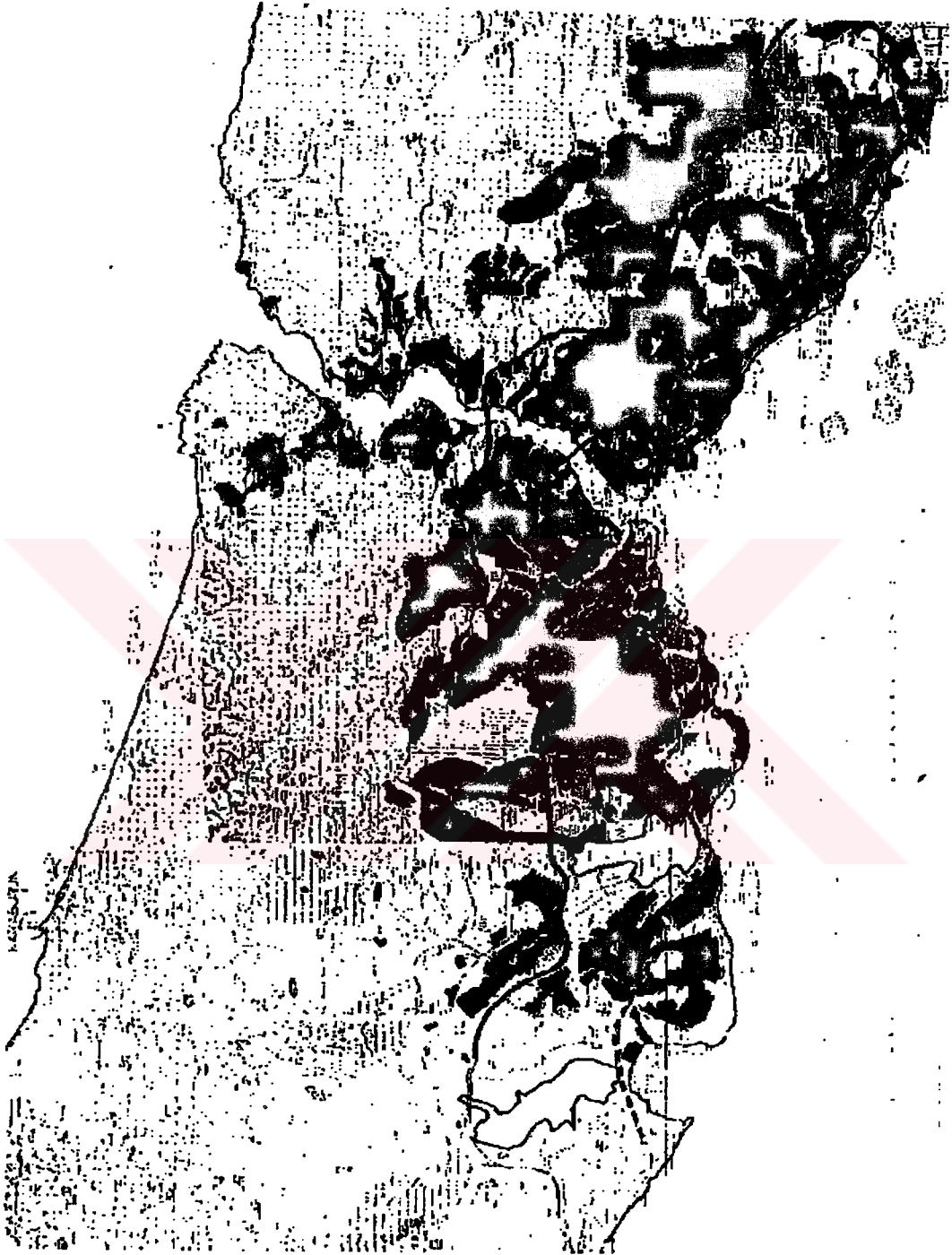
Bugün yaşanan bu genel görünüm, 1980 sonrası dönemin, kentin mekansal yapılanmasında kalıcı izler bıraktığı gibi, İstanbul'un kentsel gelişme politikasının ana ekseninin olumsuzluklarla örülü bir süreci beslediğini tüm çıplaklığıyla sergilemektedir. Plansızlık bir yana, bu defa da plana rağmen plan dışı yapılaşma anlayışının hakimiyeti, kentin ortak yaşam alanlarının ranta dayalı spekülasyon faaliyetlerine açılması anlamına gelmektedir. Aynı zamanda plan dışı gelişmeler çıkarılan aflarla aklanmış ve bir kaçak yapılaşma olgusu belirmiştir. Bu olgu kent toprağına dayalı rantın elde edilmesinin ve paylaşılmasının temelini oluşturmuştur. Bu temele, kentin her kesiminden kitleler eğilim göstermiş ve bunun sonucunda konut edinme türleri için bir seçenek haline gelmiştir. Yaşanılan bu süreç; konut

tipinde farklılaşma, gecekondular kavramının anlamsal değişimi, konut edinme biçiminde çeşitlilik gibi bir dizi değişim olgusunu temsil etmektedir.

1990 sonrası başlayan ikinci evre, bir önceki dönemin temelleri üzerinde şekillenmiştir. Kent, olumlu hükümler içeren yeni bir nazım plana (1994 ve 1995) (Şekil 2.3) kavuşmuş olsa da, bir önceki dönemden gelen yağmalama zihniyetine paralel olarak, plan dışı uygulamaların gerçekleştirildiğini yasa ve yönetmeliklerle çelişen örneklerin artış gösterdiğini ve kentin kuzey kuşağına doğru yönelişinin sürdüğü görülmektedir. Oysa 1994’de oluşturulup, çok az bir değişikliklerle 1996 yılında tekrar yürürlüğe konan nazım planında, kentin 1980 planındaki gibi doğu-batı ekseninde geliştirilmesini, böylelikle kuzey kuşağının korunması gerektiğini, Boğaz geçişinde üçüncü köprü yerine raylı tüp geçidin yeğlenmesini, kentin sanayisinin mevcut yoğunluğunun çözülerek dışa yayılımının yapılması gerekliliği gibi hükümler ortaya konmuştur. Ancak yine de bu döneme damgasını vuran temel nokta, bu olumlu sayılan hükümlerin varlığına rağmen kentin yasa dışılık alışkanlığını sürdürmesi, plan hükümlerine rağmen olumsuz bir dizi örnekle mekansal yayılımın sürdürmesidir.



Şekil 2.2 1980 onaylı İstanbul metropoliten alan nazım planı (İBBHA)



Şekil 2.3 1995 onaylı İstanbul metropoliten alan nazım planı (İBBHA)

Bu dönemin bir başka boyutu, hiç kuşkusuz 1980'lerle başlayan dünyanın ve Türkiye'nin de eklemlendiği yeni liberal politikaların ulusal ekonomilerin ve ulusal politikaların üzerindeki gölgesidir .Küreselleşme süreci olarak öngörülen bu olgu, 1990 sonrası daha belirgin bir biçimde mekansal etkilerini göstermiş, mekana dair yatırım kararları, kentsel gelişim tercihleri, kentlerin arzulan yeni rollerini daha net ifade etmeye başlamıştır. Bu bağlamda İstanbul'un, küreselleşme sürecinin olanakları göz önünde bulundurularak, bir dünya kenti durumuna gelmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Bu görüşün yaygınlaşmasına bağlı olarak, kentin iç dinamikleriyle belirlenen gelişme süreci, yeni bir menzile kazanarak, kentin dış dinamiklerin etkilerine açılmasına zemin hazırlamıştır (Hacısalıhoğlu, 2000).

İstanbul'un kentsel gelişiminde dikkati çeken değişim süreci, küreselleşmenin iki boyutuyla ülke düzeyinde yaşanan etkinliğinin, mekansal yansıması olarak nitelendirilebilir. Bu boyutlar, kentin merkezinin ve işlevsel alanlarında yaşanan değişim ve bunun sonucunda oluşan kentsel ölçek değişimidir. Bu süreç içinde İstanbul sanayisi dışa yayılım hareketinin içine girmiş ve buna bağlı olarak sanayi alanları yer değiştirerek kent dışı alanlara kaymıştır. Bunun sonucunda kent sınırları genişlemiş ve eski kent merkezleri birer alt merkez konumuna gelmiştir. Bunun yanı sıra sanayinin terk ettiği bölgeler hizmet alanlarına dönüşmüş ve mekansal kullanım alanları yer değiştirmiştir.

Sanayi ve hizmet sektöründe bu değişimler yaşanırken, kent merkezinde ise merkezi iş alanlarının dönüşüm süreci yaşanmaktadır. Bu iş alanlarının geleneksel formları değişirken, bir de kentin metropol sınırlarında yeni iş alanları oluşmaktadır. Kent içinde yapılan dev alışveriş merkezleri geleneksel formların yerini almış, kent dışında ise uydu kent oluşumlarıyla bağlantılı olarak yapılmıştır.

Hiper marketlerin açılması, ve ardından dev alışveriş merkezlerinin gelişimi ve buna paralel plazalar olarak tanımlanan dev ofis merkezleriyle beraber gökdelenlerin oluşum sürecinin başlaması, merkezi iş alanının yeni biçimini ve üst düzey hizmetlerin yoğunlaşma alanlarını ortaya koymaktadır. Bu unsurların yoğunlaştığı mekansal dokular, İstanbul'da 1980 sonrasında gelişim sürecinin ürünleri olarak şekillenmiştir. Özellikle 1985-1990 sonrası dönemde içinde bu süreç hız kazanarak, kentin bugün görünen yüzü şekillenmiştir (Hacısalıhoğlu, 2000).

Mekansal yansıma bakıldığında, konut alanlarındaki değişim süreci görülmektedir. Sürecin en belirgin değişim ögesi, yerleşme eğilimlerindeki değişimdir. Kentin gelişim sürecine

paralel olarak, merkezde oturma işlevi çözümlenerek yerini iş alanlarına bırakmıştır. Bu noktada en temel eğilim, merkezden uzak, izole çevrenin doğal peyzajı içinde, villa tarzı konut biçimiyle yoğunlaşan bir yaşam biçiminin seçimidir. Kentin eklemlendiği hacimli ve hızlı küresel ilişkiler, İstanbul'un sadece iş ve alışveriş mekanlarını ve çalışma mekanlarını değil, aynı zamanda oturma mekanlarını da etkilemektedir. Kentin merkezinde konut alanları ile iç içe yapılan iş ve alışveriş merkezleri kent merkezinden kaçış sürecini hızlandırmış ve bir anlamda da merkezden uzakta konumlandırılan konut alanlarıyla kent sınırlarının büyümesine yol açmıştır.

Bütün bu dönüşümlerden etkilenen İstanbul kentsel alanının mekansal dokusu zaman içinde çeşitli değişimlere uğramış ve homojen kimliğini kaybetmiştir. Bütün bu dönüşümler yaşanırken kent ölçeği de değişmiş ve bugün sınırları kuzeyde,boğazın iki yakasında Sarıyer ve Beykoz, doğuda Tuzla ve batıda Avcılar'a kadar ulaşmıştır (Şekil 2.4).



2.2 Ekonomik ve Teknolojik

Cumhuriyetin ilk yılları olan 1930-1950 yılları arasındaki dönem, merkezi yönetimin oluşturduğu sosyal ve ekonomik değişim programının uygulandığı yeniden yapılanma yıllarıdır. Başkent olma özelliğini yitiren İstanbul, dünyadaki ekonomik krizlere paralel olarak, yatırımların çoğalamamasından dolayı fazla bir gelişme gösterememiştir (Tekeli, 1994). 1939'da patlak veren İkinci Dünya Savaşı, İstanbul'un zaten durgun olan ekonomisini iyice yavaşlatmıştır. Hatta 1939-1950 yılları İstanbul ekonomisi için en kritik ve durgun devre olmuştur. Hükümetin, Anadolu'yu kalkındırma planlarına öncelik vermesi ve devlet eliyle kurulan sanayilerde İstanbul dışındaki iller için bu önceliğin kullanılması, İstanbul'un ekonomik gelişme trendini frenleyici etkenler olmuştur.

İstanbul'un ekonomisinin durgunlaşmasının başka bir nedeni ise, kendine yeter ekonomi olma çabaları sonucunda tüketim malı ithalat modelinin yerini ara mallar ve üretim ithalatına bırakması sonucu oluşan ekonomik gerilemedir. Ayrıca yatırım malları ve stratejik ham madde ithalinin devlet işletmeleri kontrolü altına girmesi, İstanbul'un geleneksel ticaret ve birikim modelini geçersiz kılmaya yetmiştir. Bunun sonucunda, İstanbul'un ticaret hayatı hiç görülmemiş bir küçülme ve durgunluk dönemine girmiştir (Kazgan, 1975).

1950'lerde başlayan sanayileşme hareketi ve buna bağlı olarak tüm memleket ekonomisinde piyasalara açılış ve dış ticaret ile iç ticaretin birbirine paralel gelişmesi, memleket ekonomisini idare eden güçlerin İstanbul'a yığılmasını sağlamıştır. Sanayileşme bölgesi olarak öncülüğünü kabul ettiren kent, ticaret merkezi olarak da eski gücüne kavuşmakla kalmamış, ilk defa ulusallaşan bir ekonomik yapının merkezi olmaya başlamıştır (Kazgan, 1975).

1980'li yıllarda dışa açılma politikasıyla başlayan, yabancı sermaye hareketleri, alt yapı kaynaklarına olanak sağlamış ve dünyadaki teknolojiyi İstanbul'a taşımıştır. Boğaziçi bağlantısı, şehir içi yolların ve şehirler arası otoyolların yapımı, raylı metro vb. gibi çalışmalar dış kaynaklı kredilerin sağlanması ile daha kısa sürede gerçekleştirilmiştir.

Yabancı sermaye, yatırımların yanı sıra teknolojik gelişmelerinde kaynağı olmuş ve iletişim olanaklarının artmasıyla hizmet sektörü gelişerek, bilgi alış verişine dayanan yeni üretim biçimi, İstanbul içinde yeni merkezlerin oluşmasını sağlamıştır.

İletişim ve ulaşım teknolojilerinin gelişmesinin ışığında, kültürel ve doğal yapısıyla bir çekim

gücü olan İstanbul, turizm ekonomisinden de payını almıştır. Talebe yanıt vermek için turizm merkezleri açılmış ve ekonominin başka bir boyutunun gelişimi sağlanmıştır.

Günümüzde İstanbul, Türkiye ekonomisinde üstünlüğünü belirten özelliklere sahiptir. Özel sektörün ve devlet sektörünün merkezi olması, tüketim mallarının üretim yüzdesinin büyük payını elinde tutması ve dış ve iç ticaret yoğunluklarının yine İstanbul'da yapılmış olması, kentin ekonomik açıdan görüntüsünü oluşturmaktadır.

2.2.1 Sektörel Farklılaşma

1958-60 yılları arasında büyük ölçüde kamulaştırmayla şehir içinde ve çevresinde açılan yeni ve geniş yollar bir yandan şehrin yapısının değişmesine neden olurken, bir yandan da göçle gelen nüfusun eski banliyöler arasındaki boş alanlarda sanayi alanları ile ilişkili olarak Zeytinburnu ve Ankara asfaltı üzerinde alt yapısız ilk gecekondu alanlarını oluşturdular. Batı yakasında ticaret ve sanayi fonksiyonları Eminönü ve Galata çevresine yığılmıştır. Doğu yakasında Üsküdar ve Kadıköy ikinci derecede merkez fonksiyonlarını kapsamaktadır (Güzelsu, 1985).

1960-1970 kesitinde nüfus yığılmaları batı yakasında Bakırköy, Sağmalcılar, Haliç, Şişli, Kağıthane gibi semtlerde ağırlık kazanırken, doğu yakasında Üsküdar, Kadıköy ilçeleri ile Kartal ve Maltepe'de önemli nüfus artışları görülmektedir. 1950'li yıllarda sanayi alanları etrafındaki kümelenmeler şeklindeki gecekondulaşma, bu dönemde giderek artan her sektörden düşük gelirli grupların yerleşme alanları olmuştur. Eminönü ve Karaköy çevresindeki konut alanları iş yerlerine dönüşürken, Beyazıt, Aksaray ve Şişli'nin bu merkezin uzantısı olarak geliştiği gözlemlenmektedir (Kılınçaslan, 1981).

1960'lara doğru hızlanan sermaye birikimi, özel sektöre sağlanan yoğun desteğin de etkisiyle, imalat sanayine yöneltilmiş, 1950-65 döneminde Türkiye'deki toplam imalat sanayi yatırımlarının yarısından fazlası İstanbul'da gerçekleşmiştir. Yeni karayolu bağlantıları ile bu dönemdeki sanayi alanları Topkapı, Zeytinburnu ve Haliç gibi eski sanayi alanlarının da dışına çıkarak şehir dokusunu zorlamıştır. Geniş yer kullanma eğiliminde olanlar Ankara asfaltı çevresinde Kartal ve Maltepe'de yoğunlaşmış, işçi kullanma eğiliminde olanlar ise batı yakasında Levent çevresine yerleşmişlerdir (Akkal, 1994).

Metropolitan şehirde mekansal dokuyu etkileyen bir diğer etken, 1973 yılına kadar deniz yoluyla erişilebilen iki yakanın, yapılan köprü ile ulaşımının kolaylaşması ve bu kolaylığın

etkisini Kadıköy-Kartal bölgesi üzerindeki yoğunlaşma formundaki yansımaları göstermesidir. Yeni oluşan ulaşım ağları, arazi değerlerini arttırmış, tarihsel ve doğal güzelliklerin yok olmasına neden olmuş, denetimsiz kentsel büyüme, kaçak yapılaşmaya ve gecekondulaşmanın giderek artması sonucunu doğurmuştur (Kılınçaslan, 1981, Zeren, 1976).

Tarihi Yarımada Eminönü ilçesinin büyük bir kesimi ile Fatih'in sınırlı bir alanında, Beyoğlu ilçesinin merkezi kısmında yoğunlaşan birinci derecede geleneksel merkezi iş alanı büyümeye devam etmiş ve konut alanları merkez işlevlerine dönüşmeye başlamıştır. Karaköy-Beşiktaş ve Şişli-Zincirlikuyu uzantılarında yüksek yapılaşmalarla sanayi temsilcilikleri, mali kurumlar ve büroların oluşturduğu hizmet sektörü faaliyetlerinin yer aldığı, Fatih, Kadıköy, Bakırköy, Bayrampaşa ve Gaziosmanpaşa; batı yakasında Londra asfaltı boyunca, Zeytinburnu, Bakırköy, Sefaköy, Halkalı, Firuzköy ve Avcılar batı gelişme doğrultusu ile Eyüp, Alibeyköy, Gaziosmanpaşa, Küçükköy, kuzeybatı doğrultusu ve Haliç, Bomonti, Kağıthane, Büyükdere, kuzey doğrultusunda, doğu yakasında, Maltepe, Yakacık, Kartal ve Tuzla gelişmiştir (Sezer, 1984).

1988 yılında ikinci boğaz köprüsünün hizmete girmesiyle, iki yakanın arasındaki ulaşım ağı iyice güçlenmiş ve özel oto sahibi üst gelir gruplarının kent içindeki hareketliliklerini arttırarak, Kadıköy çevresindeki prestijli konut alanlarına yerleşmelerini sağlamıştır. Bu dönemde Boğazın her iki yakasında da plan dışı konut alanlarının oluştuğu görülmektedir. Şehrin tarihi merkezi ile merkezi iş alanları çakışmış ve bu da tarihi dokunun zarar görmesine neden olmuştur (Ensari, 1984, Tezer, 1997).

Trafik sıkışıklığı, dolayısıyla ulaşım güclüğü, arsa fiyatlarının artışı, kirleticilik vb. ekolojik nedenlerle şehir içinde istenmez hale gelmelerinin sonucu, bir çok şehrsel fonksiyon şehir dışına ya da saçaklarına gitme eğilimi içindedir. 1990'lardan bugüne kadar olan döneme bakıldığında, artık İstanbul'un mekansal dokusunun bozulmuş olduğu görülmektedir.

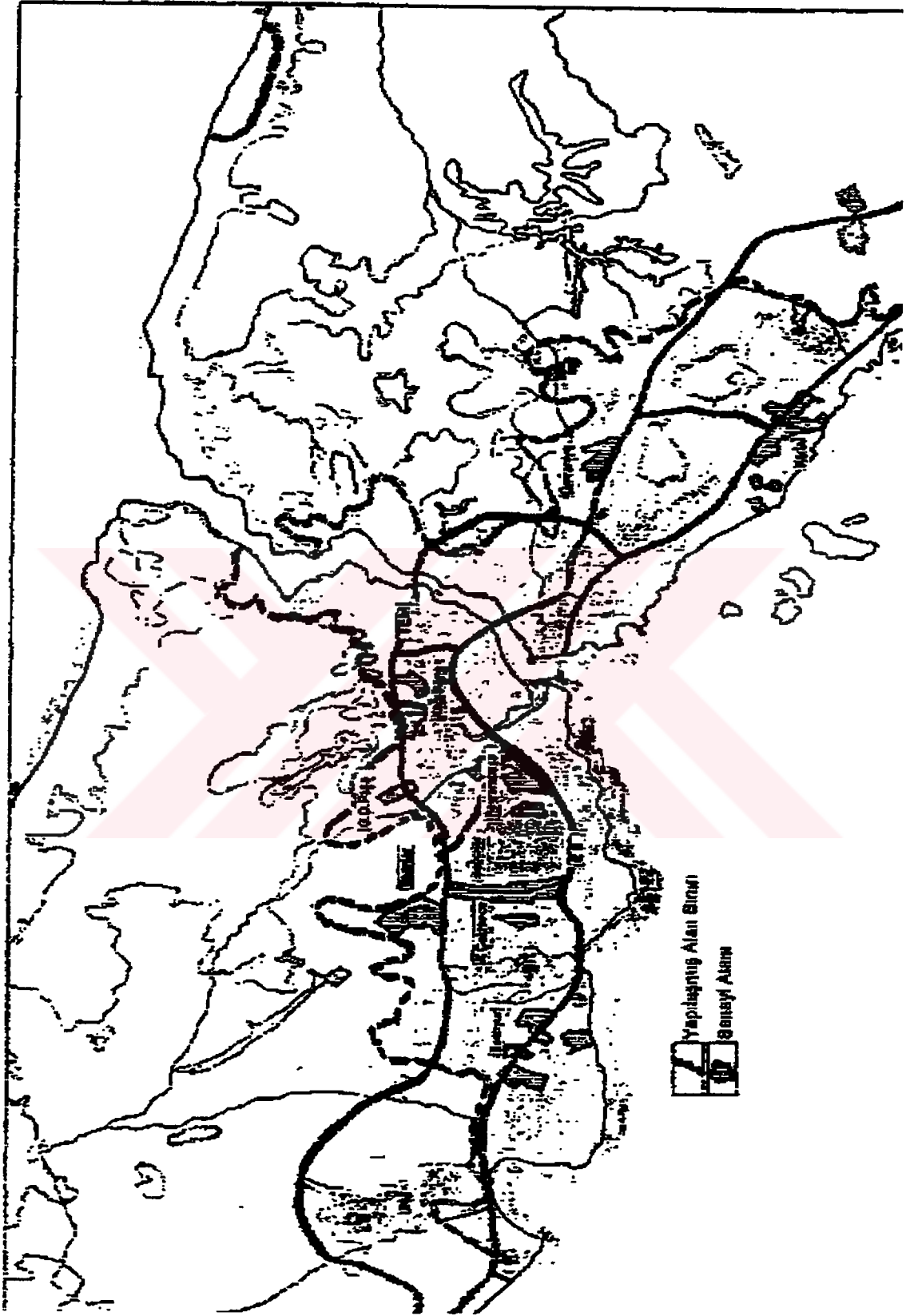
- **Sanayi Sektörünün Etkileri**

İstanbul'da 1950'li yıllardan sonra gelişmesi hızlanan sanayi, bu yıllarda daha çok küçük sanayi tarafından temsil edilmekteydi. Anadolu yakasında henüz ağırlığını hissettirmemiştir. 1970'lere gelindiğinde sur dışında Zeytinburnu ve Eyüp bölgelerine, Beyoğlu yakasında ise Beyoğlu ve Şişliye doğru yayılmıştır. Şişli bölgesindeki sanayi tesisleri, Bomonti ve Büyükdere asfaltının batısında daha da yoğunlaşmıştır (Güzelsu, 1985).

1960-70'lerden sonra sanayinin İstanbul'un fiziksel yapısında oluşturduğu en köklü değişimler doğu yakasında gerçekleşmiştir. Ankara asfaltının Kartal-Maltepe-Tuzla-Yakacık hattı yeni sanayi alanlarının katılımlarıyla metropoliten alanın gelişme sınırlarının büyümesine neden olmuştur.

1972-79 yılları arasında uygulanan 3. kalkınma planı stratejisinde, İstanbul'daki sanayi tesisleri teşvik dışında tutulmasına rağmen, sektör büyümeye devam etmiş, 1980-90 kesitinde ise zararlı sanayilerin kent dışına taşınması gündeme gelerek, İkitelli ve Tuzla'da organize sanayi bölgeleri kurulmuştur. 1990'lı yıllarda daha da belirginleşen sanayinin dışa yayılım eğilimi, bu tesislerin şehrin merkezinde kalmaları sonucunda ekonomik baskı altında kalmalarıyla hızlanmıştır.

Sonuç olarak, 19. yüzyılın sonunda İstanbul'daki batı teknolojisinin ve sermayesinin etkisiyle oluşan sanayi alanları fiziksel mekanın gelişmesini önemli ölçüde etkilemiş, daha çok liman bölgelerinde oluşan bu tesisler, ithalata dönük olmasından dolayı büyük depolama alanlarının oluşmasına neden olmuş ve küçük ölçekli imalat ve ticaret bölgelerini etkisi altına almıştır. 1950'li yıllardan sonra başlayan sanayileşme çabaları, sanayinin geleneksel bölgelerin dışına taşınmasına neden olmuş, Haliç'in kuzeyine ve Şişli doğrultusunda gelişmesini sürdürmüştür. 1970'li yıllar Boğaz köprüsünün de etkisiyle sanayinin doğu yakasına sıçramasına, batı yakasında ise Bakırköy aksının sanayi tesisleri ile dolmasına neden olmuştur. Bu gelişmedeki en büyük özellik E5 otoyolunun doğu-batı yönünde sanayi tesisleri tarafından çevrelenmesidir (Şekil 2.5). Sanayideki bu gelişme, İstanbul'un fiziksel büyümesi ile paralellik göstermiş, sanayi alanlarının yerleştiği bölgeler, aynı dönemde yoğun konut talebi ile karşı karşıya kalmıştır. 1990'lı yıllar ise, sanayinin İstanbul dışında yer aramaya başladığı yıllar olmuş, şehir içinde azalan gelişme alanlarının baskısıyla artan arazi değerleri ve çevre kirliliğinin verdiği baskı bu durumun oluşmasında önemli nedenler olarak ortaya çıkmıştır (Tekeli, 1994).



Şekil 2.5 İstanbul'da Sanayi Alanlarının Dağılımı (İBŞB,1995)

- **Ticaret Sektörünün Etkileri**

1950-70 dönemi İstanbul içinde bulunan geleneksel ticaret merkezi konumundaki Eminönü ve Galata çevresi gelişmeye devam etmiş, Anadolu yakasında ise Üsküdar ve Kadıköy ikinci dereceden merkezler olarak fonksiyon edinmeye başlamıştır. 1970'lerden sonra tarihi yarımadadaki ticaret merkezi Sirkeci, Eminönü, Küçükpazar ve Beyazıt'ın tümünü içerecek şekilde gelişmiş ve konut alanları, fiziksel ve fonksiyonel değişimin sonucunda yerlerini ticaret merkezlerine bırakmıştır (Tekeli, 1994).

1980'li yıllarla beraber, tarihi yarımadadaki ticaret fonksiyonu, içine en son Fatih ilçesini de alarak gelişimini sürdürmüştür. Beyoğlu merkez ticaret fonksiyonları ise Şişli, Zincirlikuyu, Beşiktaş Barbaros Bulvarı ile birleşerek Maslak yönüne doğru kaymıştır. Ayrıca, daha önce ikinci merkez konumundaki Kadıköy, Bakırköy ve Bayrampaşa gibi ilçeler birinci derece merkez niteliğini kazanarak kente eklenmişlerdir (Şekil 2.6). Az katlı binalar çok katlı binalara dönüşmüş, açık alanlar iskana açılmış, tarihi yapılar gün geçtikçe azalmıştır. Ticarete yaşanan değişim, geleneksel çarşı -pazar kavramının, büyük ölçekli alışveriş merkezlerine dönüşümüyle tamamlanmıştır (Şekil 2.7, 2.8).

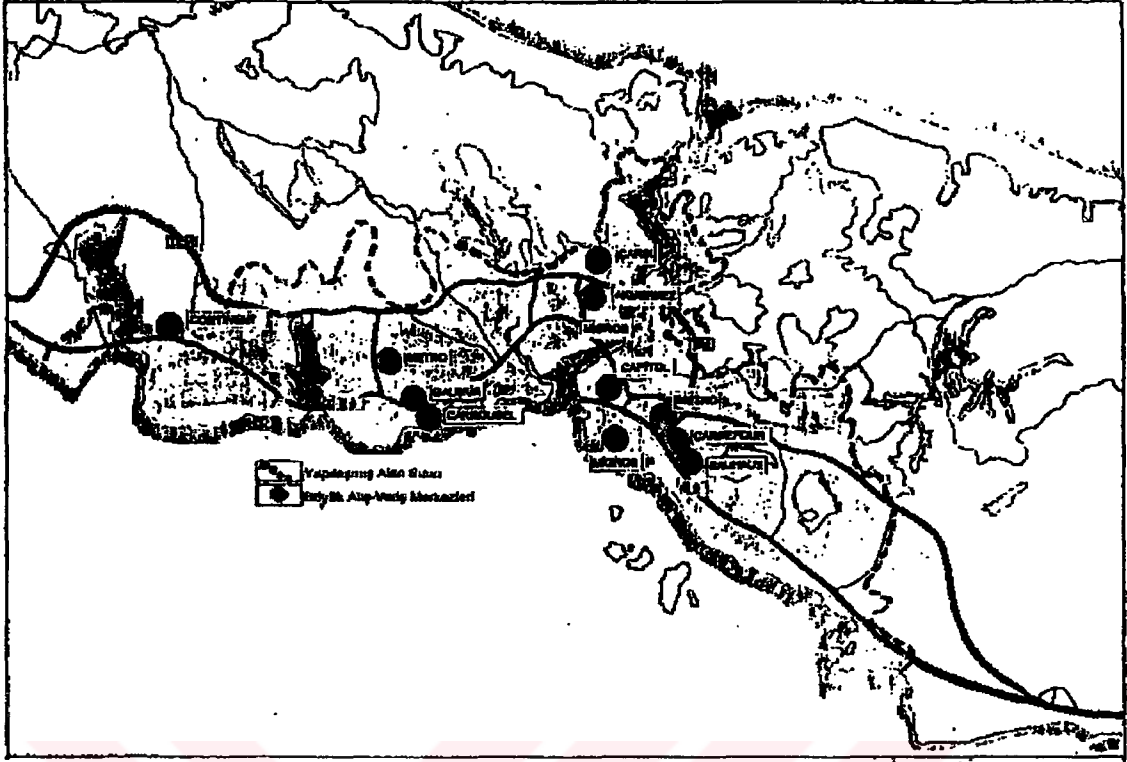
- **Hizmet Sektörünün Etkileri**

Dünyadaki küreselleşme eğilimine paralel olarak, Türkiye'nin dışa açılma, dış ticaret, yabancı sermaye ve mali düzenlemelere yönelik çalışmalar, ticaret ve pazarlama hizmetlerinin gelişmesine neden olmuştur. Türkiye ekonomisinde önemli payı olan İstanbul, bütün bu gelişmeler ve konumundan dolayı bir odak noktası haline gelmiştir. Bu odaklaşma sonucu ortaya çıkan sektör hizmetler sektörü olmuştur. Geleneksel merkezlerde konumlanmış olan hizmetler sektörü, teknolojinin yansıma boyutlarından biri olan telekomünikasyonun olanaklarının gelişmesiyle beraber form değiştirerek, merkez dışına kaymıştır. Kentin daha az yoğun fakat ulaşım olanakları bulunan bölgelere; Altunizade, Maslak ve Kozyatağı gibi semtlerine, kaymıştır.

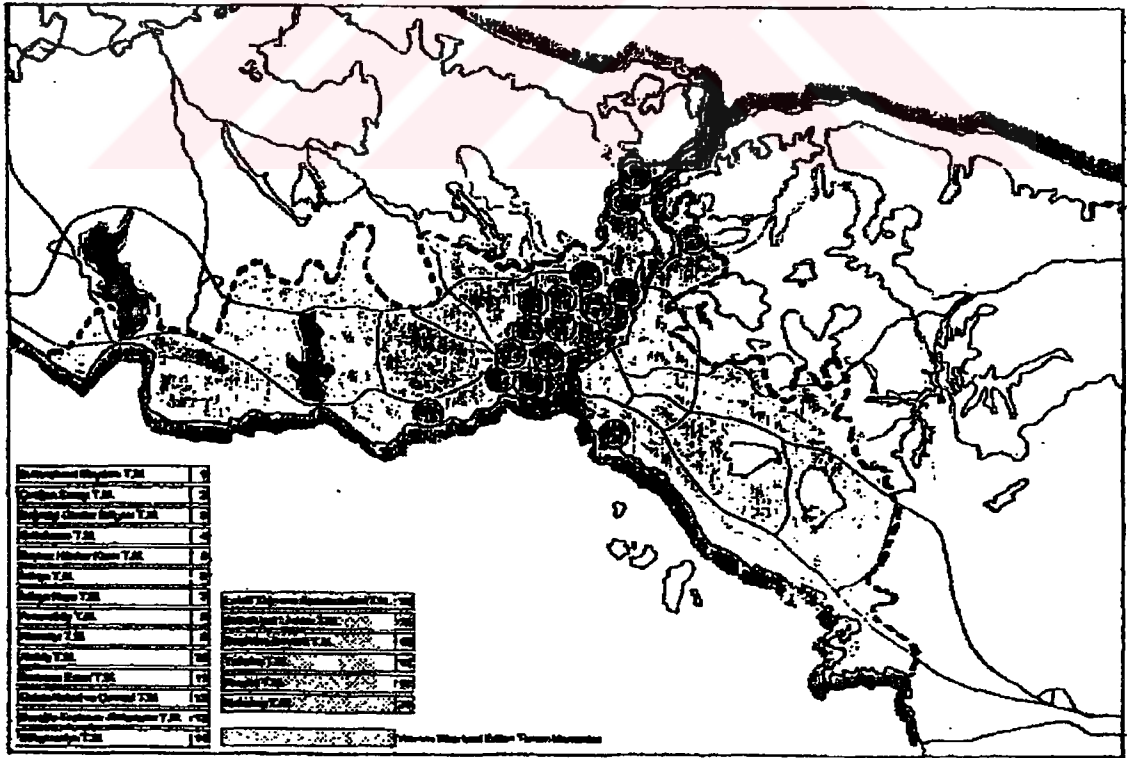
Son yıllarda ortaya çıkan "enformasyonel üretim tarzı" gelişmelerin, İstanbul'un toplum yapısında olduğu kadar, mekansal dokusunda da dönüşümlere neden olmaktadır. Küresel hizmet ekonomisine bağlı olarak sermayenin nakit, elektronik veya yatırım olarak alışkanlığının artmasına paralel olarak, bankalar, sigorta şirketleri vb. diğer firmaların kendi ofis ve üretim yeri seçiminde daha özgür davranmalarına yol açmıştır. Türkiye'nin dışa

açılma politikaları kapsamında, büyük çoğunluğu İstanbul ve yakın çevresinde yerleşmiş olan hizmet, imalat ve sanayi sektörlerinin enformasyonel üretim tarzına uyum sağlamak için, bu yöndeki yazılım ve donatım altyapısını üretmek veya ithal ederek gerçekleştirdikleri gözlenmiştir (Erkut, Ertekin, Gezici, 1996).

Tüm dünyada ve Türkiye’de 1970’lerin ortalarından bu yana uygulanmakta olan ekonomik istikrar politikaları ve ekonomik krizin toplumsal etkisi olarak ortaya çıkan ve gelişen informel sektör (Castells, 1992), şehre göç ve şiddeti, sürekliliği ile ilişkili bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. Merkezi iş alanları çevresindeki çöküntü alanları, endüstriyel alanlar, küçük sanayi siteleri, sanayi çarşıları ve yakın çevreleri, kente yeni gelenlerin yerleştiği ve yoğun oldukları dış mahallelere yerleşerek şehirlerin elemanları haline gelmişlerdir (Atauz, 1992). Bu sektörün çalışanları İstanbul’da daha çok eski merkezlere yerleşmekte, yaşadıkları çevreyi benimsememekte ve bunun yansıması olarak çevre kalitesine önem vermemektedir. Bu durum dokunun her geçen gün bozulup iflas etmesine neden olmaktadır.



Şekil 2.7 İstanbul'da Büyük Alış-Veriş Merkezlerinin Dağılımı (İBŞB, 1995)



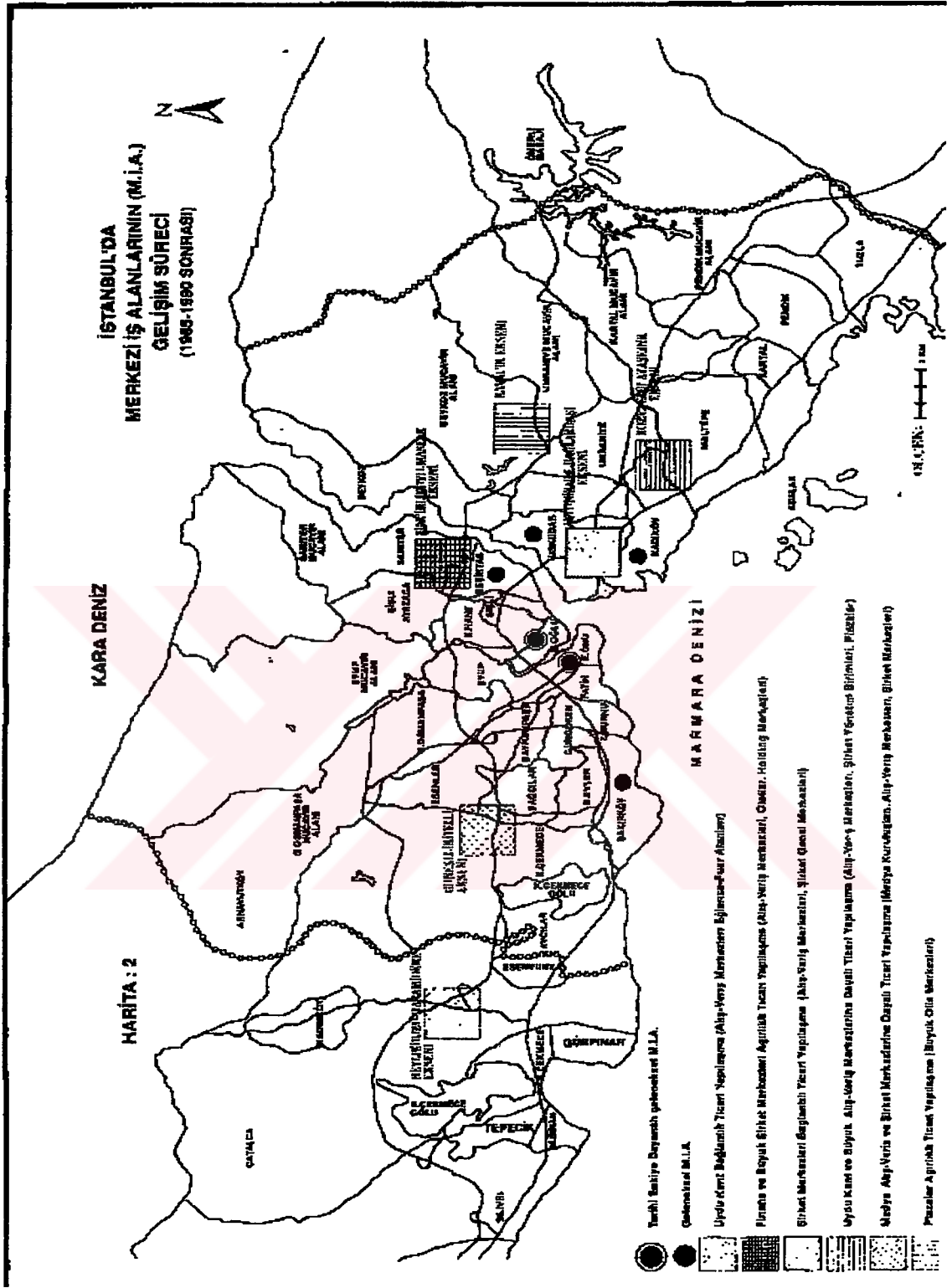
Şekil 2.8 İstanbul'da Turizm Merkezlerinin Dağılımı (İBŞB, 1995)

2.2.2 Uluslararası Sermayenin Etkileri

Uluslararası sermaye ve faaliyetlerinin merkezleşmesi düşüncesi ile kentin yeniden yapılanma girişimleri, uluslar arası ekonomi ve yeni dünya oluşumları ile eş zamanlı olarak gerçekleştirilmediği sürece, girişimlerin başarı şansı azalmaktadır (Kaya, 1996). Bu aşamada İstanbul, ekonomik yapısı ve coğrafi konumundan dolayı doğu ile batı arasında yatırım açısından bir finans merkezi olma şansını yakalamıştır. Bunun yanı sıra teknolojik gelişmelerin yansımaları olan iletişim ağlarının ve ilişkilerin ilerlemesi, ulaşım alanındaki yenilikler, bilgi akışını hızlandırmış ve İstanbul, ülke ve bölgesi içindeki merkez konumu ile bilgi ve teknoloji akışının en hızlı yaşandığı dünya şehirleri arasına girmiştir.

Yerel ölçekteki planlama kararlarının üretilmesinde, şehrin yeniden yapılanması ve gelişmesinde dış dinamiklerin etkileri geniş bir ölçüde fark edilmeye başlanmıştır. Siyasal ve ekonomik sınırların birbirinden ayrılması ve hatta ekonomideki sınırların ortadan kalkması olarak nitelenebilen küreselleşme süreci ülkenin dünya ile etkileşimini hızlandırmıştır. Bunun yanı sıra gelişmekte olan piyasaların başında gelen ülke, yabancı yatırımların dikkatini çekmiştir. Türkiye’de 1996 yılına kadar toplam 9.5 milyar dolar doğrudan yabancı yatırım yapılmıştır. Bu yatırımların % 98’i 1980’den sonra gerçekleştirilmiştir.

Yapılan bu yeni yatırımlar İstanbul’un fiziksel dokusunun biçimlenmesinde ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. İstanbul’da yapılan büyük sanayi atılımları, otel, iş merkezi altyapı vb. yatırımlar bu sermayelerin katkılarıyla oluşmuştur. Büyükdere caddesi, Beyoğlu ve Beşiktaş merkez alanlarının gelişimi, E5 aksının oluşumu, Boğaziçi köprüleri, metro ve diğer büyük alt yapı projelerinin gerçekleşmesinde uluslar arası sermaye büyük rol oynamıştır (Şekil 2.9).



Şekil 2.9 İstanbul'da Merkezi İş Alanlarının Dağılımı, (Hacısalihoğlu, 2000)

2.3 Sosyal ve Kültürel

1930-1950 dönemi İstanbul'daki şehirleşme olgusunda sosyal değişikliklerin görüldüğü bir değişim sürecinin başlangıç dönemi olmuştur. İstanbul'da şehirleşme oranı 1935 yılında %85.8, 1940'da %88.2, 1945'de %84.2 ve 1950 yılında %85.9 ile en yüksek orana ulaşmıştır. Nüfus 1935 yılında 758.488 iken, 1950 yılında 1.002.085'e yükselmiştir (Sezer, 1984).

1950-1960 döneminde, yaşanan kırsal göçün etkisiyle hızla şehirleşen İstanbul'da nüfus artmış ve çözümsüz problemler artmış ve yeniden yapılanma tüm alanlarda kendini göstermiştir. Kırsal yapının çözülüşü, kır ekonomisine kapitalizmin girişi gibi gelişmelerle kırdan kopuşun kitlesel bir nüfus hareketi olarak kentlere ve özellikle İstanbul'a yönelişi, bu dönemin en önemli özelliğidir. Nüfus 1950 yılında 1.002.085 iken, 1960 yılında 1.465.535'e yükselmiştir. Çok hızlı artan nüfus, belediye sınırları dışında yerleşme alanlarının ve parsellenmelerin başlaması, şehrin içindeki ve dışındaki alanlarda, sanayi tesislerinin kurulma baskısı ve saçaklanmanın baskısı-gecekondulaşma, mevcut ulaşım ağının yanıt veremeyeceği oranda taşıt sayısının artması, sorunları İstanbul için çözümü zor boyutlara taşımıştır (Tekeli, 1994, Giritlioğlu, 1993İBŞB, 1995).

1960-1980 yıllarının İstanbul'da şehirleşme oranı 1960 yılında %80, 1965'de %78.1, 1970'de %72.9, 1975'de %67.8 ve 1980 yılında %61.3 ile dönemin en düşük oranıdır. Nüfus 1960 yılında 1.465.535 iken, 1980 yılında 2.772.708'e yükselmiştir (Tekeli, 1994,İBŞB, 1995).

1980 yılıyla beraber Türkiye, ekonomik yapılanması içinde, üretim ağırlığından çok, tüketen, tarımı gerileyen, sanayisi duraklayan iç ve dış borçlanma düzeyi artan bir görünüm sergilemeye başlamıştır. Türkiye'nin bu genel ekonomik görünümünden etkilenen yine ilk İstanbul olmuştur. İstanbul bu dönem içinde yine en çok göç alma özelliğini korumaktadır(Hacısalhoğlu, 2000). 1980 yılında nüfus 2.772.708 iken 1990 yılında 6.620.241'e yükselmiştir. Şehirleşme oranı 1989'da %50.77 iken, 1994'de %56.75'e yükselmiş, 1950 yılından beri düşen şehirleşme oranı yeniden yükselmeye başlamıştır (Ensari, 1984, Süher, 1991) (Çizelge 2.1, 2.2, 2.3, 2.4).

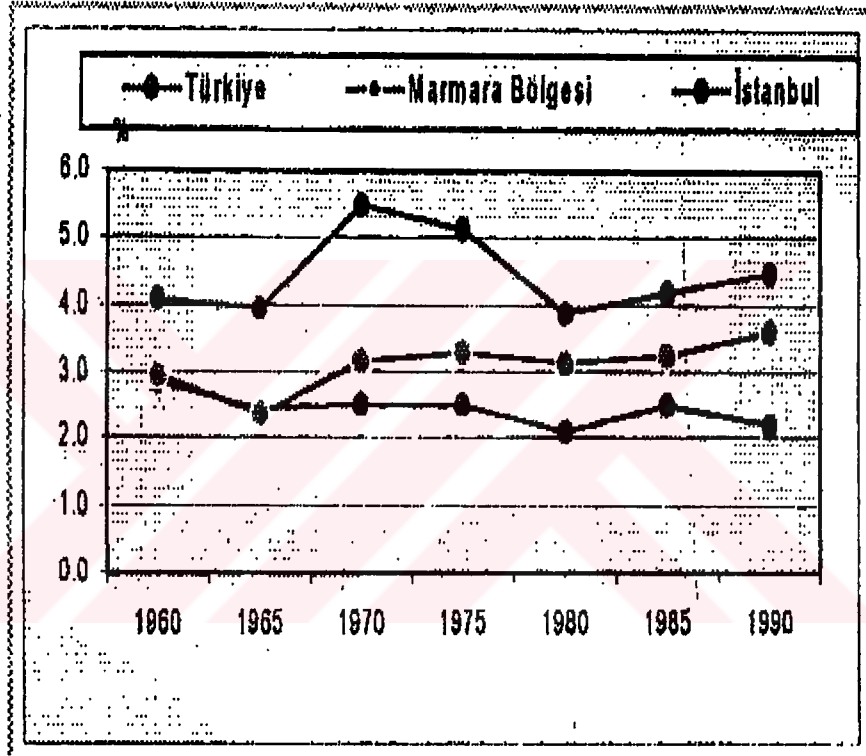
İstanbul'da küreselleşme, gerek esasını oluşturan iş kollarının çokuluslu niteliği, gerekse medya etkisiyle, geçmişten kalan kültürel farklılıkların üzerini hızla örtmektedir. Mekan boyutunda çokulusluluk, evrensel ve kimliksiz imgelerde ifade bulmakta, bir şehri diğerinden ayıran özellik kaybolup gitmektedir. Bu kimliksizliği, toplumdaki farklılıkları basite

indirgeyen bir yaklaşımla, ortalama bir kullanıcı için yapılan tasarımlarda da desteklenmektedir. Bu gelişmeler çerçevesinde, şehrsel çevrelerin oluşumunda, kimlik kazanmasında kültüre yaklaşım, varolan toplumsal yapıdaki çeşitlilik ve çok sesliliğin mekanda anlatım bulması zorlaşmaktadır.

Yıllar süren birikim sonucunda ortaya çıkan kültürel öğeler, İstanbul'da tutarlı bir kimliğin meydana gelmesine neden olmuştur. Göç ile oluşan yeni nüfus, hem kültürel, hem eğitimsel hem de ekonomik açıdan bu değerlerin bilincine erişmemiş bir kütle niteliğinde bir yapıya sahip olduğundan, var olan bu kültürün korunup sürdürülebilmesi, toplumsal bir boyut kazanamamakta ve başarılı olamamaktadır. Bu noktada oluşan çokseslilik olumsuz etkileriyle, şehrin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Pratik, hızlı ve ucuz yapılaşma son yıllarda, bu duyarsızlığın, İstanbul'a vurduğu en önemli darbelerden biridir. Önceki dönemlerden kalan kültürel mirasın fiziksel elemanları bu karmaşada yok olmakta, yerini birbirinin benzeri kimliksiz mekanlar almaktadır (Zeren, 1993, Süher, 1991).

Çizelge 2.1 Nüfus Artış Hızı, (DİE, 1990)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Türkiye	2.85	2.46	2.52	2.50	2.10	2.50	2.26
Marmara Bölgesi	2.95	2.38	3.17	3.30	3.14	3.25	3.61
İstanbul	4.09	3.96	5.49	5.14	3.89	4.18	4.41



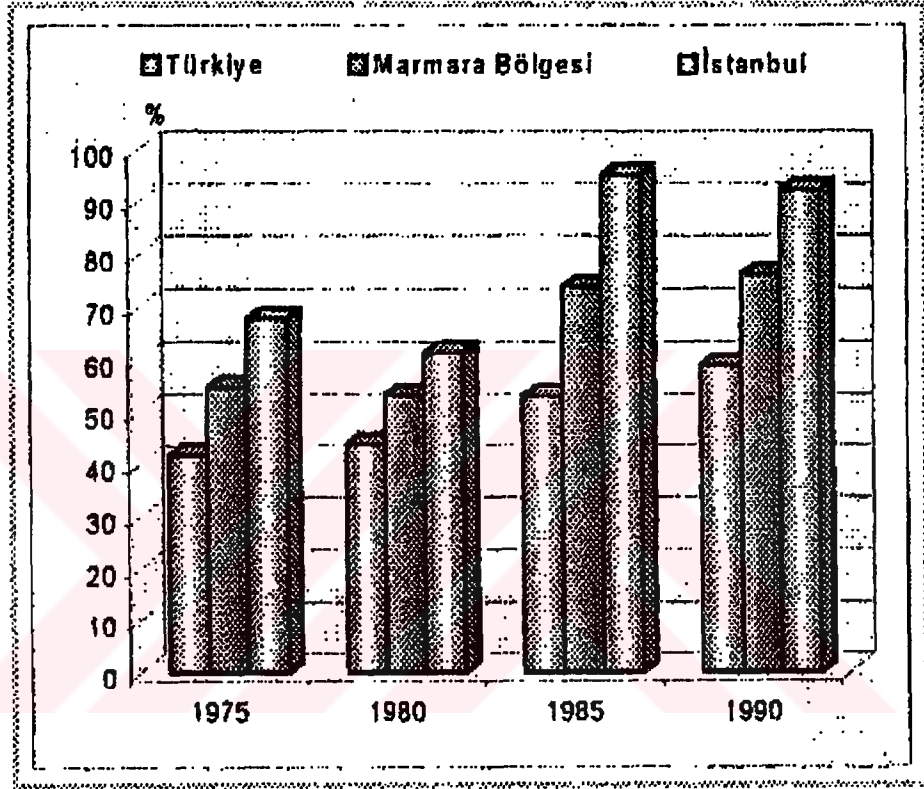
*** 1960'tan 1990'a Türkiye genelinde yavaşlayan nüfus artış hızı Marmara Bölgesi'nde bu durumun aksine 1965'ten itibaren sürekli bir artış göstermektedir.

*** Marmara Bölgesi'nde en hızlı nüfus artışı İstanbul ve Kocaeli illerinde görülürken, Çanakkale, Edirne ve Kırklareli illerinin son yıllarda nüfus artış hızının yavaşladığı görülmektedir. Bölgedeki en yüksek nüfus artış hızı 1970 yılında % 5.49'luk bir oranla İstanbul ilinde görülürken, en düşük nüfus hızı 1965 yılında % -0.94'lük bir oranla Bilecik ilinde görülmektedir.

*** İstanbul ili yıllık nüfus artış hızı 1980 yılında ani bir düşüşten sonra sürekli bir artış göstermektedir.

Çizelge 2.2 Şehir nüfusunun toplam nüfusa oranı (%), (DİE, 1990)

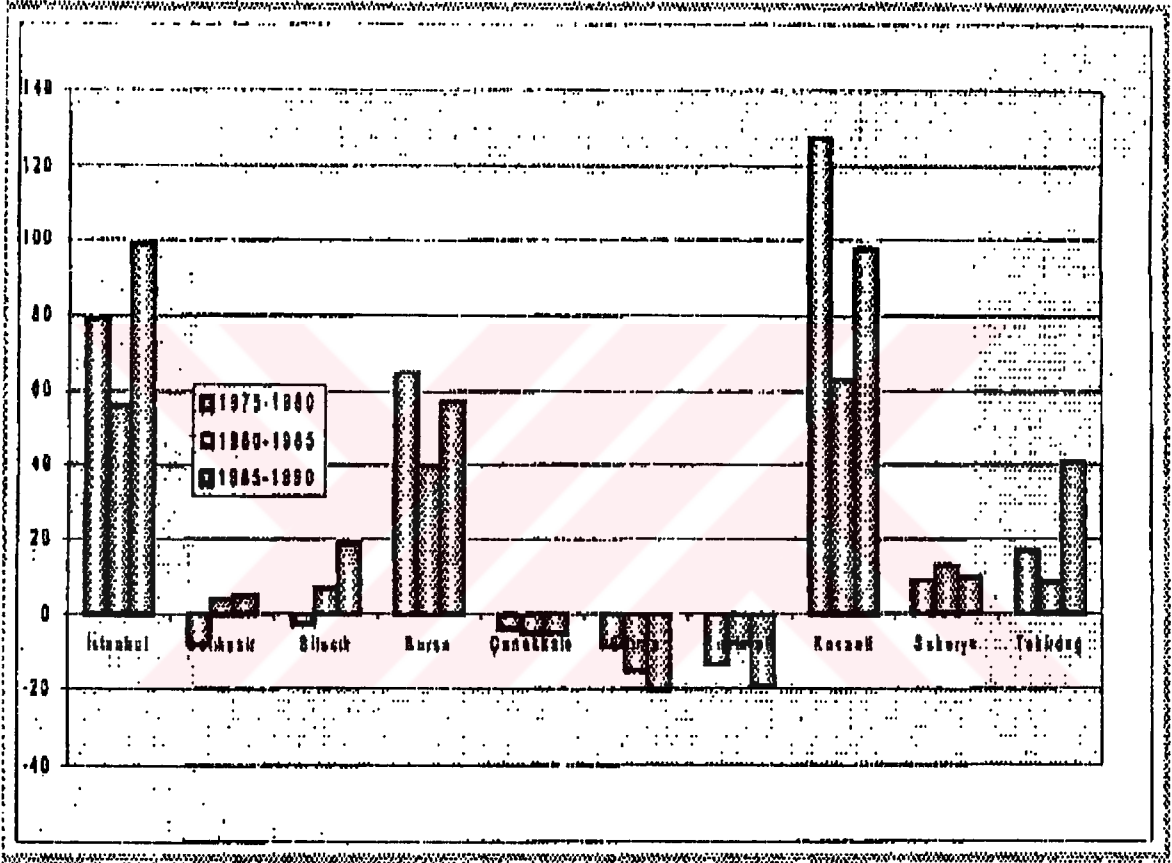
	1975	1980	1985	1990
✓ Türkiye	41.81	43.91	53.03	59.01
✓ Marmara Bölge	54.75	53.28	73.77	76.26
✓ İstanbul	67.82	61.36	95.17	92.40



“*” 1990 yılında Türkiye nüfusunun % 59'u şehirlerde yaşarken, bu oran Marmara Bölgesi için % 76,26, İstanbul ili için % 92,40'dır. Marmara Bölgesi'nde şehirleşmenin en hızlı olduğu illerin başında İstanbul, Bursa ve Kocaeli gelmektedir. İstanbul ilinde şehirleşme oranı Türkiye genelinin üstünde olup, şehirleşmenin özellikle 1980 yılından sonra hızlandığı göze çarpmaktadır. Bursa ve Kocaeli illerinde bu oran Türkiye genelinin üzerinde, Marmara bölgesi genelinin altındadır.

Çizelge 2.3 Net göç hızı (%), (DİE, 1990)

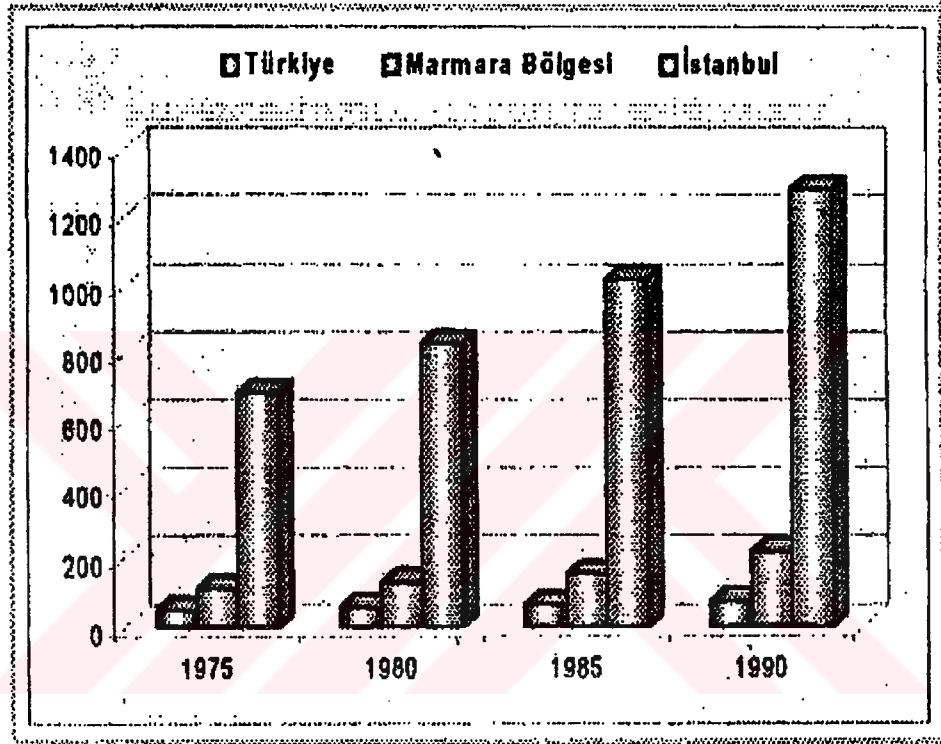
	1975-1980	1980-1985	1985-1990
Marmara Bölgesi	53	39	69
İstanbul	79	56	99



*Marmara Bölgesi'nde 1985-1990 yılları arasında, hem nüfus artış hızında, hem de nüfus yoğunluğunda görülen dikkat çekici artışların önemli bir nedeni olarak, belirtilen yıllar arasında bölge nüfusunun diğer bölgelerden göç alması gösterilebilir. Bölge'de net göç hızının yüksek olduğu illerin başında İstanbul ve Kocaeli gelmekte, bu illeri Bursa, Tekirdağ, Sakarya ve Balıkesir illeri izlemektedir. Bölgedeki diğer iller net göç veren iller konumunda olup Edirne ili en fazla göç veren ildir.

Çizelge 2.4 Nüfus Yoğunluğu (kişi/km²), (DİE, 1990)

	1975	1980	1985	1990
Türkiye	52	58	65	73
Marmara Bölgesi	111	130	153	216
İstanbul	684	830	1 023	1 280



‘*’ Marmara Bölgesi’nde dönemler itibariyle nüfus yoğunluğu artışının oldukça hızlı olması bölge nüfusunun diğer bölgelerden aldığı nüfusa, dolayısıyla da nüfus artışındaki hızlanmaya bağlanabilir. Bu bölgenin nüfus yoğunluğu Türkiye genelinden yüksek olup, 1975 yılında bölgede kilometrekareye 111 kişi düşerken 1990 yılında bu sayı 216’ya yükselmiştir. Bölge illerinden İstanbul ve Kocaeli illerinin nüfus yoğunlukları bölge genelinin oldukça üzerinde iken Bursa, Sakarya ve Tekirdağ illerinin de nüfus yoğunlukları yüksek olup bölge ortalamasının altında, Türkiye genelinin üzerinde seyretmektedir. Buna karşılık diğer bölge illeri için bu sayı Türkiye genelinin altındadır.

‘**’ 1975 yılından 1990 yılına, İstanbul ilinde nüfus yoğunluğu bölge ve Türkiye genelinin üzerinde bir artış göstermektedir. Ancak bu fark Türkiye geneline göre daha hızlı açılmakla birlikte, bölge geneline göre daha yavaştır. Bu durum bölgedeki diğer bazı illerin nüfus yoğunluklarının da hızlanmasından kaynaklanmaktadır.

2.4 Alt-Yapı

İstanbul şehri, metropoliten alanı içindeki nüfus yığılması ve mevcut olanaksızlıklar nedeniyle, 2000 yılında parlak bir görünüm sergilememektedir. Geçmişte çözümlenemeyen alt yapı ve ulaşım sorunları bugün neredeyse içinden çıkılması çok zor bir duruma gelmiştir. Mevcut mevzuat karşısında belediyelerin çaresizliklerine eklenen hükümetlerin politik yaklaşımları, planlamanın yetişemediği nüfus birikimi gibi etkenler kentin zaten var olan sorunlarına eklenmiştir. Bugün artık merkezi idarelerin veya dış kaynakların yardımı olmadan, büyük metropollerin kendi kendilerine yaşama olasılıkları kalmamıştır.

- **İçme suyu, kanalizasyon ve arıtma sistemleri**

Sosyal ve ekonomik gelişme ile birlikte yaşam standartlarının yükselmesi, kişi başına içme ve kullanma suyu ihtiyacını da arttırmıştır. Hızlı nüfus artışı ve köyden kente göç plansız yapılaşmaya yol açmış, alt yapı tesislerinin yapımını zorlaştırmış ve maliyetlerini arttırmıştır. Kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanamadığı için su kaynaklarından verimli bir şekilde yararlanılamamaktadır. Temel işlevi içme suyu ve kanalizasyon tesisi yapımı olmayan kuruluşların alt yapı yatırımları yapması maliyetleri yükseltmektedir. Yasal olmayan su tüketimi, tesislere verilen zararlar, kanalizasyon şebeke bağlantılarında ve deşarjlarındaki tekniğine uygun olmayan uygulamalar içme suyu ve kanalizasyon tesislerinin etkin kullanımına engel olmaktadır. Belediyelerde teknik personel sayısının yetersizliği, alt yapı tesislerinin işletilmesinde, bakım, onarım ve yenileme çalışmalarının sürdürülmesinde aksaklıklara yol açmaktadır (DPT, 2000).

- **Elektrik**

Ülkelerin sanayileşmesinde, kalkınmasında ve gelişmişlik düzeylerinin artmasında elektrik enerjisinin etkisi tartışılmazdır. Günümüzde sanayileşmiş ülkelerde bile elektrik enerjisi talebi hızla artmaktadır. Türkiye ise gelişmekte olan bir ülkedir. 1997 yılı değerlerine göre, elektrik enerji tüketiminde Dünya ortalaması 2320 kWh/kişi-yıl iken, Türkiye’de bu değer yaklaşık 1700 kWh/kişi-yıl düzeyindedir. Cumhuriyetimizin 100 üncü kuruluş yılında, gelişmiş ülkeler düzeyine ulaşabilmemiz için 6000 kWh/kişi-yıl hedefine 2023 yılında ulaşmamız gerekmektedir. Bu hedefe ulaşmak içinde, gerek üretim ve iletim gerekse dağıtım bazında milyonlarca dolarlık yatırım gerekmektedir.

Türkiye Elektrik Kurumu (TEK), Türkiye'nin gereksinimi olan elektrik enerjisinin ülke düzeyinde üretimi, iletimi, dağıtım ve ticaretine ilişkin faaliyetlerin kamu eliyle tek bir kuruluş yetkisinde yürütülmesini sağlamak üzere 15.7.1970 gün ve 1312 sayılı Kanun'la kurulmuştur. Bu çerçevede, 2705 sayılı Kanun gereğince, Belediyeler ve Kamuya ait diğer kuruluşların elektrik dağıtım ve ticaretine ilişkin tesis ve işletmeleri TEK bünyesine alınmıştır.

Elektrik enerjisinin daha kaliteli ve ucuz olarak tüketicilere sunulması, Devletin kıt ekonomik kaynakları nedeniyle gerçekleştirilemeyen gecikmiş elektrik enerjisi yatırımlarının özel sektör eliyle yapılmasının sağlanması v.b. nedenlerle ve 1980'li yıllarda özelleştirmeye ilgili Dünyadaki gelişmeler sonucu, elektrik enerjisi sektöründe de yeniden yapılanma gereksinimi doğmuştur.

Elektrik enerjisi dağıtım sektörünün bugünkü durumuna baktığımızda, sektörün kamu sektörü ağırlıklı olmasına rağmen büyük sıkıntıların yaşandığı izlenmektedir. Ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik olumsuzluklar nedeniyle, elektrik üretim ve iletim sisteminde olduğu gibi dağıtım sisteminde de yatırımlar yapılamamakta, buna bağlı voltaj düşüklüğü ve arızalar sıkça yaşanmaktadır. TEDAŞ'ın son yıllarda yaşadığı yetişkin ve deneyimli eleman kaybı ve ekonomik nedenler, periyodik bakım ve onarım çalışmalarını da olumsuz yönde etkilemiştir (Çetin, 1999).

Ulaşım

İstanbul için 1987 yılında hazırlanan Ulaşım Master Planı geçen yıllar içerisinde, güncelliği sağlanamadığı ve İstanbul'un gelişmesine uygun hale getirilemediğinden geçerliliğini yitirmiştir.

1994 yılından başlanılan Nazım Plan ile birlikte yeniden bir Ulaşım Nazım Planı hazırlanmasına karar verilmiş ve bu çalışma Prof. Dr. Haluk Gerçek yürütücülüğünde İ. T. Ü. Ulaşım ve Ulaşım Araçları UY G- AR Merkezine verilmiştir (İİB(b), 1973).

Günümüzde, Türkiye'deki toplam motorlu araçların yaklaşık % 25'i İstanbul'da bulunmaktadır. Gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında, gerek motorlu taşıt sayısı gerekse kişi başına düşen günlük yolculuk sayıları çok daha az olmasına karşın, altyapı yetersizliği, entegrasyonu sağlanmış toplu taşıma sistemlerinin olmayışı ve daha başka bir çok nedenden dolayı Ulaşım ve Trafik Sorunları İstanbul'da birinci sıradan daha aşağılara düşmemektedir.

Ulaşım sorunlarının çözümü için gerekli harcamaların çok büyük rakamlara ulaşmış olması ve değişen ekonomik koşullar nedeniyle kısıtlı bütçe imkanları bu tür yatırımların en çok faydayı getirecek şekilde planlanmasını gerekli kılmaktadır.

Ülkemizdeki motorlu taşıtların yaklaşık % 20'sinin, otomobillerin ise % 25'inin İstanbul'da bulunması, bu kent içinde günlük, herhangi bir ulaşım aracı ile 7-8 milyon yolculuğun gerçekleşmesi probleminin önemini sayısal olarak desteklemektedir. Kentte yapılan yolculuklarda ticari hız 10-12 km/sa gibi düşük değerlerde kalmakta, ortalama yolculuk süreleri iki saati aşmaktadır. Ulaşım ve trafik sorunları, trafik kazaları, hava kirliliği, işgücü kaybı gibi önemli bazı problemleri de beraberinde getirmektedir. Gelişmiş ülkelerin metropollerinde benzer problemlerin aynı yoğunlukta yaşanmaması, konunun teşhis ve tedavisinde önemli yanlışlıkların yapıldığı şeklinde bir kanaatin oluşması sonucuna götürmektedir (İlıcılı, 1997).

Günlük yolculukların % 90'ına yakın kısmının karayolu ile gerçekleştirildiği İstanbul ana arterlerinde yakın geçmişte yapılan sayımlarda özel otonun trafik kompozisyonunda önemli bir paya sahip olduğu gözlenmiştir. Seçilen bazı yollar için gözlenen taşıt sayıları ile yol kapasiteleri arasındaki ilişki Çizelge 2.5'de verilmiştir. Tablonun incelenmesinden de görülebileceği gibi trafik hacim/kapasite oranları genelde birin üzerine çıkmaktadır. Bunun yanı sıra, kapasitenin çok altında hizmet veren yol kesitlerinde mevcut olması dikkat çekicidir. Bu durum; seçilen yollarda kapasitenin üstünde bir talebin söz konusu olduğunu, yani hizmet düzeyinin E veya F olabileceği trafiğin kararsız veya zorlamalı akım şeklinde cereyan ettiğini göstermektedir. Aynı durum aşağı yukarı Tablo dışında kalan diğer tüm yollar için de geçerlidir. Trafikte yaşanan bu durum düşük hızlar, uzun kuyruklar, uzun seyahat süreleri şeklinde kendini göstermektedir (İlıcılı, 1997).

Çizelge 2.5 Seçilen bazı ana arterlere ait trafik bilgileri (1995)

KESİT NO		HACİM (taşıt/sa.)		ŞERİT	KAPASİ*	HACİM/KAPASİTE	
		GİREN	ÇIKAN			GİREN	ÇIKAN
K1	Yedikule (Sahil)	6687	3668	3	4500	148,60	81,51
K2	Yedikule-Kapı	711	527	1	1500	47,40	33,13
K3	Silivrikapı	352	415	1	1500	23,47	27,67
K4	Topkapı	2046	1672	2	3000	68,20	55,73
K5	Vatan Caddesi	4255	4000	3	4500	94,56	88,89
K6	Edirnekapı	1860	2170	2	3000	62,00	72,33
K7	Haliç Güney Sahil	4098	2198	2	3000	136,60	73,27
K8	Haliç Kuzey Sahil	1279	1589	2	3000	42,63	52,97
K9	Piyalepaşa Caddesi	4294	2455	3	4500	95,42	54,56
K10	Büyükdere-Abidei Hürriyet Cad.	2642	3134	2	3000	88,07	104,47
K11	Barbaros Bulvarı	2755	3182	3	4500	61,22	70,71
K12	Çırağan Cad.	1627	1073	2	3000	54,23	35,77
K13	Abdullahaga Cad.	643	1397	1	1500	42,87	93,13
K14	1. ve 2. Çevre yolları arası	2446	2509	2	3000	81,53	83,63
K15	Ankara Asfaltı	769	975	2	3000	25,63	32,50
K16	Kayışdağı Cad.	1339	1496	1	1500	89,27	99,73
K17	Bağdat Cad.	1032	765	1	1500	68,80	51,000
K18	Cemil Topuzlu Cad.	3534	—	3	4500	78,53	—

*Şerit Kapasitesi 1500 taşıt/saat alınmıştır.

2.5 Çevre

İstanbul'da nüfusun çok hızlı artması sonucunda ortaya çıkan plansız şehirleşmenin yanı sıra sanayi tesislerinin yerleşim merkezleri içinde kalması, ısınma amacıyla kullanılan yakıtların kalitesiz olması, motorlu taşıt sayısının hızla artması, ısı yalıtım kurallarına uyulmaması, yanlış yapılaşma sonucu topoğrafik yapının bozulması, havzalarda kaçak yapılaşmanın artması, evsel atık su arıtma tesislerinin olmayışı, sanayi atık su tesislerinin iyi işletilmemesi, v.b. birçok nedenle görülen başlıca çevre sorunları; hava kirliliği(Isınmadan kaynaklanan madde kirliliği - sanayiden kaynaklanan toz, organik madde. v.s. kirliliği, ulaşımdan kaynaklanan egzoz kirliliği, rüzgarla, diğer bölgelerden taşınan kirlilik), su kirliliği(Evsel atık sularından kaynaklanan kirlilik, sanayi atık sularından kaynaklanan kirlilik, boğazlar yoluyla taşınan kirlilik), çöp kirliliği(Evsel ve sanayi kaynaklı çöp sorunu, hasta hane atıkları), gürültü kirliliği(Eğlence yerlerinden kaynaklanan gürültü, kentin yoğun nüfus ve ulaşımından kaynaklanan gürültü, sanayi tesislerinden kaynaklanan gürültü), görüntü kirliliği(Reklam pano ve tabelalarının boyut ve yer seçiminden kaynaklanan kirlilik, binaların dış yüzeylerinin boyanmamasından kaynaklanan kirlilik -düzensiz kentleşme ve yeşil alanların hızla tüketilmesi) dir (Toröz, Meriç, 1996).

Yukarıda belirtilen kirlilik sorunlarının kişi ve toplum üzerindeki etkileri farklı şekillerde ve süreçlerde ortaya çıkmaktadır. Şehrin büyüklüğüne bağlı olarak bu etkiler kimi bölgelerde az hissedilirken, kimi bölgelerde daha yoğun biçimde hissedilmektedir.

Özellikle kış aylarındaki ısınma amaçlı yakıt kullanımı, hızlı ve çarpık kentleşmenin güçleştirdiği ulaşım sorununa bağlı olarak egzoz kirliliği ve sanayi tesisleri kirliliğinin başlıca nedenleridir. Sağlıklı insanların bile uzun süre dayanamadığı kirliliğe maruz kalan yaşlı, hasta ve çocuklarda hayati tehlikeye kadar giden ciddi sağlık problemleri görülmektedir. Yukarıda belirtilen kirlilik unsurlarının fert ve toplum üzerindeki tesirleri farklı şekillerde ve zamanlarda kendini göstermektedir. Ancak bu etki şehrin büyüklüğünden dolayı bazı bölgelerde şiddetli olurken birçok bölgede çok az hissedilmektedir. Kirliliğe maruz kalanlardan çocuk, hasta ve yaşlılarda hayati tehlikeler görülebilmekte, sağlıklı insanlar dahi kirliliğe uzun süre tahammül edememektedir. Özellikle kış aylarında etkisi daha yoğun olarak hissedilen hava kirliliğinin başlıca kaynakları ısınma amaçlı yakıt kullanımı, sanayi tesisleri ve taşıtlardır. Hızlı nüfus artışı ve çarpık kentleşme ulaşım sorununun da çözümünü güçleştirmektedir. Bu güçlük, doğal olarak egzoz kirliliğinin artmasına neden olmaktadır (Toröz, Meriç, 1996).

Sağlıklı ve kaliteli içme suyu bulma sıkıntısı ve buna bağlı olarak arıtma ve kaynak suyu temini için ilave harcama yapma gerekliliği ve kirli sularla sulanan besinlerin yol açtığı

sağlık problemleri su kirliliğinin başlıca yan etkileri olarak sıralanabilir. Su kirliliğinin başlıca etkileri, kaliteli ve sağlıklı içme suyu bulma zorluğu, dolayısıyla kaynak suları için ilave bir harcama yapmak, kirli sularla sulanmış sebze ve meyveleri yemek, dolayısıyla sağlık riskleri taşımak, şeklinde sayılabilir.

Evsel ve özellikle endüstriyel atıkların denizlerin yüzme ve su ürünleri temini amaçlı kullanımına engel oluşturması su kirliliğinin sebep olduğu olumsuz sonuçlarından sadece birkaçıdır. Evsel ve endüstriyel atık sularla kirletilmiş denizlerimizin su ürünleri istihali veya yüzme amaçlı kullanımından giderek uzaklaşmış olması, toplum olarak yaşadığımız olumsuz sonuçlardan sadece birkaçıdır.

Gürültü ve görüntü kirliliği bölgesel olarak farklı etkiler gösteren ancak herkes tarafından sürekli olarak karşılaşılan sorunlardır. Bu sorunlar insanlar dış mekandan ,daha korunaklı olan kapalı mekanlara, evlere işyerlerine vs. gittiklerinde de devam etmektedir. Gün içinde duyulan sokak satıcılarının sesleri ve geceleri sabaha kadar devam eden yüksek seviyedeki müzik seslerinden şikayet edenlerin sayısı giderek artmaktadır. Gürültü ve görüntü kirliliği lokal olarak yaşanan sorunlar olmasına karşılık, çoğu insanımız çeşitli zamanlarda bunlarla karşılaşmaktadır. Özellikle yaşamının büyük bir kısmını geçirdiği evinin hemen bitişiğinden her akşam sürekli olarak duyulan yüksek seviyedeki müzik seslerinin sabaha kadar devam etmesinden şikayet edenlerin sayısı giderek artmaktadır.

Çöp sorunun en önemli tarafı, çöp dökmek için ayrılmış özel sahaların bulunmamasıdır... İstanbul'da günde 8-10 bin ton civarında çöp toplanmakta ve halen vahşi depolamanın yapıldığı ve kapasitesini fazlasıyla geçmiş olan Kemerburgaz çöplüğüne dökülmektedir. Anadolu yakasında Karakiraz köyü yakınında, Avrupa yakasında Göktürk Odayeri mevkiinde inşa edilmekte olan ve bir miktar da çöp dökümünün yapıldığı sahalar köylülerin itirazı sonucu mahkeme kararıyla döküme kapatılmış durumdadır. Zaman zaman çöplerin toplanmasında görülen sorunların da varlığı söz konusu olmakla birlikte, bunlar kısa süreli olup geçici etki yapmaktadırlar (Toröz, Meriç, 1996).

2.6 Değişim, Politika ve Planlama

Cumhuriyet döneminde 1933 yılından itibaren batıdan getirilen yabancı uzmanların görüşü doğrultusunda, şehrin yeniden planlanması çalışmaları başlamıştır. 1935 yılında Fransız Prof. Wagner'e İstanbul ile ilgili ilk ciddi analiz ve plan çalışması yaptırılmıştır (İİB(a), 1973).

1933 yılındaki yarışmaya katılan projelerin hepsi değerlendirmeye layık görülerek, karma bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor İstanbul'un biçimlenmesi açısından oldukça önemli uygulamalara öncülük etmiştir. İstanbul limanının Haydarpaşa ve Yenikapı'ya alınması bu limanların Sirkeci ile feribot ilişkisinin kurulması, İstiklal Caddesinin ticaret merkezi olarak geliştirilmesi, hava limanının Yeşilköy'e kurulması, Taksim-Harbiye-Beşiktaş arasında büyük bir parkın yapılması, Karaköy-Eminönü ve Unkapanı-Azapkapı arasının köprü ile birleştirilmesi kararları bu planların ortak değerlendirilmesi sonucunda alınmıştır. Bu planlama çalışması uzun yıllara yayılsa da önemli ölçüde gerçekleşmiştir (Eruzun, 1991).

1935 yılında Fransız Prof. Wagner'e İstanbul ile ilgili ilk ciddi analiz ve plan çalışması yaptırılmış, İstanbul'u çevresi ve ekonomik gelişmeleri de dikkate alan bir çalışma olan Wagner'in raporundan hiç yararlanılmamıştır. 1936 yılında yine bir Fransız olan Prof. H. Prost'a İstanbul'un nazım planını hazırlaması için görev önerilmiştir. Türk yardımcılarını ile birlikte Prost 1936-50 yılları arasında bölgesel nazım planı yanı sıra çeşitli ayrıntı planları da hazırlamıştır. Planda İstanbul bütün olarak ele alınmamış, İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy parçalanarak ayrı ayrı ve değişik zamanlarda ele alınmıştır. 40 rakımın üzerinde yapılacak binaların kat kısıtlamasıyla Prof. H. Prost, tarihi yarımada silüetinin korunmasında büyük katkıda bulunmuştur.

Prost'un planında ileriye dönük olumsuz gelişmelere neden olan kararı ise, Haliç'in sanayiye açılmasıdır. Bu kararlar, Zeytinburnu, Kazlıçeşme, Yedikule ve Eyüp çevrelerinde ağır ve orta büyüklükteki sanayilere açılması bu bölgelerde çevre kirlenmesine ve bozulmalara neden olmuştur (Eruzun, 1991, İİB(b), 1973).

1950'lerden sonra İstanbul'da şehirleşme hareketlerinin ilk belirtileri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu yıllarda İstanbul'un nüfusu artmakta, gecekondulaşma başlamaktadır. Belediye sınırları dışındaki arsalar hızla satılmakta ve kent hızla sanayi kentine dönüşmektedir. Özel otomobil ve dolmuş kent içi trafiğinde sorunlar yaratmaya

başlamıştır. 1954 yılında yine bir yabancı uzman olan Alman şehircilik uzmanı H.Högg, dönemin yöneticilerinin istekleri doğrultusunda geniş ve yüklü ulaşım arterlerine ağırlık veren bir çalışma hazırlamıştır (Eruzun, 1991). 1955 yılına doğru gittikçe artan hızlı göç ve gecekondulaşma, tüm planlama çalışmalarını başarısızlığa uğratmıştır.

1955-60 dönemi, nazım planı olmayan İstanbul'da Belediye ve Diğer Kamu kuruluşlarının günlük hazırladıkları parça planların uygulamalarıyla geçilmiştir. Kısa dönem içinde bu parçalı planlamanın, çok hızlı bir gelişme içinde olan İstanbul'u yönlendiremeyeceği görülmüş, büyük şehirlerin çevrelerinden soyutlanarak planlanamayacağı da kabul edilerek, 1958 yılında İstanbul Belediyesinde, İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur (İİB(b), 1973).

1958-60 dönemi İller Bankası İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü, ilk defa mücavir alanı kapsayan bir nazım plan önerisi geliştirilmiştir. Bu plan, metropolitenin alanın bütününe içeren ve imar planı ölçeğine uygun geçerli bir haritanın bulunmaması nedeniyle ve bu haritanın hazırlanması amacıyla onanmamıştır (Çetiner, 1965). Bu dönemde ayrıca, Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile ilgili projeler hazırlanmış, gelişme daha çok Anadolu yakasına kaydırılmıştır .

Aktif ve uygulamaya dönük planlama çalışmalarına uzun bir süre ara verildikten sonra, Milli Güvenlik Kurulu'nun 86 Sayılı ve Bakanlar Kurulu'nun 20.07.1965 gün ve 6/4970 sayılı kararları gereğince tekrar güncel duruma gelen İstanbul planı için, İmar ve İskan Bakanlığı tarafından büyük İstanbul Nazım Plan bürosu kurulmuştur. İstanbul'u üç şehirselleştirme birime ayıran planlama kararları geliştirmiştir. 1971 ve 1973 yıllarında nazım plan onaylanacak şekilde tamamlanmış olmakla beraber, Bakanlığa sunulmuş ve onanmamıştır (İİB(b), 1973).

29.07.1980 tarihinde onanmış olan İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı, 1995 hedefine göre ve 1985, 1990 ve 1995 sonrası eylem program planları ile birlikte hazırlanarak, eylem planlarıyla ve uygulama için gerekli idari, mali ve hukuki altyapı ile desteklenmediğinden dolayı, çok önemli ve doğru tespit ve kararlar içeren stratejik kararların yer aldığı fiziksel bir plan olmasına rağmen, arzu edilen şekilde uygulama olanağı bulamamıştır (Sezer, 1984).

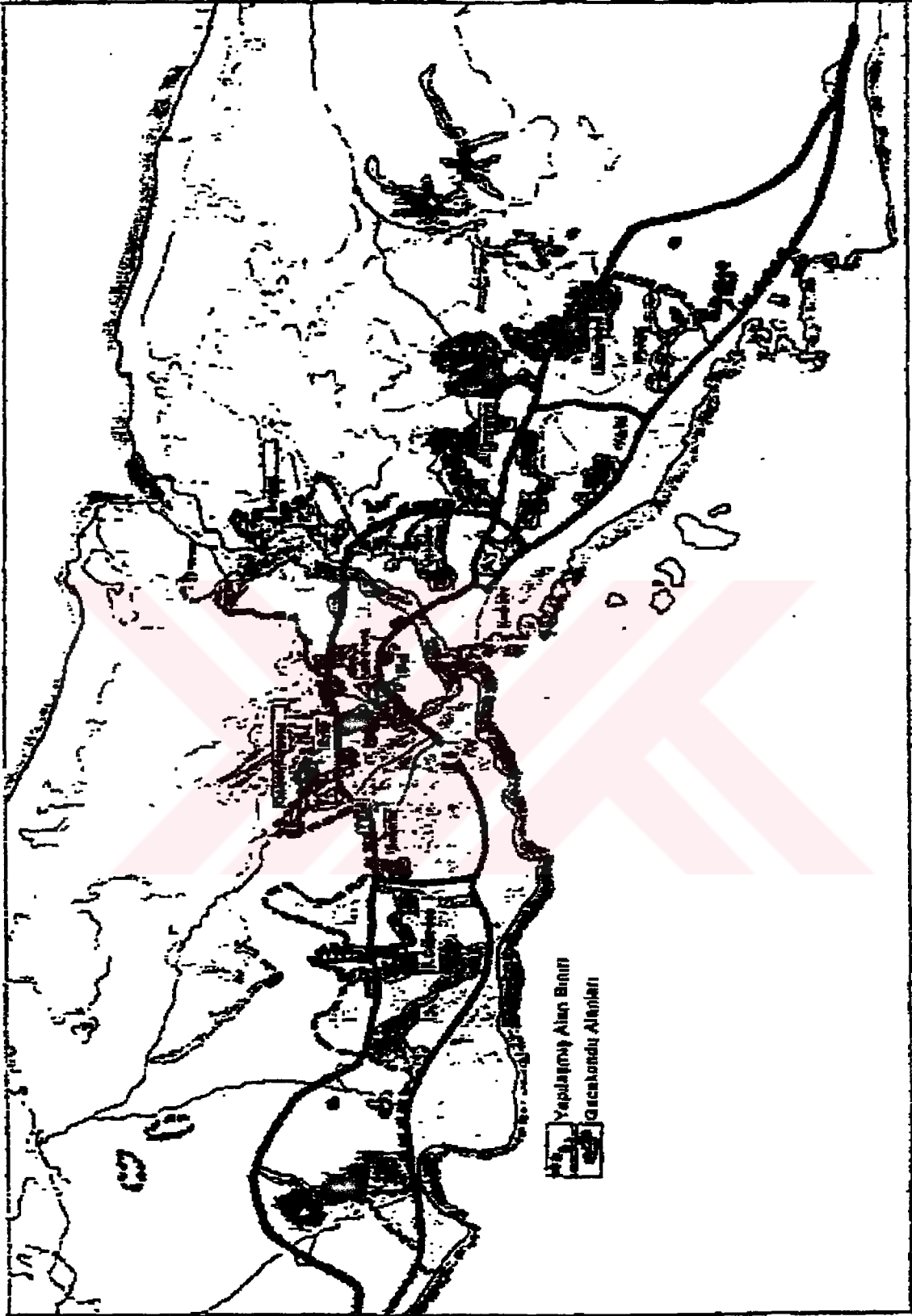
1980 sonrasında gerek İstanbul'un bölge ve ülke içindeki konumu, gerekse 3030 sayılı yasa nedeniyle yerel yönetimlerin yapısında yapılan değişiklikler 1980 onanlı planı zorlamış ve

revize edilmesini gündeme getirmiştir. Fakat işbaşına gelen yerel yönetimler planlamada kurumsallaşmayı gündeme getirmek yerine mevcut sistemler de dağıtarak, planlama birimlerini iş yapamaz hale getirmiştir. Bu dönemler günübürlük plan ve programlarla, kişisel kararlarla, mevzi ve ıslah imar planlarıyla İstanbul'un yönlendirildiği dönemlerdir. 1980 sonrası dönemde gecekondular ve kaçak yapılaşma en önemli sorun olma niteliğini arttırarak korumuş ve bu sorunlar imar afları ile çözümlenmeye çalışılmıştır (Sezer, 1984).

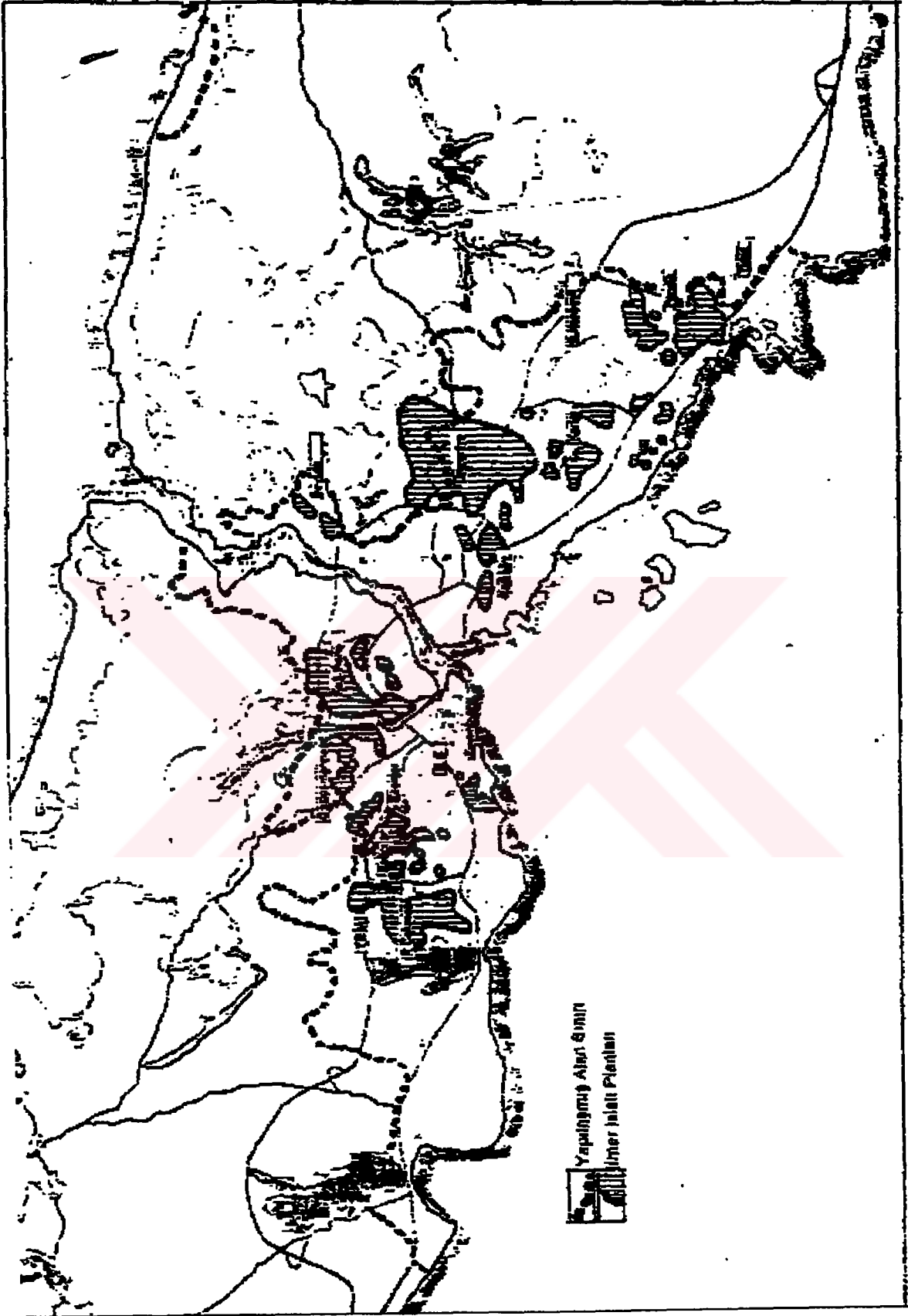
Bu dönemlerde şehir planları, İstanbul'un gelişmesi ve biçimlenmesinde etkisiz kalması konusu bir yana bırakılacak olursa, yasalarla belirlenmiş bir planlama içeriği ve türü olan İmar Islah Planları vasıtasıyla bu gelişmeye olumsuz yönde katkıda bulunmuştur. Bu planların, donatı gereksinimini göz ardı etmesi ve yoğunlukların arttırılmasına olanak tanınması, gecekonduların yasallaştırılarak, birer rant sağlama alanı haline dönüştürmüştür (B.İ.B, 1996).

İstanbul için hazırlanan en son planlama çalışması 1994 yılında çalışmasına başlanan ve 15.11.1995 tarihinde onaylanan "İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı"dır. Planda amaç; ""gelecekteki 15 yıllık periyot içinde sorunları çözecek, günün ekonomik koşulları içinde İstanbul'un dünya metropolleri arasında yerini almasını sağlayacak, tarih, kültür, bilim, sanat ve hizmet ağırlıklı bir metropoliten şehir olması" olarak ortaya konmuştur (Zeren, 1993).

Sonuç olarak, İstanbul'da şehir planlama çalışmaları, Cumhuriyetin ilk yıllarında batıdan getirilen planlama uzmanlarının yaptığı çalışmalarla başlamıştır. 1930-1950 yıllarında hazırlanan planlar, olumlu ve olumsuz yönleriyle büyük oranda uygulanmış, daha sonraki dönemlerde ortaya çıkan aşırı nüfus artışı ve göç ile yapılan planlama çalışmaları pek başarılı olamamıştır. 1980'li yıllarda ise, onaylı nazım plana rağmen parçacı planlama anlayışı ile geçmiş, mevcut durumu yasallaştırmayı amaçlayan imar ıslah planları, 1980 ve 90'lı yıllarda şehrin gelişmesine olumsuz katkılarda bulunmuştur(Şekil 2.10, 2.11).



Şekil 2. 10 İstanbul'da gecekondu alanlarının dağılımı, (İBŞB, 1995)



Şekil 2.11 İstanbul'da imar ıslah planlarının dağılımı, (İBŞB, 1995)

3. LEVENT YERLEŞMESİ'NİN İŞLEVSEL DÖNÜŞÜM SÜRECİ ve ANALİZİ

3.1 Levent Yerleşmesi'nin Yapım Süreç Analizi

2. Dünya Savaşı sonrası oluşan iki kutuplu Dünya düzeni, 1950'li yıllarda Cumhuriyetin çok partili düzene geçmesi ve iktidar değişikliği ile piyasa ilişkilerinin daha etkin olarak işleyeceği bir sistemin ortaya çıkması, kentin bütün bu dönüşümlerden etkilenmesine neden olmuştur.

1950'lerde İstanbul nüfusu yeniden artmış ve kentte bir kez daha konut sorunu gündeme gelmiştir. Prost'un kent için yaptığı imar planlarının, kentin durağan ve büyümeyen bir yapıya sahip olması düşünülerek gerçekleştirilmesi, bu hızlı nüfus artışı karşısında iflas etmesine neden oluyordu. Kentin, mevcut alt yapısı ve çevresel verileri göz ardı edilerek düşeyde büyütülmesi ve zamanın popüler bir kültürü halini alması; apartmanlaşma olgusunun yükselmesine neden olmuştur. Kentteki konut stokunun yetersiz olması, kiralari yükseltiyor, kentin hemen dışındaki imarlı alanlarda arsa spekülasyonları oluşuyordu. Bütün bu olumsuzluklara inşaat malzemesindeki sıkıntı eklenince artan konut talebini karşılamak daha da zorlaşıyordu (İnegöllü, 1999).

Bu ortam içinde konut kooperatifleri, birikimleri tek başlarına konut üretimine giremeyecek insanların, mülk konut sağlamaları amacı ile güçlerini birleştirmelerine dayanan bir örgütlenme modeli olarak ortaya çıkar (Bilgin, 1992). Bu anlamda, kent dışında imara açılmamış büyük ölçekli arazileri düşük fiyatlara satın alıp, konutları toplu olarak üreterek hissedarlarına en ucuza mal etmeyi amaçlayan kooperatifler kurulur.

1926 yılında toplu üretim girişimlerine parasal desteği sağlamak için devlet tarafından kurulan Emlak ve Eytam Bankası, büyük ölçekli projelerin gerçekleştirilmesine katkıda bulunmuştur. Bu uygulamalardan en önemlisi, kent için bir deneyim olacak Levent Yerleşmesi'dir. Levent Yerleşmesi, bankanın piyasa için ürettiği, kent merkezi dışında uygulanan ve gerçek anlamda bir "altkent" karakteri taşıyan, ilk büyük yerleşmedir.

Levent Yerleşmesi, Şile'yi İstinye'ye bağlayan Büyükdere Caddesi ile Bebek sırtlarına inen Nispetiye Caddesi'nin kesiştiği noktadan kuzeye doğru açılan ve Levent çiftliği diye bilinen bölge üzerinde bulunur. Bu bölge, Emlak Kredi Bankası tarafından belediyeden satın alındığı dönemde, belediye sınırlarının içinde bulunuyordu ve henüz belediye hizmetleri ulaşmamıştı. Bölgeye daha önce bir imar planı uygulanmamıştı. Arazinin parselasyonunu

yapmak ve vaziyet planı hazırlayarak üretilecek konut tiplerini tasarlamak üzere Kemal A. Aru ve Rebii Gorbon görevlendirilmiştir. Hazırlanan projeler doğrultusunda yerleşme, dört kısımdan oluşacak şekilde 1947 ile 1958 yılları arasında aşamalı olarak yapılmıştır. 93Ha alan üzerine kurulmuş ve 1360 konut içermektedir.

1. Levent Yerleşmesi, 1951
2. Levent Yerleşmesi, 1952
3. Levent Yerleşmesi, 1954
4. Levent Yerleşmesi, 1958 yıllarında tamamlanmıştır (Şekil 3.1).

Mahallenin kurulduğu dönemde kent merkezine tek toplu ulaşım aracı otobüstür. Kent içi toplu ulaşımı sağlayan, otobüs ve trolleybüsün yanı sıra, metro için önerilen Mecidiyeköy - Yenikapı hattı 1956 yılında projelendirilmiş, ancak uygulanmamıştır (Duranay, Gürsel, Ural, 1972) (Şekil 3.2).

Levent Yerleşmesi; Taksim'den başlayıp Cumhuriyet Caddesi ile Harbiye'ye, oradan Halaskargazi Caddesi ile Osmanbey ve Şişli' ye uzanan ve kentin en prestijli işyerlerini, gece klüplerini, sinemaları ve apartmanları üzerinde bulunduran anayolun İstanbul Boğazının en önemli sanayi bölgesi olan İstinye'ye doğru bir devamı olan Büyükdere Caddesi'nin üzerinde bulunur. İstanbul için çeşitli dönemlerde hazırlanmış planlama çalışmalarındaki ulaşım kararları ve metro güzergahı önerileri ile o dönemde gerçekleşme bile, bölgenin bir potansiyelinin olduğunun ipuçları alınabilmektedir. Mahallenin ve (yarattığı çekim gücü ile) bölgenin “yatakhane şehir” halini almaması için, bölgeyi sanayi ve ticaret alanları ile bütünleştirmek gerektiği; böylece bu bölgede yaşayanların çalışma alanlarını da kentten kopararak, kent merkezini rahatlatma düşüncesi yaygınlaşmaya başlamıştır (Aru, 1952).

Yapıldığı tarihte, kent merkezinde “apartmanlaşma” sürecinin, banliyölerde ise kişisel girişimler ile villaların gerçekleştirildiği bir ortamda geniş park alanları etrafında bahçe içindeki konutların bir arada olduğu ve tek seferde inşa edilip alt yapı hizmetlerinin planlanarak gerçekleştirildiği başka bir örnek bulunmuyordu. Bu doğrultuda yerleşmeyi kentteki konut alanlarından ayıran önemli özellikler bulunur. Bu özellikler;

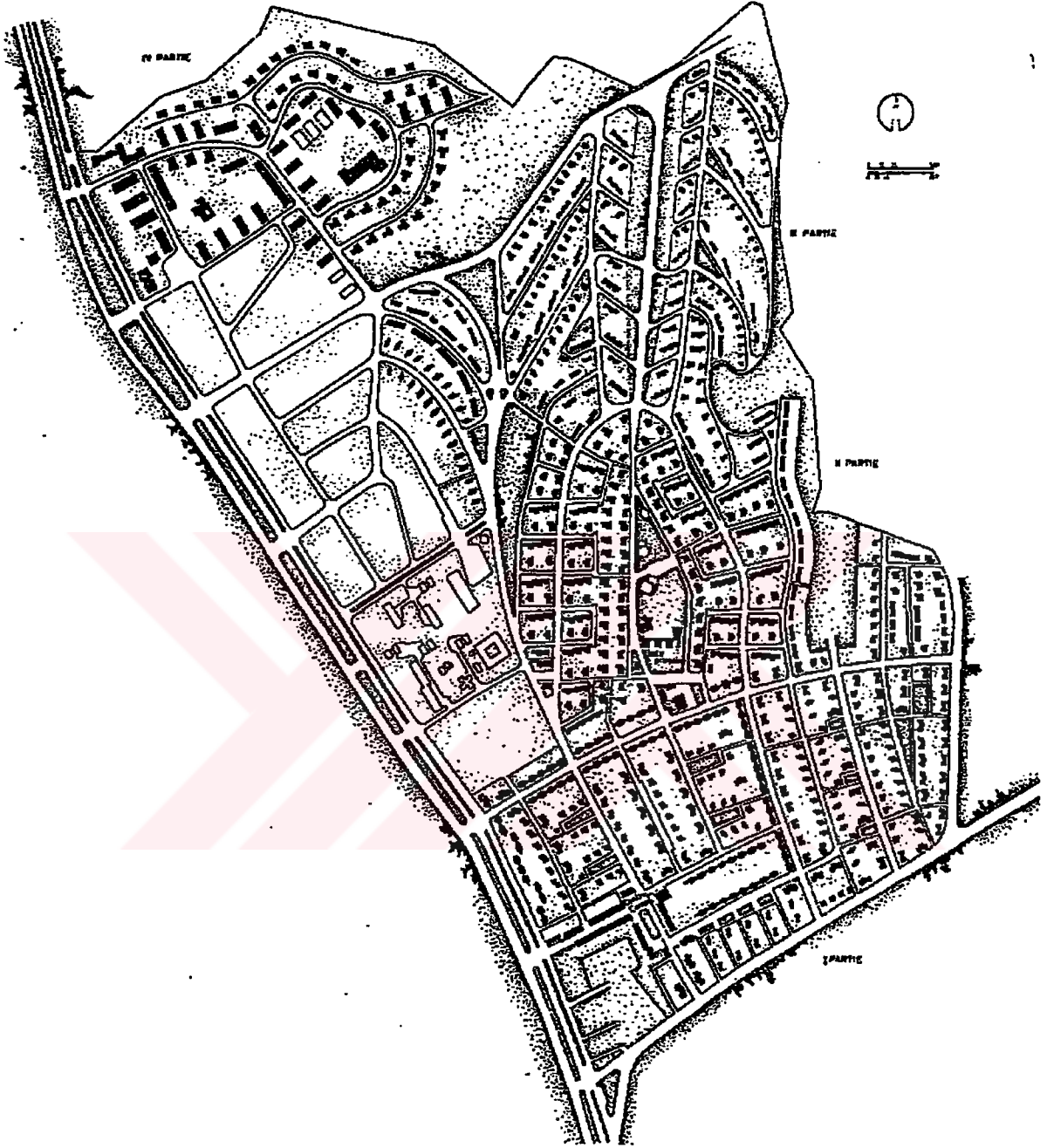
- Üretimin kitlesel olması
- Üretimin planlı alt yapısı ve diğer donatıları ile bir altkent karakteri taşıması

- Modern pazarlama tekniklerinin kullanılması
- Kentin diğer konut alanlarından farklı yerleşme kurgusu (ada-parşel-komşuluk ilişkisi)

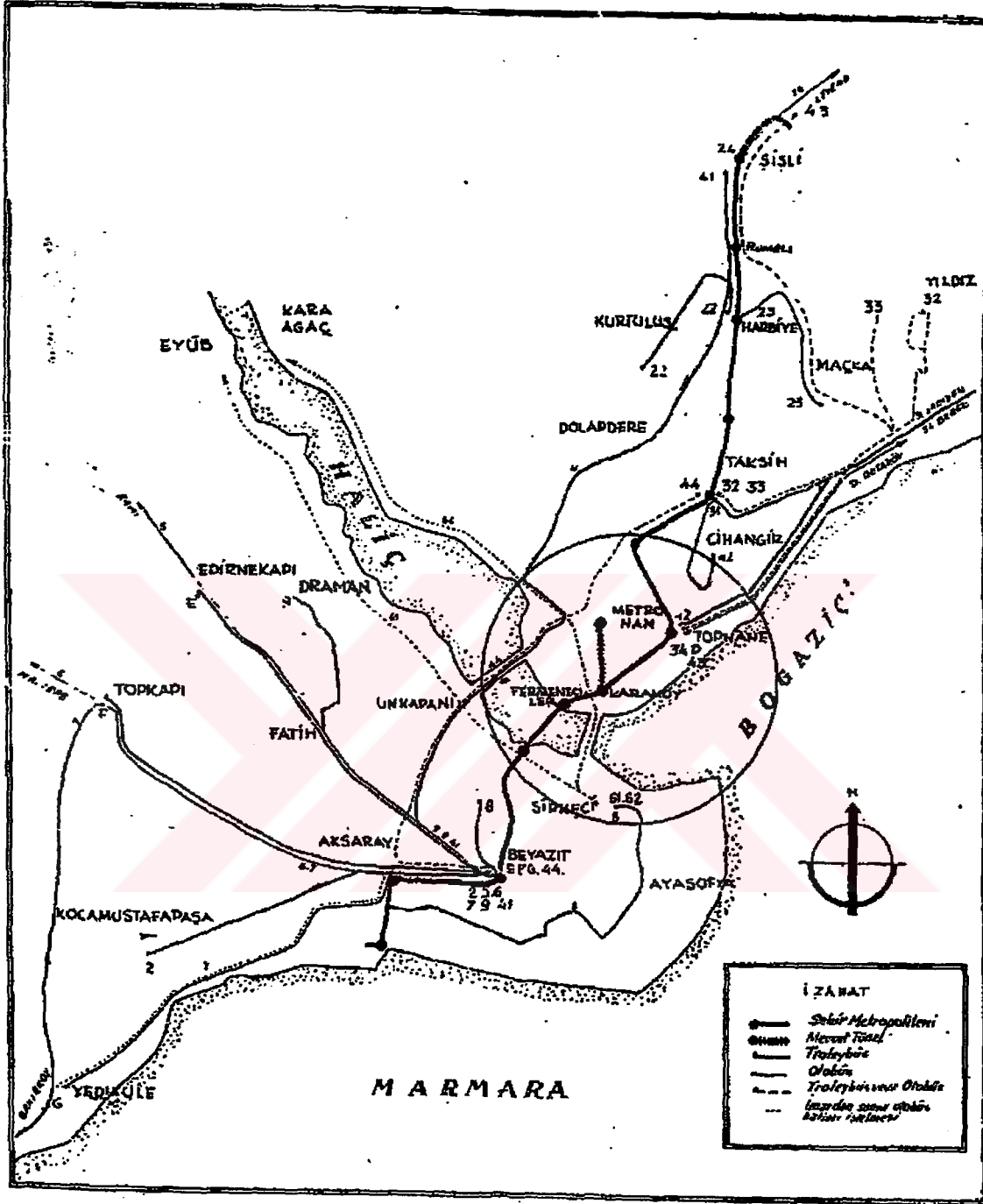
Levent Yerleşmesi ile gerçekleştirilen bu farklı üretim modeli böyle bir yaşam tarzına hazırlıklı olmayan toplum, daha önce bire bir konut üretimine katılmamış banka ve tasarımcıdan oluşan üçgen için yeni bir deneyimdi. Bu anlamda, üretilen bu yeni model, İstanbul kent ölçeğini kapsayan laboratuarda, tasarımcı, pazarlamacı ve kullanıcı için deney ortamı yaratmıştır.

Bu deney ortamı, 20. yüzyıl başlarından itibaren Avrupa'da uygulanan benzer örneklerinden etkilenerek gerçekleştirilmiştir. Yerleşme kurgusuna bakıldığında, bu örneklerden bazı referanslar alındığı, fakat bunların farklı çeşitlemeler ile kendine özel yorumları geliştirdiği görülmektedir (Şekil 3.3) (İnegöllü, 1999).

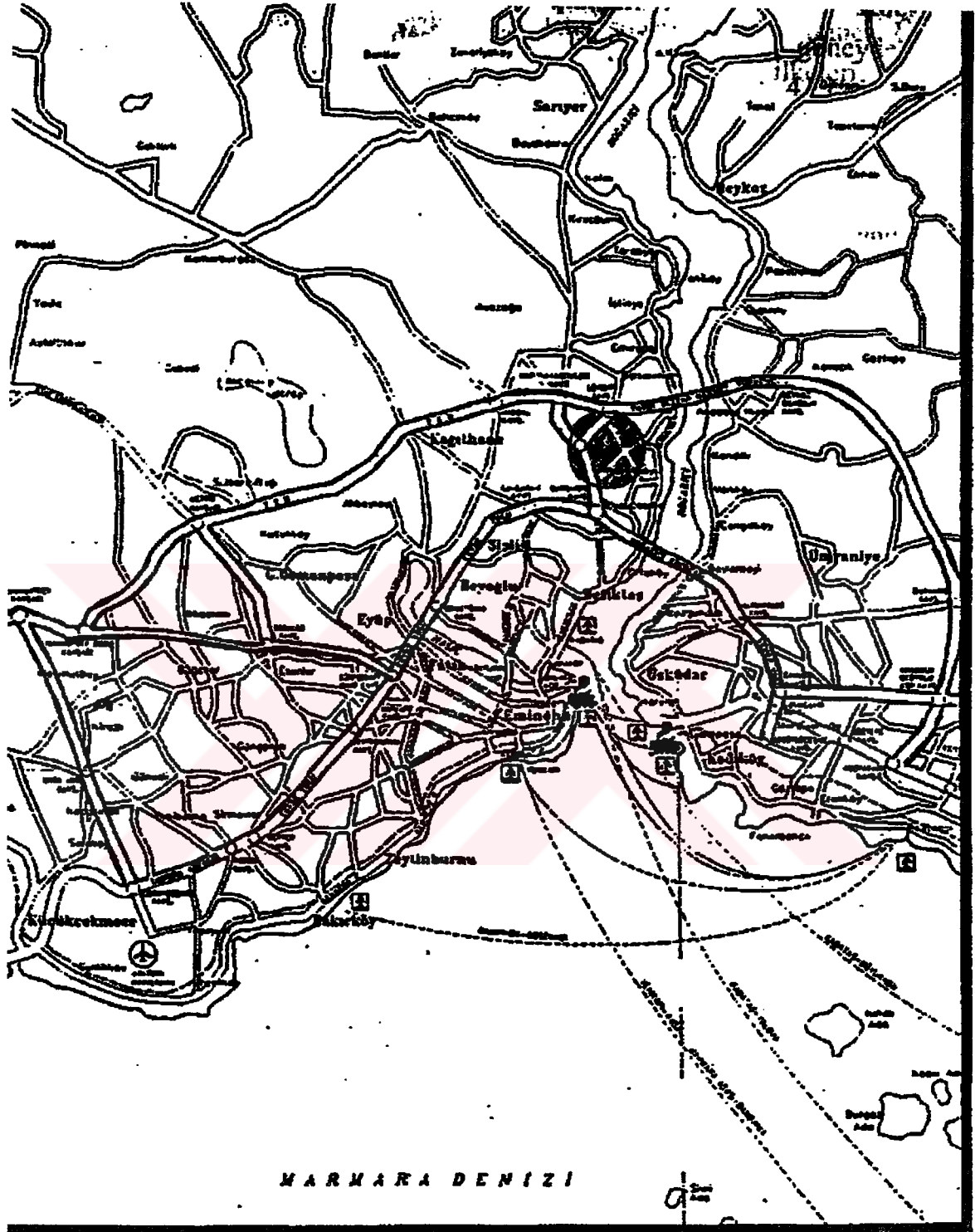




Şekil 3.1 1-II-III-IV. Levent yerleşmeleri genel vaziyet planı,(EKB yayınları kataloğu)



Şekil 3.2 Levent Yerleşmesi kurulduğu tarihte kent içi toplu ulaşım şebekesi (İBBHA, 1948)



Şekil 3.3 Levent'in İstanbul içindeki konumu (İBBHA, 1998)

3.1.1 Yerleşmenin Oluşum İlkeleri

Levent Çiftliği olarak bilinen alan, Türkiye Emlak Kredi Bankası tarafından belediyeden satın alınarak, şehircilik esaslarına göre parsellenmiş, yol, su, gaz kanalizasyon gibi alt yapı temin edildikten sonra inşaaata başlanmıştır (Aru, 1952) .

Levent alanı planlanırken, dünyanın çeşitli yerlerinde inşa edilmiş, benzer bahçeli ev grupları örnekleri dikkate alınmıştır (TBMM Meclis Kararı, 1952).

- 1- Amerika Birleşik Devletleri'nde Detroit şehrinde bahçeli evler mahallesi olarak Pontchartrain gölü etrafında 1000 evlik mahalle,
- 2- Detroit'te bahçeli evler mahallesi olarak bilinen ve taşıt ile yaya sirkülasyonunu birbirinden kesin olarak ayıran, 1936'da yapılmış 1000 evlik mahalle,
- 3- 1936-1945 yılları arasında Amerika'nın çeşitli yerlerinde yapılan bahçeli ev örnekleri,
 - Florida'da 1000 evlik Jacksonville bahçeli evleri
 - Kaliforniya'da 250 evlik Amity Village bahçeli evleri
 - Kaliforniya'daki 1500 evlik Avion Village bahçeli evleri
 - Kaliforniya'daki 650 evlik Channel Heights bahçeli evleri.

Levent Planlaması öncesinde incelenen bu dört mahallede de yaya ve taşıt yollarının birbirinden kesin olarak ayrıldığı görülmüştür. Bu örnekler dikkate alınarak Levent'te bahçeli evlerden oluşan, yaya-taşıt ayrımı sağlanmış, yeşil alan dengesine önem verilmiş bir konut yerleşmesi planlanmıştır.

Ayrıca Kolombiya'da Medellin ve Turnaco şehirleri, Peru'da Chimbota ve Lima ve şehirlerinde genişletilen bazı mahallelerde, yine yukarıdakine benzer uygulamalar yapılmıştır (TBMM Meclis Kararı, 1952).

Levent'in konut alanı olarak planlanması, Emlak Kredi Bankası'nın toplu konut projesi çerçevesinde, 1947 yılında başlamış, kademe kademe gelişerek 1958 yılında tamamlanmıştır. İlk etapta 1952 yılında, 1. Levent tamamlanmıştır. 1953 yılında 2. ve 3. Levent, 1958 yılında ise 4. Levent tamamlanmıştır. Birinci kısımda 411 konut, ikinci kısımda 319, üçüncü kısımda 277, dördüncü kısımda 367 konut planlanmıştır (Tekeli, 1994). Planı gerçekleştirenler ise, Mimar-Şehir Planlamacısı Prof. Dr. Kemal Ahmet Aru ve Mimar Rebii Gorbon'dur.

1947'lerde İstanbul bitiş sınırı Şişli Tramvay Depoları'nın olduğu bölge olarak kabul ediliyordu. 1940'larda yapılmış olan Zincirlikuyu Mezarlığı'na doğru giden alan, boş araziydi. Mezarlığın karşısında, bugün Levent Yerleşmesinin konumlandırıldığı alan, Emlak Bankası tarafından metre karesi bir buçuk kuruşa satın alınmıştı. Satın alınan yüz hektarlık alan daha önce boş arazi olduğu için, Emlak Bankası buraya yatırım yapmakta tereddüt etmiştir. Ancak, daha sonra, 1948 yılında vaziyet planı, daha sonra da detayları projelendirilerek yapımına başlanmıştır (Prof. Dr. Kemal Ahmet Aru Arşivi).

3.1.2 Planlama Kriterleri

a) Doğal Yapı

Planın uygulanmasına başlanmadan önce, arazinin topoğrafik yapısı incelenmiştir. Arazinin kuzey kısımlarının doğuya ve batıya yönelen eğimli yüzeylerden oluştuğu görülmüştür. Güney kısımlarının ise oldukça düz bir yüzeyden oluştuğu tespit edilmiştir. Bu durum göz önünde bulundurularak, güneyde bulunan düz yüzeyli araziye düzgün adalar ve birbirini dik kesen yollar tasarlanmıştır. Kuzey yamaçlarında ise, eğime paralel ve ufka yönelen yollar planlanmıştır. Binaların arazinin eğimine uyacak şekilde yerleştirilmesine dikkat edilmiştir. Yolları yönü belirlenirken, hakim rüzgar yönü olan, kuzey yönünden kaçınılmıştır (TBMM Genel Meclis Kararı, 1952).

b) Ulaşım

Levent alanına düşük maliyetli evler konumlandırılacağı düşünülerek, yol yapım ve bakım masraflarının minimum düzeyde tutulması ve şehircilik esaslarına uymak koşuluyla ekonomik hareket edilmesi planlanmıştır.

Alanın esas sirkülasyon yolları 12 metre, bu yolları birbirine bağlayan yollar 9.5 metre, diğer yollar ise 6 metre olarak tasarlanmıştır. Ancak birkaç ay sonra, ekonomik nedenler göz önünde bulundurularak, Bayındırlık Bakanlığı'nın onayıyla, araç yollarının 7.5 metre, yaya yollarının ise 3 metreye kadar indirgenebileceğine karar verilip, plan bu doğrultuda geliştirilmiştir (TBMM Genel Meclis Kararı, 1952).

c) Konut Tipleri ve Yerleşim Düzeni

Levent'te yaklaşık 1000 dönüm olan araziye 1300 ev yerleştirilmesi planlanmıştır. Parsel

büyükükleri, bina tiplerine göre ayarlanmıştır. Blok evlerin genişliği 7-8 metre kabul edilerek 300 metre karelik parsellere, ikiz evlerin 350 metre karelik parsellere, tek evlerin ise 450 metre karelik parsellere yerleştirilmesi uygun görülmüştür. Yolların alacağı perspektifler de düşünülerek, monoton ev dizilerinden kaçınılmış, farklı tiplerde evlerin yapılması tasarlanmıştır. Bazı yerlerde küçük meydanlar oluşturulup, çevresinde evler düzenlenmiştir. Tasarım yapılırken esas amaç, maliyeti düşük, güzel ve rahat ve monoton olmayan modern bir toplu konut alanı oluşturma isteğidir (TBMM Genel Meclis Kararı, 1952).

Arazide, kışın sel yatağı halini alabilecek olan alanın koru haline getirilmesi, diğer alanların ise, merkezleri ile beraber ele alınan konut grubu olarak düzenlenmesi planlanmıştır.

3.1.3 Yerleşim Dokusu

Levent Yerleşmesi 100 hektarlık bir alan üzerine kurulmuş dört yerleşmeden oluşur. İlk üç yerleşme 1947 yılında bir bütün olarak tasarlanmış, fakat üç etapta gerçekteştirilmiştir. Hazırlanan 1/2000 ve 1/1000 ölçekli projelere genel olarak bakıldığında bir bütün gibi görölse de, yerleşmenin, arazi kurgusu, sosyal alanlar, yoğunluk ve konutların dağılımı açısından üç farklı yaklaşım içinde olduğu anlaşılabilir (İnegöllü, 1999).

Fakat, üç yerleşmeye bir bütün olarak bakıldığında, birbirleriyle etkileşim içinde oldukları bir ilişkiler ağı ile kurgulandıkları görülmektedir. 1. Levent tamamlandıktan sonra, diğer iki yerleşme, ilk yapılan etabın revize edilmiş şekli olarak gerçekteştirilse de, benzer sınırlar içinde oldukları görülmektedir ki, bu da üç farklı yaklaşımın tesadüfi olmadığını gösterir.

Dördüncü yerleşme, ilk üç kısım tamamlandıktan sonra, konut tipleri, sosyal alan kurgusu ve sirkülasyon ağı gibi konularda diğerlerinden farklı özellikler gösterecek şekilde tasarlanmıştır. İlk üç etabın içerdii mekansal kurgunun, günün koşullarında, diğer konut alanlarından farklılık göstermesi çekim gücünü arttırmış ve kolaylıkla satılabilmelerini sağlamıştır. Bu nedenle dördüncü etabın tasarlanması daha radikal kararlarla gerçekteştirilmiştir. İlk üç etap yapıldıktan sonra, piyasadaki konut talebinin niteliği belirlenmiş ve dördüncü etabın gerçekteştirilmesi toplumun yapısına ve sosyal ihtiyaçlarına uygun olacak şekilde belirlenmiştir.

a) I.-II.-III. Levent Yerleşmeleri

İlk üç yerleşme, Büyükdere Caddesi'ne sınır olacak şekilde bölünmüştür. Arazi bütününün Büyükdere Caddesi tarafındaki sınır hattı, iki uç noktada birer yarım ve ortada üç tam parçaya

ayıran ve bu hatta dik açı yaparak yerleşme içine doğru uzanan hatlar ile bölünmüştür.. Birinci ve ikinci yerleşmeleri birbirinden ayıran hattın doğal eğime dik olacak şekilde ve hafif bir kavis yaparak arka sınıra kadar uzandığı görülmektedir. İkinci ve üçüncü yerleşmeleri birbirinden ayıran hattın ise, öncekinin tersine eğime paralel olarak uzanarak, arka sınıra ulaşmadan diğer hatta dayandığı görülür. Üçüncü ve dördüncü yerleşme arasında çevre yolu bulunur. Bu hatlar Büyükdere Caddesi'nden yerleşme içine ulaşılan araç yolları olarak tanımlanmıştır (İnegöllü, 1999) (Şekil 3.4).

İlk üç yerleşme, bahçe içinde bir veya iki katlı tek ev, ikiz ev ve sıra evlerden oluştuğu görülmektedir. Bunun nedeni, henüz kat mülkiyeti kanunu çıkmadığı için insanlara mülk konut edindirme ve arsa değerlerinin maliyet içindeki payının düşük olması kullanılarak, sunulan evlerin bahçeli ev gibi cazip bir hale getirildiği görülmektedir (Şekil 3.5).

Yerleşmeleri birbirinden ayıran hatlar üzerindeki konutlar, bu hatlara paralel olarak ya da aynı hizada dizilmiştir. Bir çoğu zincir ev şeklinde yapılmış ve bu hatları tekrarlardan ve monotonluktan kurtarmıştır, fakat, aynı hizada bulunmaları ve sınır hatları oluşturmaları nedeniyle paralel oldukları yollara cadde özelliği yüklemişlerdir (Şekil 3.6).

Büyükdere Caddesine sınır olan bölümlerdeki konutlar birbirini tekrar eden cephe tiplerinden oluşmaktadır. Bir bütünlük elde etme amacı ile yapılmış olmasına rağmen, caddenin büyük ölçeği içinde mekansal bir vurgulama kazanamamışlardır.

Sosyal alan dağılımlarına bakıldığında, hemen aynı büyüklükte olduğu görülmektedir. Konumları, dağılım uzaklıkları ve farklı hizmetleri ile dengelenmiştir.

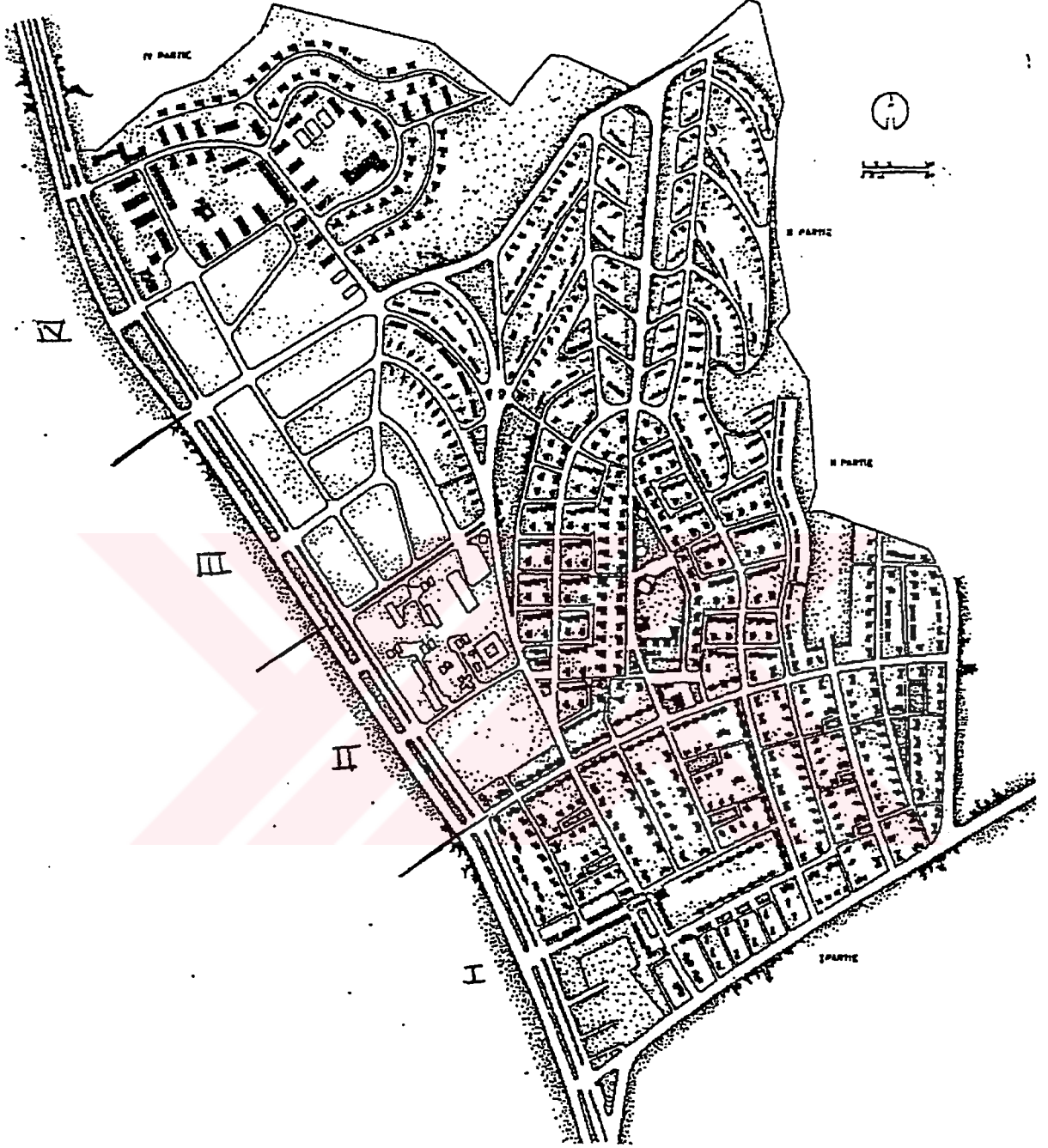
Birinci yerleşme içinde kalan sosyal alan mekanları Büyükdere ve Nispetiye caddelerinin kesiştiği noktada konumlandırılmıştır. Bu sosyal alanlar bir kent merkezi havasında, cadde ve meydanlar ile kurulmuş mekanın çevresinde yoğun yapılaşma ile kendini gösterir. İlk yerleşme şehir merkezinden uzakta olduğu için, günlük alışveriş yapılabilecek mekanlar ve güvenlik ile ilgili birimler öncelikle konumlandırılmış ve çekim kuvvetini arttırmak için sinema, havuz vb. gibi tesislerin de yapıldığı görülür. Kısaca sosyal mekanlar ile konut mekanları birbiriyle iç içe bir ilişkiler sistemiyle kurulmuştur (Şekil 3.7, 3.8).

İkinci yerleşme merkezde park ve parkın çevresinde bulunan sosyal alan kurgusu ile konumlandırılmıştır. Sosyal alanlar parkın içindeki geniş alanlara dağıtılmış ve yerleşmeye parkın hakim olması sağlanmıştır. Bu etapta birinci etaptan farklı olarak bir bahçe şehir yaklaşımı olduğu görülmektedir. Park aynı zamanda üç yerleşmenin de merkezi konumundaki

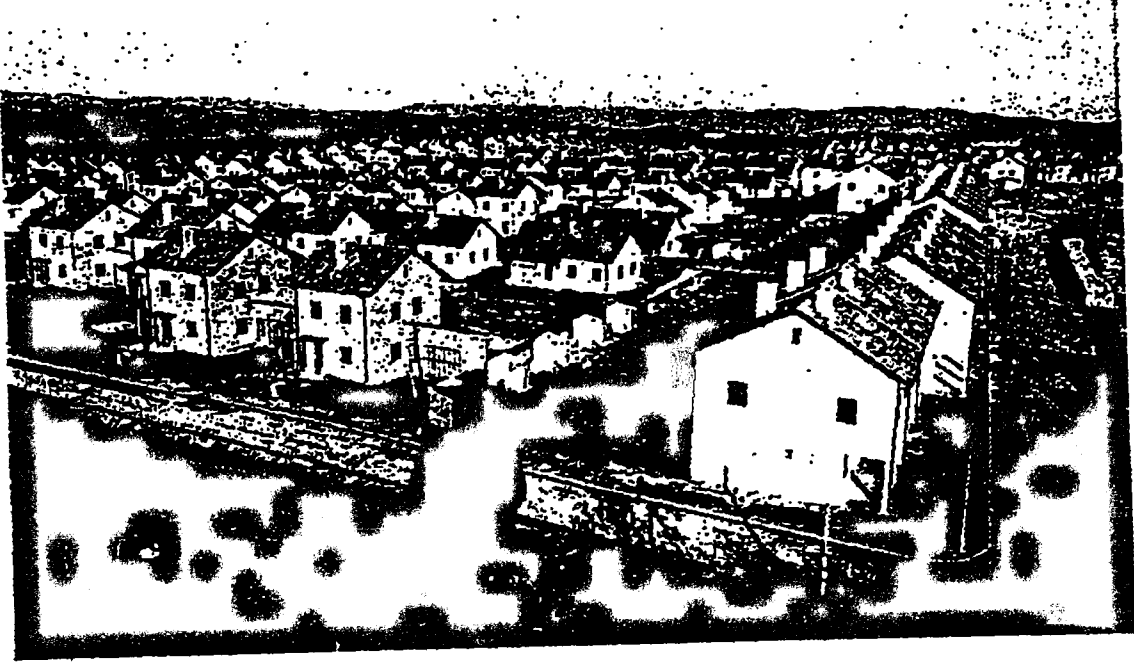
büyük alandır (Şekil 3.9, 10).

Üçüncü yerleşmenin sosyal mekan alanları da konumlandırılan parkın çevresinde oluşmuştur. Fakat, merkezde bulunan büyük park alanının hakimiyetini kaybetmemesi için kendi içinde bir çekim gücü yaratacak şekilde ve daha küçük ölçekte, Büyükdere Caddesi sınırının hemen arka yapı adasının köşesine konulmuştur (Şekil 3.11).





Şekil 3.4 I-II-III. Yerleşmeleri birbirinden ayıran sınırlar



Şekil 3.5 I-II-III. Levent yerleşmeleri genel mekan görünümü



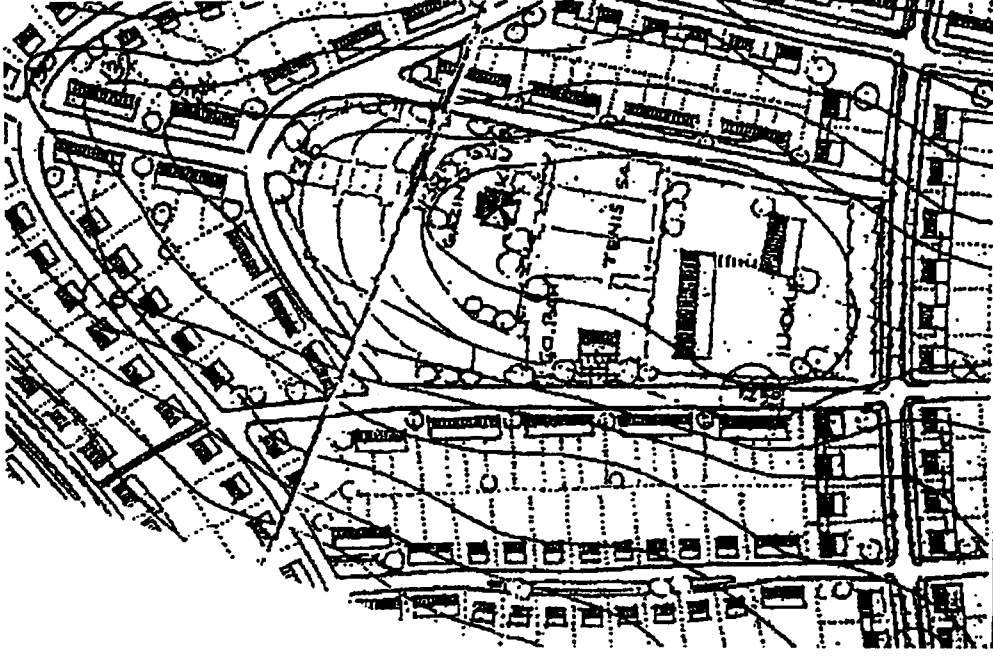
Şekil 3.6 I-II-III. Levent yerleşmelerinde sokaklara paralel evler



Şekil 3.7 I. Levent yerleşmesi sosyal alanı



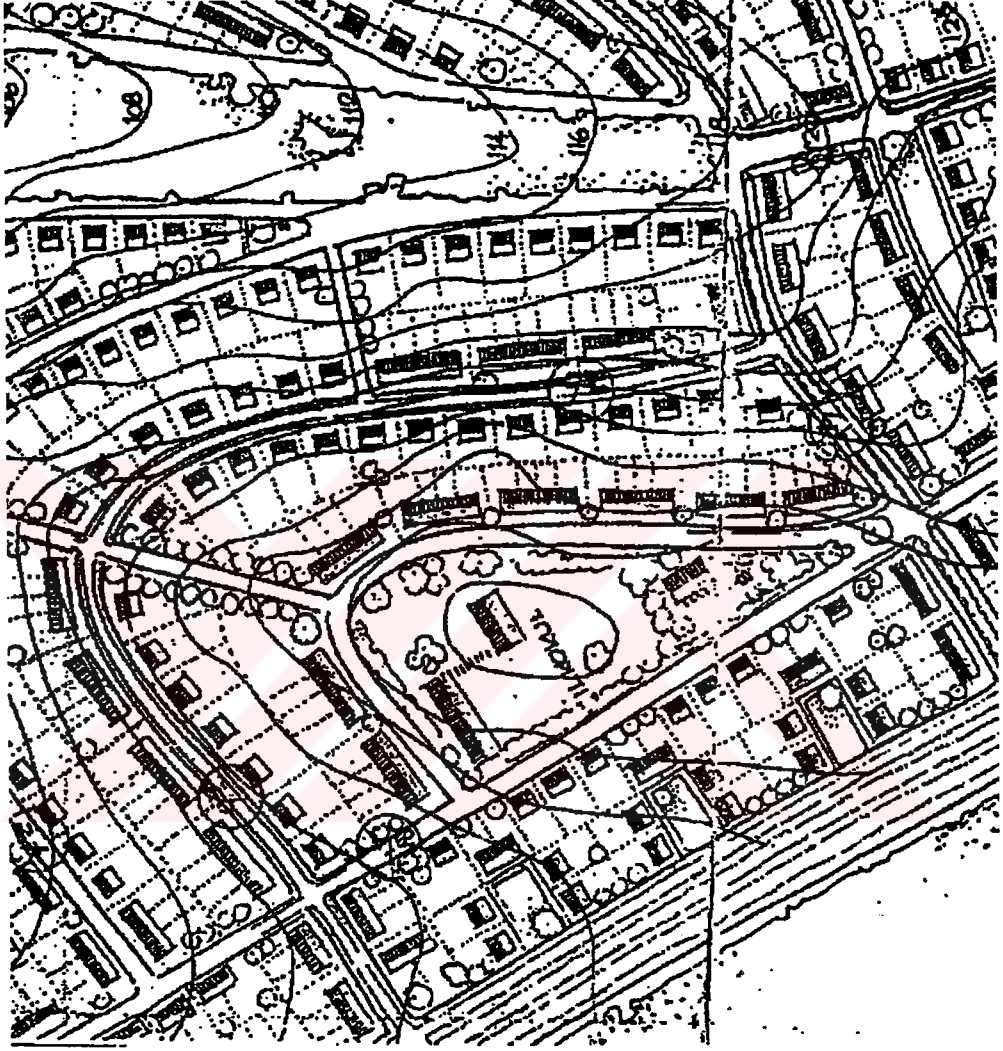
Şekil 3.8 I. Levent yerleşmesi merkez meydanı



Şekil 3.9 II. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı



Şekil 3.10 II. Levent yerleşmesi sosyal alan mekanı

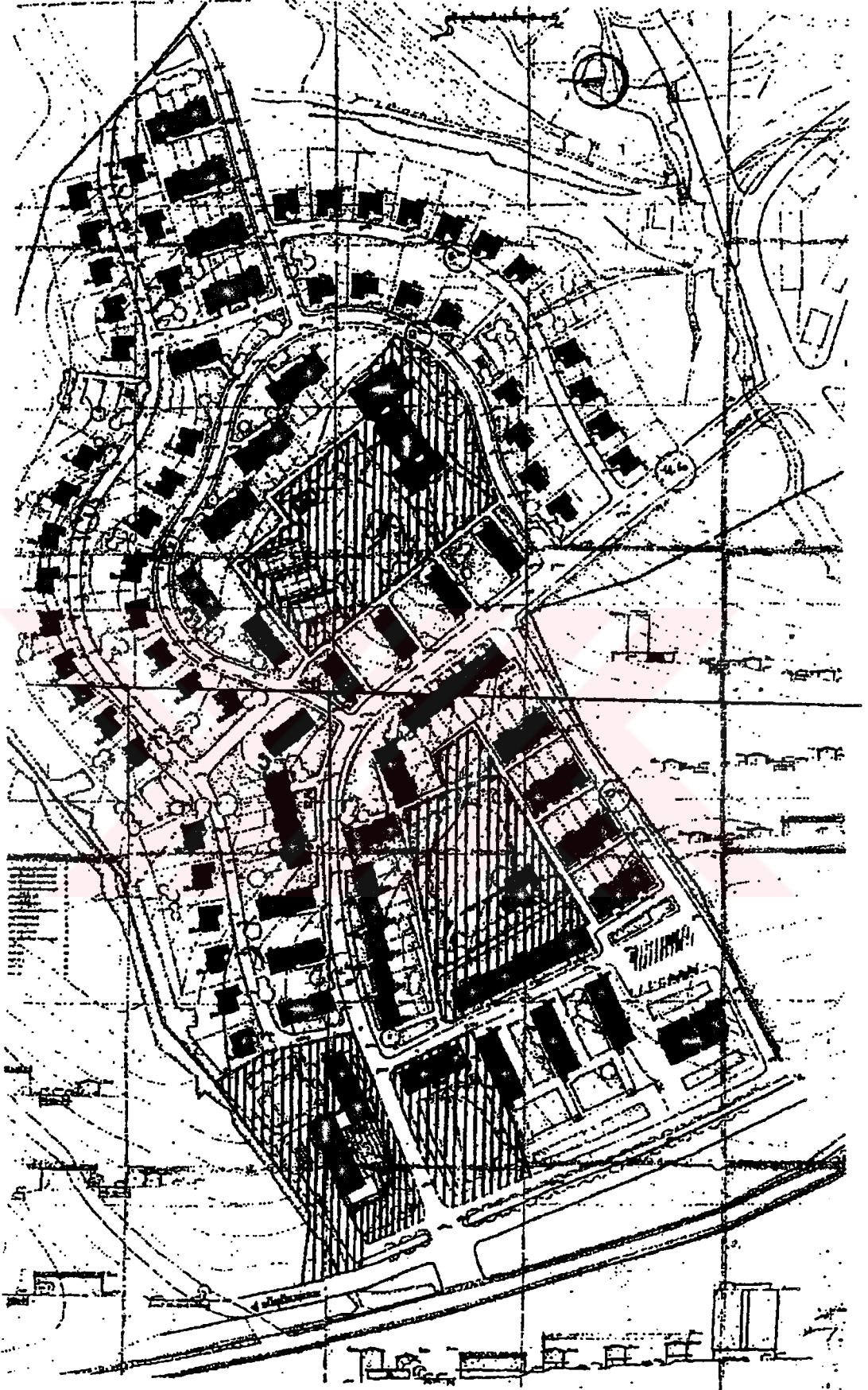


Şekil 3.11 III. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı

b) IV. Levent Yerleşmesi

Emlak Bankası ilk üç etabın çok rağbet görmesi üzerine 20 hektarlık bir alan daha satın almış ve 1954-1958 yılları arasında, 4. Levent gerçekleştirilmiştir. Bu etapta da bahçe içinde ev formu yapılması tasarlanmış, fakat, toplumun değişen yapısı ve farklılaşan ihtiyaçlarına göre değişik kompozisyonlarda karma konut düzeni ile gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra kat mülkiyeti kanununun çıkmış olması böyle bir düzeni kurmaya olanak tanımıştır. Tek ev formundaki yerleşmenin Büyükdere Caddesi'nin tersi yönünde ve yerleşmenin arka sınırını oluşturacak şekilde düzenlenmesi, merkeze doğru gidildikçe yüksek blokların bulunması yerleşmenin genel karakterini göstermektedir. Eğime paralel olarak yerleştirilen yolların etrafında bulunan bloklar, birbirleri ile değişik varyasyonlar içine girerek tekdüzelikten kurtulmuş zengin mekanlar oluşturur (Şekil 3.12). Küçük dairelerin olduğu binalar daha yüksek, büyük dairelerin olduğu binalar ise daha alçak tasarlanmıştır (Şekil 3.13, 3.14).

İlk üç yerleşmeden kopuk olan dördüncü yerleşme, sosyal alan düzenlemeleri ile diğerlerinden farklılık gösterir. İlk üç yerleşmenin sosyal alanları kendi içlerine dönük olarak tasarlanmıştı. Dördüncü etabın sosyal alanları ile, artan çekim gücüne paralel olarak hızla artan yapılaşmanın merkezi olma özelliğini taşır. Küçük ölçekli işletmeler yerini büyük ölçekli işletmelere bırakmıştır. Yerleşme kendi potansiyelinin üstünde bir talebi karşılayacak şekilde sosyal alanlarla bütünleştirilmiştir. Ayrıca sosyal alanların, diğer yerleşmelerdeki gibi konutlardan kopuk olmadığı ve aksine bir iletişim içinde olduğu görülmektedir.



Şekil 3.12 IV. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı



Şekil 3.13 IV. Levent yerleşmesi genel mekanı



Şekil 3.14 IV. Levent yerleşmesi sosyal alan yaklaşımı

3.1.3 Ada, Parsel, Komşuluk İlişkileri

Her dört yerleşme, arazi içinde birbirlerine ulaşımı sağlayan iç ulaşım ağı ile örülmüştür. Bu doku, araziye bir düzen içinde bölmüş ve bu bölümlerin içinde yapı adalarının oluşmasını sağlamıştır. Bu yapı adalarının içsel yapıları ve birbirleri ile yapısal ve kurgusal boyuttaki ilişkileri incelendiğinde önemli benzerliklerin ve farklılıkların olduğu görülür (İnegöllü, 1999).

a) I.-II.-III. Levent Yerleşmeleri

Yapı adalarının geometrik biçimleri incelendiğinde, birinci yerleşmenin düzenli bir grid sistemi ile bölünmüş düzgün dikdörtgen yapı adalarından oluştuğu görülür. Bu yapı adaları, geniş kenarı kuzeybatı-güneydoğu doğrultusu boyunca uzanır. Yapı adalarının geniş kenarlarının güneş ışığından faydalanma ve hakim rüzgardan minimum etkilenme gibi unsurlara yönlendirildiği görülür (İnegöllü, 1999) (Şekil 3.15).

Üçüncü yerleşmedeki yapı adaları eğim yapısına göre biçimlenmiştir. İlk yerleşmede ön planda olan hakim rüzgar ve güneş ışığı gibi faktörler ikinci plana atılmıştır (Şekil 3.15).

İki yerleşmenin ortasında kalan ikinci yerleşme, diğer iki yerleşmenin kurgusunu oluşturan etkenlere yaklaşım farklarının ve bunun sonucu oluşan yapı adalarının bulunduğu bir ara nokta olma özelliğini gösterir. Birinci yerleşmeyi oluşturan grid formdan, üçüncü yerleşmeyi oluşturan eğrisel forma bir geçiş sağlanır. Bu geçişle beraber, merkezde bulunan parkı vurgulayacak şekilde düzenlenen bir yapı adası gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda, Büyükdere Caddesi sınırındaki yapı adalarının düzgün dikdörtgen formu, her üç yerleşmede de korunmuştur (Şekil 3.15).

Yapı adalarının ortalama büyüğünün, birinci yerleşmeden, üçüncü yerleşmeye doğru azaldığı görülür. Yol, kaldırım gibi alt yapı maliyetinin, yapı adası büyüklükleriyle doğrudan orantılı olduğu düşünülürse, birinci yerleşme de maliyet en aza indirgenerek konutların fiyatlarının düşürülmesi sağlanmıştır.

b) IV. Levent Yerleşmesi

Diğer üç yerleşmeden farklı olarak, yapı adalarının belli bir düzende gerçekleştirilmediği, dolayısıyla düzenli formların olmadığı görülmektedir. Yapı adaları doğal eğim baz alınarak, eğime paralel olarak oluşmuştur. Bu durum blok yapı tipinin ve yaya ve araç yollarının

ayrıştırılması sonucu oluşmuştur (Şekil 3.16).

Dördüncü yerleşme için standart bir yapı ebadı yoktur. Bunun nedeni farklı konut tipleri ve mülkiyet kanunlarının getirdiği özelliklerdir. İlk üç yerleşmede kat mülkiyeti kanununun gereği birim yapı adası içindeki en küçük mülk birimi parsel olarak tarif edilmiş, dördüncü yerleşmede ise konut bloklarındaki kat mülkiyeti ile yapılaşmamış alanların ortak mekan olarak düzenlenebilmesi sağlanmıştır. Bu durum, dizi blok ve nokta blok gibi konut tiplerinin geniş yapı adaları içinde serbest olarak dağıtılabilmesine imkan verir (İnegöllü, 1999) (Şekil 3.16).

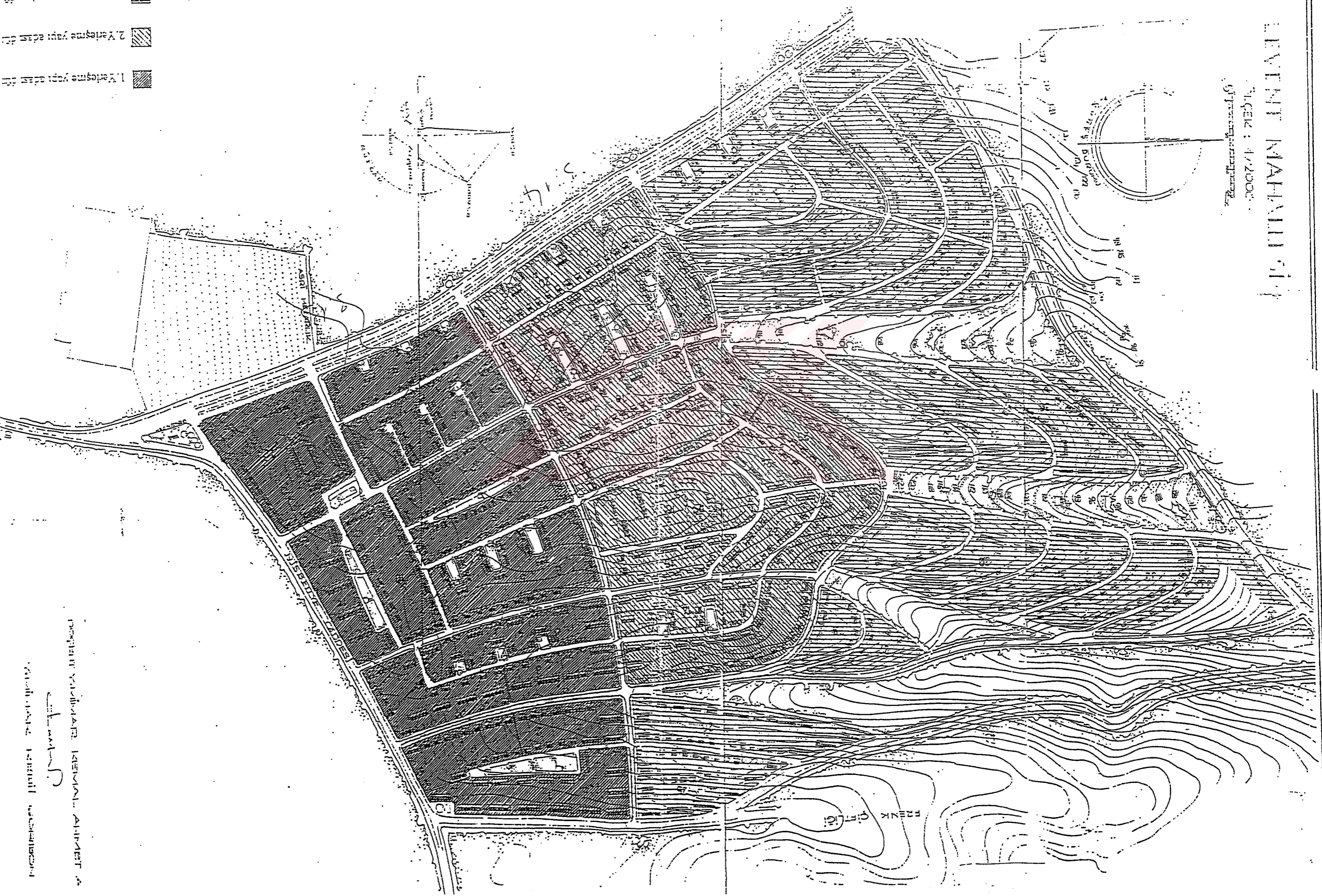


LEVANT MAHALLI 919

ŞİŞELİ : 1/2000
ŞİŞELİ

Şekil 3.15 I-II-III I-vent yapı adası yaklaşık planları

- 1. Yerleşme yapı adası
- 2. Yerleşme yapı adası
- 3. Yerleşme yapı adası



ŞİŞELİ
ASRI HAYATLIK
ŞİŞELİ

ŞİŞELİ

Şekil 3.16 IV Levent yerleşmesi serbest düzene dayalı yapı adası



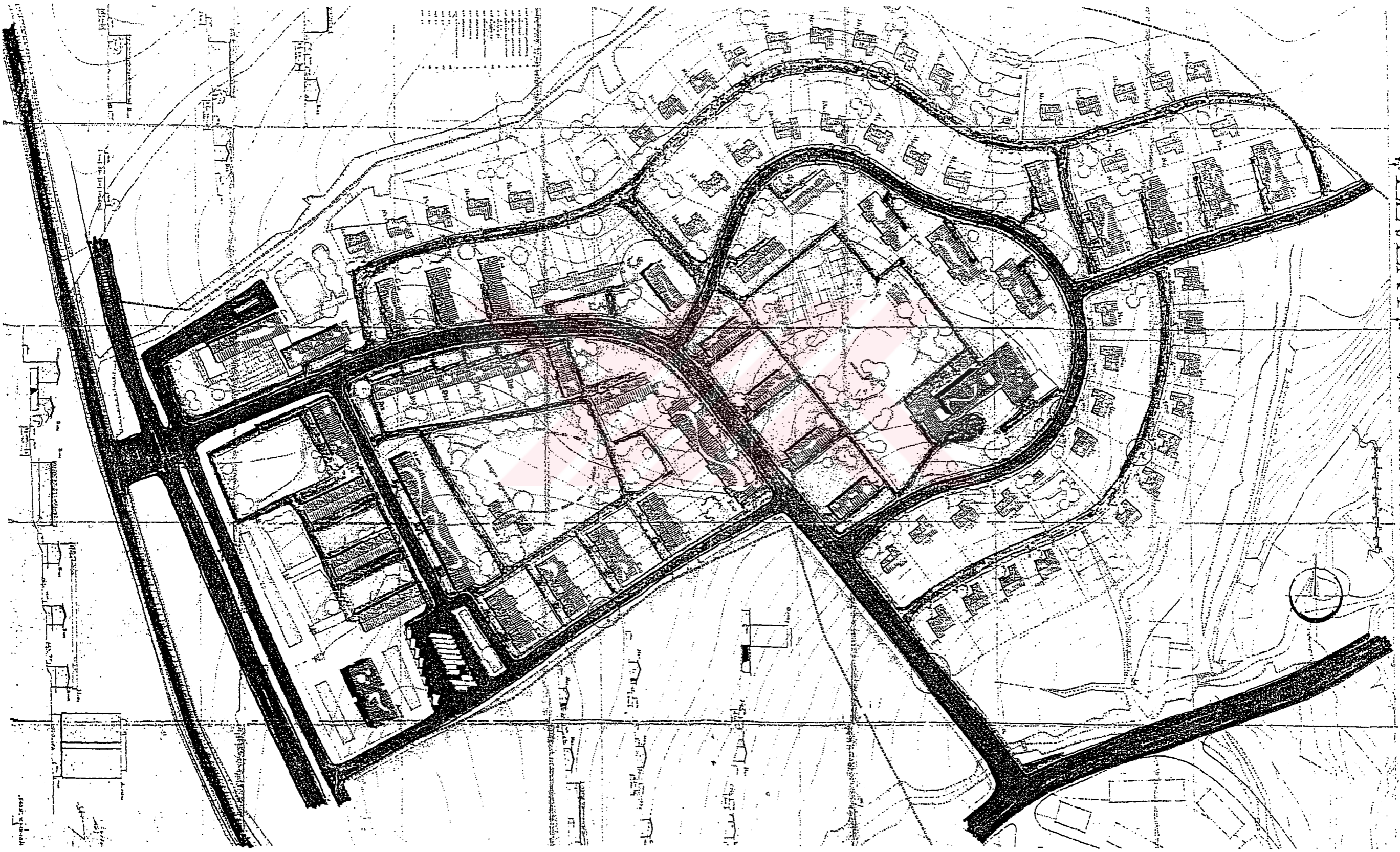
3.1.3.1 Araç ve Yaya Dolanım Yapısı

a) I.-II.-III. Levent Yerleşmeleri

İlk üç yerleşme için en küçük mülkiyet birimi parselidir. Bu anlamda her parselde ulaşılabileceği gereken bir düzenin olması gereği ortaya çıkmaktadır. Garajın konutun yanında olacağı düşünülmüş ve her parselin en az bir kenarından araç yolu ile ilişkilendirilmesi sağlanmıştır. Bu sirkülasyon şeması içinde araç ve yaya yollarının beraber olacak şekilde kurulduğundan dolayı Bu sirkülasyona rahatlama getirilmiştir.

b) IV. Levent Yerleşmesi

Dördüncü yerleşme; büyük yapı adaları içindeki bloklardan ve bunları çevreleyen bahçeli tek ev konut tiplerinden oluşmaktadır. Bu yerleşmedeki en önemli yenilik otoparkların konut bloklarının dışında çözülmüş olmasıdır. Büyük yapı adalarının içindeki konut bloklarına ulaşım yaya yolları ile sağlanmıştır. Bu da, sirkülasyon yaklaşımı açısından ilk üç yerleşme ile dördüncü yerleşme arasındaki temel farkı; araç yolu ile yaya yolunun birbirinden ayrılmış olması sonucunu doğurur (İnegöllü, 1999), (Şekil 3.18).



LEVENT

4. CÜ KISIM PLANI

M:1/500

Şekil 3. 18 IV Levent yerleşmesi araç ve yaya dolaşım yapısı yaklaşımı

3.1.3.3 Yeşil Alan İlişkileri

Levent Yerleşmesinin her dört etabı için de, yeşilin ve park alanlarının önemini vurgulayan mekanlar ile kurulduğu görülmektedir. Yerleşmenin yeşil alan dokusu, yol kenarına dizilmiş ağaçlar ve konutların arka bahçe zincirleri ile kurulmuş olan düzenle bütünleştirilerek ve ortak kullanım amaçlı, sosyal mekanlar içeren park alanlarının yoğunlaşarak gruplaştığı bir karakterden oluşur. Park alanları, büyüklükleri ve yerleşme mekanına katılma biçimleri ile üç değişik şekilde kullanılmıştır.

- Küçük ölçekli ve bölgesel etkili park alanları
- Büyük ölçekli ve sosyal alanlar ile bütünleşmiş park alanlar
- Büyük ölçekli ve konut alanları ile bütünleşmiş park alanları (İnegöllü, 1999)

a) I.-II.-III. Levent Yerleşmeleri

Her üç yerleşmede de mekan ve yerleşme kurgularına bağlı olarak, değişik karakterli park alan biçimlerinden biri ağırlıklı olarak kullanılmıştır (Şekil 3.19).

Birinci yerleşmede, yeşil alan yaklaşımı, düzenli grid sistemi çerçevesinde kurulmuş, küçük ölçekli ve yakın çevresine hizmet veren park alanları bulunur. Bu park alanları, konut kümeleri ile sınırlandırılmış ve komşuluk düzeni içinde yer alan ceplerden ve sokakları genişletilerek oluşturulmuş derin meydanlardan ibarettir (Şekil 3.20, 3.21). Her ne kadar sık aralıklarla kullanılmış olsalar da boyut bakımından yakın çevresinde bile kır etkisi yaratacak güçte değildirler. İçerdikleri sosyal alanlar çocuk bahçelerinden ibarettir.

İkinci yerleşme, birinci yerleşmeden gelen düzenin geçiş bölgesinde cep karakterinin boyutu arttırılıp kullanılarak kısmen de olsa sürdürülmüştür. Fakat, bu yerleşmenin esas yeşil alan dokusunu, tüm yerleşmelerin merkezi konumunda bulunan büyük park alanı belirler (Şekil 3.22). İçinde bulunan sosyal alanlar ile tüm yerleşmelerin çekim merkezi konumundadır.

Üçüncü yerleşmede de ikinci yerleşmede olduğu gibi büyük park karakteri kullanılmıştır, fakat merkezdeki hakim park kadar büyük değildir. Yerleşmenin asıl karakterini vurgulayan yeşil alan yaklaşımı, büyük ölçekli ve konut alanları ile bütünleştirilmiş parkların oluşturduğu düzendir. Yerleşmenin, genel bütünün en dışında bir yay oluşturan alanını dört parçaya bölen üç yoğun yeşil bandın bulunduğu göze çarpar. Yerleşme içinden dar olarak başlayıp dışarıya doğru genişleyen yapıyla, azalan konut sayısı ile yerleşmenin sınırında bulunan kır alanına

doğru yumuşak bir geçiş sağlanır. Yeşil alanların içinde sosyal alanların bulunmaması, yerleşmenin kır etkisi ağır basan bir karakter sergilemesini sağlar (İnegöllü, 1999) (şekil 3.23 , 3.24, 3.25).

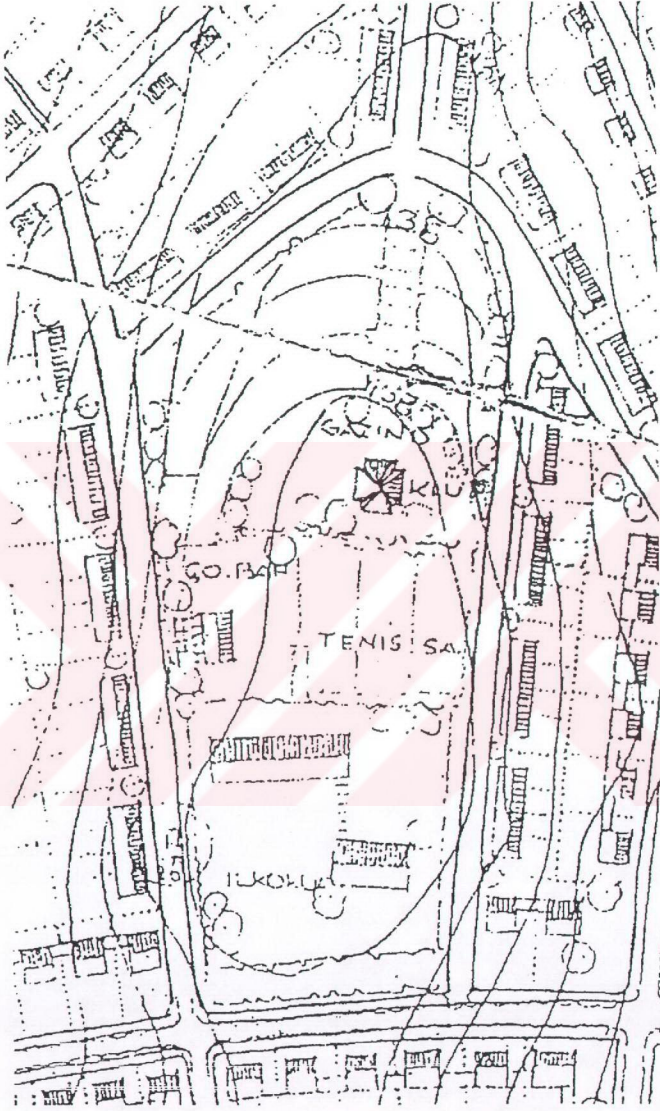




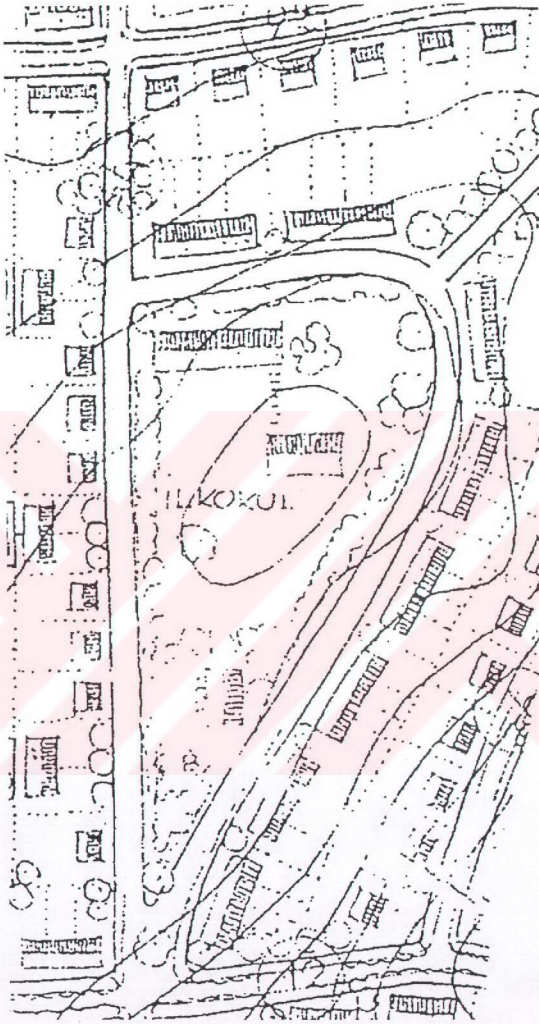
Şekil 3.20 Sokakların iki yanına dizilmiş ağaçlar



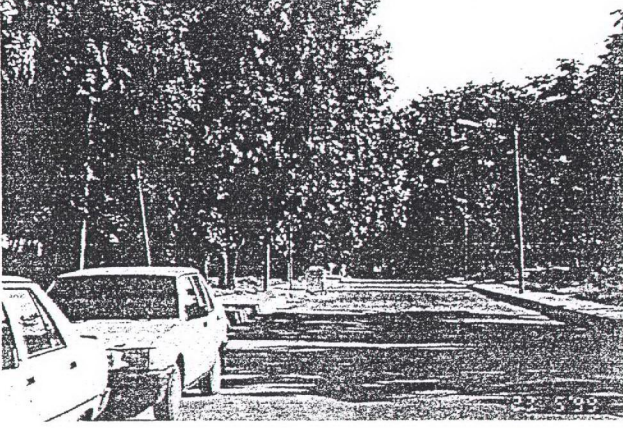
Şekil 3.21 Yeşil alan oluşturmak için bırakılmış cepler



Şekil 3.22 II. Levent yerleşmesi yeşil alan yaklaşımı



Şekil 3.23 III. Levent yerleşmesi yeşil alan yaklaşımı



Şekil 3.24 III. Levent yerleşmesinde sokakların iki yanına dizilmiş ağaçlar



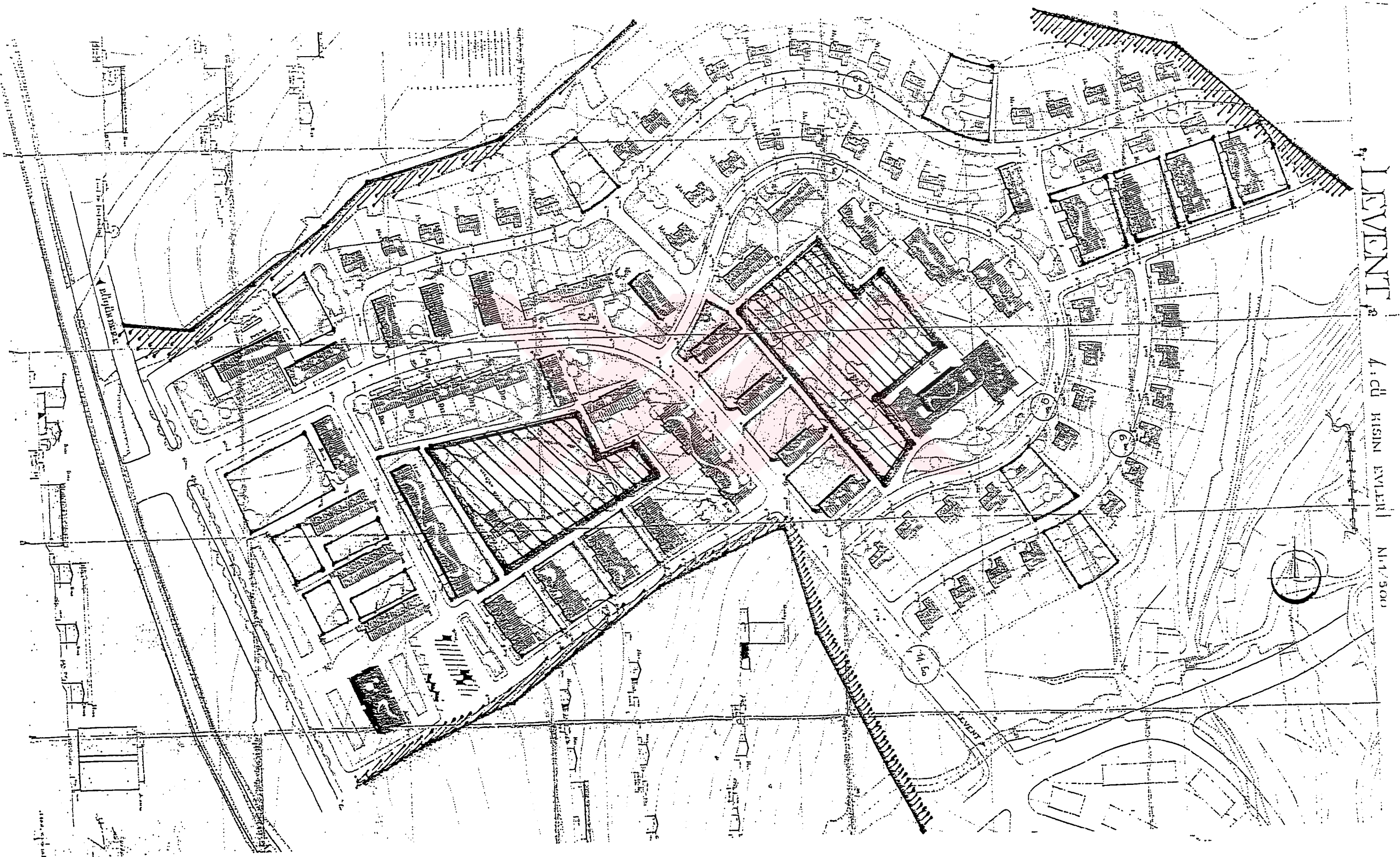
Şekil 3.25 III. Levent yerleşmesinde yeşil alan yaklaşımı

b) IV. Levent Yerleşmesi

Dördüncü yerleşmede her üç yeşil alan yaklaşımının dengeli olarak kullanıldığı görülür. Yeşil alanlar yerleşimin tümüne yayılmıştır. Yerleşmenin tamamını kapsayan yeşil alanlar ile konutlar bütünleştirilmiştir. Yerleşmenin asıl yeşil alanını oluşturan iki büyük park, konutlar ile sınırlandırılarak mekanlaştırılmış ve konutların zemin katlarına konulan sosyal alanlarla mekan zenginleştirilmiştir. Konut bloklarının kendi aralarında kurdukları ilişki ve mekan organizasyonu ile daha küçük ölçekli ve kendi çevresi ile bütünleşmiş bölgesel park alanları bulunur (İnegöllü, 1999) (Şekil 3.26).



Şekil 3.26 IV. Levent yerleşmesinde yeşil alan yaklaşımı



LEVENT

4.Ü. KISIM EVLERİ

1/1/500

3.1.4 I-II-III ile IV Levent'in Karşılaştırılması

a) I-II-III. Levent Yerleşmeleri

- Aynı tip ve boyutta konut tipleri
- Yerleşmelerin kendi içlerine dönük bölgesel sosyal alan kurguları
- Belli bir düzen içinde gerçekleşen yapı adaları
- En küçük mülkiyet birimi olarak kabul edilen parseller
- Ayrıştırılmayan yaya ve araç dolaşım yolları
- Kendine has mekan kurgularına ve yerleşme karakterlerine bağlı olarak değişik karakterli park alanları

a) IV. Levent Yerleşmesi

- Toplumun değişen sosyo-ekonomik yapısının değişimi ve farklılaşan ihtiyaçlarla yapılan farklı tip ve ebatta konut tipleri
- Bölgenin hızla gelişip çekim gücünün artmasıyla oluşturulan dışa dönük sosyal alan kurgusu
- Doğal eğim baz alarak ve eğime paralel olarak yerleştirilen konutlardan dolayı belli bir düzen içinde oluşmayan yapı adaları
- Kat mülkiyeti kanunu ile kabul edilen en küçük mülkiyet birimi konut
- Ayrıştırılmış yaya ve araç dolaşım yolları
- Değişik karakterli park alanlarının belli oranlarda ve doğru mekan karşılıklarında kullanılmasıyla sağlanan bütünlük

3.2 Levent Yerleşmesi'nde Değişim

Plan çerçevesinde gelişimi düşünülerek tasarlanmış bir çok yerleşim, günümüzde plan kararlarından bağımsız ya da umulandan farklı gelişim süreçleri yaşayabilmektedir. Bunun en önemli nedeni, planlama hiyerarşisi içinde birbirine uyumlu ilerlemesi gereken üst ve alt ölçek planlar arası kopukluktur. Başlangıçta İstanbul kentinin dışında dutluk , yeşillik bir alan olan Levent, İstanbul şehir sistemi ve ülke genelinde üretilen politikalar doğrultusunda iş merkezinin yöneldiği bir çekim alanı halini almaya başlamıştır. Ardından, alınan bir üst düzey kararıyla yapılan 2. Boğaz Köprüsü sayesinde bir iş merkezi olma statüsünü kazanmıştır. Levent'in dutluk araziden kentin iş merkezi konumuna gelmesinde, Levent'in gelişiminin ve alınan kararların eşgüdümlü olmamasının payı büyüktür.

Levent, İstanbul'un kentsel gelişimi sürecinde yaşanan arsa spekülasyonlarında orta kesimin bu rantı ödeyememesi sonucu Emlak Bankası aracılığıyla sunulan bir alternatif olarak ortaya çıkmış bir yerleşim bölgesidir (Köksal, Akdemir, 1995).

Yerleşim yapısı açısından, Levent Yerleşmesi yapıldığı tarihte, önceden planlanmış, mikro ölçekte tasarlanmış, yalnızca ihtiyaca cevap verecek yalınlıkta ve seri üretilebilecek koşullara sahiptir. Konutların kendilerine ait dış alanları, yol genişlikleri, parklar, sosyal alanlar yeterli ölçülerde ve maksimum yoğunluktadır.

Bugün, yerleşmede oluşan işlevsel değişimin nedenlerinden biri, kent için hazırlanamayan nazım planı ve dolayısıyla belirlenemeyen ticaret ve konut alanlarıdır. Bu koşullar altında, Levent örneğinde olduğu gibi mimari ve kültürel kimliğin ciddi boyutlarda deformasyona uğraması kaçınılmaz bir durumdur (Köksal, Akdemir, 1995). Mevcut yerleşim dokusu içinde bugün azınlıkta olan konut, yoğunlukla Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arteri üzerinde bulunan hizmet ve sanayi sektörlerine destek veren, küçük ölçekli iş merkezleri olarak gelişmektedir.

İşlevsel dönüşümün bir diğer nedeni, kentin ekonomik ve teknolojik dönüşüm sürecindeki yansımaların yerleşme üzerinde oluşturduğu etkilerdir. Hızlı kentleşme sürecinde oluşan sanayileşme hızı, dışa açılmanın getirdiği ticari değişimler, sektörel farklılaşmalar gibi etkenlerin sonucunda konut alanı niteliğini kaybederek iş merkezi kimliği kazanmıştır.

1950'lerle beraber yaşanan hızlı göç dalgasıyla, artan nüfus yoğunluğu konut edinme sorunlarını gündeme getirmiştir. Göç ile oluşan yeni nüfus, hem kültürel, hem eğitimsel hem de ekonomik açıdan bu değerlerin bilincine erişmemiş bir kütle niteliğinde bir yapıya sahip

olduğundan, var olan kültürün korunup sürdürülebilmesi, toplumsal bir boyut kazanamamış ve başarılı olamamıştır. Önceki dönemlerden kalan kültürel mirasın fiziksel elemanları bu karmaşada yok olmakta, yerini birbirinin benzeri kimliksiz mekanlar almaktadır. Bu noktada, Levent Yerleşmesi de payını düşeni alarak, etrafında ve içinde oluşan yapılaşmanın getirdiği olumsuz sonuçlardan etkilenerek, mekansal dokusunun homojenliğini yitirmiştir.

İstanbul'da oluşan plansız şehirleşmeye paralel olarak ortaya çıkan çevre sorunları Levent Yerleşmesi'ne görüntü, gürültü kirliliği olarak yansımıştır. İş yerlerinin alana gelmesiyle beraber başlayan cephe yenilemeleri, reklam amaçlı asılan tabela ve panolar mekanın dokusunun bütünlüğünü kaybetmesine yol açmıştır. Ayrıca iş yerleriyle beraber oluşan trafik yoğunluğu ve buna paralel gürültü oranı artması, bölgenin sakin yapısını bozmuştur.

3.2.1 Kent Ölçeğindeki Değişimin Levent Yerleşmesi'ne Yansımaları

Günümüzde, şehirlerde çeşitli gelişmeler yaşanmaktadır. Bu gelişmelerden biri de, belirli bir fonksiyon için ayrılmış bir bölgenin, değişen koşullar içinde değişime uğrayarak mevcut özelliğini ve işlevini yitirmesidir. İstanbul, bu değişimi yaşayan şehirlerin başında gelmektedir.

Plan çerçevesinde gelişimi düşünülerek tasarlanmış bir çok yerleşim, günümüzde plan kararlarından bağımsız ya da umulandan farklı gelişim süreçleri yaşayabilmektedir. Bunun en önemli nedeni, planlama hiyerarşisi içinde birbirine uyumlu ilerlemesi gereken üst ve alt ölçek planlar arası kopukluktur. Başlangıçta İstanbul kentinin dışında, yeşillik bir alan olan Levent, İstanbul şehir sistemi ve ülke genelinde üretilen politikalar doğrultusunda iş merkezinin yöneldiği bir çekim alanı halini almaya başlamıştır. Ardından, alınan bir üst düzey kararla yapılan 2. Boğaz Köprüsü sayesinde bir iş merkezi olma statüsünü kazanmıştır. Levent'in kentin iş merkezi konumuna gelmesinde, Levent'in gelişiminin ve alınan kararların eşgüdümlü olmamasının payı büyüktür.

Levent'in en önemli özelliği, konut kullanımı için tasarlanmış olup, planlı bir gelişme göstermesidir. Ancak 1980lerden itibaren, özellikle 1990 yılından sonra, İstanbul'daki gelişim ve değişimden Levent de etkilenmiş, alan, konut— dışı kullanımlara da hizmet etmeye başlamıştır..

1. ve 2. Dünya Savaşı arasında bütün dünya ülkeleri gibi, Türkiye'nin de ekonomik durumu İstanbul'da önemli bir imar etkinliği yapılmasına imkan sağlamamıştır (Zeren, Demir, Paşalıoğlu, 1994). İstanbul'un planlı olarak büyümesi gerektiği fikri, Cumhuriyetten sonra

ortaya çıkmıştır. 2. Dünya Savaşından önce, İstanbul'un geleceği konusunda hiçbir proje yapma imkanı olmadığı bir dönemde, bazı yabancı uzmanlar belediyeye danışman olarak getirilmişlerdir. Bunların içinde en önemlisi, kentin sonraki yıllarda da gelişimini en çok etkileyecek olan Fransız şehirci Henri Prost'tur. Prost İstanbul'un durağan bir yapıya sahip olacağını varsayarak bir plan hazırlamış, fakat, özellikle 1950'den sonra, göç dalgası ve sanayileşmenin etkisiyle başlayan hızlı kentleşme, bu planın iflas etmesine neden olmuştur.

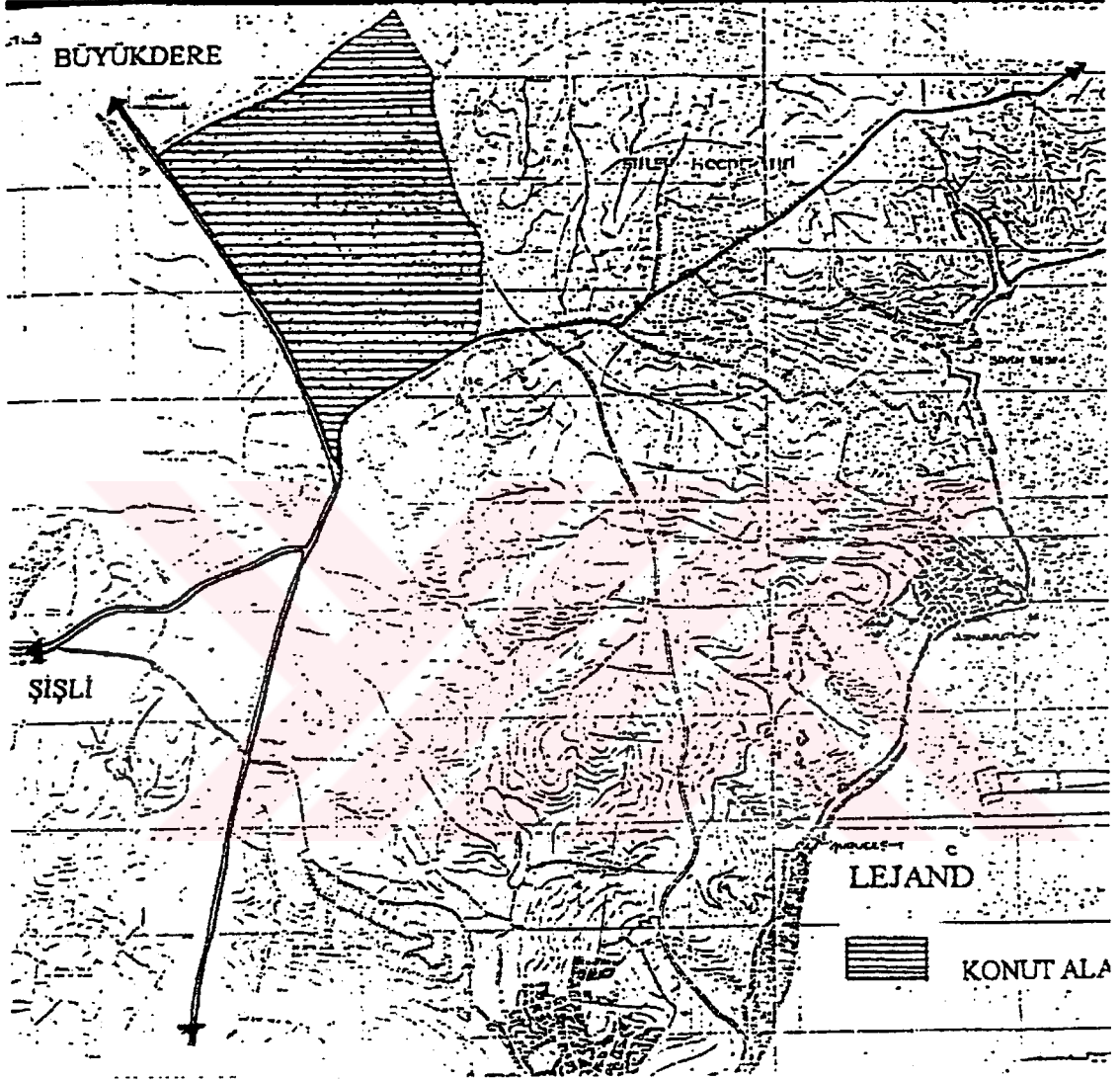
1951 tarihinde Şişli-Mecidiyeköy-Levent-Bebek Arnavutköy Bölgesi Gelişim Planını gösteren planda Levent, konut alanı olarak gösterilmiş, bu fonksiyonunu 1980'lere kadar sürdürmüştür (Şekil 3.27). Daha sonra, 1954 tarihli 1 / 5000 ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planında Levent konut alanı olarak önerilmiş ve Beyoğlu bölgesinin kuzeye doğru, Levent civarına gelişmesi düşünülmüştür (Şekil 3.28). 1955 yılında Müşavirler Heyeti tarafından hazırlanan Sanayi Planında Levent'te yeni sanayi alanları planlanması öngörülmüştür.

1960 yılında İstanbul'da "Bölge Planlamasına Yardımcı Bir Araştırma" adı altında yapılan 1/50000 ölçekli çalışmada kentteki nüfus gruplamaları, ticaret, idare, kültür, tarım, endüstri ve turizm alanları gösterilmiş, yeşil alanlar, tarım arazisi ve şehir yeşil kuşağı başlıklarıyla değerlendirilmiş, ulaşım sisteminin de işlendiği planla İstanbul'un 1960 yılındaki mevcut durumu ortaya konmuştur (Nuri, 1994) (Şekil 3.29).

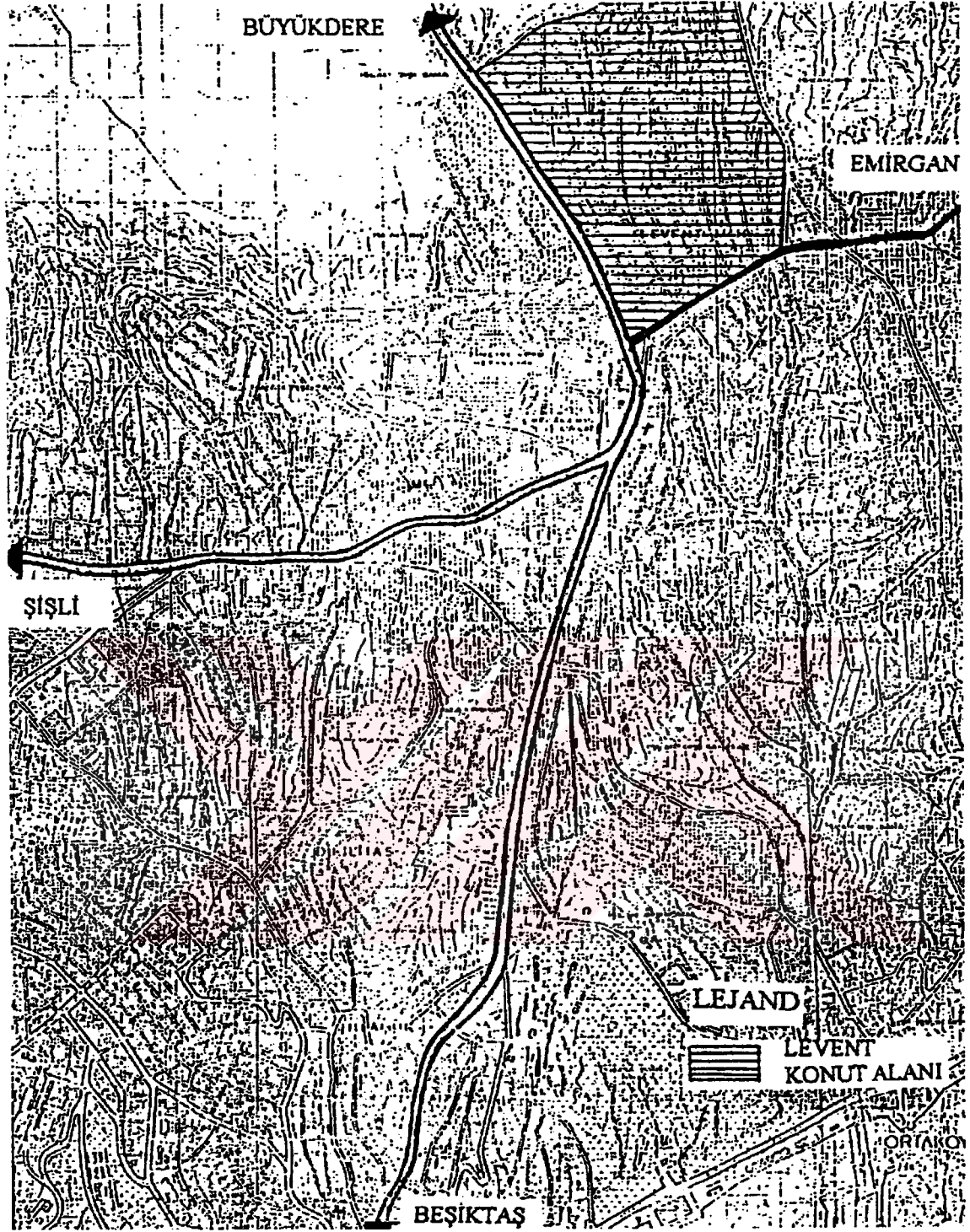
29 Temmuz 1980'de onaylanan 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında Levent, konut gelişme alanı olarak planlanmıştır (Şekil 3.29). Bu planın temel amacı, uluslararası seviyede İstanbul'un önemini arttırmak ve ülkenin gelişimiyle beraber ortaya çıkan fonksiyon ve servis ihtiyaçlarına cevap verebilmektir.

1983 ve 1988 tarihli, 1/5000 ölçekli Beşiktaş Geri görünüm Ve Etkilenme Bölgesi Planlarında, Levent alanı konut alanı olarak gösterilmektedir (Şekil 3.30, 31).

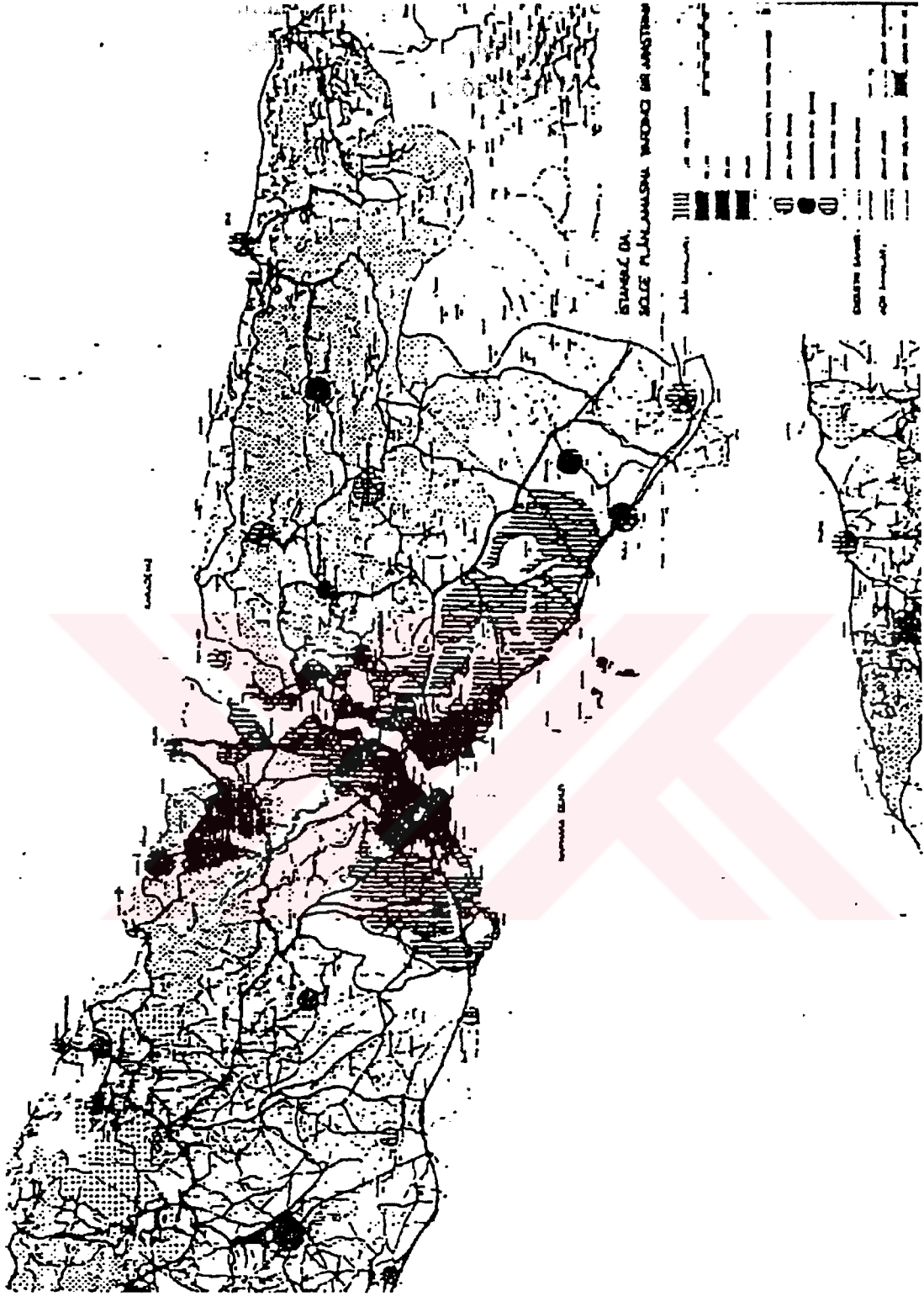
Yapıldığı tarihte, tasarımı ve yapımları özellikleri açısından kendi içinde bir altkent karakteri taşıyan ve İstanbul'un sınırı olarak kabul edilen alan içinde bulunan Levent Yerleşmesi, kentin yaşadığı bütün dönüşümlerden etkilenmekten kurtulamamıştır. Gerek olumsuz planlama kararları, gerek göç akınıyla oluşan nüfus yoğunluğu, gerekse sanayileşmenin oluşturduğu hızlı kentleşme gibi etkenlerden dolayı, günümüzde şehrin merkezinde kalmış ve konut alanı kimliği taşıyan bölge, işlevsel değişime uğrayarak bir ticaret bölgesi kimliğine bürünmüştür.



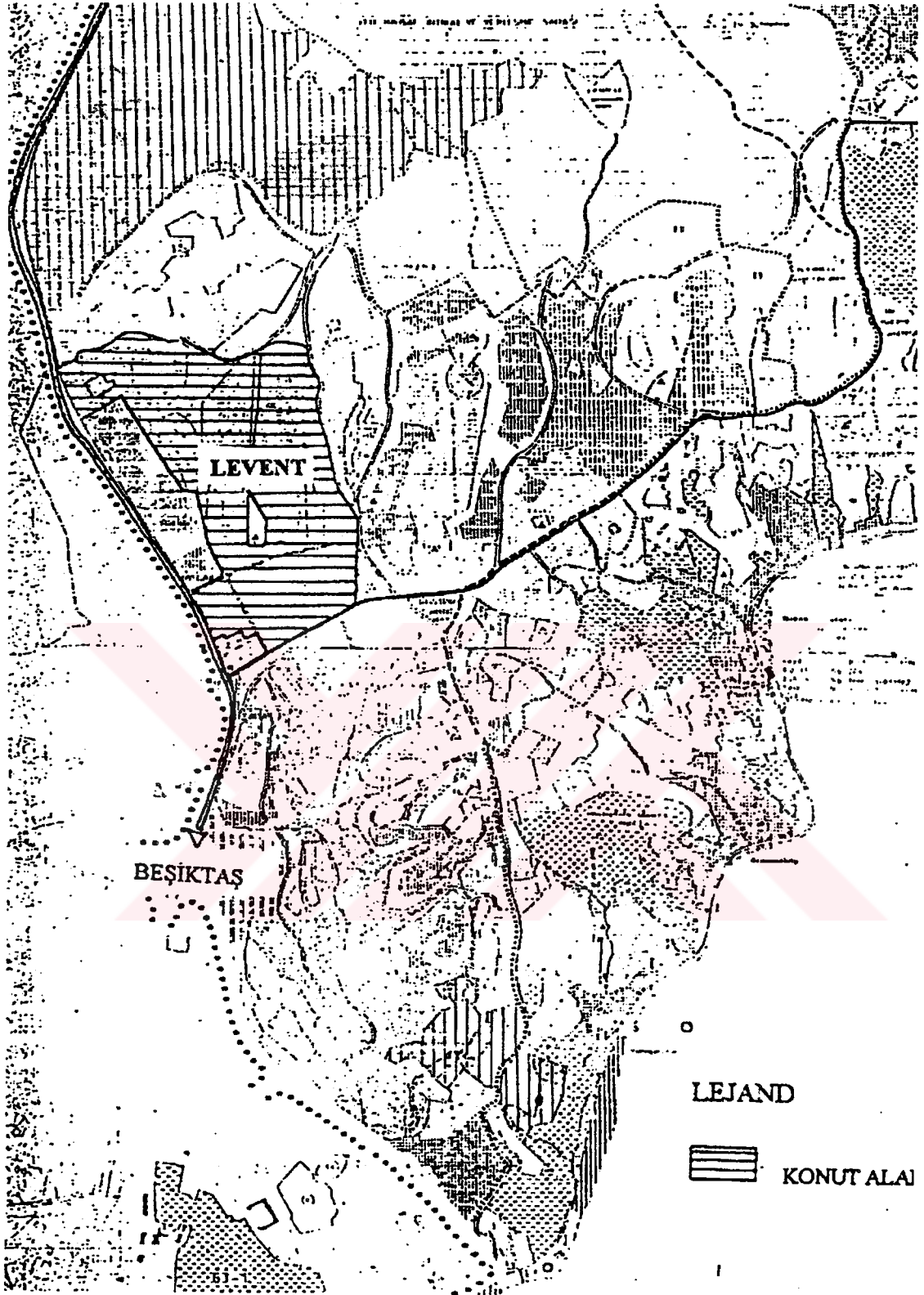
Şekil 3.27 1951 Şişli-Mecidiyeköy-Levent-Bebek-Arnautköy-Ortaköy bölgesi gelişim planı



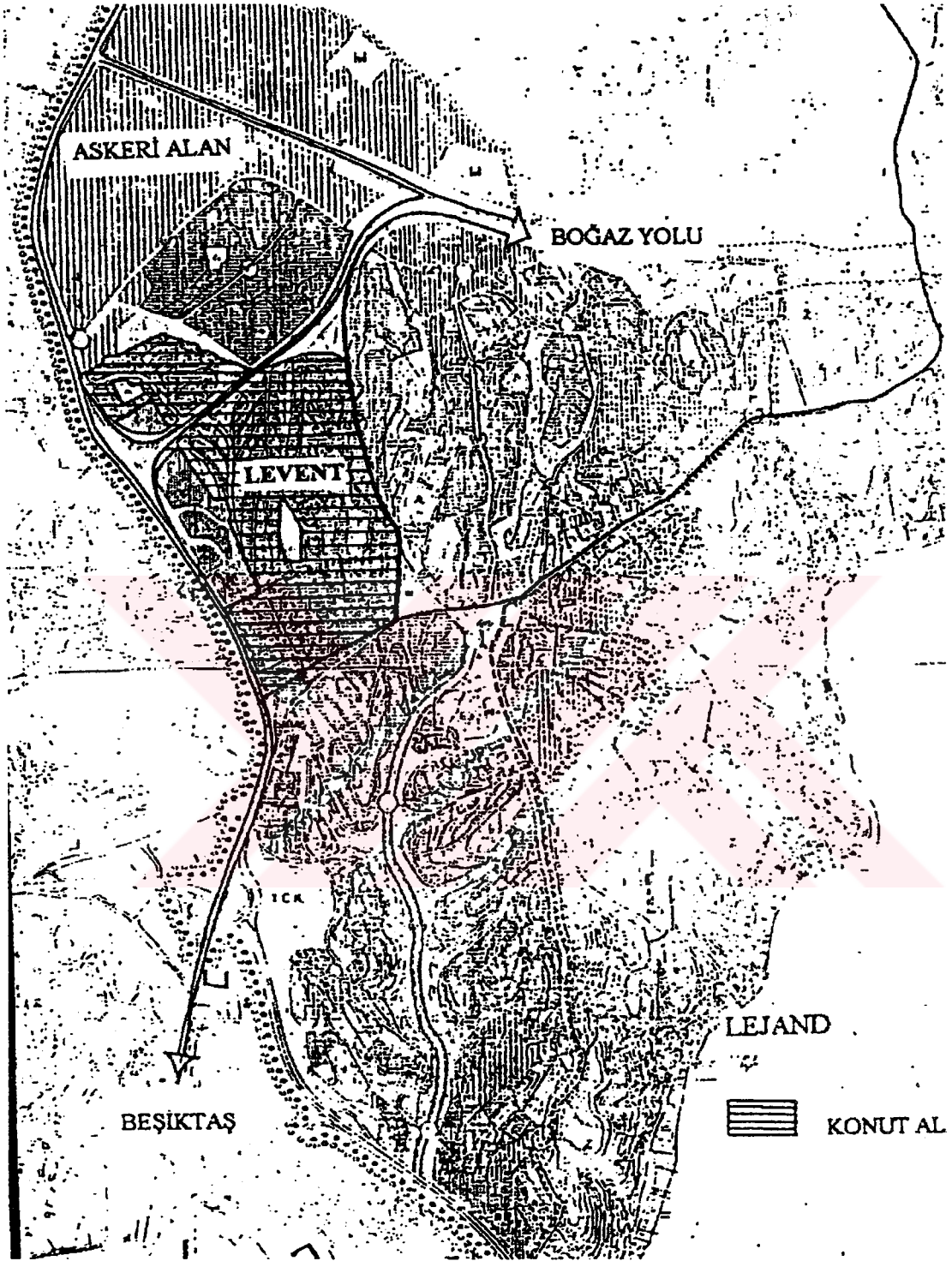
Şekil 3.28 1954 Beyoğlu Nazım İmar Planı (İBBHA, 1954)



Şekil 3.29 1960 İstanbul'da bölge planlamasına yardımcı bir araştırma, (İBBHA, 1960)



Şekil 3.30 1983 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası, (İBBHA, 1983)



Şekil 3.31 1988 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası, (İBBHA, 1988)

3.2.2 Ekonomik ve Teknolojik Boyutu

- **Sanayileşme**

İstanbul'da 1950'li yıllarda daha çok küçük sanayi tarafından temsil edilmekteydi. 1950'li yıllarda başlayan sanayileşme süreci ve buna bağlı olarak Türkiye'nin dışa açılmasıyla beraber aynı doğrultuda gelişen iç ve dış ticaret İstanbul'da bir yığılmaya neden olmuştur.

1970'lere gelindiğinde Beyoğlu yakasında Beyoğlu ve Şişliye doğru yayılmıştır. Şişli bölgesindeki sanayi tesisleri, Bomonti ve Büyükdere asfaltının batısında daha da yoğunlaşmıştır. Bu gelişmeden konut alanı olarak yapılan Levent Yerleşmesi de dolaylı olarak etkilenmiştir.

1990'lı yıllar ise, sanayinin İstanbul dışında yer aramaya başladığı yıllar olmuştur. Şehir içinde azalan gelişme alanlarının baskısıyla artan arazi değerleri ve çevre kirliliğinin verdiği baskı bu durumun oluşmasında önemli nedenler olarak ortaya çıkmıştır.

Günümüzde sanayinin kent dışında kalmasına rağmen, Levent Yerleşmesi'nin yakın bölgelerinde bazı sanayi kuruluşlarının kaldığı gözlemlenmektedir. Konut alanı olarak planlanan Levent ve çevresinin kimliğini kaybetmesinde, bu tip kuruluşların etkisi görülmektedir.

- **Ticaret**

Konuya ticaret açısından bakıldığında, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü henüz hizmete girmemiş olmasından ve ticaret - iş merkezi aksının daha Maslak'a kadar uzanmamış olmasından dolayı, Levent Yerleşmesi'nin konut fonksiyonunu rahatlıkla sürdürebildiği görülmüştür. 1994 tarihinde yapılan master planın hedeflerinden biri, İstanbul'daki ulaşım sistemini geliştirmek, dolayısıyla yeni teknoloji imkanlarını kullanarak otoyolların sayısını ve etkinliğini arttırmaktır. Bu nedenle yapılmış olan yeni otoyol da 1980 planında Zincirlikuyuya kadar gelişen ticaret aksının, 1980'li yıllarla beraber Beyoğlu'ndan Şişli, Zincirlikuyu, Beşiktaş Barbaros Bulvarı ile birleşerek Maslak yönüne doğru kaymasını sağlamıştır. Az katlı binalar çok katlı binalara dönüşmüş, açık alanlar iskana açılmış, tarihi yapılar gün geçtikçe azalmıştır. Ticarete yaşanan değişim, geleneksel çarşı -pazar kavramının, büyük ölçekli alışveriş merkezlerine dönüşümüyle tamamlanmıştır.

Ancak yapılan yol bağlantılarından sonra, iş merkezinin yavaş yavaş bu yöne doğru kaydığı da

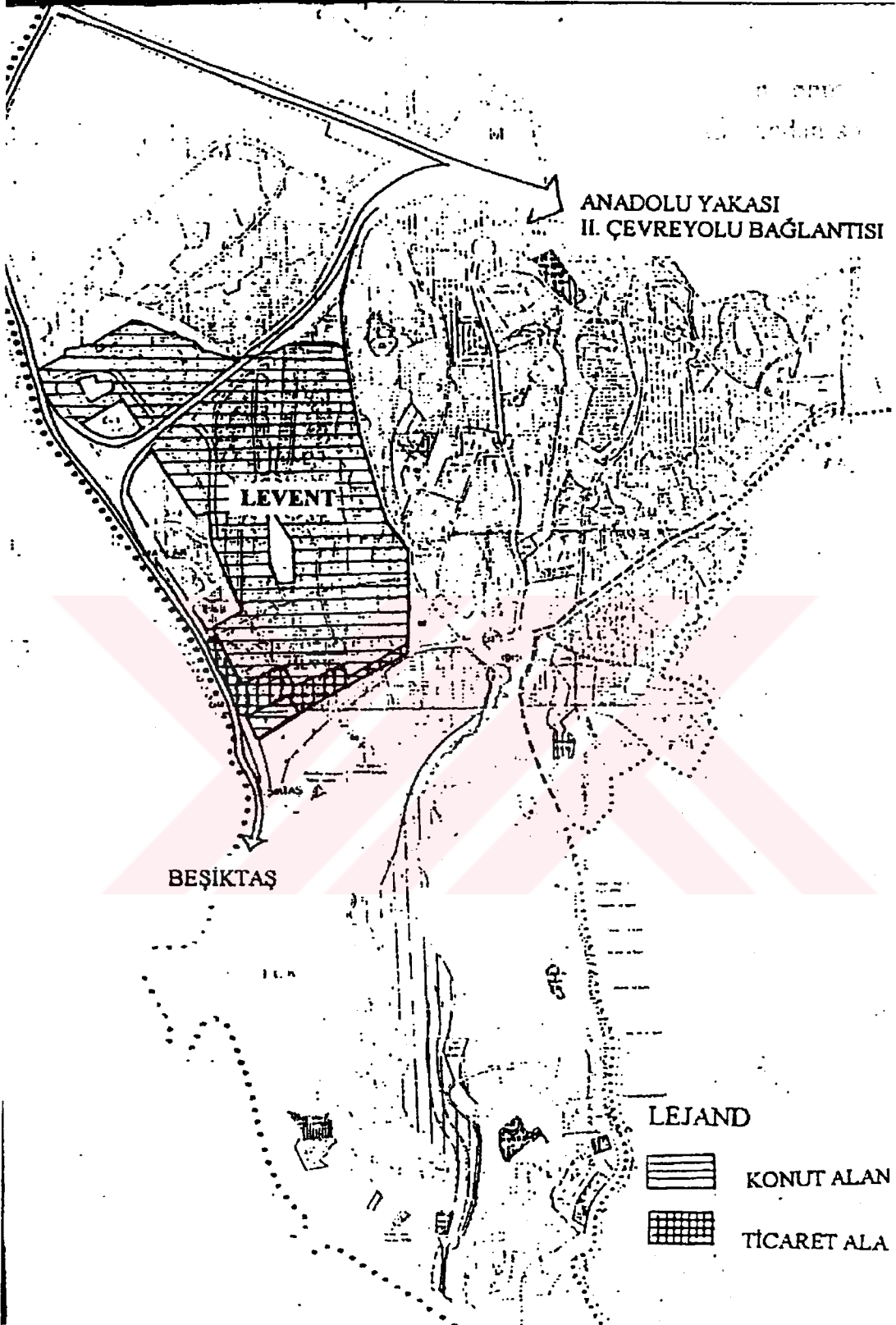
düşünülerek, Levent'in bundan etkileneceği düşünülmüş, 1991 tarihli 1/5000 ölçekli Beşiktaş Geri görünüm ve Etkilenme Bölgesi planında, 1. Levent'te Büyükdere caddesine bakan bölümlerde, bina büyüklük ve kat yükseklikleri korunmak koşuluyla, konut bölgesi olarak öngörülen alanın, istenirse turizm amaçlı ticaret alanı olarak kullanılabilmesi şeklinde bir karar getirilmiştir (Şekil 3.32). Böylece bu alanda restaurant, bar, gece kulübü, v.b. kullanımlar yer almaya başlamıştır.

Bu karardan sonra, Levent alanı çok hızlı bir değişim süreci yaşamaya başlamış, alanda arazi değeri artmış, oluşan rantı karşılayamayanlar, alandan ayrılmak zorunda bırakılmıştır. Bu şekilde çok çeşitli iş kolları, alanda yerini almıştır. 1993 tarihli Beşiktaş Geri görünüm ve Etkilenme Bölgesi Planında Nispetiye Caddesi üzerindeki ticaret alanındaki yapılanma koşulları tamamen korunmak şartı ile istenildiği takdirde büro, iş hanı, gazino, lokanta, sinema, tiyatro gibi kültürel ve sosyal tesisler ile yönetimle ilgili binaların yapılabileceği hükmü getirilmiştir (Şekil 3.33). Buna ek olarak, Levent, bir prestij mahallesi olarak kabul edilmiştir. Yine bu planda, Benzin istasyonu ile Gazeteciler Sitesi arasında yer alan bölge spor, turizm, eğlence merkezi olarak önerilmiştir.

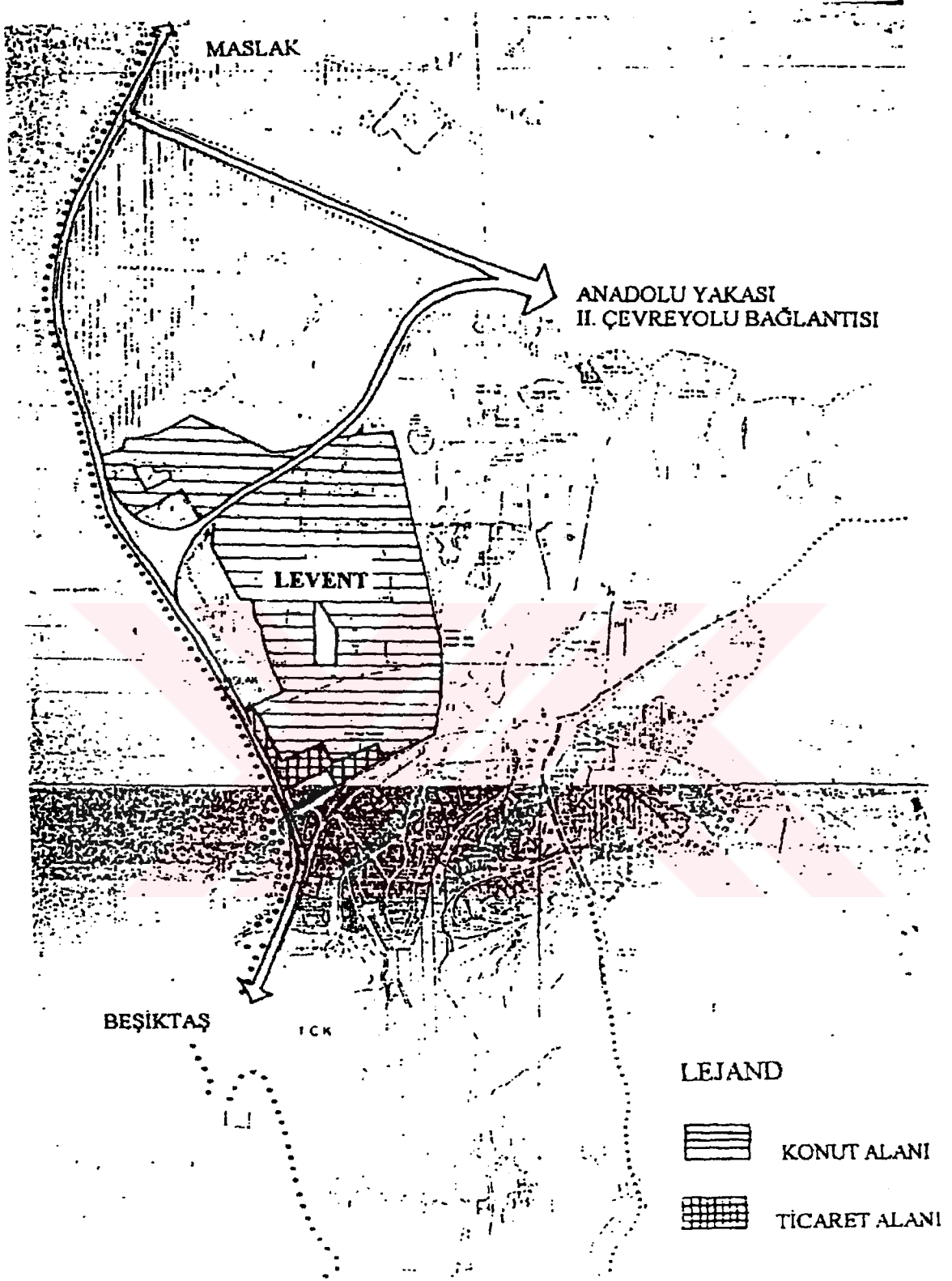
Ticaret merkezinin kontrol edilemez gelişimi Levent Yerleşmesi'nde fonksiyon değişikliğine neden olmuştur. Bu merkeze hizmet veren özellikle hizmet sektöründeki küçük ölçekli firmalar buraya taşınmış ve onları eğlence sağlık ve eğitim kurumları izlemiştir (Köksal, Akdemir, 1995).

1980'li yıllarda dışa açılma politikasıyla başlayan, yabancı sermaye hareketleri, alt yapı kaynaklarına olanak sağlamış ve dünyadaki teknolojiyi İstanbul'a taşımıştır. Boğaziçi bağlantısı, şehir içi yolların ve şehirler arası otoyolların yapımı, raylı metro vb. gibi çalışmalar dış kaynaklı kredilerin sağlanması ile daha kısa sürede gerçekleştirilmiştir.

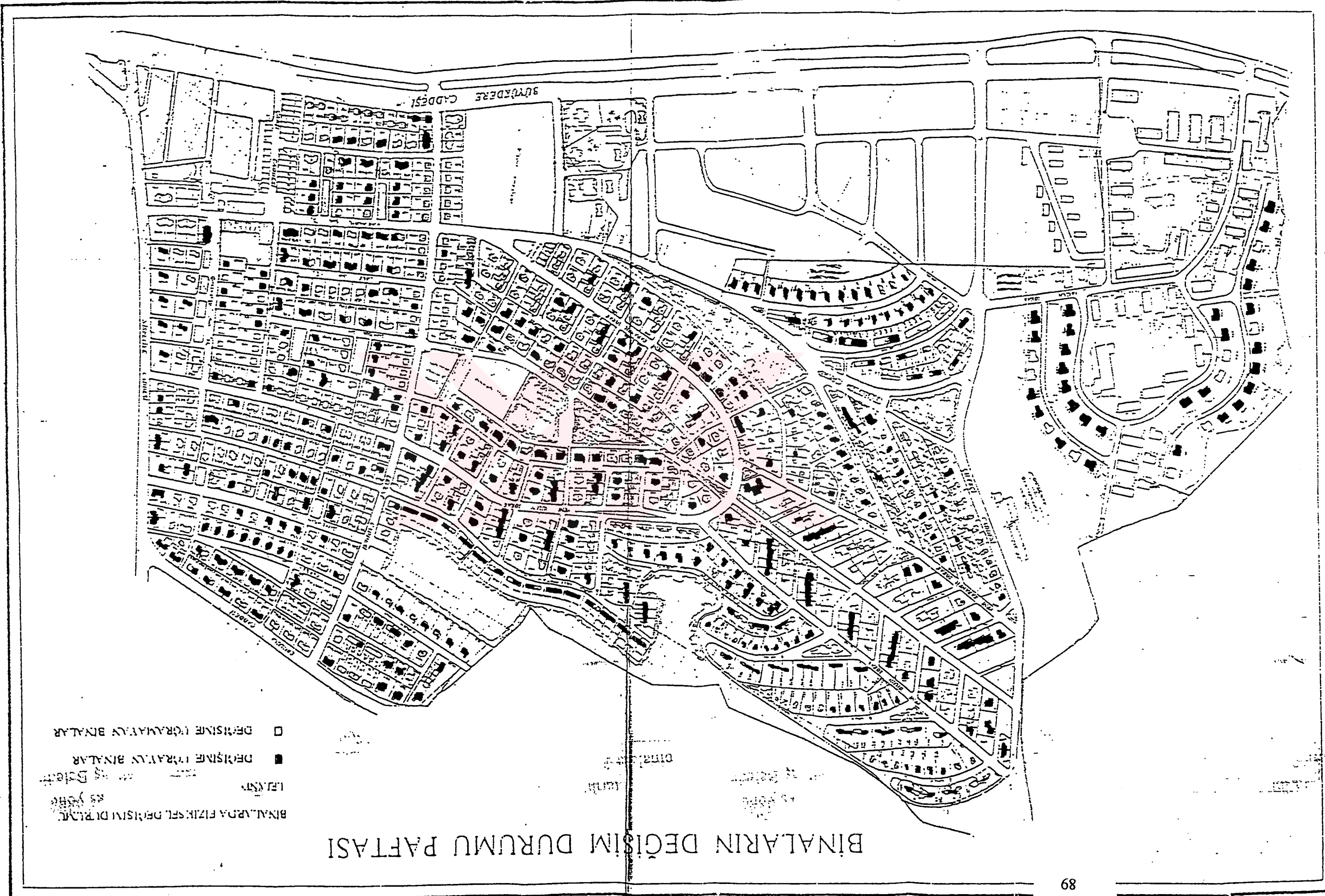
Yabancı sermaye, yatırımların yanı sıra teknolojik gelişmelerinde kaynağı olmuş ve iletişim olanaklarının artmasıyla hizmet sektörü gelişerek, bilgi alışverişine dayanan yeni üretim biçimi, İstanbul içinde yeni merkezlerin oluşmasını sağlamıştır.

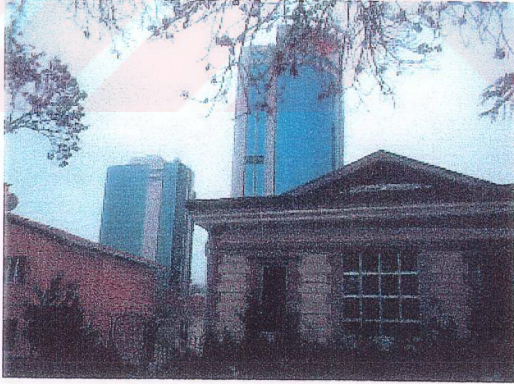
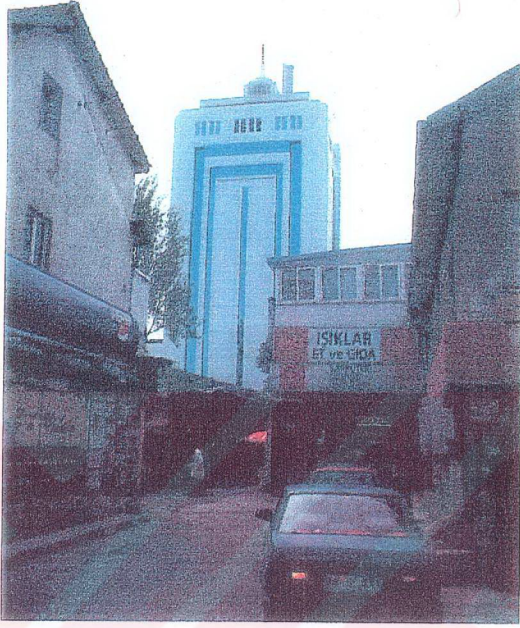


Şekil 3.32 1991 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası, (İBBHA, 1991)



Şekil 3.33 1993 Beşiktaş gerigörünüm ve etkilenme haritası, (İBBHA, 1993)





Şekil 3.35 Yerleşmeyi batıdan çevreleyen plazalar



Şekil 3.36 Yerleşmeyi kuzeyden çevreleyen plazalar

3.2.3 Sosyal ve Kültürel Farklılaşmanın Etkileri

1950-1960 döneminde, yaşanan kırsal göçün etkisiyle hızla şehirleşen İstanbul'da nüfus artmış ve çözümsüz problemler artmış ve yeniden yapılanma tüm alanlarda kendini göstermiştir. Göç sonucu İstanbul'un en önemli problemlerinin biri olarak gecekondulaşma ortaya çıkmıştır. Bundan etkilenen tarihi alan, kendi sınırları içine hapsedilmiş, kentin sağlıklı gelişimi engellenmiştir. Kent çevresinde yeni iskan alanları oluşurken, Süleymaniye, Fatih, Fener gibi eskiden prestij mahalleleri olan yerler, çöküntü alanı olarak göçle gelen nüfus tarafından işgal edilmiştir. Buralara yeni gelenler ise bu alanları sahiplenmemişler, İstanbul'un dışına doğru gelişmekte olan iskan alanlarına geçebilmek için ana mekanlar olarak kullanmışlardır. Böylece eski konut alanları fonksiyon değiştirmeye başlamış, depo, işyeri, atölye gibi farklı amaçlar için kullanılmaya başlanmıştır.

İstanbul'daki değişim, tarihi alanlarda yukarıda anlatılan şekilde kendini gösterirken, yeni bir yerleşim alanı olarak planlanan konut fonksiyonuna sahip olan Levent'te farklı bir etki yapmıştır. Şişli - Mecidiyeköy - Zincirlikuyu -Maslak aksı üzerinde gelişmeye başlayan İstanbul yeni merkez alanı Levent'in yanından geçmiş, böylece ticaret aksının şehir dışına doğru yayılmasından Levent de etkilenmiştir. Bu etkilenme, kendini fonksiyon değişimi olarak göstermiştir. 1991 tarihli 1/5000 Beşiktaş Geri görünüm ve Etkilenme Bölgesi Planında ilk defa olarak turizm amaçlı ticaret kullanımı önerilmiştir. Böylece konut kullanımı için planlanan yapılar, işyeri amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Bunun etkisiyle, Levent' de yaşayanların nüfus yapısı da değişime uğramıştır. Bu değişimler daha sonra mekanın fiziksel yapısına da yansımış, binaların biçimleri, planlanan açık alanlar yeni formlar almıştır.

Yapıldığı tarihte, tek başlarına konut edinemeyecek insanların bir araya gelip örgütlenerek konut almalarını sağlamak amacıyla yapılan Levent Yerleşmesi, geçirdiği işlevsel dönüşümün sonucunda işyerlerine dönüşerek, rantı artmış ve bir prestij alanına dönüşmüştür. Bugün içinde bulunduğu konum nedeniyle, ev fiyatları çok artmış ve nüfusun ancak belli bir kesimine hitap etmektedir. Toplumun bu kesiminin bölgeye gelmesiyle beraber, ticari fonksiyonlarda değişime uğramış, değişen arz-talep dengesiyle beraber güzellik salonları, hayvan hastahaneleri vb. gibi işletmeler de bir çok konutu iş yerine dönüştürmüştür (Şekil 3.37, 3.38).



Şekil 3.37 Konut dokusu değiştirilerek yapılmış hayvan hastahanesi



Şekil 3.38 Konut dokusu değiştirilerek yapılmış turizm acentası

3.2.4 Alt-Yapı Sorunları

Levent Yerleşmesi, günümüzde Büyükdere caddesi, Nispetiye Caddesi, Levent Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantı yolu ve Ebulah Caddesi gibi önemli ve kalabalık dört ana arterin çerçevelediği bir alan içinde bulunmaktadır.

Yeni ulaşım bağlantıları ile ticaret aksının Maslak bölgesine doğru kaymasından dolayı, zaman içinde Levent Yerleşmesi, bu aksın ana arterlerinden birinde bulunması nedeniyle, kimlik değiştirerek konut işlevini yitirmiştir. Özellikle, daha önce bahsedilen 1991 tarihli 1/5000 ölçekli Beşiktaş Geri görünüm ve Etkilenme Bölgesi planında, 1. Levent'te caddeye bakan bölümlerde, bina büyüklük ve kat yükseklikleri korunmak koşuluyla, konut bölgesi olarak öngörülen alanın, istenirse turizm amaçlı ticaret alanı olarak kullanılabilceği şeklinde bir karar getirilmesi, bu dönüşümün hızlanmasına yol açmıştır.

Levent, konut kullanımı amacıyla planlanmış olduğu için, altyapısı da konut kullanımına cevap verebilecek şekilde düzenlenmiştir. Bu amaçla tasarlanan yollar kullanıcılara bağlantı elemanı olarak hizmet etmişlerdir. Geniş şekilde planlanmış yollar, konutların kendilerine ait olan otoparklar ve belirli aralıklarla bırakılmış araba park alanları trafik yoğunluğunun oluşmasına izin vermemiştir.

Birbirini dik kesen ana yollar, ara yollar ve çıkmaz sokakların farklı genişliklere sahip olması, kullanıcılarda değişik etkiler bırakmaktadır. Buna ek olarak, yolların tasarımı, kullanıcılara rahat hareket edebilme olanağı sağlamakta, Levent'in ulaşılabilir olmasında rol oynamaktadır. Bu sayede kişiler mekanı algılayıp kavrama imkanına sahip bulunmaktadır.

İş yerlerine dönüşmesinin en önemli sonucu, trafik sorunu ve otopark ihtiyacıdır. Arabalar boş buldukları alana park etmektedir. Bu nedenle alanda verilmek istenen imaj, tam olarak verilememekte, binaların, yolların, yeşil dokunun birbiriyle ilişkisi tam olarak algılanamamaktadır (Şekil 3.39).

Günümüzde konut-dışı kullanım sonucu, bağlantı elemanları etkilerini yitirmeye başlamış, sınır elemanları haline gelmiştir. Yoğunluğun tasarlananın üstüne çıkması trafik problemini doğurmuştur. Sokak genişlikleri olsun, otopark olsun bu yoğunluğa cevap veremez hale gelmiştir. Bu bakımdan mevcut parsellerin bir kısmı, bahçelerini otopark olarak kullanmakta veya parsel sınırını geriye çekerek kaldırım genişliğinden de faydalanarak otopark sorununu bir ölçüde halletmek ya da verandalı tipte olduğu gibi zemini kazarak

toprak altından faydalanmaktadır. Öte yandan, ara sokaklarda yeşil alan için bırakılan boşluklar hiçbir zaman amacına yönelik olarak değerlendirilmemiş bir kısmı tanımsız boşluklar, bir kısmı ise genel otopark işlevini yüklenmiştir (Şekil 3.40).





Şekil 3.39 Yeşil alanlara park edilen arabalar



Şekil 3.40 Bahçesi otopark olarak kullanılan iş yeri

3.2.5 Çevresel Değişim Boyutları

Çevresel kirlilik sorunları kişi ve toplum üzerindeki etkileri farklı şekillerde ve süreçlerde ortaya çıkmaktadır. Şehrin büyüklüğüne bağlı olarak bu etkiler kimi bölgelerde az hissedilirken, kimi bölgelerde daha yoğun biçimde hissedilmektedir. Ticaret aksının Levent'e doğru kaymasından sonra, olumsuz gelişmelerin bir diğer etkisi de bölgede yaşanan çevre kirliliği olmuştur.

İstanbul içinde oluşan çevre kirliliğinin Levent Yerleşmesi üzerindeki yansımaları iki başlık altında incelenebilir:

1) Fiziksel Dokusunda meydana gelen değişikliklerden dolayı oluşan görüntü kirliliği

Levent Yerleşmesi'ndeki konutların işyerine dönüşmelerinden sonra, konutlar kimliklerini kaybetmenin yanı sıra ayrıca görsel değişime uğrayarak, görüntü açısından da bir kimlik birliği kaybına uğramışlardır (Şekil 3.41).

Beşiktaş Belediyesi, 13.5.1975 tarihli, 75/643 sayılı Planlama Müdürlüğüne iletilen kararlar, tek katlı binalara 2. kat ilave izni verilmiştir. Buna ek olarak, yapılan her türlü tadilat ve ilavede, mevcut binalardaki detayların esas alınacağı hükmü getirilmiştir. Bu karardan sonra, bina sahiplerinin çoğu, evlerini değiştirme ya da yenileme yoluna gitmişlerdir. Mevcut binalardaki detaylara tam olarak uyulmadığı için, Levent'in dokusunu etkileyen değişimler meydana gelmeye başlamıştır.

Görsel değişim en etkin şekilde, fiziksel değişime bağlı olarak kat yüksekliklerinde görülmektedir. 1 ve 2 katlı konutlara sahip olan bir alanken, günümüzde bu yüksekliklerin üstüne çıkılması sonucu, Levent kullanıcı üstünde görsel olarak farklı etkiler bırakmaya başlamıştır (Şekil 3.42). Kot farkı göz önüne alındığı zaman, bu etki kendini daha fazla hissettirmektedir. Böylece Levent, planlanandan farklı şekilde algılanmakta, binaların yoğun olarak kullanıldığı bir alan etkisi yapmaktadır.

Levent'teki binalar planlanırken, bahçe çevrelerine duvar örülmemiş, ahşap parmaklıklar kullanılmıştır (Şekil 3.43). Fakat, günümüzde, emniyetin ve mahremiyetin daha fazla önem kazanması ve değişen değerler sonucu, binaların bir kısmının çevresi duvarla çevrilmiştir (Şekil 3.44). Bu da mevcut bütünlüğün bozulmasına neden olmakta, kullanıcı üzerinde bırakılan görsel etki farklılık göstermektedir. Böylece mekan tam olarak algılanıp kavranamamakta, bu da yabancılaşma duygusuna neden olmaktadır.

Levent'in dikkat çeken en önemli özelliklerinden biri, yeşil alanın bol olmasıdır.

Bu sayede doğal bir çevre yaratılmakta, az yoğun bir ortam sağlanmaktadır. Çevre kullanıcı üstünde olumlu bir etki bırakarak kendini huzurlu hissetmesine neden olmaktadır. Ancak günümüzde özellikle işyerleri, yeşil alanları yok ederek betonlaştırmaktadır (Şekil 3.45).

Levent'teki binalarda kullanılan renkler, oldukça farklılık göstermektedir, mevcut olan beyaz renk kullanımıyla beraber, farklı renkler de kullanılmaya başlanmıştır (Şekil 3.46, 3.47).

Değişik renkler, binalarda çarpıcı şekillerde kullanılarak kullanıcıları etkilemektedir, özellikle konut-dışı kullanımlarda, çeşitli renklerin kullanımı, mekan algısında farklılık yaratmaktadır. Fonksiyonlara uygun olarak, farklı renkler kullanılabilen, algıda etkili olmaya çalışılmaktadır. Renklerin kullanımı sayesinde, görsel çeşitlilikten bahsetmek mümkün olmaktadır. Bu görsel çeşitlilik, uyumlu bir kompozisyon birliği içinde olmadığından, görüntü kirliliği yaratmaktadır.

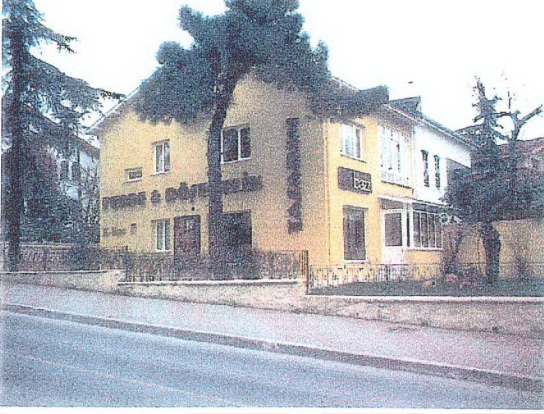
İş yerlerinin yoğunlukla bu bölgeye akın etmesinden dolayı oluşan görüntü kirliliği, binaların cephelerine konulan reklam tabelaları ve isim panolarıyla desteklenmiştir (Şekil 3.48, 3.49).

2) Değişen yaya ve araç trafiğinden oluşan gürültü kirliliği

Özellikle büyük kentlerde, önemli bir çevre kirliliği sorunu olan gürültü, insanların konutlarında, işyerlerinde, yaya olarak ve araçla ulaşım sırasında ya da kentte gezerken, dolaşırken etkilemekte ve türlü yönlerden önemli durumlar yaratmaktadır. Bireysel rahatsızlığa yol açan bu durum, zaman içinde bilinçli ya da bilinçsiz toplumsal tepkiler dönüşmektedir. Konut amaçlı olarak yapılan yapılarda yaşayan kişilerin, çevre koşullarının değişmesi ile ortaya çıkan gürültüden rahatsız olmaları, daha sakin yelere gitmeleri de bu türden bir tepkisel davranış olarak değerlendirilebilir (Şerefhanogulları, Karabiber, Akdağ, Aknesil, 1996).

Bu bağlamda Levent Yerleşmesi de konutların iş yerine dönüşümüyle beraber yoğunlaşan yaya ve insan trafiğinin doğrultusunda, gürültü düzeyinde meydana gelen artışlardan etkilenmiştir. Sakin ve rahat bir ortam içinde yaşamış olan kullanıcılar, bölgeyi terk etmiş ve bunun sonucunda kalan konutlar da işyerlerine dönüşmekten kurtulamamıştır.

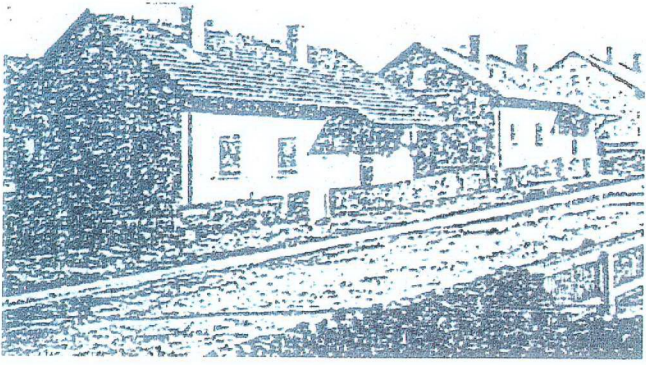
Günümüzde Levent Yerleşmesi, yapıldığı tarihten çok farklı bir görünüm sergilemektedir (Şekil 3.50).



Şekil 3.41 Konut kimliğini kaybederek işyerine dönüşmüş bir ev



Şekil 3.42 Farklı yüksekliklerde konut kullanımları



Şekil 3.43 Levent'te bahçe duvarı yapılmayan ilk konutlar



Şekil 3.44 Levent'te bahçe duvarı eklenmiş konutlar



Şekil 3.45 İşyerine dönüşüm sonrası otopark amacıyla betonlaştırılmış bir bahçe



Şekil 3.46 Levent'te aslına uygun olarak beyaz boyanmış bir konut



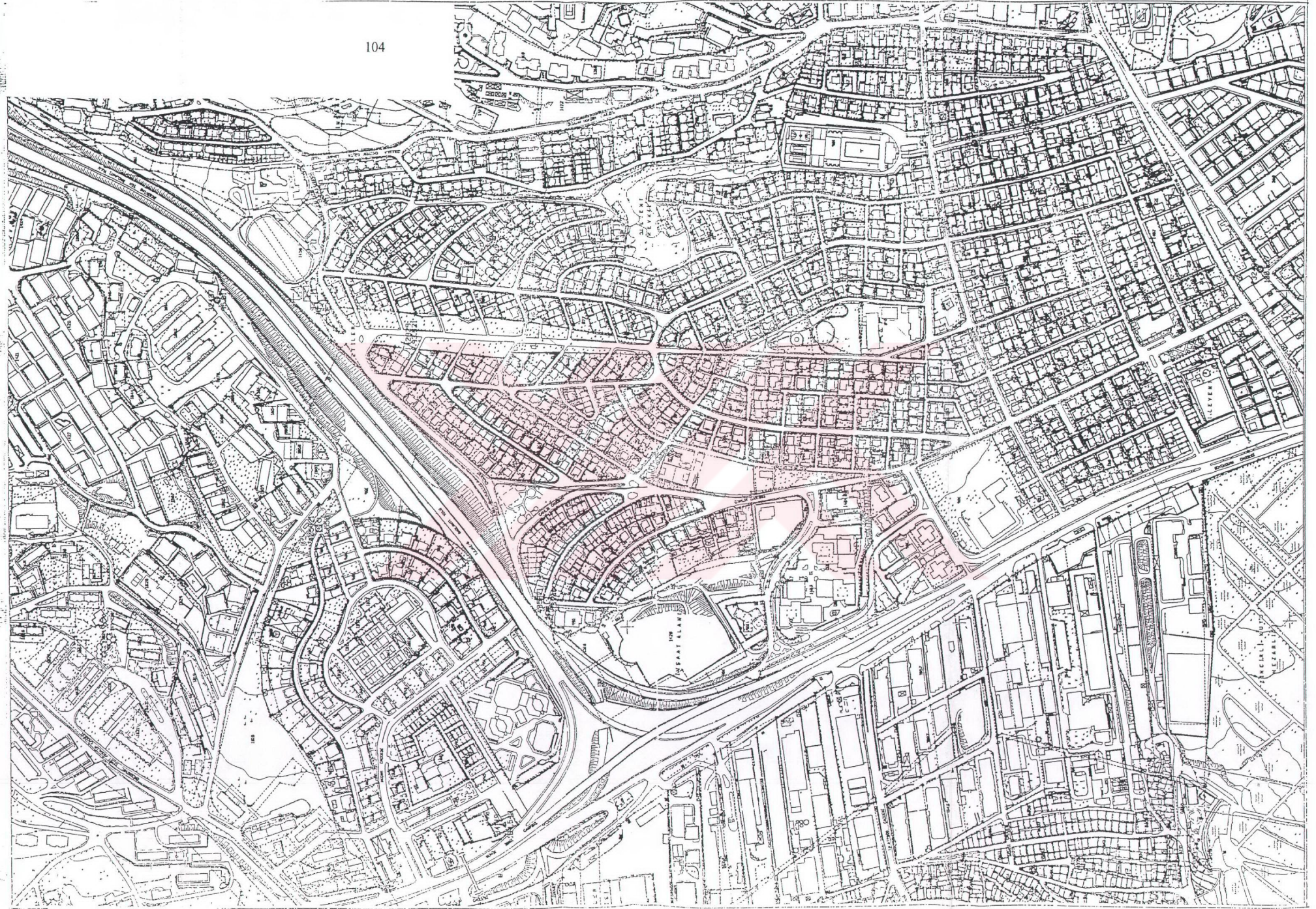
Şekil 3.47 Levent'te renkli boyanmış bir konut



Şekil 3.48 İşyeri dönüşümü sonucu dış cepheye yerleştirilerek dokuyu bozan panolar



Şekil 3.49 Cephesi tamamen değiştirilerek gerçekleştirilmiş bir iş yeri



Şekil 3.50 Levent Yerleşmesi'nin 1999 yılındaki Vaziyet Planı (İBBHA)

4. SONUÇLAR

İstanbul; ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan ülkemizi en çok etkileyen bir metropol olup, tarihi, kültürel, coğrafik, ekonomik ve stratejik konum ve ilişkilerle önemli bir merkez ve dünya şehri kimliği taşımaktadır.

İstanbul'un tarihsel süreç içinde mekansal gelişimi, zaman zaman köklü yapılanmalar, programlı ve sistemli müdahaleler, yap bozlar, temelsiz yüzeysel biçimlemeler gibi birbiriyle çelişkili anlayışlar ve uygulamalar çerçevesinde şekillenmiştir.

1950'lerle başlayan açık ekonomi uygulamasıyla yaşanan aşırı göç süresince, İstanbul, Türkiye'nin en kalabalık merkezi konumuna gelmiştir. 1970'li ve 80'li yıllar teknoloji ve ekonomik gelişmenin yönlendirdiği yıllar olmuştur. Doğu ve batı yakaları iki köprü ile birleştirilmiş, İstanbul'daki şehirleşmiş alanlar, 1990'lı yılları da içeren bir süreçte, sanayi ve ulaşımı izleyerek çevredeki doğal alanların içine doğru ilerlemiştir. Günümüzde, dünyanın en büyük 25 şehriden birisi olan İstanbul, batıda Tekirdağ, doğuda ise İzmit'e dayanarak, sosyal ve yönetsel etkenlerin olumsuz yönlendirmesiyle, kontrolsüz, yasadışı, altyapısız, plansız bir gelişme ile çirkin bir fiziksel yapı ile yüz yüze kalmıştır. Doğu ve batı yönünde uzanan orman ve tarım alanları yerleşime açılmış, dereler, göller ve barajlar kirletilmiş, şehir merkezlerindeki kültürel miras yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır.

1950'li yıllarda yaşanan nüfus yoğunluğu süreci, kenti konut sorunuyla karşı karşıya bırakmıştır. İmar planlarının yetersiz kalması, kentteki konut stokunun yetersiz olmasından dolayı yükselen kiralar ve bunun sonucunda kentin hemen dışında oluşan arsa spekülasyonlarına bir de inşaat malzemesindeki sıkıntı eklenince, tek başlarına konut üretimine giremeyecek insanların güçlerini birleştirerek, konut edinmek için örgütlenmelerine mali desteği sağlamak amacıyla, devlet eliyle, 1926'da Emlak ve Eytam Bankası kurulmuştur. Bankanın yaptığı toplu üretim örneklerinden en önemlisi, Levent Yerleşmesi'dir.

Levent Yerleşmesi ile model olma yolunda önemli sonuçlar elde edilir. İlk kitlesel üretim olması açısından konut sunum biçimi deneyimi ve farklı mimari formasyonları ile mekansal deneyimi bir arada yaşanmıştır.

Levent Yerleşmesi, konut sunum biçimi ve mekansal anlamda gerçekleştirilen ilk deneyimdir. Ancak, 1980'lerde yaşanan köklü değişim, konut sunum biçimlerinde ve yerleşmelerin mekansal özelliklerinde kopuşu gündeme getirmiştir. Bu dönem, önceki dönemin deneyimleri üzerine değil, yeni toplum düzeninin gerektirdiği yapılanmalar üzerine

kurulmuştur. Yapıldığı dönemde kentten kopuk ve farklı bir yaşam sunan ve konut alanı olarak yapılan yerleşme, günümüzde bir çok etkenden dolayı bir işlevsel dönüşüm yaşayarak mekansal dokusunu önemli ölçüde yitirmiş ve iş yerlerinin yoğunlukta konumlandığı bir alan olarak, kentin merkezinde kalmıştır.

Levent'in en önemli özelliklerinden biri, yapıldığı tarihte şehircilik kurallarına göre tasarlanmış olmasıdır. Buna bağlı olarak, duyarlı bir çevre tasarımında etkili olan kriterlerden, kullanıcıların fizyolojik ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte doğal ortamlar sağlanmıştır. Ayrıca, psikolojik, estetik ve fiziksel ihtiyaçlar da göz önünde bulundurulmuştur. Bu amaçla, binalar, monotonluğu önlemek için açılı yerleştirilmiş, evler arasında gerekli aralıklar bırakılarak havadar ortamlar sağlanmıştır. Alanda aynı tipte binalar kullanılmamış, ancak bunlar arasındaki uyuma özen gösterilmiştir. Fakat, yapıldığı tarihten bu yana İstanbul'da yaşanan kentsel dönüşüm sürecine paralel olarak Levent Yerleşmesi de, bu sürecin evrelerinden ve yansımalarından payını almıştır.

Kent ölçeği açısından incelendiğinde, İstanbul'un geçirdiği göç ve nüfus yoğunluğu hareketlerine paralel olarak yaşadığı dışa yayılım süreci sonunda Levent Yerleşmesi, yapıldığı dönemde İstanbul'un sınır hattını belirleme konumunda iken, günümüzde, şehir merkezinde kalmıştır.

İstanbul ölçeğinde yaşanan ekonomik ve teknolojik değişimin boyutları ise Levent Yerleşmesi'ne, alanın konut kimliğinden sıyrılarak ticaret merkezine dönüşmesi olarak yansımıştır. Sanayileşme, dışa açılım politikaları ve ticaretin gelişmesiyle beraber 2000'li yıllara gelindiğinde, Levent Yerleşmesi'nde bulunan konutlar, işyerlerine dönüşmekten kurtulamamışlardır. Yaşanan ekonomik sürece paralel gelişen teknoloji yeni bina yapım sistemlerini de etkilemiş ve bugün plaza olarak tanımlanan iş merkezlerinin Levent çevresinde konumlandırılmalarıyla, yerleşme mekansal algılanma dokusunu kaybetmiştir.

İş yerine dönüşümlerin sonucunda, bölgede bulunan konutların rantı artmış ve kısa sürede bir prestij alanı olma konumuna gelmiştir. Buna paralel olarak, alanda oturan kesimin niteliği de değişerek üst gelir grubuna hitap etmeye başlamıştır. Üst gelir grubunun yoğunlaşmasıyla beraber, arz-talep dengesi de değişmiş ve açılan hayvan hastahaneleri, güzellik merkezleri vb. gibi küçük işletmelerde dokunun bozulmasında önemli rol oynamıştır.

Yeni ulaşım bağlantıları ile ticaret aksının Maslak bölgesine doğru kaymasından dolayı, zaman içinde Levent Yerleşmesi, bu aksın ana arterlerinden birinde bulunması nedeniyle, kimlik değiştirerek konut işlevini yitirmiştir. Levent tasarlanırken, ulaşılabilir olmasına dikkat

edilmiştir. Bunun için çeşitli mekanlar arasında bağlantı elemanları kullanılmış, taşıt ve yaya kullanımı için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Geçirdiği işlevsel dönüşümün sonucunda konut kimliğini kaybederek işyerlerine dönüşen bölge de trafik yoğunlaşmış ve otopark sorunu ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan mevcut parsellerin bir kısmı, bahçelerini otopark olarak kullanmakta veya parsel sınırını geriye çekerek kaldırım genişliğinden de faydalanarak otopark sorununu bir ölçüde halletmek ya da verandalı tipte olduğu gibi zemini kazarak toprak altından faydalanmaktadır. Öte yandan, ara sokaklarda yeşil alan için bırakılan boşluklar hiçbir zaman amacına yönelik olarak değerlendirilmemiş bir kısmı tanımsız boşluklar, bir kısmı ise genel otopark işlevini yüklenmiştir.

Yaşanan değişimlere, işyerlerinin konutların fiziksel yapısını değiştirerek yaptıkları tadilatlar da eklenince, alanın bütünsel dokusu bozulmuş ve görüntü kirliliği meydana gelmiştir. Mevcut yapısı değiştirilerek yapılan cephe revizyonları ve asılan tabela ve reklam panoları görüntü açısından bir algılama bütünlüğü sağlayamamış ve mevcut dokuyu bozmuştur. Bu bozulmaya iş yerlerinin getirdiği gürültü yükü de eklenince Levent yaşanabilir bir alan konumundan çıkmıştır.

İstanbul 1950'li yıllarda başlayan bir kentsel dönüşüm sürecine girmiş ve bu süreç içinde geçirdiği değişim kaynaklarına paralel olarak gelişmiştir. Kentsel dışa yayılım süreci, ekonomik ve teknolojik gelişmeler, sosyal ve kültürel değişimler, alt-yapı ve çevresel etkenler olarak biçimlenen kaynaklar, kentteki dönüşümlerin yaşanmasını sağlarken, kentin konut alanı olarak tasarlanıp gerçekleştirilen Levent Yerleşmesi'ni de yerleşme ölçeği açısından etkilemiştir. Yerleşme bu süreç içinde mekansal, fiziksel ve duyumsal dokusunu kaybederek, konut alanı kimliğinden sıyrılıp ticaret merkezine dönüşmüştür. 50 yıl önce kentten kopuk ve farklı bir yaşam sunan mahalle, bugün metropolleşen kent merkezinin gerilimli bir parçası olarak gündeme gelmektedir.

KAYNAKLAR

- Akkal, L. B., (1994), Türkiye’de Metropolenleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma: İstanbul Metropolen Kent Örneği, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Aru, K., (1952), “Levend Mahallesi”, Arkitekt Dergisi, 9-10: 174.
- Aru, K., (1952), “Avrupa’da Mesken Problemi”, Arkitekt Dergisi, 11-12: 232-236.
- Atauz, S. ve Atauz, A., (1992),”Enformel Sektörün Nitelikleri ve Özellikleri Üzerine Genel Bir Bakış”, Planlama Dergisi, 10:28-35.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, (1996), İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak İşlemler Hakkındaki 2981, 3290, 3336, Sayılı Kanun ve Yönetmelikler, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ankara
- Bilgin, İ., (1992), Konut Üretimini Karşılaştırmalı Analizi, Yümfed Yayınları, İstanbul.
- Castells, M. ve Portes, A., (1992), “Başka Bir Dünya: Enformel Ekonominin Kökenleri, Dinamikleri ve Sonuçları(Çev., Ç. Erenuluğ)”, Planlama Dergisi, 94: 1-4.
- Çelik, Z., (1986), Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Çetin, M., (1999), “Türkiye Elektrik Enerjisi Dağıtımın Bugünü ve Hedeflenen Politikalar”, Türkiye II. Enerji Sempozyumu, 22-24 Aralık 1999, İstanbul.
- Çetiner, A., (1965), Türkiye’de İmar Planlama Eylemleri ve Dayanması Gereken Bilimsel Kurallar, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- DPT, (2000), VIII. Beş Yıllık Kalkınma Raporu.
- Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S., (1972), “Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması”, Mimarlık Dergisi, 7: 65-109.
- Ensari, F., (1984), “Gelişmekte Olan Ülkelerde Kentleşme Olgusu Paralelinde MİA-Planlama İlişkileri”, Şehirciliğin son 25 yılı Semineri, 22-25 Ekim 1984, İTÜ, İstanbul.
- Erkut, G., Ertekin, Ö. ve Gezici, F., (1996) “Enformasyon Teknolojisindeki Gelişmelerin Mekansal Organizasyon İle Etkileşimi ve İstanbul Örneği”, İstanbul 2020 Sempozyumu, 17-19 Nisana 1996, İTÜ, İstanbul.
- Eruzun, C., (1991), İstanbul’un İmar Planları, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul
- Giritlioğlu, C., (1993), “İç Göçler ve Kentlileşme”, Kentleşme ve Kentlileşme Politikaları, H. Süher, (Derl.), Tüses Vakfı Yayınları, İstanbul
- Güzelisü, K., (1985), “İstanbul Metropolen Alan Planlaması”, Türkiye’de Metropolen Alan Planlaması Deneyimi ve Sorunları Kolokyumu, 9-10 Eylül 1985, MSÜ, İstanbul.
- Hacısalihioğlu, Y., (2000), Küreselleşme Mekansal Etkileri ve İstanbul, Akademik Düzey Yayınları, İstanbul.
- İlcalı, M., (1997), “İstanbul’un Trafik ve Ulaşım Sorunları”, 2010 yılının İstanbul’una Doğru Kent Zirvesi I, 7-8 Haziran 1997, İstanbul.
- İİB Gn. Md.lüğü Arş D. Bşk.lığı, (1973a), Yerleşmelerde Planlama Esasları, İmar ve İskan

Bakanlığı, Ankara

İİB Gn. Md.lüğü Arş D. Bşk.lığı, (1973b), 50 Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973, İmar ve İskan Bakanlığı, Ankara

İBŞB, (1995), Şehir Planlama Müdürlüğü Nüfus Dağılım Oranları Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

İnegöllü, A., (1999), Levent Mahallesi'nin Mekansal Analizi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

Kaya, G., (1996) "Dış Dinamikler ve İstanbul'un Yapısal Değişimi", İstanbul 2020 Sempozyumu, 17-19 Nisan 1996, İTÜ, İstanbul.

Kazgan, H., (1975), "2000 Yılında İstanbul Ekonomisi", 6. Danışma Kurulu Toplantısı, 25-26 Aralık 1975, İTÜ, İstanbul.

Kılınçaslan, İ., (1981), İstanbul: Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Köksal, A. ve Akdemir, Y., Z., (1995), "1. Levent Yerleşiminde Fonksiyon Değişikliğinden Kaynaklanan Mekansal Değişimler", Uluslar arası VII. International Yapı ve Yaşam Fuar ve Kongresi, 25-30 Nisan 1995, Bursa.

A. Nuri., (1994) İstanbul Ansiklopedisi, 5, Türkiye ve Ekonomik Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul .

Ortaylı, İ., (1997), "Sanayi Çağında İstanbul", Mimarlık Dergisi, Dünya Kenti İstanbul: 54-58.

Oymak, C., (1997), "2000'li Yıllarda Türkiye", Liberal Bakış 5 Eylül Sayısı

Örnek, A., Y., Ilıcalı, M., Küçük, S. ve Yüzer, Ş., (1996), "XXI. Yüzyılda İstanbul Metropolitan Alanın Geleceği", Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, 17-19 Nisan 1996, İTÜ, İstanbul.

Prof. Dr. Kemal Ahmet Aru Arşivi.

Sezer, S., (1984), "İstanbul Meropolitan Alanı Planlama Sorunları", Şehirciliğin son 25 yılı Semineri, 22-25 Ekim 1984, İTÜ, İstanbul

Süher, H., (1991), Kentleşme ve Kentleşme Politikaları, TÜSES Vakfı, İstanbul.

Şerefhanogulları, M., Karabiber, Z., Akdağ, N., Y. ve Aknesil, A., E., (1996), "İstanbul'da "Konutların İşyerine Dönüşümü" Olgusuna Gürültü Kirliliğinin Etkileri", Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, 17-19 Nisan 1996, İTÜ, İstanbul.

Tapan, M., (1998), "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", 75-89, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Y., Sey, (Derl.), İş Bankası ve Tarih Vakfı yayınları, İstanbul.

TBMM, (1952), 30.04.1952 tarihli Genel Meclis Kararı, Ankara.

Tekeli, İ., (1994), Development of İstanbul Metropolitan Area, Kent Basımevi, İstanbul.

Tekeli, İ., (1994), Development Of İstanbul Area, Kent Basımevi, İstanbul

Tezer, A., (1997), Kentsel Ulaşım Planlamasında (KPU) Arazi Kullanım Ulaşım

Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

Toröz, İ. ve Meriç, S., (1996), “İstanbul’un Çevre Sorunlarının Çözümünde Karşılaşılan Güçlükler”, Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, 17-19 Nisan 1996, İTÜ, İstanbul.

Yücel, A., (1997), “Cumhuriyet Dönemi İstanbul’u”, Mimarlık Dergisi, Dünya Kenti İstanbul: 189-207.

Zeren, N., (1976), Boğaziçi’nde Düzenleme Yaklaşımı, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış)

Zeren, N., (1993), Koruma Amaçlı İmar Planlarının Uygulama Sorunları, Prof. Başvuru Eseri, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Zeren, N., Demir, S. ve Paşalıoğlu, A. (1994), “The Changing Role Of A Housing District Into Commercial Use”, First Levent Case Toplantısı, 1994, İstanbul.



EKLER

- Ek 1 Emlak Kredi Bankası'nın Düzenlediği Promosyon ve Reklam Yayınları
Ek 2 Emlak Kredi Bankası'nın Levent ve Koşuyolu Evleri İçin Bastırdığı Broşür



Ek 1 Emlak Kredi Bankası'nın Düzenlediği Promosyon ve Reklam Yayınları

TÜRKİYE
EMLAK KREDİ
BANKASI
SERMAYESİ
100.000.000 TL



BİRİNCİ KEŞİDE
19 - Mayıs - 1948

En az 100 lira vererek açtığımız
bir küçük cari hesap ile bu keşidede
kazanacağınız ikramiyeler:

1.500 Liralık ev eşyası
2.000 Liralık nakid
ve
DÖŞENMİŞ BİR EV

Rahat ve huzur içinde oturacağınız

KENDİ EVİNİZE

Kolaylıkla sahib olmanın tek yolunu

EMLAK BANKASI

hazırlamış bulunuyor

Bu yolda emniyetle yürüyerek kısa zamanda Evinize kavuşmanız ancak TÜRKİYE EMLAK KREDİ BANKASI nezdinde bir YAPI TASARRUFU hesabı açtığımız takdirde kabil olur.

Türkiye Emlak Kredi Bankası Yapı Tasarrufu hesaplarını memleketimizde ilk defa 1951 yılında açmağa başlamıştır. Bugün, bu usul sayesinde yüzlerce vatandaş ev sahibi olmuştur.

YAPI TASARRUFU HESAPLARININ MAHİYETİ NEDİR ?

Yapı Tasarrufu, bir ev yapmak için yetecek parayı olmayışta vatandaşlara bu imkânı muhakkak temin eden Gayeli bir tasarruf yoludur.

İnsa ettireceği ev bedelini Türkiye Emlak Kredi Bankası nezdinde biriktirecek vatandaş evini tamamen yapıp bitirmesine yetecek kredinin tahsis edileceği peşnesi vadede tahhüt edilmektedir.

YAPI TASARRUFU HESAPLARINDAN KİMLER FAYDALANIR ?

Yapı Tasarrufu hesaplarından, kendisinin,

çocuklarının evi meskeni bulunmayan, ancak bu evi yapacak bir arsanın olan bütün vatandaşlar faydalanır.

YAPI TASARRUFU HESABI İLE NE MİKTAR KREDİ TEMİN EDİLİR ?

Yapı Tasarrufu hesabında para biriktiren vatandaşlara yaptıracağı ev bedelinin % 90 ını geçmemek üzere % 5 faizli 30.000 lira ve bu yetmezse % 7 faizli 10.000 lira Kredi verilmektedir.

BU KREDİLERİN VADELERİ NE KADARDIR ?

% 5 ve % 7 faizli kredilerin vadeleri 10 yıldan başlayarak 20 yıla kadar çıkmaktadır.

YAPI TASARRUFU KREDİLERİNİ NE KADAR MÜDDET İÇİNDE ALMAK KABILDIR ?

İstedikleri kredinin dörtte birini 18 ayda Yapı Tasarrufu hesabında biriktiren vatandaş, mukavele ile tayin edilen krediyi almışta hak kazanır.

YAPI TASARRUFU HESABINDA PARA BİKİRTİRENLERİN BAŞKA İSTİFADELERİ VARMIDIR ?

Türkiye Emlak Kredi Bankasının normal faiz ve cazip tevdiat İhtisamlarından da faydalanırlar.

Türkiye Emlak Kredi Bankası, her yıl (15000) den fazla vatandaş ev sahibi yapmaktadır. Kuracağınız mesken için lüzumlu ucuz faiz ve uzun vadeli krediyi ancak, Emlak Bankasında açtacağınız

YAPI TASARRUFU

hesabında biriktirmek suretiyle muhakkak temin edebilirsiniz. Kendi evinize, TALİHE, TESADÜFE GÜVENMEDEN SAHİP OLMANIN TEK EMİN YOLU budur.

TÜRKİYE EMLAK KREDİ BANKASI

EMİRGÂN'DA

Döseli

YALI

İKRAMİYESİ



EMLAK BANKASI

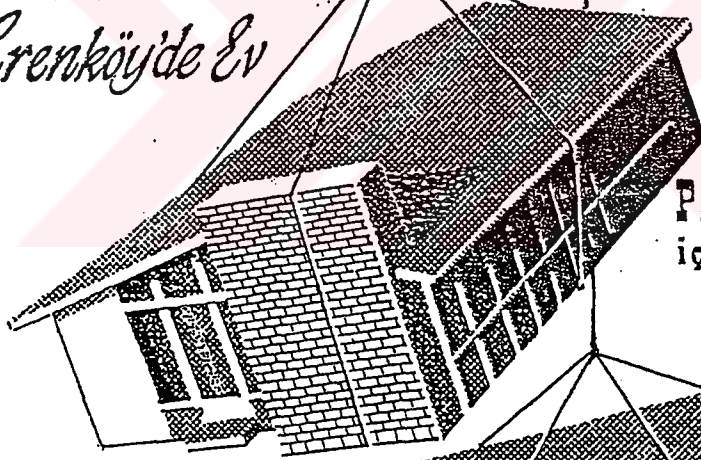
YILBAŞI

Keşideleri

YILIN

son keşidesi

Erenköy'de Ev



PANGALTI AJANSI

için hususi keşide

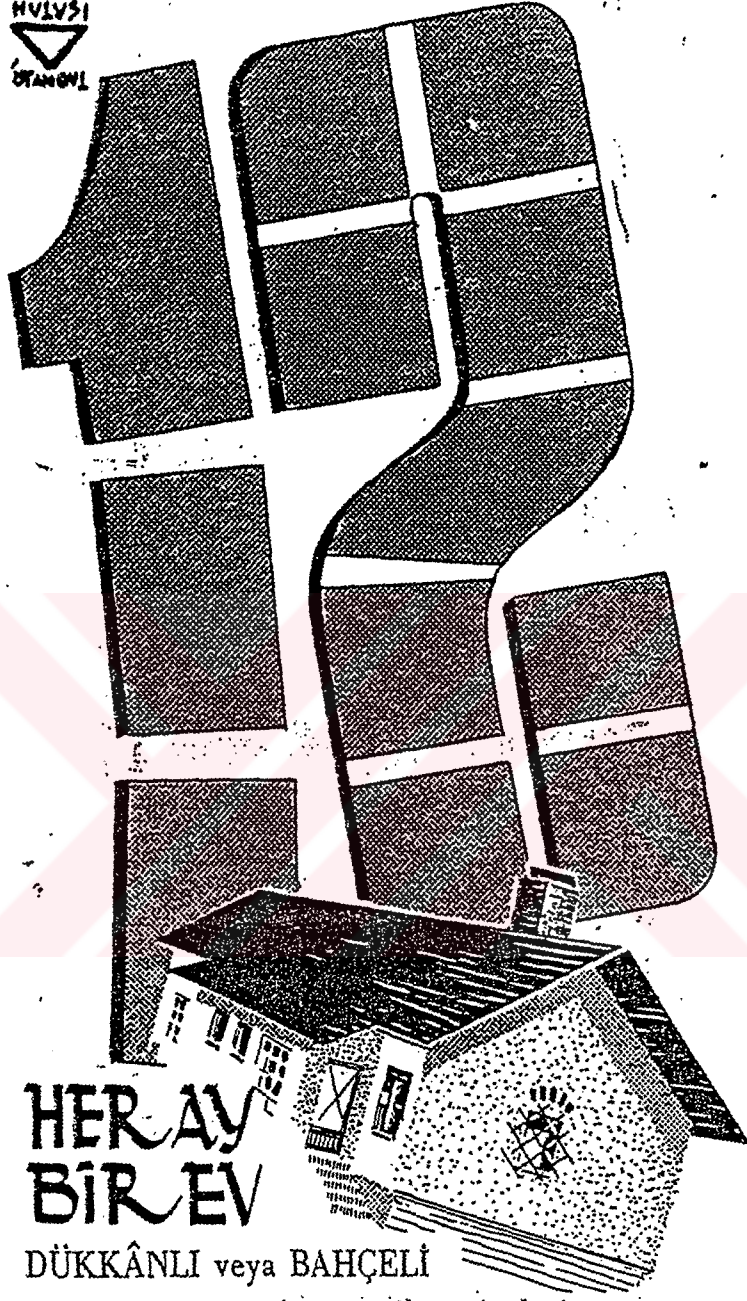
Levend'de Ev



İNAP
MÜLVESİ
İSTANBUL

EMLÂK BANKASI

İNAP
MVLVŞİ
ŞTANONL



**HER AY
BİR EV**

DÜKKÂNLİ veya BAHÇELİ
ve zengin para ikramiyeleri
Ayrıca
Muhtelif şubelerimiz için
Dükkânlı Ev
Hususi keşideleri

EMLÂK BANKASI

PROJE MÜSABAKASI

TÜRKİYE EMLAK KREDİ BANKASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDEN

İstanbul'da Mecidiyeköy civarında, Zincirlikuyu mevkiinde Levet Çiftliği denilen sahada inşası tasarlanan ucuz evlere ait tip projeleri ile bunların ucuza mal edilebilmeleri için inşaat sistemlerinin etüdü işleri Türk Yüksek Mimar ve Yüksek Mühendis, Mimar ve Mühendisleri arasında müsabakaya konmuştur.

Müsabaka süresi 3. Ocak. 1949 Pazartesi günü saat 17 ye kadardır.

Müsabakaya iştirâk edecek olanların proje ve tekliflerinin bu tarihe kadar Ankara'da Türkiye Emlak Kredi Bankası Genel Müdürlüğüne teslim edilmiş olması şarttır.

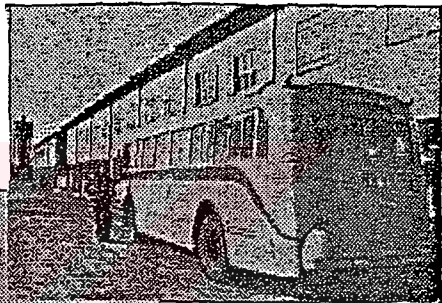
Postada vâki olacak gecikmelerden mes'uliyet kabul edilmez.

Buna dair şartname ve proje (5.—) lira bedelle Ankara'da Türkiye Emlak Kredi Bankası Genel Müdürlüğü Teknik Müşavirliğinden ve İstanbul'da Türkiye Emlak Kredi Bankası İstanbul Şubesi Müdürlüğünden temin edilebilir.

LEVEND MAHALLESİ



EMLÂK
BANKASI



Muntazam asfalt yollar
Modern kanalizasyon şebekesi
Mâmur yeşil sahalər

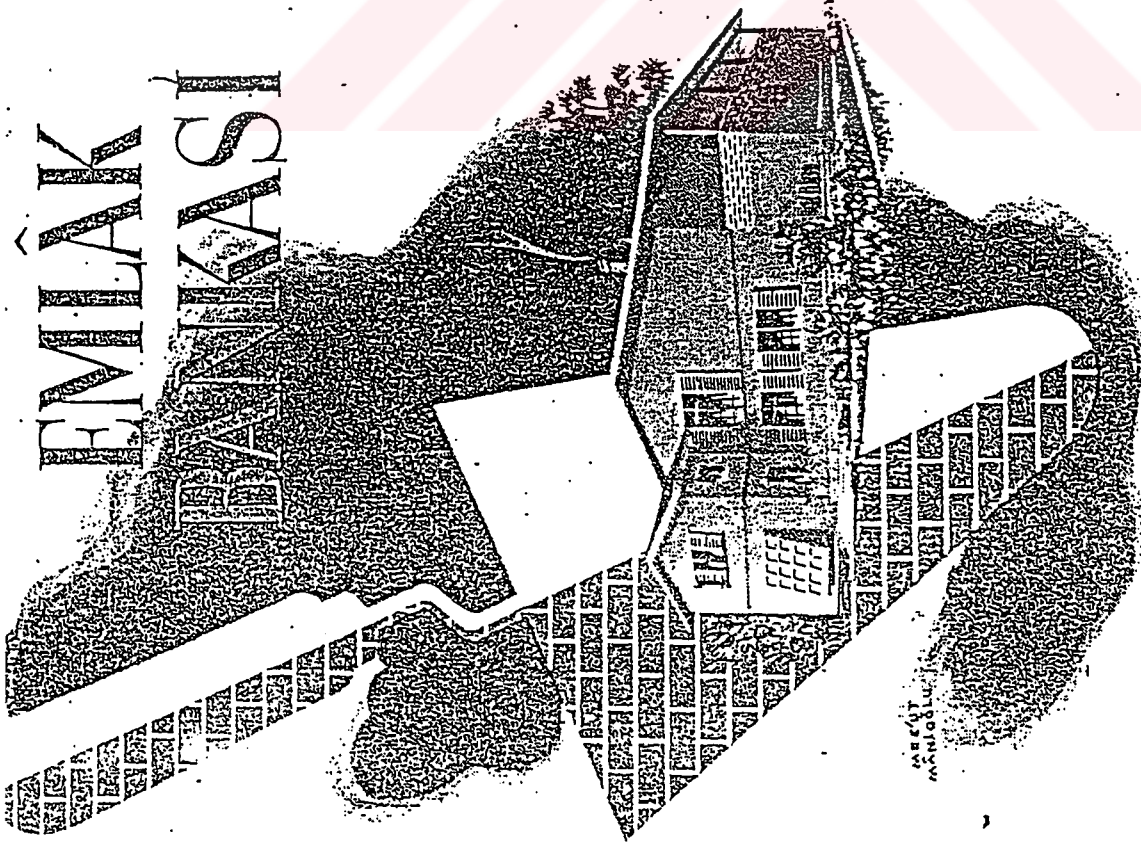


Su, Elektrik ve Havagazi
Levend Sirkeci Otobüs servisi
20 Sene vâde, %1,5 Faiz



Ek 2

Emlak Kredi Bankası'nın Levent ve Koşuyolu Evleri İçin Bastırdığı Broşür



LEVENT ve
KOŞUYOLU
EVLERİ



Sermayesi
TL. 100.000.000

Merkezi: ANKARA

Şubeleri:

ANKARA, İSTANBUL, İZMİR,
BURSA, ADANA, SAMSUN, MALATYA,
ESKİŞEHİR, GAZİANTEP, SİYER,
ANTALYA, AYDIN, BALIKESİR,
DENİZLİ, MANİSA, KAYSERİ, KÖRGE

Alemleri:

İSTANBUL'DA PANGARCI,
İZMİR'DE ÇANKAYA

Yakında açılacak şubeleri:

DIYARBAKIR,
İSTANBUL'DA KADIKÖY
ANKARA'DA YENİŞEHİR

Emlak Bankası

İkramiye Keşideleri

HER AY İV

Ayrıca zengin para ikramiyeleri

Küçük cari ve adeli-Yapı tasarrufu ve En Keşit

Çekilişlerden faydalanırlar

SATIŞ ŞARTLARI

İstanbul'da Levend ve Koşuyolu mahallelerinde yeniden inşa ettirilmekte bulunan evlerin satışı aşağıdaki esas ve şartlar dairesinde yapılacaktır:

1 — Levend ve Koşuyolunda inşa ettirilen evlerin satışında Bankamızda bir küçük cari ev hesabı açılmış bulunan müştelerimize tercih hakkı tanınacaktır.

2 — Tercihle hak kazanabilmek üzere mirasçat sahipleri, işbu broşürde görülp beğendikleri ev tipine talip olduklarına dair usulü gereğince bir talep mektubunu şubelerimize tevdi edecekler ve evlerin mirasçat satış bedeli olarak tesbit edilen tahmini miktarın, broşürümüzde her tip için ayrı gösterilmiş bulunan münayyen bir nisbetini teşkil edecek meblağı açtıracakları bir küçük cari ev hesabına yatıracaklardır.

3 — Küçük cari ev hesaplarına senevi % 2,5 nisbetinde faiz tahakkuk ettirileceği gibi bu hesaplar umumî ikramiya planımızdan faydalanacaktır.

4 — Levend ve Koşuyolu evlerinin, inşaatın ikmalini müteakip tevzii, aşağıdaki esaslar gereğince sıra ve kur'a usulü ile yapılacaktır.

a) Açtırlacak hesapla bulunması icabeden aşgari bakiyeye bu bakiyenin her % 20 si nisbetinde yapılacak fazla tevdiat dahi az nisbette yapılmış tevdiata nazaran sıra bakımından tercih olacaktır.

b) Diğer bir tercih sebebi de paranın Bankada fazla bekletilmiş bulunması olduğundan ilk tasniş Şubat 1953 sonunda olmak üzere üç ayda bir yapılacak tasnişlerde taliplerin sıra vaziyeti tesbit edilecektir.

c) Devre sonlarında yapılan tasnişlerde yapı tasarrufu muamelelerimizde tatbik olunmuş ve paramus miktarına ve Bankaya tevdi zamanına göre hesap olunacak değertendirme emsalinden istifade edilecektir.

d) Evlerin satışa hazır bir vaziyete gelmesi ve kat'i bedellerin taayyün etmesi üzerine her tipde mevcut ev adedini geçmemek üzere müstak yekünların göre sıra esaslı nazarı itibare alınmak suretiyle tasnişe uğrayan talipler arasında kur'a çekilerek evler tevziye tâbi tutulacaktır.

e) Her tipin talipleri ev adedinden fazla olduğu takdirde, tercih sırasına nazaran münayyen adedin üstündeki talipler yedek münamesine tâbi tutulacaklardır. Yani bunlar kur'a namzetleri sırasına itihal edilmiş olanlar arasından ferağat edenler bulunduğu takdirde yine sıra esasına göre bunların yerini girebileceklerdir.

5 — Aşgari hesap bakiyesinin dâiminde tevdiattan bulunmuş talipler ancak tevdiattan aşgari hesap bakiyesine ibtîğ ettiği üç aylık devreden itibaren sıraya girerler.

6 — Parasını kısmen veya tamamen Bankamız çar'i olan talip sahipleri haklarını kaybederler.

7 — Hesap sahiplerinin hesaplarını diğer taliplere devretmeleri kabul olunmayacaktır.

8 — İşyaat bedelinin fazla zühur etmesinden veya inşaatın geç sona ermesinden dolayı Bankaya hiç bir mes'uliyet tevaccüh etmeyeceği gibi evlerin mücbir sebepler tohütunda teslim edilememesinden dolayı da talip sahiplerinin Bankamızdan bir istekte bulunmak hakları yoktur.

9 — Taliplerin küçük cari ev hesabına yatırdıkları parayı inşaatın hitamında kat'i olarak taayyün eden ev bedelini % 25 inden noksan olduğu takdirde bu fark Bankamıza derhal tevdi olunacaktır. Farkı bir hafta zarfında ödemiye müşteleri ev alımı hakkını kaybeder.

10 — Evlere fazla talip bulunması dolayısıyla sıra ve kur'a'nın tatbiki icatısında ev alımıyanlar için bir hak tanınmaz. Ancak; mezkûr işyaatların devamları olarak yaptırılacak üçüncü kısım evlerin satışında bu talipler tercihan sıraya girebileceklerdir.

11 — Yapı tasarrufu müdeleri de Bankaca tayin olunan şartların kabulü halinde Levend ve Koşuyolu evleri satışlarından faydalanacaklardır.

12 — Levend mahallesinde inşa ettirilecek olan evler senevi % 7 faiz ve 12 yılda üçer aylık taksitlerle ödenmek üzere satılacaktır. Faiz üzerinden tahakkuk ettirilecek münamela vergisi müşteriye ait bulunacaktır.

13 — Koşuyolu evleri ise İstanbul'da mukim olanlar tercih edilmek kaydıyla kendisine veya eşine ait meskeni bulunmuş kimsele satılacaktır. Satış bedellerinin % 25 i peşindir. Geri kalanın % 60 ı 15 sene vade % 5 faizle ve üçer aylık taksitlerle, % 40 ı 10 sene müddet % 7 faiz ve münamela vergisi mol sahibine ait olmak üzere keza üçer aylık taksitlerle tahsil olunacaktır.

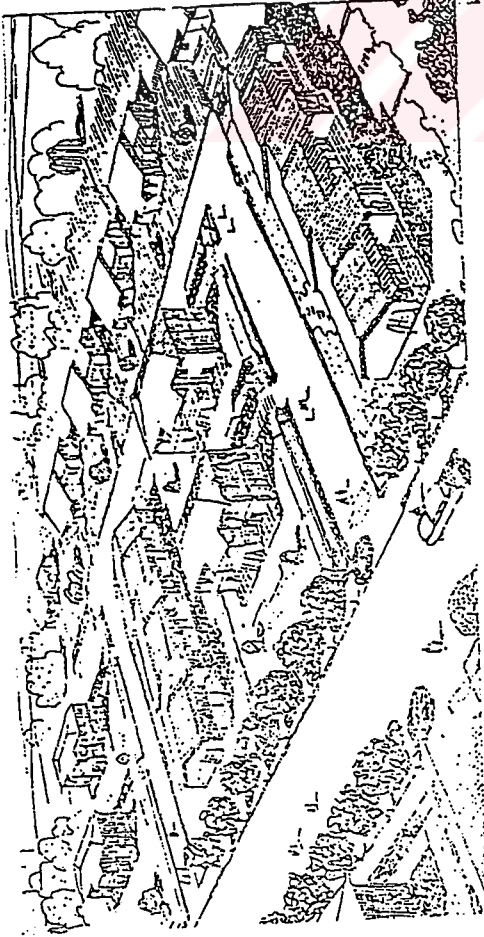
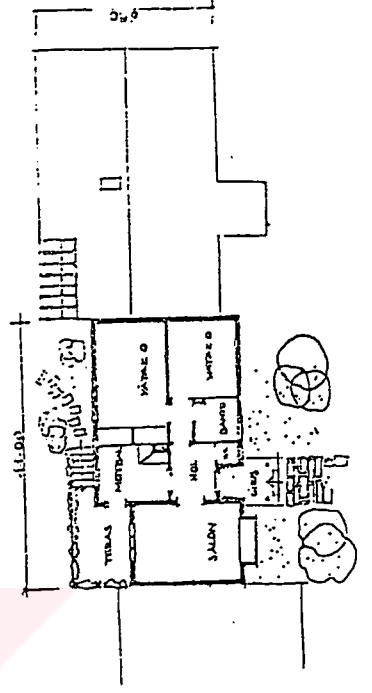
Dükkanlı tiplerde satış bedelinden dükkânı isabet eden kısmı Bankamızca tesbit edilmiş miktar üzerinden % 7 faiz, münamela vergisi, 10 sene müddet ve üçer aylık taksitlerle tahsil olunacaktır. Geri kalan ev bedeli hakkında yukarıdaki maddede hükümün tesviki ve Bankamız usullerine göre münamela yapılacaktır.



Tl. 6.500.-

Bu evü satın alabilmek üzere asgarî tevdiat bakiyesi:

O tipinin terribinde iki yatak odası kullanılan küçük ailelerin ihtiyacı nazarı itibare alınmıştır. Aşağıdaki plânla gözükten mahallerden başka bu ev için taras altında bir kömürlük terip-lenmiştir.



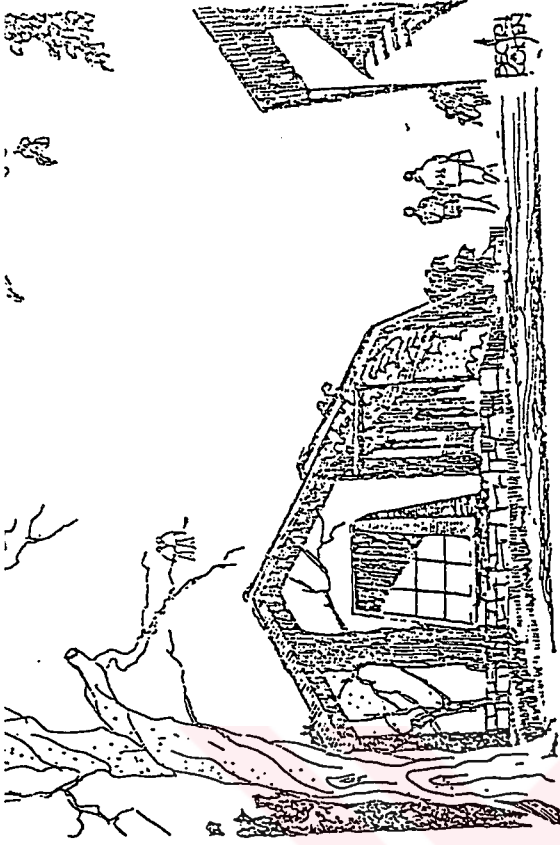
LEVEND MAHALLESİ

Levend mahallesi, Türkiye Emülâk Kredi Bankası tarafından yurd-da girişilen plânın inşaatın murvassafak olmaş bir nümunesini teşkil etmektedir.

Tamamı 1200 ünitelik bir mahalle esas üzerine kurulmuş bulunan bu topluluğun 412 binadan müteşekkül ilk kısmının inşaatına 1949 yılında başlanmış ve 1950 yılında tamamen ihmal olunan evler büyük bir ragbet görmüş ve kısa bir zamanda satılmıştır.

Halen inşaatına başlanmakta bulunan 252 binadan ibaret ikinci kısımın, esas inar plânı çerçevesi dahilinde kalmamak suretiyle muntaka plânı ve bina ev tipleri Bankamız İnşaat Müdürlüğüne giren ihtiyaçlarına cevap verecek modern işkân esasları nazarı itibare alınmak suretiyle hazırlanmış ve vaziyet plânlarının tasmininde küçük mahalle grupları sistemi kabul edilmiştir. Böylece evlerin giriş kapılarının hususî yollara bakması, evlere istenilen cihetin verilmesi, çocukların tehlikesizce oynayabileceği sahne yerler elde edilmesi, otomobillerin emniyetle bırakılabileceği otoparklar tesisi mümkün olmuş ve ayrıca yolların uzunluğundan iktisat edilmiş, trafiğin tehlike noktaları aşırıye indirilmiş ve yeşil sahalar toplu bir halde artırılmıştır.

Binaların plânlarına gelince; bunların tasmininde de bir yenilik olarak gece ve gündüz yaşayan kısımlar, yâni yatak odaları ve tekeruak, esas yaşayan gündüz kısmından terit edilmek suretiyle hall edilmiştir. Bu ayırma çift kahl binalarda, katlarda; tek kahl binalarda ise bir kaç kademe konmak suretiyle elde edilmiştir. Gündüz yaşayan kısımlarda, ayrı ayrı oda böhmeleri düşünülmeşip, bunlar yemek, çamaşır, şömineli istirahat köşeleri olmak üzere büyük bir raum içinde toplanarak hall edilmiştir.

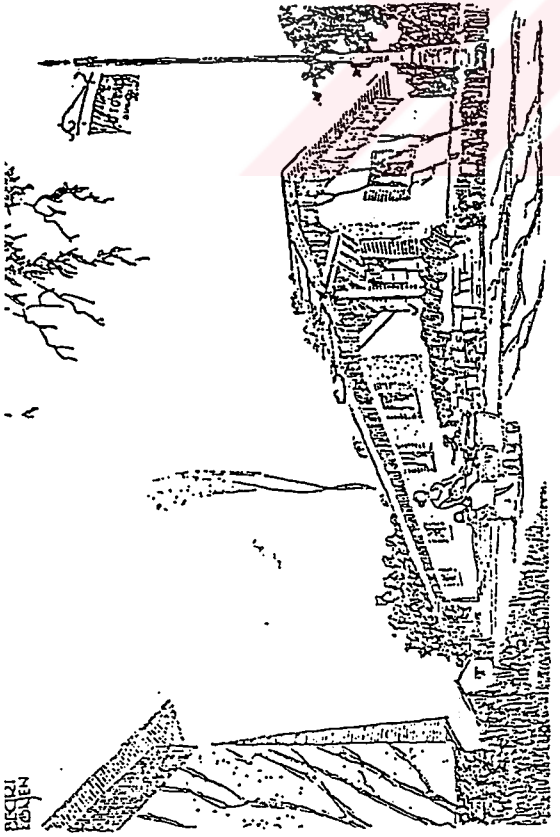
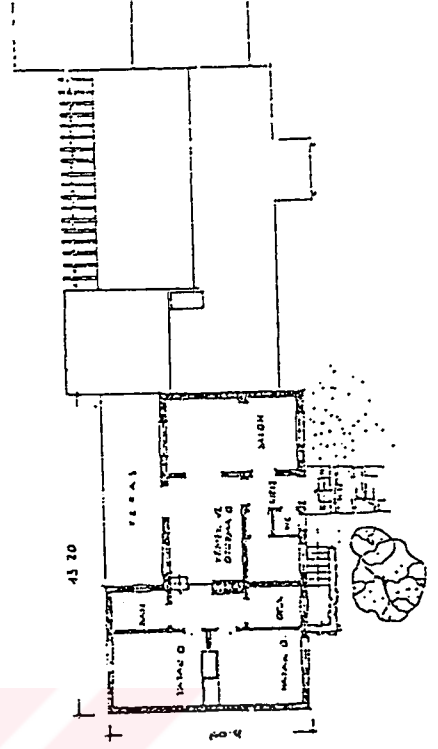


TL. 7.500.-

Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi:

Bu tipin terlinde dahilide iki kademelik seviye farkı yapılmak suretiyle plân araziye inilbak ettirilmiş ve böylece gece ve gündüz yaşanan kısımlar yekdiğerine bağlanmıştır.

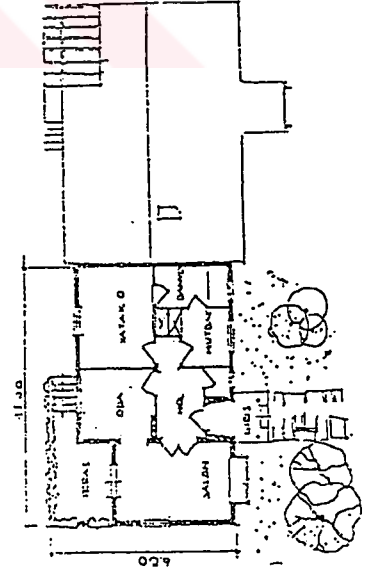
Prese tuğla bir şöminesi, pergolalı tarrası, gömme dolapları, bodrumda kömürlüğü vardır.



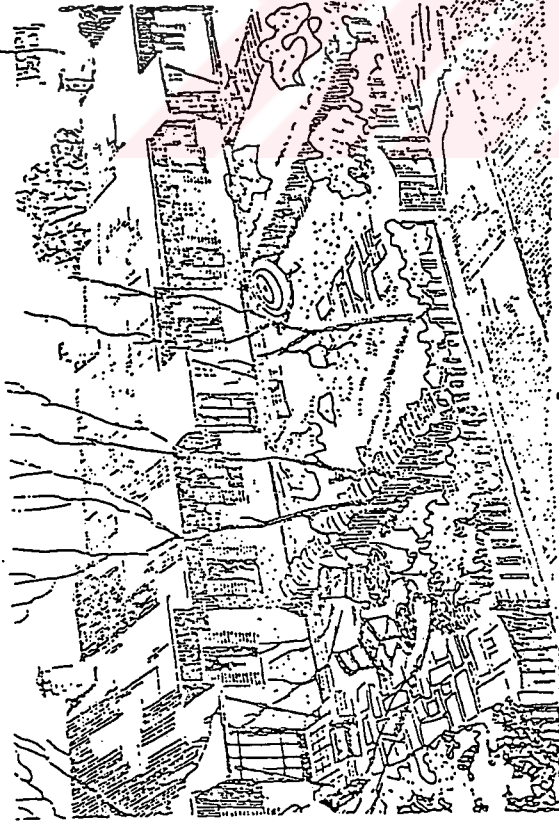
TL. 6.500.-

Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi:

Bu tipin terlinde O tipinde olduğu gibi üç odadan ibarettir. O tipi ile farklı odalardan birinin, istenildiği takdirde salon grubuna ilâve edilebilmesidir. Diğer hususlar O tipi gibidir.



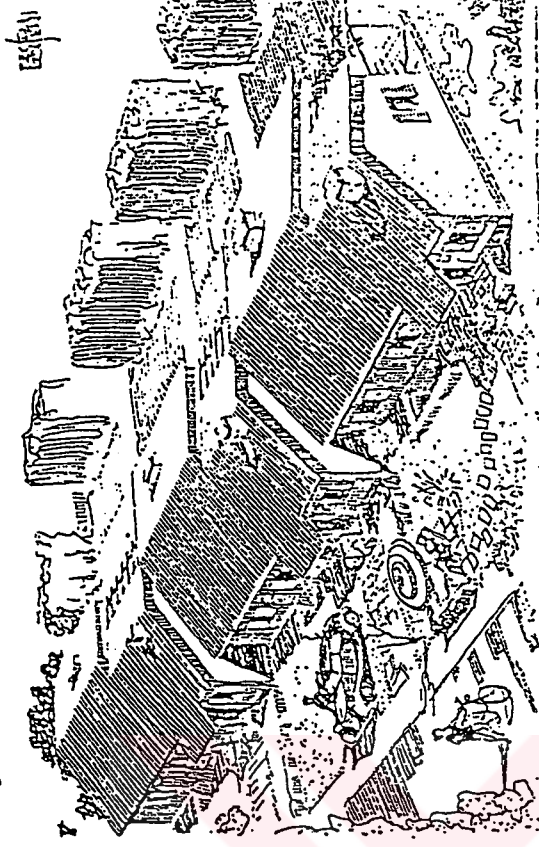
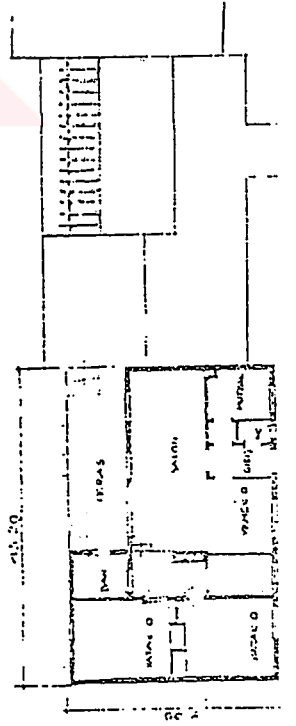
Levend



Tip: C

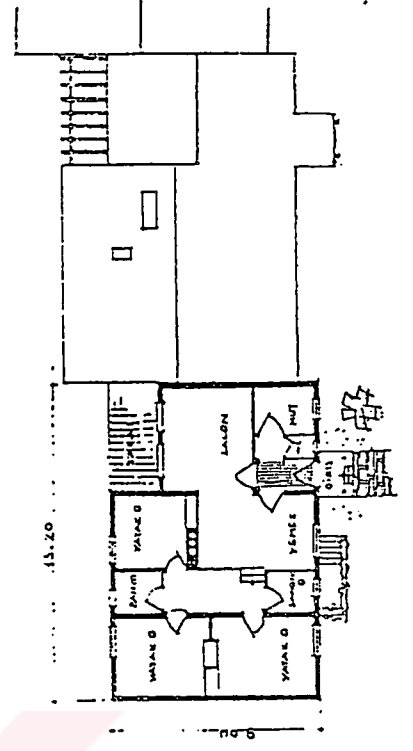
Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi: TL. 7.500.-

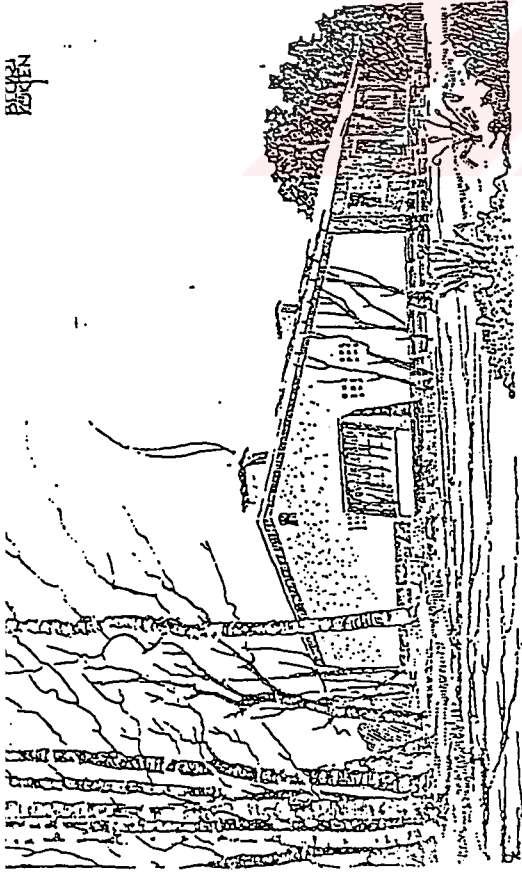
Bu tip A. tipinin bir varyantı olup, şöhretine kısmı daha ehemmiyetle tebarüz ettirilmiştir.



Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi: TL. 8.000.-

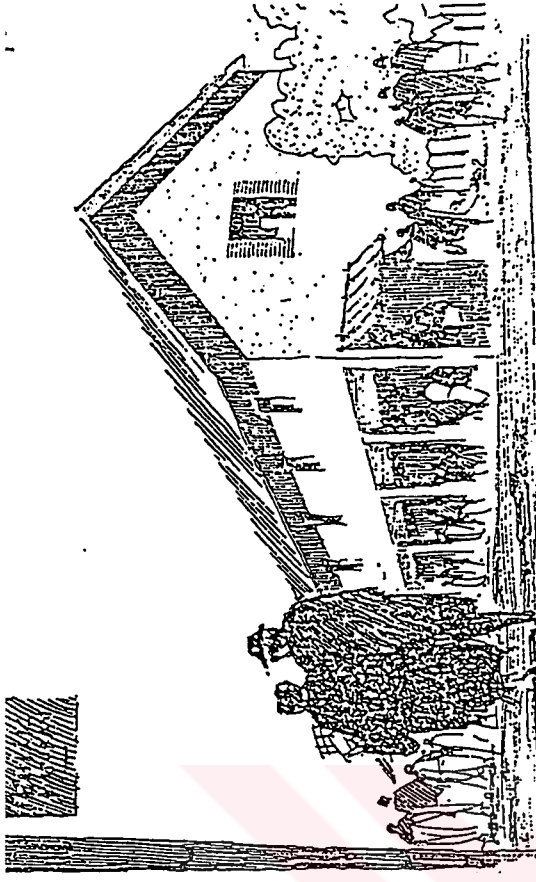
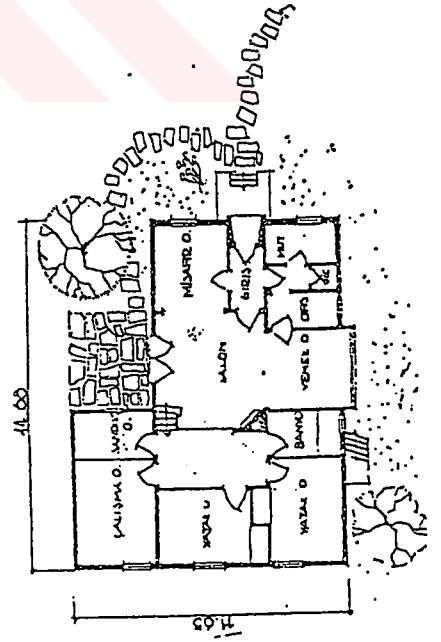
Bu tip A. tipi esasları dahilinde teriplenmiş olup yatak odaları adedi artırılmıştır.





Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi: TL. 10.500.-

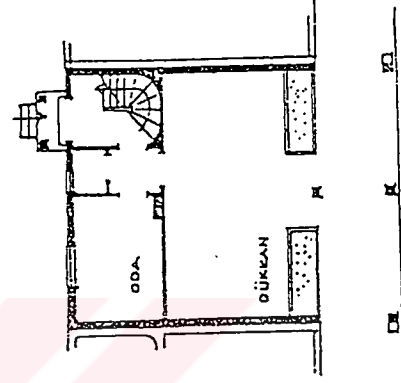
Bu tip A. tipi esasları dahilinde ter-
tipleşmiş olup gündüz kısmına, bir
çalışma odası; gece kısmına büyük
bir yatak odası daha ilâve edilmiştir.
Ayrıca çatı içi kullanılabilir şekildedir.
Şöminesi, iç kademeleri, pergolalı
tarası, kömürlüğü vardır.



Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi: TL. 6.500.-

DÜKKANLI EVLER

Bu tip, Levendde halen mevcut dükkanlı ev tipinin aymdır.



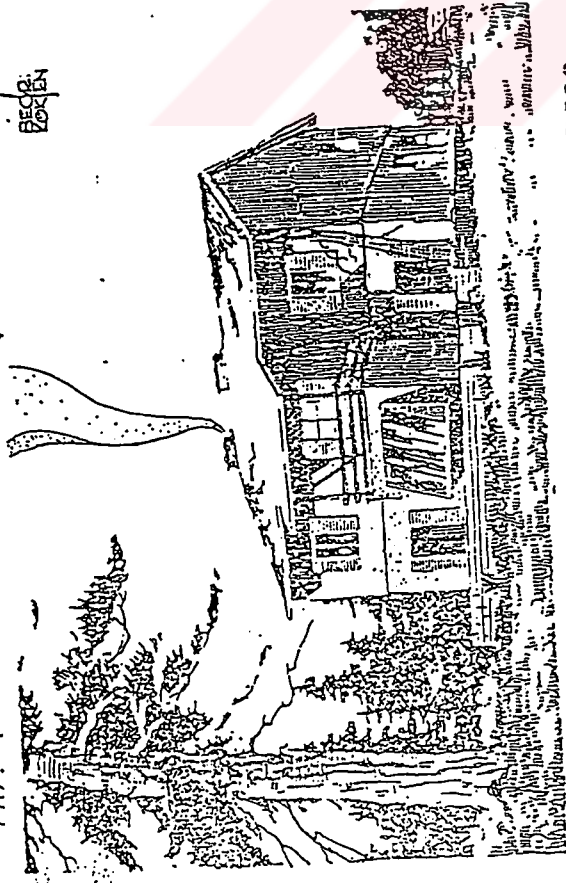
ZEMİN KATI

BİRİNCİ KAT

Levend

BESBA
KONEN

Tip: I

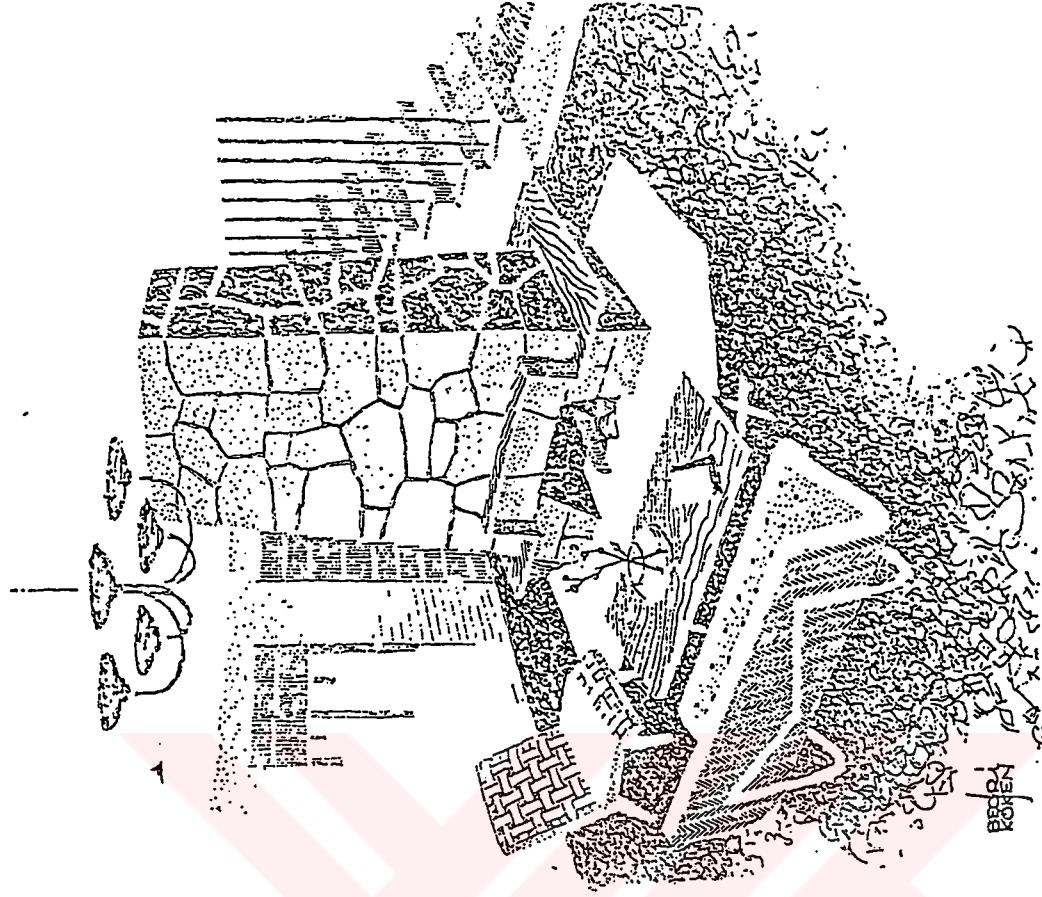
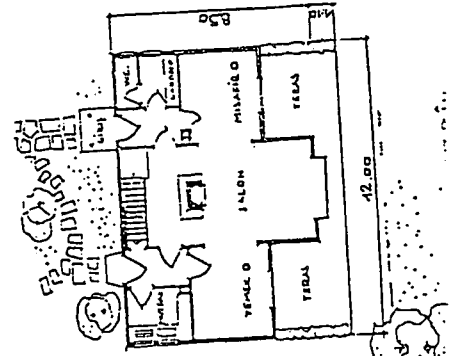
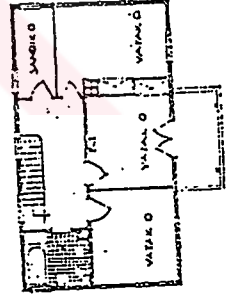


TL. 10.500.-

Bu evi satın alabilmek üzere asgari tevdiat bakiyesi:

Bu tip, münferit, iki katlı olup, gece yaşanan kısım üst kata yerleştirilmiş- tir. İç görünüşü, yanda gözüktüğü şekildedir. Ortada bir şöminesi vardır. Hususiyeli, üst ve alt katın yekdiğenden ayrılabılır şekilde olmasındır. Şöminesi, balkonlu, tarasları, bodrum- da kömürlüğü vardır.

İKİNCİ KAT PLANI

BESBA
KONEN

YANGIN — NAKLIYAT — HAYAT — KAZA
sigortalarınız için

G Ü V E N

TÜRK ANONİM SİGORTA ŞİRKETİ
emrinizdedir.

Sermaye ve ihtiyatları TL. 11.000.000
Sümerbank Binası Galata

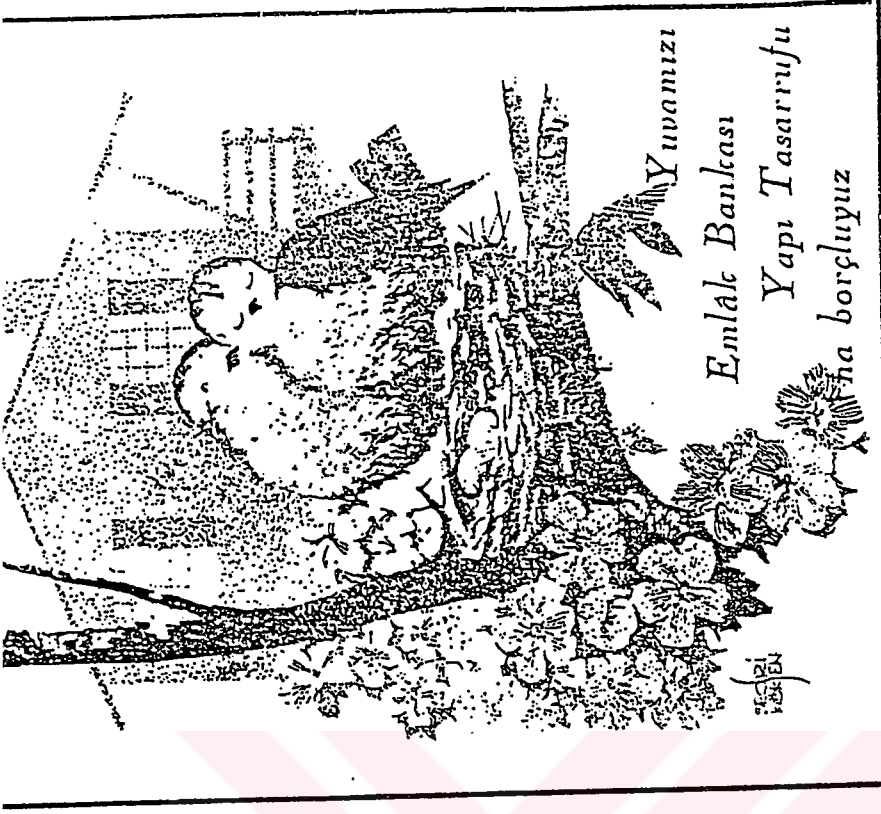
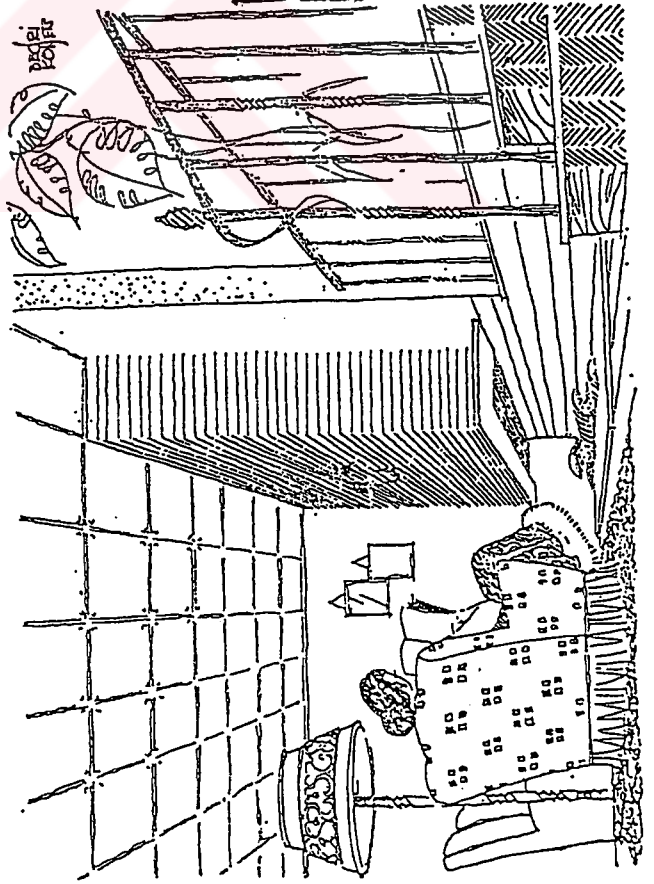


TL. 12.000.-

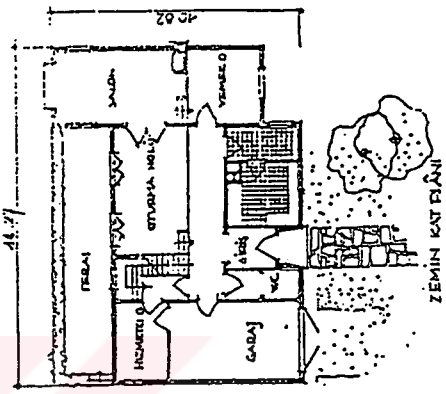
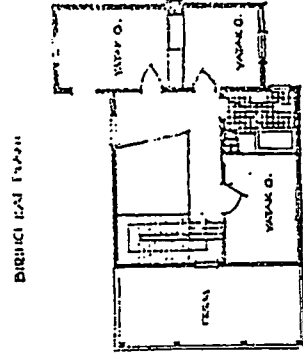
Bu evi satın alabilmek üzere usgari tevdiat bakiyesi:

Azdır.

Bu tip I. tipli programında olup ayrıca iki katlı,
iç görünüş geniş bir holü, balkonu ve garajı vardır.



Yuvamızı
Emlak Bankası
Yapı Tasarrufu
na borçluyuz



Tip: K Planı

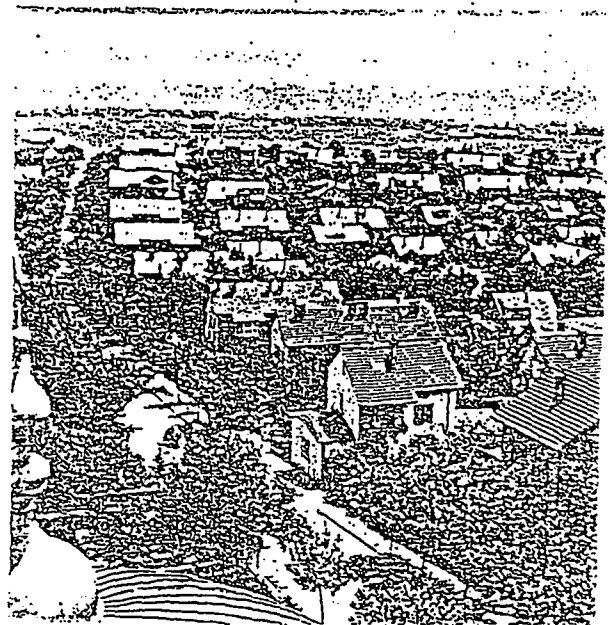
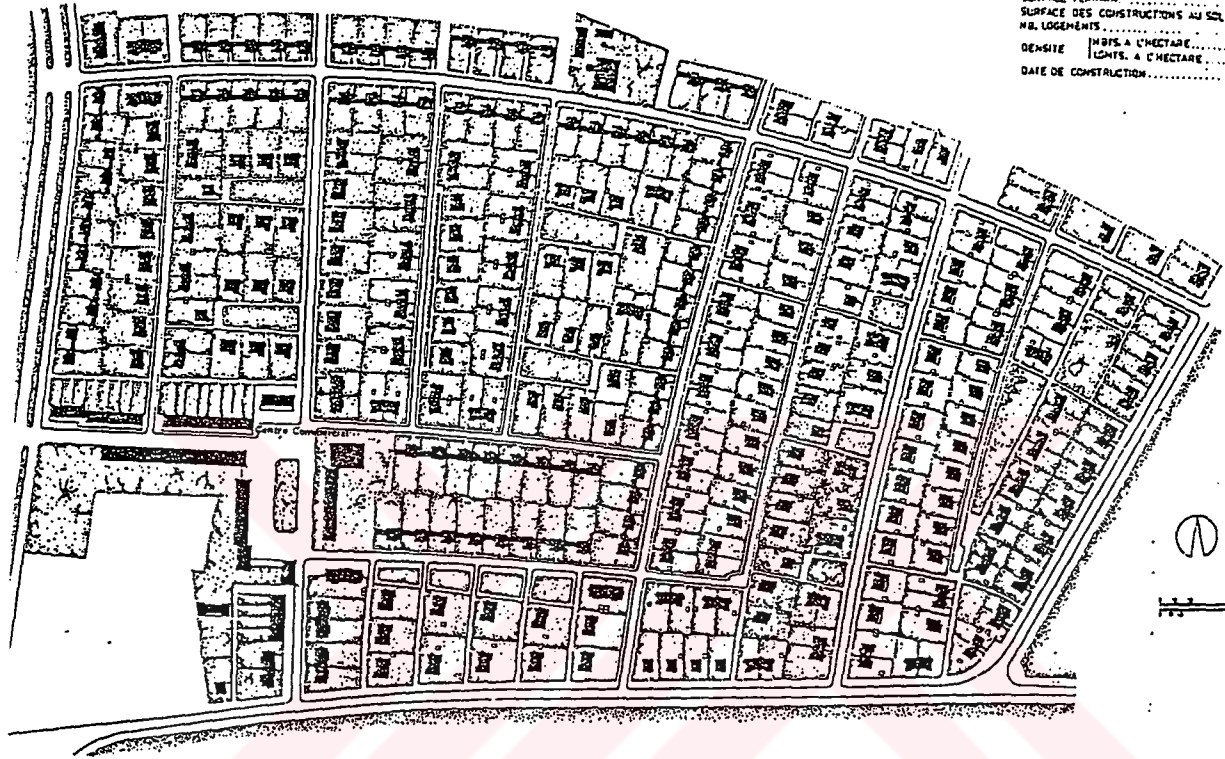
ISTANBUL "LEVENT" (1-2-3-4)

"Levend,, I-II-III-IV mahalleleri
Plan général des 4 parties de "Levend,,
Général plan of four parts of "Levend,,

Arazi yüz ölçümü	
Surface terrain	
Arca of the plane	93 Ha
Arazi zemin sathında yapı işgal sahası	
Surface zâtle du sol	
Built surface of the land	94 365 M ²
Mesken adedi	
Nb. Logements	
Number of dwellings	1360
Hektar başına nüfus	
Hbts. à l'Ha	
Inhabitants per Ha.	75
Hektar başına mesken	
Logts. à l'Ha.	
Dwellings units per Ha	15
Tarih	
Date	1947 -1958

ISTANBUL Groupe d'habitation "Levend, 1ere partie
 LEVEND Housing group of "Levend, first part

SURFACE TERRAIN 314
 SURFACE DES CONSTRUCTIONS AU SOL: 32,701M²
 NB. LOGEMENTS 411
 DENSITE' MOYENNE A L'HECTARE 13
 DATE DE CONSTRUCTION 1942-51



İSTANBUL

LEVEND

*Levend, I mahallesi

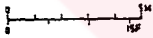
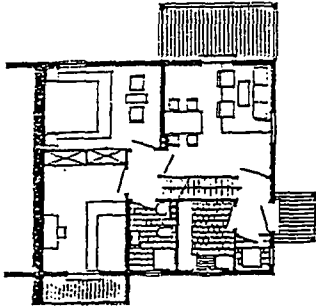
Groupe d'habitation *Levend, 1ère partie

*Levend, first part, Housing group

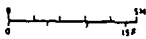
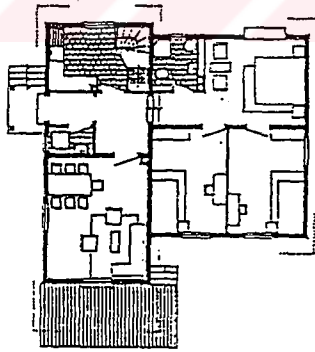
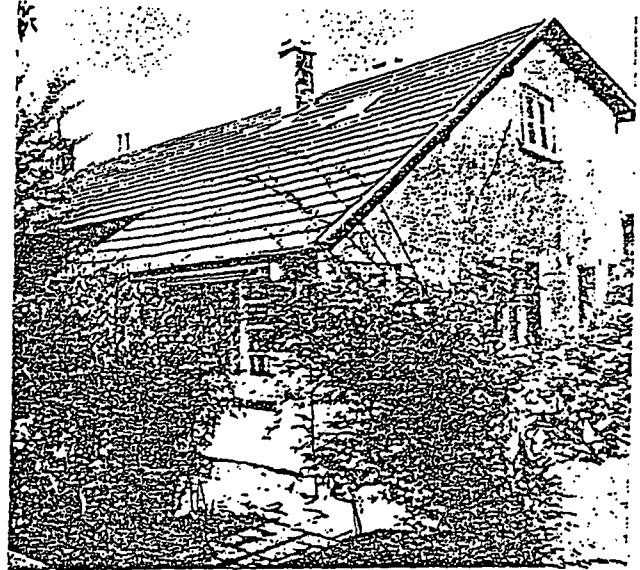
Arazi yüz ölçümü	
Surface terrain	
Arca of the plane	31 Ha *
Arazi zemin sathında yapı işgal sahəsi	
Surface zâtle du sol	
Built surface of the land	33747 M²
Mesken adedi	
Nb. Logements	
Number of dwellings	411
Hektar başına nüfus	
Hbts. à l'Ha	
Inhabitant's per Ha.	66
Hektar başına mesken	
Logts. à l'Ha.	
Dwellings units per Ha	13
Tarih	
Date	1949 - 1951

ISTANBUL "LEVEND" I

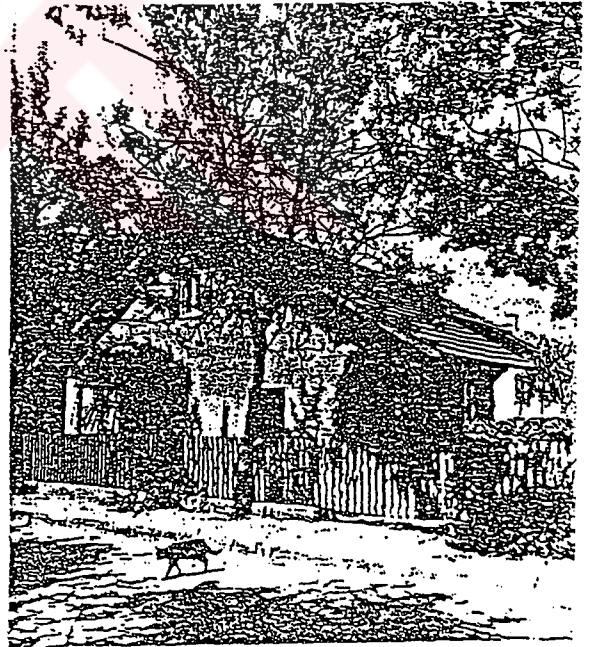
Groupe d'habitation "Levend, 1ère partie"
"Levend, first part, Housing group"



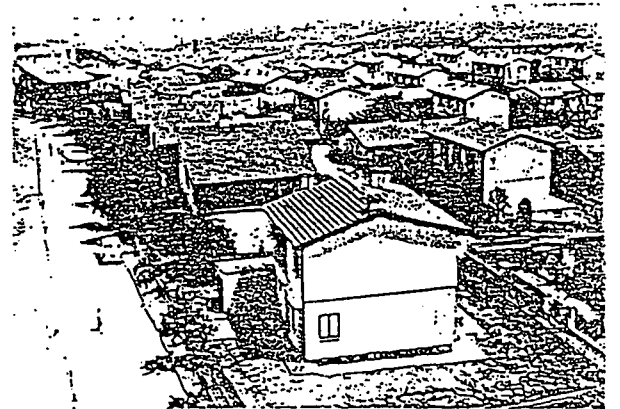
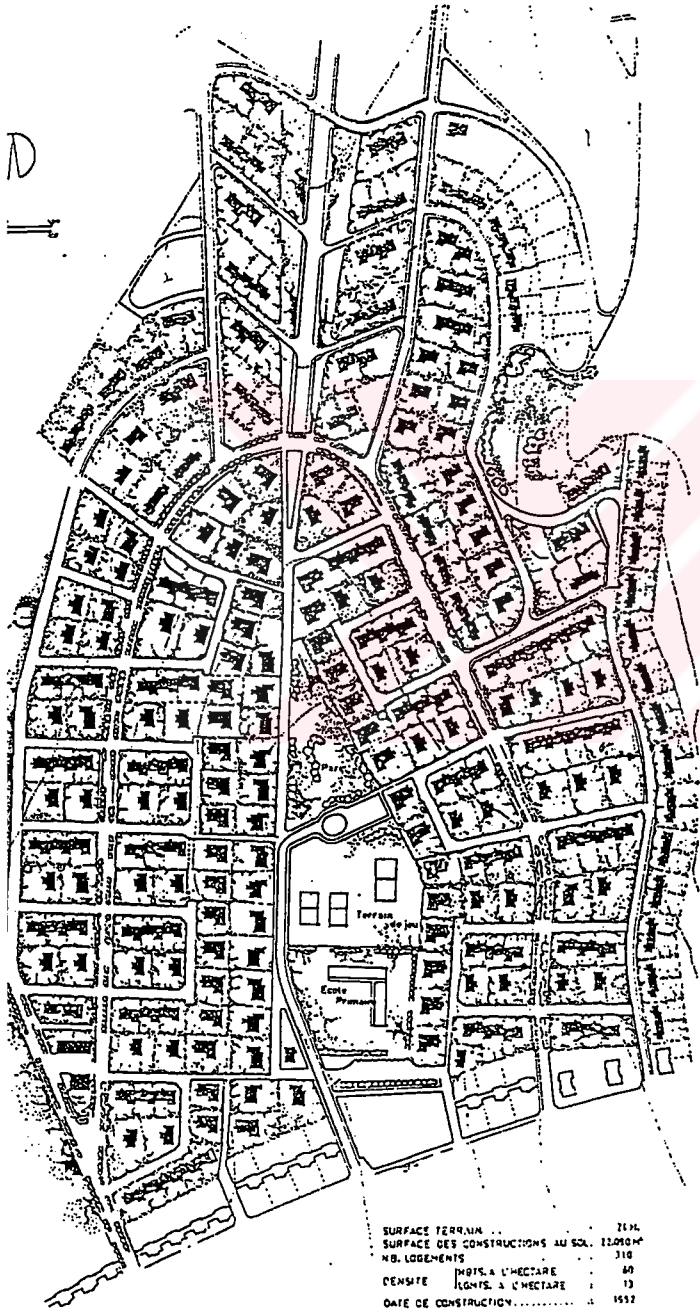
TYPE B
72 m²



TYPE C
90 m²



"LEVEND" II



İSTANBUL

"Levend, II mahallesi

Groupe d'habitation "Levend, 2 e partie

Housing group of "Levend, second part

Arazi yüz ölçümü

Surface terrain

Arca of the plane

24 Ha

Arazi zemin sathında yapı işgal sahası

Surface zâtle du sol

Built surface of the land

22090 M²

Mesken adedi

Nb. Logements

Number of dwellings

310

Hektar başına nüfus

Hbts. à l'Ha

Inhabitants per Ha.

60

Hektar başına mesken

Logts. à l'Ha.

Dwellings units per Ha

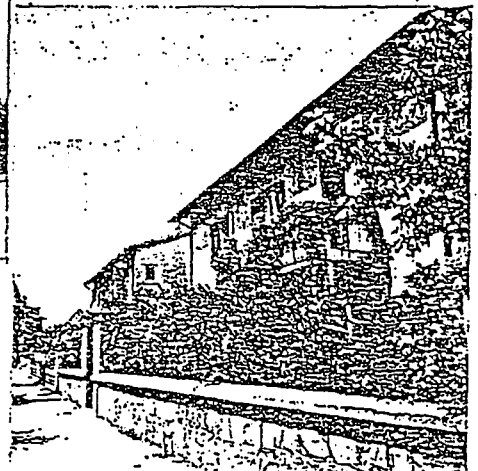
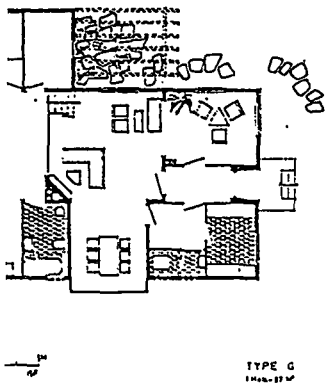
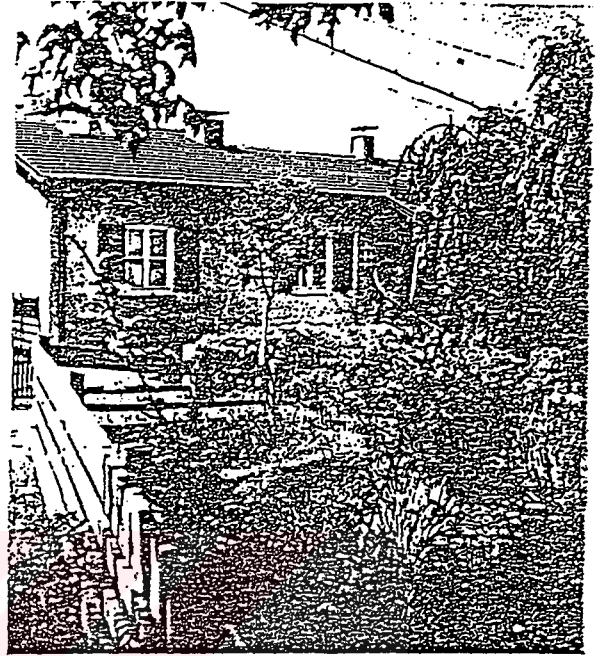
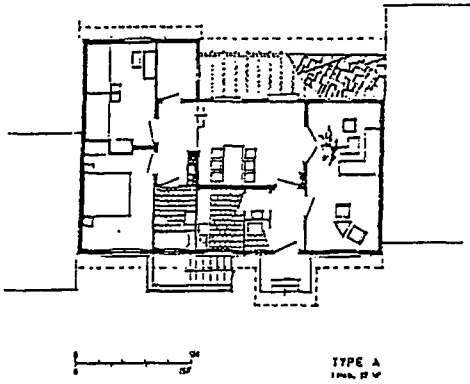
13

Tarih

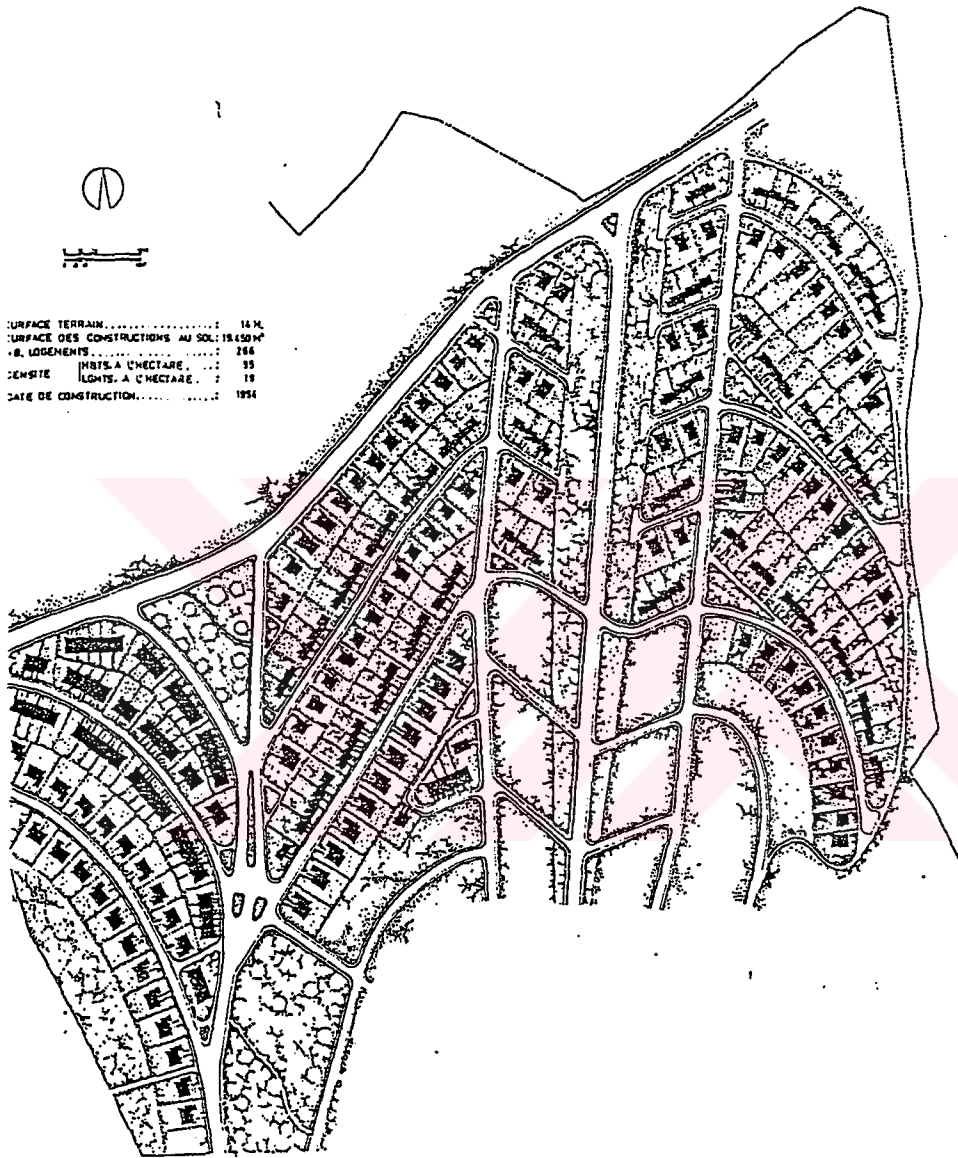
Date

1952

CITY OF CHICAGO - PLANS



"LEVEND" III



SURFACE TERRAIN.....	14 H.
SURFACE DES CONSTRUCTIONS AU SOL: 19.450M ²	
N. LOGEMENTS.....	266
DENSITE' LOGTS. A L'HECTARE.....	33
DATE DE CONSTRUCTION.....	1954



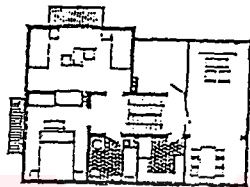
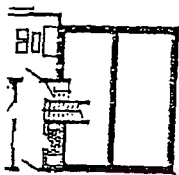
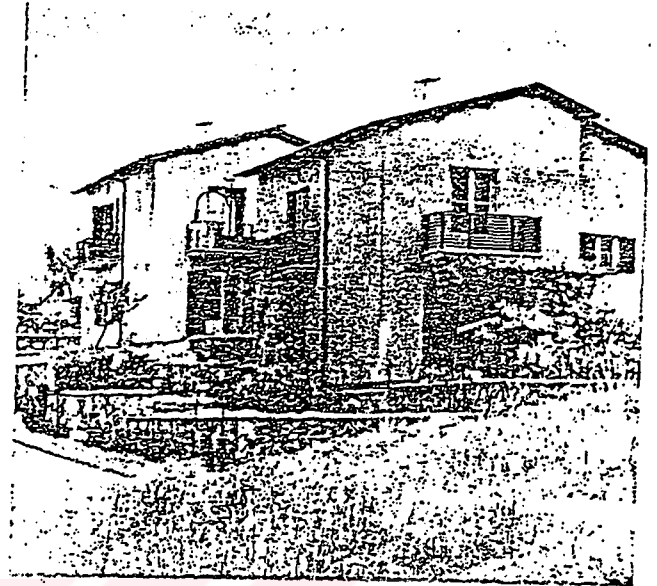
İSTANBUL

*Levend, III mahallesi
 Groupe d'habitation *Levend, 3 e partie
 *Levend, third part, housing group

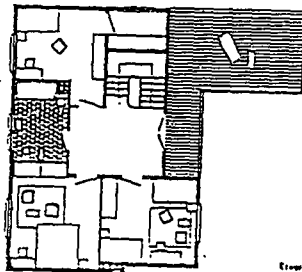
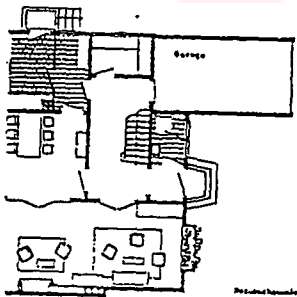
Arazi yüz ölçümü	
Surface terrain	
Arca of the plane	14 Ha
Arazi zemin sathında yapı işgal sahası	
Surface zâtle du sol	
Built surface of the land	19450 M ²
Mesken adedi	
Nb. Logements	
Number of dwellings	266
Hektar başına nüfus	
Hbts. à l'Ha	
Inhabitants per Ha.	95
Hektar başına mesken	
Logts. à l'Ha.	
Dwellings units per Ha	19
Tarih	
Date	1954

ISTANBUL "LEVEND" III

Groupe d'habitation
Housing group



TYPE G
14.40 x 12.00

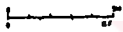
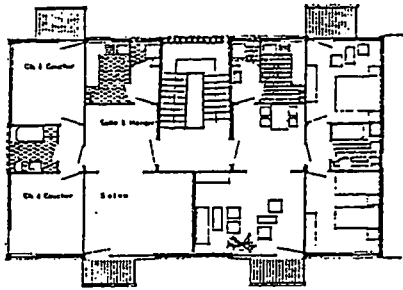


TYPE M
14.40 x 12.00

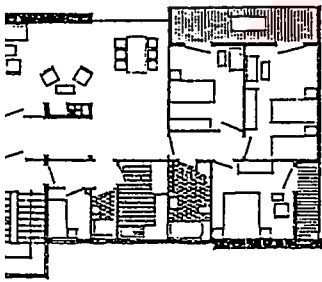
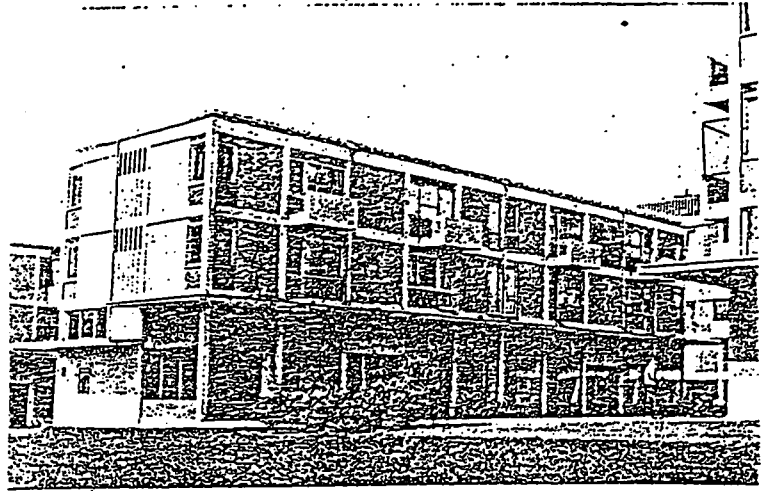


ISTANBUL

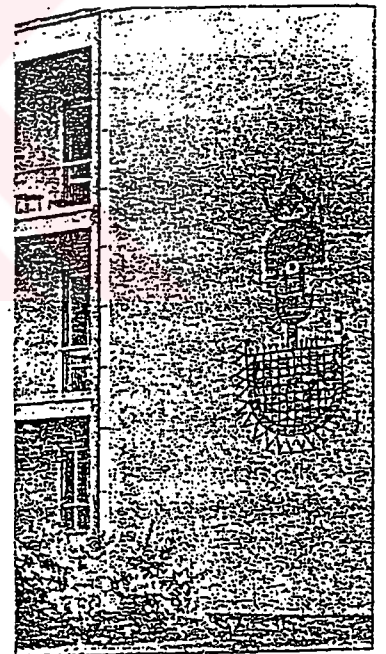
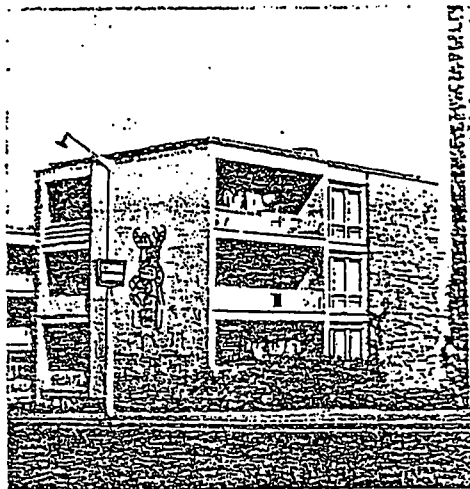
"LEVEND" IV



TYPE B
1/4" = 1'-0"



TYPE D
1/4" = 1'-0"



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 07.07.1976

Doğum yeri Edremit/Balıkesir

Lise 1991-1994 Özel Türk Koleji

Lisans 1995-2000 Doğu Akdeniz Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2000-2003 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Yapı Programı

Çalıştığı kurum(lar)

2000-2001 Özpınar Mimarlıks

2001-2002 Flash Trade Ltd.Şti.

