

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Ulaşımına Bağlı Olarak
Merk. Olup. ve Gelişmesi

İlknur Karakaş

Yüksek Lisans Tezi

151
482

TC
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

20000 TL

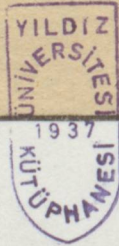
ULAŞIMA BAĞLI OLARAK
MERKEZLERİN OLUŞMASI VE GELİŞMESİ
İSTANBUL-E-5 (DOĞU YAKASI) PROJESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
KENT PLANCI İLKNUR KARAKAŞ

İSTANBUL-1990

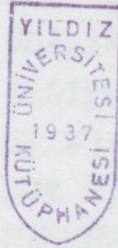
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
GENEL KİTAPLIĞI

Kot : R 151 / 482
Alındığı Yer : Fen Bilimleri Enst.
Tarih : 1/4/1992
Fatura :
Fiatı : 20.000.-TL
Ayniyat No : 1/3
Kayıt No : 48312
UDC : 711
Ek : 12 harita



TC
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ULAŞIMA BAĞLI OLARAK
MERKEZLERİN OLUŞMASI VE GELİŞMESİ
İSTANBUL-E-5 (DOĞU YAKASI) PROJESİ



YÜKSEK LİSANS TEZİ
KENT PLANCI İLKNUR KARAKAŞ

İSTANBUL-1990

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	1
SUMMARY.....	1
GİRİŞ.....	1
1. METROPOL MERKEZLERİ.....	1
1.1. MERKEZ KAVRAMI.....	1
1.2. MERKEZLERİN OLUŞUM VE GELİŞİMİ.....	3
1.2.1. OLUŞUM VE GELİŞİM KURAMLARI.....	5
1.2.1.1. KONSANTRİK ZONİNG.....	5
1.2.1.2. ULAŞIM AĞINA BAĞLI EŞ MERKEZLİ GELİŞME KURAMI.....	6
1.2.1.3. İŞİNSAL ZONİNG.....	7
1.2.1.4. ÇOK MERKEZLİ GELİŞME KURAMI.....	8
1.2.1.5. MERKEZİ MEVKİLER KURAMI.....	9
1.2.2. MERKEZLERİN OLUŞUM VE GELİŞİMİNDE ULAŞIMIN ROLÜ.....	10
1.3. GÜNÜMÜZ MERKEZLERİNDE YAŞANILAN SORUNLAR.....	12
1.4. MERKEZLERDEKİ SORUNLARA ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	14
1.4.1. DESENTRALİZASYON.....	14
1.4.1.1. DESENTRALİZASYON ALTERNATİFLERİ.....	16
1.4.1.2. DESENTRALİZASYONDA ULAŞIMIN ROLÜ.....	17
1.5. DÜNYA METROPOL MERKEZLERİNDE DESENTRALİZASYON ÇALIŞMALARI.....	18
1.5.1. ABD'DE YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	19
1.5.2. ALMANYA'DA YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	20
1.5.3. AVUSTURYA'DA YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	20

1.5.4. FRANSA'DA YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	22
1.5.5. İSVEÇ'TE YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	22
1.5.6. TÜRKİYE'DE YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	23
1.6. BÖLÜM SONUÇLARI.....	24
2. İSTANBUL METROPOLÜ	
2.1. İSTANBUL METROPOLÜNÜN ÜLKE VE İÇİNDEKİ YERİ....	25
2.2. İSTANBUL METROPOLÜNÜN GELİŞİMİ.....	27
2.2.1. METROPOLÜN GELİŞİMİ.....	27
2.2.2. MERKEZİ İŞ ALANI (MİA) GELİŞİMİ.....	29
2.2.3. DOĞU YAKASI'NIN GELİŞİMİ.....	32
2.3. İSTANBUL METROPOLÜ GELİŞME POLİTİKALARI.....	33
2.4. İSTANBUL METROPOLÜ ULAŞIMI.....	37
2.4.1. ULAŞIM SORUNLARI.....	39
2.4.2. ULAŞIM PROJELERİ.....	41
2.5. BÖLÜM SONUÇLARI.....	43
3. E-5 KORİDORU (DOĞU YAKASI) PLANLAMASI.....	44
3.1. E-5 KORİDORU(DOĞU YAKASI) PLAN VERİLERİ.....	44
3.1.1. DOĞU YAKASI ALT BÖLGELERİ VE HİTERLANDLARA BAĞLI MERKEZLER HİYERARŞİSİNİN KURULMASI	44
3.1.2. İŞYERİ-KONUT İLİŞKİSİNİN KORUNMASI.....	47
3.1.3. ULAŞILABİLİRLİK.....	47
3.1.4. ELDE EDİLEBİLİRLİK.....	48
3.2. E-5 KORİDORU (DOĞU YAKASI)YERLEŞME ALTERNATİFİ.	51
3.2.1. KADIKÖY HİTERLANDI.....	51
3.2.2. KÜÇÜKYALI-MALTEPE HİTERLANDI.....	53
3.2.3. KARTAL-PENDİK HİTERLANDI.....	53
3.3. UYGULAMA POLİTİKALARI.....	54
3.4. BÖLÜM SONUÇLARI.....	57
4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	58
KAYNAKÇA.....	
ÖZGEÇMİŞ.....	

hiyerarşinin merkezde yığılması ile belli bir gelişme içine girmiştir.

Ulaşım olanaklarının gelişmesiyle batı yakasında yoğunlaşan nüfus ve merkezî işlevlerin doğuya kayması gözlemlenmektedir. Doğu Yakası ile Batı Yakası arasında ki dengeyi sağlamak ve tarihi merkezi yükünü hafifletmek amacıyla desentralizasyonun gerekliliği görülmüş ve özellikle 2-3 km. yarıçaplı Doğu Yakası'nda ki merkezî fonksiyonların proje alanına taşınması yapılmıştır.

ÖZET

İnsanlar toplum yaşantısının başlamasından itibaren gereksinimlerini karşılayabilecekleri, toplanabilecekleri ortak bir mekan arayışı içine girmişlerdir. Önceleri pazar niteliği taşıyan bu toplanma merkezi, yerleşmenin en kolay ulaşılabilir bölgesi olan ulaşım sisteminin odağı etrafında oluşmaya başlamış, zamanla ulaşım, iletişim ve sanayinin gelişmesiyle izlenen sosyo-ekonomik değişimler merkezlerin fiziksel yapısında etkilemiştir. Merkez mekanı, özellikle önemli ulaşım aksları boyunca bir gelişme göstermeye başlamıştır.

Merkezlerde ki gelişme paralelinde artık eski yapı gereksinimleri karşılayamaz hale gelmekte ve beraberinde birçok sorunlar getirmektedir. Hemen tüm dünya ülkelerinde yaşanan bu süreç içinde ortaya çıkan sorunlara çözüm bulmak, tarihi merkezin yükünü hafifletmek amacıyla bu mekanda kalması zorunlu olmayan faaliyetlerin başka mekana yerleştirilmesi ve yeni merkezler arayışına gidildiği gözlenmektedir, özellikle önemli ulaşım aksları yeni merkezin yerinin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Desentralizasyon adını verdiğimiz bu olgu belli bir hiyerarşik düzen içinde yeni merkez mekanlarının oluşturulması ve işlevlerin dağıtılmasıdır.

Dünyada izlenen bu olgunun ülkemiz metropollerinde de benzer bir şekilde yaşandığı görülmektedir. Sanayileşmeye bağlı olarak metropolleşmenin ve merkeze yığılmanın arttığı metropollerden biri ülkemizin birinci derece karar, denetim merkezi olan İstanbul'dur. İstanbul merkezi tarihi yarımada da konumlanmış geleneksel bir yapıya sahip iken hizmet faa-

liyetlerinin merkezde yığılması ile belli bir gelişme içine girmiştir.

Ulaşım olanaklarının gelişmesiyle batı yakasında yoğunlaşan nüfus ve merkezi işlevlerin doğuya kaydığı gözlenmektedir. Doğu Yakası ile Batı Yakası arasında ki dengenin sağlanması ve tarihi merkezin yükünün hafifletilmesi amacıyla desentralizasyonun gerekliliği görülmüş ve özellikle E-5 karayolunun Doğu Yakası'nda ki önemide dikkate alınarak proje çalışmaları yapılmıştır.

Tez çalışmasının amacı merkezlerin oluşum ve gelişiminde özellikle ulaşım faktörünün etkilerini saptayarak, merkezlerin geliştirilmesi, sorunların çözümünde ki rolünü ve dünyada ki çalışmaların İstanbul metropolündeki geçerliliğinin test edilerek yeni merkez arayışları için yapılan projelerin irdelenerek alternatif merkezin neresi olabileceğinin saptanmasıdır. Bu amaç doğrultusunda;

Birinci bölümde genel olarak merkez kavramı, oluşumu, tarihsel süreç içinde gelişimi, gelişme modelleri, merkezlerde karşılaşılan sorunlar ve sorunlara çözüm amacıyla dünyada yapılan çalışmalar ulaşım faktörü dikkate alınarak incelenmiş, ulaşımın rolü saptanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölüm, İstanbul örneğini kapsamakta, İstanbul'un ve MİA'nın gelişimi, ulaşımın rolü üzerinde durulmakta, özellikle İstanbul'u dünya merkezi yapmayı amaçlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yatırım politika ve projeleri incelemeler Doğu Yakası'nın ve ulaşımın bu yatırım projelerinde ki yeri incelenmekte, E-5 koridoru(Harem-Gebze) projesi irdelenerek, geçerliliği ve yeni merkez arayışları, yeni merkezin nereleri olabileceği üzerinde durulmaktadır.

Son bölüm, tüm verilerin değerlendirilerek bir sonuca bağlanmasından oluşmaktadır.

metropolises where the process of becoming a metropolis and the concentration in the center is increased due to industrialization. Istanbul's center was located in the historic peninsula. But with the decentralization that took place in the services sector, it entered into a specific development process.

With the improvement in the transportation the population and the central functions which were concentrated in the Western part began to move to the Eastern part. Decentralization was very essential in order to take some of the pressures off the historic peninsula and to establish a balance between the Eastern and the Western parts. For this purpose...

SUMMARY

Since the beginnings of the communal living, people had been in search for a common space where they can gather and meet their needs. These gathering places which initially functioned as market places, were located at the most accessible points of the settlements, at the focus of the transportation network. In time however, the socio-economic changes due to the developments in communications and industry affected the physical structure of these centers. These centers have started to develop along the important transportation routes.

The existing developments become insufficient to the needs arising in parallel to the development of the centers, thus many problems arise. In order to find solutions to the problems that arise from this process, experienced in many countries, it is observed that the functions which do not essentially need to stay in the centre are transferred to other spaces and new centers are created. In determining the location of these centers, important transportation routes play a crucial role. This phenomenon- which we call decentralization- in the creation of new centers and the distribution of functions in space within an hierarchic order.

This phenomenon observed in the world is also experienced in the metropolises of our country. Istanbul is one of the

metropolises where the process of becoming a metropoli's and the concentration in the center is increased due to industrialization. Istanbul's center was located in the historic peninsula. But with the concentrations that took place in the services sector, it entered into a specific development process.

With the improvements in the transportation the population and the central functions which were concentrated in the Western End began to move to the Eastern End. Decentralization was seen essential in order to take some of the pressures off the historic peninsula and to establish a balance between the Eastern and the Western Ends. For this purpose projects were undertaken especially taking into account the importance of the E-5 state highway in the Eastern End.

The purpose of this study is to determine the effects of transportation on the evolution and development of centers, and its role in the solution of the problems. This study also aims to determine where the alternative center can be located by testing the validity of other examples in the world for Istanbul and by analyzing the project already undertaken in search for a new center in Istanbul.

For this purpose, in the first chapter, the notion of center in general, its evolution and development, in history, models for its development, its problems and the studies done in other countries for solving these problems were examined with a special emphasis on transportation and the role of transportation was analyzed.

The second chapter focuses on Istanbul and examines the development of Istanbul and its Central Business District, and the role of transportation in this development. The investment policies and projects of the Municipality of Greater Istanbul which aims to make Istanbul a world city are given a special emphasis. The place of the Eastern End and transportation within these investment projects are examined. The E-5 corridor is analyzed and its validity is assessed.

and alternative locations for a new center are discussed. In the final section a conclusion is reached in the light of all data.

İçiş ve ulaşım olanaklarının artmasıyla dış kesimden mer-
keze doğru akını başlatmıştır. Artık geleneksel merkez işti-
yaç cevap veremediği, tarihi dokusunu kaybeden ulgün so-
syal bir yapıya dönüşmüştür. Özellikle şehir merkezlerinde ulaşım
çok yoğunlaşmış ve mevcut ulaşım ağı yetersiz kalmıştır. Ar-
tık tek merkezli yapıda yeterli yerleşim artışı görülmektedir.
Çözümler için, öncelikle bir merkeze gereksinim doğ-
muş ve yeni arayışlar için çalışılmaktadır.

GİRİŞ

İlk çağlarda bir pazar, agora niteliğinde olan merkez, bu
edakta gelişimini sürdürmüş, sahip olduğu ekonomik yapı,
gelişme ve değişme sürecinin etkisiyle biçimlenmiştir. Kent-
ler büyüdükçe kent merkezlerinin önceleri bir kentsel alan
olarak değil, önemli akslar boyunca geliştiği görülmektedir.

Önceleri geleneksel el sanatlarına hitap eden merkez, sos-
yal yapının ve üretim ilişkilerinin gelişmesiyle, işlevlerin
çeşitlenmesine bağlı olarak hizmet faaliyetlerinin ağırlık
kazandığı bir mekan niteliği kazanmış ve uzmanlaşmıştır. No-
dern teknolojinin yeniden şekillendirdiği ticaret, şehirler-
de alışıl gelmişin dışında alanlar istemekte, geleneksel ya-
pıya yeterli olan alan büyüklüğü yetersiz kalmakta ve depo-
lama vb. merkezde olması gerekmeyen faaliyetler merkez dı-
şına atılmaktadır.

Metropoliten alan, içinde barındırdığı yerleşmelerin sanayi-
leşmesiyle merkezi bir yapıya kavuşurken, kent içinde ki
sanayi kuruluşları, merkezden çevreye doğru bir sıçrama sü-
recine girmişlerdir. Sanayinin merkezden uzaklaşması olarak
nitelenen bu süreç, üretim çevrede yapılırken merkez kes-
min, bu üretimin karar organlarının bulunduğu yönetim, de-
netim, eşgüdüm işlevlerinin yer aldığı bir kente dönüşmesi-
dir. Kent, artık her cins işlevin yoğunlaştığı bir yerleşme
değil, konut mahallelerinin az rastlandığı bir hizmet mer-
kezi, karar organlarının yerleşme alanı niteliğindedir.

Bu uzmanlaşma süreci içinde merkez mekanının çalışma bölge-
si niteliği kazanması ile konut alanları, dış kesime yer-

leşmiş ve ulaşım olanaklarının artmasıyla dış kesimden merkeze işgücü akımı başlamıştır. Artık geleneksel merkez ihtiyaca cevap veremezken, tarihi dokudan kaynaklanan ulaşım sorunları da söz konusudur. Özellikle zirve saatlerinde ulaşım çok tıkanmakta ve mevcut ulaşım ağı yetersiz kalmaktadır. Artık tek merkezin yetmediği, sorunların arttığı görülmektedir. Öyleyse ikinci, üçüncü derece bir merkeze gereksinim söz konusudur ve yeni arayışlar içine gidilmektedir.

Merkez, bilgi iletişimindeki rolü, ekonomik faaliyetlere sağladığı olanakları, kültürel ve tarihi değerleri ile yaşatılması gereken bir mekan niteliğindedir. Bu konuda dünyanın değişik ülkelerinde farklı görüşler söz konusudur. ABD'li planıcılar korunmaması, Avrupalı planıcılar ise korunması gerektiğini savunmaktadır. Fakat hepsinin ortak olduğu bir nokta, merkezlerdeki sorunlara çözüm için desentralizasyonun gerekliliği ve ulaşılabilirliğin arttırılması, düzenlenmesidir. İşte bu görüşten yola çıkarak yapılan çalışmalarda genellikle başlıca yaklaşımların şunlar olduğu görülmektedir.

-Metropolitan sınırlar içinde mevcut ana alt merkezlerin ve diğer alt merkezlerin geliştirilmesi,

-Çevre yerleşmelerde ulaşımına bağlı yeni merkezlerin oluşturulması,

-Yeni kentlerin ve kent merkezlerinin kurularak geliştirilmesi,

-Yönetimsel çağdaş bir merkezin geliştirilmesi,

-İşlevsel desentralizasyon, mevcut metropolitan merkezin yeniden örgütlenmesi,

-tüm bu çözümlerin başarıya ulaşabilmesi içinde ulaşım şebekesinin çok iyi düzenlenmesi gerekmektedir. Makro ve mikro boyutta alınacak ulaşım kararları ile desentralizasyon kararları desteklenmelidir.

Dünya metropollerinde yaşanan bu olgu ülkemiz metropollerinde içinde geçerliliğini korumaktadır. Tabii ki en büyük merkez İstanbul'da da. İstanbul, önemli ulaşım odaklarının merkezi

niteliğinde olan tarihi yarımada konumlanırken, özellikle sanayileşme ile birlikte hızlı bir gelişme içine girmiş, tarihi yarımadadan taşan merkez faaliyetleri Karaköy, Beyoğlu, Taksim, Şişli, Mecidiyeköy, Beşiktaş, Levent ve diğer tarafta Aksaray, Fatih, Topkapı yönlerine doğru gelişmiştir. İlk önceleri radyokonsantrik olarak süren bu gelişme, daha sonra önemli akslar boyunca devam etmiştir.

Batı Yakası'nda yoğunlaşan bu nüfus ve faaliyetler, ulaşım imkanlarının artması ve Boğaz Köprüsü'nün açılmasıyla Doğu Yakası'nda da yoğunlaşmaya başlamıştır. Kadıköy ve Üsküdar merkezlerinin yanısıra Bostancı ve Kartal gibi yeni merkezler ortaya çıkmıştır. Fakat bu merkez alanları yeterli olmamakta Doğu Yakası yatakhane konumunda kalmakta ve Batı Yakası'na işgücü akımı olmaktadır. Özellikle zirve saatlerde trafik tıkanıklığı, ulaşım sorunları tüm kentte yaşanmaktadır.

İstanbul'u bir hizmet merkezi yapmayı amaçlayan yerel yönetim, merkezin desentralizasyonunu, iki yakanın arasındaki dengenin sağlanması yönünde kullanmayı amaçlayan bir tutum içine girmiştir. Özellikle E-5 karayolu üzerinde durularak Doğu Yakası'nda hizmet ağırlıklı bir proje çalışması gündeme gelmiştir.

-Çalışmanın Amaç ve Yöntemi

Çalışmamızın amacı, merkezlerin, oluşum, gelişim sürecinde ulaşım faktörünün etkilerini, merkezde oluşan sorunlar ve çözümlerdeki rolünü saptamak ve İstanbul metropolündeki geçerliliğini test ederek, Doğu Yakası'nda oluşturulması düşünülen yeni merkez alanlarının nereleri olabileceğini E-5 ve ulaşımına bağlı olarak irdelemektedir.

Kentsel mekanların oluşum ve gelişiminde ulaşım önemli bir etkidir ve olgu merkez mekanları içinde geçerlidir. Merkezlerin gelişimi beraberinde bazı sorunlarda getirmekte, bu sorunlara çözümde, ulaşımına bağlı olarak merkezlerin desentralizasyonudur. Bu olgu İstanbul içinde geçerlidir.

Bu doğrultuda yapılan çalışma, öncelikle merkezlerin oluşu-

muna ve gelişimine, merkez kavramına genel ve kuramsal olarak yaklaşılmış, bu gelişmede ulaşımın yeri, merkezlerde oluşandegişik sorunlar ve dünyada ki çözüm örneklerine değinilmiştir.

Daha sonra, İstanbul örneğinde ulaşım ve merkez olgusunun etkileşimi incelenmektedir.İstanbul'un gelişimi, MİA'nın gelişimi ulaşım faktörlerininışığında incelenirken, alınan yatırım kararlarının, gelişme politikalarının amaçladığı desentralizasyona bağlı olarak Doğu Yakası'nda oluşturulması düşünülen merkezin yerini saptamak için yapılan çalışmalar irdelenmiş, özellikle E-5 koridoru projesi ele alınarak incelenmiştir.Bunlara bağlı olarakta olası merkezin konumu hakkında değerlendirme yapılmıştır.

Çalışma sırasında öncelikle konuya yönelik bilgilerin toplanması ve gerekli altlığın oluşturulması yoluna gidilerek döküman taraması yapılmış, daha sonra bu bilgiler ışığında tümevarım yöntemi ile sonuca gidilme amaçlanmıştır.

1. METROPOL MERKEZLERİ

1.1. MERKEZ KAVRAMI

Merkez, genelde üçüncü sektör faaliyetlerinin yerleşme mekanı olup kent bütünü içindeki yerini ve önemini açıklayabilmek için kente yaşam veren organ, kalp, beyin gibi deyimlerde kullanılmaktadır. Doruk noktasında arsa değerleri, yüksek çalışma yoğunluğu, ulaşım karmaşası, yaşanan güçlükler gibi etmenlerde merkezi tanımlamada başvurulan göstergelerdir.

Merkez, etkinlik çevresinin genişlemesine, tüketim eğilimlerinin çeşitlenmesine ve merkez fonksiyonlarında ki değişmelere bağlı olarak küçük kent merkezlerinden uluslararası niteliği olan metropol merkezlerine kadar bir çeşitlenme göstermektedir.

Ülkenin tarihsel, mekansal, sosyolojik, siyasal ve kültürel düzeyi merkezin niteliğini etkilemektedir.

Gelişmiş ülkelerde merkez, uzmanlaşmış üçüncül faaliyetlerin egemen olduğu ve mekanı kendi gereksinimleri doğrultusunda biçimlendirdiği bir yöre olarak algılanmaktadır. Kolektivist ülkelerde ise merkez, uzmanlaşmış bir iş bölgesi değil, özellikle kamusal yönetim hizmetlerinin, kültürel faaliyetlerin ve ticaretin geliştiği bir yoğunlaşma bölgesidir. (Cengiz, 1984)

Üçüncü dünya metropollerinde ise merkez, daha karmaşık bir yapıya sahiptir. Genellikle liman çevresinde oluşan merkez, gelişmiş ülkelerin kontrol ve denetim mekanizmalarının işle-

mesini sağlayan bir aracı niteliğindedir. İkili yapıya çok sık rastlanmaktadır, modern ve feodal kent merkezi bir arada gelişme göstermekte ve marjinal sektör önemli bir yer tutmaktadır.

Kent merkezi kavramı yerine genellikle MİA(Merkezi İş Alanı) kavramı kullanılmaktadır.

MİA, kentin varlık nedeni olan kontrol faaliyetlerinin toplandığı, yapıların en yoğun, yaya taşıt ulaşımının en tıkanmış olduğu alandır. Bu alanda yer alan fonksiyonlar kentin daha üst kademedeki sistemler ile kendi etkisi altında bulunan alanların ilişkisini kurmaktadır.

MİA, kapitalist düzende vergi gelirinin temel kaynaklarından en önemlisini oluşturmaktadır ve şehri şehir yapan tüm bölgesel faaliyetlerin odak noktasıdır. İş firmalarının en güvenli ve tutucu olanlarının yanı sıra yenilikte en girişimci olanlarda bu alanda yer almaktadır. (Gürbüzbalaban)

MİA, şu bölgelerden oluşan bir bütündür;

-Çekirdek (merkez) Bölge:

Artık değerlerin en üst düzeye ulaştığı ve uzmanlaşmış kuruluşların yörede yerleştikleri bir bölge olarak algılanmaktadır. (Cengiz, 1984) Hem şehrin hemde hinterlandının beyni ve kontrol fonksiyonlarının toplandığı yerdir, üretim değil kontrolü yapılıır.

1-Büyük bankaların, sigorta şirketlerinin, büyük faaliyetlerin kontrol ve koordinasyonunu, dağıtımını yapan her türlü tesisin yerleştiği mekan,

2-Her türlü fikir, kültür, sanat, bilgi üretim kontrolü, yayınevi ve basım evleri,

3-Haberleşme örgütleri, karar merkezleri,

4-Örgütlü büyük mağaza,

5-Otel, lokanta, sinema,

6-Terminaller bu bölgede yer almaktadır.

-Geçiş Bölgesi:

Çekirdeğe göre daha az yoğun olan, işyeri ve konutun birlikte bulunduğu bölgedir.

Depolama, tüketim, üretim yeridir, şehrin gelişmesine bağlı olarak kısa sürede merkeze katılır.

-MİA Etki Alanı:

MİA'daki faaliyetler şehrin etkisi altındaki bölgede bir kontrol kurmaktadır. Erişebilirlik çok önemlidir, eğer ulaşım ve haberleşme sistemi ne kadar gelişmişse bağ o derecede artmaktadır. Ulaşım ağının güçlülüğü merkezin çok uzak alanlardan dahi talep çekmesini sağlayabilir. MİA bir bakıma bütün bölgelerden gelen ulaşım ve haberleşme akslarının çakıştığı ve ulaşılabilirliğin en yoğun olduğu noktanın etrafında oluşmaktadır. (Gürbüzbalaban)

1.2. MERKEZLERİN OLUŞUM VE GELİŞİMİ

Genellikle üçüncü sektör faaliyetlerinin yerleşme mekanı olarak belirlenen kent merkezi çağdaş görünümüne tarihsel süreç içinde sahip olmuştur. Avrupa ve Asya kentlerinde açıkça gözlenen süreklilik, mekanın eski coğrafi konumunu korumasını sağlamış, Roma, Paris ve İstanbul gibi merkezler Antik Çağ insanının oluşturduğu odakta gelişimini sürdürerek günümüze ulaşmıştır. Kapitalist batı dünyasının ekonomik karar merkezi New York, çağdaş doğu blokunun en önemli metropoller olan Moskova ve Pekin kentlerinde de süreklilik olgusuna rastlanmaktadır.

Değişik dönemlerin gereksinmelerine bağlı olarak yapısal değişikliklere uğrayan, fakat coğrafi konumunu çağlar boyunca koruyabilmiş olan kent merkezinin bir diğer önemli özelliğide sahip olduğu ekonomik yapının söz konusu evrelerin gerektirdiği "gelişme ve değişme süreci"nin etkisi altında biçimlenmiş olmasıdır. (Gülmez, 1981)

Yunan şehirlerinin merkezlerinde bulunan Agora, pazar meydanı olmasının yanı sıra daha çok halkın toplandığı bir ara-

ya gelip konuştuğu,,hem siyasal hem sosyal hayatın merkezidir.Ortaçağ şehirlerinde egemen ögeler olan şato ve kilise önünde ki meydan giderek pazar meydanını oluşturmuş, zamanla yönetim binaları onun çevresinde gelişmiştir.Birçok batı ve orta Avrupa şehirlerinde modern gelişme olmasına rağmen Ortaçağdan kalma geleneksel özellik gözlenir.(Gülbüzbalaban)

Metropollerin merkez alanları, XIX.yy.lın ikinci yarısına kadar ticaret işlevinin egemen olduğu bir yapıya sahiptir. Sanayi öncesi diyebileceğimiz bu dönemde genellikle iki yol kavşağında yerleşme gelişmiş ve kentsel yaşamın değişimi ile eğitsel, yönetsel, dinsel ve askeri hizmetlerde bu alanda yerleşmiş, toplumsal,simgeselve değişim merkezleri bu odakta yoğunlaşmıştır.Kentsel hizmetler henüz mekanda farklılaşmamış ve gelişen ticaret hayatı ile beraber burjuvazi egemen sınıf olmuştur.

Ticaret işlevinin egemen olduğu bir ekonomik yapıya sahip olan merkez, depolama ve hammaddesinde pazar yeri olarak gelişimini sürdürmeye başlamış, zamanla toptan ve perakende ticaretin yanısıra küçük sanat ve sanayininde yer aldığı bir niteliğe kavuşmaya başlamıştır.XVII, yy.da bankacılık, sigortacılık hizmetleri ile borsalardan oluşan yeni bir grupta merkez alanına yerleşmiştir.

XIX.yy.'a gelindiğinde ise artık sanayileşme dönemi diyebileceğimiz bir devir başlamıştır.XVII.yy.da merkezde yerleşmeye başlayan sigortacılık, bankacılık gibi hizmetler merkezin ekonomik yapısına belli bir devinim kazandırmış, yeni mekan ihtiyacı iletişim ve ulaşımın gelişmeyeide beraberinde getirmiş yapısal doku bu gelişmelere uyum sağlamak durumunda kalmıştır.Kent merkezi dışında genellikle orta ve üst gelir grubunun yerleştiği banliyöler oluşmaya başlamıştır.Sınıfsal farklılaşma üst düzeyde olup eğlence, alışveriş, mekanlarının ulaşım araçlarının kullanımında bu durum açıkça gözlenmektedir.Geleneksel ve modern merkezlerin kutuplaşması şeklinde yaşanan bu olguda geleneksel faaliyet

ise el zenaatlerinin, toptan ticaret eski tarihi merkezde yoğunlaşırken büyük mağaza ve bürolar modern merkeze yönelmiştir. Üretimde, ticaretle ve arazi kullanışta son derece ileri gitmiş bir farklılaşma, ihtisaslaşma mevcuttur.

Ekonomik yapıda gözlenen ve coğrafi mekana yansıyan bu değişimler, özellikle içinde bulunduğumuz çağda, sanayi kesiminde ki gelişmelere bağlı olarak üst düzeye varmış üretim kapasitelerinin arttırılması çalışmaları, teknik ve yönetsel danışmanlık hizmetlerinin gelişmesini ve bilgi iletişiminin en yoğun olduğu merkez alanına yerleşmesini zorunlu kılmıştır. (Gülmez, 1981)

Üretim ölçeğinin değişmesi üretilen ürünün pazarlanmasında da değişmelere neden olmuştur. Geleneksel ticaret faaliyetleri, çağdaşlaşan uluslararası ilişkilere bağlı olarak uzman işgücünden ve modern araçlardan en iyi şekilde yararlanmayı amaçlayan pazarlama sistemlerine dönüşmüştür.

Kentsel merkezlerin sundukları hizmetler, bilgi, kredi elde etme ve yönetsel karar verme ile daha fazla, üretim ve depolamayla ise daha az ilgilidir. Bu olgu, bankacılık, sigartacılık hizmetleri ve borsaların yanısıra avukatlık, teknik ve yönetsel danışmanlık gibi hizmetlerin merkezde hızla yoğunlaşmasını gerektirmiştir.

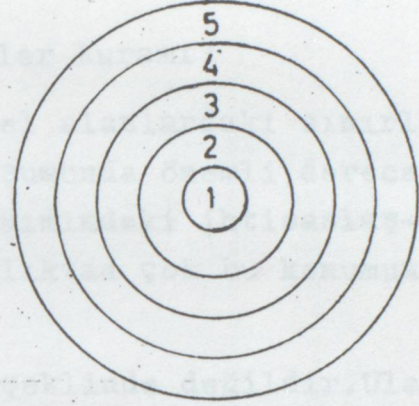
Yönetsel yapıyı oluşturan faaliyetlerin söz konusu kesime egemen olması, çağlar boyunca işlevsel ve yapısal bütünlüğünü koruyabilmiş olan alanın bileşenleri arasındaki dengenin bozulmasına ve tarihsel dokunun işlevsel yapıda gözlenen hızlı gelişme ve değişmelere uyum sağlayamamasına neden olmuştur. (Gülmez, 1981)

1.2.1. OLUŞUM VE GELİŞİM KURAMLARI

1.2.1.1. Konsantrik Zoning (Eş Merkezli Çemberler Kuramı)

1923-25 yılları arasında I.W. Burgess tarafından geliştirilen kuram arsa değerlerinin merkezden dışa doğru azaldığı gözlemine dayanmakta olup ulaşım olanakları ve topografya dikkate alınmamıştır. (Şehircilik, 1985)

1. Merkezi iş bölgesi
2. Geçiş bölgesi
3. İşçi konutları bölgesi
4. Yüksek standartlı konut alanları
5. Banliyöler



Dairesel yapının ekonomik görüş açısından en iyiye ulaşabilmesi için merkezin lokasyonu diğer bütün kullanışlar için amaç olmalı ve merkezden bütün uzaklıkların benzer erişilebilirlikte olması gereklidir. Her nokta her bakımdan merkezden eşit ulaşılabilirlikte olmalıdır. Ulaşılabilirlik yalnızca merkezden ulaşılabilirliktir. (Süel, 1985)

Böyle bir oluşum İstanbul için ilk önceleri geçerli olsada zamanla merkez olayındaki büyüme, topoğrafik şartlar, ilişkileri imkansız kılmaktadır.

1.2.1.2. Ulaşım Ağına Bağlı Eş Merkezli Gelişme Kuramı

Babcock, özellikle ulaşım ana aksları makroformu etkilemekte demektedir. Ulaşım maliyeti önemli bir faktördür. Ulaşımın yol ağına bağlı olması merkezden eş uzaklıkta olan konum yerlerine eş zamanlarda ulaşılabilmesi olanağını ortadan kaldırmakta ve ulaşım akslarının eş merkezli daireler pater-ni üzerine çakışması üzerine yıldız biçiminde yeni bir yapı ortaya çıkmaktadır. (Süel 1985 (Babcock))

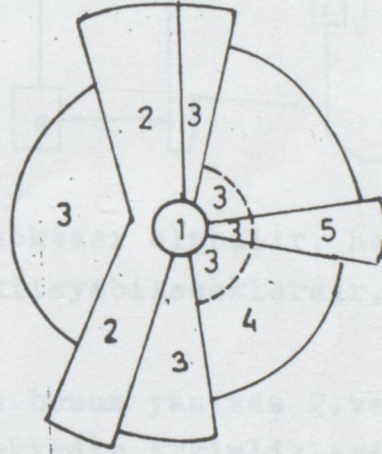
Bu yeni yapıda ulaşılabilirlik zaman-maliyet açısından ölçülebilen bir kavram olmakta ve yerleşimlerin gelişimleri öncelikle ana ulaşım aksları boyunca dışarıya doğru olmaktadır. Akslar dışında kalan alanlar ise ulaşılabilirliği sağladığı ölçüde gelişmektedir. Belirli noktalar zaman -maliyet açısından merkeze eş uzaklıkta bulunduklarından eş kullanışları barındıracaklardır. (Süel, 1985)

1.2.1.3. İşınsal Zoning (Sektör-Dilimler Kuramı)

Hower Hoyt'un savunduğuna göre, kentsel alanlardaki sınırlı ulaşım olanakları kentsel yapının oluşumunda önemli derecede etken olmakla beraber, arazi kullanımındaki ihtisaslaşmanın en iyi ulaşılabilen konuma uzaklıktan çok bu konumun yönüne bağlıdır. (Süel,1985(Hoyt))

Kentsel büyüme eş merkezli çemberler şeklinde değildir. Ulaşım bağılı olarak iş ve konut bölgeleri belli akslar üzerinde gelişme göstermektedir ve sosyal baskılar, coğrafi, topoğrafik yada başka eğilimler farklı fonksiyon dilimlerini oluşturmaktadır. Bu görüş özellikle gelişmekte olan az gelişmiş ülkeler için geçerli olmaktadır. (Şehircilik,1985)

1. Merkezi iş bölgesi
2. Toptan satış-hafif imalat
3. Alt sınıf konutları
4. Orta sınıf konutları
5. Yüksek sınıf konutları



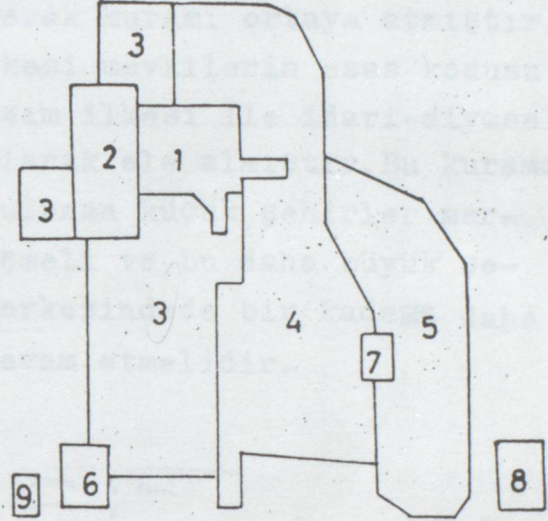
MİA, yalnızca ticaret ve kültür merkezi değildir ve sınırları da kesin olarak belirlenmemektedir. Ana ulaşım aksları boyunca gelişme söz konusudur. MİA içinde yer alan ticaret bölgesi homojen olarak gelişmekte ve kendi içinde ulaşım akslarının da bağılı olarak bölgelere ayrılmakta, kademelenmektedir. (Aysu,1984)

Bazı radyal yolların ortaya koyduğu farklı ulaşılabilirlik avantajları hem belirli kullanışları bu radyal sektörlerle çekmekte ve hemde arazi değerlerinde sektörlerle göre belirgin farklar oluşmaktadır. Arazi kullanım-ulaşım modeli meydana gelmektedir. (Süel,1985)

1.2.1.4. Çok Merkezli Gelişme Kuramı

İlk olarak Mc Kenzie tarafından ortaya atılarak daha sonra Harris ve Ullman tarafından geliştirilen görüş ise büyük şehirlerde birkaç merkez etrafında gelişmenin olduğunu savunmaktadır. (Şehircilik, 1985)

1. Merkezi iş bölgesi
2. Toptan satış ve hafif imalat
3. Alt sınıf konutları
4. Orta sınıf konutları
5. Yüksek sınıf konutları
6. Ağır sanayi bölgesi
7. Çevre iş merkezleri
8. Konut banliyöleri
9. Sanayi bölgeleri



Kentsel alanların birden çok odak noktası olabilir, her biri belirli arazi kullanımlarını etkileyebileceklerdir. (Süel, 1985 (Harris and Ullman))

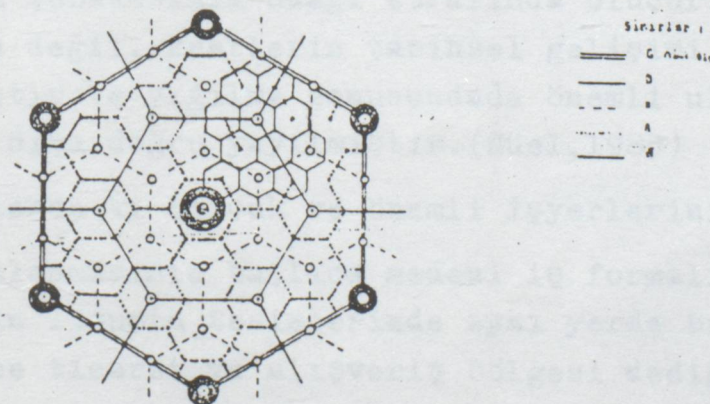
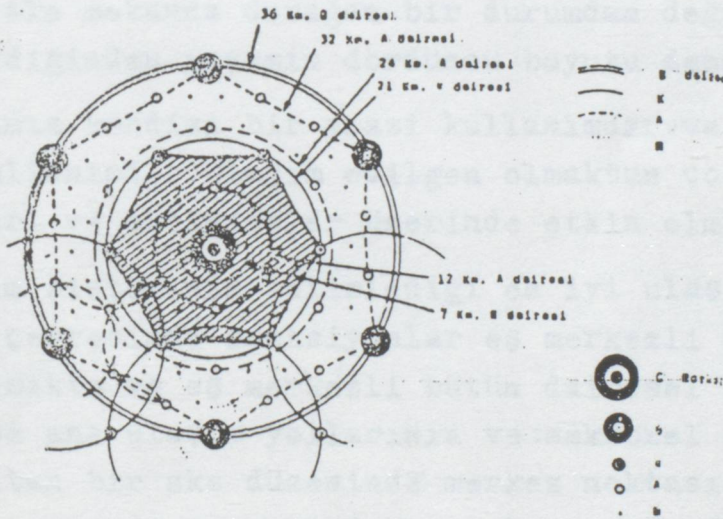
Tek bir merkezde gelişme görülürken bunun yanında 2. ve 3. derece merkezlerde olduğu görülmektedir. Etkinliklerin bazıları beraber olmayı dilerken bazıları da bunun tersini düşünmektedir. Ortak rantı ödiyebilme, ulaşım kolaylığı, haberleşme, pazarlama olanakları gibi ortak etmenlerle bir araya gelen etkinlikler merkezleri oluşturmaktadır. Bu merkezler çevresinde kent şekillenmektedir. (Aysu, 1984)

Bazı yerleşmelerde çekirdek yan yerleşmeler olarak varolup sonradan büyüyen kentin kapsamı içine girmektedir. Bazı durumlarda ise uzmanlaşmanın artması ikincil merkezleri doğurmaktadır. Uğraşların ve aktivitelerin değişen ulaşılabilirlik gereksinimleri, tamamlayıcı uğraşların gruplaşmaları belirli arazi kullanışlarını birbirleri ile bağdaşmaz nitelikleri ve bazı kullanışların en uygun yerlerde bulunmaya ekonomik güçlerinin yetmeyişi ikincil merkezlerin doğ-

masına neden olmaktadır. Bu merkezlerin sayısında kentin büyüklüğüne bağlıdır. (Süel, 1985)

1.2.1.5. Merkezi Mevkiler Kuramı

Walter Christaller 1933 yılında, şehirleri, fonksiyonları ve aralarındaki ilişkiyi inceleyerek kuramı ortaya atmıştır. Christaller, pazar ilkesini, merkezi mevkilerin esas konusu olarak kabul etmekle beraber ulaşım ilkesi ile idari-siyasal ilkeyide tamamlayıcı faktörler olarak ele almıştır. Bu kurama göre, altıgenlerin köşelerinde bulunan küçük şehirler merkezde daha büyük şehirle bütünleşmeli ve bu daha büyük şehirlerin oluşturduğu altıgenin merkezinde de bir kademe daha büyük şehir bulunmalı ve böyle devam etmelidir.



-Merkezî mevkiler sisteminde tamamlayıcı etki alanları

1.2.2. MERKEZLERİN OLUŞUM VE GELİŞİMİNDE ULAŞIMIN ROLÜ

Bir kentte arazi kullanma ile ulaşım olanaklarının karşılıklı olarak birbirlerini belirledikleri bilinen bir ilişkidir. Kent biçiminin ve kentsel arazi kullanmanın ulaşım sistemi ile ilişkisi genellikle iki nokta arasında ulaşım olanağının varlığı yada yokluğu ve ulaşımın para yada zaman olarak maliyeti gibi değişkenler ile kurulmaktadır. (Tekeli, Ökyay)

Ulaşım, insan hayatının her döneminde önemli etkileri olan bir arazi kullanım ve aktiviteler bütünüdür. Ulaşım aynı zamanda diğer arazi kullanım türleri ve aktiviteleri birbirine bağlamakta ve sonuçta insanın ve toplumun, ekonomik, sosyal ve psikolojik durum ve konumunu etkilemektedir. Hareket yönü ile mekanda duran bir durumdan değişken bir duruma geçirdiğinden yaşamın dördüncü boyutu denmektedir.

Ulaşımın kendisi bir arazi kullanımdır ve bu etken bir arazi kullanımdır. Ulaşım edilgen olmaktan çok diğer kullanım türleri ve aktiviteler üzerinde etkin olmaktadır. (Kaplan)

Ulaşım sisteminin belirlediği en iyi ulaşılabilirliğe sahip alan çevresinde fonksiyonlar eş merkezli daireler şeklinde yayılmakta ve eş merkezli bütün dairesel dağılımlar üzerinde ise ana ulaşım yollarının ve sektörel arazi kullanışını yansıtan bir aks düzeninde merkez noktası dışında yerel konsantrasyon ve çekirdekten oluşan bir düzen görülür. (Süel)

Ana merkez, kentin kolay ulaşılabilir bölgesi olan kent içi ulaşım şebekesinin odağı etrafında oluşur. Ana merkezler planla değil, kentlerin tarihsel gelişimi içinde ortaya çıkmıştır ve yığılma sonucunda önemli ulaşım aksları boyunca dışa doğru yayılmıştır. (Süel, 1985)

Şehirlerde ki birçok ve önemli işyerlerinin çekirdek kısmında toplanmasının başlıca nedeni iş formalitesi ve iş irtibatı için lüzumlu tesislerinde aynı yerde bulunmasındandır. Böylece ticaret ve alışveriş bölgesi dediğimiz özel bir bölgede gerekli iş formalitelerini çözümleyen tesisler, mer-

kez postanesi, önemli ticari bankalar, merkez istasyonu, bunlarla ilgili resmi bürolardır. Eski gelenek ve tecrübelerine göre kendiliğinden doğan bu durum ticari hayatın merkezleşmesi ve yoğun bir şekilde o bölgeye yerleşmesidir. (Bayhan, 1969)

Şehirlerin büyümesinin şehir merkezlerinde ticaret merkezlerinin doğmasına neden olduğu söylenebilirdi aslında bunun terside geçerlidir. Ticaret merkezlerinin doğuşu şehirlerin büyümesini kolaylaştırmıştır.

Şehirler büyüdükçe şehir merkezlerinin önceleri bir şehirselsel alan olarak değil, tersine önemli yollar boyunca geliştiği görülmektedir. Ancak, büyük mağazaların ortaya çıkışı ve büyük mağazaların çekim fonksiyonu ile ticaret onun etrafında ki alana yayılmıştır. Bu eğilim geçen yüzyılı aşarak 2. Dünya Savaşı yıllarına kadar sürmüş 1950'lerden sonra ise ticaret tüm şehre yayılmıştır. (Göçer, 1975)

Günümüzde ticaret, mekan ve fonksiyon ilişkileri şehir dokusunda yeni gelişmelere neden olmuştur. Bunun sonucu olarak ticaret merkezleri ana ulaşım yollarının birbirini kestiği alanlarda gelişmektedir. Amerikan şehirlerinde ise şehirselsel bölgelerin dışındaki alanlarda kutuplaşmaktadır.

Modern teknolojinin yeniden şekillendirdiği ticaret, şehirlerde alışagelmışin dışında alanlar istemektedir. Geçmişte dükkanların bulunduğu alanlarda yeterli büyüklük bir sorun iken günümüzde şehrin dış mahallelerinde zengin depolama alanları ile şehir içinde malı şehre sokmadan sevkeden yeni büro biçimlerinin şehir merkezinde olma zorunluluğu ortadan kalkmaktadır.

Merkezlerin ve arazi kullanış yapısının oluşmasında ülkenin ekonomik yapısında önemli rol oynamaktadır. Üçüncü dünya şehirleri karakteristik olarak birbirleri ile ilişki içinde olan ikili ekonomiye sahiptirler. Bir yanda uluslararası ekonomik arenada görev yapan geçiş işletmeleri içeren formal sektör, diğer yanda küçük ticaret, işportacılık ve tırmircilik gibi küçük ölçekli kente dönük aktiviteheri içe-

ren informal sektör bulunmaktadır. Formal sektörün karakteristiklerinden biri mekanın işlevsel ayrışmışlığıdır. Bu sektörde merkezi bölge, endüstriyel alan ve iskan zonları uyumlu bir desen belirlerler. Informal sektör alanları ise içlerindeki kendiliğinden gelişmiş konut gibi, kullandıkları mekanın formunu belirleyemezler. Bunlar kendi yarattıkları arazi kullanım desenlerini yaratmaktan çok elde edebilecekleri fırsatlara göre davranışlarını düzenleyen aktiviteler olarak görünürler. Informal sektörün mekansal dokusu aktivitelerin iç mantığından değil en az güçlkle elde edebilecekleri alandan kaynaklanmaktadır. (Kaptan, 1988 (Mc Taggart))

1.3. GÜNÜMÜZ MERKEZLERİNDE YAŞANILAN SORUNLAR

Dünyanın birçok metropolünde ana merkez ulaşılabilirliğin en iyi olduğu kent içi ulaşım şebekesinin odağı etrafında belli bir plana bağlı olmaksızın tarihsel bir süreç içinde oluşmuştur ve geleneksel bir yapıya sahiptir.

İlk önceleri geleneksel faaliyetlere cevap veren merkez, gelişmelere bağlı olarak kentsel mobilitelerin demiryolu, karayolu, denizyolu, metro gibi tüm ulaşım olanaklarının bölgeye yöneltilmesi ile artık eski özelliğini koruyamamış ve genellikle önemli ulaşım aksları boyunca bir ilerleme kaydetmeye başlarken fiziksel, sosyal yapısında dönüşüm yaşamıştır. Yönetim, denetim faaliyetlerinin merkez mekanına yönelmesi ile tarihi çekirdek ekonomik kararların üretildiği bir iş merkezi niteliğine kavuşmuştur.

Merkezde ki fonksiyonların değişmesi ile beraber geleneksel faaliyetlere uygun olan eski kent dokusunun artık ihtiyaca cevap veremediği görülmektedir.

Özellikle metropoliten aşamadaki kent merkezlerinde ekonomik faaliyetlerin baskısı sonucunda yöreyi terk etmek zorunda kalan barınma işlevi, merkezin eski canlılığını yenisinden kazanması ve yörelerin geceleride yaşayan bir kent mekanı olarak algılanması amacıyla korunması gereken bir iş-

lev grubu olarak belirlemekte ve farklı gelir ve kültür düzeyinde ki nüfus grupları için yörede sağlıklı yaşam koşullarının yaratılması zorunluluk kazanmaktadır.(Gülmez, 1981)

Konut alanlarının merkez mekanını terketmesiyle beraber gece yoğunluğunu yitiren merkez, bir yıkılma, köhneme sürecine girmiştir.

Merkezlerin iş mekanı olarak belirlenmesi ve kültürel faaliyetlerin ulaştırılmasında önemli yeri olan iletişim araçlarının hızlı gelişimi merkez mekanının rastlantı, buluşma ve ilişki kurma mekanı olma özelliklerini yitirmesine neden olmuştur. Söz konusu alandan öğretim kurumlarının ve araştırma merkezlerinin uzaklaşmasıyla merkez kültürel etkinliğini yitirmektedir. Değişen yaşam biçimleri işlevsel değerlerin önem kazanmasına neden olmuş, merkez eski tarihi anıtsal niteliğini kaybetmeye başlamıştır.

Ulaşım imkanlarının artmasıyla boş zamanları değerlendirme mekanı niteliğinin de yitirmiş, artık toplum birayları merkez dışında bu zamanlarını değerlendirecek alanlar arayışı içine girmiştir.

Konut alanlarının merkezi terk etmesiyle birlikte geceleri yaşamayan, köhneyen merkez, belli kesimlerin yararlandığı ve bazı kesimlerine girilemeyen suç oranlarının arttığı bir nitelik kazanmıştır.

Merkezde görülen işlevsel uzmanlaşma istihdam yapısını etkilemiş ve merkeze işgücü akımının artmasına neden olmuştur. Özellikle üçüncü sektör işgücünün oluşturduğu büyük kütlenin merkeze erişme zorunluluğu, konut-işyeri arasında gelgit hareketlerinin artmasına ve merkeze ulaşan kanalların tıkanmasına neden olmaktadır. Ulaşım ağının tıkanması yalnız işgücü hareketliliğinden kaynaklanmamaktadır. Ulaşım dokusunu oluşturan geleneksel, dar yolların artan araç kapasitesine uyum sağlayamaması, gerekli otopark ve benzeri alanların olmaması, araç ile yayanın içiçe yaşadığı mekanların oluşmasına neden olmaktadır. Ulaşım dokusunu oluşturan dar yol-

ların taşıt tnafigine uyum sağlayamaması ve aşırı yüklenmesi sonucu oluşan sıkışıklık yalnız mekan değil, kişiler üzerinde de etkili olmakta verim düşüklüğü, zaman kaybı gibi sorunlarda doğurmaktadır. En önemli sorunlardan biride iyi düzenlenmiş bir ulaşım toplu taşın şebekesinin olmamasıdır.

Metropolitan alan sınırları içinde ki kent merkezinden çevre kentlere veya çevre kentlerden kent merkezine doğru olan hareketler çeşitli metropolitan hizmetleragerek gösterirler bunların başında toplu taşın hizmeti gelir.(İşbir,1982)

1.4. MERKEZLERDE Kİ SORUNLARA ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Eski kent merkezlerinin yeni yaşam şartlarına göre yeniden düzenlenmesi ve uyumlandırılması, diğer yandan bütün yönleriyle bu merkezde ki yaşıntının boğucu ve çevreyi kirletici aktiviteler tarafından yavaşlatılmasına yol açacaktır. Bu sadece fiziksel çevrede de kalmayıp merkezlerin algılanan yapısında etkileyecektir. İster fiziksel yapıda ki ister algılanan yapıdaki yavaşlama olayının tedavisi ise aynıdır. İyi planlanmış bir ulaşım ağı şehri boğmaya yönelik güçleri dağıtır.(Süel,1985)

Bu dağılma hem sıkışıklığın giderilmesi ve merkezlerde istenmeyen kullanışlar olarak bulunan üretim endüstrilerinin kentin dışına taşınmasını sağlayacak, hemde bulunan kentsel odakların yan büyüme eğilimlerini emebilecek yeni bağlantı merkezler meydana gelmesini sağlayabilecektir.(Süel,1985)

Merkezlerde ki sorunlara bir ölçüde çözüm getirmeyi amaçlayan yeni merkezler oluşturulması çalışması desentralizasyon alternatiflerinden biridir.

1.4.1. DESENTRALİZASYON:

Kentbilim yazınında, eski dilde "adem-i merkeziyet" yeni dilde ise "özeksizleştirim" olarak adlandırılan desentralizasyon terimi, kavram olarak; nüfusun, işleyim ve ticaret etkinliklerinin, yönetsel kuruluşların yığılmış bulundukları merkezin dışında yerleşmelerini amaçlayan ve bunu özendiren

yerel çözümlemelere dayanan parçacıl çözümleme yerine, bir bütünü oluşturan bu öğelerin, bütünüle olan ve kendi aralarında ki ilişki ve etkileşimlerin göz önünde tutulmasına ağırlık veren bir bütüncül araştırma ve sorun çözme yöntemidir. (Cengiz, 1984) Aynı zamanda kentleşmenin doğurduğu mekan organizasyonuna ilişkin sorunlara çözüm yolları bulma amacını güden bir stratejidir.

Kimi ülkelerde desentralizasyon ile tam metropolleşme arası bir politika izlenmektedir. Merkeziyetçi desentralizasyon adı verilen bu yaklaşımda yatırımlar belirli büyüme kutuplarında yada çekim merkezlerinde yoğunlaştırılmaktadır. Bu sistem ile hem merkezleşmenin yararlarını elde etmeye hem de bölgesel dengesizlikleri hafifletmeye imkan vardır.

Ebenezer Howard ile başlayarak Sir Frederick Osborn ve Lewis Mumford ile süren desentralizasyon geleneği, küçük kentlerde ki yaşam koşullarının daha ucuz olduğu kaynaklardan biriktirim sağladığı, tehlikeleri önlediği, insancıl ilişkileri güçlendirdiği görüşüne dayanmaktadır.

Desantralizasyon makro mekan organizasyonudur. Merkez mekanlarının yaratılması, yenilenmesi ve modern görünüme kavuşturulması bir bakıma desentralizasyon olayıdır. Desantralizasyon, merkezlerde ki aşırı yığılmanın azaltılarak bazı fonksiyonların kent dışına atılması, yeni merkezler oluşturulması olayıdır.

Desentralizasyon merkezlerden dışa veya dış merkezlere dağıtma düşüncesi önemli planlama kararlarından biridir. Desentralizasyon kararı, alternatifleri olan bir karardır. (Bayhan, 1982)

Desentralizasyon alternatifleri şunlardır;

- Metropolitan alan sınırları içinde mevcut ana alt merkezlerin oluşturulması ve diğer alt merkezlerin geliştirilmesi
- Alt bölgeler dışında ki çevre yerleşmelerde ana ulaşım bağımlı yeni organize merkezler geliştirilmesi,
- Metropolitan bölge ölçeğinde desentralizasyonun olanaklı

yeni kentlerin kurulması ve yeni kent merkezlerinin geliştirilmesi,

-Merkezde yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin ayıklanması ve işlevsel desentralizasyonu,

-Çağdaş bir yönetsel merkezin geliştirilmesi,

1.4.1.1. Desentralizasyon Alternatifleri

A) Metropolitik alan sınırları içinde, mevcut ana alt merkezlerin ve diğer alt merkezlerin geliştirilmesi,

MİA'nın arındırılması ve yükünün azaltılması amacıyla metropol alan sınırları içinde, mevcut ana alt merkezlerin ve diğer merkezlerin geliştirilmesine ağırlık verilmektedir. Bu desentralizasyon politikası, metropol ulaşım ağı üzerinde seçilen belirli düğüm noktalarının ikinci kademe merkezler, ana alt merkezler olarak geliştirilmesidir. (Cengiz, 1984)

Mevcut alt merkezlerden birinin erişilebilirlik koşullarının düzenlenerek çekim odağı haline dönüştürülmesi, sağlıklı yapılanmanın önlenmesini sağlayacaktır.

B) Alt bölgeler dışında ki çevre yerleşmelerde ana ulaşım bağımlı yeni organize merkezler geliştirilmesi,

Bu uygulamanın yeni alışveriş odaklarının yerleşik veya gelişme alanlarının dışında ki kentsel alt bölgeler arasından geçen hızlı ulaşım yolları kenarlarında veya yakınlarında düzenlenmesidir. (Cengiz, 1984)

Kentlerin büyümesi sonucu konut ile işyeri arasında ki mesafenin artması, ulaşım araçlarının çoğalması, trafiğin yoğunlaşması sonucunda MİA'nın yükünü hafifletecek yeni alışveriş merkezlerinin kurulması bir desentralizasyon uygulama aracı olup, hızlı ulaşım alterlerini kullanarak rahat ve herşeyin bulunduğu merkezden haftalık veya aylık alışveriş yapma ana çıkış noktasıdır.

C) Metropolitik bölge ölçeğinde desentralizasyonu olanaklı kılacak yeni kentlerin kurulması ve yeni kent merkezlerinin geliştirilmesi,

Metropol alan sınırları içinde aşırı nüfus yığılmalarını kontrol etmek, yerleşmenin dengeli dağılımını sağlamak, mevcut merkezlerin kademelendirilmesi amacıyla yeni kentler kurulmaktadır.

Yeni kent ilk defa, Ebenezer Howard ile İngiltere'de oluşma imkanı bulmuştur. Desentralizasyon uygulama politikası, sonucu kurulacak yeni kentlerin amacına ulaşabilmesi, metropolitik merkezle güçlü ulaşım bağlantılarının olmasına bağlıdır. Bu politika, tarihi merkezin yaşatılmasında da etkin rol oynamaktadır.

D) Merkezde yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin ayıklanması ve işlevsel desentralizasyonu,

Büyüyen ekonomik faaliyetlerin merkezden göçü yerine aynı yerde bırakılması, trafik karmaşasına ve aynı alana birçok gidiş-geliş neden olmaktadır. Bazı fonksiyonların kent merkezinden uzaklaştırılması işlevsel desentralizasyondur. Mevcut merkezde yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin ikinci kademe merkezlere aktarılarak, metropolitik merkezin yükünü hafifletecek ama onunla yarışmayacak merkezler yaratılması olayıdır.

E) Çağdaş bir yönetsel merkezin geliştirilmesi,

Mevcut merkezin aşırı yüklenmesini, merkezde ki doku değişimini önlemek ve korumak amacıyla yönetsel merkezlerin geliştirilmesidir. Finans örgütlerinin, girişimci kuruluşların yönetim hizmetlerinin, uzmanlaşmış ticaret faaliyetlerinin belirgin bir alanda bütünleştirilmesidir.

1.4.1.2. Desentralizasyon da Ulaşımın Rolü

Yerleşmelerin oluşumuna bakıldığında genellikle ulaşım odakları çevresinde yoğunlaştıkları, ulaşımına bağlı bir gelişme

gösterdikleri görülmektedir. Yerleşimler büyüdükçe bazı sorunlarda gündeme gelmektedir. İşte bu sorunlara bir ölçüde çözüm olan desentralizasyon politikalarının gerçekleşmesinde de ulaşım önemli bir faktördür.

Kent içinde ve çevresinde geliştirilecek ulaşım ağı desentralize sistemi destekleyecek türde olmalıdır. Ulaşım ağı kent içi ulaşımı sağlarken kent dışından hızlı bir şekilde ulaşımında gerçekleştirilmelidir.

İyi işleyen ulaşım ağı, ekonomik, kentsel nüfus gelişmesini arazinin ucuz, yaşamın sağlıklı olduğu çevre yerleşmelere yönelmeyi teşvik etmekte ve merkezlerde yük azalmakta. Çevre yerleşmeler geliştirmekte, desentralizasyon gerçekleşmektedir.

Desentralizasyonda da en önemli sistemlerden biri toplu taşın sistemidir ve ulaşım yükünün % 60'ını toplu taşın sistemi yüklenmektedir. Çevrede yeni merkezlerin oluşturularak geliştirilmesinde, merkezin desentralize edilmesinde temel dayanak, merkeze fazla ulaşımın girmesinin önlenmesi olacaktır. Merkezler dışında otoparklar gerçekleştirilmekte ve merkeze ulaşım toplu taşın sistemi ile olmaktadır.

1.5. DÜNYA METROPOL MERKEZLERİNDE DESENTRALİZASYON ÇALIŞMALARI

Diğer ülkelerin metropol merkezlerinde yaşanan sorunlara yönelik çözüm çalışmaları için farklı iki görüş söz konusudur.

1. Gelişen iletişim olanaklarının kentsel strüktürleri büyük ölçüde etkileyeceği ve kentsel yaşamın özellikle yeni yerleşmelerde biçimleneceği varsayımından hareket eden bir takım ABD'li plancılar, büyük yatırımlar gerektiren mevcut merkezlerin yaşatılması girişimlerinin gereksizliğini savunmaktadır.

2. Avrupalı plancılarca, tarihi ve kültürel değerlerin zenginliği ile algılanan Avrupa kentlerinde merkezi çekirdek-

lerin korunması ve çağdaş yaşam koşullarına uyarlanması görüşü ağırlık kazanmaktadır. Merkez bilgi iletişimi ve standart eşya değişimi açısından geleneksel rollerini koruyacak geçmişte yaratılmış olan değerler yörenin kültürel çekiciliğini sağlayıcı öğeler olarak algılanacaktır. (Gülmez, 1981)

Merkez bilgi iletişiminde ki rolü, ekonomik faaliyetlere sağladığı çeşitli olanakları, sahip olduğu tarihi ve kültürel değerleri ile yaşatılması gereken bir kent mekanıdır. Günümüz yaşam koşullarına uyarlanması ve yeniden örgütlenmesi geniş kapsamlı bir planlama yaklaşımını gerektirmekte ve işlevsel açıdan arındırılması gerekli olmaktadır.

Bu amaçla yapılan çalışmalara bir göz atarsak;

1.5.1. ABD'de Yapılan Çalışmalar

Ülkede ki kentsel nüfus oranında gözlenen hızlı değişim ve merkez mekanına yerleşen üçüncü sektör faaliyetlerinin işgücü istemindeki hızlı artış, mevcut merkezlerin tıkanmasında ve işlevsel rollerini gerçekleştirememesinde önemli rol oynamıştır.

Bu olumsuz gelişmelere çözüm amacıyla ABD'li plancılar, üç strateji belinlemişlerdir.

-Mevcut metropoliten merkezin yeniden örgütlenmesi,

Üst gelir grubunun merkezi terk etmesiyle oluşan geniş köhneme alanlarında hızlı bir yeniden örgütlenme ve çağdaş yaşam koşullarına uyum sağlama çalışması başlatılmış ve bazı mahalleler tamamen yıkılarak yeniden yapılandırılmış ve büro hizmetlerine sunulmuştur.

New York'ta kentsel faaliyetlerin yoğunlaşma eğilimlerinin desteklenmesi ve mekansal bütünleşmeyi sürdürmesi amaçlanmıştır. Manhattan'da köhneme alanlarından ve üretim alanlarının yöreyi terk etmesiyle oluşacak alanlardan büro hizmetleri için yararlanma yoluna gidilmiş, alansal olarak genişleme düşünülmemiştir.

En önemli sorun işgücünün Manhattan dışında yerleşik bulun-

ması nedeniyle ulaşım ağının aşırı yüklenmesidir ki buda merkez gelişmesine bağlı bir ulaşım planı ile çözümlenmektedir. Kitle ulaşımına ağırlık verilmektedir.

- Metropoliten alan sınırları içinde yeni kentsel yerleşmelerin ve ikinci kademe merkezlerin geliştirilmesi,

Metropoliten merkezle güçlü ulaşım bağlantılarına sahip alanlarda mevcut merkezin yükünün hafifletilmesi amacıyla yeni kentsel çekim odaklarının geliştirilmesi ve metropoliten ulaşım ağı üzerinde seçilen belirli düğüm noktalarının ikinci kademe merkezler olarak geliştirilmesi önemli desentralizasyon uygulama araçlarındandır.

-Metropoliten alan sınırlarına bağımlı olmayan yeni kentlerin kurulması,

Artan kentsel nüfusun gereksinimlerini karşılamak amacıyla mevcut metropoliten alan sınırları dışında yeni kentsel yerleşmeler kurulması ABD'li plancılarının önerilerindendir.

1.5.2. Almanya'da Yapılan Çalışmalar

Almanya'da mevcut merkezlerin yeniden örgütlenmesi ve ticaretin gelişmiş olduğu merkezi ulaşım akslarının yayalara tahsis edilmesi yaklaşımları ağırlık kazanmakta ve tarihi merkezin gelişme sorunlarının çözülebilmesi, tıkanmanın önlenmesi için çevrede mevcut merkezle ulaşım bağlantıları güçlü bir merkez oluşturulması gerektiği vurgulanmaktadır. Yeni merkezlerin metro, karayolu bağlantıları ile tarihi merkezle ilişkisi kurulmaktadır.

1.5.3. Avusturya'da Yapılan Çalışmalar

Viyana'da tarihi merkezin artan büro hizmetleri için gerekli mekanı sağlayamaması nedeniyle, nüfus ve arazi kullanış yoğunlukları düşük olan kısmen boş alanların yeni ticaret merkezi olarak geliştirilmesine karar verilmiştir. Bu kararın uygulanması için seçilen planlama stratejileri ise,

-Makro ve mikro ölçeklerde ki erişebilirlik koşullarının düzenlenmesi,

Merkezin erişebilirlik olanaklarının arttırılması amacıyla demiryolu ulaşımından daha fazla yararlanılması, otobüs ve tranvay hizmetlerinin diğer ulaşım türleriyle eşgüdüm sağlayacak şekilde planlanması düşünülmüştür.

Kentin özel taşıt ulaşımı ile ilgili sorunları çözmek içinde

.Transit ulaşımın yeni geliştirilecek çevre ve ring yolları ile kanalize edilerek, merkezdeki yolların aşırı yüklenmesinin önlenmesi,

.Kamuya ait merkezi alanlarda yeni yeraltı otoparkları düzenlenmesi,

.Merkezde ki yol dokusunun çağdaş trafiğe uygun olmaması nedeniyle katlı otopark yapımının kontrollü olarak sürdürülmesi ve özel ulaşımın sınırlandırılması yöntemlerine başvurulmuştur.

Tüm bu çalışmaların yanısıra kısa vadede iç ulaşımın düzenlenmesinde mevcut yolların tek yönlü ulaşım tahsis edilmesi, elektronik sinyalizasyona ağırlık verilmesi, park koşullarının yeniden düzenlenmesi, bazı yolların yayalara tahsis edilmesi gibi uygulamalara gidilmiştir.

-Çekiciliğin arttırılması,

Tarihi çekirdiğin çekim gücünü arttıran faaliyetler, kamusal yönetim faaliyetleri, kültürel faaliyetler, dini yapılar, eğitim, turizm, eğlence faaliyetleri, barınma ve ticarettir. Bu faaliyetlerin burada kalmasını sağlamak amacıyla ulaşım planlaması yapılırken bir yandanda ulaşımın zararlı etkileri yok edilmeye çalışılmış, ulaşımın elektrik kullanımına ağırlık verilmesi ve merkezde ulaşımın sınırlandırılması ilkeleri benimsenmiştir.

-Yörede yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin çevreye yönlendirilmesi ve boşalan alanların merkezi faaliyetlere tahsis edilmesi,

Tarihi merkezde yer alması zorunlu olmayan birtakım depo,

küçük üretim atelyelerinin ve köhneme durumunda ki konut alanlarının büro faaliyetlerine cevap verir hale getirilerek bu kullanışların başka alanlara yerleştirilmesi ilkesi benimsenmiştir.

1.5.4. Fransa'da Yapılan Çalışmalar

Fransa'da gerçekleştirilen merkez planlama politikaları değişik dönemler halinde ele alınırken ilk önce yenileme çalışmalarına ağırlık verilmiş ve ulaşımın sağladığı olanaklardan en iyi şekilde yararlanma amaçlanmıştır, daha sonra ki dönemde bu çalışmaların sosyo-ekonomik sorunları çözmediği görülerek tarihi merkezde ki tıkanıklığın önlenmesi için metropoliten alan sınırları içinde yeni çekim merkezleri geliştirilmesine ve yüksek erişebilirlik koşullarının sağlanmasına öncelik verilmiş, son dönemde ise toplu taşımacılığa ağırlık verilmesi, merkezde yaya alış-veriş yolları yaratılması, yalnız ekonomik değil, sosyo-kültürel çekiciliğinde arttırılması görüşleri ağırlık kazanmıştır.

En önemli çalışmalar Paris'te olmuş, Paris'i Avrupalı finans merkezi yapmayı amaçlayan plan stratejileri ise;

- Tarihi merkezin yeniden örgütlenmesi ve çekiciliğinin arttırılması,
- Merkezde yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin ayıklanarak işlevsel açıdan arındırılması,
- Yeni yönetsel merkezlerin yaratılması,
- Mevcut banliyölerin yeniden yapılandırılması ve ikinci kademe merkezlerin oluşturulması şeklindedir.

1.5.5. İsveç'te Yapılan Çalışmalar

En önemli çalışma, Stockholm'de olmuş ve nüfusun metropoliten alan ölçeğinde ki dağılımının dengelenmesi, merkez ve çevre yerleşmeler arasında erişebilirlik koşullarının düzenlenmesi ve tarihi merkezin artan işlevsel gereksinimlere uyarlanması amacıyla eş merkezli daireler şeklinde ki gelişmelerin durdurularak yıldız şeklinde kent makroformu oluşturulmasına ağırlık verilmiştir.

Toplu taşımacılığın yapıldığı akslar ile özel ulaşım akslarının kesişme noktasında oluşturulacak merkezler ilede taşıma hi merkezin yükü azaltılacaktır.

1.5.6. Türkiye'de Yapılan Çalışmalar

Dünyada yapılan çalışmaları inceledikten sonra Türkiye'de yapılan çalışmalara bakacak olursak, önemli ekonomik merkez olan İstanbul için 1978 yılında BİNP Bürosunca yapılan çalışmada merkeze ilişkin şu esaslar dikkati çekmektedir.

- Tarihi ana merkez ve tarihi çekirdeğin korunarak kullanılması,
- Merkezi iş alanının yeniden örgütlenmesi ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi,
- Merkez kademelenmesinin yanı sıra merkezde yoğunlaşan ve gelişmeyen küçük sanayinin metropoliten alan içinde uygun alanlarda, siteler halinde yerleştirilerek desantralizasyonun sağlanması,
- Merkezde ki çöküntü alanlarının yeniden örgütlenmesinde sıhhileştirilmenin yaygın ve etkili bir araç olarak kullanılması,
- Çevreyi bozan ve kirleten faaliyetlerin yer değiştirmesinin sağlanması,

BİNPB hazırladığı bu raporda planlama sürecine ilişkin hiçbir ayrıntı yer almamakta, merkezin belirlenmesi için yeniden örgütleneceği görüşü ortaya konmaktadır.

1.6. 1.BÖLÜM SONUÇLARI

Genel olarak merkezler, üçüncü sektör faaliyetlerinin yoğunlaştığı ve mekanı kendi gereksinimleri doğrultusunda biçimlendiği bir yöre olarak algılanmaktadır.

Dünyanın birçok metropolünde ana merkez ulaşılabilirliğin en iyi olduğu kent içi ulaşım şebekesinin odağı etrafında belli bir plana bağlı olmaksızın tarihsel bir süreç içinde oluşmuştur ve geleneksel bir yapıya sahiptir.

İlk önceleri geleneksel faaliyetlere cevap veren merkez gelişmelere bağlı olarak kentsel faaliyetlerin karayolu, demiryolu, metro, denizyolu gibi tüm ulaşım olanaklarını kullanarak merkez mekanına yönelmesi sonucu fiziksel ve sosyal yapısında bir dönüşüm yaşamaya başlamış ve eski özelliğini koruyamayarak önemli ulaşım aksları boyunca bir gelişme göstermeye başlamıştır.

Merkezde ki bu yığılma ve değişim sonucu tarihi merkezde bazı sorunlar gündeme gelmiştir. Konut alanlarının merkezi terk etmesiyle bazı kesimlerde bir köhneme süreci başlamıştır. Bu sorunlara bir çözüm bulmak amacıyla dünyanın birçok ülkesinde çalışmalar gündeme gelmiştir.

ABD'li plancılar tarihi merkezin korunmaması, Avrupalı plancılar ise korunmasını savunmaktadır. Fakat bütün plancıların ortak olduğu bir görüş, merkezin yaşatılması ve günümüz koşullarına ayak uydurabilmesi için ulaşımına bağlı bir desentralizasyonun gerekliliğidir. İyi bir çözüm elde edebilmek için ulaşım sisteminin iyi örgütlenmesi gerekmektedir.

İstanbul'da nüfus artış hızı 1985 yılında 1,5'ten 1,8'e yükselmiştir. Bu artışın başlıca nedeni İstanbul'un Türkiye'nin en büyük şehri olması ve nüfusunun 5,8 milyon olmasıdır. İstanbul'da nüfus artış hızı 1985 yılında 1,5'ten 1,8'e yükselmiştir. Bu artışın başlıca nedeni İstanbul'un Türkiye'nin en büyük şehri olması ve nüfusunun 5,8 milyon olmasıdır.

İstanbul'da nüfus artış hızı 1985 yılında 1,5'ten 1,8'e yükselmiştir. Bu artışın başlıca nedeni İstanbul'un Türkiye'nin en büyük şehri olması ve nüfusunun 5,8 milyon olmasıdır.

2. İSTANBUL METROPOLÜ

2.1. İSTANBUL METROPOLÜ'NÜN ÜLKE VE BÖLGE İÇİNDE Kİ YERİ

İstanbul, tarımsal üretimin sıfıra yaklaştığı, sanayi üretiminin hizmet üretimine göre öneminin azaldığı, denetim, dağıtım ve eşgüdüm işlevlerinin ağırlık kazandığı uluslararası, ulusal ilişkiler içinde birinci dereceden merkez niteliği taşıyan bir yapıya sahiptir.

Silivri-Gebze arasında yaklaşık 618 810 ha'lık bir alanı kapsayan İstanbul metropoliten alanı Marmara Bölgesi'nin Doğu Marmara alt bölgesini oluşturan, Kocaeli, Sakarya, Bursa ve Bilecik gibi yerleşmelerin çekirdeğini oluşturmakta, Doğu ile Batı ve Asya ile Avrupa'nın coğrafi, ekonomik, kültürel kenti durumundadır. Yoğunluğu günden güne artan kültür ve ticaret etkinlikleri ile de dünya metropolü olma yolundadır.

-Nüfus ve Ekonomik Yapısı

İstanbul nüfusu, 1985 yılı nüfus sayımına göre 5,8 milyon olup Türkiye nüfusunun % 11,5'ini oluşturmaktadır. İstanbul'un ülke ve bölge ulaşım ağlarının kesişme noktasında bulunması, tüm bölgelerle direkt ulaşımın sağlanması, çeşitli iş olanaklarına sahip olması, altyapı ve sosyal donatısının diğer bölgelere göre yüksek oranda yer alması nedeniyle sürekli bir göçe sahne olmakta bu da nüfus artışının başlıca nedenini oluşturmaktadır.

İstanbul metropoliten alanının ilginç özelliklerinden biride iki kıtada yerleşmiş olmasıdır. Doğu ve Batı Yakası ara-

sında gerek nüfus gerekse işgücü istihdamı açısından farklı yapılar ortaya çıkmaktadır. Batı Yakası'nda nüfus daha hızlı gelişmektedir. Özellikle Boğaz Köprüsü'nün açılması ile Doğu ve Batı Yakası arasında ki ulaşabilirlik düzeyi artmış ve DOğu Yakası'nda da nüfus artışı olmaya başlamıştır.

İstihdam oranı, metropoliten alanda Doğu ve Batı Yakası arasında ki farkı daha da belirginleştirmektedir. Şirketler ve finans merkezleri genellikle Batı Yakası'nda yer almakta ve Doğu Yakası yatakhane kent görevi görmektedir. İstihdam dengesinin sağlanması için özellikle hizmetler sektöründe Doğu Yakası'nda yeni iş alanlarının açılması gerekmektedir.

İstanbul'da Yakalararası Nüfus Dağılım Oranları

Yıllar	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Doğu Yakası	20	20	21	21	23	27	30	32
Batı Yakası	80	80	79	79	77	73	70	68

Metropoliten Alan İstihdam Yapısı +

	İşyeri Sayısı	% Pay	Çalışan Sayısı	% Pay	Nüfus ++ % Pay
Doğu	33.114	20.5	153.472	20.3	31.7
Batı	128.076	79.5	602.702	79.7	68.3
TOPLAM	161.190	100.0	756.174	100.0	100.0

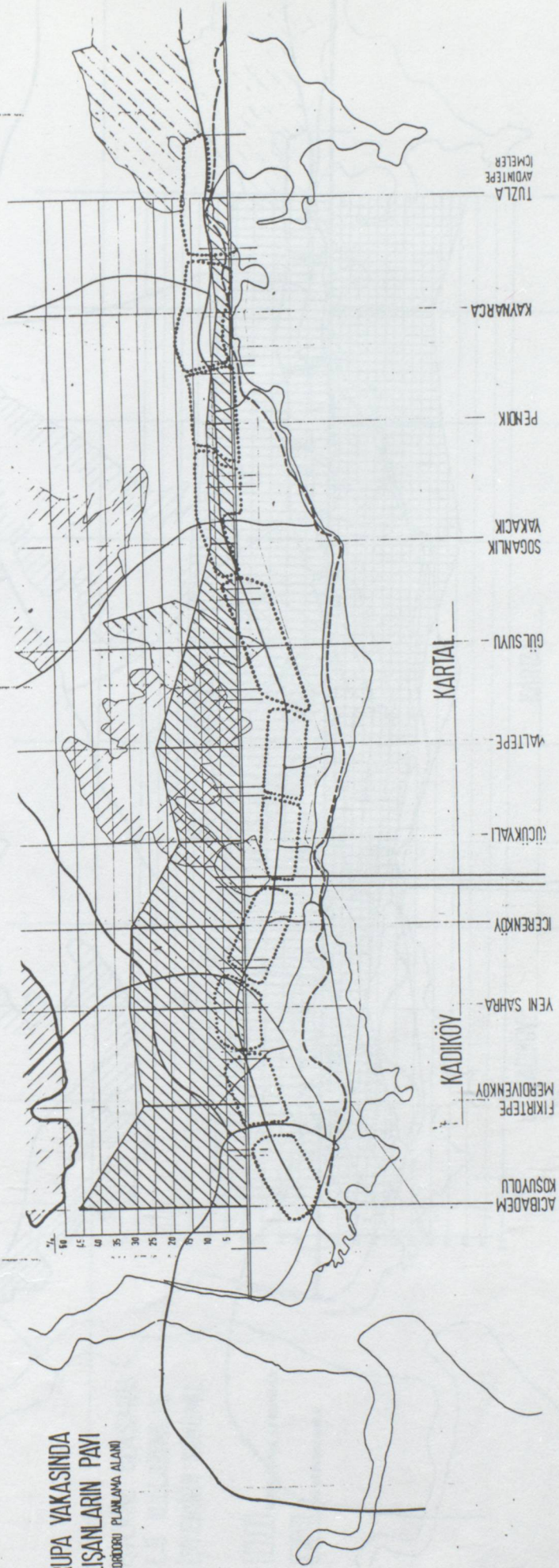
+ DIE, sanayi ve işyerleri sayımı verileri, 1985

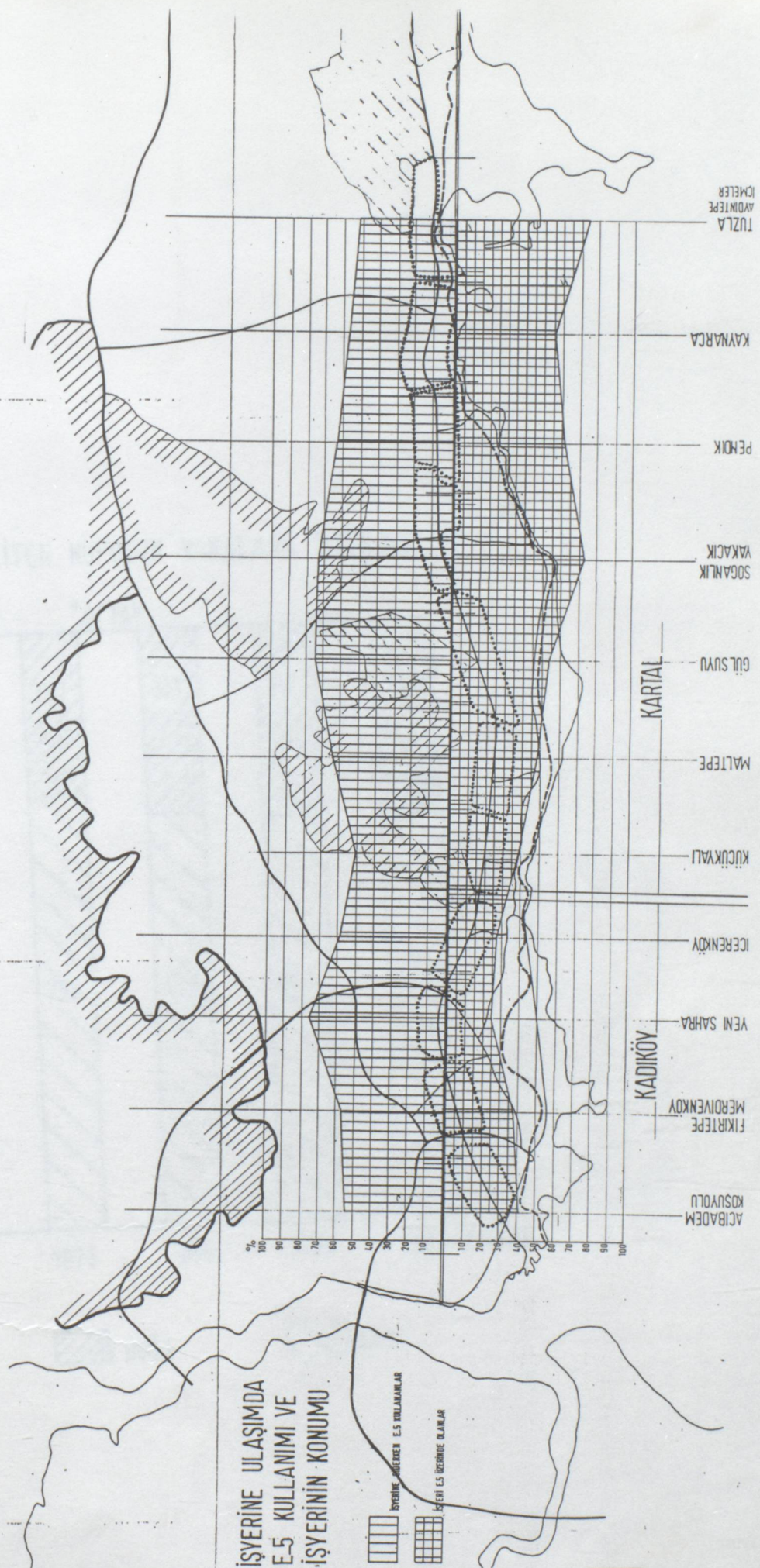
++ DIE nüfus sayımı, 1985

İstanbul Metropolünün İlçelere Göre 1985 Nüfus
Dağılımı ve Yoğunlukları

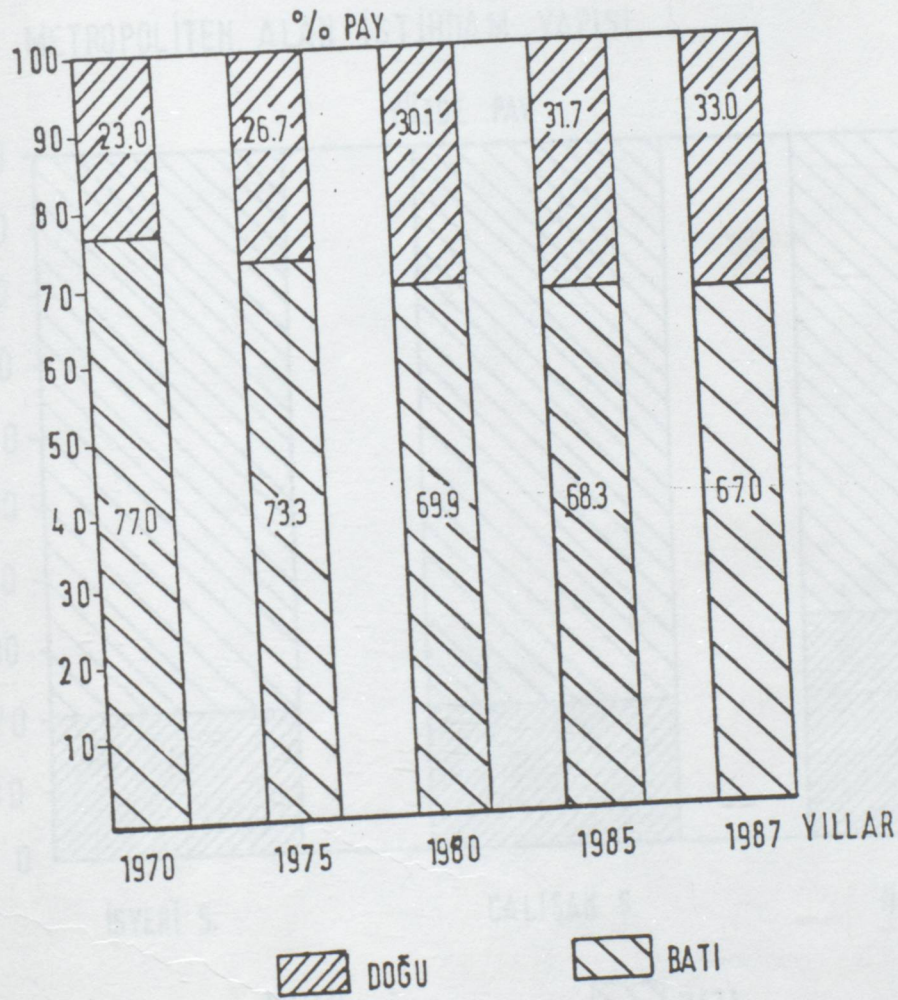
İLÇELER	1985		
	NÜFUS (BİN)	YOĞUNLUK (KİŞİ/Ha)	NÜFUS %
BAKIRKÖY	1238	68	22.1
BEŞİKTAŞ	204	128	3.6
BEYOĞLU	245	271	4.4
B.ÇEKMECE	58	6	1.0
EMİNÖNÜ	93	157	1.7
EYÜP	377	121	6.7
FATİH	497	469	9.0
G.O.P.	289	128	5.2
SARIYER	147	38	2.6
ŞİŞLİ	526	164	9.4
ZEYTİNBURNU	147	128	2.6
BATI YAKASI	3821	84	68.3
BEYKOZ	136	41	2.4
KADIKÖY	577	143	10.3
KARTAL	572	22	10.2
ÜSKÜDAR	490	37	8.8
DOĞU YAKASI	1775	38	31.7
İSTANBUL	5596	61	100

AVRUPA VAKASINDA
ÇALIŞANLARIN PAYI
(E-5 KORIDÖRİ PLANLANAN ALANI)

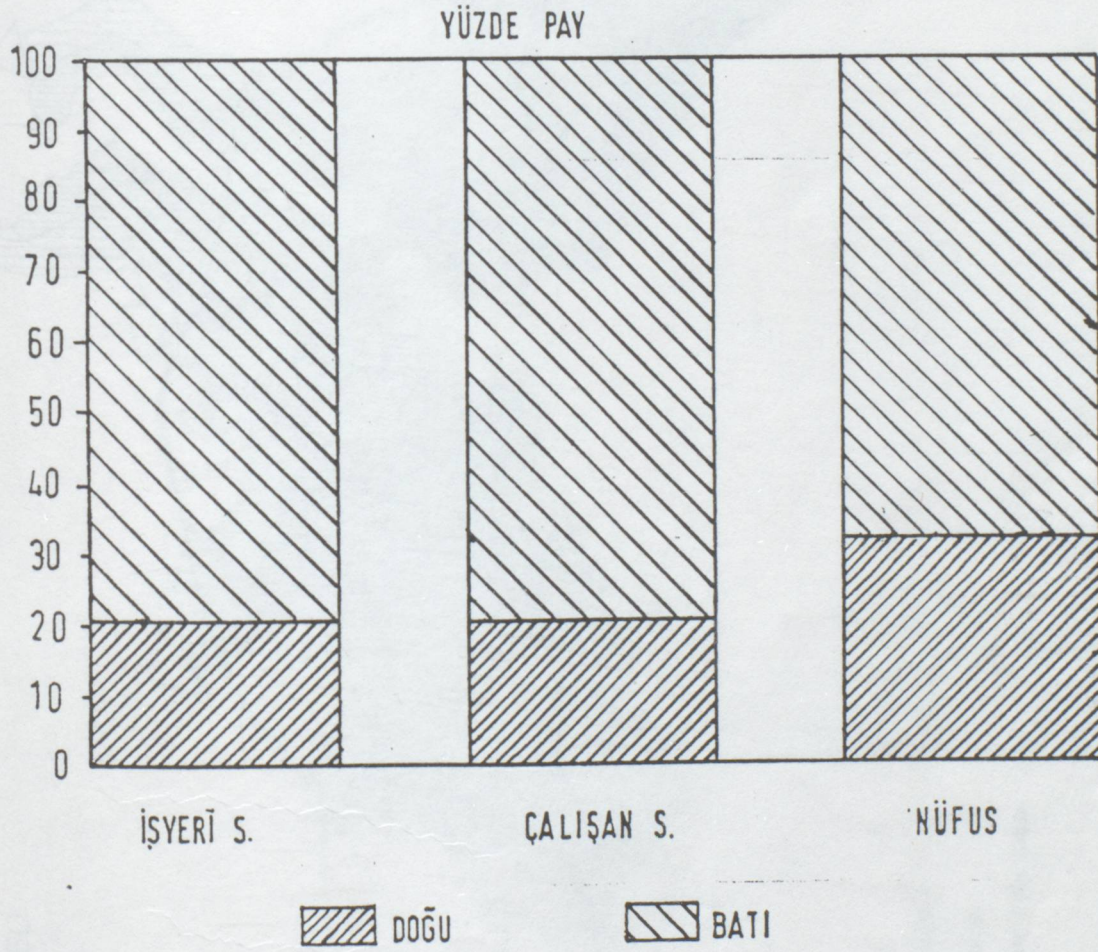




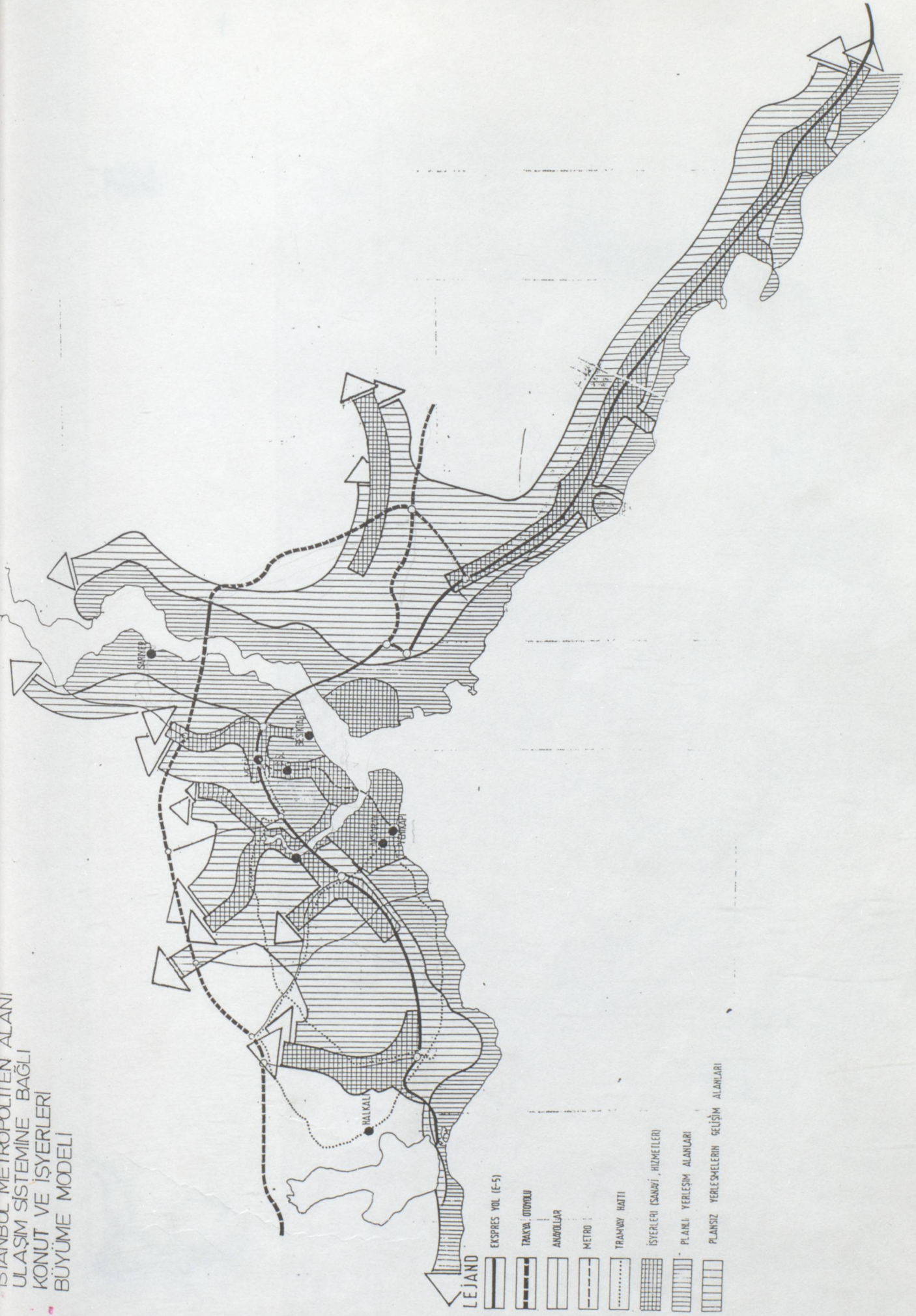
METROPOLİTEN NÜFUSUN YAKALARA DAĞILIMI



METROPOLİTEN ALAN İSTİHDAM YAPISI



İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI
ULAŞIM SİSTEMİNE BAĞLI
KÖNÜT VE İŞYERLERİ
BÜYÜME MODELİ



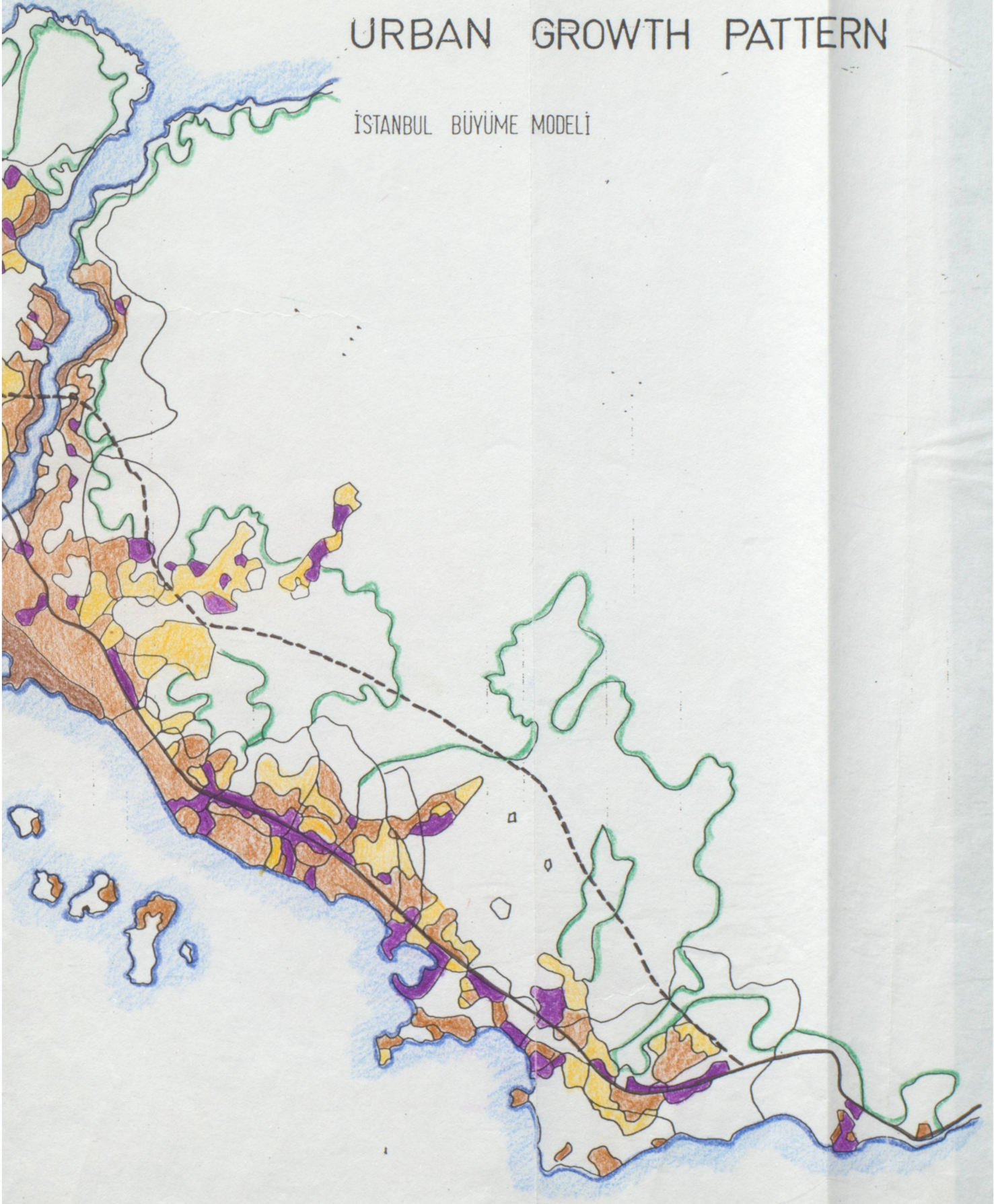


DATES - TARİHLER

- 1900 (Historical Core)
TARİHİ ÇEKİRDEK
- 1950 RESIDENTIAL DEVELOPMENT AREAS
KONUT GELİŞME ALANLARI
- 1970 " " "
- 1980 " " "
- INDUSTRIAL DEVELOPMENT AREAS
ENDÜSTRİ GELİŞME ALANLARI
- BOUNDARY OF MUNICIPALITY
BELEDİYE SINIRI
- HIGHWAY ROUTE
ANA YOL

URBAN GROWTH PATTERN

İSTANBUL BÜYÜME MODELİ



2.2. İSTANBUL METROPOLÜ NÜN GELİŞİMİ

19.yy sonları ve 20.yy başlarında İstanbul sarayları, camileri, kiliseleri, hanları, çarşıları ve Haliç çevresi imalat-haneleri ile ortaçağ Osmanlı kenti özelliği taşır. Metropolleşmenin ilk belirtileri, batının sanayileşmiş toplumundan bu geleneksel yapıya yabancı unsurların katılımı ile başlar. Demiryolları, denizyolları, tünel, liman, gar, bankalar, oteller batıya özgü konut alanları ile Osmanlının cami, han, pazar, mahalle gibi oturmuş kurumların yanında 19.yy sonunda Hristiyan azınlıklar ile farklı bir mekansal ve sosyal yapı oluşur. (Kaptan, 1988)

1950 yılından başlayarak metropolün şekillenmesinde önemli faktör, merkezi yönetimin Kurtuluş Savaşı sonrası İstanbul'a olan soğuk bakışının değişmesi ve dönemsel olarak demokratik eğilimlerin güçlenmesidir. Gelişen Türk ekonomisinde ki yapısal değişme İstanbul'u ülke ekonomisinde önemli bir yere getirmiştir. Sanayileşme hareketi iç ve dış ticaretin gelişmesi, ülke ekonomisine yön veren güçlerin İstanbul'a yığılmasını sağlamıştır. İstanbul, ticaret merkezi olarak ulusal bütünlük kazanan bir yapının merkezi olmaya başlamıştır. (Kılıçarlan, 1981) Bu yıllarda, kentin çevresinde *gecekondu* bölgeleri oluşmaya devam ederken, suriçi kesiminde de yenileme faaliyetleri devam etmiştir. Tarihi yarımada geleneksel dokusunu plan çalışmaları ile yitirmeye başlamış, Millet ve Vatan Caddeleri bu geleneksel yapıyı bozan etkenler olmuştur. Daha sonra bu caddelere Barbaros Bulvarı, Sirkeci-Florya sahil yolu, Londra Asfaltı ve Ankara Asfaltı eklenmiştir. Bu ulaşım sistemine bağlı olarak birbirinden kopuk mahalleler şeklinde Zeytinburnu, Bakırköy ve Yeşilköy yerleşmeleri oluşmaya başlamıştır. Eyüp, en yoğun surdışı yerleşmesi niteliğindedir. Beyoğlu yakasında, Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy, Levent ve Asya Yakası'nda ise Üsküdar'ın Kısıklı'ya kadar kısmı ve Kadıköy'den Bostancı'ya doğru olan kısım yeni yerleşmelerdir.

Sirkeci-Halkalı demiryolu merkezi iş alanına erişebilirliği arttırırken hizmet ettiği yerleşmelerin büyümesinde neden olmuştur.

1960'lı yıllara kadar yabancı uzmanların görüşlerine uyularak yeni caddelerin açılmasına devam edilmiş ve kara surlarına paralel açılan cadde, Galata ve Unkapanı köprülerini birbirine bağlayan caddeler, Maslak asfalt yolu İstanbul'da yerleşimi biçimlendiren ulaşım alterlerine eklenmiştir.

Daha sonrada biçimsel çözümler aranmaya başlanmış ve yeni iş alanları, eski sanayi alanları çevresinde yoğunlaşmıştır. Eyüp-Rami-G.O.Paşa yöresi, Kküy-Alibeyköy-Kağıthane'yi kapsayan kuzey aksına, Bakırköy, Londra Asfaltına paralel olarak Halkalı doğrultusuna, Beyoğlu yakası Haliç, Bomonti-Büyükdere Asfaltının batısına yayılmaya ve yoğunlaşmaya başlamıştır. Asya Yakası'nda da Kartal-Maltepe bölgesine Tuzla-Yakaçık-Gebze eksenini eklenmiştir. Bu yeni iş bölgelerinin çevreleride geçeköndü alanlarınca sarılmıştır.

Büyüyen ve yayılan metropolde mekansal yapıyı etkileyen bir diğer etken, 1973'te açılan Boğaz Köprüsü ve çevre yollarıdır. Bu yıla kadar denizyolu ile merkezi kente bağlanan Asya Yakası, köprü yapımı ile erişebilirliğini arttırmış ve Kadıköy-Kartal bölgesinde yoğunlaşma artmıştır. (Kılıçaslan, 1981)

Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının ikinci büyük etkisi, Boğaziçi'nde olmuştur. 1973 yılına kadar kentin ana yoğunluk eksenini tarihi yarımada dan geçerken çevrede açılan ekspres yollar yoğunluğu kuzeye taşımış, açık ve yeşil alanlarda arazi değerleri artmıştır. Yolların oluşturduğu bu rant artışı tarihi güzelliklerinin yokolmasına ve yeni konut alanlarına açılmasına neden olmuştur.

Birçok üçüncü dünya ülkesinin ortak özellikleri, batı ülkelerinde ki gibi formal bir yapının tersine informal bir yapının hakim olması ve ekonomide marjinal sektör dediğimiz sektörün yer alışı faaliyetlerde tam bin mekansal ayrışmanın belirginleşememesidir. Ülkemizde de durum böyledir ve kentin gelişmesini etkilemektedir.

Bugün hala üçüncü dünya ülkelerinde gündemde olan ve derinlemesine algılanması gereken konut merkezi yönetim ve yerel yönetim politikalarında informal yerleşme biçiminin netleştirilememiş, kabullenilememiş, kente yakıştırılamamış ve bir modele oturtulamamış olmasıdır. (Kaptan, 1988) İstanbul belediyelerinde konut-işyeri gelişimini yönlendirme yolunda örgütlenememeleri, İstanbul metropoliten alanının öngörülmeyen biçimde gelişmesine neden olmuştur.

Karayolu ağı ve verdiği kavşaklar çevresi işyerlerine açılırken plansız olarak gelişen konut alanlarının bunlarla harman olduğu görülmektedir. Çekim alanlarının güçlülüğüne göre gelişme sürmektedir.

İstanbul, 1950'li yıllardan bu yana otonom kararlarla getirilen karayolu dışında planlama girdilerinin etkisiz kaldığı doğal bir büyüme modeline sahiptir. Bu gelişme doğu yakası için lineer, batı yakası için radyal olarak tanımlanabilir. Batı Yakası'nda gelişme merkezden dışarı yağ lekeleri şeklinde iken daha sonraları E-5'te etkisiyle daha küçük merkezler çevresinde gene radyal gelişme görülmektedir. Doğu Yakası'nda ise lineer aksüzerinde hiyerarşik bir düzen içinde kademelenmeden sözedilebilmektedir.

2.2.2. MERKEZİ İŞ ALANI (MİA) GELİŞİMİ

Ülkemizin birinci kademe ekonomik karar merkezi olan, sahip olduğu tarihi değerleri ve kültürel potansiyeli ile uluslararası ölçekte rol oynayan, İstanbul merkezinin özellikle 20.yy.'nin ikinci yarısında hızlı bir gelişim ve değişim sürecine girdiği bilinmektedir.

Metropolleşme dediğimiz bu süreç çok merkeziliğin getirdiği kademelenmeye bağlı bir mekansal yapı ortaya çıkarmaktadır. İstanbul, bugün MİA dışında da çeşitli kademede merkezlerin oluşturduğu bir kent bütünü şeklinde algılanmaktadır.

Ülkenin en büyük sanayi merkezi, ülke çapında en üst kademede hizmet sunan ticaret merkezi ve en büyük dış alım limanı olan İstanbul'da ülke çapında üretim ve dağıtım karar-

ları ile denetleme işlevlerinin yoğunlaştığı MİA uzun süre tarihsel sur içinde, Eminönü-Beyoğlu-Fatih ilçelerinde yer almıştır. Gelişim süreci içinde geniş mekana duyulan gereksinim, tarihi dokunun zorlamaları, ulaşım kolaylığı ve prestij bölgesi gibi yer seçim nedenleriyle önce, Karaköy-Galata yönünde, giderek Taksim-Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu ekseninde gelişmiş ve bu gelişme süreci içinde Bakırköy ve Kağıtköy'de bölgesel iş merkezleri ortaya çıkmıştır. MİA sur içinden taşmış olmakla birlikte, suriçi, üniversiteler (Beyazıt), hastaneler (Aksaray-Topkapı arası), basın-yayın iletişimi (Cağaloğlu), yönetsel merkez (Saraçhane ve Vilayet), turizm işlevlerinin (Sultanahmet) ana merkezidir. (Kılıçaslan 1981)

BİNP Bürosuna göre metropoliten kentin MİA'sını mekansal olarak oluşturan zonlar, Eminönü, Beyoğlu, Fatih, Şişli ve Beşiktaş ilçe sınırları içinde kalan alandır. (Cengiz, 1984)

İstanbul merkezi iş alanının günümüze kadar olan tarihsel gelişimine baktığımızda ilk önceleri tarihi sur içinde lonca sistemine bağlı ticaret faaliyetlerinin olduğunu görmekteyiz. Ticari birimler Kapalı Çarşı civarında yoğunlaşmış olan hanlardır.

daha sonra Galata-Beyoğlu'na ticaretin geçişi ilk kez Galata Bankerleri adı verilen para yönetimini ele alan yabancılar eliyle olmuş ve Pera denilen kısımda yerleşen yabancı azınlık kendi ihtiyaçlarını karşıladıkları ticari birimler oluşturmaya başlamıştır.

Hanlar sur içinde yaşamaya devam ederken, Galata-Karaköy banka merkezi niteliğine kavuşmuştur. ve bölgenin tarihsel bankerlik görevi günümüzde de sürmektedir. Hanlar Eminönü-Sirkeci-Beyazıt-Aksaray-Fatih-Topkapı ve Karaköy-Tünel-Galata-Taksim-Harbiye-Osmanbey-Mecidiyeköy-Şişli aksında işhanı, büro şeklinde gelişme göstermiştir. Salıpazarı-Kabataş ve Şişli-Mecidiyeköy ekseninde, holding, çok uluslu şirketler ve bankaların büroları yer almaktadır.

1950'li yıllarda kentin ulaşım alanaklarında bağımlı olarak

Galata ve Eminönü'nde yoğunlaşmış olan ekonomik faaliyetler yörenin kent bütünü içinde tek egemen merkez olarak algılanmasına olanak sağlamıştır. Batı Yakası'nın daha çok gelişmiş olduğu bu dönemde Üsküdar ve Kadıköy ana merkezin ulaşımına bağlı uzantıları olarak belirginleşmiş ve ikinci derece merkez işlevini üstlenmişlerdir. (Gülmez, 1981)

1970'li yıllarda Galata ve Beyoğlu yerleşmelerinde merkezin gelişme dışı ve ana ulaşım doğrultularında yer alan konut yapıları, ticarete yönelik mekan gereksinimini karşılamak amacıyla işlev değiştirmektedir.

Şişli-Zincirlikuyu, Beşiktaş, Barbaros Bulvarı doğrultusunda saçaklanma 1975'lerde belirgin hale gelmiş ve merkez Eminönü-Beyoğlu-Fatih ilçelerinde gelişimini sürdürmeye devam etmiştir. Son yıllarda merkezin ulaşımına bağlı olarak gelişimini sürdürdüğü gözlenmektedir.

1980'li yıllarda merkezin Levent yönüne doğru gelişmesinin hızlandığı ve önem kazandığı görülmektedir. Hizmet kuruluşlarının büroları, önemli iş merkezleri Levent ve çevresinde yerleşmeye başlamıştır. 11. Köprü'nün yapımı bu çevrede gelişmeyi arttırıcı bir faktör olarak ortaya çıkarken, Maslak ve çevresinin önemini arttırmış, hızlı bir yapılaşma ile burası da Mia'nın uzantısı şekline dönüşmüştür.

Diğer bir gelişme ise büyük mağazalar, alış-veriş merkezlerinin oluşumunda görülmektedir. Avrupa ülkelerinde özellikle 11. Dünya Savaşı'ndan sonra yapımına hız verilen ve önemli ulaşım aksları üzerinde yer alan, birçok küçük birimden oluşan ve aynı anda değişik ihtiyaçlara hitap eden büyük mağazalar, alış-veriş merkezleri modeline nihayet İstanbul'da da ağırlık verilmektedir. En çarpıcı örnek ise Bakırköy'de (Ataköy) gerçekleştirilen Galeria'dır. Oldukça büyük bir alana yayılmış olup, tek bir çatı altında birçok küçük, farklı birimi barındırmaktadır. Yine Merter'de gerçekleştirilen Hipermarket son örneklerdendir.

2.2.3. DOĞU YAKASI'NIN GELİŞİMİ

İstanbul'un önemli özelliklerinden biri Asya ile Avrupa'yı bağlayan bir köprü vazifesi görmesi, iki farklı yarımadada konumlanmasıdır.

İlk gelişmeler Batı Yakası'nda izlenmiş, Doğu Yakası ise son zamanlarda gelişme sürecine girmiştir. Büyük merkez fonksiyonlarının şehrin tarihi kesimi ve çevresinde gelişmesine karşın, iskan ve sanayi, kıyı ile Londra ve Ankara Asfaltlarının oluşturduğu doğrusal bir alan içinde yerleşme eğilimi göstermiştir. Ulaşılabilirlik faktörü, İstanbul'un yeni konut alanlarını, özellikle Kadıköy ilçesini cazip hale getirmiş ve hizmet sektöründe çalışanların önemli bir kısmı konut alanı olarak Doğu Yakası'nı seçmiştir.

Fiziki yapısı ve şartları açısından Doğu Yakası'nın çok daha iyi olanaklar sağlaması, ülke bütününe daha yakın bağlantıları olabilmesine rağmen, Batı Yakası'na göre nüfus dağılım oranının çok yavaş değiştiği görülmektedir. 1973 yılında Boğaz Köprüsü'nün hizmete girmesiyle Doğu Yakası'nın batı ile bağlantısı sağlanmış ve ulaşılabilirlik düzeyi yükselmiştir. Genellikle Batı Yakası'nda konumlanan sanayi, Doğu Yakası'na sığmamış, küçük ve orta büyüklükte ki sanayi bölgeleri oluşmuş ve gelişmiştir. Sanayinin gelişmesine bağlı olarak Doğu Yakası göç almaya ve göçün sonucunda nüfus artmaya başlamıştır. Sanayinin kent doğurucu bir faktör olması, ulaşımın kolaylaşması ve toprak rantının düşüklüğü bu alanlarda yerleşme talebini arttırmış, yapılan imar planları ile sürekli arttırılan imar hakları, büyük beş alanların toplu konut girişimleri ve konut kooperatifleri için cazip hale gelmesini sağlamış ve yeni iskan alanları oluşmuştur.

Doğu Yakası'nda Boğaz yönünde ki nispeten yavaş nüfus artışı bir yana bırakılırsa iki gelişme yönünün olduğu görülmektedir. Bunlardan biri, Marmara kıyısı boyunca uzanan E-5 karayolunun kuzey ve güneyinde ki gelişmeler, diğeri ise Kadıköy-Üsküdar'ın kuzeydoğu uzantısı biçiminde Bulgurlu-Ümraniye-Dudullu kesimidir.

E-5'in İstanbul hududları içinde kalan kısmının iki yanı metropol ölçeğinde organize sanayi iş yerleri, depolama alanları, benzin istasyonları ve oto tamircileri için cazip hale gelmiştir. Bostancı'dan sonra eski belediye hududlarının bitmesi Küçükalyalı ve Maltepe belediye hududlarının dışında, E-5 karayolunun iki yanını sanayi yerleşmeleri için cazip hale getirmiştir.

Bağdat Caddesi çevresi ve cadde ile deniz arasında kalan kesim Doğu Yakası'nın prestij alanı durumunda iken bu kesimin reniz ile kucaklaştığı Kalamış, Caddebostan, Bostancı noktaları eğlence merkezi özelliğine hızla kavuşmaktadır. Bu alanların yanısıra, Yakacık, Güzelyalı ve kısmen Küçükalyalı sahilinde müstakil villa ve evlerin yer aldığı 2.derece prestij bölgesinden söz edilebilir. Lineer olarak büyüyen Doğu Yakası'nda hizmet hinterlandlarına hizmet veren Kadıköy merkezi, Bağdat Caddesi, Bostancı, Maltepe, Kartal ve Pendik merkezler alanı olarak gözlenmektedir.

Merkez faaliyetlerinin batıda gelişmesi ve iş yerlerinin bu bölgede yer alması, Doğu Yakası'nın Batı Yakası'na olan bağımlılığını arttırmaktadır. Doğu Yakası'nda yaşayacak nüfus için, ikinci ve üçüncü derece merkezler oluşturulması gerekmektedir. Yeni merkezlerin oluşturulması açısından E-5 aksı önemli imkanlar sunmaktadır.

2.3. İSTANBUL METROPOLÜ GELİŞME POLİTİKALARI

Yerleşim planları ve politikaları ile yatırım kararları, şehirlerin büyüme yönünü ve hızını, nüfusun dağılımını önemli ölçüde etkilemektedir.

İstanbul'un dünya ve ülke ölçeğinde ki fonksiyonlarının artması, tarihi ve doğal değerlerin korunması, ulaşım sisteminin çözümlenmesi, altyapı ve üst yapının uygarlaştırılması gereği yeni bir planlama politikasının geliştirilmesini zorunlu kılmıştır. 1984 yılında ki değişikliklerle yerel yönetimin gelişmeyi yönlendirecek bir güç kazanması, İstanbul Büyük

Şehir Belediyesi'nin şehirsel gelişme politikaları geliştirmesine neden olmuştur.Şehirsel gelişme politikalarının en belirginleri;

- Tarihi şehir ve eski merkezlerin desentralizasyonu,
- Çevre yolları üzerine oturmuş, desentralize ve açık bir şehir strüktürü oluşturulması,
- Yeni gelişmelerin, eski merkezi eğilimleri kırarak şekilde batıda ve doğuda yeterli uzaklıklarda yer alması(İkitelli-Halkalı, Kurtköy uygulamaları)
- Şehrin iki yakasının kendi kendine yeterli hale gelmesi ve büyük nüfus kitlelerinin toplu taşınla Boğaz'ı geçmek mecburiyetinin azaltılarak şehrin refah ve ekonomisine katkı yapılması olarak özetlenebilir.

24 Ocak kararları ile başlayan ithal ikamesi yerine ihracatta dönük bir ekonomiyi hedefleyen politikalar beraberinde kurumların regenerasyonunda getirmiştir.Regenera edilen kurumların arasında finans kurumları, vergi kurumları, serbest bölgeler, KİT'lerin özelleştirilmesi, yerel yönetimler sayılabilir.(Kaptan,1988)

Kurumların regenerasyonu yanında Orta Doğu'nun ateş altında olması, batının SSCB ile ticari ilişkilerinde ki muhtemel gelişmeler Orta Doğu ülkeleri ile batının ekonomik ilişkilerinde Türkiye'nin köprü vazifesi görmesi ve Avrupa Topluluğu'na girmekte ki ısrarlı tutumu 1980'li yıllardan bu yana olan politik stabilizasyon ve İstanbul'un doğal ve tarihi değerleri ile yaşayan turizm potansiyeli, yurt içinde ki ve yurt dışında ki ekonomik ve politik güçlerin İstanbul'a uluslararası çok yönlü bir hizmet şehri rolü vermeyi amaçlamaları için uygun ortamı yaratmıştır.(Kaptan,1988)

İstanbul'u çok yönlü uluslararası bir dünya kenti haline getirmeyi amaçlayan yerel yönetim bu kararının beraberinde bazı çalışmalarada başlamıştır.

- Haliç'in temizlenerek tarihi ve turistik değerinin yeniden kazandırılması,

- Tarihi yarımada'nın tarihi ve turistik dokusunun canlandırılması amacıyla matbaa ve imalatçıların çıkarılması,
- Dolapdere ve Piyalepaşa'da yeni bir ticaret merkezi oluşturulması,
- Kent merkezinde 5 yıldızlı oteller zincirinin oluşturulması,
- Ulaşım aksları ile merkeze ulaşılabilirliğin sağlanması,
- Doğu Yakası'nın istihdam açığının kapanması amacıyla E-5 boyunca ticaret merkezleri oluşturulması projesi,
- İkitelli ve Kurtköy'de organize sanayi bölgeleri oluşturulması,
- Otogar ve toptancı halinin merkez dışına alınması,
- Doğu yakasında otogar ve havaalanı projesi,
- Batıda metro çalışmalarının başlanması,
- Halkalı toplu konut projesi,
- İkigöl arasında toplu konut ve olimpiik köy projesi ile bu yörede gelişmenin teşviki,

Bu amaçla yapılması düşünülen çalışmalardan bazılarıdır. Bu çalışmalar sonucunda mekansal yapıda değişimler gözlenmeye başlanmıştır.

Sen yıllarda toplu konut uygulamalarında artış gözlenmiş ve büyük projeler şehir merkezinden uzakta yer seçerken 11.Köprü ve çevre yolu yapımıyla gelişme kuzeye kaymıştır. İki göl arası, Doğu Yakası'nda Boğaz geri görünüm ve etkilenme bölgeleri, Ümraniye, Küçükbakkalköy civarı toplu konut alanlarının yoğun olduğu bölgelerdir.

1.Köprü ile çevre yolunun içinde kalan alanlarda, özellikle Batı Yakası'nda ticaret, hizmet ağırlıklı iş merkezleri gelişmekte Kadıköy ve Kartal arttırılan imar hakları ile yoğun bir yapılaşmaya sahne olmaktadır.

Bakırköy'de Atışalanı, Mahmutbey ve İkitelli yöresinde planlanan yeni sanayi ve toptan ticaret alanları ve nüfusa bağlı gelişecek ticaret ve hizmet sektörleri bu ilçenin ağırlığını dahada arttıracaktır.

Kartal ilçesi, Kurtköy bölgesinde ki organize sanayi alanlarının dolmasıyla İstanbul genelinde istihdam ağırlığı artan

ikinci ilçe olacaktır. Belediyenin desentralizasyon politikasında işgücü dağılımının yeni gelişmekte olan dış ilçeler lehine artması sonucunu verecektir. (İ.B.B.B. 1988)

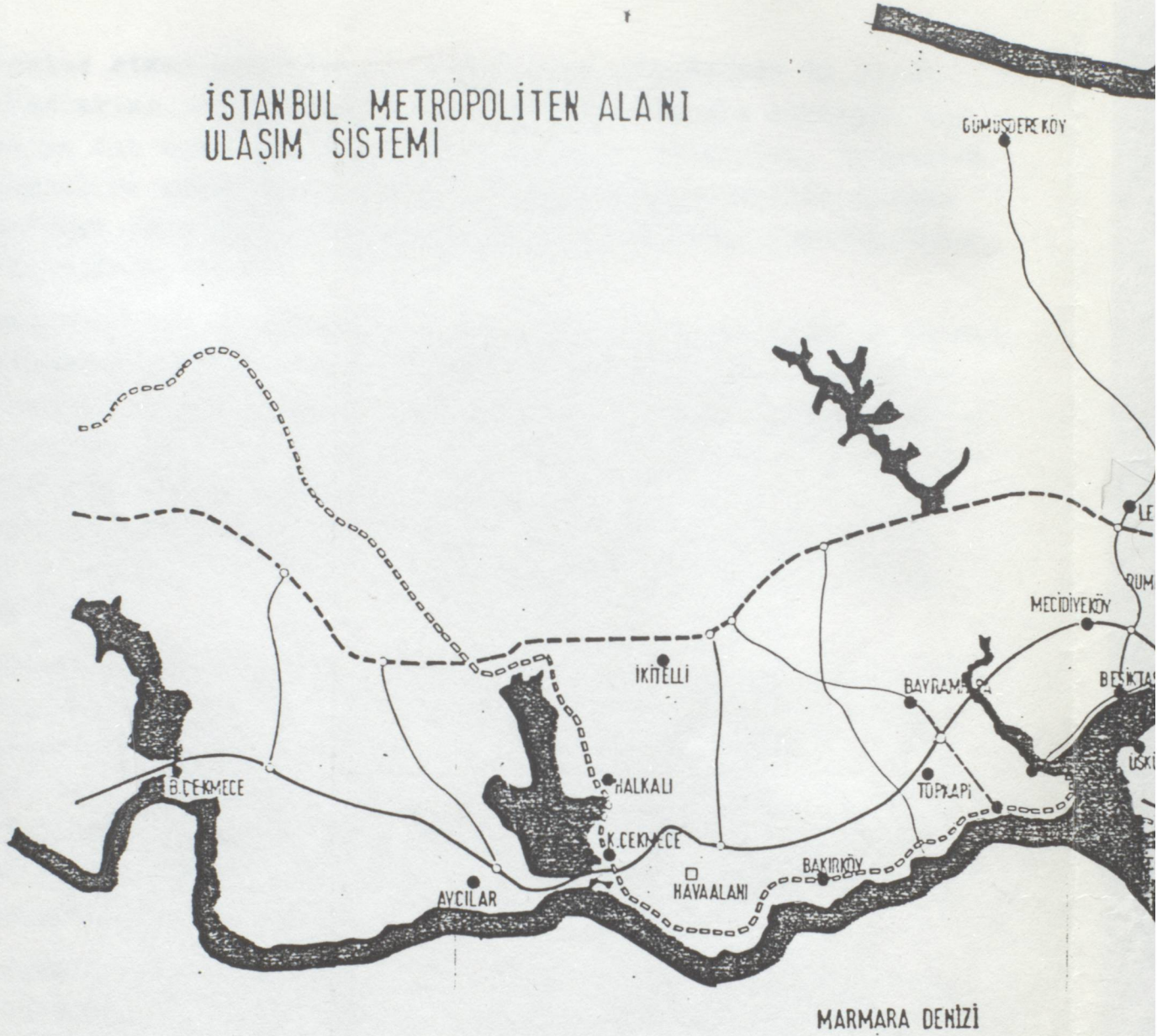
Yeni açılacak hizmet alanları ile işgücü ve iş alanları arasında ki dengelerin değişmesi, sosyal strüktürde esas boyutları ile hissedilmeyen, ancak gelecekte yüzyüze kalınılması kaçınılmaz olan gelişmelere zemin hazırlamaktadır. Bu açıdan bakıldığında sanayi çevresinde yaşayan ve bu alanlarda işlendiriilen düşük gelir grubu yeni yaratılacak hizmet alanlarında yeni iş olanakları aramak, sanayide ki uzmanlık dalına göre iş için uzak mesafelere ulaşmak gayreti içinde bulunmak yada yeni sanayi çevresine taşınmak gibi serüvenler beklemektedir. Şimdiki sanayi alanlarının yüksek yoğunlukta hizmet alanına dönüştürülmesi ile değişen rant değerinin bir ölçüde çevresine yansıyacağı, bu alanları saran yoksul mahallelerin arsa rantının paralelinde ve bu çevrelerde bir yenilenme süreci ile yine yüksek yoğunlukta konut alanları yaratılacağı bir gerçektir. (Kaptan, 1988)

İstanbul'un bir hizmet şehri olarak oynayacağı rol için gerekli çalışmalar yapılırken tam olarak bir planın olmadığı gözlenmektedir. Artık eldeki onaylı nazım imar planı yetersiz kalmakta ve parçacıl çözümlerle gidilmektedir.

İmar planlarının getirdiği avantaj yüzünden, İstanbul'da daha yoğun yerleşme meydana getirecek planlar onaylanmaktadır. Aşırı yoğunluğun tabii sonucu her konuda dar boğazdır. Bu konuların en önemlilerinden biride ulaşım dır. Ulaşım dı çözüml aranıyorsa merkezileşmekten ve yoğunlaşmaktan kaçınmak gerekmektedir. (İ.B.B.B. 1988)

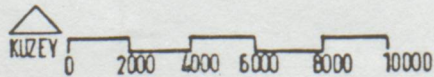
Tek merkezilik, merkezî iş bölgesine yakın alanlarda ki izdihamı arttırdığı için kentin büyümesi devam ettiğı sürece elverişsiz bir durum yaratmaktadır. Bu izdiham maliyetleri tek başlarına bile çok merkezli metropoliten bölgelerinin oluşmasının yeterli temelini oluşturlar. Çok merkezli kentlere ilişkin kuramsal modeller, konut-işyeri yolculuk için daha kısa süre öngörürler, çünkü hane halkının ulaşımı mi-

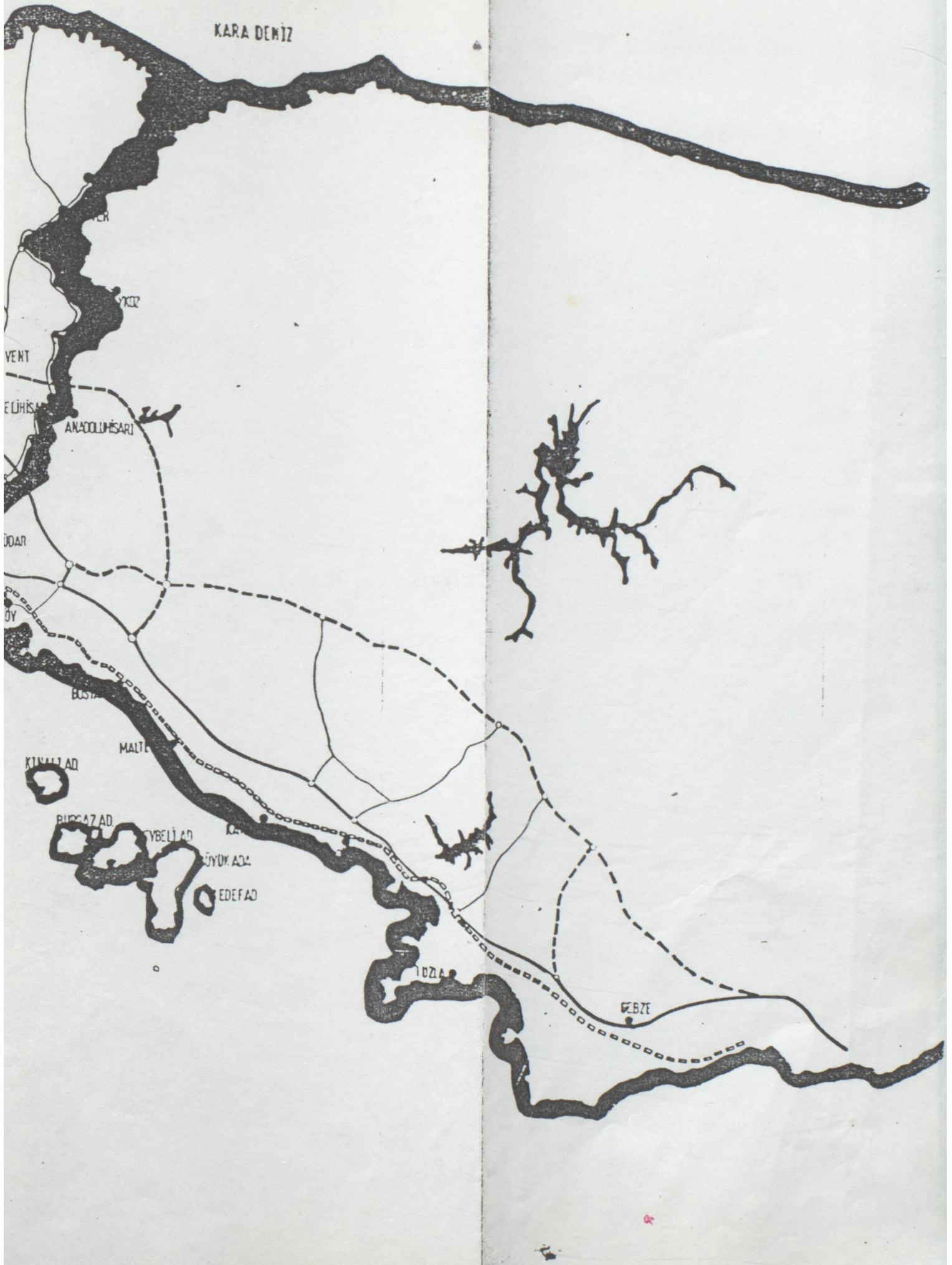
İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI ULAŞIM SİSTEMİ



LEJAND

- EXPRES YOL (E-5)
- TRAKYA OTOYOLU
- ANA YOLLAR
- MEVCUT DEMİRYOLU
- METRO





nimize etmek amacıyla iş alanlarının çevresinde ki konut alanlarına yerleşeceğini var sayarlar. Bununla birlikte homojen bir dağılım göstermeyen ekonomik sektörler, heterojen işgücü ve parçalanmış konut bölgeleri metropoliten alanda seyahat süresinin uzun olmasını getirmektedir. (Gordon, Kumar, Richardson, 1989)

Metropoliten nüfus oranında gözlenen hızlı değişim ve merkez mekanına yerleşen üçüncü sektör faaliyetlerinin işgücü isteminde ki hızlı artışı, mevcut merkezlerin tıkanmasında ve işlevsel rollerini yerine getirememelerinde önemli rol oynamıştır. Gereksinimlerin boyutlarının değişmesi, ticaret, eğitim, sağlık, kültür, eğlence ve yönetim hizmetlerinin üçüncü sektör işlevlerinin yaygınlaşmasını zorunlu kılmaktadır.

Metropoliten hizmet merkezinin yeni fonksiyonlara uyum sağlayacak şekilde yeniden örgütlenmesinde bölgesel ve yerel hizmetler sunan işlevlerin bu alandan ayıklanması, metropol de pazar ekonomisine dayalı hizmetler sunan bir sistemin kurulması gerekmektedir. Şimdiye kadar yapılan planlarda Doğu Yakası konut ağırlıklıdır. Bu da beraberinde birçok sorunu getirmekte ulaşım sistemi yetersiz kalmaktadır.

Anadolu otoyolunun inşasına bağlı olarak E-5 aksının güney kuzeyinde ki yerleşmeleri aks boyunca lineer merkezler hiyerarşisinde bütünleştiren yeni planlama yaklaşımlarının zorunluluğu yadsınmamaktadır.

2.4. İSTANBUL METROPOLÜ ULAŞIMI

İstanbul, gerek uluslararası, gerekse ülke içi ulaşım açısından önemli bir ulaşım merkezi durumundadır. Hava, deniz, demiryolu ve karayolu ağı ile iç ve dış ulaşım hizmet görmektedir. Atatürk Havaalanı, Sirkeci, Galata, Haydarpaşa limanları, Sirkeci, Haydarpaşa garları ve E-5 karayolu bu fonksiyonu yerine getiren ulaşım odaklarını oluşturmaktadır.

Bu arterler içinde, E-5 karayolu doğuda, yakın çevre ve şehirler arası kara ulaşımının yükünü taşımaktadır.

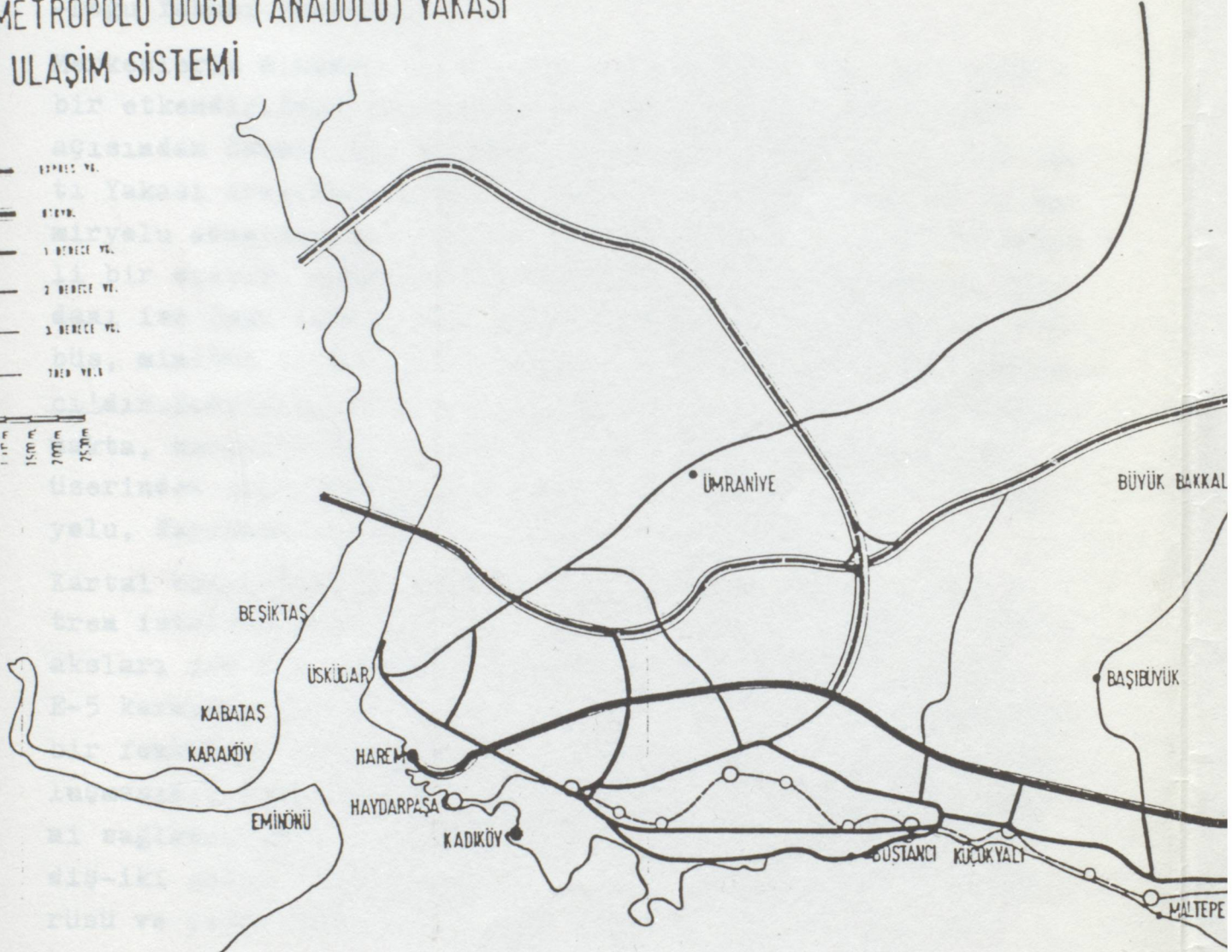
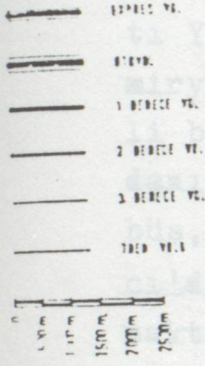
Boğaz Köprüsü'nün hizmete girişine kadar bütün karayolları, Doğu Yakası merkezine yönelmekte, Batı Yakası'na bağlantı denizyolu ile kurulmaktaydı. Köprü'nün açılmasından sonra, E-5 karayolu dahada önem kazanarak, Trakya'nın yükünü taşıyan Londra Asfaltı ile kesintisiz ilişki kurma olanağı bulunmuş, bu nedenle metropoliten boyutta ve şehirlerarası mesafelerde ki kara ulaşımı çekici bir duruma gelmiştir. Köprü ve çevre yollarının hizmete girmesiyle iki yaka arasında ki özellikle bireysel taşıt geçişinde, önemli sayılacak bir artma görülmüş, konut iş ilişkilerinin köprü geçişi ile sağlanması eğilimi doğmuştur.

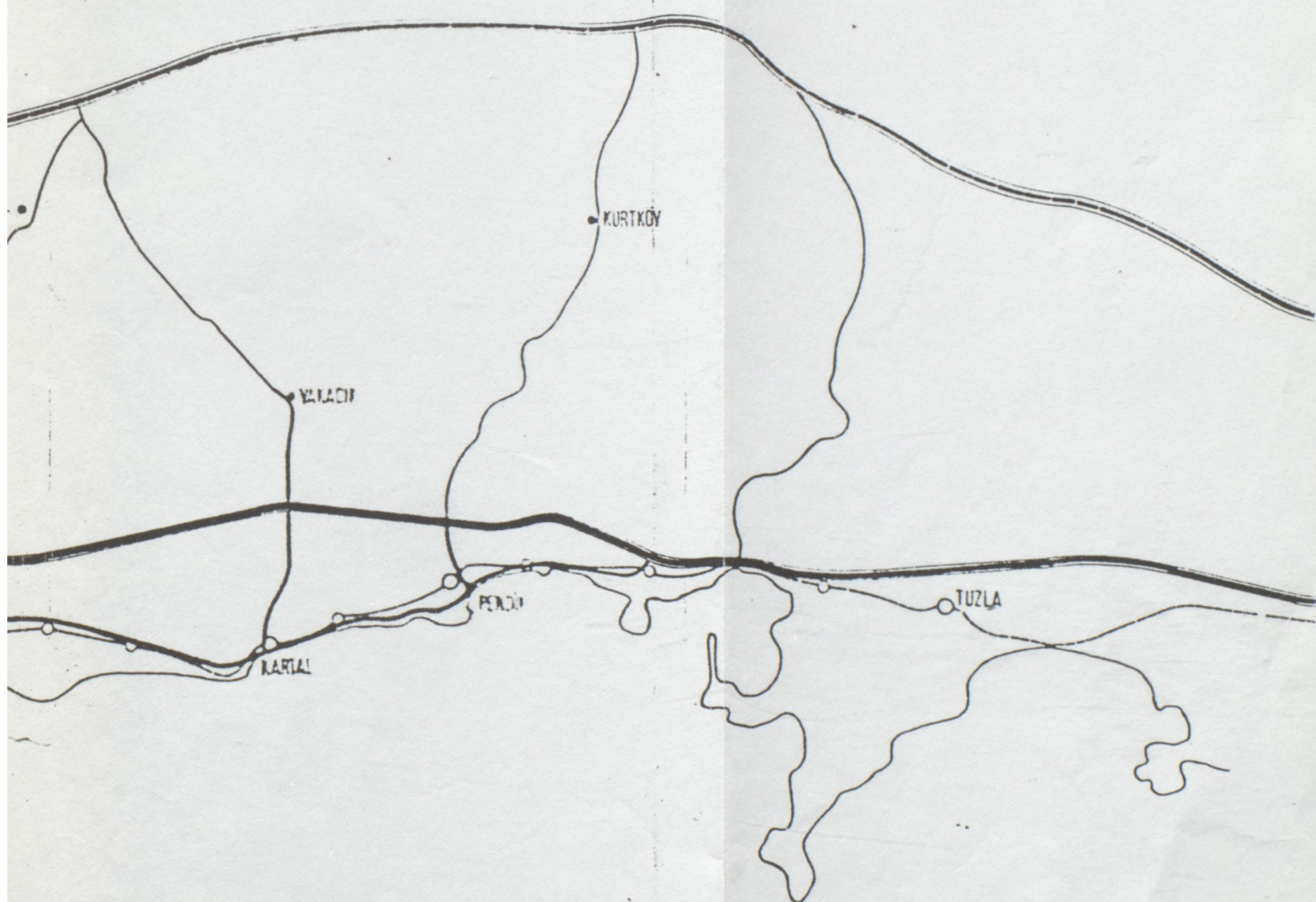
Uluslararası, ülke, bölge ve metropol içi ilişkilere hizmet eden arter ve odaklarda önemli sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Günümüz İstanbul'da, olağan bir günde 4-5 milyon mertebesinde yolculuk yapılmaktadır. Bu büyük hareket, harcanan zaman yakıt ve diğer giderlerin toplam maliyeti çok büyük boyutlara vardığı gibi, tektek kişilerin bütçelerinde ve günlük yaşantılarında tuttuğu yer de önemli boyutlardadır. Bunun nedenleri şöyle özetlenebilir.

- İstanbul'un Haliç ve Boğazla bölünmüş bir yarım adalar sistemi olması
- Yerleşme alanının derin vadiler ve tepelerden oluşan engebeli yapısı
- İşyerlerinin bir yakada yoğunlaşmasıyla Boğaz geçiş talebinin artması
- Tarihi şehir üzerinde aşırı yoğunlaşma
- Korunamayan tarihi çevrenin uyumsuz kullanışlarla işgal edilmesi
- Tarihi kent dokularının bugünkü ulaşım talebini karşılayacak biçimde geçit vermemesi
- Yerleşme alanında nüfus ve istihdam dağılımının dengesizliği
- Mevcut ulaşım, altyapı ve sistemindeki teknolojik yetersizlik

İST. METROPOLU DOĞU (ANADOLU) YAKASI ANA ULAŞIM SİSTEMİ





Karayolları ile ulaşım birinci derecede hizmet götüren ulaşım türünü oluşturmaktadır.Boğaziçi Köprüsü, çevre yolları, E-5 karayolu İstanbul'un batı-doğu bağlantısını kuran arter olmaktadır.

-Doğu Yakası Ulaşımı

Merkezlerin oluşması ve gelişmesinde ulaşılabilirlik önemli bir etkindir.Doğu Yakasında Kadıköy, ulaşım terminalleri açısından önemli bir ilçedir.Haydarpaşa, Doğu Yakası ile Batı Yakası arasında ilişkiyi sağlayan önemli bir deniz ve demiryolu edağıdır.E-5 koridorunun başlangıcı olan Harem önemli bir otobüs, otomobil ve kamyon terminalidir.Kadıköy Meydanı ise Doğu Yakası'nda ulaşımı sağlayan vapur,dolmuş, otobüs, minibüs terminalidir.İkinci önemli terminal ise Bostancı'dır.Kadıköy-Batı bağlantısı deniz ve karayolu ile sağlanmakta, karayolu bağlantısı Boğaz Köprüsü ve çevre yolları üzerinden yapılmaktadır.En önemli ulaşım aksları, E-5 karayolu, Kayışdağı Caddesi ve Bağdat Caddesidir.

Kartal bölgesinde ana terminaller Maltape, Kartal, Pendik tren istasyonları ve Kartal vapur iskelesidir.Önemli ulaşım aksları ise E-5 karayolu, Bağdat Caddesi ve demiryoludur. E-5 karayolu Kartal'ın uluslararası taşımacılıkta çok önemli bir fonksiyon üstlenmesini ve bölgede sanayi alanlarının oluşmasını, demiryolu ise bölgenin banliyö olarak gelişmesini sağlamıştır.E-5 karayolu, Ankara Asfaltı olarak iki gidiş-iki geliş, şehirlerarası yol iken, günümüzde Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile birlikte ekspres yol niteliği kazanmıştır.

2.4.1.Ulaşım Sorunları

Gelişmekte olan ülkelerde araç ve seyahat sayısı daha az olmakla beraber, altyapı yetersizliği, yönetim ve denetim eksiklikleri gibi nedenlerle ulaşımda zorluklar ve trafik tıkanıklıkları, gelişmiş ülkelerde görülen düzeyin üstünde olabilmektedir.Şehrin özelliklerinden dolayı oluşmuş ve gelişme tarihi boyunca birikmiş tüm sorunların çözülmesinde

olası değildir.(İ.B.B.B.1988)

İstanbul'daki mevcut ulaşım problemleri, gelecekte önemli ölçüde artacaktır.Şehir ulaşımında talebin artmasına neden olan nüfus artışılarında henüz bir azalma işareti görülmemektedir.İstanbul'un sosyal, ekonomik ve topoğrafik durumunun özellikleri, problemlerin çözümlerinde özel olmasını gerektirmekte, heryere uygun ve her yerde geçerli politikaların hemen uygulanmasında mümkün olmamaktadır.(İ.B.B.B.1988)

Büyüyen ve gelişen kent ile birlikte İstanbul'da artan ulaşım gereksinimini karşılamak amacı ile yeni yollar açılarak eskileri genişletilmiş, geleneksel arazi kullanımları değiştirilmiştir.Ancak İstanbul gibi dinamik bir kentin değişen sosyo-ekonomik yapısına göre ulaşım çözümlenmek istenirken kentin fiziki-sosyal dokusu ve dengesinde tahrip edilmiştir.İki noktayı birleştiren en kısa hat "bir doğrudur" düşüncesi ve artan trafik gereksinimine cevap vermek amacı ile geniş, görkemli, anıtsal bulvarlar açılmış, ancak bu bulvarlar trafik mühendisliğinin bir temel ilkesi ve aynı zamanda sorunu olan "açılan her yeni yolu trafik doldurur" düşüncesini tasarım yıllarından çok önce gerçekleştirmiştir.Hareketlilik kriterlerine göre talep karşılanmış, ancak sonradan hareketlilikte artan trafik ve yoğunluk ile engellenmiştir.Erişebilirlik kriterleri ise göz ardı edilmiştir.Sonuç olarak ulaşım mekanlarının yeniden düzenlenmesi amacına varmadığı gibi, kent içi trafik sorununu dahada çözülmesi güç bir duruma getirmiştir.(Kaplan)

İstanbul metropolünde ulaşım sorununa bakarsak en önemlisinin doğu ile batı arasında iş-kenut gidiş-gelişlerinin zırve saatlerde oluşturduğu trafik sıkışıklığı ve MİA'da sürekli olarak yaşanan altyapı yetersizliği, geleneksel doku nedeniyle dar ulaşım kanallarından,artan araç kapasitesine cevap verememesinden, park yerinin eksikliğinden, iyi düzenlenmemiş bir taşıma ve sinyalizasyon sisteminin olmamasından kaynaklanan trafik sıkışıklığıdır.

2.4.2. Ulaşım Projeleri

Yol sistemi bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir. Batı Yakası'nda Bakırköy ve Küçükçekmece ilçelerini kapsayan alanda bir grid sistemi oluşturulmuştur. Bölgede oluşturulan E-5'e paralel iki ana aks bölgede ki doğu-batı yönündeki trafik yükünü eşit olarak paylaşacaktır. Kuzey-güney yönündeki bağlantıları ise, Sefaköy- Hakkalı- İkitelli, Şirinevler-Mahmutbey-İkitelli, Bakırköy-Haznedar-Bağcılar, Bakırköy-Haznedar-Atışalanı aksları karşılayacaktır. E-5 ve 11. köprü ile bağlantı sağlanmaktadır. Doğu yakası ise lineer bir gelişme göstermektedir. E-5 karayolu ile Bağdat Caddesi arasında Maltepe'den sonra bir orta aks ile tüm sahil boyunca yapımına başlanan sahil yolu şebekeye dahil edilmektedir. Doğu Yakası ulaşım sisteminde Harem'in karayolu, demiryolu, denizyolu toplu taşımacılığı için öneminin arttırılması amaçlanmaktadır.

Ulaşımında hizmet düzeyinin düşük olduğu bölge genellikle alt yapının, tarihi değeri yada yüksek kamulaştırma bedelleri nedeniyle geliştirilemediği 1. çevre yolunun içinde kalan iç bölgedir. İş alanlarının yoğunlaştığı bölgede önlemler iki açıdan ele alınmaktadır.

-Yaya ulaşımı,

-Taşıt trafiği,

Yaya ulaşımının yoğunlaştığı ve taşıt trafiği ile içiçe girdiği alanlar iş ve alış-veriş merkezleri, iskeleler, otobüs terminalleri, semt pazarları, hastane ve üniversite civarlarıdır. Düzenlemede dikkat edilecek hususlar;

-İş ve alış-veriş merkezlerinde bazı bölgelerin gündüz saatlerinde taşıt trafiğine kapatılarak, yaya bölgesi haline dönüştürülmesi,

-Cadde ve sokak satıcılarının kontrolü ve ulaşımı engellemeyecek şekilde yer ayrılması,

-Değişik toplu taşı terminalleri arasındaki yaya bağlantısının taşıt trafiğini kesmeyecek şekilde sağlanması,

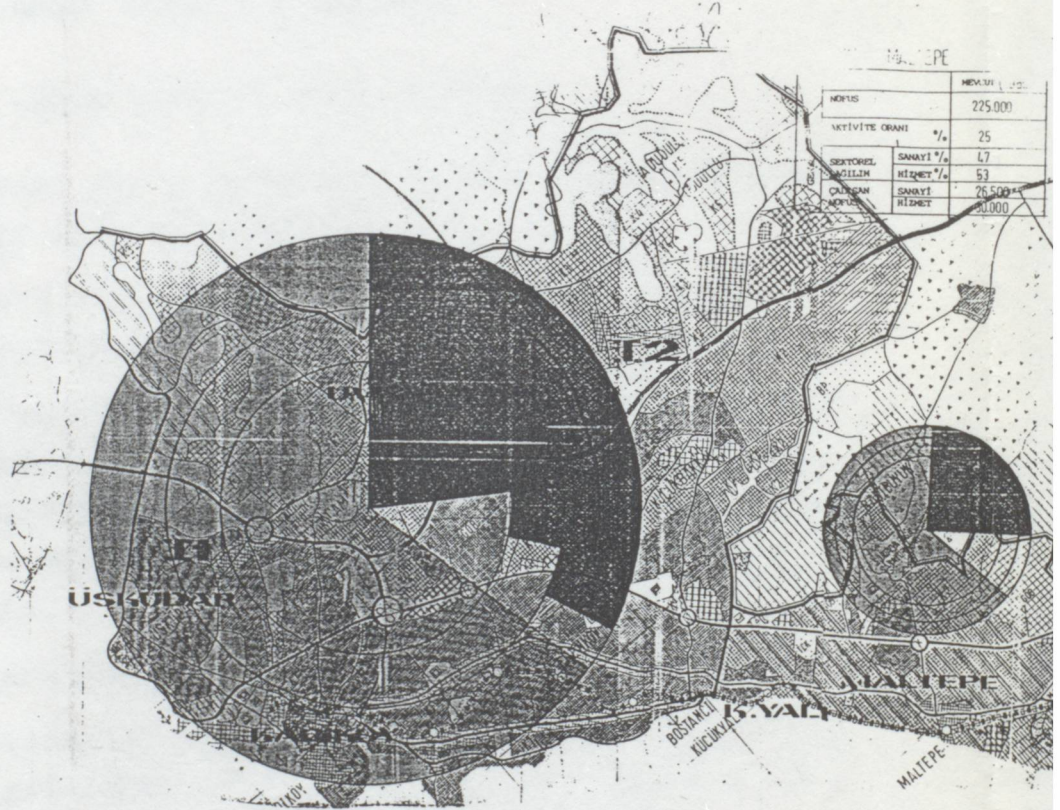
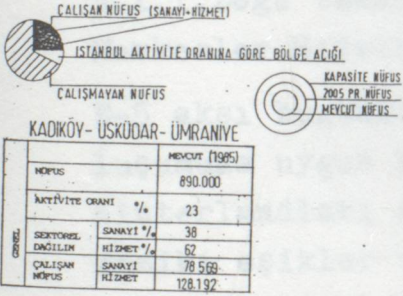
- Yaya geçişlerinin yeniden düzenlenmesi ve kontrolü,
- Yaya kaldırımlarının ıslahı,
- Cadde ve kaldırımlar üzerine park yapılmasının nlenmesi,
- Toplu taşın araçlarına tercihli yolların ayrılması,
- Yolcu indirme, bindirme ceplerinin ıslahı ve bu alanlar dışında yolcu indirilip, bindirilmesinin önlenmesi,altyapının geomekrik ve fiziki standartlarının yükseltilmesi, olarak sıralanabilir.

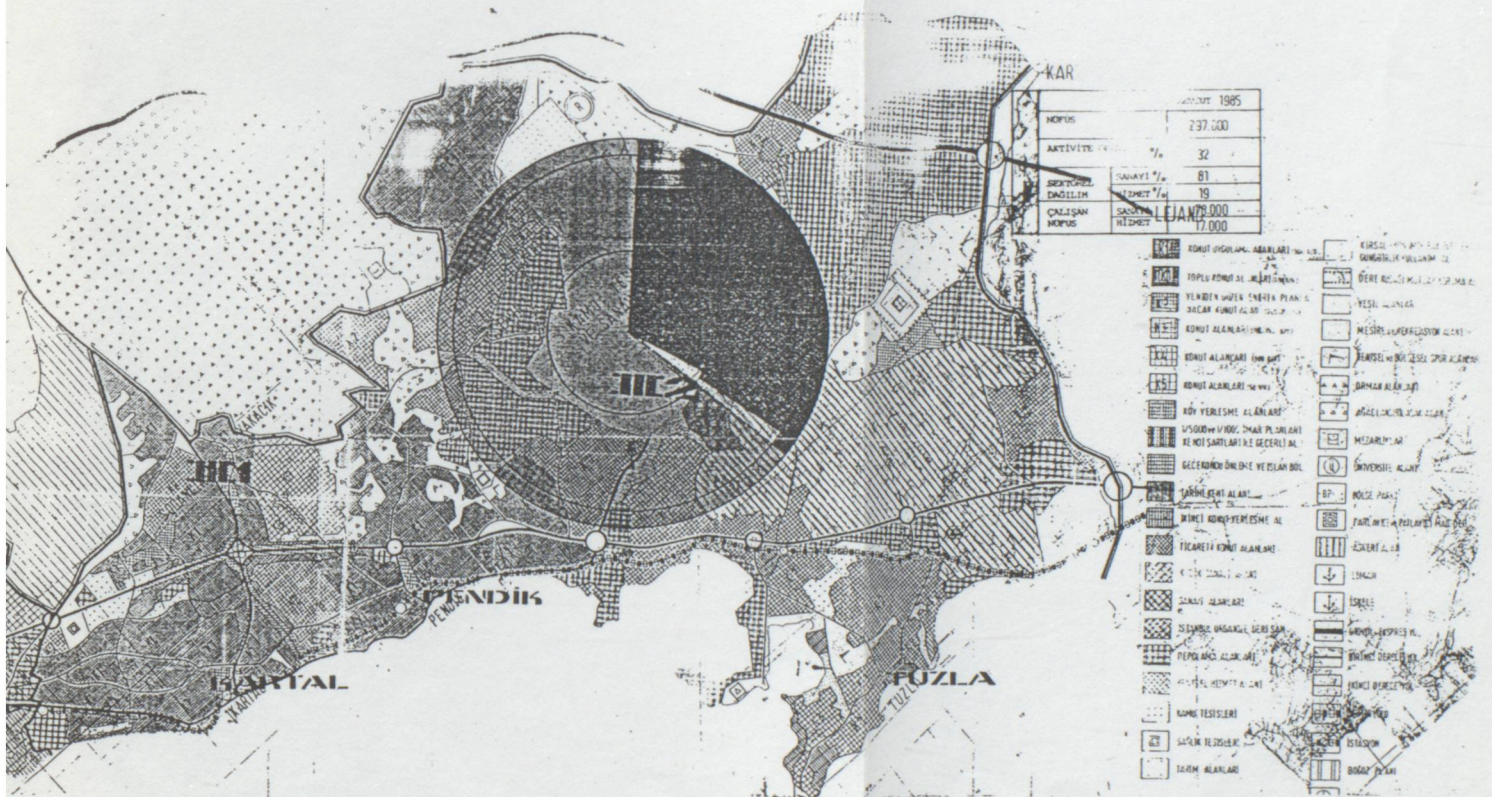
İstanbul'un ulaşım sorununu özmele yönelik büyük projeler ise,

- BE-SA ve3.Bğaz Köprüsü,
- Bğazii Otoyol Tüneli,
- BE-SA, 3.Bğaz Köprüsü ve Otoyol Tüneli'dir.

Klasikleřmiř olan toplu taşının geliştirilmesi ve çeşitli mali yatırım ve kontrollerle özel oto kullanımının geriletilmesi nerisi hiçbir yerde şehir lėinde uygulanamamış ve klişe bir slogan olmaktan öteye geçememiştir.

**E-5 KORIDÖRÜ
(HAREM-GEBZE)
NAZIM İMAR PLANI
FAKTÖR ANALİZİ
HİTERLAND FAKTÖRÜ**





3. E-5 KORİDORU (DOĞU YAKASI) PLANLAMASI

3.1.E-5 KORİDORU (DOĞU YAKASI) PLAN VERİLERİ

Plan alanının yapısı belli kriterler doğrultusunda incelendiğinde şu veriler elde edilmektedir.

3.1.1.Doğu Yakası Alt Bölgeleri Ve Hinterlandlara Bağlı Merkezler Hiyerarşisinin Kurulması

E-5 aksı bugünkü yapısı ile hizmet ağırlıklı merkezlerin oluşumuna uygun koşullar sunmaktadır.Aks boyu merkezler ve hinterlandları açısından lineer forma sahip olmasına karşın fiziki eşikler ve sosyo-ekonomik yapısı ile farklı zonlar ortaya çıkmaktadır.

A) Kadıköy-Üsküdar-Ümraniye Zonu

Zondaki işgücü hizmetler sektöründe çalışmasına rağmen hizmet alanlarının yetersizliğinden Batı Yakası'na işgücü akımı olmakta özellikle Boğaz Köprüsü geçişlerinde ki yığılma bu nüfustan kaynaklanmaktadır.

Hasanpaşa-Fikirtepe-Bostancı'da ki ihtisaslaşmış küçük sanayiler ile Dudullu-Ümraniye-Şile aksında ki küçük ve orta büyüklükteki sanayiler Kadıköy hinterlandının yapısını belirlemektedir.

Kadıköy-Üsküdar-Ümraniye Bölgesi, kurdukları ulaşım ilişkileri ve coğrafi faktörlere bağlı olarak özellikle hizmet

sektörünün yapısı açısından Kadıköy merkezi ve Kozyatağı olmak üzere iki zondan oluşmaktadır.

Kadıköy merkezi, metropolün Doğu Yakası'nda işlevlerin çeşitliliği açısından 1.derece merkez özelliği taşıması ile birlikte metropol ölçeğinde 2.derece merkezdir. Kısıtlı işlevleri ile yakın ve kısmen uzak çevresinin gününbirlik ihtiyaçlarının çok ötesinde hizmet veremeyen Kadıköy merkezinin ulaşım odağı etkinliği merkez etkinliğinden daha ağır basmaktadır.

Bağdat ve Kayışdağı caddeleri, merkez işlevinin uzandığı aktivite alanları olup son yıllarda Altunizade Kavşağı çevresinde metropol ölçeğindeki firmaların hizmet büroları yer almaktadır. Mevcut ulaşım olanakları doğrultusunda Kadıköy merkezinin gelişme aksı Hasanpaşa-Fikirtepe yönünde sağlıklı yapı ile kesilmiş olup E-5 aksı boyunca Göztepe ve Harem'e kadar uzanmaktadır.

Bu alan, doğuda Bağdat ve Kayışdağı caddeleri, kuzeyde boğaz bağlantısı, Acıbadem ve Bağdat Caddeleri ile hinterland bağlantılarını kuran bir kavşak noktasıdır. Ulaşım ve hinterland ilişkileri ile hizmet sektörünün gelişmesine uygun bir platform sunmaktadır.

Kozyatağı Kavşağı, çevresi, Küçükalyalı'dan Kızıltoprak'a kadar uzanan aksın merkezi niteliğinde olup toplu konut alanlarının yoğunlaştığı bir bölgedir.

B) Küçükalyalı-Maltepe Zonu

Küçükalyalı-Maltepe zonu, batıdan doğuya hizmetler sektöründen sanayi sektörüne geçişte bir kırılma noktasıdır. Sosyo-ekono-

mik yapısının özellikleri açısından doğu ve batısındaki farklı değerler taşıyan zonlar arasında ortalama değerler belirlemektedir. Yakın çevresine hizmet veren mevcut kısıtlı hinterlandından dolayı metropol ölçeğinde hizmet merkezi olma niteliğine sahip değildir. Yatakhane kent niteliğindedir.

C) Kartal-Pendik Zonu

E-5 karayolu boyunca yer alan sanayi alanları Kartal-Pendik zonuun sosyo-ekonomik ve fizik mekan yapısının oluşumunu yönlendirmektedir. Konut-işyeri arasında ki ilişkiler güçlü olup aks boyunca konut sanayi alanları içiçe yapılanmıştır. Kıyı kuşağında yer alan Kartal, Pendik merkezleri ve Bağdat Caddesi boyunca olan lineer gelişmeler geri hinterlandlarındaki nüfusun ticaret ve hizmet alanları niteliğindedir.

Daha önceki plan kararları ile Pendik gerilerinde organize sanayi alanları, havaalanı, üniversite, fuar alanları ve Kartal Kavşağı civarında bakanlığın otonom kararı ile 530ha'lık turizm alanı sözkonusudur.

Bu zonda iki bölgeden oluşmaktadır.

-Batıda Maltepe, doğuda Pendik, güneyde deniz ile sınırlı olan Kartal Alt Bölgesi, kuzeyde Yakacık ve Soğanlık yerleşmelerini kapsayan coğrafi ve sosyal bir bütünü oluşturmaktadır. Yörede yer alan Kartal Çimento Fabrikası'nın kaldırılması ile hizmet ağırlıklı olarak geliştirilmesine yönelik Büyükşehir Belediye Meclisi'nin aldığı karar ile turizm merkezi kararı bölgenin niteliğini etkilemektedir.

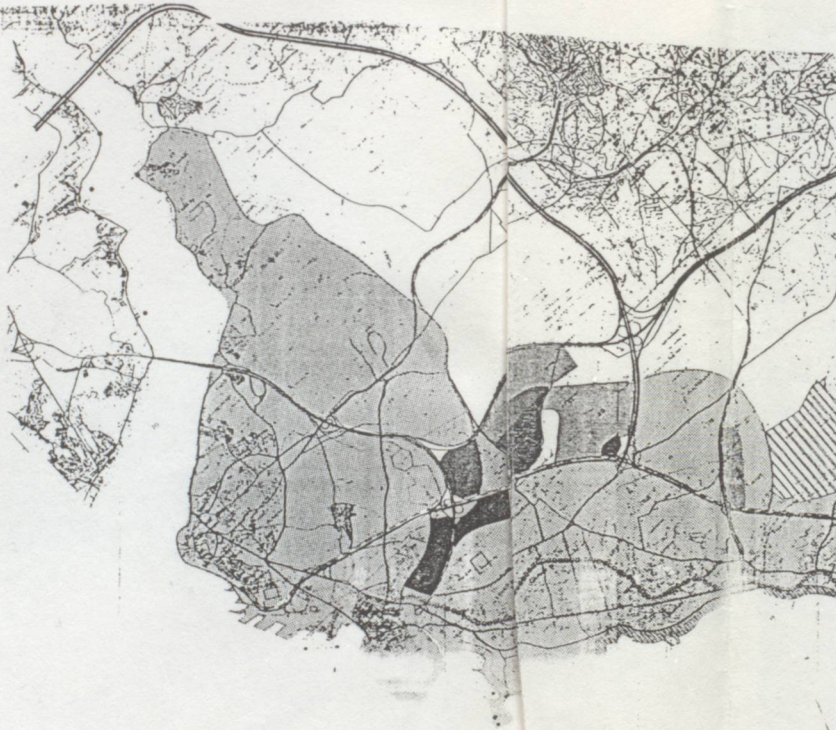
-Yerel bir merkez ve karayolu boyunca oluşan sanayi alanları ile çevresinde gelişen konut alanları Pendik hinterlandının gelişme sürecinin temelini oluşturmaktadır. Kartal-Soğanlık-Yakacık yerleşmeleri kavşağın çevresinde güçlü bir yerleşme bütünüdür.

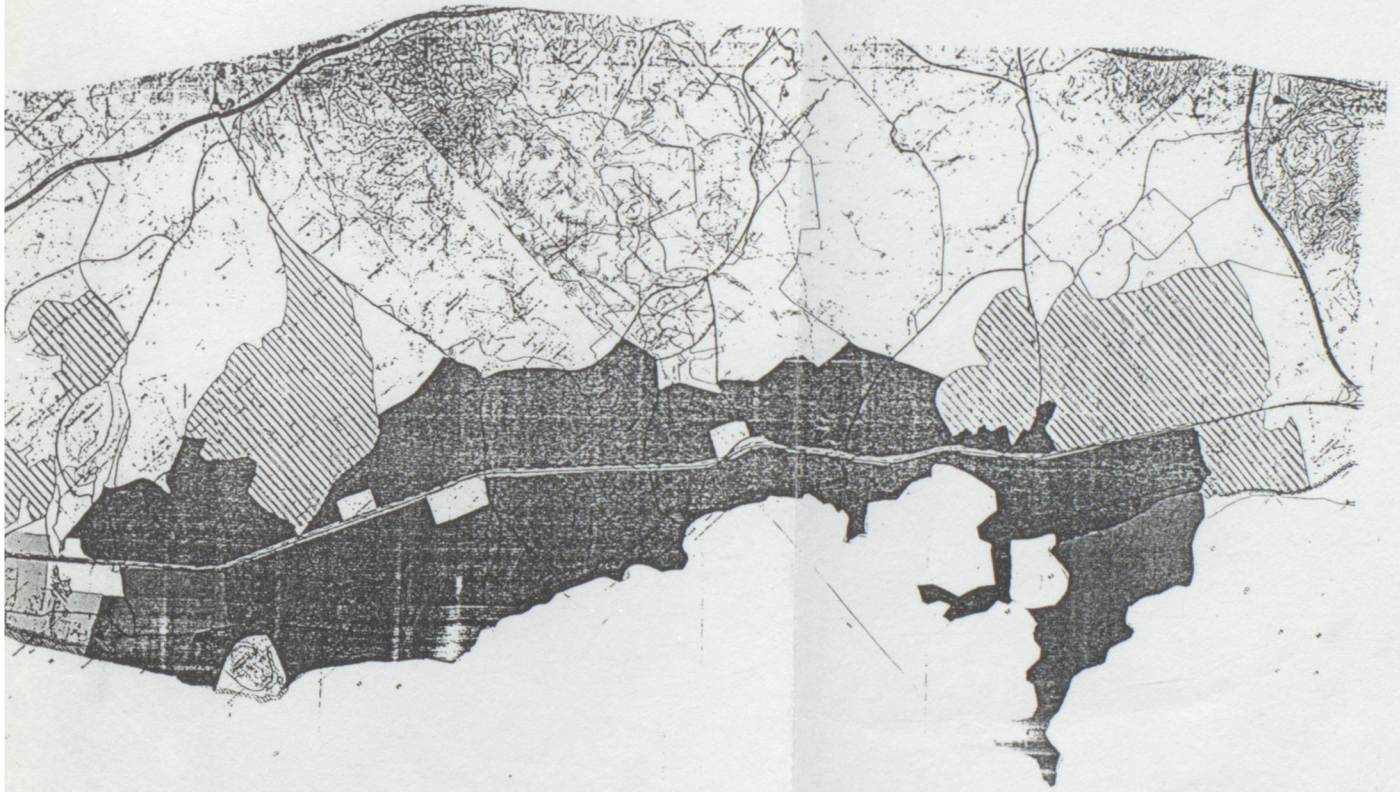
Pendik ile hemen gerisinde ki Dolayoba, kuzey-güney aksı çevresinde dengeli bir alt bölge niteliği kazanırken Orhanlı Şeyhli, Kurtköy için aynı şey sözkonusu değildir.

Metropolölçekte fonksiyonların tesadüfiliğine karşın Pendik

**E-5 KORİDORU
(HAREM-GEBZE)
NAZİM İMAR PLANI
FAKTÖR ANALİZİ
İSYERİ KONUT İLİŞKİSİ
FAKTÖRÜ**

- | | |
|---|-----------|
|  | 1. DERECE |
|  | 2. DERECE |
|  | 3. DERECE |
|  | 4. DERECE |





Tuzla Belediyesi

Tuzla Belediyesi

levlerdir.

3.1.2. İyeyeri

İstanbul

alanlarda

iyeyeri

Kadıköy'de

gücü

92 sayılı

mekte

miteliği

tepe

riderunda

E-5

leri

Aydın

len

3.1

E-5

tilar

İsta

yapı

değişmektedir.

daki

yadaktır.

Metropolün

2.köprü

Pendik

transit

ve 2.köprü

bir

yol

yol

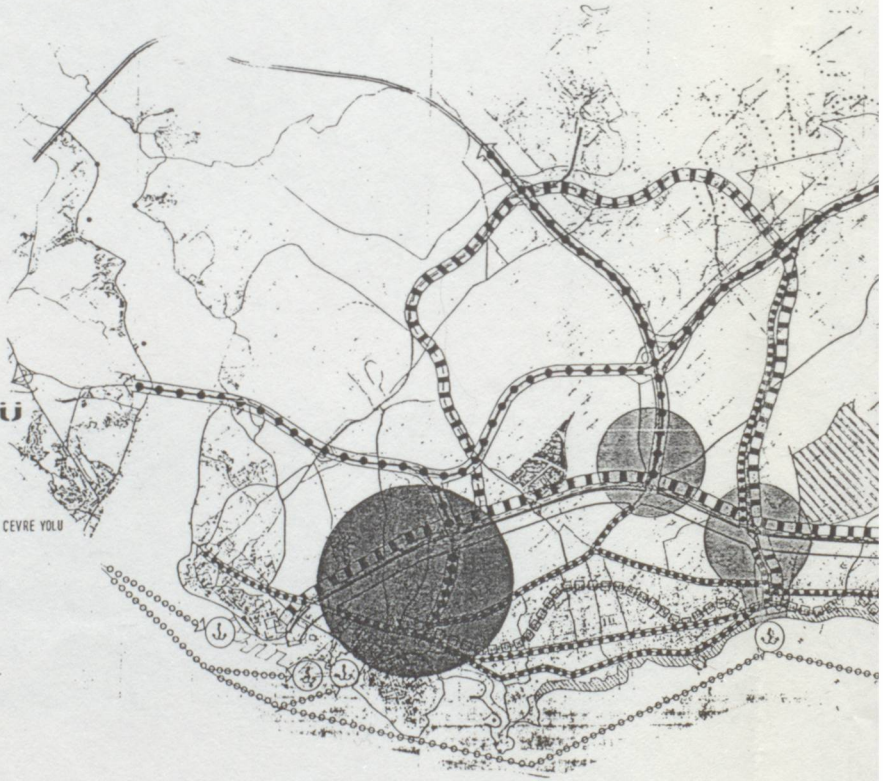
E-5 KORİDORU (HAREM-GEBZE)

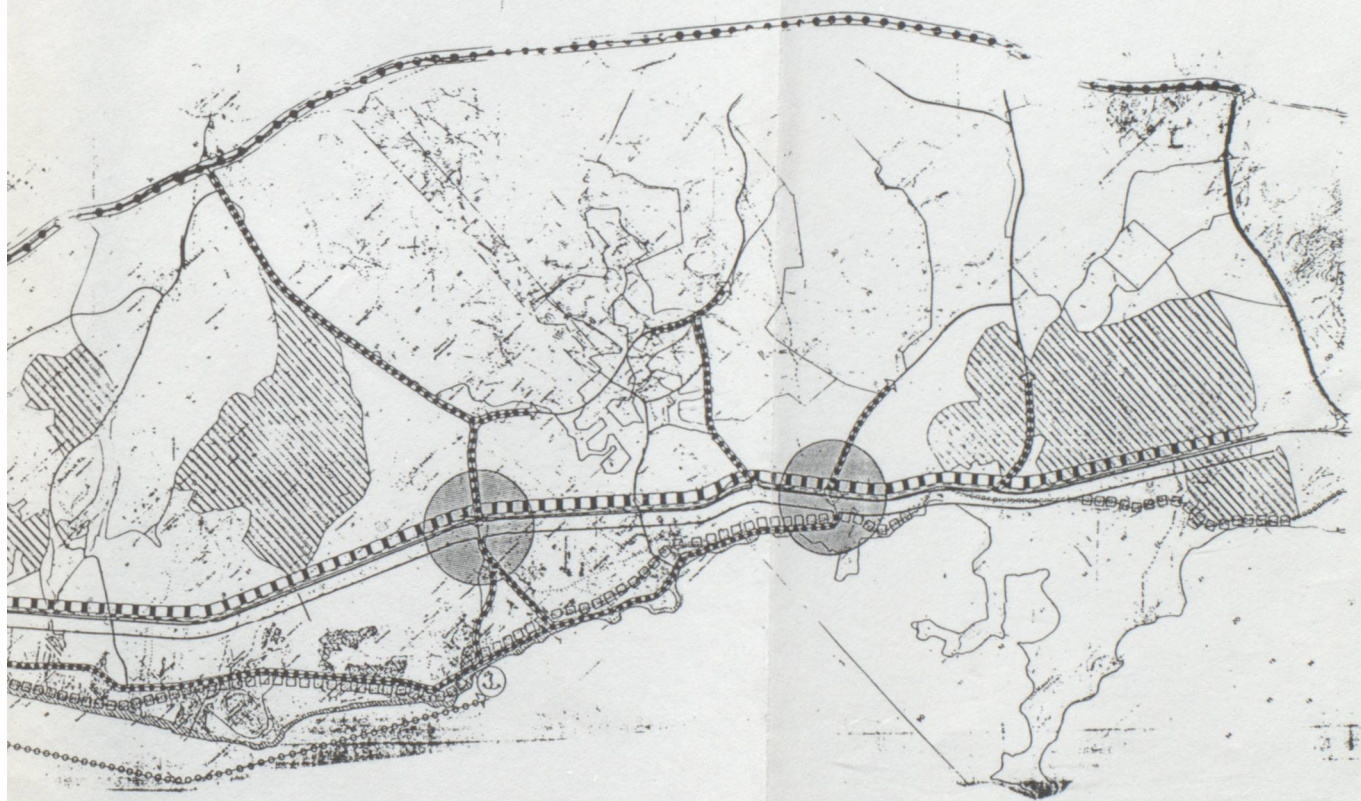
NAZİM İMAR PLANI

FAKTÖR ANALİZİ

E-5 ULAŞILABİLİRLİK FAKTÖRÜ

	1. DERECE ULAŞILABİLİR ALANLAR		E-5 KARAYOLU
	2. DERECE ULAŞILABİLİR ALANLAR		ANADOLU OTYOLU ve ÇEVRE YOLU
	3. DERECE ULAŞILABİLİR ALANLAR		KARAYOLU
			METRO
			DEMİRYOLU
			DENİZYOLU





Tuzla Tersanesi ile karayolu ve demiryolu arasında yer alan Tuzla sanayi, Pendik alt bölgesinde planlı geliştirilmiş işlevlerdir. Tuzla ise rekreatif ağırlıklı bir yerleşmedir.

3.1.2. İşyeri-Konut İlişkisinin Korunması

İstanbul metropoliten alanında özellikle sanayi ağırlıklı alanlarda kent s  tr  kt  r  n  n olu  şumunda temel faktör, konut işyeri ilişkisidir.

Kadıköy'de yeterli hizmet alanı olmaması Batı Yakası'na işgücü akımını hızlandırmaktadır, Konut-işyeri ilişkisi oldukça zayıftır. Fikirtepe, Hasanpaşa mevkilerinde ilişki güçlenmekte fakat sağlıksız bir yapı söz konusu olmaktadır. İşgücü niteliği açısından kırılma noktasında bulunan Küçükyalı-Maltepe hinterlandı dışlandığında Kartal-Pendik bölgesi, E-5 koridorunda en güçlü işyeri-konut ilişkisine sahip alandır. E-5 karayolu üzerinde ve yakınında yer alan sanayi kuruluşları özellikle Gülsuyu-Esenkent, Soğanlık, Pendik, Kaynarca, Aydınlı istihdam yarattığı için işyeri-konut ilişkisi güçlenmektedir.

3.1.3. Ulaşılabilirlik

E-5 karayolu, ülke, bölge ölçeğinde ve   lkelerarası bağlantılarda en önemli karayolu durumundadır.

İstanbul Metropolü'n  n Doğu Yakası'nda Anadolu Otoyolu'nun yapımı ile transit yükü çekmesinin sonucunda E-5'in rolü değişmektedir. Transit geçişi kısmen korunurken Doğu Yakası'ndaki merkezleri birbirine ba  layan i   omurga niteliği taşıyacaktır.

Metropolün Doğu Yakası'nda E-5 karayolu işlevsel açıdan 2.köprü bağlantısından itibaren, Küçükyalı-Maltepe-Kartal-Pendik yönünde kalan kısmı omurga olma vasfının yanı sıra transit ge  işlerdede ağırlık kazanırken 1.köprü bağlantısı ve 2.köprü bağlantısı arasındaki alan transit geçişlerin bir ölçüde azaldığı şehir içi ulaşım yükünün arttığı bir yol niteliği ve 1.köprü bağlantısından Harem'e kadar uzanan

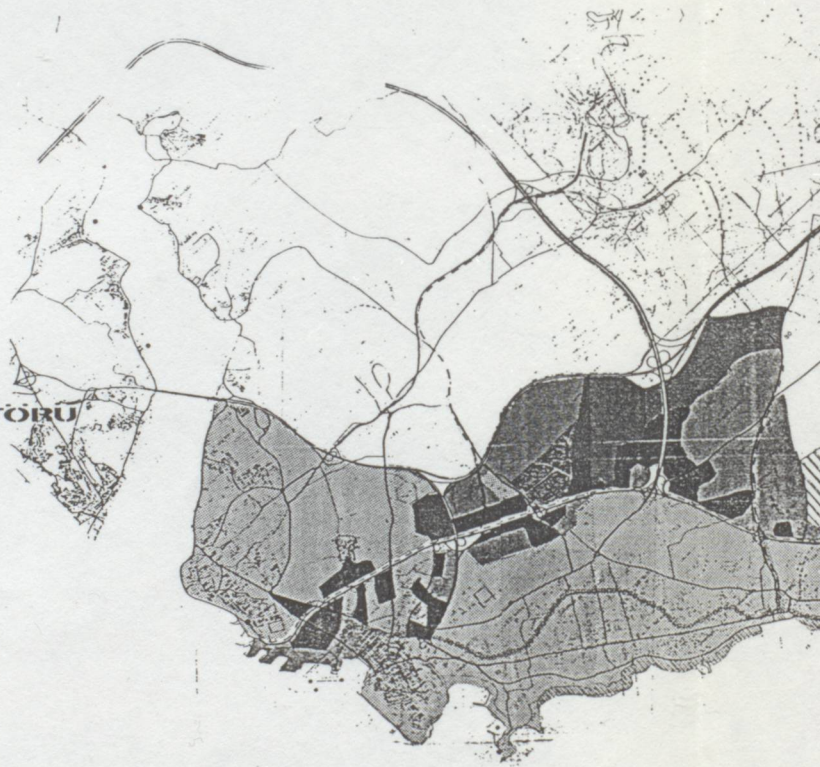
aksine tamamen tersi olduğu ulaşıma imkan
mıdır.

Harem'den sonra ikinci derece
ne, İadıkör'de yerleşen ilk
ve Harem'den sonra ilk
tasar olup, Harem'den sonra
tif istatistikler. Harem'den
alan çok büyük bir alan
iletilir. Harem'den sonra
lişkilerinde Harem'den

Ulaşılabilirlik Harem'den
kesimlidir. Harem'den sonra
noktasında Harem'den sonra
sini, Harem'den sonra
Kayışdağı Harem'den sonra
bulvarında Harem'den sonra
li bir çok Harem'den sonra

Sosyo-ekonomik
faktör
kırılan
terlan
Faktör Analizi
ELDE EDİLEBİLİRLİK FAKTÖRÜ

	1. DERECE
	2. DERECE
	3. DERECE
	4. DERECE



3.1.4.3. Harem'den sonra

E-5 Harem'den sonra

İerdağ Harem'den sonra

açılacak Harem'den sonra

-Kamu Harem'den sonra

alanlar Harem'den sonra

-Özel Harem'den sonra

lar, Harem'den sonra



aks tamamen şehiriçi ulaşım hizmet veren bir nitelik kazanacaktır.

Harem'den sonra ikinci önemli ulaşım odağı olan Söğütlüçeşme, Kadıköy'ün çevresi ile olan bağlantılarında, Kayışdağı ve Bağdat Caddesi ile 1.köprü bağlantısının başlangıç noktası olup, demiryolu ulaşımında Haydarpaşa'dan sonra en aktif istasyondur.Doğu Yakası'nda kara ve demiryolu ulaşımının odak noktası durumunda olan Söğütlüçeşme, Kadıköy iskelesi ile olan yakınlığı ile yakın ve uzak mesafeli ulaşım ilişkilerinde etkin bir hizmet sunmaktadır.

Ulaşılabilirlik açısından diğer bir alan,Kozyatağı Kavşağı kesimidir.2.köprü bağlantısı ile Harem'e ulaşan aksın ayırım noktasında şehirsal trafiğin ağırlık kazandığı Kozyatağı kesimi, yaşayan ulaşım dokusuyla güney hinterlandı bağlayan Kayışdağı Caddesi ve Anatepe Toplu Konut Alanı, ana çıkış bulvarının birbirine kavuştuğu alan olarak altı yönlü önemli bir odak noktasıdır.

Sosyo-ekonomik özelliklerinde olduğu gibi ulaşılabilirlik faktörü açısından Doğu ve Batıdaki bölgeler arasında bir kırılma noktası olan Küçükyalı-Maltepe bölgesi önemli hinterland bağlantılarını içermemektedir.

Kartal Kavşağı, Soğanlık Toplu Konut Alanı, Yakacık ve Kartal yerleşmelerinin odağında bulunması, güneye inen aks ile kıyı merkezlere kolay ulaşımın sağlanması ve yeni otoyollar kurduğu ilişki nedeniyle ulaşılabilirlik açısından yüksek değerlere sahiptir.

3.1.4.Elde Edilebilirlik

E-5 koridorunda merkez oluşumunu yönlendirecek olan faktörlerden biride elde edilebilirliktir.Hizmet fonksiyonu için açılabilir alanlar;

-Kamu elinde bulunan boş veya yoğun yapılaşmaya açılmamış alanlar,

-Özel mülkiyette boş yada yoğun yapılaşmaya açılmamış alanlar,

-Taşınması öngörülen sanayi tesislerine ait araziler,
 -Gecekondular, hisseli ifraz gibi küçük bölüntülerle düşük yoğunlukta, sağlıklı gelişmeye sahne olmuş ve ıslahı zorunlu olan alanlar,

E-5 koridor alanını bölgeler halinde incelersek;

A) Kadıköy-Ümraniye-Üsküdar Zonu

Harem'den Uzunçayır Kavşağı'na kadar olan kesim, maliyeye ait yapılanmamış alanlardan oluşmaktadır. Uzunçayır Kavşağı'nın batısında yer alan Otosan organize işlevi bünyesinde hizmet alanı yaratacak nitelikte olup onaylı planda hizmet fonksiyonu yüklenmektedir.

Elde edilebilirliğin en engüç olduğu alan Hasanpaşa'dır, küçük özel mülkiyetlerden oluşmuştur. Söğütlüçeşme İstasyonu, Bağdat Caddesi, Kayışdağı gibi toplu taşın kavşağı ile odak oluşturmaya rağmen Kadıköy'ün E-5 yönüne ilerlemesinde Hasanpaşa kilit noktasıdır. Fikirtepe elde edilebilirliğin en güç olduğu ikinci alandır.

Kozyatağı Kavşağı çevresi, metropoliten ölçekte hizmet fonksiyonlarına cevap verebilecek niteliklere sahip olmasına rağmen kavşağın güneyindeki alanlar konuta açılmıştır. Kozyatağı Kavşağı'nın kuzeybatı kesiminde ki hisseli doku elde edilebilirlik açısından en güç bölgedir.

B) Küçükalyalı-Maltepe Zonu

Elde edilebilirliğin mümkün olduğu zonun hinterlandı oldukça dardır, bir kırılma noktasıdır.

C) Kartal-Pendik Zonu

Kartal çevresinde ki alanlar boş ve niteliksiz sanayi alanları olup elde edilebilirliği kolaydır. Kavşağın batısında E-5 karayolu üzerinde yer alan Taş Ocağı Mevki, kavşağın kuzeyindeki boş alanlar, hizmet fonksiyonuna cevap verebilecek alanlardır. Maltepe'den Kartal Kavşağı'na kadar olan alan kamu kuruluşları ve maliyenin elindeki alanlar, yine kamu yönetim, hizmet fonksiyonları için elde edilebilirliği olan alanlardır.

Pendik, Dolayoba, Şeyhli, Kurtköy, Aydınli yöresinde sanayi tesisleri yer almaktadır.E-5 aksı boyunca imar planları ile onaylanmış ifrazlı alanlar elde edilebilirliği zor alanlardır.

Tuzla Abduş Gölü çevresi, özel mülkiyette olup elde edilebilir alanlar niteliğindedir.

3.1.5.Çevre Kalitesi

Metropol bütününde merkezi iş alanlarının gelişme sürecini incelediğimizde, hinterlanda hakim olmak, kolay ulaşılabilirlik, elde edilebilirlik gibi faktörlerin yanısıra çevre kalitesi faktöründe önemli olduğu görülmektedir.Merkez aktivitesinin devamında olmak, iyi standartlarda alt yapıya sahip olmak, prestij konut alanları ile yakın ilişki içinde olmak, manzara zenginliği uygun çevre faktörleridir.

E-5 koridorunun batısı, Kadıköy merkezi, Bağdat Caddesi A-cıbadem, Koşuyolu, Oyak Sitesi ve Çamlıca yönünde ki konut alanları ile olumlu bir çevre yapısına sahipken, Hasanpaşa Fikirtepe, Bakkalköy olumsuz unsurlar olarak dikkat çekmektedir.

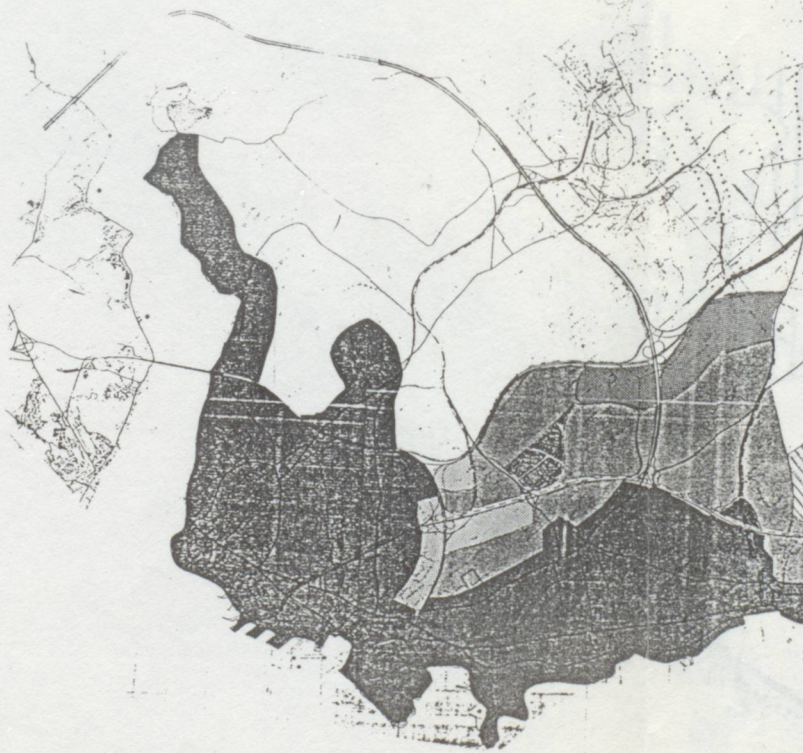
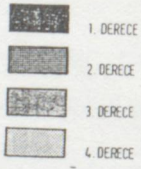
Kozyatağı çevresinde, Anatepe ve diğer toplu konut alanları bölgeye iyi bir nitelik kazandırmaktadır.

Küçükalyalı-Maltepe'de, Dragos, Küçükalyalı'dan itibaren kıyı kesimi çevre değerleri bakımından önem kazanırken, E-5 karayolu kesimi için aynı şeyler söylenememektedir.E-5 güzergahında doğuya gidildikçe standartlar düşmektedir.

Pendik ve Kartal yöresi, organize sanayi bölgelerinin, üniversitelerin, toplu konut alanlarının, kıyı boyu rekreatif alanların, Tuzla göl çevresi rekreasyon alanlarının ve kum iskelesinin nakli gibi faktörlerin gelişmesine bağlı olarak çevre kalitesi bakımından değer kazanacaktır.E-5 güzergahında bulunmakta önemli bir faktördür.

E-5 koridorunun mevcut yapısına ilişkin veriler ışığında proje değerlendirilmelidir.

**E-5 KORIDORU
(HAREM-GEBZE)
NAZİM İMAR PLANI
FAKTÖR ANALİZİ**





3.2. E-5 KARAYOLU (D-5)

Proje alanı, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

E-5 Karayolu, Marmara Denizi kıyıları ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Plan ve kesit çizimleri.

3.2.1. Bakırköy Hissesi

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

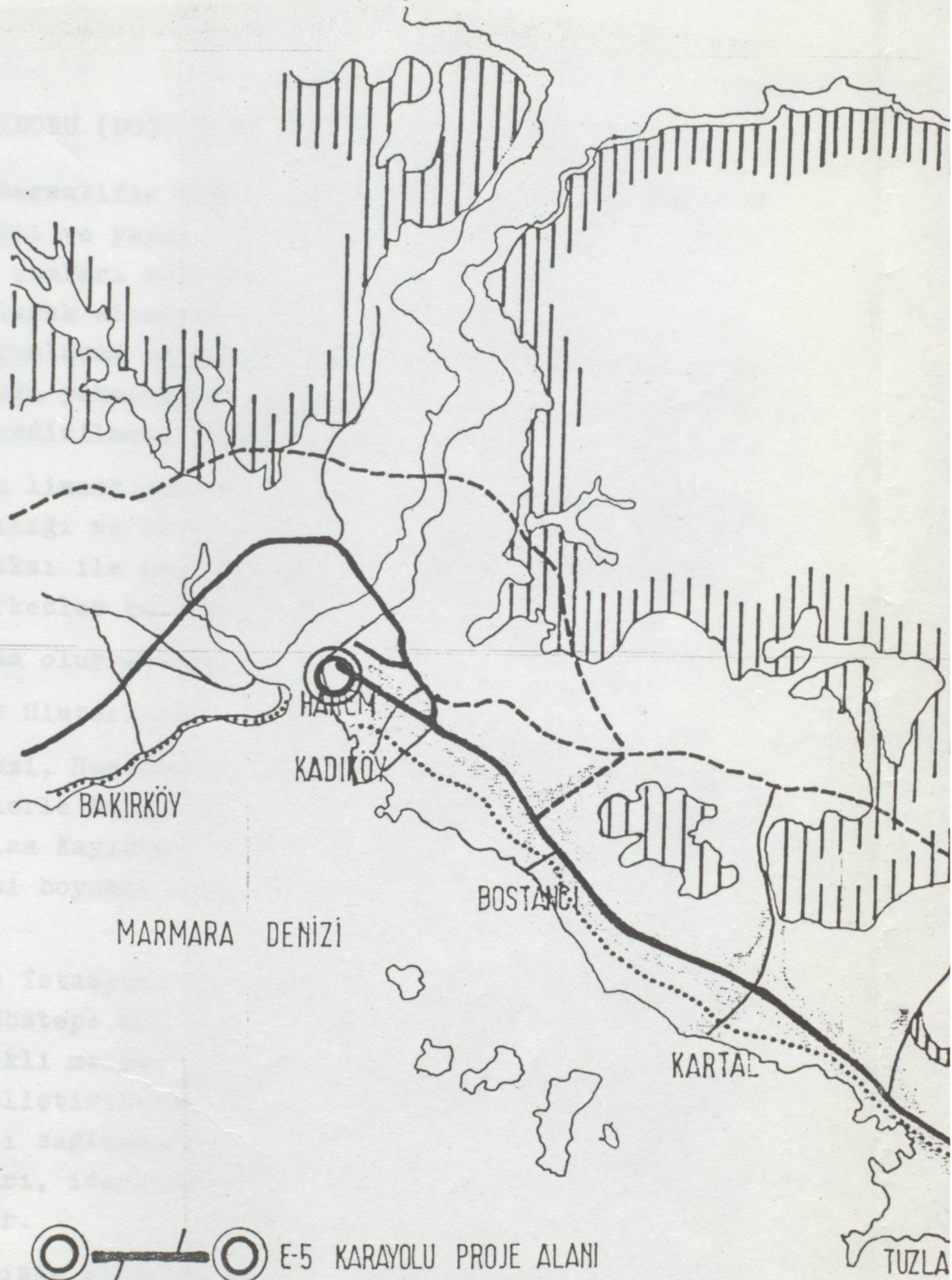
Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

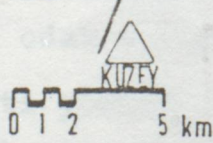
Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

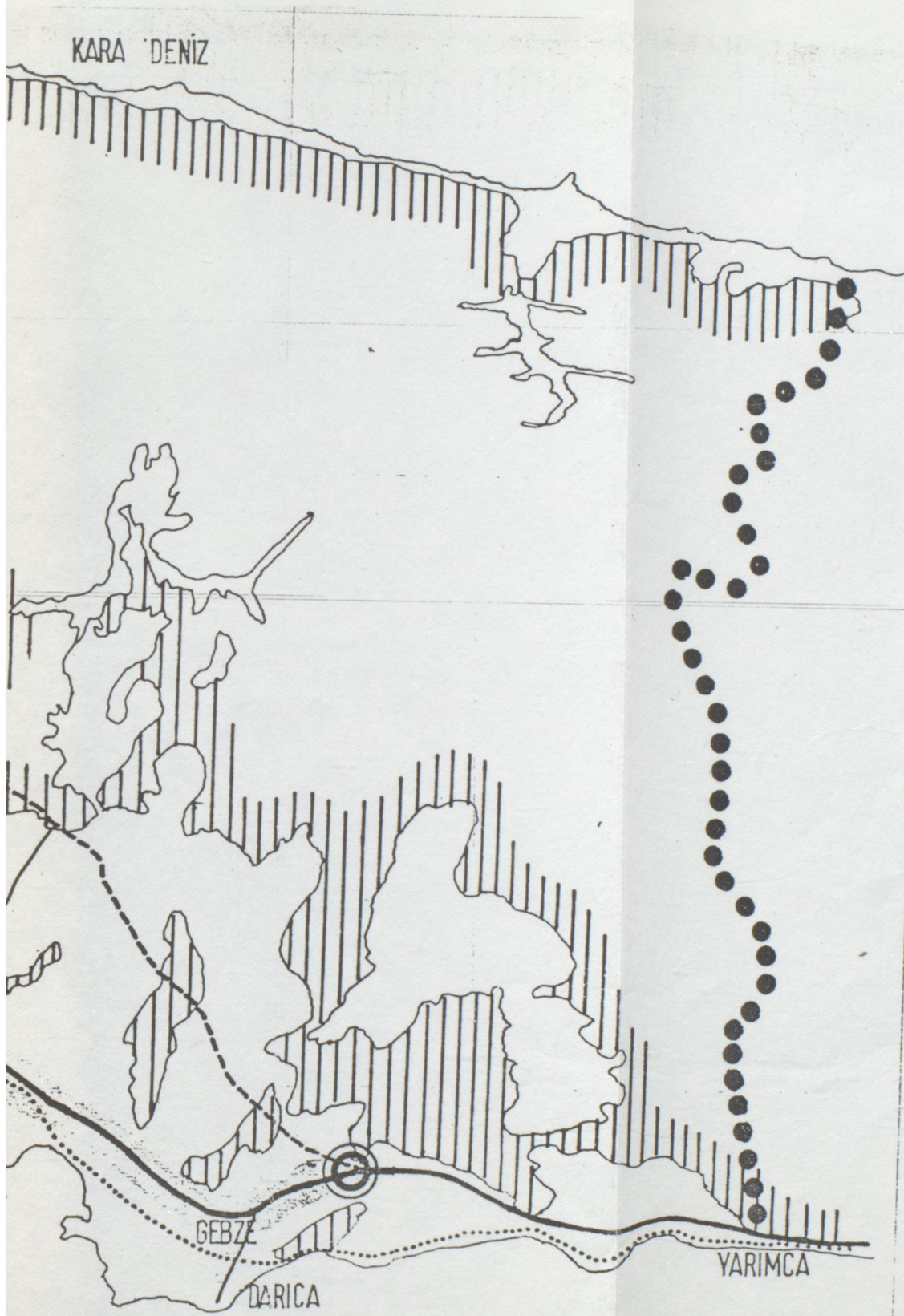
Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.

Bakırköy Hissesi, Marmara Denizi kıyıları, E-5 Karayolu ile ilgili yerleşim alanları, yapı tesisleri, kentsel yapılar, ulaşım ve kentsel yapılar.



E-5 KARAYOLU PROJE ALANI





3.2. E-5 KORİDORU (DOĞU YAKASI) YERLEŞME ALTERNATİFİ

Projenin, alternatifin hazırlanmasında, coğrafi ve jeolojik koşullar, doğal ve yapay eşikler, mevcut yerleşmeler, belirgin yerleşme zonları ve bunların kademelenmesi ile ilgili yapı temel olarak alınarak, İstanbul Metropolü içinde batı kesiminde yoğunlaşan metropol hizmetlerinin doğu yakasınada uzaması ve doğu yakasındada dengeli bir konut-işyeri ilişkisinin güçlendirilmesi düşüncesinden hareket edilmektedir.

E-5 aksı boyu lineer gelişme yerine, mevcut yaşayan merkezlerin devamlılığı ve birbiri ile bütünleşmesi fikrinden hareketle E-5 aksı ile güçlü ilişkiler kuran ihtisaslaşmış konsantre merkezler kurulması amaçlanmaktadır.

Plan üç zondan oluşmaktadır.

3.2.1. Kadıköy Hinterlandı

Kadıköy merkezi, Haydarpaşa limanı ve kıyı yapısının oluştuğu eşiklerle doygunluk derecesini aşmış ve mevcut ulaşım aksları olan Kayışdağı Caddesi, Koşuyolu, Bağlarbaşı, Bağdat Caddesi boyunca konut alanları iç kesimleri doğru gelişmiştir.

-Söğütluçeşme İstasyonu'nun Uzunçayır Kavşağı yönünde ki aks ve onun Göztepe Kavşağına kadar uzanan kesimi birinci derece öncelikli merkez olarak seçilmiş, kavşak noktası kuzeye doğru geliştirilerek, tıkanmış olan Kadıköy merkezine gelişme imkanı sağlanmıştır. Metropoliten ve Doğu Yakası hizmet alanları, idari-kültürel ve ticari fonksiyonlara cevap verecektir.

Kamu kurumlarının elinde ki ve boş alanlar öncelikle değerlendirilmekte, odak noktası formasyonu verilmektedir.

E-5 aksının batı yönündeki başlangıç noktası Harem, batı ile doğuyu birleştiren köprü niteliğindedir. Harem'den Uzunçayır'a kadar olan aks, karayolu işlevinden arındırılarak

metropolün önemli hizmet-turizm-eğlence bulvarı olarak biçimlendirilmektedir. Dış turizmin deniz yolu bağlantısını sağlayan Haydarpaşa Limanının getirdiği aktivitenin buradan tarihi yarımada ve Galata ile bağlantısının sağlanması, Doğu Yakası metro hattının buradan başlaması Harem'in önemini arttırmaktadır.

Eşiklerle tıkanmış olan Kadıköy merkezine, metropol ulaşım sistemleri ile bütünleşen gelişme sürecine açıklık getiren ve metropol hizmet fonksiyonları ile güçlendirilen bir formasyon kazandırılmaktadır.

Söğütluçeşme gerisinde Fikirtepe'deki sağlıklı konut alanları ile bütünleşen imalathanelerin sağlıklı bir biçimde yenilenmesi ve belediyelerin önderliğinde hamur işlemleri ile düzenlemelere gidilmesi amaçlanmaktadır.

Kurbağalıdere ıslah edilerek Kalamış koyuna kadar yeşil alanlarla bütünleşen merkez içi rekreasyon alanına dönüştürülmektedir.

-İkinci öncelikli merkez fonksiyonu alanı, Kozyatağı Kavşağı'dır. Bostancı'dan Üsküdar'a kadar Ümraniye, Bakkalköy, Dullu gibi kuzeydeki alanların merkezidir. Ulaşım ilişkisi ile bir yönüyle Kayışdağı Caddesi ticaret aksıyla Kadıköy merkezine bağlanırken, bir yönüyle İçerenköy üzerinden Bostancı kıyı aktivitesine, bir yönüyle Bakkalköy iç merkezine bağlanmakta ve toplu konut alanlarıyla güçlü bir bağlantı sağlamaktadır. Odak çevresinde hizmet işlevlerinin verdiği uçlarla hinterlandın derinliklerine nüfus edici birbirini destekleyen uzmanlaşmış merkezler kademelenmesi yapılmaktadır. Metropoliten ölçeğe ticaret, kültür ve rekreasyon hizmetlerine cevap verecek alan gereksinmesi için kamu arazileri kullanılmaktadır.

Bostancı, Bakkalköy, Ümraniye aksı, kuzey-güney yönünde bütünlüğü sağlayıcı aks olarak değerlendirilerek yakın çevreye hizmet götürecek ticaret ve idari hizmetlere yer verilmektedir. Doğu Yakası'na hizmet edecek sağlık ve eğitim kurumlarına bu alanda yer verilmektedir.

3.2.2. Küçükalyalı-Maltepe Hinterlandı

Hinterlandı sınırlı olan alan, onaylı konut alanları ile yapılanma sürecinde olup Kadıköy-Kartal arasında fonksiyon değişim alanıdır.

Bostancı Kavşağı'ndan, Soğanlık Kavşağı'na kadar olan alanda hizmet fonksiyonu söz konusu olmayıp Küçükalyalı-Maltepe yöresinde sanayi korunmakta, ticaret ve hizmetleri karşılayıcı nitelikte alanlar lokal fonksiyonlar şeklinde yer almaktadır.

3.2.3. Kartal-Pendik Hinterlandı

-Kartal Kavşağı'nda kümelenen Kartal merkezi, kendi içinde yoğunlaşarak doyum noktasına gelmiştir. Mevcut merkez kuvvetli akslarla kuzeye çekilmekte ve E-5 kavşağında yoğunlaşan merkez önerilmektedir. Çimento fabrikası ve E-5 bağlantılı yolların çevresindeki sanayiler kaldırılarak konut ağırlıklı hizmet fonksiyonuna dönüştürülmektedir. Kartal Kavşağında taş ocakları ve çevresinde hizmetler, ticaret ve konut alanları yer almaktadır.

-Pendik-Dolayoba-Şeyhli-Kurtköy-Aydınlı kümesine hizmet eden, kuzey-güney yönünde geliştirilerek E-5 üzerinde odaklaşan merkez,

Pendik merkezinde, Pendik kıyısı ile kuzey yerleşmeleri arasında kuvvetli bir bağlantı kurularak hizmet alanları bu kavşakta gerçekleştirilmektedir.

Kartal yöresi için geniş rekreasyon alanlarının oluşturulmasına çalışılarak Yakacık ormanları, havaalanına giden vadi, kıyı dolgu alanları, Soğanlık'tan inen derenin iki yanı ve manzara tepeleri, yeşil alan ve metropol ölçeğinde geniş rekreasyon alanları olarak değerlendirilmektedir.

3.3 UYGULAMA POLİTİKALARI

E-5 koridoru (doğu yakası) planının tam olarak amacına ulaşabilmesi için öncelikle ilgili bazı sorunların çözümlenmesi ve E-5 karayolunun metro ile desteklenmesi gerekmektedir.

Bugün taşıdığı şehirlerarası ve şehiriçi taşımacılık işlevi ile kapasitesinin üzerinde yüklü olan E-5 karayolunun bölgenin ihtiyacı olan hizmet ve merkez alanlarının oluşturulması sonucu ortaya çıkacak aktiviteye tek başına cevap vermesi mümkün olmayacaktır. Bu nedenle planla oluşturulacak merkez alanlarının gerçekleşebilmesi ve sağlıklı bir şekilde hizmet sunabilmesi için metro sisteminin kurulması gerekli görülmektedir.

Ulaşım Master Planınca önerilen metro sisteminin bölgede belli bir kademelenme doğrultusunda oluşturulabilecek merkezlerin birbirleri ile olan ulaşım ilişkisinin sağlanmasında karayolunun işlevini destekleyici ve merkezler arası ilişkileri güçlendirici etkide bulunacağı kesindir. Metronun kuzey bağlantıları, güneydeki mevcut yaşayan merkezler ve E-5 çevresinde oluşturulacak merkezler ile kuzey yerleşmelerinin ilişkisini güçlendirecek ve merkezlerin süreç içinde güçlü bir yapıya kavuşarak hinterlandına kolay ulaşım sorununa büyük ölçüde katkıda bulunacaktır.

Bostancı-Dudullu aksında önerilen ve kuzeyde Umraniye yerleşmelerini çevreleyip Uzunçayır Kavşağına inen ikinci metro güzergahı ve kuzeyde Dudullu-K.Bakkalköy çevresini Bostancı'ya bağlayan güzergahın deniz otobüsleri ile birleşmesi aktiviteyi arttıracaktır.

Bunun yanı sıra Pendik-Kartal yöresinde yaratılacak hizmet alanlarının gelişmeside,;

- Organize sanayi bölgelerinin gelişmesi,
- Üniversite,
- Toplu konut alanlarının gelişmesi,
- Çimento fabrikası, kum iskelesi ve fabrikaların nakli,
- Kıyı boyu rekreatif alanların gelişmesi,

-Tuzla göl çevresi rekreasyon alanlarının gelişmesine bağlıdır.

Planın gerçekleşmesi için izlenecek uygulama politikaları ise şöyledir.

-Özel mülkiyetteki boş yada düşük yoğunluktaki alanlarda mülkiyet bazında projelerin üretilmesi ve kamu donatı alanlarının bu mülkiyetlere dengeli bir şekilde dağılımı, özellikle kamu payının ayrılmasında dağınıklık yerine işe yarayan ortak dış mekanların elde edilmesi,

-Kamu elindeki boş yada düşük yoğunluklu alanlarda, öncelikli tohum projeler olarak yorumlanacak, detay projelerde ayrıntısı tespit edilecek işlevlerine göre yaratılan rantın yine kamuya mal edilmesi, belediyenin uygulama aşamasında belirleyeceği politikalar ile netleşecektir.

-Hisseli dokuda küçük bölüntülerde konutla içiçe gelişmiş küçük sanayinin bulunduğu alanlar (Hasanpaşa-Fikirtepe) E-5 koridoru planlaması paralelinde beklenen dönüşümde mevcut müesseselere "gayri sıhhi müesseseler" başlığı altında yasaklar getirmek yada yeni gelişmeleri arz-talep piyasasına terketmek yerine organize sanayi alanlarının bölgesinde geliştirilmesi, altyapının gerçekleştirilmesi, iş kollarının örgütlenmesi ve kooperatiflerin iç dinamiklerinin bu yönde seferber edilmesi,

-Hisseli dokuda küçük bölüntülü sağlıklı konut alanlarında, (Bakkalköy-Hasanpaşa-Fikirtepe) mülkiyetlerde hamur uygulaması ile ortak parseller oluşturulması, donatıların yeniden düzenlenmesi ile özel girişimlerin teşvik edilmesi, kooperatifleşme gibi ortak müdahaleler sözkonusudur.

-Orta büyüklükte sanayi alanları, Kartal-Pendik arasında E-5 güzergahı ve Kartal Çimento Fabrikasına inen yol boyunca konumlanan orta büyüklükte sanayi alanlarının süreç içinde birbirinden bağımsız olarak hizmet sektörüne açılması sağlıklı çevrelerin oluşmasına neden olacaktır. Bunun için sanayiden hizmet fonksiyonuna dönüşüm

sürecinin belirlenmesi ve belirli aşamalar halinde gerçek-
leşmesi bağlamında hukuki bir çerçeve gereklidir.

-Bugün özel mülkiyet elinde olan kamuya gerekli alanlar da
kamulaştırma kaçınılmaz olmaktadır.

yolu ve öncelikli ulaşım arteri ve ulaşım ağıdır.

2. Dünyada merkezler algusunda kara, deniz ve hava ulaşım araçları ile ulaşım.

Ülkemiz de bu da yaşanan sorunlar ve gelişmeler ve dünya ülkelerinde yaşananlar gözlemlenmektedir. Özellikle son 10-15 yılda dünya ülkelerinde merkezler için bir çöküş süreci yaşanmış ve kurumsal olarak merkezler olarak gelişmişlerdir. Özellikle sanayileşme, kentleşme süreçlerinde merkezler için sorunlar yaşanmış ve merkezler olarak gelişmişlerdir.

4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Metropoliten aşamadaki kent alanının en karmaşık işlevsel bölgesi olan ve, hizmet fonksiyonlarının yoğunlaşarak mekanı biçimlendirdiği merkezin gelişimi sürecinde birçok sorununda gündeme geldiği görülmektedir. İstanbul'da yaşanan bu olguya çözüm bulmayı ve İstanbul'u dünya hizmet merkezi yapmayı amaçlayan İstanbul Büyükşehir Belediye'si gündeme E-5 projesini getirmiştir. Yapılan E-5 projesi şu kriterler doğrultusunda incelemek mümkündür.

I- İstanbul büyüme modeli çerçevesinde,

İstanbul aldığı sürekli göçlerle genellikle plansız gelişen bir yerleşme olup, bu gelişme modelinin belirlenmesinde ulaşılabilirlik ve iş olanakları önemli etkindir. İşyerleri önemli akslar çevresinde gelişme sürecine girerken bunun çevresinde konut alanı yerleşmektedir. İlk önceleri batı yakasında MİA ya bağlı olarak bir yoğunlaşma görülürken, özellikle doğu ile batı arasında ulaşılabilirliğin artması ile doğu yakasında da hızlı bir gelişme görülmüş fakat, batı yakasındaki MİA önemini hiçbir zaman kaybetmemiştir. İstanbul gelişme modeli batı yakası için konsantrik olup, ilk önceleri merkez çevresinde radyal olarak bir gelişme görülürken zamanla bu gelişme önemli akslar boyunca olmuş ve uzmanlaşma ile birlikte bazı sektörler birarada yerleşmeye başlamışlardır. Doğu yakasında da coğrafi, fiziksel yapıya da bağlı olarak lineer bir gelişme söz konusudur. E-5 kara-

yolu en önemli ulaşım arteri ve omurga niteliğindedir.

2. Dünyada merkezler olgusunda karşılaşılan sorunlar ve çözüm örnekleri çerçevesinde,

Ülkemiz de MİA da yaşanan sorunların genellikle Avrupa ve dünya ülkelerinde de yaşandığını görmekteyiz. Hemen tüm Avrupa ülkelerinde merkez tarihi bir çekirdek etrafında oluşmuş ve kuramsal olarak konsantrik olarak gelişmiştir. Özellikle sanayileşme, kentleşme hareketlerinin artmasından sonra ticaret işlevlerinde olan yoğunlaşma ve uzmanlaşma sonucu tarihi merkez ihtiyaca cevap veremez hale gelmiş ve beraberinde pek çok sorunuda getirmiştir. Başlıcaları dokunun gelenekselliğinde, mülkiyetlerin küçüklüğünden doğan sorunlar olup, ulaşım ve ulaşılabilirliktir, bu sorunları karşısında önemli çözüm çalışmaları yapılmakta bunların başında da desentralizasyon gelmektedir. Desentralizasyon çalışmalarında biride önemli ulaşım aksları boyunca yeni merkezler oluşturulması geliştirilmesidir.

İstanbul içinde yapılan desentralizasyon çalışmalarının gerekliliği görülmüş ve hizmet fonksiyonlarının doğu yakası ile batı yakası arasındaki dengeyi sağlamak amacıyla doğu yakasında E-5 karayoluna bağlı oluşturulacak ikinci, üçüncü kademe merkezlere taşınması amacıyla E-5 koridoru projesi gündeme gelmiştir.

3. Ulaşım ilişkileri çerçevesinde,

Ulaşım, diğer arazi kullanış şekillerini belirleyen etken bir arazi kullanış biçimidir. Yerleşmelerin oluşum ve gelişmelerine baktığımızda genellikle önemli ulaşım aksları etrafında oluştukları, ilk önceleri konsantrik olarak gelişirken zamana önemli ulaşım aksları boyunca bir gelişme sürecine girdiklerini görmekteyiz.

Ulaşılabilirlik, yerleşmeleri şekillendirmekte, arazi kullanış değerlerini etkilemektedir. Merkez fonksiyonlarında, ulaşılabilirlik düzeyinin en iyi olduğu alanlara oluşurken, fonksiyonlararası ilişki göz önüne alınarak birbirlerine en yakın

alandaki olmak istemeleri ile bu çevrede tarihsel bir süreç içinde, ulaşımına bağlı olarak gelişmiştir.

İstanbul örneğine baktığımızda da bunu açıkça görmekteyiz. MİA, tarihi yarımada ulaşılabilirliğin en yoğun olduğu alanda konumlanmış, daha sonra önemli ulaşım aksları boyunca bir gelişme sürecine girerken, yine birbirleri ile ilişkinin en iyi olduğu yakın çevreyi seçmiş ve Doğu Yakası'nda değil, Batı Yakası'nda gelişmiştir.

Batı Yakası'nda ilişkilerin güçlü olması, doğu ile ilişkiyi sağlayan terminallerin olması önemli etkidir. Doğu Yakası'nda ise ulaşılabilirlik açısından en önemli odak olarak Har-em görülmekte, batı ile doğu yerleşmeleri arasında ulaşılabilirliği sağlamaktadır. Tüp geçiş ve metro hatları yapıldığında ise önemi dahada artacaktır.

4. Doğu-Batı dengesi çerçevesinde,

İstanbul'da gelişme ulaşım ve iş olanaklarının daha fazla olduğu batı yakasında gelişmiş özellikle üçüncü sektör faaliyetleri nüfusu bu alana çekmiştir. Batı yakası iş yerlerini bünyesinde barındırır ve buna bağlı olarak gelişme gösterirken doğu yakası yatakhane kent görevini üstlenmiş ve genelde E-5 aksı boyunca yer alan sanayi alanları çevresinde yapılaşma artmıştır. 1973'de açılan Boğaz köprüsü bu gelişmeyi etkilemiş artan ulaşılabilirlik imkanları doğu yakasında da yapılanmayı arttırmış, fakat doğu yatakhane kent görevini üstlenmiş ve E-5 aksı boyunca bir gelişme göstermiştir. Doğu ile batı arasında iş olanakları açısından bir dengesizlik söz konusudur. Bu sabahları batı akşamları ise doğu yakasına boğaz geçiş talepleri artışından açıkça gözlenmektedir. Bu dengenin bir ölçüde giderilmesi içinde desentralizasyon politikalarının izlenerek doğu yakasındaki imkanların yaratılması gerekmektedir.

Bu veriler doğrultusunda E-5 projesi,

I. İstanbul gelişme modeli doğrultusunda lineer bir yapı arz etmektedir ve proje bu gelişmeye cevap verir nitelikte lineer

bir gelişmeyi yansıtmaktadır.E-5 karayolu bu gelişmede en önemli ulaşım arteri ve projenin ana omurgası niteliğindedir.

2.Proje desentralizasyon politikaları çerçevesinde gündeme gelmiş olup genelde mevcut merkezin yazatılması yanında bazı fonksiyonları(ki bunlar genelde büro faaliyetleridir) merkez dışına çekmeyi ve yeni ikinci,üçüncü derece merkezler yaratarak geliştirmeyi ve mevcut merkezleri geliştirmeyi amaçlamaktadır.Buda pekçok ülkede denenderek başarıya ulaşmış bir desentralizasyon politikasıdır.

Özellikle önemli ulaşım aksları boyunca bu merkezler oluşturulmakta ve geliştirilmektedirki bu projede E-5 aksı önemli olarak ele alınmış ve merkezlerin oluşturulmasında ana omurga ve birbirleri ile ilişkileri sağlayan bir niteliğe kavuşmuştur. E-5 zonu genelde üç bölge halinde ele alınmış Kadıköy-Kozyatağı,Kartal,Bostancı gibi merkezler önemli merkezler olarak gündeme gelmiştir.E-5 bu merkezler ve MİA ile ilişkiyi sağlayacaktır.Merkez mevcut merkezlerin uzantısı şeklinde oluşurken, E-5 aksı büro faaliyetlerine açık olacaktır.

3. Projeyi ulaşılabilirlik, ulaşım ilişkileri yönünden ele aldığımızda,

E-5 gibi önemli bir ulaşım aksının olduğunu ve merkezler ile MİA ilişkisini kurduğunu görmekteyiz.Gene Bağdat Caddesi ve Kayışdağı Caddesi önemli ulaşım aksları olurken II. Köprü bağlantısı çevre yolları ile ilişkiler sağlanmaya çalışılmıştır.Proje metro ile desteklenmiştir.

4. Doğu ile batı arasında dengenin sağlanması projenin ana dayanaklarından biridir.Desentralizasyon ve yeni merkez arayışlarında bu yöndedir.Doğuda yaratılacak yeni iş imkanları ile nüfusu bu kesime çekmek ve doğu ile batı arasındaki iş-gücü hareketlerini azaltırken, MİA'nın yükünü hafifleterek Doğu Yakası'nda yeni merkezin gelişmesini sağlamak,

Proje bu yukarıda saydığımız yönlerden olumlu görülmektedir. Fakat İstanbul'un gelişimine baktığımızda merkez faaliyetlerinin MİA'nın tarihsel bir süreç içinde plansız olarak oluşup

geliştigini görmekteyiz. Planla yaratılacak böyle bir merkez ne derecede geçerli olacaktır, serusu kafamızda oluşurken yapılan çalışmalarda bu kaygıyı arttırmaktadır. Projeyi destekleyici yönde yapılması gereken faaliyetlerin genelde Batı Yakası'nda olduğu görülmektedir. MİA'da desentralizasyona yönelik olarak toptancı halinin, küçük tamircilerin vb. merkez dışına atıldığını, fakat merkez dışının yine batıda olduğunu, yeni alış-veriş merkezlerinin, ticaret merkezi projelerinin batıda gerçekleştirildiğini ve bu merkezleri alt-yapı çalışmalarının yine batıda oluşturulduğunu görmekteyiz. Metro(hafif rayli sistem) bunun en iyi örneğidir. Doğuda ise projeyi destekleyici olacak, MİA ile bağlantıyı güçlendirecek metro, boğaz tüp geçişi, II.Çevre yolu ile bağlantıların ve gerekli altyapının oluşturulması için bir çalışma gündeme gelmemekte, yalnız havaalanı gibi olumlu bir projeden bahsedilmektedir. Zaten batıda MİA'nın gelişmesinin başlıca nedenlerinden birisi birbirleriyle ilişkisinin kuvvetli olması ve ulaşılabilirliğin fazla olmasıdır, doğuda da bu gerçekleştirilmelidir.

Doğu'da metro, MİA ile ilişkilerinin güçlendirilmesine yönelik ulaşım ve tüp geçiş çalışmalarına ağırlık verilmelidir.

Proje gerçekleştiği takdirde olumlu özelliklerin yanında bazı olumsuzlukları da getirecektir. Bu olumsuzluklardan başlıcaları, Doğu Yakası'nda yapılanmanın zaten yoğun olduğu kıyı ile E-5 güzergahı arasındaki alanda yığılma söz konusu olacak ve yoğunluk daha da artacak, buda beraberinde çarpık yerleşme, ulaşım sorunları getirecektir. Bu yüzden nüfusu E-5 aksının kuzeyine çekici, güneydeki baskıyı hafifletici çalışmalar yapılması, bu alanda yapılanmayı teşvik edici kararların planla getirilmesi gerekmektedir.

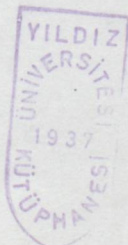
Proje tüm İstanbul'u etkileyecektir ve gelişmelidir, çalışmalar bir bütün olarak değerlendirilmeli, konuya bütüncül bir planlama ile yaklaşılmalıdır. İmar kurumunun bu yönde örgütlenmesi, yatırım plan ve politikalarının bu projeyi teşvik edici yönde olması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- ANON, "E-5 K ridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı Raporu"
Atelye 70 Planlama ve Tasarım Grubu, 1989
- ANON, "E-5 K ridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı Araştırma, Değerlendirme, Planlama Raporu"
Atelye 70 Planlama ve Tasarım Grubu, 1989
- ANON, "İstanbul, Değası-Tarihi-Ekonomisi-Kültürü"
Yurt Ansiklopedisi, Anadolu Yayıncılık A.ř. İstanbul, 1983
- AKT RE, Sevgi "19yy Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı         "
ODTÜ M m. Fak. Ankara, 1978
- AYSU, Emre "Yerleşme Kuramları Ders Notları"
Yıldız  ni. M m. Fak. İst. 1984
- ATALIK, Gündüz
 ET NER, Ayten
G  ER, Orhan
KESK N, Ahmet
 ZDEř, Gündüz
SUHER, Hande
- BAYHAN, İrfan "şehir Planlaması"
İskender Matbaası, İst. 1969

- BAYHAN, İrfan "Kentsel Merkezler, Sorunları ve Merkez-
lerin Yenilenerek Canlandırılması, Yeni
Merkezler Planlaması, Desentralizasyon"
Yıldız Üniv. Mim. Fak. İstanbul 1982
- CENGİZ, Hüseyin "Ekonomik İşlevlerin Büyük Şehirsel Mer-
kezlerde Desentralizasyon Olguları"
Yıldız Üniv. İst. 1984
- GORDON, Peter "The Influence of Metropolitan Sapatial
KUMAR, Ajay Structure on Commuting"
RICHARDSON, Harry W. Journal of Urban Economics, Eylül 1989
Çev. Ömür Türksey, Planlama 89/2-3-4
- GÖÇER, Orhan "Şehirsel Yoğunluk Bölgeleri ve Sınırlan-
dırma Kriterleri"
İTÜ Mim.Fak. Baskı Atöl. 1975
- GÖÇER, Orhan "Şehirsel Merkezler ve Şehirsel Kademelenme"
İTÜ Mim.Fak. Şehirsel Bölgeler ve Ulaşım
Kürsüsü Yayını 1974
- GÜLMEZ, Aret "Metropolitan Kent Merkezlerinin Yeniden
Örgütlenmesinde Yararlanılabilecek Bir
Yöntem Araştırması"
İTÜ Mim. Fak. İstanbul, 1981
- GÜRBÜZBALABAN, Mine "İstanbul MİA alanı İçersinde Aksaray Alt
Merkezi karakteristikleri ile İlgili Bir
Araştırma"
İTÜ Mim. Fak.
- İSBİR, E.G. "Kentleşme Metropolitan Alan ve Yönetimi"
A.İ.T.A. Yay.no:185 Ankara 1982

- KAPLAN, Hülâgü "Kentsel Ulaşımın Planlanmasında Erişebilirlik 'Yeri ve Önemi'"
Planlama, 89/1
- KAPTAN, Hüseyin "Metropolitan Alan İçinde Düşük Gelir Grubunun Yerleşme Düzeni"
Yıldız Üniv. Mim.Fak. 1988
- KILIÇASLAN, İsmet "İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri"
İstanbul, 1981
- KILIÇASLAN, İsmet "Ulaşım-İşyeri İlişkisi"
İTÜ İstanbul
- SÜEL, Akın "Kentlerde Yapısal Oluşumu Belirleyen Etkenler"
D.E.Ü. Mim.Fak. Yayın No:18 İzmir, 1985
- TEKELİ, İlhan "Delmuşun Öyküsü"
ODTÜ Mim.Fak. Ankara, 1980
- OKYAY, Tarık "İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı"
Temel Mühendislik, İst. 1988
- HARRİS, C.D. "The Nature of Cities"
Makale, Annals Amerikan Academy of Political and Social Science 242, 7-17
- ULLMAN, E.L. "The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities"
U.S. Government Printing Office, Washington
- HOYT, Hower "The Valuation of Real Estate"
Mc Graw Hill, N.Y.
- BABCOCK, P.M.



ÖZGEÇMİŞ

Adı, Soyadı : İlknur Karakaş

Doğum Yeri ve Yılı: İstanbul, 1966

Eğitim Durumu

İlt Öğrenim :Çayırova Bülent Osma İlkokulu (1972-76)
Bandırma Fatih İlkokulu (1976-77)

Orta Öğrenim :Bandırma Atatürk Ortaokulu (1977-80)
Bandırma Şehit Mehmet Göneng Lisesi(1980-83)

Yüksek Öğrenim :Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü(1983-87)

Mesleki Çalışmalar

-1986-88 yılları arası, Yıldız Üniversitesi Döner Sermaye İş-
letmelerinde,

-1988'den beri özel bir planlama bürosu(Atelye 70)'nda Şe-
hir Plancı olarak çalışmaktadır.



