

28953

T.C
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



KENTSEL ALT BÖLGELERDE Kİ YENİLEME VE DÜZENLEME PROJELERİNDE YENİ YAKLAŞIMLAR, İLKELER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir ve Bölge Plancısı
K.Esra Gürsel

TEZ DANIŞMANI: Doç.Dr. Yalçın ÜNAL

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İSTANBUL, 1993

İÇİNDEKİLER

- GİRİŞ

1. BÖLÜM KENTSEL YENİLEME

-1.1. KENTLEŞME

1.1.1. Tarihsel Gelişme

1.1.2. Az Gelişmiş Ülkelerde Kentleşme

1.1.3. Köhneme

1.2. KORUMA ANLAMI VE KAPSAMI

1.3. SİHHİLEŞTİRME ANLAMI VE KAPSAMI

1.4. KENTSEL YENİLEME

1.4.2. Yenileme Kavramı

1.4.2. Kentsel Yenilemenin Amaçları

1.4.3. Kentsel Yenileme Türleri

1.4.4. Kentsel Yenilemenin Yasal Araçları

1.4.4.1. Türkiye'de ki Durum

1.4.5. Kent Yenilemesinde Finans Problemleri

1.4.5.1. Avrupa Ülkelerinde Kent Yenilemenin Finans Problemleri

1.4.5.2. Türkiye'de Kent Yenilemesinde Finansl Durum

1.4.6. Kent Yenilemesinde Çeşitli Disiplinlerin Yeri

1.4.7. Toplu Kentsel Yenileme Hareketine Yöneltilmiş Eleştiriler

1.4.8. Kentsel Yenileme ve Geliştirme Uygulama Modelleri

1.4.8.1. Yap-işlet-Devret Modeli

1.4.8.2. Koruyucu Kent Yenilemesi

1.4.8.3. Developer Sistemi

1.5. BİRİNCİ BÖLÜMÜN SONUCU

2. BÖLÜM KENTSEL YENİLEME KONUSUNDA ÖRNEKLER (DİĞER ÜLKELER)

2.1. ABD'DEN ÖRNEKLER: BOSTON SU KENARININ YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ

2.1.1 CHARLESTON NAVY YARD

2.1.1.1. Planlama Modeli

2.1.1.2. Organizasyon

2.1.2. HARBOUR POINT

2.1.2.1. Planlama Modeli

2.1.2.2. Organizasyon

2.1.2.3. Finansman

2.1.3. ROWES WHARF

2.1.3.1. Planlama Modeli

2.1.3.2. Organizasyon

2.1.3.3. Finansman

2.1.4. FORT POINT DISTRICT

2.1.4.1. Planlama Modeli

2.1.4.2. Organizasyon

2.1.4.3. Finansman

2.1.5. ABD'DE UYGULANAN SİSTEM

2.2. İNGİLTERE'DEN ÖRNEKLER: LONDRA

DOK ALANLARININ GELİŞTİRİLMESİ

2.2.1.1. Planlama Modeli

2.2.1.2. Organizasyon

2.2.3. Finansman

2.2.4. İNGİLTERE'DE UYGULANAN SİSTEM

2.3. HOLLANDA'DAN ÖRNEKLER

2.3.1. Kop Van Zuid

2.3.1.1. Yapısal Özeti

2.3.1.2. Organizasyon ve Finansman

2.3.2. HOLLANDA'DA UYGULANAN SİSTEM

3. BÖLÜM TÜRKİYE'DEN ÖRNEKLER

3.1. SALI PAZARI LİMAN SAHASININ DÜZENLENMESİ

3.1.1. Planlama Modeli

3.1.2. Organizasyon

3.1.3. Finansman

3.2. ATAÖY TURİZM TESİSLERİ

3.2.1. Planlama Modeli

3.2.2. Organizasyon

3.2.3. Finansman

3.3. BAHÇEŞEHİR KONUT PROJESİ

3.3.1. Planlama Modeli

3.3.2. Organizasyon

3.3.3. Finansman

3.4. TÜRKİYE'DE UYGULANAN SİSTEM

4. BÖLÜM SONUÇ

KAYNAKÇA



GİRİŞ

Dünya üzerinde tarih boyunca ortaya çıkan toplumsal ve ekonomik değişimler kentlerin oluşmasına neden olmuştur. Değişen koşullar ise süreç içinde sosyal yapıda ve fiziki mekanda etkili olmuştur.

Sosyal yapıda meydana gelen değişikliklerin önemli bölümü nüfus hareketlerine dayanmaktadır. Göç olgusu sonucunda farklı kültürlerin, dinlerin ve etnik grupların kent bünyesinde bir arada yaşaması söz konusu olmaktadır.

Üretim ilişkilerindeki değişimler ve teknolojik gelişmeler sonucunda sektöre bölünme ve alt sektörlerin oluşumu göze çarpar.

Bunun devamında, üretimde makineleşme ve uzmanlaşma sosyal yapı üzerinde etkili olmaktadır. Marjinal sektörler oluşmakta ve toplum bütünlüğünde gelir dağılımında farklılaşma izlenmektedir. Bu durum yaşam standartlarının çeşitlenmesi olarak kendini gösterir.

Ekonomik ve sosyal alanda meydana gelen bu değişiklikler fizik mekanda kentlerin büyümesi ve gelişmesi, kentin çekirdek bölgesi ile bazı gelişme alanlarında eskime ve köhneme ile kendini göstermektedir. Ekonomik nodellerdeki değişimler de fizik mekanda yansımalarını bulmaktadır. Liberalleşme, globalizasyon gibi süreçler yine mekansal değişmeye neden olmaktadır (İstanbul). Bu olumsuz koşulların görüldüğü alanlarda sağlıklı yaşam koşullarını yanında yapıların işlevlerini yitirmeleri de söz konusu olabilmektedir.

Kentsel mekanlarda yansımaları izlenen bu karmaşık ilişkilerin yarattığı olumlu ve olumsuz özellikler bu tez kapsamında ele alınacaktır.

Bu amaca yönelik olarak, farklı işlev alanlarından örnekler seçilmeye çalışılmıştır (liman alanları, konut alanları ve gelişme alanları).

Ulaşım tekniklerinin gelişmesi ve teknolojik ilerlemeler ile liman alanları, makineleşme ile el sanatlarının görüldüğü alanlar, küçük ve organize sanayi alanlarının planlanması ile kent içinde yer alan küçük sanatlar ve yine teknolojik gelişmeler ile bazı konut alanları sağlıklı ve işlevsiz bölgeler haline gelmektedir. İşte şehrin fonksiyonel dengesinin içinde bulunduğu değişim süreci içinde, bu dinamizme ulaşmayan bölgeler bir süre sonra köhneme bölgelerini oluştururlar. Köhneme sadece eskimeye bağlı olarak değil aynı zamanda sağlıklı yapılanma ve kullanım şartlarına göre de izlenebilmektedir. Örneğin, ülkemizde sosyal konut alanı olarak, merkezi hükümetlerce planlanmış alanlarda da köhneme özellikleri görülmektedir. Donatıların, sağlık koşulları tam olarak uygulamaya geçirilmede, kullanıcıların yaşam şartları, gelir ve kültür düzeyleri bölgede köhnemeye neden olabilmektedir. Bu alanı yeniden yaşayan bir mekan haline getirmek, kentsel yenileme çalışmaları ile mümkün olacaktır.

Kentlerin yerleşik alanlarında görülen bu değişim, gelişme alanlarında da kendini gösterir. Göçle gelen nüfusun yerseçimi, kent çevresindeki boş alanların yerleşime açılmasını nedenlemiştir. Yeni yerleşim alanlarının sağlıklı, düzenli, kamu yararını gözetecek ve tüm donatılara sahip olacak şekilde planlanmasını, en önemlisi de planlı gelişmeyi, sağlamak amacıyla kamunun desteğini gerektiren modellerin üretilmesi zorunlu hale gelmektedir.

Hazırlanan tezin amacı, işlevsel eskime ve köhnemenin giderilmesini hedefleyen yenileme kavramının tanımını koymak ve yapılacak yenileme ve geliştirme çalışmaları için, kentsel gelişme alanlarında da uygulanabilecek bir model oluşturmaktır. Bu model de, ekonomik süreçlerde dikkate alınarak, girişimlerinde ortak çalışmalarına gereksinme duyulan kamu kurumları ile özel şirketler arasında koordinasyonu sağlamak üzere bir kuruluş oluşturmalıdır. Bu kuruluş kamu ve özel sektörler arasında, planlama, projelendirme, uygulama, organizasyon, finansman ve işletme kalemlerinde ortaklığı denetleyebileceği gibi, sorumluluk, kâr ve risk paylaşımlarını da koordine etmelidir. Böylece, projenin belirlenen program dahilinde ilerlemesi ve denetim mekanizmasının varolması ile, kişisel çıkar sağlama girişimlerinin önlenmesi olanaklı olacaktır. Merkezi idareye bağlı olacak bu kurum, gerekli diğer kamu kuruluşları ile ilişkileri düzenleyecek yetkiye sahip olacaktır. Bu sayede kanunlar çerçevesinde kalınmak koşulu ile yasal ve yönetsel alanda destek sağlanmış olacaktır.

Birinci bölümde kentleşme, kentleşmenin fiziksel mekana yansıyan olumsuz etkileri olarak kabul edilecek eskime ve köhneme kavramları ele alınmıştır. Bu olumsuzlukları giderme yolu olan kent yenileme kavramının atılımı da bu bölümde yapılmıştır. Ayrıca yenilemenin türleri, amaçları, olumsuz yönleri ve dünyada ve ülkemizde uygulanan yenileme ve geliştirme modelleri kurumsal olarak açıklanmıştır.

İkinci bölümde, birinci bölümde yer alan yenileme modellerini yurt dışındaki örneklerine yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde, ülkemizdeki uygulamalar açıklanmıştır. Bu örneklerde kamu kurumları mülkiyetindeki alanlar üzerinde yapılan proje çalışmaları ve gelişme alanlarındaki çalışmalar yer almıştır. Özellikle kamu kurumları elindeki büyük alanların, kentin şekillenmesi ve bütüncül yapısını koruması açısından yenileme ve geliştirme çalışmalarına mekan olması kaçınılmazdır.

Dördüncü bölümde ise, açıklanan yenileme ve geliştirme modelleri, bu modellerin uygulamaları dikkate alınarak olumlu ve olumsuz yönleri irdelenmiş ve ülkemizde uygulanabilecek yeni model geliştirilmiştir.

Tezin hazırlanması sırasında, özellikle araştırma aşamasında önemli güçlüklerle karşılaşmıştır. Ülkemize de ki yenileme ve geliştirme çalışmalarında detayları içeren, geniş kapsamlı fizibilite çalışmalarının yapılmamış olması sınırlayıcı faktörlerden biridir. Ayrıca literatür sağlama konusundaki zorluklar araştırmaları olumsuz yönde etkilemiştir. Yurt içinde uygulanan projeler de, yetkili kişilerden alınan bilgiler kullanılmıştır. Üstelik kamu kuruluşlarına ait projelerin detaylarının kanunlarla gizlenmiş olması veri toplam konusunda sınırlayıcı bir faktör olmuştur. Yut dışından elde edilen örnekler ise kamuya ait köhnemiş, işlev kaybetmiş kıyı ve liman alanlarıdır.

Araştırmalarda Üniversite Kütüphanelerinden, Devlet Kitaplığından ve ilgili kurumların ellerindeki literatürden yararlanılmıştır.

BÖLÜM 1.

KENTSEL YENİLEME

1.1. KENTLEŞME

Kentsel yenilemeyi ve kentsel gelişmeyi gerektiren faktörlerin nedenlerinden birinin de kentleşme olduğu yadsınamaz bir gerçektir.

Kentleşme olgusunun, bir toplumun, ekonomik, toplumsal ve siyasal boyutlarını hesaba katan geniş anlamdaki bir tanımı şu şekilde yapılabilir.

× Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bu günkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran; toplum yapısında artan oranda örgütleşme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan; insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi sürecidir. Kentleşme hareketi ayrıca, zaman içindeki bir değişmeyi anlatır.(1)

1.1.1. Tarihsel Gelişme:

Ortaçağların surlarla çevrili kentleri, bir yandan savunma ihtiyaçları, diğer yandan estetik kaygısı ile, içine kapanık bir yapı sergilemişlerdir. Bu zamanda, ekonomik hayat bakımından bölünme ve ihtisaslaşma görülmemektedir. El zanaatları ve tarım gelişmiştir. Özel mülkiyet sistemi ve bireysel işletmeler ortaya çıkmıştır. Değişim ile yapılan mal alışverişi zamanla para ile yapılmaya başlamıştır. Bu değişimler sonucunda, kentleşme olgusu da, ekonomik, siyasal ve ticari yaşamla birlikte zorunlu olarak doğmuştur.

Daha sonraki yıllarda ortaya çıkan toplumsal ve siyasal devrimler, fizik mekanda önemli etkiler yapmamıştır. Ancak teknolojik gelişmelerin başlangıcı olan 19.yüzyılda yapılan Endüstri Devrimi, kentlerin yerseçimi ve biçimlenişini önemli ölçüde etkilemiştir. Ortaçağın surlarından kurtulan kentler, bütünü içinde dekoratif olmayı bırakmış ve belirli bir konfor kentlerde aranır olmuştur.

20.yüzyıla gelindiğinde ise sanayi kenti en keskin biçimiyle ortaya çıkmıştır. Kentlerin gelişmesi ve ülkesel, bölgesel değişikliklerin etkisiyle sanayi kenti giderek kozmopolit metropole dönüşmüştür.(2)

(1) KELEŞ, Ruşen, (1984), Kentleşme ve Konut Politikası , ss:1

(2) KARABEY, Haydar, (1980), Kent Olgusu , ss:49-62

1.1.2. Az Gelişmiş Ülkelerde Kentleşme:

Az gelişmiş ülkelerde kentleşme olgusu 19. yüzyılda ortaya çıkan endüstri devrimi ile değil, II.Dünya Savaşından sonra meydana gelen değişiklikler nedeniyle ortaya çıkmıştır. Ancak tam anlamıyla kentleşme, gelişmiş ülkelerin, az gelişmiş ülkelerin ekonomilerini, denetimi altına almaya ve yönlendirmeye gerek duydukları andan sonra başgöstermiştir. Gelişmiş ülkeler, II.Dünya Savaşının ardından zarar gören ekonomilerini düzeltmek amacıyla, az gelişmiş ülkeleri de plan dahiline katan ekonomik bir sistem üretmişlerdir. Bu sisteme göre üçüncü dünya ülkeleri tarım ürünleri ve hammadde üretecekler ve sanayileşmiş ülkelerde kendi sanayilerini yeniden kurmayı ve geliştirmeyi sürdüreceklidir.

Tarımda ki bu üretimin, geleneksel yöntemler yerine makinelerle yapılması, kırsal alanlarda atıl nüfusun birikmesine yol açmıştır.(3) Bu durum üretim ve geliri etkilemiştir. Sanayinin gelişmesi ise kentlerde hizmetler sektöründe geliştirmiş ve bunun sonucunda sektörlerin ihtiyacı olan işgücü kırsal kesimden gelen göçler yoluyla sağlanmıştır. Kentlerin çekici olanakları ve siyasi bazı kararlar göç olgusunu destekleyen faktörlerdir. Bu nedenlerle kentleşme, geri kalmış ülkelerde kalkınmış ülkelere göre daha hızlı gelişmektedir. Ekonomik ve sosyal yönden kalkınmış ülkelerde kent nüfusunun artması yaşama süresinin uzunluğu ve doğal artış ile ilgiliyken, az gelişmiş ülkelerde bu artış daha çok göçe dayanmakta, doğal nüfus artışının daha az etkisi olmaktadır.(4)

Türkiye'de kentleşme az gelişmiş ülkelerde görülen kentleşme özellikleri ile paralellik göstermektedir. Ülkemizde kırdan ve diğer şehirlerden büyük kentlere olan yoğun göç bazı kentlerin hızla ve kapsamlı olarak kentleşmesine yol açmıştır. Yapılan yatırımların Anadolu kentlerinden çok büyük kentlere akması, bu bölgelerin tarımsal kimlikten kurtulamamasına yol açmaktadır. Bunun yanında, yapılan tüm yatırımlar sonucu işgücü olarak gelen nüfusun, plansız ve sağlıksız biçimde yerleşmesi büyük şehirleri özellikle İstanbul'u köy olmaya doğru yöneltmiştir. Çünkü İstanbul'da kentleşmenin sınırsız boyutu yaşanmakta ve köhneme, eskime, çöküntü, sefalet ve gecekondu alanları gerek tarihi yarımada, gerekse gelişme alanlarında, yoğun şekilde izlenmektedir.

(3) YERASIMOS, Stefanos, (1979), Üçüncü Dünya Ülkelerinde Kentleşme ve Konut Sorunu , ÇEVRE, s:4,ss:12-13

(4) TANERİ , Ergun, (1986), Bölge Planlama , ss:180-189

1.1.3. Köhneme:

Yıllar boyunca, yüzmilyonlarca insanın kentler, özellikle büyük kentlere akması, bu kentlerin alt yapılarına, iş ve konut arzı olanaklarına dayanılmaz yükler getirmiştir. Önceleri yüksek ve orta gelir grubuna mensup kentli ailelerin, yeni yaşam tarzları ve teknolojik gelişmelere uymadığı için terkettikleri eski kent merkezlerine, yeni gelen nüfus yerleşmiştir.

Asırlık binalarda, artık düşük gelir grubu aileler yaşamaktadır. Üstelik daha az kira ödemek amacıyla, birkaç ailenin birlikte yaşadığı da görülmektedir. Ev sahiplerinin eve bakım yapmalarını sağlayıcı yasaların bulunmaması ve kiracıların da bu gideri karşılayacak konumda olmaması, binaların daha çok yıpranmasına yol açmıştır. Bu insanların, biraz para biriktirip kendilerine gecekond yaparak, hemen kırsal yaşamlarına yakın yaşam tarzlarını yürütme imkanına, hem de kendi mülkiyetlerinde bir eve, sahip olmaları sonucunda eski evlerini terketmeleri, bölgede köhnemeyi arttırmıştır. Konut olarak terkedilen bu alanlara küçük imalat ve hizmet alt sektörleri yerleşmeye başlar. Şehrin özellikle tarihi kesiminde ve de merkezde konumlanan bu istenmeyen fonksiyonlar, bölgenin işlevini kaybetmesine yol açmaktadır. Binaları güncel şartlara uyarlamak için hiçbir ekonomik yükümlülük altına girilmemesi, siyasal yaptırımların bulunmaması, sosyal ve toplumsal bir takım etmenler köhnemenin oluşmasına neden olmuştur (Beyoğlu, Aksaray, Eminönü bölgeleri).

Bazen fiziksel çevre, yapı yönünden eskimişlik ve ekonomik yönden verimsizlik konuları yanında, sağlık, barınma, sosyal ve estetik koşulların yarattığı durumdan ötürü de bir değişim söz konusu olabilir. Genellikle sefalet mahalleleri olarak adlandırılan bu bölgelerin temizlenmesi önemli bir problemdir. Tarlabası'nın arka sokakları, Kurtuluş'un etekleri İstanbul'da ki sefalet mahalleleri olarak gösterilirken, yeni oluşan gecekond bölgeleri de köhneme kriterleri içerdiğinden yenilemeye ihtiyaç göstermektedirler.(5)

Köhneme bölgelerinin bir diğer özelliği, düşük kira konutlarının bulunduğu alanlar olmalarıdır. Bu alanlar fazla kira ödemeyen, modern tesislerin yokluğunu yoğun şekilde yaşamayı, müstakil olmamayı ve bazı fonksiyonların ortak kullanımını kabul eden halkın yaşadığı, sağlık yönünden zararlı olmayan, ancak binaların konforu yönünden köhnemenin görüldüğü bölgelerdir.(6)

(5) ÇETİNER, Ayten, (1981), Şehir Yenilemenin ve Korumanın Genel Prensipleri, ss:6

(6) GANS, Herbert,1.,(1969), Bugünkü Yeniden Geliştirme ve Yeniden Yerleştirme Planlamasının İnsani Yönleri , ss:20

Görüldüğü gibi gerek köhneme bölgeleri, gerek eskime alanları şehrsel gelişim ve köhnelenmenin, kentsel doku üzerinde ki olumsuz etkilerini yansıtmaktadır. Bu tip koşullar ise kentsel yenileme, sıhhileştirme, koruma ve işlevlendirmeyi gerekli kılmaktadır.

Çalışmamızın konusunu, yenileme ve gelişme alanlarında ki projeler ve uygulama sistemleri oluşturduğundan, dolaylı olarak ilgili olan koruma ve sıhhileştirme kavramları kısaca ele alınacaktır.

1.2. KORUMA KAVRAMININ ANLAMI VE KAPSAMI

Kentleşmenin, teknolojik gelişmenin ve zamanın getirdiği sosyal, ekonomik, demografik ve teknik baskılar nedeniyle, yıpranan eski kent dokusunun ve tarihi anıtların korunması kaçınılmaz olmaktadır. Şimdi bu durumu çeşitli yönleriyle inceleyelim.

Genel anlamı ile koruma; bir varlığı tehlike ve dış etkilere karşı güvence altına almak olarak tanımlanabilir. Tarihsel ve kültürel çevrenin korunması ise, tarihi dokunun yaşayan kuşaklara aktarılmasıdır. Bütünleşmiş koruma ve yenilemenin, toplumsal kopmalara neden olmadan, içerdiği sosyal yapının sağlığını bozmadan, gerçekleştiği sürece başarılı olacağını düşünmek gerekmektedir. İyi bir koruma politikasının, mimari mirası sosyal yaşama katması ve onunla bütünleşmesini sağlaması gerekmektedir.(4)

Kısa vadeli ekonomik değerlerle kültürel değerler çatışmasında kaybeden her zaman kültürel değerler olmuştur.(5) Bunun örneklerini tarihi alanlarda inşaa edilen modern yapılarla ve tarihi anıtlar içinde yer alan ticari faaliyetlerle görmekteyiz. Ayrıca bu tarihi yapıların yanlış anlaşılmış güncelleştirme ve modernleştirme sonucu bozulduklarını ve değerlerini yitirdiklerini unutmamak gerekir.

Tarihsel yapıların korunmalarına olanak sağlayan, bu yapılar yeni işlevler kazandıran ve bunu yaparken mekansal bütünlük yaratan yöntemi restorasyondur.(6) Bu yöntemle arkeoloji, kültür ve halkın duyarlılığına hitap

(4) ÇOBAN, Tülay, (1990), Kentsel Korumanın Yasal Boyutu, Ülkemizde Yerel Yönetimlerin Bu Konuda Sorunlarına Yardımcı Araştırma , ss:4-5

(5) KUBAN, Doğan, (1974), Tarih Kent ve Spekülasyon , YAPI, s:6, ss:8-12

(6) VON BRONCO, Alxander Freiherr, (1976), Tarihsel Çevrede Yapı Eylemi , MİMARLIK, s:85, ss:

etmektedir.(7) Böylece, koruma kavramının sadece bir estetik ve bilgi sorunu olmayıp, aynı zamanda bir ahlak sorunu olduğuda ortaya çıkmaktadır.(8)

Çağdaş koruma bir etkinlik alanı olarak çok geniş bir kapsamdadır. Her türlü korumanın temel bütünleşmesinden, yeniden kullanım için değiştirilmesine; arkeolojik korumadan, kent yenilemeye peyzaj düzenlemeden, doğal çevre korumasına mimarlık kapsamındaki her türlü ürünü teknolojisine, bakım ve koruma yöntemlerinin bilim ve teknik alanıyla dolaylı yada dolaysız ilişkisi vardır.(9) Ülkemizde, tek yapı ölçeğinde yapılan koruma çalışmalarının yanı sıra, yenileme çalışmaları içinde yer alan restorasyon projeleride mevcuttur.

1.3. SİHHİLEŞTİRME KAVRAMININ ANLAMI VE KAPSAMI

Koruma gibi sıhhileştirme de yenileme projeleri içinde yer alabilmektedir. Kısaca, planlı alan ancak zamanla yıpranmış, çeşitli plansız eklemelerle yoğunlukları arttırılmış yapı ve bina gruplarının, yeniden yapılan düzenleme ile sağlıklı hale getirilmesi eylemi olarak tanımlanabilir. Bu eylemde korumanın aksine, bina, kendi içinde olduğu gibi çevresi ile birlikte de düzenlenerek çağdaş gereksinimlere cevap verecek hale getirilmektedir. Genel olarak sıhhileştirme ile binaların çağdaş teknik olanakları kavuşturulması, tamir ve bakım ile yenileştirilmesi sağlanabileceği gibi çevrelerinde daha iyi, örneğin, emniyet, dinlenme ve spor olanaklarının yaratılması, trajik problemlerinin çözülmesi gibi, şartların oluşturulması ile de çevresel yeni değerler kazandıracak ve bu yolla halkın bir takım konularda duyduğu tedirginliği gidecektir.(10)

Önceki uygulamalarda sıhhileştirme, tek yapı ölçeğinde ki sorunları çözümlenmiştir. Böyle bir binada eskime, işlevsel, yapısal, çevresel, ekonomik, hijyenik sorunlar tek tek ya da birkaçı birarada görülmektedir. Daha sonraları toplumsal ekonomik ve kültürel gelişmeler, bu sorunları bina ve çevresine

(7) KOECHİN, Rene, (1982), Kentsel Renovasyon: Restore Etme veya Yıkma , YAPI, s:44, ss:44

(8) TEKELİ, İlhan, (1988), Kentsel Korumada Değişik Yaklaşımlar Üzerine , MİMARLIK, s:228, ss:57-58

(9) ÇOBAN, Tülay, a.g.e , ss:5

(10) ÇETİNER, Ayten, (1982), Şehir Yenileme M.M.L. Öğrenimi Ders Notları , ss:30

giderek binalar grubu, kent parçaları ve kentlere kadar yaygınlaştırmıştır. Bu gelişmelerin paralelinde sıhhileştirme kavramının içeriği de genişlemiş ve daha kapsamlı çalışmaları zorunlu hale getirmiştir.

1.3.1. Sıhhileştirme Türleri

Sıhhileştirme türlerini açıklamak için George Gersion'un yaptığı bölümlere ele alınmıştır.

1. Nesne sıhhileştirmesi (Modernleştirme): Nesne sıhhileştirmesi ile tek tek binaların kullanımından ve yapısal eskimeden doğan konstrüktif eksiklerin, konut alanlarındaki uyumsuzlukların iyileştirilmesi, sıhhi tesisat ısıtma ve bu tip konfora yönelik kolaylıkların tamamlanması, yenilenmesi gibi nesneye ait sorunların ortadan kaldırılması amaçlanmıştır. Böylece yapının değeri de yükseltilmiş olmaktadır.

2. Ayıklama-Boşaltma-Kısmi Sıhhileştirme (Rehabilitation): Bu tür sıhhileştirme ile yapı durumları ilk yapım amacına yabancılaşmış binaların ortadan kaldırılması anlaşılmaktadır. Bu ek yapılar (avlular, arka bahçelerin doldurulması, ek katlar v.b.) özellikle birbirlerini karşılıklı olarak etkilemektedir. (Beyoğlu örneği) Bu tip yapıların çoğalması toplumsal, ekonomik iyileştirmeyi de engeller. Bu tür sıhhileştirme, kısmi bir alan sıhhileştirmesi anlamını da taşımaktadır. Örneğin sadece ulaşım ya da modernleştirme sorununa çözüm getirmek gibi parçacıl çözümleri de içerir.

3. Alan Sıhhileştirmesi (Redevelopment) Yeniden Geliştirme: Bu tür projeler ek yapıların tümünü kaldırır ve parsellerden faydalanmayı büyük bir kent sel alanda ele alır. Bu uygulama, özel haklara en çok müdahaleyi gerekli kılan ve parasal yönü ağır bir sıhhileştirme türüdür. Ölçek açısından ise bu tür sıhhileştirmenin en uç noktasında bir kent parçasının ya da tamamının sıhhileştirilmesi bulunmaktadır.

4. Koruma Sıhhileştirmesi (Conversation): Tarihi eski kentlerin ya da parçalarının (kent çekirdeği ya da diğer tarihi alanlar) sıhhileştirilmesi bu gruba giren özel bir sıhhileştirme türüdür. (11)

Yapılan açıklamalardan anlaşılacağı gibi sıhhileştirme kent yenilemenin bütünleştirilmiş bir parçasını oluşturur ve yenileme sürecinden kopuk soyutlanmış biçimde düşünülemez. Bununla beraber aralarında önemli farklar mevcuttur.

(11) AYSU, Emre, (1977), Eski Kent Mekanlarını Düzenleme İlkeleri , ss:31-33

1.3.2. Sıhhileştirme İle Yenileme Arasındaki Farklar:

Batı ülkelerinde, kendi kendilerine gelişmeyen bölgeler için uygulamayı gerçekleştiren yeni planlama metodolojileri geliştirilmiştir. II.Dünya Savaşından sonra ortaya çıkan bu yöntemler Kentsel Yenileme ve Sıhhileştirmenin bütünüdür. Bu yöntem her ne kadar klasik planlama ve uygulama yöntemlerine alternatif olarak getirilmişse de, aralarında amaçlar yöntem ve sonuçlar bakımından farklılıklar bulunmaktadır.

Amaçlar aynı olmakla birlikte, seçilen yöntem ve ortaya çıkan ürün iki kavramı birbirinden ayırmaktadır. Ülkemizde yapılacak projeler açısından farklılıkların bilinmesi ve seçilecek metodolojinin buna göre belirlenmesi, uygulamanın bu yönde yapılması gerekecektir.

Her iki kavram kapsamında amaç, iyileştirmenin gerçekleştirilmesidir. Ancak yenilemede bu bölgede yaşayanlar proje sonunda aynı bölgede yaşayamayacaklardır. Sıhhileştirme de ise en büyük faydayı, yaşayan halk görür. (Kreuzberg örneği) Yenileme kavramında arsanın spekülatif amaçlı el değiştirmesi söz konusudur. Bu yüzden yenileme özel girişimci açısından kârlı ve cazip bir metod olmuştur. Bunun yanında kent yenileme, konut açığını kapama açısından yetersiz bir girişimdir. Bu nedenle sıhhileştirme konut alanında kullanılırken, yenileme şehir merkezlerinde başarılı bir şekilde uygulanmaktadır. (12)

Tüm bu faktörlerin ışığında, kamunun halka hizmet açısından sıhhileştirmeyi, gelir elde etmek açısından da yenilemeyi tercih edeceği anlaşılmaktadır.

1.4. KENTSEL YENİLEME

1.4.1. Yenileme Kavramı:

Yenileme zaman içinde eskimiş ve yıpranmış kent dokularının günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesini sağlayan süreçtir. Kentsel yenileme, kentin fiziki yapısında güçlendirici bir değişiklik yapmak diye tanımlanabilir. Diğer bir deyişle, sosyal ve ekonomik değişimlerin yarattığı baskıya karşı, eskimiş dokularda değişiklik yapmaya veya bunların yerine yenilerini getirme işlemine Yenileme denir.(13)

Yenileme yalnız eskiye, yıpranan şehirlere özgü bir eylem olmayıp, bir çok yeni oluşmuş hızla gelişme ve büyüme gösteren şehirlerde acele yapılan sonra yıkılan veya yıkılması gereken hacimler içinde sözkonusudur. Genişleme gerek şehirsal alan içindeki boşlukları doldurmak, gerek şehrin açık alanlara doğru yaymak yoluyla gerçekleşir. Yenileme ise mevcut dokular üzerinde gerekmektedir. Bu işlem sadece merkez bölgede veya şehrin kurulduğundan beri var olan bölgelerinde yapılmaz. Yenilemeyi gerektiren koşulların yoğunlaştığı her alanda bu eylem sözkonusu olacaktır.(14)

Şehirlerin yenilenmeleri ve geliştirilmelerinde, köhnemiş konut ve sanayi bölgelerinde büyük parsellerin bir araya getirilmesi için mevcut binaların tasfiyesi, yeni bina yapacaklara cazip gelebilecek şartlarla parseller sağlanması gibi, fiziki açıdan düzenleme başta gelen amaçtır.

Özellikle gecekondü bölgelerinde ve gelişmesi durmuş şehir kısımlarında yapılacak yenileme ve geliştirme çalışmaları, şehirlere canlılık kazandıracak gibi ekonomik, sosyal ve kültürel sorunlara da çözüm getirecek bir yoldur. (15)

Kentsel yenileme gereksinmesi, kentdeki yapıların fiziksel ve toplumsal anlamda eskimesinden doğabileceği gibi, belli bir semtin ve kent kesiminin değerini tüm olarak yitirmesi sonucunda da ortaya çıkabilir. Hangi biçimde olursa olsun, yapı sahipleri kendiliklerinden ya da arsa spekülâtörlerinin etkisi ile konutlarının yıkılmasına karar verebilirler. Bu nedenle büyük kentlerin oturma bölgelerinde birçok yapı normal fiziksel ömürlerini tamamlamadan yıkılır ve bunların yerini çok katlı, çok daireli apartmanlar alır.(16)

(13) AYGÜN, Tülay, (1989) Kent Merkezinin Yenilenmesi, ss:29

(14) ÇETİNER, Ayten, a.g.e , ss:1

(15) İŞBİR, Doç.Dr. Eyüp, (1986), Şehirleşme ve Meseleleri , ss:77-78

(16) KELEŞ, Rusen, a.g.e , ss:282-283

Kent yenileme, köhnemiş yerleşik bölgelerdeki büyük arsaların bir araya getirilmesi, mevcut binaların tasfiyesi, bunların giderlerinin karşılanması ve yeni bina yaptıracaklara cazip şartlarla parseller sağlanması gibi dar ve teknik bir gayrimenkul operasyonu değildir. Yani şehirlerin köhneleşmesinin birçok sebepleri bulunmakta, en sıkışık sefalet mahallelerinden ölü ve gelişmesi durmuş tali bölümlere kadar çok çeşitli alanları etkileyebilmektedir. İleri sürülen çareler arasında binaların yıktırılıp yeniden yaptırılması, vaziyet planlarının ve binaların çeşitli şekillerde ıslahı ve köhneleşmenin ön belirtilerinin ortadan kaldırılarak bölgenin, benimsenen konut niteliklerinin korunmasını hedef tutan oldukça olumlu tedbirler vardır.(17)

Kentsel yenileme işlemleri, mevcut yerleşmelerin dış bölgelerindeki boş alanlar üzerinde görülen şehircilik girişimlerinden farklıdır. Herşeyden önce mevcut yapıların ortadan kaldırılması gerekeceğinden, daha başlangıç döneminde birtakım güçlüklerle karşı karşıya kalınmaktadır. Bunlar binaların kamulaştırılması ve hamur kuralının uygulanması sırasında karşılaşılabilecek idari ve teknik güçlüklerdir.

Yenileme eylemleri, çoğu zaman karışık ve düzensiz bir durum almış kentsel dokunun gözle görülür ve hissedilir derecede rahatlatıp, tıkanıklıktan kurtulmasını sağlar. Bu konuda önemli olan, konut veya yapı sayısını azaltmak değil, fakat yeni meydana getirilen yerleşme düzeni ile kentsel mekanı eskisine kıyasla daha sağlam ve düzgün hale getirmektedir.

Bütün bu değişmelere rağmen yine de bazı şehircilik uzmanları sözüedilen yenileme çalışmalarının özellikle şehirlerin merkezinde, uzun süreli bir gelişme ve iyileştirme süreci başlatacağına inanmamaktadır. Gerçekten hangi ülkede olursa olsun gerekli önleyici tedbirler alınmadığı takdirde, yenileme işlemleri sonucunda konutların kiralari eskisine oranla daha yüksek olacaktır. Eski nüfusun yenilenen yöreye dönebilmesini engelleyen bu faktörün etkisi altında, hem yeni yörenin şehirselle fonksiyonlarında sosyoekonomik bakımdan bir farklılaşma göze çarpacak, hem de şehrin dış çevresine doğru yönelen yeni bir takım parazit yerleşmeler doğacaktır.(18)

(17) TWICHELL, Allan A., (1968), Şehirlerin Yeniden Geliştirilmesi Sırasında Mesken Kalitesinin Ölçülmesi , ss:3

(18) MACARLIOĞLU, Aydın, (1969), Şehirleşme Haraketleri İçinde Planlı Gelişme Çabaları , MİMARLIK, s:5, ss:36

Kentsel yenilemenin yalnızca kent bütününde ya da parsel ölçeğinde özellikle yıkılıp yeniden yapılma yoluyla gerçekleşmesi elbetteki düşünülemez. Uygulanan bu sistemlerin yanısıra, simgesel değeri olan, tarihi bir değeri ve birikimi yüklenmiş olan tek yapıların yenilerek kullanımlarında, yenileme kapsamına girmektedir.

Bu yenileme işlemi sırasında ele alınan yapının üstleneceği işlevin, kar ve spekülasyon etkilerine mahkum kalınmadan seçilebilmesi son derece önemlidir. Kentsel temel fonksiyonların, zaman içinde değişen yaşam biçimi ve gereksinimlere paralel olarak gelişmesi ve buna bağlı olarak yaşam çevresinin değişmesi ne kadar kaçınılmaz ise, bu arada bazı binaların çağdaş gereksinimler çerçevesinde yenilenmesi de o kadar doğaldır. Yaratılışlarında ki fonksiyonlar yüklenerek çağdaş yaşama verimli şekilde katılmaları gereği yadsınmaz.(19)

1.4.2. Kentsel Yenilemenin Amaçları:

Plansız kent yenileme, konut açığının kapanmasına yardımcı olmadığı gibi, bireysel, kentsel ve ulusal ekonomi açısından da türlü sakıncalar doğurmaktadır. Bunun yanında yerel yönetimleri beklenmedik miktarda ve zamanlarda izlence dışı yatırım olup bittileriyle karşı karşıya bırakmaktadır. Gelişmiş ülkelerde kentsel yenileme başlıca üç amacın gerçekleşmesine yardımcı olmaktadır. Bunlardan biri yoksulluk yuvalarının temizlenmesi, ikincisi kent merkezlerinin diğer kesimlerle aradaki ekonomik canlılık ayrımlarını gidermek, üçüncüsü ise yerel yönetimlerin kent merkezlerinden elde ettikleri rant gelirlerinin arttırılmasıdır.(20)

Geleneksel şehir planlamasında, planlaması yapılan alanların henüz yaşamın geliştiği mekanlar olmaması nedeniyle, planlamanın ve özellikle fiziksel planlamanın ağırlıklı bir yeri vardır. Buna karşın şehir yenileme, koruma ve onarımının sözkonusu olduğu mekanlarda yerleşmiş yapılarda oluşmuş ve zamanın gereklerine paralel olarak sürekli değişmekte olan bir yaşam mevcuttur. Planlama geleneksel şehircilikte bir amaçtır, buna karşılık şehir yenileme koruma ve onarımında sadece bir araç olmuştur.

Kentsel yenilemenin tek boyutlu, geniş bir toplumsal konsensusa dayanan, tek amaçlı bir görev olmadığı ortadadır. Yenileme, daha çok toplumun tüm

(19) ELDEM, Prof. Nezih, (1988), Yeniden Kullanımda Simgesellik ,

YAPI, s:84, ss:33-34

(20) KELEŞ, Ruşen, a.g.e , ss:282-283

alanlarında var olan çıkar ilişkilerini ve çelişkilerini içeren gerilim alanında yerini almaktadır.

Batı Avrupa sanayi ülkelerinde kent yenilemesinin uygulandığı eski mahalleler, alt gelir gruplarının ve teknik azınlıkların oturduğu, gheftolaşmanın çok belirgin olduğu bölgelerdir. Bu yerleşme alanları, belirtilen nüfus guruplarının konut gereksiniminin giderilmesinde önemli rol oynarlar. Buradaki konutların kiralari, devletin inşaa ettirdiğı sosyal konutların kiralariından çok daha düşüktür. Bu nedenle kent yenilemesi Batı Avrupa sanayi ülkelerinde ve özellikle büyük kentlerde ucuz konut arzının sağlanması açısından da özel bir önem kazanır. Bu durumda kent yenilemesinin iki çelişkili işlevi ortaya çıkar.

- Birincisi, ucuz konut arzının korunması koşuluyla,yenileme bölgelerinin konut koşullari, çevre, trafik ve hizmetler açısından yaşanılabilir bölgeler haline getirilmesi ve bunun uzun dönemde korunması.

- İkinciside kent yenilemesi alanında yapılan yatırımların sermayenin diğer yatırım alanlariıyla kıyaslanabilecek gelir sağlarnasının garanti altına alınması.

Dikkatli bir yöntemle ve şehir yenilemesinde varolan tüm çıkar guruplari arasında en büyük ortak paydayı bulmaya yönelik uygulandığında, şehir yenileme siyasetinin koşulu ise, yenileme bölgelerinde ki mevcut yapısal özelliklari mutlaka yenileme siyasetine temel almak ve sürekli ve yoğun bir şekilde yerel çalışma yapmayı başarabilmektir.(21)

Kentsel yenileme planlama-uygulama çalışmalariında, köhneme özelliklari gösteren bir şehirs el birimin sakıncalariından şehri kurtarmak ve yerine şehrin sosyo-ekonomik yapısını olumlu yönde etkileyebilecek yeni bir ortam oluşturmak amaçlanmaktadır.

Yenilemenin yapıldığı ülkeye ve şehre göre yenilemenin amacı da, amacı oluşturan hedeflerin önceliklari değişir.

Amerika'da yapılan uygulamalarda, bölgenin iyileştirmesi amaçlanırken, bölge sakinlari için seçilen hedef onlari evsiz ve işsiz bırakmamak gibi mütevazi bir düzeyde kalmaktadır. Kent yenileme genellikle sefalet mahallelerini temizleme "Slum Clearence" yönüyle önem taşımakta ve sosyal geliştirme programlariyla birlikte ele alınmaktadır.

İngiltere'de ise şehirselleşmenin diğer konularında gösterilen başarı, kent yenileme çalışmalarına kriz halinde gereksinme duyulmasını engellemiştir. Klasik şehirselleşmenin yapısındaki sakıncalar İngiltere'de ki uygulamalarda da kendini göstermektedir. Yenileme öncesi, bölgede oturanların sosyal güvenliklerini veya toplumsal özelliklerini korumak en son amaçlardan birisi olarak görülmektedir. Ancak son yıllarda ki çalışmalarda sosyal önceliklerin ağırlık kazanması, yenilemenin uygulamadaki etkinliğinin biraz azalmasına yol açmıştır.

Kent yenileme, şehrin genellikle eski ve köhne bölgelerinde uygulanır demiştik. Fakat öncelik en köhne olandan en az köhne olan bölgeye doğru değildir. Tam aksine kentsel bölgenin köhneleştikçe yenileme şansının azaldığını savunan görüşler vardır. Öncelikler, yenileme planlama-uygulamasına katkıda bulunan ve süreç içinde karar verme durumunda bulunan çeşitli organların kendi içlerinde ki öncelik sıralarına ve uygulayıcı örgüt içinde karar organlarının ağırlıklarına göre belirlenir.

Bir yenileme girişiminin üç mali kaynağı

1. Mahalli idarelerin bütçeleri
2. Devletin katkısı
3. Özel finansman kaynaklarıdır.

Yenileme yapılacak bölgenin yenileme sonucunda tatminkar bir düzeyde kar bırakması gerekir. Böylece finansman kaynaklarının yükü azalacak ve karar organı olarak mahalli idarelerin insiyatifi yükselecektir.

Klasik örnekleriyle, kentsel yenilemenin ülke veya kentli yararına, belli bir bölgede oturan halkın feda edilmesi anlamına geldiği görülmektedir. Böylece alt gelir gruplarının, etnik grupların ve azınlıkların bulundukları bölgeler daha büyük olasılıkla yenilemeye hedef teşkil eder. Ayrıca bu tip bir yenilemenin optimal zamanda tamamlanması iyi bir örnek oluşturmasını sağlar.(22)

Mevcut modellerin ve olanakların, ortadaki sorunları çözmekte yetersizlikleri nedeniyle yeni bir kent yenilemesi yönetmeliği ve özellikle onarıma yönelik gerçekçi bir kent yenilemesini teşvik programının geliştirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Burada sözü edilen kent yenilemesi yapıları yıkıp yeniden yapma anlamında kullanılmamıştır. Yenileme, kendi dinamiği ile çağın gereklerini karşılayacak düzeye gelmeyen kentsel alanların, kamu ilgi ve

desteğiyle içinde bulundukları çöküntüden kurtarmak, sorun alanların fonksiyonlarını, yenilemeden sonra çağın gereklerine uygun olarak yerine getirebilmelerini sağlamaktır.(23)

Üzerinde durulmuş olan bu ekonomik, kültürel, bütünleştirici ve sosyal faktörler kent yenilemesinin gerekliliğini doğrulayan ve amaçlarını belirleyen dört temel unsurdur. Fakat göz önünde bulundurulması gereken önemli bir nokta, bu amaçların her zaman için birbirlerinin aynı olmadığı ve birbirleriyle zorunlu olarak ahenkli durumda bulunmadığıdır.

Yenileştirme sonrasında,yeniden yerleştirilen insanların kaderi dikkate alınmamaktadır. Sosyal hizmet uzmanı için ise bu insanların rehabilitasyonu, şehir gelişmesinin ana amacıdır.(24) Köhneleşmiş bölgelerde ki düşük gelirli ailelerin yerine, daha üstün satın alma gücüne sahip ailelerin getirilmesi ve yerlerinden çıkarılanlarında kendi başlarının çaresine bakması fikri artık pek öyle açıkca savunulamamaktadır.(25)

Kentlerin yenilenmesinde ele alınması gereken bir başka amaç ise kentte yaşayanların kente sahip çıkmaları onu korumaları onunla iftihar etmelerini sağlamaktadır. Kısaca kent ile kentlinin özdeşleşmesini kolaylaştırmaktır. Yapılması gereken ilk hareket ise kentin varlığını, kimliğini, geçmişten geleceğe bir süreklilik olarak algılamak ve kavramaktır. Tarihini yıkan bir yenileşme; geleceği değişmeyen bir tarih korumacılığı yanlış ve sağlıksızdır. Ancak hiçbir kent böyle bir sistemi tam ve eksiksiz olarak gerçekleştiremez. Öncelikler sorunu,kent yöneticileri için zor bir seçim olacaktır.(26)

1.4.3. Kentsel Yenileme Türleri:

Bilindiği gibi kentlerin gelişmesi sadece boş kentsel alanlarda değil, önceden yapılanmış alanlarda da görülmektedir. Ancak yapılaşmış alanların yıkılarak veya onarılarak yeniden gelişmesi o parsellerde yapılacak yatırımların ekonomik olması koşuluyla gerçekleşir. İmar veya koruma planlarında öngörülen yapılaşma için gereken yatırımların önemli bir kısmı ekonomik olma-

(23) VAROAR, Ali, (1988), Kentlerin Yenilenmesi Üzerine , ŞEHİR, s:19, ss:84

(24) MARRİS, Peter, (1962), The Social İmplications of Urban Redevelopment , JOURNAL OF AMERICAN INSTITODE OF PLANNERS , s:28, ss:180-186

(25) TWICHELL, Allan A., (1968) a.g.e , ss:2

(26) GÜVENÇ, Bozkurt, (1972), Kentlerin Kimliği ve Antalya Örneği Üzerine Notlar, Öneriler, Örnekler, MİMARLIK, s:3 ss:37

diğından veya koruma planlarında öngörülen yapılaşma için gereken yatırımların önemli bir kısmı ekonomik olmadığından veya arsa sahiplerinin daha kârlı beklentileri bulunduğundan planlama hedefleri gerçekleştirememiş ve bugünkü sorun alanlar oluşmuştur.(27)

Yeniden geliştirme programının birinci, yani ön araştırma veya eleme safhasında, sefalet mahalleleri ve köhneleşmiş bölgeler tesbit edilmeli ve bunların, standartların altına düşmüş veya gerilemiş durumda oldukları kanıtları ile gösterilmelidir. İlk elde ele alınmak üzere seçilmiş köhnemiş bölgelerin veya bu bölgelerin bazı kısımlarının tesbit'i ise yeniden geliştirme programının ikinci aşamasını oluşturur. Yeniden geliştirme planı çerçevesinde hazırlanan projeler her bölgenin nasıl ele alınacağını göstermeli, giderlerle ilgili tahlilleri ve projelerin uygulanabilirliğini de belirtmelidir. Eleme safhasında aranmayan daha ayrıntılı ve kesin bilgiye projelerin hazırlanması sırasında gereksinim duyulacaktır.

Sefalet mahallelerinin tasfiye gereğini tam belgeleriyle kanıtlamak yetmez. Bu bölgenin konut alanı olarak ya da başka bir amaçla kullanılmasının gerektiği ve bunu yeniden geliştirmenin mantıki bir sonucu olduğu da ayrıca gösterilmelidir. Aynı zamanda bu aşamada arsaların nasıl kullanılacağını gösteren kapsamlı bir vaziyet planına ihtiyaç olacaktır.(28)

Yenileme türlerini sınıflayacak olursak:

1. Parsel Ölçeğinde Yenileme
2. Yarı Planlı Yenileme
3. Tüm Yenileme

1. Parsel Ölçeğinde Yenileme: Tek tek parsel üzerinde binaları yıkıp yeniden yaparak gerçekleştirilen yenileme türü olup üst düzeyde kâr amacı gütmektedir. Batı ülkelerinde bu tür yenileme geniş bir planlama alanı içinde ele alınıp, bütünlüğü bozmayacak, buna karşın tamamlayacak şekilde gerçekleştirilirken, ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde bu tür uygulamalar plan yerine yöntmeliklere dayanılarak yapılmaktadır. Parsel sınırları değişmeksizin ya da yeni bir iç düzenlemeye gidilmeden, aynı alanda daha büyük daha

(27) VARDAR, Ali, a.g.e , ss:83

(28) TWICHELL, Allan A., a.g.e , ss:8-9

yüksek yapılaşmaya gidilmekte; böylece ilk düzene göre daha yoğun, daha sağlıklı bir düzen çıkmaktadır. Çünkü yerleşik alanın ilk kuruluş anında var olan alt yapı ve donatılar, yeni düzenlemenin getirdiği nüfusa yetmemekte, eğitim yönünden okullar, sosyal tesisler, ulaşım yönünden ise yollar ve otoparklar yetersiz kalmaktadır. Kentsel ölçü ve insanca yaşama standartları yitirilmektedir. Bölgenin kuruluşdaki prensip ve özellikleri kaybolmaktadır. Kent içi ekolojik denge bozulmakta yeşil varlığı giderek azalmakta ve binaların ışık ve hava alması güçleşmektedir. Ayrıca, arsa değerinde kullanımdan dolayı meydana gelen artış, spekülasyonlara neden olmaktadır.(29)

Yerel ve merkezi yönetimlerin toplum yenilemeyi yönetecek mali, teknik ve yönetsel olanakları yeterli olmadığı sürece, yenileme alanları parsel ölçeğinde yenilenebilecektir. Her parselde farklı mimarilerin kullanıldığı böyle bir yaklaşım kent görünümünde de olumsuzluklara yol açar. Özellikle plansız yada yarı planlı bir gelişme gösteren kentlerde, denetim organlarıda iyi işlemiyorsa sonuç genellikle bu olmaktadır.(30)

2. Yarı Planlı Yenileme: Genellikle kent imar planlarında, yol genişletmesi öngörülen alanlarda görülmektedir. Yol kenarları yenilenirken aradaki doku ile ilişkisi çok kere kurulmamaktadır. Bu yolla gerçekleştirilen yenileme girişimi lokal olup tüm alanın rasyonel bir düzenlemesini içermektedir.(31)

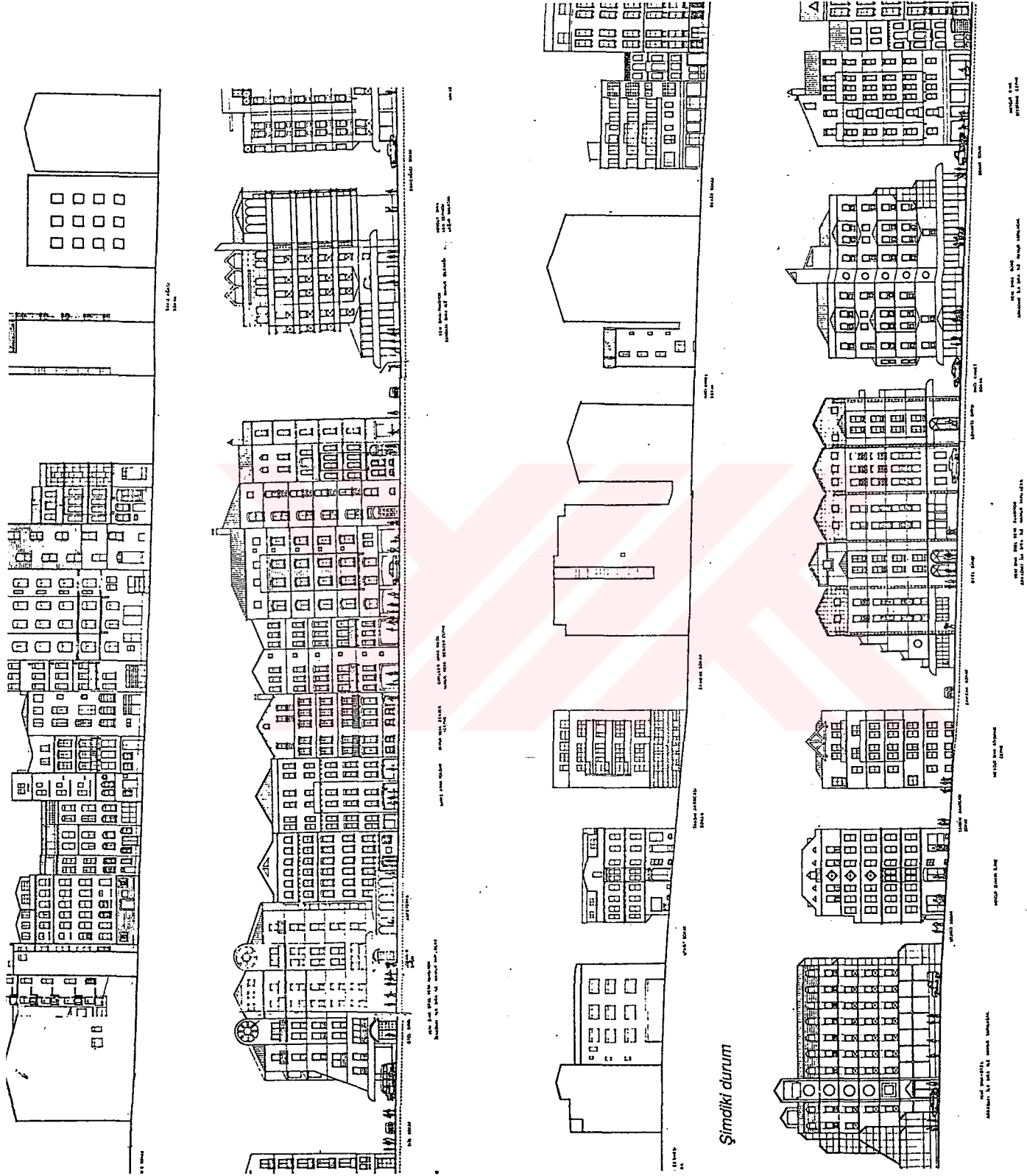
Bu sistemin ülkemizdeki en önemli örneği Beyoğlu Tarlabası uygulamasıdır. Eski Beyoğlu kent dokusunu yarıp geçen sekiz şeritli ulaşım arteri, kentin tarihi yapılarının ve onların yarattığı dokuyu plansız şekilde yok etmiştir. Bunun üzerine İstanbul Belediye'si tarafından ulaşım arteri boyunca yer alan dokuyu koruyup yenileştirecek bir poje yarışması açılmıştır. Bu noktada, amaç, tahrip edilen kent dokusunun aldığı yaranın onarımı ve Tarlabası caddesinin tarihi verilerini koruyarak, estetik bir operasyona tabi tutulmasıydı. Beyoğlu kapsamında bütüncül bir planlamaya gidilmemiştir.(32)

(29) ÇETİNER, Ayten, (1981), Şehir Yenileme ve Korumanın Genel Prensipleri, İSTANBUL SEMPOZYUMU, ss:7

(30) ÇETİNER, Ayten, a.g.e, ss:29-30

(31) ÇETİNER, Ayten, a.g.e, ss:7

(32) KUBAN, Doğan, (1990), Tarlabası Yarışması ve Tarlabası Geleceği YAPI, s:105, ss:55-58



Resim:1 Tarlabası Bulvarı için Cepne önerileri (Gündüz Özdeş)

3. Tüm Yenileme: Kenti köhneme bölgelerinden temizleyen bir yöntemdir ve tüm yenileme ile sosyal yönden değiştirilmesine imkan olmayan problemliler bölgeler yok edilir. Kenti güzelleştirmek, rasyonel, çalışır hale getirmek için uygulanan iyi bir planlama yöntemidir. Ancak pahalı bir girişimdir. İstimlak veya kamulaştırma bedellerinin ödenmesi, alt yapı getirilmesi ve kamu tesislerinin yapılması büyük miktarlar tutmaktadır. Bu nedenle yerel yönetimlerin kendi başlarına çözemeyecekleri kadar büyük yatırımları içerir ve devlet desteği gerektirir.

Tüm yenileme kâr getirmeyen fonksiyonları da kapsadığından kısmi yapılan yenilemeye göre daha yararlıdır. Hatta bazen tarihsel veya toplumsal önemi olan fonksiyonlar daha üstün gelmektedir. Bununla birlikte çoğu zaman kent içinde tamamen farklı fiziksel modeller yaratmak kaçınılmaz olmaktadır. Bu durum ise mevcut karakter ve doku üzerinde kötü etki yapar.(33)

Kentsel tüm yenileme konut stokunun korunması açısından yanlış bir yaklaşımdır. Ayrıca küçük iş yerlerinin büyük kısmı, planlama kapsamında, ortadan kalkacaktır. Konuya anayasal açıdan bakıldığında ise kişinin malını kendi istediği zaman satma hakkında sahip olduğu hesaba katılmalıdır.(34)

Bu genel yenileme türleri dışında bir takım kentsel yenileme modelleri de mevcuttur. Her yapının kendi başına düşünülmüş olması ve çevresine uyumsuzluğu, kullanım yoğunluğunun artırılmasından kaynaklanan, trajik, otomatik çöp sorunları, yeşilsizlik hemen hemen her şehirlinin üzerinde anlaştığı ancak bu sorunların oluşmasında da rol oynadığı ortak özelliğidir.

Belediyelerin sorun alanlarında ki girişimleri ise ya yetersiz teknik altyapıyı onarmak, yenilemek ya da yapı yıkarak yol veya yeşil alan açmak şeklinde tek soruna yönelik girişimlerdir. Bazen tek soruna yönelik girişimler diğer sorunlar göz önüne alınmadığı ve bir bütünü tamamlamaya yönelik olmadığından hedefine ulaşamamakta, istenen verim sağlanamamaktadır.

Gerçekleştirilmesine umutlar bağlanan ve bazı örnekeler bulunan bir diğer yenileme modeli ise parseldeki inşa oranını artırmaksızın, sadece içinde ki kullanımın değiştirilmesiyle, parselden elde edilen gelirin arttırılarak yatırım finansmanının sağlanması modelidir. Böyle bir modelin avantajı, finansmanının kamuya yük olmaması ve gelir getiren bir değer yaratılmasıdır.

(33) AKGÜN, Tülay, a.g.e , ss:31

(34) ÇETİNER, Ayten, a.g.e , ss:32

Ancak her korunması, yenilenmesi istenen yapının böyle bir potansiyeli olamaz veya kullanım değişiklikleri hem yapının kendisinin, hem de çevresinin mimari ve otantik niteliğini olumsuz etkileyebilir. Bu modelin gerçekleşebilme ölçüsü sadece işletme ve işletmeler grubu sınırları içinde kaldığından, sorun semtlerin yenilenmesine olan katkıları önemli değildir.(35)

Bu modele örnek olarak eski yapıların turizm amaçlı olarak değerlendirilmesi gösterilebilir. İstanbul Boğazı'nda Beylerbeyi ve Çengelköy'de Bakanlıkça satın alınan Debreli İsmail Paşa, Bostancıbaşı Abdullah Ağa ve Sait Halim Paşa Yaıllarının restorasyon uygulamaları ile turizm amaçlı kullanım çalışmaları, 1983 yılında tamamlanmıştır. Böylece hem tarihi değeri olan yapılar korunmuş hem de turistik fonksiyon kazandırılmıştır. Aynı işlemler Kapadokya'da, Antalya Kale içinde'de gerçekleştirilmiştir.(36)

Yukarıdaki örneklerden anlaşılabacağı üzere, örgütlenmemiş, hiç bir şekilde kanalize edilmemiş bir değer yenileme sistemi, çok kısa bir zaman içinde değer kaybı hatta değer katliamına dönüşecektir.(37)

Şehirlerin yenileştirilmesi çoğu defa uzun süreli bir çalışma devresi ve programlanması şeklinde kabul edildiğinden bu süre içinde materyel, yapı ve yerleşme yönlerinde sürekli değişimler meydana gelecektir. Bu çeşit yenileştirme faaliyetlerinin çalışma şartları, planı ekonomiye dayanan ülkelerde günlük faaliyetlerden sayılması, buna karşılık Batı Avrupa ülkelerinde bu konunun bağımsız bir işlem olarak ele alınmış olmasıdır.

Yenileme çalışmalarında, belli bir süre içinde bazı mahallelerin modernleştirilmesi bütünüyle kamu otoritelerinin görevi sayılmaktadır. Kamu yörelerinde, bu çeşit faaliyetler daha çok savaşta yıkılmış şehirlerin yeniden inşası, şehir merkezlerinin değiştirilmesi ve sonuçta şehirselleşmelerde inşaatların, belli bölgeler içinde çoğaltılması sırasında ele alınmıştır. Ancak, bundan sonra, genel yatırım ihtiyaçlarının genişlemesi nedenlerine dayanarak gelişme planlarında öngörülmemiş yörelerde, konut mülkiyeti usullerinin yeniden ele alınması ve düzenlenmesi yoluna gidilmiştir.

(35) VARDAR, Ali, a.g.e , ss:83-84

(36) ÖNERİ, Orhan, (1982), Eski Yapıların Turizm Amaçlı Değerlendirilmesi , RÖLEVE VE RESTORASYON DERGİSİ, s:4, ss:91-91

(37) ÖZER, Doç.Dr. Bülent, (1970), Kaybedilen Değerler ve Mimaride Yenileme , ŞEHİRCİLİK DERGİSİ, s:1, ss:49

Birçok memleketlerde ödenekleri devlet bütçesinin ortak kaynağından çıkan şehir planlamaları ile ekonomik planlama arasındaki koordinasyon, yeni konut alanlarının planlanması ve kurulmasını kolaylaştırmıştır. Yenileştirme faaliyetini üzerine alan otorite buralarda oturanların yeniden yerleştirilmesi ile de görevlendirilmektedir. Sosyalist ülkelerde bu konuda yapılan masraflar, genel yatırım harcamalarını çoğaltmaktadır.

Batı Avrupa ülkelerinde ise yenileme çalışmaları Merkezi hükümet, Bölgesel otoriteler ve Özel sektörün katılması ile yerine getirilmektedir. Verilen fonlar yönetsel birimler ile bu konuda özel olarak kurulmuş kuruluşlar tarafından, arazi alımı ve gerektiği zamanda gayrimenkullerin yıkımı için kullanılmaktadır. Adı geçen araziler, üzerinde ki hükümlere uygun şekilde yapı inşaatı için özel şahıs veya teşebbüslere tekrar satılmakta veya kiraya verilmektedir. Bölgesel otoriteler genellikle bu alanlarda yaşayan halkı yerlerinden çıkarttıktan sonra yeni konutlara yerleştirmekle de yükümlüdür. Halkın yeni sosyal çevrelerine uymalarını zorunluluğunu da gözden uzak tutmak gerekir. Dondurulmuş fonların miktarının fazlalığı ile devlet yardımına rağmen her zaman kaybetme riskinin mevcut oluşu nedeniyle Batı Avrupa'da ki yenileştirme ve onarma faaliyetleri çok geniş bir alanda uygulanamamaktadır. (38)

1.4.4. Kentsel Yenilemenin Yasal Araçları:

Tarihsel gelişim içinde özellikle 1945 - 1950 yılları arasında Batı Avrupa'da çıkan İkinci Dünya Savaşı birçok kent, kasaba ve köyün harap olmasına ve yıkılmasına neden olmuştur. Ancak yenileme çalışmalarında ilk aşama İngiltere, Fransa, Almanya ve Belçika'da savaştan önce uygulanan serbest piyasa siyasal anlayışının hakim olduğu aşamadır. Bu aşamada hükümetler, kentin belli bölgelerinin eskimesi olgusu "slum" sorununun, serbest piyasanın doğal koşulları altında kendiliğinden çözüleceği kanısının hakim olduğu bir kent yenileme siyaseti uygulamışlardır. Bu siyaset, "slum" ların azalmasına değil aksine artışına yol açmış ve başarısız kalmıştır.

İkinci aşama ise, savaştan sonra 1965'de İngiltere ve 1972 -73'de Federal Almanya'da hakim olan, eski binaların bulunduğu mahallelerin tümünden yıkılıp, yerine yeniden günün gereksinimlerine uygun mahalleler inşaa edilmesi siyasetidir. Viyana, Berlin ve Varşova'da ki uygulamalar bu sisteme güzel örnek oluşturmıştır.

(38) MACARLIOĞLU, Aydın, (1964), Yüksek Şehirleşme Seviyesine Erişmiş Ülke ve Bölgelerde Şehirlerin Yenileştirilmesi Meselesi , MİMARLIK, s:5,ss:16-17

Üçüncü aşama da yaklaşık son 15 yıllık dönemdir. Yıkım - yapım siyasetinin geniş ölçüde sürtüşmelere yol açması sonucu, dönüm siyaseti olarak ortaya çıkan kent yenileme siyasetidir. Burada giderek hakim olan anlayış temkinli, küçük adımlarla yürüyen koruma, onarım ve küçük çapta yenilemeye öncelik veren (modernizasyon) kiracı katılımını sağlayan, ekonomik ve sosyal önlemleride kapsayan geniş alanlı bir kent yenileme aşamasıdır.(39)

Amerika Birleşik Devletlerin'de yenileme programları yerel yönetim birimlerince kendi yönetim alanları içindeki yenileme bölgeleri için hazırlanır. Bu yenileme programı yapılırken gereksinimler saptanır ve bu gereksinimleri karşılamak üzere yapılacak işler öncelik sıralarına göre belirlenir. Her işin maliyetinin ne olacağı araştırılır ve uygulama için zamanlama yapılır.

Yenileme girişimlerinin başarılmasında kamu ve özel teşebüs kaynaklarından yararlanılır. Ayrıca Merkezi Yönetim den de yardım alınır. Yerel yönetimlere bu yardımın verilmesi için kapsamlı plan ve programa dayalı olarak bir yenileme projesinin hazırlanması ve bu projenin Merkezi Yönetim'ce onaylanması gerekir. Onay için projeyi inceleyen Merkezi Yönetim yörenin yenileme gerektirip gerektirmediğine bakar. Eğer gerek görürse planı onaylar.

Yerel Yönetimlerce hazırlanan yenileme projeleri Merkezi Yönetimin "Konut ve Kentsel Gelişme Kuruluşuna" gelir ve plan bu kuruluşca onaylanır. Projenin devamı süresince her yıl bu kuruluş gelişmeleri inceler ve yardımın amacına uygun biçimde kullanıldığı, gelişmenin de olumlu olduğunu görürse yardımın devamına karar verir. Ancak, parasal ve teknik yardımlar başka bir merkezi kuruluş olan Yenileme Yardımı Kuruluş'unca yapılır.

Merkezi Yönetim'den alınan yenileme yardımları, kamulaştırmalar, arsa satın alınması, boşaltılacak binalarda oturanların başka yerlere yerleştirilmeleri, binaların yıkımı, altyapı ve toprağın kullanmaya hazır bir duruma getirilmesi için kullanılabilir. Yenileme yardımı bina yapımı için kullanılmaz. Ayrıca proje bedelinin 2/3'ü oranında Merkezi yardım sağlanabilir. Ancak proje alanı içerisinde özel mülk sahipleri, kendi arsaları üzerine yapılacak binaların projeye uygun olarak kendileri yaptırmak isterlerse, denetim ve gözetim altında olmak koşuluyla buna izin verilebilir. Projenin diğer kısımları ise yerel yönetimlerce gerçekleştirilir. Mali olanaksızlıklar yüzünden yerel yönetim gerçekleştiremeyecekse, bu kısımları özel geliştiriciler

adına kamulaştırma yapma yetkileri vardır. Özel geliştiriciler dediğimiz büyük inşaat şirketleri de bu işi kotarmak için Merkezi yönetimden uzun vadeli ve düşük faizli krediler alabilirler.

A.B.D. uygulamasının başarısı, yenileme projelerinin özel geliştiriciler adına kamulaştırmalar yapılarak ve Merkezden gerekli mali ve teknik yardımlar sağlanarak yürütülmesinden ileri gelir. Kamulaştırma bedelleri ise iki ayrı bilirkişiye danışılarak belirlenir ve ikisinin ortalaması alınarak saptanır.

1.4.4.1. Türkiye'de ki Durum:

Türkiye'de yürürlükte olan hukuksal literatürde Şehir Yenileme deyimi kullanılmamakta ve tanımı da yapılmamaktadır. Ancak mevcut prosedürde, şehir yenilemeyi gerçekleştirecek yasal dayanaklara rastanmaktadır.

Önce, imar planlarının yapımı ve uygulanması görevi belediyelere verilmiştir. Ayrıca belediyelere yürürlükte ki planlar üzerinde mevzi değişiklikler yapma yetkisi de verilmiştir. Belediyeler, planlar üzerinde yapacakları yeniden düzenlemelerde, arazi kullanım biçimlerinin de değiştirebilirler. Bu uygulamada mülk sahibinin rızası aranmaz.

İkinci olarak, yapılan planın uygulanması için bu plana dayalı olarak hazırlanmış bir program gerekecektir. Belediyeler, imar planlarını dörder yıllık imar programları yapıp uygulayarak gerçekleştirirler. Bu programlar yerel yönetimlerin resmi gelişme programlarıdır.

Üçüncü olarak, sözkonusu plan ve programların ışığı altında yenilemenin yapılması gereğidir. Bu da yasalarımızda ki bazı olanaklardan yararlanılarak sağlanabilir. Bu iş için en geçerli yasal dayanak İmar Yasamızın 18 maddesinde belirtilen ve yönetmeliklerde ayrıntılarıyla yer alan Hamur Kuralı uygulamasıdır. Bu uygulama da enaz bir imar adası olmak üzere, kentin yenilecek bölgeleri ele alınır. Kadastral parseller hamur edilerek tek bir arazi parçası durumuna getirilir, kamu hizmetleri için gerekli yerler ayrıldıktan sonra geri kalan kısımlar eski mülk sahiplerine olabildiğince eski yerlerine rastlayacak biçimde, yeniden düzenlenmiş imar parselleri durumunda bağımsız veya şuyulu olarak dağıtılırlar. Bu işlemler sırasında mülk sahiplerinin rızası alınmadığı gibi her arsadan %35 düzenleme ortaklık payı alınır. Bu konuda en önemli nokta ise hamur kuralının sadece boş arsalar üzerinde değil, üzerinde bina bulunan köhneme bölgelerinde de uygulanabileceğidir.(40)

(40) ÜNAL, Doç.Dr.Yücel, (1987), Şehir Yenilemenin ve Korumanın Hukuki Düzeni ss:13-16

Ancak hamur kuralı her zaman ve her istendiğinde uygulanamaz. Hamur kuralı imar planı uygulanan yerlerde kullanılabilir. Hamur yetkisi kullanırken parsellemenin genel ikelerine uymak zorunluluğu vardır.(41)

Yenileme de yararlanılabilecek yasal araçlardan biride Kamulaştırmadır. İmar kanunumuz ve diğer kanun tüzük ve yönetmeliklerde kamulaştırma düzenlenmiş ve nasıl yapılacağı konusunda koşullar belirlenmiştir. Buna göre kamulaştırma; özel mülkiyete ait bir taşınmaz üzerinde, sahibinin onayı alınmaksızın, kamu yararı amacıyla ve kamu kudretine dayanılarak, bir kamu hizmetinin yürütülmesi hedeflenerek, yasalarla yetkili kılınan kamu kuruluşlarınca ve bedeli karşılığında gerçekleştirilir.

Kamulaştırmanın yapılabilmesi için gerekli ödeneğin ayrılması gerekir. Taşınmaza değer biçme görevi İl takdiri kıymet komisyonlarınca yerine getirilir. Kamulaştırma kararı gerekçeli olarak mülk sahibine bildirilir ve bu tebliğatdan sonra kamulaştırma kararı geçerli olmuş olur. Mülk sahibi karara itiraz ederek dava açabilir ancak bu itiraz kamulaştırma bedeli için olabilir.(42)

Arazi sorunlarının kentsel yenileme için önemli bir problem olduğu genel bir görüştür. İşlerin resmen başladığı anda spekülasyonlarda başlar ve arazi fiyatları işlemi pahalı hatta realize edilemez hale gelir. Kentsel yenileme çalışmaları ortaklıklar tarafından bireysel girişimler bırakılmaktadır. Bu nedenle de bireysel girişimlere, yeniden yapılandırılacak geniş çevrelere uygun bir alım satım imkanı tanımak gereklidir. Kentin bütün arazisini belediyeye ait kılmadan, doğal ve sürekli bir şekilde ilerdeki işlemleri kolaylaştıracak arazi rezervleri yapımalıdır. Ülkemizde bu işlem Arsa Ofisi tarafından yapılmaktadır. Farkılaştırılmış düzenleme alanları kurallarının kentsel yenilemeye uygulanması, teorik olarak başkasından evvel satınalma hakkı ile bazı arazileri elde etme imkanını sağlar. Ancak renovatörlerin, bu olanağı daha etkili yetkilerle tamamlama olanaklarına sahip olmaları gerekmektedir.(43)

(41) ÇETİNER, Ayten, a.g.e , ss:59-60

(42) ÇETİNER, Ayten, a.g.e , ss:57-59

(43) İLKİN, Çetin, (1969), Kentsel Yenileme ve Yeniden Yapılandırma , İLLER BANKASI DERGİSİ, s:21, ss:11-12

1.4.5. Kent Yenilemesinin Finans Problemleri:

Kent yenilemenin kritik bir faktöründe finans problemleridir. Çünkü yenileme en başta ekonomik bir olaydır. Planların gerçekleştirilmesi gerek tüm bakım, onarım, sağlıklaştırma, restorasyon, gerekse bu işlemlerde katılımı beklenen halk kitlelerinin ekonomik gücünün arttırılması ve parasal kaynak sağlanmasına bağlıdır.(44)

Sahipler, kullanıcılar ya da girişimciler yenileme için yapacakları yatırım harcamalarında, katlandıkları riskle orantılı bir getiri bekledikleri takdirde yenileme ya da restorasyon kendiliğinden gerçekleşecektir. Eğer yenileme ile elde edilecek kâr binanın yıkılıp yeniden yapımı ile elde edilecek kazançdan daha az ise doğal olarak yenileme girişimi tercih edilmeyecektir. Piyasa sisteminin sağladığı kentsel yenileme toplumsal açıdan en ekonomik yenileme olamayacağı gibi, piyasa sisteminin kentsel yenilemeyi sağlayamayacağı durumlar da olabilir.

Özel girişimcilerin bölgesel ya da yerel eskimeye uğramış kent kesimlerine yatırım yapmaları sözkonusu değildir. Çünkü bölgesel eskimenin görüldüğü durumlarda kamu yatırımlarına gereksinim var demektir. Bu yatırımlar yapılmadan binalara yapılacak harcamalar bireysel düzeyde kar sağlamaz. Özel girişimcileri daha çok ilgilendiren kent kesimleri aşırı talep yüzünden yüksek rantların olduğu kesimlerdir. Bir yapının piyasa değerinin çevredeki koşullara ve komşu binaların durumuna bağlı olması da bireysel kararlar yenilemeyi olanaksız kılar(45)

1.4.5.1. Avrupa Ülkelerinde Kent Yenilemenin Finans Problemleri

İçin Çözüm Yolları:

Avrupa ülkeleri, tarihi mirasın korunması için varolan fonların daha etkin kullanımını sağlamak, özel teşebbüsün koruyucu kent yenilemeye katılımını sağlamak, özel teşebbüsün koruyucu kent yenilemeye katılımını teşvik etmek ve yeni finans kaynakları yaratmak konusunda bir takım yöntem ve teknikleri geliştirmişlerdir. Bunlar; restorasyon harcamalarında ki vergilerin azaltılması, kamu ve özel sektör tarafından yapılan restorasyon çalışmaları için gerekli tüm yapım ve işçilik giderlerinin vergi dışı bırakılması ve bu yapıları

(44) AYGÜN, Tülay, a.g.e , ss:40

(45) GÜRSOY, Cudi Tuncer,(1979), Piyasa Ekonomisi Açısından Tarihi Çevre Korunması , ÇEVRE, s:3, ss:9-11

tamamlayan çevre yapılarının yapım masraflarında da plan koşulları ile belirlenen ölçülerde vergi indirimi yapılmasıdır. Böylece korunacak yapıların yaşatılması için çevreleri hakkında da önlem alınması ve imar hizmetlerini yüklenen kamu yönetimlerinin bütçe kaynaklarının koruma ve yenileme çalışmalarına kanalize edilmesi sağlanacaktır.

Görüldüğü gibi Avrupa ülkelerinde doğrudan doğruya kentsel yenilemeye ayrılmış bir fon bulunmamaktadır. Genellikle koruma ve restorasyon girişimleri için finansman sağlanmaktadır. Koruma amacıyla İngiltere'de, İsviçre'de birçok kurum oluşturulduğu da gözlenmiştir.

1.2.5.2. Türkiye'de Kent Yenilemesinde Finansal Durum:

1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Kanunu'nun 12. maddesine göre Kültür ve Tabiat varlıklarının korunması bakım ve onarımı için Kültür Bakanlığı'nca ayni, nakdi ve teknik yardım yapılır ve kredi verilir. Aynı kanunun 22. maddesi koruma olgusunu teşvik etmek amacıyla vergi muafiyeti getirmiştir.

Türkiye'de birçok kamu kuruluşları ve özel kuruluşlar tarihsel çevre konusuyla ilgilenmektedir. Bu amaçla bütçelerinden pay ayırmakta ve uygulama yapmaktadırlar.

Kamu Kuruluşları, Turizm Bakanlığı, Kültür Bakanlığı, İmar İskan Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Vakıflar Genel Müdürlüğü, Milli Saraylar Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, İller Bankası, Emlak Bankası Genel Müdürlüğü ve yerel yönetimler sayılabilir.

Özel kuruluşların en önemlileri ise Türkiye Anıt ve Çevre Koruma Vakfı (TAG) ve Türkiye Turing Otomobil Kurumu'dur. Bu kuruluşlar genellikle birbirinden habersiz çalışırlar, para kaynaklarını kendi anlayış ve genel politikaları doğrultusunda saptar ve kullanırlar. Bu durum kaynakların etkin biçimde kullanılmasını engellemektedir.(46)

Ülkemizde genellikle mahalli yönetimin bütçeleri, altyapı, sosyal hizmet ve kendi işleyiş giderlerini ancak karşılamaktadır. Bu nedenle, yenileme programları için dış ülkelerden kredi almak ve buna ek olarak mevcut gelirden faydalanmak suretiyle bir takım projeleri yürütmektedir. Bu konuda henüz halkın katılımı ve kurumlar arası işbirliği sağlanamamıştır.

Diğer ülkelerde bu işbirliği sağlanmış ve başarılı yenileme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Ülkemizde bu işbirliği olmadığı gibi mevcut yönetim sistemi ile planlama politikaları arasında, politik düşünceler arasında uyum olmadığı göze çarpmaktadır.(47)

1.4.6. Kent Yenilemesinde Çeşitli Disiplinlerin Yeri:

Kentsel yenilemede açıkça görülen nokta, konunun çok yönlülüğü, karmaşık ve çeşitlilik arzeden ince bir politik hareket isteğidir. Bu politik hareket, çoğalan bir düzen tabanına dayanmalı, kentsel alanlardaki sosyal ve ekonomik zorlamalardan, yörenin ve düzenin doğasından, şehir ve kasabaların fizik yapısından haberdar olmalıdır. Kentsel yenileme çalışmasında, müdahale uygulamalarıda, birçok uzmanlık alanının bir arada olduğu bir takım çalışması ister.(48)

Projelerdeki, insan ilişkilerini çözümlemeyi gerektiren, halkın katılımını sağlayan girişimlerin gerçekleştirilmesi, örnekleme yapma istatistik yöntemler ve verilerin doğru biçimde yorumlanması, nesneler arası ikili ve çok yönlü ilişkilerin irdelenmesi, konu hakkında araştırma yapılması gibi sosyal konularda plancının en büyük yardımcısı sosyal ilimlerle ilgilenen antropolog, sosyolog gibi bilim adamları olacaktır.

Şehir yenilemesi ve geliştirmesinin ekonomik yönleri, projenin gerçekleştirilmesi açısından araştırılması gereken konulardan biridir. Fayda-maliyet analizi, projenin karlı olup olmadığı ya da hangi şartlar altında kârlı olabileceği, alternatifler arasından hangisinin marjinal ekonomik faydayı sağlayabileceği gibi konuları araştırıp plancıya bu yönden fikir verebilecek disiplin kaçınılmaz olarak iktisatdır.

Bu durumda plancıya düşen, yapılan araştırmalar sonucunda ortaya çıkan bilgiler ışığında, tüm çıkar gruplarının fayda sağlayabileceği, kamu yararı gözettiği gibi kâr amacı da güden, estetik yönden de tatmin edici bir proje hazırlamaktır. Böylece, şehrin gelişmesine yön verileceği gibi, şehrin yenilenmesi gereken bölgeleride olumlu biçimde değerlendirilmiş olur.(49)

(47) ÇETİNER, Ayten, a.g.e , ss:55-56

(48) COUCH, C.,(1990), Urban Renewal , ss:175

(49) YÖRÜKAN, Dr. Turhan,(1969), Şehirlerin Yeniden Geliştirilmesi ve Yenilenmesi Sırasında İşbirliği , ss:86-179

1.4.7. Toplum Kentsel Yenileme Hareketine Yöneltilmiş Eleştiriler:

Martin Anderson, Federal Buldozer adlı makalesinde kentsel yenilemenin standartların altına düşmüş mahallelerin elimine edilmesi, mesken açığını kapatacak olan konut üretiminin ve toplum kalkınmasının hızlandırılması ve her ailenin yaşanabilir bir eve sahip olması gibi amaçlarına hiç kimsenin karşı çıkamayacağına ancak uygulamaların ve sonuçların sakıncalı olduğunu ifade ediyor. Bu sakıncalar şunlardır:

1. Yenileme programları genellikle yerel idarelerin kendi başlarına çözümleyemeyecekleri kadar büyük yatırımlardır. Bir kaç istisna dışında merkezi hükümetin devreye girmesi zorunlu olmaktadır. Bu ise sistemin harekete geçmesinden çok, kısa devre yapması olarak yorumlanabilir. Hükümetler parayı bazı şartlarla verebilmektedir. Bu durum yenileme girişimlerini amacından saptırabilir.

2. Arazinin ve binaların kamulaştırılmasında önce pazarlık yolu denenmektedir. Çözüm bulunmadığı takdirde ise mal sahipleri yerlerinden zorla çıkarılmakta ve kabul etmedikleri bir bedel üzerinden kendilerine ödeme yapılmaktadır. Bu durum ise mülk sahiplerinin kişilik haklarına tecavüz şeklinde yorumlanabilir.

3. İstimlak bedellerinin ödenmesi, alt yapı getirilmesi ve kamu tesislerinin yapılması gibi kalemler büyük yatırımlar gerektirmektedir. Bütün bu giderlerin büyük kısmı hükümet tarafından karşılanmaktadır. Yani verilen vergiler sayesinde belli bir yere yapılacak yatırımın finansmanı toplumun kesesinden çıkarılmaktadır.

4. Kentsel yenileme, konut stoğu sağlanması açısından hatalı bir yaklaşım olacaktır. Sağlıklı bir çevre oluşturma amacı, yıkılandan daha az konut yapma eğiliminide beraberinde getirecektir.

5. Yerlerinden çıkarılan sakinler, genellikle daha kötü şartların görüldüğü yerlere gitmek zorunda kalmaktadırlar.

6. Şehirsel yenileme bölgelerinde yerlerinden edilen küçük iş yerlerinin önemli bir kısmı tamamen ortadan kalkmaktadır.

7. Kamu yararı, bir mülkün sahibinin elinden istimlak yoluyla alınmasına imkan verir. Ancak şehir yenileme de bu yolla ele geçirilen mülk başka bir grubun kullanımına verilmektedir.

8. Yenileme girişimleri sosyal yönden sınıflar arası uyumsuzluğu destekleyen bir nitelik taşır. Düşük gelir grubu yerinden edilmekte, yerine yüksek gelir grubu almakta, orta gelir grubu ise yok sayılmaktadır.(50)

1.4.8. Kentsel Yenileme ve Geliştirme Uygulama Modelleri:

Kentsel yenilemenin yukarıda belirtilen yönetimlerinin gerçekleştirilebilmesi için ülkemizde ve dünyada bir takım modeller geliştirilmiştir. Yenilemenin ve geliştirmenin karışık karşıya olduğu, hukuki, mali, idari ve fiziki sorunlarının üstesinden gelebilmek açısından kurulan kamu ve özel teşebbüs ortaklıkları bir takım esasları ilke edinerek projeyi yüklenmişlerdir. Bu modeller Yap-İşlet-Devret Modeli, Koruyucu Kent Yenilemesi Modeli ve Developer Modelidir.

1.4.8.1. Yap-İşlet-Devret Modeli:

Ülkemizde gerek parsel ölçeğinde gerekse tüm yenileme bazında en çok karşılaşılan yenileme ve geliştirme uygulama modelidir. Girişim özel olmakla beraber, bu konuda ki derin anlayışı sağlamak ve ortak bir görüş birliğine varmak amacıyla pekçok birimden fikir alınır. Bu birimler, yerel yönetimler, profesyonel araştırmacılar, üniversiteler ve konuyla ilgili şirketlerdir. Bu çalışmalar, onları destekleyecek, ilerletecek sektöre göre bölünecek ve toparlanacaktır.(51)

Ülkemizde ki uygulamalarda ise, kamu mülkiyetlerindeki araziler üzerinde gelir getirici tesisler yapılması amacıyla özel teşebbüs ile kamu teşebbüsleri arasındaki anlaşmalar geçerli olmaktadır. Plana ve projeye uygun tesislerin yapılması için özel girişimciye irtifak hakkı tanınmıştır. Bunun için ise iki taraf arasında bir sözleşme hazırlanır. Bu sözleşmede taraflar, konu proje süresi, teminat, avans hükümleri, müteahhit yükümlülükleri, işveren yükümlülükleri, ödeme şartları, süre uzatımının hangi hallerde kabul edilebileceği geçici ve kesin kabullerin tarifi ve ihtilaflar halinde çözümlerin nasıl olacağı yer alır.(52)

Sözleşmeye göre her türlü riski, mali, hukuki ve idari yükü paylaşan, proje ve inşaatı gerçekleştiren özel firma, yaptığı yatırımın karşılığını alıp, kâra geçene kadar gerekli bir süre bu tesisi işletmektedir. Bu sürenin sonunda kullanım sözleşmesi sona erer ve tesisin yönetimi kamu teşebbüsünün eline geçer.

(51) BRUTTOMESEO, Rinaldo, (1991), Waterfront; Una Nuova Frontiera Urbana , ss:13

(52) SİRMEN, Ersan ile Yapılan Görüşmeden

Bu konunun şartlarını ortaya koyan hukuki baz, ülkemizde henüz tam olarak oturtulmamıştır. Bu nedenle kamu ile özel teşebbüs arasında ki bu tip ortaklıklarda her türlü yasal ve mali sorunun üstesinden gelmek kamu kuruluşu üzerine kalabilmekte yada tüm mali yük özel teşebbüsün olabilmektedir. Proje uygulanması ve işletilmesi sırasında arazi sahibi kamu kurumunun elde ettiği tek gelir, rant geliri olmaktadır.

1.4.8.2. Koruyucu Kent Yenilemesi:

Avrupa'da alt yapının kapasitesi ve yeterliliğine yapıların fiziki ve ekonomik yönden eskiliğine rağmen tarihi çekirdeğin şekil verdiği bugünün şehirlerinde de, özellikle mimari ve tarihi çevreyi nasıl korumak gerektiğine dair hayati problemler vardır.(53) Bu problemleri giderici, en önemli projelerden biri olan Almanya Kreuzberg tarihi çevre koruma yenileme girişiminde diğer projelerden farklı bir model izlenmiştir. Çalışmayı yöneten Prof. Hardt-Waltherr Hamer'in belirttiğine göre, 1979 yılında Berlin Meclisi tarafından üretilen, ancak kökten modernleşme yolunu seçen yöntem ile 15.000 den fazla insanın yerinden edileceği ve pek çok işyerinin ortadan kalkacağı kaçınılmaz olacaktı. Bunun üzerine bölgede oturan ve çoğunluğunu Türklerin oluşturduğu, yabancı işçilerden oluşan halk ile işbirliğine gidilmiş ve koruyucu kent yenilemesi sistemi benimsenmiştir.(54)

Kreuzberg'deki bu örnekde özellikle kullanıcı katılımının ağırlık kazandığı bir yöntem uygulanmıştır. Kullanıcının bu denli ağırlıklı biçimde rol oynamasındaki motivasyon, ucuz kira ile bir zamanlar terkedilmiş bir bölgedeki yapılarda oturabilme imkanıdır. Ayrıca mevcut yapı stoğunu az maliyetle sıhhileştirerek ve de kullanıcıyı aktif biçimde koruma eyleminin içine sokmakla, hem yenileme hem de demokratikleşme açısından, önemli bir adım atılmıştır.(55)

Bu modelde iki dinamik unsur vardır. Birincisi bölge sakinlerinin demokratik eylemi sayesinde oluşan kiracı danışmanları veya danışma büroları ile en önemlisi semt kuralları hatta apartman kurallarıdır. Böylece halkın planlamaya karar, yatırım ve yaptırım süreçlerinde katkısı sağlanmıştır.

(53) BARIŞKAN, Cemaleddin,(1973), Avrupa'da Şehir Yenilemesi , İLLER BANKASI DERGİSİ, s:9, ss:264

(54) HAMER, Prof. Hardt-Walther,(1986), Kent Yenilemesine Örnek; Kreuzberg , DÜNYA İNŞAAT, s:28, ss:36-37

(55) TAPAN, Mete, (1986), Kreuzberg Üzerine Düşünceler, YAPI, s:68, ss:41

Modelin ikinci dinamik unsuru ise, kamu şirketleri ile kendin-yap derneklerinden oluşan üstlenici kuruluşlar ve buna ek olarak devletin hissedilmez varlığı, desteği ve hoşgörüsüdür.(56)

Kreuzberg örneğinde, projenin uygulanmasında dikkate alınan oniki ilke ise şu şekildedir:

1. Yenileştirme, bölgenin halihazırdaki sakinleri ve işletmeleri ile birlikte ve öz korunarak gerçekleştirilmelidir. Bu amaçla destekleme ödeneği sadece kiracıların onayının alınması halinde verilmiştir.

2. Planlamacılar ile bölge sakinleri ve işletmeleri, hedefler ve yenileme önlemleri üzerinde uyushmalı teknik ve sosyal planlamalar birbirlerine koşut olarak ilerlemelidir.

3. Bölgenin karakteristiği korunmalıdır. Binaların ana konstrüksüyonu nu tehlikeye sokan hasarlar giderilmelidir.

4. Konum planlarında yapılacak temkinli değişiklikler, yeni ikamet biçimlerini de olanaklı kılmaktadır.

5. Konut ve binaların yenilenmesi aşamalı biçimde olmalı ve eklemeler azar azar yapılmalıdır.

6. İmar durumu, az sayıda yıkım, blok içlerinin yeşillendirilmesi ve bina cephelerinin düzenlenmesi yoluyla iyileştirilmelidir. Ancak uygulama da pekçok tek kişilik girişimler ve özel şirketler bu ilkeleri başlatmaya yeltenememektedirler.

7. Cadde, alan ve yeşil saha gibi kamu tesisleri, ihtiyaçları karşılayabilecek düzeye getirilmelidir.

8. Yapılan düzenlemeden etkilenenlerin sosyal planlamaya katılım hakları ve maddi hakları düzenlenmelidir.

9. Kent yenilemesindeki kararlara kamuya açık olarak varılmalı ve bunlar mümkün olduğunca ilgili yerlerle tartışılmalıdır. Ancak yenileme ile ilgilenenlerin örgütlenmesi birbirinden farklı olmaktadır.

10. Güven yaratacak kent yenilemesinin kesin mali teminatlara ihtiyacı vardır. Paranın çabuk ve ilgili olguya yönelik olarak harcanması gerekir.

11. Üstlenici kuruluşlar konusunda yeni biçimler geliştirmek için bütün imkanlar kullanılmalıdır. En iyi üstlenici kuruluşlar kamu şirketleri ve kendin-yap firmalarıdır.

(56) AKSOY, Yaşar,(1987), Kreuzberg Örneği Işığında Türkiye'de Oluşmuş Kentlerde Yenileme , ss:13

12. Bütün bu önlemler, projenin tamamlanmasından sonra kent yenilemesinin bu tasarım uyarınca devam etmesini güvence altına almak durumundadır.(57)

Kent yenileştirme çalışmaları bölgede oturanların ihtiyaçlarına uygun bir şekilde yönlendirilmeli, planlama ve uygulama halk ile birlikte yapılmalıdır. Onların beraber çalışma istekleri ancak böylece şekillendirici bir güç olarak kullanılabilir. Bölgede oturanların çıkarlarını gözetken bu yöntem ancak modernleştirme programları, koşullarının esnek tutulması ile uygulanabilir.(58)

1.4.8.2. Developer Modeli:

Köhenmeye uğramış yada tek kişi mülkiyetinde bulunan büyük alanların, bu alanda planlama yapıp uygulayacak bir firma tarafından değerlendirilmesi esasına dayanır. Yenileme alanlarında, tüm yenileme türüne uygulanabilecek bir yöntemdir.

Sistemin uygulanabilmesi için öncelikle, küçük mülkiyetlerle parçalanmamış, komu kuruluşlarına, yada özel kişilere ait arazilerin bulunması gerekir. Bu araziler yenilemeye ve işlev değişikliğine gereksinim duyulan yerler olabileceği gibi, kentin gelişme alanlarındaki boş arazilerde olabilir. Ayrıca bu arazilerin yeni düzenlemelere ve gelişmeye açık olması gerekir.

Bu büyük toprak parçasının, hem uygulayıcının, hem arazi sahibinin ve hemde halkın yararına kullanılmasını sağlamak için gerekli güvence ise, bu projeyi koordine edecek bir kamu biriminin işin içine girmesi ile sağlanabilir.

Böylece modelin gelişmesi sağlanmıştır. Devlete bağlı, ancak kendi işlerinde bağımsız olan kamu idaresi arazinin değerlendirilmesi yetkisine sahiptir. Bunun yanında, bölgede uygulanacak projenin gerçekleştirilmesi için gerekli olan ön çalışmalar, maliyet analizleri ve mimari yaklaşımlar bu kurum tarafından gerçekleştirilecektir. Fizibilite çalışmalarının tamamlanmasından sonra developer'in seçimi gelmektedir.

Üretimi gerçekleştirecek olan developer kamu idaresinin açacağı ihale sonucunda belirlenecektir. Bu ihaleye katılacak firmalar, uzmanlaştıkları alandaki işleri tamamlamak üzere proje süresi için ve sadece bu ihale için biraraya gelmiş konsorsiyumlardan oluşabileceği gibi, projede öngörülen tüm

(57) YAPI, (1986), Adım Adım Kent Yenilemesinde Berlin Kreuzberg Türk Mahallesi Yenileme Çalışmaları, YAPI, s:68, ss:38-40

(58) HAMER, Prof.Hardt-Wallher, a.g.e, ss:31

işlemleri yapabilmeye gücü olan büyük şirketlerde olabilir. İhale sonucunda kazanan firma ile kamu idaresi arasında yapılacak sözleşme iki ana başlık altında toplanır. Joint Contracts Tribunal (JCT) ve proje ve inşaat. JCT sözleşmesi ile kamu idaresi projenin tasarımından ve açık tanımlamasından sorumlu tutulur, gerekli planlama onaylarını alır ve bir mimarın da başında olduğu ekibi, işin ilerleyişi sırasında denetler. Developer ise projeyi uygulamakla yükümlüdür. Proje ve inşaat sözleşmesi ise daha basit yapılar için geçerlidir ve denetim ve sorumluluk müteahhite aittir.(59)

Projenin finansmanı farklı yollarla sağlanabilir. Proje için ilk kaynak kamu idaresi tarafından sağlanır. Bu kaynak arazinin temini ve düzenlenmesi ile ilk harcamalar için kullanılır. Projenin devamı için ise, gerekli mali kaynak yapı inşaat firmalarının fonlarından, emekli aylığı fonlarından hayat sigortası, kişisel yatırım acentaları ve bankalardan sağlanabilmektedir. Projeyi yapan firmaların uygulayacakları konut inşaatları için potansiyel alıcılardan depozit talep etmeleri sermayelerinin artmasına yol açmakta ve uygulama için kaynak oluşturmaktadır.

Emekli aylığı fonları ise, çalışma çağında fonlardan biriktirilen paraların kâr amacı ile işletilmesi sistemine dayanmaktadır. Proje için verilen kredi faiziyle beraber fona geri döner. Bu fonlar hazine tarafından denetlendiği gibi işveren tarafından da yönetilebilir. Verilen borcun güvenliği ve geri dönüşü ise yasal olarak mülk üzerinde yapılan ipotek işlemi ile güvence altına alınır.

Hayat sigortası şirketleri de sigorta primlerinden oluşturdukları fonların bir kısmını bu tip inşaat projelerine aktarabilmektedirler. Ayrıca zamanla bu firmalar ellerinde yatırım için kaynak bulunan kişilerle, sermaye arayan firmalar arasında arabuluculuk görevi üstlenmişlerdir. Kişisel yatırım acentalarında aynı işlemi yürütmektedirler.

Bankacılık sisteminde ise, milyonlarca küçük tasarrufcunun kârından belli bir oran kabul edilmekte, sermaye biriktirimi yapılmakta ve sonra risk değerlendirmesi yöntemini kullanarak ve yüksek faiz uygulanarak dışarıya borç verilmektedir. Ayrıca projeleri sürdürmek için ortaklık kuran şirketler ile uluslararası parapiyasasında yer alan kurumları biraraya getirerek yabancı sermaye ve fonları da işin içine katma görevini üstlenmektedir. Bu sistemde banka developer'a üç ile beş yıl vadeli kredi vermeyi programın dahil eder.

(59) AMBROSE, Peter,(1986), Whatever Happened To Planning , ss:140-160

İpotek sistemi bu model içinde geçerli olacaktır.(60)

Görüldüğü gibi projenin ilk kaynağı kamu idaresi tarafından sağlanmakla beraber, ilerleyen aşamalar için kaynak, developer tarafından ve onun yaptığı bağlantılar sayesinde bulunmaktadır.

Halkın developer sistemine katkısı, yukarda da anlatıldığı gibi, kullanıcı ve politik güç olarakdır.(61)

Developer sisteminin yurtdışında pekçok örnekleri bulunmaktadır. Büyük arazi sahiplerinin yoğun olduğu İngiltere ve Amerika'da sistem yaygın şekilde uygulanmaktadır.

İngiltere'de 1980 yılında Bölgesel Yönetim, planlama ve arazi işleri kapsamında Kentsel Gelişme Şirketlerini oluşturdu. Bu bir kent yenileme olayını, yeni kentler geliştirme girişimine uyarlama projesiydi. Kentsel Gelişme Şirketlerinden ilki Londra Docklands'da diğeri ise Liverpool'da kuruldu. Bu kuruluşlar kamu şirketleri olup, arazilerin tekrar kullanıma dönüştürülmesi ve mülkiyetin ilerlemesini kolaylaştırmak gibi amaçlara hizmet etmektedirler. Bu kentsel yenileme yaklaşımı, geniş arazi sahipliliğinin görüldüğü diğer kentlerde yayılmıştır. Merkez yerel yönetim ilişkisi gerek mali ve gerekse planlama bakımından sakıncalarının görülmesiyle 1981 yılında, kamu özel-sektör ilişkisine doğru yapısal bir değişim izlenmiş ve girişimci firmalarda bu yeni yatırım pazarından kazanç sağlama yarışına girmişlerdir.(62) Böylece developer sistemi İngiltere'de uygulanmaya başlanmıştır.

Türkiye'de ise bu sistemin uygulanabilmesi hemen hemen imkansızdır. Ülkemizde kentsel yenilemeye ihtiyaç gösteren alanların büyük kısmı küçük mülkiyetlerden oluşmaktadır (Beyoğlu). Bu nedenle, mülkiyetlerin biraraya getirilmesi çok masraflı ve zor bir işlem olacaktır. Kamunun elindeki büyük alanlarda ise, böyle büyük bir girişimi destekleyecek ve koordine edecek bir kurumun bulunmaması nedeniyle sistemin uygulanması olanaksızlaşmaktadır.

(60) AMBROSE, Peter, a.g.e , ss:80-103

(61) AMBROSE, Peter, a.g.e , ss:72-75

(62) COUCH, C, a.g.e , ss:43-47

1.5. BİRİNCİ BÖLÜMÜN SONUCU

Tarih boyunca meydana gelen savaşlar, ekonomik, demografik, kültürel, sosyal ve teknolojik gelişmeler, kentlerin şekillenmesinde rol oynayan önemli etkenlerdir. Kentlerin fizik mekanına etki eden toplumsal ve fiziki olaylar, büyüme ve gelişmeye sebep olduğu gibi, kentlerin yıpranmasında neden olmaktadır.

Zaman, kentlerde görülen yıpranmayı artırmış ve yıpranan bölgeler köhnemeye ve giderek terkedilmeye başlamıştır. Kentin bütünlüğünü sağlamak, sağlıklı yaşama çevreleri oluşturmak ve tarihi çevreyi de korumak amacıyla kentsel yenileme, sıhhileştirme ve koruma kavramları geliştirmiştir. Birbirleriyle dolaylı yada dolaysız ilişkileri bulunan bu olgular çeşitli ölçeklerde uygulanma imkanı bulmuşlardır.

Gecekondü bölgeleri ve eski kent dokusu yenilemeye ihtiyaç duyarken, çeşitli baskılar nedeniyle gereken gelişme kent çevresinde görülmektedir. Kentsel yenileme ve kentsel gelişmeye ortak olarak uygulanabilecek bir yöntem seçimi ülkeleri çeşitli arayışlara yöneltmiştir. Farklı ülkeler, farklı yöntemleri benimsemişler ve farklı uygulamaları gerçekleştirmişlerdir. Bu metodların uygulama örnekleri ikinci ve üçüncü bölümde açıklanacaktır.

BÖLÜM 2.

KENTSEL YENİLEME KONUSUNDA ÖRNEKLER (DİĞER ÜLKELER)

2.1. ABD'DEN ÖRNEKLER: BOSTON SU KENARININ YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ

Boston şehri kıyılarının geliştirilmesi için oluşturulan dört proje büyüklük ve kalite olarak çağdaş bir yapıya sahiptir. Bu projeler, alan kullanımı ve yeniden geliştirme, programı uygulama, kamu teşebbüslerinin rolü, yatırımların tipi ve düzeyi gibi konularıda içermektedir. Hazırlanan projeler genel ve etkili bir tasarıma ve konuma denetim ve eleştiri sistemine sahiptir. Aynı zamanda şehrin bütünü içinde kent ile sahil kesiminin ilişkisinin sağlanmasına yüklenen ve kamu yararını maksimize etmek sorumluluğunu paylaşan bu projeler Carlestone Navy Yard, Harbour Point, Rowes Wharf ve Fort Point District'dir.

2.1.1. CHARLESTON NAVY YARD:

2.1.1.1. Planlama Modeli:

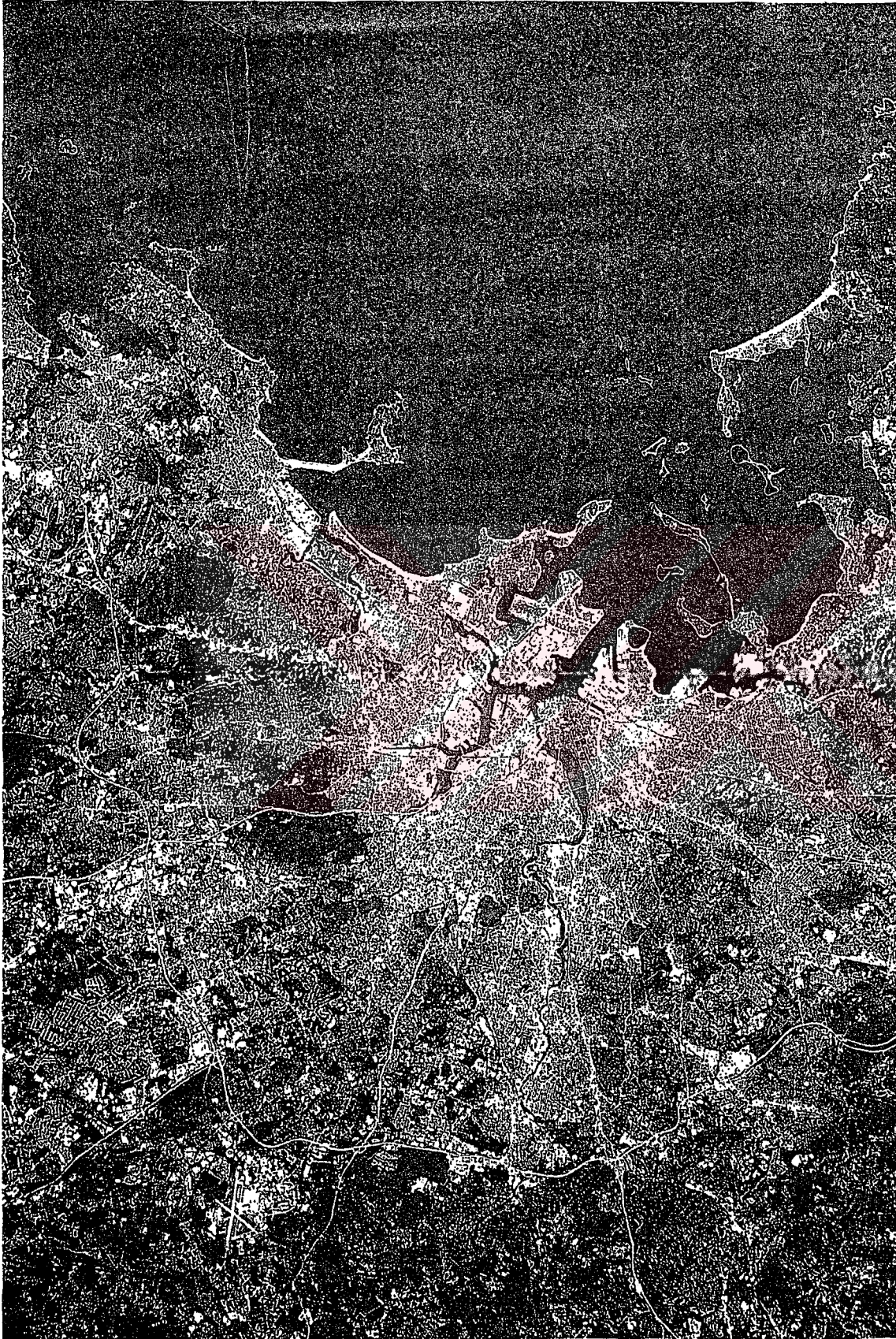
Boston çevresinde, Charleston'daki Amerika Deniz Kuvvetleri Tersanesi'nin yeniden geliştirilmesi projesi Boston Redevelopment Authority (BRA) tarafından 1970'li yılların sonlarında başlatılmıştır. 2000 yılına kadar tamamlanması planlanmaktadır.

Charleston tersanesi, 1830 yılında inşaa edilmiş, 1974 yılına kadar hizmet verdikten sonra kapatılmış ve hemen ardından Amerika Hükümeti tarafından Boston şehrine satılmıştır. 106 bölümden oluşan site tarihi ve mimari kalitesi bakımından eşsiz olması nedeniyle ulusal Tarih Kayıtları'nda yer almaktadır.

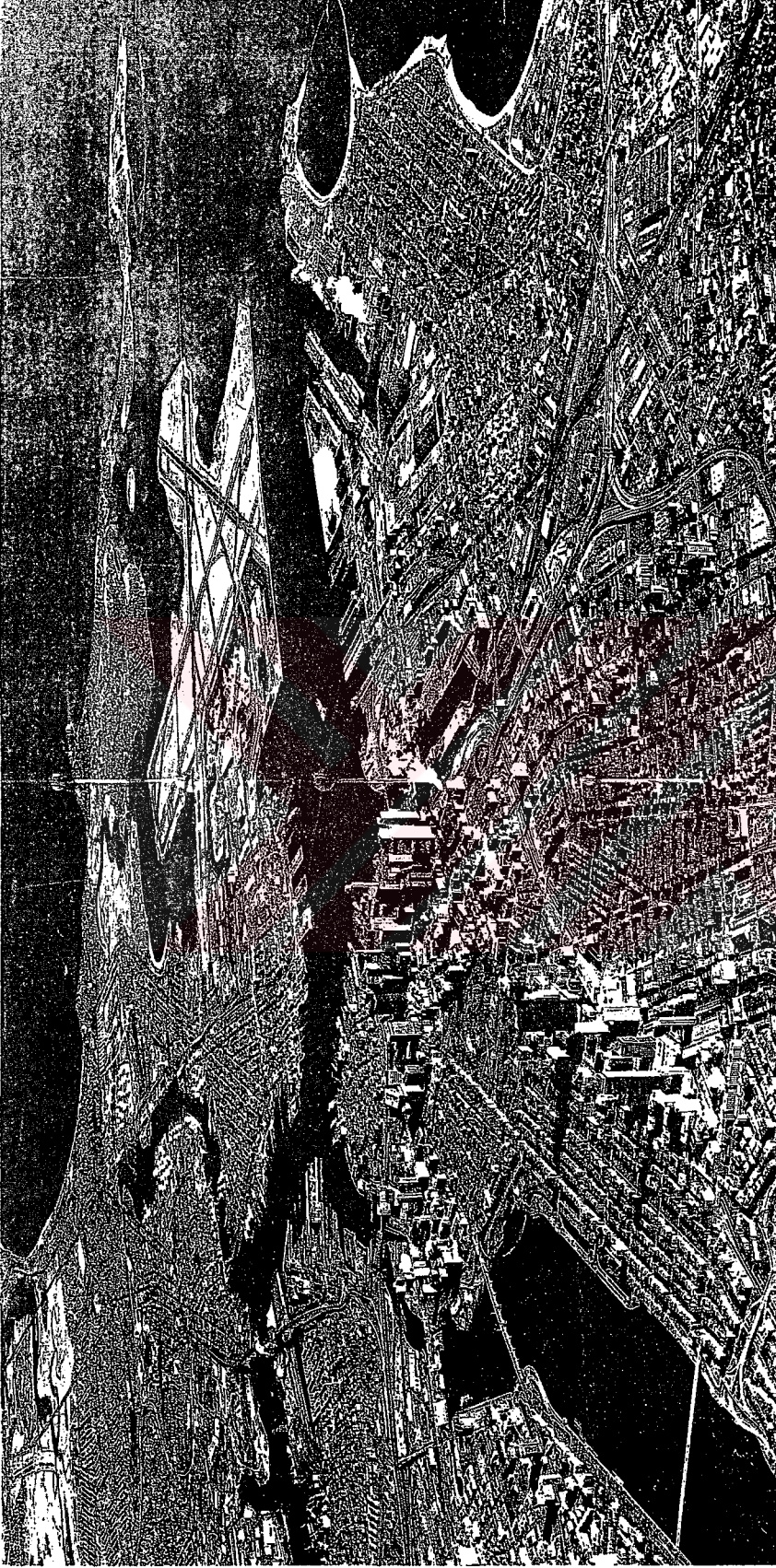
Site dört ayrı kısma bölünmüştür. Bunlar sırayla Historic Monument Area (Tarihi Anıtlar Bölgesi), New Development Area (Yeni Gelişme Alanı), Shipyard Park (Tersane), ve National Historic Park (Ulusal Tarih Parkı).

BRA tarafından hazırlanan esnek ve iyi tasarlanmış plan bölgeyi, karma, ticari kullanım, bölgesel konut ve kültürel alan olarak biçimlendirmektedir. Master planı ayrıca şehir merkezine deniz yolu taşımacılığı öngörmekte modern akvaryum gibi rekreatif olanaklar sağlamakta ve gelir getiren ikamet alanları gibi imkanlar yaratmaktadır. Tüm proje tarihi yapıya uygun olarak planlanmış ve eski yapı ile yeni yapıyı uyuşturacak tarzda tasarlanmıştır.

Proje, 134.000 m² açık alan, 248.000 m² ticari alan, araştırma, perakende satış ve otel alanı, 44.000 m² kültürel alan, 1200 adet konut ve 4300 otopark alanını içermektedir. Tersanenin yeniden geliştirilmesi kamu yararı



Resim: 2 Boston Metropoliton Alani



Resim: 3 Boston Liman Alanı ve Şehir Merkezi

da yaratacaktır. 6800 sürekli iş ve 5800 inşaat işi imkanı yaratılacak yıllık 17.5 milyon dolar mülk vergisi ve 9.7 milyon dolar konut vergisi sağlanacaktır. Bu alan içinde toplam özel yatırımın 2000 yılında 1.4 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir.

2.1.1.2. Organizasyon:

Bu proje Amerika'da kamu teşebbüsü tarafından yapılan en başarılı projelerden biri olarak kabul edilmektedir. Bu başarı için gerekli olan uzun dönem stratejisi ise BRA tarafından geliştirilmiştir. Ekonomik denge sağlayan, bölgeyi bütünleştiren ve yeniden geliştirilen alan ile şehir merkezi ve çevre ile kuvvetli bağlantılar kuran bir proje tasarlanmıştır.

Son olarak arazi sahibi olan kamu kurumları, özel gelişmelerden gerekli kamu yararının sağlanabilmesi için BRA'ya olanak vermektedir. Ziyaretçi ve müşterilerin her türlü olanakdan en yüksek oranda yararlanabilmesi, gelişmelerin sonuçlarından etkilenebilmesi için bölgesel, merkezi ve eyalet otoriteleri arasında güçlü bir koordinasyonun sağlanmış olması da dikkat çekicidir.

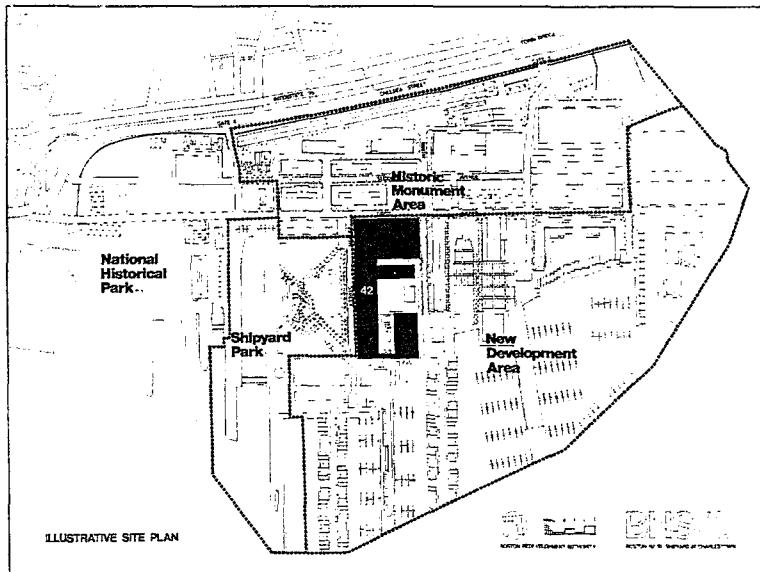
2.1.2. HARBOUR POINT

2.1.2.1. Planlama Modeli:

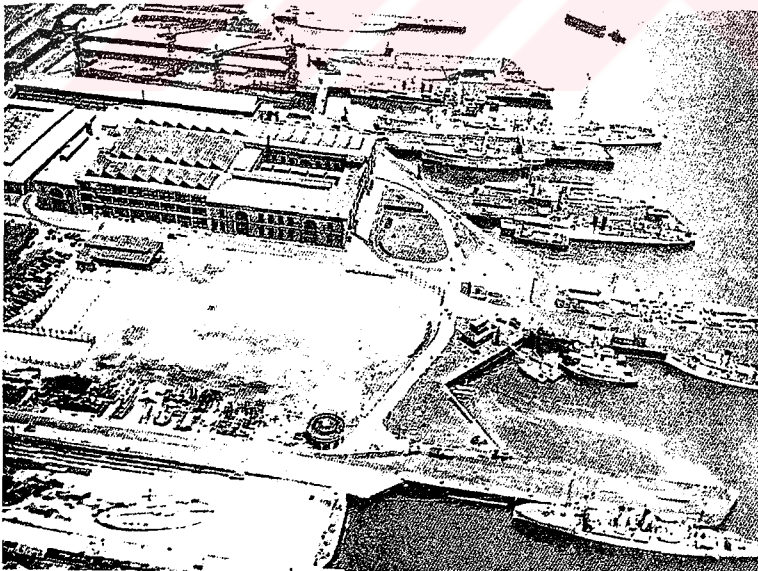
HarbourPoint'deki halk evleri projesinden ayrılan Columbia Point projesi, çökmüş düşük gelir sisteminden kurtulup yeniden geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu projede ayrıca başarılı bir kiralama uygulanmış, planlanan tesisler yoluyla karma gelir elde edilmiştir. Tüm bu özelliklerinin yanında sahil konutları topluluğu olması açısından şehrin en ilginç deneyimi olmuştur. Toplumsal mühendislik, şehrsel tasarım ve kurumsal planlama açısından da iddialı bir girişimdir.

Columbia Point konut alanı, 1953 yılında okyanus kenarında yeralan Dorchester'da 203 bin metrekarelik izole edilmiş bir alan üzerinde kurulmuş. 1960'lı yıllarda ülkenin en büyük projelerinden biri olan 1502 adalıklı alan zamanla köhnemeye başlamış ve bölgede boşluk oranı %65'lere varmıştır. Bu düşüşün nedeni, düşük gelirli ailelerin bölgede yoğun şekilde yerleşmiş olması bölgenin ve konutların düzenlenmesinde ki yetersizlikler ve sağlıksız şekilde sürdürülen ikamet ve donatı imkanlarıdır.

Yeni oluşturulan plan, şehir bütünü ve liman fonksiyonları açısından avantajlarla doludur. Caddeler yeniden düzenlenmiş, bölgenin tam ortasından geçen ve liman ile HarbourPoint'i birleştiren ana yol topluluğunda desteği ile vurgulu biçimde plana aktarılmıştır.



Resim: 4 Charlestown Navy Yard. (Boston)



Resim: 5 Charlestown Navy Yard. (1929 Boston)

Topluluk tarafından yapılan yaklaşık 3000 yeni konut yol boyunca uzanmaktadır. Bölgenin planının yeniden düzenlenmesi küçük banliyö mahallelerinin oluşmasına, binaların çeşitli bölgeler içinde, çeşitli biçimlerde tasarlanmasına, seçenek ve beğeniye göre konut üretilmesine yol açmıştır. Proje dört yıl devam etmiş ve 1990 yılında hemen hemen tamamlanmıştır.

2.1.2.2. Organizasyon.

Yeniden geliştirme projesi yerel sakinlerin birleşmesinden oluşan bir organizasyon olan (CPCTF) tarafından yürütülmektedir. Problemleri çözmek için lokal ve federal otoriteler tarafından gerçekleştirilen pek çok başarısız girişimden sonra CPCTF'den büyük ölçüde bir revizyon projesi yapması istenmiştir. Üç üyeli bir komite, BHA (geliştirme sahibi), BRA (arazi sahibi) ve CPCTF (Proje sahibi), bir program hazırlamıştır. Bu program, şehrsel konut topluluğuna kuvvetli ve ekonomik integrasyon sağlamış bir modeldir. Komite istenen detayları 1982 yılı Kasım ayında yayımlamış ve 1983 yılında da developer seçilmiştir.

Arazi sahibi geliştirme sahibi ve proje sahibinin oluşturduğu geliştirme timi developer seçilen Peninsula ortaklarına liderlik yapmıştır. Bu ortaklık Goody, Clancy Associates Inc. ve Mintz Associates şirketlerini mimar olarak bünyesinde bulundurmaktadır. Ayrıca CPCTF'yi de genel ortak olarak kabul etmiştir. Ortaklık şu esasları benimsemiştir.

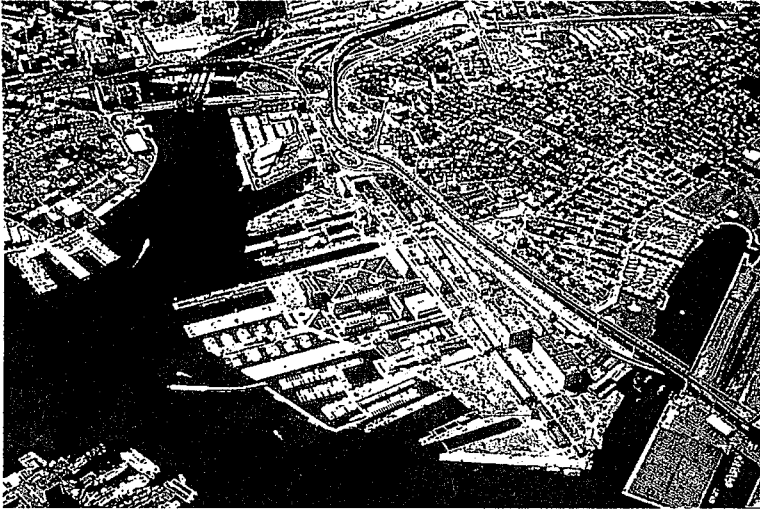
- Düşük gelir grubuna hizmet edecek bu konutların hakları yenileştirme hareketi boyunca değiştirilmeyecektir.

- Columbia Point Konutları aynı inşaat tarzını paylaşmalı ve yenileme projesi ile sürekli iş imkanı sağlayabilmelidir.

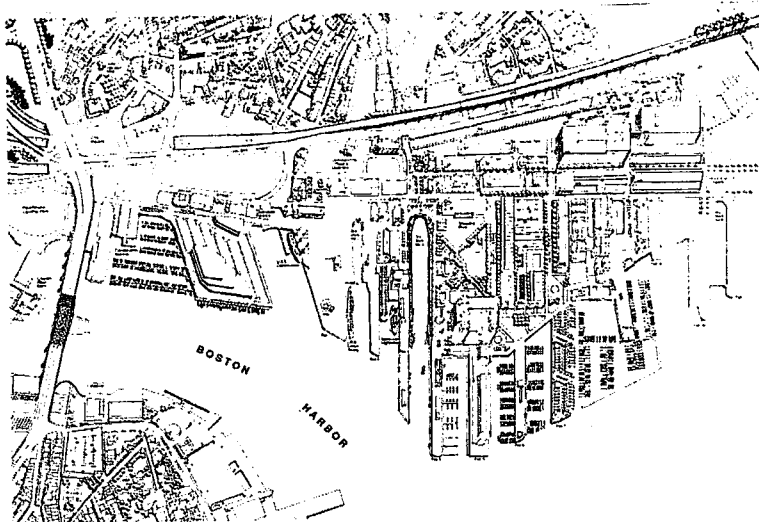
Developer bölgeyi, uzun dönemde kiralama konusunda Boston şehri ile anlaşmıştır. BHA ve BRA ise proje süresince haklarını yitirmeyeceklerdir. Planları iki yılda bir gözden geçirme işlemi öngörülmüştür. Böylece final projesinin işlerliği sağlanacaktır. Final projesi orjinal sitenin, planı ve imajının geliştirilerek revize edilmesi için gereklidir.

2.1.2.3. Finansman:

Projenin maliyeti yaklaşık 14 milyon dolardır ve finansmanı kamu ve özel kaynaklardan sağlanmıştır. Kredi, düşük faizli geri dönüşlerle, Massachusetts Housing Finance Agency (MHFA)'den ve nakit parada U.S. Department of Housing and Urban Development tarafından sağlanmıştır.



Resim: 6 Charlesten Navy Yard (Boston)



Resim: 7 Charlesten Navy Yard (Boston)



Resim: 8 Harbour Point Yeniden Geliřtirmeden Önce



Resim: 9 Harbour Point: Boston'un En Yakın Kıyı Komşusu



Resim: 10 Harbour Point (Boston)

Bu projenin başarısının büyük bölümü sağduyu ve CPCTF'nin kararlılığı ile ilgilidir. CPCTF'nin politik gücünü ortaya koyması, cesur kararlara bağlı olan geliştirme yaklaşımının adaptasyonu ve gerekli kamu fonlarının sağlanabilmesi gibi toplumsal problemlerle kamu otoritelerinin ilgilenmiş olması bu başarıyı geliştirmiştir. Kısaca bu proje kamu ve özel teşebbüslerin başarılı girişimi olarak adlandırılabilir.

2.1.3. ROWES WHARF

2.1.3.1. Planlama Modeli:

Rowes Wharf, şehir merkezinin kıyı silüetine en geç eklenen fakat oldukça başarılı karışık kullanımlı bir projedir. Şehrin en ticari bölgesinin hemen yanında yer alan 21.800 m²lik alan park olarak düzenlenmeden önce gemicilik malzemeleri deposu olarak kullanılmaktaydı. 61.800 m²lik geliştirme pakedi, ofisler ve perakende satış alanları, 230 odalı otel, 100 dairelik apartman 700 yeraltı otoparkı, 38 yatlık liman ve Logan Havalimanına da hizmet verebilecek gezi gemileri ve deniz trafiği için terminal içermektedir. 1987 yılında, ekonomik gelişmenin en üst düzeyde olduğu dönemde tamamlanan proje yerel ve ulusal basında yer almıştır. Projenin sağladığı 600-800 inşaat işi ile 1500 kişilik sürekli iş imkanı olumlu yönlerin arasındadır.

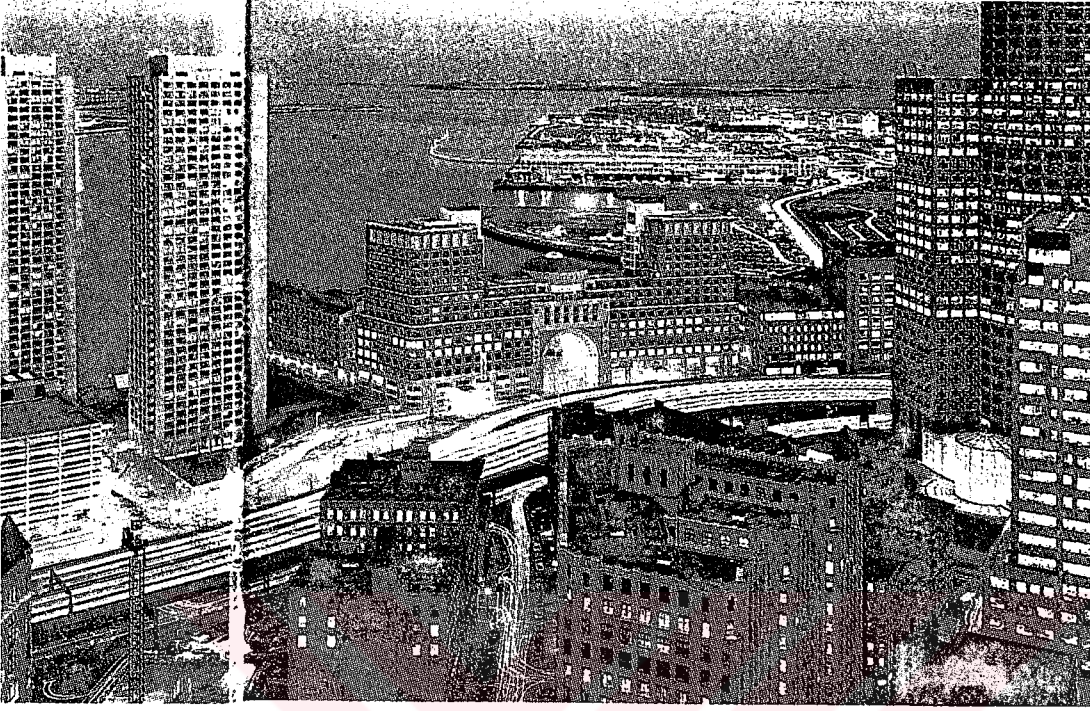
2.1.3.2. Organizasyon:

Proje iki aşamada sonuçlandırılmıştır. Geliştirme ve tasarım rekabeti arazi sahibi olan BRA tarafından düzenlenmiştir. İstenen amaca yönelik dö-kümanlar, kamu ulaşılabilirliğini, açık alanları, kutlama alanlarını, kullanacak meteryalleri, estetik ve ölçülere yönelik taleplerle ilgili program sınırlamalarını ve tasarım detay kılavuzunu içermektedir. seçilmiş olan geliştirme timi, geliştirici olarak Beacon Şirketleri ve Equatable emlak ajansından ve mimar olarakda Owinqs Skidmore ve Merrill of Chicago'dan oluşmaktadır. Bu tim BRA ile iki yıllık bir tasarım yeniden ele alma programı hazırlamıştır. Böylece feed back lerle final planı ve projenin imajı denetlenebilmiştir.

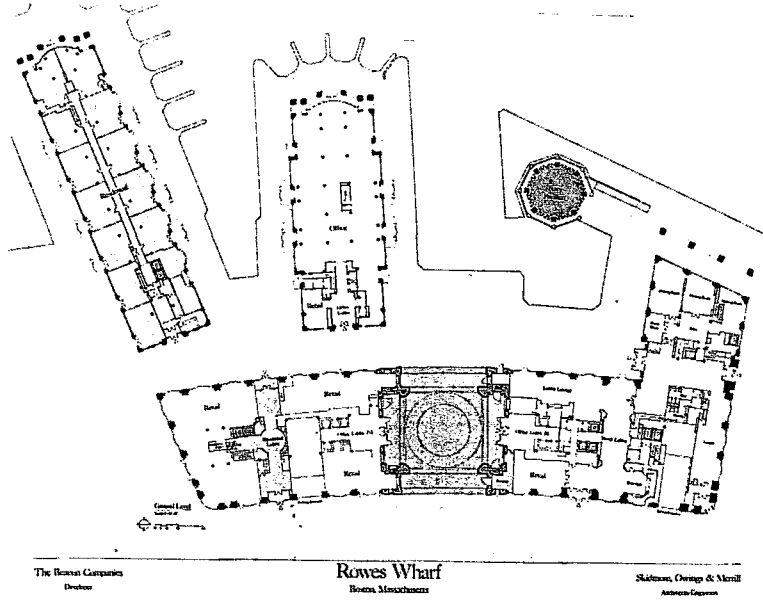
Çeşitli faktörlerin bileşimi projenin şekillenmesinde etkili olmuştur. Öncelikle Rowes Wharf son derece destekleyici ekonomik ve politik periyod da tamamlanmıştır. Mükemmel piyasa koşulları, geliştiricinin riskini önemli ölçüde azaltmıştır. Bu koşullar, aynı zamanda BRA'nın sert bir vergilendirmeden muaf olmasına yol açmış ve tasarımdaki mantıklı işteklere kamu yararına maksimize etmiştir. İkinci olarak, bu proje kıyıların önemini ve ortaya çı-



Resim: 11 Romes Wharf: Custom House Saat Kulesi (Boston)



Resim: 12 Rows Wharf'ın Görünüşü (Boston)



Resim: 13 Rows Wharf Zemin Kat Planı (Boston)

kan genel durumun anlaşılmasına yol açmıştır. Ayrıca yüksek kaliteli bir Boston yaratmak amacına ulaşılması sağlanmıştır. Üçüncü olarak developer ve kamu teşebbüslerine uygun karma fonksiyonları bir arada barındıran uygulama, halkı yıl boyunca bölgeye çekmeyi başarmıştır.

2.1.3.3. Finansman:

Projenin tamamlanma maliyeti 193 milyon dolardır. Projenin yürürlüğe girmesi ile giriş ücretlerinden 1.4 milyon dolar ve BRA'dan alınacak 2.1.milyon dolar kira taksidi sağlanmıştır.

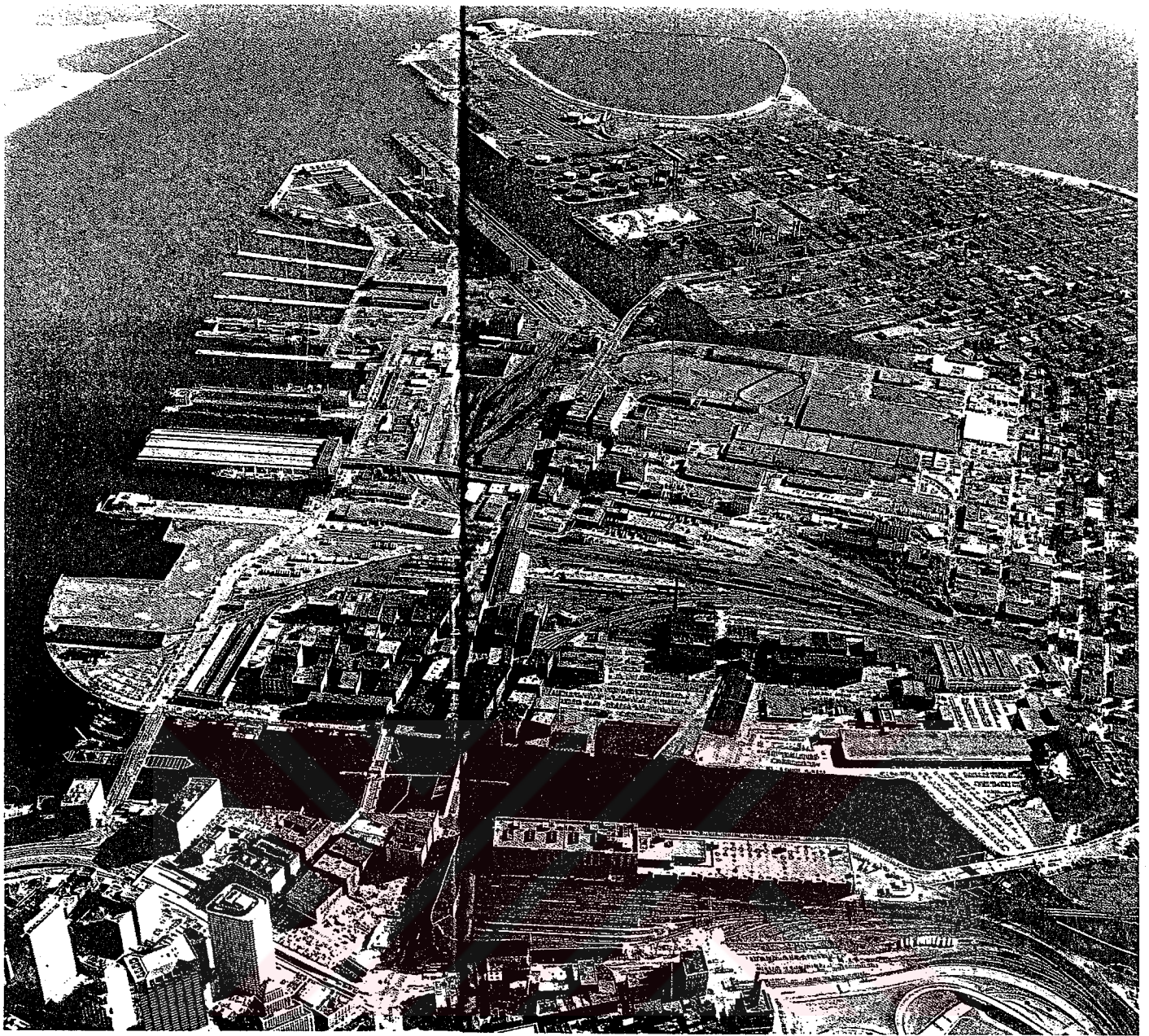
2.1.4. FORT POINT DISTRICT

2.1.4.1. Planlama Modeli:

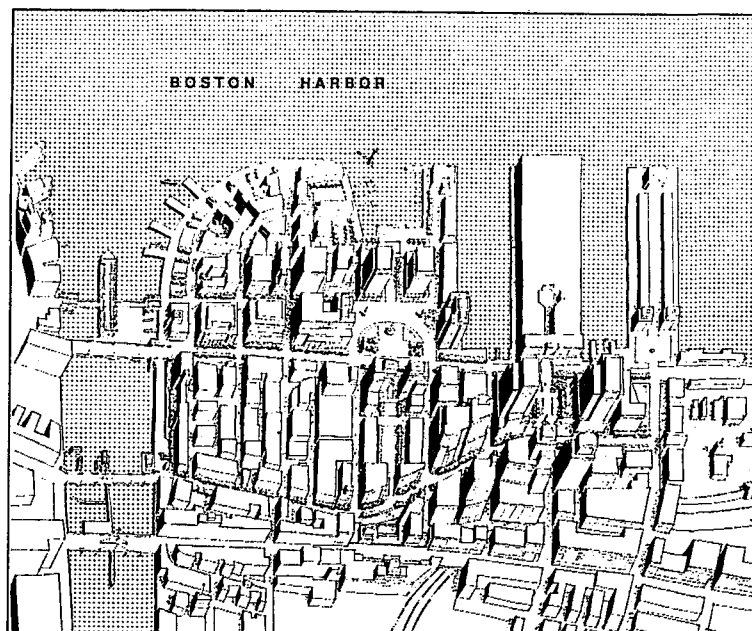
Fort Point bölgesinde uygulanan proje, yüzyılın başından beri Boston'da girişilen en iddialı kıyı projesi olmuştur. 915 dönümlük büyük fakat çökmüş ve kullanılamaz hale gelmiş bölge, çevre ile ulaşım bağlantıları açısından oldukça zayıf olanaklara sahiptir. 1870 ile 1920 yılları arasında dolgu alanında gerçekleştirilen sistem II.Dünya Savaşına kadar şehrin en büyük depolama üretim ve tersane bölgelerinden birini oluşturmuştu. Alanın %53'ü kamu mülkiyetindeydi ve şehir merkezine gelenler için bir kısmı da otopark alanı olarak kullanılmaktaydı. Diğer önemli kullanımlar ise denizcilikle ilgili alanlar, entüstriyel kültürel alanlar bürolar ve konut alanlarıydı. 1980 yılında bölge, şehrin gelecekteki gelişme potansiyelini anlayan özel ve kamu girişimleri tarafından yeniden keşfedilmiştir.

10 yıllık bir planlama süreci, alanın ne hale gelebileceği ve nasıl gelişebileceği konusunda somut bir plan olma ve kıyı bölgesinin ulaşım şebekesine yeniden bağlantısını sağlayan alt yapısal gelişme açısından umut verici görüşle sonuçlanmıştır. İlan edilen bölge planı eldeki alanın büyüklüğünü 846 bin m² den 2.163.700 m²'ye çıkartmıştır. Önerilen şehir planının yapısı, alan kullanımı modelinin karışıklığını gidermeyi ve alanın tek görsel karakterini arttırmayı amaçlamaktadır. Ortada düşeyde gelişen yapılanma, yer kotunda kamu aktivitelerinin yer almasını kolaylaştırmaktadır. Kıyı manzarası ve yaya kotunda bunun algılanabilmesi maksimize edilmiştir.

Önerilen altyapı projesi, ağır vasıta trafiğini toplayıp konut alanlarından uzaklaştıracak by-pass yolları, bölgeyi Massachusetts Pike ile, liman tünel yolu ile Logon Havalimanına, bağlayacak yolları ve bölgeyi şehir merkezine bağlayan kamu transit yollarını içermektedir.



Resim: 15 Fort Point Limanı (Boston)



Resim: 16 Fort Point Limanı

2.1.4.2. Organizasyon:

Diğer bölgelerde olduğu gibi Fort Point bölgesinin projeside kamu ve özel teşebbüsün ortak olarak geliştirdiği bir projedir. Planlamanın gelişmesi ve başarısı şu şartlara bağlıdır.

- Mevcut kamu mülkiyeti, sürecin gelişmesinde ve yeni altyapı ihtiyaçlarının belirlenmesinde, planın yerine getirilmesi için finansal kaynakların sağlanmasında otoritelere yardımcı olmuştur.

- Sıkı planlama süreci geniş kapsamlı ve verimli, otoriteler arası ortaklık ve toplu yatırımları getirmektedir.

- 1980'lerin sonundaki ekonomik durgunluk spekülatif gelişme baskısının azalmasına yolaçmıştır. Böylece bölgenin eşsiz kalitesinin farkına varılmış ve daha sonra dengelenmiş ekonomik gelişme büyümenin beslenmesine izin vermiştir.

2.1.4.3. Finansman:

Projenin gelişmesi için gerekli tüm yatırım miktarı 15 milyar dolardır. Diğer kamu yatırımlar 350 milyon dolardır ve limanlar ve sanayi imkanlarının geliştirilmesi için kullanılmıştır. Beklenen özel yatırımlar 2010 yılı için 1.35 milyar dolardır. Bu kaynak, World Trade Center adlı ticaret merkezi ve Boston Marine Industrial Park'ın yapımında kullanılmış 240 milyon dolar ek olarak düşünülmüştür.(63)

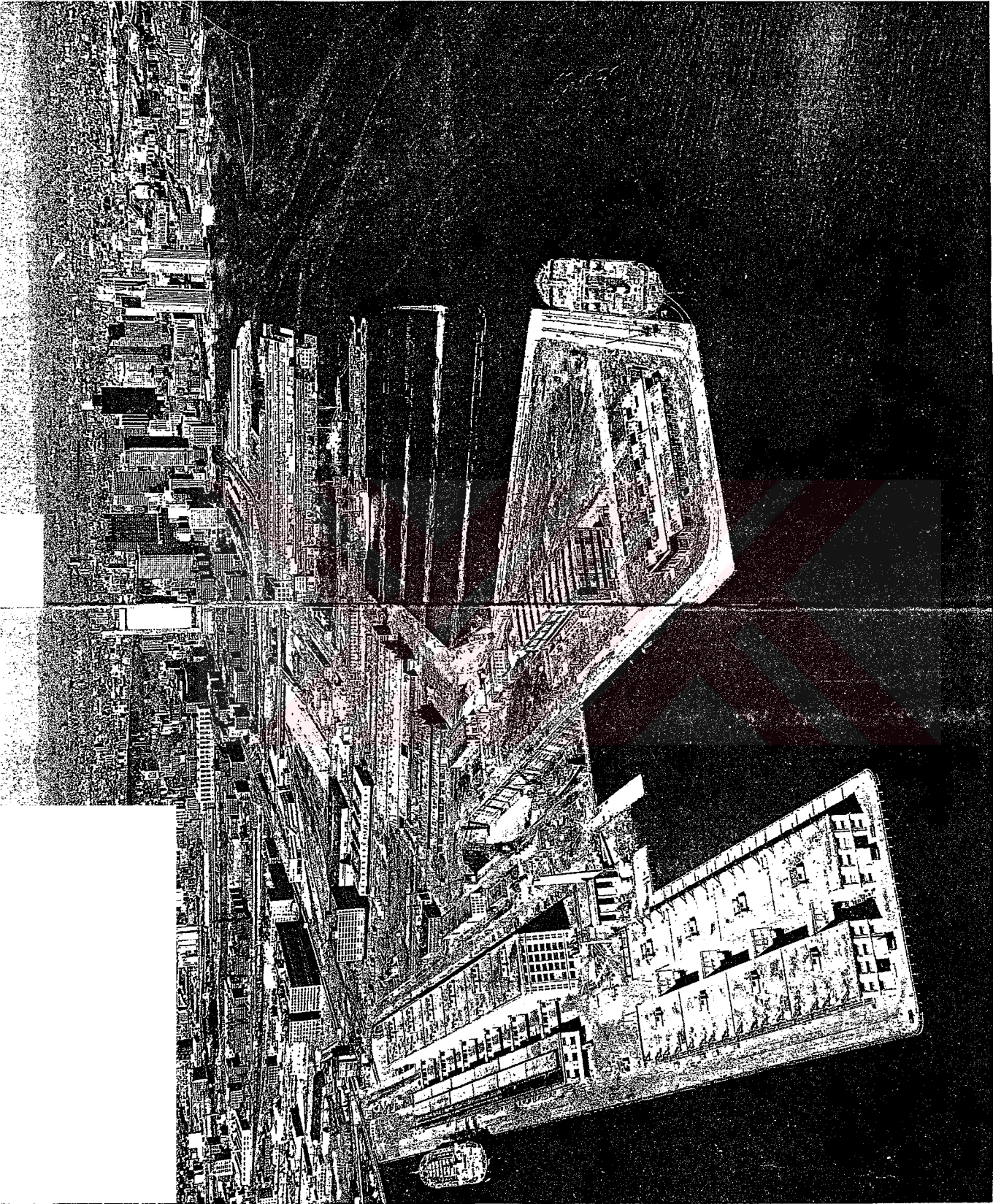
2.1.5. ABD'DE UYGULANAN SİSTEM

Örneklerden de izlendiği gibi Amerika'da köhneme belirtileri göstermiş ve kentleşmenin sağladığı farklı imkanlar nedeniyle işlevini kaybetmiş büyük kamu alanlarında izlenen yenileme modeli Developer modelidir.

Projenin gerçekleştirilmesi için gerekli olan ön çalışmalar Boston Re-development Authority, (BRA) adlı kamu kuruluşu tarafından yapılmıştır. Aranzinin kullanımı ise sahibi olan kamu kuruluşu tarafından BRA'ya devredilmiştir.

Farklı projelerde BRA ile işbirliğinde olan özel kamu girişimleri bulunmaktadır. Böylece projelerde salt ekonomik çıkarlar uğruna yapılacak düzenlemelerden kaçınılmış ve kamu yararı, mimari çevreye uygunluk kent ekono-

(63) DI MAMBRO, Antonio, (1991), Boston , WATERFONT, UNA NUOVA FRONTIERA URBANA, s:1, ss:39-51



Resim: 14 Fort Point Limanı (1970 Boston)

misine katkıda bulunmak, önceden bu alanlarda yaşayan düşük gelir gurubuna da konut imkanı sağlamak hedeflenmiştir. Ayrıca kent insanı için rekreatif amaçlı alanlar açmak böylece planlanan alanların sadece burada yaşayan halk için değil tüm kent halkı için çekici olmasını sağlamak ve kent silüetini ve ekolojisini olumlu yönde etkilemek gibi amaçlara hizmet eden duyarlı projeler hazırlanmıştır.

Tüm bu aşamalar tamamlandıktan sonra developer seçilmiş ve uygulama developer'a denetim ise BRA ve ortaklarına bırakılmıştır. Görüldüğü gibi uygulanan bu projeler kamu ve özel teşebbüslerin ortak olarak yaptıkları uyumlu çalışmanın ve yerel ve merkezi yönetimlerle kurdukları güçlü koordinasyonun ürünüdür.

2.2. İNGİLTERE'DEN ÖRNEKLER

2.2.1. LONDRA DOK ALANLARININ GELİŞTİRİLMESİ

2.2.1.1. Planlama Modeli:

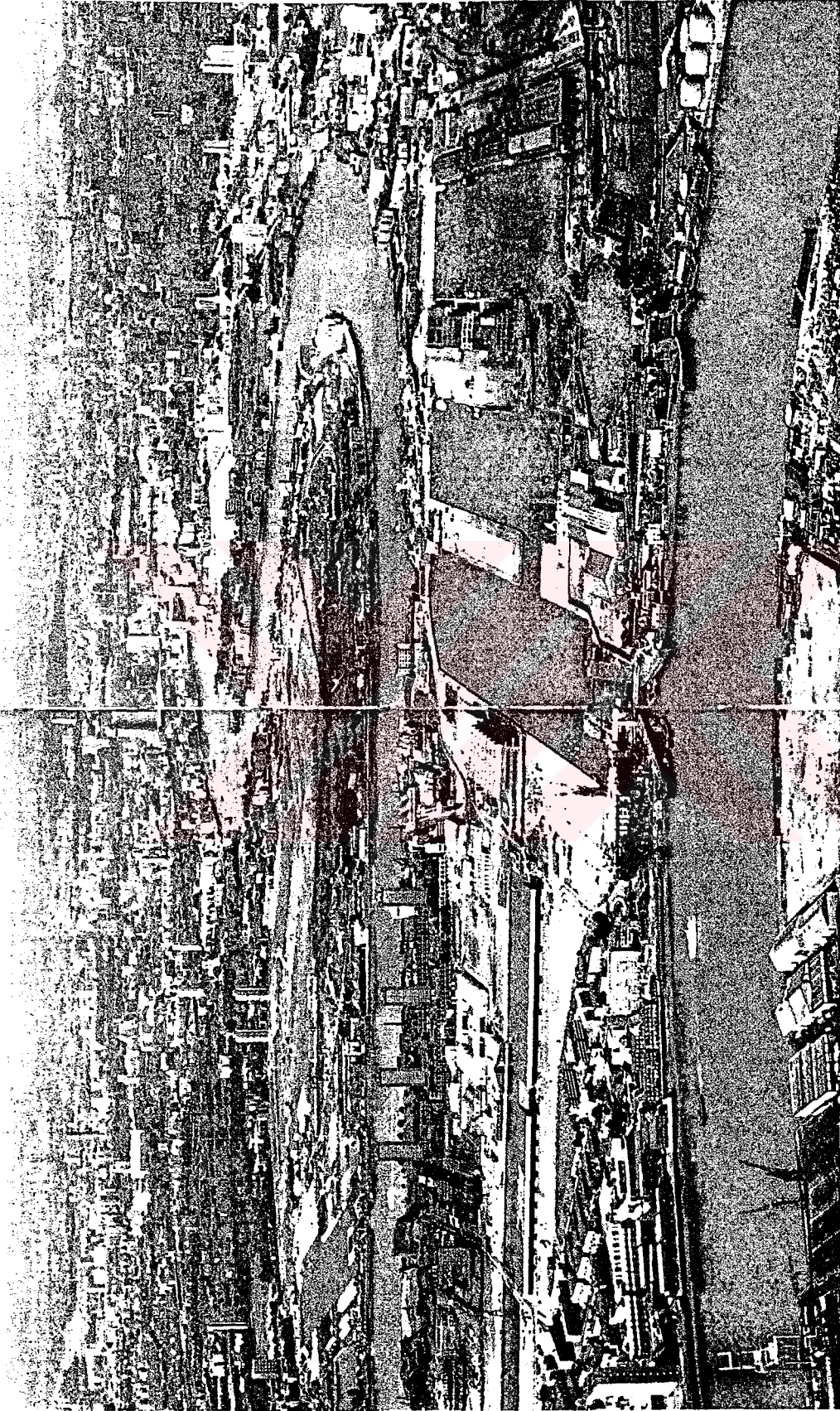
Eski Londra Rıhtımı yaklaşık 2200 hektarlık alanı kapsamaktadır. Alan, Thames nehri akıntı yönünde Tower köprüsünden yaklaşık 11 km. uzaklıktadır. Bölgede dok olarak ilk inşaat 1640 yılında yapılan Harland Great Wet Dock dur. Diğer yapı ise 1920'lerde inşaa edilmiş, dünyanın en büyüklerinden biri olan Royal Rıhtımıdır.

Birleşik Krallığın en önemli limanı olan Londra Rıhtımı da Thames nehrinin izini takip etmekte ve Londra şehrinden doğuya doğru uzanmaktadır. Bu rıhtım 60.000 kişiye iş imkanı sağlamaktadır.

Bölge doğal yollarla dört büyük adaya bölünmüştür. Bu ayırımı Thames nehrinin bendleri belirlemektedir. Eski zamanlarda rıhtım kereste ve tahıl gibi belli perakende ticaret sektörlerinde uzmanlaşmıştır. Bu durum farklı rıhtımlarda, farklı azınlıkların ihtisaslaşmasına eneden olmuştur. İskandinavlar Surray rıhtımında, Çinliler Limehouse'da konumlanmıştır.

Bu alanlarda izlenen ticari modelin zaman içinde gelişen şartlar doğrultusunda geri kalması, aktivitelerde de hızlı bir düşüşe yol açmıştır. Olumsuz ekonomik koşullar nedeniyle 1968 yılında tüm Londra Rıhtımı kapatılmış ve liman işler vaziyetde Tilbury'ye taşınmıştır. Londra Rıhtımı Alanlarını Geliştirme Birliği kurulduğu zaman (1981) bölge fiziksel olarak işlevini kaybetmiş, sosyal olarak yoksul ve geniş anlamda terk edilmişti.

Bölgede mülkiyet çeşitli kamu kurumları tarafından paylaşılmıştı. Özel arsa sahipliği ise küçük boyutta ve alanın içinde dağılmıştı. Konut alanlarının %96 sı kamu tüzel kişiliklerine aitti, ve arazi ağırlıklı olarak kamu sermayelerine bağlıydı.



Resim: 17 Londra Docklands Bölgesi

1970'li yıllarda Birleşik Krallık'daki şehirler oldukça zor bir dönem geçirmişlerdir. Refah devleti programının bir parçası olan üretimde makineleşme, her ne kadar beklentilerde ki artış ve yaşama standartlarının yükselişi hedeflerine uysa da, sosyal görünüme uymamıştır. Problemler öncelikli olarak ekonomik ve politiktir. Konu sadece basit bir bina yapımı değil bölgenin ekonomik olarak yeniden yapılanmasıdır. İş olanakları yaratmak ve insanların bölgeye geri dönmesini sağlamak gereklidir. Projede yer alan dört bölgede uygulama şu şekildedir.

CANARY WHARF

Canary iskelesinin bulunduğu Dogs adası projesi yaklaşık on sene içinde şehrin terkedilmiş dış bölgelerini ana şehir merkezine dönüştürmüştür.

Proje şu anda gelişme sürecinin ortasındadır. Alanın servis ihtiyacı için gerekli altyapı çalışmaları devam etmektedir. Kentin doğu ucundaki bu bölgenin etkileri henüz tam olarak hesaplanabilmiş değildir, ancak projenin tamamlanmasıyla, merkezi hükümet tarafından koyulan hedeflere ulaşmakta başarıllı olunmuştur.

Canary iskelesi 8 milyar dolar yatırımla tamamlanmıştır. Proje 50.000 kişilik iş imkanı vaatmiştir. Sonuçlandığında bu amacına ulaşmıştır. Ay, rıca, 130.000 m²lik alanda dükkanları, otelleri, konferans salonları, ve sergi salonları ile şehir merkezinde yer alabilecek tüm donatı ve büro alanlarını barındırmaktadır.

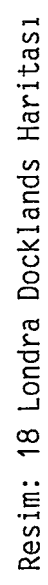
GREENLAND DOCK

Canary iskelesi ve Dogs adası projeleri tüm tüzel girişimciliğin referansı olarak gösterilmektedir. Bu projeler gelişmenin en önemli parçasıdır ancak alansal olarak projenin %10'unu kapsamaktadır.

Grenland rıhtımı Londra kulesinden 3 km uzaklıktadır. Thames nehrinin güney kıyısında yer almaktadır. Şehrsel tasarım şeması, kamu açık alanları ve çevre bağlantısının devamını sağlayan bir şemadır. Bu şema da kesin bir başlangıç noktası gösterilmekle beraber gelecekte olacak gelişmeler projeye yansıtılabilecektir. Bu planlama da oldukça geleneksel bir yaklaşımdır.

GİRİŞİMCİ BÖLGESİ

Projenin yapımı için kurulan birliği destekleyen yasa aynı zamanda tamamen ayrı bir konsept olan GİRİŞİM ZONU'nu da kurmuştur. Böylece Londra alışılmadık olarak projeyi gerçekleştirecek bir birliğin dışında özel bir takım girişim hareketlerine de izin vermektedir.



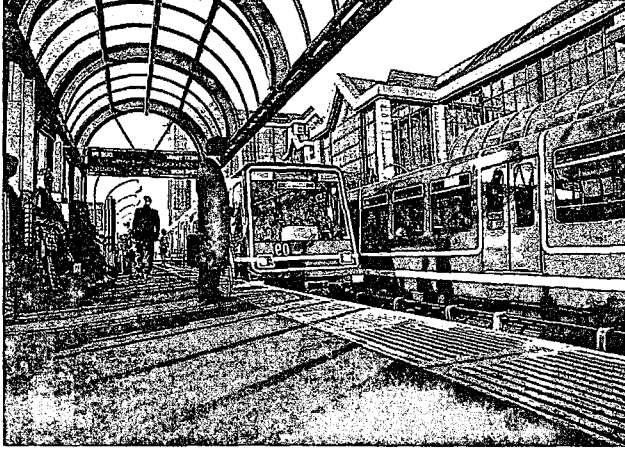
Genel de serbest liman düşüncesini baz alan konseptin ana amacı, alanı Hong Kong gibi geliştirebilecek müteahhitlik kaynaklarını işe yarar hale sokmaktır. Girişim Bölgesi Dogs adası merkezinde 194 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Bölge 1982 yılında 10 yıllık bir periyod için kurulmuş ve beraberinde endüstrinin burada konumlanması için vergi teşvikleri gibi olanakları da getirmiştir. Bununla beraber en köktenci eğilim, iş alanlarını pek çok planlama kontrolünden kurtarmaktır. Böylece yüksek oranda basitleştirilmiş planlama prosedürü, etkileri ile birlikte tanıtılmıştır. Bu alan içinde gelişme kontrolü planlama otoritelerinde değil, arazi sahiplerindedir.

Birlik kanalizasyon, ulaşım gibi altyapı hizmetlerini getirmekle yükümlüdür. 1982 yılı sonlarında Birlik yeni metro için sermaye sağlamakta başarılı olmuş ve doğu da kurulacak havaalanı için çalışmalara başlamıştır.

2.2.1.2. Organizasyon:

Londra Rıhtımı Geliştirme Birliği 1981 yılında parlamento tarafından kurulmuştur. Onbir şehir geliştirme birliğinin birincisi olan bu birlik kamu ve özel sektörler arasında aktif bir ortaklık kurmuştur. Birliğin rolü ise katalizörlük ve koodinatörlüktür. Gelişimin nedeni, yatırımdan çok kalifiye işgücü ve özel şirketlerin katkısıdır. Birçok bakımdan Londra Rıhtımı Geliştirme Birliği diğer birlikler için örnek oluşturmıştır. Birlik merkez hükümetin kararlı politik yaklaşımı ile parlamenter süreç doğrultusunda ulusal çıkar konsepti içinde kurulmuştur. Yönetim kurulu seçilmemiş, tayin edilmiştir. Genellikle geliştirme, kontrol ya da planlama güçleri, bölgesel yetkililer arasından transfer edilmiştir. Anahtar güçler geliştirme birimleri ve gelişme kontrol otoriteleridir. Sorumluluklar sınırlıdır. Birliğe plan yapma gücü verilmemiştir. Ana otoyol, eğitim, halk sağlığı gibi konular birliğin sorumluluk alanına girmemektedir. En büyük avantaj ise daha önceki kararları dikkate almaksızın, problemleri ilk kuraldan başlayarak düşünme olanağına sahip olunması ve yoğun endüstri işlerinin azalmasından doğan sonuçların, şartları değiştirmesi ile ortaya çıkan politikalardır.

Alan üzerinde var olan sorunların ve olanakların ışığında birlik, aktif özel yatırımlar ve kamu kaynaklarının kullanılması problemine cevap verecek en temel nesneleri belirlemektedir. Birlik aynı zamanda iyileştirilecek alanlar için hizmet ve piyasa yönünden araştırma yapmıştır. Bina yapı kalite ve seçeneklerini geliştirmek ve toplumsal çekicilik sağlamak, yolları getirmek, kamu taşımacılığını Londra da görülen beğeni standartlarının üzerine çıkarmak ve son olarak kıyı bölgesinin düzeninin sağlamak birliğin prensibi olmuştur.



Resim: 19 Dogs Adası Metrosu (Londra)



Resim: 20 Dogs Adası Girişimi Zonu (Londra)

Bölge tüm aktivitelerini gerçekleştirip kendi kendine işler duruma geldiğini de birlik kendi kendini tasfiye edecektir.

Tüm yapı, varolan plan iskeletinde ve alanın fiziksel yapısından yola çıkarak oluşturulmuştur. Plan çatkısı lokal otorite tarafından hazırlanmış ve şehir alanının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bunun için birlik tarafından bölgede yer alacak işlevler ve sermaye kaynaklarını belirleyen stratejiler geliştirilmiştir.

2.2.1.3. Finansman:

Birlik 1990 fiyatları ile 1.6 milyar dolar toplam yatırım kaynağına sahipti. Özel sektör ise üretime 16 milyar dolarlık bir katılımda bulundu ki bu kamu yatırımlarının yaklaşık on katıdır. 2000 yılı sonunda bölgede 200.000 iş imkanı hazırlanmış yada işlemeye başlamış olacaktır.

Altyapısal iyileştirme yeni çevre gelişimini desteklemiş, beraberinde daha geniş bir büyüme için katalizör görevi yapacak olan arazi değerinde ki artışı getirmiştir. 13.000 konut zamanında tamamlanacak ve 20.000 den fazlası da 10 yıl sonunda tamamlanacaktır. 102.200 m² ticaret alanı hazırlanmış, 567.000 m²'si için gelecek yüzyılda inşaata başlanacaktır.

Ulaşım altyapısı, rıhtım alanının başarısı açısından çok kritiktir. Birlik gelecek üç yılın bitiminde 1.1. milyar dolar harcanmasını planlamıştı. Ana harcama is Rıhtım alanı içinde ki metronun güzergahının geliştirilmesi ve dış bölgeler ile şehri bağlayan ana yolun inşası için yapılacaktır. Çevresel iyileştirme Birlik'in en temel amaçlarından biridir. 1989-1990 yıllarında peyzaj çalışmalarına 18 milyon dolardan fazla harcama yapılmıştır.

Birlik, şehir merkezine çok yakın olan bu alanda ki çalışmalarını gelecek iki yada üç yıl içinde tamamlamayı hedeflemektedir. Dogs adası ise Royal rıhtımı gibi gelecek 10 yılda tamamlanacaktır. Birlik herhangi bir kapanma tarihi belirlememiştir; merkezi hükümet yükümlülüğünü yerine getirdiğine karar verene kadar, göreve devam edecektir.(64)

2.2.2. İNGİLTERE'DE UYGULANAN SİSTEM

İngiltere'de merkezi yönetim denetiminde bulunan bir yenileme ve yeniden geliştirme modeli izlenmiştir. Projelendirmede, bölgede yer alacak işlev alanları ve proje hedefi merkezi hükümet tarafından belirlenmiştir. Denetim

(64) SHAW, Barry, (1991), London , WATERFRONT: UNA NUOVA FRONTIERA URBANA, s:1, ss:83-89

ve yürütücülük görevi işe Yeni Şehir Geliştirme Bilriği'nin bir şubesi olan Londra Docklands Geliştirme Birliği'ne verilmiştir. Bu birliğin işlevi kamu ve özel teşebbüsler arasındaki koordinasyonu sağlamaktadır. Planlama konusunda ve karar verme aşamasında sorumlulukları sınırlıdır. Kısaca, kamu kurumunun yürüttüğü bir proje de özel teşebbüsünde katılımını sağlayan, fizibilite çalışmalarını yapıp, kaynak yaratan aracı kuruluş niteliğine bürünmüştür.

Projenin amacı ise şehrin merkezinde yer alan işlevini kaybetmiş ve eskimeye uğramış, bu olumsuzlukları ile şehir silüetine estetik açıdan ve sosyal yönden şehir ekonomisine negatif etkilerini yansıtan büyük bir kamu alanını, yaşayan bir kent parçası haline getirmektir. Bunu yaparken bölgede eskiden yeralan işlevlere yeni projede teknolojik olanaklarını arttırarak yer vermek de hedeflerden birisidir. Özel teşebbüs ise sadece uygulayıcı ve finans kaynağı durumundadır.

2.3. HOLLANDA'DAN ÖRNEKLER

2.3.1. KOP VAN ZUID

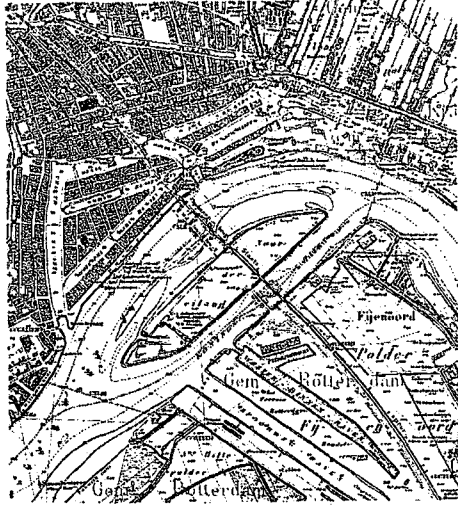
Rotterdam'ın merkezinde ki yapısal yoğunluk hızla artmakta, şehirde görülen bu hızlı gelişme ofis blokları ve konut blokları kombinasyonu ile alışveriş, restaurant, otopark gibi kolaylıkları da beraberinde getirmektedir. Nehir muhteşem atraksiyonlar ortaya koymakta ve kuzey kenarı da tamamen kullanılmaktadır. Bu durumda merkez kesimi havasız bir ortamda yaşamaya mahkum olmakta ve gelecekteki fonksiyonlar için alan ihtiyacı başgöstermektedir.

Kop van Zuid planı, şehir merkezini geliştirmek için Rotterdam'ı Maas nehrinin karşısına geçiren model canlandırmaktadır. Planın önemli yönlerinden biri ikinci şehir köprüsünün iki tarafı birbirine bağlayacak olmasıdır.

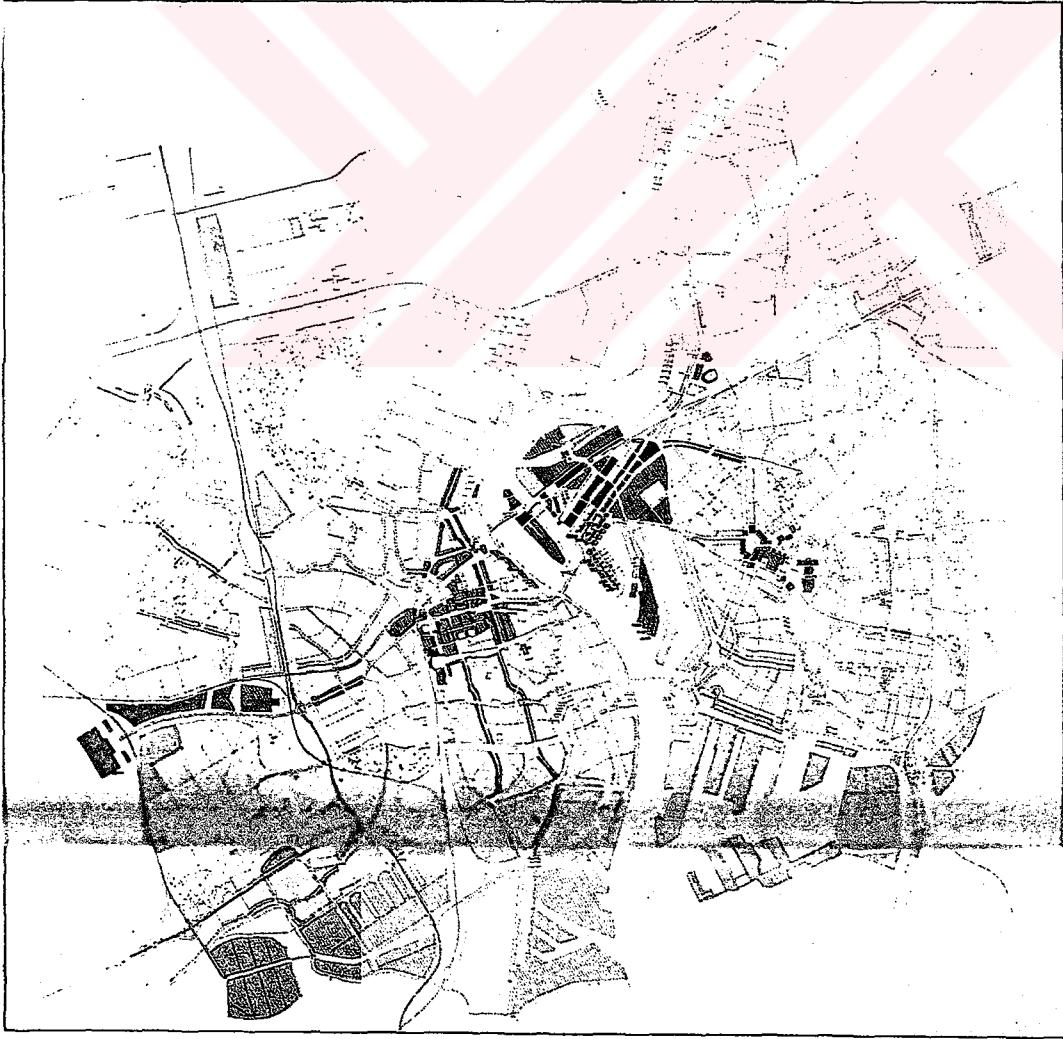
Nehrin güney kenarını kaplayan ve şimdiki merkez olan 19.yy. liman alanı tüm amaç ve hedefler açısından fonksiyonunu kaybetmiştir. Kop van Zuid'in konumlandığı alanda yer alan Wilhelminapier bölgesi şehir merkezini algılayan bir konuma sahiptir.

Nehir kenarındaki bu çekici bölge, şehir merkezine yakınlığı dolayısıyla da mükemmel olanaklar önerir. Wilhelminapier de hızla yükselen binalar mevcut şehir formuna yeni eklemeler yapmakta ve nehrin iki yanında kaliteli mekanlar yaratmaktadır.

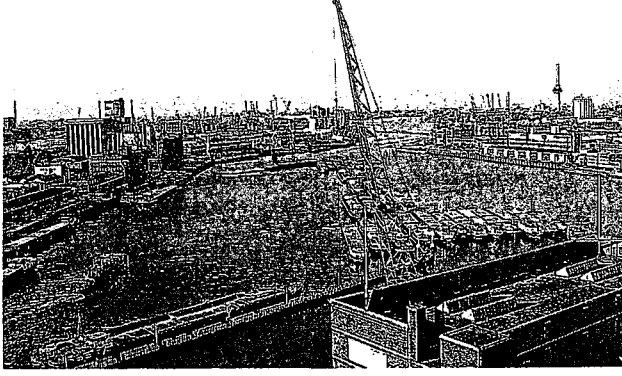
Kop van Zuid'de ki uzun rıhtım öncelikle Rotterdam limanının büyümesini sağlar. Liman 16.yy.da gemiler için hiç uygun olmayan sığ bir alanda kurulmuştur. Wilhelminapier Hollanda-Amerika seferi yapan gemilerin varış noktası olması özelliği ile tanınmıştır. Avrupanın her yerinde sayısız göçmeni



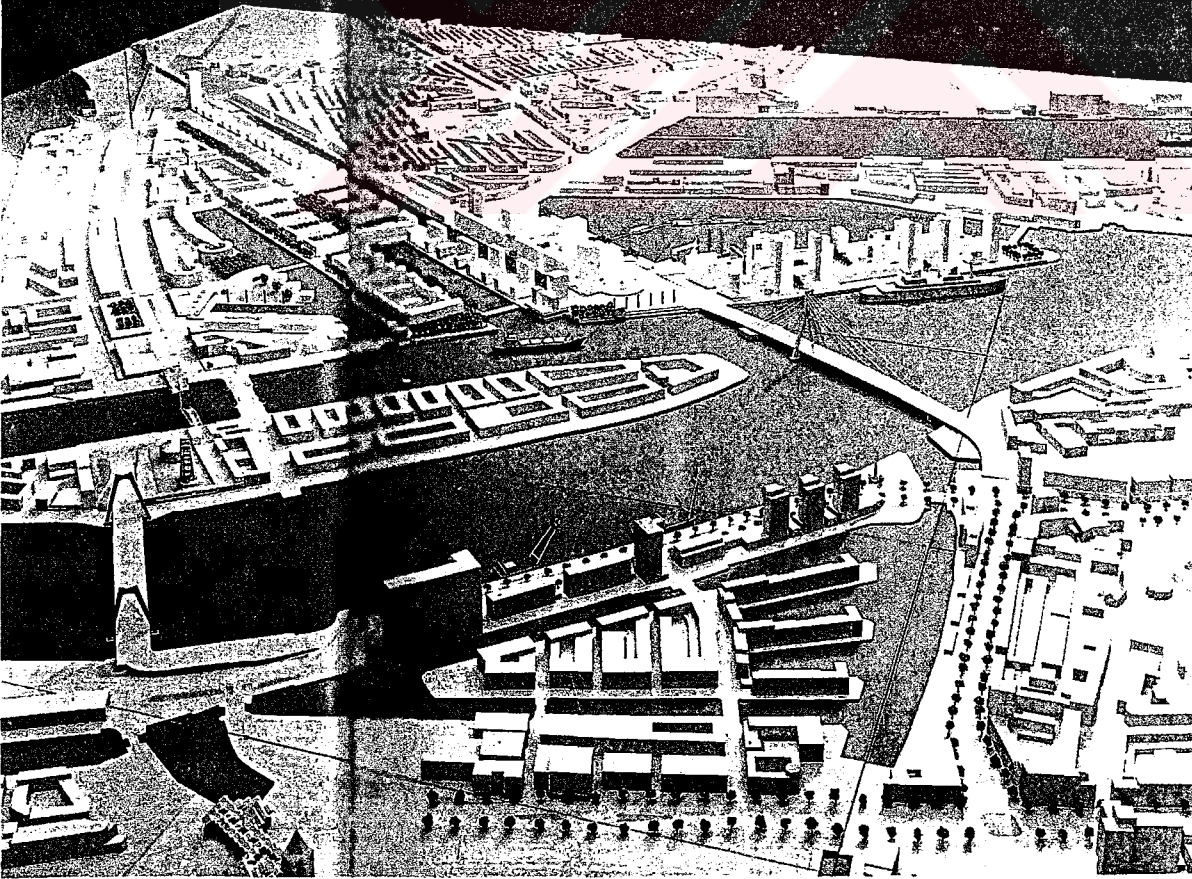
Resim: 21 Rotterdam Haritası
(19.yy sonu)



Resim: 22 Kop Van Zuid Yerieşim Alanı (Rotterdam)



Resim: 23 Kop Von Zuid Görünüü
(Rotterdam)



Resim: 24 Kop Van Zuid Projesi (Rotterdam)

bu yolla Yeni Dünya'ya hareket etmekteydi. Daha sonraları büyük yolcu gemileri buraya yanaşmaya başlamıştır. Elverişli durumu ve eşsiz konumu ile bölge girişimcilerin dikkatini çekmiştir.

Bölgede ki birkaç eski depo binası, yönetim odası, yolcu terminali aynen korunmuştur. Çünkü mimari açıdan büyüleyici olan binalar iskeleyle eşsiz bir hava vermekte ve bunların rekreasyonel ve kültürel amaçla kullanımını olanaklı kılmaktadır. Otel, restaurant, müze ve diğer şehirselle kullanımlar, yürüme promenadları ve Maas ve Rijnhaven nehirleri boyunca teraslar planda yer almaktadır. Ziyaretçiler bu alanlardan kıyıdaki gemileri de izleyerek nehir ötesinde ki Rijnhaven'deki olağanüstü manzaradan hoşlanabilirler. Ayrıca kaliteli büro blokları, konutları çekici mimari ve kentsel donatılar nehir önünde yer alarak bölgede farklı bir iklim oluşmasında sağlamışlardır.

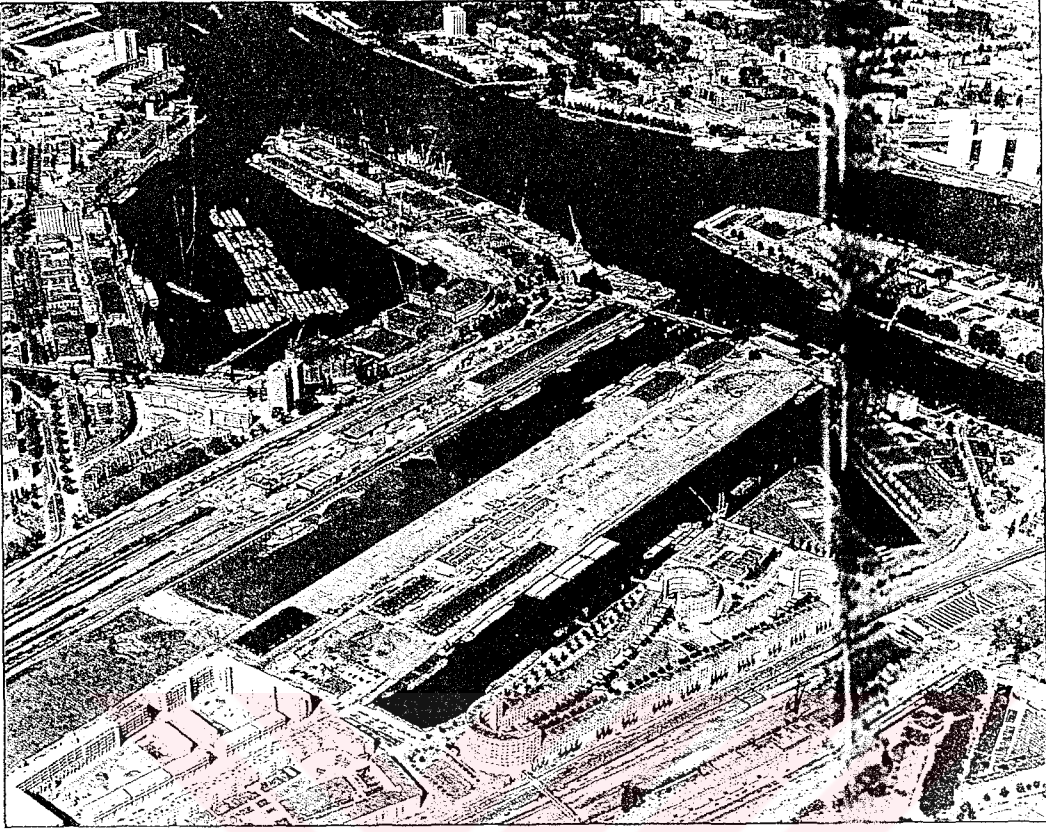
Bölgeyi sınırlayan Binnenhaven ve Spoorweghaven de konut ve rekreasyon amaçlarına uygundur. Kıyı evleri ise eski limanın çekiciliğini desteklemektedir. Bu alanda ki yapılaşma hem düşük gelirliilere hemde orta ve yüksek gelirliilere hizmet etmektedir. Çevredeki koşullar da bölgeye bahçeşehir karakteri vermekte ve kaliteli ve sağlıklı bir yaşam sunmaktadır.

2.3.1.1. Planlama Modeli:

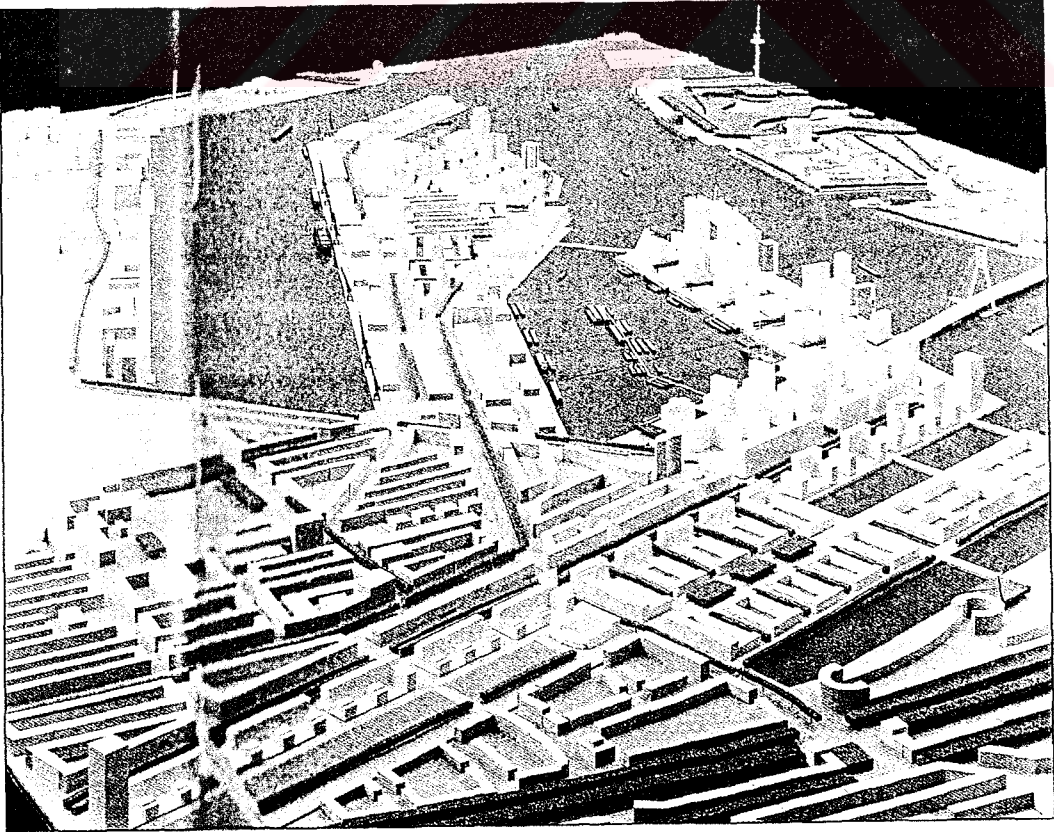
Kop van Zuid planlama alanı yaklaşık 125 hektar alanı kaplamakta ve genel olarak iki sektörden oluşmaktadır. Toplam da 6500 konutluk alan ve 325.000 m² ofis alanı mevcuttur. Wilhelminapier için özel hazırlanan program ise 1000 konut ve 210.000 m² ofis alanı, 45.000 m² rekreasyon alanı ve park alanıyla beraber şehir gelişme alanı ve 30.000 m² iş alanı ve park alanıyla beraber şehir Kop van Zuid'e bağladığı yerde geniş kare bir meydan planlanmıştır. Gelecekte hiçbir yerde bina yükseklikleri 8 katdan az değildir. Hedeflenen konut geliştirme formu ile 20-25 katlı kütle bina sistemi baz alınmıştır.

Ulaşım açısından ekstra metro istasyonu, kamu taşımacılığı işinde hız ve güvenliği sağlayan yol, bölgenin açılmasını ve güneyde ki otoyollarla bağlantısını sağlayacaktır. Kop van Zuid bu sayede şehrin güney aksında konumlanacaktır.

Planlanan alanda binaların %50'sinin kamu binaları olduğu ve piyasaya açılacağı diğer %50'sinin ise sosyal konut olması düşünülmüştür.



Resim: 25 Kop Van Zuid Bölgesi (Rotterdam)



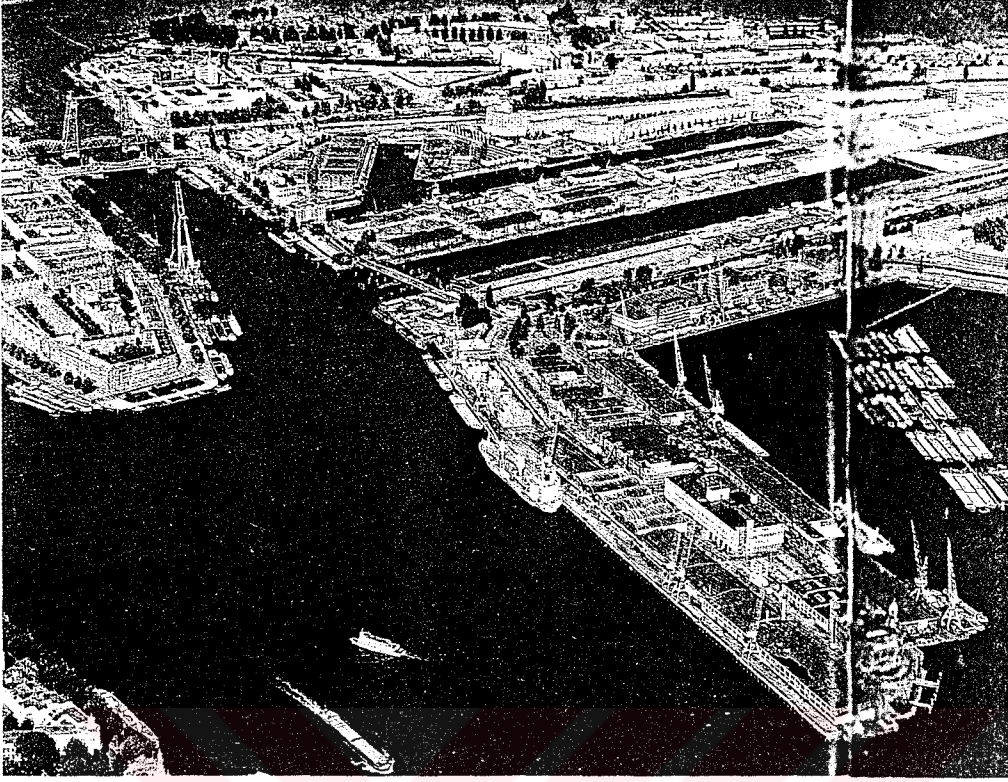
Resim: 26 Kop Von Zuid Modeli (Rotterdam)

2.3.2. HOLLANDA'DA UYGULANAN SİSTEM

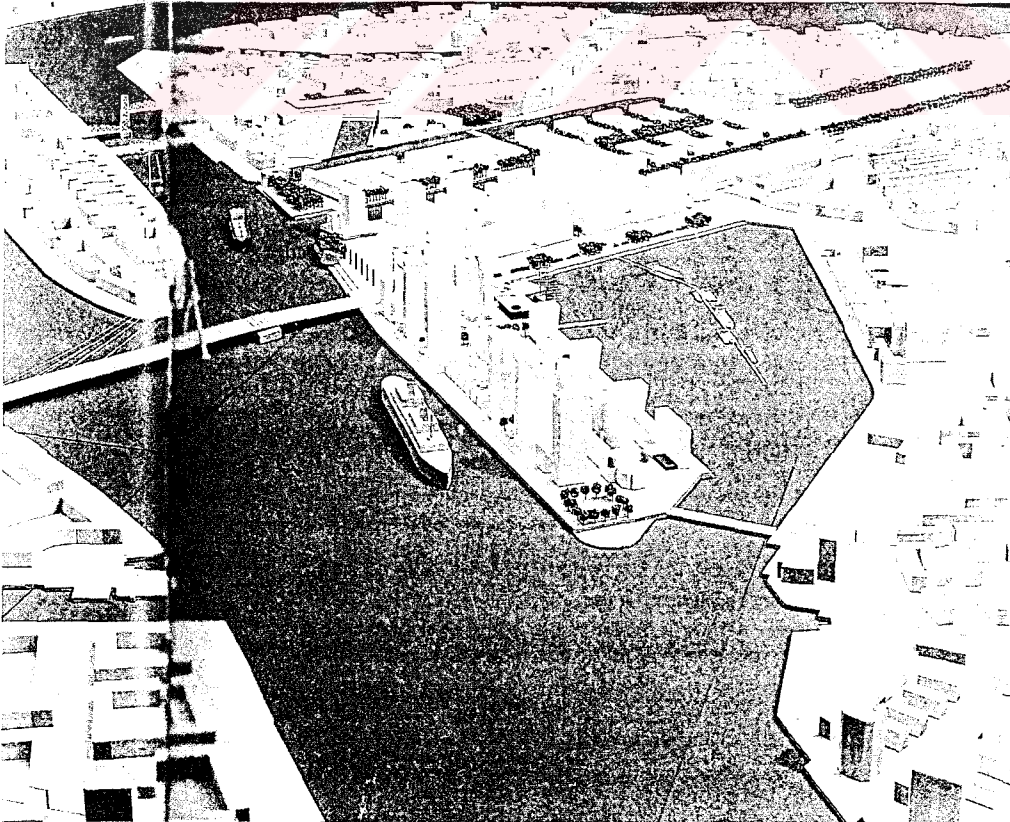
Hollanda'da yapılan uygulamalarda merkezi yönetim, yerel yönetim ve özel teşebbüs ortak çalışması görülmektedir. Ancak bu aşamada orjinal bir developer devreye girmez. Plan belediye tarafından geliştirilmiş ve tecrübeli bir girişim geliştirme şirketi tarafından da fizibilite çalışmaları yapılmıştır. Diğer ülkelerde ki örneklerle tek fark kamu ile özel teşebbüsü birleştiren bir kurumun bulunmamasıdır.

Kamunun işin içine girdiği tüm projelerde olduğu gibi kamu yararı gözetilmekde ancak kâr amacına da hizmet edecek tesislere yer verilmektedir. Bölgenin konumuna göre plan içinde kültürel turistik ve rekreatif tesisler de yer alır. Uygulanan kent yenileme ve yeniden geliştime projesinde bazı birimlerin işlev değiştirerek korunmasına da imkan sağlanabilmektedir.

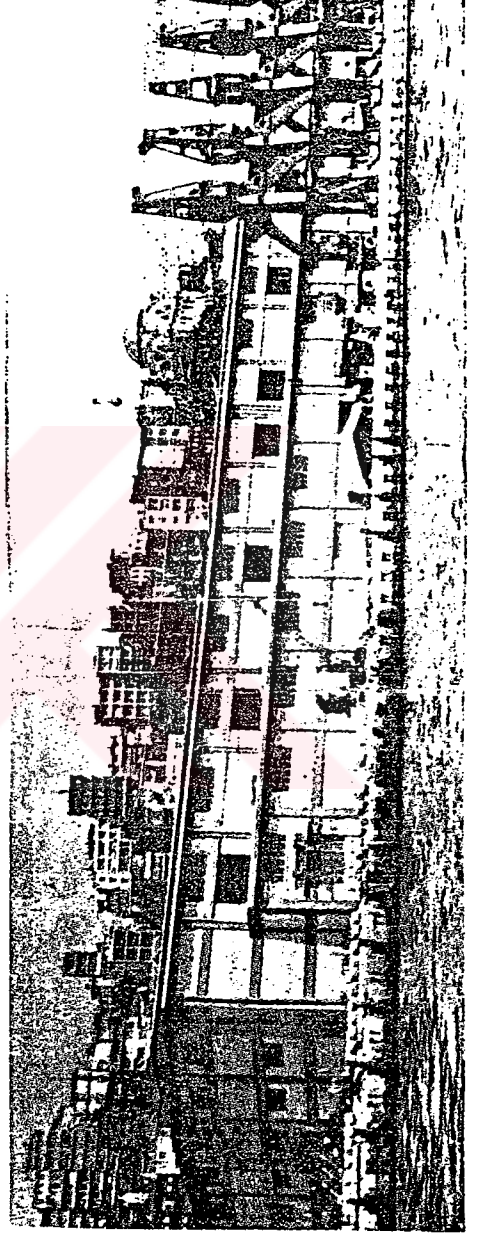




Resim: 27 Wilhelminapier Bölgesi (Rotterdam)



Redim: 28 Wilhelminapier Yeniden Geliştirme Planı (Rotterdam)



Resim: 31 İstanbul Salıpazarı Depolama Alanı

BÖLÜM 3.

TÜRKİYE'DEN ÖRNEKLER

3.1. SALI PAZARI LİMAN SAHASININ DÜZENLENMESİ

3.1.1. Planlama Modeli:

Ülkemizde yapılmış olan yeniden yapılanma çalışmalarının örneklerinden biri İstanbul Salıpazarı'nda Türkiye Denizcilik İşletmeleri Müdürlüğüne ait olan Salıpazarı Liman Sahasıdır.

Şimdilik sadece proje aşamasında olan bu girişimde ise, Boğaz'ın kıyısında, Galata Köprüsü ile Dolmabahçe gibi iki büyük tarihi anıt arasında ve İstanbul'un en güzel köşelerinden birinde yer alan, şu anda atıl ve köhnemiş durumda bulunan bu alanda turistik bir tesisin kurulması düşünülürken aynı zamanda, çevreye ve çevre mimarisine uygun, bölge halkına hizmet verecek bir proje olması hedeflenmiştir.(66)

Tamamı Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin (TDİ) mülkü olan alan içinde TDİ Genel Müdürlüğü, Yolcu Salonu, Gümrük, Liman Lokantası, Kılavuzluk İstasyonu, Eski Salıpazarı Limanı, Denizyolları İşletme Binası, Liman İşletmeleri ve TDİ'nin dükkanları yer almaktadır.

Geçen yüzyılın ortalarından itibaren düzenli olarak liman hizmetlerinin görüldüğü Salıpazarı geçmiş dönemlerin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde inşa edilmiş ambarlarla doludur. Bu ambarlar ve Yolcu salonuna dek uzanan diğer yapılar belirli bir düzen içinde olmalarına rağmen bugünün ihtiyaçlarına cevap verememektedir. 2000'li yılların İstanbul'una yaraşır bir estetik kaliteden yoksun olan yapılar artık işlevsel olarak da elverişsiz hale gelmiş durumdadır. Böylece bölgede modern çağın ihtiyaçlarına cevap verecek tesislerin inşasına karar verilmiştir.(67)

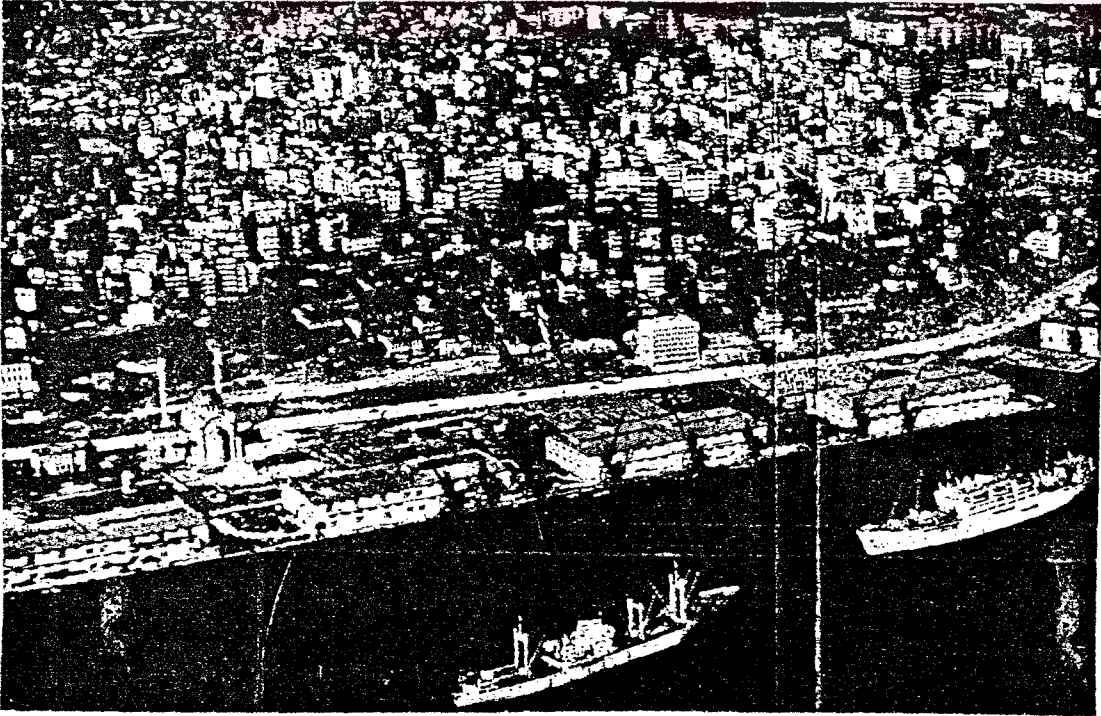
Mevcut Salıpazarı Liman Alanı'nda yer alan 1120 m uzunluğunda ki sahil şeridinde ve 101.420 m² lik sahada İstanbul Yolcu Limanı, Terminal Yapıları, İş Merkezleri, Oteller, Alışveriş Merkezleri, Eğlence Merkezleri kompleksi oluşturulması planlanmıştır. Verilen teklif uyarınca bu merkezlerin özellikleri şu şekilde olacaktır.

(66) İstanbul Liman İşletmeleri, (1991), İGB - Koray - STFA - GAMA Konsorsiyumu, Salıpazarı Yolcu Liman Kompleksi Teklifi Ön Değerlendirme Raporu , ss: 1

(67) (1991), TDİ'nin Salıpazarı Projesi; Dünya Çapında Bir Kompleks , DENİZİN SESİ, s:91, ss:10-11



Resim: 29 İstanbul Salıpazarı Bölgesi



Resim: 30 İstanbul Salıpazarı Görünüşü

Ticari Bürolar: Üç adet büro blokundan oluşan 52.300 m² brüt inşaat alanı ile bir prestij büroları bölümü olacaktır. Bu önemli proje bölümü mahalli ve uluslararası firmalar için ultra-modern büro imkanları sunacak aynı zamanda Avrupa için gelişen ticaret ve endüstri merkezi olacaktır.

Alışveriş Kompleksi: 37.000 m² lik büyük perakende alışveriş kompleksi olarak özel mağazaları, butikleri, büyük mağazaları, gıda satan birimleri, eğlence ve rekreasyon merkezleri ile halkın ve turistlerin artan ve çeşitlenen gereksinimlerini karşılayacaktır. Bu kompleksin bina biçimi Türk mimari karkterinde, Kapalıçarşı atmosferini yeniden yaratır özellikte olacaktır.

Oteller: Tamamı boğazı gören, 1134 odası ile iki adet beş yıldızlı otele olacaktır. Sunulan hizmet standardı kalite ve dizayn özellikleri ile İstanbul'un önde gelen bir iş ve turizm merkezi olma vasfını renklendirecektir.

İkamet ve Servis Apartmanları: Kullanıcıları için seçilmiş bir bölgede yaşama kalitesi yüksek konut grubu olacaktır.

Otopark Alanları: Diğer proje bölümlerinin desteğinde hizmet verecek 3600 araç kapasiteli ve projenin çeşitli bölümlerine uygun gelecek alan tesisleri ile hizmet verecek tarzda tertip edilecektir.

Tüm bu birimler deniz yoluyla gelecek yolcuların konaklama, alışveriş ve diğer ihtiyaçlarını karşılayacağı gibi büro hizmetlerinden yararlanmak üzere gelişmiş olan iş adamlarının da aynı tür ihtiyaçlarını karşılayacaktır.

Projenin amaçlarından biri de tarihi alan içinde kritik bir kütle yaratmaktır. Bu kütle inşaat alanının kıyı bölümünde yer alacak olan perakende alışveriş merkezi olacaktır. Borsayı, finans, sigorta ve denzcilik kurumlarını hedef alan modern büro alanları iş saatlerinde bölgeye ayrı bir hareket getirecektir. Bir otel servisine eşit hizmet verecek apartmanlar uzun süre kalacak olanlar için büro olarak da hizmet verecektir.

Planlanan birimlerden anlaşılacağı gibi ana hedef, yolcu limanı fonksiyonunu tamamlayıcı bir entegre perakende alışveriş, ticari büro ve oteller projesi geliştirmeyi sağlarken aynı zamanda çevredeki tarihi yapılar tabiat ve kültür varlıklarıyla da uyumaktır.(68)

3.1.2. Organizasyon:

Türkiye Liman İşletmeleri Genel Müdürlüğüne yapılan teklifin sahibi bir konsorsiyumdur. Bu konsorsiyom Malezya, Singapur orijinli IGB firmalar grubu



Resim: 32 Salıpazarı Liman Projesi

ile Türkiye'de faaliyet gösteren Koray Yapı Endüstri ve Ticaret A.Ş., STFA Temel Kazıkları İnşaat A.Ş., GAMA Endüstri Tesis İmalat ve Montaj A.Ş. firmalarından oluşmaktadır. Türk firmalar kendi branşlarında inşaatın yapımını yüklenirken yabancı firma da projelendirme ve sermaye sağlanması konusunu yüklenecektir. IGB grubu proje yönetimine aday olmakta ve konsorsiyumun diğer üyeleri mahalli taahhüt grupları rolünü üstlenmektedir. IGB grubu imarı ve diğer ihtisas mühendisliği hizmetlerini yurt dışı ve yurt içi lokal firmaları müşavir olarak kullanmak suretiyle yaptırmayı düşünmektedir. Bunların içinde örneğin mimarlık konsepti için Malezyalı Mimarlık firması ile, emlak pazarlaması için İngiltere'den emlak pazarlama firması ile işbirliği yapacağını belirtmektedir.

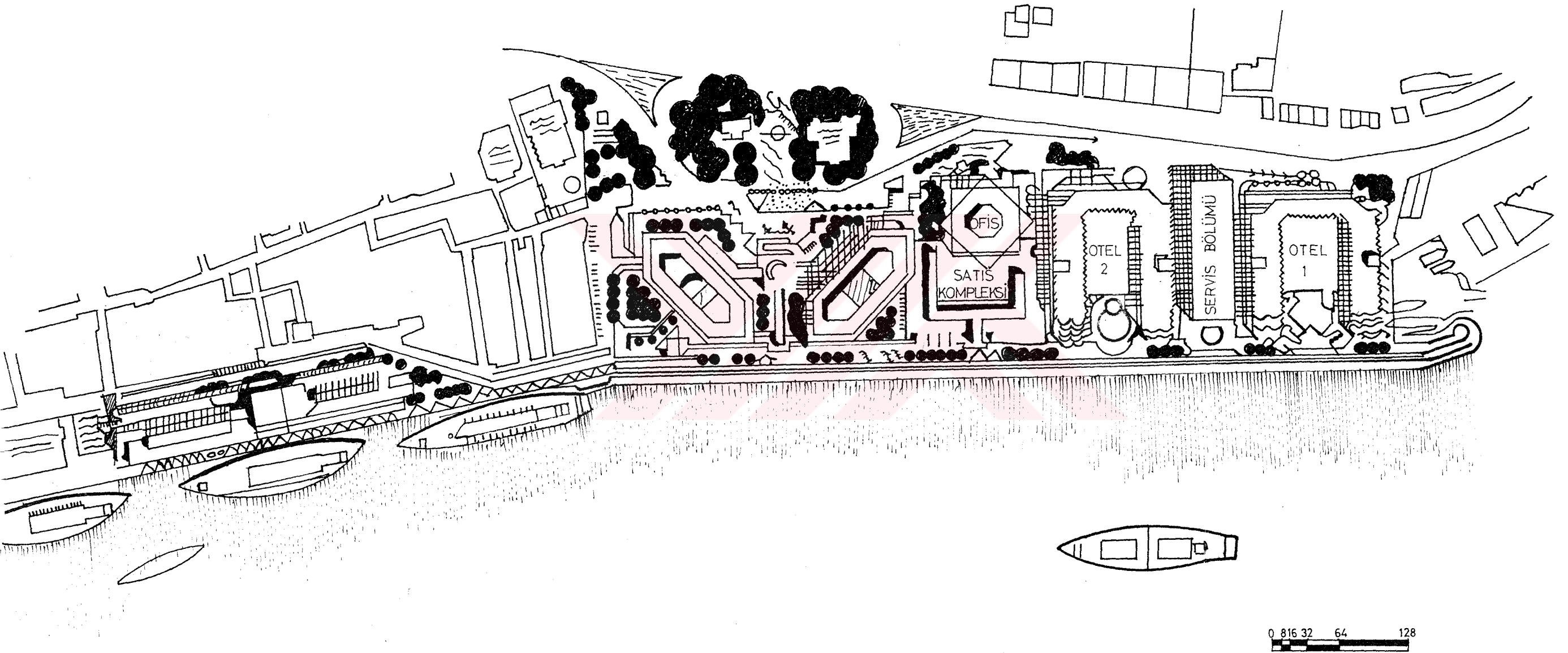
Bunun dışında yapıların işlevlerine göre işletme firmaları kuracakları ve bu firmaları genelde IGB'nin bağlantıları sayesinde oluşturacakları anlaşılmaktadır. Bu kapsamda IGB'nin Japon Tokyo grubundan Pan Pasific Hotels işletme firması Hyatt ya da Shangrila Hotels işletme firmaları ABD'de Californian Market'in sahibi Morse ailesi gibi firmalarla ilişki kurabileceği belirtilmiştir.

Projenin yap-işlet-devret modeli ile yürütülmesi planlanmıştır, ancak konsorsiyum devretme konusunda henüz bir zaman belirleyememiştir.(69)

3.1.3. Finansman:

Projenin finansmanın da ilk etapta ortaya konulan sermayenin toplam proje maliyetinin %20'si olacağı tahmin edilmektedir. Bu hesaplamalarda teklifin verildiği 1990 yılı fiyatları baz alınmış ve projenin gerçekleşmesi sürecinde görülecek fiyat artışları için eskalasyon uygulanmıştır. Finansmana katılacak bankalar, yabancı olup kredi miktarlarının hangi şartlarda sağlanabileceği ile ilgili bir açıklama getirmemişlerdir. Bu bankalar Malezya, İngiliz ve Hong Kong bankalarıdır. Alınacak ana ve tali kredilerle I.etap için 280 milyon dolar nakit sağlanacaktır.

I.etap tesisleri işletmeye açılacak buradan nakit akımı sağlanacak ve II. etap için de ayrıca 77 milyon dolar kredi alınacaktır. İşletmeye geçildikten sonraki iki yılda kredilerin ana para ödemeleri sözkonusu değildir. I. etap beş yıl ve ikinci etap ise sekiz yıl içinde tamamlanacaktır. Geri ödeme programı ise 2 yılı geri ödemesiz 10 yıldır.



SALIPAZARI LİMAN KOMPLEKSİ GELİŞTİRME PROJESİ
GENEL DURUM PLANI

Toplam iki etap boyunca proje maliyeti

	I.ETAP	II.ETAP	TOPLAM (BİN ABD)
DİREKT PROJE MALİYETİ	318 899	133 516	452 445
İNŞAAT SIRASINDA ÖDE- NECEK FAİZLER	29 563	10 175	39 738
TOPLAM PROJE MALİYETİ	348 462	143 691	492 153

Alınan 70 milyon tali kredi I. etap a aittir, geri ödemesi ise ortaklarca kâr paylarından yapılacaktır. İşletme gelirleri yatırımcıların bizzat işlettikleri tesislerin verilerine ve İstanbul'da ki kira değerlerine dayandırılmıştır. Aynı şekilde işletme giderleri de kalemleri belirlenip güncel fiyatlara dayandırılarak hesaplanmış ve kâr da bu değerlere göre belirlenmiştir.

Bunun dışında konsorsiyum finansal açıdan minimumdan hiçe kadar sorumluluk alacak şekilde yap-işlet-devret modeli çevresinde Türkiye Denizcilik İşletmemeri ile ortak olarak çalışıp, kurumun projenin getirdiği imkanlardan yararlanması da fikir olarak ortaya atılmıştır.(70)

3.1.4. Projenin Olumsuz Yönleri:

Konsorsiyumun vermiş olduğu teklif bazı nedenlerden dolayı Denizcilik İşletmeleri tarafından zayıf bulunmuş ve üzerinde yeniden düşünülmesi için görüşbirliğine varılmıştır.

Bu nedenlerden biri mimari konsepttir. Planlanacak alanda önerilen işlevler TDİ'nin düşüncelerini tam olarak yansıtmamaktadır. Rant tesislerinin yanı sıra su oyunlarının yeraldığı eğlence merkezlerinin planlanması istenmektedir. Ayrıca tüm binaların mimarisinin çevrenin tarihi dokusuna uygun olması amaçlanmalıdır.

Yapılan hesaplamalarda alınan kredilerin ödenmesinin teklifte öngörüldüğü gibi sorunsuz olması söz konusu olmamaktadır. Alınan kredilerin faizi ile birlikte geri ödemesinde, işletmeye açılan birimlerden elde edilen gelirin yeterli olmayacağı ve finansal analizlerin eksik olduğu gözlenmiştir. KDV

oranları ve işletme devresindeki amortismanlarla ilgili bir öngörü hesaba katılmamıştır. Bu hesaplar neticesinde Yap-İşlet-Devret modelinin Devret kısmının beklenenden uzun gerçekleşeceği ortadadır.

Mimari konseptin dışında yerseçimi kararları da ranta tabi olamamıştır. Örneğin denizin derinliği ve mevcut yerleşim verilir dikkate alındığında terminal ve rıhtım yapılarının Salıpazarı kesiminde yer alması istenmektedir. İnşaat emsalinde de öngörülenin ötesine ulaşan çözümlerden kaçınılması uygun görülmektedir. Böylece kent silüetine olumsuz etkiler önlenmiş olacaktır.

3.2. ATAÖY TURİZM TESİSLERİ

3.2.1. Planlama Modeli:

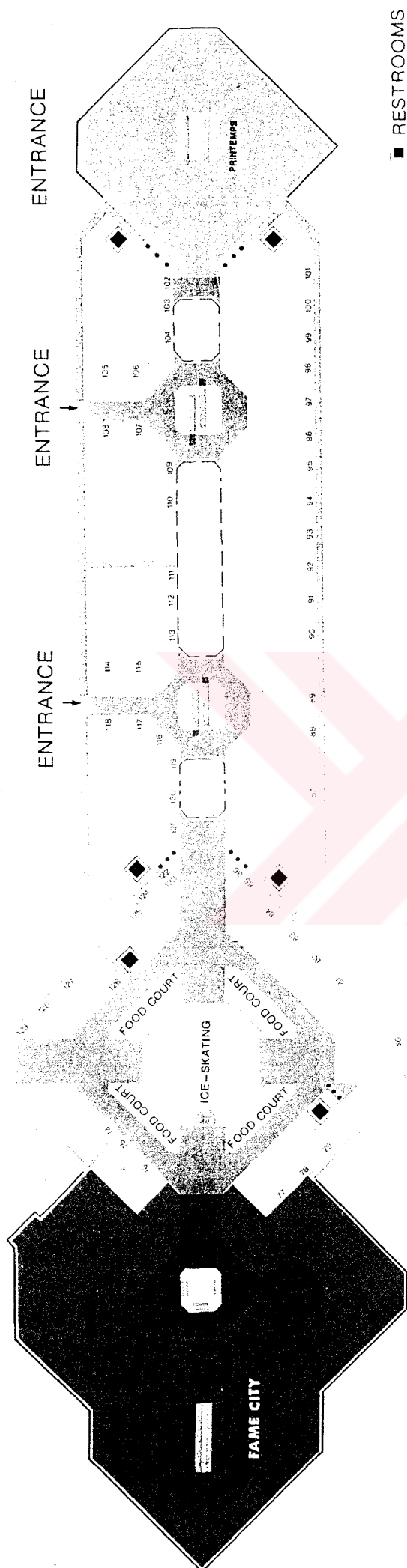
Turizm günümüzde pek çok ülkenin gelir kaynağı durumundadır. Turizm sektörünün ihtiyacı ise, insanların kitle halinde kolay ve rahat ulaşımı, temiz ve belirli konforlu tesislerde konaklamaları, değişik şeyler yiyip içmeleri, doğa ve tarih değerlerini görmeleri, düzenli temiz ve güvenli ortamlarda dolaşabilmeleri olarak özetlenebilir. Bu nedenle turizmden sürekli ve giderek artan oranda gelir elde etmeyi planlayan ülkeler bu ihtiyaçları sağlayacak şekilde ülkelerinin doğal ve tarihi kaynaklarını değerlendirmeleri ulaşım, konaklama, yeme, içme, alışveriş tesislerini gerekli ve diğer hizmet ve organizasyonlarını sağlamaları gerekmektedir.

Ataköy turizm tesisleri tüm bu özellikler dikkate alınarak planlanmış ve uygulamaya geçilmiştir. Etaplar halinde yapımına başlanan tesis, Ataköy Turizm Tesisleri Anonim Şirketi tarafından inşaa edilmektedir. 170.000 m²'lik arazi 49 yıllığına Emlak Bankası'ndan kiralanmıştır. Sahilde yapılan dolgu ile elde edilen ve alana yayılan tesis, alışveriş merkezi, marina, otel alanları, yiyecek-içecek bölümleri ve eğlence merkezlerinden oluşmaktadır.

Alışveriş Merkezi (Galleria): Projelerden ilki olan Galleria 80.000 m² lik kapalı alanda yer almaktadır. İçinde çeşitli alışveriş yerleri, yiyecek-içecek, buz pateni, büyük eğlence merkezi ve diğer rekreasyon kolaylıkları bulunmaktadır. bunun yanında 40.000 m² lik 2000 araç kapasiteli kapalı otoparkı da alışveriş merkezi ile düşünülmüş ve inşaa edilerek hizmete açılmıştır. 1986 yılında başlayan inşaat 18 ayda tamamlanmıştır. Böylece Türkiye'de ilk defa ibr alışveriş merkezi turizm tesisi içinde birlikte ele alınmıştır. Tesis içinde ayrıca 1600 m² lik fuar alanı 460 m² lik alanı ve barı ile kokteyl salonu, 50 kişilik seminer salonu ve 400 oturma kapasiteli show-room'u planlanmıştır.

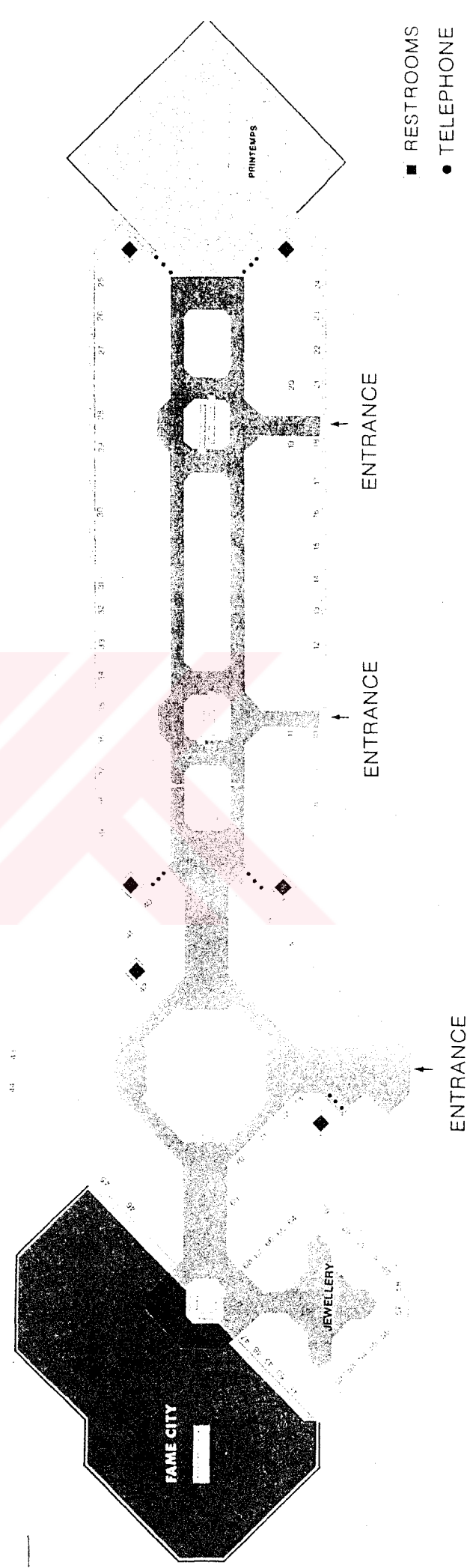


Resim: 34 Ataköy Turizm Tesisleri

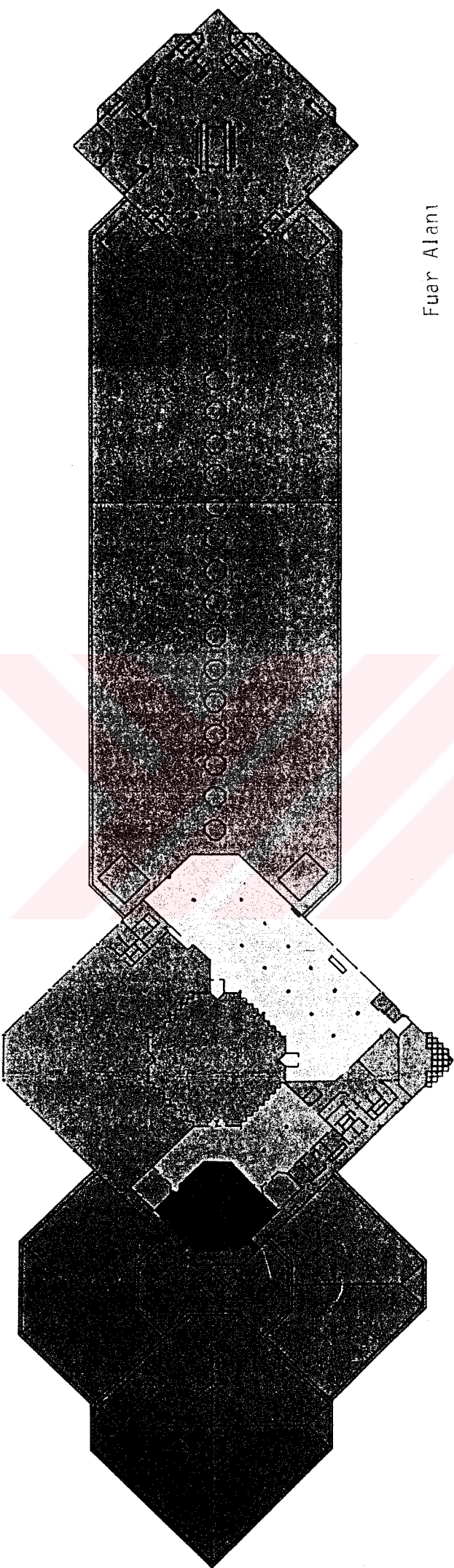


- RESTROOMS
- TELEPHONE

Resim: 35 Galleria Birinci ve İkinci Kat Planı



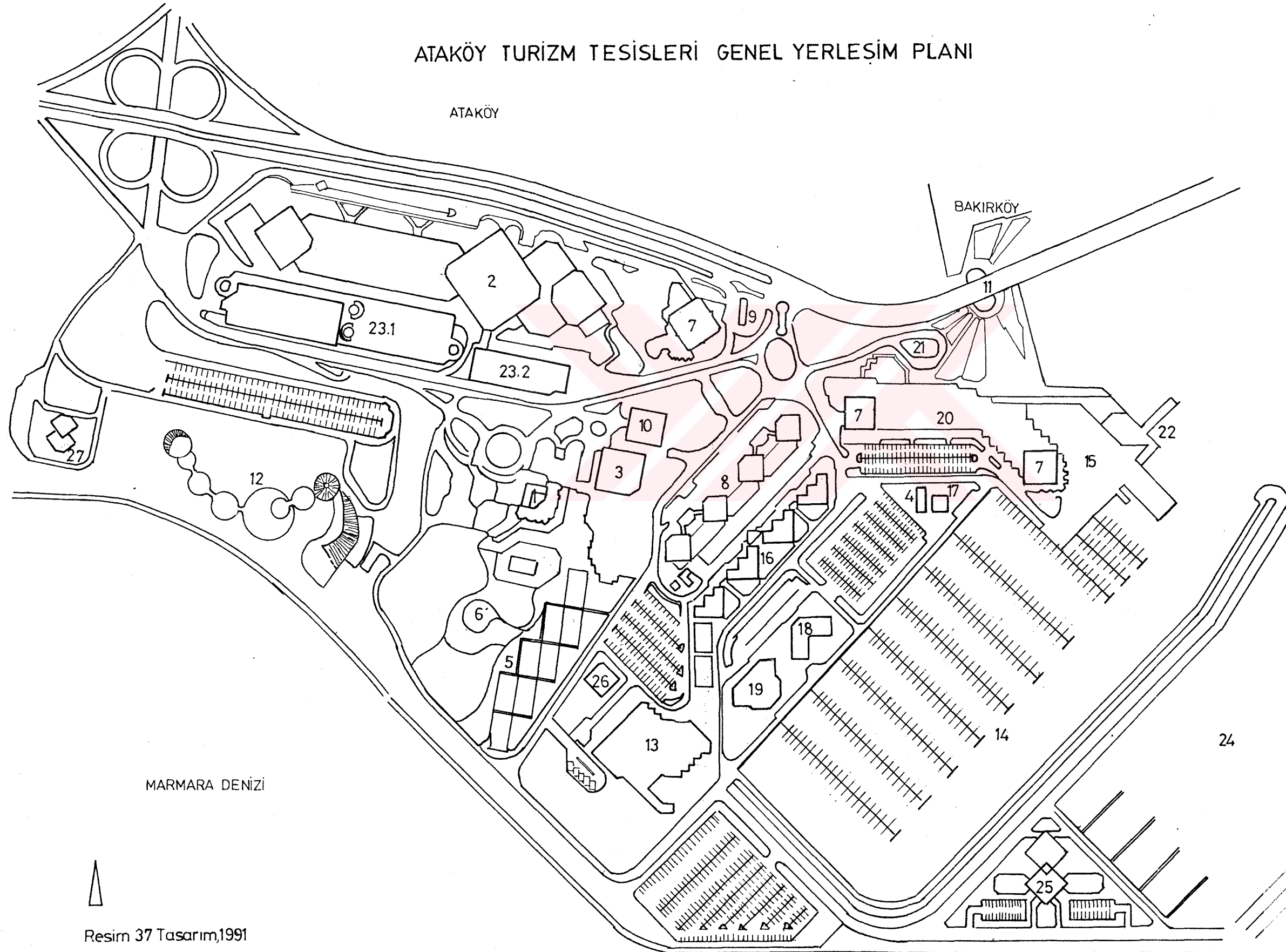
- RESTROOMS
- TELEPHONE



Fuar Alanı
Kokteyl Salonu
Showroom

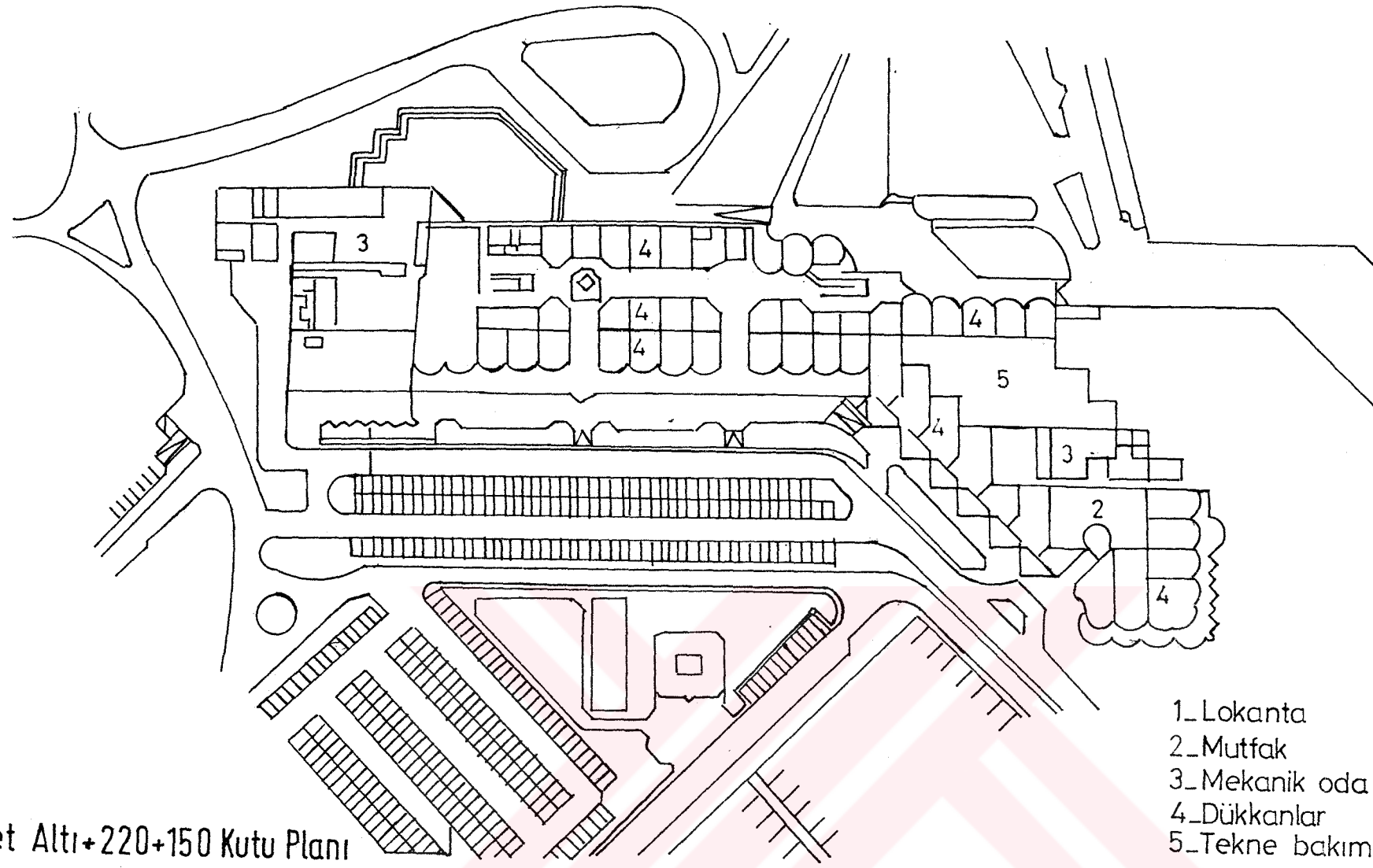
Resim: 36 Galleria Dördüncü Kat Planı

ATAKÖY TURİZM TESİSLERİ GENEL YERLEŞİM PLANI

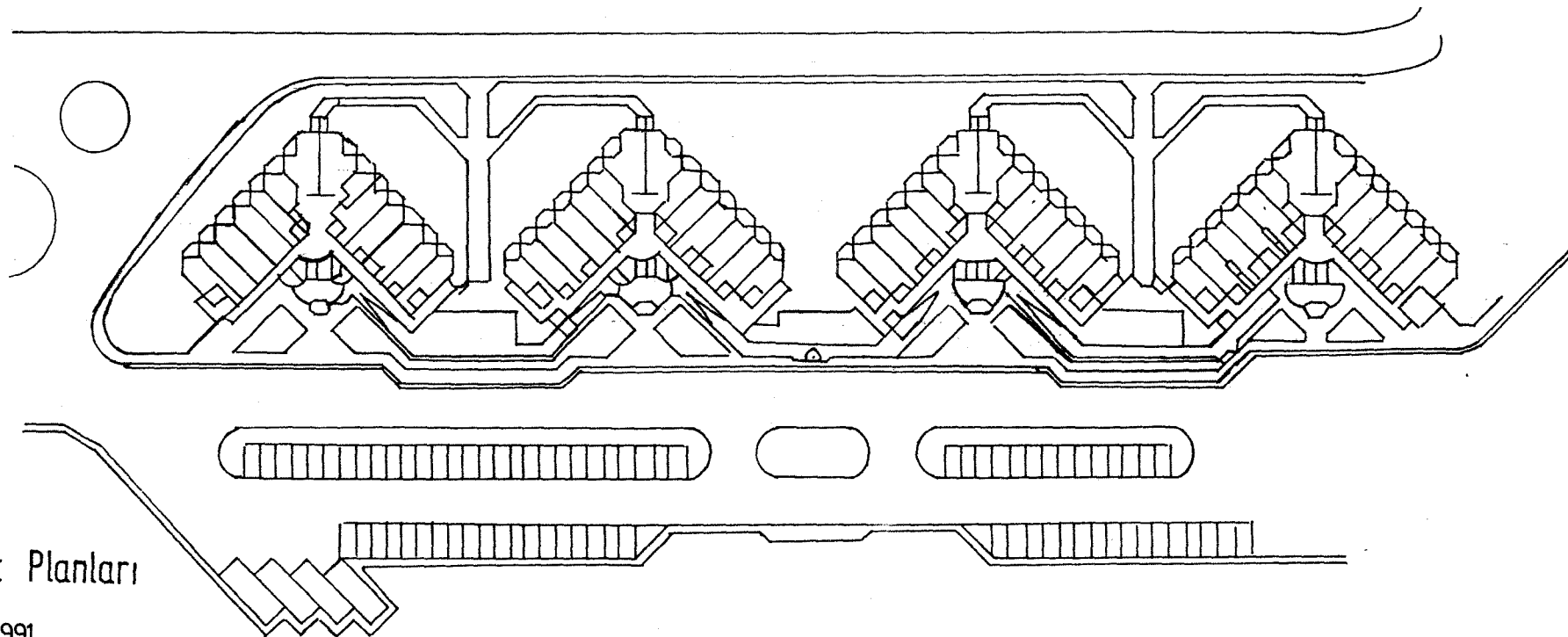


GENEL YERLEŞİM PLANI

1. OTEL
2. ALIŞVERİŞ MERKEZİ
3. SERGİLEME
4. GÜMRÜK
5. SPOR TESİSLERİ
6. BOTANİK BAHCESİ ve HAVUZ
7. LOKANTA
8. APART OTELLER
9. BENZİN İSTASYONU
10. İŞ MERKEZİ - OTEL
11. YAYA ALTI GEÇİDİ
12. PLAJ TESİSLERİ - YÜZME HAVUZU
13. TRİSTİK EĞLENCE MERKEZİ
14. YAT LIMANI
15. YAT ÇEKECEK ve SERVİS ALANI
16. HOLIDAY INN OTELİ
17. İDARE
18. KULÜP BİNASI
19. SAĞLIK SPOR KULUBU
20. YAT LIMANI SET ALTI TESİSLERİ
21. YAT LIMANI SET ÜSTÜ TESİSLERİ
22. DENİZ OTOBUSU İSKELESİ ve YOLCU SALI
- 23.1. OTOPARK ve SÜPERMARKET
- 23.2. OTOPARK ve SINEMA
24. BÜYÜK GEMİ İSKELESİ
25. DENİZ SEYAHAT TERMINAL BİNASI
26. GAZİNO
27. EXPRESS RESTAURANT



Set Altı+220+150 Kutu Planı



HOLIDAY INN OTELİ

Kat Planları

Yat Limanı: İkinci olarak inşaatı tamamlanan marina 1050 tekne kapasitelidir. Yat turizmine önemli katkısı olan bu tesis teknelerin her türlü bakım, ikmal ve onarımını sağlayan sistemleri içinde barındırmaktadır. Ayrıca yat limanına hizmet verecek bir alışveriş ve eğlence merkezi ile sağlık klübü ve yat klübünde inşaa edilmiştir.

Otel: 304 adalı ve beş yıldızlı tasarlanmıştır. İnşaatı halen devam etmektedir. Sahile inen geniş açık alanlarda yüzme havuzu, botanik bahçeleri, çeşitli spor tesisleri yer almaktadır.

Apart Oteller: Toplam 46.800 m² inşaat alanına sahip 4 katlı 4 bloktan oluşan yat otelleridir. Yat turizm hizmet edecek tarzda planlanmıştır.

Setaltı Çarşısı: 9600 m² kapalı alanda düzenlenmiş olan çarşı yat limanı ve denizotobüsü ile gelenlere alışveriş, yeme-içme ve eğlence imkanı sunmaktadır.

Projede ayrıca henüz gerçekleştirilmemiş olan bir kısım lokantalar bir sinema kompleksi, sekiz üniteli bir convension center ve eğlence merkezi öngörülmüştür.

Eğlence Merkezi: 6500 m² inşaat alanı olan eğlence merkezi her yaştaki kullanıcıya hizmet edecektir.

Otel - İş Merkezi - Sergi Alanı: 65.000 m² inşaat alanı kaplayacak bu tesis işyeri, konaklama ve sergileme imkanları ile iç ve dış ticaret aktivitelerine ortam sağlayacaktır.

Ayrıca İstanbul'da, Kumkapı'dan Yeşilköy'e kadar olan yeni sahil düzenlemesi ile halkın yeşil alanlardan ve sahilden kolayca ve çok yönlü olarak yararlanması amaçlanmıştır.

Ulaşım: Şehir merkezine 20 km uzaklıda ki tesis Sirkeci - Florya sahil yolu üzerinde konumlanmıştır. Bostancı, Bakırköy ulaşımını sağlayan deniz otobüsü limanı tesisin içinde yer almaktadır. Atatürk Hava Limanına ise olan 5 km uzaklıkdadır. Planlanan şehir metrosu ise Bakırköy'e gelmekte ve bölgeye ulaşımı da kolaylaştıracaktır.(71)

3.2.2. Organizasyon:

Ataköy Turizm Tesisleri, Ataköy Turizm Tesisleri ve Ticaret A.Ş. tarafından uygulanmakta ve işletilmektedir. Şirket özel bir şirkettir ve önemli iki büyük ortak Emlak Bankası ve Vakıf Bank'dır. Yap-İşlet-Devret modeli ile

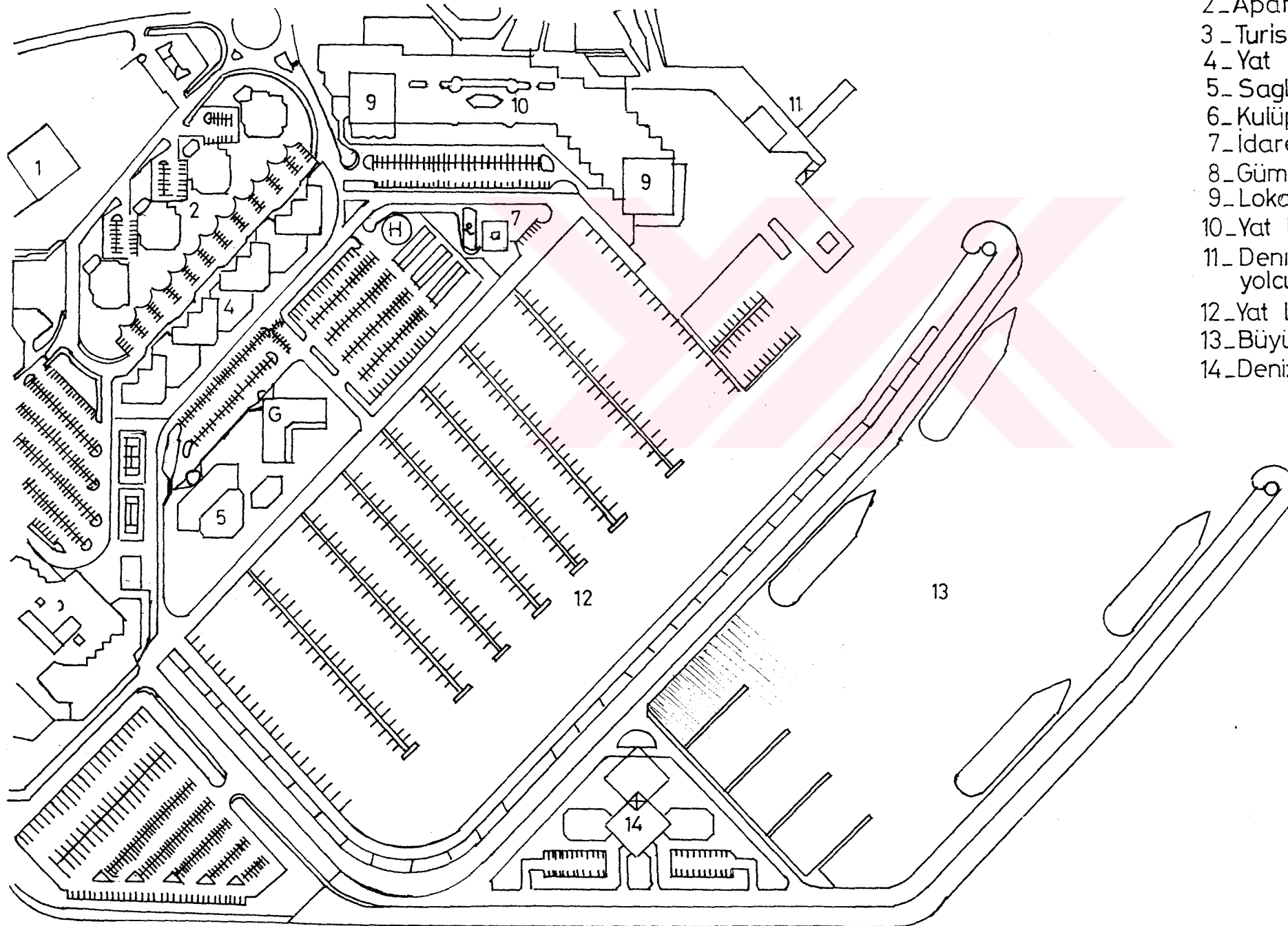
(71) TASARIM, (1991), Bir Mimar Üç Proje: Ataköy Turizm Tesisleri ,

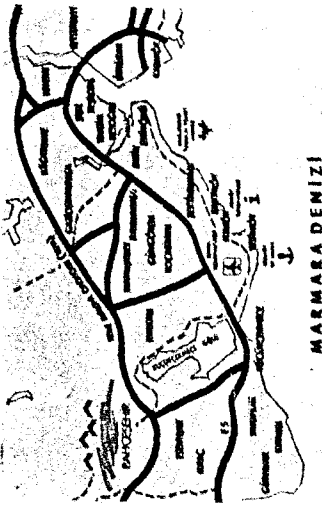
TASARIM, s:13, ss:78-82

④

YAT LİMANI

- 1_İş merkezi - otel
- 2_Apart oteller
- 3_Turistik eğlence merkezi
- 4_Yat otelleri
- 5_Sağlık kulübü
- 6_Kulüp binası
- 7_İdare
- 8_Gümrük binası
- 9_Lokanta
- 10_Yat limanı set altı tesisleri
- 11_Deniz otobüsü iskelesi ve yolcu salonu
- 12_Yat limanı
- 13_Büyük gemi iskelesi
- 14_Deniz seyahat terminal binası





Resim: 42 Bahçeşehir'in
Konum ve Ulaşım Yolu



Resim: 43 Bahçeşehir İmar
Planı



Resim: 41 Bahçeşehir Projesi Sıra Evler

uygulamaya sokulan proje de arazinin bir kısmı 49 yıllığına Emlak Bankasından kiralanmıştır. Alışveriş merkezinin işletilmesi ise 52 yıllığına şirketin denetimine bırakılmıştır. Süre bitince tüm tesis Emlak Bankası'na devredilecektir.

3.2.3. Finansman:

Proje için gerekli sermayenin, %50'si sermaye ile geri kalan %50'si ise kredi alınarak sağlanmıştır. Kredi Emlak Bankası'ndan sağlanmıştır. İşletmelerin devreye girmesi ile elde edilen gelir hem kiranın ödenmesinde hemde kredinin geri ödenmesinde kullanılacaktır.(72)

3.3. BAHÇEŞEHİR KONUT PROJESİ

3.3.1. Planlama Modeli

Proje alanı, İstanbul'un batı yakasında, Büyük ve Küçük Çekmece gölleri arasında konumlanmıştır. İstanbul şehir merkezine 21 km uzaklıktadır. Bölgeye en yakın yerleşmeler; güney batıda Esenyurt ve kuzeybatıda Hoşdere yerleşmeleridir. Arazi güneyde Trakya otoyolu ile sınırlandırılmaktadır. Konumu itibarı ile konut alanı olmaya elverişli, illegal yollarla işgal edilmemiş nadir alanlardan biri olarak seçilmesinde itkili olmuştur. Buna ek olarak Büyük İstanbul Nazım Planında Batı yakasının bu bölgesinde büyük ölçekli ticari ve endüstriyel aktivitelere yer verilmiş olması da, bölgenin seçimini kuvvetlendirmiştir. Son olarak planlama alanının doğusunda düşünülen olimpik köy, uluslararası fuar alanı ve göl kıyısında yer alan üniversite alanı çekici bir bölge yaratacaktır.

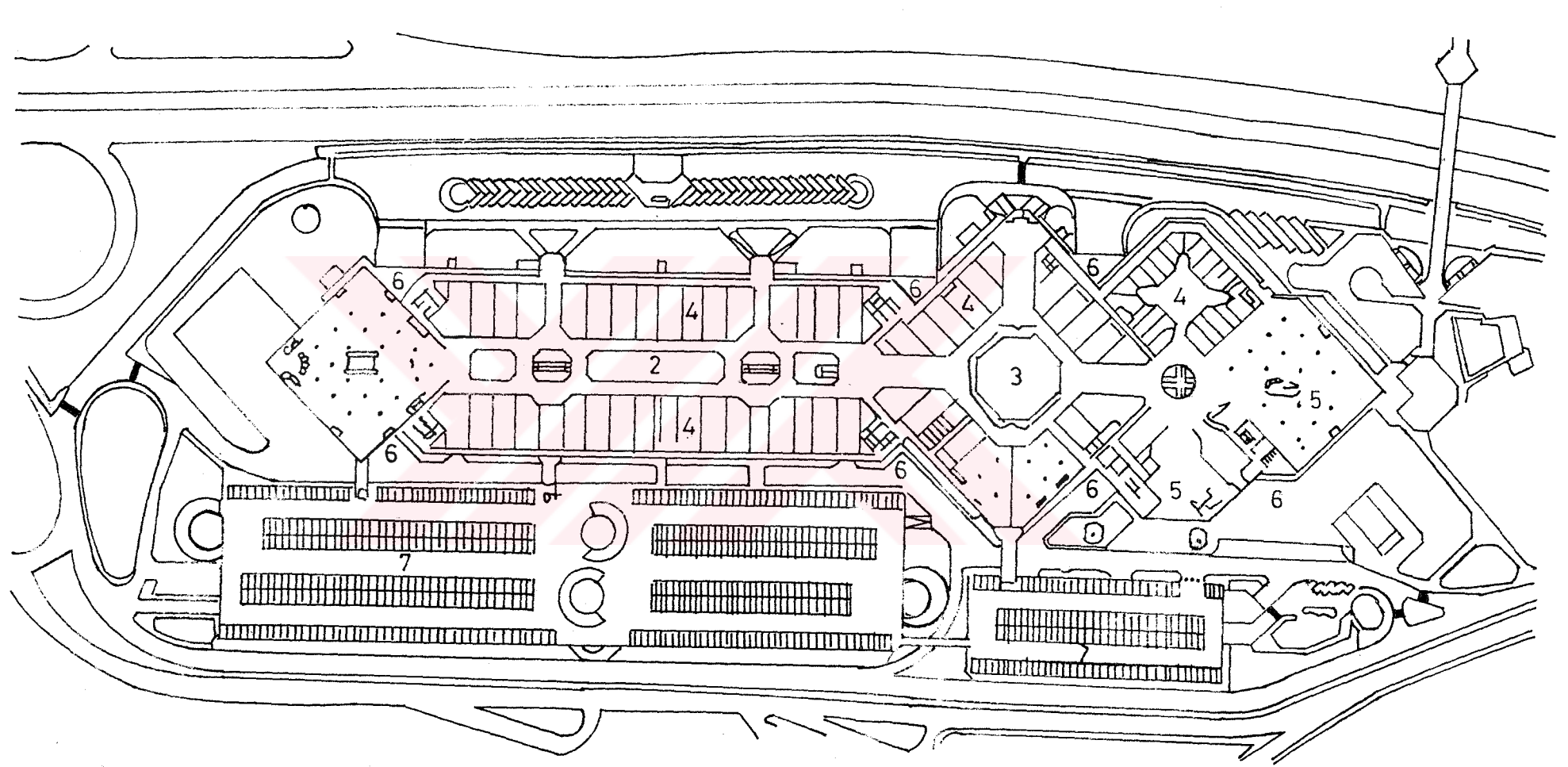
Proje alanının ulaşımı Küçükçekmece gölünün güneyinden geçen E-5 karayolu ve gölün kuzeyinden geçen Trakya otoyolu sayesinde sağlanmaktadır. Bu otoyollardan yapılan bağlantı yolları servis ihtiyacını karşılayacaktır. Proje alanı içinden demiryolu geçmekte ve raylı ulaşım sağlanmaktadır. Metro ve tramvay sistemi ise proje alanının güney doğusunda ki Halkalı Toplu Konut Alanında duraklayacaktır. Bölge ayrıca havalimanına 15 km uzaklıktadır.

(72) TABANLIOĞLU, Hayati, Ataköy Turizm Tesisleri Proje Müdürlüğü, (1992)

(73) Cowiconsult Skaarup Jespersen, Atölye 70, (1986),

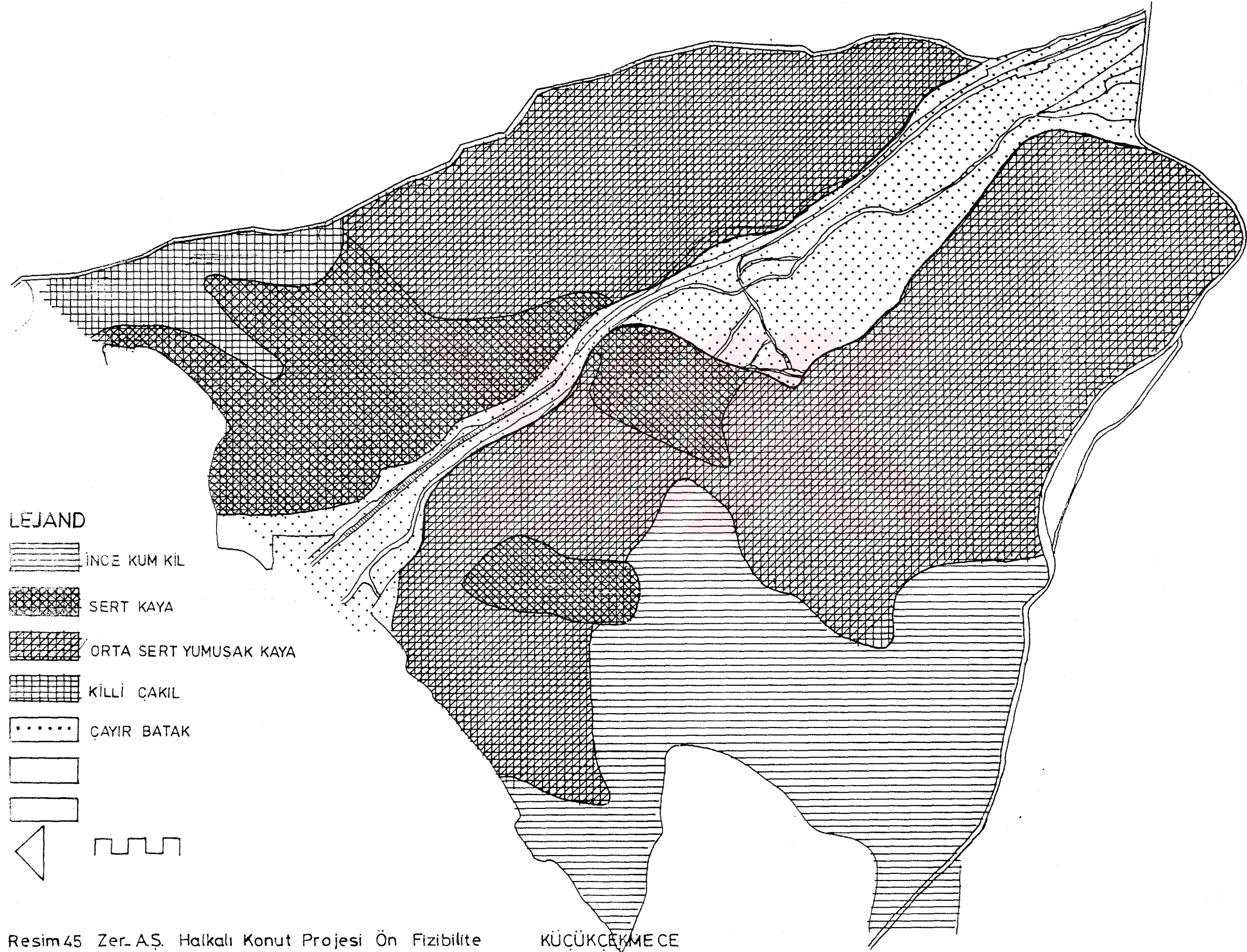
Zer-A.Ş. Halkalı Konut Projesi Ön Fizibilite ve Master Plan , ss:20-26

- 1_Çok katlı mağaza
- 2_Galeri
- 3_Atrium
- 4_Dükkanlar
- 5_Eglence merkezi
- 6_Servis girişleri
- 7_Otopark



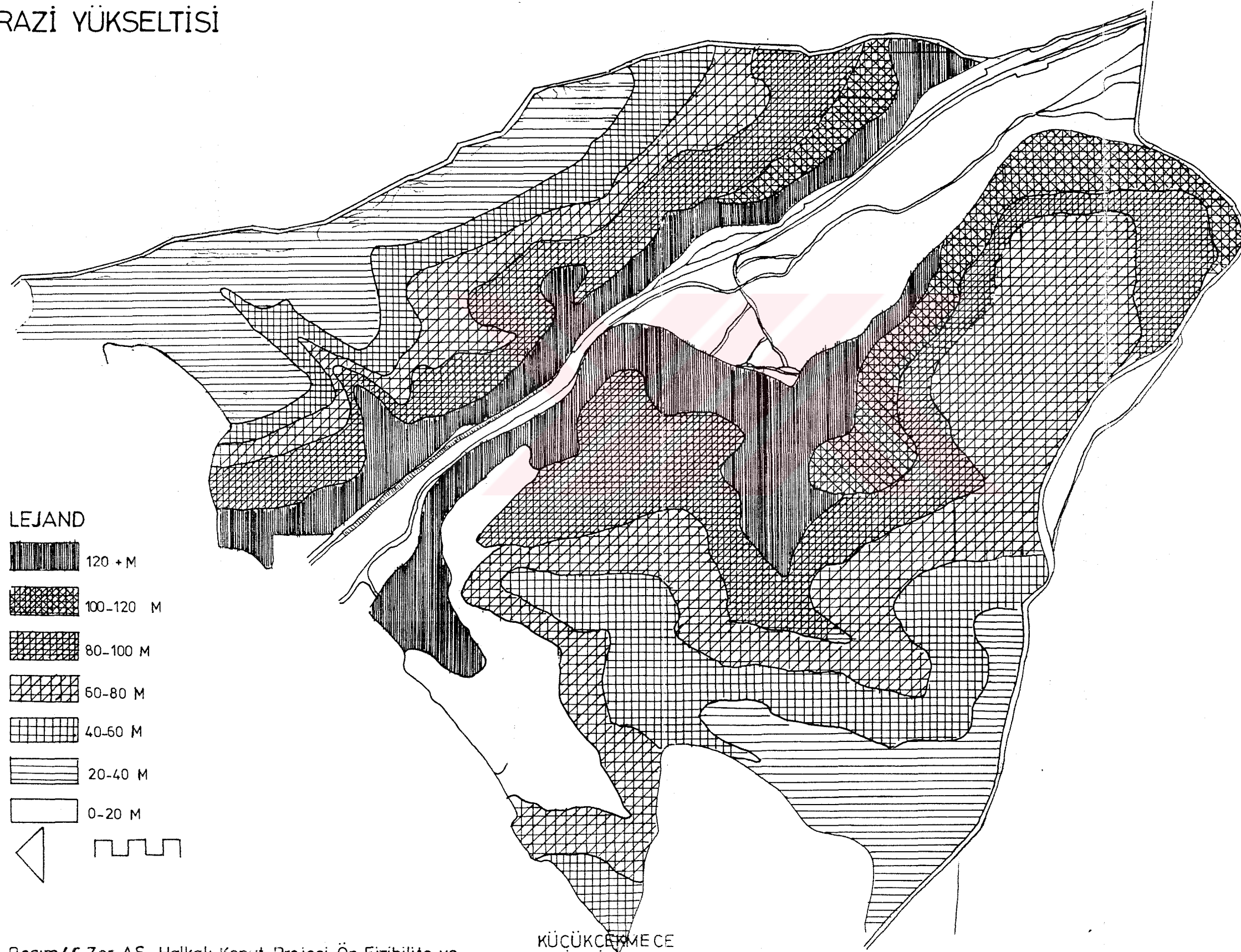
ALİŞVERİŞ MERKEZİ
Zemin kat planı

BAHÇEŞEHİR JEOLojİ HARİTASI



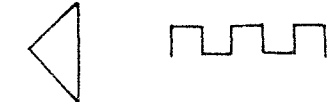
BAHÇEŞEHİR

ARAZİ YÜKSELTİSİ



LEJAND

- 120 + M
- 100-120 M
- 80-100 M
- 60-80 M
- 40-60 M
- 20-40 M
- 0-20 M



KÜÇÜKÇERMECE

Projenin iç yol bağlantıları ise iki ana yola ve bağlantılarına dayanarak düzenlenmiştir. Tren istasyonu alanı ikiye ayırmaktadır.(74)

Bahçeşehir toplam proje alanı 470 Ha'dır. Bu alanın 72 Ha'ı yol alanı olarak kamuya terkedilmiştir.

Konut Alanları: Proje kapsamında toplam konut ve konut ve ticaret alanı 209 Ha dır. Proje genelinde toplam konut birimi 15.400 dür. Bu konutların 2400 tanesi villa, 13000 tanesi ise apartman dairesi olacaktır. Bölge yüksek gelir grubuna hitap edeceğinden, konut birimlerinin planlamasında, talep ve ihtiyaçlar gözönüne alınmıştır. Bu konutlar 55.000 nüfus için önerilmiştir.

Projede henüz ilk etap çalışmaları yürütülmektedir. Bu etapta üretilmesi gereken konut sayısı 4045 dir. Bu sayının 851'i villa, 3194 tanesi ise apartman dairesidir. Planlanan konut yapı adası ortalama 61 Ha'dır. Proje için 10 villa ve 5 apartman dairesi plan tipi üretilmiştir. Toplam konut inşaat alanı ise 730.000 m²'dir.

Planlama'da arazi üzerinde mevcut doğal sınırlayıcılar ve önerilen servis yolları kullanılarak konut mahalleleri oluşturulmuştur.(75)

Çalışma Alanları: Proje alanı içinde 61 Ha konut dışı çalışma alanı önerilmiştir. Bu alanda kirletici olmayan endüstriler yer almaktadır. Ticaret alanları ise planlama alanının merkez kesiminde konumlanmıştır. Yüksek nitelikli ofis binaları ticari birimler yer alacaktır. Türkiye'de ki yaygın eğilimin aksine, anayol boyunca süren merkezler şeklinde değil, bir alanda toplu olarak konumlanan kent merkezi ve alt merkezler şeklinde planlanmıştır. Bölge de ticaret inşaat alanı toplamı ise 7 Ha olacaktır.(76)

Altyapı Tesisleri: I. etap kapsamında inşaa edilecek trafik yolu 35 km dir. Bunun yanında 36 km atıksu hattı, 35 km yağmur suyu hattı, 50 km elektrik hattı ve 20 km zayıf atım hattı inşaa edilecektir. Alan içinde 1900 m³lük uç su deposu, 2000 m³lük sulama deposu yer alacaktır. Arıtma tesisi ise ilk etap için 21.000 nüfus için gerçekleştirilecektir.

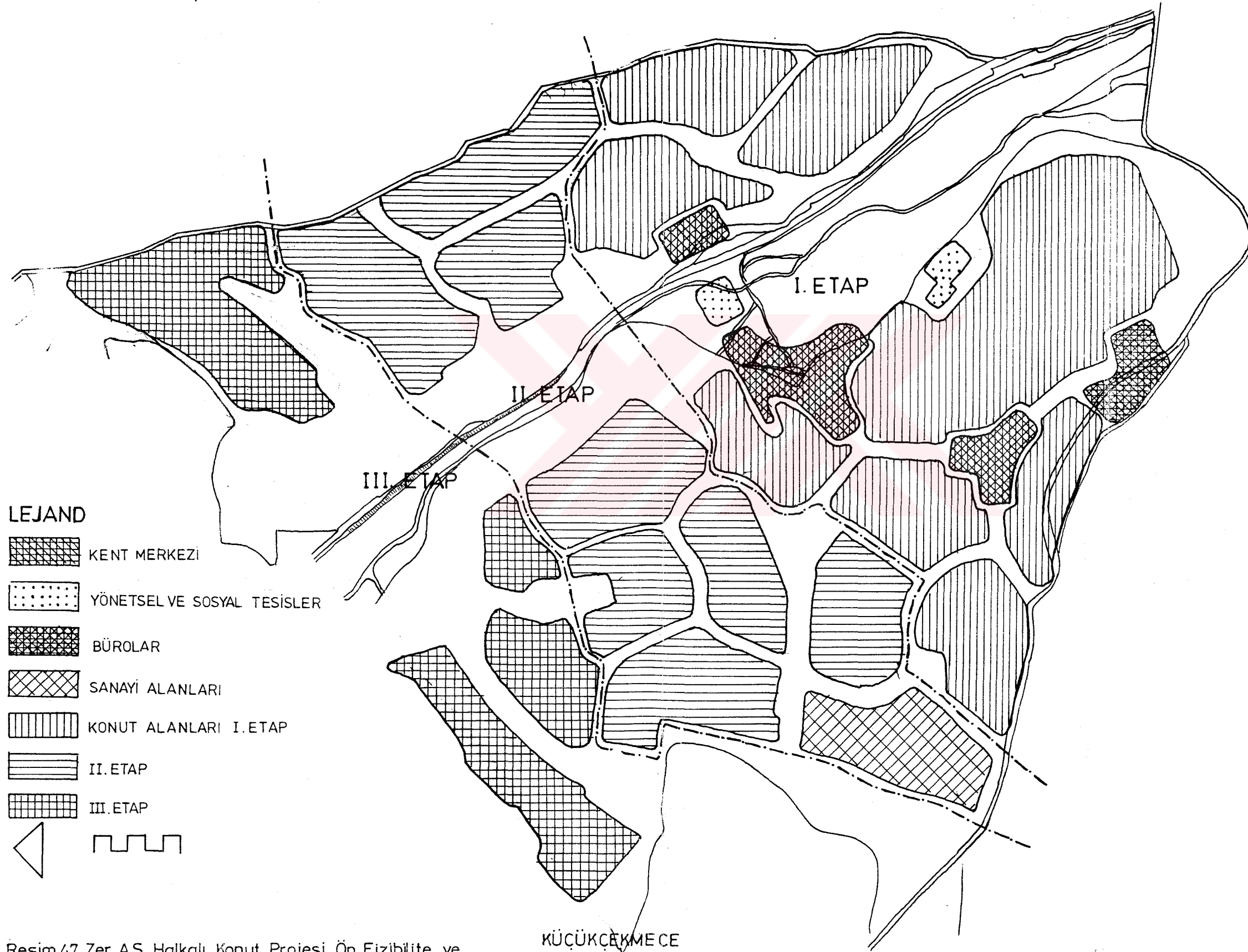
(74) Cowiconsult Skaarup & Jespersen Atölye 70, (1987), Zer-A.Ş. Halkalı Konut Projesi Altyapı Sistemleri , ss:6-8

(75) BAHÇEŞEHİR Proje Grubu,(1989), Bahçeşehir Projesi , ss:1

(76) Cowiconsult Skaarup & Jespersen, Atölye 70, (1986), a.g.e , ss:43-45

BAHÇEŞEHİR

ARAZİ KULLANIS



Resim 47 Zorlu AŞ Halkalı Konut Projesi Ön Fizibilite ve Master Plan, 1986

Sosyal Donatı Tesisleri: Proje alanının güneyinde ve merkezde yer alan birimler tanıtım, konaklama ve klüp olarak planlanmıştır. Pazarlama, spor ve rekreasyon işlevlerinin gerçekleştirileceği bu tesisler toplam 5000 m² lik alanı kaplamaktadır. Alan da yer alan sağlık, dini ve ticari tesisler alt merkezleri oluşturmakta ve 5700 m² alanda inşaa edilmektedirler. 875 m² günlük ticaret alanı da planlama kapsamında düşünülmüştür. Bölgede yaşayan okul çağı nüfusunun ihtiyacı gözönüne alınarak 2.2 Ha okul alanı ayrılmıştır.

Planlama alanı içinde oluşturulan mahallelerin kreş, ilkokul, lise ve spor alanı ihtiyacı karşılanmıştır. Bu tesislerin merkezi bölgelerde yer almasına ve yeşil alanlarla birlikte planlanmasına dikkat edilmiştir.

Yeşil Alanlar: Planlama bölgesi içinde yer alan 32 yeşil alan birimi, toplam 12.2 Ha alanda yer almıştır. Bu alanlar içinde, parklar, oyun alanları, cafeler ve dinlenme tesisleri ile yürüyüş ve koşu parkları, açık hava sanat galerisi, özel amaçlı çim sahalar ve su öğeleri yer almaktadır.

Düşünülen yeşil alanlar, birbirleriyle bütünlük ve devamlılık sağlamaktadırlar. Arazinin eğim durumuna bağlı olarak da düşünülen yeşil alanlar, mahalle içleri ve aralarında ortak alanlar oluşturmaktadırlar. Tren yolu kenarında, gürültü faktörünü en aza indirmek amacıyla geniş bir alan fidanlık olarak ayrılmıştır. 4.1 Ha'lık bu alanda sera üretim ve depolama birimleri yer alacaktır.(77)

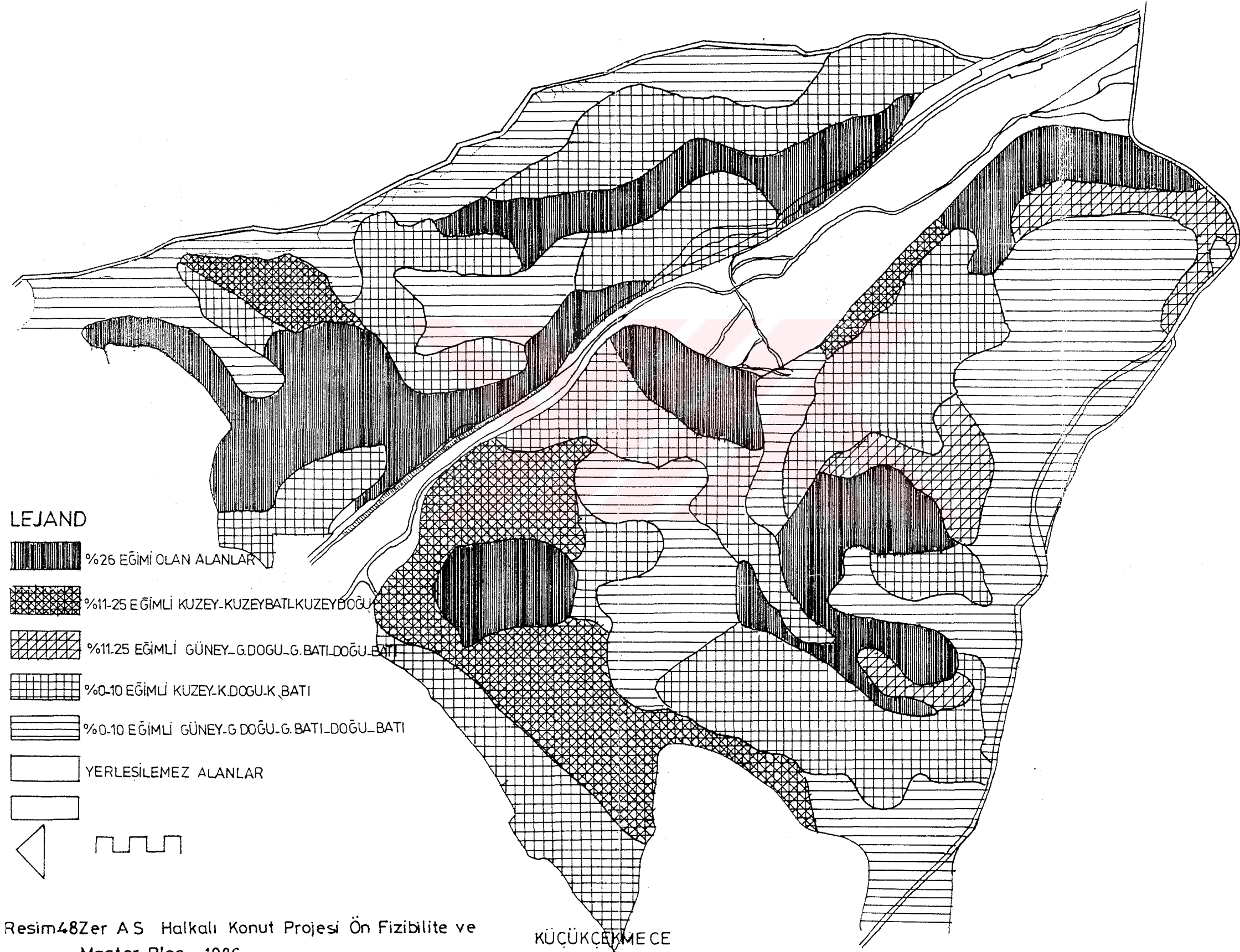
Tüm bu planlama girdilerinin projede konumlanışını etkileyen en önemli faktör, jeolojik etmendir. Arazi üzerinde inşaata elverişsiz alanlar yaratan jeolojik formasyonlar tesbit edilmiş ve bu bölgelerde inşaata ihtiyaç duyulmayan donatılar planlanmıştır. Ayrıca arazi üzerinde güneydoğu dan kuzeybatıya uzanan en dar kısmı 100 m'nin altına düşen en geniş kısmı ise 400 m'ye ulaşan vadi bulunmakta ve bu vadinin iki yanı dik yamaçlarla yükselmektedir. Bu durum planlama kararlarını etkilemiştir.(78)

1988 yılında Zer-İnşaat için yapılmış olan talep araştırmasında tercih edilen konut büyüklükleri ve fiyatları belirlenmiştir. Bu araştırmaya göre tercih edilen konut büyüklüğü 100-119 m² dir. 70 m²'den küçük konut istenmemektedir. Aynı şekilde 4-5 odalı konutlar tercih edilmektedir. Yapılan fiyat tahminlerinde ise 1988 yılı fiyatları ile 25 milyon TL. ile 150 milyon TL. arasında fiyat belirlenmiştir.

(77) Cowiconsult Skaarup & Iespersen Atölye 70, a.g.e , ss:30

(78) Bahçeşehir Proje Grubu, a.g.e , ss:1

BAHÇEŞEHİR YERLEŞİLEBİLİR ALANLAR



Yapılan araştırmalar projenin her yaş grubundan müşterisi olabileceğini göstermektedir. Müşteri adaylarının %36'sı özel sektörde çalışmaktadır. Bahçeşehir potansiyel müşterisinin %96'sı apartman dairelerinde oturmaktadır.(79)

3.3.2. Organizasyon:

Bahçeşehir Projesine başlamadan önce planlama alanı Süzer Şirketler gurubuna aitti. Daha sonra Emlak Bankası arazinin %50'sini toplu konut alanı olarak kullanmak üzere satın almıştır. Diğer yarısı ise Mesa,Nurol ve arazi-nin ilk sahibi olan Süzer grubuna ait olan Zer-İnşaat tarafından paylaşılmıştır. Böylece bir adi ortaklık kurulmuştur. Bu ortaklıkta hisselerin %50'si bankanın, %30'u Zer-İnşaat'ın, %10'u Mesa'nın ve %10'u da Nural Şirketinindir. Firmalar hisseleri oranında arsa mülkiyetine de sahiptirlerdir.

Bu ortaklık da

Yönetim Kurulu: Firmalar ve bankanın temsilcilerinden oluşmaktadır. En geniş kapsamlı yetkilere sahip olan yönetim kurulu aynı zamanda karar mercii konumundadır.

Teknik Komite: Projenin yürütülmesi için açılan ihalelerin sonuca bağlanması, yeterlilik belgelerinin denetlenmesi, inşaat kontrolüğü görevlerini üstlenmiştir.

Genel Müdürlük: Bahçeşehir ortak girişimi içindeki hisselerin oranında temsil edilen firmalar, genel müdürlük içinde de aynı yetki sahibidirler. Kontrollük olarak hizmet veren, genel müdürlüğün belirli bir harcama limiti vardır ve Yönetim Kurulu ile Teknik Komite'nin aldığı kararları uygulamakla yükümlüdür. Müteahhitlik hak edişleri müdürlük denetimindedir.

Yönetim, ayrıca Bahçeşehir ile ilgili işleri takip etmektedir. Elektrik, su, doğalgaz, telefon hattı ve ulaşım bağlantısı çevre belediyeler ve ilgili kuruluşlarla, kurulan koordinasyon ve imzalanan protokollerle sağlanmıştır. Getirilen altyapı tesislerinin pazarlamasını yapmak ve satışa yardımcı olmak amacıyla reklam işlerini yürütmek, bir şehir için gerekli yönetim planlarını sağlama görevlerini yine yönetim kurulu üstlenmiştir.

Proje tamamlanıp işletmeye açıldıktan sonra kurulacak şirket Hizmet İşletme A.Ş.dir. Bu şirket, çevresinin bakımı, temizliği, altyapı tesislerinin işletilmesi , ulaşım ve güvenlik hizmetlerinin yerine getirilmesi, binaların bakım ve onarım işlerini üstlenmiştir.

Böylece projenin başlangıcından, işletmeye geçilmesinden sonraki zaman süresince bölgenin hizmet ihtiyacının karşılanması sağlanmıştır.

3.3.3. Finansman:

Bahçeşehir projesi için gerekli finansmanın sat-yap sistemi ile sağlanması planlanmıştır. İlk hizmeti verecek sermaye Emlak Bankası tarafından sağlanmıştır. Ancak projeye ortak olan Emlak Bankası ile kredi sağlayan Emlak Bankası farklı iki kişilik durumundadır. Biten konutların satılması yoluyla elde edilen gelir ile projeye devam edilmesi düşünülmüştür.

Konut satışında Emlak Bankası'nın yuva kredisi kullanılmakta ve peşin para ile satış yapılmamaktadır. Kredilerin geri ödemesi alıcının ödeme gücüne göre ayarlanmakta, proje için verilen kredi ise faiziyle birlikte geri ödemeler ve projenin devamı için gerekli kaynak dikkate alınarak belirli sayıda satış yapmak hedeflenmiştir. Satış sonudaki kâr sayesinde tüm konutlarda eşit kalitede bir sistem uygulamak ve bu sistemi en ucuz biçimde gerçekleştirmek amaçlar arasındadır.

Firmalar arası ihale proje maliyeti ve dondurulmuş kâr prensibiyle gerçekleştirilmiş ve kâr oranları baştan hesaplanmıştır. Ayrıca maliyet revize olmak kaydıyla belirlenmiştir.

Yapılan fizibilite çalışmaları sonucunda sistemin üç yıllık sürede kendi kendini finanse edebileceği hesaplanmıştır. Alınan banka kredisinin orta vadeli olacağı dikkate alınmıştır. Evler için metrekare başına 900 bin TL., apartmanlar için ise 500-600 bin lira satış bedeli belirlenmiştir. 1989 yılı fiyatları ile yapılan keşifde, maliyetin 4500 konut için 810 milyon olacağı hesaplanmıştır.

Yapılan tüm yönetsel ve finansal planlar ne yazık ki işlerlik kazanmamıştır. Riskin tamamı bankanın üzerindedir. Bunun yanında yetkiler ortaklar arasında bölünmüştür. Banka bu durumu dikkate almış ve diğer ortaklarla sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşmeye göre diğer ortakların hisselerini oluşturan %50 arazi payı kat karşılığı bankaya devredilmiştir. Böylece hisse dağılımı %86 Banka ve 914 diğer firmalara olarak şekillenmiştir.(80)

(80) SİRMEN, Ersan, Bahçeşehir Genel Müdürü (1992)

KUMCU, Füsün, Bahçeşehir Proje Müdürü (1992)

3.4. TÜRKİYE'DE UYGULANAN SİSTEM

Örneklerden de anlaşıldığı gibi Türkiye'de geniş kapsamlı bir yenileme projesi uygulanmamıştır. Kamu mülkiyetinde ki geniş alanlarda uygulanan projeler ise geliştirme projeleridir. Developer modeline benzer bir sistem Bahçeşehir'de uygulanmıştır. Kamu girişimi ile özel firmalar bu proje için ortak bir şirket oluşturmuşlardır. Ancak bu site yurtdışındaki uygulamaların başarısız bir örneği niteliğindedir. Çünkü proje başında gerek ekonomik gerekse organizasyon açısından alınan hiç bir karar tam olarak uygulanamamıştır. Sonuç olarak ortaklık yüzeyde kalmış, tüm yetki ve proje Emlak Bankası'nın eline geçmiştir. Özel şirketlere de üstlendikleri inşaat işlerini tamamlamak kalmıştır.

Ataköy ve Salıpazarı projelerinde ise yöntem yap-işlet-devret dir. Projeler kamu yararını dikkate alır şekilde tasarlanmamış, bunun dışında daha çok gelir getirici rant tesislerine de yer verilmiştir. Bu projelerde kamunun rolü sadece arazi sahipliğidir. Finansman sağlanması, projenin yürütülmesi hertürlü sorunun çözümü özel teşebbüse bırakılmakta, kamu sadece denetleyici konumunda kalır, herhangi bir risk olmaz. Ataköy projesinde Emlak Bankası Bahçeşehir'de olduğu gibi hem arazi sahibi, hem şirket ortağı hemde finansör olduğundan yetkili konuma gelmiş riski de üzerine almıştır.

Bu durumda planlama modelinden çok organizasyon ve finansman açısından daha işler bir sistemin geliştirilmesi gerekli olmaktadır.

BÖLÜM 4.

SONUÇ

Ülkemizde yapılan yenileme ve geliştirme çalışmaları henüz çok yaygın değildir. Çünkü yenilemeyi gerektiren yerleşik alanlarda mülkiyet oldukça parçalanmış durumdadır. Bu durumda ilgili kamu kurumlarının desteği sağlanmış olsada ortak çıkarları gözeten bir proje üretilmemekte, böyle bir proje üretilse bile, mülk sahiplerinden ve finans kurumlarından gerekli destek sağlanamamaktadır. Kamu kurumları mali olanaklarının yetersizliğinden dolayı gerekli desteği vermemekte sadece yasal bir takım teşvikler getirmektedir. Adı geçen kamu kurumları yerel yönetimler, çeşitli kamu bankaları ve kentsel toprak sahibi kamu kuruluşlarıdır. Bu tip, kapsamlı yaklaşımlarla, bütüncül bir planlama çalışmasına hedef olmamış projeler başarısız olmakta ve bölge işlevini kaybetmiş bir köhneme bölgesi olmaktan kurtulamamaktadır.

Kamu tüzel kişilikleri elinde bulunan, yenileme gerektiren alanlar ise ancak, işlevlerini kaybettiklerine karar verildiği zaman projelendirmeye açılır. Dolayısıyla yerine aynı işlevi yüklenebilecek ancak daha geniş teknolojik imkanlara sahip birimler inşaa edilmedikçe bu tür alanlar görsel ve işlevsel açıdan olumsuzlukları sergilemeye devam edecektir. Yenileme gerektiren bazı kamu alanlarında ise toplum yararının öngörülmesi ve hizmet anlayışı, gelir getiren rant tesislerinin planda yer almasını ikinci plana atacaktır. Böylece kamu, kaynaklarını daha kazançlı alanlarda kullanmayı tercih edecek, yada yenileme çalışmaları çok uzun vadelerde gerçekleştirebilecektir. Bunun yanında hem kamu yararı sağlayıp hemde gelir elde edilecek bir sistemde uygulanabilir (suoyunları, eğlence merkezi). Ancak bunun için, sistemin yer alacağı bölgenin uygun olması gerekir.

Gelişme alanları için de aynı şartların geçerli olduğu görülmektedir. Kamu kuruluşları kentsel gelişme yönünü belirleme yükümlülüğünü imar planları, arsa temini ve altyapı tesislerinin götürülmesi gibi yöntemlerle üzerine almışlardır. Ancak uygulama da sistem farklı işlemekle, plan dışı kaçak yapılaşmanın görüldüğü gecekondü alanlarına, altyapı götürülmesi ve imar afları yoluyla plansız gelişme desteklenmektedir. Bu destek genellikle oy kaygısı nedeniyle verilmektedir.

Ülkemizde uygulanan yenileme ve yeniden geliştirme modelleri ise organizasyon, finansman ve uygulama açısından işler bir tabana oturtulmadığından olumsuz gelişmeleri de beraberlerinde getirmektedirler. Öncelikli olarak ülkemizde bu tip yenileme ve yeniden geliştirme projelerini kamu kurumları

üzerlerine almakta ve uygulama kısmı ihaleler yoluyla özel şirketlere bırakılmaktadır. Denetim, kentsel toprak sahibi kamu kuruluşu tarafından yapılmakta, ancak bu denetim de baz olacak, istatistik yöntemler ve ekonomik faktörler göz önüne alınarak, detaylı bir fizibilite çalışması yapılmamaktadır. Bu durum uygulama sırasında planlanandan daha farklı bir ekonomik yükü beraberinde getirir. Kamu kurumlarının mali kaynağının büyük kısmı merkezi hükümetten sağlandığı için iki kurum arasında koordinasyonun tam olması ve merkezin onayının alınması gerekmektedir. Diğer finans kaynaklarından sağlanacak krediler yine merkezin onayını gerektirmektedir. Geri ödemelerde ise faiz ve anapara ödemeleri kamu kurumunun finansal birikimlerini eritmektedir. Planlama alanında oluşturulan rant tesislerinin kamu eliyle işletilmesi ise mali kaynak oluşturmada yetersiz kalmaktadır. Böylece işveren durumdaki kamu kurumunun borçları büyümekte girişimci özel firmalar ise emeklerinin karşılığını alamamaktadırlar. Bunun sonucunda başlamış ancak uzun sürecde bitirilememiş projeler oluşmaktadır.

Türkiye'de son onbeş yıldır uygulamada olan ve kamu yararı yanında kâr amacı da güden Yap-İşlet-Devret sistemi arazi sahibi kamu kuruluşuna kısa vadede de gelir sağlayan bir sistem değildir. Çünkü özel teşebbüs tarafından gerçekleştirilen proje girişimcinin yatırım giderlerini karşılayıp belli bir kâr sağlaması için gereken süre boyunca, özel girişimci tarafından işletilmektedir. Bu sürenin kırk, elli yada yüz yıl olabileceği, bu yıllar boyunca artan enflasyon ve tesisin yıpranması gözönüne alındığında, sistemin kamu kurumu açısından çok olumlu olmadığı anlaşılabacaktır. Üstelik sistem genellikle tek parsel ölçeğinde kullanılmakta ve büyük alanlarda ki uygulaması başarılı olmamaktadır. Ayrıca özel teşebbüs işin içine girdiğinden kâr amacı daha baskılı olacak ve kamu yararı ikinci planda kalacaktır. Yap-İşlet-Devret sisteminin bölgesel ölçekde uygulandığı Ataköy Tüizm Tesisleri projesinde finansmanı sağlayan, projeyi onaylayan kısmen uygulama da yeralan ve denetleyen kamu kurumu arazinin de sahibi olan Emlak Bankası'dır. Bu nedenle riskin, yetki ve sorumluluğu büyük kısmı Banka'nın olmaktadır. Görüldüğü gibi ülkemizde ki yenileme ve geliştirme çalışmalarında kesin bir yetki dağılımı söz konusu olmamakta ve bir kamu kuruluşu özel bir girişimci gibi davranabilmektedir.

Tüm belirtilerin olumsuz koşullar ışığında ülkemizde ki mülkiyet düzeni ve yasal ve yönetsel dayanaklara bağlı kalınarak yeni bir kentsel yenileme ve geliştirme sisteminin düşünülmesi yerinde olacaktır.

Bu sistem, organizasyon açısından kuvvetli bir tabana oturtulmalı devletin ve halkın katılım ve desteği sağlanmalıdır. Devletin desteği kentsel gelişmeyi yönlendirecek düzeyde olmalı, kamu ise böyle büyük projelerde başlatma ve özel sektörü teşvik edici ivmeyi verme rolünü üstlenmelidir.

Belirtilen koşulları sağlayacak olan model de kamu ve özel girişimleri ortak davranmaya motive edecek, organizasyon ve koordinasyonu sağlayacak merkezi hükümete bağlı, ancak kendi içinde bağımsız hareket edebilen bir kurumun oluşturulması yerinde olacaktır. Bu kurum planlama, uygulama, finansman sağlama, organizasyon ve işletme konularında kamu ve özel sektörler arasında ilişkileri düzenlemekle yükümlü olacaktır. İki tarafında çıkarlarını korumak ve sözleşmelerle belirlenen koşulların uygulanmasını sağlamak, denetim yoluyla kurumun sorumluluk alanına girecektir.

Ülkemizde çeşitli amaçlarla kurulmuş bazı kuruluşlar yetki ve görevleri kapsamında bu sistemde yer alacak kuruma örnek teşkil edebilir. Arsa Ofisi bunlardan biridir. Ofis, ülkemizde kentlerin gelişme yönünü kontrol altına almak, fiyat artışlarını ve spekülasyonu engellemek amacıyla arsa pazarında düzenleyici alım satımlar yapma görevini üstlenmiştir. Ayrıca konut projeleri, sanayi ve turistik bölgelerle başka kamu hizmetleri için gerekli kamu-laştırma hizmetlerini yerine getirmek görevinde Arsa Ofisi yüklenmiştir. Ofisin, gerekli gördüğü kamu arsalarını bedelini ödeyerek satın alma ve kiralama yetkisi de vardır.

Böylece geliştirilen model kapsamında kurulacak kurumun arazi elde etme konusundaki yetkileri Arsa Ofisinin yetkileri olacaktır.

Bu kurumun, başlangıçtaki proje giderlerini karşılamak amacıyla belli bir fona ihtiyacı olacaktır. Bu fonun ilk kaynağı merkezi hükümet ve projenin yapılacağı bölgedeki yerel yönetimden sağlanabilir. Daha sonra ise yapılan projelerden elde edilen kârın belli bir kısmı bu fona aktarılabilir. Kurumun mali fonuna destek sağlayacak kaynak, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresinin kaynak yartma yöntemleri ile elde edilebilir. Ancak bunun için yasal ve yönetsel düzenlemelerin yapılması gerekir. Kurum ayrıca Toplu Konut İdaresinin denetim, karar verme ve onama yetkilerine sahip olmalıdır.

Günümüzün birçok projesine imzasını atan Emlak Bankası ise projenin ileri safhalarında ki finansal desteği verebilir. Ancak bu model kapsamında projenin her aşamasında yer alması düşünülemez. Çünkü daha önceden açıklandığı gibi Emlak Bankası bir yenileme veya geliştirme projesine planlama aşamasından işletme aşamasına kadar katılmaktadır. Bu durum ise önerilen modelin ana fikrine aykırıdır. Model, kamu ile özel sektörün eşit haklara sahip olmasını dengeli kâr dağılımını öngörmektedir.

Kurumun yetki ve sorumlulukları belirlendikten sonra şimdide modelin işleyiş düzeni açıklanacaktır. Bu modele göre kanunlarla yetki, sorumluluk ve finansal girdileri belirlenmiş olan kurum, yenileme veya geliştirme yapılacak arazinin sahipleri ile; ki bunlar kamu kuruluşları yada özel şahıslar olabilir; anlaşma sağlayarak bu alanı satın alır ya da kiralar. Daha sonra bu bölgenin bir fizibilite çalışmasını yaptırmalıdır. Kurum bu çalışmayı, kendi bünyesinde barındırabilecek çeşitli meslek adamları ile de gerçekleştirebilir. Ancak bu kadroyu oluşturmak ve sürekli elemanlarına katmak çok masraflı ve gereksiz olacaktır. Çünkü, bu tip planlama çalışmaları finansal ve fiziksel kaynak yetersizliği nedeniyle çok sık ortaya çıkmayacaktır.

Bu çalışmalar yapıldıktan sonra açılan ihale sonunda, projeyi yapılan fizibilite çalışmaları sonucuna en yakın teklifi veren özel firma üstlenecektir. Projeyi yapmak özel firmanın, onaylamak ise kurumun ve yerel yönetimin görevi olacaktır. Kurum ayrıca, bölgeye götürülecek altyapı ve donatı tesisleri için, ilgili kamu kuruluşları ile protokol imzalama yetkisine sahiptir.

Projenin finansmanı çeşitli finans kaynakları ve bankalar tarafından sağlanabilir. Verilen kredilerin geri ödemesi projenin işletmeye geçmesinden sonra elde edilecek gelirden yapılacak ve ortak kurumlar tarafından, eşit olarak karşılanacaktır. Verilen kredinin geri dönüşü, kurum tarafından dolayısıyla ile devlet tarafından güvence altına alınacaktır.

Özel şirket tarafından oluşturulan proje kamu yararına hizmet etmeli ayrıca üzerinde rant getirecek tesisler de inşaa edilmelidir. Böylece proje sonunda, yapılan yatırımların geri dönüşü sağlanabilir. Başarılı sonuçlar ise bu tip girişimlerin devamını teşvik edecektir.

KAYNAKÇALAR

- . AKSOY, Yaşar, Kreuzberg Örneği Işığında Türkiye'de Oluşmuş Kentlerde Yenileme (İzmir Mimarları Odası Yayınları İzmir 1987)
- . AMBROSE, Peter, Whatever Happened to Planning (Methuen & Co A.B.D. 1986)
- . ARIN, Cihan, Şehirleri Yenilemek (Dünya İnşaat Dergisi Sayı 34 İstanbul 1987)
- . AYGÜN, Tülay, Kent Merkezlerinin Yenilenmesi (İTÜ Yüksel Lisans Tezi İstanbul 1989)
- . AYSU, Emre, Eski Kent Mekanlarını Düzenleme İlkeleri (İDMMA Doktora Tezi İstanbul 1977)
- . BAĞÇEŞEHİR Proje Grubu, Bağçeşehir Projesi (Detay Albümü İstanbul 1989)
- . BARANSÜ, Birol, Türkiye'de Şehirselsel Yenileme Planlamasında Uygulanabilecek Bir Yöntem Araştırması, İstanbul Karaköy Azapkapı Alt Bölgelerinden Örnekleme (İTÜ Doktora Tezi İstanbul 1978)
- . BARIŞKAN, Cemaleddin, Avrupa'da Şehir Yenilemesi (İller Bankası Dergisi Sayı 9 Ankara 1973)
- . BRONCO, Alewander Freiherr Von, Tarihsel Çevrede Yapı Eylemi (Çeviren: Özgür Ecevit Mimarlık Dergisi Sayı 85 İstanbul 1976)
- . BRUTTOMESEO, Rino, Waterfront: Una Nuova Frontiera Urbana (Kıyı Şehirleri Sempozyumu Cilt 1 Venedik 1991)
- . COUCH, Chris, Urban Renewal/ Theory and Practice (Mac Millan Education Presse Londra 1990)
- . COWCONSULT Skaarup & Iespersen - Atölye 70, Zer-A.Ş. Halkalı Konut Projesi Ön Fizibilite ve Master Plan (İstanbul 1986)
- . COWCONSULT Skaarup & Iespersen - Atölye 70, Zer-A.Ş. Halkalı Konut Projesi Altyapı Sistemleri (İstanbul 1987)
- . COWCONSULT Skaarup & Iespersen - Atölye 70, Bağçeşehir Projesi Talep Araştırması (İstanbul 1988)
- . ÇETİNER, Ayten, Şehir Yenileme ve Korumanın Genel Prensipleri (SİSAV İstanbul Sempozyumu Faik Yolaçan Basım İstanbul 1981)
- . ÇETİNER, Ayten, Şehir Yenileme M.M.L. Öğrenimi Ders Notları (İTÜ Mimarlık Fak. Şehirselsel Tasarım Şehir Yenileme Birimi İstanbul 1982)
- . ÇOBAN, Tülay, Kentsel Korumanın Yasal Boyutu ve Ülkemizde Yerel Yönetimlerin Bu Konuda Sorunlarına Yardımcı Araştırma (İTÜ Yüksek Lisans Tezi İstanbul 1990)
- . DENİZİN Sesi, TDİ'nin Salıpazarı Projesi: Dünya Çapında Bir Kompleks (Denizin Sesi Dergisi Sayı 91 İstanbul 1991)

- . DI MAMBRO, Antonio, Boston (Waterfront: Una Nuova Frontiera Urbana Kıyı Şehirleri Sempozyumu Cilt 1 Venedik 1991)
- . ELDEM, Prof. Nezh, Yeniden Kullanımda Simgesellik (Yapı Dergisi Sayı 84 İstanbul 1988)
- . GANS, Herbert 1., Bugünkü Yeniden Geliştirme ve Yeniden Yerleştirme Planlarının İnsani Yönleri (Çeviren: Oktay Şener Şehirlerin Yeniden Geliştirilmesi Sırasında İşbirliği İmar İskan Bakanlığı Ankara 1969)
- . GÜRSOY, Cudı Tuncer, Piyasa Ekonomisi Açısından Tarihi Çevre Koruması (Çevre Dergisi Sayı 3 İstanbul 1979)
- . GÜVENÇ, Bozkurt, Kentlerin Kimliği ve Antalya Örneği Üzerine Notlar Öneriler Örnekler (Mimarlık Dergisi Sayı 2 İstanbul 1972)
- . HAMER, Prof. Wordt Walther, Kent Yenilemesine Örnek Kreuzberg (Dünya İnşaat Dergisi Sayı 3 İstanbul 1986)
- . İLKİN, Çetin, Kentsel Yenileme ve Yeniden Yapılandırma (İller Bankası Dergisi Sayı 21 Ankara 1969)
- . İSTANBUL Liman İşletmesi, IGB-Koray-STFA-GAMA Konsorsiyumu Salıpazarı Yolcu Liman Kompleksi İçin Ön Değerlendirme Raporu (İstanbul Liman İşletmesi İstanbul 1991)
- . İŞBİR, Doç.Dr. Eyüp, Şehirleşme ve Meseleri (Ocak Yayınları Ankara 1986)
- . KARBEY, Haydar, Kent Olgusu (Kent Basımevi İstanbul 1980)
- . KELEŞ, Prof.Dr. Ruşen, Kentleşme ve Konut Politikası (Ankara Üniversitesi SBF. Yayınları Ankara 1984)
- . KOEHİN, Rene, Kentsel Renovasyon: Restore Etme veya Yıkma (Çeviren: Ayla Gülsen. Yapı Dergisi İsayı 44 İstanbul 1982)
- . KUBAN, Prof. Doğan, Tarihi Kent ve Spekülasyon (Yapı Dergisi Sayı 6 İstanbul 1974)
- . KUBAN, Prof. Doğan, Tarlabaşı Yarışması ve Tarlabaşının Geleceği (Yapı Dergisi Sayı 105 İstanbul 1990)
- . KUMCU, Füsun, Bahçeşehir Proje Müdürü ile Yapılan Görüşme (İstanbul 1992)
- . MACARLIOĞLU, Aydın, Şehirleşme Hareketleri İçinde Planlı Gelişme Çabaları (Mimarlık Dergisi Sayı 5 İstanbul 1969)
- . MARRIS, Peter, The Social Implications of Urban (Redevelopment Journal of American Institute of Planners Dergisi Sayı 28 ABD 1962)
- . MUNICIPALITY of Rotterdam, Rotterdam (Waterfront: Una Nuova Frontiera Urbana Kıyı Şehirleri Sempozyumu Cilt 1 Venedik 1991)
- . ÖNER, Orhan, Eski Yapıların Turizm Amaçlı Değerlendirilmesi (Rolöve ve Restorasyon Dergisi Sayı 4 İstanbul 1982)

- . ÖZER, Doç.Dr. Bülent, Kaybedilen Değerler ve Mimaride Yenileme (Şehircilik Dergisi Sayı 1 İstanbul 1970)
- . SİRMEN, Ersan, Bahçeşehir Genel Müdürü ile Yapılan Görüşme (İstanbul 1992)
- . SHAW, Barry, London (Waterfront: Una Nuova Frontiera Urbana Kıyı Şehirleri Sempozyumu Cilt 1 Venedik 1991)
- . TABANLIOĞLU, Hayati, Ataköy Turizm Tesisleri Proje Müdürü ile Yapılan Görüşme (İstanbul 1992)
- . TANERİ, Prof. Ergun, Bölge Planlama (Yıldız Üniversitesi Yayınları İstanbul 1981)
- . TAPAN, Mete, Kreuzberg Üzerine Düşünceler (Yapı Dergisi Sayı 68 İstanbul 1986)
- . TASARIM, Bir Mimar Üç Proje: Ataköy Turizm Tesisleri (Tasarım Dergisi Sayı 13 İstanbul 1991)
- . TEKELİ, İlhan, Kentsel Korumada Değişik Yaklaşımlar Üzerine (Mimarlık Dergisi Sayı 26 İstanbul 1988)
- . TWIHELL, Allan A., Şehirlerin Yeniden Geliştirilmesi Sırasında Mesken Kalitesinin Ölçülmesi (Çeviren: Sevda Erem İmar ve İskan Bakanlığı Ankara 1968)
- . ÜNAL, Doç.Dr.Yücel, Şehir Yenilemenin ve Korumanın Hukuki Düzeni (SİSAV İstanbul Sempozyumu Faik Yolaç Basım İstanbul 1981)
- . VARDAR, Ali, Şehirlerin Yenilenmesi Üzerine (Şehir Dergisi Sayı 19 İstanbul 1988)
- . YAPI, Adım Adım Kent Yenilemesinde Berlin Kreuzberg Türk Mahallesinde Yenileme Çalışmaları (Yapı Dergisi Sayı 68 İstanbul 1986)
- . YERASIMOS- Stefanos, Üçüncü Dünya Ülkelerinde Kentleşme ve Konut Sorunu (Çevre Dergisi 4 İstanbul 1979)
- . YÖRÜKAN, Dr. Turhan, Şehirlerin Yeniden Geliştirilmesi ve Yenilenmesi Sırasında İşbirliği (İmar ve İskan Bakanlığı Ankara 1969)