

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**SANAYİ KENTİNDEN, HİZMET KENTİNE GEÇİŞTE,
SANAYİ DESANTRALİZASYON SÜRECİNİN KENT
FİZİK MEKANINA ETKİLERİ**

**“İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA,
SANAYİNİN DESANTRALİZASYON SÜRECİNDE
DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜMLERİNİN İRDELENMESİ”**

106257

Şehir ve Bölge Plancısı, Şule ÖLÇER

**F.B.E Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Prof. Dr. Hüseyin
Prof. Dr. Güzin
Doç. Dr. İclal

CENGİZ
KONUK
DİNGER

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Hüseyin CENGİZ

İSTANBUL, 2001

**TE. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ.....	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	v
TEŞEKKÜR	vii
ÖNSÖZ	viii
ÖZET	x
ABSTRACT	xi
1. GİRİŞ	1
2. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI, KENT FİZİK MEKANIN TARİHSEL GELİŞİMİ	5
2.1. İstanbul Metropoliten Alanı Konumu.....	5
2.2. İstanbul Metropoliten Alanı Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi.....	6
2.2.1 Roma-Bizans Dönemi ve Kent Fizik Mekanı.....	6
2.2.2 Osmanlı Dönemi ve Kent Fizik Mekanı	7
2.2.3 Cumhuriyet Dönemi ve Kent Fizik Mekanı.....	10
2.2.4 1950-1960 Dönemi ve Kent Fizik Mekanı	11
2.2.5 1970 Dönemi ve Kent Fizik Mekanı.....	13
2.2.6 1980 Dönemi ve Kent Fizik Mekanı.....	13
2.2.7 1990 Dönemi ve Günümüzde Kent Fizik Mekanı	14
2.3. İstanbul Metropoliten Alanında Kent Fizik Mekanının Gelişimini Etkileyen İmar ve Planlama Çalışmaları.....	15
2.4. İstanbul Metropoliten Alanı Kimliğinin İrdelenmesi	18
3. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA SANAYİNİN GELİŞİMİ	21
3.1. İstanbul Metropoliten Alanında Sanayinin Dağılımı ve Değişimi	21
3.2. İstanbul Metropoliten Alanında Sanayileşme ve Nüfus Hareketleri	23
3.3. İstanbul Metropoliten Alanında Sanayinin Yapısal Değişimi	25
3.4. İstanbul Metropoliten Alanında Günümüzde Mevcut Sanayinin İncelenmesi	28
3.4.1 Ekonomik Yapı Analizleri İle Sanayinin İrdelenmesi	29
3.4.1.1. Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri	40
3.4.1.2. Sanayinin Genel İhracat ve İthalat Yapısı	47
3.4.2 Fiziksel Doku Analizinde Sanayinin İncelenmesi	49
3.5. Sanayinin Yapısal Değişimi İle Sanayi Yerleşme Yerleri Seçim ve Düzenleme Kurgusunda Geliştirilen Yöntem.....	55
4. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANDA SANAYİYİ DESANTRALİZASYON SÜRECİNE GETİREN OLGULARIN İNCELENMESİ.....	60
4.1. İstanbul Metropoliten Alanda Sanayinin Gelişimini Yönlendiren Planlama Politikaları.....	60
4.2. 1995 Nazım Plan Raporu ve Alınan Kararlar	64
4.2.1 İstanbul'a Verilen Kimlik	64

4.2.2	Planda Yer Alan Kabuller.....	65
4.2.3	Amaç ve Temel Stratejiler	67
4.2.4	Hedef ve Politikalar	67
5.	DESANTRALİZASYON SÜRECİ.....	73
5.1.	Sanayi Desantralizasyonu, Sektör Beklentileri Ve Planlama Kararları, Hong Kong Sanayinin Yeniden Yapılanması.....	73
5.1.1	Sanayileşme ve Sanayi Yeniden Yapılanması.....	75
5.1.1.1.	Emek yoğunluklu üretimin yeniden konumlandırılması	76
5.1.1.2.	Otomasyon Yönünde Değişim.....	76
5.1.1.3.	Sanayi Destek Servislerinin Büyümesi.....	77
5.1.2	Sanayi Arazi Gelişimi ve Yeni İhtiyaçlar	77
5.1.3	Desantralize Sanayi-Ofis Yerleşimi ortaya çıkışı ve problemleri.....	80
5.1.4	Sonuç	82
5.2.	Kuzey – Batı Ve Batı Asya’nın Durumu Dikkate Alınarak Hindistan’da ki Sanayi Desantralizasyonu ve Şehir Gelişimi	83
5.2.1	Problemin İfadesi	84
5.2.1.1.	Sanayi Desantralizasyonu	84
5.2.1.2.	Şehirleşme ve Sosyal Dönüşüm Süreçleri	85
5.2.2	Amaçların İfadesi.....	86
5.2.2.1.	Ekonomik Etki	86
5.2.2.2.	Yerel Nüfusta ki Etki	87
5.2.3	Politika İlişkisi	87
5.2.4	Sonuçlar	89
5.3.	Sanayi ve Küreselleşme	91
5.3.1	Kentsel Büyüme ve Arazi Kullanış İlişkileri	94
5.3.2	Küreselleşme – Üretim – Arazi Kullanış İlişkileri	96
5.3.3	Sanayi ve Arazi Kullanış İlişkileri.....	102
5.4.	Sanayi ve Bilgi Sektörü	104
5.4.1	Bilgi Toplumunda Küresel Gelişme Stratejileri	105
5.4.2	Sanayi Toplumunun Yapısal Değişimi Ve "Bilgi Toplumuna" Geçiş.....	108
5.4.3	Sanayileşmiş Ülkelerde “Sanayi Sonrası” “Bilgi Toplumu” nun Doğuşu.....	110
5.4.4	Bilgi Toplumunun Temel Özellikleri	112
5.4.5	Bilgi Toplumunda Mekansal Yapılaşma	113
6.	İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA DESANTRALİZASYON SÜRECİNİN KENT FİZİK MEKANA ETKİLERİ.....	117
6.1.	1980 Sonrası Operasyonlar ve Uygulamalar	119
6.1.1	Haliç’te Sanayi Alanlarının Desantralizasyonu	121
6.1.2	Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.....	126
6.1.3	Zeytinburnu İlçesi Sanayi Dönüşüm Projeleri.....	127
6.2.	1995 Nazım Plan Raporunda Belirlenen Desantralizasyon Koşulları	128
6.2.1	Desantralizasyon Şartları	128
6.2.2	1 / 50.000 Ölçekli Nazım Plan ve Plan Kararları	133
6.2.2.1.	Sanayi.....	137
6.2.2.2.	Ticaret ve Hizmetler	139
6.2.3	Uygulama Hükümleri	144
6.3.	Desantralizasyon Sonrası Kent Fizik Mekanının Değişim ve Dönüşümü İle Hizmetler Sektörünün Gelişimi	147
6.3.1	Hizmet Sektörü	147
6.3.1.1.	Hizmet Sektörü Tipolojisi.....	148

6.3.1.2.	Gelişmiş Ekonomide Hizmet Sektörünün Önemi.....	149
6.3.1.3.	Hizmet Sektörlerinin Uluslararası Boyutu.....	150
6.3.2	Şehirler ve Hizmet Sektörü.....	150
6.3.3	Global Şehirler ve İşlevleri	152
6.3.4	İnisiyatif Alan Şehir Olgusu ve İstanbul' un Globalleşmesi	154
7.	TOPLU DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR.....	156
KAYNAKLAR.....		160
EKLER		162
Ek-1	İstanbul Metropoliten Alan İdari Sınırlar	163
Ek-2	İstanbul'un Tarihsel Gelişimi	164
Ek-3	BEYOĞLU Ciheti Nazım Planı.....	165
Ek-4	İSTANBUL Ciheti Nazım Planı	166
Ek-5	Türkiye Merkezler Kademelenmesi O.S.B. Dağılımı Gelişme Etüd ve Kalkınma Projeleri	167
Ek-6	İlçelerdeki Ağırlıklı Sanayi Sektörleri	168
Ek-7	İlçelere Göre İşgücü Büyüklükleri.....	169
Ek-8	İlçelere Göre İşyeri Büyüklükleri	170
Ek-9	Doğu-Batı Yakası İmalat Sanayi İşgücü Dağılımı.....	171
Ek-10	İlçelere Göre Net Sanayi İşgücü Yoğunluğu	172
Ek-11	İlçelere Göre Alan Standartları	173
Ek-12	Planlı Sanayi Alanları	174
Ek-13	Arazi Kullanışı (1994)	175
Ek-14	İstanbul Metropoliten Alanı Kent Makroformu Gelişimi.....	176
Ek-15	İstanbul Metropoliten Alanı Fonksiyonel Dağılım Bölgeleri	177
Ek-16	Sanayi Toplumu ve Bilgi Toplumunun Karşılaştırılması	178
Ek-17	Sanayi Toplumundan Bilgi Toplumuna Geçiş.....	180
Ek-18	Dördüncü Sektör (Bilgi Sektörü).....	181
Ek-19	İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı (1980)	182
Ek-20	İstanbul Metropoliten Kent Merkezi (MİA) 1965 sonrası gelişimi ve 1995 yılı öneri sınırı.....	183
Ek-21	İstanbul Metropoliten Alanı'nda sanayinin desantralizasyonu ve hizmet sektörü için planlama yaklaşımları (1984-1989)	184
Ek-22	1/5000 Haliç düzenlenme projesi (1984).....	185
Ek-23	Tarihi Yarımada 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.....	186
Ek-24	Zeytinburnu İlçesi Nazım İmar Planı.....	194
Ek-25	Zeytinburnu İlçesi Revizyon Planı	195
Ek-26	İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı (1995).....	196
Ek-27	Havza Dışı Sanayi Desantralizasyonu	197
Ek-28	Havza İçi Sanayi Desantralizasyonu.....	198
ÖZGEÇMİŞ		199

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1.	İstanbul Metropoliten Alanında Sanayi İşgücü ve Alansal Dağılımı	54
Şekil 5.1.	Karşılaştırmalı çalışma alanları için bir referans	83
Şekil 5.2.	Öneri Uygulanma Bölgeleri	89
Şekil 6.1.	1980'lerin başlarında Haliç'te ki sanayi, ruhsatsız yapılanma, işgaller ve sağlıksız kıyı kullanımına dair bir görünüş	122
Şekil 6.2.	Haliç'in temizlenmesi ve çevre düzenlemesi çalışmalarından önceki durumu	123
Şekil 6.3.	Haliç temizlenmesi ve çevre düzenlemesi çalışmalarından sonraki Haliç'te meydana gelen değişim ve dönüşüm	123
Şekil 6.4.	Haliç kıyılarındaki depo ve sanayi alanlarının düzenleme öncesi durumu	124
Şekil 6.5.	Haliç kıyılarındaki depo ve sanayi alanlarının desantralizasyonu ve sonucu	124
Şekil 6.6.	Cibali Sigara Fabrikası'nın desantralizasyon öncesi durumu	125
Şekil 6.7.	Cibali Sigara Fabrikası'nın desantralizasyonu sonucu bu bölgedeki değişim ve dönüşüm	125



ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1. 1997 Genel Nüfus Sayımı İstanbul Bölgesi Sonuçları	6
Çizelge 3.1. Türkiye Ve İstanbul Nüfusunun Değişimi 1945 - 1990	23
Çizelge 3.2. Türkiye Ve İstanbul'da Sanayi Dağılımı 1968.....	24
Çizelge 3.3. İstanbul'da Sanayi Firmaları 1968 Ve 1992.....	25
Çizelge 3.4. İstanbul'da Sanayi Firmalarının Yer Seçim Nedenleri.....	26
Çizelge 3.5. Gayrisafi Yurtiçi Hasılanın En Büyük Beş İlde Dağılımı	27
Çizelge 3.6. İstanbul İl Sınırları İçinde Sektörlere Göre İşyeri Büyüklükleri	29
Çizelge 3.7. İstanbul İl Sınırları İçinde Sektörlere Göre İşgücü Dağılımı	30
Çizelge 3.8. Batı Yakası İşyeri Adetleri	30
Çizelge 3.9. Doğu Yakası İşyeri Adetleri	31
Çizelge 3.10. Batı Yakası İş Gücü.....	31
Çizelge 3.11. Doğu Yakası İş Gücü.....	31
Çizelge 3.12. Batıdaki İlçelerde İşgücü Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi.....	32
Çizelge 3.13. Doğudaki İlçelerdeki İşgücü Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi	32
Çizelge 3.14. Batıdaki İlçelerde İşyeri Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi.....	33
Çizelge 3.15. Doğudaki İlçelerde İşyeri Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi.....	33
Çizelge 3.16. İlçelerdeki Ağırlıklı Sanayi Sektörleri.....	34
Çizelge 3.17. İşgücünün Sanayi İş Kollarına Göre Sıralanışı	34
Çizelge 3.18. Sanayi İş Kolları İşgücü Büyüklüğünün İlçelere Göre Ağırlığı	35
Çizelge 3.19. 100-499 İşgücünün İstanbul İl Bütününde İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri.....	35
Çizelge 3.20. 100- 499 İşgücünün İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri.....	36
Çizelge 3. 21. 500+ İş Gücünün İstanbul İl Bütününde İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri	36
Çizelge 3.22. 500+ İşgücünün İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri.....	37
Çizelge 3.23. İstanbul Bütününde Sanayi Kuruluşları.....	37
Çizelge 3.24 İstanbul Metropoliten Alanındaki İlçelere Ve Sektörel Ayrıma Göre İşgücü Yoğunluğu Değerleri	38
Çizelge 3.25. İlçelere Göre Alan - İşgücü Oranları	39
Çizelge 3.26. İstanbul'un Dış Ticarete Türkiye İçindeki Payı.....	47
Çizelge 3.27. İ.S.O. Üyesi İhracatçı- Firmaların Yıllar İtibarıyla Sayıları.....	48
Çizelge 3.28. İ.S.O. Üyesi İhracatçı Firmalarının Türkiye İhracatı İçindeki Payı	48
Çizelge 3.29. İstanbul İmalat Sanayinden İhracat Yapılan Sektörler Ve Oranları	49
Çizelge 3.30. Planlı Sanayi Alanlarının Analizi (Batı Yakası)	51

Çizelge 3.31. Planlı Sanayi Alanlarının Analizi (Doğu Yakası)	51
Çizelge 3.32. İstanbul Metropoliten Alanındaki İlçelere Ve Sektörel Ayrıma Göre İş Yeri Alanı	52
Çizelge 3.33. İstanbul Metropoliten Alanındaki İlçelere Ve Sektörel Ayrıma Göre İşgücü Yoğunluğu Değeri.....	53
Çizelge 3.34. İstanbul Metropoliten Alanında Sanayi İşgücü Ve Alansal Dağılımı	54
Çizelge 5.1. Yayılı Fabrika Sanayileri Yerleşimlerinin Hongkong’ Da Ki Coğrafi Dağılımı .	78
Çizelge 5.2. Hong Kong Sanayi Yerleşimi Arazi Dağılımı.....	80
Çizelge 5.3. Şematik Kent Tanımı.....	91
Çizelge 5.4. Kentleşme Tanımının Dönüşümü.....	92
Çizelge 5.5. Olguya Bağlı Geliştirilen Senaryo.....	93
Çizelge 6.1. Katma Değerin Sektörel Oran Sıralaması	130
Çizelge 6.2. Çevirici Güç Kapasitesinin Sektörel Oran Sıralaması.....	131
Çizelge 6.3. Doğu Yakası Mevcut-Dönüşüm-Desantralize Sanayi Alanları.....	131
Çizelge 6.4. Batı Yakası Mevcut-Dönüşüm-Desantralize Sanayi Alanları	131
Çizelge 6.5. İstanbul Toplamı Mevcut-Dönüşüm-Desantralize Sanayi Alanları	131
Çizelge 6.6. Sanayi Sektörleri Ve Alt Grupları	132
Çizelge 6.7. Desantralize Olması Gereken Sanayi Alanlarının İlçelere Göre Dağılımı.....	133
Çizelge 6.8. Sanayi Alanlarındaki Tür Ayrımları.....	138
Çizelge 6.9. Desantralize Edilecek Sanayilerin Sektörlere Göre Gideceği Alanlar	146

TEŞEKKÜR

Bu tezin hazırlanmasında böyle bir konuda çalışma imkanı yaratarak büyük rol oynayan , aynı zamanda da bu çalışmada katkılarını ve desteğini hiçbir zaman eksik etmeyen sayın tez danışmanım Doç. Dr. Hüseyin CENGİZ'e ve ayrıca maddi ve manevi olarak her zaman yanımda bulunarak benden desteğini eksik etmeyen sevgili aileme, Salih Saim KAYA'ya ve özellikle sevgili anneme teşekkürü bir borç bilirim.

9672004

Şule ÖLÇER

Yıldız Teknik Üniversitesi

Mimarlık Fakültesi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü



ÖNSÖZ

Dünyada sanayileşme ve ona bağlı aşamalar, modern topluluklar arasına katılmak isteyen her ülkenin arzu ettiği ve amaçladığı evrensel özellikte bir hedeftir.

Kentleşme ve sanayi faaliyetleri arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Alexanderson'un sanayi faaliyetlerini, kenti meydana getiren başlıca faaliyetler olarak belirlemesi bundandır.

Elbette bu faaliyetler ve kent ilişkisi karşılıklıdır. Nüfusunun artması, iş bölümünün doğması ve kentsel işlevlerin gelişmesi, bu . ilişkiler çerçevesinde ele alınmalıdır. Sanayi faaliyetleri, yapıcı karakterleri dolayısıyla kentleşmede önemli rol oynamaktadırlar.

Gelişme ilerledikçe, tarım sektöründe istihdam edilen işgücünün oranı, hizmet kesimi lehine azalmaktadır.

Ekonomik yapıda gözlenen bu olgu, gelişen ve hızlı büyüyen kentlerin, özellikle büyük kentlerin, başka bir deyişle metropoliten kentlerin merkezi iş alanlarında (MİA), hizmetler sektörüne ilişkin ekonomik faaliyetlerin istihdam yapısındaki hızlı artışa, tarihsel sürekliliği olan mevcut merkezlerin yoğunlaşarak işlevsel ve yapısal değişimine neden olmuştur.

Toplumsal yapıdaki değişimler, bölgesel ilişkileri etkilemekte, ortaya çıkan yeni ilişkiler ise kentsel işlevlerde farklılaşmayı zorunlu kılmaktadır.

Diğer yandan çeşitli etkileriyle sanayileşme, toplumsal ve ekonomik gelişme hızının artmasına yardımcı olmaktadır. Ancak sanayileşmenin büyük ölçüde mekan tüketici yanı da bulunmaktadır.

Bu hızlı, ekonomik ve toplumsal gelişme aynı zamanda kentlerin bünyesinde önemli değişimler yaratmakta sanayi ve buna bağlı teknolojilerin gelişmesiyle kentlerin önceki işlevlerinde değişme ve gelişme görülmekte, böylece koordine edilemeyen kentleşme - sanayileşme etkileşimi ortaya çıkmaktadır. Bu durum sosyal, ekonomik ve hatta beşeri planlarda ağır sonuçlar getirmektedir.

Bu çalışmanın kapsamı içinde, büyük şehirlerde (İstanbul Metropoliten Alanını) kentleşme sürecinde gelişigüzel dağılmış olan ekonomik işlevlerin, sanayi fonksiyonu bağlamında kent fizik mekana etkilerinin, değişim ve dönüşümlerinin desantralizasyon süreci ile birlikte irdelenmesi amaçlanmaktadır.

Yedi bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde, tezin genel bir açıklaması yapılmış, bu bölümde çalışmanın amacı, varsayımlar, yöntem ve sınırlar oluşturulmuştur.

İkinci bölümünde, İstanbul Metropoliten Alanı'nda kent fizik mekanın tarihsel süreç içindeki gelişimi, fizik mekanın gelişimini etkileyen imar ve planlama çalışmaları ve yine tarihsel gelişim süreci içindeki kimliği irdelenmiştir.

Üçüncü bölümde tezin amacına uygun olarak, İstanbul Metropoliten Alanı'nda sanayinin gelişimi, kent içindeki dağılımı ve değişimi, sanayileşmenin etkisiyle oluşan kentin işlevsel ve yapısal olgularında izlenen hızlı gelişim ve değişimlerle günümüzde sanayinin sanayileşme sürecinin incelenmesi yapılmış, mevcut durum belirlenmiştir. Sanayinin yapısal değişimi ile sanayi yerleri seçim ve düzenleme kuramsal çerçeve koşutunda irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde, sanayileşmenin İstanbul Metropoliten Alanı'nda Desantralizasyon sürecine getiren olguların belirlenmesi, sanayi faaliyetlerinin gelişimini irdelleyen planlama politikaları, gelişim ve sonuçların irdelenip, İstanbul Metropoliten Alanında varolan ve olabilecek eğilimler ile açıklaması yapılmıştır.

Beşinci bölümde çalışmanın örneklerle güçlendirilmesi amacı doğrultusunda, dış ülkelerdeki uygulamaları, desantralizasyon olgusu ile küreselleşme ve bilgi sektöründeki ilişkiler açıklanmaya çalışılmıştır. Bu bölümde özellikle sanayiden ve bilgi sektörüne geçişin ve bilgi

toplumunun oluşumu incelenmiştir.

Çalışmanın odağını oluşturan altıncı bölümde ise sanayinin desantralizasyonu sonucu değişim ve dönüşümlerin irdelenmesi ve kent fizik mekana etkileri doğrultusunda 1980 sonrası İstanbul Metropoliten Alanında sanayinin desantralizasyonunda izlenen politikalar, operasyonlar ve uygulamalar açıklanmıştır bu bağlamda kıyılarda, geleneksel dokuda, elişme alanlarındaki sanayiler incelenmiş, değişim ve dönüşümleri açıklanmaya çalışılmıştır. Yine bu paralellikte 1995 yılı nazım planından İstanbul Metropoliten Alanındaki sanayinin desantralizasyon şartları ve 1995 nazım planı incelenmiştir. Bu bölümde desantralizasyon sonrası kent fizik mekanın yeniden mekansal organizasyonunda etkili olacak üçüncü sektör yani hizmet sektörü incelemesi de yapılmıştır.

Yedinci son bölümde, buraya dek söylenenlerden ve yapılan betimlemeler bağlamında değerlendirme yapılmış, ülkemizde yapılan planlama çalışmalarına katkıları açısından desantralizasyon sürecinde değişim ve dönüşümlerin irdelenmesine çalışılmıştır.



ÖZET

Şehircilik mekan organizasyonuna bağlı bir olaydır. Beşeri faaliyetlerle ve yerleşmelerin kontrollü gelişmesiyle ilgilidir. Dünyada ilk sanayi yerleşmeleri ise kendiliğinden ve kontrolsüz ortaya çıkmıştır. Daha sonraki gelişmeler de kentlerin yakın çevrelerindeki oluşumlar olarak, belirmiş ve daha sonraları da kentsel dokunun yutucu gelişmesiyle çevrelenmişlerdir.

İşte bu olumsuz gelişmeye karşı koymak için sanayi bölgeleri yaratılması son dönemde başvurulmuş önemli bir çözüm yolu olmuştur. Elbette yeni ele alış şekliyle sanayi bölgelerinin organizasyonunu kentlerin organizasyonundan ayırmak da mümkün değildir. Bu organizasyon kentlerin strüktürlerinin ve karşılıklı bağlarının tanımlanması dışında ele alınamaz. Bu bölgelerin organizasyonunda sadece gerekli ekonomik düzenlemeler değil; fakat mekan düzenlemenin de dikkate alınması gerekmektedir.

Eğer sanayi bölgelerinin anlamsız, kararsız şekilde çoğalmaları ve yayılması istenmiyorsa, eğer arazi savurganlığından kaçınılmak isteniyorsa gerçek bir düzenleme politikası uygulanması zorunludur.

Sanayi faaliyetlerinin yer seçimi ve sanayi bölgelerinin düzenlenmesi şehircilik planları üzerinde tesadüfen ortaya konmuş bir durum değildir. Keza teknik veriler de sonuç vermezler.

Böyle bir yer seçimi ve sanayi bölgesi düzenlemesi ; planıcı (şehirci) sosyolog, teknisyenler, sanayici yerel yönetimden sorumlular, çeşitli sektörlerin temsilcileri esnaf v.s. arasında bir diyalog sonucu mümkün olabilir. Yalnızca sanayiye tahsis edilmiş arazilerin ayrılması yeterli değildir. Kent ve sanayi arasında uyumlu bir ilişki sağlanmalıdır.

Aynı zamanda İş - Konut ilişkilerinin rasyonalize edilmesi ve kentin üçüncü sektör faaliyetlerinin sanayi tarafından da kullanımının sağlanması gerekmektedir.

Endüstriyel şehircilik ile, bir anlamda Sanayi ve kent ölçeğinde bunların birbirini tamamlaması sağlanmalı ve kentleşme sanayileşme etkileşiminin kente yansımaları ıssılaştırılmalıdır.

Bu belki sanayileşmeye tabi bir şehircilik olarak da nitelenebilir ve Kentleşme - Sanayileşme etkileşimine tabi her kentin, kendi sanayi kullanma stratejisini formüle etmesini de getirebilir.

Anahtar Kelimeler: Desantralizasyon, Sanayi, Küreselleşme, Bilgi Toplumu, Mekan Organizasyonu

ABSTRACT

City planning which is concerned with human activities and settlement under controlled development is an event that depends on space organization. First industrial settlement in the world was appeared in an uncontrolled manner. Even subsequent developments took place as formations in their neighbourhood of cities and afterwards they were surrounded by dominating urban development.

The fact that industrial regions are created to obstruct the mentioned negative development became a significant solution that people refer to. It is of course unlikely to distinguish organizations of industrial regions from those of cities with regard to their new way of being treated. These organizational cities cannot be treated except their structures and identification of their mutual links. Not only required economical arrangement is to be achieved, but also spacial arrangement is to be considered as well.

If industrial regions are not desired to grow and to spread insignificantly and unstably, and even if wastefulness of land is intended to be avoided, it is indispensable to apply a real policy of organisation.

Necessity of selection of where industrial activities will be performed and organisation of industrial regions did not give birth to city planing concept by coincidence.

Such a selection of place and organisation of industrial regions are likely to come true through a dialog among city planner sociologs, technicians, authorities in charge of industrial local government, agents of diverse sectors etc... Supply of lands allocated to industry is not sufficient only. A harmonious relationship must be secured between city and industry.

Additionally, rationalisation of work-residence relationship and use of third sector activities of city by industry must be secured as well.

With industrial urbanisation, that city covers for industry and industry covers for city in industrial and urban scale must be secured and reflection of industrialisation – urbanisation interaction to city must be rationalised.

KeyWords: Decentralization, Industry, Globalism, Knowledge sector ,spatial organization

1. GİRİŞ

Günümüzün gelişmiş ülkelerinde daha önce yaşanmış olan, gelişmekte olan ülkelerde ve ülkemizde büyük bir hızla yaşanmakta olan sanayileşme ve işlevlerinden biri olan kentleşme süreci içinde, izlenen sosyo – ekonomik gelişim, işgücünün sektörler arasında dağılımını etkilemekte ve değişimine neden olmaktadır.

Kent ve çevresinde, kentleşme ve sanayileşme etkileşimi ekseri eski yerleşmeleri değişime uğrattırırken yeni yerleşmelerde ise bir yığılma şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Tarihi süreç de kontrolsüz ve kendi tercih nedenlerini kullanan, kendiliğinden olan ilk sanayi yerleşmelerinden sonra, kentlerin hemen yakınlarında beliren yerleşmelerin, kentsel dokuyu yutan gelişmeler şeklinde ortaya çıktığı da görülmektedir. Bu durumda kontrolsüz gelişme, birçok hatalara neden olmaktadır. İşte kentlerin ve sanayinin koordine olmayan gelişmelerinden doğan bu hatalar etki ve sonuçlarını ekonomik, sosyal ve beşeri planlarda göstermektedir. Önemli olan husus ise, bu etki ve sonuçların değerlendirilmesi gerekliliğidir. Kentlerde veya Coğrafiik bölgelerde Kentleşme oranları gelişme düzeyleri ve sanayi' nin büyüme oranları arasında güçlü bir “karşılıklı ilişki” vardır. Kentsel gelişme sanayi yatırımlarını etkilemektedir, kentin gelirini artırarak diğer sektörlerde iş olanakları yaratmaktadır. Asıl önemlisi nüfusu kente çekmektedir. İşte bu iki yönlü etkileşim, nüfusun ve sanayinin belli yerlerde yoğunlaşması sonucunu doğurmaktadır.

Günümüz dünyasında bilgi toplumu ile başlayan küreselleşme süreci ve ülkemizde izlenen ekonomik politikalar doğrultusunda alınan kararlar hiç kuşkusuz ülkemizin ekonomik karar merkezi olan İstanbul Metropoliten Alan'da fizik mekanı dolaysız olarak etkilemektedir.

Sanayi toplumunda tarım, sanayi-hizmetler ayrımı, bilgi toplumunda, tarım-sanayi-hizmetler-bilgi sektörü sınıflaması biçimine dönüşmektedir.

Ekonomik karar merkezi olan İstanbul Metropoliten Alanı fiziksel mekanı dolaysız etkileyen 1980 sonrası ekonomik politikaların en önemli yönü; dış talebe, dolayısı ile ihracata ağırlık veren bir sanayi stratejisinin belirlenmiş olmasıdır.

Ekonomide izlenen politikaların organizasyonu globalleşen dünyada uluslar arası ilişkide çok uluslu ya da uluslar arası şirketleri ön plana çıkarmış ve şirket bazında yeniden örgütlenmeyi zorunlu kılmıştır. Ekonomik yapı-fizik mekan ilişkisi biçim değiştirmiştir.

Bunun sonucu olarak İstanbul Metropoliten Alanında fizik mekanın özellikle 1980'den itibaren hızla sanayiden arındırılması için desantralizasyon çalışmaları hız kazanmıştır. Kent

içinde son on yılda izlenen politikalar hizmetler sektörünün ağırlık kazandığı uluslar arası bir metropoliten finans merkezi olma sürecinde, mevcut planlamaların önünde önemli gelişmeler göstermiştir.

Kentsel ulaşımına bağlı olarak, kıyılarda sanayiye ilişkin kentsel işlevlerin desantralizasyonu amaçlayan ve 1980 öncesi kentsel mekan imajına kökünden değiştiren kamulaştırma işlemi, kentsel işlevlere aşırı hareketlilik sağlamış, mevcut (M.İ.A.) Merkezi İş Alanı'nı dağınık ve örgütsüz olarak bulunan ulusal ve uluslararası hizmet veren işlevlerde örgütlenmeyi ve büyümeyi zorunlu kılmıştır.

Çalışmanın Konusu, Amaçları, Varsayımlar

“Sanayi kentinden, hizmet kentine geçişte sanayi desantralizasyon sürecinin kent fizik mekana etkileri “ başlığı altında sunduğumuz çalışmanın temel amacı; İstanbul Metropoliten Alanda sanayinin desantralizasyon sürecinde değişim ve dönüşümlerinin irdelenip, fizik mekanda değerlendirilmesi ve bu bağlamda yapılan uygulamaların ele alınması ile yapılacak çalışmalarda sanayi desantralizasyonundan sonra fizik mekan organizasyonunda kullanılacak bir kaynak oluşturmaktır.

İstanbul Metropoliten Alanında sanayinin incelenmesi, mevcut sanayi alanlarının belirlenmesi ve metropolitenleşme sürecinde sanayinin desantralizasyonunun 1980 sonrası Türkiye’de izlenen ekonomik politikaların fizik mekana yansıtılması sırasında parçacıl yaklaşımların yarattığı sorunlar içinde bütünleyici çözümlere ulaştıracak, desantralizasyon sürecinden sonraki değişim ve dönüşümlerin irdelenmesi çalışmanın kuramsal amaçlarından birini oluşturmaktadır.

Varsayımlar

Metropoliten Alan, içinde barındırdığı yerleşimlerin sanayileşmesiyle 1980 sonrası çok merkezli bir yapıya kavuşurken, kent içindeki sanayi kuruluşlarının merkezden çevreye doğru bir sıçrama sürecine girmişlerdir.

Sanayinin merkezden uzaklaşması olarak nitelenen bu süreç desantralizasyon politikaları ile desteklenmiş, üretim çevrede yapılırken merkez kesim, bu üretimin karar organlarının bulunduğu, yönetim, denetim ve kontrol işlevlerinin yer aldığı bir kente dönüşmektedir.

Sanayi kentinde üretim birimleri merkezi bir yerde toplanarak yığılma ekonomilerinden yararlanırken, Metropoliten kent aşamasındaki karar birimleri merkezde yerleşme eğilimindedirler. Merkez kent artık her cins ekonomik işlevlerin yoğunlaştığı bir yerleşme

değil, konut mahallelerinin bile az rastlandığı bir hizmet merkezi veya çeşitli karar organları ve kamu kuruluşlarının yerleşme alanı olarak biçimlenmektedir.

Ekonomik yapı-fizik mekan ilişkisinin biçim değiştirmesi günümüz dünyasındaki sermayenin globalleşme süreci, metropoliten alanların özellikle kent merkezlerinin yeniden örgütlenmesi ve çağdaş yaşam koşullarına uyarlanması, sağlıklı yapılaşmaların engellenmesi ve yaşanabilir çevre oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır.

Desantralizasyon sürecinde, kentin ana merkezinde izlenen gelişim olgusu, ana merkezin bu süreçte işlevsel açıdan metropol rolü oynamasını ve merkez mekanın yeniden örgütlenmesini gerektirmektedir.

Karar verme, kontrol, finansman, yönetim, otel, eğlence ve kültür faaliyetlerinde uzmanlaşan metropoliten kent merkezi desantralizasyon sürecinde değişim ve dönüşümlerin irdelenmesi aşamasında büyük rol oynamaktadır. Ancak parçacıl gelişmeler, bir takım planlama sorunlarını beraberinde getirmiştir.

Yukarıda belirtilen temel varsayımların yanı sıra, çalışmamızda benimsediğimiz varsayımlar bölümler içinde verilmiştir.

Çalışmanın Yöntemi Ve Sınırları

Çalışmamız yedi bölümden oluşmaktadır. İkinci ve üçüncü bölümler, geniş ölçüde bir kütüphane çalışması niteliğini taşımaktadır. Bu bölümlerde konu üzerine yazılmış çok sayıda kitap, makale, çeşitli belgeler ve dergilerden yararlanılmıştır.

Çalışmamızın dördüncü, beşinci ve altıncı bölümleri ise odak noktası niteliğinde, İstanbul Metropoliten Alanında sanayiye desantralizasyon sürecine getiren olguların irdelenmesi, globalleşme(küreselleşme) sürecinde dünyadaki örneklerin aktarılması ve sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş sürecinin irdelenmesi yapılmıştır. Bu bölümlerin ışığı altında değişim ve dönüşümlerin İstanbul Metropoliten Alanındaki saptamaları oluşturulmuştur.

Bu bölümlerde (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, Zeytinburnu Belediyesi, Eminönü Belediyesi, Devlet İstatistik Enstitüsü, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Odası, Şehir Plancıları Odası, TMMOB Yayınları, Y.T.Ü. Vakfı Yayınları, İ.T.Ü. Vakfı Yayınları, ODTÜ Vakfı Yayınları ve yine çok sayıda kitap, makale, çeşitli belgeler, bu konu ile ilgili tez çalışmaları, internet ve dergiler değerlendirilmiştir. Kaynakların değerlendirilmesinde Haliç projelerine ilişkin 1980'den sonraki uygulamaların ve raporların bir kısmı, bu alanda askeri

alanların yer alması nedeniyle belgelerin Genelkurmay bünyesinde güvenlik açısından birinci derece gizlilik içermesi niteliğinde olmasından dolayı alınamamış ve değerlendirilememiştir.

Sanayileşmenin ülke genelinde ve düzeyinde ele alınması gereği ve sadece kentsel ortamlarda değil, kırsal ortamlarda sanayi gerçeği olduğunun burada kaydedilmesi gerekmektedir.



2. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI, KENT FİZİK MEKANIN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1. İstanbul Metropoliten Alanı Konumu

28° 01' ve 29° 55' doğu boylamlarıyla 41° 33' ve 40° 28' kuzey enlemleri arasında kalmakta ve İstanbul il toprakları toplam 5.512 km²'lik bir alanı kaplamaktadır.(Ek-1)

İstanbul Boğazı, Karadeniz'i, Marmara Denizi'yle birleştirirken; Asya Kıtası'yla Avrupa Kıtası'nı birbirinden ayırmakta ve İstanbul kentini de ikiye bölmektedir.

İli kuzeyde Karadeniz, doğuda Kocaeli Sıradağları'nın yüksek tepeleri, güneyde Marmara Denizi ve batıda ise Ergene Havzası'nın su ayırım çizgisi sınırlamaktadır.

İl alanı, idari bakımdan doğu ve güneydoğudan Kocaeli'nin Karamürsel, Gebze, Merkez ve Kandıra ilçeleriyle, güneyden Bursa'nın Gemlik ve Orhangazi ilçeleriyle, batı ve kuzeybatıdan Tekirdağ'ın Çorlu, Çerkezköy ve Saray ilçelerinin yanı sıra, Kırklareli'nin de Vize İlçesi topraklarıyla çevrilidir.

Türkiye topraklarının % 9,7'sini kaplayan İstanbul, nüfus varlığı açısından ülkenin en önemli ili durumundadır. 1990 Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre, İstanbul'un toplam nüfusu 7.309.190, yıllık nüfus artış hızı binde 44.78 ve nüfus yoğunluğu 1.280 km² /kişidir. 1997 Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre, İstanbul'un toplam nüfusu 9.198.809 kişidir.(Çizelge 2.1.)

İstanbul İli sınırları içerisinde 27 ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Batıda; Avcılar, Küçükçekmece, Bakırköy, Bahçelievler, Bağcılar, Güngören, Esenler, Bayrampaşa, Zeytinburnu, Fatih, Eminönü, Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Kağıthane, Sarıyer, Gaziosmanpaşa, Eyüp, Doğuda ise; Üsküdar, Beykoz, Kadıköy, Kartal, Pendik, Tuzla, Ümraniye, Adalar, Maltepe, Sultanbeyli bulunmaktadır. Bağımsız belediyeler ise Büyükçekmece, Çatalca, Silivri, Şile, Yalova ilçeleridir.(İBŞB,1995)

Çizelge 2.1. 1997 Genel Nüfus Sayımı İstanbul Bölgesi Sonuçları (D.İ.E. 2001)

İLÇE KODU	İL ADI	İLÇE ADI	TOPLAM		ŞEHİR		KÖY	
			DE FACTO	DE JURE	DE FACTO	DE JURE	DE FACTO	DEJURE
34 İSTANBUL								
	BÜYÜKŞEHİR TOPLAMI		8566823	8440541	8260438	8141163	306395	299378
1	İSTANBUL	ADALAR	16171	14998	16171	14998	0	0
2	İSTANBUL	AVCILAR	214621	214363	214621	214363	0	0
3	İSTANBUL	BAĞCILAR	487896	479921	487896	479921	0	0
4	İSTANBUL	BAĞÇELİEVLER	442877	442147	442877	442147	0	0
5	İSTANBUL	BAKIRKÖY	222336	214417	222336	214417	0	0
6	İSTANBUL	BAYRAMPAŞA	240427	236046	240427	236046	0	0
7	İSTANBUL	BEŞİKTAŞ	202783	194676	202783	194676	0	0
8	İSTANBUL	BEYKOZ	193067	188558	165028	161544	28039	27014
9	İSTANBUL	BEYOĞLU	231826	226582	231826	226582	0	0
10	İSTANBUL	EMİNÖNÜ	65246	50135	65246	50135	0	0
11	İSTANBUL	ESENLER	344428	340248	344428	340248	0	0
12	İSTANBUL	EYÜP	254028	248593	237210	233713	16818	15880
13	İSTANBUL	FATİH	432590	424673	432590	424673	0	0
14	İSTANBUL	GAZİOSMANPAŞA	648648	645827	573486	570943	76182	74884
15	İSTANBUL	GÜNGÖREN	273915	271853	273915	271853	0	0
16	İSTANBUL	KADIKÖY	699379	695232	699379	695232	0	0
17	İSTANBUL	KAĞITHANE	317238	314189	317238	314189	0	0
18	İSTANBUL	KARTAL	362175	360386	311076	310994	51099	49392
19	İSTANBUL	KÜÇÜKÇEKMECE	460388	458483	459804	455771	584	692
20	İSTANBUL	MALTEPE	335539	330469	335539	330469	0	0
21	İSTANBUL	PENDİK	339759	337519	334451	332318	5308	5201
22	İSTANBUL	SARIYER	229600	223945	214377	209549	15223	14396
23	İSTANBUL	ŞİŞLİ	257049	251155	257049	251155	0	0
24	İSTANBUL	TUZLA	93975	90170	85663	82142	8312	8028
25	İSTANBUL	ÜMRANİYE	498952	499090	394132	395199	104820	103891
26	İSTANBUL	ÜSKÜDAR	472124	462799	472124	462799	0	0
27	İSTANBUL	ZEYTİNBURNU	228786	224768	228786	224768	0	0
28	İSTANBUL	BÜYÜKÇEKMECE	287569	280888	36873	41644	250696	239244
29	İSTANBUL	ÇATALCA	73227	70406	14859	15814	58368	54592
30	İSTANBUL	SİLİVRİ	98873	95623	40210	38932	58663	56891
31	İSTANBUL	SULTANBEYLİ	144932	144540	144932	144540	0	0
32	İSTANBUL	ŞİLE	27385	25749	8714	8108	18671	17641
	TOPLAM		9198809	9057747	8506026	8390201	692783	667546

2.2. İstanbul Metropoliten Alanı Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi

İstanbul'un ilk yerleşme yapısının temelleri, Milattan önce 7. y.y'da Megaralı Grekler tarafından Kadıköy (Khalkedon) ve sonra şimdiki Sarayburnu civarında (Byzantion) koloni şehirleri olarak kurulmuştur. Bu yerleşmelerden Bizantion, topografik avantajlarından ötürü önemini arttırmış ve bağımsız bir şehir olmuştur. (Ek-2)

2.2.1 Roma-Bizans Dönemi ve Kent Fizik Mekanı

M.S. 196 yılında Septimus Severus şehri işgal etmiş ve surları batıya doğru genişletmiştir. Bu dönemde yapılan hipodrom, anıtsal yapılar, ana arterler ve meydanlar yerleşme içini; surlar ise yerleşmenin makroformunu tayin etmektedir. Bu devirde surdışı gelişimi oldukça sınırlıdır.

Konstantin ile beraber İstanbul'da Roma imparatorluğu dönemi başlamış, şehrin adı Konstantinopolis olarak değişmiştir. Siyasal ve ekonomik bakımdan bir dünya kenti olma sürecinin başladığı bu dönemde Konstantinopolis artık sadece ticaret geliriyle yaşayan bir koloni kenti olmaktan çıkmış ülkeden elde edilen gelirlerin toplandığı merkez olmuştur. (Kılınçaslan,1981). Bu devirde Severus surları yıktırılmış ve yeni surlar daha batıda inşaa edilerek kent genişletilmiştir. Çevre gelişmelerden Galata ortaya çıkmış ve çevresi duvarlarla sınırlandırılmıştır. Sur kapılarına yönelen sur aksları, Ayasofya kilisesi, Çemberlitaş, Fatih'de Havarium Kilisesi, Sirkeci'de Neoriyon limanı ve tersanesi, Langa tarafında Elefterion limanı gibi şehrin odak noktaları oluşmuş, kent 14 fiziki bölgeye ayrılmıştır. Bu ayrıma temel teşkil eden faktörler, kent topografyasından doğan ana yollar ve kentin güney doğusundaki merkezden yayılan konsantrik eğrilerdir. Bu konsantrik yayılmada Grek şehri surları ve Severus devri surları esas alınmıştır.

I. Teodosyus zamanında bugüne kadar gelen iç surların inşasına başlanmış (413), Haliç ve Marmara surları 439'da tamamlanmıştır.

Kentin bu devirden sonra geçirdiği aşama 552 yılında Jüstinye'nin idaresi sırasındadır. Jüstinyen zamanında Galata surlar ile çevrilmiş, bugünkü Ayasofyanın inşaatı başlamıştır. Haliç'e yapılan ilk köprü bu döneme rastlamaktadır. Bu devirden sonra kent, Osmanlıların eline geçene kadar bir çok yönden gerilemiş, fakat genel yapısında önemli bir değişiklik olmamıştır (İBŞB,1995).

2.2.2 Osmanlı Dönemi ve Kent Fizik Mekanı

İstanbul'un 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethini müteakip şehir yeniden imar edilmeye başlandı. İstanbul'un Osmanlı'lar tarafından alınması ile yeni bir imparatorluk merkezinin doğuşu başlamıştır. Başkentin buraya taşınması birkaç bölge merkezli eski siyasal yönetim geleneğine son vermiştir. Ekonomik ve toplumsal yapının kuvvetlenmesi sonucu olarak siyasal yapıda da çok merkezden tek merkeze doğru gelişme olmuş, İstanbul ülke mekanında tek siyasal, kültürel ve bütün diğer kentsel faaliyetler açısından imparatorluğun rakipsiz başkenti olarak "dünya kenti" olma durumuna gelmiştir. (Kılınçaslan, 1981) Osmanlı toplum yapısı, toplumun şehir ve şehirciliğe bakış açısı, kentin belediye ve idari yapısının zaman içindeki değişimi İstanbul'un Osmanlı dönemindeki yapılanma ve imar faaliyetlerinin temelini teşkil etmiştir.

1453 yıllarında 50.000 olan şehir nüfusu Anadolu ve Rumeli'den getirilen çeşitli etnik gruplarla 120.000'e ulaşmıştır. Suriçi, Eyüp ve Üsküdar'da ilk Türk mahalleleri oluşmuştur. Şehrin en büyük mabedi Ayasofya, camiye çevrilmiş, başta Topkapı Sarayı, Eyüp Sultan

Cami ve türbesi olmak üzere birçok cami, medrese, hamam ve çarşı gibi yapılar inşaa edilmiştir. Fatih devrinde genel olarak Bizans fiziki strüktürü devam etmekle beraber İstanbul kısa bir sürede çehre değiştirmiş ve bir islam şehri görünümüne bürünmüştür.

15. yy. sonlarına doğru II. Beyazıt zamanında kent nüfusunun 200.000 olduğu tahmin edilmektedir. Bu dönemde en büyük yapılanma Fatih külliyesi çevresindedir. Üsküdar önemini arttırmaya devam etmiş, yeni mahalleler kurulmuştur. 16. yy. başında şehrin silüetini etkileyen en önemli yapılanma, Beyazıt külliyesinin inşasıdır. Kent silüetine, Bizans strüktürünün değiştiğini kanıtlayan anıtsal İslam yapıları hakim olmuştur. Ulaşım ana yapısında da önemli değişim olmuş, Bizansdaki Beyazıt'tan sonra Marmara'ya paralel uzanan aks yerine, bu devirde Haliç'e paralel ve Edirnekapi'ya yönelik, batıya uzanan aks hakim duruma geçmiştir. Kentin dış bağlantılarında kara ulaşımı önem kazanmış, İstanbul'un Trakya ile karayolu ilişkisi oldukça güçlenmiş, kent karayolu ile de beslenmeye başlamıştır. Edirnekapi ve Topkapı çevresinde pazar yerleri, han ve hamam gibi yapılanmalar başlamış, şehrin ticaret bölgesi ise bu dönemde Sirkeci ile Unkapanı arasında gelişmiştir.

Kent nüfusu, Kanuni Sultan Süleyman zamanında 500.000'e kadar yükselmiştir. Sultan Selim ve Süleymaniye Camii, bu dönemin anıtsal yapılarıdır. Kanuni zamanında Eyüp yöresine birçok cami ve medrese yapılmış, sahiller saraylarla donatılmıştır. Galata surları dışında yabancı elçilikler konumlanmaya başlamış, Kasımpaşa'da yoğun tersane faaliyetine paralel olarak nüfus gelişmiştir. Üsküdar kentin önemli yerleşim birimlerinden biri haline gelmiştir. Boğaz sahillerinin kentsel yerleşmelerle bezenmesi Kanuni zamanında başlamıştır. Bu dönemde Sur içinde Aksaray ve çevresi önemli bir yerleşim alanıdır.

17.yy.'da şehir nüfusunun 700-800.000'e ulaştığı tahmin edilmektedir. Haliç'in büyük bir kısmı dolmuş, Eyüp yerleşimi oldukça gelişmiştir. Beyoğlu, gelişiminin henüz başlangıcındadır. Karşı yaka da Üsküdar yayılmaktan ziyade yoğunluğun artması şeklinde gelişmekte, depolama ve konaklama faaliyetleri artmaktadır. Beşiktaş'ta yüzyılın sonlarına doğru kentin gelişme yapısı belirlenmiş ve fonksiyonel bölünmeleri tamamlanmış durumda idi.

18.asırda şehrin makroformunu belirleyen en mühim yapılanma, Boğaziçi ve Haliç'in kent organik bünyesiyle bütünleşmesidir. Kent sınırları çok büyük hamleler yaparak gelişmemişse de gelinen durum Suriçi yerleşmenin görece olarak önemini yitirmesidir. Sur içinde meydana gelen büyük yangınlar, bu alandaki yerleşme dengesini sarsmıştır.

İstanbul'a kentin gelişimine yönelik ilk planlı girişim ve imar planlama çalışmaları 1836-37 yıllarında başlamıştır. Moltke tarafından bir imar planı çizilmiş, bu plandaki kararlar 1839 yılında bir ilmühaber haline getirilmiştir. Kentin makroformunu etkileyen askeri tesislerin

planlama ve uygulaması bu devirde olmuştur. Bu ilmühabere göre, İstanbul'da yeni yapılacak binalar kagir olacaktır. Geniş meydanlar bırakılıp geometrik form ve kurallara ağırlık verilecektir. Yapılacak yollar, 10 -12 -15 -20 zira genişlikte olmak üzere dört kademeye ayrılmıştır (1 Zira=80cm).

Moltke'nin planında yer alan askeri tesisler büyük oranda uygulanmıştır. Moltke'nin planına göre, büyük askeri kışlalar ve çevresinde mahalleler inşa edilmiştir. Bu tür yapılaşma için en güzel örnek Selimiye mahallesidir. Bu devirlerde gelişen alanlar Boğaziçi'nde Beylerbeyi'dir. Üsküdar, Haydarpaşa aksına doğru gelişmiştir. Kentin gelişmekte olduğu bir diğer önemli bölgesi Beyoğlu idi. Bu alandaki gelişim bir yönde Kasımpaşa'ya, öbür yönde Boğaz tarafında Tophane'ye kadar uzanmıştır. Beşiktaş, Boğaziçi boyunca yayılmasının yanısıra kuzeye doğru da gelişmiştir. 18.yy.'da Osmanlı Devletinin İstanbul'a yaptığı hizmet, vakıflar yoluyla imar ve bayındırlık işlerinden ibarettir. Osmanlı Devleti zamanında İstanbul'daki toplumsal ihtiyaçlar vakıf yoluyla karşılandığından devlet bünyesinde kentsel sorunlara eğilmek üzere bir örgütlemeye gerek duyulmamıştır. Osmanlı toplumunda 19 yy.' a kadar hizmetlerin bir bütün olarak mekanla ilişkisi ve arazi kullanımının düzenlenmesi vakıflar yoluyla gerçekleştirilmiştir (Kılınçaslan,1981).

19.yy.'da kentin batıya doğru surların dışında gelişimi çok kısıtlıdır. Kentin fiziki yapısındaki en önemli değişiklik ıslahat hareketleri paralelinde yapılmış olan kışlalar ve askeri tesislerdir. 19.yy.'ın ilk yarısında Pangaltı ve Nişantaşı henüz tam teşekkül etmemiştir. Boğazda Kabataş ile Taksim arasında kalan hattın güneyi tamamen yapılanmıştır. Boğaz yer yer gelişen yerleşme merkezleri dışında ince bir hat şeklinde iskan ile dolmuştur. Maçka sırtları henüz dolmamış, Pangaltı, Nişantaşı Akaretler'de büyük çapta gelişmeler olmuştur. 1913 yılında Şişli'ye kadar gelen elektrikli tramvay, bu yönde gelişimin hızlanmasına amil oldu.

19.yy. boyunca gelişen Anadolu yakasında, Batı yakasına göre daha az olmuştur. Bu yüzyıl sonlarındaki demiryolu, gar, liman tesislerinin katkısıyla gelişimin hızlandığı görülmektedir. Üsküdar 19 .yy. sonuna doğru Bağlarbaşı'na doğru yoğunlaşmıştır. Üsküdar ile Kadıköy arasında kalan kısımlar en yoğun yerleşme alanı olmuştur. Kadıköy 1860 yılında geçirdiği büyük yangından sonra, yeni ulaşım şebekesi ile gelişimini hızlandırmıştır. Moda ve Bahariye I. Dünya Savaşında yoğun bir yerleşme haline gelmiştir. Kalamış, Fener, Kızıltoprak ve Erenköy mevkilerinde mahalleler gelişmiştir.Boğazın Anadolu boyları, Batı yakasına göre daha az gelişmiş durumdadır. Cumhuriyet devrinde sayfiye yeri olarak önem kazanan Adalar 19.yy.'da hemen hemen bakir bir halde idi.

1826 yılında, İstanbul kadılığı kaldırılarak yerine İhtisap Nezareti kurulmuştur. Şehreminilik kurumu 1832 tarihine kadar devam etmiş ve bu tarihte lağvedilerek görevi Ebniye-i Hassa Müdüriyeti'ne devredilmiştir. 1848 yılında kentin planlama çalışmalarına yönelik "Ebniye Nizamnamesi" çıkarılmıştır. Bu nizamnamede kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi, yol genişlikleri, inşaatların denetimi ve yükseklikleri üzerine kurallar getirilmiştir. Bu dönemde, şehirdeki büyük yangınlardan sonra uygulanacak imar hareketlerini düzenlemek için mevzii plan yaptırılmaya başlanmıştır. Bir çeşit imar kanunu olan, "Islahat-ı Turuk" komisyonu kurulmuştur. 1882 yılında çıkartılan Osmanlılar'ın ilk imar kanunu olan "Ebniye Kanunnamesi" ile, belediyelerin yapacakları imar uygulamalarının plan ve haritalara dayandırılması öngörülmüyordu.

1855 tarihinde İhtisas Nazırlığı kaldırılarak şehremaneti yeniden kuruldu. Şehremaneti İstanbul'u 12 bölgeye ayırmış ve bu bölgelerden Beyoğlu ve Galata'yı daire kabul ederek ve bu bölgenin gerek akarları, gerek binaları ve gerekse bölgede oturanların istekleri dikkate alınarak, belediye teşkilatının kurulmasına buradan başlanmıştır. 1876'da (20), 1878'de (10), 1908'de tekrar (20) belediye si kurulmuş, 1912 yılında ise daireler iptal edilerek, kent şehremaneti şeklinde bir yönetim başlamıştır. Bu yüzyıl, merkezi kararların egemen olduğu bir dönem olmuştur.

2.2.3 Cumhuriyet Dönemi ve Kent Fizik Mekanı

Cumhuriyet Dönemi İstanbul'a tarihsel dönüşümün etkenleri yanında, iki önemli belirleyici daha getirdi. Birincisi, başkentin Ankara'ya taşınması, ikincisi ise, ard arda bir çok kent planlarının yapılmasıdır. Cumhuriyet sonrası İstanbul'un gelişiminde belirleyici olan en önemli etken, ülke ekonomisinde 1950'lerde ortaya çıkan dönüşümün, eski bir ticaret ve sanayi merkezi olarak İstanbul'a başka yerlerden daha önce ve daha şiddetli biçimde yansımasıdır.

Cumhuriyetten sonra 1923-1950 yıllarını kapsayan ilk dönem, ülke fiziksel yapısında önemli atılım kararlarını içeriyordu. Bu dönemde İstanbul bir çözülme süreci yaşamış, yüzyılın başında 1 milyonu aşmış olan kent nüfusu 1927'de 690.000'e düşmüş, 1935'te 740.000'e ve 1945'te 900.000'e varabilmiştir. Bu dönemde İstanbul'un nüfus artış hızı diğer kentlerin altındadır.(Kılınçaslan, 1981)

19.yüzyılda İstanbul'un sanayi bölgelerinin belirlenmesi, şehrin tarihi gelişiminin bir sonucudur. Eminönü ve Fatih'te bulunan sanayi, İstanbul limanının Sirkeci ile Balat arasındaki yerleşmesine paralel olarak gelişmiş; Fatih'in Kasımpaşa'da kurduğu tersane ile

Haliç'te sanayi yerleşmeye başlamıştır. 1828'de Eyüp'te bir halat fabrikası ve feshane kurulmuştur. II.Mahmud döneminde tersanede buharlı gemiler inşa edilmiştir.

Cumhuriyet'ten sonra şehrin planlı olarak büyümesinin gerekliliği daha iyi anlaşıldığı için, 1937'de önce H. Prost tarafından yapılan nazım planda, şehrin 19.yy.'da gösterdiği gelişme eğilimleri bir düzene sokulmaya çalışılmış ve tarihi çekirdeğin bazı sınırlandırılmaları tabi tutulmasına ve sıhhileştirilmesine çalışılmıştır. Bu planda sanayi için bir alan ayrılmamış, ancak raporlarda sanayinin surlardan 500m.'lik bir tecrit sahasından sonra kurulabileceğinin belirtilmesi üzerine 1937'den 1954'e kadar surlar ve tecrit sahası dışında sanayi yerleşmiştir. 1937'de tamamlanan planda "Haliç boyunca uzanan sanayi, yolun güney dilimidir" şeklinde bir ifade vardır. Buradan Haliç çevresindeki sanayinin Haliç kenarında yerleşebileceği ifadesi çıkmaktadır. (*)

2.2.4 1950-1960 Dönemi ve Kent Fizik Mekanı

İstanbul, her dönemde göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler, Haliç çevresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresinde yerleşmiş, Kağıthane ve Zeytinburnu'nda, ilk gecekondü mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. Anadolu yakasında da Ankara Asfaltı (E5 Karayolu) üzerindeki sanayi kuruluşları çevresinde gecekondulaşma başlamıştır. 1951'de İstanbul'da gecekondü sayısı 8500 iken, 1957'de sadece Zeytinburnu, 26 bin konutta 60 bin nüfusun yaşadığı bir mahalle haline gelmiş ve nüfusu hızla artarak ilçe olmuştur. Zeytinburnu'nun ardından Eyüp-Rami bölgesinin yakınlarında, şehre ikinci büyük gecekondü mahallesi olan Taşlıtarla ortaya çıkmıştır. İlk kez 1950'lerde Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesiyle oluşan Taşlıtarla, daha sonra Anadolu'dan gelen göç akınlarıyla da büyümüştür.

1950'lerin üçüncü büyük gecekondü alanı Kağıthane çevresinde gelişmiş, yeni sanayi alanları açılması Halkalı, Maltepe gibi denetim dışı alanların parsellenerek gecekondulaşmasına neden olmuştur.

1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul, batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, doğuda da Bostancı'ya uzanan bir alana yayılmıştır. Zeytinburnu, Bakırköy ve Yeşilköy birbirinden yeşil alanlarla ayrılmış yerleşmeler durumunda iken, şehrin Bostancı uzantısı bahçeli konutlardan oluşan seyrek bir yerleşme dokusuna sahipti.

(*) Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Plan Raporu,1980

1950 ve öncesinde sanayi, geniş ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilmekteydi. Sanayileşme hareketinin ilk defa bir plana bağlanması, 1954 senesinde yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım Planı ile olmuştur.(Ek-3) Bu planda Haliç'in Beyoğlu sahilleri birinci sınıf gayri sıhhi müesseseler ile antrepolara tahsis edilmiş, Bomonti, Levent ve Abide-i Hürriyet ikinci ve üçüncü sınıf müesseselere tahsis edilen alanlar olarak belirtilmiştir. Kasımpaşa ve Kağıthane Deresi arası ile Kağıthane Atış poligonu arası ise 1.sınıf sanayilere ayrılmıştır.

1955 Planı ile Topkapı, Haznedar, İstinye sanayi alanlarına ilave yapılmış; Paşabahçe Şişe Cam, Beykoz deri fabrikalarının kuruluşları planla onaylanmıştır. 1955-1959 arasında mevzii planlar ve sanayi planları ile sanayi bölgeleri belirtilmiştir. 1957'de Bakanlar Kurulu'nun kararı ile, İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur.

1961'de Belediye, İstanbul planlaması için geniş ölçüde faaliyete girişmiş 1963'te Milli Güvenlik Kurulu, sanayi potansiyelini rasyonel bir işletme ve gelişme zeminine oturtabilmek için İstanbul Nazım Planı'nın yapılmasını ve sanayi bölgelerinin tespitini istemiştir. Bunun üzerine 7.5.1965'de (İstanbul Sanayi Nazım Planı ve Uygulama Mevzuatı Raporu) hazırlanmış ve kabul edilmiştir.(Ek – 4) 1966 Sanayii Nazım Planı olarak geçen bu planda kabul edilmiş sanayi alanları, toplam 1140 ha.dır. Bu planla İstinye ve Haliç kıyıları sanayi sahaları iptal edilmiştir (Kılınçaslan,1981).

1960'larda bütün hızıyla süren gecekondulaşmanın yanında, kentsel mekanın biçimlenişini değiştiren ikinci olgu da, imarlı arsalar üzerinde apartmanlaşma olmuştur. Önce boş alanlar, daha sonra yeşil alanlar, parklar ve oyun alanları apartmanlarla dolmuştur.

Kentsel rantın ve maliyetlerin yükselmesi, büyük sanayinin, kent çevresine yayılma eğilimini pekiştirmiş, çeşitli özendirme önlemleriyle desteklenen, Yakacık-Tuzla-Çayırova-Gebze eksenine, Kartal-Maltepe sanayi alanları eklenmiştir.

Asıl gelişme kentin Anadolu yakasında görülürken, Avrupa yakasında da Zeytinburnu ve Bakırköy arasını doldurmuş olan sanayi alanları bir yandan Sefaköy, Halkalı ve Firuzköy'e ulaşmış, diğer den Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa bölgesinden kuzeye kayarak, Küçükköy-Alibeyköy ve Kağıthane'ye ulaşmıştır. Bu arada Şişli'den Maslak'a uzanan Büyükdere Caddesi nin batısında da bir sanayi alanı oluşmuştur.

Sanayileşmenin hız kazanması gecekondulaşmayı etkilemiş, 1960-65 yılında Türkiye'deki iç göçün %22'si İstanbul'a yönelik gerçekleşirken, 1962'de 78.000'den gecekondulu sayısı, 10 yıl sonra 195.000'e çıkmıştır.

2.2.5 1970 Dönemi ve Kent Fizik Mekanı

1970'lerde İstanbul büyük bir nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinimlerinde büyük boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kentiçi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

1970'de, 1966 planı ile yeni önerilen sanayi alanları yeterli olmadığı ve gelişmelerin planlama sınırları dışındaki bölgelere kaydığı görülmüştür. Bu tarihte, küçük sanayi siteleri halinde bir araya gelmeye başlamıştır.

1970'lerin bir başka olgusu olan otomobil üretiminin başlaması ise giderek özel oto sahipliğinin artmasını ve neticede Boğaziçi Köprüsü'nün yapımını getirmiş ve sonunda da, şehrin iki yakası arasındaki nüfus dengesini etkilemiş, İstanbul doğuda Bostancı-Maltepe-Kartal-Pendik-Gebze yönünde hızla yayılmış, batıda ise E-5 karayolu boyunca Silivri'ye dayanmıştır. 1970'lerde hız kazanan bir başka olgu da şehrin iki yakası boyunca Marmara kıyılarında ortaya çıkan ikinci konut sahipliği olmuştur. Eskiden yazlığa gidilen alanlar, batıda Yeşilköy, kuzeyde Sarıyer ve Büyükdere, doğuda Suadiye, Bostancı ve Adalar'la sınırlıyken, bu yıllarda, batıda Kumburgaz ve Silivri, doğuda Dragos ve Bayramoğlu ile Yalova ve Çınarcık'a kadar uzanan alanlar yazlık konut, site, motel ve çeşitli dinlenme tesisleriyle dolmuştur.

20.7.1969'da bir kararname ile kurulan İstanbul Nazım Plan Bürosunun, 1973, 1978, 1980 yıllarında yaptığı planlar İmar ve İskan Bakanlığı'na sunulmuştur. Ancak plan, Bakanlıkça 1980 yılında onaylanabilmiştir. Bu planda, imalat sanayinin, işgücünün % 10'u olacağı düşünülmüştür.

2.2.6 1980 Dönemi ve Kent Fizik Mekanı

İstanbul Metropoliten alanı 1970-75 döneminde Silivri ve Gebze sınırları arasında, merkezde 50 km. yarıçaplı bir alandaki yerleşim iken, bu sınırlar 1980'de 60 km.'lik yarıçaplı bir alanı kapsar hale gelmiştir. Sınırlar batıda Tekirdağ ili Kınalıköprü ile doğuda Hereke sınırına dayanmaktadır.(*).

(*) Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, a.g.e.

Nüfusu İstanbul metropoliten nüfusundan daha hızlı büyüme gösteren ilçelere bakıldığında, ya sanayi ya da sanayi dışı etkinliklerin yığılma gösterdiği ve bu yerleşimlerin, İstanbul Metropoliten Alanı'nın gelişme doğrultularında yer aldığı saptanmaktadır.

Eyüp'ün merkeze göre dış kesimleri, Ümraniye ve benzeri yerleşmeler, bu doğrultuda yer almaktadır. Bunların yanısıra sanayi ve sanayi dışı sektörlerde yığılma gösteren Fatih, Eminönü ve Beyoğlu gibi geleneksel yerleşmelerin nüfus kaybına uğradığı görülmektedir. Sanayi dışı yığılma batıda Bakırköy'ün gelişme alanları Beşiktaş, Şişli'de, doğuda Kadıköy, Üsküdar ve gelişme alanlarında etkilerini göstermektedir.

Bu dönemde İstanbul Metropoliten Alanı'nın biçimlenmesinde, önemli ulaşım aksları dışında, açılan Boğaz Köprüsü ve çevre yolları da etkili olmuştur. Üsküdar, Çamlıca, Kısıklı, Ümraniye alt alanlarında hisseli ifrazlı konut alanı gelişmelerinin bu dönemde ortaya çıktığı görülmektedir. (Aysu, 1990)

29.7.1980'de onanan İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı'nda "planlı sanayi alanları içinde büyük ve küçük sanayi alanları için 5.6.1966 tasdik tarihli sanayi alanları Nazım Planı'nın ve 1966'dan sonra onanan sanayi alanları hükümlerinin geçerli olduğu" belirtilmiştir. 1980'de sanayi sektöründe 455.149 kişinin çalıştığı, bu sayının 1995'de 1.100.000 işçiye ulaşmasının beklenmekte olduğu, buna alan olarak imkan vermek için ilave 1100 ha. sanayi alanının daha ayrılması gerektiği raporda ifade edilmiştir. Küçük ve Büyükçekmece gölleri arasında Firuzköy-Esenyurt' ta, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli köyleri çevresinde, sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Şeyhli, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dilovası mevkiilerinde yeni sanayi alanları tespit edilmiştir. Bu bölgelerde genel özellik, İstanbul içme suyu havzalarının dışında kalmalarıdır.

2.2.7 1990 Dönemi ve Günümüzde Kent Fizik Mekanı

İstanbul Metropoliten Alanı, son yıllarda gözlenen nüfus ve dolaylı olarak yerleşme eğilimleri makroformunu belirleyen konut alanlarının dışı doğru yayılma saçaklanmasında, başlangıçta var olan ulaşım ağı yol gösterici olmuştur. İETT ve çevre belediyelerinin otobüse dayalı toplu taşımacılıkta yetersiz kalması sonucu, dolmuş minibüs bu açığı kapatır duruma gelmiştir. Giderek bu durum, gecekondulaşma, hisseli ifrazlı yasa dışı oluşumların gelişmesinde özendirici rol oynamıştır (Kılınçaslan, 1981)

Eski İstanbul nüfusunun yasadışı ve eski yerleşimlerin bulunduğu bölgeler, bu yeni ve dinamik yapı içinde yıkılıp yoğunlaşarak göreceli olarak daha yavaş büyürken, çevre alanlar, altyapı ve plânları olmadan hızla gelişmiştir. Yatırım kararları, şehirlerin gelişme yönünü, hızını ve nüfusun dağılımını önemli ölçüde etkilemiştir.

Bakırköy'de, göçlerle gelen nüfusun yerleşebileceği kırsal alanların çokluğu, ulaşım ağının ve bununla birlikte gelişen sanayi ve iş alanlarının yoğunluğu, büyümeyi hızlandırmıştır. Doğu batı yönünde geçen E-5 karayolunun kuzeyinde kalan alanlardaki sanayi ve konut alanları, nüfusun büyük kısmını barındırmaktadır. Gaziosmanpaşa, Sarıyer İlçelerinde de büyük nüfus gelişmesi olmuştur.

Eminönü nüfus kaybetmiş, Beyoğlu düzenli konut bölgesi olmaktan çıkmış, çöküntü alanlarına dönüşmüştür. Doğu yakasında Kartal ve Üsküdar gelişimini sürdürmüştür.

E-5 boyunca hızla gelişen sanayi, çevresinde yasadışı yerleşmelerin oluşmasına yol açmış, yapılan imar planları ile sürekli arttırılan imar hakları bölgede nüfusun hızla artması sonucunu doğurmuştur (Aysu,1990).

2.3. İstanbul Metropoliten Alanında Kent Fizik Mekanının Gelişimini Etkileyen İmar ve Planlama Çalışmaları

İstanbul'da imar ve planlama çalışmaları işgal yıllarında ve Cumhuriyetin kurulmasından sonra 1932 yılına kadar ki dönemde duraklamıştır.

1932 yılına kadar kentin tümüne yönelik bir planlama söz konusu olmamış ve imar faaliyetleri istikamet çizgileri olarak kadastro memurları tarafından yapılmıştır. 1932'de kentin genel bir planlama ihtiyacı olduğu gerekçesiyle, Avrupa'dan üç şehirci uzman davet edilmiştir. Agache, Lambert ve Herman Elgötz İstanbul'da bir müddet kalıp, planlama çalışmaları yapmış, bu çalışmalardan Elgötz'ün planı seçilmiş fakat uygulanamamıştır. 1936 yılında İstanbul'a davet edilen Prof. Henry Prost 1937 yılının sonuna doğru çalışmalarını formüle etmişti. Şehri bir bütün olarak ele almadan planlamaya çalışan Prost, Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy için planlar düzenlemişti. Sur dışında ise Rami ve Eyüp kısmının planlarını 1/2.000 ölçekli, tarihi çevreyi koruma amaçlı planlar olarak hazırlamıştır. Kadıköy, Üsküdar, Bostancı alanlarında 1/25.000 ve 1/5.000 ölçekli planlar hazırlayan Prost, İstanbul'da imar ve kontrol konusunda da bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Bu dönemde İstanbul'un imarı mevcut tarihi kent merkezi etrafında ve her istikamette genişleyen tek merkezli büyüme modeline göre hazırlanan bölgesel nazım imar planları ile tarihi kent dokusunun yıkılıp, yenilenmesi şeklinde devam etmiştir.

1951'de hazırlanmış bulunan planların kent bünyesine uygunluğu veya yürürlükten kalkmasına karar vermek üzere Belediye Meclisince bir revizyon komisyonu oluşturulmuştur.

Komisyon altı ay çalışmış ve hazırlanan rapor Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Daha sonra bir müşavirler heyeti ile çalışmalara devam edilmiş Beyoğlu yakasının 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı düzenlenmiş ve tasdik edilerek yürürlüğe girmiştir.

1956 yılında İstanbul Belediyesi Alman Şehirci Prof. Hans Högg'u davet etmiştir. Högg, kentin tümü için bir yaklaşımda bulunmaya çalışmış, öneri plan tasarımıyla yeni yerleşim alanlarını kuzey, kuzey-batı ve doğuda yeni satelitler şeklinde düşünmüştür.

Ulaşım şebekesini, fiziki ayırımı olan sınırlara ve merkezden ışınsal olarak gelişecek arterler üzerine düzenlemiştir. Planda, İstanbul için düşünülen nüfus 3.500.000'dir. Högg' un planının uygulamaya dönük bir boyutu o dönemde olmamıştır.

1955-1960 devresi; Belediye, Karayolları, Limanlar Dairesi ve daha sonra devreye giren İmar ve İskan Bakanlığı ile ortak çalışmalar sonucu proje ve uygulamaların yoğun olduğu hareketli bir dönem olmuştur. 1959 yılında İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü ve bu müdürlükçe üretilen çalışmaların denetim ve uygulamaya dönüşmesinin sağlanması için bir idare heyeti oluşturulmuştur. Piccinato, bu heyetin danışmanı olarak görev yapmıştır. Kent Mucavir Sahaları da kapsanarak ayrıntılı ve bütüne dönük araştırmalar yapılmış ve 1960 senesinde 1/10.000 ölçekli bir Nazım Plan hazırlanmıştır. Picinato, İstanbul doğal ve tarihi hüviyetini yok edebilecek en büyük tehlikenin tek merkezli büyüme olduğunu ve bugüne kadar devam etmiş olan bu gelişimin değiştirilerek, ülkenin bütününe ve Marmara Hinterlandına yönelik doğrusal (lineer) biçimde planlanmasının gerektiğini savunmuş ve bu yönde bir nazım plan hazırlanmıştır. Bu plan Metropoliten Alan'ın bütününe içeren ve İmar Planları ölçeğine uygun geçerli bir haritanın bulunmaması nedeni ile onanmamıştır.

Sonraki yıllarda, tekrar Prof. Piccinato'nun danışmanlığında, II Nazım Planı eskizi hazırlanarak Devlet Planlama Teşkilatına sunulmak sureti ile bazı önemli açıklamalarla uygulamalara yön verilmiştir. Elde edilen yeni verilere göre, 1971 ve 1973 yıllarında hazırlanan Nazım Planlar onanacak şekilde tamamlanmış olmakla beraber, 1973 yılında T.C. Hükümeti ve Dünya Bankası anlaşması ile Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunda şehirselleştirme projesi örgütlenmiş ve 4 yabancı firmanın danışmanlığında genel planlama ve ulaşım arazi kullanış model çalışmaları yapılmış, onanmak üzere İmar ve İskan Bakanlığı'na sunulmuş ise de bu çalışma da onanamamıştır.

Yukarıda özetlediğimiz bütün bu planlama ve deneyimlerden yararlanarak Haziran 1979' da başlatılan yeni bir çalışma programı içinde Planlama ve İmar Müd. Yüksek kurulu üyelerinde iştiraki ile Marmara Bölgesi gelişme şeması ve kentleşme politikaları çalışma

dizisi ve İstanbul Metropolitan Kent bütünü çalışmaları, aynı program içinde entegre edilerek 1/50.000 ölçekte İstanbul Metropolitan Alan Planı, 1995 hedef yılına göre 1995 öncesi eylem planları ile birlikte hazırlanarak 29.7.1980 tarihinde İmar ve İskan Bakanlığı'nca onaylanmıştır. (Nazım Plan Raporu tasdikli değildir).

9. 7. 1984 tarihinde yürürlüğe giren 3030 sayılı yasa ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi kurulmuş olup 1984'den bugüne kadar Nazım Plan ve alt ölçekli planlama çalışmaları Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyeleri tarafından yürütülmektedir. Bu dönem içinde İstanbul metropoliten alanındaki nüfus ve ekonomik aktivitelerdeki gelişmeler 29. 7. 1980 onanlı nazım planın güncelliğini yitirmesine ve yeniden revize edilmesi zorunluluğunu gündeme getirmiştir.

Günümüzde İstanbul'un bilim, kültür, hizmet şehri olmasını amaçlayan bir planlamanın; ne 3030 sınırları, ne İdari Sınırları, ne de Metropolitan Alan içerisinde; ülke verileri ve kararlarından bağımsız olarak yapılması mümkün değildir. İstanbul'un 2010 yılı için belirlenen, kimliğine ilişkin konan hedeflerin gerçekleştirilmesi, merkezi yönetimin bu planla alınan kararları, gerekli yasal düzenlemeleri de sağlayarak yerel yönetimle büyük bir uyum halinde hayata geçirilmesiyle mümkün olacaktır. Ancak bu plan çalışmaları sırasında makro planda ülke ve bölge ölçeğinde İstanbul metropolüne yönelik sağlıklı verilmiş kararlara rastlanmamıştır.

Bu kapsamda, hazırlanan 1995 tarihli planda ülke düzeyindeki, D.P.T. tarafından hazırlanan gerçekleşmiş veya gerçekleşmesi düşünülen projeler araştırılarak;

- 16 fonksiyonel bölgeye ayrılmış bulunan Türkiye' de faaliyet ve inşa halindeki organize sanayi bölgeleri (O.S.B.) ile kamulaştırma ve planlama aşamasındaki O.S.B.'ler,

- Çeşitli illerdeki kalkınma projeleri ve gelişme etütleri,

- 16 Fonksiyonel bölge içinde diğer illeri hinterlandına alan Metropol merkez, dengeleyici merkez ve gelişme merkezleri ile bu merkezlerin kendi aralarındaki kademelenmeler belirlenmiştir. (Ek-5)

Bu araştırmalar ile İstanbul'un ülke ve bölgesi içindeki coğrafi konumunun yanı sıra fonksiyonel konumu da ortaya konularak, İstanbul metropolünün önemi belirtilmiş ve bu yönde kurumlararası bir koordinasyonun (merkezi yönetim, yerel yönetim ile diğer sivil ve kamu kuruluşları) gerekliliği belirlenmiştir.

2.4. İstanbul Metropolen Alanı Kimliğinin İrdelenmesi

Çağımız insanın, bilim, sanat ve medeniyette gelmiş olduğu noktanın temelinde, tarihin derinliklerinden gelen büyük ve köklü bir birikim yatmaktadır. Dünya tarihini derinden etkileyen, yönlendiren ve yönetimi altına alan Bizans, Roma ve Osmanlı gibi imparatorlukların da bugün gelinen noktada büyük etkileri olmuştur.

Bizans, Roma ve Osmanlı medeniyetlerine payitahtlık yapmış olan İstanbul, gerek fiziki boyutlarıyla gerekse bölgesel konumu ile stratejik önemini her devirde korumuştur.

Bütün dönemlerin bir dünya kenti olma özelliğini yitirmeden, günümüze kadar, yaşayan bir şehir olarak gelen İstanbul, en belirgin özellikleri olan coğrafi konumu, eşsiz doğal güzelliği ve bunlarla bütünleşen ve sembolleşen kültür mirasının zenginliği ile insanlığın sevgi şehridir.

İstanbul'un tarihi perspektif içinde, belki de dünya tarihi içinde tek olan kimliği, çok tanrılı en büyük politik kurumunun başkenti olmasıyla başlıyor. Hristiyan dünyasına dönüşümde bu merkezden idare edilmiş, kent ilk büyük Hristiyan İmparatorluğu ve uygarlığının da merkezi olmuştur.

15.yy'a kadar süren Bizans kimliği, Osmanlı döneminde de yerleşim biçiminin fazla değiştirilmemesi, ticari alanlar, limanlar ve yolların kullanılmaya devam edilmesi ve geliştirilmesi ile idari merkezlerinde benzer özellikler taşıması sayesinde yaşamaya devam etmiştir. Osmanlılar, kentin ana işlevini fazla değiştirmeden geliştirmeye özen göstermişlerdir. Ayasofya'nın ve birçok Bizans dönemi eserin günümüze ulaşabilmesi ve yine Ayasofya'nın Osmanlı mimarisine örnek teşkil etmesi iki farklı kültürün barışıklığını kanıtlamaktadır.

16.yy.'dan itibaren kent kimliğine ve silüetine, Bizans strüktürünün değiştiğini kanıtlayan anıtsal islam yapıları hakim olmuştur. İstanbul'un 16.yy' da en büyük sorunları, artan nüfusun beslenmesi ve kente gerekli suyun temin edilmesidir. Kente göç sorunu ve alınan tedbirler yine bu devrede gündeme gelmiştir. İstanbul 16.yy'da anıtsal yapıları, muhteşem silüeti, doğal güzellikleri, surları, muazzam limanı ile gerçekten büyüleyici bir İslam kenti kimliğine sahipti.

17.y.y'da kent nüfusunun artmaya devam ederek çevresi ile birlikte 700-800 bin arasında bir rakama ulaştığı tahmin edilmektedir. 17.y.y'ın sonlarına doğru kentin gelişme yapısı belirlenmiş ve fonksiyonel bölünmeleri tamamlanmış durumda idi. Bu yüzyılda İstanbul

limanından, ihracattan ziyade, ithalat faaliyeti sürdürülmekte olup, bu durum İstanbul limanını, İzmir ve İskenderiye limanlarının ardından ikinci plana düşürmüştür.

18.y.y'da kentin kimliğini ve makroformunu etkileyen en önemli gelişim; Boğaziçi ve Haliç'in kent organik bünyesiyle kaynaşmasıdır. Bu yüzyılda Osmanlı ekonomisinin ve toplum düzenin mekana yansımaları olarak; topluma hizmet edecek bayındırlık işlerinde görece bir azalma, buna karşılık servet birikiminin deniz sahilleri boyunca girdiği büyük çapta sivil yapılaşma zikredilebilir.

İstanbul, 19. y.y başlarına kadar iki büyük imparatorluğun başkenti olmakla kazandığı kimliğini korumuştur. 19. y.y'dan sonra Osmanlı'nın geleneksel toplum yapısı, batıda sanayi devrimiyle ortaya çıkan dinamizme daha fazla direnememiş, Tanzimat döneminde yaşanan değişikliklerle derinden sarsılmaya başlamıştır. Bu yüzyıl, İstanbul'da şehrin durağan ve değişen yapılarının birbirini tamamladığı, çok merkezli ve insan ölçeğindeki yapısının değiştiği, şehrin yönetimine meslek kuruluşlarının ve halkın katılımının sınırlandığı, merkezi kararların etkinliğinin arttığı bir dönem olmuştur. Divanyolu - Bayezit aksındaki han, medrese, külliye gibi yapıların yıkılarak araba yolunun açılması da şehirde araçların insanlara göre öncelik kazanmasının ilk örneğini oluşturur.

Böylece Bizans ve Osmanlı'nın iki bin yıldır kullandıkları kentsel mekanlar cazibesini yitirmiş, sosyo-ekonomik değişim olgusunun ortaya çıkardığı bu ortam Bizans ve Osmanlı uygarlıklarının oluşturduğu İstanbul kimliğini ciddi şekilde tahrip etmiştir.

Levantenlerin, İstanbul'a taşıdıkları Batı kültürü, Osmanlı kültürü ile senteze ulaşamamış, ama toplumumuzun hoşgörüsü sayesinde yadırganmadan ve belki de zamanla sempati kazanarak Cumhuriyete kadar sürmüştür.

Cumhuriyet döneminde, yönetim kadrosu tarafından benimsenen batı kültürü, giderek, kent kimliğine ve hayatına hakim olma eğilimini göstermiştir.

1945'li yıllardan itibaren yaşanan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında büyük değişimler olmuş, açık ekonomiye geçiş hızlandırılmış, özel sektör yatırımları harekete geçmiş, ulaşım ve haberleşmenin gelişimi ile İstanbul büyük bir nüfus çekim merkezi olmuştur. Zamanla ülke ekonomisinin en önemli merkezi haline gelen İstanbul, kurumların ihtisaslaştığı, M.İ.A.'nın doğduğu ve sanayinin kent dışına taşınmaya başladığı bir metropolleşme sürecine girmiştir.

1960'da İstanbul'da kentsel nüfus 1.680.000'i bulmuştur. Kentleşmiş alanlar, belediye sınırlarını aşmış, yeni belediyeler hızla oluşmaya başlamıştır. Yerleşme birimleri sayısı bu dönemde 49'a çıkmıştır. Sanayi alanları çevresinde oluşan yapılan ilk yapılanmalar, giderek her sektörden, düşük gelirli halk tabakasının yerleşme alanları haline gelmiştir.

1970 yılında kentleşmiş kesimlerde yerleşme sayısı 61'e yükselmiştir. Organize sanayi, önceki sanayi alanlarının yoğunlaşması ve uzantıları şeklinde devam etmiş, mevcut işyerleri yenilenme ve yükselme yoluyla yoğunluklarını artırmış, bu durum, başta Tarihi Yarımada olmak üzere eski kent dokusunun yaşadığı alanlardaki tarihi ve kültürel kimliği oldukça tahrip etmiştir.

Artık günümüz İstanbul'u 8-9 milyon civarındaki nüfusuyla, doğuda Kocaeli, batıda Tekirdağ sınırlarını zorlayan, kitlesel göçün baskısıyla sadece Türkiye'nin değil, dünyanın en hızlı ve düzensiz büyüyen kentleri arasında yer alıyor.

Ne yazık ki bu büyüme, önemli oranda göçle gelen yüz binlerin plansız ve altyapısız bölgelerde oluşturdukları yasadışı yapılaşmanın, yaygınlaşmasıyla gerçekleştiğinden sağlıklı bir kentleşmeyi değil, kentsel değerlerin hızla tüketilmesi ve yok edilmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Özellikle kentin kuzeyinde ve Boğaziçi'nin her iki yakasında Doğu-Batı yönlerinde uzanan tarım ve orman alanları da plansız ve yoğun yerleşim bölgelerine dönüşmekte, bu bölgelerdeki içme suyu kaynağı olarak kullanılan dereler, göller, barajlar ve havzalarda aynı kirletici etkinin sonuçları yaşamaktadırlar.

3. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA SANAYİNİN GELİŞİMİ

3.1. İstanbul Metropoliten Alanında Sanayinin Dağılımı ve Değişimi

Gerek nüfusu gerekse kapladığı alanı hızla büyüyen İstanbul’ da, başta sanayi olmak üzere, şehrsel faaliyetlerin ve konutların yer seçimleri günümüzde de aynı kontrolsüz gelişmesini sürdürmektedir. Buna karşılık, çeşitli planlama girişimleri yer seçimini kontrol altına almaya çalışıyorsa da, bu girişimler de facto durumu tescil etmekten öteye gidememektedir. Böylece de bir yandan yeni sanayi alanları ortaya çıkarken, bir yandan da mevcut sanayi alanları daha da genişlemektedir. Örneğin, 1966 Sanayi Planı’nda 9 alanda toplam 1140,5 hektar alan sanayiye tahsis edilmişken, 1980 Nazım Planı’nda bu alana yenileri katılarak 5959,5 ha ayrılmıştır. Yani, 1966 planında düşünülmeyen, fakat gerçekleşmiş olan yeni yerler sanayi alanına katılmıştır. (Örnek vermek gerekirse, Ayazağa 58,8 ha, Levent – Bomonti’ ye katılarak – 59,8 ha). 1995 Nazım Planı’nda ise bu kez doğu ve batı yakası gibi bir ayırıma gidilerek batı yakası için 2901, doğu yakası için 4692 ha olarak, şehir için toplam 7593 ha’lık sanayi alanı öngörülmüştür. Arazide yapılan tespitlerden ve çeşitli ölçekte haritalardan yararlanılarak oluşturulan sanayi dağılış haritaları, sanayi faaliyetlerinin mekansal ilişkileri hakkında bir fikir vermektedir. (Tümertekin, 1997)

Bilindiği gibi, Batı Avrupa ülkelerinde yaklaşık iki yüzyıl önce gerçekleşen çağdaş sanayileşme faaliyetleri Türkiye’de esas itibariyle II. Dünya Savaşı’ndan sonra başlamıştır. Bu tarihten itibaren sanayi aynen Avrupa ülkelerinde olduğu gibi – bir yandan eski büyük şehirleri “sanayi şehri” ne dönüştürürken, öte yandan yeni firmalar vasıtasıyla ayrı sanayi şehirleri de yaratmıştır. Bir süre için bir “sanayi şehri” kimliğine bürünen, dolayısıyla bir sanayi şehrinin sorunlarını da yüklenen İstanbul birinci gruba, örneğin Karabük ise ikinci gruba örnektir.

Günümüzde İstanbul sözü edilen kimliğini değiştirmekteyse de, sanayinin yaratmış olduğu sorunlar kalıcıdır. İstanbul’un günümüzdeki, hatta gelecekteki birçok mekansal ve sosyo-ekonomik sorunlarının nedenleri “sanayi dağılış haritaları”nın mekansal ilişkilerinde yatmaktadır. Aslında İstanbul şehrinin mekansal yapısı üzerinde sanayi kuruluşlarının etkisi çok daha eskiden başlamıştı. Müller – Wiener’ in 15. ve 19. yüzyıllar arasında İstanbul’ daki sanayi faaliyetleri hakkında yapmış olduğu ve haritaları da bulunan çalışması ya da Clark’ın “Osmanlı Sanayi Devrimi” ne ait çalışmasının İstanbul’a ilişkin kısımları bu kanıyı desteklemektedir. Ancak, o dönemde çoğu birkaç binadan oluşan gruplaşmalar şehrin içinde

dağınık bir şekilde yer almışlardı. Sanayi kuruluşlarının nispeten yoğunlaşmış olduğu tek alan Haliç'ti ve bu izler hala durmaktadır.

İstanbul şehrinin hızla büyümekte olması, günümüzde belirmekte olan bazı sanayi alanlarının şehrin içinde kalmasına yol açmıştır. Örneğin Ayazağa bunlardan birisidir. Çeşitli hizmet fonksiyonlarının da hızla yerleşmekte olduğu (üniversite dahil eğitim kurumları, otel, büyük mağazalar, servis istasyonları, lokantalar vb.) bu alanda sanayi kuruluşları hala çoğalmaktadır. Hemen bitişikte yer alan , her nedense “sanayi sitesi” olarak adlandırılan, oto tamirhanelerinin bulunduğu kesimin gerek dükkanları gerek idari binalarının hızla çoğaldığı da hatırlanırsa, arazi kullanılış yoğunluğu hakkında bir fikir edinilebilir. Üstelik de bu yoğunlaşma günümüzde hızla artmaktadır. Daha da önemli olanı ise Cendere vadisi ve yamaçları ile İstinye vadisi ve yamaçları arasının neredeyse bütünleşmiş olmasıdır. Daha önce özellikle gecekondu ile (gecekonduya yaşayanların çoğu yukarıda açıklanan hizmetler kesiminde çalışmaktadırlar.) yerleşmeye açılan bu alan, yakın yıllarda Darüşşafaka Sitesi, Gazeteciler Sitesi vb. gelişmelerle daha da yoğun yerleşmeye sahne olmaktadır.

İstanbul'da bir şehir kenarı sanayi bölgesi olarak gelişmeye başlayan Bomonti sanayi bölgesi, günümüzde bu kimliğini kaybetmektedir. Gerçekten de, 1960' larda hala şehir kenarı sanayi bölgesi karakterini koruyan Bomonti, 1960 – 1965 arasında 114 sanayi kuruluşunu barındırırken, 1993' te bu sayı 173'e yükselmiş, bölge bir kısmı gecekondu niteliğinde olan konutlarla tümüyle çevrilmişti. (Doldur 1993) Günümüzde de Bomonti'nin gerek iç yapısı gerekse çevresi değişim içindedir. Büyük sanayi kuruluşlarının çoğu daha önce İstanbul şehri çevresine ya da başka illere göç etmiştir. Büyük kuruluşların bölgeden ayrılması ve onlardan boşalan yerlerin az sermayeli küçük kuruluşlar tarafından kiralanması, bölgenin zaten ana karakterini oluşturan küçük sanayi kuruluşlarının egemenliğini güçlendirmektedir. Bu durum, sanayinin türünü de etkilemiş ve bölge, yeni sanayi faaliyetlerinin gelişmesine uygun şartlar sunan bir yer niteliğini kazanmıştır. Bölgedeki sanayi faaliyetleriyle ilgili kullanışlar yakın çevreye ve Rumeli caddesine paralel sokakları da yayılmaktadır. Ancak bu değişimler Bomonti sanayi bölgesinin dış görünümünü büyük ölçüde farklılaştıramamış, 1960'larda bile mevcut olan su azlığı ve trafik güçlükleri gibi sorunları daha da arttırmıştır. Sözü edilen trafik güçlüğü, çok dar yollardaki yükleme-boşaltma faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır . Ancak bölge yakın yıllar da (burada yayımlanan çalışmanın yapıldığı yıllardan sonra) modern karayolu ağının yakın çevresinden geçmesiyle olumlu yönde etkilenmiş, Boğaziçi Köprüsü, Şişli'nin ve doğal olarak da Bomonti'nin ulaşımı ve trafik yapısını değiştirerek İstanbul dışı ilişkilerini de güçlendirmiştir (Tümertekin,1997).

İstanbul'da sanayi bölgelerinde değişim sürerken sanayi kollarının dağılışı ve iç yapılarında da değişim yaşanmaktadır. Örneğin yayın kurumlarının, basımevlerinin dağılışındaki değişim özellikle dikkat çekicidir. Babıali'den 20-30 yıl önce başlayan ayrılımlar hızla sürmektedir. Bilindiği gibi, buradan ayrılan kuruluşlar Mecidiyeköy, Levent ve Güneşli'ye taşınırlarken, bir yandan da Beyoğlu'na da (İstiklal Caddesi) dönüş başlamıştır. Beyoğlu bu kez küçük mekânlarda bilgisayar kolaylıklarından yararlanan yayınevleri ile dolmaktadır. Gerçekten Cağaloğlu ve Sultanahmet'ten, önceleri büyük yayın kuruluşlarının matbaaları ve ilgili yan kuruluşların ayrılımlarıyla Babıali artık eski kimliğini kaybetmiştir. Kuşkusuz bunda baskı tekniğindeki müthiş değişim başrolü oynamaktadır.

3.2. İstanbul Metropolen Alanında Sanayileşme ve Nüfus Hareketleri

Kalkınmanın hareket noktası olarak sanayinin gelişmesi, belirli bir nüfus büyüklüğü ve yoğunlaşmasına gereksinim olduğu bilinmektedir. Türkiye kentleşmesinde genel eğilim göçlerin az nüfuslu çok sayıda kente yayılmak yerine belirli büyüklükteki kentlerde yoğunlaşma yönünde olmuştur. Kentleşme ve yığılma düzeyi ölçek ekonomilerinin boyutunu verir ve her

Çizelge 3.1. Türkiye ve İstanbul Nüfusunun Değişimi 1945 – 1990, (D.İ.E., 1990)

	İstanbul Nüfusu (milyon)	Türkiye Nüfusu (milyon)	Türkiye Nüfusuna oranı %
1945	1.07	18.80	5.7
1950	1.16	20.95	5.5
1955	1.53	24.10	6.3
1960	1.88	27.75	6.7
1965	2.30	31.40	7.3
1970	3.02	35.60	8.4
1975	4.74	40.35	9.6
1980	5.85	44.74	10.5
1985	7.30	50.66	11.5
1990	9.13	56.47	12.9

tür dışsal ekonomilerin kaynağını oluşturmaktadır. Nüfus yoğunluğu ve fiziksel yerleşme koşullarının elverişliliği sanayinin gelişmesi için önkoşul olmaktadır. Bu nedenle diğer benzer ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de sanayi her zaman büyük nüfuslu yerleşmeleri seçme eğiliminde olmuştur. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde azman nüfuslu yerleşmelerin az olması ve sanayinin kuruluş yerini seçerken maliyetlerin dengesine çok önem vermesi nedeniyle sanayi firmaları sayılı kentlere yönelmişler ve metropolitenleşme sürecini kamçılamlışlardır(İBŞB,1995).

Kentleşme herşeyden öne doğrudan veya dolaylı olarak hızlı nüfus artışının ürünü olmuştur. İstanbul kent nüfusunun 1945-1950 arasında artış hızı %8 olurken, 1965-1970 arasında bu oran dört misli daha fazla olarak %31'e çıkmıştır. 1985-1990 yılları arasında ise nüfus % 25 oranında artmıştır. Çizelge 3.1. İstanbul nüfusunun değişimini ve genel ülke nüfusuna oranını göstermektedir. 1950'lerde %5.5 olan oran 1990'larda %13 mertebesine erişmiştir. Bu değişim ülke nüfus artışından çok daha baskın olarak İstanbul'un büyüdüğünü göstermektedir. Bu trend sürdüğü takdirde metropoliten alanın çok daha büyüyeceği kesindir. Son beş yılda beliren artış hızı devam ederse 2010 yılında nüfus 18 milyona dayanacağı tahmin edilmektedir (İBŞB,1995).

Türk Ekonomisi'ndeki 1950'lerde başlayan gelişme kısa sürede İstanbul'da da çok yönlü ve yapısal değişmeyi ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bireysel girişimciye öncelik veren ve dış piyasalara açık ekonomi politikasının izlenmesi 1930'ların ekonomik durgunluk içine soktuğu İstanbul'u hızlı bir gelişme süreci içine sokmuştur. Sanayileşme bölgesi olarak önceliğini kabul ettiren İstanbul ulusal bütünlük kazanan ekonomik yapının merkezi olmaya başlamıştır.

Avrupa ülkelerinde sanayi işletmeleri büyüklüklerine baktığımızda 1968 yılında Almanya da on işçiden az çalışanı olan birimlerin oranı %11 dir. Aynı tip sanayi Fransa'da % 16 dolayındadır. 500 işçiden fazla çalışanı olan büyük ölçekli birimlere baktığımızda Almanya da %45, Fransa'da. % 40 oranındadır. Türkiye'de 1968 sanayi işyerleri sayımında aşağıdaki dağılım görülmekte idi. Küçük sanayi birimleri büyük birimlere göre kıyaslanmayacak ölçüde kabarık sayıdadır. Toplam birimlerin % 96.6 sını küçük sanayi oluşturmaktadır. 1968 yılında İstanbul'un payı ise %68 dir.(Çizelge 3.2.) Bu oranlar küçük birimlerin Anadolu'da da. yaygın olduğunu büyük tesislerin ise, yarısına yakınının İstanbul'da yer aldığını göstermektedir.

Çizelge 3.2. Türkiye Ve İstanbul'da Sanayi Dağılımı 1968, (D.İ.E., 1990)

	Türkiye'de Firma Sayısı	%	İstanbul Payı %
Büyük Sanayi	3012	3.3	41
Küçük Sanayi	87759	96.6	68

Yerleşme eğilimleri görelî olarak daha kolaylıkla izlenebilen örgütlü kesimdeki büyük sanayi yanında bu grupla yapısal bağlan olan küçük sanayi farklı işlevsel alanlarda yerleşmektedir. 1968 yılında merkezi iş bölgesinde yer alan birçok küçük sanayi birimlerine rastlanmaktaydı. Temelde aile işletmeciliğine dayanan küçük sanayi geleneksel kesimi temsil etmekteydi. İş kuralları, çalışma biçimi toplumsal geleneklere dayanan bu kesim yanında modern yasalarla

korunmuş, ileri teknoloji kullanan büyük sanayi kuruluşları da bulunmakta ve diğer kesimlerde olduğu gibi ikili yapılar biçiminde az gelişmiş metropol özellikleri göstermekteydi.

Çizelge 3.3. İstanbul'da Sanayi Firmaları 1968 ve 1992, (İ.B.Ş.B., 1995)

	Firma Sayısı 1968	Firma Sayısı 1992
Büyük Sanayi	1234	1832
Küçük Sanayi	59636	4121

1992 yılında İstanbul'da yapılan araştırmalarda küçük ve büyük sanayi arasındaki büyük farkın ortadan kalktığı ve belirli bir denge olduğu saptanmıştır. Çizelge 3.3. de görüldüğü gibi 1841 büyük firma yanında 4121 küçük firma yer almaktadır. Yaklaşık olarak her büyük sanayi işletmesi başına 2.5 küçük işletme düşmektedir. Bu oran Batı Pasifik bölgesinde hızlı sanayileşme süreci içinde olan birçok ülkede beliren oranlara yakındır. Sanayide işbölümü çerçevesinde firmaların birbirini tamamlayacak işlevleri bulunmaktadır. Üretimde verimlilik, belirli sayıda ihtisaslaşmış küçük birimin büyük üreticiyi desteklemesi sonucu artış kaydetmektedir. İstanbul'da 1992 yılına ilişkin veriler bu oranların varlığını göstermektedir ve gelişmiş bir sanayi kentine doğru bir yapının oluştuğu ileri sürülebilir (İBŞB, 1995).

3.3. İstanbul Metropolitan Alanında Sanayinin Yapısal Değişimi

Son yirmi yılda İstanbul'da yer alan büyük sanayi firmalarının yer seçim kriterleri önem taşımaktadır. Çünkü her geçen gün yoğunluğu artan bir düzeyde sanayi birimlerinin sayısı çoğalmakta ve çevre değerlerinin giderek yitirildiği bir kent oluşmaktadır. Yer seçimi kuramında en önemli uygulama alanı sanayi firmalarının yer seçimleridir. Bu firmaların çok sayıda girdiye ihtiyaç duyması ve hesaplanabilir öğelere sahip olması nedeniyle yer seçimi oldukça önemli olmaktadır. (Kılınçaslan, 1993)

İstanbul Sanayi Odası (İSO)'nın 1991 kayıtlarına göre yurtdışı yer alan 414 özel kesim firması içinde odaya üyesi olan 230 sanayi firmasının ülke içinde toplam üretimdeki payı %67.3, ihracattaki payı ise %61.4 olarak gerçekleşmiştir. İSO'ya bağlı bu firmalar sekiz alt sanayi koluna ayrılmaktadır: 1. Gıda ve İçki, 2. Dokuma, 3. Kağıt ve Basım, 4. Kimya, Petrol Ürünleri ve Lastik, 5. Taş ve Toprak Ürünleri, 6. Metal Ana Sanayi, 7. Madeni Eşya ve Makina, 8. Otomotiv Sanayi.

Çizelge 3.4. İstanbul'da Sanayi Firmalarının Yer seçim Nedenleri, (İ.S.O. , 1991)

Yerseçim Nedenleri	%
Pazar avantajı nedeniyle	47
Hammaddeye bağımlı olarak	29
Yasalara bağımlı olarak	14
Tarihsel süreç içinde gelişerek	10

Üretim birimlerinin yer seçimini etkileyen faktörler yukarıdaki çizelgede toplu olarak gösterilmektedir (Çizelge 3.4.)

Görüleceği üzere firmalar arasında en büyük payı pazar avantajı nedeniyle yerleşenler almaktadır. Metropoliten alanda pazara bağımlı olarak yer seçimi yapılması ekonomik hesapların yoğunluğunu göstermektedir. En düşük pay %1 ile tarihsel yerleşme yeri olanlara aittir. Bu guruba giren firmalar üretim yerlerini ya miras aldıkları alanda kurmuşlar veya bir rastlantı eseri olarak şimdiki yerlerinde gelişmişlerdir. Bu guruba girenlerin rekabet güçlerinin yüksek olmasının kanıtı tarihsel yerlerinde gelişmeye devam edebilmeleridir.

Yönetim ve üretim birimlerinin beraberliği bakımından firmalarda iki eğilim görülmektedir. Yönetim birimini merkezi iş alanında bulunduranlar ve üretim birimiyle birlikte toplu olarak yerleşenler. Birinci grup firmaların yönetim birimleri İstanbul içinde eski merkezi iş alanı (Eminönü-Karaköy - Beyoğlu) veya yeni merkezi iş alanında (Şişli-Mecidiyeköy-Maslak) yer almaktadır. Bu bölgelerde yer alan yönetim birimlerinin üretim birimleriyle aralarında oldukça uzun mesafeler bulunmaktadır ve ayrı olarak yerleşen bu birimlerin firma büyüklüğü diğerlerine göre daha fazladır(İBŞB,1995).

İkinci grupta yer alanlar metropoliten alanın yoğunluk bölgeleri dışında üretim ve yönetim birimleriyle beraber yerleşmekte metropoliten merkezde ancak bir irtibat bürosu bulundurmaktadır. Bu firmalar Anadolu yakasında yeni gelişen sanayi bölgesi Çayırova-Gebze İzmit şeridinde, Avrupa yakasında ise Merter ve Yeni sanayi bölgesi olan Yenibosna-İkitelli çevresinde yer almaktadır.

Türkiye'de en büyük beş ilde gayri safi yurtiçi hasılasının dağılımı incelendiğinde yukarıda çözümlemesini yaptığımız sanayi yerleşmelerindeki yönetim ve üretim birimlerinin ayrışımı doğrulanmaktadır. İstanbul'da sanayi hasılası 1965'de toplam hasılanın %31'ini oluştururken bu oran 1985 yılında %25'e düşmektedir. Büyük ve örgütlü sanayinin bu süre içinde İstanbul'u her bakımdan tercih ettiği bilinmektedir.

Çizelge 3.5. Gayrisafi Yurtiçi Hasılanın En Büyük Beş İlde Dağılımı,(İ.S.O. , 1991)

	Tarım		Sanayi		Ticaret		Ulaştırma	
	1965	1985	1965	1985	1965	1985	1965	1985
İstanbul	0.98	1.50	31.82	25.65	39.60	41.34	25.21	23.86
Ankara	3.84	3.25	5.64	5.24	7.78	7.76	7.34	8.61
İzmir	3.40	3.76	4.63	9.23	6.82	10.16	4.82	6.79
Bursa	2.89	3.08	4.18	4.71	2.88	2.15	3.08	3.86
Adana	3.52	3.42	2.90	3.87	2.82	2.97	2.42	2.44

Bu oranlar ancak yönetim ve üretim yerlerinin ayrıştığını göstermektedir. Sanayi üretimi 1960'lı yıllarda olduğu gibi metropoliten alanın içinde değil dışında yerleşmekte yönetim ve pazarlama birimleri kent merkezlerinde yer almaktadır Bu yapısal değişimi ticaret katma değerinin artışında da izleyebiliriz. Ticaret hasılası 1965'de toplam hasılası %39'unu oluştururken bu oran 1985 yılında %41'e çıkmaktadır(Çizelge 3.5.).

İstanbul metropoliten alanının yurtiçi hasılasındaki paylarını diğer illerle karşılaştırsak sanayi ve ticarete Ankara'nın beş misli İzmir'in de üç misli olduğunu görürüz. İzmir 1965-1985 arasında sanayi katma değerini iki misline çıkarmıştır. Dolayısıyla. İzmir'in hala sanayileşme sürecini tamamlamadığı ve sanayi yapısından hizmet kapısına geçmediği görülmektedir.

Ulaştırma kesiminde telekomünikasyon yatırımlarının yurt çapına yayılmasıyla İstanbul hasılasında bir azalma görülmektedir, fakat yine sayısal olarak kendinden sonraki kentlerin üç misline yakın bir katma değer göstermektedir. Bilgisayar hizmetleri, haberleşme, mali durumlar da çalışanların kentte toplam işgücüne oranı 1980'de %11'den 1990'da %13.5 oranına değişmiştir.

Bu oranlar en büyük metropolis olarak İstanbul'un kendisini takip eden diğer kentlere kıyasla açık üstünlüğünü kanıtlamaktadır. Küreselleşme akımlarının çok güçlü olduğu günümüzde İstanbul, yabancı sermaye yatırımlarını kendine çekmekte, azgelişmiş metropol, yapısından sıyrılarak dünya kenti olmaya hak kazandığını göstermektedir.

3.4. İstanbul Metropoliten Alanında Günümüzde Mevcut Sanayinin İncelenmesi

İstanbul, içinde bulunduğumuz yüzyılın başlarında dünya kültürünün bir merkezi olduğunu, o yıllarda gelişen "L'Art Nouveau" (yeni sanat) karakterinin, mimarlık ve sanat alanında çok sayıda ve güzel ürünlerinin vücuda getirildiği bir şehir olarak ortaya koyarken, ona asıl kimliğini kazandırarak değerli kılan ve 20. asır mimarlığına temel teşkil eden Osmanlı mimarlık ananesinin dini ve sivil yapıları, şehrin varlıklı ve seçkin zümresi tarafından Şişli-Osmanbey'de apartmanlarda yaşama uğruna terk edilip inkar edilince, zaten Balkan Harbi'ni takiben gelen büyük göçler ve yangınlarla oluşan tahribata ilaveten, imar planlarının korumak ve değerlendirmek yerine yıkmayı teşvik edici kararları, o zengin mirasın yok edilmesini adeta toplumun bir amacı haline getirdi.

Bu tahribatlar sürerken, yöneticilerin, İstanbul'un büyük kültür mirasının değerini takdir etmekten uzak bilinç düzeyleri ve yanlış değer yargıları sonucu meydana gelen oluşumların yanında, 2. Dünya savaşını takiben, kırsal alanlardan taşan nüfus, ucuz işgücü arz ederek, yığılmaya başlayınca, İstanbul bu defa sanayi yerleşmeleri için en uygun yörelerden birisi oldu ve şehrin her iki yakasında meydana gelen dengesiz nüfus-işgücü dağılımı sonucu boğaz köprülerinin (geçişlerinin) inşası zaruret halini aldı.

Demiryolunun, şehrin Marmara kıyısı ile olan ilişkisini kesip, özellikle Topkapı Sarayı'nın sahildeki en önemli kısımlarını yıkarak Sirkeci'ye getirilmesi ile Osmanlı sivil mimarisinin en nadide eserlerinin üzerinde toplandığı Haliç, sanayi gelişimine açılmış ve Tarihi Yarımada, Rami, Zeytinburnu, Topkapı, Bakırköy yöreleri sanayi için gelişme alanlarına dönüşmüşlerdir. Böylece bu yöreler ilk aşamada köyden taşan nüfusun gecekondualarını kurarak yığıldığı alanlar olmuşlardır.

Uzun vadede oluşabilecek gelişmeleri tasavvur etmek yeteneğinden yoksun. karar odaklarının tutumu sonucu, müteakip safhada şehrin hemen civarında, İkitelli ve Tuzla-Pendik gibi organize sanayi bölgelerinin oluşumlarının teşvik edilmesi ve bu yeni gelişen sanayi alanlarından kaynaklanan arz ve talep baskıları ile her yıl artan göç vak'ası, meseleleri daha da çözümsüzlüğe itmiştir.

3.4.1 Ekonomik Yapı Analizleri İle Sanayinin İrdelenmesi

İstanbul imalat sanayiinde toplam 1990'da 834.888 kişi çalışmaktadır.(*). İstanbul'da bulunan 49.426 sanayi işyerinden(**) orta ve büyük sanayi grubunda bulunan (10+) % 7.5 işyeri, işgücünün %74'ünü, küçük sanayi grubunda bulunan(1-9) % 92.5 işyeri ise % 26 işgücünü istihdam etmektedir.(Çizelge 3.6.) İmalat sanayi işgücünün doğu batı yakası dağılımı ekte gösterilmiştir. İstanbul il sınırları içerisinde batı yakası işgücü, doğu yakasının yaklaşık üç katıdır.

Çizelge 3.6. İstanbul İl Sınırları İçinde Sektörlere Göre İşyeri Büyüklükleri, (D.İ.E., 1990)

SEKTÖRLER	1-9		10-24		25+		TOPLAM	
	İŞYERİ	%	İŞYERİ	%	İŞYERİ	%	İŞ YERİ	%
31 Gıda-İçki	2206	4,8	218	15,4	113	4,9	2537	5,1
32 Dokuma	16605	36,3	436	30,9	916	39,7	17957	36,3
33 Orman	7170	15,7	36	2,5	38	1,6	7244	14,7
34 Kağıt	2318	5,1	72	5,1	117	5,1	2507	5,1
35 Kimya	2399	5,2	165	11,7	288	12,5	2852	5,8
36 Taş -Toprak	1832	4,1	39	2,8	66	2,9	1937	3,9
37 Ana Metal	604	1,3	43	3,0	104	4,5	751	1,5
38 Metal Eşya	10646	23,3	381	27,0	614	26,6	11641	23,6
39 Diğer	1927	4,2	22	1,6	51	2,2	2000	4,0
TOPLAM	45707	100,0	1412	100,0	2307	100,0	49426	100,0
B.Ş. SINIRLARI	44625	92,48	1385	2,87	2240	4,64	48250	100

Sanayide istihdam edilen işgücünün büyük bir kısmı sırasıyla dokuma, metal eşya, kimya-petrol, gıda, kâğıt ürünleri, sektörlerinde çalışmaktadır. Bu beş sanayi kolunda çalışan işgücü, toplamın %87.5'ini teşkil etmektedir.

İstanbul'daki sanayi işgücünün 1/3 den fazlası dokuma sanayiinde çalışmaktadır. İşgücünün ancak % 12.06'sı diğer sektörlerde dağılmış bulunmaktadır. İstihdam seviyesi en düşük olan sanayi sektörleri orman ürünleri, taş toprağa dayalı sanayi ve ana metaldir.

İşletme büyüklüğüne göre; İstanbul'daki sanayi işyerleri çalıştırdıkları işgücü bakımından gruplandırılmıştır. 25+ işgücü çalıştıran işyerlerinin en fazla hakim bulunduğu sanayi sektörleri; dokuma, metal eşya, kimya, kâğıt, gıda, ana metaldir.

1-9 işgücü çalıştıran, yani küçük işletmelerin en fazla bulunduğu sanayi sektörleri; dokuma, metal eşya, orman ürünleri, kimya, kâğıt ürünleri, gıdadır. 10-24 arasına ise dokuma, metal eşya, gıda, kimya, kâğıt sektörleri sıralanmaktadır. (Çizelge 3.7.)

(*) D.İ.E. 1990 İstanbul Nüfusunun Sosyal ve Ekonomik Verileri

(**) D.İ.E. 1990 İstanbul Genel İşyerleri Sayımı

Çizelge 3.7. İstanbul İl Sınırları İçinde Sektörlere Göre İşgücü Dağılımı, (D.İ.E., 1990)

SEKTÖRLER	1-9 Kişi		10-24 Kişi		25+ Kişi		TOPLAM	%
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%		
31	7.463	7,0	2.550	8,7	22.570	7,9	32.583	7,7
32	43.795	41,1	15.873	54,3	105.380	37,0	165.048	39,25
33	9.431	8,9	472	1,6	2.845	0,9	12.748	3,0
34	5.274	5,0	1.161	4,0	13.393	4,7	19.828	4,7
35	7.144	6,7	2.665	9,2	32.882	11,5	42.691	10,1
36	3.768	3,5	678	2,3	12.318	4,3	16.764	3,9
37	1.709	1,6	650	2,2	11.452	4,0	13.811	3,2
38	23.991	22,5	4.757	16,3	79.984	28,0	108.732	25,8
39	3.910	3,7	404	1,4	3.941	1,3	8.255	1,96
TOPLAM	106.485	100	29.210	100	284.765	100	420.460	100

Küçük ve büyük sanayi işyerlerinin çalıştırdıkları işgücüne göre sektörlere ve ilçelere dağılışı, imalat sanayiinin yapısal farklarını gösterir. Bu duruma göre; 25+ işgücü çalıştıran işyerleri ve çalışanların sayısı, en fazla Bakırköy, Şişli, Kartal, Zeytinburnu, Küçükçekmece, Pendik ilçelerinde bulun maktadır. 10-24 kişi çalıştıran işyerleri ve çalışanların en fazla bulunduğu ilçeler Bakırköy, Şişli, Zeytinburnu'ndadır (İBŞB,1995).

1-9 kişi çalıştıran küçük işyerleri ve çalışanlar ise en fazla Bakırköy, Eminönü, Bayrampaşa, Beyoğlu, Gaziosmanpaşa, Zeytinburnu ve Kağıthane'de toplanmıştır. (Çizelge 3.8, 3.9, 3.10, 3.11)

Çizelge 3.8. Batı Yakası İşyeri Adetleri, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	1-9	%	10-24	%	25+	%	TOPLAM	%
K. ÇEKMECE	1529	3.1	53	0.1	159	0.3	1741	3.5
BAKIRKÖY	5620	11.3	280	0.6	570	1.2	6470	13.1
B. PAŞA	4563	9.2	100	0.2	130	0.2	4793	9.6
EYÜP	1786	3.6	87	0.2	119	0.2	1992	4
Z. BURNU	2557	5.3	133	0.3	218	0.3	2908	5.9
G. O. PAŞA	2846	5.8	64	0.1	79	0.1	2989	6
KAĞITHANE	2497	5	56	0.1	90	0.2	2643	5.3
BESİKTAS	355	0.7	6	-	15	-	376	0.8
FATİH	1577	3.2	45	0.1	29	-	1651	3.3
BEYOĞLU	3788	7.7	75	0.1	41	0.1	3904	7.9
EMİNÖNÜ	6673	13.5	69	0.1	59	0.1	6801	13.8
ŞİŞLİ	1925	3.9	178	0.4	281	0.5	2384	4.8
SARIYER	270	0.5	10	-	20	-	300	0.6
ÇATALCA	84	0.2	4	-	12	-	100	0.2
SİLİVRİ	208	0.4	7	-	10	-	225	0.5
B. ÇEKMECE	304	0.6	12	-	38	0.1	354	0.7
TOPLAM	36582	74	1179	2.3	1870	3.7	39631	80

Çizelge 3.9. Doğu Yakası İşyeri Adetleri, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	1-9	%	10-24	%	25+	%	TOPLAM	%
KADIKÖY	1999	4	50	0.1	40	0.1	2089	4.2
ÜSKÜDAR	981	2	19	-	26	-	1026	2.1
KARTAL	2081	4.2	82	0.2	192	0.4	2355	4.8
ÜMRANİYE	1418	2.9	34	-	66	0.1	1518	3.1
BEYKOZ	324	0.7	13	-	11	-	348	0.8
PENDİK	1547	3.1	25	-	88	0.2	1660	3.4
ADALAR	289	0.6	6	-	7	-	302	0.6
YALOVA	486	1	4	-	7	-	497	1
TOPLAM	9125	18.5	233	0.5	437	1	9795	20
GENEL TOP.	45707	92.5	1412	2.8	2307	4.7	49426	100

Çizelge 3.10. Batı Yakası İş gücü, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	1-9	%	10-24	%	25+	%	TOPLAM	%
K. ÇEKMECE	3582	0.8	753	0.2	18544	4.4	22879	5.4
BAKIRKÖY	14816	3.5	3352	0.8	69121	16.4	87089	20.7
B. PAŞA	12076	2.9	1494	0.3	10029	2.4	23599	5.6
EYÜP	4573	1	1355	0.3	11669	2.7	17597	4
Z. BURNU	6098	1.5	1964	0.5	23731	5.6	31793	7.6
G. O. PAŞA	8244	1.9	992	0.2	4369	1.1	13605	3.2
KAĞITHANE	7341	1.7	895	0.2	7002	1.7	15238	3.6
BEŞİKTAŞ	766	0.2	75	0	2157	0.5	2998	0.7
FATİH	2343	0.6	602	0.1	2904	0.7	5849	1.4
BEYOĞLU	7312	1.7	1037	0.2	4978	1.1	13327	3
EMİNÖNÜ	13930	3.3	985	0.3	8135	1.9	23050	5.5
ŞİŞLİ	5671	1.3	2831	0.7	33786	8	42288	10
SARİYER	425	0.1	162	0	2886	0.7	3473	0.8
ÇATALCA	131	0	55	0	1390	0.3	1576	0.4
SİLİVRİ	195	0	99	0	1734	0.4	2028	0.5
B. ÇEKMECE	778	0.3	189	0	5125	1.2	6092	1.5
TOPLAM	88081	21	16840	4	207560	49	312481	74

Çizelge 3.11. Doğu Yakası İş gücü (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	1-9	%	10-24	%	25+	%	TOPLAM	%
KADIKÖY	3377	0.8	731	0.2	5352	1.2	9460	2.2
ÜSKÜDAR	1452	0.4	250	0	1984	0.5	3686	0.9
KARTAL	4651	1.1	1297	0.3	29562	7	35510	8.4
ÜMRANİYE	3573	0.9	511	0.2	8172	1.9	12256	3
BEYKOZ	847	0.2	178	0.1	6391	1.5	7416	1.8
PENDİK	3319	0.8	9309	2.2	20358	4.8	32986	7.8
ADALAR	564	0.1	26	0	871	0.2	1461	0.3
YALOVA	621	0.2	68	0	4515	1	5204	1.2
TOPLAM	18404	4.5	12370	3	77205	18	107979	26
GENEL TOP.	106485	26	29210	7	284765	67	420460	100

İlçelerdeki işgücü büyüklüklerinin 1.,2.,3.,4.derece dilimlere göre yoğunlaşması incelendiğinde Batıdaki 100-499 işgücünün çalıştığı dilimin 1. derece yoğunlukta olduğu görülmüştür. Bunu 25-99, 500+, ve 10-24 dilimleri takip eder. Doğu'daki yoğunlaşmada ise 500+ dilimi 1. derecedir. Bunu 25-99, 100-400, ve 10-24 dilimleri takip eder. (Çizelge 3.12., 3.13.)

Çizelge 3.12.'Batıdaki İlçelerde işgücü Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	10-24	25- 99	100- 499	500+
BAKIRKÖY	4	2	1	3
B. PAŞA	4	1	2	3
BEYOĞLU	4	3	1	2
ÇATALCA	3	2	0	1
EYÜP	4	1	2	3
FATİH	3	1	2	0
EMİNÖNÜ	3	1	2	4
G. O.PAŞA	2	1	3	0
KAĞITHANE	4	3	2	1
K. ÇEKMECE	4	2	1	3
B. ÇEKMECE	3	1	2	0
SARIYER	3	2	1	0
SİLİVRİ	3	2	1	0
ŞİŞLİ	4	2	1	3
Z. BURNU	4	3	2	1
BEŞİKTAŞ	4	3	2	1
B. EVLER	4	2	3	1
BAĞCILAR	4	2	1	3
GÜNGÖREN	3	1	2	0
AVCILAR	1	2	3	4
ESENLER	2	0	1	0
TOPLAM	4	2	1	3

Çizelge 3.13. Doğu'daki İlçelerdeki İşgücü Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi, (İ.S.O., 1994)

İLÇELER	10- 24	25- 99	100- 499	500+
BEYKOZ	2	3	-	1
KADIKÖY	4	1	2	3
KARTAL	4	3	2	1
ÜSKÜDAR	4	3	2	1
YALOVA	2	1	-	-
PENDİK	4	1	1	3
ÖMRANİYE	4	2	1	1
ŞİLE	-	-	-	-
TUZLA	2	1	-	-
TOPLAM	4	2	3	1
GENEL TOP.	4	3	1	2

İlçelerdeki işyeri büyüklüklerinin 1.,2.,3.,4. derece dilimlere göre yoğunlaşması incelendiğinde, Doğu ve Batıdaki işyeri büyüklükleri derecelendirilmesindeki yoğunlaşma, dilim sırasına göre gitmektedir. (Çizelge 3.14., 3.15.)

Çizelge 3.14. Batıdaki İlçelerde İşyeri Büyüklüklerinin Derecelendirilmesi, (İ.S.O., 1994)

İLÇELER	10-24	25- 99	100- 499	500+
BAKIRKÖY	2	1	3	4
B. PAŞA	1	1	3	4
BEYOĞLU	1	2	3	4
ÇATALCA	1	2	-	-
EYÜP	1	2	3	4
FATİH	1	2	3	-
EMİNÖNÜ	2	1	3	4
G. O. PAŞA	1	2	3	-
KAGITHANE	1	2	3	4
K. ÇEKMECE	2	1	3	4
B. ÇEKMECE	2	1	3	-
SARIYER	2	1	3	-
SİLİVRİ	2	1	3	-
ŞİŞLİ	1	2	3	4
Z. BURNU	1	2	3	4
BEŞİKTAŞ	2	1	3	4
B. EVLER	2	1	3	4
BAGCILAR	2	1	3	4
GÜNGÖREN	1	2	3	-
AVCILAR	2	1	3	4
ESENLER	1	-	1	-
TOPLAM	1	-	2	3

Çizelge 3.15. Doğudaki İlçelerde İşyeri Büyüklüklerin Derecelendirilmesi, (İ.S.O., 1994)

İLÇELER	10- 24	25- 99	100- 499	500+
BEYKOZ	1	3	-	2
KADIKÖY	1	2	3	4
KARTAL	1	2	3	4
ÜSKÜDAR	2	1	3	4
YALOVA	1	2	-	-
PENDİK	2	1	3	4
ÜMRANİYE	2	1	3	4
ŞİLE	-	-	-	-
TUZLA	1	2	-	-
TOPLAM	1	-	2	3
GENEL TOP.	1	2	3	4

Bu verilere göre İstanbul bütününde sanayi sektörünün işgücü ağırlığına bakıldığında , ilk sırayı 100-499 işgücü çalıştıranlar alırken, bunu 500 +, 25-99, 10-24 işgücü izlemektedir. İşyeri açısın dan en az sayıya sahip olan 500+ işgücü çalıştıranlar ile bunu takip eden 100-499 işgücü çalıştıran işyerleri yoğunluktadır.

İstanbul il sınırları içerisinde ağırlıklı sanayi sektörlerine bakıldığında genel olarak dokuma sektörü 1. sırada, metal eşya sektörü 2. sırada görülmektedir. (Çizelge. 3.16.)

Çizelge 3.16. İlçelerdeki Ağırlıklı Sanayi Sektörleri, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	SEKTÖRLER								
	31	32	33	34	35	36	37	38	39
ADALAR		1						1	
BAKIRKÖY		1						2	
BAYRAMPAŞA		1						2	
BESİKTAŞ		1			1			2	
BEYKOZ		2				1			
BEYOĞLU	3	2							
EMİNÖNÜ		1		2					3
EYÜP		2						1	
FATİH	1	1							
G. O. PAŞA		1						2	
KADIKÖY		1						1	
KAĞITHANE		1	3					2	
KARTAL	2	1			3				
K. ÇEKMECE		1						2	
PENDİK		1			3			2	
SARİYER	2							1	
ŞİŞLİ	3	1						2	
ÜMRANIYE		2						1	
ÜSKÜDAR		1						2	
ZEYTİNBURNU		3			2			1	
B. ÇEKMECE		-						1	
ÇATALCA		1							
SİLİVRİ		-						1	
YALOVA		1							

İşgücünün sanayi iş kollarına göre sıralanışında dokuma ve metal eşya sektörleri daha fazla işgücü kullanmaktadır. (Çizelge 3.17)

Çizelge 3.17. İşgücünün Sanayi İş kollarına Göre Sıralanışı, (D.İ.E., 1990)

Derece	Sektörler
1	Dokuma
2	Metal Eşya
3	Kimya
4	Gıda
5	Kağıt
6	Ana Metal
7	Taş Toprak
8	Orman Ürünler
9	Diğer

İşgücü büyüklüğünün ilçelere göre ağırlığına bakıldığında ise en fazla işgücü çeken ilçeler sırasıyla Bakırköy, Şişli, Kartal, Zeytinburnu ve Eminönü'dür. (Çizelge 3.18.)

Çizelge 3.18. Sanayi İş Kolları İşgücü Büyüklüğünün İlçelere Göre Ağırlığı, (İ.S.O., 1994)

Sektörler	1.Derece	2.Derece	3.Derece
31	Bakırköy	Kartal	Şişli
32	Bakırköy	Pendik	Şişli
33	Bakırköy	Kağıthane	Kartal
35	Şişli	Zeytinburnu	Bakırköy
36	Beykoz	Kartal	Zeytinburnu
37	Kartal	Bakırköy	Zeytinburnu
38	Kartal	Bakırköy	Şişli
39	Eminönü	Bakırköy	Şişli

25+ işgücünde ağırlıkta olan 100-499 işgücünün sektörlere göre ilçelerde yoğunlaşması ve ilçelere göre ağırlıklı sektörleri (Çizelge 3.19., 3.20.) da belirtilmiştir. (Ek-6)

Çizelge 3.19. 100-499 İşgücünün İstanbul İl Bütününde İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri, (İ.S.O., 1994)

31 Gıda-İçki	32 Dokuma	33 Orman	34 Kağıt	35 Kimya	36 Taş Toprak	37 AnaMetal	38 Metal Eşya
Şişli Beyoğlu Beşiktaş	Bakırköy Z.burnu Güngören	Kartal	Beşiktaş	Şişli Beyoğlu Beşiktaş	Beyoğlu Beşiktaş Şişli	Şişli Beyoğlu	Beyoğlu Şişli K.çekmece

Çizelge 3.20. 100- 499 İşgücünün İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri, (İ.S.O., 1994)

İLÇELER	1. DERECE	2. DERECE
AVCILAR	METAL EŞYA	DOKUMA
BAĞCILAR	DOKUMA	KAĞIT
BAHÇELİEVLER	DOKUMA	ANA METAL
BAKIRKÖY	DOKUMA	METAL EŞYA
BAYRAMPAŞA	DOKUMA	METAL EŞYA
BEYOĞLU	METAL EŞYA	KİMYA
BEŞİKTAŞ	KİMYA	DOKUMA
BÜYÜKÇEKMECE	METAL EŞYA	KİMYA
EMİNÖNÜ	DOKUMA	KAĞIT
ESENLER	KİMYA	--
EYÜP	METAL EŞYA	DOKUMA
FATİH	TAŞ TOPRAK	KİMYA
GAZİOSMANPAŞA	DOKUMA	ANA METAL
GÜNGÖREN	DOKUMA	METAL EŞYA
KADIKÖY	DOKUMA	METAL EŞYA
KAĞITHANE	DOKUMA	KİMYA
KARTAL	METAL EŞYA	DOKUMA
KÜÇÜKÇEKMECE	DOKUMA	METAL EŞYA
PENDİK	METAL EŞYA	KİMYA
SARIYER	METAL EŞYA	DOKUMA
SİLİVRİ	--	--
ŞİŞLİ	KİMYA	METAL EŞYA
ÜMRANİYE	METAL EŞYA	GIDA
ÜSKÜDAR	METAL EŞYA	TAŞ TOPRAK
ZEYTİNBURNU	DOKUMA	METAL EŞYA

Aynı şekilde 500+ işgücünün ilçelerde yoğunlaşan alt sektörleri (Çizelge 2.21 , 2.22)'de gösterilmiştir.

Çizelge 3. 21. 500+ iş gücünün İstanbul İl Bütününde İlçelere Göre Ağırlıklı Alt Sektörleri, (İ.S.O., 1994)

31	32	33	34	35	36	37	38
Kartal Beşiktaş	Zeytinburnu Bakırköy K. Çekmece			Şişli Beşiktaş Beyoğlu	Kağıthane Beyoğlu Beşiktaş		Beşiktaş Beyoğlu

Çizelge 3.23'de imalat sanayi sektörlerinin işgücü ve işyeri başına düşen net alan standartları hesaplanmıştır. Buna göre, gıda, dokuma, orman ürünleri, kağıt, metal eşya kollarındaki işyerlerinin alanlarının daha küçük olduğu, ana metal ve taş toprağa dayalı sanayi kollarındaki işyerlerinin alanlarının büyük olduğu görülmektedir.

Çizelge 3.24 İstanbul Metropolitan Alanındaki İşçilere ve Sektörel Ayrıma Göre İşgücü Yoğunluğu Değerleri, (D.İ.E., 1990)

SEKTÖRLER	DOĞU YAKASI										BATI YAKASI									
	ÜSK.	ÜMR.	KAD.	KAR.	PEN.	K.ÇEK.	B.KÖY	B.PAŞA	EYÜP	Z.BURNU	G.O.P.	K.HANE	B.TAŞ	FATİH	B.OĞLU	E.ÖNÜ	ŞİŞLİ			
GIDA	15.625	2.870	8.360	1.549	29	750	185		596	316	856	202	6.067	1.956	100.000	454	439			
DOKUMA	10.410	89	16.070	1.793	32	71	428	2.030	568	423	915	511	6.190	16.008	3.498	92.710	2.791			
ORMAN ÜRÜ,	328	268	845	102	74	9	123	2.168	539	274	55	1.540		585	833	3.150				
KAĞIT.BASIM	24.900		2.090	236	4	104	215	3.580	2.070	327	634	69		14.200	3.300	6.986	1.970			
KİMYA		315	134	102	65	71	244	548	224	174	181	53	586	6.360	781	4.840	588			
TAŞ.TOPRAK	530	10	174	30	36	74	139	3.300	40	105	117	27	4.010	320	4.300	17.550	5.210			
ANA METAL		693	22	72	8	11	127	272	35	93	107	38		60	70	15.580	1.220			
METAL EŞYA	24.600	557	213	223	56	81	332	980	606	476	639	234		34.050	5.434	2.627	1.771			
DİĞER		19	5	71	17	56	53	107	20	22	13	24		190	3.250	2.568	940			
TOPLAM		737	159	230	120	23	35	204	715	283	176	223	141	2.998	2.925	6.664	11.525			

Ayrıca gıda, dokuma, kağıt, kimya, metal eşya sektöründe işgücü başına küçük alan gerekirken orman ürünleri taş ve toprağa dayalı sanayi ve ana metal sanayisinde daha büyük alana gereksinim olduğu dikkat çekmektedir. İmalat sanayi işgücünün doğu batı yakası dağılımı Ek-9 'de gösterilmiştir. İstanbul il sınırları içerisinde batı yakası işgücü doğu yakasının yaklaşık üç katıdır(İBŞB,1995).

İlçelere göre işgücü net yoğunluğuna bakıldığında 10.000'den fazla yoğunluğa sahip Eminönü başta gelmektedir. 10.000-5.000 arası yoğunlukla Beyoğlu, 5.000-2.500 yoğunlukla Fatih, Beşiktaş, 2.500-500 arası yoğunlukla Bayrampaşa, Şişli, Üsküdar, 500-250 arası yoğunlukla Eyüp izlemektedir. İstanbul'un ortalama yoğunluğunu oluşturan 100-250 arası yoğunluğa sahip ilçeleri G.Osmanpaşa, Bakırköy, Z.Burnu, Kağıthane, Kadıköy, Ümraniye, Kartal iken 100 yoğunluk altındaki ilçeler K.Çekmece ve Pendik'tir. (Ek-10) (Çizelge 3.24.)

İlçelere göre alan-işgücü oranlarına bakıldığında, ise kişi başı 10 m²' ye kadar alan düştüğü ilçeler Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş; 10 - 25 m² düştüğü ilçeler Bayrampaşa, Şişli, Üsküdar; 25 - 50 m² düştüğü ilçeler Bakırköy, Eyüp, Kadıköy; 50 - 75 m² düştüğü ilçeler Zeytinburnu, Kağıthane, Ümraniye; 75 -100 m² düştüğü ilçeler Kartal; 100 m²'den fazla alan düştüğü ilçeler Pendik ve Küçükçekmece'dir. (Çizelge 3.25) (Ek-11)

Çizelge 3.25. İlçelere Göre Alan - İşgücü Oranları, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	ALAN (HA)	İSGÜCÜ	ALAN-İSGÜCÜ
BAYRAMPAŞA	33,1331	23.599	14,0
BAKIRKÖY	428,2585	87.089	49,1
BEYOĞLU	8,5370	13.327	6,4
BESİKTAŞ	1,3756	2.998	4,6
EMİNÖNÜ	2,4978	23.050	1,1
EYÜP	66,9285	17.597	38,0
G. O. PAŞA	61,4110	13.605	45,1
FATİH	2,3580	5.849	4,0
KADIKÖY	40,5648	9.460	42,8
KARTAL	297,0932	35.510	83,6
ŞİŞLİ	43,7241	42.288	10,3
ÜSKÜDAR	5,3672	3.686	14,5
ZEYTİNBURNU	180,5600	31.793	56,7
KÜÇÜKÇEKMECE	646,8840	22.879	282,7
PENDİK	987,4441	32.986	299,3
KAĞITHANE	107,5570	15.238	70,5
ÜMRANIYE	76,7637	12.256	62,6

3.4.1.1.Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri

İstanbul Metropolen Alan 'ı içerisinde (Gebze hariç) iki organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Bunlar; Tuzla Organize Deri Sanayi ve İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesidir (İBŞB,1995).

A. Organize Sanayi Bölgeleri

İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi

1983 yılında onanan 1/ 25000 ölçekli plana müteakip; değişen ve gelişen şartlara bağlı olarak ortaya çıkan sanayi alanları ihtiyacının karşılanması için; o günkü şartlar içinde İkitelli Sanayi Bölgesi ve çevresinin müsait olmasının avantajları düşünülerek, muhtelif tarihlerde 1/25000 ve 1/5000 ölçekli sanayi ilave alanlarını kapsayan planlar tasdik edilmiştir.

Bölgeye ilişkin planın ilk yapıldığı tarih ile çeşitli tarihlerde ilave edilen sanayi alanlarının sosyal ve teknik altyapı açısından bir bütün olarak ele alınmaması nedeni ile 19.03.1992'de bölgeyi kapsayan bir revizyon plan yapılmıştır.

19.03.1992 tarihinde yapılan revizyon nazım imar planı ile bu tarihten önce yapılan nazım imar planları arasında, hukuki ihtilafların bulunması, ana arter ve tali yol bağlantılarında problemlerin olması vb. nedenlerle: İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi ve çevresini kapsayan, meydana gelen hukuki ihtilaf, teknik ve altyapı problemlerine çözüm getiren yeni bir nazım imar planı yapılmıştır. Bu plan ile bu bölgede çalışan kesimin konut ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır.

İkitelli sanayi alanının bugünkü İstanbul'a büyük bir yük olduğu muhakkaktır. Fakat bölgeye bu güne kadar yapılan yatırımların büyüklüğü; faaliyete geçmesi halinde bu alandaki sektöre katkısı düşünüldüğünde nazım planda önemli bir veri olarak değerlendirilmiştir.

Bu alan 1990 tarihinde Organize Sanayi Bölgesi kapsamına alınmıştır. Bu gün için 765 ha.lık alanda 33 kooperatiflik 30.000 işyerinde ortalama 250.000 işçinin çalışacağı öngörülmektedir. Sanayi alanı yoğunluğu 300 ki/ha dır. Sanayi alanında öncelikle metal eşya, dokuma-giyim, ana metal, orman ürünleri ve kimya-plastik alt sektörleri. yer almaktadır.

Tuzla Organize Deri Sanayi

İstanbul Büyükşehir sınırları içinde iki adet Organize Sanayi Bölgesi yer almaktadır. Bunlardan Tuzla Organize Sanayi Bölgesi (deri) yer seçimi ve planlama çalışmaları 1982'de başlamış olup, Kazlıçeşme Deri İşletme Fabrikalarının Tuzla'ya taşınması ana fikrinden

oluşturmaktadır. 1985'te ihale yapılarak Organize Sanayi Bölgesi inşaatına başlanıp 9 kişilik Müteşebbis Teşekkül Heyeti kurulmuştur. Daha sonra kurulan Organize Deri Sanayi Bölgesi derneğine planlanan alanların tapuları devredilmiştir.

Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesi'nin deri sanayine ayrılmış alan 217 ha.dır. Bu alanda 221 parsel bulunmaktadır. Toplam alanı 642 ha.olup planlama sahasında 55 ha. yan sanayiye, 10.5 ha. arıtma ve geri kazandırma tesislerine, 17 ha. idari, sosyal ve sportif tesislere. 17.5 ha. göletler ve rezerv alanlara, 270 ha. da yeşil alanlara ayrılmıştır. Şu andaki işgücü büyüklüklerini belirlemek mümkün olmamakla birlikte 5.000-6.000 kişinin bu alanda istihdam ettiği görülmektedir. Tam kapasite çalışmaya başladığı zaman 15.000-20.000 işçinin Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesi'nde istihdam edileceği düşünülmektedir.

Tuzla Organize Sanayi Bölgesinin, mal alımına bakıldığında hammaddenin % 45'inin yurt içinden, Rusya ve Romanya başta olmak üzere %55'inin ise çeşitli Avrupa ve Asya ülkelerinde sağlandığı görülmüştür. İhracatın % 80'e yakını Avrupa'ya olmaktadır.

Gebze Organize Sanayi Bölgesi

Gebze Organize Sanayi Bölgesi Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın teşkilat ve görevleri hakkında ki 3143 Sayılı Kanunun 2-d Maddesi'ne ve Organize Sanayi Bölgesi Kurma Fonu yönetmeliği esaslarına göre 16-7-1985 Tarih ve 85/9695 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'na istinaden Müteşebbis Teşekkül Başkanlığı oluşturularak 6 Eylül 1985 Tarihinde göreve başlamıştır.

Gebze Organize Sanayi Bölgesi Gebze İlçe merkezine 6 km uzaklıkta 230 ha.lık bir alan üzeri ne kurulmuştur. Amacı, dağınık ve verimsiz olarak İstanbul bütününe dağılan imalat sanayii, planlı, organize ve verimli bir şekilde bir arada barındırmaktır.

Gebze Organize Sanayi Bölgesi'ndeki imalat sanayi makine, kimya, tıbbi araçlar, optik, elektronik, gıda, plastik ve otomotiv yan sanayiinden oluşur. 6.000, 8.000, 10.000 m² .lik parsellerden oluşan sanayi bölgesinin mevcutta % 35'i doludur.

B. Küçük Sanayi Siteleri

1. İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi
2. İmsan KSS
3. İstanbul Demirciler KSS
4. İstanbul Cila ve Nikelajcılar Madeni Eşya İmalatçıları KSS
5. Bağcılar Güngören Çevresi KSS
6. Dolapdere Esnaf Ve Sanatkarları KSS

7. İkitelli Bakırköy KSS
8. İstanbul Pik Dökümcüleri KSS
9. TümSan KSS
10. İstanbul Galvano Teknik KSS
- 11 . İstanbul Metal - İş KSS
12. İstanbul Tormak KSS
13. İstanbul Çorap Dokumacıları KSS
14. Aykosan KSS
15. Deri Mamülleri KSS
16. Eminönü Sobacı ve Tenekeçiler Esnafı KSS
17. Giyim Sanatkârları KSS
18. İstanbul Bilumum Mutfak Eşya KSS
19. Triko Dokumacıları KSS
20. Çevre KSS
21. İstanbul Keresteciler KSS
22. İstek KSS
23. Marmara KSS
24. Evren KS5
25. Aymakop KSS
26. Maskop KSS
27. Haseyad KSS
28. İpkas KSS
29. San Dökümcüler KSS
30. Heskop KSS
31. Oto Sanatkârlar KSS
32. Sefaköy KSS
33. Umum Saraçlar KSS

34. Kağıthane Sünnet Köprüsü KSS

• **Büyükçekmece İlçesi**

35. İstanbul Mermerciler KSS

36. Birlik KSS

37. Doğu KSS

38. Haramidere KSS

39. Bakırcılar KSS

40. Büyükçekmece KSS

• **Ümraniye İlçesi**

41 . Kadosan KSS

42. Perşembe Pazarı ve Kasımpaşa Demircileri KSS (Des)

43. İstanbul Madeni Eşya Sanatkârları (İmes) KSS

44. Birleşik Esnaf Ve Sanatları KSS

45. Ümraniye Sanatkârları KSS

46. Modoko KSS

47. Motorcular (Gamak) KSS

48. Keresteciler KSS

• **Kartal - Maltepe - Pendik - Tuzla İlçeleri**

49. Kartal Oto KSS

50. Esnaf Ve Sanatkârlar KSS (Kartal)

51. Kartal Barış KSS

52. Maltepe KSS

53. Maltepe Güven KSS.

54. Maltepe Küçükyalı KSS

55. Pendik Dolayoba KSS

56. Tuzla KSS

• Kadıköy - Üsküdar - Beykoz - Şile İlçeleri

- 57. Kadıköy Ağaç İşçileri KSS
- 58. Kadıköy Koşuyolu Esnaf ve Sanatkârları KSS
- 59. Kadıköy Koşuyolu Evren Oto KSS
- 60. Üsküdar Madeni Eşya KSS
- 61. Beykoz Cam Dekorcuları KSS
- 62. Beykoz Belde KSS
- 63. Şile KSS

• Bayrampaşa - Beyoğlu - Şişli - Kağıthane - Gaziosmanpaşa - Eyüp - Fatih İlçeleri

- 64. Bayrampaşa Dokumacılar KSS
- 65. Beyoğlu Hasköy Pik Dökümcüler KSS
- 66. Şişli KSS
- 67. Kağıthane KSS
- 68. Haliç Gemi Kızakçıları KSS
- 69. Hasköy Sanayicileri KSS
- 70. Haliç İmalatçıları Birliği KSS
- 71. Gaziosmanpaşa Sanko KSS
- 72. Gaziosmanpaşa KSS
- 73. Gaziosmanpaşa Marangozlar KSS
- 74. Eyüp Marangozlar KSS
- 75. Eyüp Öz KSS
- 76. Fatih Esko KSS

• Bakırköy - Zeytinburnu İlçeleri

- 77. Bakırköy Esenler KSS
- 78. Topkapı Eşyaları ve Mobilyacıları KSS
- 79. Zeytinburnu KSS· Avcılar - Küçükçekmece - Çatalca İlçeleri
- 80. Avcılar KSS

81. Küçükçekmece Sanatkârlar KSS

82. Çatalca KSS

• **Hoşdere - Esenyurt - Hadımköy İlçeleri**

83. Isıtma Soğutma Havalandırma KSS (Hoşdere)

84. Hoşdere Evren Oto KSS

85. Hoşdere Mimsan KSS

86. Hoşdere Yılmazlar KSS

87. Esenyurt KSS

88. Hadımköy Oto Sanatkarları KSS

• **Yalova İlçesi**

89. Yalova Arzu KSS

90. Okuyanlar KSS

91. Çınarcık.KSS

92. Çift Belde KSS

93. Mavikent K.S.S.

• **İstanbul İline Bağlı Diğer K.S.S.**

94. Anadolu Yakası Sanatkârları KSS

95. Anadolu Yakası Oto KSS

96. Avize İmalatçılar KSS

97. Muslukçular Ve Pirinç Eşya İmalatçıları KSS

98. Anadolu Yakası Dökümcüler KSS

99. Koruma KSS

100. Anadolu KSS

101. Başarı KSS

102. Birleşim Gemi Yan Sanayi KSS

103. Ham Dericiler KSS

104. Kıvılcım KSS

105. Yayla KSS
106. Matbaacılar Ciltciler KSS
107. Esnaf Ve Sanatkârlar Biriği KSS
108. Nuh KSS
109. Güneş KSS
110. Eser KSS
111. Bilmo KSS
112. Anadolu Yakası Doğrama Ve Mobilyacılar KSS
113. Adalı Sanatkârlar KSS
114. Gökova KSS
115. İmamoğlu KSS
116. İstanbul KSS
117. Dokumacılar KSS
118. Doğu Karadeniz Marangozlar KSS
119. Doğu Site KSS
120. Gemi Onarım Ve Donatım KSS
121. Hazır Elbise KSS
122. Huzur KSS
123. Boğaziçi Açık Deniz Balıkçı Tekneleri KSS
124. Plastik Ve Kauçuk İmalatı KSS
125. İş - Kur KSS
126. Kavçuk - Lastik KSS
127. Sac Gemi Yapım Onarım KSS
128. Ticaret Ve Turistik Deniz Araçları Yapımı KSS
129. Otomotiv Yedek Parça İmalatı KSS
130. Pakop KSS
131. Yan Sanayi İmalatçıları KSS

- 132. Dökümcüler KSS
- 133. Aynacılar Avizeciler KSS
- 134. Elektrik - Elektronik - Elektromekanikçiler KSS
- 135. Oto Tamircileri Vb KSS
- 136. Güven KSS
- 137. Ambalaj Kırtasiye Vb KSS
- 138. Eraltaş KSS
- 139. Madeni Eşya Ve Tartı Ölçüleri KSS
- 140. Demirciler KSS
- 141. Matbaacılar Ve Ambalajları KSS
- 142. Otobüs Tamircileri KSS
- 143. Serpo Cam KSS
- 144. Akümülatör İmalcileri KSS 145. Avize Taşı KSS

3.4.1.2. Sanayinin Genel İhracat ve İthalat Yapısı

Ülke ekonomisinin temeli ve vergiye esas olan ihracat, ithalat ve dış ticaret hacminde İstanbul'un Türkiye içindeki payı % 65 civarındadır. Bu durum Türkiye'nin ekonomik olarak büyük bir yükünün İstanbul (Çizelge 3.26.) 1985 yılı itibariyle tarafından üstlenildiğini göstermektedir.

Çizelge 3.26. İstanbul'un Dış Ticarete Türkiye içindeki Payı, (İ.B.Ş.B., 1989)

Dış Ticaret	TÜRKİYE (milyon)	İSTANBUL (milyon)	İSTANBUL %
İhracaat	7455	4749	63,7
İthalat	11109	7194	64,8
Dış Ticaret Hacmi	18564	11943	64,3

Türkiye'deki vergi gelirleri payları incelendiğinde ise İstanbul'un Türkiye ekonomisinde ki payının 1985 yılı itibariyle %38,3 ile büyük bir oranda olduğu görülür.

Türkiye 1980'li yıllarda dış dünyadaki uygun koşullardan yararlanamamış ve Cumhuriyet tarihinin hiç bir döneminde görülmeyen fiyat artışlarının yaşandığı, özellikle imalat sanayi yatırım harcamalarına verilen önemin yitirildiği, istikrarsız bir dönem yaşamıştır. Körfez krizi istikrarsız ekonomimizi büyük ölçüde etkilemiş ve 1991 yılında fiyat artışları daha da

hızlanmıştır. GSMH'nın reel büyümesi %0,3'te kalarak sanayi sektöründeki büyüme % 2,6 gibi çok küçük oranda artış göstermiştir. 1991 yılının ilk yarısında ekonomide görülen nisbi iyileşme çok kısa sürmüştü ve yıl sonuna doğru üretim gerilerken, fiyat artışları tekrar hızlanmaya başlamıştır. Buna göre İ.S.O. üyesi ihracatçı firma sayısı ve ihracat tutarları (Çizelge 3.27.) ve ihracatçı firmaların Türkiye ihracaatındaki payları (Çizelge 3.28.) yıllar itibarıyla görülmektedir (İBŞB,1995).

Çizelge 3.27. İ.S.O. Üyesi İhracatçı- Firmaların Yıllar İtibarıyla Sayıları, (İ.S.O., 1994)

YILLAR	SAYISI	AT TUTARI (000\$)
1983	493	11.86.230
1984	629	15.84.246
1985	605	15.85.087
1986	658	19.22.310
1987	818	25.83.793
1988	786	33.55.968
1989	897	42.49.794
1990	828	44.47.272
1991	818	48.17.578
1992	691	48.94.494
1993	696	49.28.536

Çizelge 3.28. İ.S.O. Üyesi İhracatçı Firmalarının Türkiye İhracatı İçindeki Payı, (İ.S.O., 1994)

YILLAR	TOPLAM İHRACAT İ.S.O./TÜRKİYE (%)	SANAYİ ÜRÜNLERİ İHRACAT İ.S.O./TÜRKİYE (%)
1983	20.7	30.8
1984	22.2	29.4
1985	19.9	25.4
1986	25.8	34.5
1987	25.4	31.0
1988	28.8	37.5
1989	36.5	46.8
1990	34.4	42.0
1991	35.4	44.3
1992	33.3	39.3
1993	32.1	38.7

İ.S.O.'ya bağlı küçük imalat sanayi işyerlerinin %23'ü ihracat yaparken, % 13,6 oranındaki iş yerleri hem iç hem dış piyasaya çalışmaktadır. Küçük sanayi işyerlerinden % 48,3'lük oranla dokuma sanayi ürünleri ihraç edilmektedir.

Orta boy imalat sanayi işyerlerinin ise % 33'ü ihracaat yaparken % 22 oranındaki işyerleri hem iç hem dış piyasaya çalışmaktadır. Orta boy işyerlerinden % 53,7'lik oranla en fazla dokuma sanayi ürünleri ihraç edilmektedir. (Çizelge 3.29)

Çizelge 3.29. İstanbul İmalat Sanayinden İhracat Yapılan Sektörler ve Oranları, (İ.S.O., 1994)

30 Milyon Dolardan Fazla İhracat Yapılan Sektörler					
Ana Metal % 28	Metal Eşya % 22	Dokuma % 19	Gıda % 13	Kimya ve Taş Toprak % 9	
12 - 30 Milyon Dolar İhracat Yapılan Sektörler					
Dokuma % 62	Metal Eşya % 14	Gıda % 8	Kimya ve Taş Toprak % 7	Kağıt % 2	
5-12 Milyon Dolar İhracat Yapılan Sektörler					
Dokuma % 64	Metal Eşya % 14	Kimya % 8	Gıda % 6	Taş, Toprak % 5	
2-5 Milyon Dolar İhracat Yapılan Sektörler					
Dokuma % 71	Kimya % 9	Metal Eşya % 7	Taş Toprak % 5	Gıda ve Anametal % 3	Kağıt % 1
1 - 2 Milyon Dolar İhracat Yapılan Sektörler					
Dokuma % 76	Metal Eşya % 12	Kimya % 8	Kağıt % 8	Anametal % 1	

3.4.2 Fiziksel Doku Analizinde Sanayinin İncelenmesi

İstanbul'da ilk sanayi dokusu Tarihi Yarımada'da gelişmiş; Eminönü, Beyazıt, Karaköy, Dolapdere gibi semtlerde küçük sanayi sektörü yoğunlaşmıştır. İstanbul'un gelişimine paralel olarak sanayiler Haliç'in iki yanına, Topkapı-Maltepe civarlarına sıçramıştır.

Ümraniye, Küçükköy, Levent, Bomonti, Halkalı, Topkapı, Rami ve Kurtköy 1966 Sanayi Planı ile hızla gelişme göstermiştir. İstanbul'un aldığı göç ve önerilen sanayi alanlarının yetersiz kalması ile sanayi gelişmeleri plan dışında kalmıştır. Zamanla kent gelişimi içinde sıkışan sanayiler kent çeperlerine doğru gelişmiş Hoşdere, Firuzköy, Kurtköy, Tuzla-Tepeören'de sanayi bölgeleri oluşmuştur. Bugün İki telli Organize Küçük Sanayi Bölgesi ve Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgelerinde şehir içindeki küçük ve orta ölçekli sanayiler toplanmaktadır. (Ek - 12)(Çizelge 3.30,3.31)

İstanbul ili sınırları içinde ağırlıklı işgücü kullanan sanayi sektörleri sırasıyla Dokuma, Metal Eş ya, Kimya, Gıda ve Kağıt alt sektörleridir.

Dokuma Sanayi, Marmara Bölgesi'nde, Bursa'dan sonra en yoğun İstanbul'da görülür. İstanbul'da istihdamın en düşük olduğu sanayi sektörleri; orman ürünleri ve taş ve toprağı dayalı sanayilerdir. Doğu yakasının % 25'lik, Batı yakasının % 75'lik işgücünü istihdam ettiği görülür. İşyeri sayısı açısından da durum yaklaşık aynı olmasına rağmen, alansal büyüklük açısından Doğu yakası % 40, Batı yakası kullanan sanayilerin (taş ve toprağı dayalı sanayi, ana metal vb.) yoğunluk kazandığını gösterir. Batı 'da alan başına düşen işgücü fazlalığı kent içine sıkışmış imalathanelerin yoğunluğu ile doğru orantılıdır. (Çizelge 3.32,3.33,3.34)

İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları içinde imalat sanayinin ilçelere göre alansal büyüklüğüne bakıldığında Pendik İlçesi'nin en fazla sanayi alanına sahip olduğu görülür. Bunu Küçükçekmece ve Bakırköy ilçeleri takip eder. İşgücü yoğunluğunda ise Eminönü ilçesini Beyoğlu ve Beşiktaş ilçeleri izler.

Bu veriler ışığında Eminönü, Beyoğlu, Fatih, Beşiktaş, Şişli, Üsküdar, Bayrampaşa, Zeytinburnu ve Kadıköy ilçelerinde bulunan sanayiler tarihi - doğal yapıyı olumsuz etkileyip kent içindeki sıkışıklığı ve yoğunluğu itibari ile sorun teşkil etmektedir. Ayrıca Doğu yakasında, merkezler kademelenmesinin lineer bir şekilde metropol çeperlerine doğru kaymasıyla Kartal, Maltepe gibi potansiyel merkez noktalarını, sanayinin getirdiği tüm çevresel olumsuz etkilerden arındırmak gerekmektedir.

Batı yakasında Topkapı-Maltepe, Rami, Topcular gibi yoğun sanayi bölgeleri de hem kent içinde sıkışmışlığından, hem de M.İ.A.'nın gelişmesini sınırlayıp tarihi çevreye baskı yapmasına neden olduğundan dolayı sorun teşkil etmektedir.

İstanbul kent içinde kalan sıkışmış bu sanayilerden başka, Doğal çevreyi tehdit eden kent çeperlerine sıralanmış sanayilerin de tehditi altındadır. Bunların başında Elmalı Su Havzası içinde kalan Ümraniye – Dudullu 'daki küçük sanayi siteleri ile münferit sanayiler gelir.

Toplam 350 hektara yayılan Dudullu sanayilerinin bu alana ve dolayısı ile İstanbul bütününe verebileceği zararın giderilmesi gerekmektedir. Bunun yanında Hadımköy ve Çatalca'da olduğu gibi havzaların çevresinde yer alan küçük ve orta ölçekli sanayilere çözüm bulunmalıdır.

İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi, kent içinde bulunan küçük ve orta ölçekli sanayilerin bir kısmına planlı bir alanda çözüm bulacağı için, tarihi doku içinde mevcut sanayiden boşalan bu alanları çöküntü alanı olmaktan kurtarmak gerekmektedir. Bu da İstanbul'un tarihi, kültürel ve ekonomik yapısının sentezi ile gerçekleşecektir. Kent içinde bulunan sorunlu sanayi alanları da İkitelli örneğin de olduğu gibi planlı sanayi alanlarına ve mümkün olduğunca kent dışına çıkarılmalıdır. Bu sorunlar dan sonra metropol bazında sanayinin yeni yer seçimlerinde planlı sanayi alanlarının tür ve çevresel tüm değerlerinin irdelenip rasyonel sonuçlara ulaşılması gerekmektedir.(Şekil 3.1.)(Ek-13)

Çizelge 3.30. Planlı Sanayi Alanlarının Analizi (Batı Yakası),
(İ.B.Ş.B., 1995)

BATI YAKASI					
BÖLGELER	SANAYİ ALANI	DOLU ALAN	%	BOŞ ALAN	%
BÜYÜKÇEKMECE	205	95,5	46,6	109,4	53,4
ESENYURT	156	30,8	19,7	125,2	80,3
FIRUZKÖY	101	62	61,3	39	38,7
AVCILAR	274	91	33,2	183	66,8
KIRAC	175	4,8	2,7	170,2	97,3
İKİTELLİ	765			765	100
HOŞDERE	825	40,3	4,9	784,7	95,1
ORTAKÖY	400	5	1,2	395	98,8
TOPLAM	2901	329,5	11,4	2571,5	88,6

Çizelge 3.31. Planlı Sanayi Alanlarının Analizi (Doğu Yakası),
(İ.B.Ş.B., 1995)

DOĞU YAKASI					
BÖLGELER	SANAYİ ALANI	DOLU ALAN	%	BOŞ ALAN	%
KURKÖY	555	125	22,5	430	77,5
TEPEÖREN	594	310	52,2	284	47,8
TUZLA ODSB	642	562	87,5	80	12,5
TOPLAM	1791	997	55,7	794	44,3
İSTANBUL TOPLAM	4692	1326,5	28,3	3365,5	71,7

Çizelge 3.32. İstanbul Metropolitan Alanı ndaki İpelere ve Sektörel Ayrı ma göre İş Yeri Alanı , (İ .B.Ş.B., 1995)

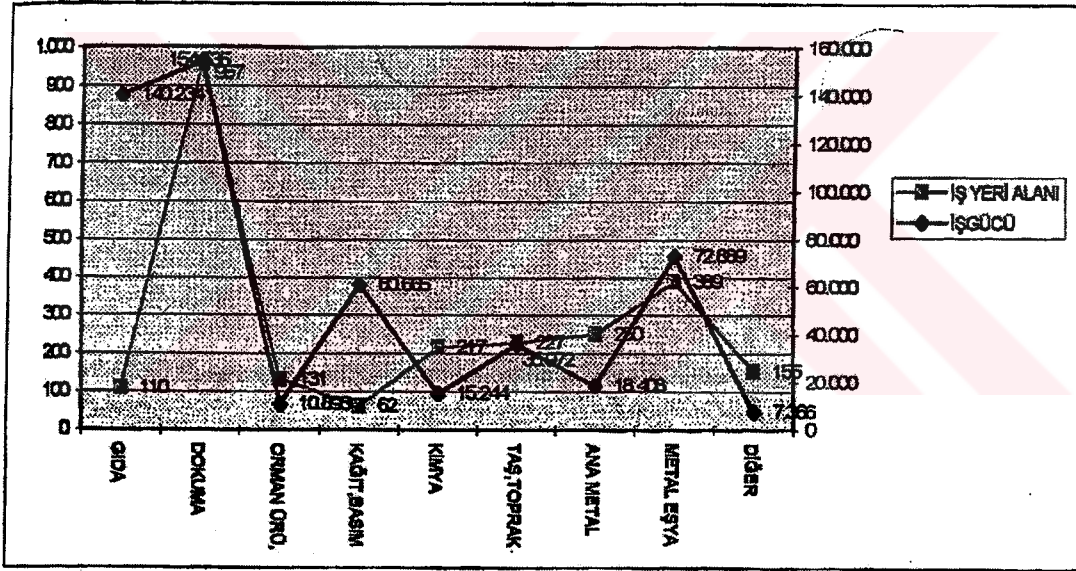
SEKTÖRLER	DOĞU YAKASI						BATI YAKASI										
	ÜSK.	UMR.	KAD.	KAR.	PEN.	K.ÇEK.	B.KÖY	B.PAŞA	EYUP	Z.BUR NU	G.O.P.	K.HANE	B.TAŞ	FATİH	BOĞL U	E.ÖNÜ	ŞİŞLİ
GIDA	0,04	0,07	0,14	3,01	38,10	1,75	33,77	3,85	2,29	10,13	0,85	4,10	0,03	0,10	0,01	0,14	10,20
DOKUMA	0,04	4,32	0,15	3,07	646,46	116,03	120,20	0,00	9,88	29,64	7,30	13,30	0,06	0,42	0,52	0,11	5,72
ORMAN ÜRÜ.	1,27	1,71	0,66	14,00	4,51	74,21	13,97	4,72	1,22	2,10	10,70	0,90	0,00	0,40	0,55	0,04	0,00
KAGIT,BASIM	0,00	0,00	0,09	6,20	14,19	11,66	18,45	0,43	0,14	5,60	0,50	3,05	0,00	0,02	0,18	0,70	0,40
KİMYA	0,00	1,67	3,44	25,92	34,78	34,65	32,78	0,11	6,75	24,10	5,40	28,80	1,20	0,10	0,92	0,15	15,80
TAŞ,TOPRAK	0,18	26,90	4,51	75,82	38,33	5,25	7,52	5,55	10,68	24,15	6,85	18,20	0,10	0,20	0,11	0,02	3,10
ANA METAL	0,00	1,26	2,26	43,25	40,31	92,95	16,35	0,09	15,82	17,75	4,65	14,70	0,00	0,07	0,46	0,05	0,10
METAL EŞYA	0,04	15,19	17,23	62,64	115,35	85,47	34,72	2,78	2,40	28,95	5,40	14,03	0,00	0,02	0,85	0,32	5,30
DİĞER	1,29	5,93	0,97	29,41	28,11	6,38	28,30	7,20	4,50	28,55	5,60	5,30	0,00	0,40	0,10	0,50	1,02
TOPLAM	2,86	57,05	29,45	263,32	861,14	428,35	306,06	24,74	53,69	169,97	47,25	102,38	1,39	1,73	3,70	2,03	41,64

Çizelge 3.33. İstanbul Metropolitan Alanı ndaki İlçelere ve Sektörel Ayrı ma Göre İşgücü Yoğunluğu Değeri, (İ.B.Ş.B., 1995)

SEKTÖRLER	DOĞU YAKASI					BATI YAKASI												
	ÜSK.	ÜMR.	KAD.	KAR.	PEN.	KEÇEK.	B.KOY	B.PAŞA	EYUP	Z.BURNU	G.O.P.	K.HANE	B.TAŞ	FATİH	B.OĞLU	E.ÖNÜ	ŞİŞLİ	
GIDA	15.825	2.870	8.360	1.549	29	750	165		596	316	856	202	6.067	1.956	100.000	454	439	
DOKUMA	10.410	89	16.070	1.793	32	71	428	2.030	988	423	915	511	6.180	16.008	3.486	92.710	2.791	
ORMAN URU.	328	268	845	102	74	9	123	2.168	539	274	55	1.540		585	833	3.150		
KAĞIT.BASIM	24.900		2.090	236	4	104	215	3.580	2.070	327	634	69		14.200	3.300	8.986	1.970	
KİMYA		315	134	102	65	71	244	548	224	174	181	53	586	6.360	761	4.840	586	
TAŞ.TOPRAK	530	10	174	30	36	74	139	3.300	40	105	117	27	4.010	320	4.300	17.550	5.210	
ANA METAL		693	22	72	8	11	127	272	35	93	107	38		60	70	15.580	1.220	
METAL EŞYA	24.600	557	213	223	56	81	332	980	606	476	639	234		34.050	5.434	2.627	1.771	
DİĞER	19	5	71	17	11	56	53	107	20	22	13	24		190	3.250	2.568	940	
TOPLAM	737	159	230	120	23	35	204	715	263	176	223	141	2.998	2.925	6.664	11.525	961	

Çizelge 3.34. İstanbul Metropolitan Alanında Sanayi İşgücü ve Alansal Dağılımı, (İ.B.Ş.B., 1995)

SEKTÖRLER	SANAYİ İŞ YERİ ALANLARI			SANAYİ İŞGÜCÜ DAĞILIMI		
	DOĞU YAKASI	BATI YAKASI	TOPLAM	DOĞU YAKASI	BATI YAKASI	TOPLAM
GIDA	42,36	67,22	109,58	28.433	111.801	140.234
DOKUMA	654,04	303,18	957,22	28.394	126.141	154.535
ORMAN ÜRÜ.	22,15	108,81	130,96	1.617	9.276	10.893
KAĞIT,BASIM	20,48	41,13	61,61	27.230	33.435	60.665
KİMYA	65,81	150,76	216,57	616	14.628	15.244
TAŞ, TOPRAK	145,74	81,74	227,48	780	35.192	35.972
ANA METAL	87,08	162,99	250,07	795	17.613	18.408
METAL EŞYA	210,45	178,25	388,70	25.649	47.240	72.889
DİĞER	65,71	88,85	154,56	123	7.243	7.366
TOPLAM	1.313,82	1.182,93	2.496,75	113.637	402.569	516.206



Şekil 3.1. İstanbul Metropolitan Alanında Sanayi İşgücü ve Alansal Dağılımı, (İ.B.Ş.B., 1995)

3.5. Sanayinin Yapısal Değişimi İle Sanayi Yerleşme Yerleri Seçim ve Düzenleme Kurgusunda Geliştirilen Yöntem

Yerleşmeler düzeninde görülen yapısal farklılaşmalar, diğer etkenlerin yanı sıra sanayileşme sürecinin bir ürünü olarak kabul edilebilir. (Giritlioğlu,1982)

Bununla beraber yerleşmeler düzeninde görülen yapısal farklılaşmaların, sanayi yer seçimi sürecinde etkinliği olan etken demetlerinin oluşumundaki rolü de yadsınamaz.

Kısaca ifade etmek gerekirse, sanayi yerleşme yeri seçim süresinde etkinliği olan etkenler hem yerleşmelerin yapısal farklılıklarına bağlı olarak oluşurlar, hem de yerleşmeler düzeninin farklılaşmasına neden olurlar diyebiliriz.

Yerleşmeler düzeni içindeki üretim ilişkilerinin ve yapısal farklılaşmalarını eşdeğer olmasa bile birbirlerine yakın değerler dengesine dönüştürülebilmesi için kullanılabilir araçlara erişebilmek, sanayi yerleşme yeri etkenlerinin ve etkinliklerinin bilinmesiyle olası görülmektedir.

Değişik; zaman Kesitlerinde önemleri vurgulanan sanayi yerleşme yeri etkenleri karşılaştırılacak olursa, sanayileşme düzeyine bağlı olarak bir etkenler yığılımının oluştuğu kabul edilebilir; Sanayileşme süreci başlarında daha ziyâde yatırım maliyetlerini minimize eden etkenler irdelenirken, artan sermayeye, yaşam standartlarına ve teknolojiye bağlı olarak etkenler bileşiminde değişimler olduğu izlenebilmektedir.

Etkenler arasında doğal kaynaklar, ulaşım imkânlarına bağlı olarak oluşan etkenler yanı sıra, sosyal kökenli etkenlerin zamana ve sanayileşme düzeyine bağlı olarak gittikçe yoğunlaşan bir etkinlik kazandığı görülmektedir.

İleri sanayileşme düzeyine bağlı olarak erişilebilen refah düzeyi, bireylerin yaşam, anlayış, gereksinim ve alışkanlıklarının da çeşitlenmesine etki etmektedir. Buna bağlı olarak da çalışma süresi ve koşulları sınırlandırılmaktadır. Çalışma saatlerinin azalması, bireylerin dinlenme ve eğlence gereksinimlerini karşılamak amacıyla, çalışma yerini seçme olanak ve alışkanlığına sahip olmalarına imkân vermektedir. Bu durum ise belirli yörelerde işgücü ücretlerinin yüksekliğine ve temininde güçlüklerin doğmasına neden olabilmektedir.

Sanayileşme süreci başlarında iş bulma, çalışma amacıyla hareketlilik gösteren bireyler, sanayileşmenin belirli bir aşamasından sonra yatırımları kendi bulunmak istedikleri yörelere çekme gücüne sahip olabilmişlerdir. Doğal ve sosyal kökenli etkinliklerin yanı sıra sanayi yerleşme yeri kararlarında etkinliği yadsınamayacak etkenler, ekonomik kökenli etkenlerdir. Bu etkenlerin yer seçimindeki etkinlikleri ekonomik mekân kavram ve kuramları üzerinde

yapılan araştırmalarla açıkça kanıtlanmıştır. Kısaca ifade etmek gerekirse; .ekonomik olguların birbirleriyle sürekli ve kademeli bir etkileşim içinde olmalrı yanı sıra, yerleşmeler düzeninin de oluşumunda etkinliklerinin olduğu, ekonomik birimler olarak sanayi kuruluşlarının mekan içinde ekonomik ve sosyal kökenli etkenlere bağlı olarak dağıldıklarını, sanayileşme düzeyi ile paralel, farklı mekanlar içindeki farklı etken bileşimlerinin de değişim gösterdikleri, doğal etkenlere karşı yapay etkenlerin üstünlük kazandığı ve mekansal düzende önemli etkinliklere sahip oldukları, . mekanda sermaye yığılımına bağlı olarak üretim yığılımının söz konusu olabildiği ve bu yığılımların eşdeğer ve dengeli dağılamaması nedeniyle de mekânda yapısal farklılıkların oluştuğu ifade edilebilir (Giritlioğlu,1982).

Sanayi yerleşme yerleri seçim ve kararlarında özel sektör, yatırımcı kararlarının ki bu kararlar, çoğunlukla gerekli ve yeterli yönetim yaklaşımlarının belirgin olarak uygulanamadığı ölkelerde her zaman ulusal çıkarlar doğrultusunda oluşamayan, subjektif niteliklere sahip kararlardır. Önemi dikkate alınacak olursa, bu kararlara bağlı olarak ortaya çıkan, sermayenin mekânsal dağılımının tanımlanması, gerek yatırımcı, gerek ulusal çıkarlar yönünden- yönetim yaklaşımlarının 'belirlenmesi ve uygulaması zorunlu görölmektedir.

Ekonomik Mekânda Sanayi Yatırımların Farklı Dağılım Nedenleri Ekonomik mekân farklılıklarının oluşmasında etkinliği olan sermaye birikimi, sanayileşme düzeyine bağlı olarak gerçekteşen ekonomik büyüme sonucu oluşur.

Ekonomik büyüme bir taraftan yeni tüketim gereksinimlerini oluştururken, bir taraftan da yatırım kârlarının artmasını sağlamış ve belirli yörelerde sermaye yığılımları, sermaye yığılımlarına bağlı olarak da refah düzeyinde bir artış gerçekteşebilmiştir.

Ekonomik büyüme; kaynaklardan eşdeğer yararlanma, ve eşdeğer refah düzeyinin mekânda kabul edilebilir boyutlar içinde farklılıklar göstermesi, gerçekte değişik yapısal niteliklere sahip mekânlar arasında eşdeğer bir benzerlik yaratma isteminin gereğini ortadan kaldırılabılır.

Sağlıklı yapısal niteliklere sahip bir ekonomik düzen içinde bu farklılıkların hissedilmeyeceği veya zamanla söz konusu olabilecek sapmaların tekrar belirli bir dengeye getirilebileceği bölgeler arası denge modellerinde savunulmaktadır.

Yatırımcı kararları özde, kâr amacına dayanan kararlardır. Bu amaca en uygun yörelere yapılan yatırımlar, sermayenin belirli bölgelerde toplanmasına etki ettiği gibi yukarıda değinilen refah düzeyinde de farklılaşmalara neden olur. Bu farklılıklar sistem içinde, ulusal boyutlarda üretim-tüketim dengesinin, üretilenden ortaya çıkan yararların dengeli dağılımının sağlanamadığı durumlarda, gerçekteşi yönetim yaklaşımlarını zorunlu hale getirebilir. Yöne tim

yaklaşımlarının başarı oranı, yatırımcılar ve ekonomik birimlerin sermaye kullanımında etkili kriterlerin;

- Yerleşme yerinde kuruluş maliyetleri,
- Yerleşme yerinde ve kuruluş da gerçekleştirilecek kârlılık oranının bilinmesine bağlıdır.

Etken seçiminde klasik yerleşme yeri etkenleri diyebileceğimiz WEBER (1909) etkenlerinin dikkate alınmaları kaçınılmazdır. Bununla beraber sadece bu etkenler demeti yoluyla istenen yararları sağlayabilecek çıkarımların yapılması olanak dışıdır.

Sanayi yatırımcılarının kararlarında etkin yardımı olacak, sanayi yerleşme yeri yönetiminin saptanabilmesinde yönlendirici olabilecek çıkarımların yapılabilmesi için klasik etkenler yanı sıra onlara bağımlı olarak oluşan etkenlerle, yanındâ önemi vurgulanan, ekonomik büyüme, artan standartlar ve refah düzeyine bağlı olarak oluşan etkenler dikkate alınmalıdır. Bu tür bir yaklaşımla yapılabilecek ana etken gruplarını aşağıdaki düzende sıralamak olasıdır.

- Üretim maliyetine etki eden etkenler,
- Pazaryerleri, ilişkileri ve sürüm, sürecinde., oluşan ,etkenler,
- Yığılım. alanlarında oluşan etkenler,
- Ya donatıma bağlı etkenler,
- Sosyo – demografik kökenli etkenler.

Beş ana grupta toplanan etkenler demetinin içerik ve niteliklerini burada irdelemek zaman bakımından olanaksız. Aynı nedenle, etkenlerin nicel değerler olarak ifadelendirilmeleri üzerinde de ayrıntıya inilmeyecek. Kısaca ifade edilmek istenen husus; sanayi yerleşme yeri seçim ve yönetim yaklaşımlarında da yerleşme yeri etkenlerinin etkinliklerinin matematiksel metotlarla belirtilmesinin karşılıklı etkileşimlerinin değerlendirilebilmesi, geleceğe yönelik çıkarımların yapılabilmesi ve uygulama yolları seçiminin kolaylaştırılabilmesi bakımından yararlı hatta kaçınılmaz olduğudur (Giritlioğlu,1982).

Etkenlere ait nicel değerlerin üretiminde doğruluk ve kullanılabilirlik oranlarının arttırılabilmesi

- değerlerin hangi amaçlar için kullanılacağına bilinmesine
- sayısal değerlerin belirli zaman aralıklarıyla toplanmasına,
- bilgi toplama sürekliliğinin sağlanabilmesine,

- değerlerin ait oldukları mekân sınırlarının belirlenmesine bağlıdır. Toplanan bilgilerin sistematik olarak kullanım olanağı önerilen çizelgeler yardımıyla pratik olarak sağlanabilir. Çizelgelerin her yerleşmiş yeri ayrı ayrı dikkate alınarak hazırlanması gereklidir. Böylece etkenler ve gösterge değerler istatistik verilerden yararlanılarak çizelgelere işlenebilecek ve bunlara bağlı olarak da etken etkinlikleri nicel değerler olarak belirlenebilecektir. Her bir yerleşme yerine ait çizelgeler hazırlandıktan sonra hesaplanacak etkinlik değerlerinin karşılaştırılması yoluyla belirli önceliklere sahip yerleşme yerlerinin ayrımı yapılabilecektir. Karşılaştırılmak istenen yerleşme yerlerinin ve dikkate alınan etken sayılarının artma oranına bağlı olarak karşılaştırmaların ve çıkarımların zorlaşacağı, yanılğı oranının yükseleceği açıktır. Bu sakıncanın giderilebilmesi için etken değerlerine bağlı bir etkinlik yükünün hesaplanması gerekli olmaktadır (Giritlioğlu,1982)

Yerleşme Yerlerinin Etken Yüklerinin Belirlenmesi Kademeli - Sıra Yöntemi

Bu yöntemde, düzgülü dağılım en büyük olasılıklı bir dağılım olarak kabul edilerek, yerleşme yerlerinin de etken dağılımlarına göre düzgülü dağılıma sahip olduğu varsayılmaktadır. Bu yöntemle değerlendirmede sözkonusu adımları sıralarsak :

- Yerleşme yerleri ($S_1, \dots, S_m$), yerleşme yeri etkenleri de, $X_1, \dots, X_n$, olarak belirlenir.
- Her bir yerleşme yeri için etken değerlerinin gösterge değerler kullanın yoluyla nicel değerleri hesaplanır.
- Yerleşme yerleri $S_1, \dots, S_m$, düşeyde, $X_1, \dots, X_n$, yatayda sıralanarak, bir çizelge hazırlanır. Nicel değerler bu çizelgede yerlerine yazılır.
- Etken değerleri arasında ortak bir değer aralığının sağlanabilmesi için her bir yerleşme yeri etkeninin (X), yerleşme yerlerinde ($S_1, \dots, S_m$), aldı değerlerin en büyüğü (I) kabul edilerek diğer yerleşme yerlerindeki dönüşüm değerleri ($X^1_1, \dots, X^1_n$), oran yoluyla bulunur.
- 'Bulunan yeni etken' değerleri dikkate alınarak bir çizelge hazırlanır.
- Her yerleşme yerine ait 'yeni etken değerleri (yatay sütunlar), toplanarak yerleşme yerlerinin. etken yükleri bulunur.

Yerleşme yerlerine bağlı etken yükleri en büyük değer birinci sırayı en küçük değer (n) sırayı alacak düzende dizilir.

Böylece elde edilen sıra çizelgesi yardımıyla her bir yerleşme yerinin sanayi yatırımları bakımından dikkate alınan etkenler çerçevesinde öncelik sırasının belirlenmesi ve yardımcı, yönlendirici çıkarımların yapılabilmesi sağlanmış olur.

Bu tür bir değerlendirmenin varsayımsal olacağı ortadadır. Buna rağmen bu yolla yapılacak bir değerlendirmenin, varsayımsal ağırlıklar dikkate alınmadan yapılacak bir değerlendirmeye oranla, doğruluk seviyesi yüksek sonuçlara ulaşılma olasılığı daha fazladır.

Sonuç olarak özetlersek, bir mekân bütünü içinde, yapısal farklılıkları kabul edilebilir dengeli yerleşmeler düzeninin kurulabilmesi gerekli plan hedeflerinin belirlenmesi; plan hedeflerine uygun politikalarla yatırımcı kararlarının uyumunun sağlanabilmesi için, sanayi yerleşme yerlerinin dağılım düzenlerine tesir eden etkenlerin belirlenmesi ve değişik yaklaşımlarla değişik kademelerde etkinliklerinin ölçümü gerekli görülmektedir.

Sanayileşme süreci içinde bulunan ülkemizde yatırımcıların dağılımında önemli rol oynayan inandığımız bu tür yaklaşımların, değerlendirmelerin yapılması, kalkınma plan ve politika hedeflerinin saptanmasında, yatırımcı davranış ve kararlarının yönlendirilmesinde, olası sanayileşme modellerinin kurgusunda, uygulama yöntemi ve politikalarının oluşturulmasında, uygulama sonucu oluşacak yeni etkenlerin değerlendirilmesinde,ve yeni yerleşme yerlerinin saptanmasında yararlı olacak, üretimi imkânsız olan toprağın ve doğal dengenin bozulması sonucu söz konusu olacak ekonomik - ekolojik ve sosyal kayıpların ve maliyetlerin önüne geçilebilecektir.(Altan ve Önsoy, 1984)

4. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANDA SANAYİYİ DESANTRALİZASYON SÜRECİNE GETİREN OLGULARIN İNCELENMESİ

4.1. İstanbul Metropoliten Alanda Sanayinin Gelişimini Yönlendiren Planlama Politikaları

Ülkemizde gerek şehirlerde gerekse kırsal alanlarda araziden yararlanmada bir karmaşıklık mevcut olduğu bilinmektedir. Şehir planlarının yetersiz, kır ve ülke arazi kullanılışı planlarının da hemen hemen hiç mevcut olmaması bunun başlıca nedenidir. Bu açıdan yerel çalışmaların mümkün olduğu kadar ayrıntılı ve türlü yönleriyle tartışılmalıdır. En azından başka şehirlerde yapılabilecek planlamalarda sanayiye ilişkin sorunların çözümlenmesinde ya da azaltılmasında işe yarayacağı düşüncesiyle, İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin dağılışı düzeninin plan ve yasalarla gelişimini incelemekte yarar vardır (Oruç ve Aksoylu, 1985).

İstanbul'daki sanayi faaliyetleri Türkiye'deki sanayi faaliyetlerinin % 50'sini oluşturmakta, tesislerin lokasyonların da büyük bir serbesti hâkim bulunmakta ve nihayet sanayi faaliyetleri hızlı bir biçimde yer değiştirmektedir. İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin bugünkü dağılışı düzeninde yer yer yüzyılların etkisi olmakla birlikte (örneğin, Bakırcılar v.b.) modern sanayinin dağılışı yakın zamanlarda ve değişik ortamda gelişmiştir.

Dağılışı etkileyen yasa ve plan girişimleri çok azdır. 24.4.1930 tarih ve 15593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu'nun dağılışı etkileyen ilk yasa olduğu söylenebilir. Prost'un 1937'deki. Nazım Planı ikinci bir girişim olmuştur. Ancak, sanayi tesislerinin uygun konumlarda yer almasını sağlayamamıştır. Nitekim, 1952 yılında İmar Müşavirler Heyeti'nin hazırladığı "İstanbul Şehri Sanayi Bölgeleri Nazım Plan İzah Raporu" nda Erbel'in şu satırlarla yaptığı açıklamada bu kadar yakın bir tarihteki durumu hakkında fikir vermektedir. «İstanbul şehrinin» sanayi bölgelerine dair bugüne kadar birçok fikirler ortaya atılmış, birçok tartışmalar olmuş, birçok temenniler izhar edilmiş ise de, şehrin sanayi bölgeleri bir planla bir türlü tespit edilemediğinden, fabrikalar şehrin muhtelif semtlerinde yayılmıştır. Erbel' in ,ana çizgileriyle belirttiği durum üzerine çeşitli komisyonlar oluşturulmuş, ortak kararlara varılamadığı halde, imar müşavirleri heyeti kendi başına bir İstanbul sanayi bölge planı hazırlamıştır. Bu plan İstanbul Belediye Meclisince incelenmiş ve 1955 tarihinde bazı mıntukalar sanayi bölgesi olmaktan çıkarılmış, bazı yenilikler de söz konusu bölgelere eklenmiştir. Bu arada, 1954 yılında hazırlanan Beyoğlu Nazım Planı da şehrin bu Kesiminde sanayi bölgeleri tespit ediyordu. İstanbul'daki sanayi. faaliyetleriyle ilgili bir diğer girişim de

1963 yılında yapılmıştır. Milli Güvenlik Kurulu'nun kararıyla Ankara'da İmar ve İskân Bakanlığında yapılan, Bakanlıklar arası Komite Toplantısıyla İstanbul'da bir alt komite kurulmasıyla başlayan girişim, sonraları çeşitli safhalar ve çeşitli komisyon çalışmalarına intikal ederek Sanayi Nazım Planı Komisyonunun İstanbul sanayi bölgeleri hakkındaki raporunun hazırlanmasıyla ilk ürününü vermiştir. İstanbul şehrinin nazım planı hazırlanıncaya kadar yürürlükteki imar planlarının sanayi ile ilgili kısımlarının tadil planı olarak hazırlanmış ve İstanbul Belediye Meclisi'nin 29.4.1966 tarihli onayı ile kabul edilen plana göre İstanbul Sanayi Sahaları şöyledir

1. No. lu alan	: Halkalı Sanayi Alanı	268.90 ha.
2. No. lu alan	: Topkapı Sanayi Alanı	207.30 ha.
3. No. lu alan	: Rami Sanayi Alanı	210.50 ha.
4. No. lu alan	: Bomonti Sanayi Alanı	21.60 ha.
5. No. lu alan	: Levent Sanayi Alanı	50.00 ha.
6. No. lu alan	: Oto Sanayi Alanı	9.20 ha.
7. No. lu alan	: Kurtköy Sanayi Alanı	285.00 ha.
g. No. lu alan	: Küçükköy Sanayi Alanı	25.00 ha.
9. No. lu alan	: Ümraniye Sanayi Alanı	63.00 ha.

Bu kez Haznedar, İstinye ve Haliç kıyıları sanayi alanları iptal edilmiş oluyordu. Daha sonra, İmar ve İskân Bakanlığının onay tarihine uyularak "1966 İstanbul Sanayi Sahaları Planı" uygulanmaya başlandı. Uygulamanın ne derece kontrol edilebildiğinin dışında, plan, yeni isteklere göre de zaman zaman önemli değişikliklere uğramıştır. Bomonti, Topkapı ve Rami alanlarında değişiklikler yapılmış, İstinye tekrar sanayiye açılmıştır. Sözü edilen planın en zayıf tarafı 9 sanayi bölgesi dışında kalan birçok alanda sanayi kollarına gelişme imkânlarının, sınırlı olmakla birlikte, tanınmasıdır. Planda, A, B, C, D, E ve F olarak adlandırılan bir takım bölgeler tespit edilmiş, buralarda sınırlı olarak, bazı sanayi kolları gelişmiştir. Örneğin, Beyoğlu ve Haliç'in kuzey kesimini kapsayan C bölgesinde Şişli ve Boğaziçi'nin İstanbul yakasını oluşturan D bölgesi ile Boğaz'ın Ümraniye hariç, Üsküdar ve Kadıköy'ü içine alan F bölgesinde mevcut tesislerin % 10'u oranında imalat tesisleri, % 15'i oranında da depolama tesisleri eklenmesi izni verilmişti. Zeytinburnu ile Çekmece Londra asfaltı ile Marmara kıyısı arasında, karşı tarafta ise Küçükyalı - İstanbul il sınırı arasında yine Marmara kıyısı boyunca uzanan A bölgesi ile Londra asfaltı kuzeyindeki kısmı oluşturan E bölgelerinde % 20 imalat ve % 30 depolamaya izin verilmiştir

Daha sonra, 29.7.1980 tarihinde tasdik edilen 1 :50000 ölçekli Nazım Plan 'da ise 1966 ve 1967 Sanayi Nazım Plan 'ı geçerli kabul edilerek, buna ilave olarak Silivri'de Feleköy - Ortaköy' de bir alan (daha ziyade 1995 senesinden sonra kullanılabilecek rezerv alan olarak), Büyük ve Küçük Çekmece gölleri arasında Hadımköy yolu üzerindeki bir alan ile Firuzköy'de olmak üzere iki büyük sanayi alanı düşünülmüştür. Trakya kısmında Küçük Çekmece gölünün doğusunda Bakırköy'ün kuzeyinde, İkitelli' de büyük bir alan ile eski Kırklareli yolu üzerinde Küçüköy' dede bir sanayi alanı tespit edilmiştir. Nazım Plan' daki öteki sanayi alanları da Dudullu, Kurtköy. Gebze Balçikköy, Diliskelesi' ndedir (Oruç ve Aksoylu, 1985).

1980 senesinden sonra Mücavir Belediyelerin İstanbul Belediyesi alanında kabul edilmesiyle, İstanbul Belediyesi'nce 3030 sayılı kanun çerçevesi içinde yer yer (mesela, İkitelli, Firuzköy...) sanayi alanları belirlenen 1:25.000 ölçekli çevre düzeni planları yapılmıştır. Uygulama ile ilgili hususlar bir yana, İstanbul'daki sanayi tesislerinin dağılışının geniş ölçüde İstanbul sanayi Alanları Planı ile belirlenmiş olduğu görülmektedir. Öte yandan, bu plan ile kabul edilen sanayi bölgelerinden sadece Halkalı, Kurtköy ve Küçüköy şehir dışı alanlar sayılabilir. Bunlar da yer yer gecekondular ya da konutlarla sarılmıştır. Bugün İstanbul şehri içindeki sanayi alanlarının en eski ve en yoğun olanı Bomonti' dir. Bomonti ve benzeri sanayi alanları aynı zamanda sanayinin şehrin çevresine yayılmasında rol oynamışlardır. Büyüyen sanayi tesislerinin birçoğu şehrin çevresinde yeni alanlara taşınmaktadırlar. Ancak, bu yer değiştirme şehrin içinde sanayi yoğunluğunu azaltmamaktadır. Çünkü yer değiştirenlerin yerini başkaları almaktadır. Öte yandan, şehrin içindeki bu sanayi merkezlerinin çevresinde de sanayi faaliyetleri gelişmektedir. Örneğin, özellikle dokuma vs plastik eşya imalat eden kuruluşlar, Bomonti' den Şişli doğrultusunda eskiden ikametgâh olarak kullanılan apartman katlarını işgal ederek yayılmışlardır. Şehrin bu kesiminde geniş apartman katlarının kullanılmasında sanayi ile konut fonksiyonu rekabet halindedir. Şehrin içindeki bu yoğunlaşma ve yayılma faaliyetleri sürerken şehrin çevresinde topoğrafya, yer yer mevcut kırsal yerleşmeler, yer yer de ulaşımın (özellikle karayolları) elverişliliği ölçüsünde sanayi tesislerinin çoğaldığı görülmektedir.

Anadolu yakasında eskiden önceleri demiryolu, daha sonra karayollarının etkisiyle gelişen sanayi tesisleri İzmit doğrultusunda yayılmaktadırlar. Bu kesimde sanayi yakın yıllarda Şile doğrultusunda da, başta Ümraniye olmak üzere Üsküdar'ın hemen her köyünde yaygınlaşmaktadır. Bu kesimde Ümraniye'nin tamamen şehir içi bir yerleşme haline gelmiş olması, öte yandan ormanların hâlâ yer yer yoğun bir halde mevcudiyeti değişik bir durum yaratmaktadır. Bugün İstanbul çevresinde yer alan köylerin büyük bir kısmının arazilerinin çoğu eskiden ormanlarla kaplıydı. Bunların bir kısmı 1944'de orman olma niteliklerini

kaybettiği için orman alanı dışına çıkarılmış, bir kısım eski orman alanları ise II. Dünya Savaşı sırasında işleyenlere tapu verilerek tarım alanları haline dönüştürülmüştü. Bugün özellikle Anadolu yakasındaki köylerde sanayi faaliyetlerinin yer alması (Aşağı Dudullu, Yukarı Dudullu, Çekmeköy, Reşadiye, Yeni Doğan) bu köylerde nüfusun artması ve de tarım dışı birçok faaliyetlerin çoğalmasına neden olmaktadır. Bu da, doğal olarak alansal büyümeye yol açmaktadır. Ancak, bu kesimdeki köylerin çoğunun ormanlarla çevrili olması, alansal büyümeyle sadece tarım alanları ortadan kalkmamakta, ormanlar da tahrip olmaktadır.

Trakya'daki doğrultuda da, İzmit doğrultusunda olduğu gibi, önce demiryolu daha sonra da Londra Asfaltı büyük etki yapmıştır. Ulaşım yolları boyunca arazi kullanılışındaki değişim şu seyri izlemiştir : Önceleri yolların yakınında konut alanlarının geliştiği görülür. Daha sonra yol üzerindeki mekânın tarım dışı kullanışlara ayrılması bunu izler. Ancak, İstanbul'un bu kısmında da eskiden beri mevcut olan köylere çağdaş ulaşım imkânlarının erişmesi, sanayinin de buralarda yer seçiminde teşvik edici rol oynamıştır. Bu kesimde arazi kullanılışında şöyle bir değişim gözlenmektedir :

- 1) Genellikle Londra Asfaltı ile kıyı arasında kalan kesimde eski yazlık yerleşmeler sürekli oturma alanı haline dönüşmekte,
- 2) Planlı konut alanları oluşmakta,
- 3) Londra Asfaltı'nın kuzeyindeki köylerde de, sanayinin etkisiyle ekonomik ve sosyal yapının değişimiyle birlikte, coğrafi görünüm de değişmiş bulunmaktadır.

Londra Asfaltı'nın güneyinde kalan kısımda sanayi faaliyetlerinin gelişmemesinin başlıca nedeni, 1955'de Bayındırlık Bakanlığı tarafından burada sanayinin daha fazla gelişmesinin önlenmiş olmasıdır. İstanbul surları dışında, sanayi önceleri Zeytinburnu - Rami arasınca surlara paralel bir yay halindeki alanda yerleşmişti. Sanayinin daha yakın yıllarda ise Sefaköy'e ve Sefaköy'den doğuda Yeni Bosna, kuzeyde Halkalı ve batıda da Küçük Çekmeceye doğru iyice yayıldığı gözlenmiştir. Sefaköy'ün bir başka özelliği de mevcut sanayi tesislerinin büyük bir bölümünün şehrin içindeki yerlerinden ayrılarak gelmiş olmalarıdır. İstanbul'da sanayi tesislerinin yer değiştirme hareketi uzun bir süreden beri devam etmektedir. Önceleri şehrin içinden (Bomonti, Galata v.b.) Topkapı ve Rami'ye, bu alanların yoğunlaşması üzerine, bir yandan dikey gelişme meydana gelirken, öte yandan Sefaköy ve benzeri daha uzak yerleşmelere intikal edilmiştir. Bir üçüncü yeni tercih edilen alan da Avcılar'dır. Avcılar'da Londra Asfaltı ve Firuzköy yolu çevresi, hatta Haramidere'de sanayi tesisleri yer almaya başlamıştır (Oruç ve Aksoylu, 1985).

4.2. 1995 Nazım Plan Raporu ve Alınan Kararlar

4.2.1 İstanbul'a Verilen Kimlik

İstanbul; tarihi, kültürel ve doğal değerlerine sahip çıkılarak korunan, milli kalkınma stratejileri iyi belirlenmiş bölge kalkınma planları çerçevesinde, sanayi ve ticaret arasında optimum dengenin sağlandığı, tarihi kimliği ile bilim, siyaset ve kültür alanlarında bölgesel fırsatlarını iyi kullanarak öncü rol üstlenen, küresel rekabette saygın ve önemli bir uluslararası metropoliten kent olmalıdır (İBŞB,1995).

Son yıllarda özellikle yüksek teknolojilerin hızla yayılması, dünya ekonomisindeki güç dengelerinin Atlantik'ten Pasifik'e kayması ve global pazarlarda rekabetin ileri derecede yoğunlaşması gibi nedenlerle, dünya ekonomisi giderek küresel bir nitelik kazanmakta ve buna bağlı olarak yeniden yapılanma sürecine girilmiş olması şehirlerin kazandığı yeni önemi arttırmaktadır.

Bu çerçevede, uluslararası ekonomik yarışta önemli yerleri olan metropollerin hemen tamamının, aşağıdaki temel özellikleri taşıdıkları gözlenmektedir;

- Düşünce, karar ve örgütlenmede önemli bir merkez olmak.
- Belli bir ölçekte de olsa uluslararası bir alanda üretim ve dağıtımını örgütleyecek bir kapasitede olmak.
- Bunun gerektirdiği, servis ve hizmetler alanındaki alt yapıya sahip olmak.
- Söz konusu kapasitede mal ve hizmetler üretimi arzını gerçekleştirecek nitelikte, çok uzmanlaşmış ve çok çeşitlenmiş bir ekonomiye ve yetişmiş insan kaynaklarına sahip bulunmak.
- Haberleşme, iletişim ve bilhassa ulaşım, uluslararası kesişme noktalarında bulunmak.
- Uluslararası bankacılık, sigortacılık ve finans hizmetlerinin sunulduğu iş merkezlerine sahip olmak.
- Bu hareketli iş dünyasının ihtiyaçlarına cevap verebilecek, uluslararası kalitede hizmet sunan konaklama ve dinlenme imkanlarına sahip bulunmak.

4.2.2 Planda Yer Alan Kabuller

2010 yılı tahmin çalışmaları

İstanbul'un geçmiş çağlardaki farklı kültürler ile meydana gelen kentsel değerleri, doğal güzelliği ve coğrafi konumu itibarı ile dünya tarihinde ve dünya metropolleri arasında çok özel bir yeri olduğu, ulusal ve uluslararası ticaret ve turizm gibi fonksiyonların çoğunlukla temsil edildiği, orman alanları, kent içi koruları, mesire yerleri gibi büyük yeşilliklere ve ülke düzeyinde en yüksek seviyede kent sel hizmetlere ve 7. kademe bir merkez özelliğine sahip olması gibi temel özellikler kent karakterinin hakim yönleri olarak kabul edilmektedir.

Metropoliten alan ait bölge kent bütününde ise; doğal ve sosyo-ekonomik eşiklerin belirlediği potansiyel alanlarda, mekansal ya da yönetsel yerleşme bütünlüklerinin sağlanması, olabildiğince kendine yeter büyüklüklerde ve kompakt yerleşmelerin aralarında yeşil kuşaklar bırakılarak, kentsel ve sosyal donatıların, yer alacağı bir yerleşme biçimi benimsenerek, İstanbul'un lineer (doğrusal) ve çok merkezli bir form' da gelişimi öngörülmüştür. Bunun nedeni; İstanbul Metropoliteninin genel coğrafi yapısı içinde, Doğu ve Batı yakalarının her ikisinde de Devlet Orman Alanlarının Karadeniz sahilinden başlayıp, Güneyde Marmara'ya dönük yamaçlara kadar sarkması, kuzey kesimlerinin çok engebeli bir topografyaya sahip olması, Karadeniz'in etkisi altında kalan platolar ile güneyde Marmara sahilleri arasında önemli ölçüde ısı ve iklim farklılıklarının bulunması, Marmara'nın bir iç deniz olarak her mevsim de Metropolitenin kendi bölgeleri ve Marmara bölgesi yerleşik alanları arasında deniz yoluna ve arazinin ise, karayolu ulaşımına imkanlar vermesi gibi doğal ve ekonomik faktörler, İstanbul kentinin, Doğu ve Batı yakalarının güney kıyılarında yerleşmesi için yeterli nedenleri olarak sayılabilir.

Bugünkü yapı içinde, orman sınırı ile çerçevelenmiş olan Metropolitende yerleşmeye uygun potansiyel alanlar ile boğaz içi su toplama havzalarındaki kaçak yapılaşmalar sonucunda doğu ve batı yakasında lineer gelişme aksları yanında konsantrik bir makroform gelişimi de kuvvetlenmeye başlamış olup, bu eğilimlerin belirli ölçüde düzenlenerek yönlendirilmelerinin gerekli olduğu 2010 yılı hedef yılına kadar, yarı kompakt ve lineer karışımı TEM otobanını sınır kabul eden (I. ve II. kuşak) bir makroform gelişiminin meydana gelebileceği kabul edilmektedir. (Ek-14)

Öngörülen bu makroform gelişiminde kentin dinamizmini sağlayan en önemli bölge Metropoliten Merkez Alanıdır (I. Bölge). Mevcut M.İ.A. alanı sur içinde olup, bu bölgeyi olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle plan döneminde, metropoliten merkezin alan ve fonksiyon bakımından sıhhileştirilmesi, mevcut mekan ve alan potansiyelinin belirlenmesi,

geleceğe yönelik kullanma ve yapılanma disiplinine bağlı olarak bu alanın Tarihi Ticaret, Hizmet ve Turizm Merkezi olarak (üç farklı karakterde Eminönü, Fatih; Tarihi, Turizm ve Perakende Ticaret Merkezi - Eyüp; Dini Turizm Merkezi - Beyoğlu; Banka ve Finans merkezi) mevcut tarihi doku içinde geliştirilmesi kabul edilmiştir. Batı yakasında tüm metropoliten alan alt bölgeye hitap edecek ve karar, yönetim, denetim, finansman, hizmet, ulusal ve uluslararası ticaret merkezi olabilecek yeni bir M.İ.A. alanı planlanması da öngörülmüştür. Metropoliten alan alt bölgenin karar, yönetim, denetim, koordinasyon, finansman ve hizmet bakımından özelleşmiş ve ihtisaslaşmış fonksiyonların bulunduğu ve alt ihtisaslaşmış hizmet alanlarından oluşan oldukça nitelikli alana "Metropoliten Merkez" tanımı getirilmiştir. (Ek-15)

Ayrıca yeni bir merkez planlanırken, mevcut M.İ.A.'nın çöküntü alanına dönmemesi için hizmetler açısından fonksiyonel destek sağlayacak ve üzerindeki baskıyı azaltacak nitelikte her iki yakada ve tarihi ticaret merkezine yakın 1 . derece alt merkezlerin planlanması da gerekmektedir. Metropoliten alan alt bölge bütününde merkezden dışa nüfus desantralizasyonunu, kentin lineer ve çok merkezli gelişimini sağlayacak ticaret ve hizmetlerde özelleşmiş ve ihtisaslaşmış kanat çekim merkezi denilen, I. derece çekim merkezlerinin kurulması da öngörülmektedir.

Metropoliten merkeze direk bağımlı ya da zaman ilişkileri zorunlu bulunan diğer ticaret ve hizmet türlerinin gelişme ve yerleşmelerini mümkün kılmak, Merkez alanını, M.İ.A. dışı faaliyetlerin işgallerinden ve bu işgalin getirdiği karmaşadan kurtarmak, iş-iskan ve iş-iş arasındaki ulaşımı minimize etmek amacı ile yeterli sayıda II. ve III. derece alt merkezler (III.Bölge) geliştirmek suretiyle kentsel sistemde belirgin bir kademelenmenin, ihtisaslaşmanın ve merkezileşmenin sağlanması kabul edilmiştir (İBŞB,1995).

Sanayinin gelişmesini sağlayacak şartlar açısından incelendiğinde, mekansal yetersizlik ve çok kısıtlı maden kaynaklarına sahip olması dışında, İstanbul, bünyesinde bulundurduğu altı üniversite ve çeşitli bilimsel ve teknolojik araştırma ve geliştirme merkezleri ile çok farklı bir konuma sahiptir. Bu nedenlerle, İstanbul'da kurulmaları, ileri-yüksek teknoloji kullanan bilgi üreten ve beceri-yoğun sanayilerin gelişiminin teşvik edilmesi, gerek İstanbul ,gerekse kendileri için iyi ve yararlı olacaktır. Standart teknoloji, vasıfsız işgücü yoğun birimlerle fazla sanayi suyu ve enerji tüketici sanayilerin İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölgesi dışında oluşturulacak İhtisaslaşmış Organize Sanayi Bölgelerine ve Küçük Sanayi Sitelerine desantralize edilmesi gereklidir.

Metropoliten alan alt bölgenin dış kesiminde yeralan, kentin lineer ve çok merkezli gelişme

formunu destekleyen, kent merkezinden nüfus desantralizasyonu sağlayacak nitelikte "Kanat Çekim Merkezleri" önerilerek (III.Bölge) ihtisaslaşma ve merkezler kademelenmesi gerçekleştirilmelidir.

4.2.3 Amaç ve Temel Stratejiler

2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul'un; evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak; tarihi kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere; ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken; dünyadaki ekonomik gelişme sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içinde yerini alarak; dünya ve bölge ülkelerinin (Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve İslam Ülkeleri) ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, kültür, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet, ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.

İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planının temel stratejileri şunlardır;

İhtisaslaşma Kuralı;

Metropoliten alan alt bölge bütününde özellikle yeni yerleşmelerin konut-iş ilişkilerinin rasyonel bir biçim de çözülerek planlanması ve eski dokuda sağlıklı olmayan bu ilişkilerin bir program çerçevesinde iyileştirilmesi.

Merkezler Kademelenmesi Kuralı;

Bu kapsamda Metropoliten alan alt bölge bütününde nüfus desantralizasyonunun sağlanabilmesi için kanat çekim merkezleri önerilerek, bunların 1 . derece merkezler olarak gelişmelerinin sağlanması. Kent makro formunun lineer ve belli bir kademelenme ile çok merkezli gelişiminin oluşturulması.

Yoğunluk Kademelenmesi Kuralı;

İstanbul bütünü içinde yapılan analizler doğrultusunda yaşanabilir yoğunlukların merkezden dışa doğru tedricen azaltılması ve ortalamanın mutlaka düşürülmesi.

4.2.4 Hedef ve Politikalar

Hedef 1: İstanbul'un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal özdeğerlerine sahip çıkılarak, tarihi – kültürel kimliği ile özdeşleşen bir dünya kenti statüsü kazandırılması,

Politikalar:

1. Geleneksel kent dokusunun, mutlak surette Metropoliten alan alt bölge gelişme

dinamiklerinin baskısından kurtarılması ve bu alanların sanayi, imalat, depolama gibi bu mekanlara zarar veren fonksiyonlardan arındırılması.

2. Metropoliten alan alt bölge bütününde, uluslararası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmetler vb. arazi kullanım kararlarının tespiti.

3. Kültürel ve sosyal faaliyetlere ilişkin fonksiyonların, şehrsel kademelenme içinde yeterli ve kaliteli hale getirilerek dengelenmesi.

4. Tarihi yarımada içindeki kentsel prestij alanları tespit edilerek bu alanlar konut, hizmetler ve turizm amaçlı planlanırken kentsel sosyal ve teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilerek düzenlenmesi.

5. İstanbul'un uluslararası bir dünya kenti olmasını sağlamak üzere uluslararası düzeyde konferans, kongre, sanat, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekanlarına yönelik projeler geliştirilmesi, müzeler ve arşivlerin oluşturulması.

6. Kentsel gelişme baskısının tarihi yarımada ve Boğaziçi üzerinden kentin doğu ve batı kutuplarına Kanat Çekim Merkezleri oluşturularak çekilmesi.

Hedef 2: İstanbul'un dünya ve bölge ülkelerinin (Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve İslam Ülkeleri)ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan, ekonomik ilişkiler içinde yönetim ve karar mekanizmalarının bütünleştiği bir merkez olması,

Politikalar:

1. M.İ.A. alanında I. derece merkezlerin gelişimi öngörülerek yatırımlarının ve plan kararlarının bu doğrultuda yönlendirilmesi.

2. Metropoliten Alan Alt Bölgede Kentsel fonksiyonların dengeli dağılım sağlanarak ihtisaslaşmanın teşvik edilmesi.

3. Turizm potansiyelinin geliştirilmesi ve turizm payının kent ekonomisindeki oranının artırılması.

4. Metropoliten Alan Alt Bölgede doğal yapı, tarihi kültürel doku, çevre, turizm ve rekreasyon işleri açısından da yönetim, organizasyon bütünlüğü ile denetiminin sağlanması.

5. Turizm, rekreasyon vb. kullanım alanlarında donatı ve ulaşım sisteminin standart ve kalitesinin geliştirilmesi.

Hedef 3: Metropoliten Alanın ülke ve bölge kalkınması ile sosyal,ekonomik, kültürel açılardan uyumlu büyüme ve gelişmenin sağlanması,etkinliğinin arttırılması ve dünya metropolleri arasında hakedilen yerin alınması.

Politikalar:

- 1.Sanayinin Ülke ve Bölgesel desantralizasyonunun sağlanarak İstanbul Metropoliten Alan bütününde hizmetler sektörünün teşvik edilmesi.
- 2.Metropoliten alan alt bölge bütününde dengeli merkezler dağılımının sağlanması.
- 3.Ulaşım ve haberleşme imkanlarının geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için gerekli organizasyonun sağlanması.
- 4.Uluslararası raylı sistemlerle entegrasyonunun sağlanarak, kıtalararası yük ve yolcu taşımacılığı kolaylaştırılması ve maliyetin düşürülmesi.
- 5.Metropoliten alan içinde yurtdışı ve yurtiçi ilişkilerin organize edilmesi amacıyla havaalanı sayısının artırılması.

Hedef 4: İstanbul Nazım Planı'nın;yaşam kalitesini yükseltmek yönünde mekansal stratejiler ortaya koyması, öngörülen dönem ve yapı içinde gerekli mekansal düzenlemeleri yapması,bu hedefe yönelik altyapı yatırımları için yatırımcı kuruluşlara yol göstermesi ve bu planın gerçekleşmesi için kurumsal, idari, mali vb. önerileri geliştirmesi.

Politikalar:

İmar ile ilgili yasal düzenlemelerin birbirine uyumlu hale getirilerek sosyal ve teknik donatı standartlarının nitelik ve niceliklerinin İstanbul'un gerçekleri, şehircilik ilkeleri ve bilimsel çalışmalar doğrultusunda da yeniden ele alınarak düzenlenmesi.

Plansız yapılaşmış alanlar ve diğer alanlara ilişkin 1/25.000 Çevre Düzeni Nazım İmar Planı ve 1/5.000 Nazım İmar Planlarının hızla üretilmesi.

Kentin yoğun yapılaşmış bölgelerinde yapılacak sıhhileştirme uygulamalarında, yeni yapılacak yapılara verilecek imar koşullarında bina ve parseli ölçeğinde yeşil alan projelendirme standardı aranması.

Hedef 5: İstanbul'un İçme Suyu Kaynaklarının Mutlak Korunması

Politikalar:

Koruma - kullanma dengesi içinde aktif korumanın sağlanması.

Su toplama havzalarının mutlak ve kısa koruma kuşaklarının kesinlikle iskandan arındırılması ve rekreasyon alanları olarak düzenlenmesi.

İçme suyu temini için yeni su kaynaklarının oluşturulması ve bu alanlara yönelecek kentsel gelişme baskılarını azaltacak tedbirlerin alınması.

Hedef 6: Metropoliten alan alt bölge gelişme akslarının eski yerleşim merkezleri üzerindeki baskının azaltılması, mevcut şehrsel doku alanlarının öncelikle düzenlenmesi ve iyileştirilmesi.

Politikalar:

Merkezdeki nüfus yoğunluğunun mevcut tavan değerlerinin üzerine çıkmasının önlenmesi. Yerleşik alanların yakın çevrelerinde büyük alış veriş merkezlerinin oluşturulması. Merkezdeki imalat sektörünün desantralize edilmesi.

Metropoliten ölçekte kentsel donatıların oluşturulabilmesi için gerekli finansmanın sağlanması.

Şehir merkezindeki gündüz - gece nüfus dengesinin kurulması.

Hedef 7: Metropoliten bölge içinde yeni çekim merkezlerinin sağlıklı ve organize biçimde gerçekleştirilmesi.

Politikalar:

Uzun vadede yerleşik kent dokusunda kendiliğinden sıhhileşmenin oluşabilmesi için fonksiyonel değişikliklerle özendirilmenin sağlanması.

Yeni kanat çekim merkezlerinin biran önce hayata geçirilmesi ve nüfusun bu bölgelere teşvik edilerek kaydırılması.

Hedef 8: Ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropolitende çalışma alanlarının dengelenmesi, hizmetler sektöründe gelişme ve ihtisaslaşmanın sağlanması.

Politikalar:

Organize istihdam alanlarının oluşturulması.

Rantabl ucuz arsa üretiminin sağlanması.

Büyük ve kirletici sanayiler ile düşük verimli sanayilerin Metropoliten Alan Alt Bölgeden desantralize edilerek, bu alanların hizmet sektörüne dönüştürülmesinin planlar ve yatırımlarla teşvik edilmesi.

Hedef 9: İstanbul'un tarihi kimliğini yok edebilecek en büyük tehlike olan tek büyüme olgusunun önüne geçilmesi.

Politikalar:

1. Mevcut M.İ.A.'nın sıhhileştirilmesi.
2. Kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi.

3. Kanat çekim merkezlerinin oluşturulması ve uygulama imar planlarının hazırlanıp, uygulanması.
4. Şehir merkezindeki adliye, merkezi hükümetin taşra kuruluşlar vb. kamu kurum ve kuruluşlarının bu alandan çıkartılarak Alt Merkezlerde dağıtılması.
5. Sanayiden hizmet sektörüne dönüşümü öngörülen öneri M.İ.A.'nın oluşabilmesi için gerekli teşvik tedbirleri, plan ve altyapı çalışmalarının öncelikle hazırlanması.

Hedef 10: Ulusal ve uluslar arası spor,sanat,rekreasyon ve yeni mesire alanlarının arttırılması ve bu tür organizasyonların teşvik edilerek, sosyal donatı standartlarının yükseltilmesi,

Hedef 11: Doğu ve batı yakasının ayrı bölgeler olarak ele alınması, nüfus – istihdam ilişkilerini çözümleyecek sektörel dağılımların dengeli oluşturulması.

Hedef 12: İş – konut arasındaki mesafenin minimuma indirilmesi ve serbest zaman diliminin arttırılması.

Politikalar:

1. İstihdam alanlarının iskan alanlarına kabul edilebilir erişme süresi içinde planlanması.
2. Kent içi ulaşım hızının artırılması amacıyla kavşak ve sinyalizasyon sisteminin reorganize edilmesi.

Hedef 13: Toplu taşımacılığın ağırlıklı ve öncelikli olarak ulaşım sistemi içinde yer alması.

Politikalar:

- 1.Raylı sistemlerin geliştirilerek birbirleri ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonunun kurulması.
2. Toplu taşıma araçlarındaki seyahat konforunun artırılması.

Hedef 14: Ulaşım hizmetlerinin kolaylaştırılması yönünde çözümlerin üretilmesi ve kent bütününde otopark kullanım alanlarının arttırılması.

Politikalar:

1. Boğaz geçişinin, insan taşımacılığını öne çıkaran, en fazla yolcunun geçişine uygun olacak şekilde raylı sistemi içeren ve mevcut toplu taşıma sistemleri ile bağlantısının en az yatırım maliyeti ile gerçekleştirecek olan tüp geçit çözümü ile sağlanması.
2. Günlük yolculuk dağılımında çok düşük paya sahip olan deniz ulaşımının taşımacılıkta ki payını yükselten çözüm önerilerinin geliştirilmesi.

3. Karayolu şebekesi kapasitesinin maksimum oranda kullanılamamasında en önemli olumsuz etken olan yol kenarı parklarını ortadan kaldıracak yeterli kapasiteye sahip otopark alanlarının üretilmesi, konut ve hizmet binalarının zemin ve bodrum katlarının otopark alanı olarak tahsisinin teşvik edilmesi.

Hedef 15: Kentsel altyapı şebeke sistemlerinin bir organizasyon içinde yenilenmesinin sağlanması, yatırımların etkin ve verimli olması için kurumlar arası koordinasyonun kurulması.

Hedef 16: Merkezlerin kademelendirilmesi ve Alt Merkezlerin dengelenmesinde, kıyı yerleşmelerinin özelliklerini bozmayacak ve kıyıya baskı yapmayacak planlama kararlarının getirilmesi.



5. DESANTRALİZASYON SÜRECİ

Kentbilim yazınında , eski dilde “adem – i merkeziyet”, yeni dilde ise “özeksizleştirim” olarak adlandırılan desantralizasyon (İng. Decentralisation) terimi , kavram olarak ; nüfusun, işleyim ve ticaret etkinliklerinin yönetsel kuruluşların yığılmış bulundukları merkezin (özek) dışında yerleşmelerini amaçlayan ve bunu özendiren, yerel çözümlemelere dayanan parçacıl çözümleme yerine, bir bütünü oluşturan bu öğelerin, bütünlü olan ve kendi aralarındaki ilişki ve etkileşimlerin göz önünde tutulmasına ağırlık veren bütüncül bir araştırma ve sorun çözme yöntemidir. Desantralizasyon süreci ise, kentleşmenin doğurduğu ekonomik, toplumsal, siyasal ve toprak kullanışı, başka bir deyişle mekan organizasyonuna ilişkin sorunlara çözüm yolları bulmak amacını güden bir kentleşme stratejisi bütünüdür.

5.1. Sanayi Desantralizasyonu, Sektör Beklentileri Ve Planlama Kararları, Hong Kong Sanayinin Yeniden Yapılanması

Şehir sanayi özelliklerinin zamanla fiziksel ve fonksiyonel olarak demode olması, günümüzde şehir plancıları ve belediye yöneticileri için ana problemlerden birisidir. (Bruce,1995)*. Birçok modern şehirler, çok sayıda kullanılmayan fabrika ve depoya sahiptirler. Bunlar, ülkenin transport ağına ve limanlarına mükemmel erişim özelliklerine sahip olan stratejik noktalarda bulunmaktadır. Sanayi mülkiyeti, gelişen ekonominin bel kemiğini oluşturmaktaydı. Bu şimdiye kadar ki ekonomik başarının kaynağı ve modernleşme yönünde anahtar görevi görmekteydi. Sanayi büyümesi ve desantralizasyonu, kalkınmanın hızlı bir şekilde dalgalanmasına neden olmuştur. Bu dalgalanmalarda hükümetin, şehirlerin desantralizasyon dönüşümü ve yönetiminde gizli bir desteği de vardı. Üretim, genellikle desantralize edilen sanayi büyümesinin , para planlamasının, emek ve çevre bölgelerin uzmanlığının iş ve servislerindeki ekonomiyi canlandırmanın gerçek çekici unsurudur (Tang ve Tang,1999).

Bununla birlikte, şehir ekonomisi daha fazla gelişmiş bir bölgeye geldiği zaman, ekonomik yeniden yapılanma, sanayiden servislerde, işyeri ve finansla daha yüksek değerli aktivitelere doğru geçmeyi gerektirmiştir. Şehirdeki yüksek arazi fiyatları, üreticilerin yer ihtiyaçları nedeniyle, tıkalı olan şehirlerden büyük bir sanayi göçü ile sonuçlandı. Daha iç şehirlerdeki mevcut sanayilerin bir çoğu demode ve gereksiz oldu. Terk edilen şehir sanayi alanları hayalet kasabalara döndü. Kritik görevlerden birisi de mülk yöneticileri ve toprak sahipleri tarafından, bu sanayinin çok kullanışlı bir şekilde değerlendirilmesini sağlamaktır. Hükümetler, kesinlikle eski sanayi alanlarının gençleştirilmesi çabalarını teşvik etmektedir.

Bundan dolayı, yeni şehir gelişme fırsatları ve vergilerde iyi yönde bir düzenleme yapmışlardır. (colquhoun,1995;Hoyle et al,1988; Martin,1978; Parkinson et.al,1988; Wagner et.al,1995)*

Desantralize edilen sanayi bölgesindeki işyeri sahipleri ve üreticileri için açıkça belli olan bir seçenek, eski sanayilerini yeni sanayi bölgelerinde inşa etmek ve güncel sanayi işletmelerine dönüşmektir. Sanayicilerin dışarıya doğru kaçmalarının altında yatan asıl neden, mevcut arazilerin mekan kısıtları, rekabet eder bir sanayi üretimine terfiye kalkışmalarını engelledi.

Belediye çalışanlarının da düşündüğü gibi, birçok üreticinin fikri, gelecekteki sanayi yerleşimleri, bilgili personel ve gelişmiş cihazlarla donatılmış olan, yüksek teknoloji sanayi yerleşimlerine doğru yönelmelidir. Üretim sürecindeki bu değişim, desantralize sanayi yerleşimindeki yeteneklerin de değişmesine ihtiyaç duymaktadır. Sektör güçleri, sanayi toprak sahiplerinin ve mülkiyet üreticilerinin yeni bir talebe yer verilmesinde öncü olmuştur.

Bu çalışmada, nasıl planlama kararları alınarak, bir durum çalışması olarak Hongkong'un mevcut sanayinin desantralizasyon dönüşümünün ve sektör ihtiyaçlarının karşılanacağını tartışılması amaçlanmıştır. Sektör boşlukta çalışamaz. Uzun müddet arazi gelişimi tartışıldı, Sektörün tedarik desteğinde arazi planının olan etkisi dikkate alınıyordu. Bundan dolayı, ekonomik yeniden yapılanma, sanayi işletmecilerinin talepleri doğrultusunda değişti, katı ve modası geçmiş kararlar, özel sektörün taleplerine cevaplandırılmasını engelledi. Hongkong serbest piyasa ekonomisine geçti. Bundan dolayı, Arazi planlamada, özel sektörün piyasa değişikliklerinin yavaş bir rol oynadığını kanıtlanmış oldu.

1980' lerin sonlarına doğru ortaya çıkan, desantralizasyon düşüncesi yüksek kapasiteli sanayi üretim bölgelerinin talebinde bir artış beklentisi üzerine planlanmıştır.Bu gerçekten de eski şehir sanayi yerleşimcilerinin ilgilerini çekti. Fakat heyecan kısa sürdü. Buradaki asıl problemin, sanayicilerin yeni mülk ve araziye olan ilgilerinin az olmasıydı. Buna rağmen, diğer araştırmacılarında önerdiği gibi (Adams et al,1993;1995;Henneberry, 1988)* arazi planlaması piyasanın eksikliklerine göre belirlenmiştir.Bu durumda, eksikliklerin bir çoğu bu karma desantralize sanayi – ofis arazi planlamasının gelişimindeki esnek ve pratik olmayan belediye gelişim sınırlamalarından kaynaklanır. Bu sınırlamalar, arazi planlamasının, modern sanayilerin arazi ihtiyaçlarının değişimine olumlu yanıt vermesinden vaz geçirmiştir.

Buradan hareketle, bu makale dört bölüme ayrılmıştır. İkinci bölüm Hongkong'da ki ekonomik yeniden yapılanmanın anahtarlarını ortaya koymuş ve bunun sanayinin taleplerinin değişimine göre sonuçlarını ortaya koymuştur.

* Tang, B, Tang R,Rrestructuring Obsolete Industrial Properties in Hong Kong

Üçüncü bölüm ise desantralize sanayi yerleşim bölgelerinin gelişimi üzerine olan planlama kararlarını ve etkilerini ortaya koymaktadır. Burada belirlenmiştir ki, hükümetin laissez-faire felsefesine karşı, planlama gizli yapılmış, fakat güçlü sanayi faktörü şehir sanayi alanlarının inşasını şekillendirmiştir.

5.1.1 Sanayileşme ve Sanayi Yeniden Yapılanması

Birçok batı şehri gibi, Hong Kong şimdi üretim temelinden uluslararası ticaret ve yatırım şehri oldu. İş ve servis sektörleri üretim sanayisinden daha fazla iş alanı ve GSMH payına sağladılar.

Buna rağmen, desantralize sanayi arazi kullanımı yalnızca toplam arazi alanının %0.2'sini (2 km²) kapsar. Bu bir çelişkidir, sanayi yerleşimleri bu alanlardan 5 kat daha fazladır. Bunların kat adetleri desantralize sanayi yerleşimlerinin 3 katıdır. Bu bölgedeki mekanın küçüklüğünün ortaya koyulmasının ışığı altında ve şehir arazisinin daha iyi kullanılması için acilen eskimiş sanayi yerleşimlerinin yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

Desantralize edilmiş olan sanayi yerleşiminin talebi, kesinlikle sanayileşme sürecine bağlıdır. Bunun arkasında Hongkong' da ki birçok araştırmacının ortaya koyduğu sanayinin değişim tarihçesi yatmaktadır. (Dwyer and Bishop, 1971; Geiger and Geiger, 1973; Hopkins, 1971; Riedel, 1974; Sit and Wong, 1989; Szczepanik, 1958; Yeh and Ng, 1994)*. Burada bazı anahtar gerçekleri ortaya koyabiliriz. HongKong'da ki sanayileşme ikinci dünya savaşından sonra başladı. Bundan önce Çin için baskı altında ki bir girişimciydi. 1960 ve 1970 yılları arası Hong Kong'un üretim sektörünün altın dönemi idi. Üretim sektörü 1980' lerin ortasına kadar hem GSMH katkısı hem de işçi çalıştırma açısından çok daha büyük bir sektördü. Küçük ölçeklinin üstünlüğü, düşük maliyet ve ihracat tabanlı üretimin az sayıda tüketiciye hitap etmesi yerel sanayi yapısının en göze çarpan özelliğidir. Giyim, tekstil elektronik ve oyuncak, ana sanayilerden bazılarıydı. Genellikle, desantralize edilmiş olan sanayi tesislerinin %80 ve %90 ' ı 20'den az işçi çalıştırmaktadır. Küçük ölçekli üretim, sanayi yerleşiminin küçüklüğü ve birlik olmayan iş gücünün büyük desteğini hesaba katan sanayiciler tarafından geniş çapta temel ve yararlı olarak kabul edilmiştir. (Economist Intelligence Unit (Great Britain) ve Hong Kong Sanayileri federasyonu, 1962) Bir yerli piyasadan yoksunluk , yaşamını sürdürebilmesi açısından Hong kong'un üretiminin büyük bölümünü ihraç etmek zorunda bırakmıştır.

1978'e kadar Çin'in açık kapı politikası yerel sanayi işlemlerinin etkileyici bir değişime neden olmuştur. Bu Hong Kong' ta de diğer batı şehirlerinde olduğu gibi şehirden sanayi desantralizasyonunu gerçekleştirmek için uygulanmıştır.

* Tang, B, Tang R, Restructuring Obsolete Industrial Properties in Hong Kong

Bu aynı zamanda mevcut modası geçmiş sanayi yerleşimlerinin fonksiyonlarının gelişmesine neden olan yeni kalacak yer ihtiyacı için olan talebi yükseltmiştir. Bakılırsa, sanayileşme sürecinde 3 ana değişiklik dikkate değerdir;

5.1.1.1.Emek yoğunluklu üretimin yeniden konumlandırılması

Asya'nın dışında yeni sanayileşen ülkelerden şiddetli rekabetli görülen, birçok yerel sanayiciler, araziyi ihtiyacını azaltmak ve emek maliyetlerini azaltmak için değeri düşüren değişimlerle, Çin sınırını bir uçtan bir uca geçen emek yoğunluklu üretim aktiviteleri olacağını söylemişlerdir. En çok tercih edilen bölge Pearl River Delta Bölgesi kısmen de Guangdong ili idi. Bu iş kararları Çin'in hızlı sanayi desantralizasyonunun Özel Ekonomik Bölgelerle ve HongKong ile yakın ekonomik uyumunu sağlamıştır. Şimdi emeğin yeni bir coğrafik bölümü ortaya konabilir: Çin, HongKong'un sanayisi için, HongKong kendi sanayi üretimi için destekli, piyasa fonksiyonu ya da "ön Pazar" olarak kabul edilirken, dış kaynaklı işlem merkezi veya "geri fabrika" olmaktadır. (Sit,1995:Sung,1995)*

5.1.1.2. Otomasyon Yönünde Değişim

Bu değişimin olabilmesi için daha fazla para yoğunluğu,yerel üretim sektörü ile birlikte yüksek kapasiteli üretim aktiviteleri eklenmelidir. Yerel işçilerin isyanı nedeniyle birçok üretici sanayileşme süreçlerinde mali yatırımı ve otomasyonun derecesini arttırmışlardır. Bu nedenle, emeğe göre ölçülen toplam üretim maliyetleri 1985'te %20.8'den, 1994' te %19'a düşmüştür. Günlük gerçek ücretler yalnızca 1985'den 1995'e kadar %0.3 artmıştır. (HongKong Sanayi Bakanlığı, 1996). Mukayese edilirse, ilave sabit varlık yatırımları 1983 ve 1993 arasında %8.1 ile ortalama oranın üzerinde olmuştur. (HongKong Sanayi Bakanlığı, 1995) Bu yapısal değişim emek üretiminde destekleme ve gelişme ve yerel üretim sanayilerinin değerlerinde bir artış sağlamıştır. Desantralizasyon ile arttırılan sanayileşme, hem ürünlerin kalite ve çeşitlerinde daha büyük oranda bir çeşitlenme sağlamıştır. Yerel sanayinin temeli terzi, paketlenme ve parça üretimi gibi destek sanayilerinin çoğalmasi ile derinleşmiştir. Bu eğilim Hongkong'un üretim sektöründe deniz aşırı büyümeye neden olmuştur. Sanayi Bölümü'nün keşfine göre (HongKong Sanayi Bakanlığı, 1997).1996 sonlarına doğru dış kaynaklı yatırımın toplam değeri HK\$48,000 milyon (US\$6,150 milyon) orjinal değerindedir ve 1984 yılında bunun 4 katı civarındaydı. İlk yatırım HK\$36,800milyon (US\$4,720 milyon) bunun %60'ını makine ve teçhizat oluşturmaktaydı.

* Tang, B, Tang R,Rrestructuring Obsolete Industrial Properties in Hong Kong

5.1.1.3. Sanayi Destek Servislerinin Büyümesi

Eğilim, küçük şirketlerin yoğunlaşmasının sürmesi yönündedir. Desantralize edilen sanayi işletmelerinin boyutu ortalama, 1970’de 33 kişi, 1980’de 20 kişi, 1990’da 15 kişi, 1994’de 13 kişi, 1995’de 12 kişi (HongKong Sanayi Bakanlığı, 1996) Küçük şirketlerin sayısı mutlak ve oransal olarak artmaktadır. Sanayi kuruluşlarının sayısındaki azalma gerçekte bu iki eğilimin bir sonucudur. Bu kuruluşlar birçoğu sınırların bir ucundan diğer ucuna doğru taşeron anlaşmasına sahip büyük üretim miktarlarına bağlı çalışır. Emek yoğunluklu aktivitelerin yeniden konumlandırılması, Desantralize sanayi kuruluşlarının HongKong’ da ki işlerini direk alınteri üretimi yerine, yönetsel kontrol ve sanayiye destekleme fonksiyonlarına yönlendirmiştir. Bu fonksiyonlar nitelsiz işte, el emeği ve danışmanlık için talep artışı, teknik destek ayarlama gerektirmektedir. Destek aktiviteleri kalite kontrol, model yapma, parça montaj, perakende satış ve dağıtım ve laboratuvar testi gibi araştırmaları içerebilir.

5.1.2 Sanayi Arazi Gelişimi ve Yeni İhtiyaçlar

Yerel sanayi işlerinin doğasının değişimine göre, eski şehir alanlarındaki mevcut birçok sanayi yerleşimleri artan bir şekilde lüzumsuz, eski ve verimsiz işletmeler olmuştur. Bu HongKong’un plan kararlarının bir mirasıdır. Geleneksel olarak, HongKong belediyesinin arazi kullanım planlama stratejisi, ekonominin yönetiminde kullanılan ünlü laissez-faire felsefesi üzerine kuruludur. Esasen, bu felsefe belediyenin öncelikli sektör operasyon ve kararlarında ki etkilerini azaltmayı gerektirmektedir. Bu, aynı zamanda belediyenin özel sektörde hiçbir kontrolü olmadığı anlamına gelmemektedir. Sanayi arazi gelişiminin sonucunda, belediyenin sorumlulukları, özel sektöre arazinin tedariki, altyapı olanakları ve genel iş destek servisleri ile kısıtlanmıştır.

Sanayi arazisinin tedariki servisi, belediyenin sanayiye toplam yaklaşımın merkezini oluşturan ana tema olmaktadır. Arazi parselleri tamamen doğrudan halka, sanayi arazi gelişimi için özel girişimcilere açık arttırma ile satılmıştır. Belediye arazi satış gelirleri arazi üretimi ve altyapı gelişimi finansmanında kullanılmıştır. Piyasada ki yönetime güven, uygun miktarda ayarlama ve sanayi tesisi sağlama yönündedir. Aynı zamanda, yönetim tarafından desteklenen sanayi arazi kullanımı, sitelerden maksimum alan elde etme yönünde olmaktadır. Buradan hareketle, yüksek kapasiteli kat alan oranı takip edilecek kıstas olmuş oldu. Bu oran maksimum 15.0 dir. Bazı sanayi üretimi, arazi ihtiyacının ekonomisinde ve arazi satışını maksimum yapmada yardımcı olmuştur. Bu özel sektör girişimcilerinin sanayi tiplerinin ya da

kısmen şirketlerin özel isteklerinin belirtildiği toplantılara tercihen genel piyasa talebi doğrultusunda çok katlı yayvan sanayi yerleşimlerine geçme yönünde cesaretlendirmiştir.

Bu yüksek sanayi yerleşimleri çok büyük oranda düşük maliyet desteği, ilk günlerde sanayiciler için küçük boyutlarda yerleşimler sağlamaktadır. Dikey olarak büyüyen sanayi üniteleri düşük teknolojiler, küçük ölçekli ve esnek sanayi operasyonları için uygundur. Her inşa edilen sanayi yerleşimi, örnek olarak, satış için daha küçük bölümlere bölünür veya diğer üreticilere bırakılır. Bu binalar çoğunlukla, yeni yeteneklerin eklenebildiği ve sonradan yapılabilecek iç düzenlemelerin kolaylıkla yapılabilmesini sağlayan değiştirilebilir inşa servislerine ve tedariklere sahiptir. 1996 yılı sonunda, Sanayi kat alanlarının %83 ' ten fazlası, şehir merkezi dışında yer almıştır, birçoğu yüksek yoğunluklu, yayvan sanayi yerleşimleridir. (Çizelge 5.1.). Özel sektördeki yayvan sanayi yerleşimlerinin toplam kapladığı alan 17,8 milyon m² nin üzerindedir. 1970' ler ve 1980'ler boyunca altşehir kasabalarına sanayi desantralizasyonunun tanıtılmasında hükümetin çabası ile, şehir dışı sanayi alanları özel sektör girişimcileri açısından en çok tercih edilen bölgedir.

Çizelge 5.1. Yayılı fabrika sanayileri yerleşimlerinin HongKong' da ki coğrafi dağılımı, (1997)

Bölge	m ²	%
West	108,200	1
North Point	499,000	3
Shau Kei Wan	887,300	5
Aberdeen	781,100	4
<i>Metro Hong Kong</i>	<i>2,275,600</i>	<i>13</i>
Mong Kok	428,100	2
Hung Hom	908,800	5
Cheung Sha Wan	1,085,300	6
Wong Tai Sin	833,300	5
Kwun Tong	3,503,100	20
Tsuen Wan	5,712,900	32
<i>Metro Kowloon</i>	<i>12,471,500</i>	<i>70</i>
Tuen Wan	1,392,700	8
Yuen Long	211,700	1
North and Islands	246,900	1
Tai Po	151,900	1
Sha Tin	1,068,500	6
<i>Non-Metro areas</i>	<i>3,071,700</i>	<i>17</i>
Overall	17,818,800	100

Bu yüksek kapasiteli desantralize sanayi yerleşimleri, sanayi yeniden yapılaşmasının teşvik etmiştir. Bu aralar, Güney Çin'e doğru gelişen desantralize sanayi aktivitelerinin artan yeniden konumlanma ihtiyacı, tıkalı sanayi bölgeleriyle geleneksel yayvan sanayi yerleşimlerinin talebinde önemli bir düşüşe neden olmuştur. 1988' den bu zamana kiralık bina ihtiyacında sabit bir yükseliş açıkça gözlenmiştir. Bu, sanayicilerin eski iş yerlerindeki performansı sergilemelerinin hoşnutsuzluk seviyesini arttırmıştır.(Çizelge 5.2). Mevcut

yüksek katlı sanayi yapıları aynı zamanda, sıklıkla ihtiyaç duyulan yüksek teknolojinin yerel gelişimi, maddi yatırım ve artan otomasyon sanayi aktivitelerinin olduğu yerleşim şu özellikleri içerir:

Ağır kat yükü;

Yüksek tavan yüksekliği;

Geniş kolon mesafesi;

Tozdan arındırılmış çevre,

Anti-titreşimli yapı;

Özel depolama avantajları;

Yeterli dolaşım mesafesi, asansör avantajları;

Verimli yükleme / boşaltma avantajları;

Profesyoneller teknisyenler ve ziyaretçiler için yeterli araba park mekanları;

Yeterli yangın güvenlik ve önlemlerin ölçümü;

İç dekorasyon, yerinde uygulama ve bahçe dizaynı;

İyi havalandırma ve ışıklandırma;

Çevre kirlenmesi – azalma ölçümleri;ve

Karşılıklı arazi yönetimi ve güvenlik servisleri

Belediyelerin geleneksel arazi ve planlama kararları bu ihtiyaçların karşılanmasına yardımcı olamaz. Belediyelerin arazi kontrol politikasına göre, bir sanayi arazi kullanıcısının, ön bir onay olmadan, ilave mülkiyet sigorta primini ödemedi, sanayinin olmadığı amaçlar için sanayi yerleşimleri ile hantal bina alanlarının kullanımı yüzdesinde keskin bir artış görülmüştür. Fakat desantralize sanayi üretim aktivitelerinin bir çoğu sınırlara doğru tekrar konumlandığında, yerel birimler, destek merkezleri ve üretimin olmadığı yerler haline dönüşmelidir. Bu arazi politikası doğrultusunda yeni bir karma desantralize sanayi ofis gelişimi özel sektörde uygulanmaya başlandı.

Çizelge 5.2. Hong Kong Sanayi yerleşimi arazi dağılımı, 1997

Yıl	Mevcut (*000m ²)	Alınan (*000 m ²)	Kiralık (*000 m ²)	Kiralık (%)
1980	977	1,009	476	5.0
1981	1,122	730	795	7.5
1982	1,041	571	1,219	10.5
1983	621	727	1,089	8.9
1984	429	857	657	5.2
1985	456	389	716	5.5
1986	611	787	516	3.8
1987	541	804	247	1.7
1988	1,105	588	704	4.5
1989	864	672	833	5.1
1990	586	385	886	5.3
1991	521	265	1,054	6.2
1992	556	417	1,134	6.4
1993	311	227	1,069	6.1
1994	266	(73)	1,108	6.3
1995	249	(266)	1,401	7.9
1996	242	(273)	2,125	11.9

Not: Kiralama oranları yıl sonu sözleşmelerinden hesaplanmıştır.

5.1.3 Desantralize Sanayi-Ofis Yerleşimi ortaya çıkışı ve problemleri

Özel sektör, geleneksel yayvan fabrika mekanları için talebin azalması ve sanayinin yapılanmasına çabuk yanıt verdi. Birçok sanayi sitesi sahibi ve girişimcileri, diğer yüksek değerde arazi kullanımları için, sahip oldukları yayvan sanayi yerleşimlerinin yeniden yapılanması için belediyeye onaylanmış uygulamalar sundular. Piyasa, yalnızca yüksek arsa oranı(katlar arasında kayıp yok) olmayan yeni bir inşa şekli bakıyordu. Fakat aynı zamanda da sanayi bölgeleri ile birlikte sanayi ilişkili ofis kullanımlarına da yer verebilmeliydi. Bu, karma desantralize sanayi ofis yerleşiminin oluşumunun geri planını oluşturmuştur.

Özel sektör Kasım 1989'da ,planlama onay otoritesi (Kasaba planlama yönetim kurulu) ilk özel sektör sanayi – ofis yeniden yapılanması ileri sürüldüğünde onaylanmış ve neticede büyük bir hücum olmuştu. Aralık 1990'da bu yeni kavram , sanayi bölgeleri ile yeniden yapılanma için Kasaba Yönetim Kurulu tarafından meselenin ana noktalarının belirtildiği bir yayınlı belediyelerce tanındı. Karma desantralize sanayi ve ofis inşası "2 amaçlı yerleşimin her ünitesinin hem ofis hem de sanayi amaçları için esnek olarak kullanılabildiği sanayi yerleşimleri " olarak tanınmaktadır. Desantralize sanayi yerleşimlerinin dizaynı ve yetenekleri terimleri, hem sanayi hem de ofise uygulanabilecek uygun standartlar ve düzenlemelerle inşa edilmelidir.

Birinci örnekte, belediye plancıları, bu yeni kavramı nasıl ele alacaklarını bilmiyorlardı. Bundan dolayı, kısıtlayıcı bu düzenlemelerin tedarik edilmesinde ve gevşetilmesinde isteksizdiler. Orijinal desantralize sanayi-ofis kararları başlayana kadar aşama aşama revizyonlar yapıldı. 1989 Kasaba Yönetim Kurulu kriterleri Temmuz 1992 Ekim 1993, Ocak 1994 ve Temmuz 1997’ de düzenlendi. Her revizyon sanayicilere alanların kullanımında büyük bir esneklik sağladı. Örnek olarak, 1992 revizyonu desantralize sanayi-ofis tipi yerleşimlerle birlikte kullanılan, “aynı bina” yerine “aynı sanayi alanı” şeklindeki sanayi operasyonuna bağlı olan sanayi tipine izin verdi. Girişimciler tarafından hükümete ödenen desantralize sanayi – ofis arazisinin ilk yatırımını yalnız ofis için ödenen yatırımın %75’ini oluşturmaktadır. 1993 düzeltmesi aynı zamanda kat alanlarının %100 ofis alanı olarak kullanımını rahatlatmış ve bunu hesaplamanın temeli olarak kullanmıştır. 1994’ teki düzenleme herhangi bir sanayi üretimi ile ilişkili ofislerin coğrafik konumuna bakılmadan kullanılmasına izin verdi. Son olarak 1997 düzeltmeleri, binanın ilk katlarında ticari kullanıma izin verdi. Örneğin, bankalar, fast-food marketleri, restoranlar ve hediyeelik eşya satıcıları. İlave olarak, alışveriş dükkanları desantralize sanayi-ofis mülkleri olarak ruhsatlandı. Aynı zamanda araba park etme ve servis uygulamaları gibi yardımcı inşaa ihtiyaçlarının küçük oranda düzeltilmesini öngörmüştür.

Desantralize Sanayi-ofis kavramı, 1990’ların başlarında sunulduğunda piyasadan ciddi bir ilgi topladı. Hükümet de bu yeni mülkiyet türünün özel geliştiricilerin desantralize sanayi yeniden yapılanmasına katkısını hızlandıracağı konusunda umutluydu. Bu yapıların çoğu ana uzak alanların kirlenme kaynağıydı.(Yeh,1997) Yaklaşık olarak 30 milyon ft² (2787000m²) desantralize sanayi ofis alanının prensipte hükümete onaylandığı görülmüştür. Buna rağmen 1996’nın sonuna doğru geliştiriciler tarafından tamamlanan toplam desantralize edilmiş sanayi bölge alanının sadece 230700 m² olduğu görülmüştür ve bu bölgelerin %46’sı da boştu. Bunun gibi, çoğu desantralize sanayi ofis alanı da ilanlarda kalmıştır. Desantralize sanayi ofis yerleşmesinin gelişimi başlarda da görüldüğü gibi iyi değildir. 1997’den bu yana Asya finansal yapısı ile ilişkin mevcut ekonomik gelişme altındadır. Fakat destek tarafındaki gelişmeleri engelleyen başka sebepler olduğu da bilinmektedir.

İlk olarak, 1990’ların başında Çin’deki makroekonomik politikanın sonucunda HongKong ekonomisindeki yavaşlama her tür sahiplenme çeşidindeki arzı azaltmaktadır. Sanayi arazi kullanma pazarı belli alanlarda ciddi yaralar almıştır. 1990’lardan bu yana desantralize sanayi alanı alımında azalma olmuştur.Hatta 1994’te bu oran negatif olmuştur. Hükümet sanayi alanlarındaki mevcut yetkisiz ofislere karşı daha sıkı bir tutumu olsaydı oran daha da düşük olabilir. Piyasanın ters düz olmasıyla karşılaşılan çoğu girişimci desantralize sanayi ofis

geliştirme planlarını erteledi. Neyse ki çoğu girişimci, 1992'de Çin hükümetinin politikadaki rahatlatma sonucunda pazardaki negatif gelişme geçici oldu.

Genelde yüksek üretim maliyeti temel problemdir. Hükümet düzenlemelerine göre, desantralize sanayi ofis gelişimi hem ofis hem de endüstriyel kullanım için geçerli mevcut bütün yerleşim uygulamalarına uymalıydı. Bu, yerleşim faaliyetlerinin araba parkları gibi tipik ofis ve sanayi yerleşim şartlarına uyması gerekebilecektir. Bu tür bir gelişmeye yönelik tasarım gereksinimi daha büyük üretim maliyeti ortaya koydu ve maaşlar üzerinde büyük etkisi oldu. Bu hükümetin desantralize sanayi-ofis gelişmesine yeni bir yaklaşımdan ziyade hibrid bir yapı olarak baktığını göstermektedir.

Maliyeti arttıran diğer şartlar ise toprak sigorta primidir. Yeniden gelişim öncesinde, özel teşebbüsler toprak değerindeki farkı hükümete ödemeleri gerekmektedir. Öyle ki mevcut endüstriyel kira kontratları desantralize sanayi ofis kullanımı için düzenlenebilir. Bu durumda hükümetin 1994'te desantralize edilmiş sanayi ofis bölgesi için yapmış olduğu ihaledeki satış başarı oranına güvendiği konusunda hem fikir olundu. Ft² başına HK\$800 (m² başına 8610 HK\$ veya 1100 US\$) görünümü çoğu girişimciler için gerçekten çok yüksek bulundu. Hükümetin bu görünüme göre hareket etmesi çoğu endüstriyel geliştirme planını olumsuz yönde etkiledi. Sonuç olarak, toprak fiyat seviyeleri şimdilerde ft² başına HK\$150 ve HK\$300 (m² başına Hk\$1615 dan HK\$3230'e veya US\$207 den US\$414 'e) seviyelerine vardı. (Walker, 1996)

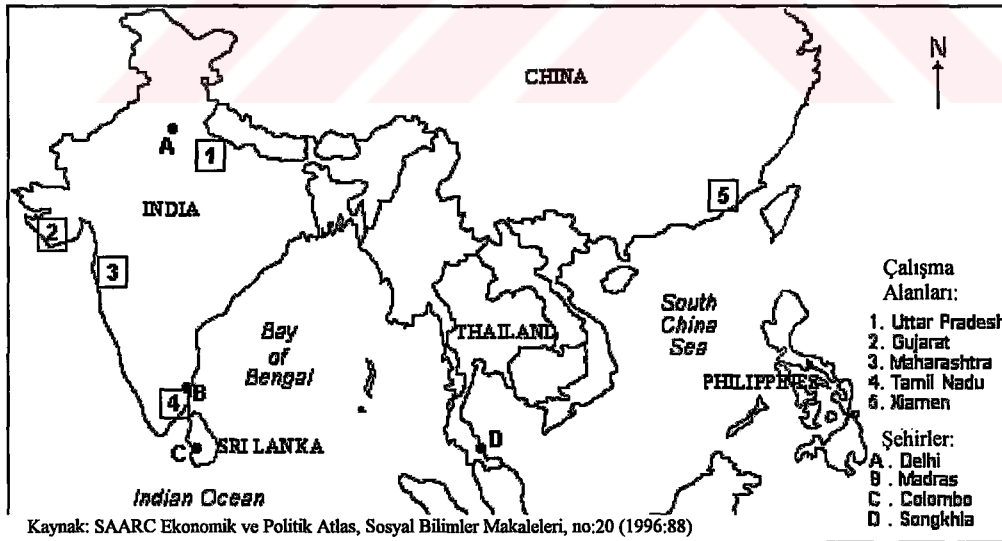
Son olarak, yukarıda belirtilen uygunsuzlukların aksine bazı endüstriyel bölge sahipleri ve girişimcileri kendi yolları boyunca sanayi yeniden yapılanmaya devam ettiler. Yeni endüstriyel yerleşimler daha iyi sonlandırma ve planlamalarla yapıldı. Fiyatlar desantralize sanayi-ofislerle oldukça başa baştı. Çünkü yerleşim için ilave yatırımlar ve arazi için ayrı para ödenmesi gerekmiyordu. Bu yerleşimler geleneksel karlı standart fabrika yapısı olarak tasarlanmıştır. Başka bir deyişle bu yerleşimler fiziksel olarak yeni olsalar da, gelecekteki endüstriyel üretim ihtiyaçlarını karşılamayacaktır.

5.1.4 Sonuç

Sanayi yeniden yapılanması eski sanayi yerleşim özelliklerin fiziksel ve fonksiyonel olarak değişimine yol açtı. Mal yöneticileri ve arazi yöneticileri modern sanayinin desantralizasyonunun işlevsel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik dönüşümde ciddi bir görevle karşı karşıya kaldılar. Anahtar sorular şunlardı: İlk olarak, ne çeşit daha iyi bir kullanımdır ve ikincisi istenilen değişiklikler nasıl oluşabilir. HongKong'ta hükümetin sanayi desnatralizasyonuna desteği çok azdı. Genel olarak halka sunulan sanayi bölgesi arazilerinin

açık alımı şeklindeydi. Lassisez-faire yaklaşımına dayanarak plan yapanlar özel sektörün tercih edilen desantralize sanayi bölgelerinde kullanıcılara uygun olarak ve yer tipi sunmalarına güvenmektedir. Fakat bu hükümetin gelişiminde de bir etkisi olduğu anlamına gelmez. Onun planlama politikası sonucunda özel,merkezi bazlı yönetimin aksine genel,hafif sanayiler için kullanılan çok katlı fabrika binalarının üretimde ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu endüstriyel yapılar modern sanayi ihtiyaçları için artık uygun değildir. Geniş özel piyasa çalışması sonucunda yeni desantralizasyona uygun sanayi yerleşimi ihtiyaçları konusunda yoğun sanayi ofis özelliği sunulmuştur. Hükümetin yavaş, mantıksız ve uygulamaya yönelik olmayan geliştirme kısıtlamaları desantralize sanayi alanlarının yeniden yapılanmasına yönelik özel sektör teşebbüsleri kızdırdığına katılıyoruz. Özel sektör özellik desteğinin planlama sistemine göre değişimi karşısında yeteri kadar kendini düzeltmemiştir. Deneyimler göstermiştir ki, hükümetin endüstriyel darboğazların kaldırılmasına yönelik piyasa düzenleme yaklaşımında daha esnek ve pratik bir yaklaşım sunmazsa, merkezi sanayi yerleşiminin artması HongKong'un şehirden uzak bölgelerindeki ekonominin rekabetine büyük zarar vermektedir.

5.2. Kuzey – Batı Ve Batı Asya'nın Durumu Dikkate Alınarak Hindistan'da ki Sanayi Desantralizasyonu ve Şehir Gelişimi



Şekil 5.1. Karşılaştırmalı çalışma alanları için bir referans

Bu proje 3 ülkeden araştırmacıların birlikte çalışmasının bir ürünüdür.

5.2.1 Problemin İfadesi

Şehir gelişimi ve sanayi desantralizasyonunda görülen genel problem, iki olgu ile ilişkilidir. Ana soru, ilçelerdeki küçük ve orta ölçekli üretimin yerel ve bölgesel büyümeye artan dengeli bir katkı payının bulunup bulunmadığıdır. Şehirleşmenin desantralizasyon formunun temelinde birkaç metropoliten şehirde şehir nüfusundaki toplanmanın engellenmesine yardımcı olması ve ekonomik üretim sürecinde yerel yönetimlerin daha fazla kapsama alınması yatmaktadır (Houllier,1996).

Özel bağlamda, ismen küçük ve orta ölçekli ilçelerin ana referansları ;

Market liberazasyonu ve ekonomik küreselleşme gibi küresel güçler (her seviyeden artan hayali geleneksel sınırlara yönelim) aynı zamanda dikkate alınmalıdır. Sanayileşme sürecindeki bu birleşmeye rağmen etkileşme ülkeden ülkeye değişecektir ve görünüyor ki, mekansal örgütlenme yönünde eğilimlerini vurgulayacaklardır. Dengeli ulusal ve uluslararası ekonomik kalkınma, arzu edilir bir sosyal dönüşümün yanı sıra, , yerel durumdaki sabit değişim ilişkisinden kaynaklanan umulmadık sosyal ve politik faktörlere bağlıdır. Bu akılda tutulursa, iki konuda odaklanılabilir; destekleme koşullarının tanımlanması veya desantralizasyonun engellenmesi, fakat bütünde, sanayi büyümesi bir elde ve şehir nüfusunun yaşam ve çalışma koşulları diğer elde kalıyor. Bu görüşten hareketle, dengeli sanayi büyümesi ve yönetilebilir bir şehirleşme problemi küresel ekonomik uyumun genel durumundan ayrı tutulamaz.

Problemin merkezini makro ve mikro seviyelerdeki etkileşim oluşturmaktadır; Şehirleşme ve sanayileşme süreci, farklı kaynaklardan ve farklı seviyelerden kaynaklanan inisiyatiflerden ve politikalardan etkilenir. Artan liberalleşme eğilimi ve piyasaların ve teknolojinin küreselleşmesi, yeni kısıtlar ve yeni fırsatlar yaratmaktadır. Her iki durumda dikkate alınırsa çok seviyeli ve düzgün olmayan yerel yanıtların küresel eğilimlerle ilişkisinin görüşülmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

5.2.1.1. Sanayi Desantralizasyonu

Problemimizin diğer bir yanı ise, yerel ekonomik gelişme ve küçük firmalardır bu bölümde açık seçik belirtilmiştir. Sanayi desantralizasyonu hüküm sürdüğü önceki “fordist” modelin yerini alacak olan yeni ekonomik şekillerin ortaya çıkması ile ilgisi tartışılmıştır. Bu rakip şekillerin bazıları birleşik bazıları dağınık üretim sistemi temellidir. Bu birleşik / dağınık üretim sistemi küçük firmalar ağını ve belki “esnek özelleştirme“ olarak tanımlanabilecek ya da tanımlanamayacak bu kavramı kapsar. Piyasa şartlarındaki değişime adapte olmak için, bu desantralize edilmiş üretim modeli demografik ve sanayi yoğunluğunun problemlerinin

çözümü için bir teklif olarak önerilmiştir. Yerel büyüme potansiyelini seferber eden daha dengeli bölgesel kalkınma özellikle Çin ve Hindistan gibi büyük ülkeler için önemli bir husustur.(Şekil 5.1.)

Desantralize edilmiş sanayi çok değişik şekillerde ortaya çıkar; bu doğal olarak ortaya çıkar veya büyük sanayi gruplarının stratejileri veya planlanmış politikalarının bir parçasıdır. Özel yapı, yerel ve alt yerel seviyeler arasındaki ilişkide payı bulunduğu ve doğrudan aktivitenin sürdürülebilirliğini taşıdığından dolayı çok önemlidir. Birçok şartlar altında, (alt kontrat, işçilerin veya sendikaların vekilleri gibi) küçük firmalara iş standartlarında herhangi bir artış olmadan dışa bağımlılığın birbirine bağlanma şeklinde değişmesine liderlik etmektedir. Burada bulunanlar gerçekte, yerel girişimcilik inisiyatifi koruyacak şekilde veya daha yüksek seviyelerden direkt bağlı olacak şekilde şekillenmişlerdir (Houllier,1996).

Desantralize edilmiş birimlerin tesis edilmesi ve bunların uygulanabilirliği çok çeşitli umulmadık faktörlere bağlıdır. Bu faktörlerin birçoğu ,bölgeselden ulusal ve uluslararası aralığında değişen, yerelden küresele direkt bağlı olan ağlarla ilişkilidir. Bu ağlar hem halka yönelik hem de özel paranın mevcudiyetini (sanayiye kültürel girdilerin son transferi dahil),Organizasyon ve iş dünyasının kategorilendirilmesini ve piyasa ağlarını içerir.Girişimci geleneğinin varlık ve yokluğu, yerel girişimcilerin yeni teknolojiye adapte olması ve bilgi için yerel konuyla ilgili kimselere erişmek diğer ana faktörlerdendir.

Hükümetin verimliliği, tasarlanmış bir desantralize edilmiş kalkınmanın yüreklendirmesi ile ölçülür. Bu mevcut olduğu zaman, ülkeler arasında olağanüstü gelişmeler olmaktadır. Çok seviyeli yönetimlerin uygulanması esnasında ve bütün seviyelerdeki politik engelleme, kesin bir seyreilmeye veya halk politikasının yeniden tanımlanmasına liderlik edebilir. Verilen her yerleşimde, sosyo-tarihsel koşullar ve ideolojik değerler, ilerlemede ya da engellemede bitmeyen kalkınma sürecinde eşit oranda etkilidir.

5.2.1.2. Şehirleşme ve Sosyal Dönüşüm Süreçleri

Kontrolsüz şehirleşmenin negatif etkileri hakkında bir antlaşma vardır. Şehir altyapı sistemi ve olanakları, sosyal istikrar. Küçük ve orta ölçekli kasaba ve ilçeler nispeten tipik şehir problemlerine açıktırlar şeklinde temelde bir varsayım vardır. Daha az büyüme gösteren ilçe ve kasabalarda yapılan çalışmalar da göstermiştir ki ; şehirlerle birleştirilen eğilimlerin bazıları, temel konforlara erişimin ayrılması gibi, belediye işlerinin işlememesi gibi, iş hayatındaki ucuzlamanın patlaması gibi (özellikle bayan ve çocuk), kötü yaşam ve iş koşulları v.s. olguları yadsınamaz, Bu olgular arasında değişik sanayi süreçlerinin birleştirilip birleştirilemeyeceği ayrıntısıyla incelenecek. Bu şartlar altında, büyük şehirlerle

karşılaştırılırsa, küçük ilçe ve kasabaların problemleri hala daha fazla yönetilebilir görülmektedir.

İyi bilindiği gibi, sanayi hareketliliği ilçe ve kasabaların toplam kalkınmasında hem pozitif hem de negatif etkilidir. Bu değişimin, ana katalizörü görevini görür. Bununla birlikte, sosyal dönüşüm probleminin tanımlanmasında dikkatle hesaba katılması kaçınılmazdır. İnceleyeceğimiz soru yapısal değişikliklerle aradığımız noktanın ne olduğudur. Bu nokta toplumun adaptasyonu veya evrimi hakkında etkilidir. Örneğin, yaşam şekillerinde birçok bağlamda değişimler gözlenmiştir. Başka bir noktadan bakılırsa, eğitimle direk ilgili ve yaşamın daha yüksek standartları ile ilgili olan demografik tavır değişimleri (üretkenlik ve göç) daha fazla elle tutulur dönüşümler oluşturur. Ve kesinlikle tarımdan kırsal çalışmaya veya iş hayatına, ustalıktan girişimciliğe olan meslek değişimleri önemli sosyolojik kalkınmaları ortaya koymaktadır.

Bu bölümde, önemli bir nokta daha vardır ki bu, bu değişikliklerin bazıları sosyal bölünmelere neden olabilir ve işbirliği konusunda uygun olmayan gerginlikler yaratabilir. Bu sosyal dönüşüm nasıl yönetilebilir sorusunu gündeme getirir. (hangi aracılıkla? Hangi seviyede? Farklı sosyal gruplar arasında adaletin kesin sağlama alınması ve aynı zamanda yeni küresel trendlere uygun yerel ayarlamalara ihtiyaç duyulur.

5.2.2 Amaçların İfadesi

Bu projenin merkezi bakışı, Asya'daki sanayi desantralizasyonunun sosyal ve ekonomik karakteristikleri arasındaki etkileşimlerinin analizi için birçok araştırma ağlarının birbirleri arasında dinamik bilgilerini aktarmak ve formüle ederek karşılaştırmalı bir çalışma yapmaktır. Bu çalışma, ilk olarak Hindistan'a uygulanmış ve ilk fazda, daha sonraki uzantısında diğer enstitü ve bölgesel özelliklere zemin olmuştur (Houllier,1996).

Karşılaştırmanın perspektif olarak yöntemsel bir avantajı vardır ve yerel-küresel bağlantıların analiz edilmesiyle değişik seviyede yatırımların (yerel, bölgesel v.b.) birleşimini göstermektedir. Burada, Asya'da ki sanayi ilçe ve kasabalarının büyümesine yeni bir analitik ızgara yöntemi uygulanarak, ağır sanayiden başka sanayi aktiviteleri etrafında gelişen bir çok orta ölçekli çeşitli kasaba ve ilçelerin deneyimlerinin mukayese ve karşılaştırmasını yapacağız.

5.2.2.1. Ekonomik Etki

Problemin birinci kısmı, bölgesel, ulusal veya uluslararası ekonomik yapının sanayi bazında büyümesinin entegrasyonu ve desantralizasyonu ile ilgilidir. Bu kendisiyle beraber ekonomik

ve sosyal kurumların bu özel tipteki küçük kasaba ilçe kalkınmasına koşullandırmalarıyla ilgilidir. İlk ihtiyaç karar veren özel veya halk toplulukları tarafından desteklenen yeni bir ekonomik temelin bağlı avantajlarını değerlendirmek, şehir karşıtlaşmasındaki doğal trendin aksettiği geniş veya merkezi bir yapı ile karşılaştırmaktır. Şehir fonksiyonlarının konsantrasyonu daha az sayıdaki büyük şehirlerde hala, küçük şehirlerdeki mekansal olgunun desantralize edilmiş büyümeden türetilen özel faydalar ve büyük dünya kalkınmasındaki şehir gelişiminin normuna bağlıdır. Bu gerçekleştiği zaman piyasa küreselleşmesinin mekanizmalarının ilişkisine göze çarpıcı şekilde ihtiyaç duyulmaktadır. (Houllier,1996).

Yerel üretim sistemlerinin gerçek fonksiyonları hakkında bilinenler çok küçüktür ve bazı orta ölçekli ilçe ve kasabalarda ki örneklerle açıklanan ekonomik başarının arkasında ne olduğu açıkça görülemez.

5.2.2.2. Yerel Nüfusta ki Etki

İkinci kısım ise küçük ilçe ve kasabalardan kavrandığı gibi sanayi desantralizasyonunda ve şehir gelişimindeki sosyal yapının tam olarak evrimini tamamlamasıyla ilgilidir. Üretimin çeşitli temsilcilikleri tarafından sosyolojik ve tarihi açıdan görülmesi, kurumlardan daha az ilgilidir. Bundan dolayı, Batı ülkelerindeki şehirleşme tecrübesi, kalkınan ülkelerin çağdaş dönüşümleri ile büyük bir ilgili görmeyebilir ve bundan dolayı da bazı anlaşmalar yeni bir biçimde görüş olarak ifade edilmelidir (Houllier,1996).

Şematik olarak, dengesiz büyüme ve bu nedenle bir kaç şehirdeki nüfus yoğunluğu toplumda çok sayıda zararlı etkiler ortaya çıkarmıştır. Daha küçük ilçe ve kasabalar bu yeni sosyal organizasyon tipine yavaş bir dönüşümü tecrübelerinden elde etmişlerdir. Projede hızlı büyüyen kasabalardaki sosyal dönüşümlerle ilgili ana konular üzerine çalışılmıştır. İlk olarak, hem kırsal çalışma kesimindeki yerel koşullar hem de hüküm süren büyük şehirler arasındaki ilişkinin kasabaların sosyal kalkınmasındaki sanayi büyümesine etkisinin dikkate alınması şarttır. Bu durum şehircilik eğitimi boyunca, dayanışma mekanizmasının değişiminin detaylı analizi (aile, komşu,soy temelli), ortaklık mekanizması (ortak organizasyonlar, ticari birleşmeler v.b.) ve ortak kaynaklara erişim(eğitim, sağlık, yaşam şartları v.b.) gibi şeyleri de yanında getirmektedir.

5.2.3 Politika İlişkisi

Başlangıç noktası olarak Hindistan alınırsa, bir şey tartışılabilir Bu da periyodik olarak doğrudan sanayi büyümesi yoluyla müdahale edilmesi, aynı zamanda aktivitelerin mekansal dağılımında olduğu gibi sektörel düzenlemenin değişiminin amaçlanması, bitmiş gibi

görülmektedir. Hindistan'ın sanayi temelini şekillendirmek ve genişletmek teşebbüsü için halk sektörü girişimlerine yapılan büyük yatırımlar, geri dönüş oranları yönünden tatmin edici olmamıştır. İlk olarak verimsiz bir fonksiyona neden olmuştur. Daha fazlası, dengeli bir kalkınma için politikaların belirlenmesi artan bir şekilde kabul görmektedir, özellikle kalkınmakta olan küçük ve orta ilçe ve kasabalarda ki dağınık sanayinin başarısı oldukça kısıtlıdır. Yoğunlaşmaya devam eden sanayi ve çevredeki bir kaç büyük şehirler mekansal dengeye önem vermektedir (Houllier,1996).

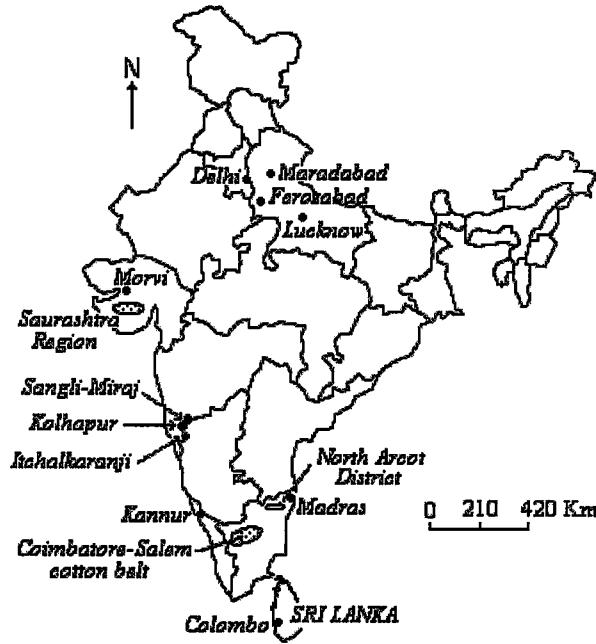
Herşeye rağmen, bu trend her yerde rahatlıkla görülebildiği gibi sanayinin tarihsel şekillenmesine uygundur. Bu sonuçlar diğer kalkınan şehirler kadar niteliklere sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Hindistan kendi başına, endüstriyel dağılım politikalarının genel hatalarına rağmen, birçok küçük ve orta ilçe ve kasabalar kendilerini doğrudan ulusal ve uluslararası piyasalara direk bağlı olarak yönetmektedirler ve bu yüksek demografik ve ekonomik büyüme sağlamıştır. (verilen genel eğilim, dikkatli deneysel analizler bu olguyu doğrulamaktadır.)

Hindistan'da hükümet, altyapı desteği ve kapital sübvansiyonu yönünde ki büyümeyi doğrudan etkileyen politikalardan çekilmiştir. Bu şu şekilde gerçekleştirilmiştir; durumun özel hallerini dikkate almadan girdilerin geri kalmış bölgelerdeki büyümeyi teşviki için ciddi sınırlamalar koyularak bazı girdileri düzenli bir şekilde beslemişlerdir. Geçen on yıl boyunca hükümetlerin desteğini alan merkezler arasında, yalnızca çok azı başarılı olmuşlardır. Bu nedenle Hintli plancılar büyüme potansiyeli olan az sayıda ilçe ve kasabanın belirlenmesi için çeşitli yöntemlerde çalışmalar yapmışlar daha sonraları onların kalkınmalarını seçilen ilerleme yönünde teşvik etmişlerdir. Yeni strateji "Seçimsel müdahale" şeklinde olmuştur.

Yerel ve bölgesel hükümetler için yargılama yetkisi içinde politik araçların olması çok önemlidir ve bunlar şu anda mevcut değildir. Hükümetin seviyeleri arasındaki ekonomik ve sosyal politikaların iyileştirilmesi, hükümetin diğer seviyelerle nasıl iletişim kurabildiğinin verimli politik analizlerine ve özel bir politik kararlar ilgili bilgi akışına bağlıdır. İstek gruplarına verilen özel bilgi hükümetin uygun seviyelerini baskı altında kalmaya zorlar, karar-verme mekanizmalarının ve sorumluluklarını yerine getirmeye zorlayacaktır.

Ekonomik Küreselleşme ve liberalleşmenin diğer olumlu etkilerinden birisi de mekansal organizasyon, yani halihazırda büyümenin merkezini oluşturan az sayıda şehir, ilçe ve kasabaların bu sürecin faydalarının belirlenmesidir. Bu senaryoda, birçok sayıda küçük ve orta ölçekli ilçe ve kasabalarda, ülkeden veya ülke dışından başka yerden finansal ve fiziksel kapital çekme ihtiyacı duyulan diğer bağışlar ve altyapı olmayacaktır.

5.2.4 Sonuçlar



Şekil 5.2. Öneri Uygulanma Bölgeleri

Gelişen ülkelerdeki dinamik endüstriyel bölgelerin olmasına rağmen , özellikle Hindistan'da ifade edildiği gibi , taraflar şu ortak kararda birleşmiştir : Merkezi olmayan bu endüstri hakkındaki bilgi , işlemesi hakkındaki kritik noktaların çıkartılması için hala çok parçalıdır . Kişisel alan çalışmaları sonucu ve analizlerin karşılaştırması merkezi olmayan kentleşme prosesinin bazı çok belirgin noktalarını ortaya çıkarmıştır . Fakat hala daha ileri araştırmaların yapılması gerekmektedir (Houllier,1996) (Şekil 5.2.).

Bu durumda , organizasyonel ve mekansal izlerin her ikisininse hesaba katan işleyen bir endüstriyel kümelenmenin oluşturulması için ciddi bir çaba gerekmektedir . Çalışma esnasında görülmüştür ki endüstriyel bölgeler çeşitli konularda; uzun sürede kurulan kendi imkanları ile üretim oluşturma , yüksek çalışma bölünmesi , düşük teknoloji seviyesi , geleneksel çalışma ilişkileri gibi özellikleri ile sivrilmiş imal şehirlerinden ;geleneksel ve modern teknikler , ulusal ve uluslararası marketlerden faydalanılarak oluşturulan şehirler arasında ciddi anlamda farklar bulunmaktadır . Ayrıca endüstriyel bölgelerin veya endüstriyel kümelerin , örn : belirli bir sektör üzerine çalışan firmaların mekansal toplanması veya farklı şehirler arasına dağılması , ayrıca kıyasla daha az endüstriyel yapılı ve yarı kentsel gelişmelerin büyük şehirlerde olması gibi durumlar gözlemlenebilir .

Bu sonuçlar , endüstriyel merkezi olmayan yapılanmanın merkezi olmayan sürecin sonucu veya kendiliğinden olgusal dağınık endüstriyel yapılanmanın sonucu olup olmaması (daha

merkeziden daha az merkezi yapıya doğru) gibi bazı önemli ayrımların yapılabilmesini olanaklı kılmıştır . Buna ilaveten , merkezi olmayan endüstriyel yapılanmanın “tam noktasında”ki gelişmesi taşıma ağı ,girişimci sınıfın oluşması , bazı kaynaklardan merkezden faydalanma, halk politikası ölçüsü , ekonomik kararların yerel , bölgesel , ulusal veya global etkileri gibi karmaşık faktörlerin bileşimine bağlılığı görülebilir . Bazı bölgelerde ve ülkenin bazı şehirlerinde bu faktörlerin , diğer bölgelerde küçük gelişmeler olmasına rağmen nasıl başarıya ulaştığı incelenirse endüstriyelleşme sürecinin nasıl geliştiği konusunda faydalı görüşler ortaya koyabilir . Bu durum, hatta politikanın belirlenmesini ortaya koyabilir .

Benzer şekilde , mekansal ilişkilerin görünümünden ayırım yapılabilir : bazı şehirler bölgelere göre oldukça özerk yapıda işler gibi gözüktür ,halbuki diğer şehirler başka şehirlerle yatay bağlarla bağlantı kurup kentsel grup ve küme oluşturur . İşlevseldeki bu farklılık , yerel endüstrilerin güçlenmesinde etkili olmuştur . Bu ve özellikle o küçük yerleşim birimleri zamanla sona erse de veya sosyal ve kentsel yerleşime etkisi olsa da kentsel gelişmenin çalışılması gerekmektedir . Bazı katılanlar bazı “esnek özelleşme” modeline dayanan endüstriyel kümelerin korunmasızlığının altını çizdi . Farklı endüstriyel gelişme örneklerinin incelenmesi gerekmektedir . Ayrıca kentsel alanların yaşam kalitesi üzerindeki etkisi ve daha iyi çalışma koşulları , temel rahatlıklara erişim gibi etkiler incelenmelidir .

Bu nedenle küçük yerleşimlerdeki endüstriler oldukça farklıdır . Teknik problemler incelendiğinde eğitim konusunda aynı problemleri paylaştığı görülür . Bu eğitim problemi eşit derecede girişimciler, yöneticiler , teknik bölüm ve yetenekli ve acemi laboratuvar teknisyenleri için de önemlidir (çoğu teknisyen kendi firmasını kurmuştur) .

Eğitimin ve eğitim faaliyetlerinin mümkün olması merkezi olmayan endüstrinin gelişimi için önemli bir faktördür . 1993 ‘ten beri Politeknik ve Mühendislik Fakültesi’nin Hücre Etkileşimi Endüstrisi Enstitüsü’ndeki çalışmalar bugünkü rekabetçi piyasada eğitim enstitüleri , endüstrileri ve yatırımları üzerine derin araştırmanın yapılması gerektiğin gösterir . Bu konuda insan kaynakları geliştirme enstitülerinin işe alma konusundaki etkilerinin bağlantılarının çalışılması da önemlidir .

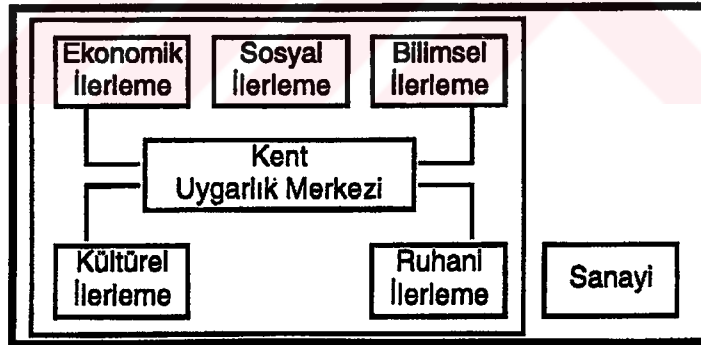
Günümüzde , Hindistan yerel hükümet birimlerinin zorunlu seçimini de içeren politik merkezi olmamaya karşı (73. ve 74. anayasal değişim) ve merkezi olmayan planlama ünitelerinin oluşturulması yönünde bölgesel yapıda önemli reformlar gerçekleştirmektedir.

5.3. Sanayi ve Küreselleşme

İlk olarak Habitat Agenda'da kent alışılğıelenden farklı bir tanımla karşımıza çıktı; "ekonomik, sosyal, kültürel, ruhani ve bilimsel ilerlemeyi sağlayan uygarlık merkezi". Söz konusu alanlarda ilerleme sağlamayan yerleşmelerin hangi statüde anılacağı öncelikli tartışma konusudur. Ancak tanımın arka planda kalan bir özelliğı yeni dünya düzeninde kentin, daha önceki tanımlarında yer alan tarım dışı ekonomi, sanayi gibi üretim ilişkileri kalıbından sıyrılıp, uygarlık merkezi sıfatına layık görölmesidir. Özellikle sanayi olgusunun kent tanımı dışarısına taşınması anlamlıdır. Kentteki sosyal, kültürel, sanatsal, bilimsel ve daha yoğun olarak dini faaliyetler etkinliklerini arttırmışlar ve kent tanımında ekonomik faaliyetlerle beraber anılma gereklerini hissettirmişlerdir. Bu özellik, kentteki üretime dönük ekonomik faaliyetlerin etkinliğini azaltma amaçlı bir strateji olarak da değeriendirilebilir. Strateji, tüketim kentini kurmaya yöneliktir. Şu nokta gözden kaçırılmamalıdır; geleceğın salt tüketim kentleri olacaktır (Yalçıntan, 1997).

Aşağıdaki Çizelge 5.3 değışen kent tanımı sunulmaya çalışılmıştır.

Çizelge 5.3. Şematik Kent Tanımı, (Yalçıntan, 1997)



Habitat Agenda için hazırlanan Türkiye Ulusal Raporu'nda kent tanımı geliştirilmemiş, ancak kent tanımına bağı olan kentleşme olgusu, salt nüfus birikim süreci olarak değil, sermayenin ve nüfusun karşılıklı etkileşim içerisindeki birikim süreci olarak tanımlanmıştır. Gelişmiş ülkelerde yıllardır kabul gören bu yaklaşım, geliştirilen yeni kent tanımıyla çakışmamakta, bu yüzden de olguyu karşılamaya yeterli olamayacak izlenimi vermektedir. Sermaye birikiminin kullanımı kentin gelişmişlik düzeyine bağı olduğundan, tanımın sanayiden tam olarak kopmadığı da düşünölebilir. Kentleşmenin de nüfus ve ekonomi dışında farklı kriterlerle, özellikle toplumsal uyumu sağlamaya yönelik sosyal, kültürel kriterlerle desteklenmesi, planlama kültürü ve sağlıklı kentleşme için bir ön koşul olmalıdır. Kentleşme bir birikim süreci olarak tanımlanacaksa; nüfus ve sermayenin yanı sıra uygarlığın da birikmesinden

bahsetmek şarttır. Ancak yeni geliştirilen kent tanımı, salt birikim süreci ifadesini de yetersiz kılmaktadır. Buna göre birikimin yanı sıra, birikenin ilerlemesine de tanımda yer vermek doğru olacaktır. Kentleşmenin bu şekilde geliştirilen tanımı şöyle yapılabilir; "nüfus, sermaye ve uygarlığın birikimi ve gelişimi süreci." Çizelge 5.4. 'de kentleşme tanımının dönüşümü izlenebilir (Yalçınan, 1997).

Çizelge 5.4. Kentleşme Tanımının Dönüşümü, (Yalçınan, 1997)



Küreselleşme ile birlikte son yıllarda sıkça gündeme gelen "yarışan kentler modeli"nin içerdiği yarışma kriterleri incelendiğinde görülen, dünya kentleri olarak adlandırılan yarışmacıların, daha önce aktarılan yeni kent tanımının öngördüğü gibi, hizmet dışında üretime girmeyecekleri, tüketime dayalı bir kent modeli oluşturmaya itilecekleridir. Zamanın hızlı kentleşen ve örnek kent olarak gösterilen sanayi kentleri, bugünkü hantal görünümleriyle yarışma içerisinde kendilerine yer bulamayacaklardır.

Sanayi devriminden sonra geliştirilen kapitalist senaryonun üçüncü adımı küreselleşme ile atılmaktadır. Senaryonun ilk adımı; ulaşım ve iletişimin bugünkü hızına ulaşamadığı dönemde, yaşamsal gereksinimlerin karşılandığı sanayi üretiminin kent içerisinde yerini alması, kentli katmanlardan birisinin de emek gücü olarak belirlenmesi süreciyle atılır. Zaman içerisinde pazara ve işgücüne yakınlığından dolayı daha karlı olduğundan kentteki sanayi faaliyetleri artar. Kalkınmanın temel taşı olan sanayi, yerleştiği kentlerdeki refah düzeyini de artırır. Artan refah düzeyi, emek gücünü oluşturan toplumsal katmanın da sosyo-ekonomik anlamda ilerlemesine ve vasıfsız işlerde işgücü açığı oluşmasına sebep olur. İşinde kalan kitleler de güçlü birlikler yoluyla örgütlenmeye, dolayısıyla politik yapılanma üzerinde giderek daha etkili olmaya başlar.

Bu noktada senaryonun ikinci adımı devreye girer. Sanayi, kentlerdeki yerini korur, kent çevrelerine de yayılmaya başlar, ancak artan refah düzeyinin oluşturduğu sosyo-ekonomik yapının istemiyle üretimci sınıf yerini az gelişmiş ülkelerden göçen kitlelere bırakır. Ağır ve vasıfsız işler yeni gelen kitleler tarafından yapılmaya başlanır. Zaman içerisinde yeni sorunlar oluşmaya başlar. Toplumsal uyumsuzluk bunlardan birisidir. Yeni gelen kitleler, kentin yaşam biçimine ve kültürüne yeterince uyum sağlayamazlar, kentte parçalanmalar, grup-

laşmalar oluşmaya başlar. Diğer yandan kent içerisinde yer alan sanayi kenti hantallaştırmaktadır, çevre kirliliği önemli bir sorun haline gelmiştir. Örgütlü ve ya cemaat gruplu kitleler her dönemde olduğu gibi kapitalist düzen için potansiyel tehlike olma özelliklerini korurlar.

Üçüncü ve son adım bu sorunların yaşandığı yeni dönemde atılıyor. Gelişen ulaşım ve iletişim teknolojileri yoluyla zaman ve mekan sorun olmaktan çıkıyor. Küreselleşme söylemi içinde kentlere zarar verdiği, yaşama koşullarını ve kalitesini düşürdüğü kabul edilen ağır ve çevre kirletici özelliklere sahip sanayi üretimlerinin desantralizasyonu, yer değiştirmesi gündeme geliyor. Kentler ve çevrelerinde artık yalnızca yüksek teknolojiyle çalışan ve çevre kirliliğine sebep olmayan üretim faaliyetleri yer alacak, bir de farklı bir yere aktarılması mümkün olmayan maden çıkarımı. Ağır sanayi yatırımları artık işgücünün çok daha ucuz olduğu az gelişmiş ülkelere yapılacak hantal sanayi ve oluşturduğu potansiyel sorunlar (çevre kirliliği, örgütlü kitleler, toplumsal uyumsuzluk gibi) yarışma hakkına ve şansına sahip dünya kentlerinden uzak tutulacak (Yalçınan, 1997) (Çizelge 5.5.).

Çizelge 5.5. Olguya Bağlı Geliştirilen Senaryo, (Yalçınan, 1997)

OLGUYA BAĞLI GELİŞTİRİLEN SENARYO		
1.ADİM	Sanayi Yer Seçimi Sanayi Emek Gücü	: KENT : KENTLİ
2.ADİM	Sanayi Yer Seçimi Sanayi Emek Gücü	: KENT VE ÇEVRESİ : GÖÇMEN
3.ADİM	Sanayi Yer Seçimi Sanayi Emek Gücü	: 3. DÜNYA KENTLERİ : 3. DÜNYA İNSANLARI

Gelirini ve boş zamanını arttırarak tüketim toplumu haline gelmekten hoşnut kalan batı, küresel yatırımlar yoluyla üretim işlerini az gelişmişlere bırakacak, üretimden kaynaklanan sorunları dışsallaştıracak ve salt tüketim kentlerini kuracaktır. Kendi içindeki sınıfsal ayrılıkları eritirken, dünya üzerindeki dengesiz katmanların ayrımını şiddetlendirecektir.

Bu gelişmeler karşısında planlama, yarışan dünya kentlerinde tüketim planlaması, az gelişmiş ülkelerdeyse üretim planlamasına yönelmek durumunda kalacaktır.

Sanayinin kentlerle ilişkisi, bu ipuçlarına bağlı olarak yeniden değerlendirilmelidir. Artık sanayinin değişen dünya ekonomik yapısı içerisinde kalkınmanın öncelikli şartı olup olmadığı da sorgulanması gereken çok önemli bir konudur.

Kısaca kentlerin rolü için sorulması gereken soru şudur; "üretimi yönlendirip yönetmek mi; üretmek mi?"

5.3.1 Kentsel Büyüme ve Arazi Kullanış İlişkileri

Küreselleşme, Globalleşme, siyasal söylemde Yeni Dünya Düzeni olarak anılan kavramların, ekonomik, toplumsal ve siyasal bir içeriği vardır. Bu içerikleri kavrayabilmek için Yirminci yüzyılın son çeyreğinde oluşan, gelişen ve günümüzde de süren değişimlerin başlıcalarına kısaca değinmekte yarar vardır (Aslan, 1997).

a) Siyasal Rejimlerde Değişme

1980 'li yılların başında 'Doğu Bloğu' olarak anılan Komünist rejimlerin dağılması ve merkeziyetçi sosyalist ekonomiden liberal ekonomiye geçiş; kapitalizmin zaferi olarak yorumlanmış, böylelikle dünyada artık kapitalist ekonominin seçenezsiz, tüm dünyayı kapsayan bir ekonomik düzen olarak yerleşeceği, hatta tarihin artık son aşamasına geldiği ileri sürülmüştür .

Sözünü ettiğimiz siyasal rejimlerin dağılması, sadece kapitalist ekonomiye geçiş anlamına gelmiyor, aynı zamanda tek partili siyasal yönetim biçiminden çok partili parlamenter bir rejime de geçişi ifade ediyordu. Bunun anlamı siyasal ve ekonomik alanda doğu ile batının aynı platformda bağımsız devletler olarak yarışabileceği ya da bütünleşebileceği idi.

b) İletişim Teknolojisinde Gelişmeler.

Elektronik devrimi olarak da anılan ve uydu sistemlerine dayanan yeni iletişim ağlarının, tüm dünyayı saran ölçek büyümesi; bilginin ve her türlü ticari, sanayi, finansman ve hizmet hareketlerinin çok kısa zamanda ve aynı anda bu ağa giren her mekansal alanda öğrenilebilme ve iletişim kurma avantajını. Bilgisayar aracılığıyla gerçekleştirmiştir Internet bu alanda sisteme girmek koşuluyla dünyayı küçültmüştü; bu sisteme verilen bilgiler coğrafi uzaklık söz konusu olmadan tüm mekanlarda yararlanılması olası girdiler haline gelmiştir. Sorulması veya sorgulanması gerekli husus bilginin en çok nerede üretildiği ve ne kadarının bilgi ağı sistemine aktarıldığıdır? Çünkü daha önce olduğu gibi bilgiyi üreten merkez aynı zamanda onu denetleyen merkez konumunda olacaktır (Aslan, 1997).

c) Kapitalin Hareketliliği

Yukarıda değindiğimiz, biri siyasal öteki teknolojik olan değişim ve gelişmeler; doğası gereği bölünebilir olan kapitalin hareket alanını genişletmiştir. Çünkü artık dünyanın büyük bir kısmı aynı ekonomik sistemi benimsemiştir ve buna paralel olarak iletişim sistemi kapitalin mekansal hareketlerine geniş olanaklar sunmaktadır. Özellikle finans kapital bu iki avantajdan dolayı hareket yeteneğini arttırmış ve karlılığını büyütüştür. Yatırıma (üretim) yönelik kapital hareketleri ise ortaklıklar veya bağımsız şirketler kurmak veya şirket birleşmeleri yoluyla mekansal etki çevrelerini büyütmüşler, böylelikle bir yatırım türü için birden fazla yarışabilir mekansal olanak elde edilmiştir (Aslan, 1997).

ç) Ulaşımda Gelişmeler.

Kara, Hava, Demiryolları ve su yollarında önemli gelişmeler oluşmaktadır. Özellikle ulusal sınırları aşan ve ülkeleri biri birine bağlayan kara ve su yollarının sağladığı ulaşılabilirlik, sanayi ve hizmetlerin yer seçiminde ön plana çıkmakta; bu ulaşım koridorlarındaki arazi kullanım planlaması ve yönetimi önem kazanmaktadır. Geçtikleri ülkeleri ve hatta kıtaları biri birine bağlayan bu ulaşım türleri ortak projelerle oluşturulmakta ve mal akışlarında da taleplerin karşılanmasına büyük olanaklar sağlamaktadır (Aslan, 1997).

d) İşgücü Hareketliliği

İşgücünün henüz ulusal ve bölgesel ölçeklerin dışına çıkabilecek hareketliliği kavuştuğu söylenemez. Amacın işgücünün de kapital gibi uluslararası hareketliliğe kavuşturulmak olduğu bilinmektedir. Ülkelerin ve bölgelerin farklı nüfus büyümesine sahne olduğu ve dolayısıyla istihdam sorunu ile işgücü niteliklerindeki farklılaşmaların bu amacı engellediği ileri sürülmektedir. Gelişmiş ülkelerin de bir çoğu henüz ulusal istihdam sorunlarını çözebilmiş değildir (Aslan, 1997).

Yukarıda değindiğimiz beş değişim ve gelişmeye üretilen mal stoklarının büyümesinden kaynaklanan, firmaların ölçek ve kimlik değiştirme gereksinimlerini de eklersek: ulusal sınırların ve bu ulusal sınırlar içinde devlet eliyle güdülen korumacı ya da engelleyici ekonomi politikalarının uluslararası hareketliliğe engel olduğu anlaşılabılır. Bu engellerin ortadan kaldırılması için yapılması gereken iş, devletin ekonomideki rolünü olabildiğince küçültmek ve ulusal sınırları süreç içinde engelleyici bir faktör olmaktan çıkarmaktır. Devlet, sermayenin önündeki engelleri kaldıracak, uluslararası iletişim ve altyapı sistemine katılmak için gerekli altyapıyı hazırlayacak ve rekabetçi ortamı sağlayacaktır. Bunları yapabilme anlamında ise devlet güçlü kılınacaktır

Yeni dünya düzeni olarak da anılan bu yeni kapitalist sistemin getirecekleri ve götürecekleri. uygulamada ortaya çıkan ve çıkması beklenen ekonomik, toplumsal ve siyasal sorunlar. günümüzde çokça tartışılmakta ve zengin bir literatüre konu olmaktadır. Küreselleşme veya küresellik kavramlarını tartışmaktan çok onu doğuran gelişmeleri açıklamak, yeni mekan organizasyonu-üretim biçimi ilişkisine geçmeden önce. küreselliğin oluşmuş bir ekonomik-sosyal-siyasal yapıyı ifade etmediğini; ancak bu yapının oluşmasını etkileyici bir güçler ilişkisini (yukarıda değindiğimiz) ve düzenini ifade ettiğini; sınırlarını ise bu güç ilişkilerinin yayılma kapasitesinin belirleyeceği bir düzlem olduğunu görmekteyiz. Bu düzlem üzerinde oluşacak homojen ve farklılaşmış yapıları ise kurulan ilişkilerin düzeyi, üretim biçimleri ve buna bağlı mekansal organizasyonlar ile insan ilişkileri belirleyecektir

5.3.2 Küreselleşme – Üretim – Arazi Kullanış İlişkileri

Yeni üretim biçimine geçmeden önce İkinci Dünya Savaşının bitiminden 1973 yılına kadar devam eden egemen üretim biçiminin temel özelliklerini ve mekanı biçimlendirmedeki etkinliğini kısaca tanımak yararlı olacaktır. Bu üretim biçimi 'Fordist Üretim ' olarak anılmaktadır (Aslan, 1997).

a) Fordist Üretim Biçimi.

Fordist Üretim Biçimi, standartlaştırılmış ürünlerin ölçek ekonomisi ilkelerine dayalı olarak üretilmesidir. Firma, yer seçimini ve üretim kapasitesini belirlerken, klasik yer seçimi kuramlarında belirttiğimiz faktörlerle birlikte ölçek ekonomisi kural ve koşullarına geniş ölçüde dikkat etmektedir.

Bu üretim biçiminde, talepteki artış ve azalışa ve/veya pazar genişlemesi veya daralmasına, kısa dönemde cevap vermek; başka bir deyişle üretimle talep değişimleri arasında uyum sağlamak oldukça zordur. Bu nedenle stoklama ve stok düzeyi ile bu düzeyin denetimi önem kazanmaktadır. Özellikle ekonomik kriz dönemlerinde stokların eritilememesi, kapasiteyi düşürme ve dolayısıyla işten çıkarma zorunlulukları, üretim düşüşü nedeniyle girdi piyasalarının olumsuz etkilenmesi, ekonomik dengelerin daha da bozulmasına ve kriz süreçlerinin uzamasına neden olmaktadır. Sözünü ettiğimiz sakıncalar, yeni bir üretim biçiminin araştırılması yolunu açmıştır.

Fordist sistemin işgücü niteliği ve pazarı üzerindeki etkileri ise uzmanlaşma ve işin niteliğine göre ücret politikası yönünde olmuş, dikey iş örgütlenmesi (Hiyerarşi) ve sınırlı sorumluluk esas alınmıştır. Uluslararası işgücü pazarından çok sanayinin yığılma gösterdiği, bölgesel homojen işgücü piyasaları söz konusu olmuştur. Bu üretim biçiminde üretim dallarına göre sendikalaşma güç kazanmıştır. Firmalarda merkeziyetçi yönetim biçimi uygulanmaktadır.

Girdilerin sağlanması, üretimin planlanması ve pazarlanması tek merkezden yapılmaktadır. Her firmanın kendi araştırma birimi vardır Devlette sosyal devlet anlayışı egemendir ve Ulusal devlet gerektiğinde korumacı önlemler alabilir, piyasayı düzenleyici girişimlerde bulunabilir, araştırma kurumları kurabilir, uluslararası ve ulusal ölçekte üretim hedefleri belirleyebilir ve bu amaçla ekonomi politikaları oluşturabilir.

Fordist üretim biçiminin egemen olduğu dönemin temel ideolojisi modernleşme ve tüketim toplumdur. Bu üretim biçiminin mekan organizasyonuna yansması, mekansal uzmanlaşmadır. Ölçek ekonomisi gereği, daha önceki bölümlerde değindiğimiz gibi aynı işi yapan firmaların ve girdi çıktı ilişkisi olan üretim birimlerinin mekanda birlikteliği söz konusudur ve maliyetin minimize edilmesi için bu gereklidir. Bu nedenle mukayeseli üstünlüğe dayalı bölgeler ve sanayi bölgeleri birer çekim alanıdır. Bunun bir sonucu olarak bölgelerarası ve kentler arası dengesizlik, metropoliten alanlarda aşırı yığılma ve büyüme olmaktadır. Yerleşme düzeni işlevsel bir kademeleşme göstermektedir

Sanayiinin belirli odaklarda yığılması ve hızlı büyüyen firmaların ölçek ekonomilerini sağlamaya çalışması, üretimin de belirli alanlarda toplanmasına neden olmuş, bu alanlarda sunulan ortak kamusal hizmetler, gelişmenin de alt yapısını oluşturmuştur. Bu şekildeki gelişme olgusu yığılmanın meydana geldiği merkezi alanlarla çevre arasındaki farkların artması sonucunu getirmiştir. Daha sonraki aşamalarda, üretimde fonksiyonel uzmanlaşmanın artışı nedeniyle bazı üretim birimleri merkezi alanlar dışına aktarılabilmiştir. Böylece bir anlamda sanayiinin çevreye aktarılmasıyla yeni bir mekansal işbölümü ortaya çıkmıştır.

b) Fordist Üretim Biçiminin Yetersizliği

Yukarıda da açıkladığımız gibi; Fordist Üretim biçimi belirli kalıpları olan, talepteki nicelik ve nitelik değişmelerine, özellikle pazar daralmalarına karşı kısa dönemde uyum

sağlayamayan, 'işgücü piyasası ve işgücü ilişkilerinin değişmezliği ile standart üretime dayanan bir sistemdir. Devlette bu koşulların sürmesi için gerekli ekonomik, toplumsal ve sosyal güvenlik kurumlarını oluşturmuştur (Aslan, 1997).

Talepte niteliksel ve nicel değişimler meydana gelince devlet de zaman zaman finansal açıdan dar boğazlara girince, işgücü piyasasına çevre ülkelerden katılımlar artıp da rekabetçi bir ortam olunca fordizm krize giriyor. Bunlara ek olarak iç piyasaların doyması ve pazarı genişletme olanaklarının giderek azalması nedeniyle verimlilik ve karlılığın düşmesi;az gelişmiş ülkelerin ithal ikamesine dayalı sanayileşme politikaları ile bazı üretim dallarında rekabete başlamaları (ucuz emek, sosyal girdilerin maliyetinin düşüklüğü avantajıyla) sonuçta pazarların daralmasına, stokların eritilememesine, kapasitelerin küçültülmesine karşı hassas

olan fordist üretim biçimini ciddi bir şekilde sarsmıştır Bütün bu nedenlerden dolayı 1973 ten sonra sisteme karşı yeni üretim biçimleri arayışı başlamıştır.

c)Post Fordizm

Post Fordist Üretim Biçimi, Fordizmin katı ilişkilerine bir reaksiyon olarak ortaya çıktığından temel özelliği esneklik olarak nitelenebilir. Esneklik, üretim süreçlerinde, işgücünün üretime katılımında, işgücü piyasasında ve üretimin pazarlanmasında kendini göstermektedir. Yeni üretim sürecinin üç özelliği vurgulanmaktadır (Aslan, 1997).

i) Üretimdeki esneklikler

ii)Ürün çeşitlenmesi ve kalite farklılaştırması

iii)Üretim sürecinin düşey ayrışması.

Üretim esnek bir süreçle sağlanmaktadır Pazar talebine göre talebin anında karşılanma ilkesi (just in time) esastır. Üretim teknolojisi ve sabit tesislerin değişen talebe uyum sağlayabilmesi için sonuç üretim ile parçaların tam zamanında zincirleme bağlantısının kurulması gereklidir. Bu nedenle küçük ve orta sanayi ile üretim ilişkisine girmek ve fason üretimi kullanma yoluna gidilmektedir. Bu tür ilişkiler dizisinde stokları minimize etmek, ana işletmede çok sayıda işgücü istihdam etmek ve büyük çapta bürokratik kadrolar oluşturmak gerekli değildir. Kalite kontrolü sonuç ürün üzerinde yapılmak yerine üretim süreci içinde yapıldığından zaman kaybı önlenmekte, yukarıda açıkladığımız nedenlerle işgücü, stoklama, kalite kontrol maliyetleri ve riski düşürülmektedir.

Ürünün standartlaştırılmasından çok çeşitlendirilmesi söz konusudur. Böylelikle toplumun her kesimindeki talebin karşılanması olası olabilmektedir. Zaten ilke olarak üretim; talep ve talep türleri tarafından harekete geçirilmekte, yönlendirilmekte ve zamanında karşılanma temel ilke olarak kabul edilmektedir. Üretim süreci düşey olarak ayrışmaktadır. Değişen koşullara göre taşeronluğun ve fason üretimin hakim olduğu bu üretim biçimi söz konusu dikey ayrışmaya olanak vermektedir. Uzmanlıktan çok üretim üretim sürecindeki işlevine göre işlevsel meslekler istenmektedir. İşgücünde bağımsız sorumluluklar yerine karşılıklı sorumluluk gerektiğinden, iş başında eğitimle bu işbirliği sağlanmakta, ücretler işgücü piyasasındaki rekabet ve işin çeşitlenmesine bağlı olarak oluşmaktadır. Sendikaların işlevleri azalmakta, yazılı sözleşmenin yerini sözlü bağlantılar almaktadır. Çünkü esnek üretimde üretim hacmi istihdamı tayin etmektedir. Fordist sistemdeki işkolu esasına dayalı sendikalaşma ve ücret saptama organizasyonu böylelikle esnek işgücü ve ücret ile yatay sendikalaşmaya dönüşmekte, işgücü kitlesi yerine işgücü grupları ya da havuzları oluşmaktadır.

Post Fordizm, devletin fonksiyonu ve kurumlaşma açısından da yeni yapılanmalar getirmektedir. Esnek üretim biçimi devletin artık piyasaya müdahalesini gerekli kılmamaktadır; çünkü talep ve pazar değişmelerinden kaynaklanan kriz bu sistemle çözülmektedir ve krizi aşmak piyasaya müdahale gerekli değildir.

Üstelik küreselleşme çatısı altında kapital ve işgücünün hareketliliği ulusal pazarların aşılmasıyla sağlanacaktır. Bu nedenle devlet küçülmeli, rekabeti sağlamak için özelleştirmeye öncelik verilmeli, sosyal yardım kuruluşları ve sendikalarda devlet desteği ve gözetimi kaldırılmalıdır. Devletin görevi ulusal ve uluslararası network u sağlamak ve gerekli altyapıyı hazırlayarak kapitalin önünü açmaktır. Araştırma ve geliştirme kuruluşları ortak olarak çalışmalı, devlet bu alanda gerekli ortamı hazırlamalı ve üretilen bilginin aktarımı ve kullanımı ortak olmalıdır.

Yeni üretim biçiminin mekandaki biçimlenmesi ise esnek üretime uygun olacaktır. Ana firmanın desantralizasyonu ulusal coğrafyada değil uluslararası coğrafyada olacaktır. Girdiler hem ulusal hem de uluslararası üretimden sağlanacaktır. Ana firmaların büyümesi uluslararası kapital ve firmaların bütünleşmesiyle sağlanacaktır. Buna karşılık ana firmaların uluslararası kuruluşları ihtiyaç duydukları girdileri bulundukları yerin ve bu yerin dışındaki taşeron firmalarından sağlayacaklarından bu firmaların mekansal aglomerasyonu söz konusudur. O halde ana firmaların yığılmasından çok küçük, orta ve taşeron firmaların mekansal yığılışından söz edilebilir. Çünkü ana firmaların girdi ilişkileri artık bu tür işletmelerle olacaktır. Bunlar esnek üretimin yapıldığı alanlarda bütünleşecek ve esnek üretim bölgelerini oluşturacaklardır.

Mekanın biçimlenmesini etkileyen ve birer çekim merkezi oluşmasını sağlayan etkenlerden biri de yüksek teknoloji merkezlerinin kurulması veya var olan merkezlerin bu niteliğe kavuşturulmasıdır. Tekno-park veya tekno-kent de denilen bu tür yerlerde önemli olan husus yeni teknolojilerin ve bilgilerin üretilebilme potansiyelinin varlığı. dünya bilgi iletişim ağına bağlı olması, bilgi üretimi için gerekli donanım ve elemana sahip olması, bilgi pazarlama ve uygulama kanallarıyla ilişki içinde olması ve özelliklerine uygun mekansal düzenlemelerin yapılmış olmasıdır.

Esnek üretimin yapıldığı mekanlarla bu tür özel alanların mekansal bütünleşmişliğinden söz edilebileceği gibi birinin öteki için bir çekim nedeni olabileceği de ileri sürülebilir. O halde firmalar için seçilecek kuruluş yerinde, eskiden olduğu gibi sadece üretim faktörlerinin elde edilebilirliği değil, yukarıda değindiğimiz avantajların var olup olmadığı da ön plana çıkmaktadır. Başka bir deyişle, kuruluş yeri aranırken mekan parçaları sahip oldukları ve

olmadıkları ile üretim sisteminin gerektirdikleri açısından değerlendirilecek, bu açıdan yarışan mekanlar söz konusu olacaktır Bu mekan parçaları, bir ekonomik birlik veya bütünleşmeyi ifade eden bölgelerden çok hem küresel hem de yerel anlamda kentlerdir.

d) Mekanı Algılamada Değişme

Fordist Üretim Biçiminin geçerli olduğu modern yaklaşımda mekan pasif bir nesnedir, kendi doğal biçimi dışındaki oluşumlar onu etkileyecek ekonomik, toplumsal teknolojik etmenlere bağlıdır Şüphesiz etkilenmeler zaman içinde değişerek, değiştirerek mekanı etkileyecek ve biçimlendirecektir. Bu bakımdan "zaman" tüm etken değişimleri içinde bulunduran en güçlü etkindir. Mekansal oluşum ve süreçler ile değişimleri de böyle bir yaklaşımla açıklanmaktaydı (Aslan, 1997).

Yeni anlayış mekanı pasif değil aktif faktörler içine almakta zamanda ve mekanda birlikte oluşum-karşılıklı etkileşim- görüşünü ortaya atmaktadır Birlikte oluşumun temelinde, mekanın kendisinde var olan (oluşmuş) veya göreceli olarak yoksunluk gösteren (eksik oluşmuş) potansiyellerle üretim sistemlerinin gelişme ve değişmesine yaptıkları ya da yapamadıkları katkıya göre çekecekleri güçlerle yeniden biçimlenmesi yatmaktadır.

Yukarıda değindiğimiz "yarışan mekanlar" kavramı bu açıdan değerlendirilmelidir.

e) Mekansal Yığılma ve İşlevsel Uzmanlaşma

Klasik yerleşme kuramında ve fordist üretim biçimi döneminde mekansal yığılma. üretim faktörlerindeki mukayeseli üstünlük ve ölçek ekonomisi ile açıklanmaktadır Yerleşmelerin işlevsel uzmanlaşması ise özellikle yerleşmeler arası işlev farklılaşmasına dayalı kademeleşme ile tanımlanmaktadır Kentsel alanların uzmanlaşması kent içinde gördükleri işlevlere göre adlandırılmakta ve genellikle bilinen konut, çalışma, dinlenme fonksiyonlarıyla anılmaktadır (Aslan, 1997).

Esnek üretimin ortaya çıkışıyla, ölçek ekonomilerinin önemini kaybetmesi, üretim faktörlerinin hareketliliğinin artması, girdilerin yerel ve uluslararası üretim kaynaklarından karşılanabilme olanağı mekanda da esnekliği ve dağınık yerleşme olanaklarını arttırmış ve yığılmayı gereksiz hale getirmiş görünmektedir Ancak bu kere esnekliğin büyük ve küçük işletmeler ile fason üretim birimleri arasındaki ilişki bağımlılığının sıklığı ve derecesi, üretim sürecindeki düşey ayrışmanın mekansal içe dönüşlüğü ve mekansal birlikteliği gerekli kılması yüksek teknoloji ve iletişim merkezlerine yakınlığın sunduğu avantajlar, yeni gerekçelerle mekansal yığılma eğilimlerini yeniden. bu kere başka nedenlerle gündeme getirmektedir.

Eskiden kademeli yerleşme işlevsel yerleşme sistemi egemendi Esnek üretim biçimi şebeke/ağ (network) ı ön plana çıkarıyor. Bu sistemde üretim esnekliğine paralel mekansal esnekliklerin içinde yer alacak üretim odaklarının çekeceği üretim ve ısı hizmetlerinin bütünüleşeceği, odaklar arası temas sıklığının yaratacağı etkinliklerin geçerli olacağı bir yerleşme sisteminden söz edilebilir. Bu yapı aynı zamanda uluslararası boyutlardan kaynaklanan bir örgütlenmenin de yansımasını kendi içinde taşıyacaktır.

Üretim sistemi küresel ağ ilişkilerine ulaşırken, üretimin gerçekleşmesinde yerel özellikler etken hale gelmektedir. Yerel özelliklerin (esnek üretime elverişli) geliştirilmesi merkezi yönetimden çok yerel yönetimlerin güçlü olmasını gerektirmektedir Bu nedenle yerel yönetimlerin yapısı, kaynakları, bu kaynakları kullanma ve yönetmedeki yetkileri ile becerileri çok önem taşımaktadır.

Kentsel mekandaki uzmanlaşmanın daha çok büyük kentlerde ve metropoliten alanlarda olabileceği ileri sürülmektedir.

Metropoliten alanlar sahip oldukları göreceli ve mutlak üstünlük gösteren mekanları nedeniyle küresel sistemle en kolay ilişki kurabilecek ve ona entegre olabilecek yerleşmelerdir.

Yeni üretim biçimine de aynı nedenlerle kolay uyum sağlayabilecek ve dönüşüm gösterebilecek performansı olan bu alanların eskiden olduğu gibi merkez-çevre ilişkileri yerine uzmanlaşmış mekanlar mozaiği haline gelmesi beklenmektedir. Metropoliten alanlar, üst düzey koordinasyon, icat, ileri teknoloji, bilgi üretimi telekomünikasyon merkezleri olacaktır. Esnek üretim biçimi formel-informel ayrımını netleştirecek ve mekansal ayrışma buna göre olacaktır. İleri teknoloji kullanımı ve esnek üretim biçimi işgücüne bağımlılığı azaltacak sürekli ve part time çalışmada artış görülecek, küçük ve bağımsız işletme sayısında artış olacaktır. İstihdam artışı daha çok yeni hizmet dallarında (iş ve üretim hizmetleri) yoğunlaşacaktır. Başka bir deyişle üçüncü sektör istihdamda ön plana çıkacaktır.

Çok merkezli bir yerleşme yapısının gelişmesi.ana üretim ve üretim hizmetler firmalarının merkezlerde, küçük, orta ve fason üretim yapan firmaların ise dış halkalarda yer alması beklenen gelişmeler arasındadır. Birden fazla merkez etrafında ve küçük işletmelerin en fazla istihdam taşıyacağı varsayımıyla bunların çevrelerinin erişebilirlik sınırları içinde konut alanları için tercih edilecek mekanlar olması beklenmektedir. Yükselen gelirler kişisel hizmetlerin nitelik ve niceliklerini belirleyecek, boş zaman artışları, rekreasyon, spor, eğlence kültür alanlarına gerek sinimi arttıracaktır. Yukarıda belirlediğimiz özelliklerin ve eğilimlerin kent ve metropoliten alan planlamasında önemi girdiler durumuna gelmesi beklenmektedir. Planlamada çok kesin yargı ve ilkeler koymak, henüz bir geçiş dönemi yaşandığından olası

değilse dengeleşmiş ülkelerde yukarıdaki faktörlerin oluşumlarının dikkate alındığını, esnek üretim ve küreselleşme için gerekli altyapıların hazırlanmasına paralel planlama eylem ve stratejilerine geçildiğini, belirtmeliyiz. Örneğin Avrupa'nın bir çok yerinde tekno-parklar veya tekno-kentler kurulduğunu; bazı kentlerin dünya network sistemine girmek için altyapılar oluşturduğunu; uluslararası ulaşım koridorlarında arazi kullanım planlaması ve koridor yönetimi çalışmaları yaptıklarını bilmekteyiz.

5.3.3 Sanayi ve Arazi Kullanış İlişkileri

Kentler, içinde bulunduğumuz yüzyılın sonunda, insan yerleşmeleri evriminde yaşadıkları en büyük yapısal değişim süreci içinde bulunmaktadırlar. "Bilişim Devrimi", veya "Teknoloji Devrimi" olarak adlandırılan bu dönem genel anlamda bilgi iletişimine dayanmakta ve bitmiş mal üretimine yönelik olmaktan çok sürece yönelik olmaktadır. İmalat sanayiinin yer seçiminde özellikle yeni bilişim sanayileri için Weber'in çizdiği şemadan çok farklı bir şema gelişmektedir. İmalat sanayi yere bağımlı olmaktan uzaklaşmaktadır. Yere bağımlı olmama kavramı ile esas olarak sanayiinin yer seçimi davranışındaki esnekliği anlaşılmalıdır.

Ulaşım girdileri faktörünün önemini azaltması, sanayiinin yere bağımlılığının azalması ve bilgi üretiminin önem kazanması ile imalat sanayi tüm bileşenleriyle umduğu kalitedeki yaşamı sağlayacak yeri seçme eğilimi göstermektedir. Donatıların zenginliği, vergi durumu, merkezi ve yerel yönetimin istikrarı, uygulanan teşvikler, politik iklim ortamı, sanayiinin yer seçiminde günümüzde önem kazanan faktörlerdir. Sanayiinin yer seçiminde yığılma ekonomileri etkin bir rol oynar. Isard yalnız sanayi açısından değil, metropoliten kent ve alanların gelişiminde yığılma güçleri ve onların doğurduğu etkenler bilinmeden, yorumlarından değerlendirmeler ve sonuçlara ulaşmanın doğru olmayacağını savunmaktadır.

Her ne kadar sanayi faaliyetlerinin; çekim ve üretim merkezleri yani kuruluş yeri oluşturma etkileri söz konusu ise de gerek üretim faktörlerinin temini, gerekse üretim için yeterli talebin varlığı koşulu; sanayi ile şehirselleşme arasındaki yoğun bağıntı ve birlikteliği yansıtmaktadır. (Göker,1995)

Metropoliten alanda kentsel eylemler -konut dışında- rutin ve rutin olmayan olmak üzere kabaca iki başlık altında toplanabilir. İmalat sanayiinin de rutin ve rutin olmayan kesimleri vardır. İmalat sanayiinin rutin kesimi otomasyondaki artışa bünyesinde yer veren ve bundan ötürü emek gücünü niteliksizleştiren bir yapı içinde metropoliten alanda düşük maliyeti sağlayacak alanlarda yerleşmek eğilimi göstermektedir. Bu sanayi içindeki beyaz yakalı işlerin rutin özellik gösterenleri elektronik sistemlerce yapılar hale gelmiş, mavi yakalı işler ise büyük oranda otomatikleştirilmiştir. Rutin olmayan sanayiler metropoliten alanda gelişmiş

kentsel donatılara erişebilirliğin kolay olduğu alanları tercih etmektedirler. Araştırma geliştirme olanakları, üniversiteler ve araştırma kurumlarına kolay erişebilme, uluslararası hava alanını da içeren ulaşım olanakları, gelişmiş iletişim olanakları ve donatılar bu grup sanayi için temel yer seçimi nedenleri olmaktadır. Metropoliten alanda yer seçen imalat sanayi iki temel grup halinde değerlendirilebilir: Metropoliten kent içi ve dışında yer seçme eğiliminde bulunan sanayiler, kent içinde yer seçme eğiliminde olan sanayiler üç grup halinde incelenebilir; (Ocakçı, 1997)

- Emek - yoğun üretimin belirleyici olduğu sanayilerden; yatayda büyük alan gereksinimi olmayan, düşeyde veya parçalanmış mekanda, üretimini sürdürebilen sanayiler (dokuma sanayiinin bir bölümü)

az sayıda işgücünün veya sadece işyeri sahibinin emek yoğun üretim yaptığı sanayiler (değerli madenleri işleme, kuyumculuk, müzik aletleri yapımı, oyuncak yapımı, vb.)

- Pazar yerine yakın olmanın belirleyici olduğu sanayilerden sadece yerel pazara üretim yapanlar (ekmek, pasta, mobilya, fabrikaları vb.)

- Merkezi İş Alanının (MİA) sunduğu olanakların belirleyici olduğu sanayiler: MIA'nın esas olarak sunduğu "kolay erişebilirlik", "yüz-yüze iletişim", "yığılma ve dışsal ekonomiler"e gereksinim duyan sanayi türleri bu grubun içindedir (basım yayın sanayi, vb.)

Kent içinde yer alan sanayiler, küçük ölçekli, çevre kirliliği ve trafik sıkışıklığına yol açmayan özellikler taşırlar.

Metropoliten alanda kent dışı yer seçen imalat sanayi dört alt başlık halinde gruplanabilir.

- **Su Kenarında Yer Seçen Sanayiler:** Özel kaynaklara gereksinim duyan bu grup su kenarını suyu kullanmak veya su geçişini sağlamak üzere seçerler. Su geçişini kullanmak isteyenler taşıma giderlerindeki büyük maliyetler nedeniyle su kenarından başka yerde yerleşmek eğiliminde değildirler (petrol rafinerileri, demir çelik sanayileri, deniz araçları yapım sanayi). Suyu kullanmak isteyenler ise su ürünleri ile ilgili işlem yapan sanayi türleridir.

- **Ana Ulaşım Aksları Boyunca Yerleşen Sanayiler:** Büyük hacimli bitmiş ürünlere sahip olan, taşıma giderlerinde büyük maliyetler olan, su kenarında yerleşme gereksiniminde olmayan sanayilerdir. Kentler arası hatta uluslararası ana ulaşım aksları boyunca yerleşme eğilimindedirler. Taşıt araçları sanayi, montaj sanayileri bu gruptadır.

- **Uydu Kent, Saçaklanma Alanı Sanayileri:** Ucuz maliyetli işgücü, ucuz arazi, büyük arazi, vergi-sigorta kolaylıkları, gibi nedenlerle düşük maliyeti sağlayacak alanlarda yer seçmek

eğiliminde olan sanayi gruplarıdır. Uydu kentler ve ötesinde, saçaklanma alanlarında metropoliten alan sınırına yakın alanlarda yer seçerler ve büyük çoğunlukla rutin sanayi özellikleri gösterirler.

• **Teknoparklarda veya Metropoliten Alanlarda Rasgele Yer Seçerek Yığılma Ekonomileri Oluşturan Sanayiler:** Çoğunlukla yüksek teknoloji kullanan, üretim işlemlerinde yenilikler, buluşlar ve gelişmelerin önemli olduğu sanayi türleridir. Merkez İş Alanının sunduğu olanaklardan yararlanmak isterler, ancak kent içinde yer almaları büyüklük, gelişme olanakları vb. nedenlerle mümkün değildir. Metropoliten alanda iletişim olanaklarının olduğu bir alanda yerleşerek yığılma ve dışsal ekonomiler oluştururlar. Araştırma geliştirme birimleriyle, üniversitelerle kolay ve yakın iletişim kurmak eğilimindedirler. Bu tür sanayiler son dönemlerde teknoparklar içinde yer almayı tercih etmektedirler (Ör: Elektronik Sanayi).

Teknoparklar planlı gelişmelerdir. Kamu sektörü veya özel girişimcilerin tek başlarına veya birlikte geliştirdikleri, merkezi ve yerel yönetimlerin, üniversite ve araştırma merkezlerinin destekleri alınarak planlanmış yerleşmelerdir. Çoğunlukla büyük metropoliten alanlarda yer almaktadırlar. Teknolojik olarak yenilikçi, sanayi bağlantılı üretim yapan bir modeldir. Dünyada en iyi bilinen örnek ABD'de San Francisco kenti güneyinde yer alan 17000 kişinin çalıştığı Sillicon Valley'dir. Dünyanın çeşitli eski sanayi alanlarının bir bölümü de yeniden yapılanarak teknoparklara dönüşmektedir. Teknoparkların bir diğer türü yüksek teknoloji sanayileri çekmek üzere oluşturulmuş organize, avantajlı alanlardır. Teknoparklar "bilim kenti (science city)" ve "teknopolis (teknokent)" olarak bölgesel veya ülkesel ölçekte gelişimi yönlendirmek üzere bir araç olarak da görülmektedir. Bilim kenti formundaki teknopark esas olarak bilimsel araştırma merkezleridir. Amaç bilimsel mükemmelliğe ulaşmaktır. Si birya'daki Akademgorodok ve Japonya'daki Tsukuba buna örnektir. Teknokent formu v programı ise henüz sadece Japonya'da yer almaktadır.

5.4. Sanayi ve Bilgi Sektörü

Metropoliten kent alanı'nın tanımlayıcısı imalat sanayi değil bilişim faaliyetleri. Günümüzde bilişim sistemlerindeki gelişmeler metropoliten alan arazi kullanımında ön değişimleri ortaya çıkarmaktadır (Erkan,1998).

Bilişim teknolojilerinin neler üretmekte ve ne gibi dönüşümlere yol açtıklarını anlayabilmek için sosyo-ekonomik güç ve organizasyonlardaki ana değişiklikleri tartışmak gerektirir. Bunlar üç başlık altında irdelenebilir;

Bilişim ekonomisinin oluşması. Bilişim ekonomisi hammadde ve emeğin mal oluş koşullarından daha çok teknoloji ve bilgiye bağlı olarak gelişen yeni üretici güçlerce yapılmaktadır. Emek gücü bilişim çalışanlarıdır. Veri, bilgi ve iletişimin üretilmesi süreci önemlidir. Hedef bilginin elde edilmesi, kodlanması ve en önemlisi kontrol edilmesidir.

Bilişim ekonomisinin uluslararasılaşması: Ekonomik sistemler kapital, pazar, yönetim, üretim, emek, tüketim vb. bakımlardan ulusal sınırları geçerek bir bütün halinde çalışmaya başlamışlardır. Ulusal ekonomilerin kendi başlarına ayakta durmaları mümkün gözükmemektedir (Erkan,1998).

Üretim ve yönetim organizasyonlarında yeni formların ortaya çıkması: Kamu ve özel sektörde yapı ve biçim açısından organizasyonel dönüşümler yaşanmaktadır. Yeni sanayi organizasyonlarında da düşey bürokratik yapıların yerini tele iletişime dayalı esnek ve katılımcı yatay sistemler almaktadır. Kamu ve özel yapılanmalarda bürokrasi değil iletişim ağı belirleyici form olmaktadır.

Yeni teknolojilerle kentsel eylem alanları yer seçiminde sınırlayıcı faktörler daha esnek hale gelmekte ve yeni yer seçim yönlendiricileri ortaya çıkmaktadır. Metropoliten alanda yığılma ve günlük iş/gidiş gelişlerin azalacağı, arazi değerlerinin sadece MIA' da değil belki daha fazla olarak doğal veriler ve coğrafi konuma bağlı olarak en yüksek noktalara çıkacağı, tele iletişim olanaklarının gelişmesi nedeniyle özellikle rutin faaliyetlerin konut alanlarına yayılacağı, çalışma saatlerinin azalacağı, kişisel geliştirici faaliyetlerin artacağı beklenmelidir. Bu dönüşümler çerçevesinde günümüzde metropoliten alanlarda bilgi ve bilişim temelli üretime yönelik imalat sanayiinin dağılımını ve yer seçimini aşağıdaki yönlendiriciler daha çok belirlemektedir.

- Donatılar (kentsel donatılara kolay erişebilme olanakları),
- Ulaşım açısından otoyollara, hava alanlarına erişebilme ve iletişim olanakları,
- Yığılma ekonomileri,
- Sosyo-politik faktörler.

Sanayi toplumundan bilgi toplumuna dönüşümün çok daha hızlı gerçekleşmesinin temel nedeni, yeni teknolojik gelişme hızı ile insanların bu teknolojilere uyum esnekliğinin yüksekliğinden kaynaklanmaktadır.

5.4.1 Bilgi Toplumunda Küresel Gelişme Stratejileri

İlk bölümde belirtildiği gibi, sanayi toplumunda büyüme ve kalkınma ulusal ekonomilerde sermaye birikimine dayalı olarak açıklanmaya çalışıldı. Bilgi toplumuna geçişle birlikte,

bilgi teknolojisinin yarattığı olanaklar içinde küreselleşme süreci başladı. Bilgi toplumu ve küreselleşme olgusu, ekonomik gelişme sürecinin açıklamasına rekabetçi gelişmeyi dahil etmeyi zorunlu kıldı. Kısacası, bilgi toplumu ile doğan küreselleşme sürecinde, ekonomik gelişmenin belirleyenleri ve gelişme stratejilerine yeni yaklaşımlar getirmek gerekti. Bu yönde yapılan çalışmaların en başında Porter'in "Ulusların Rekabet Üstünlükleri" (1990)'ne ilişkin eseri ve orada içerilen analizler gelmektedir. Porter, ulusların rekabet güç ve yeteneğini belirlerken dört grup temel değişkenden yola çıkmaktadır. (Erkan, 1998)

Bunlar:

- Faktör koşulları,
- Talep koşulları,

Bağlı ve destek endüstrileri ile Firma yapısı, stratejisi ve rekabettir.

Bir ülkenin sahip olduğu insan kaynakları, doğal ve fiziki kaynaklar olarak firmanın üretim faktörleri şeklinde ihtiyaç duyduğu donanımlar ülkenin faktör koşullarını belirlemektedir. Talep koşulları ise, ülke içi talebin miktarı, yoğunluğu ve niteliği ilgili ülkenin talep koşullarını ortaya koymaktadır.

Bağlı ve destek endüstriler ise, uluslararası piyasalara yönelmiş firmanın arkasında yer alan sanayi yapısını yansıtmaktadır. Firmaya nitelikli ara malı ve girdi sağlayan destek ve bağlı endüstriler, rekabetçi firmanın arkasında yer alan potansiyelleri oluşturmaktadır.

Diğer yandan firmanın belirlediği amaçları, firmanın üretim, satış, pazarlama ve yönetime ilişkin uyguladığı stratejileri ile firmalar arasında rekabetçi bir piyasa yapısının varlığı, bir firmanın uluslararası alandaki başarısının önkoşulları olmaktadır.

Kısacası bir ülkenin gelişmesinde, şu faktörler önemli olmaktadır:

Faktör koşullarının nicel ve nitel açıdan gelişmesi;

Talebin daha nitelikli duruma gelerek firmayı yenilikçiliğe yönlendirmesi,

Bağlı ve destek endüstrilerin rekabetçi bir yapı içinde daha nitelikli ve ucuz ara girdi sağlaması;

Firma yapısının dinamik ve yenilikçi stratejilere yönelmesi ve nihayet ekonomide rekabetçi bir ortam ve sürecin varlığı ve niteliği gibi unsurların ortaya çıkması.

Bu unsurların hep birlikte karşılıklı ve birlikte etkileşiminden oluşan nedenler uluslararası rekabetçi firmaların ve ulusal gelişmenin belirleyenleri olmaktadır.

Diğer yandan beklenmedik durumlarda ortaya çıkan fırsatlar ile devletin bilinçli politikalar oluşturması ile Porter'in modeli tamamlanmaktadır. Örneğin, Doğu Bloku'nun çökmesi ile Türkiye için ortaya çıkan yeni fırsatlar bu türdendir.

Bu modelin daha çok gelişmiş (sanayileşmiş) ülkelerin gelişmesini tasvir ettiği gerekçesi ile Cho (1992), gelişmekte olan ülkeler için yeni bir model önerirken, toplumdaki çeşitli sosyal grupları ek olarak analize dahil etmektedir. Bu amaçla; işçiler; politikacı ve teknokratlar; girişimciler ve profesyonel yöneticiler analize dahil edilerek, rekabetçi ekonomik gelişmede bunların rolleri vurgulanmaktadır (Erkan, Canan 1993).

Porter, uluslararası alanda ülkelerin değil, yenilikçi firmaların rekabet ettiği, ülkelerin avantajlarının firmaların yakaladığı avantajlardan kaynaklandığını belirterek, dünyada rekabet üstünlüğü olan ülkeleri ve bunların rekabetçi firmalarını analiz konusu yapmaktadır. Ayrıca, ulusal ekonomik gelişmede, dört gelişme aşaması ve stratejisinin gündeme geldiğini ileri sürmüştür. Bunlar:

- Faktör güdümlü
- Yatırım güdümlü,
- Yenilik güdümlü ve
- Refah güdümlü

gelişme aşamalarıdır.

Birçok ülkenin gelişmesi, faktör donanımlarının belirlediği bir gelişme aşamasıdır. Arap ülkelerinin zenginliği ile, Kanada, Norveç ve Avustralya'nın gelişmeleri faktör donanımından kaynaklanan gelişme süreçleridir. Buna karşılık faktörlerden çok sermaye yatırımlarının gelişmeyi belirlediği, sanayileşmenin egemen olduğu gelişme aşaması ise yatırım güdümlü dönemdir (Erkan,1998).

Yatırım güdümlü dönemi ise, yeniliklerin egemen olduğu bir yenilik güdümlü aşama izleyebilir. Ancak birçok ülke, faktör ve yatırım güdümlü aşamanın ilerisine geçemez. Son aşama olarak refah güdümlü aşama gelirse de, bu aşamalar arasında bir kesin sıralama yoktur. Faktöre dayalı gelişme aşamasından, yenilik veya doğrudan refah güdümlü aşamaya geçiş de olasıdır.

Ekonomik gelişme ve zenginleşme ilk üç aşamada ortaya çıkmaktadır; çünkü bu aşamalarda verimlilik sürekli artmaktadır. Bazı ülkeler sınırlı bir faktör (petrol) avantajı ile zenginleşebilirler; ancak, gelişmeyi sağlayamazlar (Kuveyt ve S. Arabistan).

Kanada ve Norveç, faktör güdümlü aşamadan refah güdümlü aşamaya girme riski taşımaktadır. İngiltere ise yatırım güdümlü aşamadan refahlı güdümlü aşamaya girmiştir. Japonya yenilik güdümlü aşamada olup, Almanya ve ABD yenilik güdümlü aşama ile refah güdümlü aşama arasında bir belirsizlik bölgesinde bulunmaktadır. Kore ise yatırım güdümlü aşamayı tamamlamış, yenilik güdümlü aşamaya geçmek üzeredir. İtalya ise, Rönesans'ta olduğu gibi, son yıllarda faktör güdümlü aşamadan yenilik güdümlü aşamaya bir sıçrama gerçekleştirmiştir (Erkan,1998).

Bu gelişme stratejilerinden, bilgi toplumunun bilişim devrimiyle çakışan gelişme stratejisi yenilikçi gelişme stratejisidir. Bunu yakalamış olan Japonya, Almanya ve ABD ile son yıllarda İtalya ve yine bu sürece girmek üzere olan Kore gibi ülkeler küresel rekabetin başını çeken ve bilgi toplumuna hızla giren ülkeler olarak dikkati çekmektedir.

Sonuç olarak, bilgi toplumunun gelişme stratejisi, yenilikçi gelişme stratejisi olarak gündeme gelmektedir. Yenilikçi strateji, küreselleşme sürecine katılabilesinin de bir önkoşulu olmaktadır.

Diğer yandan bazı yazarların 1980'ler başında iddia ettiği gibi, kalkınma ekonomisinin öldüğü veya çöktüğünden söz edilemez. Bu görüşler, uzun dönemli kalkınma sorunlarından çok, istikrar sorunlarının ön plana çıktığı bir ortamda gündeme gelmiştir. Ayrıca, kalkınma sorununun çok boyutlu ve karmaşık içeriği nedeniyle kısmi açıklamaların yetersizliği anlaşılmıştır. Bunun yerine kalkınmanın, sosyal, politik, kültürel, örgütsel, teknolojik ve girişimcilik boyutları ile sistem sorunları giderek ön plana çıkmıştır. Bütün bunlar ekonomik kalkınma ve gelişme sorununa interdisipliner açıdan yaklaşılması gerektiğini ortaya koymuştur. Bu nedenledir ki, elimizdeki çalışmada ekonomik gelişme (kalkınma) entegre bir yaklaşım olarak ele alınmıştır. Bugünün dünyasında kalkınma ekonomisi alanında 50'den fazla bilimsel dergide 30'dan fazla uzmanlık dalında kalkınma ile ilgili bilimsel makaleler yayınlanmaktadır. Böylece kalkınma ekonomisinin içeriği yalnızca ekonomik açıklamalar olmaktan kurtulmuş; çok disiplinli bir alan olmuştur. Bu olgu kalkınma ekonomisinin ölmesine değil, başkalaşmasına ve biçim değiştirmesine yol açmıştır (Theofanides, 1988). Üstelik bu biçim değişimi ve başkalaşım, bilgi toplumu ile bir içerik ve yöntem değişimine dönüşmüştür. Bu durumda bilgi toplumunun yenilikçi stratejisi oluşturulurken, en başta bilişim teknolojilerinin belirlediği değişimi ve başkalaşımı dikkate almak zorundayız.

5.4.2 Sanayi Toplumunun Yapısal Değişimi Ve "Bilgi Toplumuna" Geçiş

Bu süreçte, İnsanlık 20.yy'ın son çeyreğinde yeni bir atak yaptı. Bu atakla "Sanayi Toplumundan" "Bilgi Toplumuna" dönüşüm süreci yaşandı. Tarım toplumunda, uzun yıllar

içinde gelenekleşmiş değerler sistemin belirlediği durağan bir dünya görüşü egemendi. Sanayi Toplumu, Rönesans, reform ve aydınlanma çağının birikimleri içinde bir paradigma değişimi yaşayarak, geleneksel düşünceden mekanik düşünceye geçiş yaptı. (Cengiz,1995)

Sanayi toplumu; tarıma dayalı geleneksel toplumu geride bırakarak, teknolojisi, ekonomisi, sosyal ve kültürel sistemleri tamamen eskisinden farklı yeni bir toplum yaratmıştı.

Bu yeni toplum yapısı, durağan değildi. İçerdiği teknoloji ve ortaya çıkan yenilenmelerle birlikte kendi içinde sürekli gelişip, değişiyordu.

Bu süreçte sanayinin çeşitli dalları önem kazanıyordu. Başlangıçta, temel mallar üreten sektörler olan gıda ve tekstil gelişirken, daha sonra demir çelik, kimya, otomobil ve uçak sanayi gibi ara ve yatırım malları sanayileri geliyordu.

Ancak sanayi toplumunun son döneminde sanayinin payı % 50'ler dolayından % 40'ların altına düşerken, hizmetler sektörünün payı % 60'ların üzerine çıkıyordu. Bunun sonucu sanayi toplumunun son aşaması olarak hizmet toplumuna ulaşmıştı (Erkan, 1994).

Sanayi Devrimi ve sanayi toplumunun insanlığa getirdiği köklü değişim ve dönüşümlere benzer bir süreç de, günümüzde yaşanmaktadır. 20.yüzyılın son çeyreği, bu dönüşümün başladığı dönem olmuştur. Ancak yeni teknolojilerin, sanayi devrimine göre, çok hızlı üretiminin yapılması ve yaşam biçimimizi etkilemesi, bilgi toplumuna dönüşümün çok daha kısa sürede gerçekleşmesi yönünde bir sonuç doğurmaktadır (Erkan, 1994).

Sanayi toplumu ile insanlığın yaşadığı yenilenme değişim ve dönüşüm süreci, günümüzde bilgi toplumuna dönüşümle yaşanmaktadır. Bilgi teknolojisinde ortaya çıkan dev gelişmelerin, insanlığı sanayi toplumundan çok daha köklü değişim ve dönüşümlere uğratması beklenmektedir.

Bilgi Devrimi, insanlığın önüne yeni bir çağ açmaktadır. Bilgi teknolojisi insanlığa yeni fırsatlar yaratırken toplum yapıları yeniden şekillenmekte ve yeni bir ekonomik gelişme süreci başlamaktadır (Erkan, 1994).

Türkiye, Cumhuriyetten beri yürüttüğü kalkınma ve sanayileşme uğraşı içinde önemli bir rol almıştır. Bununla birlikte henüz tanı bir endüstri toplumu değildir. Ancak yarı endüstrileşmiş bir ülkedir.

Türkiye kalkınma ve sanayileşme için çabalarını yoğunlaştırırken, bu arada daha önce sanayileşmiş olan ülkeler boş durmadı. Gelişmiş ülkelerdeki ekonomik gelişme giderek

hızlandı ve sanayi sonrası yeni toplum yapısının oluşumunu sağladı. Bu yeni oluşum, bilgi toplumu aşamasıdır.

Bu nedenle, Türkiye'nin bugünkü toplumsal gelişim ve değişim süreci, yalnızca sanayi toplumu değil, sanayi ve bilgi toplumlarının kurum ve yapılarını birlikte oluşturmaya yönelmek durumundadır (Erkan, 1994).

5.4.3 Sanayileşmiş Ülkelerde “Sanayi Sonrası” “Bilgi Toplumu” nun Doğuşu

M.U.Porat, 1978'de ABD'nin bir "bilgi toplumu" olduğunu belirterek şunları yazıyordu : "1967'de ABD sosyal hasılasının %25'i bilgi iletişim mal ve hizmetlerinin üretim, işleme ve dağıtımından kaynaklanıyordu. 1970'te çalışanların yaklaşık yarısı "bilgi işçisi" olarak adlandırılabilirdi. Bunlar işgücü gelirin %53'ünün üzerinde bir pay almaktadırlar" (Porat, 1978, Erkan, 194).

Bilgi sektörünün ürünü olan mallar arasında bilgisayar, iletişim ve elektronik araçlar, büro ve işyeri araçları, ölçü ve kontrol araçları, basın ve basılmış yayınlar ile hizmet cephesinde elektronik haberleşme, reklam, eğitim, iletişim geliştirme araştırmaları ve hizmetleri, kütüphanecilik, kısmen finansman ve sigortacılık, danışmanlık ve araştırma firmaları yer alıyordu.

Böylece bilgi sektöründe yer alan işletmeler ile bunlara destek veren işletmeler birlikte düşünüldüğünde 1977 yılında ABD milli gelirin yaklaşık yarısı bu sektörden kaynaklanıyordu.

Bu nedenle Fritz Machlup'un "bilgi ekonomisi" Brzezinski'nin "teknotronik çağ"; Rolf Dapzrendroff'un "post kapitalizm", Amitai Etzioni'nin "post-modern"; Daniel Bell'in "Post- endüstriyel" ve Peter F. Durcker'in "Post Business Society" dediği bir toplum yapısı doğmaktaydı.

Bu yeni toplum yapısını Porat, "bilgi toplumu" (information society) (Porat, 1978, Erkan 1994) olarak adlandırıyordu.

Japonya'lı Masuda'da (1990) kitabının ilk baskısında (1980) Bilgi Toplumu (Information Society) kavramını tercih ediyordu.

1990'lara gelindiğinde ise Naisbitt ve Aburdene (1990) yaşanan çağı, insanlık tarihinde akıllara durgunluk veren bir teknolojik yenilenme, benzeri görülmemiş ekonomik olanaklar ve şaşırtıcı siyasi gelişmeler ile kültürel yeniden doğuşlardan dolayı 2000'li yılları "büyük yönelimler" (Megatrends) çağı olarak ilan ediyordu.

Bu yeni yönelimlerin temelinde "bilgi işlem" veya kısaca "bilişim teknolojisi" yatıyordu (Erkan, 1994).

Bu teknolojiye dayalı olarak şekillenmeye başlayan bilgi toplumunun itici gücü, bilgi ve bilgiyi işleyen bilgisayarlar oluyordu. Bilgisayarlarla birlikte; istenen bilgileri, istenildiği kadar depolayabilen, bunları işleyen, buradan yeni bilgiler üreten "bilişim teknolojileri" insanlığın hizmetine sunuluyordu (Sanaslan, 1992, Erkan, 1994).

Bilişim teknolojilerinin bu desteğini alan insanoğlu, yenilikçi ve yaratıcılığı ile bir yandan sorunlarına yeni çözümler üretebiliyor ve bir yandan da toplumu yeniden şekillendiriyordu. İnsan beyninin yerine geçmeye aday olan akıllı bilgisayar üretme çabalarından, mikrobiyolojide insan geninin yapısına kadar uzanan yeniliklerle uzayda, büyük patlama sonucu oluşan güneş sistemi dışındaki evren arayışlarına kadar giden bilimsel gelişmeler hızla sürmektedir (Cengiz,1995,Cengiz,1984)

Teknolojik yeniliklere dayalı olarak üretilen yeni maddeler, örneğin yeni plastik türleri, seramik ve metal karışımları, özellikle elektronik, iletişim, uzay araçları, otomobil ve tıp alanında yoğun olarak kullanılmaktadır.

Bütün bu gelişmeler, bir "bilgi patlaması" yaratarak, bilgi toplumuna gidişi inanılmaz ölçüde hızlandırmış bulunuyor.

Sanayi toplumuna geçişin "motoru" olma işlevini buharlı makineler üstlenmiş ise,bilgi toplumuna geçişi de bilişim teknolojisinin temelindeki bilgisayarlar gerçekleştirmiştir (Erkan, 1994).

Günümüzde karmaşık ve yoğun veri yığınları ile çalışan bankalar ve şirketler, haberleşme, muhasebe, stok kontrol, baskı işleri, üretim otomasyonu, büro otomasyonu gibi alanlarda bilgisayardan yararlanmaktadırlar. Mühendislik hizmetleri ve dizaynları artık bilgisayarla gerçekleşmektedir (Erkan, 1994).

Mikro elektronikteki gelişme ile birlikte, iletişim (telekomünikasyon) teknolojisi de yenilenmiştir. Mikro elektronik teknolojisindeki gelişme,yeni ürün ve teknolojiler yaratırken, iletişim donanımdaki gelişmeler, sanayi üretiminin altyapısını oluşturarak getirdiği hızlı değişimle, ekonomide girdi temini ve verimliliği hızla artırmaktadır.

Bilgisayar ve iletişim teknolojisindeki hızlı gelişme, üretim için her türlü bilgi akışını hızlandırıp kolaylaştırdığı gibi, zaman ve mekan (ulaşım) kullanımında sağladığı avantajlarla, üretimde etkinlik ve verimliliği artırmışlardır. Böylece, bilgi toplumunun teknolojik altyapı donanımının önemli bir kesimi, iletişim donanımından oluşmaktadır.

İletişim alanındaki teknolojik gelişmeler, dijital teknoloji ile, fiber optik ve lazer teknolojisi sayesinde iletişimde ortaya çıkan yenilenmelerin ve büro donanımının da yenilenme yaratan "akıllı" terminal, telefon, faks ve diğer haberleşme donanımındaki gelişmelerle birlikte yaratılmıştır.

Transistörün, renkli TV'nin, teybin, videonun ve bilgisayarların iletişim alanında kullanılması, uyduların iletişim için kullanılması ile bilgi iletişim çağı, sanayi toplumunun son 3040 yılında başladı. Bu alanlarda yeni ve hızlı gelişmeler, 1980-1990'larda bugünkü ilk dönem "bilgi toplumunu" yarattı.

Renkli TV'den kablolu TV'ye, videotext'e TV katılımlı konferanslar ve uydu yayıncılığına geçildi. İletişim teknolojisindeki gelişmelerin, ulaştırma, meteoroloji, jeoloji ve tıp başta olmak üzere birçok alandaki yenilik ve gelişmelere önemli katkıları oldu. Ekonomide; üretimden, savunma sanayine kadar yoğun kullanım alanı buldu (Erkan, 1994).

5.4.4 Bilgi Toplumunun Temel Özellikleri

Bilişim teknolojisine dayalı olarak şekillenmekte olan bilgi toplumunun temel özelliklerinden birisi sanayi toplumunda ön planda olan "maddi" ürünler yerine, bilgi toplumunda, bilişim teknolojisi sayesinde bilgi üretimi önem kazanacaktır.

Bilgi toplumunun sürükleyici gücü bilişim teknolojisinin ürünü olan bilgidir.

Bilgi toplumunda, bilişimsel ve sistematize bilgi ve teknolojinin kitlesel üretimi gerçekleştirilecektir.

Sanayi toplumunun pozitif bilimde "olmuş" olayların açıklaması yapılırken; bilgi toplumunun bilişim teknolojisi ile geleceğin öngörüsü içinde, bilişimsel ve sistematik bilgi üretilmektedir. Özetle, bilgi, toplumunun bilişimsel bilgisi, bilgi teknolojileri içinde geleceğe yönelik işlenmiş bilgidir.

Bilgi toplumunda bilginin temel özellikleri sürekli üretilebilmesi ve artış göstermesi, iletişim ağları içinde taşınabilir, bölünebilir ve paylaşılabılır olması ile emek, sermaye ve toprağı ikame edebilmesi şeklinde özetlenebilir (Erkan, 1994).

Bilgi toplumunun ilk döneminde, nitelikli işgücü ön plana çıkmakla birlikte, insan emeğinin bilişim teknolojisi ile artan ölçüde ikamesi ve tamamlayıcılık alanlarının daralması sonucunda, üretilmiş (programlanmış) bilimsel bilginin ağırlığı daha da artacaktır.

Sanayi toplumu ile, doğal girdilerden (topraktan), sanayiye kayan girdi ağırlığı; bilgi toplumunun ilk döneminde nitelikli insana, ileri dönemde ise bilişimsel bilgiye kayma durumundadır (Erkan, 1994).

Sanayi toplumunda üretim, gelişen ülkenin sanayi bölgelerinde derinlik ve yoğunluk kazanırken; girdi temini ve üretilmiş malların satışı için yeni pazarlar olarak, daha çok başlangıç döneminde koloniler, ileri dönemde ise, uluslararası alanda serbest ticaret önem kazandı.

Bilgi toplumunda, bilgi ve iletişim teknolojisinin yarattığı ortam içinde ekonomik faaliyet küreselleşme {Globalleşme} eğilimine girdi.

İletişim sistemlerinin ülke sınırlarını küçültmesi, bölgesel gruplaşmalara dayalı bütünleşme eğilimlerini beraberinde getirdi.

Küreselleşme sürecinde, girdilerin temini ve çıktıların pazarlanması için gündeme gelen piyasalar artık dünya çapında düşünülmektedir.

Sanayi toplumunda fabrika üretimi, öncelikle ulusal sınırlar içindeki pazarlara yönelik ve onlara hitap ederken; bilgi toplumunda dünya standartları belirleyici konuma yükseldi (Erkan, 1994).

Sanayi toplumunda, tarım, sanayi ve hizmetler; birincil, ikincil ve üçüncül sektörler olarak gündeme gelirken; Masuda'ya göre (Masuda, 1990, Erkan, 1994) bilgi bağlantılı sanayiler; sanayinin dikey yapılaşmasında dördüncü sektör olarak, yatay boyuta ise, eğitim, sağlık, konut ve benzer sanayilerde yerini almaktadır.

Sonuçta ekonomik yapı, sanayi toplumunun mübadele ekonomisinden; bilgi toplumunun sinerjik ekonomisine dönüşmektedir (Masuda, 1990, Erkan, 1994).

Masuda'ya göre, sanayi toplumu ile bilgi toplumunun yapısını oluşturan unsurları Ek-16' da ve sanayi toplumunun bilgi toplumuna dönüşümünü de Ek-17'de görmekteyiz (Erkan, 1994).

Sanayi toplumunda imalat sanayi ön plana çıkarken; tarım, sanayi ve hizmetler şeklinde üçlü endüstriyel yapı doğmuştur. Bilgi toplumunda bilgi endüstrileri doğmuş ve dördüncü sektör olarak devreye girmiştir {Ek-18} (Erkan, 1994).

5.4.5 Bilgi Toplumunda Mekansal Yapılaşma

Bilgi toplumunda, tarım, sanayi, hizmetler ve bilgi sektörlerinde gündeme gelen üretim, tüketim, bölüşüm, kaynak dağılımı ve bilgi aktarımı fonksiyonları, doğal, maddi, personel, kurumsal ve bilişim altyapıları içinde ve aynı zamanda belli bir mekan boyutunda gerçekleşir. Alt ve üst yapıların kümелendiği mekanlar, bilgi toplumunda da sosyoekonomik gelişmede etkili olacaklardır. Ancak bilgi toplumunun mekan içi yapılaşmasının, sanayi toplumundan farklılık göstermesi beklenmelidir.

Sanayi toplumunda iş yerlerinin fabrikalar şeklinde örgütlenmesi, sanayilerin kuruluş yeri ile nüfusun yerleşim yerini gündeme getirmiştir (Erkan, 1994).

Oysa bu kutuplaşma biçimindeki ayırım, bilgi toplumunda önemini yitirmektedir. Yerleşim ve kuruluş yeri yapılarında *ortaya* çıkacak bir değişme, ekonomik gelişme sürecini yakından ilgilendirmektedir.

Sanayi toplumunda, sanayilerin kuruluş yerlerinin yoğunlaştığı yerler, arkasından işgücü ve nüfusu da çekerek büyük sanayi şehirlerinin doğmasına yol açmıştır.

Oysa bilgi toplumunda üretimin, evlerde gerçekleştirilebilir olması ve çevreyi daha az kirletmesi bir yandan; iletişim teknolojisinin yarattığı fırsatlar bir yandan, ekonomik faaliyetin belli kuruluş yerlerinde, sanayi toplumundaki gibi toplulaşmasını mekanda sağlamaktan çok iletişim ağ sisteminde sağlamaya dayalı olacaktır (Erkan, 1994).

Ayrıca büyük şehirlerin olumsuz dışsal ekonomileriyle birlikte ortaya çıkması durumu dikkate alındığında, büyük kentlerin ekonomik avantajlarının kaybolması söz konusudur.

Ancak bu yapılaşmada her büyük şehrin öneminin azalacağını söyleyemeyiz. Özellikle ülkedeki yeniliklerin, yeni bilişim teknolojilerinin üretim yeri ve merkezi olan şehirler bilgi toplumunda durumunu koruduğu gibi daha da geliştirecektir. Başka bir deyimle bilgi toplumu, yeterli ve nitelikli bilişim ağı altyapısı ile araştırma kurumlarına sahip olan yenilikçi şehirleri ön plana çıkaracaktır. Kitle iletişim araçlarını ve bilgi merkezlerini kontrol eden merkezler ön planda olacaktır. Bir ülke içinde bu tür merkezlerin bir veya iki gibi az sayıda olması, diğer alt merkezlerin bunlara bağımlı duruma gelmesine yol açacaktır

Örneğin İstanbul'un iletişim sektörünü kontrol etmesi gibi. Buna karşın bilişim iletişim altyapısını yenileyememiş ve bilgi sektörünü geliştirememiş şehirler, sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçerken önemleri azalabilir.

Aksine bilgi sektörünün merkezi konumundaki ana metropoliten ile yoğun bilgi iletişim ağına sahip alt merkezlerin gelişme sürecinde daha dinamik olmaları söz konusudur.

Bilgi toplumu, şehir deseninin oluşumunda, sanayi toplumundan farklı bir yapılaşma gösterecektir. Sanayi toplumunun temel üretim mekanı olan fabrikaların, çevre kirliliğine yol açması nedeniyle şehir dışına çıkmaya zorlanması ve yakın çevresinde daha çok işçi konutlarının bulunması gibi bir yapılanma bilgi toplumu için geçerli değildir.

Aksine üniversite ve araştırma kurumları çevreye yönelik olumlu etkileri nedeniyle bilgi toplumunun "bacasız sanayileri" olarak daha kaliteli bir çevre oluşumuna katkıda bulunacaklardır. Ayrıca bilgi toplumunda sınıfsal farkın azalması ve refahın daha adil

dağılımı, sanayi toplumunun şehir deseninde ortaya çıkan "yoksul" ve "zengin" semtlerin oluşumunu önleyecek ve şehir içi deseninin daha dengeli ve homojen oluşmasına yol açacaktır. Ayrıca bu gelişmenin bir zaman boyutu içinde oluşacağı unutulmamalıdır. Bununla birlikte, bilgi toplumu büyük Şehir deseni, birbirine daha çok benzeyen çok sayıdaki şehir içi alt merkezlerden oluşacaktır.

Ancak şehir çekirdeği konumunu koruyacak; fakat çekirdekte yer alan işletme ve firmaların çeşit ve niteliği değişecektir. Şehir çekirdeği, bilgi üreten ve işletmeler için zorunlu bir kuruluş yeri olmamakla birlikte, belli merkezi hizmetler ile çeşitli örgütlenmelerin (dernekler, gönüllü kuruluşlar vb.) ve yoğun tüketici kitlesine yönelik mal ve hizmet üreten işletmelerin idari ve halkla ilişkiler birimlerinin yoğunlaştığı mekanlar olacaktır.

Hızlı ve güvenli oluşum ağındaki yenilikler, sağlıklı çevreye yönelik yerleşim yerlerinin şehirlerin dış çevrelerine doğru kaymasına yol açacaktır.

Bilgi toplumunda optimal kuruluş ve yerleşim yeri kavramları köklü değişime uğrayacaktır. Yeterli ve nitelikli bilişim ağına girebilme durumu ile tüketiciyle bağlantı kurulabilmesi, kuruluş yeri belirlemelerinde öncelikli kriterler olduğu gibi, büyük şehrin gürültülü ve kirliliği gibi olumsuz unsurları da önemli belirleyenler olarak ön plana çıkacaktır.

Mekansal yapılanmayı şehir ölçeğinden, bölge ölçeğine genişlettiğimizde bilişim ağı altyapısı önem kazanmaktadır. Yeterli ve nitelikli bilişim alt yapısı olmayan, bilişim sektörü gelişmemiş, araştırma kurumları yeterli olmayan şehirlerin kalkınma sürecine katılımı sınırlı kalacaktır.

Bu nedenle bilgi toplumunun zaman boyutu içinde bölgesel farklılıkların, sanayi toplumunda olduğu gibi önce artması ve daha ileri aşamada bu farklılaşmanın bütünleşmeye yönelmesi beklenmelidir. Ancak bu süreç, sanayi toplumuna göre bilgi toplumunda çok daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilir bir özellik gösterecektir .

Böylece sanayi toplumundaki merkez çevre modeli, bilgi toplumunun ilk gelişme aşamalarında, özellikle de sanayileşmemiş yörelerde kendisini çok daha açık biçimde ortaya koyacaktır. Başka bir deyimle, sanayileşme ve bilgi toplumu olmayı birlikte gerçekleştirmek zorunda olan azgelişmiş ülke ve yörelerin, bir süre kutuplaşmış ikili ekonomik yapı içinde yaşamaları kaçınılmazdır. Bu yapının kırılması ise,yeterli bilişim altyapısı ile yenilikçi gelişmelere yönelmeye bağlı kalacaktır.

Kendini yenileme potansiyeli olmayan ülke, bölge ve şehir merkezlerinin kalkınmada gecikmesi bilgi toplumunda da gündeme gelecektir. Daha doğrusu bu gibi mekanlar, bilgi toplumuna geçişte önemli bir gecikme yaşayacaklardır.

Bilgi toplumunda da yenilikçi bilgi sektörünün yoğunlaştığı merkezler, nüfus v.s. gibi diğer unsurlara çok bağlı ol.madan sürükleyici rol üstlenebileceklerdir.

Diğer yandan bilişim ve iletişim teknolojisindeki önemli gelişmeler, gelişme sürecinde yerel mekanın potansiyelleri ile sınırlı kalmak yerine, tüm dünyanın potansiyellerine ulaşabilme şansını getirecektir. Başka bir deyimle, bilişim teknolojisinin getirdiği küreselleşme süreci, gerek girdilerin temini, gerekse ürünlerin pazarlanması açısından, şehir, bölge ve ülke sınırlarını aşarak tüm dünyaya kolayca ulaşabilmeyi sağlamaktadır.

Bilişim teknolojisinin olanaklarını iyi kullanan ve kuruluş yerine "bağlı ve destek endüstriler" le bütünleşmiş nitelikli mal ve hizmet üreten,yenilikçi işletmelerin tüm dünyaya her açıdan açılabilmesi olanağı doğmuştur (Cengiz 1984).

Uluslararası rekabetin koşullarını yerine getirebilen işletmeler, bilişim teknolojisinin olanakları sayesinde süratle dünya pazarlarına girebilme şansına sahiptir. Ancak, bunu yaratıcı stratejilerin firmaca benimsenmesi; fırsatları değerlendirici ve yenilikçi girişimcilik ve yönetim anlayışının yerleşmiş olması gereklidir (Cengiz,1995)

Bilişim iletişim teknolojisinin olanaklarını iyi değerlendirerek dışa açılan bir işletmenin büyük şehirlerde kuruluş yeri olması gerekmez . Ancak küçük kentte de olsa, uluslararası boyutta rekabetçi bir yapıya sahip, bağlı ve destek endüstrileri ile birlikte nitelikli mal ve hizmet üreten işletmeler, kuruluş yeri olarak seçtiği şehirle birlikte dışa açılıp uluslararası rekabette başarılı olabilmektedir. Bu sonuç bilgi teknolojilerinin sağladığı esnek üretim sisteminden kaynaklanmaktadır. Bilişim alt yapısı, kuruluş yerleri tercihlerine de esneklik getirmektedir (Erkan, 1994).

6. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA DESANTRALİZASYON SÜRECİNİN KENT FİZİK MEKANA ETKİLERİ

İstanbul'da ki şehirleşme hareketleri her ne kadar, bir Fransız coğrafyacısının Lagos (Nijerya) şehrine yakıştırdığı "vahşi bir şehirleşme" değilse de, "çılgın bir şehirleşme" yaşadığı açıktır. 19. yüzyılda Avrupa ve ABD'de yaşanan sanayileşmeye bağlı şehirleşme olgusu İstanbul'da hâlâ hızını sürdürmektedir. Hizmetler ve finans sektörleri de gün geçtikçe şehirleşmeye geniş çapta katkıda bulunmaktadır. Bunlara bağlı olarak nüfus da hızla çoğalmaktadır. Bu tür bir şehirleşmede olağan olan, düşük gelirli nüfus grubunun oranı büyümüştür. Aslında olay, tüm sanayi ülkelerinde yaşanan, bilinen sanayileşme-şehirleşme ilişkisinin sonuçlarından biridir: Şehirlerin kimliği gibi ülkelerin de kimliği vardır; şehirler için de yer aldıkları ülkelerin toplumsal - ekonomik yapılanmalarının birer ürünü olduklarına göre, İstanbul'un da ülke ile birlikte düşünmek gerekir. İstanbul, Türkiye'de sanayileşmenin ve daha geniş anlamda ekonomik gelişmenin hızlandığı devrede Türkiye'de adeta tek büyük şehirdi. Uzun süre ülkenin ekonomik gelişmesi İstanbul'daki gelişme ile temsil ediliyordu. Dolayısıyla da kalkınmanın, özellikle de sanayileşmenin iyi ya da kötü sonuçları ilk olarak İstanbul'da gerçekleşmiştir. Batı ülkelerinde ise sanayi devrimi ülkelerin büyük şehirlerinin bir çoğunda eşzamanlı olarak gerçekleşmeye başlamıştır. (Tümertekin, 1997)

Hızlı şehirleşmenin doğurduğu sorunlara günümüzün gelişmiş ülkelerinde çeşitli önlemler alınmıştır. Bu önlemlerde sanayi faaliyetlerinin belirli bazı kolları (gıda, konfeksiyon vb.) dışında kalanlarının şehrin merkezi kısımlarından çevreye taşınması yanında, başta işçiler olmak üzere, çalışanların konut ihtiyacının karşılanması da esas olmuştur. Şehir merkezinin sanayiden temizlenmesi hareketi, örneğin Chicago'da, 19. yüzyılın sonları, 20. yüzyılın başlarında başlamıştır. İngiltere'de özellikle Londra'da benzer girişimler yapılmıştır. Londra'nın şehirleşme sorunlarına ilk önemli önlem olarak, şehrin 60 km. kuzeyinde dünyanın ilk bahçe şehri olarak tanımlanan Letchworth kurulmuşsa da (1903), asıl büyük önlemler olan yeşil kuşağın (Green Belt) ve çevredeki, Letchworth'den başka yeni şehirlerin (*Neu Towns*) oluşturulmaları daha sonra gerçekleştirilmiştir. Londra'nın planlanması 1943-1944 yıllarında Sir Patrick Abercrombe'nin ünlü planına dayandırılmıştır. Londra'nın trafik sorunlarının çözümüne yardımcı olan coğrafyacı O. Buchanan'ın ünlü trafik araştırması ise çok daha yakın bir devrede, 1963'de, yapılmıştır.

Ancak, dikkat çeken bir husus, şehirlerin bu tür sorunları yanında hızla çevrelerine yapılmakta olmalarının yarattığı sorunların II. Dünya Savaşı'ndan önce yoğun bir biçimde ele alınmasıdır.

Savaştan sonraki gelişmeler ise çok daha yoğunlaşmış ve hız kazanmıştır . Aslında, bu açıdan bakıldığında, gelişmiş ülkelerde sanayi faaliyetlerinin de etkili olduğu şehirleşmenin yarattığı sorunlara karşı önlemlerin alınmaya başlanması beklenilenden çok daha geç başlamıştır denilebilir. Örneğin, Paris'te 1955'ten itibaren şehir sınırları içinde sanayi kuruluşları ve büyük ofis binaları inşasını yasaklayan birçok yasa çıkarılmış, 1950-1960 arasında gerçekleştirilen merkez dışına taşınma hareketi sonucunda 590 kuruluş, 140.000 işçi ya da aileleriyle birlikte yarım milyon nüfus şehrin dışına çıkarılmışsa da, aynı devre içinde Paris'te nüfus yine de 150.000 artmıştı. Moskova'da şehirli nüfusun artışı kontrol etmek için daha 1935 yılında şehrin nüfusu 5 milyon olarak tespit edilmiş, bu nüfusa hizmet etmeyen kuruluşların şehir sınırı içinde yasaklanmasına rağmen önlem pek de başarılı olamamış, 1960'ta şehrin nüfusu 6 milyonu bulmuştu. ABD'de her ne kadar sanayiye yönelik temizleme hareketi (*clearing*), daha geniş anlamıyla sanayiın şehrin çevresinde tespit edilen alanlara dağıtılma girişimi 19. yüzyılın sonunda başlanmışsa da, şehrsel zonlama ancak 1916'dan sonra hızlanmıştır (Tümertekin,1997).

Ülkemizde sanayileşmenin, kent fizik mekanda olumsuzlukları üzerine alınan önlemler tahmin edilenden daha erken başlamıştır. Kuşkusuz daha öncelere giderek ünlü Fransız şehir plancısı Henri Prost'un Atatürk tarafından Türkiye'ye davet edilerek İstanbul için planlar yaptığını, hatta 1929'daki büyük yangından sonra İzmir'e de davet edilerek bir nâzım plan hazırladığını da hatırlayabiliriz (Angel 1996). Nitekim, İstanbul'da sanayileşmenin hızlandığı, dolayısıyla sorunların çoğaldığı 1950'lerden kısa bir süre sonra sanayi zonları belirlenmeye çalışılmış, daha sonraki yıllarda başta nâzım plan olmak üzere metropoliten alan da düzenlenmek istenmiştir. Ancak İstanbul'un kimliğini oluşturan bir başka özellik olan denetimsizlik, sorunların çoğalmasına ve kalıcı olmasına yol açmıştır; dolayısıyla da sorunların çözümü üzerinde erken teşhisin değil, tedavinin etkili olacağı ortaya çıkmaktadır. İstanbul metropoliteninin büyümesinde dikkat çeken, gelecekle ilgili bir husus da, İstanbul'un il sınırları dışındaki yakın çevreyle ilişkilerinin yoğunlaşmış olmasıdır. Örneğin, Gebze, Çorlu, Çerkezköy, Lüleburgaz ve benzeri yerlere İstanbul merkezli yatırımlar yapılmasının yanında, buralardaki iş yerlerine her gün gidip gelen nüfus da artmaktadır. Böylece özellikle İstanbul metropoliteninin kenarlarındaki yerleşmelerde sanayi yada başka şehrsel hizmetlerde çalışan nüfusun şehri ya da çalışma yerine yakın bir yerleşme yerini yatakhane (banliyö fonksiyonu) olarak kullanması gibi ters bir bağlantı da ortaya çıkmakta, İstanbul ili dışındaki çalışma yerlerine gidenler için, alışlagelmiş teorilerdekinden farklı olarak bu kez İstanbul şehri yatakhane-banliyö görevini üstlenmiş olmaktadır. Gerçekleşmesinde çevre hız yollarının (E5 ya da TEM gibi) ulaşım kolaylıklarının büyük rolü olan bu ilişki, İstanbul

metropolitenindeki şehirleşmenin biraz daha uzak çevre ilişkisine dikkat çekmektedir. Gerçi bir büyük metropolün, bir dünya şehrinin ilişkilerinin dünya çapında olacağı açıktır. Ancak, bu ilişkilerin mekânsal kullanışlara etkisinin hemen yakın mekânlarda belirginleşmesi İstanbul metropoliten alanı bu açıdan da ilginç kılmaktadır. Bu bağlamda, daha önce değinilen, Marmara Bölgesi - İstanbul Metropoliten Alanı ilişkisinin düşündürebileceği yeni bölge arayışında bu olgunun da göz önüne alınması gerekir. Daha açarsak, İstanbul Metropoliten Alan-Trakya ilişkisi, İstanbul'un Trakya'dan yararlanmasının gün geçtikçe yoğunlaşmasıyla sürmektedir; başta sanayi olmak üzere, İstanbul'dan doğan her tür şehrsel fonksiyon, konutlar (kıyılarda ve ormanlarda ikinci evler, işçi konutları, lüks siteler vb.) Trakya'nın içlerine doğru ilerlemektedir, İstanbul metropoliten alanının nispeten planlı olan kenarlarında bile denetlenemeyen, dolayısıyla da iç içe geçen (sanayi, eğlence, spor, lüks site, gecekondular, sosyal konutlar, eğitim tesisleri ve benzeri) mekân kullanışları bu kez tüm Trakya'da gerçekleşmektedir. Bu durum bize, 1965 - 1966 yıllarında Fransız coğrafya profesörü M, Phlipponneau'nun başkanlığında hazırlanan Trakya Kalkınma Planı'nı hatırlatmaktadır. (Programme de Development Economique et Sociale de la Thrace Orientale, Turquie). Raporda sanayinin iç pazara yakınlığı, dolayısıyla Trakya'dan çok İzmit doğrultusunda gelişeceği, İstanbul'un başlıca çekim merkezi olması nedeniyle de Trakya şehirlerinin büyüemeyeceği görüşüne yer verilmişti. Aynen, planında Ankara'ya 300 bin nüfus biçen şehir planlama uzmanının (Prost) başına geldiği gibi, Trakya raporunu düzenleyen Phlipponneau'yu da ülkemize özgü koşullar yanıltmıştır. Trakya'da, günümüzde, yalnızca iç pazara hizmet eden değil, tüm ürünlerini dış pazarlara yollayan sanayi kuruluşları faaliyete geçmiştir. Eskiden yalnızca askeri birliklerin hayat verdiği şehirler, şimdi çeşitli şehrsel faaliyetlere, hatta havaalanına bile sahiptirler. Ancak, İstanbul ve çevresine yaşanan mekândan yararlanma karmaşası, buralarda da aynen tekrarlanmaktadır.

Ana çizgileri ile değindiğim İstanbul metropoliteninin Trakya ile gü geçtikçe yoğunlaşan ilişkisi, gerek metropolitenin Trakya doğrultusundaki gelişmesinde gerekse Trakya'nın tümüyle şehirleşmesinde arazi kullanılışındaki kargaşanın ve sorunların daha da büyümemesi için bütüncül bir planlamayı zorunlu hale getirmektedir. Bu durumda, İstanbul metropolitenini de kapsayan bir Trakya bölge planının düşünülmesinin yerinde olacağını göstermektedir.

6.1. 1980 Sonrası Operasyonlar ve Uygulamalar

Ülkemizin birinci derecede ki ekonomik karar merkezi olan ve sahip olduğu tarihi değerleri ve kültürel potansiyeli ile uluslar arası ölçekte etkin rol oynayan İstanbul Metropoliten Alanı, özellikle 20.yy'ın ikinci yarısında hızla değişim ve gelişim sürecine girmiştir.

Metropolitenleşme dediğimiz bu süreç içerisinde çok merkezliliğin getirdiği kademelenmeye bağlı mekansal yapı ortaya çıkmaktadır. İstanbul bugün MİA dışında da çeşitli kademe de merkezlerin olduğu bir kent biçiminde algılanmaktadır.

Kentsel kesimde, sanayileşmenin ve gelir düzeyinin yükselmesi, buna paralel olarak, ticaret – ulaşım – haberleşme – Mali Kurumlar ve diğer hizmet kurumlarının organize olmasını, başka bir deyişle örgütlenmesini beraberinde getirmektedir. Bu örgütlü faaliyetlere giriş ve çıkışlar belirli kurallara bağlıdır. İster firma olarak ister işgücü olarak belirli piyasa ve sözleşme kurallarına uyma zorunluluğu vardır. Sanayi ile tüketim dolayısı ile sanayi ile ticaret – ulaşım – finans – haberleşme arasındaki iletişimden kaynaklanan bağımlı örgütlenme ve büyüme söz konusudur. Hizmetlerle sanayileşme arasında fonksiyonel ilişki bulanlar, gelecek çağların üçüncü sektör çağı olacağını ileri sürmektedirler. (Cengiz, 1984)

İstanbul Metropoliten Alanı özellikle 1980'den sonra izlenen politikalar nedeniyle hizmet sektörünün ağırlık kazandığı uluslar arası bir metropoliten finans merkezi olma sürecinde, mevcut planlamaların önünde önemli gelişmeler göstermiştir.

Kentsel ulaşımına bağlı olarak, kıyılarda sanayiye ilişkin kentsel işlevlerin desantralizasyonunu (arındırılması) amaçlayan ve 1980 öncesi kentsel mekan imajını kökünden değiştiren kamulaştırma işlemleri kentsel işlevlere aşırı hareketlilik sağlamış, mevcut merkezi iş alanı (MİA)'nda dağınık ve örgütsüz olarak bulunan, ulusal ve uluslararası hizmet veren işlevlerde örgütlenmeyi ve büyümeyi zorunlu kılmıştır.

Bu süreçte I. ve II.Boğaz geçişlerinin hava alanı ilişkileri ulusal ve uluslararası uzmanlaşmış işlevlerin yer seçiminde etkin olmuş, bunun sonucu firmalar büyüyerek ve örgütlenerek İstanbul'un kuzey aksı {Mecidiyeköy-Zincirlikuyu) Beşiktaş-Zincirlikuyu, Zincirlikuyu-Büyükdere Caddesi Ayazağa aksı boyunca ulaşım odaklarında Gökdelenler biçiminde fizik mekanda yer kapma savaşına girmişlerdir.

İzlenen politikalar, kentin Orta Doğu'daki özel konumu, Doğu Batı arasındaki köprü görevi ve sonuçta.İstanbul'un doğal ve tarihi değerleri ile yaşayan turizm potansiyeli, ülke içi ve dışındaki ekonomik ve politik etkenlerin, İstanbul'a uluslararası çok yönlü bir hizmet şehri rolü vermeyi amaçlamaları uygun ortam hazırlamışlardır.

Bunun sonucu uluslararası finans kaynaklarından altyapı, ulaşım haberleşme projelerine verilen destek, gökdelen türü büro hizmetlerine ve uluslararası beş yıldızlı oteller zincirine olan talebin de gelişmesine neden olmuştur.

Ancak tüm bu gelişmeler planlamanın ötesinde gerçekleşmiştir. Mevcut 1980 onanlı 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Nazım Planı'nda sanayi gelişmesini sağlayacak şartları açısından

alınan kararlar incelendiği zaman; İstanbul, çok kısıtlı maden kaynakları, enterkonekte sisteme bağlı olmakla birlikte ülke çapındaki enerji üretim kaynaklarından uzakta bulunması ve kısıtlı su kaynakları bakımından olumlu bir Çizelge arz etmektedir. Buna karşılık bünyesinde barındırdığı Üniversiteler, Milli Araştırma Kurumu (TUBITAK), İstanbul'a bilimsel ve teknolojik araştırma ve gelişme için çok uygun ortam sağlamaktadır. Bu nedenlerle İstanbul' da sadece, kurulmaları gerekli İstanbul için yararlı ve gerekli olacak ileri teknoloji ve beceri – yoğun sanayilerin yer almasının teşvik edilmesi, standart-teknoloji, vasıfsız-işgücü-yoğun birimlerle fazla sanayi suyu ve / veya enerji tüketici sanayilerin desantralizasyonu uygun ve gerekli görülmüştür. (İBŞB,1980)

Planda, planlı sanayi alanları için 29.04.1966 tasdik tarihli sanayi alanları planı ile, 1966 yılından sonra onanlı sanayi alanları planları hükümleri geçerli sayılmıştır. Bu karar organize sanayi bölgeler için de geçerlidir. Ancak alınan kararlar gelişmeyi yönlendirmekte yetersiz kalmıştır. (Ek-19)

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunca (BİNPB) gerçekleştirilen tespit çalışmaları merkezin 1950, 1970, 1975 yıllarındaki yapısal görünümünün önemli ölçüde farklılaştığını belgelemektedir. 1965 yılında 260 ha olan MİA 1977 yılında 670 ha büyüklüğünde bir alana yayılmış 530.000 kişilik istihdam kapasitesine ulaşmıştır. (Ek-20) (Cengiz, Y.T.Ü., 1995)

MİA gelişmesini sürdürürken İstanbul hızlı nüfus artışı ve göçler nedeniyle yaygın bir kent merkezi haline gelmiş ve tek merkezli yapıdan çok merkezli metropoliten kente doğru gelişmesine devam etmiştir. Bu süreçte Eminönü-Sirkeci ve tarihi modern merkez kesimini oluşturan Beyoğlu'nda merkezde olumsuzluk yaratan hal, toptan ticaret depoları, sanayi alanları, özel gemi söküm yerleri vb. işlevlerin bir dizi kamulaştırma operasyonları sonucu desantralizasyon kararları koşutunda merkezden arındırılması çalışmaları yapılmıştır. (Ek-21)

6.1.1 Haliç'te Sanayi Alanlarının Desantralizasyonu

Haliç, İstanbul Boğazı'nın Marmara ile birleştiği bölgede, kara içine doğru ilerlemiş ve kentin merkezi bir bölgesinde yer alan küçük bir iç körfezi oluşturmaktadır. (İstanbul Üniversitesi, 1981)

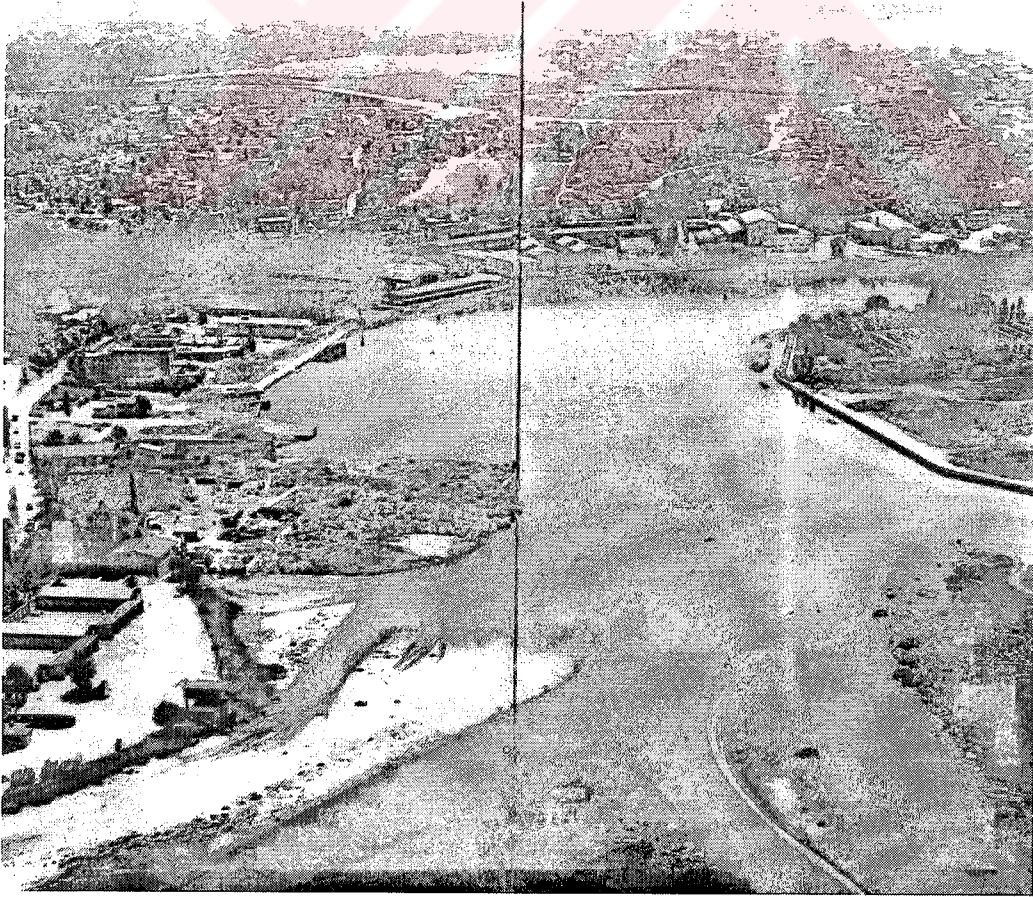
İstanbul'a ayrıcalık kazandıran geçmişin bu güzel görünümlü körfezine, Alibey ve Kağıthane derelerinin tatlı sulara katılmaktadır. Boğaziçi su kanalının doğal bir uzantısı olan Haliç, 8 km uzunlukta olup en fazla 700 m genişliktedir. Başlangıç kısmında oldukça sığ olan körfez, Karaköy, Sarayburnu arasında 20-25 m derinliğe kadar ulaşmaktadır. Haliç'in yamaçları Beyoğlu kısmında oldukça dik eğimli olup, bu kısımlarda 50-100 m yükseklikteki tepeleri oluşturmaktadır. Haliç ve çevresindeki arazi kuzeye doğru hafif, kuzey ve kuzey batıya doğru

ise, oldukça fazla yükseklik kazanmaktadır. Haliç mekanı tarih boyunca da coğrafik ve doğal konumu itibariyle suya bağlı işlevlere açık bir durum göstermiştir.

Doğal,tarihi ve coğrafi özelliklerinin bir değer yarattığı Haliç mekanı suya bağlı bu işlevleri ile Bizans döneminden, Türkler tarafından İstanbul'un fethine kadar ekonomik ve jeopolitik önemde bir yer olmuştur. Türklerin saldırılarına karşı korunmak için zincirlerle kapatılan körfezde, Türk egemenliğinden itibaren de ise, tarihi ve kültürel bir formasyon ortaya çıkmıştır. Günümüze kadar olan dönemde de, tarihi ve askeri tesislerin yanısıra kasr, yalı ve köşklerin inşasıyla, Osmanlı rekreativ yaşamına dönük gelişmeler olmuştur.

Osmanlılar döneminde tersane tesisleri ile, ticari gemilerin ikmal ve bakım üssü haline gelmesi, yan sanayilerin ve özellikle el sanatlarının gelişmesine, dolayısıyla artizanal faaliyetlerine örgütlenmesine de neden olmuştur. Ama yine de Haliç'in bir mesire yeri olarak kullanılması 19 y.y. sonuna kadar devam etmiştir.

Cumhuriyet döneminde ise, gelişen sosyo-ekonomik koşullar ve doğal baskılar sonucu, Haliç eski ve güzel görünümünü kaybetmeye başlamış, gelişen sanayi aynı zamanda çevrenin kirlenmesine, yozlaşmasına neden olmuştur.



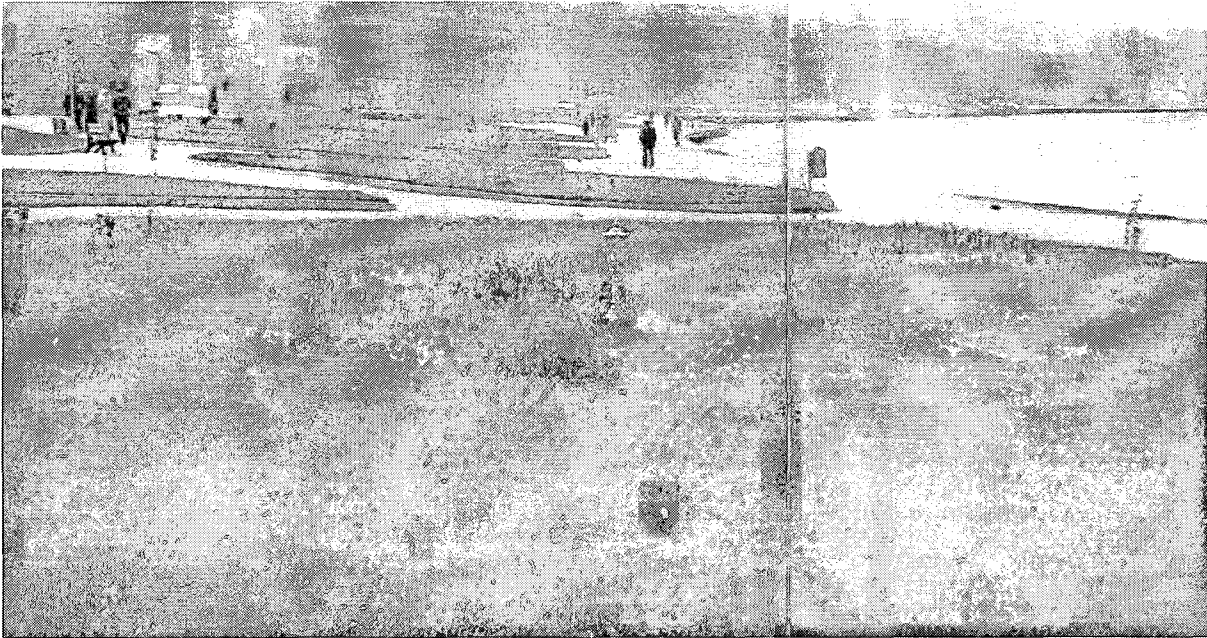
Şekil 6.1. 1980'lerin başlarında Haliç'te ki sanayi, ruhsatsız yapılanma, işgaller ve sağlıksız kıyı kullanımına dair bir görünüş

1950'li yıllarda Haliç özellikle sanayi hareketlerinin başlaması ile büyük bir işgale uğramıştır. Haliç kıyıları, fabrikalar, imalathaneler, işyerleri ve depolarla dolmuştur. Bu dönemde Haliç'in iki yakasında toplam 170 hektarlık işyeri alanının %71 oranındaki yüzdesi sanayi kuruluşlarına aittir. Yine bu alanın %28'ini tersaneler, %8'ini depolar kullanmaktadır. Hemen hemen bütün sanayi faaliyetlerinin yer aldığı görülmektedir.

Görülen bu Çizelge 1980'lere kadar devam etmiştir. 8 Mayıs 1984'te alınan bu kararla Haliç'in temizlenmesi ve çevre düzeni projesi onaylanmıştır. (Ek-22)

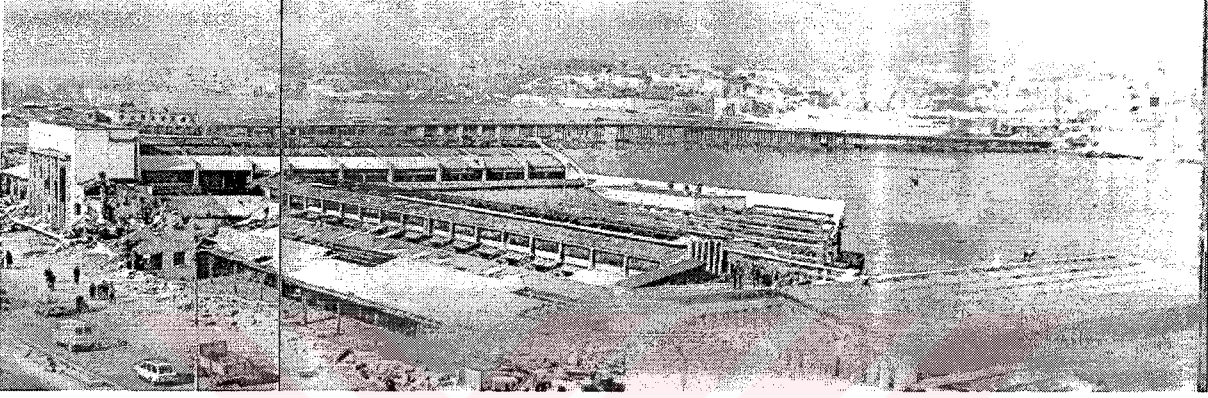


Şekil 6.2. Haliç'in temizlenmesi ve çevre düzenlemesi çalışmalarından önceki durumu

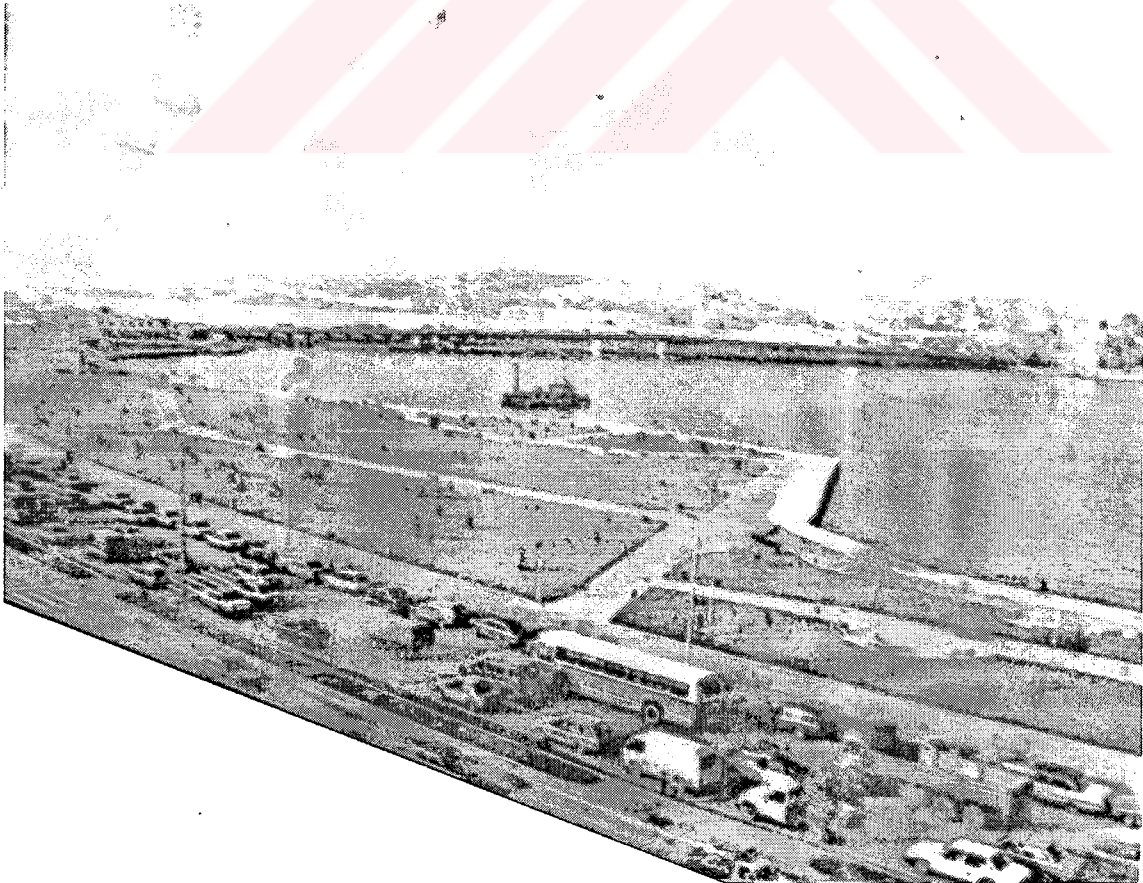


Şekil 6.3. Haliç temizlenmesi ve çevre düzenlemesi çalışmalarından sonraki Haliç'te meydana gelen değişim ve dönüşüm

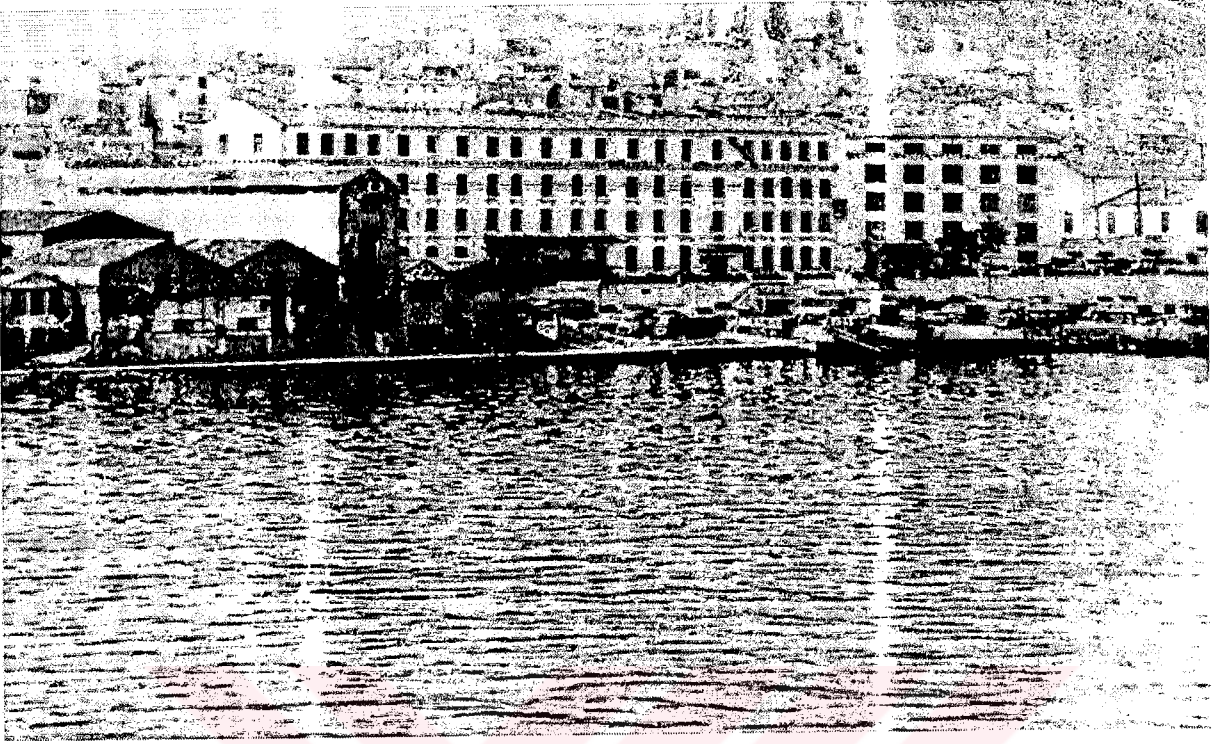
İstanbul Büyükşehir Belediyesince hazırlanan plan ile Haliç operasyonu uygulanmaya başlanmıştır. Belediye, Haliç kıyısında bulunan bazı tesislerin faaliyetlerini hemen durdurarak harekete öncülük etmiştir. Haliç'i kirleten, hem de trafiği olumsuz etkileyen hal, Bayrampaşa'ya taşınmıştır. Balat tamir atölyesi ve Balıkhanenin bulunduğu yerler boşalttırılmıştır. Sandalcılara Tuzla'da, kuru gıdacılara Rami'de yeni yerler tahsis edilmiştir. Yıkılan yerler içinde hızla yeşil alana dönüşüm başlatılmıştır.



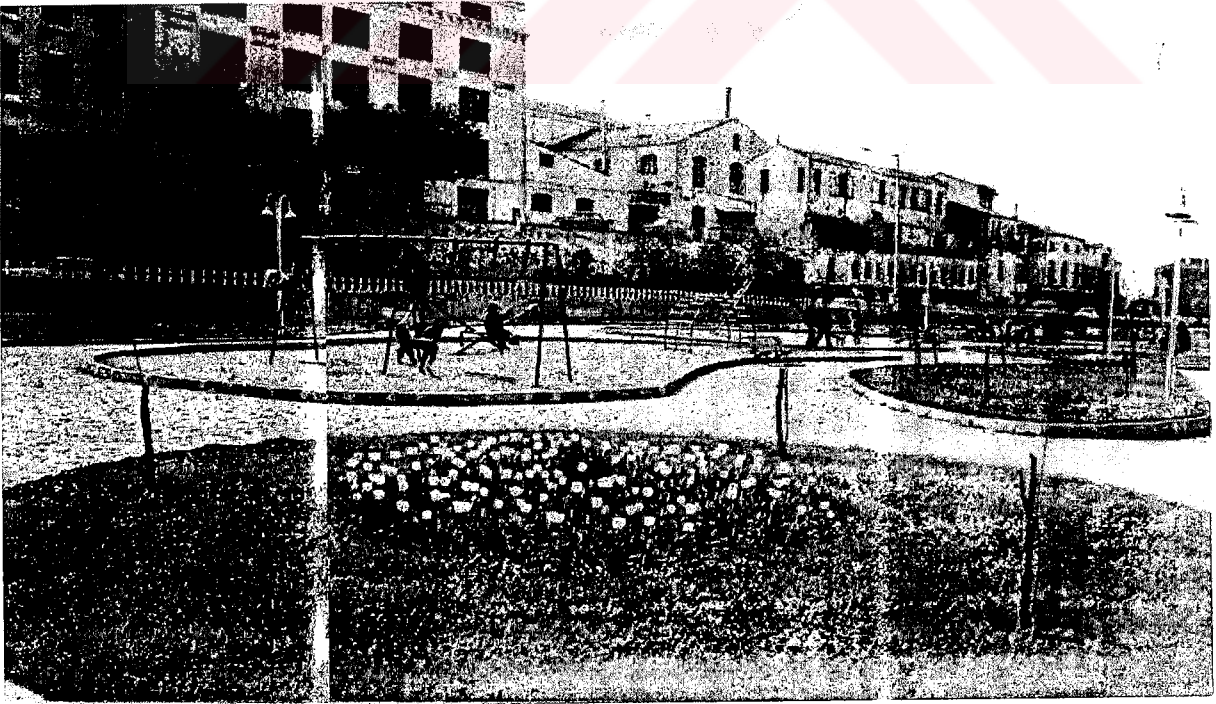
Şekil 6.4. Haliç kıyılarındaki depo ve sanayi alanlarının düzenleme öncesi durumu



Şekil 6.5. Haliç kıyılarındaki depo ve sanayi alanlarının desantralizasyonu ve sonucu



Şekil 6.6. Cıbalı Sigara Fabrikası'nın desantralizasyon öncesi durumu



Şekil 6.7. Cıbalı Sigara Fabrikası'nın desantralizasyonu sonucu bu bölgedeki değişim ve dönüşüm

6.1.2 Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı

Tarihi Yarımada İstanbul Metropolitan Alanı'nın merkezinde yer almakta olup, Fati Eminönü ilçelerinden oluşmaktadır. Gerek fiziksel ve ulaşım ilişkileri bakımından ger ticari ,tarihsel ve kültürel açıdan da İstanbul Metropolitan Alanı'nın merkezi durumundadı

Tarihi Yarımada için hazırlanan planların kronolojik düzende incelendiğinde;

1. Elgötz Planı – 1933
2. Prost Planı – 1936
3. 1964 tarihli 1/5000 Ölçekli Sur İçi Nazım İmar Planı
4. 2.11.1990 onanlı 1/5000 ölçekli İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı

operasyon ve uygulamaları görülmektedir.

1990 planı esas alınarak Eminönü Bölgesinde, 9 Mart 1993 tarihli 1/500 ölçekli planlar, Fatih Bölgesinde Koruma bölgeleri dışında 7.2.1994 tarihli 1/1000 ölçekli planlar onanmıştır.

Eminönü ilçesinin 1/5000 ölçekli plan kapsamında onaylanan 1/500 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarına özet açıklamalar getirmek üzere hazırlanan raporda, Eminönü'nün eşsiz tarihi ve doğal değerleri ile tutalı bir düzeyde geliştirilip, İstanbul'un, ülkenin hatta insanlığın yararına sunulması genel amaç çerçevesinde makroform ilişkileri, kentsel fonksiyonlar, ulaşım sistemleri ve görsel yapıya ilişkin bir dizi alt amaç ve hedef benimsenmiştir.

Eminönü ilçesinde kentsel fonksiyonlara ilişkin şu hedefler benimsenmiştir;

- Eminönü'nün tarihi ve doğal değerlerini giderek yok edebilecek kentsel yığılma ve yapılaşma sürecinin ivedilikle azaltılması
- Eminönü'nün doğal ve tarihi değerleri ile tutarlı olarak işlevlerin "kültür, rekreasyon, konaklama ve turizm, ticaret vb. şeklinde belirlenmesi, bu işlevlere uygun olmayanların ivedilikle ayıklanıp elenmesi, yerlerine yukarıdaki işlevlerin ve çerçevede;
- Haliç ve Marmara kıyılarının düzenlenmesi, buraların özellikle yöre sakinlerinin spor ve yeşil alan gibi gereksinmelerine dönük olmak üzere, kültür, rekreasyon, turizm ve ilgili ticaret ağırlıklı olarak yeniden ele alınması, Tarihi Yarımada'nın önemine ilişkin

bilinçlenmenin başlayarak, etkin olarak sürdürüldüğü izlenimi ile burada bulunması zorunlu olmayan, toptan ticaret, depolama, imalat ve matbaa gibi fonksiyonların Yarımada dışına çıkarılması kararında, Haliç ve Marmara kıyılarının temizlenmesi çabalarında ve benzeri uygulamalarda da bu bilinçlenme gözlenmektedir.

- Boşalması söz konusu olan yerlerden Hanlar Bölgesi gibi tarihi değeri ve ilginç durumu olanların konaklama, turizm ve bununla ilgili ticaret fonksiyonları ile değerlendirilmesi,
- Niceliksiz yapılaşmanın bulunduğu boşaltılacak kesimlerin, yeni yapılaşmanın pozisyon vb. turizm-ticaret fonksiyonlarına tahsisi,
- Tarihi değerleri yüksek olan yapıların tek tek saptanarak hatta yıkılmış oldukları bilinenleri dahi planda gösterilerek kaybedilmesinin önlenmesi

kararları alınmıştır.(*).

2.11.1990 tarihli plan, açılan davalar neticesinde iptal edilmiş temyiz işlemleri devam ederken 12.7.1995 gün ve 6848 sayılı karar ile Eminönü-Fatih ilçelerini kapsayan Tarihi Yarımada'nın tamamı Sit Alanı ilan edilmiştir.

1999 yılında Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Büyükşehir Belediyesince hazırlanmaya başlamıştır.Bu plan 1995 Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu baz alınarak yapılmaktadır.

Planda belirlenen amaç doğrultusunda Tarihi Yarımada'nın kimliği ile uyuşmayan imalat, depolama vb. işlevlerin bölge dışına çıkarılması hedeflenmiştir.(Ek-23)

6.1.3 Zeytinburnu İlçesi Sanayi Dönüşüm Projeleri

1980'den sonrası operasyonlar ve uygulamalar açısından incelendiğinde Zeytinburnu ilçesinde yapılan çalışmalarında ele alınmasında yarar vardır.

Zeytinburnu ilçesi, İstanbul'un ilk gecekondü semtlerinden biriyken özellikle son on yılda bu kimliğinden yavaş yavaş uzaklaşmıştır.

* Eminönü 1/500 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu

Gecekonduların, yerini apartmanlara, sitelere, dev iş merkezlerine bırakmaya başlaması ile kabuk değişimi yaşanmaya başlamıştır. Marmara denizinde kıyısı olan, O-1 uluslararası karayolu içinden geçen banliyö treni ve tramvay hatlarının geçtiği önemli bir yerleşim olan Zeytinburnu ilçesi, Türkiye çapında 100 kadar sanayi kuruluşunu da Maltepe mahallesinde barındırmaktadır. Zeytinburnu ilçesi için sanayinin desantralizasyonunun desteklenip yeninden yapılanması için yapılan çalışmalar Sanayi Dönüşüm Projeleri olarak adlandırılmaktadır. Bu projeler;

- Naskoteks Fabrikası'nın Yıkımı Projesi (Yerine turizm - ticaret merkezi kurulması hedefleniyor)
- Et-Balık Kurumu Fabrikası'nın Tahliyesi Projesi (Yerine turizm - ticaret merkezi kurulması hedefleniyor)
- Askeri Ağır Bakım Fabrikası'nın Yıkımı Projesi (Yerine turizm - ticaret merkezi kurulması hedefleniyor)
- Kazlıçeşme Projesi (Deri ticaret merkezi veya eğlence merkezi yapılması hedefleniyor)
- Mensucat Santral Fabrikası'nın Yıkımı Projesi (Yerine alışveriş merkezi kurulması hedefleniyor)

olarak ilçenin yeninden yapılanmasını ve sanayinin desnatralizasyonu ile yeni bir kimlik oluşmasını sağlayacaktır. Ek-24 ve Ek-25'de ki 1991 planları doğrultusunda desteklenerek hazırlanacak olan bu projeler yapım aşamasındadır.

6.2. 1995 Nazım Plan Raporunda Belirlenen Desantralizasyon Koşulları

6.2.1 Desantralizasyon Şartları

İstanbul'un gelişme stratejilerinden birisi büyük ve kirletici sanayinin kent dışına desantralizasyonudur. Kuruldukları yıllarda şehir merkezinde yer alan, gerek ticaretin ve gerekse yaşam fonksiyonlarının yönlendirilmesini sağlayan çalışma alanları ve sanayi tesisleri için şehrin büyümesi ile birlikte, merkezdeki arazi fiyatlarının artması, ulaşım vb. problemlerin oluşması sonucu şehir dışına çıkma eğilimi ortaya çıkmış ve bazı sanayi alanları kendiliğinden desantralize olmaya başlamışlardır (BŞB,1995) (Ek-26).

Haliç Bölgesi: Haliç'in çevresinde yer alan sanayi tesislerinin çevreyi kirletmeleri, ulaşım ve görsel bozukluklarından dolayı 1980'li yıllarda alınan plan kararları doğrultusunda sanayinin

bir kısmı şehir merkezi dışındaki Okmeydanı'nda yapılan Perpa binasına taşınmıştır. Ancak bir kısım imalathaneler hala Haliç çevresinde faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Levent Bölgesi: Levent bölgesinde yer alan ilaç fabrikaları arsa fiyatlarının çok yüksek olması, fabrikaların gelişmeye uygun büyüklükte olmaması ve işçilerin konut ve ulaşım problemlerinden dolayı Silivri bölgesine taşınmaktadır.

Bakırköy Bölgesi: Bakırköy şehir merkezinde 1950-60 yılları arasında kurulan bir çok fabrika (yağ fabrikası gibi) yıkılıp şehrin dışına nakledilmektedirler.

Zeytinburnu Bölgesi: Kazlıçeşme'de yer alan deri sanayi bölgesi Haliç gibi planlama kararları ile Tuzla'ya taşınmıştır.

Eminönü (Tarihi Yarımada) Bölgesi: Eminönü'nde ve Beyazıt çevresinde yer alan küçük imalat sanayi tesislerinin alınan planlama kararları ile İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi'ne taşınması öngörülmektedir.

İstanbul imalat sanayi desantralizasyon şartları belirlenirken kullanılan kriterler şunlardır:

1- Sanayinin kirleticiliği

İmalat sanayinin kirletici özelliğe sahip alt sektörleri,

a) İçki, tütün imalatı

b) Dokuma sanayinin boya ve apresi

c) Kağıt ve ilgili mamuller

d) Kimya ve ilgili mamuller

e) Petrol tasfiyesi ve ilgili mamuller

f) Kauçuk ve çeşitli plastik ürünler

g) Cam ve cam eşya

h) Çimento imalatı

ı) Diğer taşa ve toprağa dayalı imalat

j) Ana metal sanayi

k) İşlenmiş metal mamullerden makine imalatı,

2- Alansal ve işgücü olarak büyüklüğü

İmalat sanayinin yukarıda sıralanan kirletici alt sektörlerinin alansal olarak 500 kişi ve fazlası,

3- Sektörel olarak katma değeri

Katma değerinin düşük olduğu imalat sanayiler sektörleri,

4- Çevirici güç kapasitesi

Çevirici güç kapasitelerinin yüksek olduğu imalat sanayiler sektörleri,

5-Mekânsal olarak bulunduğu konum (su toplama havzaları vb.)

Su toplama havzaları ve kent merkezinde bulunan imalat sanayi sektörleri ,

Kirletici sanayiler belirlenirken "Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nun" birinci sınıf gayrisihhi müessese sınıflamasındaki hava kirletici ve atık su olarak kirletici sanayi türleri dikkate alınmaktadır.

Sanayiler alansal olarak 1000 m² altında küçük, 1000 - 10 000 m² arasında orta, 10.000 m² üzerinde büyük sanayi olarak sınıflandırılmıştır.

Sanayilerin sektörel olarak katma değerleri incelendiğinde İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları içerisinde ana metal sanayinin, il sınırları içerisinde ise dokuma sanayinin en büyük paya sahip olduğu görülmektedir. Çizelge 6.1.'de sektörlerin katma değer açısından sıralanması görülmektedir (İBŞB,1995).

Çizelge 6.1. Katma Değerin Sektörel Oran Sıralaması, (D.İ.E., 1990)

METROPOLİTEN ALAN			BÜYÜK ŞEHİR SINIRLARI		
SEKTÖR	İŞYERİ BAŞINA KATMA DEĞER (TL)	%	SEKTÖR	İŞYERİBAŞINA KATMADEĞER TL	%
32	34.796.469	35	37	14.840.938	22
37	18.712.240	19	36	11.493.916	17
36	15.898.327	19	31	8.642.364	13
31	8.304.620	8	35	8.394.605	13
38	6.712.878	7	34	6.438.480	10
34	6.342.294	6	38	5.879.207	9
33	3.760.061	4	33	3.980.882	6
39	3.540.652	4	39	3.573.644	5
35	1.129.411	1	32	3.313.677	5

Çevirici güç kapasitesi yüksek enerji kullanımı açısından sanayi desantralizasyon şartları belirlemede etkili olan kriterlerden biridir. En fazla enerji kullanımı taş ve toprağa dayalı sanayi alt sektöründe, ikinci olarak ise ana metal sanayinde gerçekleşmektedir. Sektörlere göre çevirici güç kapasiteleri Çizelge 6.2.'de belirtilmiştir.

Çizelge 6.2. Çevirici Güç Kapasitesinin Sektörel Oran Sıralaması, (D.İ.E., 1990)

METROPOLİTEN ALAN			BÜYÜK ŞEHİR SINIRLARI		
SEKTÖR	İŞYERİ BAŞINA ÇEVİRİCİ GÜÇ (KWH)	%	SEKTÖR	İŞYERİ BAŞINA ÇEVİRİCİ GÜÇ (KWH)	%
36	2.521	39	36	1.112	27
37	1.625	25	37	908	22
35	605	9	38	461	12
38	460	7	35	446	11
31	292	5	31	283	7
32	272	4	32	250	6
33	277	4	34	223	5
34	226	4	33	219	5
39	210	3	39	210	5

İstanbul Büyükşehir sınırları içerisinde mevcut ölçülen net sanayi alanları, desantralize olması gereken sanayi alanları ve sanayiden hizmetlere dönüşüm aşamasında bulunan, alanlar Çizelge 6.3., 6.4., 6.5., 6.6'da belirtilmiştir.

Çizelge 6.3. Doğu Yakası Mevcut-Dönüşüm-Desantralize Sanayi Alanları, (PTT, 1989-90)

Doğu Yakası Mevcut Sanayi Alanları	1.407,2330 ha	%
Kartal Dönüşüm Alanları	284.4360 ha	20,2
Desantralize Sanayi Alanları	183.2626 ha	13,0

Çizelge 6.4. Batı Yakası Mevcut-Dönüşüm-Desantralize Sanayi Alanları, (PTT, 1989-90)

Batı Yakası Mevcut Sanayi Alanları	1.583.2246 ha	%
Zeytinburnu Dönüşüm Alanları	184.4100 ha	11,6
Desantralize Sanayi Alanları	301.2040 ha	19,0

Çizelge 6.5. İstanbul Toplamı Mevcut-Dönüşüm-Desantralize Sanayi Alanları, (PTT, 1989-90)

İstanbul Toplam Sanayi Alanları	2.990.4576 ha	%
İstanbul Toplam Dönüşüm Alanları	468.8460 ha	15,8
Toplam Desantralize Sanayi Alanları	484.4666 ha	16,1

Çizelge 6.6. Sanayi Sektörleri ve Alt Grupları, (İ.B.Ş.B., 1995)

210 Gıda ve Benzeri Ürünleri	211 Et ürünleri
	212 Süt ürünleri
	213 Değirmen ürünleri *
	214 Fırın ürünleri
	215 İçki, tütün imalatı *
	216 Diğer ürünler
220 Mensucat (Boya , Apre)	*
230 Bez, Deri vb Maddelerden Mamul Giyim Eşyaları ve Diğer Bitmiş Ürünler	231 Dış ve iç giyim
	232 Deri ve deri mamulleri
	233 Kürk eşya
	234 Kanşık giyim ve aksesuar
	236 Diğer işlenmiş mensucat mamulleri imalatı
240 Kereste ve Tahta Mamuller	241 Ağaç kesme alanları, tomruk kesim ve işleme
	242 Kaplama, sunta , kontrplak, prefabrik ahşap yapımı
	243 Diğer kereste ve ahşap ürünü
250 Mobilya ve Mefruşat İmalatı	Ev ve büro mobilyaları, ray, dolap dükkan ve diğer mobilya donanımı
260 Kağıt ile ilgili Mamuller	*Kağıt hamuru, kağıt, mukavva, işlenmiş kağıt, duvar kağıdı, paket kağıdı, kağıt torba, zarf vb.
270 Basım ve Yayımla İlgili Mamuller	271 Matbaacılık, gazete, dergi, kitap basım yayım
	272 Kart ve davetiye vb basım
280 Kimya ve ilgili mamuller *	281 İlaç sanayi *
	282 Sabun ,deterjan *
	283 Boya, vernik v.b. *
	284 Diğer kimyasal mamuller *
290 Petrol tasfiyesi ve ilgili sanayi *	Asfalt, keçe, kaplama imalatı, diğer döşeme ve çatı malzemeleri *
	Makina yağları, gresler *
	Diğer işlenmiş kauçuk *
*310Kauçuk ve çeşitli plastik ürünler	İç ve dış oto lastik *
	Çeşitli plastik ürünler *
	Kauçuk ayakkabı, çizme *
	Diğer işlenmiş kauçuk
*320 Taş, Kil ve Cam Mamuller	321 Cam ve cam eşya **
	322 Çimento imalat *
	323 Yapısal kil mamuller (tuğla, kiremit, ateş tuğlası vb)
	324 Seramik ve ilgili mamuller
	325 Diğer taş toprağa dayalı imalat (Taş ocakları) *
*330 Ana metal sanayi	331 Demir işleme, çelik üretimi, demir-çelik döküm işleri *
	332 Demirden başka metallerin eritme tasfiye, dökümü *
	333 Diğer ana metal sanayi *
340 İşlenmiş Metal Mamuller	341 Makina imalatı imalat *
	342 Elektrikli makina, teçhizat ve yardımcı malzeme
	343 Ulaşım donanımı imalat (motorlu kara taşıtları, hava taşıtları ve donanımı, gemi, tekne inşaat ve tamiri, motosiklet, bisiklet parçaları)
	344 Diğer işlenmiş metal mamuller
350 Meslek, Bilim ve Kontrol	Laboratuvar malzemeleri, optik aletler, tıp ve dişçilik aletleri, saat ve saat mekanizmalı araçlar, fotoğraf malzemeleri

* ile işaretlenmiş olanlar, desantralize olması gerekli sanayi sektör ve alt sektörleridir. Ayrıca kirleticilik özelliği bulunan, 10.000 m²'den fazla alana sahip, yoğun elektrik kullanan ve işgücü çeken sanayilerin kent içerisinde kalması sakıncalıdır.

" ile işaretlenmiş olan sanayi türlerinin, fabrikasyon imalatı dışında el sanatları niteliğinde olanlar kalacaktır.

Desantralize olması gereken sanayi alanlarının ilçelere göre dağılımına bakıldığında en fazla desantralize edilecek ilçelerin batıda Küçükçekmece, Bağcılar, Bahçelievler, doğuda ise Tuzla, Kartal, (dönüşüm dışı) Pendik olduğu görülür.(Çizelge 6.7.) (Ek-27, Ek-28)

Çizelge 6.7. Desantralize Olması Gereken Sanayi Alanlarının İlçelere Göre Dağılımı, (D.İ.E., 1990)

İLÇELER	ALAN (HA)	İŞYERİ	İLÇELER	ALAN (HA)	İŞYERİ
BEŞİKTAŞ	1.0	1	ÜMRANIYE	2.5	2
GAZİOSMANPAŞA	7.9	4	KADIKÖY	9.4	4
KAĞITHANE	11.5	5	MALTEPE	18.4	6
ŞİŞLİ	15.8	7	PENDİK	29.0	11
EYÜP	18.1	11	KARTAL	50.0	4
ESENYURT	23.2	13	TUZLA	73.8	9
GÜNGÖREN	25.3	1			
BAKIRKÖY	25.6	9			
ŞİŞLİ MÜC.	29.2	7			
AVCILAR	31.0	14			
BAHÇELİEVLER	36.1	8			
BAĞCILAR	37.0	15			
K. ÇEKMECE	39.1	18			

6.2.2 1 / 50.000 Ölçekli Nazım Plan ve Plan Kararları

1980'den 1990 yılı başlarına kadarki dönem, sanayileşmede emek yoğun mekanize kitlesel üretimin yapıldığı dönemin sona erdiği, post - endüstriyel dönem denilebilecek, özellikle yüksek teknolojilerin hızla yayıldığı yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu dönemde, dünya ekonomisindeki güç dengelerinin Atlantik'ten Pasifik'e kayması ve global pazarlarda rekabetin ileri derecede yoğunlaşması gibi nedenlerle dünya ekonomisi giderek küresel bir nitelik kazanmakta ve buna bağlı olarak yeniden yapılanma sürecine girilmiş olması, şehirlerin kazandığı yeni önemi artırmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, uluslararası ekonomik yarışlar aslında uluslararası metropoller arasındaki yarışmalar haline gelmeye ve bu yarışta iddialı ülkeler en büyük ve en önemli kentlerinin uluslararası metropoliten fonksiyonlar yüklenmesi için çabalarını arttırmaya başlamışlardır (İBŞB,1995).

Bu dönemde üretim türü dominant olup; mikro teknoloji, robot sanayii, telekomünikasyon sisteminin geliştiği bir dönemdir. İstihdam bakımından ise, artık düşük ve orta vasıflı işçinin yerini üstün vasıflı profesyonel akademik vasıflı eleman olgusu almaya başlamıştır.

Sanayileşmenin III. dönemi olarak nitelenen post-endüstriyel(sanayi ötesi) dönemde toplumlar; mevcut kaynaklardan yeni kaynak oluşturma, imalatla çeşitlilik ve çokluk, yüksek

nitelikli vasıflı eleman, pazar esaslı stratejiler, kişinin potansiyelinin maksimumunu kullanabileceği çalışma ortamı isteme, servis ve hizmetler sektörü ile yüksek teknoloji ve bilgi üreten sektörünün gelişmesi gibi ekonomik ve sosyal bir değişime uğramaktadır.

Son yıllardaki özellikle yüksek teknolojilerin hızla yayılması ve dünya ekonomisindeki güç dengelerinin Atlantik'ten Pasifik'e kayması (Japonya, Hongkong, Singapur vb.) global pazarlarda rekabetin ileri derecede yoğunlaşması gibi nedenlerle, dünya ekonomisinin getirdiği küresel bir nitelik içinde yeniden yapılanma süreci yaşanmakta ve uluslararası metropoller arasında ise;

- Düşünce, karar ve örgütlenmede önemli bir merkez olmak,
- Belli bir ölçekte de olsa uluslararası bir alanda üretim ve dağıtımını örgütleyecek kapasitede olmak,
- Bunun gerektirdiği servis ve hizmetler alanındaki alt yapıya sahip olmak,
- Söz konusu kapasitede mal ve hizmetler üretim arzını gerçekleştirecek nitelikte çok uzmanlaşmış ve çok - çeşitlenmiş bir ekonomiye ve insan kaynaklarına sahip bulunmak,
- Haberleşme, iletişim ve bilhassa ulaşımında uluslararası kesişme noktalarında bulunmak,
- Uluslararası bankacılık ve sigortacılık hizmetlerinin sunulduğu iş merkezlerine sahip olmak,
- Bu hareketli iş dünyasının ihtiyaçlarına cevap verebilecek uluslararası kalitede hizmet sunan konaklama ve dinlenme imkanlarına sahip bulunmak gerekçesiyle kıyasıya bir rekabet başlamış bulunmaktadır,

Sanayi toplumunun sosyo-ekonomik gelişmesinde, ekonomik faaliyetler ile nüfus belli büyük şehirlerde yığılma göstermiş, yığılma süreci, şehirleşme ve göç süreçleri ile birlikte ortaya çıkmıştır. Bilgi toplumunda iletişim ve ulaşımdaki hızlı gelişme yığılma sürecini kısmen yok edecek ve bu nedenle şehirler yığılma merkezi olmaktan çok yayılma sürecine gireceklerdir.

Bilgi toplumunda bilgi ve iletişim ağının kuvvetli olması ile büyük şehirler cazibe merkezi olma durumlarını kısmen yitirecek, ancak yenilik olarak, bilgi merkezlerinin yoğunlaştığı şehirler çekiciliğini koruyacak hatta artıracaktır.

Gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkelerin terk ettikleri eski teknolojileri almaya dayalı sanayileşme stratejileri yerine, bilgi toplumu ve bilgi teknolojilerinin dinamizmini devreye sokucu yenilikçi stratejilerin ön koşullarını oluşturu politikaları geliştirmeye mecburdurlar.(Zaim,1994)

Yukarıda ifade edilen ekonomik gelişmeler ve kentleşme - sanayileşme etkileşimi sonucu kent yapısı, yeni ve karmaşık bir yapıya dönüşmüştür. Bu dönüşüm sürecinin değişik aşamalarında her kent, sahip olduğu pek çok etkene - sanayinin yapısı, karışımı, ölçüsüne; ülkesi, bölgesi içindeki konumuna; ulaşım sistemine; teknolojik ve ürünsel özelliklerine; politik ve bireysel kararlara; verimli ekonomik etkinliklerine - bağlı olarak bir yandan fiziksel olarak büyürken, diğer taraftan da toplum yaşantısında gittikçe artan oranda örgütlenme, işbölümü, ihtisaslaşma'ya başlamıştır (İBŞB,1995).

Kentsel büyüme olgusunda ekonomik yapının, özellikle sanayinin - imalat sanayisinin - en önemli etken olması, her büyüme olgusunda dominant bir rol oynadığı anlamına gelmemelidir. Bir kentin büyümesinde bir dominant olabileceği gibi, çoğunlukla birkaç etken birarada kentsel yapıyı değiştirmektedir.

Kentleşme anlayışı içinde önemli olan, sanayinin diğer güçlerle yarışabilecek bir ortamda kurularak, verimli ekonomik faaliyet olarak varlığını sürdürmesi, kentleşme olgusu içinde problemlerden daha çok, olumlu sonuçlardan söz ettirebilmesidir.

Gelişmekte olan ülkelerdeki kentleşmeye, büyük kentlerdeki sanayi yatırımları ile yeni istihdam alanlarının açılması, kırsal alanlarda yeterli istihdam imkanlarının ve kamu hizmetlerinin olmayışı kırdan kente göçün en önemli nedenleri olmuştur. Bunun sonucu olarak, kırdan kente göç edenler, kentlerdeki ekonomik ve sosyal yapıyı bozucu kontrol dışı yerleşim alanları oluşturmuştur.

Türkiye'de de kentleşme ile sanayileşme arasında benzeri bir etkileşim mevcut olup, büyük şehirlerin, hızlı bir gelişmeye sahip olduğu bir gerçektir. Ayrıca yatırımların (kamu ve özel) ve nüfusun aşırı bir oranda büyük şehirlerde yoğunlaşması ülkede bölgelerarası dengeli kalkınmanın sağlanması politikasına ters düşmektedir. Ülkemizde bölgelerarası dengeli kalkınma; yatırımların doğal kaynaklara yönelik olarak gerçekleştirilmesi, kentleşmenin sanayinin artış hızına uygun bir hızda sürdürülmesi ve büyük şehirlerden sanayinin desantralize edilmesi ile gerçekleştirilebilir. Bu nedenle, gelişimi hızlandıracak sanayi yatırımlarının büyük şehirlerden küçük yerleşim alanlarına kaydırılması teşvik edilmelidir.

Sanayileşme ile birlikte kentleşme, hizmetler sektöründe bir yoğunlaşma süreci olarak kendini göstermektedir. Esasen ortaya konulmaya çalışılan nedenlerden dolayı sanayinin belirli merkezlerde yoğunlaşması, sanayiden bağımsız olarak gelişen kentler nedeni ile ülke mekanında düzensiz ve dengesiz bir yerleşmeler kademelenmesi meydana getirmiştir. Bu nedenle Türkiye'de sanayi politikalarının ve plan çalışmalarının amacı ve hedefi, bu iki süreci organize etmek ve bütünleştirmek olmalıdır.

Kalkınma planları dönemi içinde, sanayileşme kentleşmenin temel bir unsuru olarak benimsenmiş ve sanayi yatırımlarının ülkede dengeli bir şekilde yayılması ile büyük kentlerdeki kentleşmenin hızının azaltılabileceği ilke olarak benimsenmiştir. Kalkınma dönemleri içinde sanayinin GSMH için deki payı % 15.6 dan % 36.7 ye çıkmıştır. Bu artış, ülkedeki kentleşme hızının gerisinde kalmıştır. Bu durum, büyük kentlerdeki nüfus yığılmalarına neden olurken, beklenen ekonomik gelişme ve sosyal kentleşme yerine demografik kentleşme ile karşı karşıya kalmıştır.

İstanbul'un, coğrafi, siyasi, jeo-kültürel avantajları, tarihi kültürel kimliği, altyapıda son yıllarda sağlanan gelişmelerin; bu kentin uluslararası bir metropoliten merkez olmasında sahip olduğu potansiyel ve fırsatlar olarak görülüp değerlendirilmesi gerekmektedir. Ülke bütünü içinde büyük bir ekonomik pay taşıyan İstanbul'un metropoliten alan merkezinde prestij bölgesi arayan ancak çok katlı yapılanma isteyen IV.sektörün gerektirdiği uluslararası finans ve karar mekanizmalarının yanında, İstanbul'un yaklaşık 2600 yıllık tarihsel geçmişinden gelen kültürel yapısı ve geçmişten gelen doku ve silüetinin korunması da son derece önemli bir konudur (İBŞB,1995).

Türkiye'deki mevcut bu duruma göre İstanbul için ülkeden ve bölgeden gelen temel stratejilerin belirgin olmaması nedeni ile ülkedeki her türlü yatırımlar D.P.T'den vb. kamu kurum ve kuruluşları ile görüşülerek tespit edilmeye çalışılmış ve elde edilen bilgilerin ışığı altında bölgesel kararlar belirlenmeye çalışılmıştır. İstanbul'un fonksiyonel ve stratejik açıdan ülke ve bölge içindeki konumu yukarıda açıklanmaya çalışılan çerçeve içinde ortaya konularak, temel gelişme stratejileri belirlenmiştir.

1/100.000 ölçekli alternatif planda ve esas planın elde edilmesinde temel hedef, İstanbul Metropolitenindeki kentleşmenin düzenlenmesi ve bunun için uygulanabilecek planlama yaklaşımının getirilmesidir.

İstanbul Metropoliteninin kentleşme eğilimlerinin ülke koşulları içindeki gücü belirli olduğundan, metropoliten alan alt bölgesinin önceden tespit edilen plan hedeflerine varabilecek şekilde sağlıklı gelişimi için, somut, tutarlı ve uygulanabilir politikaların düzenlenmesi gerekmektedir.

Daha öncede ifade edildiği gibi altı adet plan senaryosunun sentezinden 1/100.000 ölçekli baz alternatif plan üretilmiştir. Alternatif plan geliştirilerek, 1/50.000 ölçekli Metropoliten Nazım Planı elde edilmiştir.

Nazım planda;

- Metropoliten alan alt bölgesi bütününde sektörel dengeli dağılımın organize edilerek,

ihhtislaşmanın sağlanması,

- Merkez ticaret alanı ve alt merkezlerin belirlenerek, merkezler kademelenmesinin sağlanması,
- Sosyal yaşam standardına en uygun yoğunluk oranlarının sağlanması,
- Kentin lineer ve çok merkezli gelişiminin sağlanması,
- İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge; 1. kuşak (güney kıyı - E5 arası), 2. kuşak (E5 - TEM arası) ve 3. kuşak (TEM - kuzey sınır) tan oluşmaktadır. Kentin makroformunun 3. kuşak içinde geliştirilmemesi
- Gebze ve Ortaköy-Kavaklı'da kanat çekim merkezlerinin önerilmesi, .
- Kirletici ve büyük sanayinin desantralize edilmesi,
- Haydarpaşa limanının bölge içinde konteyner taşımacılığına uygun başka bir alana veya alanlara desantralize edilmesi,
- Toplu taşımanın (kalite, sürat, hat uzunlukları, erişebilirlik ve sistemler arası entegrasyon sağlanarak) geliştirilmesi öngörölmüştür.

6.2.2.1.Sanayi

Sanayi sektöründeki gelişmenin ölke ölçeğindeki kararlar doğrutusunda İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge dışına doğru olması özendirilmeli ve ölke genelinde dengeli sanayi dağılımı sağlanmaya çalışılmıştır.

Organize Sanayi Bölgeleri

İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi:

İstanbul Metropoliteninin düzenli gelişmesini sağlama ve kurtarma, tarihi dokuyu koruma anlayışıyla, Tarihi yarımada ve kent içinde dağınık halde bulunan çevreyi kirleten sağlıksız şartlarda çalışan, ulaşım vb. sorunlar oluşturan küçük imalat sanayilerinin bir arada toplanması uygun görölmüştür. Tarihi yarımada bulunan ve 1-9 grubu işçi çalıştıran metal eşya, dokuma-giyim, ana-metal, orman ürünleri ve kimya-plastik alt sektörlerinde üretim yapan küçük sanayiler bu alanda faaliyetlerine devam edeceklerdir.

Tuzla Organize Deri Sanayi Bölgesi:

Türkiye'deki deri sanayi kuruluşlarının yaklaşık %75'inin toplandığı Kazlıçeşme'deki deri sanayii, güröltü, görüntü ve atıkları bakımından kirletici özellikler taşıdığı, sıkışık alanlarda ulaşım ve nakliye problemlerine neden olduğu gerekçesiyle kent sınırındaki bugünkü yerine

desantralize edilmiştir. Kazlıçeşme'deki 20 ha'lık deri sanayi alanı Tuzla'da (Kurtköy) 642 ha'lık bir alanda planlanmıştır. Uygun altyapı imkanları, yüksek standartta çalışma ortamının sağlanmasını takiben, bölge tam kapasite ile faaliyete geçtiğinde üretim kapasitesi, kalitesi, ihracat potansiyeli, rekabet imkanları artacaktır. Bu alanda yalnız deri debaggati ile deri ve kösele üretilmesi ve bu ürünlerin boyanmasına ait sanayi tesisleri ile kimyasal ve organik yan sanayi tesisleri yer alması düşünülmüştür (İBŞB,1995).

Sanayi Alanları ve Küçük Sanayi Alanları

Bu alanlar içinde büyük, orta ve küçük sanayi yerleşmeleri bulunmakta olup, teknolojik yeniliklerle sanayinin geliştirileceği alternatif alanlardır. Bu alanlardaki mevcut sanayi türlerinin yoğunluğu dikkate alınarak ihtisaslaşma getirilmesi uygun görülmüştür.(Çizelge 6.8.)

Çizelge 6.8. Sanayi Alanlarındaki Tür Ayrımları, (İ.B.Ş.B., 1995)

AVCILAR	ORMAN-KAĞIT,BASIM-DİĞER
KURTKÖY	ORMAN-KİMYA-TAŞ VE TOPRAĞA DAYALI SANAYİ-METAL BOYA
TUZLA-DERICİLER	DOKUMA (TEKSTİL)
TEPEÖREN	KİMYA
HOŞDERE	DOKUMA-METAL EŞYA-SANAYİ SİTESİ
KIRAÇ	ANA METAL
ESENYURT	KİMYA
BÜYÜKÇEKMECE	TAŞ VE TOPRAĞA DAYALI SANAYİ

Küçük Sanayi ve Depolama Alanları

Planda küçük sanayi ve depolama alanları olarak, Silivri-Ortaköy, Tuzla-Tepeören, Hoşdere ve Avcılar (Kumcular) alanları belirlenmiştir. 1/25000 ölçekli planlama aşamasında imalat sanayiinin tür ve özelliklerine göre yapılaşma koşulları belirlenecektir.

Tarım Dayalı Sanayi Alanları

Nazım Plan'da Ortaköy yöresinde ayrılan sanayi alanı olup, bu bölgede, barınacak tarım nüfusuna hitap edecek, tarım dayalı sanayi tesislerinin kurulması öngörülmüştür. Bu alanlarda yer alacak sanayi tür ve yapılanmaları, yöresel özellikler ve talebin karakteristiğine uygun olarak alt ölçekli planlama çalışmalarınca belirlenecektir.

Sıhıleştirilecek Sanayi Alanları

Bu alanlar, kirletici büyük sanayi birimlerinin kent dışına çıkartılmasından sonra, yüksek teknoloji kullanan sanayi birimlerinin yanı sıra üretim ve satış işlevlerinin de yer alacağı hizmet birimlerine dönüştürülecek alanlardır. (IV. sektörün bu alanlarda yoğun kullanımı teşvik edecek daha alt ölçekli planlarda tür ayrımı ve karakteristik ayrıntılar belirtilecektir.)

Sıhhileştirme ile bu alanların altyapısının geliştirilerek, daha sağlıklı ve iyi işler hale getirilmesi ulaşım ve kirlilik açısından çevreye verdikleri zararlarının azaltılması anlatılmak istenmektedir.

Buna göre Yenibosna alanında yer alan matbaa ve keresteciler sanayi sitesinde yer alan konfeksiyon sanayii; AR-GE kanalıyla gelişmiş teknoloji kullanacak sanayi ve hizmet alanına dönüştürülecektir. Bu alanlarda altyapı geliştirilerek daha sağlıklı hale getirilecek ve ulaşım ve kirlilik açısından çevreye zararları azaltılacaktır.

Sonuç olarak, kent içerisinde geliştirilmesi istenen sanayi türlerinin; çevre kirliliğine ve trafik yoğunluğuna yol açmayan, yatayda büyük alan gereksinimi olmayan, düşeyde üretimini sürdürebilecek (giyim eşyaları ve bununla ilgili materyalleri üreten sanayiler) olan, küçük ölçekli imalat sanayi özellikleri taşıyan, az sayıda işçinin üretim yaptığı (değerli maden işleme, müzik aletleri, oyuncak yapımı gibi) küçük ölçekli sanayiler olması hedeflenmiştir.

6.2.2.2. Ticaret ve Hizmetler

Merkezi İş Alanı (M.İ.A.) ve Alt Merkezlerle ilgili analiz çalışmaları sonucunda ortaya konulan planlama hedef-stratejileri doğrultusunda metropoliten alan alt bölge bütününde öngörülen genel planlama ilkeleri aşağıda ifade edildiği gibi geliştirilmiştir (İBŞB,1995).

A. METROPOLİTEN MERKEZ ALANI

Kentin Batı yakasında yer alan metropoliten merkez alan; tarihi, kültürel, fiziksel açıdan farklı karakter gösteren alt bölgelerden teşekkül etmiştir.

Bu alt bölgeler; mevcut metropoliten merkez bölgesinin büyük bir kısmını kapsayan, geleneksel karakterini koruyarak çağdaş yaşama katılması düşünülen tarihi sur içindeki Eminönü Bölgesi ve Eminönü'nün Fatih-Aksaray ucuna sarkan alt bölgesini kapsayan alan ile, Beyoğlu (Tarihi Pera) ve Galata bölgesini kapsayan "tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları", Şişli ve Şişli'nin Beşiktaş ucuna sarkan alt bölge ile Levent-Maslak aksı "sıhhileştirilecek hizmet alanları", sur dışında Topkapı, Maltepe, Rami Sanayi bölgelerinin 'sanayi dönüşümlü hizmet alanları Ferhat paşa bölgesi "gelişme alanları", "prestij hizmet alanları" olarak belirtilmiştir. Bu alt bölgelerden meydana gelen metropoliten merkez bütününde;

- Kentin tarihsel gelişimi esnasında oluşmuş ve günümüze kadar ulaşmış kültürel ve fiziksel dokunun korunarak kullanılması ve çağdaş kent yaşamına katılmasının sağlanması,
- Bu bölge içindeki çöküntü alanlarının ıslah edilmesi ve çöküntü oluşturan olumsuz fonksiyonların alt ölçekli planlarda tespit edilerek bu bölgeden desantralize edilmesi,
- Bu bölgeler, turizm, ticaret ve hizmet fonksiyonları açısından değerlendirilirken tarihi

yapılara öz geçmişleri ile uyumlu yeni fonksiyonlar getirilmesi,

- Bu bölgelerde, alt ölçekli planlarda siluet ve peyzaj araştırmalarının mutlaka yapılması,
- Genelde, bu bölgelerde gece nüfusunun yaşaması için konut ve konaklama fonksiyonlarının korunması ve teşvik edilmesi,
- Merkez alanı fonksiyonlarının, bölge içindeki ve çevresindeki konut alanlarına baskısının önlenmesi ve bu bölgelerde nüfusun gece yaşamasının teşvik edilmesi.
- Metropoliten merkez alanı içinde tarihi yerleşme bölgelerinin öncelikle alt ölçekli planlarının yapılması ve bu koruma amaçlı planların nazım planın eylem plan-programlarında birinci öncelikle yer alması, planın genelde alt plan ve programlarla gerçekleştirilmesi gereken hükümleri olarak yer almalıdır.

Bu bölgeler alt bölgeleri ele alındığında; o bölgenin karakteristik yapılar ile uyumlu aşağıdaki hükümler dikkat çekmektedir:

Tarihi Ticaret, Hizmet ve Turizm Alanları Tarihi Eminönü Bölgesi;

Kuruluşu M.Ö.7 yüzyıla kadar inen İstanbul'un, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan bir su yolu üzerinde ve Doğu-Batı arasındaki ticaret yolunun önemli bir kilit noktasında bulunmasının yanında, Haliç gibi doğal bir limana sahip olması; bu kentin önemli bir ticaret kenti olmasına neden olmuştur. Metropoliten merkez alanı Eminönü bölgesinin ilk çekirdeği, Bizans dönemine kadar inmektedir. Osmanlı döneminde de bu bölge, ticaret bölgesi olarak önemini korumuştur (İBŞB,1995).

Eminönü bölgesinde;

- Metropoliten merkezin, bu bölgenin eteklerindeki konut bölgelerini yiyerek yayılmasını önlemek.
- Eminönü bölgesi içindeki tarihi konut alanlarının metropoliten merkez fonksiyonlarının yerleşmesi ile yok olmasını engellemek.
- Fatih-Aksaray uç bölgesinde, merkez fonksiyonlarının ulaşım aksları boyunca, surlara kadar gelişmesine izin vermemek.
- Kentsel tasarım bazında, alt planlarda tarihi, turistik bölgeleri tespit edip, yayalaştırma projeleri ne kadar inen detay projeleri hazırlamak.
- Bugün turistik açıdan değer kazanan kuyumculuk, antika halı onarımı, deri konfeksiyon satışı gibi geleneksel ticaret ve faaliyetlerini koruyarak geliştirilmek gerekmektedir.

- Bu bölgelerdeki boş alanlar öncelikle açık sosyal donatı alanlarına ayrılmalıdır.

Tarihi Beyoğlu (Pera) - Galata Bölgesi

Kentin kuruluşundan beri, liman bölgesi olan Sirkeci-Eminönü ile sürdürülen yoğun ilişki sonucunda dış ticaretin odaklaştığı Galata ve Beyoğlu'nun, 1846'da Galata Köprüsü ile birleştirilmesi, şehrin bu tarihten sonraki ana merkezinin bu yönde gelişmesinde ilk adım olarak kabul edilmiştir (İBŞB,1995).

19. yy. sonlarında İstanbul Yarımadası'nda geleneksel çarşı düzeni devam ederken, Osmanlı İmparatorluğu ile dünya kapitalist sistemin bütünleşmesinin bir sonucu olarak Osmanlı dış ticaretinin gelişmesiyle bu tarihten sonra İstanbul merkezinin uluslararası önemde bir ticaret merkezi olması, 1913 yılında ilk elektrikli tramvayın Beyoğlu'nu Şişliye bağlaması ile Galatasaray-Taksim arasının, Tünel-Galatasaray'a nazaran daha merkezi hale gelmesine sebep olmuştur. Tarihi bir geçmişi olan Galata ve Beyoğlu (Pera)'nında fiziki dokusu özenle korunurken Eminönü bölgesi gibi uygun fonksiyonlar getirilerek çağdaş yaşama katılmaları sağlanmalıdır. Bu bölgede de;

- Bölge içindeki tarihi konut alanlarının merkez fonksiyonlarının yerleşmesi ile yok olmaması,
- Merkezi fonksiyonların bu bölgedeki konut bölgelerini yiyerek yayılmaması,
- Kentsel tasarım bazında alt planlarda tarihi, turistik bölgeler tespit edilip yayalaştırma projelerine kadar inen detay projeler gerçekleştirilmesi,
- Bu bölgenin tarihselliğinden gelen kimliği ile uygun finansman, yabancı kurum ve kuruluşlar ile, kültür, ticaret ve hizmet faaliyetlerinin korunarak, geliştirilmesi uygun görülmüştür.
- Bu bölgelerdeki boş alanların da öncelikle açık sosyal donatı alanlarına ayrılması gerekmektedir.

Sıhıleştirilecek Ticaret Alanları Şişli-Beşiktaş Uç Bölgesi;

- Merkez alanı bölgesi olan bu ait bölgede mevcut kat yükseklerinin Boğaziçi silüetini bozmayacak şekilde belirlenmesi.
- Bu alt bölge içerisinde özelleşmiş ve ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonları teşvik edilirken, yeterli sosyal ve teknik alt yapı standartlarına kavuşturularak sıhıleştirilmesi.
- Bu bölgede ticaret-hizmet fonksiyonlarının konut bölgelerini tahrip ve yok edecek şekilde gelişmesinin önlenmesi.

Levent-Maslak Aksı

Boğaza kayan ve kentin kuzey yönünde gelişmesini teşvik eden bu aksın dondurulması ve silueti olumsuz etkileyecek gelişmelere izin verilmemesi.

Sanayiden Dönüşümlü Merkezi İş Alanı

Topkapı-Maltepe, Topçular, Bayrampaşa sanayi alanlarının, tür ve özelliklerine göre iki göl arasına Hoşdere'ye taşınmasıyla boşalacak alanlardır. Bu bölgede kentin tarihi merkezine baskı yapmayacak biçimde yoğun ve yüksek yapılanmaya yer vermeyen, kentin bütününe hizmet eden M.İ.A. fonksiyonları yer alacaktır.

Ticaret Gelişme Alanları

Topkapı-Maltepe merkez değişim alanı ile bütünleşen Ferhat Paşa Bölgesidir. Bu bölgenin taşıdığı potansiyel, analiz çalışmalarında anlatılmıştır.

Prestij Hizmet Alanları

Batı yakasında, uluslararası şirketlerin yer alacağı ve kente yapacakları olumsuz baskının minimum düzeyde tutulacağı yeni prestij merkez alanlarıdır. Bu alanlar medya yönetim fonksiyonlarının yer aldığı Yenibosna aksının uzantısında ve onunla bütünleşen bir alan üzerinde yer almaktadır.

B. ALT MERKEZLER

Geleneksel merkeze erişebilirliğin giderek azalması, merkezden belli uzaklıktaki alışveriş merkezlerinin kullanılmaya başlamasına neden olmuştur. Dünyanın birçok bölgesinde banliyöleşme sürecinde, kent büyüklüğünün bir eşik seviyesine erişmesinden sonra, çevrede yeni alt merkezlerin gelişmesi desteklenmiştir.

Küçük imalat firmalarından bazıları, merkezden ayrılma cesaretini gösterse de, daha düşük gelirli tüketicilere hizmet veren küçük firmalar buradaki fonksiyonlarını hala sürdürmektedir. Bu, gelişme olan ülke M.İ.A.'sının tipik bir yönüdür ve yeni kurulan firmalar ise genellikle böyle bir çerçevede yerleşmeyi tercih etmemektedir.

Bu şartlar altında, daha zayıf ilişkilere sahip firmalar önceleri merkezde kalmayı tercih etmelerine rağmen bürolarını kentin diğer bölgelerine taşımaktadırlar. Buna rağmen banka merkez büroları, emlak ve seyahat acenteleri merkez alan içinde yerleşmeyi sürdürmektedir.

Telekomünikasyon sistemlerindeki teknik gelişmeler yeni firmaların yeni alt merkezlerde yerleşmesine imkan vermiştir. Dolayısıyla geleneksel tek merkez yerine, büyük kentlerin çok merkezli gelişmesi mümkün olabilmektedir.

Alt merkezler, alt ölçekli planlarda detaylandırılırken; merkezler kademelenme hiyerarşisi içinde yer aldığı seviyede özelleşmiş, ihtisaslaşmış ticaret, hizmet ve idari fonksiyonlara kavuşturulurken yeterli nitelikte ve gereklilikte teknik ve sosyal altyapı getirilecektir.

Bu merkezler I., II. ve III. derece alt merkezlere kadar derecelenmiştir.

I. Derece Alt Merkezler

· Mevcut Merkezler

Doğu yakasında, hinterlandı doğu yakası olan Kadıköy; Batı yakasında, hinterlandı yaklaşık B.Çekmece çevresine kadar uzanan Bakırköy I. derece alt merkezler olup, bu merkezler; tarihi yarımada üzerindeki baskıyı azaltacak ve hinterlandındaki yerleşme bölgelerinin ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte özelleşmiş, ihtisaslaşmış ticaret, hizmet fonksiyonları ile, metropoliten merkez ve çevre merkezler ile iletişimi kuvvetli olan daha küçük firmaların ve büro faaliyetlerinin (yönetim, kontrol, koordinasyon, finans kuruluşları yer aldığı niteliği yüksek merkezlerdir. Bu merkezler gerektirdiği nitelik ve altyapı standartlarına kavuşturulacaktır.

· Kanat Çekim Merkezleri (K.Ç.M.)

Kentin lineer, formunu destekleyecek nitelikte Doğu ve Batı yakalarında, uç noktalarda (kanatlarda); Gebze ve Ortaköy-Kavaklı'da, kent merkezinden desantralize edilerek yerleştirilecek nüfusa hizmet verecek olan, metropoliten merkez üzerindeki baskıyı azaltacak ve merkezi iş alanı ve alt merkezler kademelenmesi sistem bütünlüğü içinde I. derecede ait merkez niteliğinde özelleşmiş ve ihtisaslaşmış hizmet, ticaret fonksiyonları ile, metropoliten merkez ve çevre merkezler ile iletişimi kuvvetli olan daha küçük firmaların ve büro faaliyetlerinin (yönetim, kontrol, koordinasyon, finans kuruluşları) yerleştiği, niteliği yüksek, "Kanat Çekim Merkezi" olarak isimlendirilen yeni iki merkez önerilmiştir. Önerilen merkezler nüfus dışında hizmet ve ticaret potansiyelleri (non population serving) ile cazibe ve çekim merkezleridir.

II. Derece Alt Merkezler

Doğu yakasında Üsküdar, Kartal; Batı yakasında Avcılar; I. derece merkezlerden daha dar hinterlandları içinde yerleşik nüfusa hizmet verecek nitelikte özelleşmiş, ihtisaslaşmış hizmet, ticaret fonksiyonları ile metropoliten merkez ve çevre merkezleri ile iletişimi kuvvetli olan ve daha küçük firma ve büro binalarının (yönetim-kontrol-koordinasyon, finans kuruluşları) yer aldığı niteliği oldukça yüksek merkezlerdir. Bu merkezler, gerektirdiği nitelik ve altyapı standartlarına kavuşturulurken, özellikle Üsküdar tarihi merkezi tarihsel süreç içinde oluşan

kültürel kimliği ve fiziksel dokusu ile korunarak geliştirilirken, yapı yüksekliği, silüet ve peyzaj değerleri alt ölçekli planlarda araştırılarak değerlendirilmiştir.

III. Derece Alt Merkezler

Doğu yakasında Ümraniye Maltepe ve Pendik; Batı yakasında ise Büyükçekmece ve Bağcılar III. derecede merkezler olarak kabul edilmiş olup, bu merkezler kendi ilçesi ve hinterlandında yer alan komşu ilçelerin yerleşik nüfusuna hizmet verecek nitelikte, hizmet ve ticaret fonksiyonları içeren merkezlerdir. Bu hizmet merkezleri, yeterli nitelikte, teknik ve sosyal altyapıya kavuşturularak, sıhhileştirilmelidir. Bu merkezlerde bazı küçük firmalar, büro binaları ve bazı finans kuruluşlarının şubeleri yer almaktadır. Bu merkezler nüfusa hizmet eden (population serving) merkezlerdir

Sanayiden Hizmete Dönüştürülecek Hizmet Alanları

Kurtköy, Maltepe ve Kartal'daki sanayi alanlarının hizmete dönüşümü öngörülerek, Kartal'ın 2. derece, Maltepe ve Pendik'in ise 3. derece merkez olması planlanmıştır. Bu alanların öncelik sırasıyla planlı, programlı ve organize bir şekilde İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge dışına naklinin sağlanması ve boşalan yerlerin hizmet alanlarına dönüştürülmesi benimsenmiştir.

6.2.3 Uygulama Hükümleri

- Desantralizasyon şartlarında belirlenen kirletici nitelikli büyük sanayi şehrin içinde kurulamaz (İBŞB,1995). (Çizelge 6.9.)
- Sanayi alanları dışında 1983 tarih 508 sayılı Gayrisihhi Müesseseler yönetmeliğinde I. grupta belirtilen sanayi tesisleri inşaa olunamaz.
- Desantralize edilen sanayi tesislerinin İstanbul dışında Organize Sanayi Bölgelerine gitmeleri özendirilecektir.
- Nazım Plandaki Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri için onanlı plan hükümleri geçerlidir.
- Organize Sanayi bölgelerine koruma niteliğinde yeşil bant şartı getirilecektir. • Tuzla tersanesi; yat limanı, çekek ve rekreasyon alanı haline getirilecektir.

Organize Sanayi Bölgeleri

İkitelli organize küçük sanayi ve Kurtköy organize deri sanayi bölgelerini kapsamakta olup onanlı plan hükümleri geçerlidir.

Sanayi + Küçük Sanayi Alanları

- Şehir içindeki alanlarda desantralize edilecek olan küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşları, alt ölçekli planlama çalışmaları ile tür ayrımı yapılarak planda ön görülen sanayi alanlarına yerleştirilerek geliştirilecektir.
- Kirlletici özelliği olmayan ve gelişmekte olan Yenibosna sanayi bölgesindeki matbaa ve basım yayın sanayinin, Kerestecilerde sanayi sitesindeki konfeksiyon sanayilerin vb. sanayilerin gelişmiş teknoloji kullanmaları özendirilecek ve hizmetlere dönüşmesi desteklenecektir.
- Çevre kirliliği ve trafik yoğunluğu yönünden problem teşkil etmeyen, yatayda büyük alan gereksinimi olmayan, düşeyde üretimini sürdürebilecek(giyim eşyaları ve onlar ile ilgili materyalleri üreten sanayiler), küçük ölçekli imalat sanayi özellikleri taşıyan, az sayıda işyerinin üretim yaptığı (değerli maden işleme, müzik aletleri, oyuncak yapımı gibi), pazar yerine yakınlık etkinliği ve dağıtım kolaylıklarının yer seçiminde yönlendirici olduğu (ekmek, pasta, şekerleme gibi) küçük ölçekli sanayiler kent içinde yer alabilecektir.

Küçük Sanayi + Depolama Alanları

- Bunlar, Tuzla-Tepeören, Hoşdere, Avcılar(kumcular) ve Silivri-Ortaköy'deki alanlardır.
- 1/25.000 ölçekli planlama aşamasında tür ve özelliklerine göre yapılaşma koşulları belirlenecektir. Mevcut planlı alanlarda onanlı imar planı uygulama hükümleri geçerlidir.
- Tuzla'da TEM'in kuzeyindeki küçük sanayi+depolama alanı; kısmen küçük sanayi+depolama, kısmen de hizmet ve konut alanı olarak geliştirilecek ve yeni sanayi kullanımına izin verilmeyecektir.

Tarıma Dayalı Sanayi Alanı

- Tarıma dayalı sanayi gelişmesine ayrılan alanlarda 1/25.000 ölçekli planlarla yöresel özellikler ve talebin karakteristiklerine uygun ayrıntı getirilecektir. 1/25.000 ölçekli planlar çerçevesinde hazırlanacak, 1/5.000 ölçekli planlar onanmadan uygulama planlarına geçilemez.

Çizelge 6.9. Desantralize Edilecek Sanayilerin Sektörlere Göre Gideceği Alanlar, (I.B.Ş.B., 1995)

	31	32	33	34	35	36	37	38	39	SANAYİ SİTESİ
ZEYİNBUĞNU	HOŞDERE	HOŞDERE	AVCILAR	AVCILAR	ESENYURT	B.ÇEKMECE	KIRAÇ	HOŞDERE	AVCILAR	HOŞDERE
KARTAL	HOŞDERE	TEPEÖREN	KURTKÖY	AVCILAR	-	KURTKÖY	KIRAÇ	KURTKÖY	AVCILAR	HOŞDERE
MALTEPE	HOŞDERE	TEPEÖREN	KURTKÖY	-	-	KURTKÖY	KIRAÇ	HOŞDERE	AVCILAR	HOŞDERE
TOPÇULAR	-	-	-	-	ESENYURT	B.ÇEKMECE	-	HOŞDERE	AVCILAR	HOŞDERE
YENİBOSNA	HOŞDERE	HOŞDERE	-	-	ESENYURT	-	-	B.ÇEKMECE	AVCILAR	-
ELMALI	HOŞDERE	TEPEÖREN DERİCİLER	KURTKÖY	-	KURTKÖY	KURTKÖY	KIRAÇ	KURTKÖY	AVCILAR	-
ÖMERLİ	HOŞDERE	TEPEÖREN DERİCİLER	KURTKÖY	AVCILAR	KURTKÖY	KURTKÖY	KIRAÇ	KURTKÖY	AVCILAR	-
ALİBEYKÖY	HOŞDERE	HOŞDERE	AVCILAR	AVCILAR	ESENYURT	B.ÇEKMECE	KIRAÇ	HOŞDERE	AVCILAR	-
SAZLIDERE	HOŞDERE	HOŞDERE	AVCILAR	AVCILAR	ESENYURT	B.ÇEKMECE	KIRAÇ	HOŞDERE	-	-
B.ÇEKMECE	HOŞDERE	HOŞDERE	AVCILAR	AVCILAR	ESENYURT	B.ÇEKMECE	KIRAÇ	HOŞDERE	AVCILAR	-
TERKOS	HOŞDERE	-	-	-	ESENYURT	B.ÇEKMECE	-	HOŞDERE	-	-

Sıhhileştirilecek Sanayi Alanları

- Sıhhileştirilecek Sanayi Alanlarındaki sanayi kuruluşları organize birimlere dönüştürülecektir. Bu alanlardaki sanayi kuruluşları, yüksek teknoloji üreten sanayi birimlerinin yanı sıra üretim ve satış işlevlerinin birlikte yürütülebileceği hizmet birimlerine dönüştürülecek ve dönüşmeleri teşvik edilecektir.
- Şehir içerisine ve çevresine yayılmış sanayi tesisleri sanayi alanlarındaki sanayi tesisleri için getirilen hükümlere tabidir.
- Dudullu Bölgesindeki sanayi sitelerinde, atık su için pompa sistemleri ve kuşaklama kollektör sistemleri inşa edilmeden inşaat ve işletme ruhsatları verilemez.

6.3. Desantralizasyon Sonrası Kent Fizik Mekanının Değişim ve Dönüşümü İle Hizmetler Sektörünün Gelişimi

6.3.1 Hizmet Sektörü

Hizmet sektöründeki gelişme XX.yy'ın en önemli olaylarından biri ve çağdaş ekonomik değişimin başlıca simgelerinden biridir (Cengiz,1995).

"Hizmet Sektörü" kavramı ilk kez 1934 yılında, Allan Fisher'in "The Clash of Progress and Security (Gelişme ve Güvenlik Tartışması) adlı eserinde kullanılmıştır. XX.yy'ın ilk büyük devrimlerine sahne olan o dönemde, iş ve üretimdeki gelişmeleri daha iyi anlayabilmek için ekonomiyi üç kesime ayırmak yararlı görülmüştü.

1951 yılında Colin Clark tarafından formüle edilen ilk tanım denemesindeyse, olumsuz ve dışlayıcı bir yaklaşımla, tarımın da sanayinin de kapsamına girmeyen her türlü etkinlik "üçüncü" kesimin içine sokuluyordu.

Üçüncü sektör çok farklı unsurları barındırdığından dikkatle çözümlenmesi gereken bir olgudur (Benko, 1993). Bu sektör esas olarak "hizmetler" diye adlandırılan etkinlikleri, yani ;

Yönetim

Banka,

Ticaret,

Eğitim ve

Savunma işlerini kapsamaktadır.

Aslında "hizmet" olarak adlandırılan şey, bireylere veya topluma, maddi mal satışı olmaksızın bir kullanım değeri sağlayan her türlü etkinliktir. Nitekim, tacir veya maliyeci maddi araçlardan yararlanmakla birlikte, maddi bir mal değil, bir hizmet sunmaktadır. Hizmet, eskiden mevcut olduğuna inanılan homojenlik etkenlerinden hiçbirine sahip değildir. Hiç kuşkusuz böyle bir yaklaşım, çoğunlukla işlevlerin yapısal karakterlerine ve ekonomik gelişme içindeki rollerine göre içeriklerinin çözümlenmesini gerektirir (Cengiz,1995).

Talep tipini (hizmet pazarı dikkate alan ikinci yaklaşım, hizmetleri en önemli makroekonomik yoğunlaşmalara göre ayırır ve çeşitli hizmetlerin gelişimini bunların pazarlarını esas alarak belirler.

Son olarak, hizmet üreticisini esas alan ölçüt de önemlidir, çünkü hizmet üretimin gelişme modelini ve örgütlenme biçimini arz açısın dan tanımlamaktadır.

Hizmetlerin devlet, özel kuruluşlar veya serbest meslekler tarafından sunulması esaslı bir fark yaratır. Çünkü farklı üreticiler, farklı stratejik baskılara cevap vermek durumundadırlar.

Hem kuramsal hem pratik gerekleri uzlaştıran işlemsel sınıflamada ise şu kategoriler göz önünde bulundurulmaktadır :

1. Dağıtım altyapısı (malların, bilginin ve kişilerin dolaşımı),
2. Toplumsal alt yapı {bireysel ve toplumsal üretim),
3. Tüketicilere hizmet (kişilerin son tüketimi);

gene üretimi gözeterek işletmelere hizmet.

Sınıflandırma günümüzdeki kategorilere göredir. Üretimin çeşitliliği, toplumsal hayatın zenginliği ve..tüketim, hizmet sektörünü hızla gelişen ve değişen bir sektör haline getirmektedir (Benko, 1993)

İstihdamın payının giderek artması, ekonomik 'krizlere karşı kısmen duyarsız kalmak, teknik ilerlemenin fazla önemli olmaması, bu sektörü ayırt eden üç ölçüttür, ama bu üç unsurun meydana getirdiği bütün öylesine önemli hale gelmiştir ki, bunların işlevlerine veya amaçlarına göre ayrıntılı bir biçimde incelenmesi zorunludur (Benko, 1993)

6.3.1.1. Hizmet Sektörü Tipolojisi

Büyük bir çeşitlilik gösteren hizmetlerin niteliğine veya amacına göre çeşitli biçimlerde sınıflandırılan bir sektördür.

Hizmet sektörü, nitelik, işlev ve kapsam bakımından, tıp ve karayolu taşımacılığı, gazetecilik. ve bakkallık, otomobil tamirciliği ve borsa kadar birbirinden farklı etkinlikleri kapsar. Gerek

kurarsal açıdan, gerek deneysel veriler (istatistikler gibi) açısından hizmet sektörü için tatmin edici bir sınıflandırma bulunamamıştır. En yaygın yaklaşımlar;

- a) hizmetleri ekonomik sistem içindeki işlevlerine,
- b) talep tipine veya
- c) üreticilerine göre gruplandırır.

İlk ölçüt, öncelikle Marksist literatürden alınmıştır. Bu yaklaşımda hizmetler, ait oldukları faaliyete göre gruplandırılmıştır : dağıtım, dolaşım, bireysel üretim (sağlık, eğlence, eğitim vb), toplumsal-iktisadi örgütlenmenin yaratılması (savunma, adalet, planlama vb.) hatta üretim ve tüketim.

6.3.1.2. Gelişmiş Ekonomide Hizmet Sektörünün Önemi

Zengin ülkelerde GSYİH'nin ve istihdamın yarısından fazlası hizmet sektörü tarafından karşılanmaktadır (Cengiz,1995).

Hizmet sektörü, gelişmiş ülkelerde ilerlemenin anahtarı durumundadır. 20 yılda (1970'ten 1990'a) toplam GSYİH içinde hizmet sektörünün payı ABD'de yüzde 62.7'den yüzde 67.6'ya, Almanya Federal Cumhuriyeti'nde yüzde 47.4'ten yüzde 58.2'ye çıktı. Bu durum bütün gelişmiş ülkelerde görülüyor, hizmet sektörünün toplam milli gelir içindeki payı hiçbir zaman yüzde 55'in altına inmiyor. Gene aynı durumda, faal nüfus içinde hizmet sektörünün payı ABD' de yüzde 61.1' den yüzde 71. 8' e, Almanya Federal Cumhuriyeti'nde yüzde 42.1'den yüzde 57.5'ye çıktı.

Türkiye'deyse, milli gelirden hizmet sektörünün payı, aynı dönemde yüzde 45.4'ten yüzde 57.4'e hizmet sektörünün faal nüfustaki payı, yüzde 17.9'dan yüzde 36'ya yükseldi.

Sektörler arasındaki geçiş, tarım, sanayi, hizmet sektörü arasında aşamalı olarak gerçekleştirildiğinde, hizmet sektöründeki artış gelişmişlik ölçüsü olarak alınmaktadır; ancak Türkiye'de bu anlamda sağlıklı bir aşamalı geçiş yaşamadığı söylenemez.

Hizmet sektörü kavramı bile zamanla değişmiştir. Sanayi kuruluşları bünyelerine gitgide daha fazla ölçüde hizmet sektörü ile ilgili etkinlikleri almaktadırlar.

Hizmetler giderek başkalarına terk edilmekte böylece yeni kuruluşların doğmasına zemin hazırlamaktadır.

Şirketleri, kendi faaliyetleriyle doğrudan ilgili olmayan işleri ikinci ellere bırakmaya sevk eden bu süreç, hizmet sektörü etkinliklerinin hızla artmasının temel sebebidir. Son yıllarda

pek çok sektör ortaya çıktı, bunlar arz yapılarını tamamıyla yenilediler, kuruluşlara verdikleri hizmetleri profesyonelleştirmişlerdir. (Benko, 1993).

6.3.1.3. Hizmet Sektörlerinin Uluslararası Boyutu

Yeni doğan dünya ekonomik düzeninde uluslar aşırı, bölgesel entegrasyonlu ve bilgi yoğun düzende iki değişimin diğerleri arasından sıyrılıp ortaya çıktığı fark edilmektedir.

Birincisi hizmet sektörü uluslar aşırı boyut kazanmaktadır.

Bankacılık ve finans, uluslar aşırı gelişmede hala diğerlerinden önde gitmektedir. Hizmet sektörü imalat sanayinden çok daha hızla uluslar aşırı boyutu geçmektedir (Drucker, 1992)

İkinci olarak, yeni dünya ekonomisinde yatırım ticaretten çok daha hızla büyümektedir.

Yatırımın yönlendirdiği bir dünya ekonomisinde, ihracata dayalı stratejinin modası artık geçmiştir. ABD ve Batı Alman şirketleri geleneksel ihracat yollarını kullanarak kilit niteliğindeki bu piyasalara giremediği için, oralara satmak yerine oralarda fabrika kurmak mecburiyetinde kaldılar. Ticaret yapamadıkları yerlerde yatırıma yönelmek zorunda kaldılar.

Böyle bir dünyada, artık son sözü söylemek için pazarlara yakınlık ve pazarı hissetmek gerekmekte, bunun için de pazarda var olmak ve bir yer edinmek icap etmektedir.

Bir şirket, kilit niteliğindeki bir piyasadaki liderlik pozisyonunu, ancak imalatı orada yaparsa devam ettirebilir (Cengiz,1995).

Yatırım ekonominin itici gücüdür. Gerçek mal ve hizmet ekonomisi artık uluslar aşırı ekonomide, söz sahibi değildir.

Para akışları sayesinde, sermaye hareketleri ve yatırımlar finanse edilmektedir. şirket, yatırımlarını kilit nitelikli pazarlarda devam ettirmezse, satışların düşmesi beklenebilir.

Gelişmiş ülkelerin ekonomileri giderek daha bilgi yoğun olmakta; sermaye ve emek yoğunluğu azalmaktadır.

6.3.2 Şehirler ve Hizmet Sektörü

Doğuşlarından itibaren şehirler, hizmetlerin {ticaret, yönetim, din hiyerarşisi} odaklaştığı noktalar olmuşlardır (Cengiz,1995).

Sadece 1750'den sonra, iki yüzyıla yakın bir dönem, şehirlerin aynı zamanda üretiminde toplandığı mekanlar olduğunu gördük.

Şimdi şehirler eski konumlarına geri dönüyorlar, yani üretimi dışarıya atarak (sanayinin desantralizasyonu) tekrar hizmetlerde uzmanlaşıyorlar.

Sermayenin globalleştğini söylerken, hatırlanması gereken konu,zaten üretici sermayenin toplam sermaye içinde payının azaldığıdır.

Başka bir deyişle Hizmet Sektörü Hem Yatırım Hem De Yaratılan Gelir Açısından Öne Geçmiş Durumda

Bu yüzden yapılan yatırımın önemli kısmının sadece şehirlerde bulunan bir takım faaliyetlerde yoğunlaşması zorunlu olmaktadır.

Yani şehirlerin dışında gerçekleşmeyecek bir hizmet sektörü odaklaşması Şehirlerin ön plana çıkmasını gerektirmektedir.

İkincisi sermaye gerçek üretim yaptığı zaman dahi doğrudan gidip emekle buluşmamakta. Emeği istihdam edebilmesi için bir takım hizmetleri gerektirmektedir (Keyder, 1993)

Şu anda dünyada, sermayenin kendi yapılanmasının global bir hiyerarşisi içinde olduğunu düşünürsek, gerektirdiği hizmetlerin de orantılı olarak daha karmaşık ve yine hiyerarşik bir yapıda olacağını söyleyebiliriz

Bu hizmetlerin ne tür şeyler olduğunu biraz da hakim teknoloji belirlemektedir. Örneğin içinde bulunduğumuz dönemde sermayeye yönelik olarak en hızlı büyüyen hizmetler aşağıda belirtilmektedir.

A. Sermayenin Globalleşmesinde Gerekli Hizmet Sektörü Faaliyetleri

(SERMAYEYE YÖNELİK OLARAK EN HIZLI BÜYÜYEN HİZMETLER)

- . İletişim- telekomünikasyon,
- . Bilgi-bankaları ve bilgi işlem,
- . Uluslararası fon akımlarını sağlayan ve denetleyen finans kurumları,
- . Bankalar ve sigorta şirketleri,
- . Yine uluslararası adaptasyonu sağlayan medya,
- . Pazar araştırma,
- . Özellikle de reklamcılık şirketleri,
- . Öncelikle dünya boyutunda iş gören hukuk, muhasebe, müşavirlik, ve yönetim danışmanlığı kurumları sayılabilir.

Bu sermayeye hizmet götüren servislere ek olarak bir de sermayenin kendi iç örgütlenmesini sağlayan sektörler aşağıda belirtilmektedir.

B . Sermayenin Kendi İç Örgütlenmesini Sağlayan Sektörler

Mühendislik ve üretim/pazar kontrolüne yönelik uzaktan kumanda olayını gerçekleştiren kontrol ve tasarım sektörleri var.

Bu saydığımız hizmet sektörü faaliyetleri, başka bir deyişle sermayenin globalleşmesinde gerekli servisler, eskiden de bugün de şehirlerde yoğunlaşmışlardır.

Değişiklik şurada; içinde bulunduğumuz dönemin iletişim potansiyeli öyle yüksek ki, bu servislerin bulundukları kentler eskiden çok daha büyük bölgelere servis verebilecek durumdalar.

Bazı şehirler bu yüzden stratejik bağlantı noktaları konumunda; kendi içinde bulundukları ülke sınırları dışında da etkili olmaya hazır duruma geliyorlar. Fakat mantığı icabı sermaye üniter bir görüntüde, yani hiyerarşik bir yapı sergiliyor. Bu yapıya paralel olarak da kentlerde somutlaşan stratejik bağlantı noktaları hiyerarşik bir yapı içine oturuyorlar. Diğer bir deyişle, global düzeyde bir şehirler sistemi hiyerarşisi ortaya çıkıyor. Sözü ettiğimiz sermayeye yönelik hizmetlerin yoğunlaşması, tabii ki bütün şehirlerde gözlenen bir olgu değil. Dünya yüzündeki şehirlerin çoğu eski konumlarında etraflarındaki küçük bölgelere bazı (düşük düzeyde kalifikasyon gerektiren) hizmetleri götürmeye devam edecekler. En fazla da bir aktarma görevi göreceklerdir. Oysa hiyerarşinin üstlerinde yer alan az sayıdaki şehir, bu globalleşen yapının içinde ayrıcalıklı konumlara oturacaklardır (Keyder, 1993)

6.3.3 Global Şehirler ve İşlevleri

Son yirmi yılda üzerinde çok durulan global şehir, dünya şehri gibi kavramlar yukarıdakine benzer çözümlemelerin ürünü.

Sözü ettiğimiz hiyerarşi içinde yükseklerde yer alan şehirler; tüm dünya düzeyinde gerçekleşen bir kontrol sürecinde işlev görüyorlar.

Bu yüzden de sektörel istihdam yapıları, nüfusları, mekansal dağılımları, fiziki görünümeleri ancak bu global işlevler çerçevesinde anlaşılabilir.

Örneğin bu şehirlerde, yukarıda sözü ettiğimiz, dünya ölçeğinde işlev gören hizmet sektörleri çok görünür bir konumda olacaktır (Keyder, 1993)

Ayrıca bu sektörlerin müşterileri sadece yerel veya ulusal ekonomi. kökenli olmayacaktır. Bu sektörlerde çalışan kalifiye (nitelikli) ve dünya standartlarında bilgisi, formasyonu olan, yine

o kıstaslarla ödüllendirilen elemanlar olacaktır. Bunlara bağılı olarak o kıstaslarda kişisel hizmet veren ticaret, eğlence, dinlence, konut sektörleri gelişecektir.

Dünyaya yönelirliğin ve uluslararası düzeyde hizmet vermenin parçası olarak; .

- Tüm iletişim ağıları,
- Hava alanları,
- Telekomünikasyon;

ileri standartlarda oluşacak globalleşmenin yan (etkisi sonucu) ürünü olarak yer değıştiren insanların kendilerini yerel dokudan arınmış, steril atmosferlerde rahat hissetmeleri için Beş Yıldızlı Oteller kurulacak, Restoranlar açılacaktır.

Bunlar başarıya ulaştığı takdirde

- Çok uluslu şirketler,
- Bankalar,
- Sigorta Şirketleri,
- Hukuk,
- Muhasebe
- Reklamcılar,
- Araştırmacılar.

buralarda şube açacak, bu gelişme de ortamı daha cazip kılacaktır.

Örgüt Merkezleri Cezbedilecek,

Kongreler Düzenlenecek,

Yabancı bir Nüfus Yerleşmeye Başlayacak

kısacası ;

Sermayenin Gereksinimleri karşılanacaktır.

Global şehir kavramını kullananlar, bu sayılan boyutları araştırıp, bunların varlık derecesine göre bir şehrin hangi düzeyde olduğunu saptamaya çalışıyorlar.

Örneğin New York, Londra ve Tokyo için globallik tartışılmaz bir statü. Hiyerarşinin tepesinde bu şehirler oturuyor.

Daha sonra da Frankfurt, Paris, Seul, Hong Kong, Chicago, San Francisco, Sao Paolo gibi şehirler var. Bunlarda ikinciliğin tartışılmaz üyeleri. Fakat dünya coğrafyasını göz önüne alırsak, sayabileceğimiz global şehirlerin sayısının o kadar da çok olmadığını, en fazla 20-25 tane olduğunu görürüz.

6.3.4 İnisiyatif Alan Şehir Olgusu ve İstanbul' un Globalleşmesi

Peki, şehirler nasıl oturuyorlar bu statüye, ayrıcalıklarını hangi şartlar belirliyor ve tabi İstanbul için böyle bir statü söz konusu mu ? Bir kentin coğrafya ve tarihinin global statü için önemli olduğu Londra, New York Ve Tokyo geçmiş ve gelecek dünya hegemonyası kurmuş devletlerin hakim merkezleri; liman şehri olmaları da tarihte rol oynamış, vb. listedeki tüm şehirler için bu tür hikayeler anlatılabilir. Ekonomik ve jeopolitik koşulların şehrin belirli bir rol oynamasını nasıl hazırladıkları irdelenebilir.

Fakat için de olduğumuz dönemde yeni bir olgu var ; şehrin ekonomi içinde devletten otonomi kazanmasının ve sermayenin hareket kabiliyetinin belirlediği "İnisiyatif Alan Şehir" olgusu.

Ancak bu statüleri tamamen objektif maddi koşullar ve tarihi tecrübelerin belirlediğini söylemek yanlış olur. Özellikle yeni ortaya çıkan potansiyellerin kullanılabilmesi, fırsatların iyi değerlendirilmesine ve uygun inisiyatif almaya bağlı olabilir.

Bu yeni dönemde şehirler giderek kendi adlarına müteşebbis oluyorlar. Çünkü sermaye o kadar ürkek ve yer değiştirmeye o kadar hazır ki, en uygun ortamı sağlayamayan şehirler yarışmayı hemen kaybediyorlar.

Tersinden söylersek uygun ortam hazırlamaya çaba göstermeyen şehirler, yani inisiyatif kullanarak fırsatlara yönelik yatırım yapmayan, ortam hazırlamayan şehirler, bu yarışmayı kaybetmektedirler (Keyder, 1993)

Sözünü ettiğimiz global kontrol ve sermaye hizmetlerini arz etmeye hazır, maddi koşulları uygun her bölgede birçok şehir bulunabilmektedir. Bunların hepsinin başarıya ulaşacağını söylemek zor :sermayenin kümülatif seçimine de şehir yöneticilerinin kararları veren sermaye gruplarına yaptıklarına bağlı olmaktadır.

Sonunda belirleyici olan şehrin gösterdiği inisiyatif. Eski döneme nazaran şehirler bu yüzden daha özerkler. Bu yüzden kendi kaderlerini tayin edebilecek konumdalar.

Şehirlerin belli bir Vizyon oluşturmaları gerekmektedir; burada kendilerine reklam şirketleri tutup vizyonlarını dünyaya duyurmaya çalışmaktadırlar. Uluslararası faaliyetleri çekebilme

için gerekli altyapıyı, iş merkezlerini, havaalanlarını, telekomünikasyon ağlarını kurmaya çalışmakta ve dünya pazarına çıkış bir şirket gibi hareket etmektedirler.

Anlaşılabileceği gibi, İstanbul'un bir global şehir olmak için gerekli maddi koşullara sahip olduğu ve Şehir olarak fırsatı yakalamak için inisiyatif göstermesi gerektiğini söylemek doğru olur.

Tarihi itibariyle İstanbul her zaman bölgeye (Karadeniz ve Ortadoğu) yönelik birincil bir role sahip oldu. Yalnız ulusal kalkınmacılığın öne çıktığı 1930-1980 aralığında bu konumu kaybetti. 19.yüzyılda, hatta 1920'lerde, tüm bölge için bir transit merkezi, antrepo, ticaret odağı ve borsa işlevini görmektedir. Yabancı nüfusun, bankalarına, ticaret şirketlerinin varlığı, tüketim kapasitesi, İstanbul'u tüm bölgede önemli kılan etkenlerdi.

Bu tarihi rol coğrafya ile de desteklenmektedir. Şimdi yeniden 1914 öncesini hatırlatan bir döneme girdik, ama teknoloji çok farklı. Bu yüzden de kontrol ve etki daha büyük çevrelere yayılabiliyor.SSCB'nin parçalanmasının yarattığı yeni durumu Ortadoğu ülkelerinin içinde bulundukları karışıklığı buradan izlemek mümkündür. Türkiye'nin veya Türk sermayesinin bu bölgelerde yeni olanaklar kazandığı savıyla aynı değil. Bu doğru olabilir, fakat asıl önemlisi İstanbul'un, bu coğrafi alanda yukarıda sermayeye yönelik hizmetler olarak belirtilen faaliyetleri üstlenebilecek konumda olmasıdır.

Yani yatırımı kim yaparsa yapsın, örneğin Gürcistan'da veya Azerbaycan'da hatta Ukrayna veya Romanya'da (belki ileride Arap Ülkelerinde de) Bankacılık, Sigorta, Hukuk, Muhasebe, Danışmanlık, İletişim,Reklam,Pazarlama, Mühendislik Hizmetleri için İstanbul' dan geçmeye mecbur kalabilir.

Bu şirketlerin oluşturduğu ortam ile beraber bahsettiğimiz hizmetlerin gerektirdiği dünya düzeyinde performans verebilecek kalifiye eleman sayısı da yükseldi. Bir takım alt yapı iyileşmelerinin de olduğunu,inkar etmemek gerekir. İletişim (telefon Şebekesi, bilgisayar, faks vb. ağları) oldukça ileri durumda, fakat yapısı oldukça kaotik. Beş yıldızlı otellerde büyük artış yaşanıyor. Modern standartlarda üretilen iş merkezleri, yeni konut alanlarında da artış var (Keyder, 1993). Demek ki İstanbul kenti bir atlama yapmaya hazır sayılabilir.

7. TOPLU DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR

Çalışmamızın bu kesimindeki amacımız, buraya dek söylenen ve yapılan betimleme, çözümleme ve değerlendirmelerden çıkarılabilecek sonuçları ortaya koymak ve ülkemizde yapılan planlama çalışmalarına katkıları açısından anlamlarını açıklığa kavuşturmaktadır.

Bu amaçla aşağıda sırasıyla bölümlerle paralellik kurularak bulgular ve sonuçlar ile değerlendirmeler üzerinde durulacaktır.

Amacımız ülkemizin en büyük karar merkezi olan İstanbul Metropolitan Alanında sanayi desantralizasyonunun kent fizik mekana etkisini belirtmek ve bu süreç içinde değişim ve dönüşümlerin irdelemesini yapmaktır.

İstanbul bugünkü görünümü ile gözle görülür bir biçimde kentleşme koşutunda adına metropolitenleşme dediğimiz ekonomik ve sosyal yapıda hızlı bir değişim ve dönüşüm sürecini yaşamaktadır. İstanbul Metropolitan Alanı özellikle 1980'den sonra izlenen politikalar nedeni ile hizmet sektörünün ağırlık kazandığı uluslararası bir metropoliten finans merkezi olma sürecinde, mevcut planlamaların önünde önemli gelişmeler göstermiştir.

Kentsel ulaşımına bağlı olarak kıyılarda sanayiye ilişkini işlevlerin desantralizasyonunu amaçlayan ve 1980 öncesi kentsel mekan imajına kökünden değiştiren kamulaştırma işlemleri kentsel işlevlere aşırı hareketlilik sağlamış, mevcut Merkezi İş Alanı (M.İ.A.)'nda dağınık ve örgütsüz olarak bulunan, ulusal ve uluslararası hizmet veren işlevlerde örgütlenmeyi ve büyümeyi zorunlu kılmıştır.

İstanbul Metropolitan Alanı özellikle 1980 sonrası günümüz dünyasındaki gelişmelerden etkilenmiştir. Etkilenme süreci ile sanayi desantralizasyon süreci arasında paralellik kurduğumuzda;

- Günümüz dünyasında, sanayileşmiş ülkelerde “sanayi sonrası” bilgi toplumu olarak adlandırılan yeni bir toplum yapısı oluşmaktadır.
- Sanayi sektörü zengin ülkelerde gerilemektedir.
- Sanayi yerine hizmetler sektörünün ikame etme düşüncesi bütün gelişmiş ülkelerde önem kazanmaktadır.
- Sanayi bir “Üçüncü sektörleşme” sürecine geçmektedir.
- Sanayi malın üretiminde yönetim, muhasebe, araştırma, tasarım ve pazarlama gibi hizmetler daha çok önem kazanmaktadır.

- Fakat asıl önemli olan, üretim ile hizmetler arasındaki bu gücün üst üste konma olayıdır.
- Sanayi, araştırma, ticaret, finans ve eğitim dünyaları birbirine sıkı bir şekilde bağımlı hale gelmektedir. Üretim birçok düzeyde bir bağlantılar sistemi olarak anlaşılması gereken mekanizmanın kalbi konumundadır.
- Sanayi işletmeleri bünyesinde daha önce birbirlerinden ayrılmış olan araştırma ve ticaret, araştırma ve imalat, yeni mühendisler, teknisyenler ve işçiler arasındaki bağlar yoğunlaşmaktadır. Sayısız teknolojilerin genelleşmesi değişik sanayi sektörlerini birbirlerine yakınlaştırmıştır. Sanayi firmaları ile hizmet şirketleri arasındaki alışveriş artmakta, bunun yanı sıra, sanayi firmaları giderek daha hızlı gelişen pazarı daha iyi denetlemek veya yüksek düzeylere çıkmış olan araştırma masraflarını paylaşmak için kendi aralarında gittikçe daha fazla işbirliğine girmektedirler. Bu hareket uluslararası ve daha ötesi bir üretim örgütlenmesine gitmek için sınırları hiçe sayan küreselleşme olgusu altında çok sayıda topluluğu oluşturmaktadır.
- Sanayinin üçüncü sektörleşme olgusu, üretim alanıyla üretim yönlendirildiği ve kontrol edildiği alanların metropoliten kent mekanında farklılaştırmaktadır. Bunun sonucu olarak;
 - Üretim faaliyetleri çevreye yönelmekte, üretimi yöneten, kontrol eden ve denetleyen faaliyetler metropoliten kent merkezine yönelmektedir.
 - Metropoliten merkez, üretimin desantralizasyonu sürecinde karar verme mekanı olarak uzmanlaşmaktadır.
- Sanayi dönüşüme uğramaktadır. Sanayi yine temel niteliğe sahiptir. Ancak günümüzde yeni bir sistemin unsuru halindedir. Bu sistem içinde örgütlenmesi dünya çapındadır.
- Günümüz dünyasında uluslar aşırı, bölgesel entegrasyonlu ve bilgi yoğun düzeyde yeni bir uluslararası ekonomik düzen doğmakta bu düzende;
 - Hizmet sektörü uluslararası bir boyut kazanmakta,
 - Bankacılık ve finans uluslararası gelişmede önde gitmekte,
 - Günümüz dünya ekonomisinde yatırım, ticaretten daha hızlı büyümekte, yatırım ekonominin itici gücü olmakta,
 - Para akışları nedeni ile, sermaye hareketleri ve yatırımlar finanse edilmektedir.

Bu bağlamda incelenen HongKong şehrinin desantralizasyon çalışmalarında elde edilen sonuç, şehrin büro (ofis) hizmetlerine dönüşümü olarak gerçekleşmektedir.

- Sermayenin globalleşmesinde gerekli ve sermayeye yönelik olarak hızlı büyüyen hizmetler sektörü faaliyetleri;
 - İletişim – telekomünikasyon
 - Bilgi bankaları ve bilgi işlem,
 - Uluslararası fon akımlarını sağlayan ve denetleyen finans kurumları,
 - Bankalar ve sigorta şirketleri,
 - Uluslararası adaptasyon sağlayan medya,
 - Pazar araştırma
 - Özellikle de reklamcılık şirketleri,
 - Dünya boyutunda iş gören hukuk, muhasebe, müşavirlik ve yönetim danışmanlığı kurumları

İle bu hizmetlere ek olarak sermayenin kendi içinde örgütlenmesini sağlayan sektörler, mühendislik ve üretim / Pazar kontrolüne yönelik kontrol ve tasarım sektörleri eskiden olduğu gibi bugünde şehirlerde yoğunlaşmışlardır.

Şehrin dünya ölçeğinde kurduğu ilişkiler ve hiyerarşideki konumu hizmet sektörlerinin yoğunlaşma düzeyini belirlemektedir.

- Gelişmiş ülkelerdeki ekonomilerde giderek bilgi yoğun olmakta, sermaye ve emek yoğunluğu azalmaktadır. Bilgi yeni bir yönetim çeşidi olmakta, şirketler bilgi ortamında organize olma sürecine girmektedir.
- Günümüz artık şehirlerin güçlerini ülkelerden değil ülkeler şehirlerden almaktadır. Globalleşme / küreselleşme ülkeler arasındaki fiziksel ve ekonomik sınırları giderek önemsizleştirmektedir. Her ülke, küresel alt yapıya sürekli birbirleri ile bilgi ve karar iletişimi içinde olan, borsalar, pazarlar, bankalar, üretim merkezleri, araştırma merkezleri, üniversiteler, laboratuvarlar vb. ile nasıl entegre olacağına karar vermek zorunda bulunmaktadır. Nitekim Hindistan örneğinde de bölgenin Tayland ve Çin arasındaki böyle bir ilişkinin desantralizasyon çalışmaları ile oluşumunun sağlandığı gözlenmektedir.

- Bilgi ve iletişim teknolojileri, küresel düzeyde kurulacak ilişkilerin ön koşulu olmaktadır.
- Üçüncü sektör çok farklı unsurları barındırdığından dikkatle çözümlenmesi gereken bir olgudur. Bu sektör esas olarak “hizmetler” diye adlandırılan yönetim, banka, ticaret, eğitim ve savunma etkinliklerini kapsar.
- Şehirler uluslararası faaliyetleri çekebilmek için gerekli alt yapı, iş merkezlerini, hava alanlarını, telekomünikasyon ağlarını kurmaya çalışmakta ve dünya pazarına çıkmış bir şirket gibi hareket etmektedir. İstanbul’un bir global şehir olmak için gerek koşullara sahip olmakta ancak inisiyatif göstermesi gerekmektedir.
- Yarının şehri “büro şehri” olmaktan çıkmakta ve “şirket merkezi şehri” olmaktadır. 1980 sonrası İstanbul için bu yönde gelişmelerden söz etmek mümkündür.
- Ekonomik yapı-fizik mekan ilişkisinin biçim değiştirmesi günümüz dünyasındaki sermayenin globalleşme süreci, metropoliten alanların özellikle kent merkezlerinin yeniden örgütlenmesi ve çağdaş yaşam koşullarına uyarlanması, sağlıklı yapılaşmaların engellenmesi ve yaşanabilir çevre oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır.
- Desantralizasyon sürecinde, kentin ana merkezinde izlenen gelişim olgusu, ana merkezin bu süreçte işlevsel açıdan metropol rolü oynamasını ve merkez mekanın yeniden örgütlenmesini gerektirmektedir.
- Sanayinin desantralizasyonu ile fizik mekanın değişim ve dönüşümlerinin irdelenmesinde, İstanbul Metropoliten Alanında kıyılarda yerleşen sanayi alanlarının desantralizyon sonucunda değişimin metropoliten alana hizmet eden rekreasyon alanları olarak , geleneksel kent merkezindeki değişimin tarihi ve kültürel yapı ile bağlantılı olarak turizm ve ticaret fonksiyonunun gelişimine yönelik olarak sağlandığı gözlenmektedir.
- Sanayi toplumunda tarım-sanayi-hizmetler ayrımı, bilgi toplumunda tarım-sanayi-hizmetler-bilgi sektörü sınıflaması biçimine dönüşmektedir. Bilgi sektörü, kendi alt yapısı, üst yapısı ve fonksiyonel etkileriyle; tarım, sanayi ve hizmet sektörlerini etkilediği gibi; üretim, tüketim, kaynak dağılımı ve bölüşümünü de etkilemektedir.

KAYNAKLAR

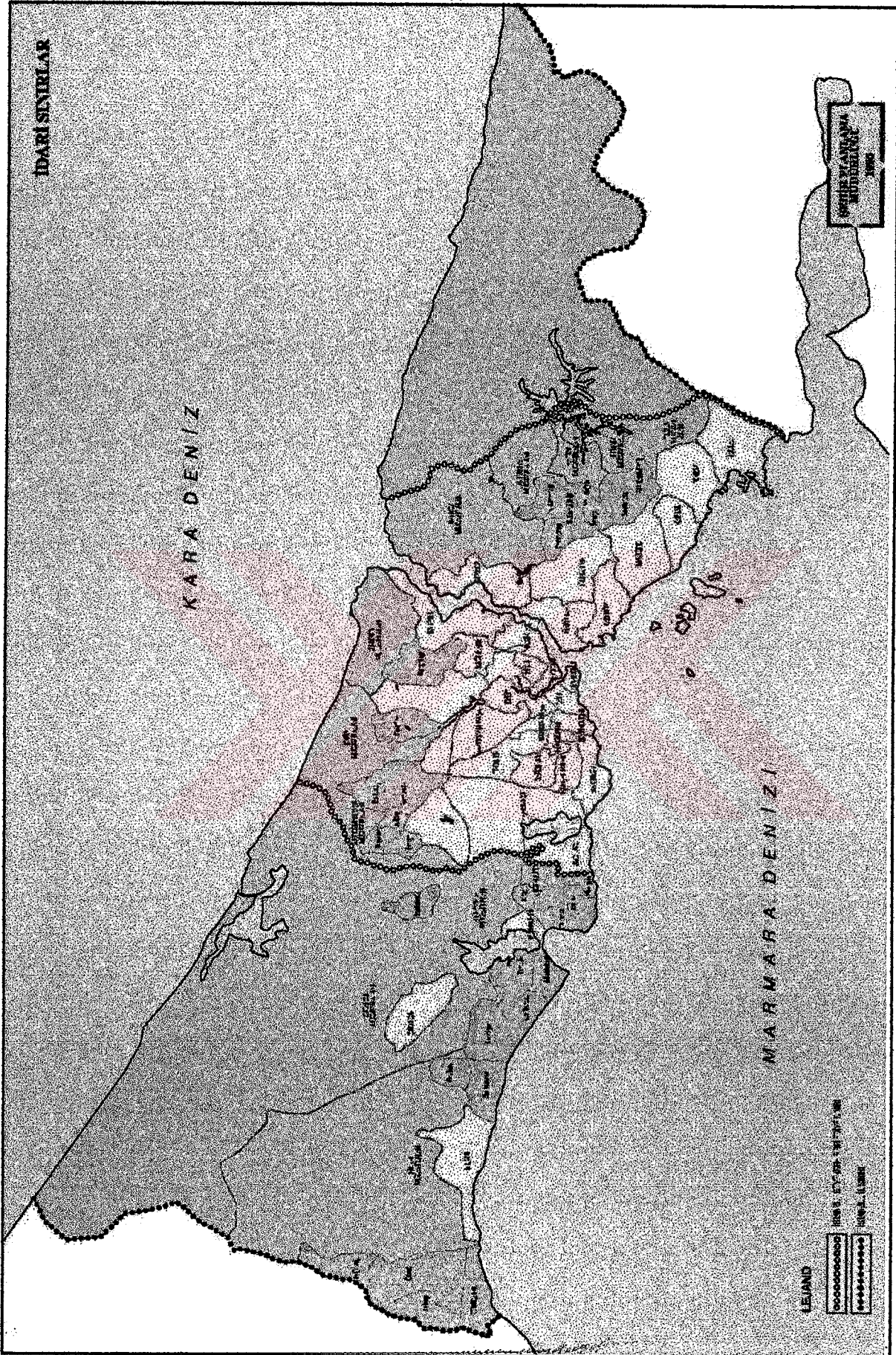
- Altan T.,Önsoy C., (1984), “Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokiyumu”, Çukurova Yayınları,1985 , Adana.
- Aslan R., (1993), “Kent Planlamasında Değerlendirme Teknikleri”, Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları,1993 , İstanbul.
- Aslan R., (1997), “Arazi Kullanış Ekonomisi”, Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları, 1997 , İstanbul.
- Aysu,E., (1990) , “İstanbul Anakent Alanında Kentiçi Devirgenlik Örüntüsü”, İstanbul, Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi
- Benko,G., (1993), “Hizmet Sektörü”, Thema Larousse, Tematik Ansiklopedi, 2 Bugünün Dünyası, İktisadi Coğrafya, Milliyet, 312-313,İstanbul
- Cengiz,H., (1984), “Ekonomik İşlevlerin Büyük Şehirsel Merkezlerde Desantralizasyon Olguları “İstanbul Metropoliten Alanında MİA ve Diğer Alt Merkezlerde Desantralizasyon Ölçütleri Üzerine Bir Deneme”, Y.T.Ü. Matbaası, İstanbul
- Cengiz,H., (1995), “İstanbul’un Çağdaş Metropoliten Kent Merkezi Oluşumu,Büyükdere Caddesi Aksı, Y.T.Ü. Matbaası, İstanbul
- Drucker,P.F., (1995), “Gelecek İçin Yönetim, 1190’lar ve Sonrası”, Çev: Fikret Üçcan, Türkiye İş Bankası, Kültür Yay. No:327, 3.Baskı, Ankara.
- Erkan H., (1998), “Bilgi Toplumu ve Ekonomik Gelişme”, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,Eylül 1998 , İstanbul.
- Giritlioğlu, C., (1982), "Sanayi Yerleşme Yeri Etkenleri - Sanayi Yerleşme Yerleri Seçim ve Düzenlerinin Kurgusunda Kullanılabilecek Bir Yöntem Yaklaşımı", .İ.T.Ü. 1982 (Kabul edilen Doç. Tezi).
- Göker H. A., (1995), “Bilim Teknoloji Sanayi Üçlemesi, ve Türkiye Üzerine Söyleşiler”, Sarmal Yayınevi, Şubat 1995 , İstanbul.
- Houllier,F., (1996), “INDUSTRIAL DECENTRALIZATION AND URBAN DEVELOPMENT”,A Workshop on a MOST/UNESCO Research Project, in India with Consideration of South-East and East Asian Cases, Pondy Paper in Social Sciences 23, Institut Français de Pondichéry
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (1980), “İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Plan Raporu”, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, 1980, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (1995), “1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu”, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Mart 1995, İstanbul.
- İstanbul Üniversitesi, (1981), “İstanbul Sempozyumu”, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi
- Keyder,Ç.,(1993), “Ulusal Kalkınmacılığın İflası”, Metis Yayınları, İstanbul
- Kılınçaslan, İ., (1981), “İstanbul, Kentleşme Sürecinde ekonomik ve mekansal yapı ilişkileri”,1981,İstanbul.
- Kılınçaslan İ., (1981), “İstanbul, Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri”, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi,1981 , İstanbul
- Kılınçaslan İ., (1993), “İstanbul Metropolünde Yapısal Değişimler”, Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 1993/1-4, Sayı:10, 16 – 17.

- Ocakçı M., (1997), "Metropolitan Alanda Sanayinin Yer Seçimi", Kent Gündemi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Temmuz 1997, Sayı:3,Yıl:1, 30 – 32.
- Oruç N., Aksoylu S., (1985), "Kentleşme Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları, Eskişehir Örneği Kollokyumu", ÖDTÜ Yayınları, 1985 , Ankara.
- Tang, B, Tang R, (1999), "Rrestructuring Obsolete Industrial Properties in Hong Kong",Property Management, Vol.17, No:2, 1999,pp.157-168,1999,Hong Kong
- Tümertekin E., (1997), "İstanbul İnsan ve Mekan", Tarih Vakfı Yurt Yayınları,Eylül 1997 , İstanbul.
- Yalçın M. C., (1997), "Sanayi Üzerine Bir Distopya Denemesi", Kent Gündemi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Temmuz 1997, Sayı:3,Yıl:1, 18 – 20.
- Y.T.Ü., (1998), "Metropolitan Alan Planlama Sorunları",1.Sempozyum Bildirileri,Y.T.Ü. Yayınları,1998,İstanbul
- ZAİM, S., (1994), Nazım Plan Ticaret ve Sanayi Raporu, (Yayınlanmamış Rapor. İst., İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1994

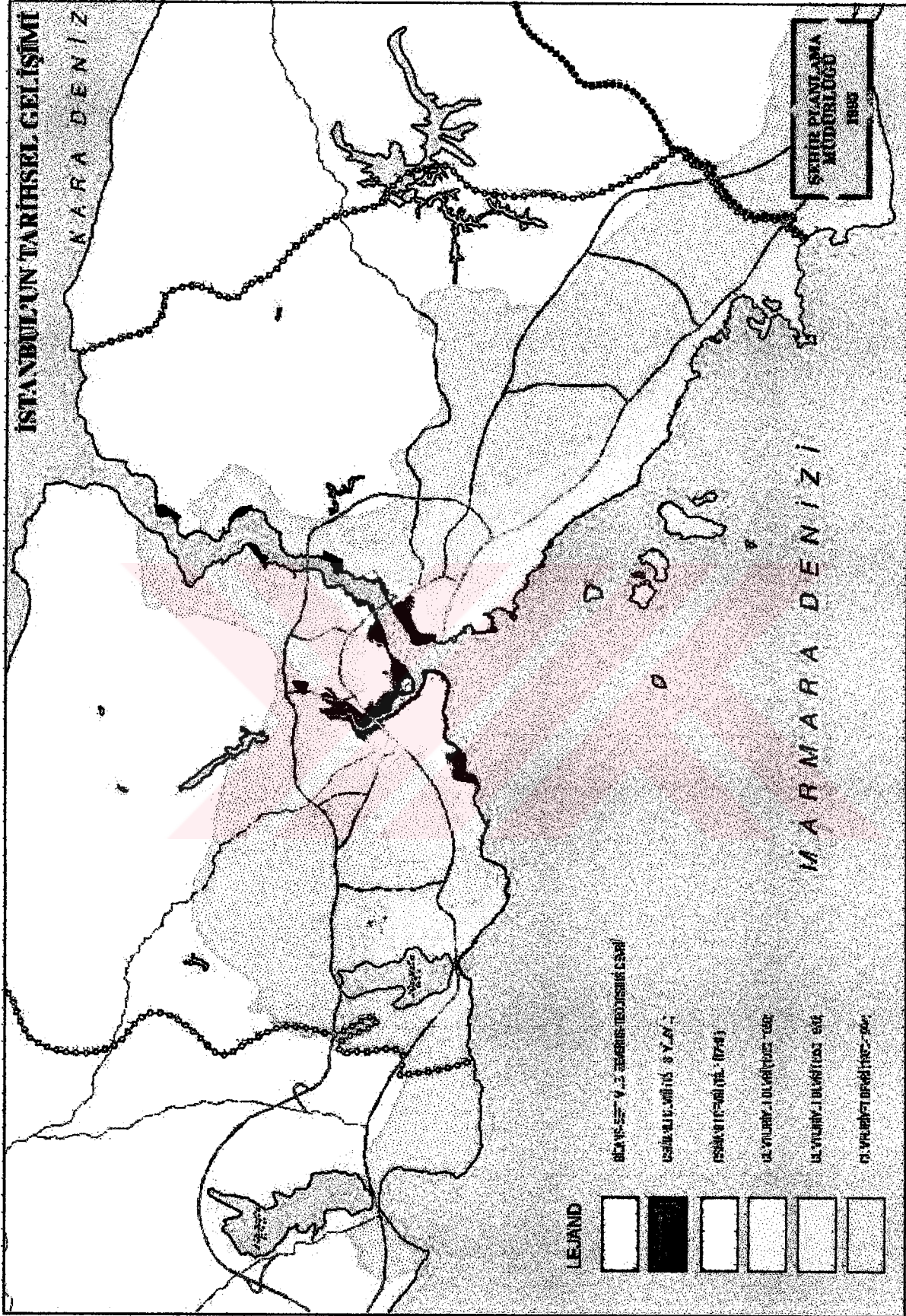


EKLER

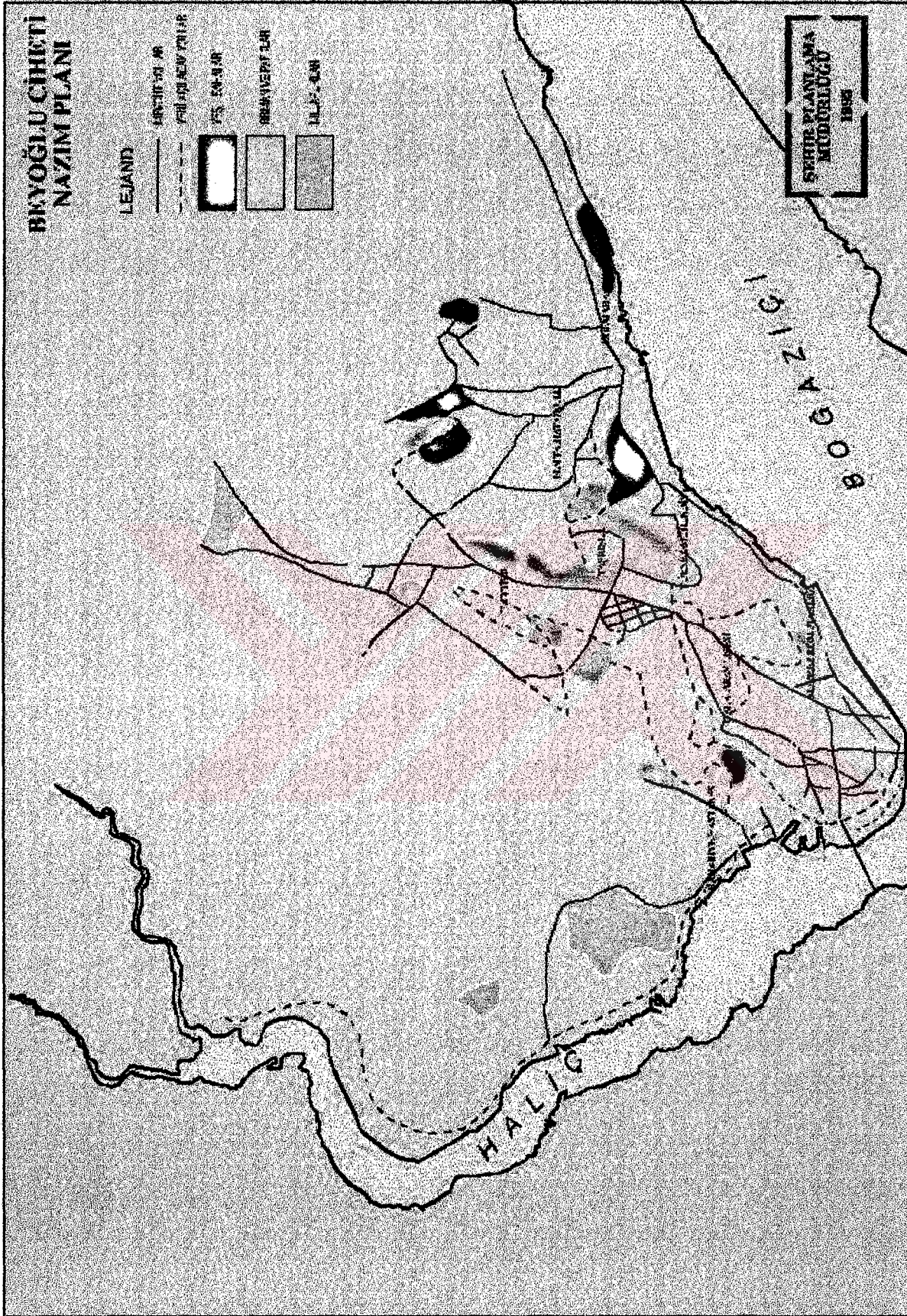
EK-1



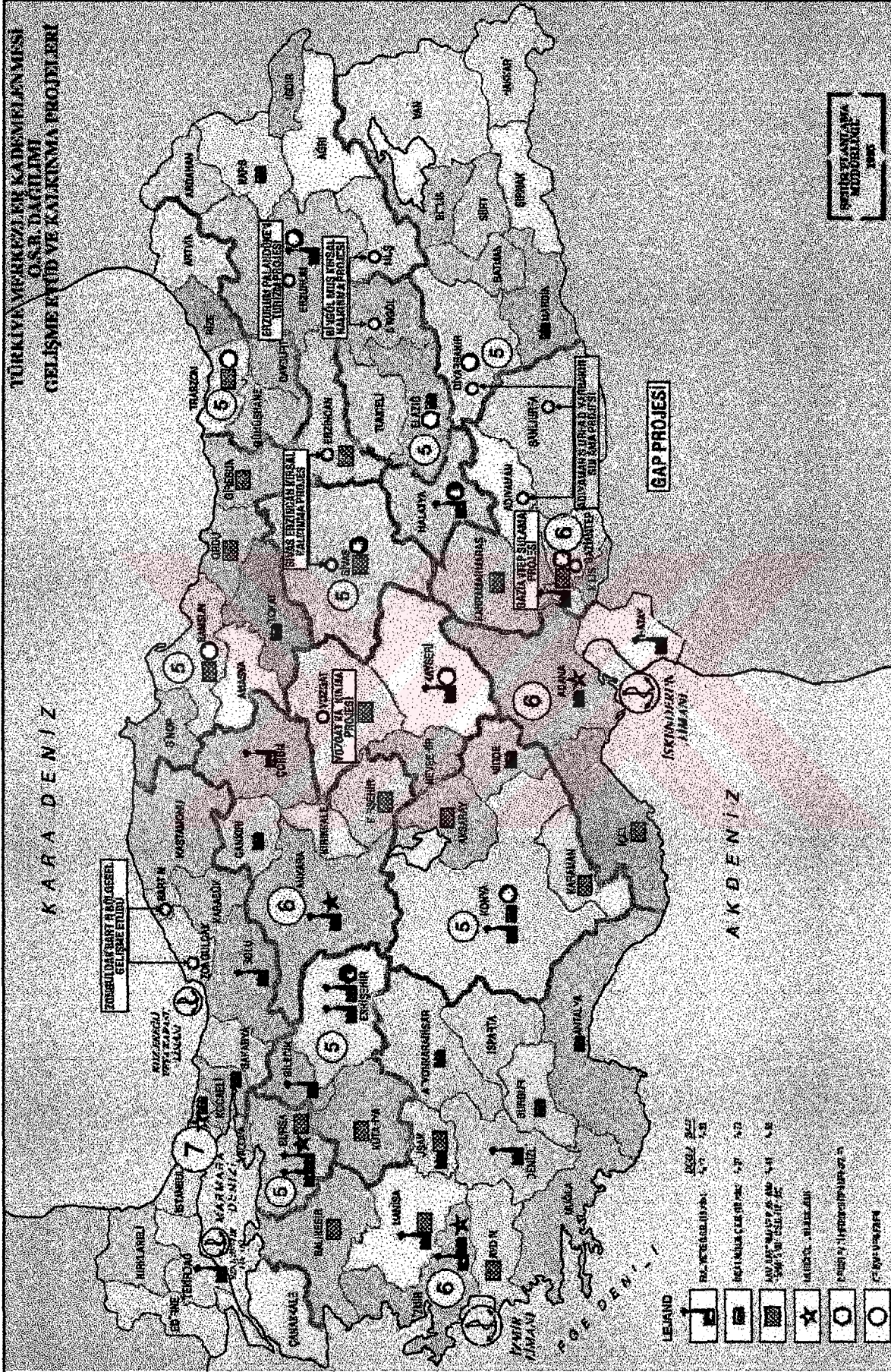
KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitlen Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

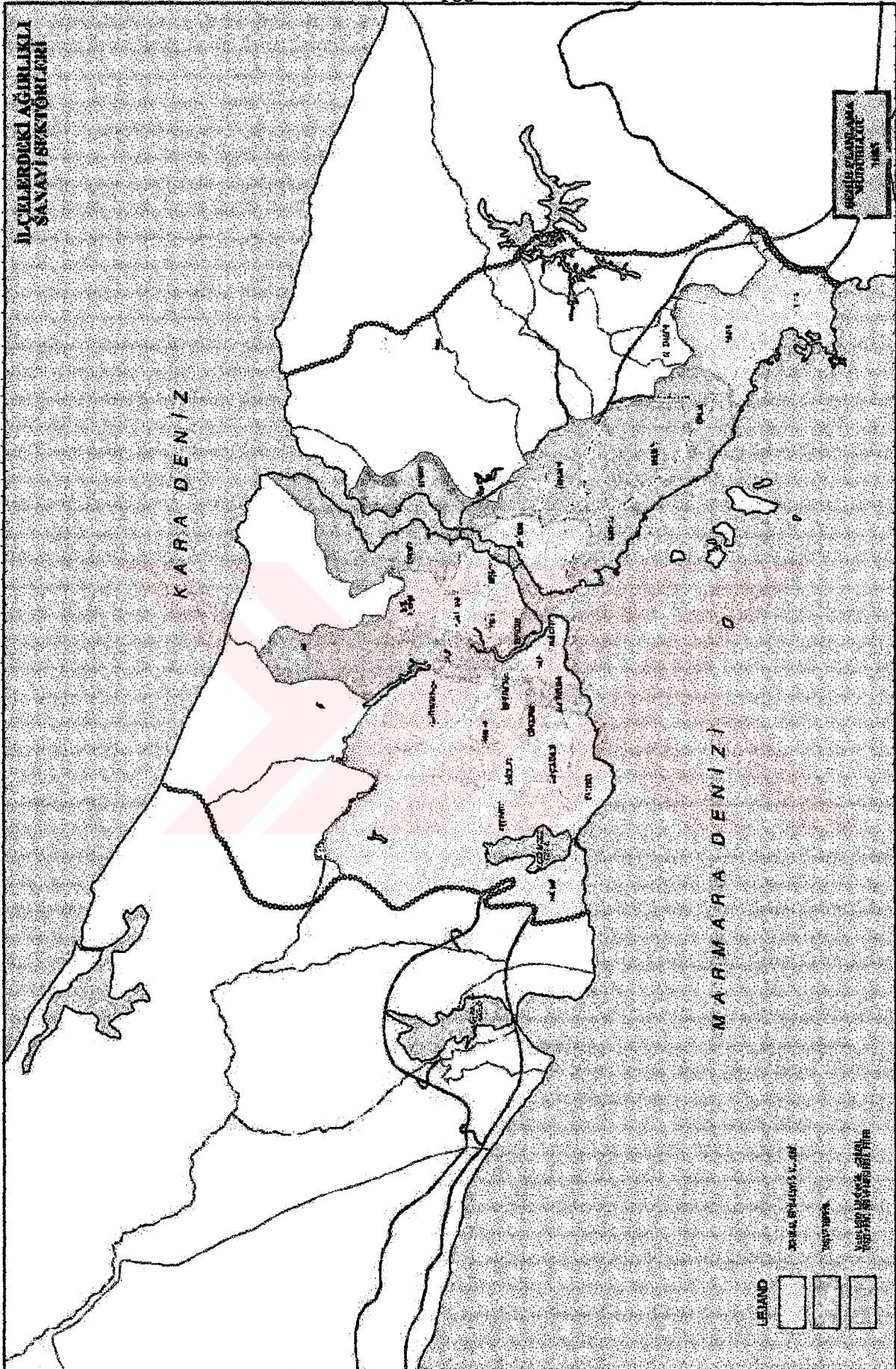


KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

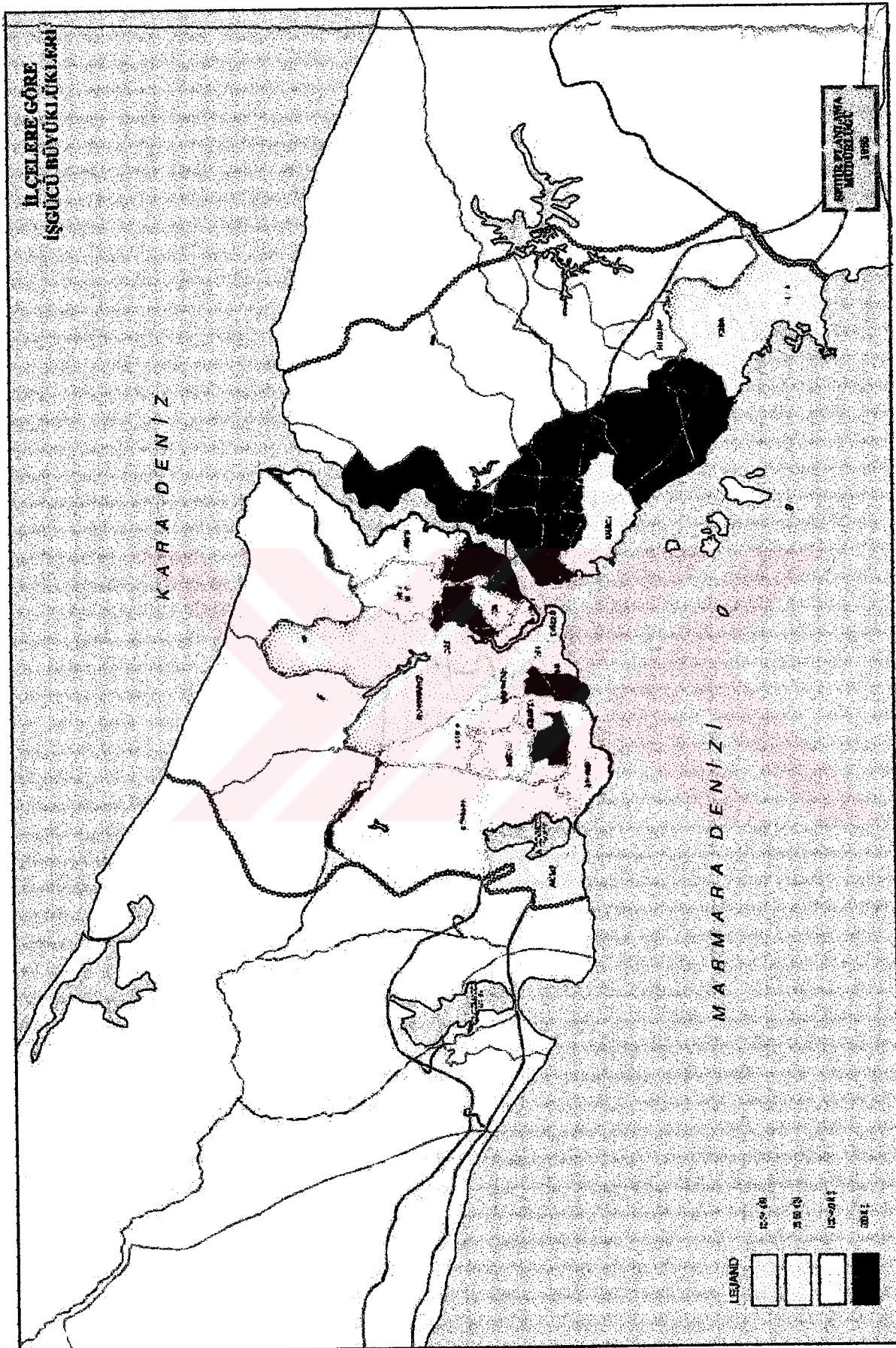


KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

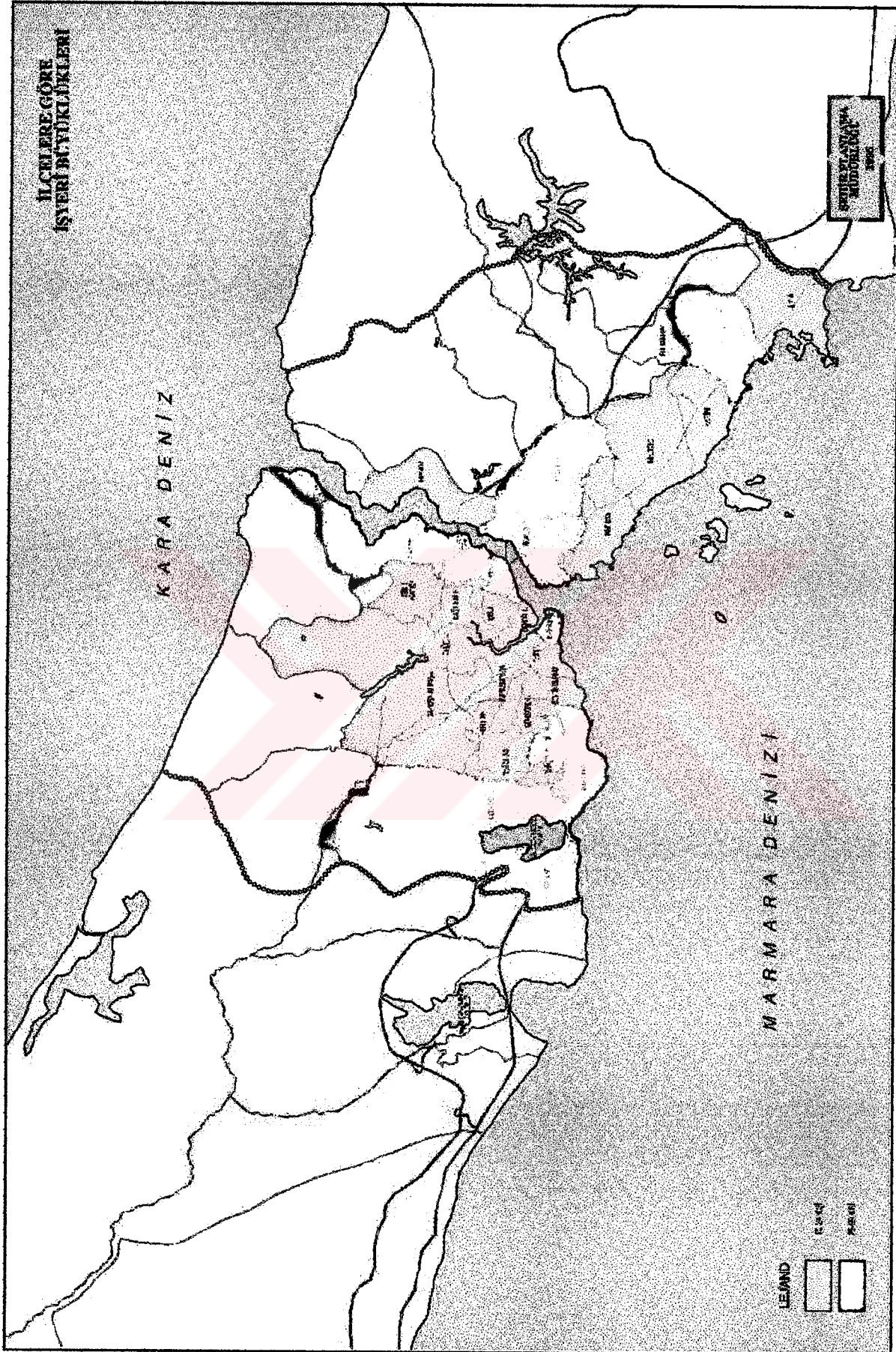




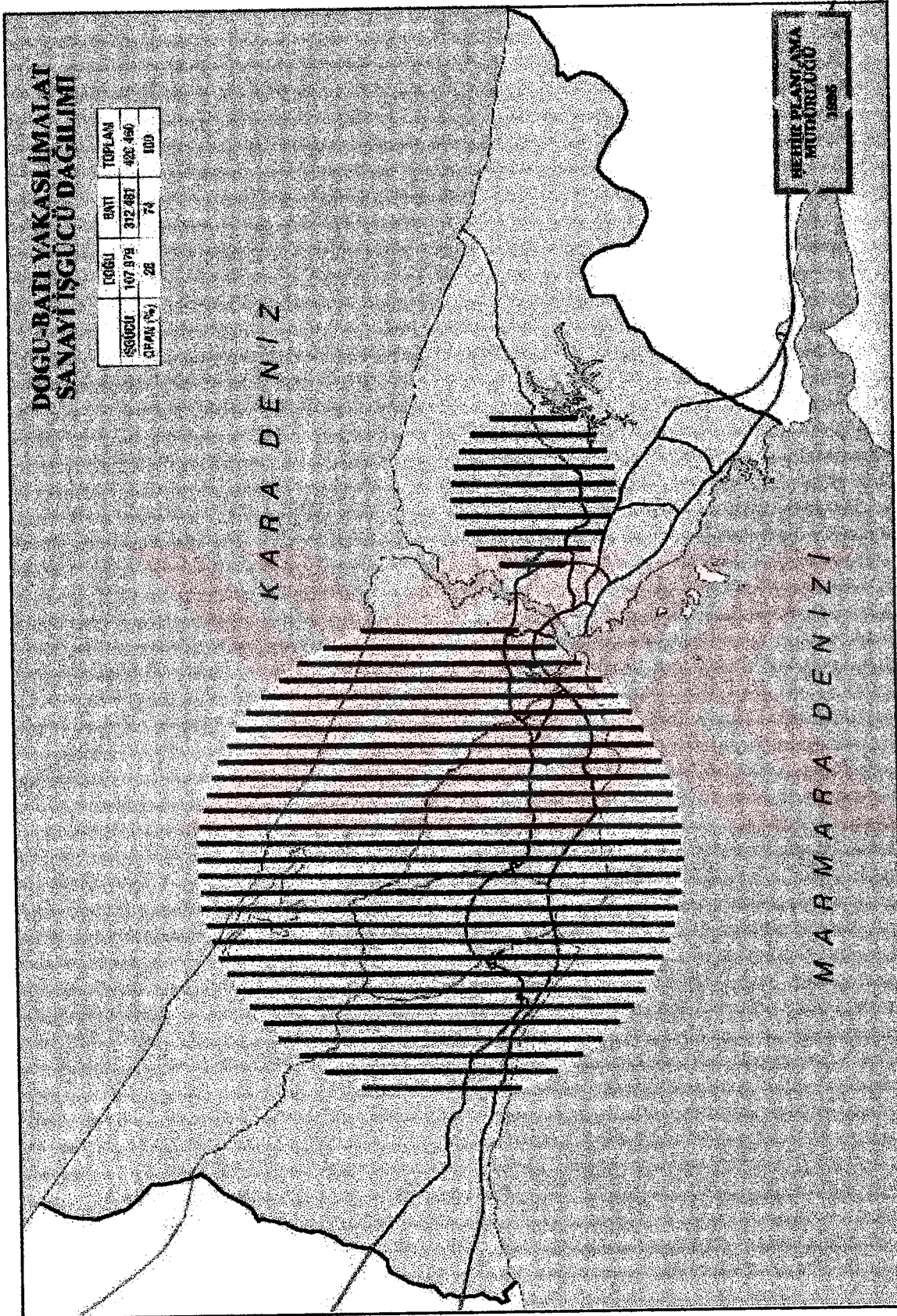
KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

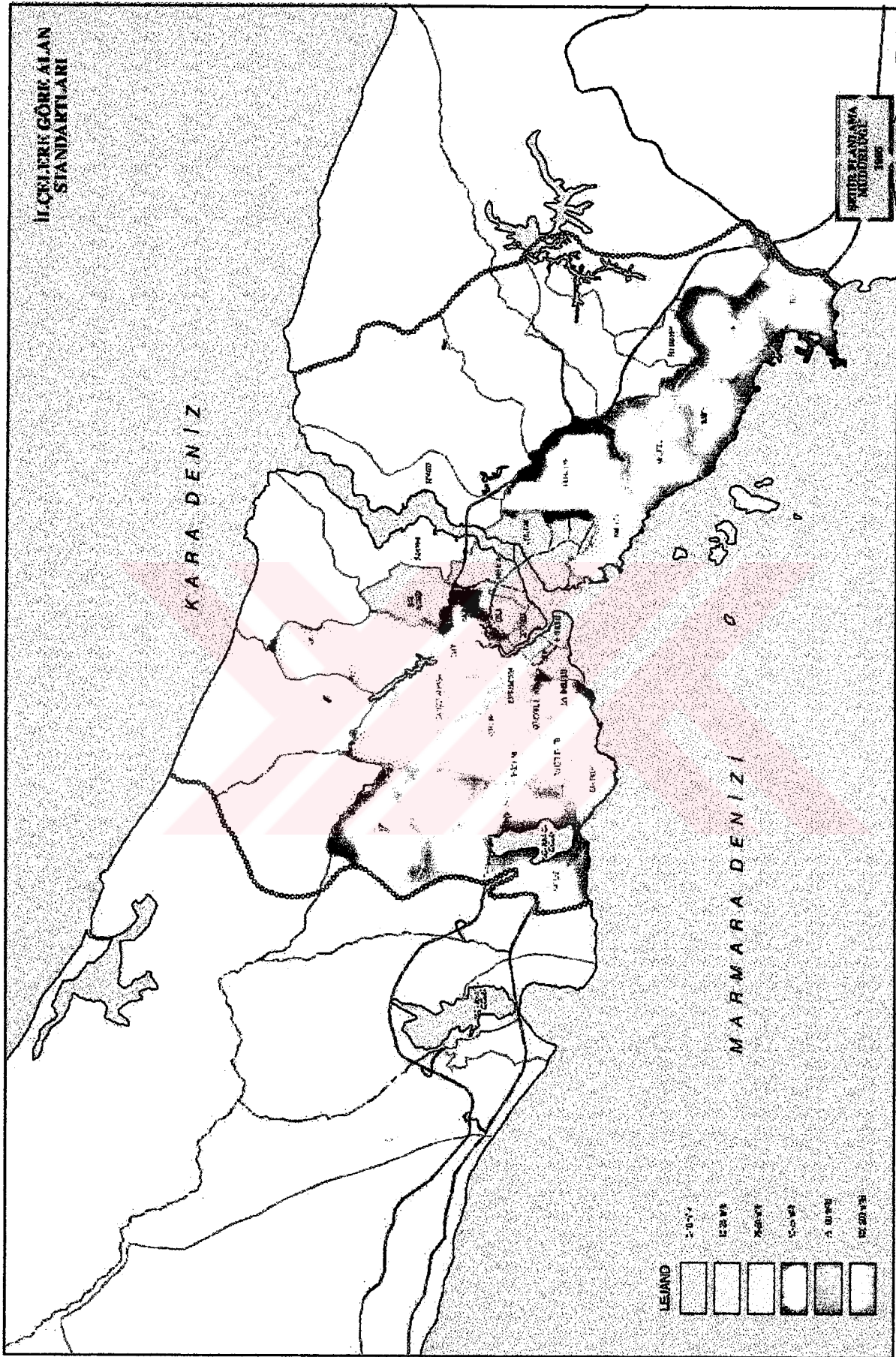


KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

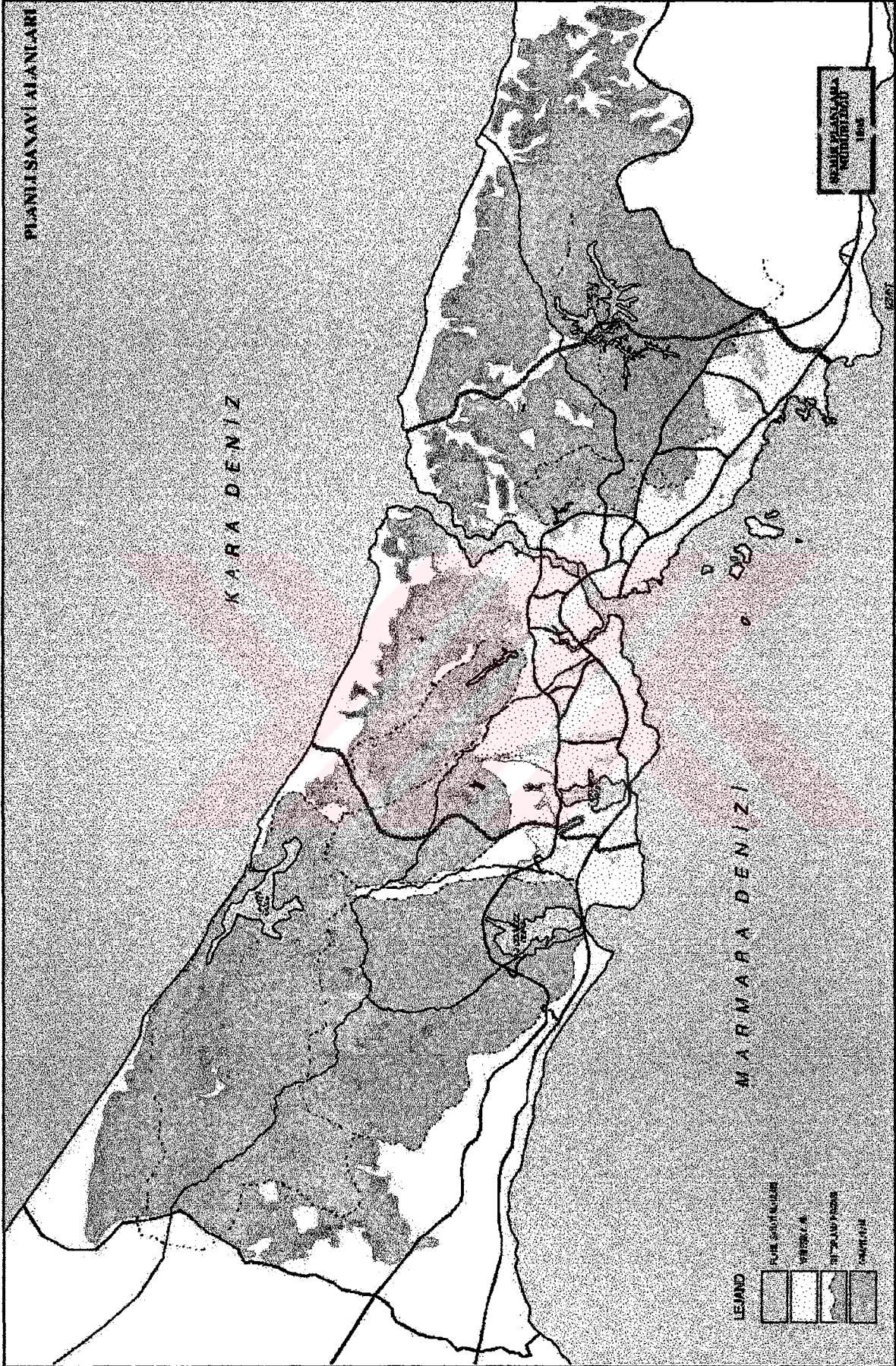


KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

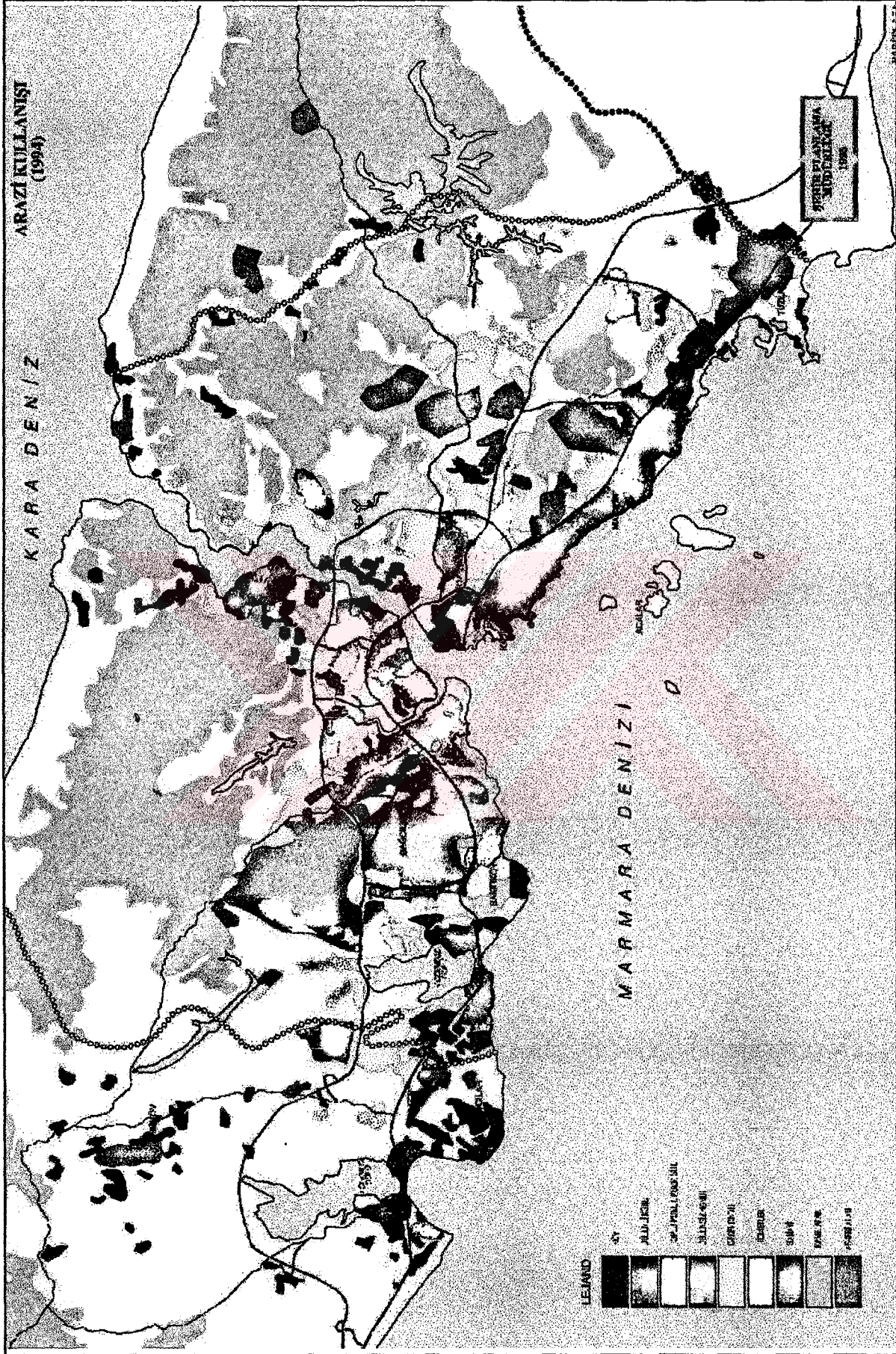




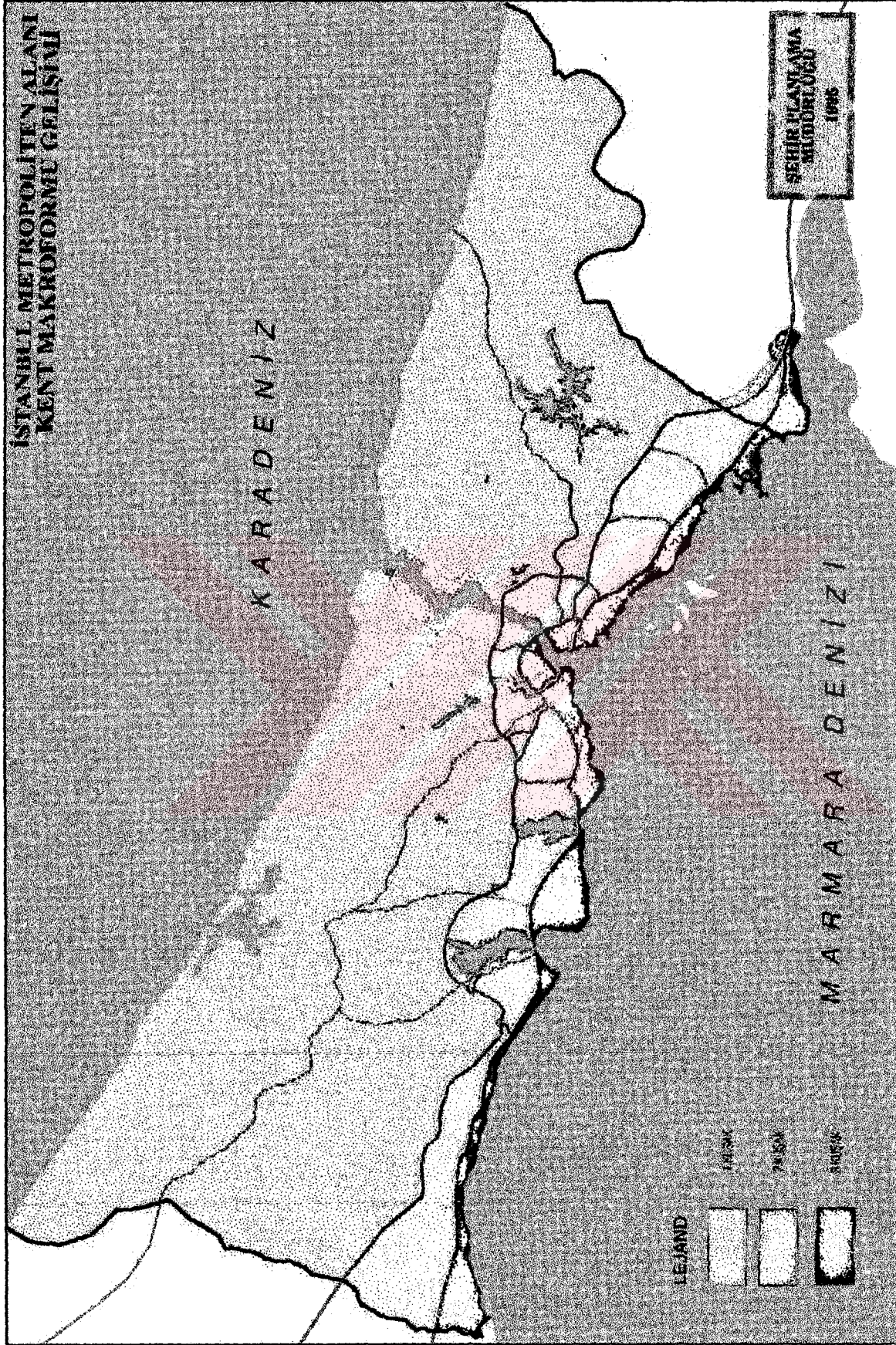
KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995



KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropiten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995



KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropiten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995



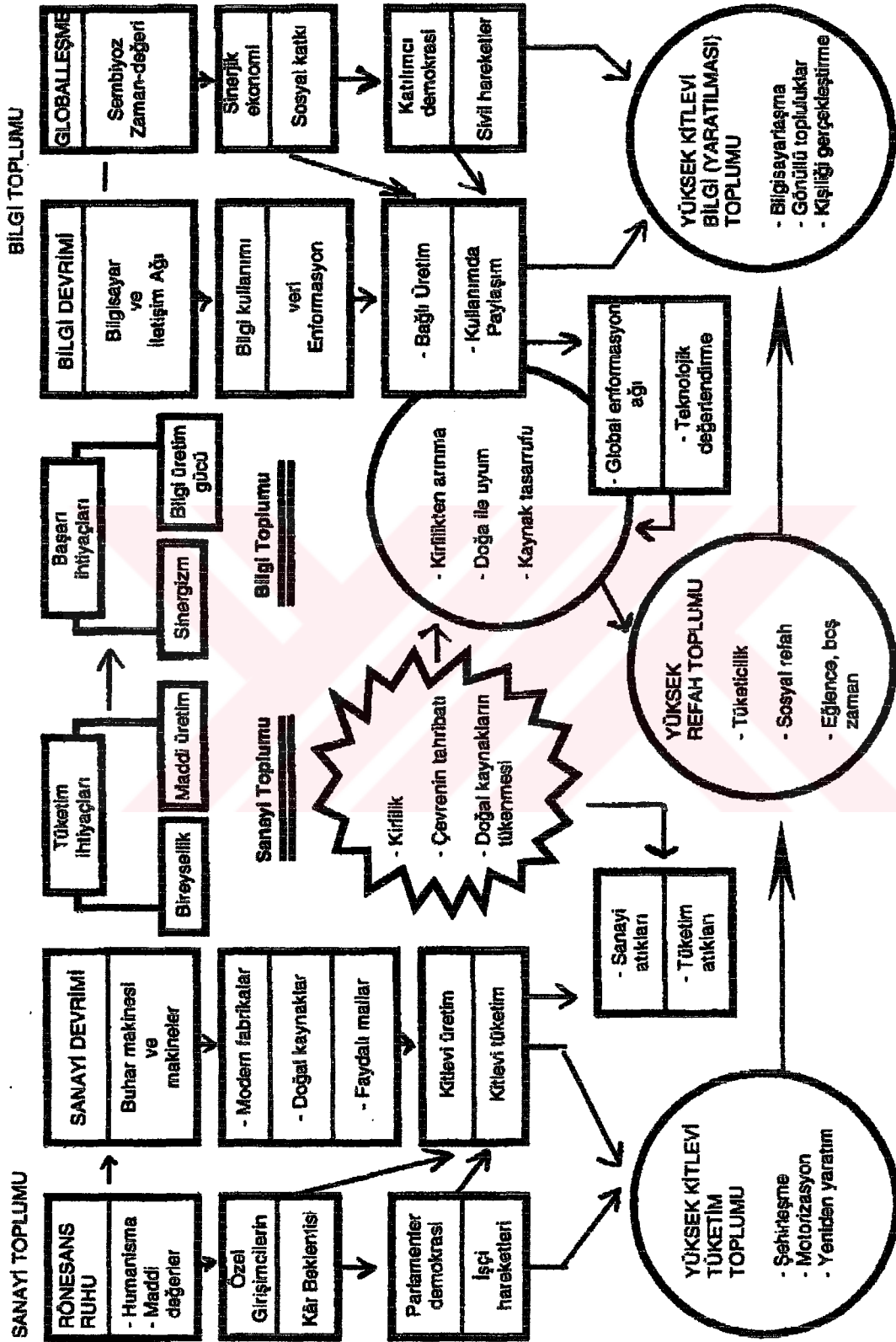
Sanayi Toplumu ve Bilgi Toplumu Karşılaştırılması

	Sanayi Toplumu	Bilgi Toplumu
Yenilikçi teknoloji	- Öz - Temel fonksiyon - Üretim gücü	- Bilgisayar (bellek, hesaplama, kontrol) - Zihinsel emeğin ikamesi - Bilgi üretme gücü (optimim hareket - seçim kapasitesinde artış)
Sosyo-ekonomik yapı	- Ürünler - Üretim merkezi - Piyasa - Öncü endüstriler - Endüstriyel yapı - Ekonomik yapı - Sosyo-ekonomik ilke	- Faydalı mallar ve hizmetler - Modern fabrika (makine, ekipman) - Yeni dünya, koloniler, tüketici satınalma gücü - İmalat sanayileri (makine sanayi, kimya sanayi) - Birincil, ikincil ve üçüncül endüstriler - Metaekonomisi (işbölümü, üretim ve tüketimin ayrılması) - Fiyat ilkesi (arz ve talebin dengesi) - İletişimsel bilgi, teknoloji, bilimsel bilgi - Bilgi kullanımı (bilgi ağları, veri bankaları) - Bilimsel bilgi sınırlarının bilgi alanının genişlemesi - Entellektüel endüstriler (iletişimsel bilgi ve bilimsel bilgi endüstrileri) - Sanayi yapısı matrisi (birincil, ikincil, üçüncül, dördüncül endüstri sistemleri) - Sinerjik ekonomi (birlikte üretim ve kullanımda paylaşım) - Amaç ilkesi (sinerjik ileri besleme prensibi)

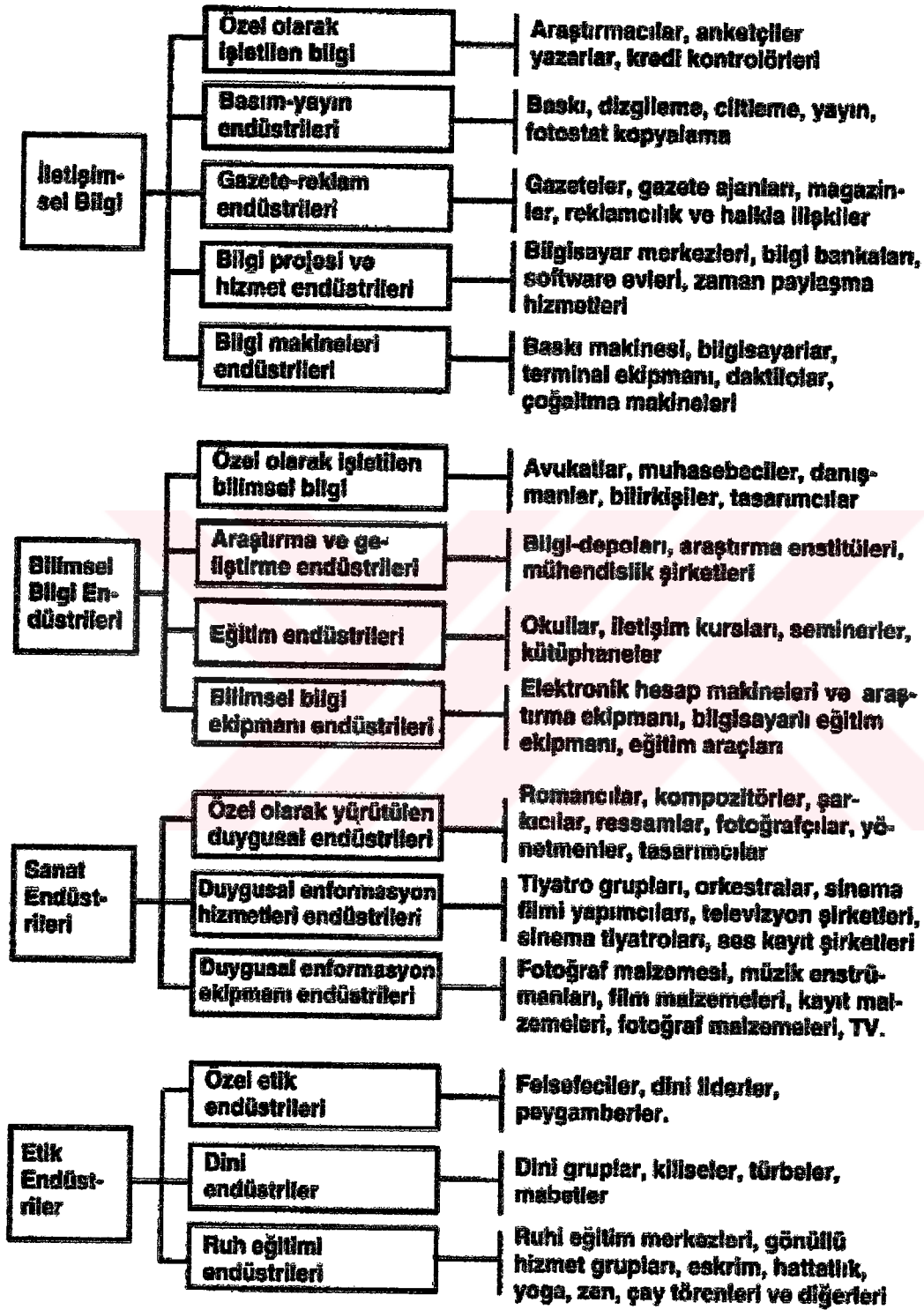
EK-16

KAYNAK: Erkan H., Bilgi Toplumu ve Ekonomik Gelişme, 1995

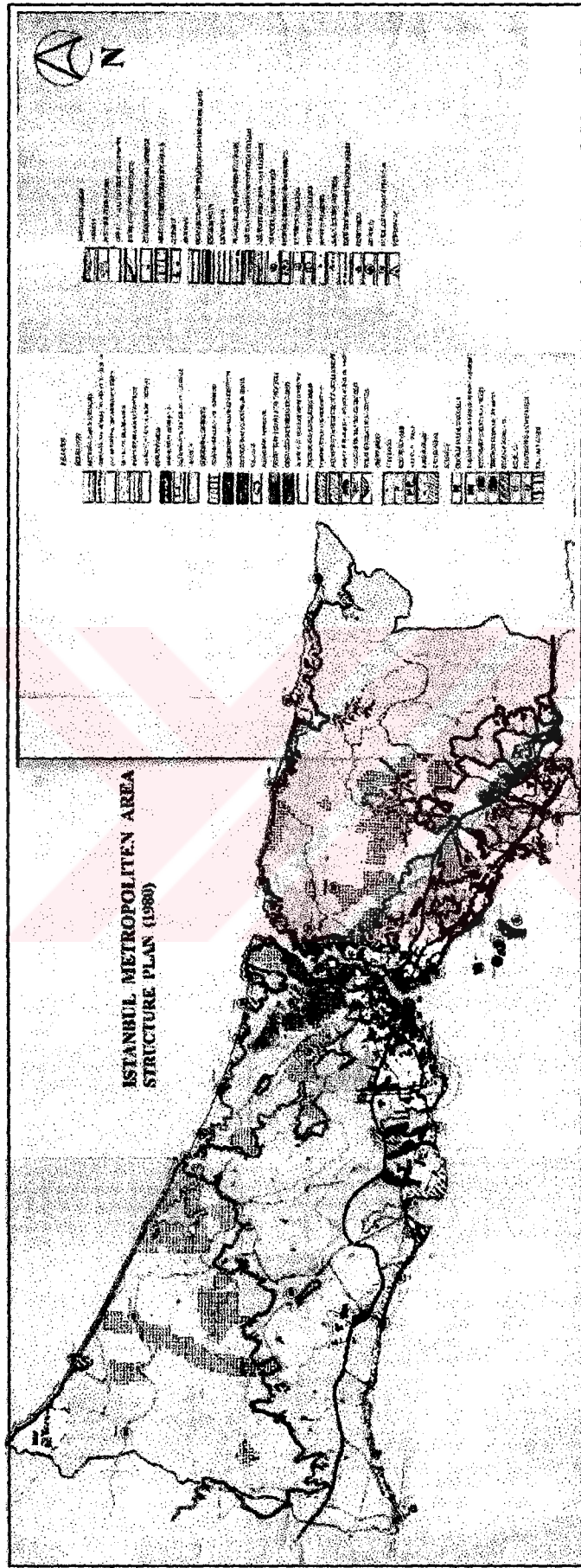
- Sosyo-ekonomik özne - Sosyo-ekonomik sistem - Toplum biçimi - Ulusal hedef - Hükümet biçimi - Sosyal değişimin itici gücü - Toplumsal problemler - En ileri aşama	- Şirket (özel şirket, kamu şirketi, üçüncü sektör) - Sermayenin özel mülkiyeti, serbest rekabet, kâr maksimizasyonu - Sınıflı toplum (merkezi güç, sınıfları kontrol) - Gayri safi ulusal refah - Parlamenter demokrasi - İşçi hareketleri, grevler - İşsizlik, savaş, faşizm - Yüksek kitlevi tüketim	- Gönüllü topluluklar (yerel ve bilgi toplulukları) - Altyapı, sinerji prensibi, toplumsal yararın önemi - Fonksiyonel toplum (çok merkez, fonksiyon, otonomi) - Gayri safi ulusal tatmin - Katılımcı demokrasi - Sivil hareketler ve sorunlar - Gelecek şokları, terör, kişisel dokunulmazlığın ihlali - Yüksek kitlevi bilgi yaratılması
- Değer standartları - Etik standartlar - Zamanın ruhu	- Maddi değerler (psikolojik ihtiyaçların tatmini) - Temel insan hakları, insancılık - Rönesans (bireyin özgürleşmesi)	- Zaman-değeri (hedefe yönelik başarı ihtiyaçlarının tatmini) - Öz-disiplin, toplumsal katılım - Globalizm (insan ve doğanın sembiyozu-ortak yaşayışı)



KAYNAK: Erkan H., Bilgi Toplumu ve Ekonomik Gelişme, 1995



KAYNAK: Erkan H., Bilgi Toplumu ve Ekonomik Gelişme , 1995



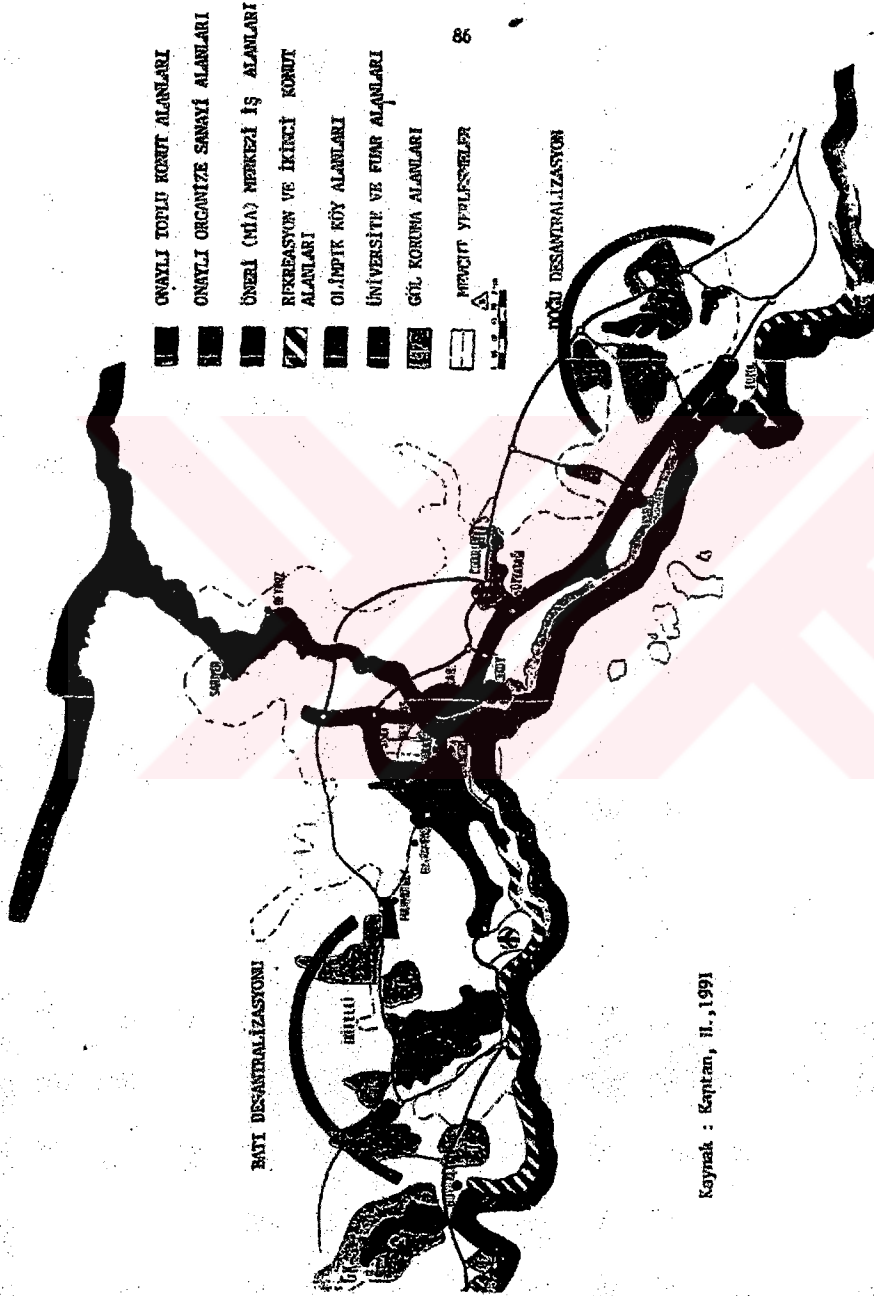
KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi,
İstanbul Metropolitlen Alanı Nazım Plan Raporu, 1980

İSTANBUL METROPOLİTEN KENT MERKEZİ (MİA)
1965 SONRASI GELİŞİMİ ve 1995 YILI ÖNERİ SINIRI

■ MİA 1965 sınırı
■ MİA 1975 sınırı (I/2 kriterine göre tespit edilmiştir)
■ MİA 1977 sınırı (I/2 kriterine göre tespit edilmiştir)

KAYNAK: Cengiz,H., İstanbul'un Çağdaş Metropoliten Kent Merkezi Oluşumu,Büyükdere Caddesi Aksı, 1995

**İstanbul Metropoliten Alanında Sanayinin Desantralizasyonu ve Hizmet Sektörü
için Planlama Yaklaşımları (1984 -1989)**



KAYNAK: Cengiz, H., İstanbul'un Çağdaş Metropoliten Kent Merkezi Oluşumu, Büyükdere Caddesi Aksı, 1995





KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Tarihi Yarımada 1/5000 Koruma Amaçlı
Nazım İmar Planı

**TARİHİ YARIMADA 1 / 5000 ÖLÇEKLİ KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR
PLANI**

PLAN NOTLARI

A. GENEL HÜKÜMLER

- 1) BU PLANA UYGUN OLARAK HAZIRLANACAK OLAN 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARI VE KENTSEL TASARIM ALANLARINDA KENTSEL TASARIM PROJELERİ ONANMADAN UYGULAMA YAPILAMAZ. SOSYAL VE KÜLTÜREL DONATI VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARINDA 1/500 VE 1/1000 NÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARI ONANINCAYA KADAR K.V VE T.V.K KURULU VE İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞINCA ONANACAK AVAN PROJELERİNE GÖRE UYGULAMA YAPILABİLİR.
- 2) 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARI İLE KENTSEL TASARIM PROJELERİ 2863 VE 3386 SAYILI KANUNA GÖRE K.V VE T.V.K KURULUNCA ONANACAKTIR.
- 3) DOLGU ALANLARINDA 3621/3830 SAYILI KIYI KANUNU HÜKÜMLERİ GEÇERLİ OLUP 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ PLANLAR BU YASAYA GÖRE ONANMADAN UYGULAMA YAPILAMAZ.
- 4) TURİZM MERKEZİ SINIRI İÇİNDE KALAN YERLERDE 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ PLANLAR 2634 SAYILI TURİZM TEŞVİK KANUNU HÜKÜMLERİNE GÖRE ONANMADAN UYGULAMA YAPILAMAZ.
- 5) TARİHİ YARIMADA TAMAMINDA 1/1000 VE 1/500 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARI İLE BİRLİKTE BÖLGE ÖZELLİKLERİNİ YANSITACAK TASARIM YÖNETMELİKLERİ HAZIRLANACAKTIR.
- 6) PLANLAMA ALANINDA İSTANBUL İMAR YÖNETMELİĞİNİN 7.06.3 MADDESİ UYGULANAMAZ.
- 7) PLANLAMA ALANINDA MEDRESE , HAMAM , SEBİL , ÇEŞME , SARNIÇ , SU TERAZİSİ VB. TARİHİ VE KÜLTÜREL DEĞERİ OLAN PLANA YANSITILAN VE YANSITILMAYAN ANIT ESERLERİNİN TESPİTİ HALİNDE BU TAŞINMAZLAR KAMULAŞTIRILARAK VEYA PARSEL MALİKİNCE ORJİNAL OLMAYAN EKLENTİLERİNDEN ARINDIRILIP, İHYA EDİLEREK KÜLTÜREL AMAÇLI KULLANIMLARA AYRILACAKTIR.BU TÜR YAPILARIN (KİRLETİCİ DEĞİL İSE) ASLİ FONKSİYONU İLE KULLANILMASI ESASTIR.
- 8) TARİHİ YARIMADANIN KİMLİĞİ VE İŞLEVİ İLE ÇELİŞEN ZARARLI İMALAT VE DEPOLAMA FALİYETLERİ TARİHİ YARIMADA DIŞINA ÇIKARILACAKTIR.
- 9) PLANLAMA ALANINDAKİ YOLLAR GENEL ULAŞIM SİSTEMİNİ TANIMLAMAKTA , YOL KADEMELENMESİNİ GÖSTERMEMEKTEDİR. ESKİ ESERLERİN KORUNMASI AMACI İLE YOL GENİŞLİKLERİ VE İSTİKAMETLER 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ PLANLARDA KESİNLEŞECEKTİR.
- 10)BU PLAN , RAPORU VE KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARI ENVANTERİ İLE BİRLİKTE GEÇERLİDİR.

B. ARAZİ KULLANIM KARARLARI

1) KARA SURLARI İÇ KORUMA ALANI İSTANBUL BÖLGE KURLU'NUN 25.9.1987 GÜN VE 4076 SAYILI KARARA EKİ 1/1000 ÖLÇEKLİ KARA SURLARI KORUMA PLANINA GÖRE GEÇİRİLEN SINIR İLE KARA SURLARI ARASINDA KALAN ALANDIR.BU ALANLARIN İÇİNDE YER ALAN TESCİLLİ ESKİ ESERLERİN YEŞİL ALAN, ARKEOLOJİK PARK, SERGİ SEYİR TERASLARI GİBİ FONKSİYONLARLA BÜTÜNLEŞEREK KAMU YARARINA KULLANILMASI ESASTIR.

2) KÜLTÜR-TURİZM VE KONUT ALANLARI BU ALANLARDA, KONUT, MİSAFİRHANE, PANSİYON, APART OTEL, LOKANTA, ÇAYHANE, KAHVEHANE, GIDA SATIŞ YERLERİ, TURİZM ACENTALARI, SEĞİ HOLLERİ, MÜZE, KÜTÜPHANE, KREŞ, YUVA, OKUL, ÇİÇEKÇİ, TURİSTİK EŞYA SATIŞI, ACİL YARDIM MERKEZİ, KARAKOL, SANAT GALERİLERİ ÇEVRENİN TARİHİ VE GELENEKSEL KARAKTERİNE UYGUN DERNEK MERKEZLERİ, GELENEKSEL EL SANATLARI ATÖLYELERİ, ULUSLARARASI SANATÇI MİSAFİRHANESİ, DİNLENME VE HUZUR EVLERİ VB. YAPILAR YAPILABİLİR.

3) TARİHİ TİCARET (TARİHİ VE KÜLTÜREL DOKUYA BAĞLI TİCARET – HİZMET VE TURİZM ALANLARI): BU ALANLARDA KÜLTÜREL VE FİZİKSEL DOKU KORUNARAK GELENEKSEL EL SANATLARI ÜRETİM, PAZARLAMA, ONARIM VE EĞİTİM BİRİMLERİ, PERAKENDE TİCARET, OTEL, İŞ HANI, LOKANTA, SİNEMA, TİYATRO, RESMİ KURUMLAR VE BANKALAR YER ALABİLİR.

4) İKİNCİ DERECE TİCARET ALANLARI (EMİNÖNÜ BELEDİYESİ): BU ALANLARDA KONUT, ÇOK KATLI MAĞAZA, PERAKENDE TİCARET, İŞ HANI, LOKANTA, SİNEMA, TİYATRO, RESMİ KURUMLAR , BANKALAR YÖNETİM MERKEZİ, GELENEKSEL EL SANATLARINA YÖNELİK ÜRETİM PAZARLAMA, SERGİLEME BİRİMLERİ VE OTEL YER ALABİLİR.MAKSİMUM H=12.50 M OLACAKTIR.

5) ÜÇÜNCÜ DERECE TİCARET ALANLARI (EMİNÖNÜ VE FATİH BÖLGESİ): BU ALANLARDA PERAKENDE TİCARET, BÜRO, İŞ HANI, LOKANTA, ÇARŞI, ÇOK KATLI MAĞAZA, BANKA, SİNEMA, TİYATRO, OTEL, KONUT VB FONKSİYONLAR YER ALABİLİR.

ORDU CADDESİ VE TAKİP EDEN DİVAN YOLU

CADDEDEN YÜZ ALAN PARSELLERDE MAKSİMUM H=12.50M

MİLLET CADDESİ ÜZERİNDE MAKSİMUM H=15.50M

ATATÜRK BULVARI ÜZERİNDE MAKSİMUM H=15.50M (İMÇ H=MEVCUT)

FEVZİPAŞA CADDESİ ÜZERİNDE MAKSİMUM H=12.50M

DİĞER TİCARET ALANLARINDA MAKSİMUM H=12.50M

6) KONUT ALANLARI: UYGULAMA İMAR PLANLARINDA 1/5000 PLAN YOĞUNLUKLARI UYGULANACAK, 1/5000 PLANDAKİ “KONUT LEKESİNİN ALANI (HA) $\times$ YOĞUNLUK=NÜFUS” DENKLEMİNİ SAĞLAYACAK ŞEKİLDE ÇÖZÜLECEKTİR.

YÜKSEK YOĞUNLUK MAKSİMUM 800-1000 KİŞİ/HA

ORTA YOĞUNLUK MAKSİMUM 600 KİŞİ/HA

DÜŞÜK YOĞUNLUK MAKSİMUM 300 KİŞİ/HA

ANCAK BU YOĞUNLUKLAR MAKSİMUM DEĞERLER OLUP, SİLÜET, DOĞAL VE TARİHİ ÇEVRE GİBİ ÖZELLİKLER GÖZÖNÜNE ALINILARAK KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANLARINDA ŞEHİRCİLİK VE PLANLAMA İLKELERİNE GÖRE YÜKSEKLİKLER BELİRLENECEKTİR. HALIÇ VE MARMARA SAHİLİNE BAKAN ADALARDA, ADADA ANIT ESER VE SİVİL MİMARLIK ÖRNEĞİ BULUNMASI HALİNDE YAPI YÜKSEKLİĞİ HİÇBİR ŞEKİLDE H=9.50M'Yİ GEÇEMEZ.

7) KONUT ALANLARINDA +50 KOTU ÜZERİNDE MAKSİMUM H=9.50M'Yİ, +40 İLE +50 KOTU ARASINDA MAKSİMUM H=12.50 M'Yİ GEÇEMEZ.

AYRICA ALT ÖLÇEKLİ PLANLARDA; YUKARIDA BELİRTİLEN KOŞULLARA UYULMAK VE 07.02.1994 ONAYLI 1/1000 ÖLÇEKLİ FATİH UYGULAMA İMAR PLANI İLE 09.03.1993 ONAYLI 1/500 ÖLÇEKLİ EMİNÖNÜ UYGULAMA İMAR PLANLARINDA VERİLEN İRTİFALARI AŞMAMAK KOŞULU İLE MAKSİMUM H=15.50M'Yİ GEÇMEYECEK ŞEKİLDE DÜZENLEME YAPILACAKTIR.

8) KÜLTÜR VE FUAR ALANI :BU ALANDA GELENEKSEL EL SANATLARI İMALATI, PAZARLAMASI, EĞİTİMİ, AÇIK VE KAPALI SERGİ ALANLARI, TARİHİ ÇAVREYİ TANITICI VE CANLANDIRICI ETKİNLİK ALANLARI, TEMA PARKLARI, KÜLTÜR EVLERİ, TÜRKİYE VE İSTANBUL'UN TARİHİ VE KÜLTÜR DEĞERLERİNİ CANLANDIRAN MAKET KENTLER, RESİM HEYKEL ATÖLYELERİ, AÇIK VE KAPALI KONSER SALONLARI, ANFI TİYATRO, REKREASYON ALANLARI, BOTANİK BAHÇESİ, SES VE IŞIKLI GÖRSEL ETKİNLİKLERE DÖNÜK AÇIK VE KAPALI ALANLAR VE AÇIK OTOYOL ALANLARI YER ALABİLİR. MAKSİMUM KAKS=0.06 VE MAKSİMUM H=4.50M'Yİ GEÇEMEZ.

9) KÜLTÜREL TESİS ALANLARI: BU ALANLARDA MÜZE, KÜTÜPHANE, HALK EĞİTİM MERKEZİ, TİYATRO, KONSER VE KONFERANS SALONLARI, SERGİ SALONLARI GİBİ KÜLTÜR TESİSLERİ YER ALABİLİR. YER ALTI ENVANTER KAYDI BULUNAN ADALARDA SÖKÜLEBİLİR - TAKILABİLİR ELEMANLARLA TEK KATLI TEMELSİZ YAPILAR YAPILABİLİR.

10) İDARİ TESİS ALANLARI: BU ALANLARDA KAMU KURUM VE KURULUŞLARINA AİT BİNALAR YER ALACAKTIR. YENİKAPI İSKİ ALANININ BİR BÖLÜMÜNDE, İSKİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İLE İTFAİYE MÜDÜRLÜĞÜNÜN UYGUN GÖRDÜKLERİ ALAN" İTFAİYE ALANI" OLARAK AYRILACAKTIR. METRO İSTASYONU ALANINDA TRAFİK, ULAŞIM SİSTEMİNİN ENTEGRASYONUNU SAĞLAYACAK DURAKLAR, BİR KATLI BEKLEME SALONLARI, TAŞINABİLİR ELEMANLARDAN YAPILMIŞ, YİYECEK, İÇECEK, GAZETE, DERGİ, BİLET SATIŞ BÜFELERİ, GİYİŞİ, AÇIK OTOYOL, SERGİ VE YEŞİL ALANLAR YER ALABİLİR. BU ALANLARDA TİCARİ VE İDARİ AÇIK VE KAPALI

KÜTLESEL YAPILAR YAPILAMAZ; AÇIK SERGİ, TOPLANTI VE GÖSTERİ ALANLARI GİBİ AÇIK SOSYAL AKTİVİTE ALANLARI YER ALABİLİR.

11) İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ ALANI İÇİNDE BULUNAN BOTANİKBAHÇESİ AYNEN KORUNACAK, İLAVE YAPI YAPILMAYACAKTIR.

C. KENTSEL TASARIM ALANLARI

1) KÜLTÜR, TURİZM VE KONUT ALANLARI İLE TARİHİ TİCARET ALANLARI VE KARA SULARI İÇ KORUMA ALANI, MEYDANLAR, KÜLTÜR VE FUAR ALANI, METRO ALANI, KENTSEL TASARIM ALANI OLARAK BELİRLENMİŞTİR. BU ALANLAR: ZEYBEK, FENER, BALAT, SÜLEYMANİYE, CANKURTARAN, AYASOFYA, SAMATYA, YEDİKULE, AYVANSARAY, KARIYE, KUMKAPI, KOCAMUSTAFAPAŞA, YALI MAHALLESİ, HANLAR BÖLGESİ VE CİVARI İLE PLANDA İŞARETLENEN KARA SULARI İÇ KORUMA ALANI İÇİNDE KALAN ALAN, KÜLTÜR VE FUAR ALANI, METRO VE TUP GEÇİŞ İSTASYON ALANLARI, METRONUN HALIÇ ÇIKIŞ BÖLGESİDİR.

2) BU ALANLAR İÇİN UYGULAMA İMAR PLANLARI İLE BİRLİKTE BÖLGE ÖZELLİKLERİNE GÖRE TASARI YÖNETMELİĞİ HAZIRLANACAKTIR.

3) PLANDA KISMEN GÖSTERİLEN SULTANAHMET, CANKURTARAN, EMİNÖNÜ, KARIYE, ZEYREK, TOPKAPI, AKSARAY, BEYAZIT, SAMATYA, KARAGÜMRÜK, SARAÇHANE GİBİ MEYDANLARI İLE ALT ÖLÇEKLİ PLANLARDA ÖNERİLECEK MEYDANLAR YAYALAŞTIRILACAK, ÇEVRESİNDEKİ YAPI ADALARI VE BU MEYDANLARA BAĞLANAN YAYA YOLLARI İLE BÜTÜNLEŞTİRİLMEK ÜZERE KENTSEL TASARIM PROJELERİ YAPILACAKTIR. GELENEKSEL MAHALLE KÜLTÜRÜNÜN VE SOSYAL YAŞANTININ DEVAMINI SAĞLAYACAK MAHALLE ÇEKİRDEKLERİ VE MEYDANLARI GÜÇLENDİRİLEREK GELENEKSEL ALT MERKEZLER UYGULAMALA PLANLARINDA SINIRLARI SAPTANARAK ÇÖZÜMLENECEKTİR.

4) GEBZE-HAYDARPAŞA-SİRKECİ-HALKALI BANLIYÖ HATTI İYİLEŞTİRME PROJESİNİN PLAN SINIRLARI İÇİNDE KALAN KISMI ŞEMATİK OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR. GÜZERGAH ALT ÖLÇEKLİ PLANLARDA KESİNLEŞECEKTİR. İSTASYON ÇIKIŞ NOKTALARI VE ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM ALANI OLARAK DÜZENLENECEKTİR. (YENİKAPI TUP GEÇİŞ-METRO İSTASYONLARI, KÜLTÜR VE FUAR ALANI BİRLİKTE VE YAKIN ÇEVRESİ İLE PROJELENDİRİLECEKTİR.)

5) 1/5000 ÖLÇEKLİ PLANDA BELİRLENEN KENTSEL TASARIM ALAN SINIRLARI 1/1000 VE 1/5000 ÖLÇEKLİ PLANLARDA KESİNLEŞECEKTİR. BU ALANLAR KORUNACAK SOKAK..... GİBİ ALANLARIN İLAVE

EDİLMESİ İLE ARTTIRILABİLİR, GENİŞLETİLEBİLİR ANCAK DARALTILAMAZ.

6) KENTSEL TASARIM ALANLARINDA “KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANINA, TASARIM YÖNETMELİĞİNE, ÇEVREYE, TARİHİ DOKUYA UYGUN, ADADA TOPOGRAFIK-GÖRSEL ETKİ ALANI İÇİNDE BULUNAN ANIT ESER VE SİVİL MİMARLIK ÖRNEKLERİ “ İLE UYUMLU 1/200 ÖLÇEKLİ KENTSEL TASARIM PROJELERİ YAPILACAKTIR. BU PROJELER BÖLGENİN DOKU KARAKTERİSTİĞİNE UYGUN SOKAK VE CEPHE ETÜDLERİNİN GEREKTİRDİĞİ DETAY PROJELERİ İÇERECEKTİR.

7) KENTSEL TASARIM PROJELERİ İLGİLİ İLÇE BELEDİYELEŞİ’NİN TEKNİK GÖRÜŞÜ ALINMAK KOŞULU İLE, BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞINCA HAZIRLANACAK VE İ.B.Ş.B. BAŞKANLIĞINCA ONANACAKTIR.

D. 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARININ YAPIM AŞAMASINDA DİKKATE ALINACAK DİĞER HÜKÜMLER:

1) 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI YAPIM AŞAMASINDA İLGİLİ KAMU KURUM VE KURULUŞLARINDAN (İSKİ, İGDAŞ, DDY, APK, K. VE T.V.K. KURULU GİBİ) GÖRÜŞ ALINACAKTIR.

2) PLAN RAPORUNUN JEOLJİK ETÜDLE İLGİLİ ÖNERİLERİNE UYULACAK 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEĞİN GEREKTİRDİĞİ AYRINTILI JEOLJİK RAPOR HAZIRLANACAKTIR.

3) KENTSEL, SOSYAL VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARINDA ÇEVRE YAPILANMA KOŞULLARINI AŞMAYACAK ŞEKİLDE AVAN PROJEYE GÖRE UYGULAMA YAPILABİLİR. AVAN PROJELER K. VE T.V.K. KURULU VE İ.B.Ş.B. BAŞKANLIĞINCA ONANACAKTIR.

4) PLANDA DONATI ALANLARI İLE KÜLTÜR VE FUAR ALANI KAMU ELİNE GEÇMEDEN UYGULAMA YAPILAMAZ.

5) KIYI KENAR ÇİZGİSİ 1/5000 ÖLÇEKLİ PLAN HASSASİYETİNDE ÇİZİLMİŞ OLUP, 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ PLANLARDA ÖLÇEK HASSASİYETİNDE ÇİZİLECEKTİR.

6) PLANLAMA ALANINDA, UYGULAMA İMAR PLANINDA BELİRLenen PARSELLERİN DIŞINDA TEVHİD VE İFRAZ YAPILAMAZ. BUNLARIN DIŞINDAKİ TALEPLER İÇİN K. VE T.V.K. KURULU’NUN GÖRÜŞÜ ALINACAKTIR.

7) BU PLAN HAZIRLANIRKEN, ÖLÇEK NEDENİYLE GÖSTERİLMEYEN ANCAK, BU PLANDAN ÖNCEKİ ONANLI PLANLARDA, YEŞİL ALAN, PARK, ÇOCUK BAHÇESİ, TARİHİ YEŞİL, OKUL, SOSYAL VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARI GİBİ DONATI ALANLARI OLARAK AYRILAN ALANLAR HAZIRLANACAK 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA

İMAR PLANLARINDA KORUNACAK VE NÜFUSA GÖRE İLAVE SOSYAL DONATI ALANLARI AYRILACAKTIR.

8) PLANLAMA ALAINDA 1/500 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI AŞAMASINDA MAHREÇ SAĞLANMASI HALİNDE ADA İÇLERİ, TERK EDİLMEK VEYA KAMULAŞTIRILMAK SURETİYLE, YEŞİL ALAN OLARAK DEĞERLENDİRİLEBİLİR.

9) PLANLAMA ALANINDAKİ KONUT VE TİCARET ALANLARINDA GEREKLİ KOŞULLARI SAĞLAMAK, İLGİLİ KAMU KURUM VE KURULUŞLARININ GÖRÜŞÜNÜ ALMAK VE PLANDA VERİLEN YAPI KOŞULLARINI AŞMAMAK ŞARTI İLE ÖZEL OKUL, SAĞLIK KURULUŞU VE YURT YAPILABİLİR.

10) KAMU KURUMLARINA AYRILAN ALANLAR VE MEVCUT FONKSİYONLARIN KALKMASI HALİNDE GEREKLİ DÜZELTMELERCE UYGUN YAPILAR SIHHİLEŞTİRİLEREK TARİHİ TARIMADA'NIN KİMLİĞİ VE İŞLEVİNE UYGUN KÜLTÜR, REKREASYON GİBİ FONKSİYONLARA AYRILACAKTIR. BUNLARDAN 1. DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI İÇİNDE KALAN, D.D. YOLLARI ALANI İLE ASKERİ ALANLARDAKİ FONKSİYONLARIN KALKMASI HALİNDE, MEVCUT BİNALAR KONTUR VE GABARİSİ İLE KORUNMAK, İLAVE YAPI YAPILMAMAK KOŞULU İLE TOPKAPI SARAYI'NIN KORUMA ALANINA DAHİL EDİLİP, BÜTÜNLEŞTİRİLEREK ARKEOLOJİK PARK, SERGİLEME, KÜLTÜR GİBİ FONKSİYONLARA AYRILACAKTIR.

11) İNŞAAT RUHSATI ÖENCESİNDE MÜZE ONAYLI "SONDAJ VE TEMEL KAZI RAPORU" ALINACAKTIR. PARSELDE BULUNTU ÇIKMASI HALİNDE K. VE T.V.K. KURULU KARARI DOĞRULTUSUNDA UYGULAMA YAPILACAKTIR. PLANLAMA ALANINDAKİ TEMEL KAZILARI, BAŞLANGICINDAN BİTİMİNE KADAR, İSTANBUL ARKEOLOJİ MÜZELERİ ELEMANLARI DENETİMİNDE VE BELİRLEYECEKLERİ YÖNTEMLERLE YAPILACAKTIR.

12) VERİLEN İRTİFALARDAN DAHA YÜKSEK OLAN İSKANLI BİNALARA TADİLAT RUHSATI VE FONKSİYON DEĞİŞİKLİĞİ RUHSATI VERİLEMEZ.

13) PLANLAMA ALANINDA HİÇ BİR YAPI ADASINDA ÇATI KATI VE ÇEKME KAT VERİLEMEZ.

14) PLANDA GÖSTERİLEN YEŞİL ALANLAR İÇİNDE KALAN ANIT ESER VE TESCİLLİ SİVİL MİMARLIK ÖRNEKLERİ RESTORE EDİLEREK, KAMU ELİNE GEÇTİKTEN SONRA KAMUYA AÇIK SOSYAL VE KÜLTÜREL FONKSİYONLAR İÇİN KULLANILACAKTIR. AYRICA PLANDA GÖSTERİLEN YEŞİL ALANLAR, ARKEOLOJİK PARK, SERGİ AÇIK HAVA MÜZESİ, SEYİR TERASLARI OLARAK DÜZENLENEBİLİR. ESKİ ESER PARSELLERİNDE, ESKİ ESERİN İHYASI GERÇEKLEŞTİRİLMEDEN UYGULAMA YAPILAMAZ.

15) ADA TAMAMINDA VEYA ADANIN BİR KISMINDA GÖSTERİLEN, KAT OTOPARKLARI İÇİN AYRILAN TÜM PARSELLER TEVHİD EDİLMEYEN UYGULAMA YAPILAMAZ. KAT OTOPARKLARI ÇEVRE YAPILANMA KOŞULLARINI AŞMAYACAK ŞEKİLDE 1/1000 VE 1/500 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANININ ONANMASINDAN SONRA AVAN PROJESİ K. VE T.V.K. KURULU VE BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞINCA ONANARAK UYGULAMA YAPILACAKTIR.

16) ADADA MEVCUT VEYA ENVANTER KAYDI BULUNAN ANIT ESER VEYA SİVİL MİMARLIK ÖRNEĞİ BULUNMASI HALİNDE BU ADA İL TOPOGRAFIK VE GÖRSEL ETKİ ALANI İÇİNDEKİ PARSELLERDE İRTİFA, ESKİ ESER YAPININ ORJİNAL YAPI YÜKSEKLİĞİNİ AŞMAYACAK VE ANIT ESERİN GÖRÜNTÜSÜNÜ BOZMAYACAK, ETKİLEMEYECEK ŞEKİLDE 1/1000 VE 1/500 ÖLÇEKLİ PLANLARDA BELİRLENECEKTİR.

17) 1. DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI İLE KENTSEL SİT +3. DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI OLARAK BELİRLENEN ALAN İÇERİSİNDE VE BU ALANA KOMŞU OLAN YAPI ADALARINDA BODRUM KAT YAPILAMAZ. TARİHİ SİT ALANI VE KENTSEL SİT ALANINDA EN FAZLA BİR BODRUM KAT YAPILABİLİR.

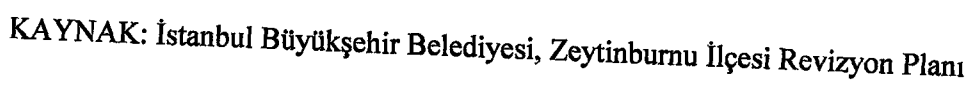
PLANLAMA ALANININ TAMAMINDA EĞİMDEN DOLAYI BİRDEN FAZLA BODRUM KAT AÇIĞA ÇIKMASI HALİNDE, K. VE T.V.K. KURULU KARARI ALINACAKTIR. EĞİMDEN DOLAYI AÇIĞA ÇIKAN BODRUM KATLAR İSKAN EDİLEMEZ. BAĞIMSIZ BÖLÜM OLUŞTURULAMAZ. TİCARİ FONKSİYONLAR YER ALAMAZ.



EK - 24

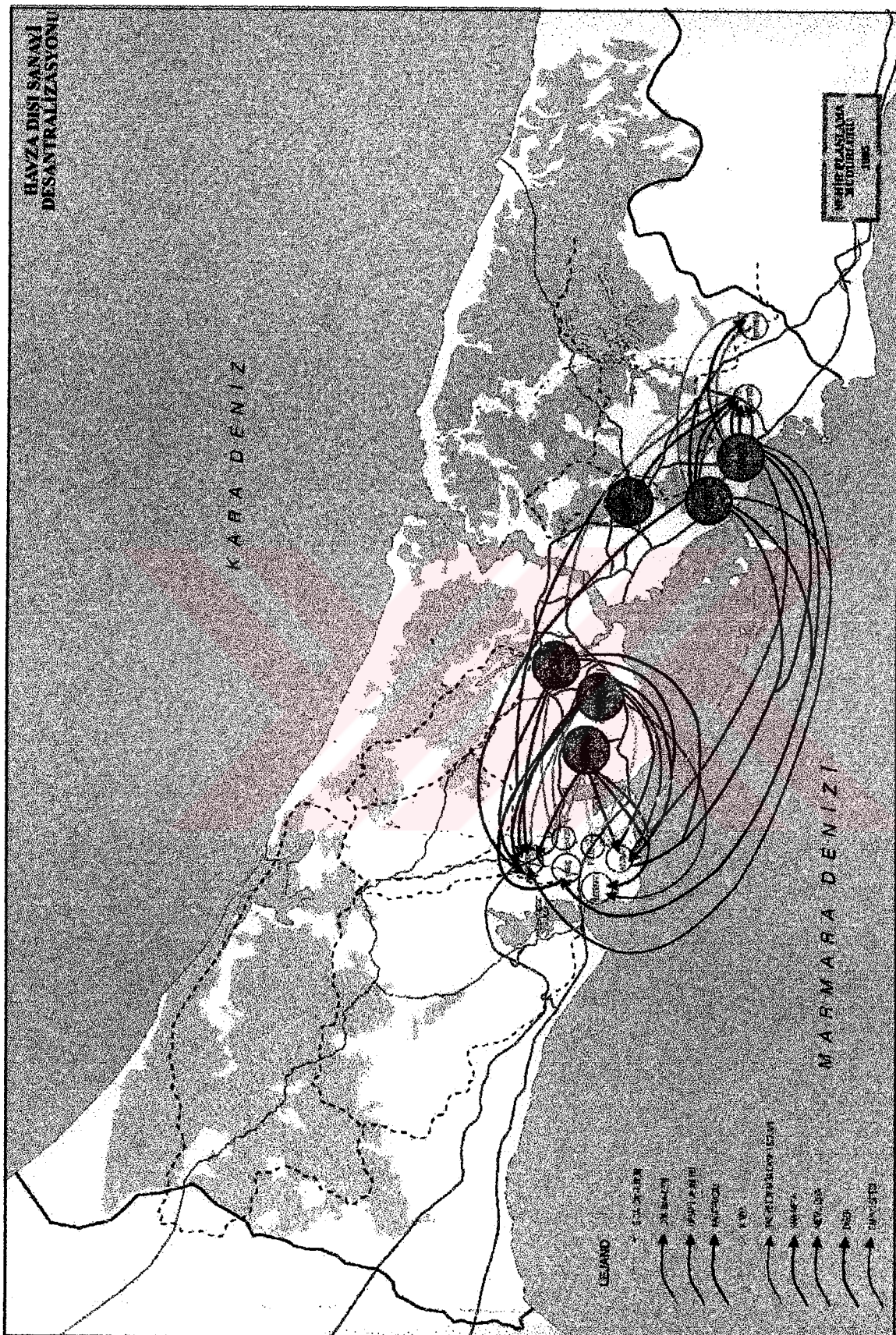
KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Zeytinburnu İlçesi Nazım İmar Planı

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANİSYON MERKEZİ





KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995



KAYNAK: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	28.06.1972	
Doğum yeri	İstanbul	
Lise	1983 – 1984 1984 – 1989	Fatih Kız Lisesi Antakya Lisesi
Lisans	1991 – 1996	Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans	1996 - 2001	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Anabilim Dalı Şehir Planlama Programı

Çalıştığı kurumlar

1. 1997- 2000
PROJE MİMARLIK LTD. ŞTİ.
(BARBOROS SAĞDIÇ),
Süleymaniye Sit Alanının Koruma Amaçlı Kentsel
Tasarım Projesi
2. 1999- 2000
MİM YAPI LTD. ŞTİ.
(SEREF KESGUN)
Fatih – Yavuzselim Şehir Tasarım Projesi