

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**YENİDEN YAPILANMANIN İSTANBUL TARİHİ
YARIMADASI ÜZERİNE ETKİSİ**

104223

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Bülent DÜNDAR

104223

Anabilim Dalı: Şehir ve Bölge Planlama

Programı: Şehirsels Tasarım

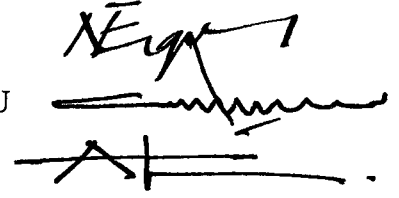
HAZİRAN 2001

**YENİDEN YAPILANMANIN İSTANBUL TARİHİ
YARIMADASI ÜZERİNE ETKİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Bülent DÜNDAR
(502981221)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 11 Haziran 2001
Tezin Savunulduğu Tarih : 29 Haziran 2001**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Nilgün ERGUN
Diğer Jüri Üyeleri : Prof.Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU
Prof.Dr. Ahsen ÖZSOY**



HAZİRAN 2001

ÖNSÖZ

1960’lardan beri süregelen ve tartışılan bir süreç olmasına rağmen, “Yeniden Yapılanma” ülkemizde ancak son yıllarda araştırma konusu olmaya başlamıştır. Bu tez ile bu konuda dünya da gelişen olaylar ve bunların ülkemize olan etkileri incelenmeye çalışılmış, ülkemiz için her zaman çok önemli bir yerleşme alanı olmuş olan Tarihi Yarımada’nın içinde bulunduğu olumsuz koşullardan çıkarılabilmesine yönelik bir yöntem ortaya konulmuştur.

Bu tez çalışmasının hazırlanması sırasında sabırla bana destek olan ve yol gösteren sayın hocam Doç. Dr. Nilgün Ergun’a, kaynak bulma konusunda benden yardımını esirgemeyen Prof. Dr. Vedia Dökmeci’ye, tezin hazırlanması sırasında gösterdiği büyük destek ve çaba için sevgili arkadaşım Mimar Özbek Kazanç’a ve maddi-manevi desteklerinden dolayı aileme teşekkürlerimi sunarım.

Haziran, 2001

Bülent Dündar

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
ÖZET	xi
SUMMARY	xiii
1. GİRİŞ	1
2. METROPOLİTENLEŞME KAVRAMI ve DÜNYADAKİ	
METROPOLİTENLEŞME SÜRECİ	5
2.1. Metrolitenleşme Kavramı	5
2.1.1. Metrolitenleşmenin Tanımı	5
2.2. Metrolitenleşme Süreci	8
2.2.1. Gelişmiş Ülkelerde Değişim	12
2.2.2.1. Hizmetler Sektörünün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	15
2.2.2. Gelişmekte Olan Ülkelerde Değişim	17
3. ŞEHİR MERKEZİ (M.İ.A.) KAVRAMI	20
3.1. Şehir Merkezi Kavramı	20
3.2. Merkezi İş Alanının Tarihsel Gelişimi	21
3.2.1. Eski Çağ'da Kent Merkezleri	21
3.2.2. Orta Çağ'da Kent Merkezleri	21
3.2.3. Rönesans-Barok Çağ'da Kent Merkezleri	22
3.2.4. Romantik Çağ'da Kent merkezleri	22
3.2.5. 19.yy.'da Kent Merkezleri	22
3.2.6. Günümüzde Kent Merkezleri	22
3.3. Globalleşme ve Yeniden Yapılanma Kavramı	24
3.3.1. Globalleşmenin Tanımı	24
3.3.2. Küreselleşme (globalleşme) Süreci	28

3.3.2.1. Şehirsel Gelişimin Global Aşamaları	28
3.3.2.2. Global Bir Olgu Olarak Kentsel Gelişme	29
3.3.2.3. Dünya Şehirleri	33
3.3.2.4. Servis Sektörünün Küreselleşme Sürecinde Şehirler Üzerindeki Etkisi	34
3.4. Şehir Merkezlerinin Transformasyonu ve Yeniden Yapılanması ve Asilleştirme	36
3.4.1. Şehir Merkezi Bunalımını Hazırlayan Etmenler	36
3.4.1.1. Çevreye Yönelme Olgusunun Neden Olduğu Doku Değişikliği ve Kullanıcı Farklılaşması	38
3.4.1.2. İşlev Değişikliğinin Neden Olduğu Kullanım ve Kullanıcı Farklılaşması	38
3.4.1.3. Yenileme Sonucu Ortaya Çıkan Kullanım ve Kullanıcı Farklılaşması	39
3.4.2. Post-endüstri Şehirlerinin Transformasyonu, Yeniden Yapılanması ve Asilleştirme	39
3.4.2.1. Kentsel Yeniden Yapılanma Süreci	40
3.4.2.2. Asilleştirme (Gentrification) Tanımı ve Gelişimi	41
3.4.3. Avrupa Ve Amerika'dan Sanayi Sonrası Planlama Örnekleri	45
3.4.3.1. Sanayi Sonrası Planlama Stratejileri	46
3.5. Farklı Ülkelerden Yeniden Yapılanma Yaklaşımları	49
3.5.1. A.B.D. 'den Şehir Yenileme Örnekleri	49
3.5.1.1. Şehirlerin Transformasyon Kademeleri	49
3.5.2. Avrupa'dan Şehir Yenileme Örnekleri	54
3.5.2.1. Almanya "Hamburg'da" Gerçekleştirilen Şehir Yenileme Çalışmaları	54
3.5.2.2. Fransa "Paris'de" Gerçekleştirilen Şehir Yenileme Çalışmaları	55
3.5.2.3. İngiltere "London Dockland" Örneği	55
3.5.3. Uzakdoğu'dan Şehir Yenileme Örnekleri	57
3.5.3.1. Hong Kong Örneği	57
3.5.3.2. Japonya "Tokyo Örneği"	58

3.5.4. Avustralya “Sydney” Örneği	60
-----------------------------------	----

4. TÜRKİYE ve İSTANBUL’DA

METROPOLİTENLEŞME SÜRECİ 62

4.1. 19.yy-1923 Cumhuriyet Dönemine Kadar olan Süreç	62
4.1.1. 19.yy’da Osmanlı İmparatorluğu	63
4.1.1.1. Kent Dokusunun Düzenlenmesi	64
4.1.1.2. Büyük Projeler	65
4.2. Cumhuriyet’den Günümüze Metropolitenleşme Süreci	68
4.2.1. Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)	68
4.2.1.1. Prost Planı	69
4.2.2. 1950 Sonrası Sanayileşme Modernleşme Dönemi (1950-60)	70
4.2.3. Planlı Kalkınma Dönemi (1960-1984)	71
4.2.4. 1984 Sonrası Dönem	72
4.2.4.1. 1994 Metropoliten Alan Nazım İmar Planı	72
4.3. Globalleşme Sürecinde İstanbul’un Yeri	73
4.3.1. İstanbul’un Bölgesel Metropol Olmasının Koşulları	74
4.4. Kent Merkezlerinin Değişimi (Transformasyonu) ve İstanbul	76
4.4.1. Kent Merkezlerinde Değişim	76
4.4.1.1. Fonksiyonların Değişimi	76
4.4.1.2. Merkezlerin Geleneksel Dokusundaki Değişim	77
4.4.1.3. Nüfusun ve İş Alanlarının Desantralizasyonu	77
4.4.2. İstanbul’un Transformasyonu	80

5. TARİHİ YARIMADA 84

5.1. Giriş	84
5.2. Çalışma Alanı Olarak Tarihi Yarımada’nın Seçilme Sebebi	84
5.3. Çalışma Alanının Genel Tanımı	88
5.3.1. Çalışma Alanının Yeri	88
5.4. Teknik Yapı Analizi	89
5.4.1. Ulaşım	89
5.4.2. Alt Yapı	90

5.4.3. Sosyal Donatı Alanları	90
5.5. Bölgede Yapılan Çalışmanın Tanımı	92
5.5.1. Fiziksel Analizler	94
5.5.1.1. Zemin Kat Arazi Kullanımı	96
5.5.1.2. Üst Kat Kullanımı	97
5.5.1.3. Bina Durumu	99
5.5.1.4. Bina Yapım Tarzı	101
5.5.1.5 Kat Yüksekliği	103
5.5.1.6. Mülkiyet Durumu	105
5.5.1.7. Tescilli Yapılar	108
5.6. Sosyal Yapı Analizleri	108
5.6.1. Nüfus Gelişimi ve Nüfusun Mekanlara Göre Dağılımı	108
5.6.2. Sosyal Yapı Analizlerinin Değerlendirilmesi	114
5.6.2.1. Konut Anketleri	114
5.6.2.2. Ticaret Anketleri	137
5.6.2.3. Turizm Anketleri	159
5.6.2.4. 2001 Yılı Sosyal ve Fiziksel Doku Revizyonları	175
6. GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇ	181
KAYNAKLAR	192
EKLER	199
ÖZGEÇMİŞ	214

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2.1 : Metropol kuramcılarının evrim basamakları.....	14
Tablo 3.1 : Nüfusu 8 milyon ve üzeri olan kentsel aglomerasyonlar.....	27
Tablo 3.2 : Şehirsel gelişimin temel aşamaları.....	30
Tablo 3.3 : Dünya şehirleri hiyerarşisi.....	32
Tablo 5.1 : Mahalle nüfus yoğunlukları.....	110
Tablo 5.2 : Çalıştığı semt.....	116
Tablo 5.3 : Oturulan semt	139
Tablo 5.2 : Mevcut kullanım-eski kullanım ilişkisi.....	157



ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 : Şehir merkezlerinin desantralizasyonu.....	8
Şekil 4.1 : 1972'de İstanbul'da arazi kullanımı	78
Şekil 4.2 : 1990'da İstanbul'da arazi kullanımı.....	78
Şekil 4.3 : 1972'deki yeşil alanların 1990'da yerleşim alanına dönüşümü....	79
Şekil 4.4 : 1972'deki boş alanların, 1990'da yerleşim alanına dönüşümü.....	79
Şekil 4.5 : Lejant.....	79
Şekil 5.1 : 1776 yılında Tarihi Yarımada	85
Şekil 5.2 : İstanbul kent planı 1789-1878	87
Şekil 5.3 : İstanbul kent planı 1950-1960.....	87
Şekil 5.4 : Genel yerleşim analizi.....	93
Şekil 5.5 : Zemin kat arazi kullanımı analizi.....	95
Şekil 5.6 : Zemin kat arazi kullanımı yüzdeleri	96
Şekil 5.7 : Üst kat kullanımı yüzdeleri	97
Şekil 5.8 : Üst kat kullanımı analizi	98
Şekil 5.9 : Bina durumu yüzdeleri	99
Şekil 5.10 : Bina durumu analizi	100
Şekil 5.11 : Bina yapım tarzı yüzdeleri	101
Şekil 5.12 : Bina yapım tarzı analizi	102
Şekil 5.13 : Kat yüksekliği yüzdeleri	103
Şekil 5.14 : Kat yüksekliği analizi	104
Şekil 5.15 : Mülkiyet durumu yüzdeleri	105
Şekil 5.16 : Mülkiyet durumu analizi	106
Şekil 5.17 : Tescilli yapılar analizi	107
Şekil 5.18 : Tescilli yapılar yüzdeleri	108
Şekil 5.19 : Yoğunluk analizi	109
Şekil 5.20 : Mahalle nüfus yoğunlukları	110
Şekil 5.21 : 1975 yılı nüfus yoğunlukları	111
Şekil 5.22 : 1980 yılı nüfus yoğunlukları	111
Şekil 5.23 : 1985 yılı nüfus yoğunlukları	112
Şekil 5.24 : 2005 yılı nüfus yoğunlukları	112
Şekil 5.25 : Doluluk- boşluk analizi	113
Şekil 5.26 : Cinsiyet durumu	114
Şekil 5.27 : Yaş durumu	114
Şekil 5.28 : Eğitim durumu	115
Şekil 5.29 : Meslek durumu	115
Şekil 5.30 : İşe ulaşım durumu	117
Şekil 5.31 : Aylık gelir durumu	117
Şekil 5.32 : Aile büyüklüğü	118
Şekil 5.33 : Medeni durumu	119
Şekil 5.34 : Hanedeki çocuk sayısı	119

Şekil 5.35	: Çalışan sayısı	120
Şekil 5.36	: Mülkiyet durumu	120
Şekil 5.37	: Kira değeri	121
Şekil 5.38	: Başka mülk sahipliği	121
Şekil 5.39	: Ne zaman gelindiği	122
Şekil 5.40	: Nereden gelindiği	122
Şekil 5.41	: Tercih etme nedeni	123
Şekil 5.42	: Şikayetler	123
Şekil 5.43	: Turizmin etkisi	124
Şekil 5.44	: Nereye gider	124
Şekil 5.45	: Binaya tadilat yapıldı mı?	125
Şekil 5.46	: Nereden alış-veriş yapıldığı	125
Şekil 5.47	: Boş zamanlarda ne yapıldığı	126
Şekil 5.48	: Eğitimin Turizme Etkisi	127
Şekil 5.49	: Yaş -Turizm İlişkisi	128
Şekil 5.50	: Ev Sahipliği- Gitmek İsteddiği Yer İlişkisi.....	129
Şekil 5.51	: Ev Sahipliği- Medeni Durum İlişkisi	130
Şekil 5.52	: Nereden Gelindiği- Çocuk Sayısı İlişkisi	131
Şekil 5.53	: Geliş zamanı- nereye gider ilişkisi	133
Şekil 5.54	: Eğitim Durumu Yaş İlişkisi	135
Şekil 5.55	: Cinsiyet durumu	137
Şekil 5.56	: Yaş durumu	138
Şekil 5.57	: Eğitim Durumu	138
Şekil 5.58	: Kullanılan araç	140
Şekil 5.59	: İş kolu	140
Şekil 5.60	: Bu çevrede çalışma süresi	141
Şekil 5.61	: Mülkiyet durumu	141
Şekil 5.62	: Kira değeri	142
Şekil 5.63	: Mekan ihtiyacı karşılıyor mu?	142
Şekil 5.64	: Önceki kullanım şekli	143
Şekil 5.65	: Tadilat yapıldı mı?	143
Şekil 5.66	: Burayı tercih nedeni	144
Şekil 5.67	: Yeni iş kurma isteği	144
Şekil 5.68	: Tercih edilen sektör	145
Şekil 5.69	: Başka iş yeri sahipliği	145
Şekil 5.70	: Nerede kurar	146
Şekil 5.71	: İş büyüme isteği	146
Şekil 5.72	: Malın alındığı yer	147
Şekil 5.73	: Nasıl nakledildiği	147
Şekil 5.74	: Şikayetler	147
Şekil 5.75	: Çalışan sayısı	148
Şekil 5.76	: Turizmin ticarete etkisi	148
Şekil 5.77	: Mülkiyet Durumu-Yeni İş Kurma İsteği İlişkisi	149
Şekil 5.78	: Mülkiyet Durumu- Tadilat İlişkisi	150
Şekil 5.79	: Nakliye Şekli-nakliye sorunu	151
Şekil 5.80	: Yeni İş Kurma İsteği-Meslek İlişkisi	152
Şekil 5.81	: Mekanın Yeterliliği- Meslek İlişkisi	153
Şekil 5.82	: Kaç Yıldır Burada Çalışıldığı-Meslek İlişkisi	155
Şekil 5.83	: Kaç Yıldır Bu Çevrede Çalışıldığı- Yeni İş Kurma İsteği İlişkisi ...	156
Şekil 5.84	: Tesisin Cinsi	159

Şekil 5.85 : Cinsiyet durumu	159
Şekil 5.86 : Yaş durumu	159
Şekil 5.87 : Eğitim durumu	160
Şekil 5.88 : Oturulan semt	160
Şekil 5.89 : Ulaşım şekli	161
Şekil 5.90 : Kuruluş yılı	161
Şekil 5.91 : Mülkiyet durumu	162
Şekil 5.92 : Kira miktarı	162
Şekil 5.93 : Önceki kullanım şekli	163
Şekil 5.94 : Yapı ihtiyacı karşılıyor mu?	163
Şekil 5.95 : Tadilat durumu	164
Şekil 5.96 : Oda sayısı	164
Şekil 5.97 : Yatak sayısı	165
Şekil 5.98 : Bu çevreyi seçme nedeni	165
Şekil 5.99 : Başka iş yeri sahipliği	166
Şekil 5.100 : Yatırıma devam isteği	166
Şekil 5.101 : Şikayetler	167
Şekil 5.102 : Çalışan sayısı	167
Şekil 5.103 : Konut yenileme ile pansiyonculuk olur mu?	168
Şekil 5.104 : Turistlerin çevreye etkisi	168
Şekil 5.105 : Alt yapı sorunu var mı?	169
Şekil 5.106 : Müşteri potansiyeli	169
Şekil 5.107 : Turistlerin ayrımı	170
Şekil 5.108 : Tesisin Cinsi- Mülkiyet Durumu İlişkisi	170
Şekil 5.109 : Mülkiyet Durumu- Yatırıma Devam Etme İsteği İlişkisi.....	171
Şekil 5.110 : Tadilat –Mülkiyet Durumu İlişkisi	171
Şekil 5.111 : Eğitim Durumu- Yaş İlişkisi	172
Şekil 5.112 : Şimdiki Kullanım- Önceki Kullanım İlişkisi	173
Şekil 5.113 : Kuruluş Yılı- Oda Sayısı İlişkisi	174
Şekil 5.114 : Oda Sayısı- Yatırıma Devam Etme İsteği	174
Şekil 5.115 : Boş Yapı Oranı Yüzdeleri	176
Şekil 5.116 : Boş Yapı Oranı Analizi.....	177

YENİDEN YAPILANMANIN İSTANBUL TARİHİ YARIMADASI ÜZERİNE ETKİSİ

ÖZET

Dünya üzerindeki üretimsel ve ekonomik aktiviteler, şehirciliği her dönemde etkilemiş ve bu etkiler sonucunda çeşitli süreçler yaşanmıştır. Sanayi devriminin yaratmış olduğu güçlü kapital birikim, metropolitenleşmeyi teşvik etmiş, bunun sonucunda insanlar büyük hızlarla kırdan kente doğru göç etmeye başlamıştır. Dikkatlice incelendiğinde, aslında dünyamız ancak son elli yılda kentsel bir alan olmaya başlamıştır.

2. Dünya Savaşı'ndan sonra, gelişmiş ülkelerin metropoliten alanlarının ekonomik kalkınması sonucunda, servis sektörü hızla büyümüş, kentleri ve kent merkezlerini hiç olmadığı kadar değiştirmiştir. Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'da yaşanmış olan bu ekonomik transformasyon (değişim), pek çok kişi tarafından hizmet sektörünün, sanayi sektörünün yerini alması şeklinde değerlendirilmiştir.

Bu yer değiştirme ancak 19. yüzyıldaki sanayi devriminin, şehirlerin temel fonksiyonlarını ve iş gücü dağılımlarını etkileyerek ve yeni bir şehir formu yaratarak, şehirlerin bölgesel büyüme potansiyeli üzerinde yarattığı, hiçbir gücün erişemeyeceği o etki ile karşılaştırılabilir.

Benzer şekilde, sanayi sonrası ekonomik transformasyon süreci de, şehirlerin fonksiyonlarını radikal bir şekilde değiştirmiş, ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımını etkileyerek, şehirlerin ve merkezlerinin köhnemesine yol açmıştır.

Bu süreç 19. Yüzyıldan beri ülkemizde de yaşanmakta olup, İstanbul Tarihi Yarımadası üzerinde çok yıpratıcı sonuçları görülmüştür.

Bu tez çalışmasının amacı, dünyada ve ülkemizde yaşanan bu süreci ortaya koyarak, bu sürecin iyi ve kötü yönlerini bulmak ve Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu olumsuz koşullardan kurtarmak için uygulanabilecek bir yöntem geliştirmektir.

Çalışmanın birinci bölümünde yapılan araştırma hakkında kısa bir bilgi verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, “metropolitenleşme kavramı” ve dünya şehirlerinin yaşadığı “metropolitenleşme süreci” anlatılmaktadır.

Üçüncü bölümde, “şehir merkezi kavramı” ve şehir merkezlerinin Eski Çağ yerleşimlerinden günümüze ne gibi değişimlere uğradığı incelenmektedir. Yine bu bölüm içinde günümüz şehir merkezlerinin hangi nedenlerle “dönüşüme” uğradığı ve “yeniden yapılanmaya” ihtiyaç duyduğu, bu değişimin temel kaynağı olan

“globalleşme ve globalleşme süreci” anlatılmakta, farklı ülkelerin şehir merkezlerinin yeniden yapılanmada izledikleri yöntem ve uygulamalar örneklerle açıklanmaktadır.

Dördüncü bölümde, İstanbul özelinde, ülkemizin 19. Yüzyıldan günümüze kadar geçirdiği “metropolitenleşme süreci” anlatılmakta ve İstanbul’un dünyada yaşanmakta olan “globalleşme sürecinin” neresinde olduğu sorusuna yanıt aranmaktadır. Yine bu bölüm de, İstanbul’un kent merkezinin değişimi incelenmektedir.

Beşinci bölümde, çalışma alanı olarak seçilen Tarihi Yarımada da yapılan sosyal ve fiziksel analizler ortaya konmuş, bölgenin içinde bulunduğu köhne durumdan kurtarılması için bu analizlerin yorumları yapılmıştır.

Altıncı bölümde ise analizlerden çıkarılan sonuçlar yardımıyla, İstanbul Tarihi Yarımadası’nın yeniden yapılandırılması için öneriler ortaya konmuştur.



THE EFFECTS OF REDEVELOPMENT PROCESS ON THE HISTORIC PENINSULA OF ISTANBUL

SUMMARY

During all stages of urban history, financial and manufacturing facilities over the globe has always effected on urbanization.

The strong wealth that was gained during the early periods of industrial revolution has promoted metropolitan growth and due to this process, people has started migrating from rural areas to the urban areas.

In fact, if it is carefully examined, it is obviously seen that, the world has only been an urban place for the last fifty years.

After the 2. World War, as a result of the economic growth in metropolitan areas of the developed countries, service sector has grown rapidly and the cities with their “Central Business Districts” has undergone some dramatic changes.

The transformation which has taken place in North America and in Western Europe was considered as the displacement of industrial activities with service sector facilities. This process can only be compared with the drastic influences of industrial revolution in the 19. Century, which changed the basic functions and the regional growth potential of the cities by creating a new urban form.

With similar to the industrial revolution, post-economic transformation process has radically changed the functions of the urban areas by effecting the locational distribution of economic activities and leaving city centers to be dilapidated.

This process has also been taking place in Turkey and the destructive effects of this process gave harm to the Historic Peninsula of Istanbul.

The main aim of the research is to find out the global economic process which occurs both over the globe and in Turkey, to prepare a method for fostering the Historic Peninsula of Istanbul with the help of finding the advantages and disadvantages of this process.

The first chapter of the research is a brief introduction to the study.

In the second chapter, metropolitan growth that takes place over the world is examined.

In the third chapter of the study, “Central Business District” concept is defined and the history of the development and the transformation of urban cores are examined

from the oldest settlements to today's urban life. Moreover, in this phase, the reasons beneath the decline in distressed urban cores and the need for the redevelopment is taken into research.

Also, globalization process, which is one of the most important factors behind the transformation is analyzed and different practices of revitalization and redevelopment from the world cities are examined on examples.

In chapter four, the metropolitan process of Turkey from 19. Century to today is examined with the help of Istanbul, and the position of Istanbul through the process of globalization is tried to be set out. The transformation of Istanbul's commercial district is also analyzed in this phase.

In the fifth chapter of the study, social and physical analyses are tested to find out the most appropriate solution to revitalize and fostering of Historic Peninsula.

In the sixth chapter, the hypothesis are tested via findings from the case study, and a proposal is made for the redevelopment of Historic Peninsula by mitigating damaging factors effecting on the area.



1. GİRİŞ

İnsanlık tarihi çok uzun bir geçmişe dayansa da, yerleşik zamanın izleri aslında o kadar da eskiye gitmemektedir. Günümüz kentsel gelişim modeli 8000 yıllık bir değişimin son safhasıdır. Şu anda içinde yaşadığımız süreç tümüyle kırsal yerleşimden, geleceğin tümüyle şehrsel yerleşimi arasındaki bir geçiş dönemidir.

Dünya ancak son 50 yılda bir kentsel alan olmaya başlamıştır ama bugün her şey çok hızlı gelişip değişmektedir. Bundan 30-40 yıl önce gelişmiş ülkelerin metropoliten alanlarının sınırları çok kolay bir şekilde çizilebilirken, günümüzde bu tür sınırların belirginliği ortadan kalkmıştır.

Rönesans Avrupa'sı, kapital birikiminin getirdiği avantajlarla o güne kadar görülmemiş büyüklükte şehirlere sahip olmuştur. Ama özellikle endüstri devrimiyle birlikte şehir boyutlarında, oranlarında ve nüfuslarında çok büyük artışlar yaşanmıştır. Günümüzdeki gelişmeler ise insanın hayal edemeyeceği kadar hızlı gerçekleşmektedir. Şehirlerin sayısı ve boyutu sürekli artarken, mega şehirler dünyanın her yerinde ortaya çıkmaya devam etmektedir.

Yakın bir zamana kadar kullandığımız terminolojilerde tarım, sanayi, hizmet sektörü yer alırken, bugün 4. Sektör olarak enformasyon, 5. Sektör olarak karar verme ve geliştirme kavramlarını kullanmaktayız. Artık enformasyon teknolojileri geliştirilerek şehirler kurulurken, hem çevre daha az kirletilmekte, hem de gerektirdiği alt yapı gizli olduğu için daha az görüntü kirliliğine yol açılmaktadır. Bu yeni sektörlerin gelişmesiyle fiyatlar düşmekte ve insanlar çalışmak için evden çıkmaya bile ihtiyaç duymamaktadır.

Tüm bu hızlı gelişmelerin içinde ise sürekli dilden dile dolaşan bazı anahtar kelimeler yer almakta ve bunlar bize yaşadığımız süreç içinde bazı ip uçları vermektedir. Yeniden geliştirme (redevelopment), yeniden yapılanma (regeneration), asilleştirme (gentrification), küreselleşme (globalisation), dünya şehirleri (world

cities), telekomünikasyon vb. gibi. Aslında bu yaşadığımız süreç 1970'lerden beri süregelen fakat ancak son 10 yıldır farkına varılıp tartışılabilen bir olgudur.

1970'lerden günümüze süregelen kentsel dönüşümler küreselleşme süreci çevresinde değerlendirilmektedir. Bu değişim temelde gelişmiş kapitalist ülkelerin kentlerinde başlayıp bir yenileme süreci başlatmıştır.

Ekonomik yeniden yapılanma sürecinde, fordist üretim biçiminden post-fordist üretim biçimine geçişle, üretim sektörü yerini servis sektörüne bırakmış, bu değişimlerle birlikte ulusal kuruluşların yerini uluslararası servis, dağıtım ve üretim kuruluşları almıştır. Üretim süreci uluslararasılaşmaya ve desantralize olmaya başlarken, finansal sermayenin rolü artmış, meslek yapısı değişmiş ve organize olmuş işgücünün rolü azalmıştır.

Ekonomik değişim sonucunda sanayi toplumu, sanayi sonrası topluma dönüşürken, bilgi sahibi profesyoneller sosyal sınıfa eklenmiştir. Sosyal dokuya eklenen bu bol kazançlı, bekar, yeni evli ve çocuksuz genç profesyonel orta sınıfın zevkleri ve kültürel tercihleri piyasayı şekillendirmeye başlarken, bu yeni sınıfın üyeleri yaşam alanı olarak genellikle iş yerlerine yakın, tarihi kent içindeki yerleşimleri benimseyip, kültürel etkinliklere, yeni finans ve yönetim merkezlerine yakın olmayı istemektedirler. Böylece bu durum, tarihi kent merkezlerindeki harap durumdaki, köhnemiş ve terkedilmiş konutların yenilenmesi durumunu gündeme getirmektedir.

Sosyal ve toplumsal değişimin yanı sıra son 20 yılda post-modernizme doğru bir kültürel geçiş de yaşanmıştır. Bu geçiş, eskiye karşı bir ilgi yaratırken, tarihi binaların yenilenerek kullanılması konusu önem kazanmıştır.

Tüm bu süreç içinde elbette İstanbul da değişmektedir. İstanbul aslında 19.yüzyıldan beri Avrupalılaşmaya çalışırken, esas büyük değişimler Cumhuriyet döneminden sonraya rastlamaktadır.

1923'de başkentin Ankara'ya taşınması bir durgunluk süreci yaratırken, küçülen kentin mekansal ve yapısal dokusu bozulmuş, bu bozulmayla birlikte İstanbul'u tanımlayan burjuva geleneğine sahip kozmopolit nüfus yok olmuştur.

2. Dünya Savaşı sonrasında ise sanayideki gelişmeler ile beraber ilk gecekondu ortaya çıkmış, hızlı göç ve plansız sanayileşme sonucunda şehrin tarihi dokusu tahrip edilmiştir.

1973'deki Boğaziçi Köprüsünün yapımı şehir merkezini kuzeye doğru kaydırırken, tarihi merkezin köhneme ve terk edilme süreci hızlanmıştır.

1980'ler İstanbul'un yerel yönetiminin dünya sistemindeki değişimlere kendini adapte etmeye başladığı zaman olmuştur. Bu süreçle beraber çeşitli semtlerde sosyal ve mekansal yenilemenin gözlemlenmesinden söz etmek mümkündür.

İstanbul'un çok merkezli bir hale geçişi, tarihi şehir merkezinin gerileyip bozulmasında önemli bir etkiye sahip olmuştur. 1980'lerden sonra Türkiye'de izlenen neo liberal politikaların kentsel mekanlarda yansımaları 80'lerin ortalarından itibaren görülmeye başlamış, MİA'nın transformasyonu hem iç hem dış etkiler, hem de uygulanan politikaların etkisi ile şekillenmiştir. 1970'lerden sonra şehir eski merkezinde başlayan dönüşümlerin arkasında, bu alandaki kentsel dokunun yeni ofis gereksinmelerine yanıt verememesi, trafik problemleri önemli bir rol oynamıştır.

Tüm bunlardan sonra İstanbul dünyadaki bu hızlı değişim sürecinin neresindedir? Bu sürecin getirdiği avantajları, tarihi ve sosyal dokusu bozulmuş, yıpranmış ve köhnemiş İstanbul Tarihi Yarımadasını kurtarmak için nasıl değerlendirebiliriz? Özellikle gelişmekte olan ülkelerde tarihi yerleşmelerin korunması bir lüks olarak görülürken nasıl bir çözüm yolu bulunabilir?

Yaşanmakta olan bu süreç, bu bölgelere karşı insanların ilgili ve yerleşmek için istekli olduğunu göstermektedir. İstanbul'da da, Avrupa'daki ve A.B.D.'deki gelişmelerin gerisinde de kalmış olsa son 10 yıldır önemli ölçüde bir büyüklüğe sahip genç profesyonel nüfusun var olduğu görülmektedir. İstanbul eski şehir merkezinde de kullanılmayan çok büyük bir yapı potansiyeli mevcuttur. Yapılması gereken yeniden yapılanma sürecinin yıpratıcı, yok edici ve bozucu etkilerinin değil, yapıcı yönlerinin ele alınarak ve Tarihi Yarımada'nın sahip olduğu özel şartları gözetererek, İstanbul ve Türkiye için ve belki de tüm dünya için çok önemli bir değere sahip olan bu tarih hazinesinin yeniden yaşama katılmasının çözüm yollarını aramaktır.

Bu tez çalışmasının amacı dünyada yaşanan bu süreci algılayıp, bu sürecin olumlu ve olumsuz yönlerini ortaya koyarak, olumlu taraflarının İstanbul Tarihi Yarımadası'nın içinde bulunduğu kötü durumdan çıkarmanın çözüm yoluna ulaşmaktır.



2. METROPOLİTENLEŞME KAVRAMI ve SÜRECİ

2.1. METROPOLİTENLEŞME KAVRAMI

2.1.1. Metropolitenleşme Tanımı

Toplumsal ve teknolojik değişmeyi içeren metropolitenleşme, şehrsel alanın merkez şehirlerin sınırlarının ötesinde gelişmesi ve bölgesinde bulunan şehrsel-kırsal yerleşmeler üzerinde etkinlik kurarak kendi egemenliği altında işlevsel bağımlılık ve işbölümü yaratmasıdır. Metropolitan alanın en önemli merkezi metropoliten şehir ve merkezi iş alanıdır bu bakımdan metropollerin gelişimin en yoğun biçimde yaşandığı koordinasyon ve karar alma merkezleri olduğu söylenebilir. Metropolitan alanlar tüm merkezi fonksiyonları kendilerinde barındırma özelliğine sahiptirler ancak bu alanlarda merkezi işlev alanlarının desantralizasyonu söz konusudur.

Metropolitenleşmenin oluşmasında etkinliği olan yönlendiricileri üç başlık altında toplamak olasıdır.

1. Aşın nüfus artışı,
2. Yoğun sanayileşme,
3. Yoğun tüketim potansiyeli.

Metropol merkezler, artan nüfusa bağlı olarak kendi iç dinamikleriyle yeni iş bölümü ve organizasyonu ve bu doğrultuda çalışma olanakları yaratmış, artan nüfus, artan kazanç, tüketimin artışına neden olmuş, bu ise ürün nitelik ve kapasitelerinin artışında itici güç olarak rol oynamıştır. Görüldüğü gibi, aşırı nüfus artışı, sanayileşme, tüketim potansiyelinin artması, her biri diğerine bağlı bir değişken olarak Metropol merkezlerin yaratıcısı olmuştur. Dünya ülkelerinde bu tür, ilişkiler olarak ortaya çıkmış metropol örnekleri çoktur. Özellikle Danimarka'da Kopenhag, dünya şehri karakterine sahip büyük bir şehir, nüfus hareketliliği sonucu göç almış, büyük oranda yeni işyeri olanakları yaratılarak üçüncü sektör,

Çalışanları ile bu istihdam olanağı karşılanmış, büyük, uygun, çekici koşullara sahip bir tkretim merkezi haline gelmiş bir örnektir. Ayrıca New York, San Francisco, ABD’de ki en önemli örneklere. Kanada’da Toronto, Montreal gibi örnekle birlikte, Detroit, Bufalo gibi büyük metropoller yerleşme ve tkretim merkezlerine örnek olarak sayılabilir [1].

Metropolitan alanlar beklenmeyen sorunlara karşı en iyi mlerin üretildiği yerlerdir. Bu yüzden sanayinin gereksinmesinden kaynaklanan yüksek teknoloji ve bunu yöneten iş gücü metropollerde yer almıştır. Bunun sonucunda hizmet sektörü sanayinin gelişimi sonucu ortaya çıkan ve daha sonrada metropolitenleşmeyi sürükleyen bir sektör olarak yerini almıştır.

Hizmet sektörünü, günümüzün tekrar yapılanan ekonomik şartlarında en fazla işgücüne sahip sektördür ve bu yüzden de merkezi bir rol oynamaktadır [2].

Büyük şirketlerin yönetim ve araştırma birimlerinin büyük merkezlere yönelmeleri sonucunda, hizmet sektöründeki iş gcde bu bölgelerde yoğunlaşmaya başlamıştır [2]. Üretim, yönetimden ayrılması ile bilgisayar ağrılıklı teknolojilerde önemli gelişmeler sağlanmıştır . Böylece beyaz yakalı sektör (yönetim ve kontrol) birimleri devletin yönetim mekanizmalarına, ulaşım hizmetlerine ve iyi yetişmiş işgücü bulabilecekleri büyük metropoliten bölgelerde ve onun çevresinde yer seçmişlerdir. Buna karşılık mavi yakalı sektör (insan gücüne dayalı sektör) evreye doğru yerleşmiştir. Bu sektör istihdam kaybına uğramış ve bir kısmı da üretim gücüne dayalı sektöre dönüşmüştür [3].

Yer seçiminde bu değişiklikler beraberinde bazı farklılıklarda getirmiştir. El emeğine ve tasarıma yönelik endüstriler yeni sanayi merkezlerinde gelişmeye başlarken, yüksek teknolojiyle çalışan sanayiler farklı bölgelere yerleşmiş, büyük boyutlarda üretim yapan birimler desantralize olmuş ve sonuçta da büyük metropoliten alanlar finans ve işletme ağrılıklı hizmet birimleriyle dolmuştur [2].

Metropolitenleşme, gelişmiş ülkelerde sanayileşmesini tamamlamış, sanayi şehrinin ve toplumun kendi içinde geçirdiği değişim sonucunda meydana gelmiştir. Bu olgu yeni ileri ulaşım-iletileşim ve üretim teknolojisi kadar ileri derecede uzmanlaşma, farklılaşma ve örgütlenmenin sonucudur. Gelişmekte olan ülkelerde ise metropolitenleşme, henüz sanayi evrimini tamamlamamış bir şehirsel yapı üzerinde

yer almıştır. Gelişmekte olan ülkelerde metropolitenleşmeyi belirleyen faktörler, sanayileşme, ulaşım ve iletişim olanaklarının gelişmesidir. Metropolitenleşmede, sermaye-yoğun teknolojinin yerleşmesi, topraktan kopan nüfusun kente göçü, orta büyüklükte sanayinin gelişmesi ve buna bağlı olarak karmaşık örgütlerin ortaya çıkması, etkili olmuştur.

Teknolojik ilerleme, ekonomik ve toplumsal değişimlerden en çok etkilenen alanlar, metropoliten alanlardır. 1980'lerden bu yana metropoliten alanlar üretim, şehirleşme ve ulaşım sisteminde meydana gelen değişimlere bağlı olarak işlevsel bir işbölümü ve farklılaşma sürecine girmişlerdir.

Bu uluslararasılaşma sürecinde etkili olan dış dinamikler ve ülkesel iç dinamiklerin metropoliten kentin mekansal yapısında değişimlere yol açtığı görülmüştür. Ekonomik yapıda ağırlığın üretim ve imalattan hizmetlere kayması ekonomik temeli ve şehirlerin sosyal dokusunu kökünden değiştirmiştir. Şehirlerin, birer kültür ve yüksek düzeyde hizmetler sağlayan merkezler olarak önemleri artmış ve ekonomik çeşitlilikleri, sundukları mal ve hizmetlerle ilginin odağı olmuşlardır [4].

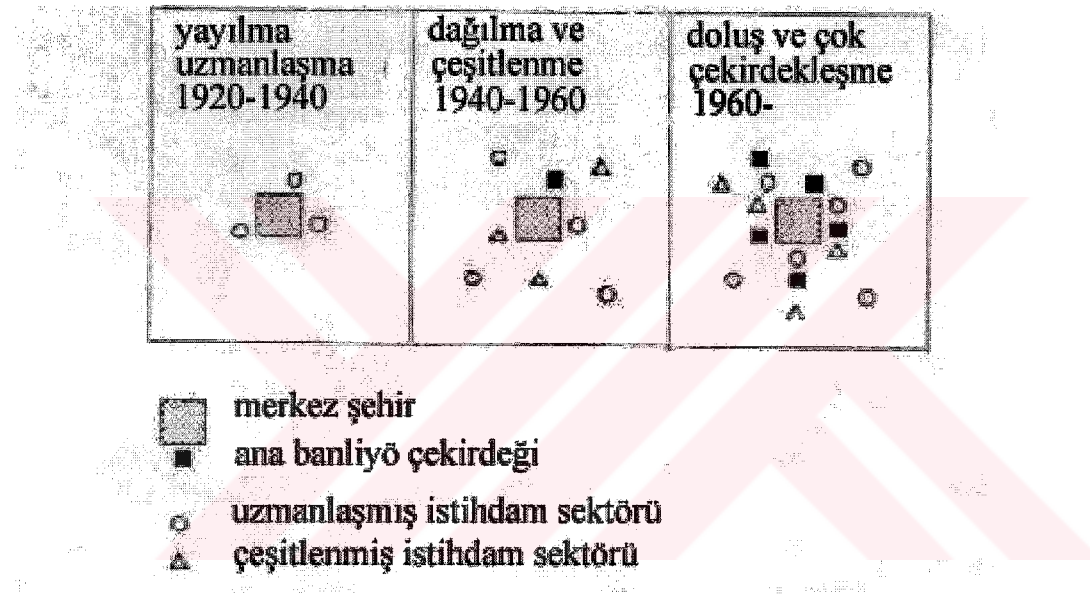
Ulaşımındaki ve haberleşme teknolojilerindeki gelişmeler, metropoliten alanın değişimini yakından etkilemiş, metropoliten alanların ekonomik ve mekansal dönüşümü üzerinde etkili olmuştur.

Metropoliten şehirlerin bugünkü ekonomisi esas olarak üçüncü sektör hizmetlere dayanmakta ve enformasyon faaliyetleri, koordinasyon, iş yönetimi ve iş hizmetlerinde uzmanlaşmaktadır. Üretim sisteminin organizasyonunda meydana gelen değişime bağlı olarak iş hizmetleri de artmaktadır. Üretim hizmetlerinin artan uluslar arasılaşması metropoliten bölgenin yeni ihracat temeli olarak üretim hizmetlerini öne çıkarmaktadır [4]. Hizmetler sektörü kentsel büyümenin en önemli itici gücünü oluşturmuştur. Bu gelişmede asıl belirleyici rol oynayan büro hizmetleridir. Bazı görüşlere göre yirminci yüzyılda kentlerin büyümesinde ve metropol alanların oluşmasında özellikle büro hizmetleri en önemli etkindir. Gelişmiş metropollerde sanayi sektöründe azalma yaşanırken hizmetler sektöründe artış gözlenmektedir [5].

2.2. Metropolitenleşme Süreci

Şehir merkezinde yer alan ekonomik fonksiyonların, merkezdeki sıkışıklık sebebiyle yerleşim alanlarına yönelmesi, ulaşım kolaylığı nedeniyle şehir merkezini tercih eden düşük gelirli işçi ailelerinin buralara yerleşmesi sebebiyle orta ve yüksek gelirli ailelerin şehir merkezinden, şehir dışına göçü 19.yy'da başlamıştır.

Son 30 yılda metropoliten alanda yer alan fonksiyonların desantralizasyonu mekansal yapıyı da değiştirmiştir. Şehir merkezinde aktivite yoğunlaşmasının zirveye ulaşması ve daha sonra banliyölere doğru hareketle merkezde meydana gelen düşmeyle beraber şehir formu da tek merkezli olma özelliğini kaybetmiştir [6] (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Şehir merkezlerinin desantralizasyonu.

Metropoliten alan örüntüsünün oluşmasında bir takım etkenler vardır. Bu etmenler şehrin yapısal strüktürünün yoğunlaşmasında ya da yayılmasında etkili olmaktadır.

- İnsanların şehir kenarlarındaki çekici alanlara taşınması ve bunu takip eden meslekler grubu,
- Global üretim,
- Yüksek teknolojiye dayalı firmaların alt şehir ya da orta büyüklükteki şehirleri tercih etmeleri,
- Elektronik haberleşmenin mekansal yer değiştirme ihtiyacını azaltması,
- İmalat ve diğer istihdam çeşitlerinin geçmişteki zorunlu yer seçiminden

kurtulmaları,

-Tercih edilen yaşam tarzının düşük yoğunluklu, kırsal karakterli ve şehir dışı çevrelerde olması.

Yeni üretim ve pazarlama teknolojisinin eskiye göre daha fazla servis tesisine ihtiyaç göstermesi, servis sektörünün hızla değişmesine yol açmıştır [7].

İletişim teknolojisindeki gelişmeler, servis sektörünün yer seçimini etkileyen en önemli faktörlerden biri olmuştur. Üçüncü sektör faaliyetlerinin yer seçimini etkileyen diğer bir etmen de artan nüfus ve ulaşılabilirlikle beraber şehir alanlarının büyümesiyle, nüfus yoğunluğunun yer seçiminde şehir dışına doğru yönelmesidir.

Yeni yerleşme alanlarında toplanan nüfusun zaman kazanma eğiliminden kaynaklanan davranış biçimlerinden yarar sağlama amacıyla yeni yer seçimi yapan bu faaliyet birimlerinin eğilimleri sonunda yerleşme merkez ilişkilerinde bir farklılaşma ortaya çıkmaktadır [8].

Servis sektörünün gelişiminin ilk safhasında, belli haberleşme merkezlerine yakın olmak isteyen firmalar (mevcut iletişim sistemlerinin yetersizliğinden dolayı) bir araya gelerek merkezleşmişlerdir. İletişim sistemlerinde meydana gelen gelişmelerle birlikte sektör içinde yer alan banka şubesi v.b, birimlerin bazıları desantralize olmuş, daha sonra birimler arasında haberleşmeyi sağlayan bir bilgisayar merkezinin kurulmasıyla, desantralizasyon güçlenerek devam etmiştir. “Son safhada ise servis sektörünün bireylerin evinde çalışmasını sağlayacak kadar desantralize olduğu görülmektedir, ve sadece küçük bir merkezde tecrübeli personelin organize olması, yeterli idari kontrolü sağlamaktadır [7].

Üçüncü sektör içinde yer alan, bölgesel ya da bölgeler arası etki alanına sahip, uzun süreli mal ve hizmet gereksinmelerinin karşılanmasında etkin rol oynayan birimlerin yerleşme eski merkezlerinde ve yoğunluk alanlarında kaldığı bilinmektedir [8].

Hizmet sektöründeki rutin işler, metropoliten şehir merkezinden çıkarak alt şehir ve banliyölere yönelirken rutin olmayan işlerin büyük kısmı şehir merkezinde kalmışlardır.

Yığılım yararlarına bağlı olarak hizmet birimlerinin banka, Sigorta, yönetim, araştırma, reklam, basın-yayım v.b faaliyet birimlerinin merkezi bir alan isteği

olduğu bilinmektedir. Hizmet üreten bu birimlerin. kullanıcı ile en yoğun, en kısa zamanda ve en üst seviyede çalışma isteği, merkezileşme isteminin nedenidir [8].

Sanayi sonrası ekonomik transformasyon süreci, şehirlerin fonksiyonlarını önemli ölçüde değiştirerek, ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımını etkileyerek ve şehirlerin yapısını değiştirerek, şehir sistemlerini geniş çapta etkilemektedir [7].

Sanayi devriminden sonra ticaret fonksiyonunda görülen en büyük değişiklik şehir merkezindeki yoğunluk ve diğer sosyal ekonomik ve fiziksel olumsuz etkilerinden dolayı orta ve üst gelir gruplarının banliyölere doğru hareketinden sonra ticaret fonksiyonunun banliyölere yönelmesidir.

Nüfusun banliyölere göre daha yoğun olduğu, ulaşılabilirliğin sağlandığı, ve diğer fonksiyonların (turizm, büro, v.b) bulunduğu şehir merkezlerinde perakende ticaret canlılığını koruyabilmektedir.

Özellikle endüstri devriminden sonra, imalat sanayi de gelişmiş ve artan alan ihtiyacıyla, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle zorunlu yer seçiminden kurtularak, şehirsiz alandaki konumunu farklılaştırmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde şehir merkezinde yer alan imalat istihdamında hızlı bir düşüş görülmüştür.

Şehir merkezlerinde imalatın düşüşü fiziksel çevrenin köhnemesiyle de ilgilidir. Merkezde yer alan fabrikalar genellikle çok eski ve alanın sınırlı olduğu yapılarda yer alırlar. Modern fabrikalar, büyük ve geniş açıklığı olan alanlara ihtiyaç duyduğu için şehir yerleşim alanı dışında yer seçmeye yönelmektedirler.

Şehir merkezlerindeki yüksek vergiler, arazi fiyatlarının pahalılığı, merkezin insanlar üstündeki olumsuz etkisi, (trafik, kirlilik, gürültü, v.b) yerel işgücü ve kalitenin düşmesi, üretim yeri değişiminin sebepleri arasındadır [6].

Özellikle 1970'li yıllardan itibaren, imalat sanayinin küçük bir bölümü, hizmetin özellikle rutin olmayan işlemlerle ilgili bölümü perakende ticaret ve toptan ticaretin özellikle şehrin karakteristiği olan kesimi, merkez alanda kalma eğilimi gösterirken, diğer fonksiyonlar merkez şehri terk ederek alt şehre, alt şehir saçaklarına yönelmişlerdir.

Banliyöler, ofis ve hafif sanayiye çekerek zaman içinde önemli şehir alt merkezleri haline gelmişlerdir. Merkez şehir metropolitenleşme ile birlikte, imalat sanayinin yönetim birimlerini ve küçük bir bölümünün üretim birimini bünyesinde tutarken, önemli bir kısmını kaybetmiştir [9].

Merkezde yer seçmeyi tercih eden sanayiler genellikle yatayda fazla alana ihtiyaç duymayan, M.İA'nın sunduğu olanaklardan yararlanma durumu olan (basın-yayın,v.b) yerel veya lokal pazara üretim yapan ve istenen sayıda ve nitelikte işgücü bulmanın esas olduğu küçük ölçekli sanayi kollarıdır. Merkez şehir dışında yerleşen sanayi kolları ise yatayda gelişme imkanlarının olması, ucuz şekilde depolama yükleme, boşaltma ve otopark sorunlarını çözebilecek alanın bulunmasından dolayı ulusal pazara olduğu kadar, uluslararası pazara da hitap eden kuruluşlardır [10].

Metropolitenleşme sürecinde, yerleşmeler alan olarak büyümeye devam ederken, şehrin sosyal ve mekansal dokusunda sorunlar ortaya çıkmaktadır. Hızlanan göç hareketleriyle beraber özellikle Üçüncü Dünya Ülkelerinde, gecekondular yerleşim alanları oluşmuştur. Az gelişmiş ülkelerde gecekondular probleminin başlıca sebebi, arsa spekülasyonu ve yüksek arsa fiyatlarıdır [11].

Hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde sanayileşmeden sonra başlayan hızlı kentleşme dolayısıyla hızlı yapılaşma, şehrsel mekanda, kente kimlik kazandıran elemanlar ve niteliklerin kaybına sebep olmaktadır [12].

Şehir merkezleri, değişen işlevler ve işlevler arası ilişkiler ve merkezin büyümesiyle birlikte, eski niteliklerini kaybetmeye başlamış. fakat 1960'lı yıllardan itibaren değişik planlama disiplinleri, kamu ve özel sektör kaynaklarının kullanımı yolunda görülen yeni değer yargıları ve eğilimler, bu alanların yeniden canlandırılmasını ve nitelikli hale getirilmesini amaçlamıştır.

Sanayi ülkelerinde önem verilen bu uygulamalar şehir merkezlerine yeniden canlılık kazandırmıştır. Marjinal ve alt gelir gruplarının toplandığı genellikle veto alanları haline gelmiş, var olan yapı potansiyelinin belirli zamanlarda kullanıldığı, mimari miras niteliğini taşıyan, yapı ve çevre potansiyelinin ise uygun olmayan kullanıma veya boş kalmaya terk edilen bölgelerde ortaya çıkan farklılık, aynı zamanda yeni yapıların yapılması ve çevre düzenlerinin güncellik kazanmasıyla, hem çevre boyutunda hem de yapı boyutunda önemli gelişmeler göstermiştir. Mekanın tekrar

değer kazanmasıysa şehir merkezinde kullanıcı farklılaşması yanı sıra kullanım farklılaşması ve kullanım süresinde artışı beraberinde getirmiştir [8].

Toplumun ekonomik yapısına göre gerçekleşen şehirleşmede Üçüncü Dünya Ülkeleriyle, Batı Ülkelerinde farklı şekillerde gerçekleşmektedir. Batı Ülkelerinde geleneksel sistemler yerini modern sistemlere bırakırken, Üçüncü Dünya Ülkelerinde endüstrileşme tamamlanamadığı için modern ve geleneksel sistemler bir arada kullanılmaktadır. Metropolenleşme, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ve teknolojilerin kentte uygulanmalarındaki farklılıklar sebebiyle farklı süreçler göstermektedir.

2.2.1. Gelişmiş Ülkelerde Değişim

Gelişmiş ülkelerde başı çeken dünya metropollerinin ve ekonomilerinin formal kent tipolojilerini takip etmediği belirlenmiştir. Bu sebeple metropol kentleri ülkelerinin gelişim süreçleri içinde ayrı ayrı değerlendirmek gereklidir.

Batı toplumlarında, son bir yüzyıllık süreç içerisinde kent yapısı, önce ticaret kentinden sanayi kentine dönüşmüş, sonra tam bir sanayi kenti ve toplumun egemen olduğu büyük kentler dönemi yaşanmış, bu arada teknolojik gelişmeler ve sanayileşme hareketlerinin merkez kentte yarattığı gelişme ve değişimler sonucu metropolleşme sürecine girmiştir [13].

İleri derecede sanayileşmiş toplumlarda son 70-80 yıldan beri görülen metropoliten kent ve metropoliten alan olgusu gelişmiş ulaşım, haberleşme ve üretim teknolojisi kadar bunların gerektirdiği ileri derecede farklılaşma, uzmanlaşma ve örgütlenme sonucudur [14].

Kentleşmeden metropolitenleşmeye geçiş incelendiğinde bu evrimin fazlarının sonuncusunda yeniden kentleşme bulunmaktadır. Bu da kentte fonksiyonların yeniden yerleşmeleri anlamına gelmektedir. Başka bir deyişle son aşama tamamlanmış desantralizasyon olarak görülmektedirler. Yerel girişimin yatırımlardaki artışının yerel gelişmeye etkilerinden dolayı bölge ekonomisi de değişmiştir.

Villa-Suarez , metropol kuramcılarının evrim basamaklarını 6 fazda toplamıştır. 1. ve 2. fazlar şehrin yayılması ve yoğunlaşması, 3. faz büyüme kutbu haline gelişini

tanımlamaktadır. 3. ve 4. fazlarda üretim temelli bir büyüme ve 3. sektör çalışanlarında artış görüldüğü, 5. ve 6. Fazlarda metropol alanda durgunluk yada gerileme yaşanmakla beraber metropolün Dünya Sınıfı “world class” statüsünü kazanacağı belirtilmiştir. Bu son fazda ilk göze çarpan kentin finansal, endüstriyel ve teknolojik aktivitelerin global olarak tüm dünya piyasalarına hizmet verdiğidir (Tablo 2.1) [15].

1930 ve 1940'larda kırsal ve yarı kırsal alanda tarıma dayalı olmayan mal ve hizmet üretiminde %100'lere varan artış bir arazi kullanım devrimim başlatmıştır [16]. Endüstrileşmiş ülkelerde tarımda çalışan oranı düşük, bununla beraber ekonomideki üretim payı ve milli gelirdeki payı yüksektir [17].

1940 sonrasında ticaret ve üretimin merkezi kentlerden alt merkezlere geçişi yaşanmıştır. Böylece bu alanların tarımsal üretim yanı sıra tarımsal olmayan üretim rolü de oluşmuştur (Tablo 2.1.).



Tablo 2.1. Metropol kuramcılarının evrim basamakları, Villa-Suarez

A GENEL	FAZ 1	FAZ 2	FAZ 3	FAZ 4	FAZ 5	FAZ 6
1 NÜTUS	ARTIŞ ORANINDA YÜKSELME	HIZLI BÜYÜME	DÜŞÜŞ ORANINDA ARTIŞ	YAVAŞ BÜYÜME DÜŞÜŞ ORANINDA ARTIŞ	SIFIR BÜYÜME	GERİLEME YA DA 0 BÜYÜME
2 İÇE DIŞA GÖÇ	KENTE GÖÇ	YÜKSEK ORANDA KENTE GÖÇ	KENTE GÖÇÜN AZALAN ORANDA	KENTE GÖÇTE ZAYIFLAMA-GERİLEME	HIZLI GERİLEME YA DA KENTE SIFIR	KENT DIŞINA GÖÇ GÖRÜLEBİLİR
3 YOĞUNLUK	KONSANTRASYON	HIZLI KONSANTRASYON		KENT DIŞINA YAYILMA DEKONSANTRASYON	YAYILMA ARTMAKTADIR	DAHA YAYGIN
B SEKTÖREL						
1 ÜRETİM	DURGUN YAVAŞ ARTIŞ	ARTIŞ ORANINDA HIZLI YÜKSELME	ARTIŞ ORANINDA YÜKSELME	YAVAŞ AZALMA/DÜŞÜŞ	DÜŞÜŞ ORANINDA ARTIŞ	AZALMA
2 SERVİSLER	YAVAŞ EKSİLME	DÜŞÜK ORANLI ARTIŞ	DÜŞÜK ORANLI AZALMA	YAVAŞ ARTIŞ	ARTIŞ ORANINDA YÜKSELME	ARTIŞ
1 ÜRETİM	ARTIŞ	HIZLI ARTIŞ	ARTIŞ	YAVAŞ ARTIŞ	DURGUN YA DA YAVAŞ ARTIŞ	GERİLEME
2 SERVİSLER	ARTIŞ ORANINDA YÜKSELME	YÜKSELEN ORANDA ARTIŞ	DÜŞÜŞ ORANINDA ARTIŞ	DÜŞÜŞ ORANINDA ARTIŞ	YAVAŞ ARTIŞ YA DA DURGUNLUK	DURGUNLUK YA DA YAVAŞ ARTIŞ
3 AGLOMERASYON EKONOMİLERİ	DÜŞÜK / ARTIŞA GEÇMİŞ	HIZLI ARTIŞTA	DÜŞÜŞ ORANINDA ARTIŞ	ZAYIFLAMA / GERİLEME	HIZLI GERİLEME	DÜŞÜK / ÜRETİMSİZ OLMAYAN FAALİYETLER
4 MARKET ALANLARI	YEREL / METROPOL BÖLGESİ İÇİNDE	METROPOLİTEN BÖLGE İÇİNDE	ULUSAL	ULUSAL / ULUSLAR ARASI	ULUSLAR ARASI / ULUSAL	KÜRESEL / ULUSLAR ARASI / ULUSAL
5 BÖLGE İÇİ BAĞLANTILARI	ÇOK SINIRLI	SINIRLI	ÖNEMLİ	ÖNEMLİ / GENİŞ KAPSAMLI	GENİŞ KAPSAMLI / YAYGIN	GENİŞ KAPSAMLI / BİRBİRİNE BAĞLI

2.2.1.1. Hizmetler Sektörünün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

İkinci Dünya savaşından sonra sanayi devrimiyle şehirlerin temel fonksiyonları ve işgücü dağılımı değişmiş, şehrsel ve bölgesel büyüme hızlanmıştır. Özellikle sanayileşmedeki gelişmelerin etkisi sonucunda gelişmiş ülkelerde metropoliten alanların kalkınmasıyla servis sektörü hızla gelişmiştir, bu da şehir merkezlerinin büyümesine neden olmuştur. Modern ekonomik sistemde servis sektörü ile üretim arasında sıkı bir ilişki ve bağımlılık vardır.

1960'lı yıllarla beraber başlayan bu transformasyon süreci ve modern ekonomilerde otomasyonun artmasıyla hizmetler sektöründe çalışan nüfus hızla artmaya başlamıştır ancak sanayi sektöründe çalışan nüfus için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Şehir merkezlerinde, ticaret, idare ve kültür faaliyetleri giderek yoğunlaşmaya başlamıştır ve servis sektörünün gelişimi son 25 yılda birçok kentin ekonomik temellerini değiştirmiştir

Bu sektörünün gelişmesinde 4 belirgin safha vardır:

- 1) Servis sektörü merkezileşmektedir. Bu gelişme, belli haberleşme merkezlerine yakın olmak isteyen firmaların eğilimi ile gerçekleşmiştir.
- 2) Firmaların haberleşme sınırlarını geliştirmeleriyle bazı üniteler desantralize olmuştur.
- 3) Üniteler arası haberleşmeyi sağlayan bir bilgisayar merkezinin kurulmasıyla desantralizasyon güçlenerek devam etmiştir.
- 4) Desantralizasyonun en gelişmiş noktasında ise artık bazı bireyler evlerinde çalışmayı tercih etmektedirler ve sadece küçük tecrübeli bir personel kesimi merkezde organize olarak yeterli idari kontrolü sağlamaktadırlar [18].

Yukarıda da belirtildiği gibi, bu desantralizasyonda en büyük etken haberleşme teknolojisindeki gelişmelerdir. Servis sektörü, uluslararası haberleşme sistemleri ile hükümet ve firmalara dünya çapında malların pazarlayabilmeleri için bilgi sağlamaktadır. Teknolojik gelişmeler haberleşme servislerinde bölgeler arası yeni bir ticaret şeklinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Firmalar, teknolojik gelişmelerin

etkisiyle desantralize olmak yerine kademelenmeyi tercih etmektedirler. Örnek olarak Amerika'da servis sektörünün gelişme sebepleri şunlardır:

- Dünya pazarlarının kapsamının değişmesi
- Ulaşım ve teknolojiadaki gelişmeler
- Servis firmalarının öneminin artması Büyük firmaların kurulması [18].

Önemli teknolojik gelişmeler nedeniyle 1960 ve 70'li yıllarda üretimde daha az işgücüne ve işletmeye ihtiyaç olmuştur. Firmalar, kaynaklarının büyük bir kısmını mühendislik., pazarlama, araştırma ve planlamaya yatırmışlardır. Böylece servis sektörü dünya çapında da hızla gelişmiştir. Bu durum, şehir sisteminin de değişmesine sebep olmuştur. Bir zamanlar geleneksel sanayi üretiminin yoğunlaştığı metropoliten alanlar terkedilmiş, büyük şehirlerde üst düzeyde servislerin üretim ve ihracat faaliyetleri yer almaya başlamıştır. Sonuç olarak hem şehirlerin ekonomik tabanı hem de şehirler arasındaki ekonomik ilişkiler değişmiştir.

Büyük şirketlerin yönetim ve araştırma birimlerinin büyük merkezlere kayması sonucunda hizmet sektöründeki işgücü de bu bölgelerde yoğunlaşmaya başlamıştır. Üretimin teknik olarak yönetimden ayrılması ile bilgisayar ağırlıklı teknolojilerde bu değişimle beraber çok büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Böylece beyaz yakalı sektör (yönetim-kontrol) birimleri devletin yönetim mekanizmaları, ulaşım hizmetleri ve iyi yetişmiş işgücü bulabilecekleri büyük metropoliten bölgelerde ve onun çevresinde yer seçmişlerdir. Buna karşılık mavi yakalı sektör (insan işgücüne dayalı sektör) çevreye doğru yerleşmiştir.

1960 -1970 yılları arasındaysa Batı Avrupa ve Amerika'da ofis yapımındaki artış dikkati çekmektedir. Bir diğer özellikse doğunluk gösteren Metropoliten Alanlar ve bulundukları bölgelerde ağır endüstri gerilerken, yüksek teknolojiye dayalı üretim faaliyetleri (yönetimsel, profesyonel ve diğer ofis işleri) gelişmektedir [17]. Özellikle bilişim teknolojilerinde sektörel bir artış vardır ve bu branşların ülke gelirindeki payları oldukça yüksektir.

Gelişmiş ülkelerin metropollerindeki işgücü çoğunlukla servis sektöründe çalışmaktadır. 1970'lere dek servis sektörü değişiminin bölgesel boyutuna önem

verilmemiştir. Bu gelişim kamu hizmetlerinin mekansal dağılımıyla halka refah sağlamak sebebiyle olmuştur [19].

Özel-kişisel servisler, Metropol Alanda yeni yaratılan pek çok mesleğin ana kaynağıdır [20]. 1970 sonrasında üretim sektöründeki eskime ve durgunluk, özellikle Batı Avrupa ülkelerinde ulusal ve bölgesel ekonominin revitalizasyonu, servis sektörü potansiyeliyle ilgilenilmesini geciktirmiştir [21].

2.2.2. Gelişmekte Olan Ülkelerde Durum

Gelişmekte olan ülkelerde metropolleşme, henüz sanayi kenti ve sanayi toplumu evrimi yaşamamış bir kentsel yapı üzerinde oluşmuştur. Kalkınmada modern teknolojinin uygulanması, olguyu başlatmıştır. Modern teknoloji parçacıl bir biçimde proje bazında transfer olmakta ve belli sektörde ağırlıklı, bazılarında ise önemli boşluklarla uygulanmaktadır. Teknolojinin batıdaki gibi icat edilme durumunda olmayışı metropolleşme evrimini batı örneklerinden daha süratli gerçekleştirmektedir [22].

Gelişmekte olan ülkelerin gelişme aşamasında alanlarında metropoliten alan gelişmesinin makro ölçekte belirleyiciler, sanayileşme ve otomobil ulaşımı ile otomatik telefon servisinin yayılmasıdır [23]. Bütün bu ülkelerde metropoliten alan yerleşmelerini yönlendiren yukarıdaki etkenlere ek olarak birkaç temel öge daha vardır.

Bunlar;

- Sermaye yoğun diye nitelendirilen ileri teknolojinin yerleşme biçimi (bu teknoloji toplumun genel seviyesinin üzerindedir ve yukardan empoze edilir),
- Orta çaplı sanayinin iç dinamizmle gelişme hızı, farklılaşması ve bunun parçası olan kompleks örgütlerin ortaya çıkması,
- Tarımsal yapıdaki değişikliğe bağlı olarak topraktan kopan nüfusun göçü ve yerleşmesindeki dalgalanmalardır [24].

Gelişmekte olan ülkelerin metropoliten merkezlerinde banliyöler, apartmanlaşan eski sayfiyelerle hızla gelişen gecekondü alanlarından oluşmaktadır. Çevredeki eski

kentlere sanayi yerleşmekte ve bu kentle hızla metropolise bağımlı sanayi kenti olmaktadır. Son tür yerleşme ise alandaki kırsal yerleşmeleri de içine alan ve fabrika alanlarını çevreleyen işyeri ve konut saçaklanmalarıdır. Özellikle ulaşım ve haberleşme sistemlerinin az gelişmişliği nedeni ile metropoliten alanlar çok daha az yaygındır [24].

Gelişmekte olan ülkelerde metropolleşme henüz sanayi kenti ve sanayi toplumu evrimi yaşamamış bir kentsel yapı üzerinde oluşmuştur [22].

On dokuzuncu yüzyıl içinde metropol ülkelerdeki üretim ve ulaşım teknolojisinin değişmesi ve pazar ekonomisinin yeni boyutları çevre ülkelerle olan yoğun ticarete de yeni boyutlar getirmişti. Avrupa'nın artan kent nüfusu gittikçe daha fazla gıda maddesi ve ilerleyen sanayi için hammadde ve maden talep ediyordu. Bu talepler yoğun ve ucuz olarak metropol ülkeye taşınmaya başlıyordu. Bu malların gemilerle taşınması liman kentlerinin önemini arttırmıştır. Bu tür bir ticaret düzeninin ortaya çıkışında malların liman kentlerine taşınmasını sağlayan demiryollarının oldukça önemli bir yeri vardır. 19. yüzyılda çevre ülkelerde bu tür ticaret hakim hale geldikten sonra yerleşme düzeni Latin Amerika'dan Güney Asya'ya, Ortadoğu'dan Kuzey Afrika'ya kadar her yerde aynı eğilimdedir. Bu tür yerleşmelerde eskiden mevcut olmayan kredi, banka-borsa işleri, özel ulaşım haberleşme örgütleri ile yeni bir kentsel yerleşme biçimi oluşuyordu. Diğer yönden bu ilişkiler gelişip yerleşirken dış ticaretle ilişkisi olmayan diğer eski fonksiyonlar (yerel imalat, eski perakende satış idari kontrolü vb.) hemen hiç değişmiyordu. Bu merkez liman kentleri hem kent içinde hem de çevresindeki bölge ile iki ayrı düzeyde ve biçimde etkileşiyor ve bütünleşiyordu. Bu çift yapılı çok büyümüş kentlere tek hakim kent (Primate City) denmiştir [24].

İleri derecede sanayileşmiş toplumlarda tarımdan sanayiye, sanayiden hizmetlere sistemli geçişe karşın gelişmekte olan ülkelerde sanayileşmedeki hızlı gelişim bu ülkelerde metropoliten ülkelerinkinden başka bir düzey ve düzen yaratmıştır [24].

Gelişmekte olan ülkelerde metropol kent, ülkenin dünyaya açılan penceresidir (kültür, üretim ve servis kapasitesi, başarı, tabiat vb.) [25]. Büyümenin odaklandığı kenttir ve genellikle tektir. Gelişmiş ülkelerde kentleşme 18.yy'da başlayan bir süreçtir. Oysa 1990'larda ülkenin yarısına yakın kısmı kentlerdedir [26]. Yani

kentlere ve metropol-aglomerasyon alanına inanılmaz bir göç dalgasıyla karşılaşmış, kentler hazırlıksız yakalanmıştır.

3.Dünya ülkelerindeki metropolisler, dünyada kapitalizmin yaygınlaşması sonucu "bağımlı metropolisler" olarak gelişmektedirler. Bu gelişme kendi bünyelerindeki iç üretim dengesine değil, bağlı oldukları gelişmiş ülkelerdeki talep faktörlerine bağlı olmaktadır. Asya, Latin Amerika ve Afrika'daki bu bağımlı metropoller gelişme süreçlerini geç yaşadıkları için, gelişmiş ülkelerdeki metropolleşme evrelerini taklit ederler [27]. Kent merkezindeki yoğun ve yüksek yapılaşmayı, merkez çevresinde düşük gelir grubuna ait sağlıklı yaşam bölgeleri sarmıştır.

Gelişmiş ülkelerdeki rutinleşmenin tam tersine gelişmemiş ülkeler metropolleri hızla değişen değerlerle karşı karşıyadırlar [25]. Planlama kararları ve arazi değerlerindeki bu dengesiz değişimler kent formunu beklenen ve istenenin dışına taşımaktadır ve kontrol edilemeyen bir büyüme vardır. İşgücünde ise 3 sektöre kayış ileri ülkelerdeki gibi üretici ve tüketici servislerinde değil, sağlık, eğitim, toplu taşıma vb. kamu hizmetleriyle hükümet hizmetlerinde istihdam edilmektedir.

3. ŞEHİR MERKEZİ (MİA) KAVRAMI

3.1. Şehir Merkezi Kavramı

Metropolitan alanlar, üç ana mekandan oluşurlar. Bunlar metropolitan şehir, alt şehirler ve saçaklanma alanlarıdır. Metropolitan alanların merkezi olan metropolitan şehir, bir ülkenin ya da bölgenin çevresindeki tüm şehrsel ve kırsal topluluklara ekonomik, toplumsal yönlerden egemen olan ve genellikle ülkenin sosyal, politik ekonomik hayatında belirleyici rol oynayan, yarattığı ekonomi ile geniş metropolitan alanlara yayılan, alt şehir ya da uydu şehirleri yaratan ve onların üzerinde egemen özellikler gösteren bir şehrsel merkezdir. Metropolitan kentin yönetim merkezi olan MİA, şehrin ve metropolitan alanın beynidir. MİA, karar verme ve koordinasyon fonksiyonlarını yüklenir. Metropolitan alanda arazi değerinin en yüksek olduğu alan olan MİA metropolitan alanda erişilebilirliğin, çekiciliğin en fazla olduğu yerdir. MİA nitelikli beyin gücünün yoğunlaştığı bir fikir üretme merkezidir.

Şehir merkezini tanımlamak için bugüne kadar çeşitli kavramlar geliştirilmiştir. “Çarşı” (Down-town), “Şehir Merkezi” (City Center), “Merkezi İş alanı” (MİA) (Central Business District-CBD), “Merkezi Ticari Bölge” (Central Commercial District).

Şehrin ve yakın çevresinin odak noktasını oluşturan MİA, kontrol fonksiyonun toplandığı ve hizmetlerin yoğunluk kazandığı bir mekandır. Üretim ve imalat eylemlerinin yer almadığı bu bölgede, ancak bu eylemlerin kontrolü yapılır. Mali ve idari merkezlerden başka, süratli haberleşme olanakları sağlayan merkezler de MİA içinde yer almaktadır. Bütün bunlardan başka, şehir merkezleri toplumsal duyguyu uyandıran ve geliştiren, insanların kaynaşmasına olanak sağlayan bir eylem mekanıdır.

MİA, kentin karmaşık örgütlerinden oluşan yönetim, denetim, eşgüdüm fonksiyonlarını gören ve artık, endüstriden daha çok istihdam yaratan büro

binaları, buralarda çalışan, son derece uzmanlaşmış beyaz yakalı çalışanlar yoğunluğu ve bunların gittikçe daha çok yığıldığı bir mekan olarak tanımlanabilir [28].

3.2. Merkezi İş Alanının Tarihsel Gelişimi

Kent merkezlerinin gelişimini aşağıdaki başlıklar altında inceleyebiliriz: [29]

1)Eski Çağ

2)Orta Çağ

3)Rönesans-Barok Çağ

4)Romantik Çağ

5)19.yy. gelişmeleri

6) Günümüz Kent Merkezleri

3.2.1. Eski Çağ'da Kent Merkezleri

İlk kent merkezleri peş peşe oluşumlar olarak farklı niteliklerde uygarlıkların doğup geliştiği alanlarda izlenmektedir. Bu tip merkezlerde dinsel ve yönetsel işlevler, ekonomik işlevlerden önce gelir. Zengin kesim merkezde yaşarken, yoksullar ve azınlıklar kent çevresinde yerleşmişlerdir. Pazar yeri kent merkezinin ilk kuruluş yeri olarak kabul edilir [29].

3.2.2. Ortaçağ'da Kent Merkezleri

Ortaçağ kent merkezleri büyük bir çeşitliliğe sahiptir. Merkez etrafındaki yapılar kamu yapıları dışında büyük boyutlu değildir. Bu dönemde ticaretin canlanması ile yeni kentler kurulmuştur ve bu kentlerin genellikle su kenarında yer alan bir pazar yeri mevcuttur. Kentlerin artan zenginliği sonucu etrafları surlarla çevrilmiş böylece eski feodal yapılı kent varoluş sebebini kaybetmiştir [29].

3.2.3. Rönesans-Barok Kent Merkezleri

Bu dönemde kent merkezleri köhnemekten kurtulup tekrar yaşama dönmüştür. Kentin güzelleşmesine önem verilmiştir. Bu çağda sanata önem verilmiş, kent merkezinde görkemli yapılar inşa edilmiştir [29].

3.2.4. Romantik Çağ Kent Merkezleri

Bu dönemde insanlar doğaya daha yakın olmak istemişlerdir. Böylece ilk banliyöleşme başlamıştır. Bu değişim sonucunda kentin çalışma ve ikamet alanları birbirinden ayrılmıştır [29].

3.2.5. 19. yy Kent Merkezleri

Kent merkezlerinde en büyük değişim 19. yy da olmuştur. Kıtalar arası ticaretin artması dünyanın pek çok yerinde hammadde sağlayan ya da işleyen merkezlerin gelişmesini sağlamıştır. Endüstrileşme sonucunda kırsal kesimden kentlere doğru olan göçler ve ulaşılabilirliğin artması, kent merkezlerine yeni bir boyut getirmiştir. Kent merkezlerinde ticaret örgütlenmiş, bankalar, borsalar, sigorta şirketleri ve idari bürolar ortaya çıkmıştır [29].

3.2 6. Günümüzde Kent Merkezleri

19. yy da kent merkezlerinde başlayan gelişmeler, günümüzde de giderek hız kazanarak devam etmektedir. Kent merkezinin etki alanı daha da genişlemiş, hizmet sektörünün önem kazanması ile iş merkezlerinin ve bu sektörde çalışan kişilerin sayısı artmıştır. Merkezin yoğun olarak kullanılması, merkez alandaki yapıların yükselmesine neden olmuştur.

Trafik tıkanıklığı ve çevre kirliliği kent merkezlerinin, ekonomik, sosyal ve fiziksel bakımdan giderek çekiciliklerini kaybetmelerine neden olmuş böylece nüfusun ve iş fonksiyonlarının desantralizasyonu sonucu çevrede yeni merkezler gelişmiş ve bu merkezler kent merkezine olan ilgiyi azaltmıştır.

Özellikle özel otomobil kullanımının artması ve bunun getirdiği özgürlük, şehir merkezlerinin hızla nüfus kaybetmesine ve banliyölerin gelişmesine yol açmıştır. 2. Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkileri A.B.D.'yi çok fazla etkilememiş olsa da büyük oranda yıkılan Avrupa şehirleri kendilerini toparlamak için çok hızlı bir imar hareketine girmiş, modern mimarinin yalın fonksiyonalizmini ön plana çıkaran anlayışı da maliyetlerin düşürülmesi açısından çok önemli bir kaygı olmuştur. sonuçta, ortaya kutu formunda, insanlara asgari yaşama alanları sağlayan, soğuk ve sosyal etkileşimin olmadığı yeni yerleşimler ortaya çıkmıştır.

Modernist akımın amacı, geçmiş deneyimlerden koparken aslında yeni bir devrin, endüstri çağı uygarlığının formunu ve kentini oluşturmaktır. Kentteki bu mekansal çözülme sadece işlevselcilik akımının ürünü olmamıştır. Sosyal yaşama ilişkin idealler, bahçe şehir, yeni kentler, banliyöler, toplu konutlar gibi olgularda kentten, merkezden kaçışlara neden olmuştur [30].

1950'li yıllarda Amerika'da kentsel yayılma ve tekdüzelik kent formuna egemen olmuştur. Kentsel bütünlük ve canlılık yaratılamamış, kültürel etkinliklerin de ayrılmaya başlaması ile kent merkezleri ölmeye başlamıştır. Kent merkezinde değerli alanlar kirletici ve insan-yoğun olmayan kullanımlarla yitirilmişlerdir [30].

Özel sermaye yatırımlarının 70'lerde kentsel alanlara yönelmesi ile bu alanların ticari meta olarak artan önemi kamu kullanımları için yer bulunmasını güçleştirmiştir. Avrupa'da savaş yıkımı ve Amerika'da kentsel yayılma ile birlikte çökme görülen kentsel merkezin yeniden yapılanması için kentsel yenileme (urban renewal) ve kentsel geliştirme (redevelopment) programları geliştirilerek kent içinde dokunun zenginleştirilmesi amaçlanmıştır. Avrupa kentlerinde merkez işlevlerine olan talep artmış ve bu işlevlerin mekan yerleşiminde karma kullanım (mixed-use) anlayışı ön plan çıkmıştır. 1960'lar "koruma" düşüncesinin ve "büyüme" ye karşı olan görüşlerin gelişmeye başladığı yıllar olmuştur [30].

Göçler ve hızlı kentleşmeyle değişen arazi kullanımına bağlı olarak rant dağılım düzeninin farklılaşması şehir eski merkezlerini de etkilemiştir. Şehir merkezinde yer alan, tarihi ve kültürel değeri yüksek yapılara, niteliklerine uygun olmayan işlevler yüklenerek yıpranmaları hızlandırılmıştır. Göçle meydana gelen nüfus yığılması ve işlevsel baskılar nedeniyle kentsel gelişme politikaları, yıkıp yeniden yapmaya

yönelmiş, zaman içinde kullanıcıların sosyo kültürel yapılarına göre, insan ölçeğinde oluşturulmuş, kentin karakterini yansıtan çevreleri, kullanıcıların kişisel, toplumsal, kültürel farklılıklarını, çevrenin ekolojik ve simgesel özelliklerini, tarihi ve kültürel sürekliliği göz ardı ederek, en karlı şekilde oluşturulan yapı alanlarına dönüştürmüştür.

Sonuç olarak bütün bu değişiklikler kent merkezinin görünümü ve canlılığı üzerinde olumsuz etki yaparak çöküntü yaratmıştır [30]. Kent merkezlerinin uğradığı bu transformasyon ilk önce Amerika 'da dikkati üzerine çekmiş ve daha sonrada Amerika ile birlikte diğer ülkelerde, Batı Avrupa, Japonya, Brezilya ve Avustralya gibi şehir merkezlerinde çöküntüyü azaltacak önlemler alınmıştır. Bu olgu merkez mekanının yeniden örgütlenmesini (reorganisation) ve yapılaşdırılmasını (restructuralization) zorunlu kılmıştır.

3.3. Günümüz Şehirlerinin Yaşadığı Son Süreç Olan Globalleşme-Yeniden Yapılanma Kavramı

2. Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan şehir merkezi sorunsalı ve köhneme, hızla şehir merkezlerinin çöküşüne sahne olmuş, bu da kaçınılmaz olarak şehir merkezlerine çeşitli müdahaleler yapılması ile tekrar eski çekiciliklerinin kazandırılması sorununu ortaya çıkarmıştır. Şehir merkezinin yeniden yapılanmasının globalleşme ile ilişkisini anlamak için globalleşmenin ne olduğunu ve bu süreci tarif edip anlamak gerekmektedir. Çünkü her şey büyük bir sistemin parçaları olarak birbiri ile etkileşim içindedir. Çok basitçe globalleşme, şehirlerin, ülkelerin, kıtaların birbirine benzemesi, yakınlaşması, ortak beğenilerin, zevklerin ve tüketim anlayışlarının kurulmasıdır. Bu ise güçlü dünya ekonomilerinin şehirleri birbirine benzer bir kalıba sokarak, ürettikleri malları pazarlayabilmeleri için kullandıkları bir araçtır.

3.3.1. Globalleşmenin Tanımı

Giddens, globalleşmeyi, dünya çapında sosyal ilişkilerin yoğunlaşması olarak algılamaktadır. Bu olayda çok uzak ve farklı yerleşimler çok uzaktaki ve farklı kaynaklardan etkilenmekte ve şekillenmektedir.

2 Dünya Savaşından beri, uluslar arası ekonomiler, üretimi, dağıtımı ve mal değişimini global yapı içine entegre etmişlerdir. Global sermaye akışının liberalleşmesi, uluslar arası ölçekteki şirketlerin sayısının artması ,büyümeleri ve etkileri, gelişmekte olan ülkelerin gösterdiği gelişim ve büyük ticaret bloklarının Avrupa Birliği ve Kuzey Amerikan Ticaret Kuruluşu gibi kuruluşların etkisiyle çok belirgin gelişmeler sağlanmıştır.

Yinede globalleşmeyle ilgili en önemli gelişmeler 1970'lerin başında yaşanmıştır. Teknolojik alandaki gelişmeler, enformasyon teknolojilerinin güçlendirilmesi, paranın ve bilginin hareket kazanması, desantralize edilmiş üretimin merkezden kontrolü global boşluğu daha sınırsız bir hale getirmiştir. Böylece ulusaldan globale doğru bir kayma başlamıştır [31].

Globalleşme kelimesi, yapılan hamlenin uzaklığını sembolize eder. Günümüzün kentsel yeniden yapılandırılması şöyle karakterize edilebilir: [31]

- 1) Metropoliten Bölgeler hem ekonomik, hem iş gücü açısından artan bir şekilde uluslararasılaşmaktadır.
- 2) Kamu ve özel sektör arasındaki güç dağılımı değişmekte, merkezi ve yerel hükümetlerin planlama ve kontrol üzerindeki etkinliği azalarak, özel girişimcilere şans tanınması ve yabancı sermayenin cezbedilmesini çabaları artmaktadır.
- 3) Endüstriyel yeniden yapılanma ve üretim modellerinde, emek gücü yapısında değişiklikler meydana gelmekte, bu değişiklikler, birkaç önemli kontrol merkez üssü şehrinin büyümesi ve güçlenmesi ile yönlendirilmektedir.
- 4) Sosyal ve ekonomik kutuplaşma artarken, şehrin çift başlı yapısı belirlemekte, aynı anda yönetici, profesyonel ve teknik elemanlarla, alt sınıf insanların aynı mekanda bulunma zorunluluğu doğmaktadır.
- 5) Post modern şehir peyzajı (vizyonu) ortaya çıkmakta, özellikle yeni model kentsel kültürün ve tüketimin, post modern mimari form ve estetiği ile sembolize edilmesiyle, post modern üretim, mekanın daha iyi pazarlanmasına çalışmaktadır.

Globalleşme birbirine hiç benzemeyen ya da çok uzak, farklı bölgeleri ortak bir sistem içinde eritmeye, bütünleştirmeye çalışır. Bu yüzden global ekonomi, sadece bazı bölgeleri ya da nüfusları değil, tüm yerleşmeleri sarıp sarmalamak ister [31].

Şehirlerin global sistem içine bütünüyle entegre edilebilmesi için, mekansal, sosyal ve ekonomik açıdan bu duruma uyum göstermeleri gerekmektedir. Bu sistem içinde şehirler, kozmopolit, yenilikçi merkezler olarak, global halkın bazı özel ihtiyaç ve taleplerini yerini getirmek için hizmet ederler. Bu spesifikasyon kısmen uluslar arası şirketler, özellikle bankalar, gayrimenkul ve servis hizmeti şirketleri ile kısmen de enformel sektördeki düşük ücretli iş gücü ile sağlanır. Bu oluşumun gelişimi hem üretim sektörünün gerilemesi, hem de global halkın talepleri ile alakalıdır [32].

Dünya şehri yeni bina aktiviteleri, merkez gelişimleri, yeni güçlerin ortaya çıkışı ve önem kazanması, yeni alış veriş merkezleri, yüksek katlı apartman blokları, rekreasyon merkezleri ile dinamik bir yapıdır. Tüm bunlar, uygun ulaşım, alt yapı ve iletişim ağları ile beslenmelidir. Yüksek gelirli kullanıcının ihtiyaçları için alan yaratılması, çok farklı kentsel kullanımları ve spekülasyonları beraberinde getirir. Gayri menkullerin çok hızlı değer kazanması, şehir içinde bir yer değişimine yol açar. Sonuçta sosyal farklılaşma şehri tamamen değiştirir [32].

Günümüzdeki kentsel gelişimin global ölçekteki durumuyla ilgili bir diğer önemli noktada, büyük şehirlerin sayısının ve boyutunun sürekli artmasıdır. Şehirlerde yaşayan nüfusun hızla artmasına rağmen, hızla büyüyen ve nüfusu da artan yerleşimler metropoliten merkezlerdir. Birleşmiş Milletlerin tahminine göre nüfusu 8 milyondan fazla olan şehirler 1970'lerde 10 iken, 1990'larda 20'ye yükselmiştir (Tablo 3.1) [33].

Tablo 3.1. Nüfusu 8 Milyon ve Üzeri Olan Kentsel Aglomerasyonlar

1950-2000			
1950	1970	1990	2000
GELİŞMİŞ BÖLGELER			
NEW YORK	NEW YORK	TOKYO	TOKYO
LONDRA	LONDRA	NEW YORK	NEW YORK
	TOKYO	LOS ANGELES	LOS ANGELES
	LOS ANGELES	MOSKOVA	MOSKOVA
	PARİS	OSAKA	OSAKA
		PARİS	PARİS
AZ GELİŞMİŞ BÖLGELER			
YOK	ŞANGAY	MEKSİKO CITY	MEKSİKO CITY
	MEKSİKO CITY	SAO PAULO	SAO PAULO
	BUENOS AIRES	SHANGAY	SHANGAY
	PEKİN	KALKÜTTA	KALKÜTTA
	SAO PAULO	BUENOS AIRES	BOMBAY
		BOMBAY	PEKİN
		SEUL	JAKARTA
		PEKİN	DELHİ
		RİO DE JANEİRİO	BUENOS AIRES
		JAKARTA	LAGOS
		KAHİRE	SEUL
		DELHİ	RİO DE JANEİRİO
		MANİLA	KAHİRE
			MANİLA
			KARAÇİ
			BANGKOG
			İSTANBUL
			TAHRAN
			LİMA

Şehirsel dünya hızla büyümekte ve mega şehirler doğmaktadır. Günümüzün kentsel gelişiminin bir başka kayda değer özelliği de, mega şehirlerin sayısının ve boyutunun en hızlı arttığı yerlerin gelişmekte olan ülkeler olmasıdır. 1950’lerde dünyanın yegane mega şehirleri olan New York ve Londra’nın ikisi de gelişmiş ülkelerdeydi (Tablo 3.1.). 2000 yılında bunların sayısının 28 olması ve 22’sinin gelişmekte olan ülkelerde olacağı tahmin edilmektedir.

Global ölçekte, şehirler ve kasabalarda yaşayan insanların toplam sayısı da sürekli artmaktadır. Şehirleşme, kırdan kente olan yer değiştirme ile ilgilidir. Her yıl 312 milyon insan kır nüfusunda şehir nüfusuna, dünyanın şehirlerine ve kasabalarına geçmektedir. 1950’lerde dünya nüfusunun %25’i şehirlerde yaşarken, 2010 yılında %75 olacağı tahmin edilmektedir [33].

3.3.2. Küreselleşme (globalleşme) Süreci

Günümüzde şehirler sanayi devriminin getirdiği o hiç görülmemiş transformasyonun bir benzerini yaşamaktadırlar. O dönemde endüstrileşmenin ve her alandaki gelişmelerin beraberinde getirdikleri, şehirleri hiç olmadığı kadar değiştirmişti. Şehirlere büyük insan göçleri akmış, her yerde yeni bir yapılanma görülmüştü.

Günümüzde ise sanayi sonrası şehirlerinin (post-endüstri) transformasyonu ile karşı karşıyayız.

3.3.2.1. Şehirsel Gelişimin Global Aşamaları, Kapitalist Dünya Ekonomisi İçinde Şehirleşme

Hem kentsel gelişme, hem de şehirleşme uzun bir geçmişe sahiptir ve ticari aktivitelerin gelişmesi ile hız kazanmışlardır. Ama esas itici gücü 19.yy’daki endüstrileşme sağlamıştır. Bu gelişme, kolonileşme ve emperyalizm sonrasında ortaya çıkan endüstriyel kapitalizmin ekonomik ve sosyal oluşumlarda kendini ortaya koymasının bir sonucudur. Bu durum, kuzey-batı Avrupa ve kuzey Amerika’nın merkez ekonomilerinde çok hızlı gelişmelere neden olmuştur. Bunun sonucunda merkez ülkeler dışındaki, çeperlerde yer alan ülkelerin gelişiminin de nedeni olmuştur. 19.yy’ın sonlarına doğru, şehirsel gelişme tekelleri kapitalizm (monopoly) etkisi altında hızlandırıldı. Kentsel gelişme sadece çekirdek, merkez

alanla ve güçlü ülkelerin kıyı alanlarıyla sınırlı tutulduğu bu süreçte, 1950'li yıllarda dünya, şehircilik terimleri açısından oldukça farklı bir şekle girmişti [34].

3.3.2.2. Global bir olgu olarak kentsel gelişme

Dünya ancak son zamanlarda bir kentsel alan olabilmiştir ki, buna neden olan şey de, gelişmekte olan ülkelerin nüfus dağılımlarında meydana gelen değişikliklerdir. Yüzyılın ortalarına kadar şehirleşme, ticari eylemi işleyen merkez alanların, endüstriyel ve tekelci kapitalist ekonomik sistemlerin etkisi altında sadece Avrupa ve kuzey Amerika ile sınırlı kalmıştı. Ama son 50 yılda şehrsel gelişme tüm dünyayı etkisi altına almıştır. bu değişimin ardında birikimin ve tüketimin global özelliklerindeki değişim etkili olmuştur. Gelişmiş ülkeler, hem ekonomik gücü az sayıda dünya ülkesinin merkezine yığmışlar, hem de şehrsel gelişmeyi hızlandırıp, çeperlere doğru genişletmişlerdir [34].

Şehirleşme, kapitalizmin içeriğinde meydana gelen önemli değişikliklerle global bir fenomen haline gelmiştir. 2 temel değişim meydana gelmiştir: 1) tekelci kapitalizmin (monopoly kapitalizm), uluslar arası işbirlikçi kapitalizmle (transnational corporate cap.) yer değiştirmesi, 2) üretim, ticaret ve servis sağlama modellerinin yaratılması ve bunların sadece kuzey Atlantik ya da batı Avrupa ile sınırlandırılmayıp, tüm yer küreye yaydırılmasıdır (Tablo 3.2) [34].

Dünyamızın ne kadar hızlı şehirleştiğini haritalardan anlayabiliriz. Afrika ve Asya 1950'lerde tamamen kırsal bir alanken, günümüzde hızla şehirleşerek, pazar ekonomisi için müthiş bir potansiyel doğurmaktadır.

Bugün şehrsel gelişme, global bir fenomen olarak, üretimin yeniden organizasyonunun, finans, servis sağlama, uluslar arası ve kıtalar arası mücadelenin bir uzantısı olarak görülmektedir.

Son 50 yılda, yerel pazarlar merkezlerin dışına, çeperlere doğru kaymıştır. Bu ucuz iş gücünden faydalanıp, merkez ekonomilerde bu ürünlerin satılması içindir [34].

Tablo 3.2. Şehirsel Gelişimin Temel Aşamaları				
	1500-1780	1780-1880	1880-1950	1950-
YIĞILMA BİÇİMİ				
Ekonomik Formasyon	Ticaret	Enstriyel Kapitalizm	Tekelci Kapitalizm	Birleşmiş Kapitalizm
		(industrial capitalism)	(monopoly capitalism)	(corporate capitalism)
Zenginliğin Kaynağı	Ürün ve mal alım-satımı	İmalat	İmalat	İmalat ve Servisler
Üretim Şekli	Atölye	Fabrika	Çokuluslu Şirket	Uluslararası Şirketler
				(transnational corporation)
DÜNYA SİSTEMİ KARAKTERİSTİKLERİ				
Mekan İlişkileri	Ticaret Rotaları	Atlantik Havzası	Uluslararası	Küresel
Tedarik Sistemi	Kolonizasyon	Kolonizasyon/	Devlet Emperyalismi	Birleşmiş Emperyalizm
		Emperyalizm		(corporate imperialism)
Egemen Güçler	Birleşmiş Yerleşimler,	Birleşik Krallık	Birleşik Krallık, A.B.D.	A.B.D.
	Akdeniz Şehir Devletleri			
ŞEHİRSEL ÖNEM				
Dönemin Başındaki Şehirleşme Yüzdesi	2	3	5	27
Dönem Süresindeki	Avrupa Limanları	Birleşik Krallık	Kuzey-batı Avrupa, Amerika İmparatorluklar kıyıları	Afrika ve Asya
Etkin Şehirler	Venedik, Cenova,	Londra	Londra, New York	New York, Londra,
	Amsterdam			Tokyo

Global ürünlerin uluslar üstü üretimi, belli başlı ülkelerden global markalar olarak dünyaya yayılmaktadır. Bu üretimi gelişmiş ülkelerin merkez ekonomilerine ait firmaları doğrudan finanse etmektedirler. Böylece gelişmekte olan ülkeler de

kendini geliştirme imkanı bulmaktadır. Bu 1980’lerde çokça görülen bir durumdur. Büyük firmalar , ucuz iş gücü ve imkanlarla maliyeti düşürmekte ve karı maksimize etmektedirler. 1980’lerde uluslar üstü şirketler dünya ticaretinin %70-80’inin idare etmekteydi.

Yeni düzende gelişmekte olan ülkelerin insanları, üretim için gerekli iş gücünü oluştururken, gelişmiş ülkelerin uzmanları, bilgi ve deneyimleriyle onları idare ederler. Araştırma ve yönetim fonksiyonları için gerekli olan entelektüel iş gücü, yaşam kalitesi ve standardı yüksek olan şehir merkezlerinde konuşlanır ki, bu alan üniversite araştırma merkezlerine yakın mesafede olup, sıkı sıkıya birbirlerine bağımlıdırlar.

Üretimin uluslar arasılaştırılması, yeni tip bir uluslar arası finans modelinin ortaya çıkmasına yol açtı. Bu yeni sistem, çekirdek (merkez) ülkelerin az sayıdaki şehriden kontrol edilip, yönlendirilmektedir ve bu ülkelerin varlıklarını ve etkinliklerini devam ettirmede kullanılmaktadır. Sistem içindeki bu paranın %33’lük en önemli payı ekonomik gelişimi teşvik etmek için oluşturulan yardımlar ve fonlardır. Bu fonlar gelişmekte olan ülkelerin sosyal ve fiziksel gelişimini hem şehirseldanda, hem de kırsaldanda sağlamak için kullanılır. Bu kaynakların temel yaratıcıları, A.B.D, İngiltere, Japonya, Almanya, Kanada ve Hollanda gibi ülkelerdeki şirketlerdir (Tablo 3.3).

Bu tür yabancı yatırımları çeken şehirler, gelişmekte olan bir ülkenin genelde büyük ölçekli sanayisinin, hastanelerinin, üniversitelerinin, medya merkezlerinin, spor ve sanat imkanlarının toplandığı yegane şehirdir. Dış bağlantıları güçlüdür ve dışarıdan uzman ve yöneticileri çekerler. Bu tür şehirler genelde tüm ülkeye ilham veren, ülkenin davranışını belirleyen ve tüketimin yoğun olduğu yerlerdir. Adeta o ülkenin itici güçleridir.

Ekonomik yatırım güdümlü konsantrasyon (yoğunlaşma) çeperlerde (az gelişmiş ülkelerde) yer aldı ve bir çok büyük firmanın yönetim merkezi buralarda kuruldu [34].

Tablo 3.3. Dünya Şehirleri Hiyerarşisi			
ÇEKİRDEK ÜLKELER		ÇEVRE ÜLKELER	
BİRİNCİL	İKİNCİL	BİRİNCİL	İKİNCİL
AVRUPA			
LONDRA	BRÜKSEL		
PARİS	MİLAN		
ROTTERDAM	VIYANA		
FRANFURT	MADRİT		
ZÜRİH			
AMERİKA			
NEW YORK	TORONTO	SAO PAULO	BUENOS AIRES
CHİCAGO	MİAMİ		RİO DE JANEİRO
LOS ANGELES	HOUSTON	SHANGAY	KARAKAS
	SAN FRANCİSCO	KALKÜTTA	MEKSİKO CITY
	SAO PAULO	BUENOS AIRES	
ASYA			
TOKYO	SYDNEY	SİNGAPUR	HON KONG
			TAİPEİ
			MANİLA
			BANKOG
			SEUL
AFRİKA			
			JOHANNESBURG
KÜRESEL MERKEZLER		ALANSAL MERKEZLER	BÖLGESEL MERKEZLER
NEW YORK		PARİS	SYDNEY
LONDRA		SİNGAPUR	ŞİKAGO
TOKYO		HONG KONG	DALLAS
		LOS ANGELES	MİAMİ
			HONOLULU
			SAN FRANCISCO

Global finans sistemi çok sayıda kuruluş aracılığıyla yönlendirilmektedir. Bunlar arasında Uluslar Arası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası gibi kuruluşlar bulunmaktadır.

Yeni ekonomik düzende son 20 yıl içinde hızlı gelişme bir araç olarak kullanılarak, dünya çeperindeki bütün alanlar, bölgeler ve yöreler, bu ekonomik sistemin içine çekilmiş ve entegre edilmiştir.

Dünya ekonomik sistemindeki bu yeni alanların rolü, ucuz iş gücü sağlamak ve gelişmiş dünya için mallarını satabileceği bir pazar oluşturmaktır. Bu yeni pazarların

oluşumunda, uluslar arası havaalanları ve limanlara sahip olanlar karlı yatırımları çekmede bir adım öne geçmişlerdir.

3.3.2.3. Dünya Şehirleri

Dünya, global kapitalizmin kumanda ve kontrol merkezi olan çok az sayıda merkezden yönetilmektedir. Bu merkezler dünya ekonomik sisteminin kalbidir. Bu şehirler diğerlerinden boyutları, statüleri ya da büyük ülkelerin başkentleri olmalarıyla ayrılıp, öne çıkmazlar. Onları ayıran, ekonomik güçlerinin eriştiği uzaklık ve bu ekonominin gücüdür. Hall'a göre, bu şehirler dünya iş sisteminin merkezidir. Nüfusun ve gelirin yoğunlaştığı, politik gücün maksimum olduğu, uluslar arası kurumların, ticari birliklerin yoğunlaşıp toplandığı yerlerdir. Ayrıca, ticaret, finans ve telekomünikasyon merkezleridir. Sahip oldukları devasa limanlarla diğer ülkelere mal satarken, diğer ülkelerden yine işlenip satılmak üzere mal girişi olur. Bütün ülkelerle gelişmiş kara, hava, demir ve denizyolu bağlantısı vardır ve tüm bu yolların kesiştiği noktada yer almaktadır. Tüm bu özellikler ve avantajları ile şehir ayırteci bir sosyal ekonomik statü kazanmakta ve bu da şehir sakinlerinin profesyonel yetenekleriyle birleşerek, ilaç, yüksek eğitim, araştırma -geliştirme, kültür ve sanat dalarında yükselmesine neden olmaktadır [35].

Dünya şehirleri, global şirket ana yönetim merkezlerinin, para, güvenlik, borsa, üretim organizasyonlarının yoğunlaştığı yerlerdir. Uluslar arası yönetim de buralarda yer almakta ve global sergi, fuar ve konferanslarda burada bulunmaktadır. Şehirde bu tür önemli fonksiyonlar için dizayn edilmiş ayırteci binalar ortaya çıkmaktadır [35].

Castells'e göre bu tür uluslar arası ve servis üretici şirketlerin olduğu şehirler, sosyal açıdan, yani meslek, gelir ve şehir sakinlerinin yaşama biçimleri açısından kozmopolit yerleşimlerdir. Castells bunları (dual) ikili şehirler olarak adlandırır. Bu kutuplaşmanın bir tarafında, iyi kazanan, yetenekli, iyi ödüllendirilen, hayat görüşü geniş, üst düzey mevkilerde çalışan kişiler varken, diğer yanda, az vasıflı, az kazanan, bu uluslar arası firmalara hizmet eden alt gelir grubuna ait, genelde etnik azınlıklardan oluşan ve diğer gruptan ustaca soyutlanmış diğer grup yer almaktadır [36].

Yapısal ve fonksiyonel beraberliğe rağmen, bu merkez şehirler, tarihlerinden gelen ürün ve servis uzmanlığı konularında bir farklılaşmaya sahiptirler ve bu açıdan birbirleriyle yarışmak yerine birbirlerini tamamlamaktadırlar [36].

New York, A.B.D'nin üretim gücünü göstererek, dünya iş gücünün en başında yer alır. Global politik gücün merkezidir ve global üretim ve tüketimin kontrol edildiği yerdir. Tokyo , bir dünya şehri olarak başarılı Japon ekonomisinin bir göstergesidir. Statüsünü kendisi yaratmıştır. Çünkü fiziksel olarak batı dünyasından uzakta yer alır. Batıdan gelen yatırım ve göçe maruz kalmıştır. İngiltere'nin üretim gücü nispeten azsa da bir dünya şehri olarak Londra, finans ve üretim servislerinin global pazarlara ulaştırılmasında en önemli rolü üstlenmiştir. İngilizce konuşan dünyanın kültür merkezi olan şehirdir [34].

3.3.2.4. Servis Sektörünün Küreselleşme Sürecinde Şehirler Üzerindeki Etkisi

2.Dünya Savaşı'ndan sonra, gelişmiş ülkelerde metropoliten alanların ekonomik olarak kalkınması sonucu servis sektörünün hızla büyümesi şehir merkezlerinin gelişmesine ve polarizasyonuna neden olmuştur.

Batı ülkelerinin geçirmiş olduğu ekonomik transformasyon, pek çok kişi tarafından hizmet sektörünün sanayi sektörünün yerini alması şeklinde ifade edilmektedir. Bu tür bir yorum, sanayileşmenin de tarım sektörünün yerini alması şeklindeki açıklamaya benzer ki hatalı olur. Sanayi devrimi, şehirlerin temel fonksiyonlarını ve işgücü dağılımını değiştirerek ve yeni bir şehir formu yaratarak sanayi şehri bölgesel büyüme üzerinde hiçbir gücün erişemeyeceği bir etki yaratmıştır. Benzer şekilde, sanayi sonrası ekonomik transformasyon süreci de şehirlerin fonksiyonlarını radikal bir şekilde değiştirerek, ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımını etkileyerek ve şehirlerin yapısını değiştirerek şehir sistemleri üzerinde geniş çapta etki yapacaktır. 1960'lardan beri başlayan bu transformasyon süreci, ekonomik faaliyetleri kırsal yörelere yöneltmektedir. Üretim ve üretimin dağılımı ileri ülkelerde şehirleri terk etmiştir. Şehirler yeniden ticaret merkezi, idare merkezi ve kültür merkezi oluyorlar. Hızlı trenler, yoğun yerleşmelerin ulaşım koridorları boyunca gelişmesine neden olmakta ve şehirlerin yeniden merkezileşmesine imkan hazırlamaktadır [18].

Bu eğilimin sonucunda Amerika'nın şehir merkezlerinde gökdelenler yükselmiştir. Avrupa şehirlerinde ise, büro alanı artmakla birlikte, şehir imajını koruma konusunda gösterilen hassasiyet nedeniyle gökdelenlere pek rastlanmaz. İngiltere'de, Londra Borsasının 1986'da yeniden düzenlenmesinden sonra "high tech" ofis binalarına olan ihtiyaç artmıştır. 1960'larda inşa edilmiş olan büro binaları, telekomünikasyon, bilgisayar ve havalandırma sistemlerinin yerleştirilmesi için yeterli kat yüksekliğine sahip olmadıkları için modern şirketler tarafından kullanılamamaktadır. Londra'nın dünya bankacılık merkezi olarak unvanını koruyabilmesi için, bilgisayarla kontrol edilen modern ofis binalarının sayılarının artması gerekmektedir ve bu artış şehrin plan ve görünüşünde çok büyük değişiklik yaratacaktır [37].

Genel olarak, servis sektörünün gelişmesinde dört belirgin safha izlenmektedir. Birinci safhada, servis sektörü merkezileşmektedir. Bu gelişme, belli haberleşme merkezlerine yakın olmak isteyen firmaların eğilimi ile gerçekleşmiştir. Bundan sonra, firmaların haberleşme sınırlarının gelişmesiyle bazı ünitelerin desantralize olduğunu görüyoruz. Buna örnek olarak banka şubeleri ve muhasebe bölümleri yenilebilir. Daha sonra desantralizasyon, üniteler arasında haberleşmeyi sağlayan bir bilgisayar merkezinin kurulmasıyla, güçlenerek devam etmiştir. Dördüncü safhada ise; servis sektörünün bireylerin evlerinde çalışmasını sağlayacak kadar desantralize olduğu görülmektedir ve sadece küçük bir merkezde tecrübeli personelin organize olması yeterli idari kontrolü sağlamaktadır. Bu açıklayıcı modelin geçerliliği çeşitli ülkelerde haberleşme teknolojisinin yayılmasına bağlı olarak incelenmektedir. Çokuluslu şirketlerin idare merkezleri, kompleks haberleşme ağları sayesinde, desantralize olmuş işletmelerin kontrolünü sağlayabilmektedir. Servis sektörü, uluslararası haberleşme sistemleri ile, hükümetlere ve firmalara dünya çapında mallarını pazarlayabilmeleri için bilgi sağlamaktadır. Bu durum mekansal ekonominin transformasyonu için imkan yaratmaktadır. Telekomünikasyon sistemiyle ulaşım arasındaki denge yeni sistemin temelini teşkil edecektir. Örneğin Kanada'daki uygulamada, bilgi işlem tesislerinin teknik olarak desantralize olabilmelerine rağmen bilgisayar sistemlerinin çoğunlukla merkezileşmiş olduklarını görüyoruz. Teknolojik gelişmeler, haberleşme servislerinde bölgeler arası yeni bir ticaret şeklinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Mamafih firmalar, teknolojik gelişmelerin verdiği imkanları kullanarak desantralize olmak yerine, mevcut merkezi işletme sistemlerini koruyarak kademeli sistemleri tercih etmektedirler. Servis

sektörünün mekansal dağılımının ortaya konması zamanımızdaki teknolojik devrimin daha iyi anlaşılmasına esas teşkil edecektir [38].

Buraya kadar kısa bir şekilde, globalleşmeden (küreselleşme), buna bağlı olarak şehirlerin transformasyonundan ve değişen yapısından söz edilmiştir. Aslında küreselleşme gelişmiş ülkelerin dünyaya yön veren gelişmiş şehirlerini kullanarak, küresel dünyayı şekillendirme ve kapitalini en uygun şekilde kullanma çabasıdır. Dünyada sürekli dolaşan büyük bir kapital vardır ve enformasyon teknolojileri sayesinde bu kapitali çekmek için şehirler arasında acımasız bir rekabet yaşanmaktadır. Bu kapitali kendilerine çekmek için dünya şehirleri çeşitli yöntemler geliştirmişlerdir. Bu ise “şehir yenilemenin” konusudur ve merkezi hükümetler için oldukça masraflı bir iştir.

3.4. Şehir Merkezi Transformasyonu ve Sorunsalı

3.4.1. Şehir Merkezi Bunalımını Hazırlayan Etmenler

Günümüz metropollerinin merkez alanı, 19. Yy.’ın ikinci yarısına kadar, ticaret işlevinin egemen olduğu bir ekonomik yapıya sahip olmuştur [39]. İşlenmiş ürünlerin ve hammaddenin pazar yeri olarak gelişen, bu nedenle de, geniş depolama alanlarının oluşmasına neden olan merkez, toptan ve perakende ticaretin yanı sıra, lüks eşya üretimine dönük zanaat faaliyetlerinin, ayrıca, belirli maddelerin işlenmiş ürün haline dönüşmesine olanak sağlayan, sanayi tesislerinin yerleşme mekanı olarak da uzmanlaşmıştır [40].

Merkeze özgü temel faaliyetler olarak bilinen bu faaliyetler, ilk nüvesini 17.yy.da kurulmuş olan bankacılık, sigortacılık hizmetleri ile borsadan oluşan yeni bir grubun merkez alanına yerleşmesini zorunlu kılmıştır. Çağdaş görünümüne 19.yy.’ın sonlarına doğru ulaşan bu faaliyetler, merkezin ekonomik yapısına belirli bir devinim kazandırmış, hızla değişen iş ilişkileri ve yeni mekan gereksinimleri, mevcut ulaşım ve iletişim olanaklarının geliştirilmesini ve yapısal dokunun söz konusu gelişmelere uyum sağlamasının gerektirmiştir.

İşlev ve doku arasındaki uyumsuzluktan kaynaklanan ve ulaştığı karmaşıklığı nedeniyle, “bunalım” olarak nitelendirilen “merkez sorunsalı”, söz konusu yörede

önemli yapısal değişikliklere neden olmaktadır. Merkez kesiminde gözlenen işlevsel yapı değişikliği, merkeze özgü olarak bilinen belirli işlevlerin yöredeki konumlarını koruyamamalarına ve kentin çevresine yönelmesine neden olmuştur [40].

20. yy.'ın 2. yarısında, şehirlerdeki nüfus artışına bağlı olarak, merkezlerdeki problem büyümüştür ve geleneksel MİA'ya erişilebilirliğin azalması nedeniyle buradaki fonksiyonlar banliyölere çekilmeye başlamıştır. Dünyanın bir çok yerinde kent büyüklüğü belli bir eşik değerine ulaştıktan sonra, çevrede alt merkezlerin geliştirilmesi desteklenmiştir [41].

İşlevsel desantralizasyon olarak tanımlanan ve merkezin arınma sürecini önemli ölçüde hızlandıran bu olgunun ilk büyük etkisi barınma işlevi üzerinde olmuştur [40].

Tarihsel süreç boyunca, toplumu oluşturan farklı gelir gruplarının biçimlendirdiği demografik yapı, merkezin iş faaliyetlerinde uzmanlaşması, trafik yoğunluğunun hızlanması ve gürültü, hava kirliliği gibi olumsuz çevre koşulları nedeniyle çözülmeye başlamıştır. Bu olgu, üst gelir gruplarının yeni yerleşme mekanlarına yönelmelerini hızlandırıcı bir rol üstlenmiştir. Merkezde boşalan konut yapıları ise kullanıcı değiştirmek ve farklı kullanımlara tahsis edilmek zorunda kalmışlardır. Bu olgu "Filtering Kuramı" ile açıklanmaktadır.

Filtering kuramında konut birimlerinin homojen bir yapıya sahip olmamasından hareketle, her birinin niteliksel özelliklerine göre belirli kullanıcı gruplarının gereksinimlerini belirli bedel karşılığında karşılama amacıyla piyasada sürekli değişen bir sunu-istem düzeninin işlerliği kabul edilmektedir. Bu değişken ve dinamik sistem içinde kullanıcı taleplerine hiç uygun olmayan yapıların ise yıkılarak yeni standartlarda yeni gereksinim ve işlevlere tahsis edilerek yapıların inşa sürecinin son aşaması olarak kabul edilmektedir [1].

Filtering sürecinde, bir yapının zamanla değerinin azalacağı ve dolayısıyla üst seviyede bir kullanıcı birimin gereksinimlerini tam karşılayamayacağı için bir memnuniyetsizliğin ortaya çıkacağı ve yeni üst seviyede bir standarda sahip konut üretildiğinde kullanıcının bu konuta taşınacağı varsayımından hareket edilmektedir. Boşaltılan konutların oluşturduğu bir potansiyel dolayısıyla fiyatların düşmesine tesir eden bir gelişme görülür. Bu durum her farklı Standart için geçerlidir, dolayısıyla farklı gelir düzeyine bağlı kullanıcılar değişen standartlara bağlı olarak konutunu

değiştirecek ve sonunda boş kalan konutlar-yapılar konut piyasasında etkinliği olmayan birimler haline dönüşeceklerdir [1].

Burada söz konusu edilen kullanıcı ve kullanım farklılaşması üç grupta incelenebilir:

- 1) Çevreye yönelme olgusunun neden olduğu sosyal doku değişikliği ve kullanıcı farklılaşması,
- 2) İşlev değişikliğinin neden olduğu kullanım ve kullanıcı farklılaşması,
- 3) Yenileme sonucu ortaya çıkan kullanım ve kullanıcı farklılaşması.

3.4.1.1. Çevreye yönelme olgusunun neden olduğu sosyal doku değişikliği ve kullanıcı farklılaşması

Merkezdeki konutlarını terk eden üst gelir gruplarının çevredeki yeni yerleşme alanlarına yönelmeleri ve bu grubu orta gelir grubunun izleme eğilimi özellikle Batı Metropollerinde, merkezin demografik yapısını olumsuz yönde etkilemiş ve yörenin hızla nüfus kaybetmesine yol açmıştır.

Bu olgu, alt gelir gruplarının söz konusu kesimi yerleşme bölgesi olarak seçmelerine ve boşalan yaşlı ve sağlıksız konut yapılarının bu yeni kullanıcı kitlesine hizmet etmesine neden olmuştur.

Merkez kesimde gözlemlenen sosyal doku değişikliği yörenin yoksullaşma sürecini etkilemiş, bölgenin köhneme sürecini hızlandırıcı bir etki yapmıştır [40].

3.4.1.2. İşlev değişikliğinin neden olduğu kullanım ve kullanıcı farklılaşması

Merkezin gelişme, yoğunlaşma süreci içinde, yöredeki mevcut konut yapıları, varlıklı grupların çevreye yönelmesi, mülk sahiplerinin yoksullaşarak, binalarının bakım ve onarımlarını yaptıramamaları gibi nedenlerle kullanıcı değiştirmek ve farklı bir işleve tahsis edilmek zorunda kalmaktadırlar.

Burada belirtilen kullanım değişikliği, yapıları oluşturan iç ve dış bileşenlerin de belirli ölçüde değiştirilmesini ve yeni koşullara uyarlanmasını gerektirmiştir. Büro veya ticaret mekanına dönüşmeleri halinde korunabilen bu yapılar, imalat faaliyetlerine ve depolama hizmetlerine tahsis edilmeleri halinde, ait oldukları

çevrenin köhneme sürecini hızlandırıcı rol oynamışlardır [40].

3.4.1.3. Yenileme sonucu ortaya çıkan kullanım ve kullanıcı farklılaşması

Üçüncü sektör faaliyetlerinin kent merkezindeki gelişimine bağımlı olarak artan büro mekanı gereksinmesi, ayrıca yörenin sahip olduğu olanaklardan yararlanmak isteyen varlıklı grupları yeniden çekici rol oynaması, yenilenen alanların çoğu kez modern iş yapılarına veya lüks konut üretimine tahsis edilmesini gerektirmektedir.

Bu yaklaşım, yenileme öncesinde yörede yerleşik bulunan alt gelir gruplarının veya ekonomik faaliyette bulunan küçük iş yeri sahiplerinin ait oldukları çevrenin dışına itilmeleri sonucunu doğurmaktadır [42].

3.4.2. Post-Endüstri Şehirlerinin Transformasyonu, Yeniden Yapılanması ve Asilleştirme

1960'lardan beri kentsel yeniden yapılanma, iş gücü olayını, endüstri yer seçimini ve istihdamın sektörel dağılımını ve işçi sınıfı ile yönetici sınıfın organizasyonunu etkilemektedir.

Hükümet Güdümlü Kapitalist metropollerde, geniş ölçekli bir şehirleşme oluşumu yer alır ve hükümet desteği ile, daha büyük oranlarda, özellikle beyaz yakalı sınıf, istihdamı yaratılmaktadır. Genişleyen metropolitenleşme ile, ki sadece fabrikalar değil, ana yönetim büroları, perakende satış ve diğer servisler küçük bir çok şehir merkezinin doğmasına yol açmaktadır. Geride kalan merkez ise, konut + mücadeleci firmalar, eski endüstriler, lüks dükkanlar ve oteller, hükümet için önemli ajanslar ve finansal şirketler ve geride kalan ana yönetim ofislerine kalmaktadır. Metropolün geride kalan alt tabakası ise, gerekli olan istihdam ordusunu oluşturmaktadır. Devlet destekli kapitalist metropolis, şehir merkezi yenilemeleri, gentrification, mülk sahipliği düzenlemelerinde hep en başta rol almıştır. Şehirden şehre değişen, bozulma ve yeniden yapılanma çalışmaları, hükümetler için büyük mali yükleri de beraberinde getirmiştir. 1940'lardaki genişleme döneminde bu durum A.B.D de iyice kökleşmiştir. 1948 de Japonya da ve Avrupa da olmuştur. Otomobiller, petrol endüstrisi, konut üretimi, dayanıklı tüketim mallarının üretimi, ekonomik patlamaya liderlik etmiş ve şehir formunun değişiminde önemli bir etkiye sahip olmuştur. Her

zamankinden çok, sosyal ve mekansal ilişkiler, üretimin organizasyonu ve tüketim, bunlar arasında doğan çatışmalar, hükümet tarafından yönetilmiştir [43].

3.4.2.1. Kentsel Yeniden Yapılanma Süreci

1960'lardan beri kapitalist şehirleşmede çok belirgin ve geniş bir satha yayılmış sosyal ve mekansal değişimler meydana gelmektedir. Bu değişimler genel manada, hükümet tarafından yönetilen kapitalist metropolde ortaya çıkan transformasyonun, kentin sosyal ve mekansal ilişkilerini şekillendiren global kapital faktörüyle olan yükselen işbirliğidir. A.B.D ve diğer gelişmiş ülkelerin yeniden yapılanma süreciyle, sermaye ve emek ilişkisini yarma ve yoğunlaştırma konularında bir eğilim göstermeleri söz konusudur. Bu eğilimler ise; [44]

- 1) Artan merkezileşme ve sermayenin merkezileşmesi. Bu ise devasa şirketleri, özellikle finans, emlak, enformasyon (bilgi işlem) ve diğer servis aktiviteler aracılığıyla gerçekleştirilmesi.
- 2) Daha çok sözü edilen uluslararasılaştırılmış global iştirakli üretici ve finansal sermaye. Hareket kabiliyeti artırılmış bir sermaye.
- 3) Yatırımların çekiciliğini arttırmak ve yatırım çekebilmek için, hükümet harcama ve fonlarının artırılması, yetkilerinin gevşetilmesi (bürokrasinin azaltılması hükümet eliyle).
- 4) Üretim sektörlerinin daha rasyonel hale getirilmesi. Özellikle, otomobil, çelik inşaat, sivil havacılık, dayanıklı tüketim gibi sektörlerde. Özellikle sanayinin desantralizasyonu ve fabrika kapatmaları, yeni emek gücünü azaltan teknolojilerin geliştirilmesi, atılmış uluslararasılaşma ve daha etkin bir emek gücü disiplini oluşturulması.
- 5) Yüksek teknolojiye dayalı ve uluslar arası arenada mücadele edebilecek yeniden endüstrileşme sağlanmalı.
- 6) İstihdam ihtiyacı yaratacak ofis, perakende ticaret, iş servisleri, bankacılık ve uluslar arası finans, ticaret konularında hızlı gelişme sağlanması, ki bu sektörler kadınlar ve göçmenler arasında en hızlı ve en ucuz iş gücü istihdamını yaratır [44].

Kentsel Yenileme: 2. Dünya Savaşından beri 3 tür kentsel yenileme projesi görülmüştür. 1.'si savaş sırasında hasar gören şehirlerin yeniden yapılması, 2.'si köhneme alanlarının yıkılıp yeniden inşası, aynı zamanda yerel halkın oradan çıkarılması durumudur. Bu gecekondü temizleme adıyla da bilinir. 3. Bir yöntem de kullanıcısı orayı terk etmiş bölgelerin yeniden yapılandırılmasıdır.

3. türe giren projelerde çeşitli yenileme durumları söz konusudur: terk edilmiş endüstriyel alanların, demiryolu alanlarının yeniden yapılanması, kıyı önü gelişimi, konut projeleri ve şehir merkezi yenilemesi gibi [44].

2. Dünya Savaşından beri bir çok şehir merkezi yenileme (downtown redevelopment) projesi gerçekleştirilmiştir. Bu yenilemeler parça parça şehir dokusuna uygulanmıştır. Bu projelerin çoğu halk tarafından yönlendirilmiştir.

Aslında “şehir merkezi yenilemesi” kavramının “şehir asilleştirmesi (gentrification) kavramından bir farkı yoktur. Çünkü her iki durumda da önemli olan o yörenin çekiciliğinin arttırılmasıdır.

3.4.2.2. Asilleştirme (Gentrification) Tanımı ve Gelişimi

Oxford İngilizce sözlüğünde “gentrification”ın tanımı için “bir merkezi kentsel alanın varlıklı orta sınıf kullanıcıların yerleştirilmesiyle bir üst aşamaya terfi etmesi, geliştirilmesi, ilerlemesi” tanımlanmaktadır [45].

Gentrification, bir arazi ve üzerinde barındırdığı nüfusun sosyal statüsünün bir basamak yukarı çıkması diye tanımlanabilir. Amaç o yerleşimi, fiziksel, sosyal ve ekonomik açılardan bir basamak yukarı çıkarmaktır [46].

1980'ler giderek kötüye giden kentsel alanların fiziksel yeniden yapılanmasını sağlamak için global ölçekte, bir prestijli projeler ve kentsel mega proje gelişimleri süreci yaşadı. Prestij projeleri kentsel yeniden yapılanma için büyük ölçekli, yüksek standartlı geliştirme şemalarıdır. Örnek olarak sergi-fuar merkezleri, festival pazarları, büyük ofis kompleksleri, boş zaman değerlendirme ve spor faaliyetleri için tasarlanan yapılar gösterilebilir. Tüm bu projeler özel teşebbüs, kamu teşebbüsü işbirliği ile, ama özellikle kamu sektörü öncülüğündeki yatırımlar ile gerçekleştirilir. Kamu sektörü, özel sektör için uygun ve çekici ortamı yaratır, bunu da mali

yardımlar, vergi muafiyetleri, borçlanma çeşitliliği yaratarak başarır. Bu tür projeler yer olarak yatırımların parasal geri dönüş potansiyeli yüksek olan MİA (downtown) alanlarında seçilir. Fakat alt gelir grubu halk tarafından giderek artan bir baskı bu tür projelere yöneltilmektedir. Ama bu tür direnişlerin altında daha çok bu projelerin halka tanıtılmaması, maliyetlerinin ne olacağının gizli tutulması ve onlara ne gibi faydalar ya da olumsuzluklar getireceğinin anlatılmaması yatmaktadır [47].

Halk için bu tür projelerin yer küre üzerindeki faydaları , yeni iş imkanlarının yaratılması, daha yüksek gelirlere sahip olmaları ve ekonomik gelişmedir. Ama yine halka göre, bu tür aktiviteler daha çok onların o bölgeden tahliyesine, yüksek arazi değer artışlarına, artan bir trafiğe ve daha düşük kaliteli iş imkanlarına yol açmaktadır [48].

Post modern ya da sanayi sonrası şehirde konut kullanıcısı gruplarının yer değiştirmesi eğilimi, gentrification alanındaki konutlar için yaşanan, düşük gelirli halk ile ,daha yüksek tabakanın adil olmayan mücadelesi ile gerçekleşir.

Gentrification olayında hem sermaye birikiminin, hem de nüfusun yer değiştirmesi gereklidir. Bir alanın çekiciliğini koruması ve sürdürebilmesi için gerekli olan harcamanın geri dönüşümü için, buna uygun kullanıcının o bölgeye çekilmesi gereklidir. Bu da yeni ve daha üst bir sınıfın bölgedeki alt sınıfla yer değiştirmesi ile olur.

Bu yer değiştirme pazar ekonomisi mekanizması içinde gerçekleşir. Fiziksel geliştirme sonucunda arazinin değerinde doğal bir artış görülür. Bu artış doğal olmayan yollarla, mesela, reklamlarla yani bölgenin statüsü, konumu ve avantajlarının tanıtımıyla sağlanır ve alan daha ilgi çekici hale getirilir. Böylece hedef kitlenin dikkati buraya çekilmiş olur. Bunun için reklam ve pazarlama çok önemlidir.

Pazar mekanizmalarının, mekan açısından yoksul halkı marjinalize etmesi, aynı zamanda sosyal ve yasal marjinalizasyon operasyonları ile paralel yürütülür. Yoksul halk bölgeden dışlanır ve bu dışlanma ile bu kitle başka bir bölgede toplanma sürecine girer.

Aslında yoksul insanların yaşadığı şehirsiz alanlar politik ve ekonomik süreçler sonucunda doğar. Post modern şehirde, sosyo-kültürel davranışlar da şehir formunu

etkileyen özelliklerden ekonomik ve politik davranışlara eklenmelidir. Şehir merkezinin daha Avrupalı bir havaya bürünmesi için, bilgi derleyip toplayan, işleyen sektörün iş bulma (quaternary) potansiyeli ile, orta sınıf genç nüfusun harcama yapma yeteneğinin artması gereklidir. Tüm bunlar tüketim fonksiyonlarını ateşler ve artırır. İşte bunlar gentrification olayını destekleyen taleplerdir.

Gentrification 2 tür alanda gerçekleşir. 1. tür alanlar şehrin konum ve diğer özelliklerinden dolayı varlıklı kişilerin ilgi göstermediği alanlardır. Konumsal sorunlar, şehir merkezine uygun ulaşım bağlantılarının olmaması, ya da ağır sanayi ve havaalanı gibi istenmeyen fonksiyonların yer alması buna sebep olabilir. Çoğunlukla, bu tür alanlar yoksul tabakanın yerleşim bölgesi olarak hizmet verirler.

2. tür alanlar ise genellikle uzun dönemli yoksul halk kullanımı için ayrılmış aşağı kalitedeki ve gentrified edilmesi yüksek maliyetli olacak alanlardır. Bu tür alanlar elit tabakanın yaşadığı yerlerden iyice soyutlanmıştır. Bu tür yoksul komşuluk alanları eğer prestijli ticari alanlara yakın ise, yeniden geliştirme için seçilebilir ama eğer şehrin doğal dokusu içinde gözden ırak ve soyutlanmışsa genelde göz ardı edilirler [49].

A.B.D.'de yapılan gentrification Avrupa'daki örneklerden daha göze çarpıcıdır. Çünkü Avrupa'da bu tür uygulamalar şehir yapısına daha iyi entegre olmuşlardır. Ayrıca A.B.D ile Avrupa arasında "Atlantik uçurumu" denilen durum da söz konusudur. A.B.D. de bu tür eylemler serbest pazar ekonomisi tarafından yönlendirilirken, Avrupa'da devlet tarafından yönlendirilir [50].

A.B.D, Kanada ve İngiltere'de yeniden canlandırma çabaları genellikle şehir merkezlerine yönlendirilmiştir. Ekonomik aktivitelerin ve orta sınıf kullanıcıların merkez çeperlerine ve banliyölere kaçmasıyla, şehir merkezlerini alt gelirli, etnik azınlıklar ve sosyal problemleri olan kullanıcılar doldurmuşlardır. Bu da şehir merkezlerinin fiziksel ve genel çekiciliğini azaltmıştır. Yeni kullanıcılar, mülk sahiplerinin istediği düzenlemeler ve karlılığı gerçekleştirecek ekonomik imkanlara sahip değillerdir. Aynı zamanda bölgenin yeniden yapılanmasının sağlayacak politik etkinlikleri de yoktur.

Kentsel yenileme projeleri coğrafi olarak bir çok Batı Avrupa ülkesinde özellikle Fransa, Almanya, Hollanda, ve İsveç gibi ülkelerde, çoğu zaman merkez alan dışına

odaklanmıştır. Bu merkez alanın yeniden yapılanmaya ihtiyacı olmadığı anlamına gelmez elbette. Yeniden yapılanma projelerinin çoğu zaman şehir merkezine çok olumlu katkıları olmuştur. Örnek olarak, ekonomik gelişme sağlanmış, konut yerleşimlerinin çekiciliği ve yaşam standartları arttırılmış, tarihi alanlar rehabilite edilmiştir [50].

2. Dünya Savaşı'ndan sonra, bir çok Avrupa ülkesi özellikle 1950-60 yılları arasında konut sıkıntısını gidermek için vasat standartlarda ve ucuz fiyatlara çok sayıda konut inşa etti. Bunların çoğu şehir merkezinin çeperlerinde yer aldı (banliyöler). Bu yapıların çoğu prefabrike olarak ve çok monoton bir stilde bakir topraklardan göğe yükseldi. Bu kentlerin çoğu gerekli alt yapı, ulaşım ve ticari servis olanaklarından yoksundu ve sonuçta bu konutlar düşük gelir gruplarının barınağı oldu. Bu konutlar diğer komşuluk birimlerinden de soyutlandırıldılar. İşte yukarıda sayılan ve şehir merkezi dışında, banliyölerde kentsel yenileme çabası içinde olan ülkeler bu yüzden şehir merkezi yerine bu sorunlu bölgelere odaklanmışlardır. [50]

Bir çok ülke için sahip oldukları, farklı yapı ve karakterlerden dolayı, yeniden yapılanma merkez şehirde, banliyölerde ya da her ikisinde birden gerçekleşebilir. İsrail her iki durumun da gerçekleştiği bir ülkedir. Sonuçta yeniden yapılanma için en önemli koşul sosyal problemlerin varlığıdır [51].

Günümüzde şehirler hem sosyal-ekonomik çekiciliklerini arttırmak, hem köhnemeyi durdurmak ve sermayeyi bünyelerine çekmek için büyük maliyetli ve gerçekten zahmetli şehir yenileme projeleri gerçekleştirmektedir [52]. Hatta bazı şehirler gelecek için kestirimlerde bulunup en gelişmiş şehirlerini baştan aşağı yenileyip, ya da daha da ileri gidip yeni baştan kurabilmektedir. Brezilya'dan Brazil, Avustralya'dan Canberra, Almanya'dan Bonn ve Berlin bunlara örnektir. Buna benzer bir şekilde Tokyo için de hazırlanmış uzun vadeli ve çok kapsamlı planlar vardır. O halde bu ülkeler o ülke için ekonomik, sosyal, kültürel açıdan lokomotif şehir olan en önemli şehirlerini yenilemeye bu kadar önem verirken bunu ne şekilde gerçekleştirmektedirler.

Bütün şehirselsel alanlar değişim sürecini yaşamaktadırlar, fakat tarihi şehir merkezleri bu sürecin getirdiği ekonomik faydalardan yararlanırken, fiziksel özelliklerini

yitirmemek zorundadır. Bu tür merkezler her zaman sahip oldukları mekan kurguları ve ambiyanslarıyla, post-endüstri aktivitelerini cezbetmeyi başarmıştır [53] .

Bu değişim ve yenileme sürecinin nasıl olacağı ise önemli bir konudur. Bu konuda sayısız model ve ilginç örnekler vardır ve bu örnekler her ülkenin kendi sosyo-ekonomik, tarihi, politik ve kültürel, gelişmişlik düzeyi ile ilgilidir ve ülkeden ülkeye değişir. Günümüzde yeniden yapılanma projelerinde en çok şehir merkezlerinin yenilenmesini ve yeni fonksiyonlarla çekici bir hale getirilmesini görüyoruz. Bunun yanında iş ve yenilik merkezleri, teknoparklar, kıyı yeniden düzenlemeleri, eski liman kentlerinin yeniden yapılandırılması gibi çok çeşitli kapsam ve ölçekte gerçekleştirilmiş projelerde görülmektedir.

3.4.3. Avrupa’da ve Amerika’da Sanayi Sonrası Planlama İçin Örnekler

Sanayi sonrası toplumunun, kompleks bir ekonomik transformasyonu, yani mal üretiminin bilgi teknolojisi ile yer değiştirmesi sonucu ortaya çıktığı bazı yazarlar tarafından belirtilmektedir. Hayatın, sanayi üretimi yerine servislerden kazanılması ve dolayısıyla fabrikanın yerini ofis binalarının alması en önemli yapısal transformasyonu sergilemektedir [54].

Sanayi sonrası transformasyonu için birbirinden farklı kalkınma yollarının izlenmesi nedeniyle Avrupa’da ve Amerika’da farklı planlama stratejileri uygulanmaktadır. Her şehrin planlama stratejisi, onun politik yapısına, ekonomik şartlarının ve fiziksel gelişme için duyulan arzunun bir sonucudur. Örneğin, New York’ta bu eğilim Manhattan Stratejisi, yani şehir merkezinin yoğunlaşması şeklinde, Paris’de Gelişme aksları Stratejisi, Londra’da ise şehrin gelişmesini bölgeler şeklinde sınırlama Stratejisi uygulanmıştır. Bu stratejilerin sonunda ortaya çıkan fiziksel değişiklikler, sosyal hayatta ve ekonomik kalkınma konusunda dramatik değişikliklere neden olmuştur. Mekansal transformasyon, yeni iş imkanlarının yaratılmasında, sosyal tabakaların göç etmesinde ve yeni ekonomik düzenin yaratılmasında etkin olmuştur [54].

3.4.3.1. Sanayi Sonrası Planlaması Stratejileri

Avrupa'da ve Amerika'da birbirinden farklı planlama stratejilerinin uygulanması farklı biçimde kalkınmaya neden olmuştur. örneğin, New York'daki Manhattan Stratejisi, şehir merkezinde yoğun kalkınmayı desteklemektedir.

New York'daki stratejinin aksine, Paris'teki aksiyel gelişme, kalkınmayı merkezden lineer akslar boyunca dışa doğru devam ettirmektedir. Bu aksiyal strateji, kalkınmayı Paris ve bölgesi içinde dağıtmaktadır. Dolayısıyla, Paris sanayi sonrası büyümeyi, Manhattan'dan daha fazla çevresi ile paylaşmıştır. 1975-80 yılları arasında %30 nispetinde yeni veya restore edilmiş ofis alanı Paris' de yaratılmıştır. Manhattan gibi Paris'de çevresinden daha zengindir. Meslek sahipliği oranı %22 olup, çevresinden daha yüksektir. Orta tabaka oranı ise, Paris ve çevresinde aynıdır.

Londra'nın bölgeleme ile kalkınma stratejisi New York ve Paris'den farklıdır. Sanayi sonrası gelişme, Londra'da merkezde stratejik olarak belli alanlarda yerleştirilmiştir. Londra'daki plâncılar, sanayi sonrası büyümeyi şehir içinde kontrollü ve sınırlı bir biçimde dağıtarak dengeli dağılımını sağlayacaklarına inanmaktadırlar. Ayrıca, rasgele büyümeye karşı sınırlamanın, toplumun kişiliğini koruyacağını ve geniş çapta Londra'yla entegrasyonunu sağlayacağını savunmaktadırlar. Bu nedenle, kalkınmayı Londra'nın bütünüyle ilçelerinde stratejik merkezler tayin edilmiştir.

Avrupa ve Amerika'da izlenen bu üç farklı strateji genel olarak karşılaştırıldığında, Manhattan'ı yoğun bir biçimde kalkındırmış fakat çevresindeki ilçeler bu kalkınmadan etkilenmemiştir. Paris'teki aksiyal strateji, hem Paris' in içinde ve hem de çevresinde kalkınma sağlamıştır, fakat Paris'deki işçi mahallelerinin kaybolmasını engelleyememiştir. Londra'nın bölgelemeye dayanan kalkınma politikası ise sosyal yapıyı dengeli bir biçimde korumuş fakat işgücü kaybını engelleyememiştir [54].

- Manhattan Stratejisi

Manhattan içinde bulunduğu bölgenin sanayi sonrası faaliyetleri açısından kalbini oluşturmaktadır. Ofis inşaatı, servis işgücü, mesleki hizmetler ve lüks apartmanlar gittikçe artmaktadır. Bu durumda, merkezi iş alanında çok az boş alan kalmıştır. 1975'den itibaren, plancılar ve politikacılar, Manhattan'daki gelişmeyi batı yakasına doğru yönlendirmişlerdir. Bunu yapabilmek için bazen bazı serbest bölgeler

yaratmışlar, bazen de vergi muafiyetini araç olarak; kullanmışlardır. Battery Park projesi, şehir merkezi bölgeleme projesi. Times Square yeniden kalkınma projesi ve Manhattan Batı Yakası otoyol Projesi bu çerçevede gerçekleştirilmiştir. Battery Park 368 000 m2'lik denizden doldurulmuş alan üzerinde, Manhattan'ın güney-batı kısmında gerçekleştirilmiştir. 800 000 m2'lik Ofis ve perakende ticaret alanı içermektedir. Bir kaç milyar dolarlık bu proje,Dünya Ticaret, Merkezi'nin yanında olup, onu desteklemektedir. Diğer proje, şehir merkezinde üç bölgenin stabilizasyon, koruma ve büyümesinin yönlendirilmesi için yapılmıştır. Bu projede de amaç, kalkınmayı batıya doğru teşvik etmektir. Doğudaki, değeri yüksek ofis merkezini daha az gelişmiş alanları olan batıya kaydırarak, merkezi fonksiyonları ve ulaşımı dengeli bir biçimde dağıtmaktır. Bu projenin bir başka amacı ise Times Square, sahip olduğu ulaşım bağlantıları nedeniyle gelişme konusunda son derece büyük bir potansiyele sahiptir. 1980'lerin başında yapılan projeye göre, çeşitli gökdelenler sanayi ürünleri marketi, otel ve tiyatrolar planlanmıştı. Batı, yakasında planlanan otoyol bu üç projeyi birbirine bağlayacaktı.

New York' un ekonomisi serbest piyasa ekonomisi olduğu için, şehir yapısı, bu ekonominin bir ürünüdür. Plancının görevi şehir yapısını etkileyen çeşitli güçleri dengelemektedir. Bir şehir planlama projesinin başarılı olması için plancının yatırımcıların dikkatini çeken bir ortam yaratması gerekir. Bazen vergi miktarının azaltılması, yatırımcıları heveslendirmek için araç olarak kullanılmaktadır. Ayrıca, batı yakasının gelişmesini teşvik etmek için %17 daha yüksek binalar önerilmiştir. Times Square'in gelişmesini teşvik etmek için ise hemen hemen iki misli yükseklikte binalar önerilmiştir ve vergi avantajları sağlanmıştır. Sonuç olarak, ekonomik ve politik şartlar, Manhattan'ın yoğunluğunu daha fazla arttırırken, çevre ilçelerin ihmal edilmesine neden olmuştur [54].

- Gelişme Aksları Stratejisi

Paris'in Aksiyal stratejisinde de yatırımlar daha önceden kısmen inşa edilmiş alanlara yapılmıştır. Yatırım yapılan alanlar, toplu taşıma ve diğer ulaşım araçlarıyla birbirlerine bağlanmıştır. Bu strateji merkezi iş alanının çevrede de gelişmesini içermektedir ve projenin bölgesel entegrasyonu sağlanmıştır.

Gelişme akslarından biri banliyödeki büyüme merkezlerini ve yeni şehirleri içermektedir. Banliyödeki büyüme merkezleri mevcut sanayi alanlarına, yeni fabrikalar, ofis binaları, depo tesisleri ve diğer ticari tesisler eklenecek planlanmıştır. 1970'lerde, bu strateji içindeki Fransız yeni şehirleri, İngiliz örneklerinden farklı olarak geliştirilmiş olup mevcut bir yerleşmenin yanında yahut yakınında, konut alanları ve ticaret tesisleri içerecek bir biçimde inşa edilmişlerdir.

Bu stratejiye göre, banliyödeki büyüme merkezleri ve yeni şehirler inşa edildikten sonra, bunlar arasındaki bağlayıcı aksiyal gelişme sağlanmaktadır. Gelişme aksları şehrin kuzeyinde ve güneyinde planlanmıştır. Halen beş yeni şehir inşa edilmiş olup, bunlar için gerekli altyapı tamamlanmıştır. Ayrıca yeni şehirlerde üniversite kampüsleri, idari binalar ve parklar inşa edilmiştir. Her ne kadar, yeni şehirler, plancıların ümit ettikleri kadar başarılı olmamakla beraber, ağır sanayinin dağıtılmasında önemli rol oynamışlardır.

Ayrıca, Paris'in batısında yeni bir iş merkezi geliştirilmiştir. Aynı zamanda, en az 50000 kişilik konut alanı bulunmaktadır. Konut alanlarının çoğu devlet tarafından desteklenmektedir. Kısaca, Paris'deki gelişme ya tamamen boş, ya da az gelişmiş alanda gerçekleştirilmiştir. Yerel olmaktan çok bölgesel gelişme amaçlanmıştır. Gelişme alanlarının toplam boyu yaklaşık 300 km'dir. Bu akslar nüfusun ve sanayinin desantralizasyonu amacıyla geliştirilmiştir. Bu amaca hizmet etmek üzere altyapı ve ulaşım için yapılan kamu yatırımları bir araç olarak kullanılmıştır,

Paris'in, idaresi, New York'a nazaran çok daha fazla merkezidir. Bu özelliğin verdiği güce dayanarak, idareciler ve plancılar şehir silüetinin yükselmesine engel olabilmişlerdir. Şehir çevresindeki bol miktarda boş alan yeni gelişme akslarının planlanmasına imkan sağlamıştır.

Paris'deki bu yaklaşım da planlamanın geniş kapsamlı, önceden tasarlanmış ve piyasa güçlerini kontrol edebileceği kabul edilmektedir. Bu nedenle, Manhattan stratejisi mevcut piyasa akımlarına tabi olurken, Paris'in gelişme aksları yeni kalkınma ivmeleri yaratmıştır. Son 20 sene zarfında, Fransız plancıları Paris'in etrafındaki alanları kalkındırmak için çeşitli master planları ve ulaşım planları yapmışlardır. Bu arada spekülasyonu önlemek için çeşitli önlemler alınmıştır. Bu projelerin gerçekleştirilmesinde kamu desteğinin büyük rolü olmuştur [54].

- Bölgeleme Stratejisi

Londra'nın büyümesi birinci bölgeleme kararı olarak alınan çevresindeki yeşil kuşak ile kontrol edilmiştir. Bu yeşil alan merkezden 25-30 km uzaklıkta ve genişliği 25 km kadardır. İkinci belgeleme kararı, Londra'nın çeşitli kalkınma amaçlarına hizmet etmek üzere arazi kullanımı planının yapılmasıdır. Burada amaç, sanayi sonrası kalkınmaya hem hizmet etmek, hem de kontrol etmektir. Bu amaçla, sanayi sonrası faaliyetleri içeren bir merkezi alan ve bunun çevresinde çeşitli ticaret faaliyetleri içeren alt merkezlerin ilçelere dengeli olarak dağılımı planlanmıştır. Merkezi iş alanında, mesleki servisler, perakende ticaret ve eğlence tesisleri planlanmıştır.

Bölgeleme stratejisi, koruma prensiplerine esas olarak alınmaktadır. Amacı, sanayi sonrası büyümeye şehir yapısına zarar vermeden cevap vermektir. Gelişme bölgelerinde bile konut, dinlenme ve ticari kullanımlar arasındaki oranların belli sınırları aşmamasına dikkat edilmektedir. Bu strateji de, ne Manhattan türü gelişme ve ne de Paris'teki, gelişme aksları uygulanmıştır. Ticari büyüme ile mahallelerin korunması arasındaki dengenin sağlanması plancıların temel prensibi olmuştur [54].

3.5. Farklı Ülkelerden Yeniden Yapılanma Yaklaşımları

3.5.1. A.B.D.' de Şehir Yenileme Örnekleri

3.5.1.1. Şehirlerin Transformasyonunun Kademeleri

Şehirlerin sanayi devrinden, sanayi sonrası devre, 4 kademede geçtikleri izlenmiştir. Örneğin San Francisco, 4. Kademede olup en olgun devrini sürdürmektedir [55].

- 4. Kademe: San Francisco

San Francisco, diğerlerine nazaran nisbeten transformasyonunu tamamlamış, doygun bir sanayi sonrası şehir olarak büyük bir şehirdir.

San Francisco'nun gelişme eğilimini araştırmak için, şehir merkezinin dinamizmini ve şehir içi konut durumu incelenmiştir. San Francisco'nun merkezi, imalattan arındırılmış olup, ticaret ve profesyonel hizmetler açısından yeniden yapılanarak A.B.D ekonomisinin bir özetidir. Son 30 sene zarfında, San Francisco'da çoğu MİA'da olmak üzere çok sayıda büro binası inşa edilmiştir. Büro alanı bakımından bütün A.B.D'de 4. Sırada gelmektedir. San Francisco'nun silueti büro iş imkanlarının artmasının, yerli ve yabancı kapitalin emlağa yatırılmasının ve şehir tasarım politikalarının bir sonucudur. Tamamlanmış bir yapıya sahip olması onun en önemli özelliğidir.

A.B.D şehir merkezinin geçen asır boyunca en önemli özelliği yerinin kararsız oluşudur. Geleneksel bir katedral ve plazanın eksikliği nedeniyle, onların etrafında gelişmek yerine zaman boyunca hareket etmektedir. Bu hareketlilik, şehir merkezinin ne olduğu, arazi değerleri ve alt merkezler hakkında fikrimizi biçimlendirmektedir. MİA'nın hareketi serbest olduğu zaman, terk edilen merkezlerin problemleri ve yeni merkezlerin geliştirilmesi devamlı suretle yaşanmaktadır. Son 50 sene San Francisco'da MİA. 4 defa yer değiştirmiştir.

Artık San Francisco'da merkezin yer değiştirmesi sona ermiştir. Bunda çeşitli faktörler rol oynamaktadır. Fiziksel olarak deniz ve sarp yamaçlarla sınırlanması, geniş çapta şehir yenileme projelerinin tamamlanması, toplumun MİA.'nın yayılmasına karşı koyması, tarihi mimarlık eserlerinin korunması ve şehir estetiğine çok önem verilmesi gibi. Bütün bu şartlar, ticaret merkezinin sınırlarının kesinleşmesinde önemli bir rolü olmuştur. Artık MİA.'nın hareketi her yönden sınırlanmıştır. Artan talebe cevap verebilmek için çevre de yayılma imkanı olmadığına göre ancak yükselme imkanı vardır.

Şehir merkezindeki alanın çok sınırlı olması ve çok miktarda yerel ve yabancı firmanın (Hong Kong ve Japon emlak yatırımcıları) buraya talebi, yüksek binaların

sayılarını arttırmıştır. Şehir merkezindeki tarihi evler restore edildikçe, bu evlerde yaşamak isteyenlerin sayılarının arttığı görülmüştür. San Francisco.'nun geçirdiği sanayi sonrası transformasyon, Boston, Seattle ve New York gibi açıklanabilmektedir [55].

- 3. Kademe: San Diego

Bazı şehirler merkezlerini, gökdelenlerin yardımı olmadan da yeniden inşa edebiliyorlar. Şehir ekonomisinin yeniden yapılanması, yeni mekan gerektirmektedir, yani karşılıklı ilişkiler için yeni lüks tesislerin yapımını teşvik etmektedir.

San Diego'nun merkezinde bazı spekülatif büro binaları bulunmakla birlikte, az sayıda şirket idare merkezi binası vardır ve yoğun büro inşaatına dayanan bir şehir merkezi kalkınma planı yoktur. Ne yerel ve ne de uluslar arası şirketler şehir merkezinde yatırım yapmak arzusundadır. Dolayısı ile, şehir merkezinin kalkınmak için başka yatırım kaynakları bulmak gerekmektedir. Yeni konut alanlarına ve şehir merkezinin güzelleştirilmesine ihtiyaç vardır. Bu nedenle, San Diego'nun merkezi bazı alanlarının güzelleştirilmesi ve rekreasyon alanlarının yaratılması ile ekonomik ve sosyal canlılık kazandırılmıştır.

Şimdi olduğu gibi, 1970'lerde de San Diego'nun merkezi küçük bir alandı. Katlı mağazalar yoktu, az iş imkanı ve birkaç otel vardı. Başlangıç olara, sahilde bir park düzenlendi, bir marina ve alışveriş merkezi inşa edildi. Şehir merkezinin az gelişmiş alanları, çeşitli konut projeleri ile zenginleştirildi

Eski meyhanelerin bulunduğu çöküntü bölgeleri, şık mağazaların bulunduğu bir alan olarak düzenlendi. Şehir merkezinde 30 proje gerçekleştirildi. Tarihi bina restorasyonu ve çeşitli fiyatta yeni apartman dairesi içeren 3000 konut ve çok sayıda otel inşa edildi. Böylece şehir merkezi konut alan bölgeleri olarak geliştirildi.

Diğer bazı A.B.D şehirleri de, şehir merkezindeki ekonomik canlanmayı asgari sayıda gökdelen inşaatı ile gerçekleştirmiştir. Bunların başında San Antonio ve Cincinnati gelmektedir. Böylece kendi olanaklarına ve potansiyeline ve tercihlerine göre kendi gelişmesini kendi yönlendirmektedir [55].

- 2. Kademe: Colombus

Colombus'un ticaret merkezi, diğer pek çok A.B.D şehrinde görüldüğü gibi yoğun bir şekilde gelişmiştir. Şehrin yeni gökdelen inşaatları arazi değerinin yüksek olduğu yerde gerçekleşmekle beraber şehrin içindeki yoğunlaşma fazla değildir. Çünkü ihtiyaç duyulan büro alanı ancak bu kadardır ve yeni, yoğun konut binalarına fazla ihtiyaç duyulmamaktadır, zira banliyölerdeki bahçeli konutlar gerek maliyet ve gerekse ulaşılabilirlik açısından imkan dahilindedir.

Genellikle Amerikan ticaret merkezi, ana yollar boyunca daha ucuz prestijli alanlar bulabilmek için yayılmıştır. Bir yandan gökdelenlerle düşey gelişme, diğer taraftan banliyöleşme, ticaret merkezinin gerektiğinden çok geniş olduğunu ortaya koymuştur. Şehir merkezinin sınırlarını belirtmek ve şehir merkezinin sınırında, değişiklik olsun diye ümitle bekleyen mahallelerin beklentilerine son vermek için Colombus plancıları, yatırımcılar ve sosyal grupları, şehir merkezinin nerede başladığını vurgulayan masif kapılar inşa ettiler. Bu kapıların arkasında, sosyal olarak çok iyi entegre olmuş tarihi konut alanları ve ticaret alanları yer alıyordu. Böylece, şehir merkezinin tesadüfi olarak şu veya bu istikamette gelişmesi ve dolayısıyla boşalan alanların çöküntü bölgesi olması önlenmiş oluyordu [55].

- 1. Kademe: St. Louis

Şehir merkezinin problemlerini analiz etmek için gösterilen çabaların çoğunda mekana yönelik önemli boyutlar ihmal edilmiştir. Örneğin St. Louis'in, Cleveland ve Phoenix'in merkezi alanları, sanayi sonrası olgunluğa eriştikten sonra fazla gelişmemiştir. Cleveland'da ise, şehir merkezinin faaliyetinin çoğu belli bir bölgede yoğunlaşmak üzere, nispeten canlılığını korumuştur. 1980'de, şehir merkezinde 88000 kişinin çalışması, onun A.B.D'nin en güçlü merkezlerinden biri yapıyordu. Merkezi bölgede, geniş alanlar sanayiye ayrıldığı ve bu da çevre problemleri yarattığı için nüfus yoğunluğu azdır. St. Louis'de ise, gerek nehir boyunca ve gerekse de merkezin içinde veya çevresinde pek çok mahalle toplu konut yapımı için politik olarak verilen kararlar sonucunda ortadan kaldırıldı. Bu yenileme olayında, bölgesel yeniden yapılanmanın ve kapitalizmin etkisi olmamıştır. Phoenix'de ise,

şehrin merkezinde fikir birliğinin olmayışı, çekici bir merkezin yaratılmasını engellemiştir. Bu şehirlerin, sanayi sonrası transformasyonunu yaratabilmek için çok büyük gayret sarfetmek gerekmektedir [55].

A.B.D.' de 1960 yılı kent içinin incelenmeye alındığı yıl olmuştur. İncelemeler sonucu ortaya çıkan rakamlar kent içi yatırımların karlı olduğunu göstermektedir. Yeni yol inşaatlarındaki kısıtlamalar, kent dışında el değmemiş arazi sayısının azalması acımasız rekabet ortamı, kent dışına yönelik çevreci kısıtlamalar, bu yatırımları gittikçe zorlamaktadır. Kent dışı merkez yatırımcıları, kent içi alanlar üzerinde düşünmeye başlamışlardır [56].

Kent içi alanların yeniden değer kazanması Taubman'a göre "ekonomik gerçekçilikten" kaynaklanır. Bu bölgede, artık pahalıya mal olan alt yapı hazırdır ve kent için olanaklar, merkezi yerleşim, gelişen kitle ulaşım sistemleri ve yüksek nüfus yoğunluğu buradaki olumsuzluk bulutlarını dağıtmaya başlamıştır. Buradaki yatırımlar acımasız rekabetten, görece uzaktır. Zamanla yatırımcılar; kent yöneticileri ve planlama uzmanları, kent içi için neyin doğru olduğu konusunda uzlaşmaya varmışlardır. 1950'lerde yeni binalar ve yolların yapımı için tarihi değeri olan alanların toptan yok edilmesi 1960'larda, kentlerin eski bölgelerine karşı ilgi uyanmasına neden olmuştur. Boston'da Faneuil Hall, San Fransisco'da Ferry Terminal, New Orleans'ta French Quarter'in korunması için kamuoyu harekete geçmiştir. Tarihi bölgeleri korumayı amaçlayan kuruluşların sayısı 1966'da 100 iken, 1982'de 1000'e yükselmiş, tarihi binaların vergi ayrıcalıkları korunmuştur [56].

1976'daki 200. yıl kutlamaları, Amerika'da geçmişe daha da büyük ilgi yaratmıştır. Nostaljinin pazarlanabilir hale gelmesi, kentte hala kalabilmiş bazı çöküntü alanlarının para kazanabilmesi demektir. Her beş kent içi yatırım projesinden birisi en azından yerel ölçülere göre, tarihi değer yüklenebilecek durumdadır.

Otuz yıllık yenileme çalışmalarından sonra, kentlerin çoğu yeni kent için alanlara kavuşmuşlardır. 1950'lerin imalat yapılan bölgeleri, limanlar yakınındaki depolar, işçi sınıfı konutları ve 1960'ların çöp tarlaları artık yoktu. Kent içinin yeni görünümü, büro binaları, kamu binaları, oteller ve kent içi trafiği dışarı taşıyan çevre yollarından oluşmaktadır. Bu değişiklikler kentin imajını değiştirdi ve zamanında kent dışında yaşamayı tercih etmiş insanlar, kentin sorunları olduğu kadar,

avantajları da olduğunu kabul ettiler. 1987'de yapılan bir araştırmada kentin iş imkanı, sağlık, eğitim, kültür, toplu taşıma ve eğlence açısından üstün bulunduğunu ortaya koymuştur.

A.B.D.' de şehir yenileme bir zamanlar Federal Hükümet öncülüğünde yapılırken, Federal Hükümet 1985 yılından önce göreceli olarak bu işten elini çekmeye başlamış, 1985'de ise tamamen çekilerek yerini "Komşuluk Yeniden Yapılandırma İnisiyatiflerine" (CDC) bırakmıştır. Bu durum sadece A.B.D. 'de değil, bir çok Avrupa ülkesinde de bu şekilde gelişmiştir.

1980'lerde yatırımcılar için kent içi, 1960'larda olduğu gibi terkedilmiş yerler değillerdi. Kendi nitelikleri çerçevesinde değerlendirilmesi gereken, finansman ve yatırım perspektiflerine daha fazla entegre olmuş bu bölgede, yatırımcılar girişime, finansörler kredi vermeye mağazalar yüksek kiralar ödemeye hazırdılar. 1980'lerin sonlarına doğru hazır olan bu oyun alanı, otuz yıldan sonra bir kazanım sayılabilirdi [56].

3.5.2. Avrupa'dan Şehir Yenileme Örnekleri

3.5.2.1. Almanya: Hamburg'da gerçekleştirilen merkez planlama çalışmaları

Ekonomik ve kültürel yaşamdaki zenginliği ile bilinen Hamburg merkezinin 2.6 milyona ulaşan kent nüfusunun ihtiyaçlarını karşılayamaması ve gelişimini uygun bir şekilde tamamlayamaması sebebiyle, 1964 yılında yeni planlama çalışmalarına başlanmıştır.

Bu çalışmalarda, tarihi merkezin gelişme problemlerinin çözümlenmesi için çevrede yeni merkezlerin oluşturulması ve varolan merkezle kuvvetli ulaşım bağlarının kurulması gerektiğine karar verilmiştir.

Hamburg'un 6 km. kuzeyinde yer alacak yeni iş merkezi kentin bölgesel ölçekteki gelişiminin düzenlenmesi ve artan büro hizmetleri için gerekli alanın sağlanmasını mümkün kılacaktır. 95 ha. Alana yayılan, metro ve karayolu bağlantıları ile tarihi merkeze, hava alanına ve yerleşme bölgelerine ilişkili kılınan yeni iş merkezi 40000 kişiyi istihdam edebilecektir. Yeni iş alanının %42'si yapılaşmaya, %20'si ulaşım ve park yerine, %38' ise yaya yolları ve yeşil alanlara ayrılmıştır [40].

3.5.2.2. Fransa: Paris’de gerçekleştirilen merkez planlama çalışmaları

Ülkenin politik ve ekonomik karar verme merkezi olan, ayrıca tarihsel sürekliliğin kazandırdığı değerleri ve kültürel potansiyeli ile algılanan Paris merkezinin, artan büro mekanı gereksinmesini karşılayamaması ve çağdaş trafik hızına uyum sağlayamaması sebebiyle, yeniden planlanması kararlaştırılmıştır.

Bunun için alınan kararlar:

- 1) Tarihi merkezin yeniden örgütlenmesi ve yörenin çekiciliğinin artırılması.
- 2) Tarihi merkezde yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin ayıklanması.
- 3) Yeni yönetsel merkezlerin yaratılması.
- 4) Mevcut banliyölerin yeniden yapılandırılması.
- 5) Metropoliten bölge ölçeğinde desantralizasyonu mümkün kılacak yeni kentler kurulması.

Tarihi çevrenin korunması, köhneme alanlarının yenilenmesi, yörede yerleşmesi zorunlu olmayan faaliyetlerin çevreye yönlendirilmesi ve merkezin çeşitli gelir gruplarının ortak faydalanabileceği bir mekan olarak düzenlenmesi hedeflerine yönelik yeniden yapılanma çalışmalarının yanı sıra, Paris’de gerçekleştirilen en önemli uygulama yeni iş merkezi, “La Defense”ın tasarlanmasıdır.

La Defense, 2 milyon m² büro gereksinimini karşılayabilmek için kurulmuştur. Ulaşım bağlantıları çok iyi tasarlanmış olan yeni iş merkezi, 1.4 milyon m². Büro alanı, 140000 m². Satış alanı, 6000 aile için konut alanı ve 80000 kişilik istihdam olanağıyla merkezden sadece 10 dakikalık bir mesafededir [40].

3.5.2.3. İngiltere

1980’ler İngiltere’de üç tutucu (muhafazakar) hükümet yönetimi altında çok sayıda kentsel yeniden canlandırma projesi teşebbüsüne sahne olmuştur. Hükümetin bu süreçte, projeleri ele alış politikası daha çok şehir için gelişme ve ekonomik

gelişmeyi sağlamaktır. Sosyal kaygılar o kadar da önem arzetmemiştir. Bu amaçla özel teşebbüsün yatırımları cesaretlendirilmiş, halk için yapılan harcamalarda kısıtlamaya gidilmiştir. Pazar güçlerini harekete geçirmek için, gerekli bürokratik sıkıntılar ve kısıtlamalar kaldırılmış, kamu harcamaları kısılmış, merkezi hükümet olayın içine girerek yerel yönetimlerin ana şehir ve kasabalarda dışlanması ve süreç dışına itilmesi sağlanmıştır. Özel sektör merkezi hükümet yaklaşması bu çabalar için çok gerekli görülmüştür. Serbest yatırım alanları, basitleştirilmiş planlama bürokrasisi süreci ile bu tür yeniden canlandırma projeleri için özel teşebbüsün ilgisi arttırılmıştır. Merkezi hükümet kuruluşları şehir içinde çalışan başka organizasyonlarla koordinasyon kurmuş ya da özel güçleri teşvik ederek gelişme ve yatırım için onları göreve getirmiştir. Şehir içi sorunlarıyla uğraşma görevinin bayraktarlığını, UDC (urban Development Corporation) “kentsel geliştirme kuruluşları” merkezi hükümetlerin girişimiyle ele almıştır. 1980’lerin başında 11 tane UDC kuruldu. Bu tür kuruluşlar, merkezi hükümetten arazi, teşvik için özel yatırım finansmanı gibi isteklerle çok eleştirilmişlerdir [57].

- London Docklands Örneği

Son on beş yılda yapılan çalışmalarla Londra’nın kullanım dışı kalmış 8.5 mil karelik (2200 hektar) bakımsız ve terkedilmiş Thames kıyısındaki liman alanı ve antrepolar, başkentin üçüncü önemli iş merkezi haline getirilmiştir. Docklands’de gerçekleştirilen yeniden düzenleme ve canlandırma çalışmalarında uygulanan serbest pazar felsefesi yöntemin en ilginç yönüdür ve proje kendi (üründe dünyadaki en büyük uygulamadır [58].

1960 ve 1970’lerde, mevcut Londra şehir merkezinin fiziksel olarak bozulması ve günün gereksinimlerine yanıt verenler olması, gemi endüstrisindeki değişimler ve İngiliz gemiciliğinin çöküşü nedeniyle Thames nehri boyunca kullanım dışı bırakılan liman bölgesindeki geniş alanlara yönelinmesine neden olmuştur. Bu alanlar için hazırlanmış planlama çalışmalarının ana hedeflerini şöyle sıralayabiliriz

- 1) Yeni bir ulaşım, sistemi ve altyapının oluşturulması. Londra metrosu ile bağlantılı tren yolu güzergahının yanı sıra, iç bölgelere de ulaşımı sağlayacak bir çevresel yol önerisi,

- 2) Yeni ticaret alanları, endüstriyel kuruluşları ve iş merkezlerini kaydırarak bu bölgeyi çekici kılacak girişimlerde bulunulması, (Yörede arazi satın alan sekiz ulusal gazetenin yanı sıra 40 ayrı konut ünitesiyle “Skylines Yerleşim Alanı” örnek olarak gösterilebilir),
- 3) Farklı büyüklükte ve gelir düzeyinde aile kullanıcı gruplarına hitap edebilecek çeşitlilikte konut üretiminin sağlanması.
- 4) Tarihi değerleri korunarak, çevresel kalitenin geliştirilmesi ve yeni rekreasyon olanaklarının yaratılması [59].

Tüm bu amaçların yanı sıra, İngiltere’nin en başarılı mimar ve plancıları tarafından ele alınan bu alanda, estetik açıdan da bir doyuma ulaşılması hedeflenmiş ve böylece eski canlılığını yitirmiş liman şehirlerinin günün koşullarına yanıt verebilen en başarılı uygulamalardan biri elde edilmiştir.

1960’ların "Yeni Şehirler" gibi, Docklands'deki yeniden düzenleme ve canlandırma çalışmaları da çok sayıda eleştiriye neden olmaktadır. Ekonomik hedeflere çok önem verilmesi, sosyal hedeflerin sınırlı tutulması, Canary Wharf'daki aşırı yoğun yapılaşma gibi eleştirilere hak verilebilir. Ancak bu uygulamada övülecek ve örnek alınabilecek de çok yön vardır. Bu proje ile şehirden şehir dışına kaçan çok sayıda insan geri dönmüştür [58].

3.5.3. Uzak Doğu’dan Şehir Yenileme Örnekleri

3.5.3.1 Hong Kong

Gerek kamu ve gerekse özel sektör yöneticileri, hep birlikte, Hong Kong'un fiziksel ve ekonomik yapısının yeni işleme uyumu için çaba harcamışlardır. Hükümet önemli miktarda toplu konut inşa ederek, kamu ulaşım sistemini düzenleyerek ve sosyal hizmetler sağlayarak işleme katkıda bulunmuştur. Kalkınma büyük çapta özel sektörün dış piyasaya mal ve hizmet ihracı ile başarılmıştır. Hong Kong hükümeti, piyasa işlemlerini kolaylaştırarak ve işçi ücretlerini düşük düzeyde tutmak amacıyla yatırım yaparak özel sektörü desteklemiştir. Özel sektörün kalkınma girişimi hükümet yardımının arkasından gelmiştir. Dolayısıyla, kamu sektörünün rolü büyüktür [60].

Hong Kong’da metropoliten alandaki gelişme, şehir yapısı, tesisler, hizmetler ve yönetsel açıdan hep birlikte ekonomik kalkınmayı teşvik edecek şekilde ele alınmıştır. Son 15 yılda, sanayinin hızlı büyümesine paralel olarak ileri teknoloji ve danışma hizmetini kullanan sanayilerin sayıları da artmıştır. Bunun sonucu olarak, başlangıçtaki küçük ve esnek fabrikalar yerine, kendi amaçlarına göre tasarlanmış ve yan tesisleriyle birlikte geniş alanlar kaplayan modern fabrikalar inşa edilmiştir.

Uluslararası ticaret ve danışma bürolarının gelişmesi Hong Kong'a çok önemli ekonomik ve sosyal değişiklikler getirmiştir. Yatırımların sanayiden danışma bürolarına aktarılması sonucu, işçilere olan talep, büro personeline kaymıştır. Uluslararası ticaret ve ileri teknolojiye sahip sanayi, çalışanlara daha yüksek ücret verilmesini sağlamış, yaşam standardı yükselmiş ve dolayısıyla yeni hizmetler için talep artmıştır.

Metropoliten alandaki bu yenilikler, Hong Kong'da araziye olan talebi arttırmıştır. Uluslararası ticaret altyapısının gelişmesi, özellikle liman ve havaalanlarının çevresinde yeni bir şehir dokusu yaratmıştır. Bu alanlarda yer alan tarihi mahalleler ekonomik ve politik olarak yeni güçlerle mücadele edemedikleri için yer değiştirmek zorunda kalmışlardır.

Tarihi dokunun korunamaması dışında, plancılar değişen ticari ve ekonomik koşullara göre şehir yapışım geliştirmekte başarılı olmuşlardır. Danışma hizmetlerinin artması ve bunların merkezi tercih etmeleri merkezileşmeyi teşvik etmektedir. Başlangıçta, planlar yeni şehirler yoluyla yaygınlaşmayı teşvik ederken, 1990'larda ise modern ve yüksek büro binaları ile merkezileşme desteklenmektedir [60].

3.5.3.2. Japonya: Tokyo Örneği

Tokyo’da kentsel yeniden yapılanmanın nasıl yürütüldüğünü anlamak için, mekansal, ekonomik ve sosyo kültürel yönlerden dikkatlice konuyu ele almak gerekir. 1980’lerdeki en büyük gelişme “mekan yaratılması” konusudur. Bu üç şekilde gerçekleştirilmiştir. 1) yatay genişleme, 2) düşeyde yükselme ve 3) eski iş merkezinin yenilenmesi.

Diğer bir önemli gelişme Tokyo'nun global kontrol fonksiyonlarını genişletmesi, kentsel fonksiyonlarla, arazi kullanım modelleri önemli ölçüde değişikliğe uğratılmıştır. Günümüz dünya şehirlerinin en önemli karakteristiklerinden bir tanesi, global kontrol fonksiyonlarını genişletmeleri, yaymalarıdır ki, bu fonksiyonlarda çok çeşitli ticari aktiviteler tarafından (ofisler, reklam ajansları, enformasyon servisleri, bankalar, muhasebe kuruluşları) desteklenmektedirler [61].

Tokyo'daki mekansal yeniden yapılanma aşağıdaki gibi özetlenebilir: [61]

- 1) özellikle Tokyo sahil şeridinde ve merkez alanında global kontrol fonksiyonları için (finans merkezi, ana yönetim merkez ofisleri) mekan yaratılması.
- 2) İç kontrol (yerel) fonksiyonları için merkezi alanda ve alt merkezlerde mekan genişletmesi.
- 3) Büyük şirketlerin kontrol destekleme fonksiyonlarının alt merkezler ve banliyölerde bir araya getirilmesi.
- 4) Alt merkezler ve diğer alanlarda , karmaşık kentsel servisler için alan yaratılması.
- 5) Bölgesel kontrol fonksiyonlarının merkezden alt merkezlere taşınıp bir araya getirilmesi.
- 6) İleri teknoloji endüstrilerini banliyö alanlarında toplamak.

En önemli görünen değişiklikler temel olarak, 1) merkez alanda yer alması degecek olanların burada yerleştirilmeleri, 2) gereksiz ve eski olanların merkez alandan kaldırılmaları, 3) yeni fonksiyonlar için yeni alanlar yaratılmasıdır [61].

Tek bir merkez çekirdekten, çok merkezli yapı dağılımına geçiş hedeflenmiştir. Bunun arkasındaki anlayışı anlamak çok basittir. Çünkü Tokyo, bir çok farklı ekonomik fonksiyonların boy gösterdiği karmaşık bir yapıya sahip bir dünya şehri olmayı hedeflemiştir. Sonuçta bir çok bölge ekonomik ve mekansal kurgularını değiştirmek zorunda kalmıştır. Önemli bir değişiklikte bu yeniden yapılanmadan sonra son 10 yılda Tokyo'ya yerleşen yabancıların sayısındaki büyük artıştır. Tokyo'nun yeniden yapılanma sürecinde olay ekonomik boyutta başlamış, daha

sonra mekansal ve sosyal boyutlarla genişleyerek devam etmiş ve sonunda kültürel ve ideolojik bir aşamaya ulaşmıştır.

Tokyo Metropolitan Hükümeti, Tokyo için bir yeni imaj yaratmak için çabalamıştır. Bunun için 2 türlü çaba sarfedilmiştir. 1) kentin tarihi yapısının sürekliliği ön plana çıkarılmış, 2) kentin diğer dünya şehirleri olan New York ,Londra ve Paris'le sık sık karşılaştırılması yapılmıştır. Tokyo Rönesans'ı denen bu süreçle hükümet, ilgi çekici olaylarla, sembolik yapılar inşa ederek, kitaplar ve dergiler yayınlayarak hep amaca ulaşmaya çalışmıştır.

Tüm bu çabalara karşı elbette çeşitli karşı görüşlerde ortaya çıkmıştır. Bunlardan ilki, merkezi iş fonksiyon alanlarının genişletilmesi ile geleneksel komşuluklar kötü etkilenmiştir (olumsuz). Gayrimenkul firmalarının inanılmaz ve gerçekçi olmayan değerlendirmeleriyle arazi fiyatları çok artmış ve bu da büyük sosyal yer değiştirmelere yol açmıştır [62].

3.5.4. Avustralya: Sydney Örneği

Sydney'in 1960lardan itibaren geçirmiş olduğu dramatik yapısal değişiklikler, dünyadaki gelişmelerle paralellik göstermektedir. Bu temel olarak, modern mimarlık ve planlama ürünlerine karşı olmaktan kaynaklanmaktadır. Bütün bu eğilimler ekonomik organizasyonun ve sosyal ilişkilerin yeniden yapılanmasıyla desteklenmiştir. Kültürel miras, post modern toplumun, mekanın güvenilir olmasına. çeşitliliğine ve yapısal özelliklerine önem vermesiyle değer kazanmaya başlamıştır. Geçmiş her zaman fikir ve ilham kaynağı olmuştur. Tarihi eserlerin korunması sonunda, çevresel ve ekonomik sürdürülebilir gelişme ile şehir kimlik kazanmaya başlamıştır. Karmaşık kullanımlar, festival meydanları, yenileme alanları, teknoparkları ve banliyölerdeki büro kuleleri ile postmodern kent, hassas bir şekilde korunmuş binaları ile komşuluk üniteleriyle temsil edilmektedir Yeni ve eski, şimdi tamamlayıcı stil olarak bir arada kullanılmaktadır. Yenileme akımında: yeniden canlandırma, rehabilitasyon, yeniden kullanımını sağlama yeniden yapılanma ve restorasyonun yansımaları bulunmaktadır. 1970'lerin sonundan beri, hükümet tarafından listelenen kültürel mirasın sayısal miktarında artış olmuştur. Aynı periyotta, geçmişin korunması, çevre planlamanın yasal çerçevesine dahil olmuştur Kültürel mirasın somutlaştırılması. planlamanın koruyucu yörüngesinin önemini

ortaya koymaktadır. Eski binalarla yansıyan miras, şu anda Sydney peyzajında istenilen gerekli ve kendine dönük bir yer tutmaktadır.

şehir merkezinde, yeni gelişmeye eski dokunun dahil edilmesi açıkça kendini göstermektedir. Gerçek etki M.İ.A’da görölmektedir. Örneğın: oteller, büro binaları, kamu kurumları ve post modern mimari yapılarıdır. Korumacı mimarlardaki ve kültürel miras danışmanlıklarındaki artış ile koruma uygulamaları daha iyi araştırılmış ve projelerle bağlantılı profesyonel bir aktivite haline gelmektedir.

Son zamanlarda kent merkezlerindeki daha küçük boyutlu mekanlara, sokak silüetlerine ve dar sokaklara yönelme eğitiminin arttığı gözlenmektedir. Aynı eğitime denizaşırı ölkelerde de rastlanabilmektedir. Tarihi binalar, post modern kentin en önemli elemanlarıdır ve artık rasyonel planlamaya da engel değildirler. Korumaya yönelik sistemler gittikçe daha çok uzmanlaşmış danışmanlıklara gereksinim duymaktadırlar [63].



4. TARİHTEN GÜNÜMÜZE TÜRKİYE’NİN ve İSTANBUL’UN METROPOLİTENLEŞME SÜRECİ

4.1. 19.yy-1923 Cumhuriyet Dönemine Kadar

19.yy.’da Osmanlı İmparatorluğu’nun büyük bir değişim süreci içine girdiğini ve devletin bütüncül bir yeniden yapılanma hareketi içinde olduğu görülmektedir. Avrupa’da her alanda görülen değişimler ve gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğunun dikkatinden kaçmamış ve ilerlemenin sağlanabilmesi için Avrupa ve dolayısıyla Avrupa’nın gelişmiş başkentleri model olarak seçilmiştir. Böylece Osmanlı İmparatorluğunda 19.yy.’da görülen tüm mimari ve kentsel değişim süreçleri ve bununla beraber metropolitenleşme hareketleri, Avrupa’dan örnek alınan ilhamlarla İmparatorluğun başkenti ve de en gelişmiş şehri olan İstanbul üzerinde denenmiştir. Bu yüzden değişimi anlayabilmek için İstanbul’un geçirdiği transformasyonu anlamamız gerekmektedir.

Devlet güdümünde gerçekleştirilen siyasal ve toplumsal dönüşümlere koşut olarak, 1830 sonrasında İstanbul Türk-İslam mirasından bilinçli bir kopuş yaşamıştır. Bu değişim, bilimsel düzeyde epeyce ilgi toplayan 15. yüzyılda Bizans Konstantinopolis’inin Osmanlı İstanbul’una dönüşümü kadar ilginçtir. Osmanlı fethinin ardından bu Bizans kentinin “İslamlaştırılması”, yeni kent politikalarının, yeni bir yönetim biçiminin, yeni kurum ve örgütlerin yanı sıra yeni bina tiplerinin oluşturulması demektir. 19. yüzyıldaki çağdaşlaşma çabaları ile İslam hukukuna dayalı geleneksel kent politikaları yeni kalıplara dökülmüş, kent yönetimi, kurumları ve örgütlerinin yerine Avrupa’daki örnekleri uyarlayan yenileri geçirilmiş ve çağdaş ve Batılı yaşam tarzının gereklerine uygun bir dizi yeni bina tarzı geliştirilmiştir [64].

Osmanlı hükümdarları İstanbul’u çağdaşlaştırmaya çalışırken Avrupa mekanlarını taklit etmeye çalışmışlardır. Çağdaş şehre sahip bir başkentin, imparatorluğun canlanışını simgelemesi düşünülmüştür. Ancak Avrupa devletleri gittikçe

zenginleşirken, Osmanlı ekonomisi bu dönemde iflas noktasında bulunmaktadır ve bu olgu, inşaat faaliyetlerinin çok kısıtlı olmasına yansımaktadır. Osmanlı siyasi elitinin İstanbul’u Avrupa kentlerinin düzeyine çıkarma iddiaları ancak kent dokusuna parça parça bir “nizam” verilmesini getirebilmiş, dolayısıyla kent, Türk-İslam kimliğinin bütünselliğini yitirirken, çoğunlukla Avrupalılar’ın oturduğu mahallelerde bile bir örnek bir Batılı çehre kazanamamıştır.

Batı dünyasından başlıca üç “icat edilmiş gelenek” alındığı görülmektedir. Bunlardan birincisi, kent planlaması sorunlarına ilişkin kanun ve yönetmeliklerdir. İkincisi, yeni çıkan kanun ve yönetmeliklerin zorlamasıyla işleyen bir yollar ağı, anıtsal meydanlar, düzgün sokak cepheleri ve tekdüze bir kent dokusu yaratılmasını amaçlayan kent tasarımı ilkeleridir. Üçüncüsü mimari alandadır ve yeni bina tipleri geliştirilmiştir [64].

4.1.1. 19.Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu

19.yy.’da en önemli değişiklikler kent merkezlerinde yaşanmıştır. Dış dünya ile ilişki kurma kanalları yeni teknolojik olanaklara göre biçimlenmiş, merkez bir farklılaşma geçirerek çok odaklı hale gelmiş, kent merkezinin içindeki araba ve tramvay ulaşımına elverişli hale gelerek merkez içi bütünleşme bir ölçüde gerçekleşmiştir. Ancak bu dönüşüm sınırlı kapital birikimi nedeniyle kapitalist merkezdeki örneklerine göre küçük ölçekli ünitelerle ve operasyonlarla gerçekleşmiş bir dönüşümdür [65].

Ticaret, Beyazıt’la Eminönü arasında ve Haliç kıyısı boyunca gelişirken, Batı ile ilişkiler doğrultusunda Galata limanının dış ticaret limanı olarak büyümesi finans sektörü ve hizmetler sektörünün bu bölgede gelişmesini sağlamıştır. 20. yüzyılın başında yapılan Galata köprüsü ile bütünleşerek güçlenen bu ticari yapı merkezi iş alanı olarak bu dönemden sonra hızla güçlenmeye başlamıştır.

Geleneksel esnaf ve zanaatkarlar tarihsel çarşı çevresinde varlıklarını sürdürürken, özellikle 20. yüzyılın başında, Galata ve Beyoğlu, banka, ithalat, ihracat, sigortacılık büro gibi hizmetler sektörü ve geniş mağazalar ile alışveriş sektörü gelişmeye başlamıştır. Özellikle Pera’dan Taksim’e uzanan İstiklal Caddesi bu işlevlerin

geliştiği önemli bir ticaret aksi olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle büyük tüccarlar ve şirketler başta Galata olmak üzere Eminönü ve Beyoğlu'nda konumlanmışlardır.

Perakende ticaret, geleneksel konumu olan Bahçekapı, Tahtakale ve Unkapanı çevresinde yoğunlaşmıştır.

Sur dışındaki gelişme yoğunluğunun temelinde, özellikle Haliç'de yoğunlaşan sanayi ile birlikte, gittikçe olumsuz koşullara sürüklenen tarihi yarımadadan saray erkanı, yönetici ve sermaye sahibi tüccarların kaçma eğilimi yatmaktadır. Haliç, hem sur dışında gelişme eğilimlerini güçlendirici bir faktör olurken, diğer taraftan sanayinin getirdiği olumsuz koşulların etkisiyle tarihi yarımadadan elit kesimin ayrılmasına yol açmıştır. Bu gelişmeler sosyal yapıda görülen önemli dönüşümlerin başlangıcı olmuştur.

Gelişen teknolojiye, dayalı iletişim olanaklarının gelişmesi ve değişen ilişki biçimleri yeni bir ekonomik ilişki ve yapılanmayı beraberinde getirmiştir. Bütün bu gelişmelerin globalleşmenin temelini bu dönemde atıldığının belirgin bir ifadesidir. Batı ile ilişkiler sonucu imparatorluğun dış ticaret ve yabancı sermayeye açılmasıyla gereksinim duyulan yeni bankacılık, sigortacılık ve benzeri hizmet sektörü, genellikle dış ticaretin yoğun olduğu liman çevresinde yoğunlaşarak merkezi iş alanlarının oluşumunda ve kıyıların biçimlenmesine yeni bir boyut kazandırmıştır.

Yeni ekonomik ilişki ve batı kültürüne yönelmenin getirdiği yeni yaşam biçimi ve tüketim kalıplan, tiyatro, eğlence yerleri, lüks tüketim mal ve hizmet satıcıları, kafeler v.b. girişimleri yaratmaktadır. Kent merkezinde yaşanan dönüşümlerde, ekonomik ve toplumsal güçler eskiyi tamamen ortadan kaldıramadığı için, yeniye eskinin yanında yer açmakta, böylece kentin merkezi yeni alanlara yayılırken farklılaşmaktadır.

4.1.1.1.Kent Dokusunun Düzenlenmesi

Tanzimat sonrası İstanbul'unda kent planlaması, önce zaman zaman kenti talan eden yangınlarla, ikinci olarak da ve gelişmekte olan gözde mahallelere ulaşım sağlama zorunluluğu tarafından belirlenmiştir [64].

Yeni projelere egemen olan zihniyet, düzensiz sokak örtütüsüne düzen getirmektir. Burada pratik bir mantık gündeme gelmektedir: Yangın öncesi dokuda çok zor olan yangın önleme ve polis denetimi, bağlantıları iyi yapılmış bir sokak dokusunda çok daha kolay olacak, ayrıca, geniş, yeni sokaklarda altyapı çalışmaları çok daha kolay ve ekonomik olarak yürütülecektir. Ama hepsi bununla sınırlı kalmamaktaydı. Batılılaşmış Osmanlılar artık Avrupa'yı tanımışlardır. Avrupa başkentlerinin yeniden yaratılmasını takdirle izlemişler, kendi başkentlerinin de Avrupa başkentlerine benzemesi özlemini çeker olmuşlardır.

İstanbul'daki durum Paris'te Haussmann'ın düzenlemeleriyle karşılaştırıldığında İstanbul'daki çalışmaların neden mahalle sakinlerinin yaşamını değiştirmede konusunda fikir edinilebilmektedir. İstanbul'da düzenlemenin sınırlarını yangınlar belirlemekte ve tek tek yeniden planlanmış mahallelerin aralarındaki bağlantı göz ardı edilmektedir. Bu nedenle bu mahalleler mahremiyetlerini büyük ölçüde korumuşlardır. İstanbul'da düzenlenen mahallelerin asli özellikleri değişmediğinden, kimse yerinden oynamamıştır. Gene de İstanbul'un fiziksel çevresinde yaşanan değişimler mahalle sakinlerinin mahalleleriyle olan ilişkisini bir ölçüde etkilemiştir. Bunun en çarpıcı yansıması mahallelerde ulaşım imkanlarının artmasında görülmüştür. Yeni düzenlenen mahallelerde sokak dokusunun ferahlatılması ve özellikle çıkmaz sokakların ortadan kalkmasıyla birlikte, bu sokaklar görece içlerine kapalı konumlarını yitirmişler ve birer "güzergah" olmuşlardır [64].

4.1.1.2. Büyük Projeler

Tanzimat Fermanı'nın 1839'da ilanından, 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanına kadar geçen yetmiş yıl içinde, İstanbul'a yönelik üç iddialı ve geniş kapsamlı kent tasarım projesi hazırlanmıştır. Bu projelerin amacı ulaşım ağını modernleştirmek ve Batı teknolojisi ile kültürünü esas alan bir kent imajı geliştirmektir. Her üç tasarı da yabancı mimar ve mühendislere ihale edilmiştir [64].

- Bir Bütün Olarak Düşünülen Kent: Von Moltke Planı

Tanzimat reformlarının anahtar kavramlarından biri olan merkezîyetçilik, daha 1839'da kent planlamasına yansımıştır. Parça parça yapılmış olan kent ilk kez bir bütün olarak düşünülmektedir.

Von Moltke'nin başlıca amacı İstanbul Yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapılan arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektir. Aynı zamanda, konut mimarisi, yangınları önlemek amacıyla aşamalı olarak ahşaptan kagire dönüştürülecektir. Von Moltke İstanbul'un kent örüntüsünün giderek ağırlaşan sorunlarına pratik çözümler önermektedir. Ancak, Moltke'nin planında İstanbul'un Tanzimat felsefesine uygun olarak bir Avrupa kentine dönüştürülmesi gibi bir imaj sorunu da önemli bir yer tutmaktaydı [64].

- Bir Metropol Alanın Tanımlanması: Arnodin'in Çevre Yolu

Arnodin'in başlıca amacı, Avrupa ile Asya arasında demiryolu bağlantısı sağlamaktır. Ancak, yaya ve araç trafiğinin de düzenlenmesi öngörülmektedir. Böylelikle bu proje, yeni bir demiryolu projesinin sınırının ötesine geçerek, kentsel, hatta neredeyse bölgesel bir tasarım haline dönüşmektedir.

Arnodin'in ilk köprüsü Üsküdar ile Sarayburnu'nu birleştirecek, Haydarpaşa'da biten demiryolu, oradan Üsküdar'a uzatılacak, bu noktadan da köprünün üzerinden İstanbul-Edirne hattına bağlanacaktı. Arnodin'in çevre yolu önemli banliyöler haline gelmiş olan, Haydarpaşa - İzmit hattı üzerinde Bostancı ve İstanbul Edirne hattı üzerinde Bakırköy semtlerini de, Kandilli-Rumelihisarı arasında yapılacak bir ikinci köprüyle birbirlerine bağlanıyordu. Böylelikle, İstanbul yarımadası Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri gibi yoğun yerleşim bölgelerinin dışında, henüz gelişmemiş bir bölgeyi içeren metropol kent alanı oluşturuluyordu. Kentin gelecekteki büyümesinin bu sınırlar dahilinde kalacağı düşünülmüş olmalıdır, fakat elli yıl içinde bu tahminlerin yanlış olduğu ortaya çıkmıştır.

Arnodin'in köprülerinin etkileyici boyutları ve alışılmışın dışındaki mimarilerinin, kentin silüetine çarpıcı yeni unsurlar eklemesi düşünülürken, fikirlerinin yeniliği veya ekonomik nedenlerle, Arnodin'in projelerine çok olumlu bakılmamıştır. Bu konuda herhangi bir irade çıkmadı ve projenin uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmamıştır [64].

- Beaux-Arts Plancılığı: Bouvard'ın Bulvarları

Bouvard'ın avan projesi İstanbul için tamamıyla veri bir imaj önermektedir. Fransız mimar İstanbul'un bazı muteber mekanlarında beaux- arts ilkelerini kent doksuna uygulayarak, düzenlilik, simetri anıtların meydana çıkarılması ve gösteri alanlarının açılması gibi uygulamalara gitmiştir.

İstanbul'un modernizasyonu projesi esnasında Bouvard, kent tasarımının bazı temel ilkelerini göz ardı etmiştir. Birincisi, belli başlı bir nazım plan olmadığı için, çizimleri izlenimci eskizlerden öteye geçememiş ve yeniden düzenlenecek mekanlar arasında bağlantılar belirlenmemiştir. İkinci olarak, kentin karmaşık topoğrafyası tamamen göz ardı edilmiştir. Oysa Bizans ve Osmanlı plancıları on beş asır boyunca anıtların konumlandırılmasında topoğrafyayı hep gözetmişlerdir. Üçüncüsü, kentin kendine özgü yaşam dokusu hiçbir şekilde dikkate alınmamıştır. Bu konuda Bouvard'ın bakış açısı onu istihdam edenlerinki ile benzerdir: İstanbul'un yerli insanların sosyal ve kültürel değerleri önemli değildir. Önemli olan, modern, temiz ve süslü bir kentin yaratılmasıdır [64].

19. yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başındaki Osmanlı başkentinin hızla gelişen semtlerinde doğal bir işlevsel ayrışma oluşmuştur. Galata Kulesi'nin dibindeki Karaköy bir iş merkezi haline gelirken, Karaköy'den Tophane ve Kabataş'a kadar uzanan kıyı şeridi ticari rıhtıma dönüşmüştür . Daha kuzeye doğru Dolmabahçe - Beşiktaş saraylar bölgesi olmuş, Pera (veya Beyoğlu) İstanbul'un Avrupalı nüfusunun çoğunu barındıran, Batı tarzı bir kültür, eğlence ve alışveriş merkezi haline dönüşmüştür.

Uzaktan parıltılı görünen anıtlara yakından bakıldığında birçoğunun tamire muhtaç olduğu görülmektedir. Birçok zengin aile, Haliç'in öteki yakasındaki yeni mahallelere taşınmıştır. Geride bıraktıkları konaklar ise bölünüp düşük gelirli ailelere kiralanmıştır. İnşaat faaliyeti Galata tarafına geçmiş ve birkaç iş hattı veya kagir konak dışında İstanbul tarafında yeni inşaat yapılmamıştır. Muhteşem eski kent yavaş yavaş çalışan sınıflara terk edilmektedir.

1838 ile 1908 arasında yaşanan yeniden tasarım ve yeniden inşa projeleri yöneticilerin iddialı hedeflerine ulaşamamış ancak, yine de kent dokusunda kalıcı değişiklikler görülmüştür. En yoğun imar faaliyeti 1850'lerin sonu ile 1870'ler arasında,

İstanbul'da İTK'nin ve Galata'da Altıncı Daire'nin denetiminde gerçekleştir. Bu yıllarda başkent, Divanyolu, Karaköy-Ortaköy caddesi ve Taksim-Şişli bağlantısı gibi ana arterler edinmiştir.

Tanzimat sonrası dönemin geleneği olan Avrupalı uzmanlara başvurma adeti Cumhuriyet döneminde de sürdürülmüş ve Türkiye'nin kentlerini modernleştirmek üzere birçok Avrupalı uzman davet edilmiştir [64].

4.2. Cumhuriyetten Günümüze Metropolitenleşme Süreci

19. yüzyılda kentin mekansal yapısındaki temel değişimler gecekondulaşma, banliyölerin doğuşu, sınıfsal yapının ayrıntıları ile mekana yansımaları, iş merkezlerindeki değişimler ve kaymalar sonucu çift merkezin doğuşu, geçiş bölgesinin belirginleşmesi, kent içi ulaşımının modernleşmesi sonucu kente entegre olmayan semtlerin merkezle bütünleşmesidir [66].

4.2.1. Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)

Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılması ile, asker devletten, milli devlete dönüşüm, (1) 1923 -50 yılları arası, devletçi ekonomi, (2) 1950 - 60 arası liberal ekonomi, (3) 1960 -84 arası karma ekonomi, ve (4) 1984 sonrası serbest pazar ekonomisi dönemleri içinde farklı özellikler göstermiştir [67].

1930'lu yıllardaki dünyadaki ekonomik kriz ve II. Dünya Savaşı faktörleri bu dönemin ekonomik durgunluk içinde geçmesine neden olmuştur.

İstanbul başkentten Ankara'ya taşınması ile ülkenin merkezi olma özelliğini kaybetti. Cumhuriyet yönetimi, levanten sınıfının batıyla bütünleşmiş yaşayışına karşı çıkarak Anadolu içlerinde gelişen kentsoylu sınıfının oluşmasını sağladı. Oluşan kentsoylu sınıfı sonraki dönemlerde İstanbul'un ekonomik yapısıyla birlikte toplumsal ve mekansal yapısındaki dönüşümlerde etkili olmuştur [68].

İstanbul'un ekonomisinin önemli bir bölümünü tutan azınlıkların ülkeyi terk etmesi kenti ekonomik bir çöküntü içine sokmuştur. II. Dünya Savaşı öncesi, Prost planı ile birlikte çöküşün izlerinden kendini kurtarmaya çalışsa da İstanbul, önceki dönemde gözlenen ekonomik gelişmeyi bu dönemde yakalayamamıştır [67].

Cumhuriyet devrinde kentin batı anlayışı içinde yeniden planlanması çabaları 1933 yılında başlamıştır. Bu tarihte İstanbul'un planlı gelişmesini sağlamak amacı ile çalışmalar yapmak üzere Almanya'dan Herman Elgötz, Fransa'dan Alfred Ageche ve H. Lambert İstanbul'a davet edilmiştir. Bu yabancı uzmanların araştırma raporları bir jüri tarafından değerlendirilerek Elgötz'ün proje ve raporu esas itibariyle kabul edilmiştir. H. Elgötz tarihi kent dokusunun korunmasını ön plana çıkarmıştır. Yabancı sermayeyle kentin sanayiinin gelişimini sağlamak ve ulaşımın entegrasyonunu hedef almıştır. Elgötz'un planı seçilmiş,fakat uygulanamamıştır. Elgötz'tin realist olarak değerlendirilen plan şeması ve raporundan iki sene sonra İstanbul Belediyesi Fransa Şehircilik Enstitüsü uzmanlarından Prof. H. Prost ile İstanbul'un Nazım Planının hazırlanmasına yardımcı olması için mukavele imzalanmıştır [69].

1936-1950 döneminde H. Prost'un çalışmaları tarihi yarımada ve onunla gelişecek Taksim iş bölgesi ile Üsküdar-Kadıköy üstünde sınırlı kalmıştır [70].

Prost'un Türk uzmanlarla birlikte çalışarak kentin Tarihi Yarımada ile Beyoğlu ve Anadolu Yakası için ayrı ayrı hazırladıkları Nazım Plan ve raporları 1939 ve 1940 yıllarında Bayındırlık Bakanlığı'na tetkik edilmiş ve bazı düzeltmeler yapılarak onanmıştır. Prost olanlarda kenti bütünü ile ele almayıp, İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy yakaları olarak ayrı ayrı ve değişik zamanlarda planlamıştır.

4.2.1.1.Prost Planı

Prost, ilk olarak kentin yaşadığı ekonomik problemler ile birlikte, kentin dış dünya ile bağlantı noktası olan liman ve demiryollarının, geliştirilmesine yönelik önerilerde bulunmuştur. Prost, kentin merkezi iş alanını bazı düzenlemeler yapılarak aynı yerinde kalmasını istemiştir.

Prost, konut alanlarını Haliç'in kuzey yakasında, Taksim'e kadar yıkarak yeniden geliştirmeyi tasarlamıştır. Yeni konut alanlarının ise, Maçka ile Taksim arasında, Maçka ile Beşiktaş arasındaki yamaçlarda, ve Kasımpaşa'nın üst kotlarında Kurtuluş'da geliştirilmesini önermektedir. Tarihi Yarımada da ise, yangın yerlerindeki boş alanlar küçük parseller ifraz edilerek, konut alanı olarak düzenlenecektir.

Prost tarihsel kenti korumak istemiş, tarihi yarımada yüksekliği sınırlamış, tarihsel siluetin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarını konut alanı olarak belirlemiş ve kent silüetinin yataylığı günümüze kadar gelmiştir. [71]

4.2.2. 1950 sonrası sanayileşme, modernleşme dönemi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra 1950'li yıllarda Türkiye'de tarım toplumundan sanayi türü etkinliklerin ağırlıklı olduğu bir toplum yapısına geçilmeye başlanmış, tarımda biriken kapital, sanayileşmeye imkan tanımış, bu değişimler kentleşme ve nüfus hareketlerine neden olmuştur. Bu nüfus hareketleri genel anlamda kırsal alanlardan kentsel alanlara doğru göçler şeklinde olmuştur [72].

1950–1960 yılları arasında hızlı nüfus artışı ile beraber metropoliten alanın büyümesi, konut arzının sınırlı olması sonucunda geçen dönemde başlayan gecekondulaşma olgusunun giderek yaygınlaşması ve bunun siyasi araç olarak kullanılması, belediye sınırları dışındaki kontrolsüz gelişme, artan arazi talebi ile spekülasyonun artması, sanayileşmenin artması ile birlikte, sanayi yer talebinin artması, sanayinin denetimsiz ve arazinin daha ucuz olduğu dış alanlarda yer seçme eğilimi, bu dönemde kentin karşılaştığı önemli sorunlardır [71].

Menderes operasyonlarının amacı modern kent imgesinin iki önemli bileşeni olan modern binalar ve otomobilleri ön plana almaktır. Büyük çaplı yıkımları içeren Operasyon, tıpkı 30 yıl sonra Dalan operasyonlarında olduğu gibi ulaşım ağırlıklı bir operasyon olmuştur.

Menderes operasyonu sürerken yoğunlaşan plansızlık eleştirileri, İstanbul için yeni bir plan anlayışını başlatmış ve 1958 yılında Piccinato'nun İstanbul planı üstünde çalışmaya başlamıştır. Piccinato önerisi daha önceki planlardan temelde iki niteliğiyle ayrılmaktadır. Birincisi, kent planının çözümünü kent içine hapsolarak değil, bölgesel düzeyde ki yeni bir mekansal örgütlenmede arıyordu. İkincisi, 1930'lar sonrasındaki tüm planlama çalışmalarının raylı ulaşım ve deniz ulaşımı eksenleri üzerinde dağılmış kenti toparlayıp radyo-konsantirik hale getirmeye dönük yaklaşımı reddediyor ve desantralize, açık ve lineer bir sistem hale getiriyordu. Piccinato daha çok ülkesel düzeyde bir politika kararı verilerek İstanbul'un bir üretim kenti olmaktan çok bir ticaret, tüketim, kültür ve yönetim merkezi olmasını

sanayinin desantralize edilmesini istemektedir. Bu desantralizasyon da Türkiye'nin iç pazarı İstanbul'un doğusunda olduğu için doğruya doğru olmalıdır [71].

4.2.3. Planlı Kalkınma Dönemi (1960-1984)

Bu dönemde, tarihsel niteliğinden dolayı tarihi yarımada, yenilenerek ya da yapı yoğunluğu arttırılarak büyüymiyordu. Bu nedenle de ticaret alanlarının büyümesi, imar operasyonlarınca açılan yollar boyunca oldu. Sirkeci-Eminönü, Karaköy MİA özelliğini bu dönemde de sürdürmüştür. MİA, önce Kabataş'a, oradan da Barbaros Bulvarı vasıtasıyla kuzeyde Zincirlikuyu'ya uzanarak, Taksim-Şişli-Mecidiyeköy ve Büyükdere Caddesi ile kesişmiştir. Bu süreç MİA'nın merkezin dışına kaçma eğilimlerinin başladığı süreçtir.

1960-70 sonrası döneminde gecekondular kentin geleneksel yapısı olmaya başlamış ve sanayi alanları çevresinde oluşan düşük gelir grubuna alt yapılanma, kentin büyümesini yönlendirmiştir. Bu, tek merkezli kentten, çok merkezli kente dönüşümün başlangıcıdır. Dünyanın birçok bölgesinde banliyöleşme sürecinde kent büyüklüğünün bir eşik seviyesine erişmesinden sonra çevrede yeni alt merkezlerin gelişimi desteklenmiştir. Böylece İstanbul'da sanayinin desantralize edilmesi büroların desantralizasyonunu da teşvik etmiştir. İstanbul'a göçle gelen kırsal kapitalin yatırım yapması büro talebini arttırmış , imalat ve tamirat hizmetlerini de istihdam eden Tarihi Yarımada'daki standardı düşük binalar ve çevre bu talebi karşılayamamıştır. Firmaların yer seçimi tercihleri arazi ve altyapı verileri daha uygun olan merkez alan dışında oluşmaya başlanmıştır. Sonuçta kentsel fonksiyonların yer değiştirme ve yeniden yerleşme eğilimi görülmüştür. Metropoliten Alan ve Doğu Marmara Bölgesi Planlaması başlatılmıştır. 1964'de Sur içi Bölgeleme planı tamamlanmış, tarihi merkez yapılanma hükümleri getirilmiştir. 1966'da yeni sanayi alanları belirlenerek desantralize edilmişlerdir [18].

1970-75 döneminde kentte arazi spekülasyonları artmış ve kaçak mülkiyet yaklaşımı yaygınlaşmıştır. Metropol 1980'deyse Tekirdağ-Hereke arası 60 km yarıçaplı bir alana yayılmıştır ve alt merkezler, gelişmiş ülkelerdeki gibi nüfus, işgücü ve gelir artışına maruz kalmışlardır. Tarihi kent merkezinde kat sayıları artmış ve bu alan çok tahrip edilmiştir. Merkezi İş Alanı Taksim'den Mecidiyeköy ve Dolmabahçe'ye yayılmıştır. Kadıköy ve Üsküdar'sa 2. derece merkez rollerini pekiştirmişlerdir.

4.2.4. 1984 Sonrası Dönem

Önceki dönemde başlayan planlama ile desteklenen, kente sorun yaratan işlevlerin desantralizasyonu ve kente yeni kimlik arayışları, bu dönemde kıyıda geri çekilme sürecini başlatmıştır. Bu dönemde kent-kıyı ilişkisini etkileyen desantralizasyonun üç boyutu vardı. Bunlardan birincisi, kıyıdaki sanayi alanları ve sanayiye dayalı işlevlerin ile birlikte bu sektörde çalışan iş gücünün desantralizasyonu, ikincisi MİA'nın Beşiktaş, Maslak aksına desantralizasyonu, üçüncüsü ise, önceki dönemde sermaye sahibi orta üst gelir grubunun tercihi olan Marmara kıyılarındaki yerleşmelerin artan deniz kirliliğiyle özelliklerini yitirmeleriyle, bu yerleşmeleri terk ederek, kent dışında, genelde kentin kuzeyindeki ormanlık alanlarda, ana ulaşım odaklarıyla ilişkili, büyük göletleri de içeren banliyö gelişmesini beraberinde getiren desantralizasyon sürecidir.

Kent içindeki ticari liman aktivitelerinin azalması, Haliç'ten sanayinin, toptancı hallerinin kaldırılması, trafik ve otopark sorunu gibi sebeplerden dolayı MİA bu süreçte, Beşiktaş Maslak aksı boyunca gelişme eğilimine girmiştir.

Bu dönemde benimsenen serbest pazar ekonomisi politikaları doğrultusunda, dünya ekonomisine entegre olma çabaları ile birlikte, "kültür kenti" kimliğinden, "uluslararası hizmetler ve turizm kenti" ne dek değişen kent kimliği arama çabaları, bu dönemde yapılan operasyonlarda oldukça etkili olmuştur [67].

4.2.4.1. 1994 Metropoliten Alan Nazım İmar Planı

Yeni planın iki ana hedefinden bir diğeri de Metropolün uluslararası bir karar merkezi olmasına katkıda bulunmayacak fonksiyonları ve buna bağlı iktisadi faaliyetleri şehirden çıkarmaktır. Planın temel stratejileri ise ihtisaslaşma, merkezler kademelenmesi ve yoğunluk kademelenmesidir. Konut-iş alanı ilişkilerinin yeniden ele alınması, lineer makroformda çok merkezli gelişim ve merkezden dışa doğru yapı ve nüfus yoğunluğunun azaltılması düşünülmüştür. [73]

İstanbul'un küresel bir merkez olma aşamasında Kontrol-Koordinasyon Merkezi rolünü en iyi şekilde yapabilmesi için dünya metropolitenleri kademelenmesi ve örgütlenmesi içinde iyi bir yer edinmesi gereklidir. Çünkü uygun ekonomik iklimin yaratılması, teknoloji ve insan kaynaklarının reel ve faydacı bir anlayışla yeniden

koordine edilmesini gerektirir. Sadece ekonomik merkez olgusu yetmeyecektir. Çünkü bağımsız metropollerin bilgi üreten merkezler olduğu gerçeğinden hareketle, endüstriyel ve teknolojik birikim arttırılmalıdır. Birikimin getireceği potansiyel, yatırım ve işletme avantajlarını Metropolen Alan ve Hinterlandına aktaracaktır [73].

Sonuç olarak, bu süreçte, İstanbul'a aranan kimlik bulunmuştur. İstanbul, küreselleşme eğilimleri doğrultusunda, Ortadoğu'nun finans merkezi olacaktır. İstanbul Metropolen bir kentten global bir kente dönüşecektir. Bu da İstanbul'un etkileme ve etkilenme alanının ulusal sınırları aşması anlamını taşıyordu. Ancak İstanbul'un altyapı olarak henüz buna hazır değildi.

Bu dönemde Global kent kimliği dönüşümüne uygun olarak Maslak'daki büroların bulunduğu yüksek binaları içeren gelişmenin bir benzeri Anadolu yakasında E-5 aksında Göztepe-Bostancı arasında gözlenmeye başlamıştır. Bu gelişme, E-5 aksı boyunca yer alan sanayinin desantralizasyonu ile birlikte bu alanların büro, alışveriş ve eğlence işlevi ile yüklenmesini içeren bir projenin sonucudur [67].

Tarihi yarımada'nın tarihi-doğal dokusunun korunması ve iyileştirilmesi için MİA'nın alansal gelişimi önlenerek tarihi, ticaret ve turizm merkezi olarak planlanması, bu sebeple MİA'nın yükünü azaltarak yeni bir MİA alanı planlanması gerekliliği belirtilmektedir. Bu sebeple MİA sınırlarının belirlenmesi yoluna gidilerek gelişimin kontrolü yapılacaktır.

4.3. Globalleşme Sürecinde İstanbul'un Yeri

İstanbul'un MİA'sı tarihsel süreç içinde çeşitli iç ve dış etkenlere bağlı olarak şekillenmiş ve değişerek bugünkü merkezine kavuşmuştur. Bu süreç bize İstanbul'un tüm diğer dünya kentlerinde de görüldüğü gibi bir transformasyon (değişim) süreci geçirdiğini göstermektedir. Olayların süratle geliştiği günümüzde, globalleşmenin etkileri tüm dünya kentlerini etkilemekte ve biçimlendirmektedir. Bu da bu kent merkezlerinin yer değiştirmesine ve sonuçta değişen merkezin de yeni merkezler ve şehirlerle rekabet edebilmek için yeniden yapılanmasına yol açmaktadır. Şimdi İstanbul'un merkezinin transformasyonu sürecini daha yakından inceleyeceğiz. Ama öncelikle globalleşme sürecinde İstanbul'un yerini iyi bir şekilde tespit etmemiz gerekmektedir [74].

İstanbul, coğrafi avantajları dolayısıyla dünya ekonomik sistemi içerisinde bölgesel pazarlara ve kaynaklara ulaşmakta küresel sermaye için uygun bir düğüm noktasıdır. İstanbul'un omurgasını, birbirini dik açıyla kesen TEM otoyolu ile Beşiktaş-Büyükdere arasındaki Barbaros bulvarı Maslak yolu aksı oluşturmaktadır. Beşiktaş-Büyükdere aksı üzerinde aksı üzerinde yer alan büro blokları uluslararası zincirin bir parçası olduklarını ortaya koyar niteliktedirler. Sanayi sonrası merkezlerde endüstriyel ve teknolojik bilgi birikimi metropolün önemli ve tamamlayıcı bir boyutunu oluşturmaktadır. İstanbul mal ve hizmet üretimi ve aktarımı ile bilgi, düşünce ve karar üretimi becerisini arttırdığı oranda metropollük düzeyi de artacaktır. Bu tüm metropoliten gelişmeler için yüksek teknoloji üretecek sanayi alanlarının, kültürel, ticari ve sosyal alanların düzenli oluşumuna bağlıdır [74].

4.3.1. İstanbul'un Bölgesel Metropol Olmasının Ön Koşulları

Bugünün metropolleri, karar, düşünce, bilgi üreten merkezlerdir. Coğrafi konumun getirdiği aktarma noktası niteliğinin yanı sıra metropoller kontrol, koordinasyon ve yönetim merkezleridir. Metropollerin belirleyici üstünlükleri bu fonksiyonlar ve oluşturdıkları bilgi birikimidir. Endüstri sonrası merkezlerde, endüstriyel ve teknolojik bilgi birikimi, metropolün önemli ve tamamlayıcı bir boyutunu oluşturmaktadır. İstanbul'un böyle bir küresel mal ve hizmet üretimi sisteminde nerede bulunduğunu irdelemek gerekir [75].

Bölgesel ve küresel teknolojik, ekonomik ve politik sistemlerin, koşulların değişmesi sonucu, bir metropolün coğrafi avantajlarına atfedilen önem değişebilir. Bunun ötesinde, bir metropolün kontrol ve etki alanlarını büyütmesi, gücünü artırması ve metropoller arası örgütlenmedeki kademesini yükseltmesi, insan yapısı faktörlere ve metropoliten birikimine bağlıdır. Bu birikiminde kayıplara uğrarsa önemi de azalacaktır.

İstanbul için öncelikle yapılması gereken, bilgi üretiminin, örgütlenme ve koordinasyon becerilerinin hangi alanlarda bulunduğunun, yoğunlaştığının ve büyüklüğünün saptanmasıdır. Gelişme potansiyeli ve dinamiklerinin yanı sıra, kontrol ve etki alanı içine alması beklenen bölgelerin de yapı ve potansiyellerinin araştırılması gelişme yönlerini belirleyebilir. Mekansal ve yönetsel düzenlemeler bu gelişmenin uygun ortamını yaratmaya yönelik olmak zorundadır.

Metropolitan İstanbul'un planlanmasındaki en temel ilkeler yüksek teknoloji üretecek sanayi alanlarının, yüksek hizmet üretecek merkez alanlarının, bilgi, düşünce üretecek kültürel, ticari ve sosyal alanların düzenli oluşturulmasına bağlıdır. Bu faaliyetleri sürdürecekt yüksek düzeyde eğitilmiş, teknik, organizasyon, düşün ve sanat insanlarına belirli bir yaşam kalitesini sağlamak gerekmektedir. Bu kent böyle insanların yaşamaya istek duyacakları, düzenli, rahat yaşanabilir, kültür ve sanat açısından doyurucu, rekreasyon olanakları veren, doğası sağlıklı bir çevre olmak zorundadır.

İstanbul'un bölgesel bir merkez olarak gelişmesi metropoliten nitelikte bir iletişim yoğunluğunu ve bunu mümkün kılacak altyapıyı geliştirmesini gerektirir. Düşünce, bilgi, karar, kültür, sanat üretimi ve örgütlenmesi çok yönlü düzenlemelerle desteklenebilir ve yığılma, bir arada olma ve tamamlayıcılıkları ile de metropolün özünü oluştururlar. Dünya etrafında 24 saati eşit aralıklarla bölen biçimde dizilmiş büyük uluslararası borsalar, büyük medya, basın-yayın, moda merkezleri böyle bir yoğunlaşmanın örnekleridir.

Böyle bir gelişme için şu öneriler getirilebilir: Teknik ve yönetsel altyapının oluşturulması, teknoloji üretimine kaynak olacak, metropoliten bölge eteklerine kaydırılmış organize sanayi bölgeleri, teknoparklar ve teknik yüksekokullar-üniversiteler kompleksleri, küçük sanayi bölgeleri, gelişim ve girişim teşvik, destekleme, finansman ve teknoloji kurumları, teknik okullar gruplamalarının kurulması.

İstanbul'un geleceğe yönelik organizasyonunda en önemli konu yüksek teknoloji yaratılmasının yanı sıra dünya standartlarında hizmet üretilmesidir. İstanbul'un uluslararası bir merkez olma beklentisi bu koşulun gerçekleştirilmesine bağlıdır ve İstanbul bu rolü ancak çok sayıda metropolle yarışarak elde edebilir [75].

4.4. Kent Merkezlerinin Değişimi (transformasyonu) ve İstanbul

4.4.1. Kent Merkezlerinde değişim

Kent merkezi iç ve dış etkenlerce, sürekli olarak form ve fonksiyon açısından değişime uğrar. Kentler büyüdükçe, kent merkezi ile çevresi arasındaki bağlantı zayıflar ve nüfusun çevreye yayılmasına paralel olarak kent merkezi de çevredeki banliyölere doğru kayar. Bu desantralizasyon ve nüfus dağılımındaki değişme, kent merkezlerinin boşalmasına ve ekonomik bakımdan çökmesine sebep olur [76]. Öte yandan, merkezdeki boşluklara, özellikle ilk kurulan bölgeye olan talep artar. Bu spekülâtif baskı, kent merkezinin dokusunun ve fonksiyonlarının değişmesine neden olur.

Kent merkezlerinin değişimini şu başlıklar altında inceleyebiliriz: [77]

- 1.Fonksiyonların değişimi
2. Merkezin geleneksel dokusunda değişim
3. Nüfusun ve iş alanlarının desantralizasyonu

4.4.1.1. Fonksiyonların değişimi

Merkezi alana olan baskı sonucunda bazı fonksiyonlar kent dışına çıkar. Bu değişim, merkezde bir takım boşlukların doğmasına neden olur. Eğer planlı bir gelişme yoksa bu alanlar kısa sürede köhneme bölgelerine dönüşür ve buralara yerleşen, düşük gelir gurupları, küçük işyerleri, imalathaneler gibi fonksiyonlar ile bu köhnemenin hızı artırılır.

Merkezdeki diğer bir fonksiyon değişimi ise hizmet sektörünün yoğunluk kazanması ile gerçekleşir. Hizmet fonksiyonlarının gerektirdiği büro binaları ile şehirlerin çehresi değişir. Bunun sonucunda merkezi alanda sürekli nüfus (konut) kalmamakta, iş saatleri içinde ise büyük yoğunluklara ulaşan bir nüfus yığılmaktadır [78].

4.4.1. 2. Merkezin Geleneksel Dokusundaki Değişim

Kırdan kente yoğun göç,daha çok kent merkezinde kendini gösterir. Hızla gelişen büyük kentlerde, merkezi alanlar üzerinde yerleşme istekleri özellikle yoğun olmaktadır. Yüksek istek yoğunluğuna bağlı spekülasyon değer artışları, kentin merkezi alanlarındaki tarihsel yerleşme dokusunun, ekonomik bakımdan daha yüksek rant sağlayacak biçimde yenilenmesi ne neden olmakta, bu da tarihsel doku üzerinde zorlama ve baskılar oluşturmaktadır. Koruma bilincinin yeterli olmadığı, geniş kapsamlı, etkili ve gerçekçi koruma kararlarının geliştirilip uygulanmadığı ülkelerde kentlerin merkezi alanları üzerindeki bu zorlama ve baskıların tarihsel çevreler üzerindeki etkileri yıkıcı ve yozlaştırıcı olmaktadır [79].

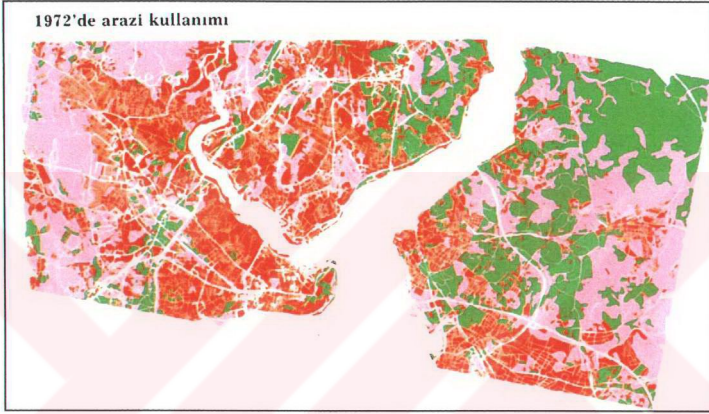
Konut bölgelerinin çevreye kayması ve kentin iş alanı olarak kullanılmasıyla, kent merkezi yoğun bir trafiğe sahne olur. Eski kent dokusu bu yoğun trafiği karşılayamadığından kent merkezinde trafik tıkanıklığı ve park problemleri ortaya çıkar. Bazı alanlara ulaşılabilirliğin güçleşmesi nedeniyle, bu bölgeler köhnemeye başlarlar.

4.4.1.3. Nüfusun ve İş Alanlarının Desantralizasyonu

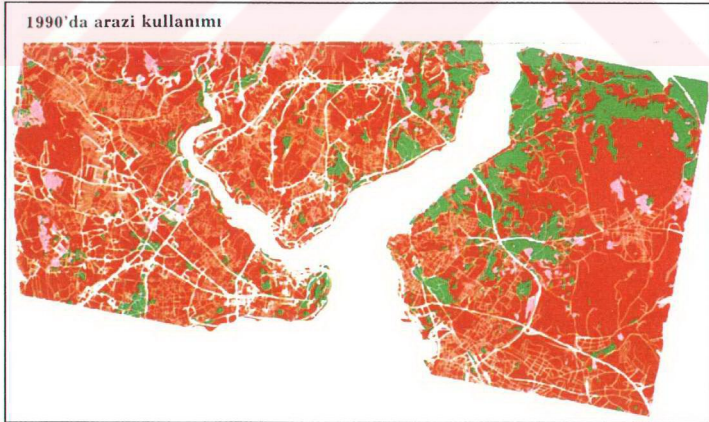
Kent çevresi banliyöleşme ile büyürken, kent merkezinin problemleri başlar. Kentin nüfusu, genellikle daha zengin olan yeni gelişen banliyölere doğru kayar. Bundan dolayı birçok kent merkezi, yeterli vergi toplayamadığı için servis sağlamada güçlükler çeker. Banliyölerde yaşayanlar gün boyunca kentteki servislerden yararlanırlar. Bu banliyölerin kent merkezinden karşılıksız istifade etmesine neden olur. Banliyölere göç eden orta ve yüksek gelir gruplarının boşalttığı merkez alanlara düşük gelir gurupları yerleşir. Bu nüfus değişimine iş ve endüstrinin desantralizasyonu eşlik eder ve genelde, merkezi iş fonksiyonları azalır. Merkezdeki alanların ihtiyacı karşılayamaması farklı vergi oranları ve hızlı ulaşım sisteminin oluşması bu desantralizasyona neden olur. Nüfusun ve ekonomik fonksiyonların kent merkezinden ayrılmaları, merkezi alana birçok sosyal ve mali

baskı getirir. Kent merkezi ekonomik fonksiyonların odağı olma özelliğini yitirir. Tüm bu gelişmeler kent merkezinin köhnemesine yol açar.

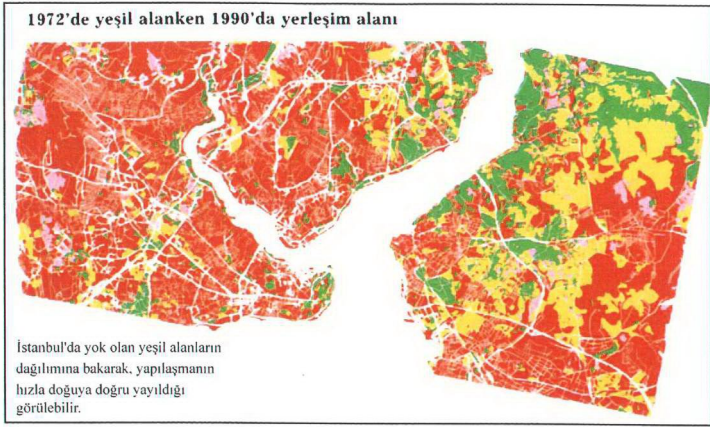
İstanbul'un fiziksel değişimini daha iyi anlamak için, uzaktan algılama yöntemiyle oluşturulan fotogrametrik çalışmalara bakmak yeterlidir. Bu haritalar bize kentin nereden nereye geldiği konusunda fikir vermektedir [80] (Şekil 4.1., Şekil 4.2., Şekil 4.3., Şekil 4.4., Şekil 4.5.).



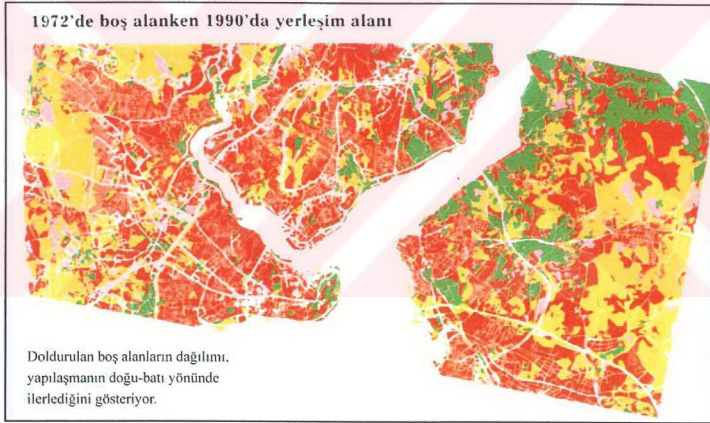
Şekil 4.1. 1972'de İstanbul'da arazi kullanımı



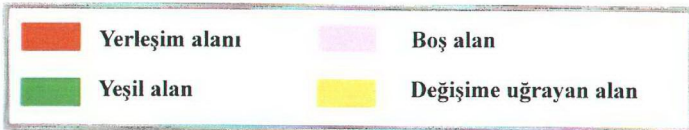
Şekil 4.2. 1990'da İstanbul'da arazi kullanımı



Şekil 4.3. 1972'deki yeşil alanların 1990'da yerleşim alanına dönüşümü.



Şekil 4.4. 1972'deki boş alanların, 1990'da yerleşim alanına dönüşümü.



Şekil 4.5. Lejant

4.4.2. İstanbul'un Transformasyonu

İstanbul, her büyük şehir gibi tarih boyunca dünyadaki değişikliklerden etkilenmiş ve dolayısıyla merkezi çeşitli zamanlarda transformasyona uğramıştır. Bunlar arasında en önemlisi, 19.yüzyılda gerçekleşmiştir. Bu devirde Osmanlı ekonomisinin Dünya kapitalizmi ile bütünleşmesi sonucu, İstanbul, Avrupa'nın sanayi ürünlerinin giriş kapısı olmuştur.

İkinci büyük değişiklik, I. Dünya Savaşı'ndan sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasıyla Osmanlı pazarının küçülmesi ve fakirleşmesi, yabancıların ve azınlık işadamlarının İstanbul'u terk etmesi ve başkentin İstanbul'dan Ankara'ya taşınmasıdır. Bu değişiklikler, İstanbul merkezinin dünya çapında önemini azaltmış fakat şehir içinde, ticaret, sosyal tesisler ve ulaşım açısından en önemli odak noktası olmaya devam etmiştir [81].

1950'den sonra Türkiye'nin yaşadığı hızlı şehirleşme olayı şehirlerin sadece yayılmasına ve yoğunlaşmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda şehirlerin dokusu da transformasyona uğramıştır. İstanbul'un konut alanlarının alabildiğine gelişmesinin yanı sıra, şehir ticaret merkezi bir yandan gelişme aksları boyunca yoğunlaşırken diğer yandan modern ticaret organizasyonlarının ve yeni teknolojinin ihtiyacına cevap verecek şekilde yapısal değişime uğramıştır. Tarihi şehir merkezi, gerek yapısal eskime gerekse şehrin büyümesi sonucunda tarihi yol dokusunun artan trafiğe cevap verememesi nedeniyle boşalırken, Şişli-Mecidiyeköy-Maslak aksı boyunca yapılan modern büro binaları yeni merkezi oluşturmaya başlamıştır. Bu transformasyonda, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasının yanı sıra, 1980'lerde dış ticaret ilişkilerinin gelişmesinin ve dünya siyasal ekonomisindeki son değişikliklerin de rolü olmuştur [18].

Şehrin nüfusça artması, alanca büyümesi ve buna paralel olarak ulaşım sisteminin gelişmemesi, şehir merkezine ulaşılabilirliği trafik tıkanıklığı nedeniyle zorlaştırmıştır. Çevre yollarının yapılması yeni büro ve işyerleri için daha ucuz ve modern büroların inşasına imkan sağlamıştır. Böylece şehir merkezi tarihsel gelişme sürecindeki çekiciliğini kısmen kaybetmiş ve merkezden dışa doğru gelişme kaçınılmaz olmuştur.

İstanbul'un merkezinde üçüncü sektör faaliyetlerinin yerleştiği başlıca büro alanı bölgesi, tren, otobüs, tramvay, tünel ve vapur gibi farklı ulaştırma sistemlerinin kesiştiği Eminönü ve Karaköy olmuştur.

İstanbul, Türkiye'deki diğer büyük kentlerden daha büyük oranda büro faaliyetlerine sahiptir. Büro faaliyetlerinin çeşitli dallarında uzmanlaşma, şehrin tarihsel yapısı ile firma yer seçimlerinin bir sonucudur. Merkezi İş Alanındaki faaliyetlerin büyük çoğunluğu bankacılık, kredi, sigortacılık, reklamcılık, hukuki ve mali danışmanlık ve limanla bağlantılı faaliyetler olarak gruplanmıştır. Büroların Eminönü ve Karaköy merkez odaklarına yerleşmesi 1960'lara kadar sürmüştür.

Ticari ve idari kullanım amaçlı büro alanının merkezde elde edilmesi oldukça pahalı ve güçtür. Buna ek olarak İstanbul'un iş merkezinde büro yoğunluğunun ve istihdamın aşırı derecede artması çeşitli problemler yaratmıştır. Bu problemlerin başlıcaları; trafik sıkışıklığı, toplu taşıma sisteminin yoğun saatlerde yetersiz kalması, konut-işyeri ayrımının artması, emlak satış ve kira değerlerinin yükselmesidir. Bunlardan dolayı yeni yatırımlar merkez dışında gerçekleştirilmektedir.

Kırsal göç İstanbul ticaretinde kırsal kapitalin yatırım yapmasını teşvik etmiş, bu da 1960'lardan sonra şehir merkezindeki büro alanı talebini artırmıştır. 1970'lerden beri ise bazı ticari firmaların uluslararası düzeye erişmesiyle modern büro binalarına talep artmış ve Tarihi Yarımada'daki standardı düşük eski yapılar bu talebi karşılayamamıştır. Büro endüstrisindeki bu yüksek büyüme oranının sonucu olarak, özellikle İstanbul'un geleneksel merkezindeki boş arazilerin azlığı ve tarihi doku karakteristikleri, yeni yapılacak büro binalarının büyüklüğünün sınırlandırılmasına neden olmuştur. Bütün bunlardan dolayı İstanbul'un merkezinde büro alanının eksikliği firmalar üzerinde baskı uygulayarak firmaların yer seçimi tercihlerini merkez alan dışında yapmalarına neden olmuştur.

Birçok merkez büroda bölümler arası örgütlenme ve örgütlenmenin büyümesi ile bütünleşmenin artması, merkezi alandan dışa doğru yayılmaya neden olmuştur. Merkezde büyük ölçekli modern büro binalarını inşa etmek, özellikle Tarihi Yarımada'da ve kentin tarihi bölgelerinde küçük ölçekli parseller nedeniyle getirilen

planlama sınırlamalarından dolayı oldukça güçtür. Bu bölgelerde gökdelen yapımı getirilen sınırlamalarla önlenmiştir.

Küçük imalat firmalarından bazıları MİA'dan ayrılma cesaretini gösterse de, daha düşük ücretle çalışan ve daha düşük gelirli alıcılara hizmet veren küçük firmalar buradaki fonksiyonlarını hala sürdürmektedir. Bu, gelişmekte olan ülke MİA'sının tipik bir yönüdür ve yeni kurulan firmalar genellikle böyle bir çevrede 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, avukatlık büroları, emlak ve seyahat acenteleri merkez alan içinde yerleşmeyi sürdürmektedir.

İstanbul'un MİA'sı Tarihi Yarımada'nın fiziksel dokusundan dolayı yeni girişimcileri kolayca çekememiştir. Çünkü bu tarihi eski dokudaki dar sokaklar yoğun kent trafiğini taşımaya elverişli değildir ve bu mevcut kent dokusu modern büro binalarının inşasına uygun değildir [18].

İstanbul'un nüfusu sürekli olarak hızlı bir artış grafiği gösterdiği için şehir yapısı değişmekte, ticaret, sanayi, hizmetler ve bu alanlara bağlı olarak konut alanlarının rant haritaların da hızlı bir değişim yaşanmaktadır.

İstanbul'un ilk merkezi iş alanı (MİA) olan tarihi yarımada bu değişikliklerden en fazla etkilenen bölgedir. Alınan planlama kararları çerçevesinde bu bölgedeki yapılanma ve gelişim kontrol altına alınmış, kent gelişimini ve tarihi yarımada'yı etkileyecek şehrsel transformasyonun önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bölgede görülen çöküntü alanlarının ortadan kaldırılması için çeşitli önlemler de alınmıştır. Bölgeden sanayi ve küçük imalat atölyeleri uzaklaştırılırken, bu bölgeyi rahatsız edecek diğer işlevler de Tarihi Yarımada'nın dışına çıkarılmıştır.

Tarihi, kültürel, coğrafik, ekonomik ve stratejik konum ve ilişkilerle önemli bir merkez ve dünya şehri olan İstanbul, ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan ülkemizi en çok etkileyen metropoldür. Bu yüzden İstanbul'un, dünyadaki değişimler paralel olarak yaşanan süreçte, tarihi ve kültürel kimliğini ön plana çıkartacak şekilde; siyasi, ekonomik, idari ve sosyal yapısının yeniden yapılanmasına bağlı olarak

üstleneceği rol ile;gelişmekte olan ÷lkelerin metropollerinin şekillenmesine yön verecek, gelişmiş ÷lkelerin metropollerine ise önemli siyasal, sosyal ve kültürel katkılar sağlayacak şekilde bir yeniden yapılanma sürecine girilmesi yerinde olacaktır [82].



5. TARİHİ YARIMADA

5.1. Giriş

İstanbul Tarihi Yarımada'sı, İstanbul'a ününü kazandıran yerdir denilebilir. Bu ünün, eşsiz doğal yapısı ve tarihi eserleri ile, özellikle de bu iki ögenin anlamlı bütünleşmesinden kaynaklandığı açıktır [82].

İstanbul Tarihi Yarımada'sının kent merkezi olma özelliği her döneminde olagelmıştır. Bu özelliğin altında yatan temel olgu ise sahip olduğu doğal alt yapıdır. Doğal altyapının varlığı ise maddi, kurumsal ve personel altyapı süreçlerinin gelişimini kendiliğinden getirmiştir. Gerek Bizans öncesi ve Bizans gerekse Osmanlı dönemlerinde İstanbul kentinin (bugünkü Tarihi Yarımada-Suriçi) bir üretim, tüketim, dağıtım ve denetim (ticaret, sanayi, yönetim anlamında) merkezi olması bu coğrafi mekanın öncelikle büyümesini ardından kendi içinde bütünleşmesini ve yığılmasını ve giderek yoğunlaşmasını getirmiştir.

İstanbul kentinin merkez işlevlerinin gelişim süreci büyüyen, yoğunlaşan merkezler ile bu merkezleri birbirine bağlayan ana akslar üzerinde yayılan bir coğrafi mekanı, bu mekanlarda küresel ve yerel ekonomik, sosyal ve coğrafi mekanların birlikte yan yana bulunduğu yapıyı ortaya çıkarmaktadır. Bu genel yapı içinde Tarihi Yarımada zaman ve mekan boyutundaki yoğunlaşma sürecini, sahip olduğu altyapılara ve diğer merkez, alanlarının gelişme süreçlerine bağlı olarak sürdürmektedir [83].

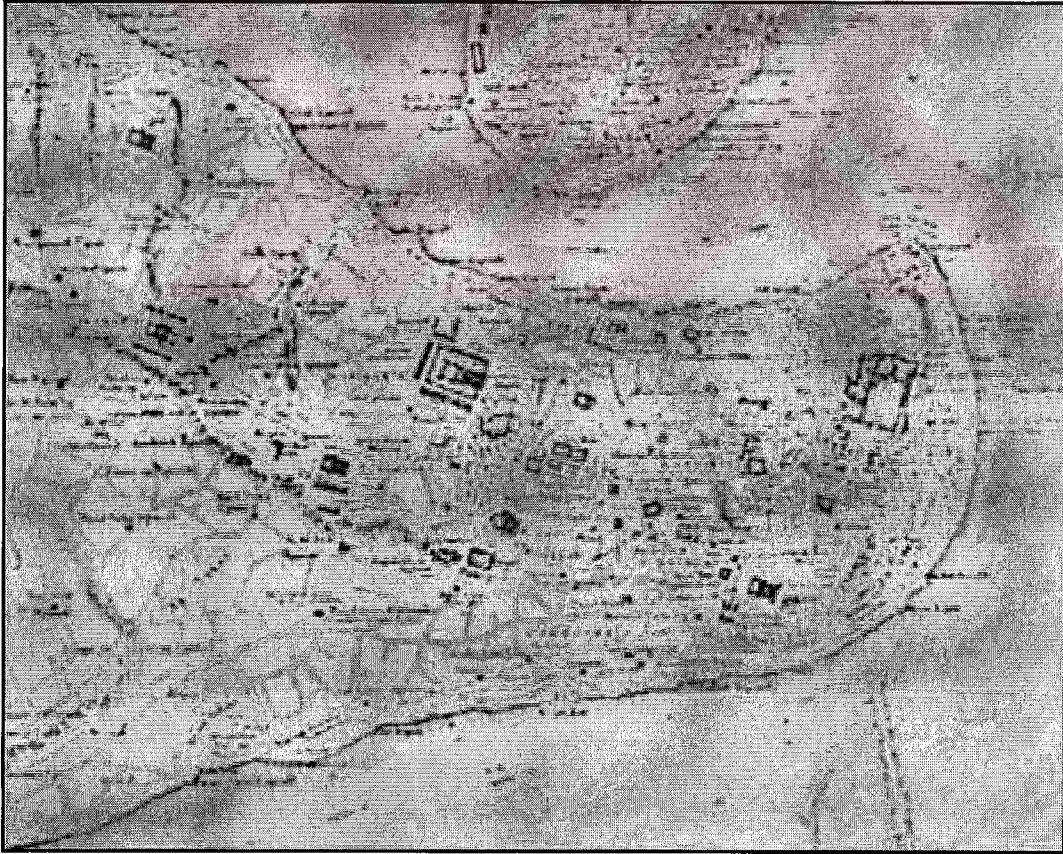
5.2. Çalışma Alanı Olarak Tarihi Yarımada'nın Seçilme Sebebi

“ Hayatımın en büyük mesleki hatasını Atatürk'e yazdığım mektupla yaptım. O sıralar İstanbul'un planlaması söz konusuydu. Türkler Avrupalı bir plancı arıyorlardı ve benim en büyük rakibim Henri Proust idi. Yazdığım mektupta (İstanbul'un en büyük özelliği olan tarihi ve şarki atmosferinin muhafaza edilmesi gerektiğini,

Avrupa örneklerinde olduğu gibi geniş caddelerin açılmasının yanlış olacağını, hatta İstanbul'un eğri büğrü yollarının, yol döşemelerinin, bahçe duvarları arkasından yollara sarkan ağaçlarının olduğu gibi kalmasının isabetli olacağını belirttim. Halbuki Batı'yı örnek alarak modernleşmeyi tercih etmiş genç bir devlet için benim önerilerimin ne kadar safça olduğunu tahmin edersiniz" Le Corbusier yıllar önce bir söyleşide böyle diyordu. Le Corbusier'in modernist görüşleri ile günümüz mimarlığını ve şehirciliğini ne denli etkilediğini biliyoruz.

İstanbul Tarihi Yarımada'sı bugüne kadar yapılan çalışmalarla geçmişten günümüze çok fazla değişmeden ulaşabilmiştir.

Bilinen ilki Von Moltke (1837) olmak üzere, Marie De Lounay (1864), Carl Ch. Lörcher (1922-28), Herman Elgötz (1933), Alfred Agache (1933), Jack H. Lambert (1933), Henry Proust (1936), Martin Wagner (1938), Piccinato (1960) ve daha sonra Türk plancıların çalışmaları ile birlikte İstanbul ve dolayısı ile İstanbul Tarihi Yarımadası için 160 yıldan beri plan yapılmaktadır.



Şekil 5.1. 1776 yılında Tarihi Yarımada

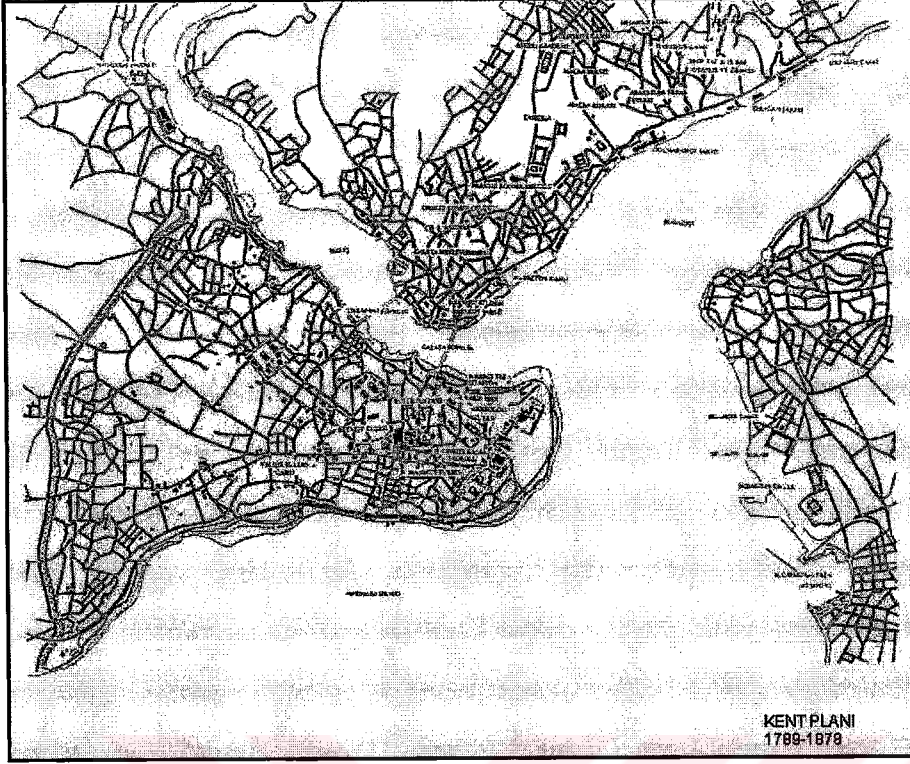
Kaynak[64]

Tarihi Yarımada 1992 yılında Birleşmiş Milletlerin Unesco Teşkilatı Tarafından “Dünya Mimari Mirası” ünvanı ile tescil edilmiştir. Tarihi Yarımada için birbirini izleyerek yapılmış her plan aynı önemli yanlışı tekrarlamıştır. Bu hayati yanlışı, Tarihi Yarımada’nın iç içe eklemlenmiş bir tarih bütünü olarak kavranamamasından, kentin diğer alanları ile benzer ilişkiler ile donatılarak modern bir kentin modern bir parçası olarak ele alınmış olmasından kaynaklanmaktadır.

Bu planlama hatalarına ek olarak Tarihi Yarımada’yı en çok tehdit eden unsur aslında metropolitenleşmenin beraberinde getirdiği sorunlardır. İstanbul gibi çok büyük, sınırları adeta belirlenemeyen ve hızla her yöne doğru büyüyen bir megapolde, Tarihi Yarımada her yönden baskı altında kalmaktadır [84].

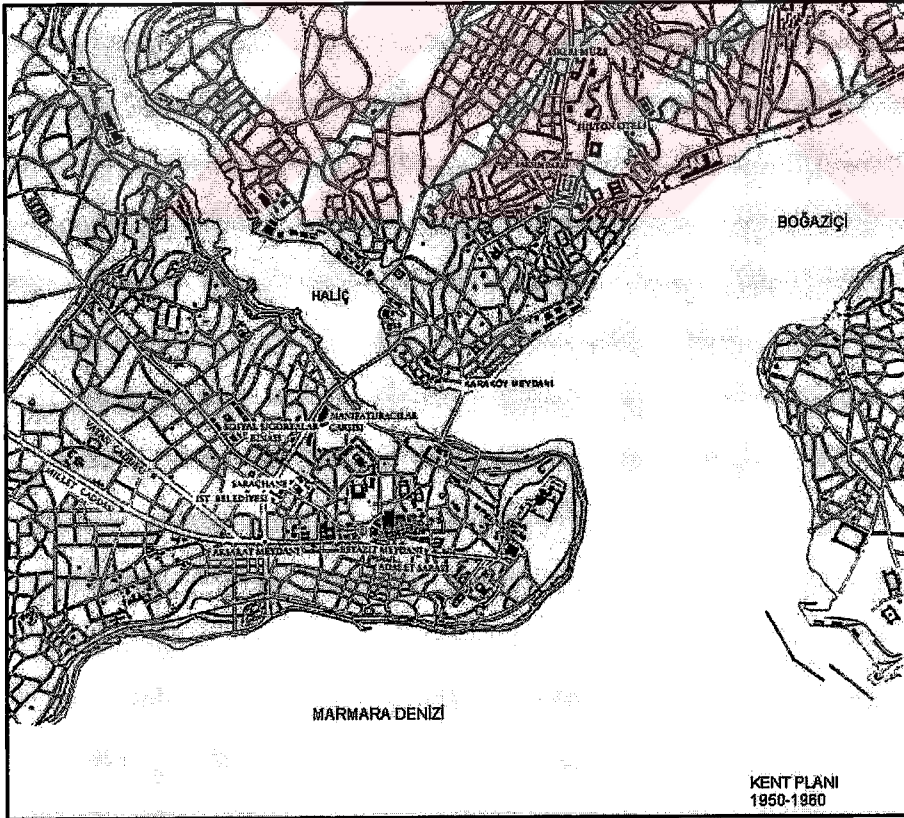
Bugün İstanbul Tarihi Yarımada’sı çok büyük bir köhneme tehdidi altındadır. Yapılan yanlış planlar ve uygulamalar sonucunda yakın çevresinde sanayi alanlarının öngörülmesi (Topkapı, Rami gibi) buradaki sosyal dokunun tamamen değişmesine yol açmış, yakın çevresinde gecekondulaşmayı teşvik ederek burayı bir çöküntü bölgesi haline getirmiştir. Boşalan konutlar doğudan, güneydoğudan ve Karadeniz’den gelen işçi aileleri tarafından doldurulmuş, böylece birer kültür hazinesi olan evler tamamen bakımsızlığa terk edilmiştir. Bölgedeki tüm alan kullanımı, mülkiyet durumu, sosyal veriler, bu yer değiştirme sonucunda değişmek zorunda kalmıştır.

Ülkemiz ve İstanbul için çok büyük bir öneme sahip olan ve yok olması durumunda yerine bir daha bir yenisini koyamayacağımız Tarihi Yarımada bugün sosyal, ekonomik ve fiziksel köhnemenin etkisi altındadır. Yukarıda tüm Tarihi Yarımada için kısaca değinilen sorunlar bir sonraki bölümde çalışma alanı için ayrıntılarıyla ele alınacak ve bu önemli arazi parçasının yeniden canlandırılması için çeşitli öneriler ortaya konulacaktır.



Şekil 5.2. İstanbul Kent Planı 1789-1878

Kaynak[64]



Şekil 5.3. İstanbul Kent Planı 1950-1960

Kaynak[64]

5.3. Çalışma Alanının Genel Tanımı

5.3.1. Çalışma Alanın Yeri

İstanbul, tarihi ve doğal zenginlikleriyle dünyanın en ilginç, en büyüleyici şehirleri arasında sayılmaktadır. Tarihi Yarımada ise, bu şehir imajının temel ögesi durumundadır. Tarihi Yarımada, Haliç'le Marmara Denizi arasında yer almaktadır. Gerçekte, sınırlı Galata, Boğaziçi ve Anadolu yakası yerleşmeleri sayılmazsa 18. Asır ortalarına kadar ki İstanbul şehri Tarihi Yarımada'nın kendisinden ibaretti. Sonraki yıllarda ticaret ve yönetim fonksiyonları ile önemli merkez durumuna gelen Tarihi Yarımada, yakın yıllarda toptan ticaret, depolama ve küçük imalatın da merkezi olma durumuna girmiştir. Çalışma alanı olarak seçilen alan, kuzeyde Divan Yolu, güneyde Marmara Denizi, doğuda surlar, batıda Yenikapı ile sınırlanmıştır.

Tarihi Yarımada'nın bir kısmı Fatih Belediyesi'ne, bir kısım da Eminönü Belediyesi'ne bağlıdır. Çalışma alanı 10 mahalle içermektedir ve bu yerleşmelerin tümü Eminönü Belediyesi'ne bağlıdır.

Bu mahalleler:

- 1) Binbirdirek
- 2) Cankurtaran
- 3) Demirtaş
- 4) Küçük Ayasofya
- 5) Muhsine Hatun
- 6) Mimar Hayrettin
- 7) Nişanca
- 8) Saraç İshak

9) Sultanahmet

10)Şehsuvar Bey'dir.

5.4. Teknik Yapı Analizi

5.4.1.Ulaşım

Tarihi Yarımada, genelde radyo-konsantrik bir gelişme gösteren İstanbul kentsel yerleşme alanının merkezinde ve bu makro formun bir dilimim oluşturmaktadır. Bu sistem, Saraybunu - Sultan Ahmet merkezinden batıya doğru uzanan Ayvansaray (Haliç), Edirne Kapı (Fevzi Paşa Caddesi), Topkapı (Vatan, Millet Caddeleri), Silivrikapı (Koca M. Paşa Caddesi), Yedikule (Kennedy Caddesi)ve demiryolu gibi önemli radyal akslardan ve Çevreyolu, Ayvansaray — Yedikule sur yolu ve Atatürk Bulvarını içeren konsantrik yay parçalarından oluşmaktadır.

Sistemin gerek radyal gerekse konsantrik parçalarının yeterince oluşmadığı ve ulaşım hizmeti yönünden yeterli olmadığı çok açıktır. Ancak sistem ve ulaşım yönünden bu yetersizlik Tarihi Yarımada'nın yoğun gelişme baskısı altında ezilmesini önleyememiştir. Ayrıca açılan bazı yolların yarımadağa doğrudan hizmet yerine metropoliten alanın kesimlerini bağlama işlevi gördüğü de söylenebilir. Deniz ulaşımı olanaklarından ise yeterince yararlanılmamaktadır.

Tarihi Yarımada da sınırlı turistik alanlar dışında belirli bir yaya ulaşım ağı sistemi yoktur. Yaya hareketi ise, bir balama taşıt ulaşımının yoğunluğu ve düzensizliği nedeniyle yeterince gelişmemiştir. Yaya mekanları olması gereken önemli yapı çevreleri, meydanlar ve dar sokaklar taşıtların istilası altındadır. Taşıtların zehirli gazlarının insanın doğal çevresini olduğu kadar tarihi eserlerin yapı malzemesinin kimyasal bileşimini de olumsuz yönde etkilediği bilinmektedir.

Mevcut tali yolların da belirgin rasyonel bir sistemi yoktur. Ayrıca bu yolların çok dar ve taşıt ulaşımına uygun olarak tasarlanmamış olması, taşıt dolaşım, yükleme - boşaltma, servis olanaklarını zorlarken, yol dışı park olanaklarının çok sınırlı olması, bu sorunları daha da arttırmaktadır. Sokaklarda çift yönlü park etmiş taşıtlara oldukça sık rastlanmaktadır. Bu da bölgedeki otopark sorununun en önemli kanıtıdır.

5.4.2. Alt Yapı

Bölgede elektrik, su, telefon ve kanalizasyon şebekeleri mevcuttur. Ancak altyapının çok eski olması ve yıllardan beri ilgilenilmemesi, sık sık sorun çıkmasına neden olmaktadır. Bölge halkının bu konuda birçok şikayeti vardır. Bunlardan en önde gelenleri ise elektrik ve su kesintileridir.

5.4.3. Sosyal Donatı Alanları

-Eğitim tesisleri

Cevri Kalfa İlköğretim Okulu

Sultan Ahmet Ticaret Lisesi

Sultan Ahmet Endüstri Meslek Lisesi

Marmara Üniversitesi Rektörlüğü

İran İslâm Cumhuriyeti İlköğretim Okulu

Kadırga Endüstri Meslek Lisesi

Kadırga İlköğretim Okulu

Sağlık tesisleri:

Sultan Ahmet Verem Dispanseri Devlet Dispanseri

-İdari Kurumlar

Tarım Orman ve Köy işleri Bakanlığı Eğitim Binası

Tapu Kadastro Müdürlüğü

Adliye Sarayı

İstanbul Türbeler Müze Müdürlüğü

Akbıyık Polis Karakolu

Basın İlan Kurumu

Eminönü Merkez İlçe Belediye Başkanlığı

Eminönü Merkez İlçe Belediye Başkanlığı Trafik İşleri Müdürlüğü

Eminönü Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü

İstanbul Bölge idare Mahkemesi

Eminönü ilçe Milli Eğitim Müdürlüğü

Türkiye Diyanet Vakfı

-Dini Tesisler

EminBey Camii

Saraç İshak Camii

İbrahim Paşa Muhsine Hatun Camii

Tavaşlı SüleymanAğa Camii

Hasan Ağa Camii

Esin Kemal Camii

Kumkapı Behram Çavuş Camii

Güvani Ali Camii

Mimar Hayrettin Camii

Bostan Ali Camii Emin Sinan Camii

Fuat Paşa Camii Dizdariye Camii

Sokullu M. Paşa Camii Küçük Ayasofya Camii

Hasan Ağa Camii

FiruzAğa Camii

İshak Paşa Camii

Sultan Ahmet Camii

Akbıyık Camii

Şehsuvar Bey Camii

RumKilisesi

Surpharyun Ermeni Kilisesi

Gedik Paşa Surp Havarinaj Kilisesi

Çalışma alanının fiziksel ve sosyal durumu ile ilgili kısaca bilgi verdikten sonra, bölgenin sorunlarının tespiti ve bu sorunların giderilmesi için uygulanacak yöntemin belirlenmesinde fayda vardır.

5.5. Bölgede Yapılan Çalışmanın Tanımı

Bölgenin sorunlarının bilimsel olarak tespit edilebilmesi için 1998-1999 kış ve yaz dönemi boyunca sayın Aytaç Ölkebaş, Sayın Bülent Dünder ve Sayın Cem Sinanoğlu tarafından, Prof. Dr. Cengiz Giritlioğlu, Prof. Dr. Hale Çıracı ve Doç. Dr. Nilgün Ergun gözetiminde bölgenin kapsamlı analizini yapmışlardır.

Bu analizler; zemin kat kullanımı, üst kat kullanımı, bölgenin yapı yoğunluğu, tescilli yapıların belirlenmesi, yapıların mülkiyet durumu, kat adetleri, bina durumu, bina yapım tarzı ve bölgedeki yapıların doluluk- boşluk oranlarını belirlemek amacıyla yapılmıştır. Tüm bu analizler daha sonra Autocad R14 programı kullanılarak bilgisayar ortamına geçirilmiştir. Bu çalışma bölgenin fiziksel durumunu ortaya çıkarmaya yöneliktir.

Bölgenin sosyal durumunu ortaya koymak için ise, bölge sahip olduğu ağırlıklı konut, ticaret ve turizm aktivitelerinden dolayı üç parçada ele alınarak, üç farklı tür

anket uygulaması yapılmıştır. Fiziksel analizlerden elde edilen bulgular sonucunda anketler sistematik bir şekilde ele alınarak, bölgenin fiziksel dokusuyla ilişkili olacak şekilde; turizm anketleri Sultanahmet ve çevresinde, ticaret anketleri Gedikpaşa ve Gedikpaşa'nın kuzeyinde, konut anketleri ise ağırlıklı olarak bölgenin güneyinde yapılmıştır. 138 konut anketi, 113 ticaret anketi, 65 turizm anketi yapılarak bütün sonuçlar SPSS programı kullanılarak bilgisayar ortamına geçirilmiştir. Bu program aracılığıyla sorunların çözümüne yönelik anlamlı ilişkilerin bulunması için çapraz (crosstab) ilişkiler alınarak çeşitli tablolar ve grafikler oluşturulmuştur. 2001 yılında 1999 da yapılan sosyal doku analizindeki olası değişiklikleri tespit etmek için daha küçük ölçekli bir değerlendirme çalışması yapılarak sonuçlar bir önceki sonuçlar bu çalışmaya göre revize edilmiştir.

Bu tabloların ortaya çıkarılması ve bölgenin fiziksel analizlerinin ortaya konulmasıyla, bölgeye ait sorunların ve bunlara yönelik çözüm yollarının bulunması mümkün olmuştur.

5.5.1. Fiziksel Analizler

Yapılan analizler sonucunda çalışılan bölgenin 4 farklı alt bölgeye ayrıldığı görülmektedir [Şekil 5.4]. Bunlar:

1) Sultanahmet ve yakın çevresi: Sultanahmet Meydanı'ndan başlayıp sahil şeridi boyunca ince bir bant boyunca Küçük Ayasofya'ya kadar uzanan bu bölgede ağırlıklı olarak turizm fonksiyonu görülmektedir. Turistik faaliyetler, bu bölgenin diğer bölgelere göre daha bakımlı ve iyi bir görünüm kazanmasını sağlamıştır. Bölgedeki restorasyon çalışmaları, buranın yeniden canlanmasında etkin rol oynamıştır. Büyük otellerin yanı sıra, küçük ölçekteki oteller ve pansiyonlara da sıklıkla rastlanmaktadır. Küçük pansiyonların bir çoğu, ruhsatsız çalışan bekar odaları şeklindedir. Buradaki ticaret de, turizmin gelişmesiyle birlikte gelişmiştir. Dükkan kiralari, diğer bölgelere oranla oldukça yüksektir.

2) Küçük Ayasofya - Kumkapı: Çalışma alanının güneyinde sahil boyunca uzanan bu bölgede konutlar yoğunluk kazanmaktadır. Sultan Ahmet ve çevresinde turizm tesisleriyle içice bir yapı gösteren konutlar, Kumkapı'ya doğru yoğunlaşmaktadır. Bu konutların büyük bir kısmı bakımsız ve harap bir durumdadır.

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ



3) Gedikpaşa:

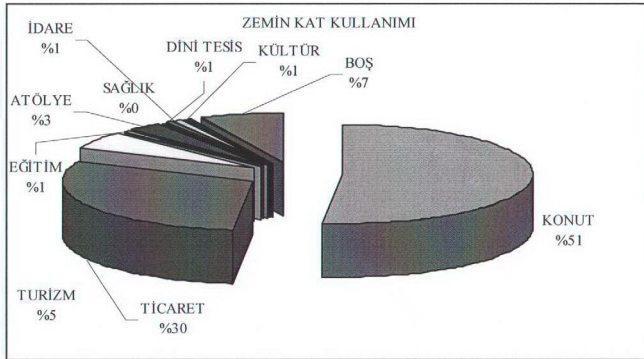
Birkaç yıl öncesine kadar atölye ve imalathanelerin bulunduğu bu bölge, günümüzde Eminönü Belediyesi tarafından boşaltılmakla, bu atölye ve imalathaneler başta İktisadi olmak üzere İstanbul'un çeşitli bölgelerine gönderilmektedir. Belediyenin bu uygulamadaki amacı, bu bölgeye konut fonksiyonu vermektir. Fakat belediyenin programsız ve çok iyi düşünülmemiş bu kararı sonucunda küçük ölçekli atölye ve imalathaneler yeni yerlerinde tutunamamakta ve yok olmaktadır. Ayrıca dünyadaki ekonomik kriz ve Rus pazarının yok olması bölgedeki ekonomik canlılığı ortadan kaldırmıştır. Bunda yöre esnafının bilinçsiz ve sorumsuz davranışlarının da önemli bir rolü olmuştur.

4) Gedikpaşa'nın kuzeyi:

Gedik Paşa ve Gedik Paşa ile Divan Yolu arasında kalan bölgede yoğun ticaret fonksiyonu yer almaktadır. Birkaç yıl Öncesine kadar Gedikpaşa'da yer alan atölyeler bu dükkanlara hizmet ederken, günümüzde atölyelerin taşınması, ticaret alanını da etkilemiştir.

5.5.1.1. Zemin Kat Arazi Kullanımı

BİNA SAYISI	KULLANIM ŞEKLİ				
	KONUT	TİCARET	TURİZM	EĞİTİM	ATÖLYE
	2451	1436	257	25	142
	SAGLIK	DİNİ TESİS	İDARE	KÜLTÜR	BOŞ
	3	36	37	29	340



Şekil 5.6. Zemin Kat Arazi Kullanımı Yüzdeleri

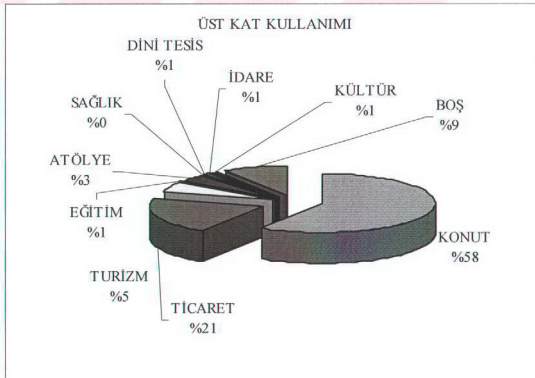
Tarihi Yarımada'da görülen fonksiyonların en başında konut gelmektedir. Sonra sırasıyla ticaret, kullanılmayan boş yapılar, turizm, atölye işlevleri görülmektedir.

Toplam yapı taban alanı içinde, toplam konut taban alanı oransal olarak Tarihi Yarımada'da eski geleneksel dokusuna göre oldukça azalmıştır. Bu değer in düşük olması konut kullanımıyla birlikte, şehir merkezi olma özelliğine bağlı olarak gelişen alan ve yapı kullanımı tercihlerinden ve turizmin hızlı gelişiminden kaynaklanmaktadır.

Metropolitenleşme süreci sonucunda,alan ve yapı kullanma eğilimi değişmiş, konut olarak kullanılan yapı alanları, işlevsel ilişkiler ve ulaşım sisteminde görülen farklılaşmalar sonucunda azalmıştır. Bu da yapı ve çevre standartlarının giderek bozulmasına yol açmıştır. Yapı ve çevre standartlarının kötüye gitmesi sonucunda bölgede çok yüksek bir oranda kullanılmayan boş yapı potansiyeli oluştuğu dikkati çekmektedir [Şekil 5.5, Şekil 5.6].

5.5.1.2.Üst Kat Kullanımı

BİNA SAYISI	KULLANIM ŞEKLİ				
	KONUT	TİCARET	TURİZM	EĞİTİM	ATÖLYE
	2798	979	257	25	150
	SAĞLIK	DİNİ TESİS	İDARE	KÜLTÜR	BOŞ
3	36	37	29	442	



Şekil 5.7. Üst Kat Kullanımı Yüzdeleri

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ



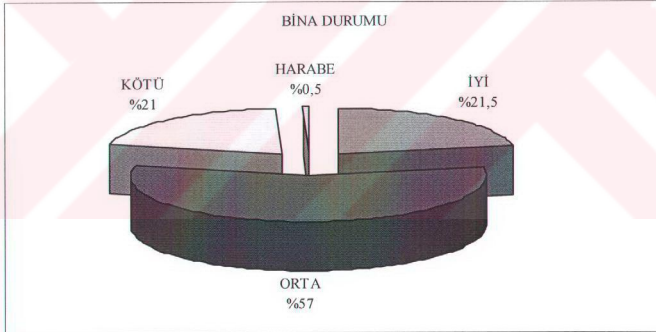
Üst kat kullanımında konut kullanımının arttığı ve ticaret kullanımının da azaldığı görülmektedir. Bu değerlerden bölgedeki yapıların zemin katlarının çoğunlukla ticaret işleviyle kullanıldığı ortaya çıkmaktadır [Şekil 5.7, Şekil 5.8].

Üst kat kullanımında boş yapı potansiyelinin de arttığı gözlenmektedir. % 9'a varan bu yüksek oran hayli düşündürücüdür.

Metrekare olarak hesaplandığında, çalışma alanı içindeki boş yapı alanı potansiyeli 272320 metrekaredir. Bu rakam bölgede bulunan boş yapıların kat yükseklikleri ile çarpılması sonucunda bulunmuştur. Yine bu rakam bulunurken, bir katta ortalama 2 daire olduğu ve her dairenin ortalama 80 metrekare olacağı düşünülerek hesaplanmıştır. Ortaya çık an bu rakam oldukça büyük bir alanı ifade etmektedir.

5.5.1.3. Bina Durumu

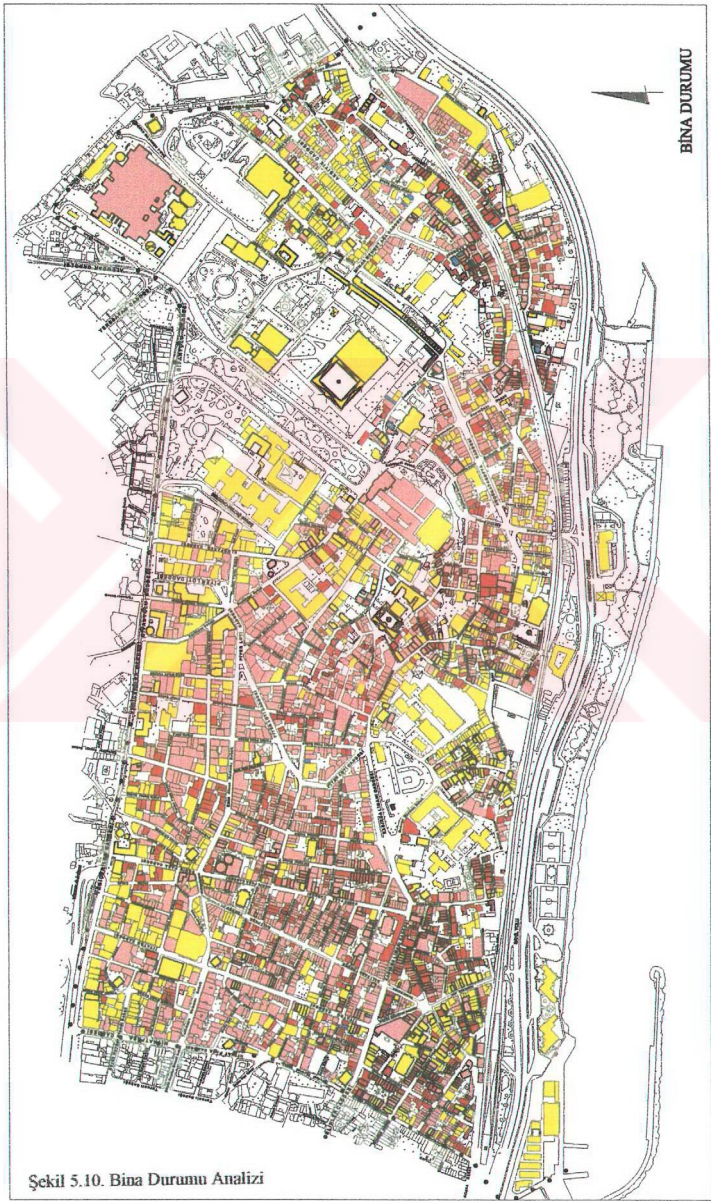
BİNA SAYISI	BİNA DURUMU			
	İYİ	ORTA	KÖTÜ	HARABE
	1063	2693	980	20



Şekil 5.9. Bina Durumu Yüzdeleri

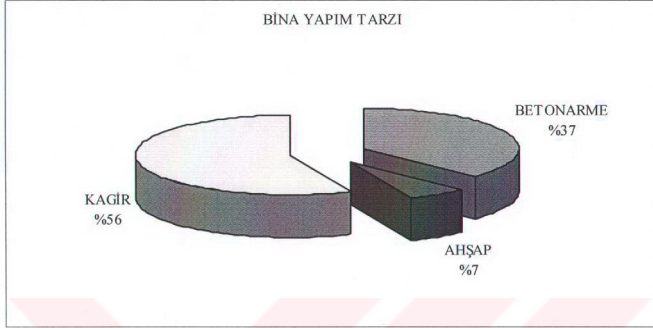
Bölgedeki yapıların çoğunluğunun orta halli olduğu görülmektedir. Kötü durumdaki yapıların oranının % 21 olması hiç de azımsanmayacak bir oran olmakta ve bölgenin köhneme durumunu ortaya koymaktadır. Yine bölgedeki iyi durumdaki yapıların çoğunluğunun Sultanahmed ve çevresindeki turizm fonksiyonunun ağırlıklı olduğu bölgede görülmesi, turizmin bölgenin çehresini nasıl değiştirdiğini göstermektedir [Şekil 5.9, Şekil 5.10].

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ



5.5.1.4. Bina Yapım Tarzı

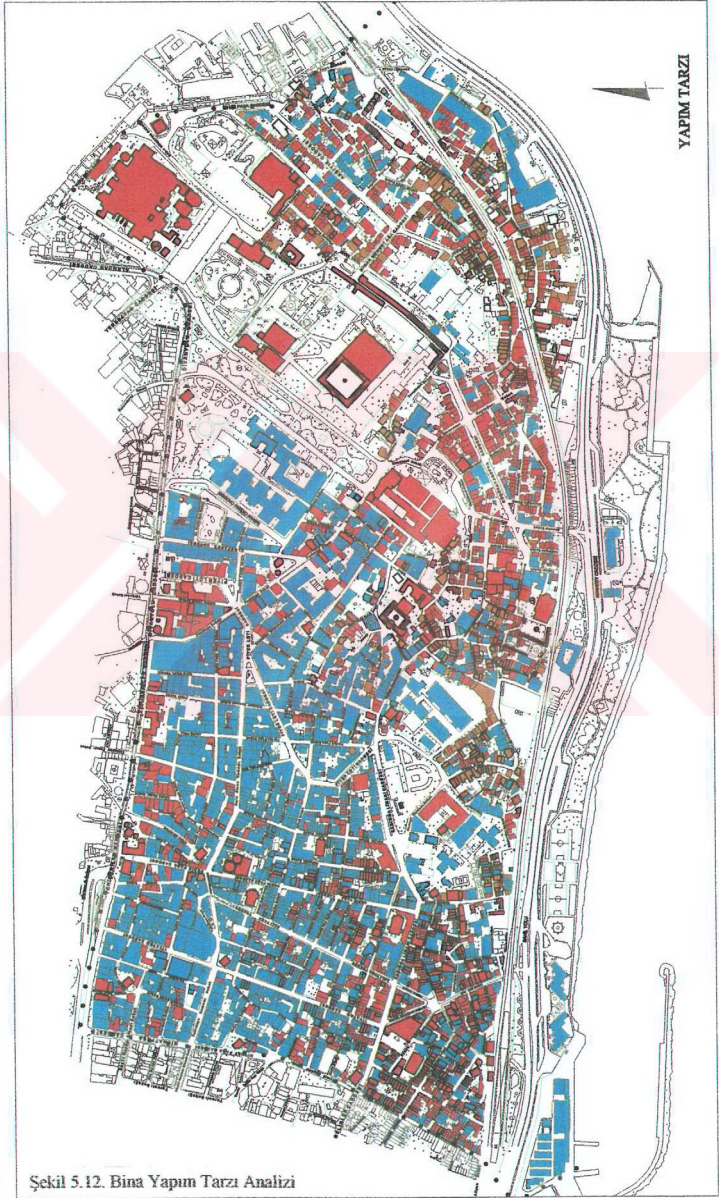
BİNA SAYISI	BİNA YAPIM TARZI		
	BETONARME	AHŞAP	KAGIR
	1765	311	2680



Şekil 5.11. Bina Yapım Tarzı Yüzdeleri

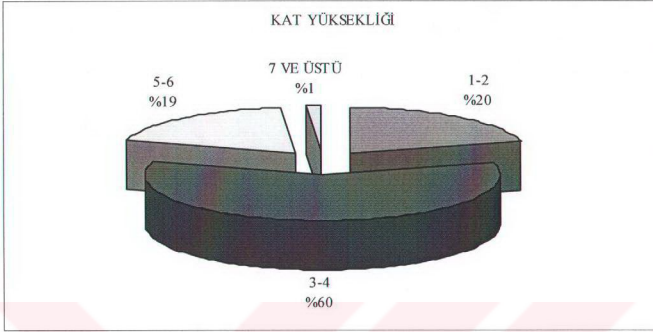
Bölgedeki yapıların yarıdan fazlasının kagir olması, bu yapıların eski yapılar olduklarını ve bakım maliyetlerinin yüksek olacaklarını göstermektedir. bölgede % 7'lik çok düşük bir oranda da olsa ahşap binaların varlığı söz konusudur ve yine bu yapıların bakım maliyetleri oldukça yüksektir. Bölgedeki ahşap yapıların çoğunun kötü ve harap durumda olmaları da diğer bir önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır [Şekil 5.11, Şekil 5.12].

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSSEL TASARIM PROJESİ



5.5.1.5. Kat Yüksekliği

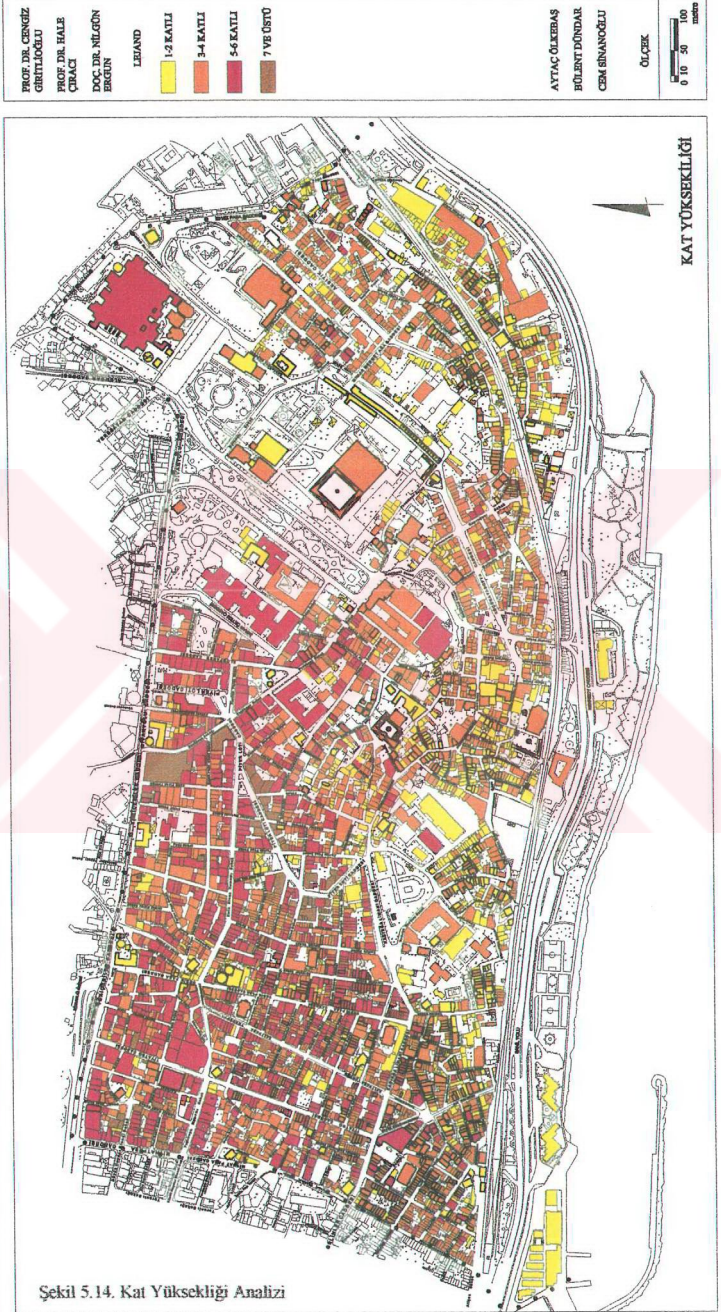
BİNA SAYISI	KAT YÜKSEKLİĞİ			
	1-2	3-4	5-6	7 VE ÜSTÜ
	972	2828	886	70



Şekil 5.13. Kat Yüksekliği Yüzdeleri

Bölgedeki yapıların büyük çoğunluğu 3-4 katlı az katlı yapılardır. Bu az katlı yapılaşma Tarihi Yarımada için yapılan bütün planlarda öngörülen bir değerdir ve bölge için olumlu bir göstergedir. Bölgedeki yapıların % 20'si 1-2 katlı alçak yapılar olup, bu yapılar genellikle Sultanahmet ve bölgenin güneyindeki sahil kesiminde yoğunlaşmış konut fonksiyonuna sahip yapılar. 5-6 katlı nispeten yüksek katlı yapılar, eğimin en yüksek olduğu, Gedikpaşa'nın kuzeyindeki alanda yoğunlaşmaktadır ve genellikle ticaret fonksiyonunu gördüğü iş hanlarıdır [Şekil 5.13, Şekil 5.14].

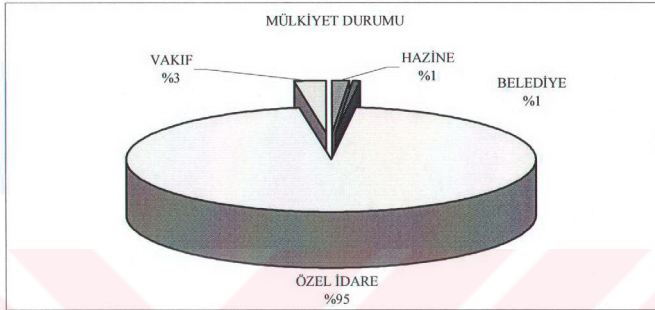
TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ



Şekil 5.14. Kat Yüksekliği Analizi

5.5.1.6. Mülkiyet Durumu

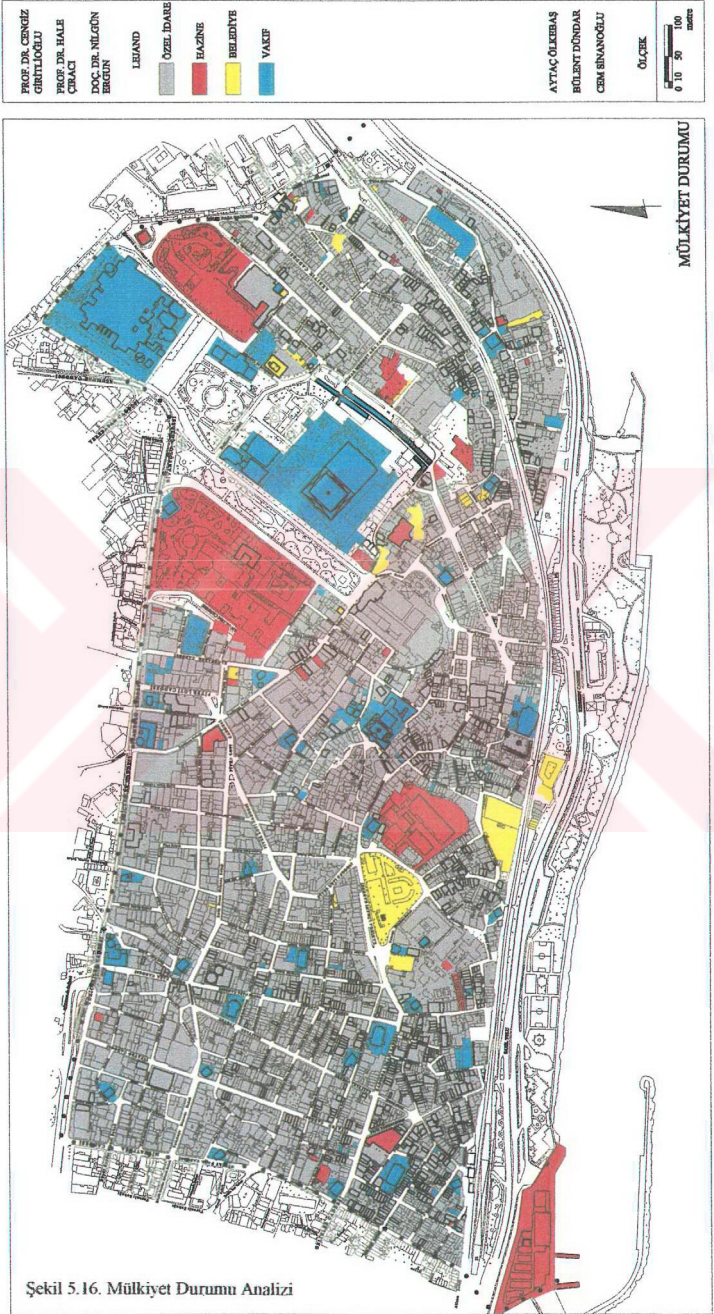
BİNA SAYISI	MÜLKİYET DURUMU			
	HAZİNE	BELEDİYE	ÖZEL İDARE	VAKIF
	65	34	4532	125



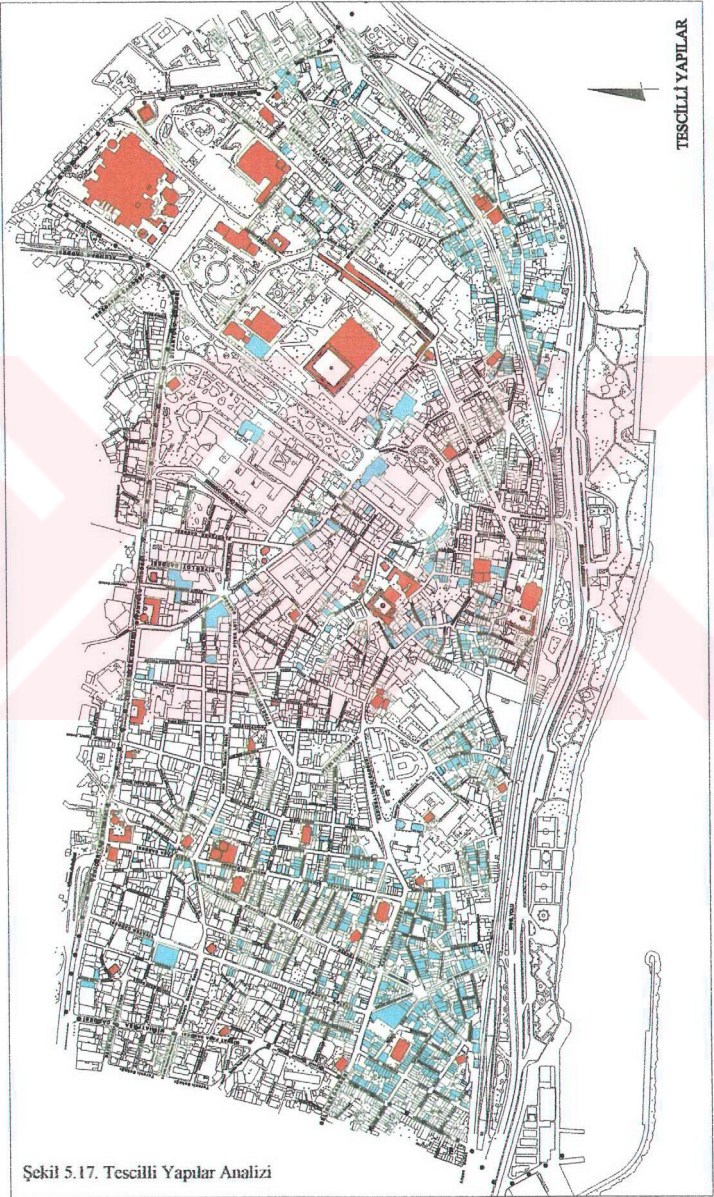
Şekil 5.15. Mülkiyet Durumu Yüzdeleri

Bölgede en yüksek oranda kişi mülkiyetine ait yapılar olduğu görülmektedir. Hazine, Belediye ya da vakıf mülkiyetindeki yapı ve arsaların oranı çok düşük bir oranda kalmaktadır. Bu durum, bölgenin yenilenmesinde karşılaşılabilecek en önemli problemlerden biri olacaktır. Özellikle bölgeyi terk etmiş azınlıklara ait yapıların varlığı ve parçalı mülkiyete ait yapıların durumu, yenilemeyi iyice güçleştirmektedir [Şekil 5.15, Şekil 5.16].

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ

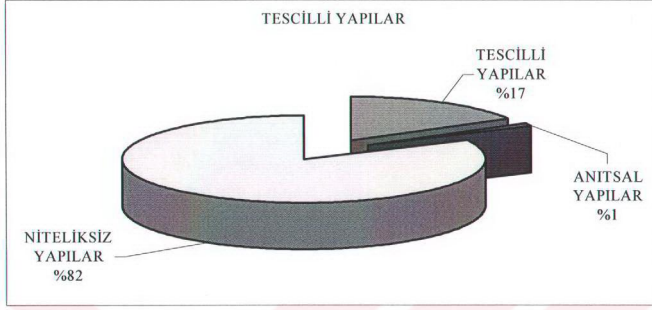


TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ



5.5.1.7. Tescilli Yapılar

BİNA SAYISI	TESCİLLİ YAPILAR		
	TESCİLLİ YAPILAR	ANITSAL YAPILAR	NİTELİKSİZ YAPILAR
	793	59	3904



Şekil 5.18. Tescilli Yapılar Yüzdeleri

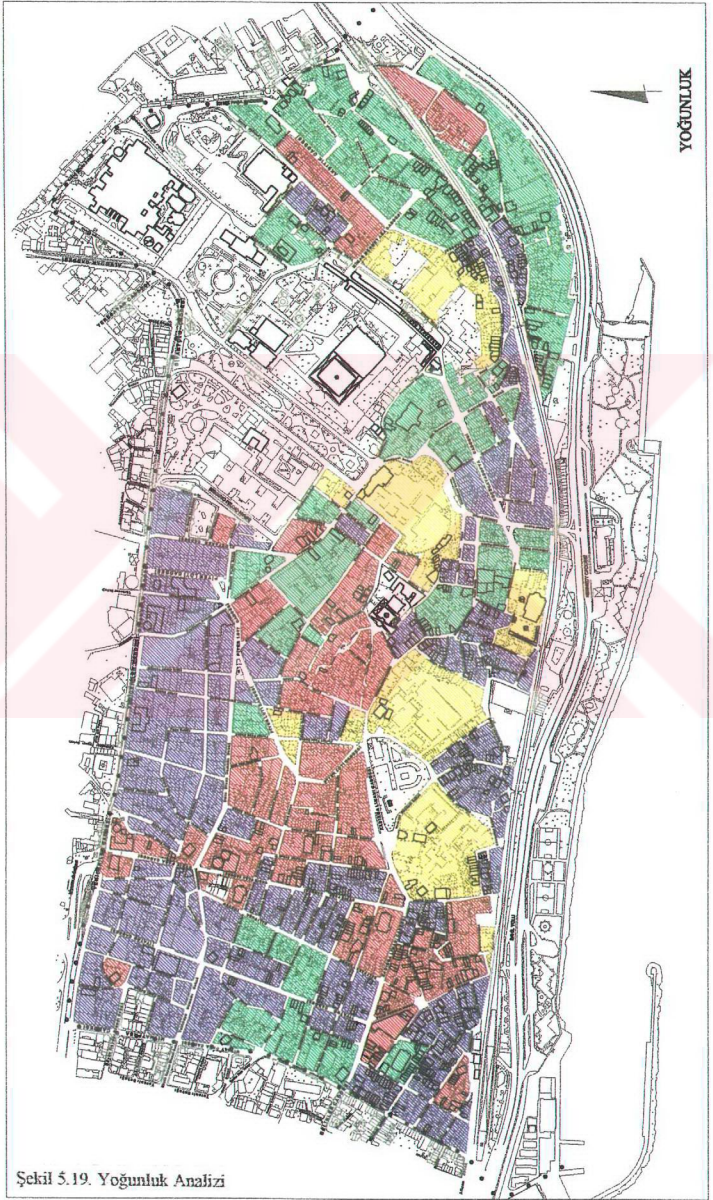
Yukarıdaki tablo incelendiğinde, bölgede önemli bir tarihi yapı potansiyeli olduğu görülmektedir. Bu yapıların çok titiz incelemeler sonucunda yenilenerek, en uygun fonksiyonlarla kullanıma sokulması, bölgenin canlılığını sağladığı gibi, yapıların fiziksel ömürlerini sürdürmelerini ve bölgenin kültürel yapısını pekiştirme olanağı sunacaktır [Şekil 5.17, Şekil 5.18].

5.6. Sosyal Yapı Analizleri

5.6.1. Nüfus Gelişimi ve Nüfusun Mekanlara Göre Dağılımı

Çalışma alanında 1985'den beri gözle görülen bir nüfus artışı yaşanmamıştır. Bunun en büyük nedeni, bölgenin yıllardan beri bir iş alanı kimliğine bürünmesi ve konut alanlarının büyümemesi ve hatta zaman zaman küçülmesidir. Bölgedeki çalışan nüfus, ikamet eden nüfusa oranla oldukça büyüktür.

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSİZ TASARIM PROJESİ

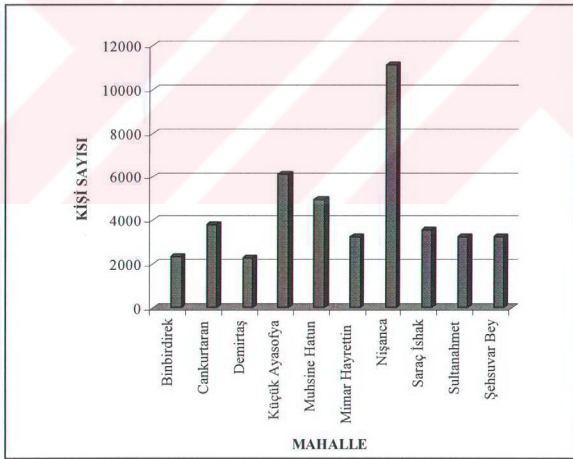


Şekil 5.19. Yoğunluk Analizi

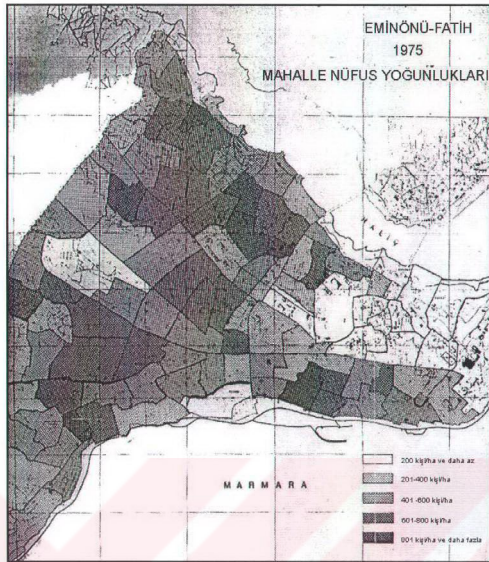
Nüfusun mahallelere göre dağılımı ve yoğunluğu aşağıdaki tabloda ve şeklinde verilmiştir:

Tablo 5.1. Mahalle Nüfus Yoğunlukları [82]

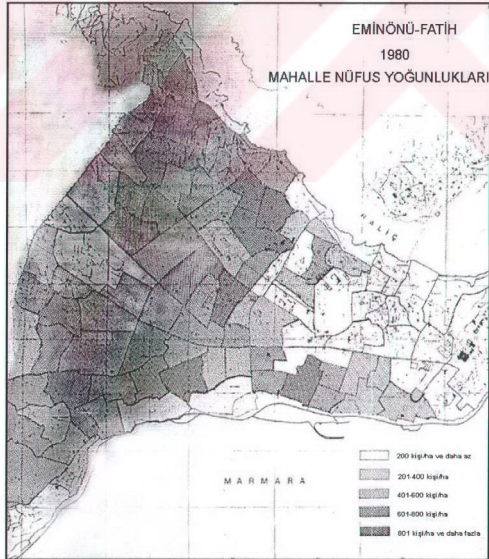
Mahalle Adı	Alan (ha.)	Nüfus (1985)	Yoğunluk	Nüfus (1990)	Yoğunluk
Binbirdirek	15.49	1928	124	2301	149
Cankurtaran	78.85	3813	48	3768	47
Demirtaş	7,59	1357	179	2261	298
K. Ayasofya	19,81	7123	359	6105	308
Muhsine Hatun	10,91	3893	542	4948	690
Mimar Hayrettin	10,91	3132	287	3231	296
Nişanca	16,76	12714	758	11164	666
Saraç ilhak	6,62	3325	502	3559	538
Sultan Ahmet	22,18	2934	132	3270	147
Şehsuvar Bey	14,9	4004	268	3248	218
TOPLAM	200,29	44223	220,8	43855	218,96



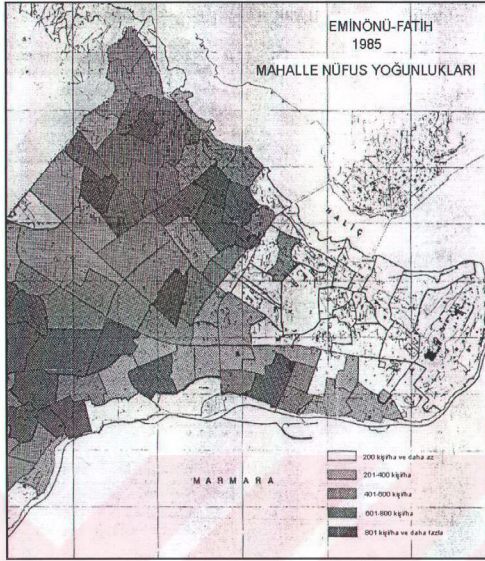
Şekil 5.20. Mahalle Nüfus Yoğunlukları



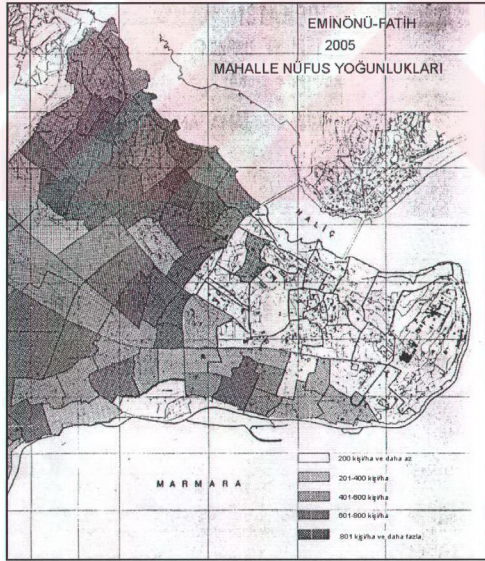
Şekil 5.21. 1975 yılı nüfus yoğunlukları



Şekil 5.22. 1980 yılı nüfus yoğunlukları



Şekil 5.14.1985 yılı nüfus yoğunlukları



Şekil 5.15. 2005 yılı nüfus yoğunlukları

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ

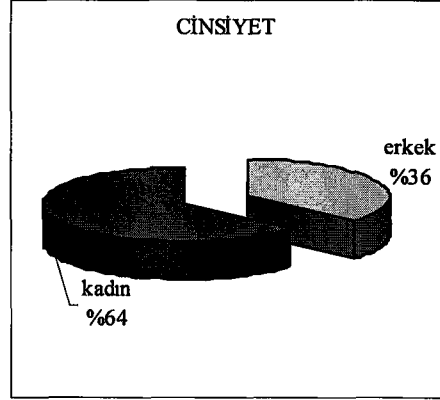


5.6.2. Sosyal Yapı Analizlerinin Değerlendirilmesi

5.6.2.1. Konut Anketleri

1-Cinsiyet

ERKEK	50	%36
KADIN	87	%64



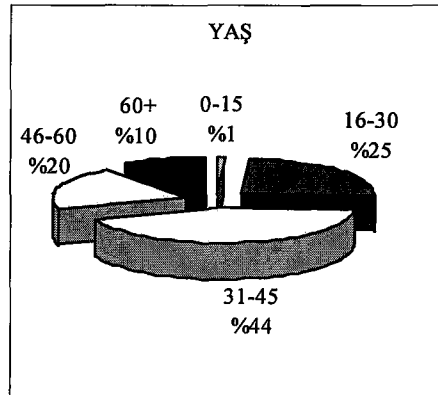
Şekil 5.26. Cinsiyet Durumu

Proje alanı içindeki mahallelerde anket yapılan 137 kişinin % 64'ü kadın, % 36'sı erkektir. Şekil 5.16'dan da izlenebileceği gibi ankete cevap veren kadınların oranı erkeklerin oranının yaklaşık iki katıdır.

Bu durum şehir eski merkezinde çoğunlukla erkek nüfusun çalıştığını, buna bağlı olarak kadınların daha çok ev işleriyle ilgilendiği durumunu ortaya koymaktadır. Yine de % 36'lık bir erkek potansiyelinin çıkması, erkeklerin de iş bulma sıkıntısı çektiğini göstermektedir.

2-Yaş

0-15	1	%1
16-30	34	%25
31-45	61	%44
46-60	27	%20
60+	14	%10

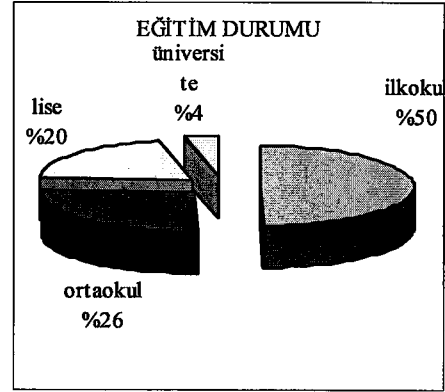


Şekil 5.27. Yaş Durumu

Ankete cevap veren 137 kişinin % 25'i 16-30 yaş arasında genç bir kuşaktır. % 45'i ise 31-45 yaş arasında orta yaş grubuna dahildir. Bu iki grup da çalışabilecek potansiyeli olan nüfusu belirtmekte ve toplamın % 70'ini teşkil etmektedir. Bu değerlerden, bu bölgede genç, çalışma yaş grubu içinde bir çoğunluğun yaşadığı görülmektedir.

3-Eğitim Durumu

İLKOKUL	68	%50
ORTAOKUL	36	%26
LİSE	28	%20
ÜNİVERSİTE	5	%4

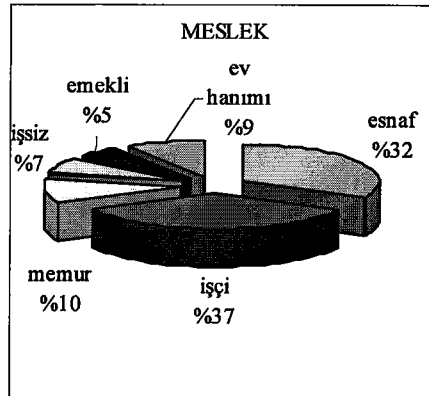


Şekil 5.28. Eğitim Durumu

Ankete cevap verenlerin % 49'u ilkokul mezunudur. Hiç eğitim almamış kişilerin oranı ise % 0 olarak çıkmıştır. Bu değer hayli şaşırtıcı olup, burada yaşayan insanların, bir şekilde çocuklarına ve kendilerine eğitim imkanı sağlayabildiklerini göstermektedir. İlkokul mezunlarının toplam oranın % 49'unu oluşturması, araştırma alanında görülen çevresel standartların düşüklüğünün en önemli sebeplerinden birinin eğitim düzeyi düşüklüğü ile ilişkili olduğunu göstermektedir

4-Meslek (İş Durumu)

ESNAF	44	%32
İŞÇİ	49	%37
MEMUR	14	%10
İŞSİZ	10	%7
EMEKLİ	7	%5
EV HANIMI	13	%9



Şekil 5.29. Meslek Durumu

Şekil 5.19'dan da görülebileceği gibi çalışanların % 36'sı işçi, % 32'si esnaf, % 10'u memur ve ev hanımı, % 7'si işsiz ve % 5'i de emeklidir.

Bu değerlerden % 10 gibi yüksek bir oranda kadınların çalışmayıp evde oturduğunu, % 7 gibi yine yüksek oranda da bir işsizler grubunun var olduğu görülmektedir.

4-1 Çalıştığı Semt (Konut-İşyeri İlişkisi)

Tablo 5.2.'den de görülebileceği gibi çalışanların % 14'ü Gedikpaşa, % 13'ü Kumkapi, % 9'u Eminönü ve % 7'si de Sultanahmet, gibi evlerine yakın bir çevrede çalışmaktadır. Çok farklı cevaplar verilmiş olsa da, evlerine yakın bir çevrede çalışanların oranı % 65 gibi oldukça yüksek bir seviyededir.

Bu yüksek oran, burada oturanların, burada oturma sebeplerinin iş yerlerine yakın olması olduğunu göstermektedir. Bunun dışında anket yapılan kişilerin % 21'i işsiz olduğunu belirtmiştir. Bu gösterge değerden de burada yaşayan insanların düzenli ve sürekli çalışma imkanlarının olmadığı ortaya çıkmaktadır.

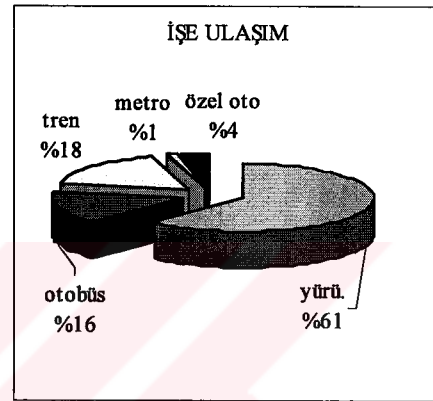
Tablo 5.2. Çalıştığı Semt

ÇALIŞMIYOR	30	%21
KAZLIÇEŞME	1	%1
BALAT	1	%1
KUMKAPI	16	%13
SULTANAHMET	10	%7
BAHÇELİEVLER	2	%1
KADIRGA	6	%4
EMİNÖNÜ	11	%9
GEDİKPAŞA	19	%14
CANKURTARAN	7	%5
G.OSMAN PAŞA	2	%1
CENNET	1	%1
AVCILAR	1	%1
K.AYASOFYA	4	%3
LALELİ	5	%3
KOCA M.PAŞA	1	%1
ZEYTİNBURNU	3	%2
ÇEMBERLİTAŞ	3	%2

GÜNGÖREN	2	%1
MERTER	2	%1
BAKIRKÖY	4	%3
BAGCILAR	2	%1
BEŞİKTAŞ	1	%1
YEDİKULE	1	%1
AKSARAY	1	%1
ARNAVUTKÖY	1	%1

4-2 İşe Ulaşım

YÜRÜYEREK	67	%61
OTOBÜS İLE	17	%16
TREN İLE	19	%18
METRO İLE	1	%1
ÖZEL OTO İLE	4	%4

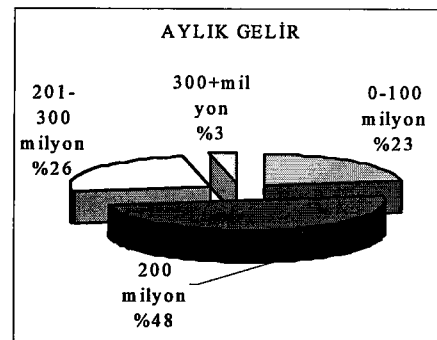


Şekil 5.30. İşe Ulaşım Durumu

Toplam konut kullanıcılarının % 64'ü iş yerine yürüyerek gitmeyi tercih etmektedir. Bu durum iş yeri-konut yakınlığı ile ilgilidir. Şekil 5.20'den de görüleceği gibi, bölge halkının % 17'si tren, % 15'i de otobüs gibi toplu taşıma araçlarını kullanmaktadır. %3 gibi çok düşük bir oran da özel oto kullanımı kullanıldığını göstermektedir. Bu düşük oran bölgedeki nüfusun gelir durumunun düşük seviyede olduğunun bir göstergesidir.

5-Aylık Gelir

0-100 MİLYON	31	%23
101-200 MİLYON	67	%48
201-300 MİLYON	35	%25
300+ MİLYON	4	%3
* 1999 verileri		

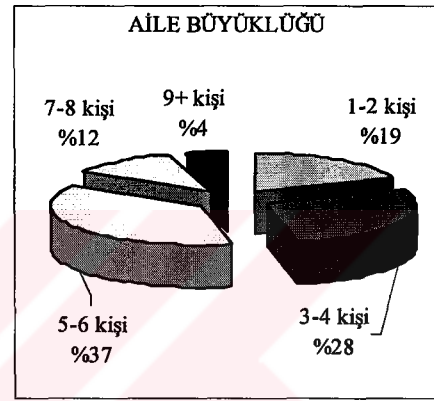


Şekil 5.31. Aylık Gelir Durumu

Araştırma bölgesinde yaşayan kişilerin haneye giren toplam geliri incelendiğinde, % 49'unun 100-200 milyon aldığı, bu eğer ortalama bir gelir kabul edilirse, % 23'ünün 0-100 milyonla bunun altında, % 28'inin de 200-300 milyonunun üzerinde bir gelirle bu ortalamanın üstünde bir kazancı olduğu görülmektedir. Bu aylık gelir oranlarıyla kullanıcıların alt gelir grubunda yoğunlaşmaları, bölgede yapılacak bir yeniden yapılanma organizasyonunda, kaynak yaratma yönünden katılımlarının çok sınırlı olmasına yol açacaktır.

6- Aile Büyüklüğü

1-2 Kişi	26	%19
3-4 Kişi	38	%28
5-6 Kişi	51	%37
7-8 Kişi	16	%12
9+ Kişi	6	%4



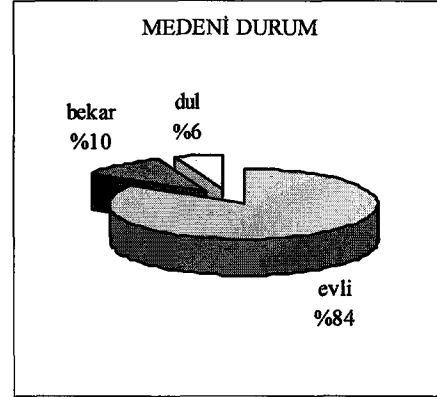
Şekil 5.32. Aile Büyüklüğü

Araştırma alanında yaşayan kişilerin % 37'si 5-6 kişilik ailelerden oluşmaktadır. Şekil 5.22'den de anlaşılacağı üzere 7-8 ve 9 ve üstü bireyin oluşturduğu kalabalık ailelerin % 16 gibi yüksek bir orana sahip olduğu, 1-2 kişilik hanelerin de % 19'luk yine önemli bir orana sahip olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu durum küçük aile sayısının bu bölgede önemli bir olgu olduğunu ve bu ailelerin bekar, eksik veya parçalanmış aileler olduğu sonucunu çıkarmaktadır. Yine kalabalık ailelerin sayısının da hayli fazla olması, burada farklı sosyal gruplardan insanların bir arada yaşadığını göstermektedir. % 28'lik bir oranla çekirdek ailelerin durumu bu bölgede yine varlığını hissettirmektedir. Toplam ailelerin % 53'ünü oluşturan 5 ve üstü aile büyüklüğü, kırsal kesimden gelen akrabalarla aynı evi paylaşan, geniş ailelerin varlığını ortaya koymaktadır. Kalabalık hane halkı kırsal kesim yerleşmelerinin karakteristik göstergesi olarak kabul edilmektedir.

6-1 Medeni Durum

EVLİ	115	%84
BEKAR	14	%10
DUL	8	%6

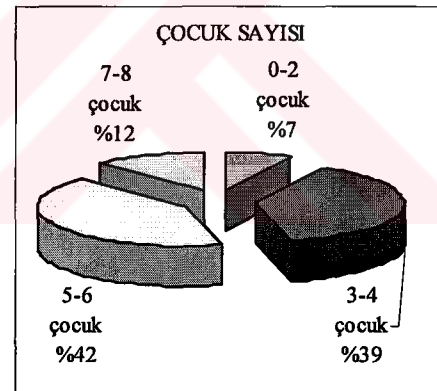


Şekil 5.33.Medeni Durum

Şekil 5.23.'te ankete cevap verenlerin % 84'ünün evli, % 10'unun bekar ve % 6'sının boşanmış olduğu görülmektedir. Toplam % 16'lık bir bekar ve boşanmış kişi sayısı, çok büyük bir oran olmasa da bölgedeki % 19'luk 1-2 kişilik küçük ailelerin varlığını desteklemektedir. % 84'lük evli olma oranı ise bize bu bölgedeki insanların sosyal açıdan daha kalabalık gruplar halinde yaşadığı sonucunu vermektedir.

6-3 Hanedeki Çocuk Sayısı

0-2 ÇOCUK	10	%7
3-4 ÇOCUK	53	%39
5-6 ÇOCUK	57	%42
7-8 ÇOCUK	17	%12

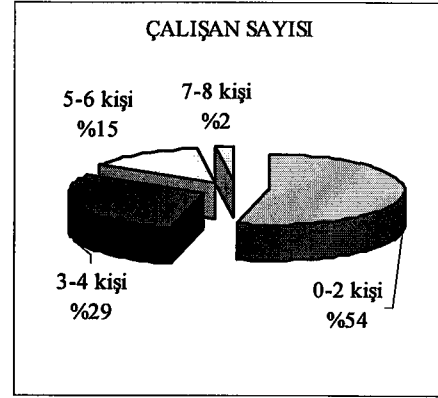


Şekil 5.34. Hanedeki Çocuk Sayısı

Ankete cevap verenlerin % 42'si 5-6, % 39'u 3-4 çocuğu olduğunu belirtmiştir. Bu toplamda % 81'lik çok yüksek oran aile büyüklüğündeki yüksek birey sayısı ile örtüşmektedir. Yüksek sayıdaki çocuk bize bu ailelerin eğitim düzeylerinin düşüklüğü ile ilgili olabileceği sonucunu göstermekte olduğu gibi, bu ailelerin kırsal kesimden gelen akrabaları ile aynı evi paylaştıklarını da göstermektedir.

6-3 Hanedeki Çalışan Sayısı

0-2 KİŞİ	74	%54
3-4 KİŞİ	40	%29
5-6 KİŞİ	20	%15
7-8 KİŞİ	3	%2



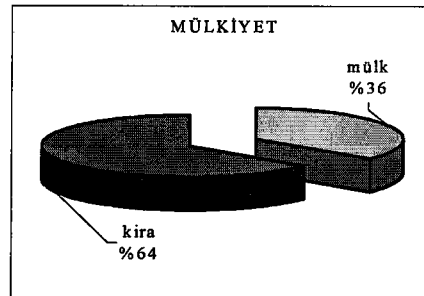
Şekil 5.35. Çalışan Sayısı

Ailedeki çalışan sayısının % 54'ünü 0-2 kişilik grup oluşturmaktadır. Çocuk sayısının yüksek olmasına rağmen, çalışan grubun oranının düşük çıkması bize bu bölgedeki yüksek işsizliği göstermektedir. Aynı zamanda ev hanımı olan % 10'luk bayan kesim de bu oranda etkili görünmektedir. Hanede çalışanların % 29'u 3-4 kişi ve % 15'i 5-6 kişidir. Bu oranlar da gerçekte yüksek oranlar olup, bize buradaki ailelerin sahip oldukları çok sayıdaki çocuğu, konutlarına yakın çevrelerde çalıştırdıklarını göstermektedir.

Bu bölgede çalışanların % 36'lık en yüksek oranda işçi olması, bizi bu yaşı küçük çocukların bir çoğunun işçi olarak uygun olmayan koşullarda çalıştığı sonucuna götürmektedir.

7- Mülkiyet Durumu

MÜLK	49	%36
KİRA	88	%64



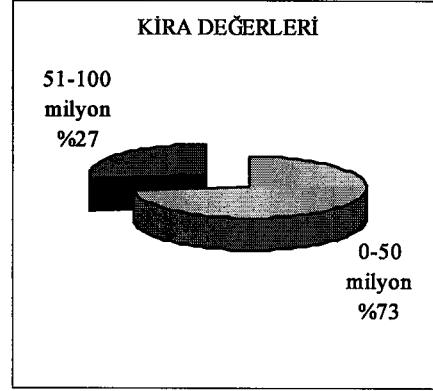
Şekil 5.36. Mülkiyet Durumu

Yörede % 64 gibi yüksek bir oranda kiracı oturmaktadır. Ev sahipliği oranı ise % 36'dır. Bu yüksek kiracılık oranı bize bu insanların burada geçici olduklarını ve iş bulabildikleri oranda burada kalacaklarını göstermektedir. Ayrıca bu gösterge,

insanların bu bölgede kiracı olarak oturdukları sürece hem yapılarına gerekli özeni göstermeyeceklerini, hem de çevrelerinde olup bitene katılımcı bir şekilde yaklaşmayacakları sonucunu bize göstermektedir. Bu yüksek oran bölgedeki standart düşüklüğünün de temel nedenidir.

7-1 Kira Değeri

0-50 MİLYON	64	%73
51-100 MİLYON	24	%27
* 1999 verileri		

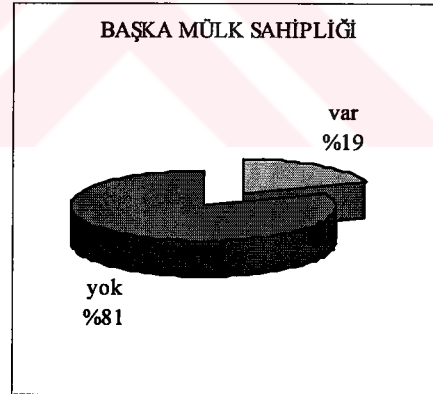


Şekil 5.37. Kira Değeri

Bölgede oturanların % 68'i 0-50 milyon, % 32'si de 50-100 milyon arasında kira ödemektedir.

8- Başka Mülk Sahipliği

VAR	26	%19
YOK	111	%81

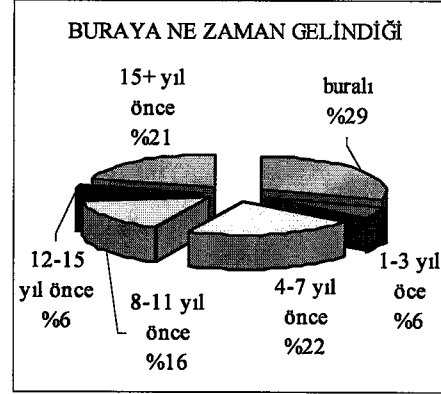


Şekil 5.38. Başka Mülk Sahipliği

Anket yapılanların % 81'inin başka bir mülkü yoktur. Bu değer bize burada oturan kişilerin başka bir yerde oturma şanslarının olmadığını ve gelir durumlarının düşük olduğunu vermektedir. Başka bir konutu daha olan % 19'luk kesimin ise, % 65'lik iş yerinin konutuna yakın olma oranını destekleyecek şekilde burada kalmayı sürdürdüğü söylenebilmektedir.

9- Buraya Ne Zaman Gelindiği

BURALI	40	%29
1-3 YIL ÖNCE	8	%6
4-7 YIL ÖNCE	30	%22
8-11 YIL ÖNCE	22	%16
12-15 YIL ÖNCE	8	%6
15+ YIL ÖNCE	29	%21

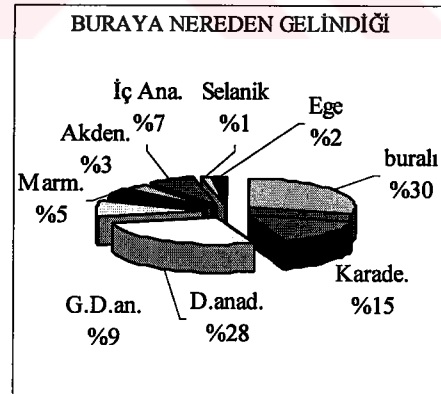


Şekil 5.39. Ne Zaman Gelindiği

Şekil 5.29.'a bakıldığında konutta oturma süreleri % 29'luk en yüksek oranla buralı olma seçeneğidir. Buralıyı diyenlerin ilk göçlerle buraya yerleştikleri ya da hep buralı oldukları düşünülebilir. % 22'lik oranla 4-7 yıl, % 21'lik oranlar 15 yıl ve daha öncesi görülmektedir. % 6'lık düşük bir oranla 1-3 yıldır insanların burada yaşadığı anlaşılmaktadır. Bu gösterge bize son yıllarda buraya göçün azaldığını ve insanların giderek yerleşik toplum hayatını daha fazla benimsediğini göstermektedir. ankete cevap verenlerin % 94'üne yakın bir kısmının 5 ve daha fazla yıldır burada yaşamasına rağmen, % 36'lık bir mülk sahipliği oranı düşündürücüdür.

9-1 Buraya Nereden Gelindiği

BURALI	40	%30
KARADENİZ	21	%15
D.ANADOLU	37	%28
G.D.ANADOLU	13	%9
MARMARA	7	%5
AKDENİZ	4	%3
İÇ ANADOLU	10	%7
SELANİK	2	%1
EGE	3	%2



Şekil 5.40. Nereden Gelindiği

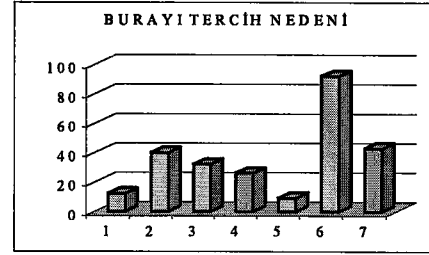
Şekil 5.30'a bakıldığında, % 29'unun buralı olduğu görülmektedir. Bu yüksek oran insanların bu bölgeye bağlı olduğunu ve bölgenin tarihi dokusu nedeniyle sahip oldukları konutların babadan oğula geçtiği izlenimini vermektedir. % 27'lik bir

oranla bölgeye en büyük göç Doğu Anadolu'dan ve % 15 ile Karadeniz'den gelmiştir.

Burada yaşayan insanların % 71'inin dışarıda gelmesi, bu yöre sorunlarını ancak sınırlı bir oranda üstlenebileceklerinin izlenimini de bize vermektedir. Değişik yörelerden gelen bu insanların katılımcı bir davranış göstermeleri ve sorunlara karşı sorumlulukların paylaşılması düşüncesinin oluşmasını engelleyici bir unsur olarak görülmektedir.

10- Burayı Tercih Etme Nedeni

1	UCUZ KONUT	12
2	UCUZ EV KİRAŞI	40
3	AKRABALAR	32
4	ULAŞIM İMKANI	26
5	EĞİTİM İMKANI	9
6	İŞ İMKANI	92
7	DİĞER	43



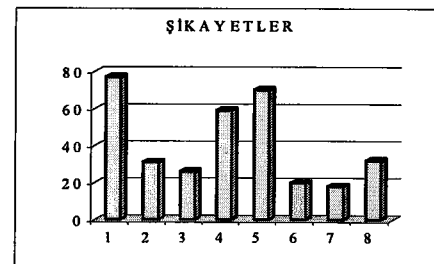
Şekil 5.41. Tercih Etme Nedeni

Anket yapılan kişilerin, burada yaşayan insanların burayı tercih sebepleri arasında en başta 92 kişi ile iş imkanı gelmektedir. Bu oran buradaki konutların şehir merkezine yakınlığı, turistik faaliyetlerin yoğunluğu ve buradaki imalathanelerin varlığı ile açıklanabilmektedir.

43 kişi diğer nedenleri savunurken, 40 kişi ev kiralalarının ucuzluğunu, 32 kişi yakın akrabalarının varlığını, 26 kişi de ulaşım imkanlarını belirtmiştir. 12 kişi ucuz konut alabilme imkanı nedeniyle, 9 kişide eğitim imkanları için bölgeyi tercih etmiştir.

11- Şikayetler

1	ÇEVRE KİRLİLİĞİ	77
2	OTOPARK SORUNU	31
3	ULAŞIM SORUNU	26
4	KOMŞULUK	59
5	ALTYAPI SORUNU	70
6	SOSYAL AKTİVİTE	20
7	YEŞİL ALAN	18
8	DİĞER	32

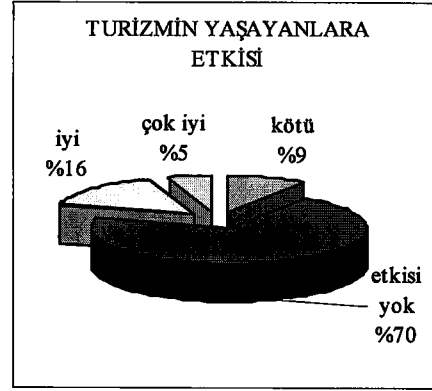


Şekil 5.42. Şikayetler

Bölgede yapılan anket sonucunda en büyük sorun çevre kirliliği olarak görülürken, alt yapı ve komşuluk ilişkilerinin azlığı da insanların başlıca şikayetleridir. Otopark, ulaşım, sosyal aktivite eksikliği ve yeşil alanların azlığı da bölge halkının diğer önemli sorunlarıdır.

12- Turizmin Yaşayanlara Etkisi

KÖTÜ ETKİLİYOR	13	%9
ETKİSİ YOK	95	%70
İYİ ETKİLİYOR	22	%16
ÇOK İYİ ETKİLİYOR	7	%5

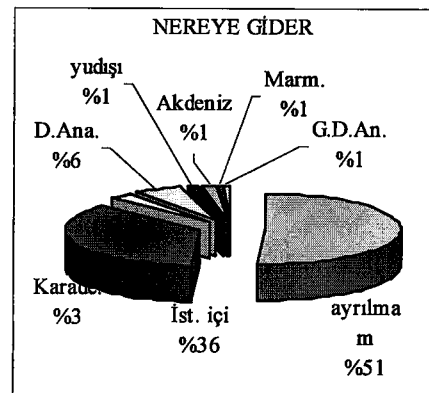


Şekil 5.43. Turizmin Etkisi

Bölgede yaşayanların % 69'u turizmin kendilerine bir etkisi olmadığını savunurken, % 21'i de iyi etkilediğini, % 10'u ise kötü etkilediğini belirtmiştir. Bölgedeki insanlar üzerine büyük oranda turizmin bir etkisi olmaması, turistik faaliyetlerin sadece Sultanahmet ve çevresindeki dar bir alanda kaldığını ve konut alanlarının içine kadar giremediğinin bir göstergesidir.

13- Bölgeden Ayrılmak Zorunda Kalırsa Nereye Gider

AYRILMAM	70	%51
İSTANBUL İÇİ	49	%36
KARADENİZ	4	%3
D.ANADOLU	8	%6
G.D.ANADOLU	2	%1
MARMARA	2	%1
AKDENİZ	1	%1
YURTDIŞI	1	%1



Şekil 5.43. Nereye Gider

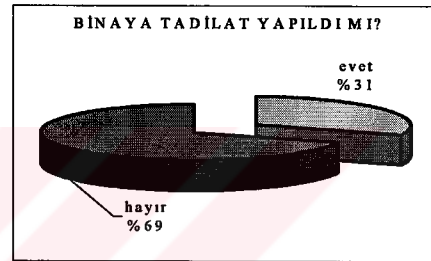
Bölgeden ayrılmam diyenlerin % 51 gibi yüksek bir oranda olması, bölgenin sahip olduğu tüm olumsuz yönlere rağmen halk tarafından sevildiğini ve benimsendiğini

göstermektedir. Bu oran burada yapılacak olumlu çalışmalara halkın katılabileceğini de işaret etmektedir.

% 35'lik yüksek bir oran ayrılırsa yine İstanbul içinde bir yere gitme ihtimalini ortaya koymaktadır. Bu sonuç bize % 86'lık çok büyük bir oranda bu insanların burada kalma isteğini, ayrılırlarsa da yine bunun İstanbul olacağını göstermektedir. burada yapılacak çalışma sonucunda, bu insanların ne olursa olsun bu bölgenin sosyal dokusunun bir parçası oldukları kabul edilmeli ve yerlerinden edilmemelidirler. Zaten edilseler bile büyük bir çoğunluğun yine İstanbul'da kalmayı tercih edeceklerinden, başka bir bölgede, başka bir sorunun parçası olmaları kaçınılmazdır.

14-Binaya Tadilat Yapıldı mı?

EVET	42	%31
HAYIR	95	%69

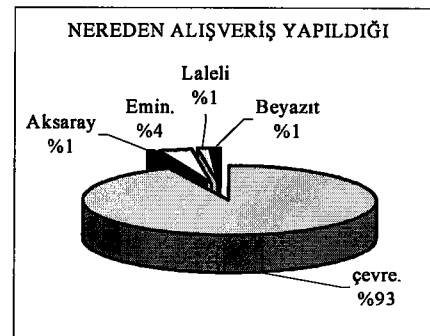


Şekil 5.45. Binaya Tadilat Yapıldı mı

Bölgede yaşayanların % 69'u oturdukları yapıya tadilat yapmadıklarını belirtmiştir. Bu oranın bu kadar yüksek olması, insanların gelir durumuyla açıklanabileceği gibi, kullandıkları mülklerin % 36 gibi çok düşük bir oranda sahibi olmalarıyla da açıklanabilmektedir. Bölgenin tarihi sit alanı olması ve koruma kanunları da, kullanıcıları yapılarına onarım yapmalarını engelleyen bir diğer unsur olmaktadır.

15- Nereden Alış-Veriş Yapıldığı

ÇEVREDEN	128	%93
AKSARAY	1	%1
EMİNÖNÜ	5	%4
LALELİ	2	%1
BEYAZIT	1	%1

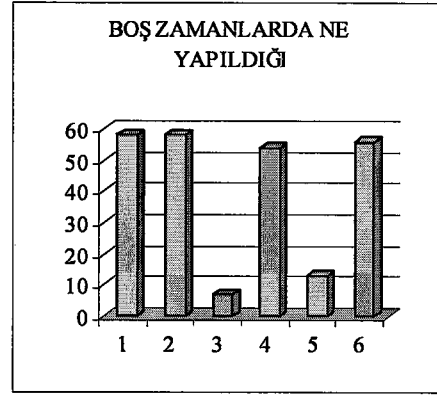


Şekil 5.46 Nereden Alış-Veriş Yapıldığı

Bölgede yaşayan insanların %83'lük çok büyük bir kısmı alış-verişini yakın çevresinden yapmaktadır. Buradaki insanların gelir durumunun düşüklüğü, onları küçük semt pazarlarına yöneltmektedir. Yine bu bölgede yapılanma koşullarından dolayı büyük marketlerin olmaması ve % 3'lük düşük oto sahipliği, bölgede yaşayanların daha uzak noktalardan alış-veriş yapmasını engellemektedir.

16- Boş Zamanlarda Ne Yapıldığı

AKRABA ZİYARETİ	58
KOMŞU ZİYARETİ	58
PARKA GİTMEK	7
YÜRÜYÜŞ	54
ARABA GEZİŞİ	13
DİĞER	56



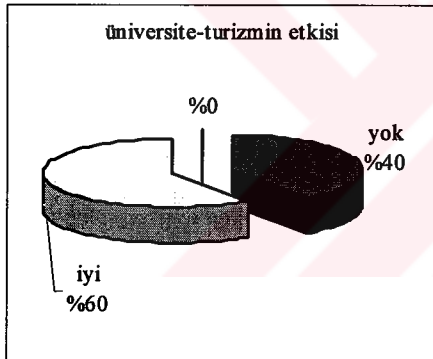
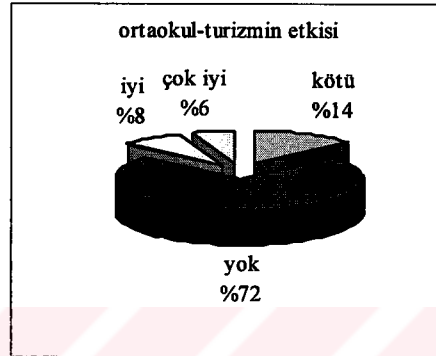
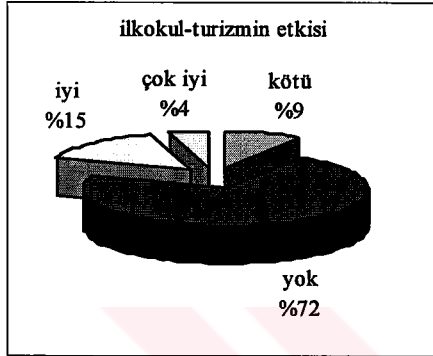
Şekil 5.47. Boş Zamanlarda Ne Yapıldığı

Bölgede yaşayanların büyük çoğunluğu boş zamanlarında akraba ve komşu ziyareti yaparken, şikayetleri arasında komşuluk ilişkilerinin zayıflığının büyük yer tutması ile tezat oluşturur gibi görünmektedir.

Yürüyüş yapmak ve araba ile gezmek de diğer faaliyetler iken, parka gitmek çok düşük bir oranda kalmaktadır. Bu bölgedeki yeşil alan eksikliğini ve sahil şeridindeki yeşil alanların, banliyö hattı ve sahil yolu yüzünden bölge ile ilişkisinin koptuğunun da bir göstergesidir. Ankete cevap veren 56 kişilik bir grup da diğer faaliyetler diyerek herhangi bir fikir beyan etmemiştir. Bu yüksek oran bu kişilerin boş zamanlarını evde geçirdiklerinin bir göstergesidir. Bölgede yaşayan insanların sosyal faaliyetlerinin sadece eş-dost ziyaretleri ile sınırlı kalması, bu bölgedeki sosyal donatı eksikliğinin ve bu kişilerin eğitim ve ekonomik düzeyleri ile yakından alakalı olduğu anlaşılmaktadır.

- Konut Anketleri Çapraz İlişkileri Değerlendirmesi

	Turizme Etkisi				
Eğitim		kötü	yok	iyi	çok iyi
	ilk	6	49	10	3
	orta	5	26	3	2
	lise	2	18	6	2
	üniversite		2	3	



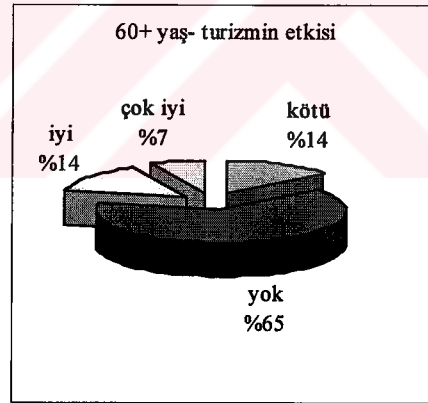
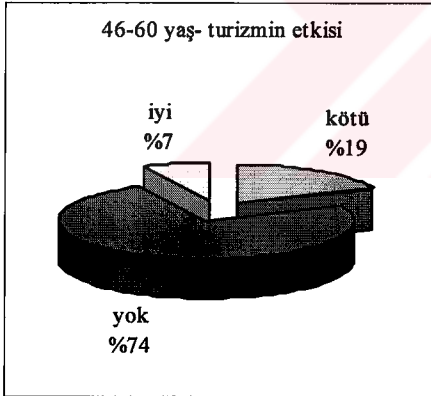
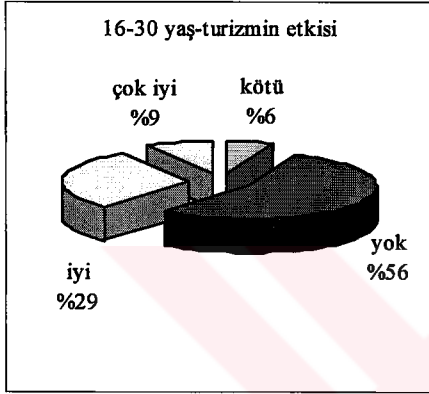
Şekil 5.48. Eğitimin Turizme Etkisi

3-12 soruları arasında yapılan anlamlılık ilişkilerinde, ilkokul mezunlarının % 9'u, ortaokul mezunlarının % 14'ü, lise mezunlarının % 7'si turizmin kendilerini kötü etkilediğini belirtmiştir.

İlkokul mezunlarının % 72'si, ortaokul mezunlarının % 72'si, lise mezunlarının % 65'i ve üniversite mezunlarının % 40'ı, kendileri üzerinde turizmin etkisi olmadığını söylerken, ilkokul mezunlarının % 15'i, ortaokul mezunlarının % 8'i, lise mezunlarının % 21'i ve üniversite mezunlarının % 60'ı iyi yönde etkilediğini

belirtmiştir. Bu sonuçlardan da görülebileceği üzere, eğitim seviyesi arttıkça, turizmin onlar üzerindeki olumlu etkilerinin arttığını düşünmektedirler.

	turizmin etkisi				
		kötü	yok	iyi	çok iyi
yaş	0-15			1	
	16-30	2	19	10	3
	31-45	4	47	7	3
	46-60	5	20	2	
	60+	2	9	2	1

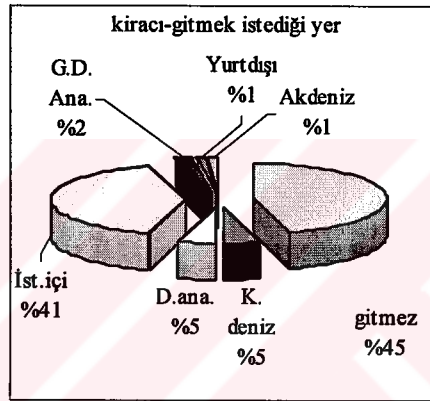
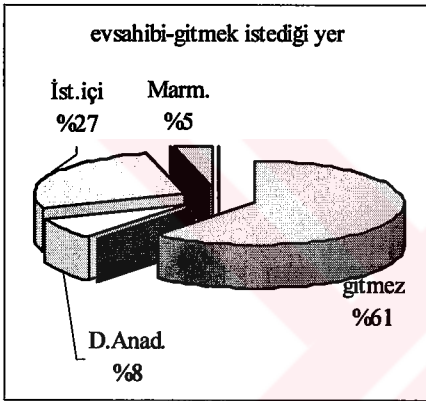


Şekil 5.49. Yaş -Turizm İlişkisi

2-12 soruları arasında yapılan anlamlılık ilişkisinde, 16-30 yaş grubunun % 6'sı turizmin kendilerini kötü etkilediğini savunurken, 31-45 yaş grubunun % 7'si, 46-60 yaş grubunun % 19'u, 60 yaş üstünün % 14'ü de turizmin kendilerini kötü etkilediğini belirtmektedirler. 16-30 yaş grubunun % 56'sı, 31-45 yaş grubunun % 77'si, 46-60 yaş grubunun % 74'ü ve 60 yaş üstünün % 65'i kendilerine turizmin herhangi bir etkisi olmadığını belirtmişlerdir. 0-15 yaş grubunun % 100'ü, 16-30 yaş

grubunun % 29'u, 31-45 yaş grubunun % 11'i, 46-60 yaş grubunun % 7'si, 60 yaş üstünün % 14'ü turizmin kendilerini iyi etkilediğini düşünmektedir. Bu gösterge değerler ışığında, yaş ilerledikçe, turizme çevre sakinlerinin bakış açısının olumsuz yöne doğru kaydığı görülmektedir.

nereye gitmek istersiniz	ev sahipliği		
		Ev sahibi	kiracı
	gitmez	30	40
	K.Deniz	0	4
	D.Anad.	4	4
	İst.içi	13	36
	G.D.Anad.	0	2
	Marmara	2	
	Yurtdışı		1
	Akdeniz		1



Şekil 5.50.Ev Sahipliği- Gitmek İsteddiği Yer İlişkisi

7-13 soruları arasındaki anlamlılık ilişkisi araştırıldığında, ev sahiplerinin % 61'i, kiracıların % 45'i bölgeyi terk etmek istememektedir.

Kiracıların % 5'i ayrılırsa Karadeniz'e geri dönmek istemektedir. Ev sahiplerinin % 11'i, kiracıların % 5'i burayı terk etmek zorunda kalırsa Doğu Anadolu'ya dönmek istemektedir.

Ev sahiplerinin % 27'si, kiracıların % 41'i, burayı terk etmek zorunda kalırsa yine İstanbul'da bir yere gideceğini belirtirken, kiracıların, % 2'si buradan ayrılırsa Güney Doğu Anadolu'ya döneceğini belirtmiştir.

Şekil 5.40'tan da görüleceği gibi, ev sahiplerinin % 61'i, kiracıların % 45'i bölgeyi terk etmek istememektedir. Terk etmek isteyenlerden ev sahibi olanların % 27'si gibi

yüksek bir oranı yine İstanbul derken, kiracıların % 41'i de yine İstanbul içinde kalmak istemektedir.

evsahipliği	medeni durum			
		evli	bekar	dul
	Ev sahibi	39	2	8
	Kiracı	76	12	

7-6.1 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde ev sahiplerinin, % 80'i evli çiftlerden, % 4'ü bekar ve % 16'sı boşanmış çiftlerden oluşmaktadır.

Kiracıların ise % 86'sı evli çiftlerden, % 14'ü de bekar çiftlerden oluşmaktadır.

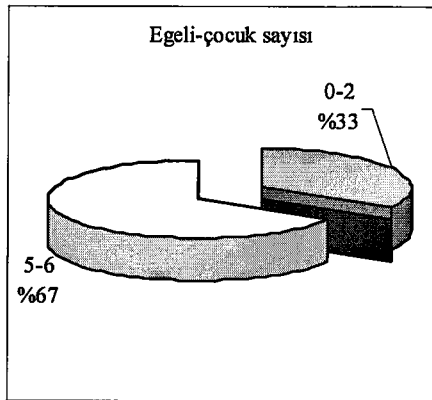
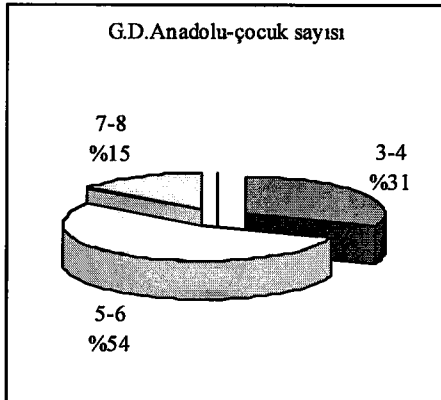
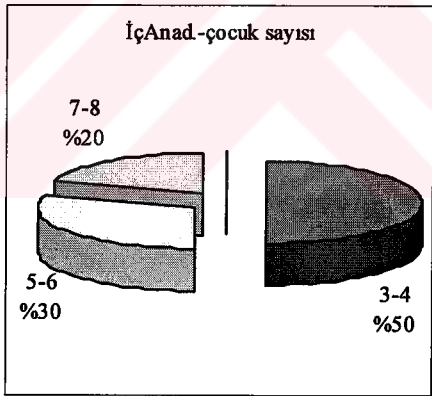
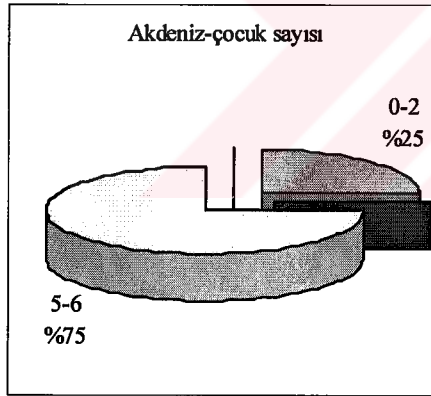
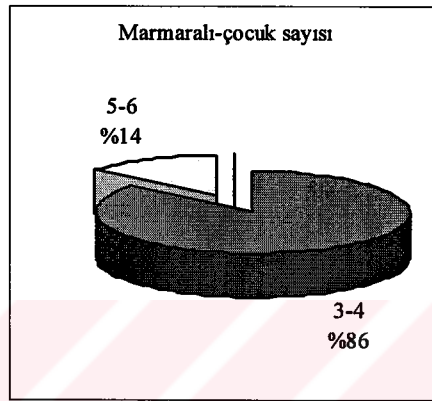
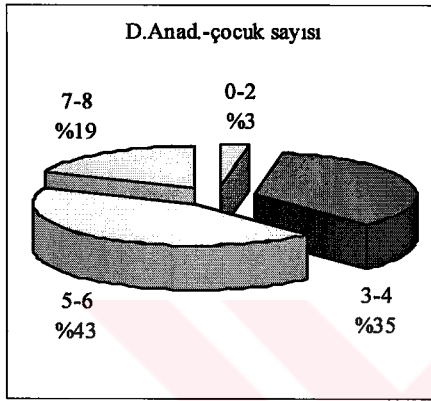
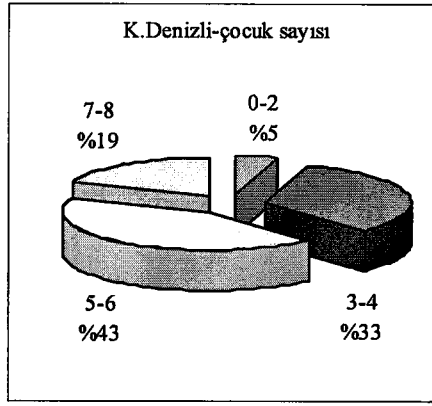
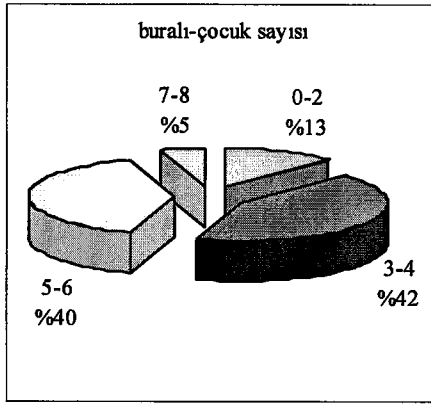
Bu değerlerden, ev sahibi ve kiracı evli çift sayısının birbirine yakın değerlerde olduğu görülürken, kiracı bekar çift sayısının ise çoğunlukta olduğu ortaya çıkmaktadır. Boşanmış çiftlerden hiç kiracı olmaması ise oldukça ilginç bir değer



Şekil 5.51. Ev Sahipliği- Medeni Durum İlişkisi

olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sonuca göre boşanmış kişilerin burada barınma cesareti gösteremediği anlaşılmaktadır.

		çocuk sayısı			
		0-2	3-4	5-6	7-8
nereden gelindiği	buralı	5	17	16	2
	K.Deniz	1	7	9	4
	D.Anad.	1	13	16	7
	G.D.Anad		4	7	2
	Marmara		6	1	
	Akdeniz	1		3	
	İç Anad.		5	3	2
	Selanik	1	1		
	Ege	1		2	



Şekil 5.52. Nereden Gelindiği- Çocuk Sayısı İlişkisi

9.1-6.2 soruları arasındaki anlamlı ilişki araştırıldığında, buralı olanlardan 0-2 çocuğu sahip olanların oranı % 13, Karadeniz'den gelenlerin % 5, Doğu Anadolu'dan gelenlerin, % 3, Akdeniz'den gelenlerin % 25 ve Ege'den gelenlerin % 33 olarak ortaya çıkmaktadır.

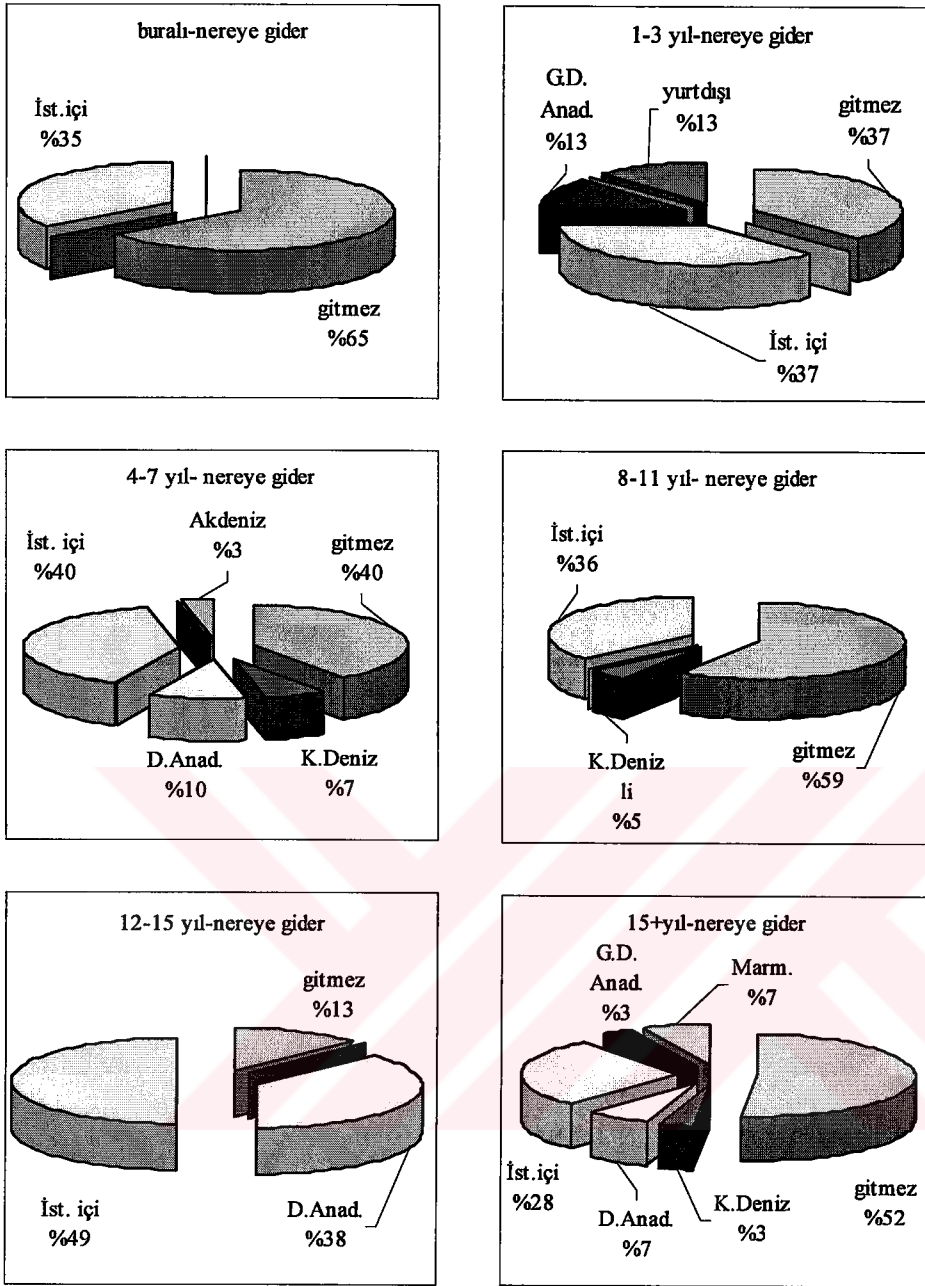
3-4 çocuğa sahip olan ve burada yaşayan çevre sakinlerinin oranı % 42, Karadeniz'den gelenlerin % 33, Doğu Anadolu'dan gelenlerin % 35, Güney Doğu Anadolu'dan gelenlerin % 31, Marmara Bölgesi'nden gelenlerin % 86, İç Anadolu'dan gelenlerin % 50 olarak karşımıza çıkmaktadır.

5-6 çocuklu ailelerin buralı olanlarının oranı % 40, Karadeniz'den gelenlerin % 43, Doğu Anadolu'dan gelenlerin % 43, Güney Doğu Anadolu'dan gelenlerin % 54, Marmara Bölgesi'nden gelenlerin % 14, Akdeniz'den gelenlerin % 75, İç Anadolu'dan gelenlerin % 30 ve Ege'den gelenlerin % 67 olarak karşımıza çıkmaktadır.

7-8 çocuklu ailelerin buralı olanlarının oranı % 5, Karadeniz'den gelenlerin % 19, Doğu Anadolu'dan gelenlerin % 19, Güney Doğu Anadolu'dan gelenlerin % 15 ve İç Anadolu'dan gelenlerin % 20'dir.

Bu gösterge değer incelendiğinde, Karadeniz, Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu'dan gelen ailelerin daha çok çocuğa sahip olduğu görülmektedir.

		geliş zamanı					
		buralı	1-3	4-7	8-11	12-15	15+
nereye gider	gitmez	26	3	12	13	1	15
	K.Deniz			2	1		1
	D.Anad.			3		3	2
	İst.içi	14	3	12	8	4	8
	G.D.Anad		1				1
	Marmara						2
	yurtdışı		1				
	Akdeniz			1			



Şekil 5.53 Geliş Zamanı- Nereye Gider İlişkisi

9-13 soruları arasındaki anlamlılık değerlendirmesinde, buralı olup, burayı terk etmek istemeyenlerin oranı % 65, 1-3 yıldır burada olanların % 37, 4-7 yıldır burada olanların % 40, 8-11 yıldır burada olanların % 59, 12-15 yıldır burada olanların % 13 ve 15 yıl ve üstü zamandır burada olanların ise % 52'dir.

Karadeniz'e dönerim diyenlerden 4-7 yıldır burada olanların oranı % 7 iken, 8-11 yıldır burada oturanların % 5, 15 yıl ve üstü zamandır burada oturanların ise % 3'tür.

Doğu Anadolu'ya dönerim diyenlerden 4-7 yıldır burada olanların oranı % 10, 12-15 yıldır burada oturanların oranı % 38 ve 15 yıl ve üstü zamandır burada oturanlar ise % 7'dir.

Buradan ayrılırsam İstanbul içinde başka bir yere giderim diyenlerden buralı olanların oranı % 35, 1-3 yıldır bu bölgede oturanların oranı % 37,5, 4-7 yıldır burada olanların oranı % 40, 8-11 yıldır burada oturanlar % 36, 12-15 yıldır burada oturanların oranı % 49 ve 15 yıldan fazla bir süredir burada oturanların oranı ise % 28'dir.

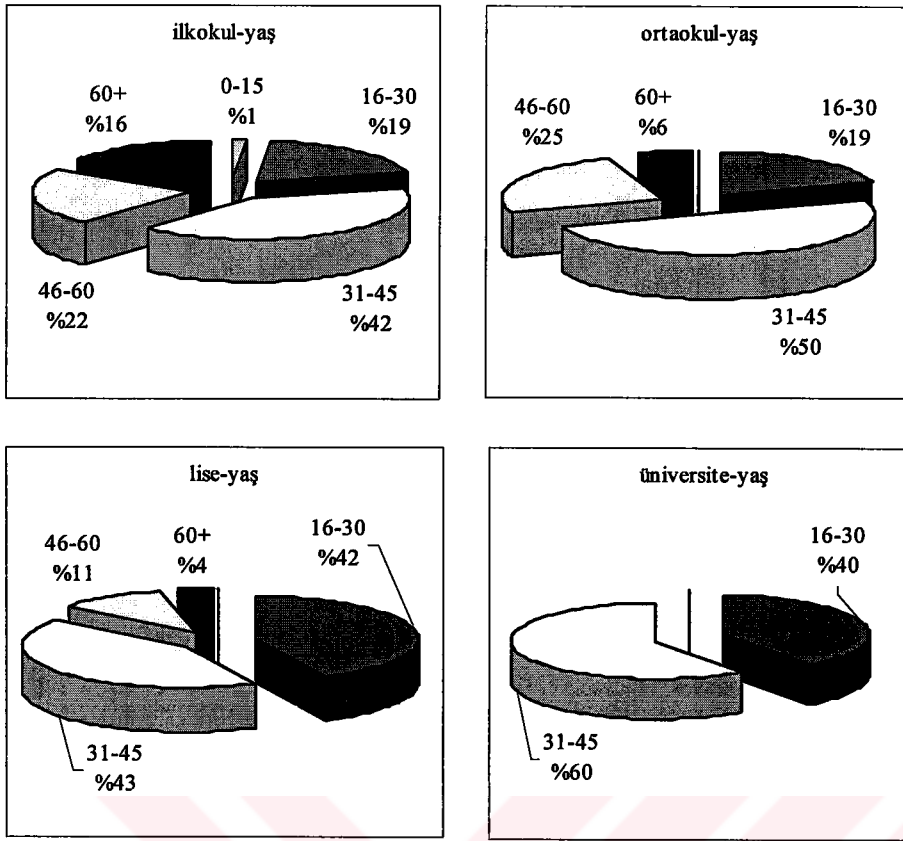
Güney Doğu Anadolu'ya dönerim diyenlerden 1-3 yıldır burada olanların oranı % 13, 15 yıl ve üstü zamandır burada oturanlar ise % 3'tür.

Buradan ayrılırsam Marmara Bölgesi içinde başka bir yere giderim diyenlerden 15 yıldan fazla bir süredir burada oturanların oranı % 7'dir.

Şekil 5.43.'te görülmektedir ki buralı olanların büyük çoğunluğu yine Tarihi Yarımada'yı terk etmek istemezken, terk ederim diyenlerin çok büyük bir çoğunluğu yine İstanbul'u tercih etmektedir. Bu bölgede kalış süresi arttıkça, bölge sakinlerinin yarımada'yı terk etme istekleri azalmaktadır. Terk etmek isteyenlerden İstanbul'da başka bir bölgeye giderim diyenleri, Doğu Anadolu'ya dönerim diyenler takip etmektedir.

	yaş					
		0-15	16-30	31-45	46-60	60+
eğitim	ilk	1	13	28	15	11
	orta		7	18	9	2
	lise		12	12	3	1
	üniversite		2	3		

2-3 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, ilkokul mezunlarının % 1'i 0-15 yaş grubu arasındayken, % 19'u 16-30 yaş, % 42'si 31-45 yaş, % 22'si 46-60 yaş ve % 16'sı 60 yaş ve üstü gruba aittir. Orta okul mezunlarının % 19'u 16-30 yaş grubu, % 50'i 31-45 yaş, % 25'i 46-60 yaş ve % 6'sı de 60 yaş ve üstü grubuna dahildir. Lise mezunlarının % 42'si 16-30 yaş grubu, % 43'ü 31-45 yaş, % 11'i 46-60 yaş ve % 4'ü de 60 yaş ve üstü grubuna dahildir. Üniversite mezunlarının % 40'ı 16-30 yaş grubu, % 40'ı 31-45 yaş grubuna dahildir



Şekil 5.54.Eğitim Durumu Yaş İlişkisi

Bu gösterge değerden, burada yaşayan bireylerin en eğitilmiş olanlarının 31-45 yaş arası olanlar olduğu görülmektedir. 46 yaş ve üzeri gruba dahil olan kişilerin eğitim durumları giderek düşerken, genç nüfusun eğitim durumunun da daha iyiye gittiği görülmektedir.

- Konut Anketlerinin Değerlendirilmesi

Çalışma alanında gerçekleştirilen anketlerin cross-tab yöntemiyle değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkan eğilimler şöyle olmuştur.

Konut anketlerinin bize verdiği sonuçlara göre; bölgenin lokomotif sektörü haline gelme eğiliminde olan Turizmin eğitim düzeyi ve yaş kategorilerine nasıl etkiler yaptığını kontrol etmek için bu konudaki sonuçları birleştirdiğimizde güçlü yönde olmadığı sonucuna varılmıştır. Bu da turizm ve yan faaliyet kollarının konut alanlarını olumsuz yönde etkilemediği, aksine olumlu yönde etkilediğini ortaya çıkarmaktadır.

Bölgedeki konutların fiziksel durumları göz önüne alındığında, bölgedeki konfor şartlarının yeterliliğinin sınanması ve çalışma alanının İstanbul'un diğer bölgelerine yerleşmek için bir basamak olup olmadığının anlaşılması için konut sakinlerinin bu bölgeden başka nereye gidebilecekleri ortaya çıkarılmıştır. Kiracıların yarıya yakını (%46) bölgeden gitmeme eğilimindedirler. Nedeni ucuz konut, kolay ulaşım ve iş imkanıdır. Ayrıca akrabalık önemli bir unsuru teşkil etmektedir. Kiracıların %36'sı da İstanbul'un değişik yerlerine gitmeyi yeğliyorlar. Tamamı banliyölerdeki başka akrabalarının yanına gidebilecek ekonomik düzeye ulaşmaya çalışmaktadır. Ev sahiplerinin ise %60'tan fazlası bu bölgeden ayrılmama eğilimindedir. Sebepleri psikolojik olarak açıklanabilir. Hayatının tamamını veya önemli bir bölümünü geçirdiği yerlerden ayrılmama isteği söz konusudur. Ayrılmayı düşünenlerin hemen hepsi de kentin diğer bölgelerinde oturan çocuklarına yakın yerleri tercih ediyorlar. Bu sonuca göre çalışma alanının kente göç için bir basamak teşkil ettiği, bölgenin, Doğu, Güneydoğu Anadolu ve Karadeniz'den gelen nüfusun kentin başka yerlerine dağılmadan "uyum sürecini" atlattıkları bir basamak olduğu sınanmıştır.

Bölgedeki kiracıların %80'e yakını evlidir. Yani halen baskın bir aile yerleşimi söz konusudur. Ev sahiplerinin neredeyse tamamı evlidir. Bu kent parçasındaki ailelerin %90'lık bir çoğunluğu 3 veya daha fazla çocuk sahibi olup, özellikle Doğu Anadolu'dan gelen aileler kalabalık ailelerdir.

Bölgeye geliş zamanı ve buradan gitme isteği karşılaştırıldığında kalma isteği ile gitme isteği birbirine yakın çıkmaktadır. Temel sebep İstanbul'da mülk sahibi olmaktır. Burada özellikle kalabalık ailelerin tüm fertlerinin çalışması sonucu oluşturdukları birikimlerle mülk sahibi olma yoluna gitmektedirler. Bu Türkiye Metropollerinde bir "sosyal kalıptır". Gitmek istemeyenler yüksek olasılıkla henüz bu seviyeye ulaşamamış olanlardır.

Burada eğitim seviyesinin düşüklüğü de göze çarpmaktadır. Çok büyük bir çoğunluk ilkokul mezunu olup, bunların büyük kısmı 31-45 yaş grubunda yer almaktadır.

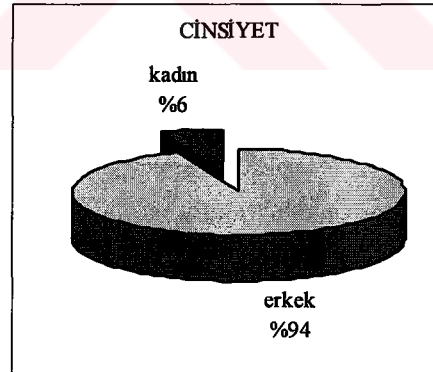
Konut alanlarında yerleşik nüfusun sosyal profiline baktığımızda, öncelikle kentin en düşük gelir grubunun şehirde varolma mücadelesini görmekteyiz. Bunun ardından Eski İstanbulluların oluşturduğu halen o dönemin değer yargılarını sürdürmeye çalışan bir sosyal grup gelmektedir. Filtrasyon kuramına uygun olarak toplumun

yaşayışının değişimiyle birlikte müstakil evden apartman dairesine geçen orta gelir düzeyi bölgeyi düşük gelir grubuna terk etmiştir. Bu gelir grubu da yaşadığı konutu geçici bir barınak olarak algıladığından gerekli bakımı göstermemiştir. Mülk sahiplerinin karşılığını alamayacakları bir yatırım olarak gördükleri yapı tamirat ve tadilatlarının gerçekleştirmemesine merkezi ve yerel yönetimin duyarsızlığı da eklenince Kültür Tarihimizin en önemli parçalarından biri olan Tarihi Yarımada slumlaşmanın kısır döngüsüne doğru itilmiştir. Bölgede oturanların %70'e yakını oturduğu yapıya tadilat yapmamaktadır. Bölgedeki yapılara gerçekleştirilen müdahalelerin (Kumkapı ve Kadırga Mahalleleri başta olmak üzere) önemli bir kısmı tek aile evlerinin parçalanarak birden fazla aile tarafından oda oda kullanılmasına yöneliktir. Suç oranının çok yüksek olmadığı bu bölgenin çevresindeki semtlerde (özellikle banliyö tren hattında ve Beyazıt, Sultanahmet, Laleli'de) yankesicilik, hırsızlık gibi suçlar sıkça işlenmektedir ve kaynağının neresi olduğu tartışma konusudur. Ancak bu bozuk sosyal yapının insanları suç işlemeye iteceği açıktır.

5.6.2.2. Ticaret Anketi Değerlendirmesi

1- Cinsiyet

ERKEK	105	%94
KADIN	7	%6

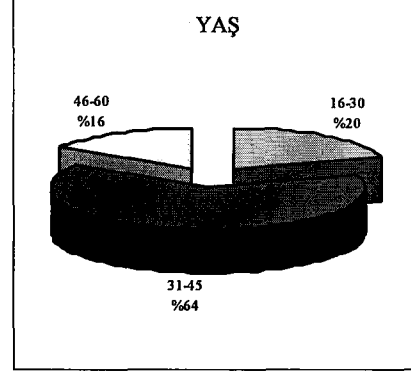


Şekil 5.55. Cinsiyet Durumu

Anket yapılan 112 kişinin % 94'ü erkek, % 6'sı kadındır.

2-Yaş

16-30	22	%20
31-45	72	%64
46-60	18	%16



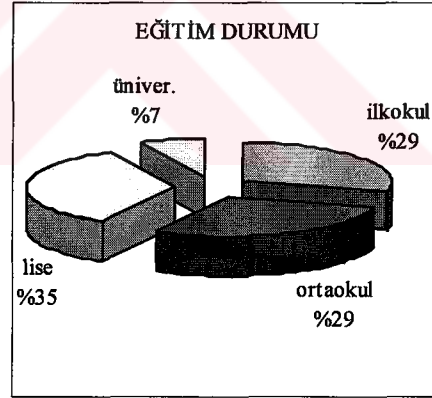
Şekil 5.56. Yaş Durumu

Ankete cevap veren 112 kişinin % 64'ü 31-45 yaş arası, % 20'si 16-30 yaş arası ve % 16'sı 46-60 yaş grubu arasındadır.

Bu oran bölgede çalışan esas grubun orta yaşlılar olduğunu göstermektedir. bu gösterge değer yine konut anketlerinden elde edilen % 45'lik 31-45 yaş grubu ile örtüşmektedir ki bu da bu bölgede çalışanların aynı zamanda burada ikamet ettiği tespitini desteklemektedir.

2- Eğitim Durumu

İLKOKUL	32	%29
ORTAOKUL	33	%29
LİSE	39	%35
ÜNİVERSİTE	8	%7



Şekil 5.57. Eğitim Durumu

Ankete cevap verenlerin % 35'i lise öğrenimi görmüştür. İlkokul ve orta okul mezunlarının toplam oranı % 29 iken, üniversite mezunlarının oranı % 7 de kalmaktadır. Bu oran bize çalışan grubun belli bir eğitim seviyesine ulaştığını göstermektedir. fakat % 58'lik ilköğretim mezunu çoğunluk bu seviyenin hala yeterli seviyede olmadığını göstermektedir.

3- Oturulan Semt

Tablo 5.3. Oturulan Semt

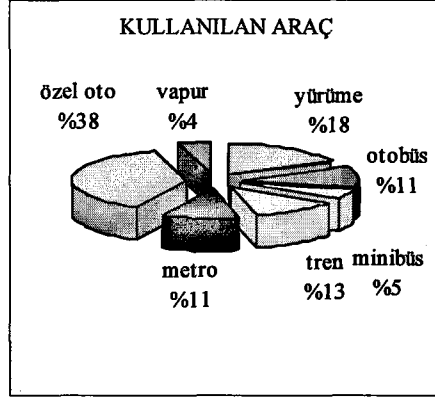
MERTER	5	%5
CANKURTARAN	7	%6
KADIRGA	6	%5
AVCILAR	2	%2
EYÜP	1	%1
AKSARAY	2	%2
GAZİOSMANPAŞA	5	%5
YEŞİLYURT	1	%1
K.ÇEKMECE	3	%3
BAHÇEŞEHİR	2	%2
FINDIKZADE	10	%9
ÜMRANİYE	4	%3
GÜNGÖREN	2	%2
FATİH	5	%5
BAHÇELİEVLER	13	%11
GEDİKPAŞA	1	%1
KUMKAPI	3	%3
ETİLER	1	%1
SULTANAHMET	6	%5
BAYRAMPAŞA	4	%3
BAKIRKÖY	3	%3
KADIKÖY	6	%5
YEŞİLKÖY	6	%5
GAYRETTEPE	4	%3
YEDİKULE	1	%1
FLORYA	4	%3
ZEYTİNBURNU	5	%5

Yapılan anketler sonucunda burada çalışan insanların % 11'lik en büyük kısmı Bahçelievler'den buraya gelmektedir. Çok çeşitlilik gösteren bu değerler aslında incelendiğinde, Kadırga, Cankurtaran, Gedikpaşa, Kumkapı, Sultanahmet, Fındıkzade gibi yakın çevrede oturanların oranı % 30'ları bulmaktadır. Diğer bölgeler de Yeşilyurt, Küçük Çekmece, Bakırköy, Yeşilköy, Yedikule, Florya, Zeytinburnu gibi hep banliyö tren hattı güzergahı üzerindeki, ulaşımı kolay bölgelerdir. Burada dikkati çeken bir diğer oranda Kadıköy değeridir.

Sonuçta, bu gösterge değerden burada çalışan halkın yüksek bir oranda bu bölgede ve yakın çevrede ikamet ettiği sonucu çıkarılabilmektedir. Yine konut anketlerinde bu bölgeyi seçme sebeplerinden en yüksek oran olan iş imkanları ve iş yerlerine yakınlık cevabı ile çıkarılan sonuç birbirini desteklemektedir.

4-1 Kullanılan Araçlar

YÜRÜME	20	%18
OTOBÜS	12	%11
MİNİBÜS	6	%5
TREN	14	%13
METRO	12	%11
ÖZEL OTO	43	%38
VAPUR	5	%4



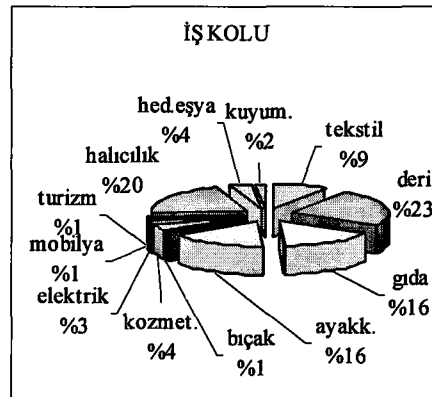
Şekil 5.58. Kullanılan Araç

Anket sonuçlarına göre burada çalışanların % 38'i buraya özel otolarıyla gelmektedir. % 18'lik yürüme seçeneği ise ikinci en yüksek değerdir. Bu değer insanların yakın bir çevrede oturduğu tezini güçlendirmektedir. Demir yolu kullanımı da % 12 ile yüksek bir değerdir ve burada çalışanların banliyö hattı üzerindeki semtlerde oturduğu sonucuyla örtüşmektedir.

Bu gösterge değerlerde en dikkat çeken değer % 38'lik özel oto kullanımıdır. Aslında yapılan anketlerin bir çoğunun da direk iş sahipleri ile yapıldığı göz önüne alındığında bu yüksek değer anlamlı hale gelmektedir. Yine bu değer buraya çalışmaya gelenlerin Yeşilköy, Florya, Kadıköy gibi yüksek gelir gruplarının yaşadığı yerler olması sonucuyla da birbirini desteklemektedir.

5-İş Kolu

TEKSTİL	10	%9
DERİ	27	%23
GIDA	18	%16
AYAKKABI	18	%16
BIÇAK	1	%1
KOZMETİK	4	%4
ELEKTRİK	3	%3
MOBİLYA	1	%1
TURİZM	1	%1
HALICILIK	23	%20
HEDİYELİK EŞYA	4	%4
KUYUMCU	2	%2

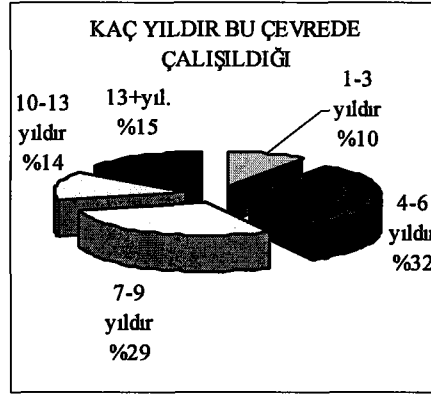


Şekil 5.59. İş Kolu

Anket sonuçlarına göre burada en yaygın görülen iş kolu % 24 ile dericilik iken, % 21 ile halıcılık, % 16 ile ayakkabı ve gıda, % 9 ile tekstil onu izlemektedir. Tüm bu iş kolları yapılan fiziksel analizlerdeki deri atölyelerinin varlığını da desteklemektedir. Yine halıcılık ve dericilik gibi iş kolları turizm sektörünün bu bölgedeki varlığıyla da örtüşmektedir.

5-1 Kaç Yıldır Bu Semtte Çalışıldığı

1-3 YIL	11	%10
4-6 YIL	36	%32
7-9 YIL	32	%29
10-13 YIL	16	%14
13+ YIL	17	%15



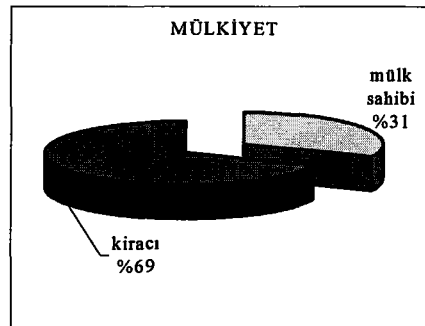
Şekil 5.60. Bu Çevrede Çalışma Süresi

Bu bölgede çalışanların % 32'si bu soruya 4-6 yıldır, % 25'i de 7-9 yıldır burada çalıştığı cevabını vermiştir. 1-3 yıl gibi çok yakın bir zaman önce burada çalışmaya başlayanların oranı % 10'dur. 13 yıldan daha fazla zamandır burada olanların oranı ise % 15'dir.

Bu değerler bize burada iş kurmuş olan insanların uzun bir zamandır bu bölgede olduklarını göstermektedir ki bu da insanların burada çalışmaktan memnun olduklarını göstermektedir. bu bölgede yapılması muhtemel çalışmalarda bu değerlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

6- Mülkiyet

MÜLK SAHİBİ	35	%31
KİRACI	77	%69

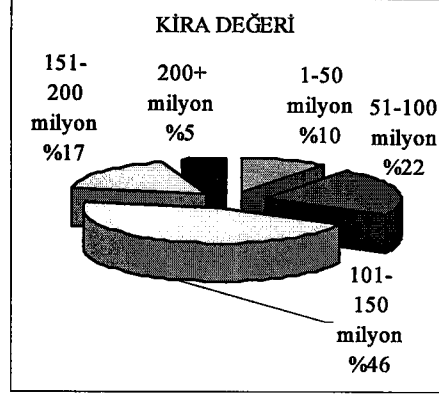


Şekil 5.61. Mülkiyet Durumu

Ankete cevap verenlerin % 69'u kiracı ve %31'i mülk sahibidir. Bu oran da yine konut anketlerinden çıkan sonuçlarla paralellik göstermektedir. bölgede iş kurmuş kişilerin uzun süredir burada olmalarına rağmen mülk sahibi olamadıkları ya da olmak istemedikleri görülmektedir.

6-1 Kira Değeri

1-50 MİLYON	8	%10
51-100 MİLYON	17	%22
101-150 MİLYON	35	%46
151-200 MİLYON	13	%17
200+ MİLYON	4	%5
* 1999 verileri		

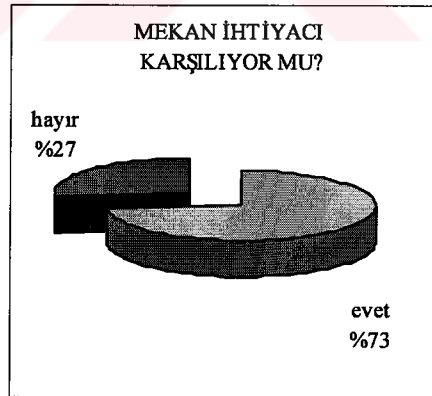


Şekil 5.62 Kira Değeri

İş yeri sahiplerinin ankete verdikleri cevaplara göre 100-150 milyonluk ortalama kira % 45 oran ile en çok görülen değerdir. Diğer değerler de dengeli bir dağılım göstermiştir.

7- Mekan İhtiyacı Karşılıyor mu?

EVET	82	%73
HAYIR	30	%27



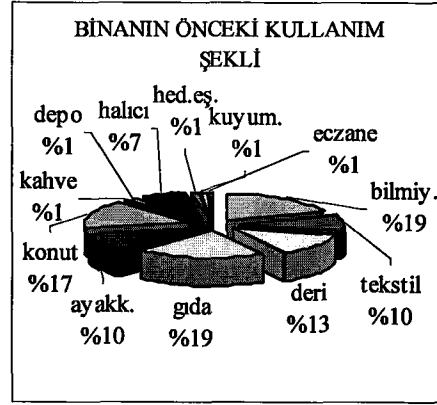
Şekil 5.63. Mekan İhtiyacı Karşılıyor mu?

Bu soruya ankete katılanların % 73'ü evet, % 27'si ise hayır cevabını vermiştir. Bu gösterge değere göre büyük oranda çalıştıkları yapılardan memnun oldukları görülmektedir. Bu yapıların bir çoğunun konut fonksiyonundan iş yerine çevrildikleri düşünülecek olursa bu olumlu cevap gerçekten yüksek bir değerdir. Bu sonuç aslında

yanıltıcı olup, insanların içindeki çalıştıkları yapıdan çok içlerinde bulundukları iş ortamının sağladığı avantajlarından dolayı bu cevaba bu kadar yüksek oranda olumlu cevap verdikleri düşünülebilmektedir.

8- Binanın Önceki Kullanım Şekli

BİLMİYOR	21	%19
TEKSTİL	11	%10
DERİ	15	%13
GIDA	22	%19
AYAKKABI	11	%10
KONUT	19	%17
KAHVE	1	%1
DEPO	1	%1
HALICI	8	%7
HEDİYELİK EŞYA	1	%1
KUYUMCU	1	%1
ECZANE	1	%1

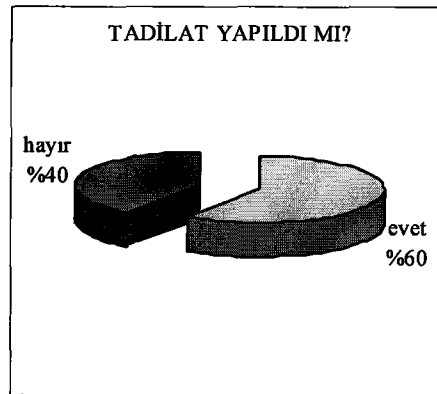


Şekil 5.64. Önceki Kullanım Şekli

Ankete katılanların % 19'luk büyük bir bölümü bilmediğini söylerken, yine % 19'luk bir grup gıda sektörü cevabını vermiştir. % 17'lik diğer bir yüksek değer ise iş yerlerinin konuttan çevrildiğini belirtmektedir. Bu cevap bir zamanlar konut ağırlıklı olan bölgenin zaman içinde dönüşüme uğrayarak, iş yerlerinin yerlerini aldığını göstermesi açısından çok önemlidir. Bu durum bölgenin şu andaki köhnemiş halinin de en önemli nedenlerinden biridir.

9- Tadilat Yapıldı mı

EVET	66	%60
HAYIR	44	%40

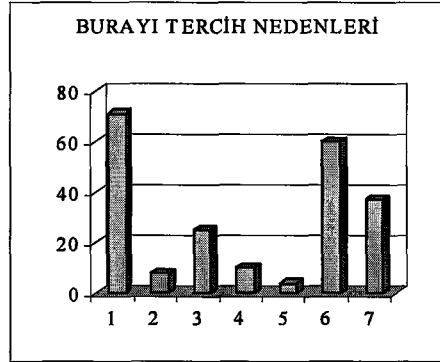


Şekil 5.65. Tadilat Yapıldı mı?

Bu soruya ankete katılanların % 59'u evet cevabını verirken, % 41'i hayır demiştir. Yaklaşık aynı mülkiyet oranlarına sahip olmalarına rağmen konut anketlerinde evlerine tadilat yapanların oranı ancak % 41 iken, burada bu oranın % 59'a çıkması, insanların iş yerlerine daha önem verdiklerini ortaya çıkarmaktadır.

10- Burayı Tercih Nedeni

1	TİCARİ CANLILIK	71
2	HAMMADDE	8
3	EVE YAKINLIK	25
4	UCUZ KİRA	10
5	DEPOLAMA	4
6	TİCARİ ÇEVRE	60
7	DİĞER	37



Şekil 5.66. Burayı Tercih Nedeni

Ankete cevap verenler, burayı tercih etmelerinin en önemli nedeni olarak ticari canlılık ve ticari çevreyi göstermişlerdir. Diğer önemli nedenlerden biri de eve yakınlık ve ucuz kira imkanının bulunmasıdır.

Burada çalışanların % 90'ının 4 yıldan daha fazla bir süredir burada oldukları gösterge değeriyle, burayı tercih nedenlerinde ticari canlılık ve ticari çevreyi göstermeleri birbiriyle örtüşmektedir. Yine oturdukları semte yakınlık da önemli bir göstergedir. Bina kiralarının ucuz olması, yapıların ve çevrenin fiziksel durumu hakkında bize ip uçları vermektedir.

11- Yeni İş Kurmak İstenirse Tercih Edilen Yer

İSTEMİYOR	82	%73
İSTİYOR	30	%27



Şekil 5.67. Yeni İş Kurma İsteği

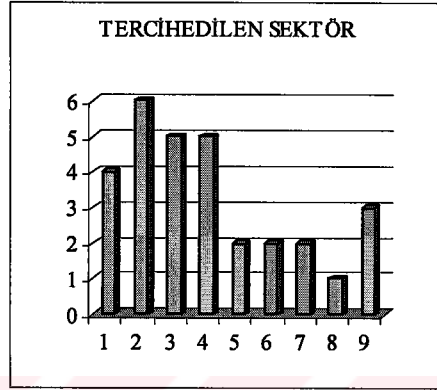
MERTER	2	%2
CANKURTARAN	7	%5
EYÜP	2	%2
LALELİ	2	%2
FATİH	1	%1
ETİLER	2	%2
SULTANAHMET	3	%3
İKİTELLİ	5	%4
BAKIRKÖY	1	%1
ZEYTİNBURNU	3	%3
İSTANBUL DIŞI	2	%2

Yeni iş yeri kurup buradan ayrılmak istemeyenlerin oranı % 73 gibi oldukça yüksek bir orandır. Diğer değerler birbirine yakın olup yine yakın çevredeki semtlerde iş kurma isteğini göstermektedir.

Bu tablodan da anlaşılacağı üzere, bu çevrede çalışanların burayı terk etmek istemedikleri ortadadır.

11-1 Tercih Edilen Sektör

1	TEKSTİL	4
2	DERİ	6
3	GIDA	5
4	AYAKKABI	5
5	KAHVE	2
6	TURİZM	2
7	HALICI	2
8	HEDİYELİK EŞYA	1
9	KUYUMCU	3

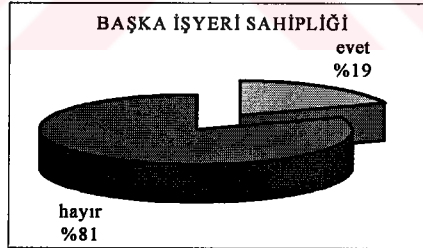


Şekil 5.68.Tercih Edilen Sektör

Yeni iş kurmak isterim diyen % 27'lik grup, ana çok deri, gıda ve tekstil sektörlerinde çalışmak istemektedirler.

12- Başka İş Yeri Sahipliği

EVET	21	%19
HAYIR	91	%81

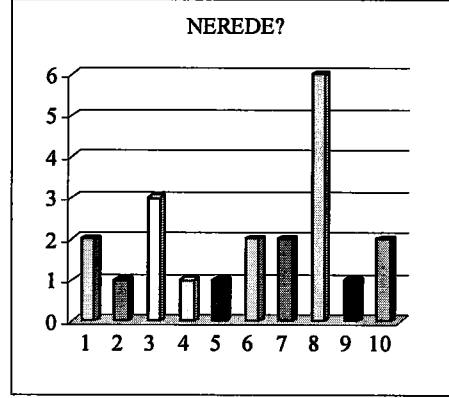


Şekil 5.69. Başka İş Yeri Sahipliği

Ankete cevap verenlerin % 81'inin başka iş yeri yokken, % 19'unun başka bir iş yeri daha vardır.

12-1 Nerede Kurar?

CANKURTARAN	2
GAZİOSMANPAŞA	1
LALELİ	3
GEDİKPAŞA	1
KUMKAPI	1
SULTANAHMET	2
BAYRAMPAŞA	2
BEYAZIT	6
ZEYTİNBURNU	1
İSTANBUL DIŞI	2



Şekil 5.70. Nerede Kurar

Başka iş yeri olan % 19'luk grubun iş yerleri en çok Beyazıt'tadır. Bu tablodaki oranlar bize bu kişilerin yine yakın çevrelerde başka iş yerleri olduğunu göstermektedir.

13- Burada İş Büyütme İsteği

EVET	32	%29
HAYIR	80	%71

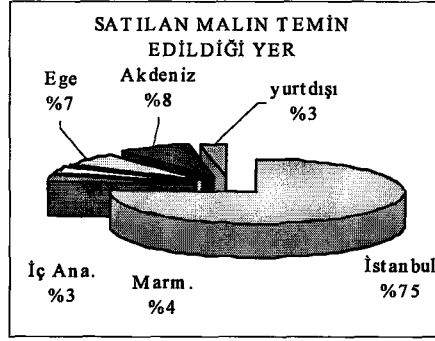


Şekil 5.71. İş Büyütme İsteği

Bu bölgede iş yerlerini büyütme isteğine ankete katılanların % 71'i hayır derken, % 29'u da olumlu cevap vermiştir. Bu oran, insanların burada % 73'lük yüksek bir oranla kalma istekleri ile çelişir gibi görünüyorsa da, yaşanan ekonomik kriz ve durgunluk dönemi onların işlerini büyütme isteklerini engellemektedir. Durumlarının belirsiz oluşu da, sadece mevcut işlerini devam ettirme yönünde davranmalarını gerektirmektedir.

14- Satılan Malın Temin Edildiği Yer

İSTANBUL	85	%75
MARMARA	3	%4
İÇ ANADOLU	4	%3
EGE	8	%7
AKDENİZ	9	%8
YURTDIŞI	3	%3

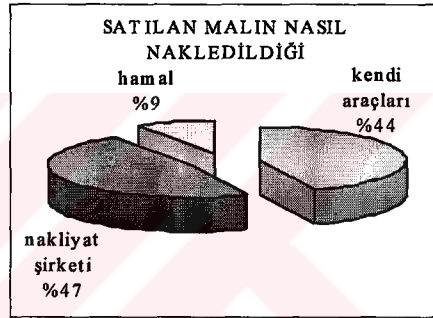


Şekil 5.72.Malın Alındığı Yer

Sattıkları malı yine % 75 gibi yüksek bir oranda İstanbul içinden temin etmektedirler.

15- Satılan Malın Nasıl Nakledildiği

KENDİ ARAÇLARI	49	%44
NAKLİYAT ŞİRKETİ	53	%47
HAMAL	10	%9

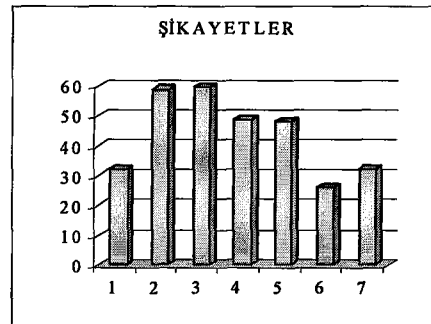


Şekil 5.73. Nasıl Nakledildiği

Satın aldıkları malları, % 47 oranında nakliyat şirketleri ile taşırlarken, % 44 oranında da kendi özel araçları ile bunu halletmektedirler. % 9 oranında ise insan gücüyle mallarını taşıtmaktadırlar. % 91 oranında otomobil kullanımı Tarihi Yarımada'nın dar ve olmayan yolları için çevreye çok büyük bir baskı getirmektedir.

16- Şikayetler

1	DEPOLAMA	32
2	NAKLİYAT	59
3	OTOPARK	60
4	ALTYAPI	49
5	ÇEVRE KİRLİLİĞİ	48
6	KİRALAR	26
7	DİĞER	32

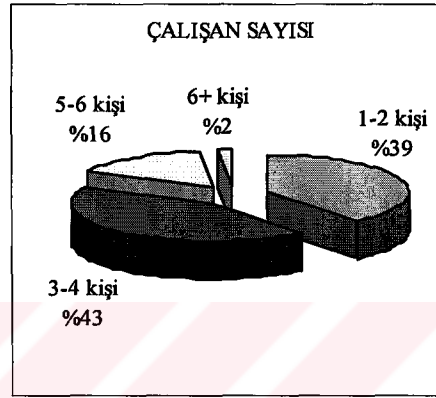


Şekil 5.74. Şikayetler

Ankete cevap verenlerin en büyük şikayeti otopark ve nakliyat sorunu olmuştur. Bölgenin kendine has eğimli ve yoğun yapılaşmış topografyası ve dar sokak yapısı, ulaşımı ve park sorununu en önemli sorun haline getirmektedir. Burada çalışanların % 91'inin nakliyat için otomobil kullanması da bu sorunu ağırlaştırmaktadır. Alt yapı ve çevre kirliliği de diğer önemli sorunlar olarak görülmektedir. Eğitim düzeyinin düşüklüğü çevre kirliliğinde önemli bir rol oynarken, bölgenin eskimiş ve karmaşık alt yapısı da durumu güçleştirmektedir.

17- Çalışan Sayısı

1-2 KİŞİ	44	%39
3-4 KİŞİ	48	%43
5-6 KİŞİ	18	%16
6+ KİŞİ	2	%2

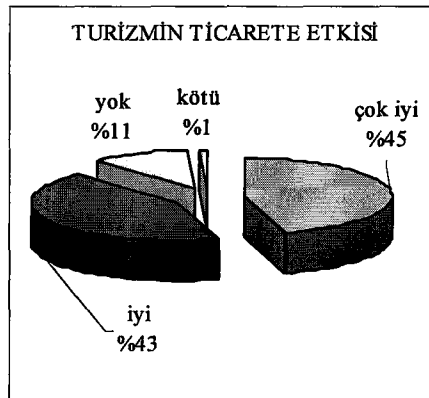


Şekil 5.75. Çalışan sayısı

Ankete cevap verenlerin % 43'ü 3-4 kişi çalıştırırken, % 39'u da 1-2 kişi çalıştırmaktadır. 5 veya daha fazla kişi çalıştıranların toplam oranı ise ancak % 18'dir. Bu durum bize bu iş yerlerinin küçük işletmeler olduğunu göstermektedir. Ancak ankete cevap verenler daha önceki durumlarının böyle olmadığını ve kötü ekonomik koşullar sebebiyle eleman azaltma yoluna gittiklerini belirtmişlerdir.

18- Turizmin Ticarete Etkisi

ÇOK İYİ	51	%45
İYİ	48	%43
YOK	12	%11
KÖTÜ	1	%1



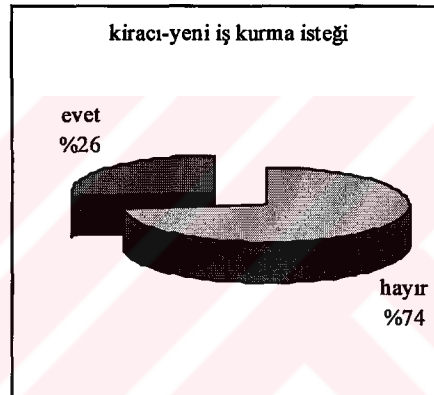
Şekil 5.76. Turizmin Ticarete Etkisi

Ankete katılanların % 88'i turizmin ticareti olumlu etkilediğini belirtirken, % 11'i etkisi olmadığını, % 1'i de kötü etkilediğini belirtmiştir.

Bu oranlar da göstermektedir ki, buradaki işletmelerin büyük çoğunluğu turizm sektörü tarafından desteklenmektedir. Yine çalışanların çalıştığı sektörler incelendiğinde, dericilik, halıcılık, ayakkabıcılık, tekstil ve hediyelik eşya gibi sektörlerin turizmle yakından ilgili olduğu görülmektedir.

- Ticaret Anketleri Çapraz İlişkiler Değerlendirilmesi

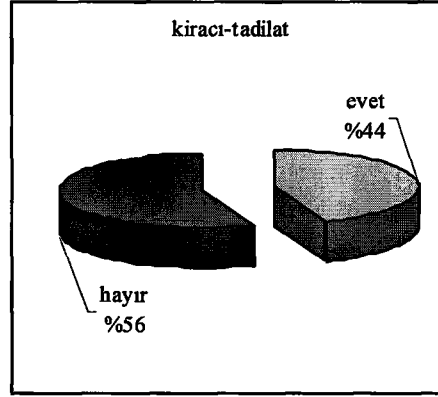
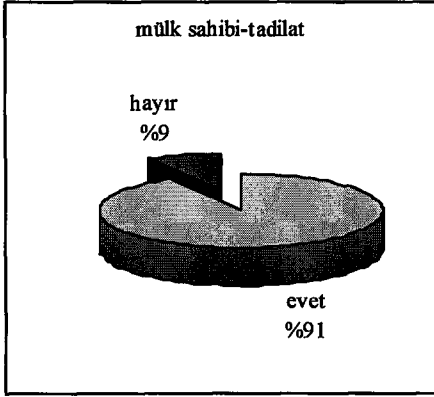
	yeni iş kurma isteği	
mülkiyet	hayır	evet
mülk sah.	25	10
kiracı	57	20



Şekil 5.77. Mülkiyet Durumu-Yeni İş Kurma İsteği İlişkisi

6-11 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, mülk sahiplerinin % 71'i yeni iş kurmak istemezken, % 29'u kurmak isterim demiştir. Kiracıların bu soruya verdikleri yanıt da hemen hemen mülk sahiplerinin görüşleri doğrultusundadır. Bu sonuçların ekonomik krizle doğrudan alakalı olduğu açıkça görülmektedir.

	tadilat		
mülkiyet		evet	hayır
	mülk sah.	32	3
	kiracı	34	43



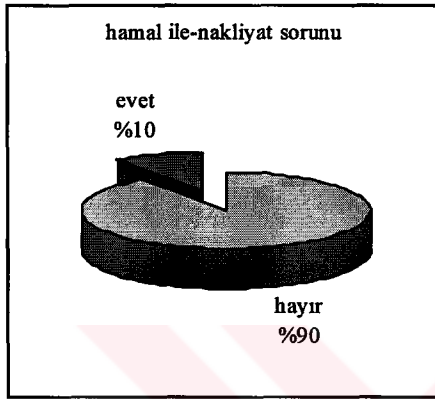
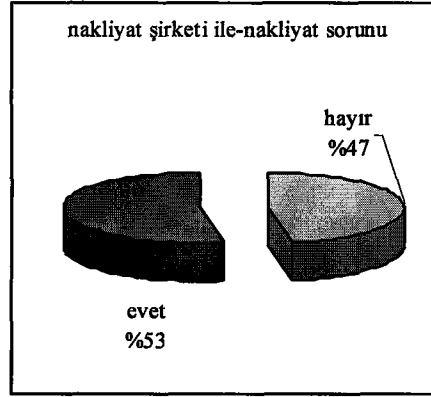
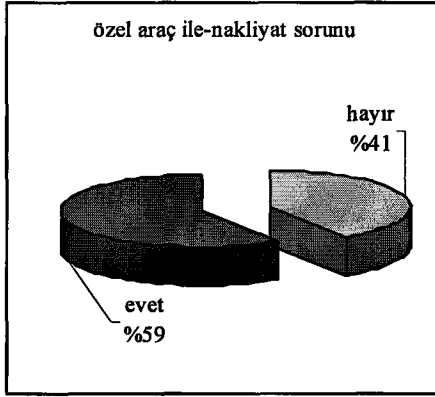
Şekil 5.78. Mülkiyet Durumu- Tadilat İlişkisi

6-9 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, mülk sahiplerinin % 91'i, binalarına tadilat yaptığının belirtirken, kiracıların % 44'ü ancak binalarına düzenli bakım-onarım yapmaktadır.

Buradaki oranlardan, mülk sahiplerinin yapılarına karşı daha titiz davrandıkları sonucuna ulaşılmaktadır.

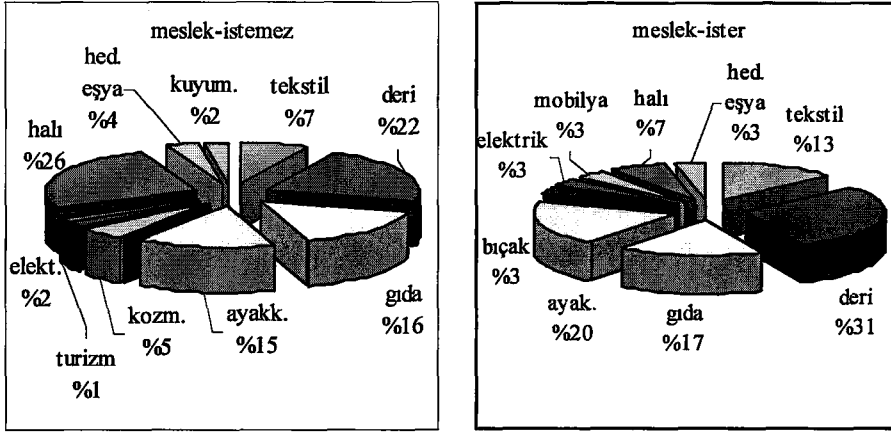
	nakliyat sorunu		
		hayır	evet
nakil şekli	özel araç	20	29
	nak. şirk.	25	28
	hamal	9	1
	hamal	9	1

15-16 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, sattıkları malı özel araçlarla nakledenlerin % 41'i nakliyat sorunu yok derken, % 59'u sorun var demiştir. Sattıkları malı özel nakliyat şirketleri ile nakledenlerin % 47'si sorun yok derken, hamal kullanarak nakliyat yapanların % 90'ı nakliyat sorunu yok demiştir. Şekil 5.69'dan da görüleceği gibi, nakliye işlerini kendi özel araçları ile halledenlerin böyle bir sorunu olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 5.79. Nakliye Şekli-Nakliyat Sorunu İlişkisi

meslek	yeni iş kurma isteği	
	istemez	ister
tekstil	6	4
deri	18	9
gıda	13	5
ayakkabı	12	6
bıçak		1
kozmetik	4	
elektrik	2	1
mobilya		1
turizm	1	
halı	21	2
hed. Eşya	3	1
kuyumcu	2	

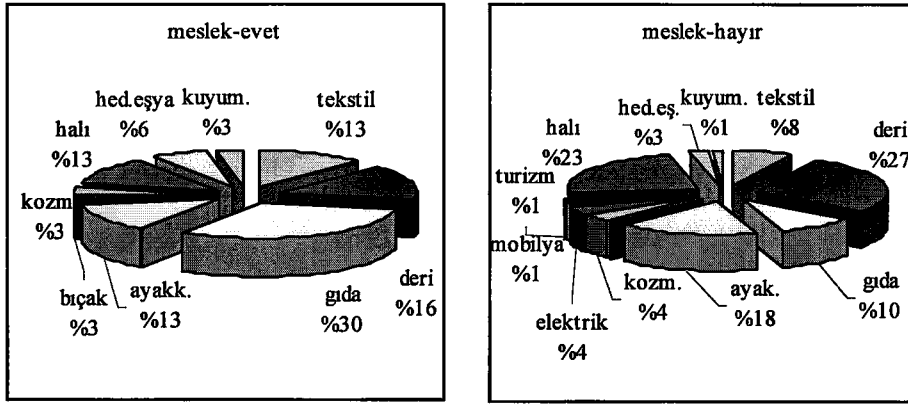


Şekil 5.80. Yeni İş Kurma İsteği-Meslek İlişkisi

5-11 soruları arasında yapılan değerlendirmede, sadece mobilya ve bıçakçılık üzerine uğraşan sektörlerde yeni iş kurma isteği baskındır. Bu soruya olumlu yönde cevap verenlerin sayısı çok düşük olduğundan, bu sonucun çok anlamlı olmadığı da görülmektedir.

mekan yeterli mi?			
meslek		evet	hayır
	tekstil	8	2
	deri	22	5
	gıda	11	7
	ayakkabı	14	4
	bıçak		1
	kozmetik	3	1
	elektrik	3	
	mobilya	1	
	turizm	1	
	halı	15	8
	hed.eşya	2	2
	kuyumcu	2	

5-7 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, bıçakçılık ile uğraşan esnaf dışında herkes çalıştığı mekanın kendisine yeterli geldiğini belirtmiştir.



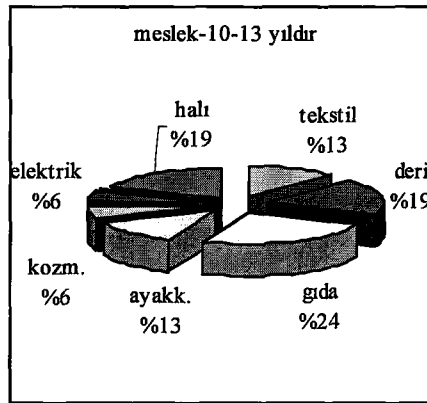
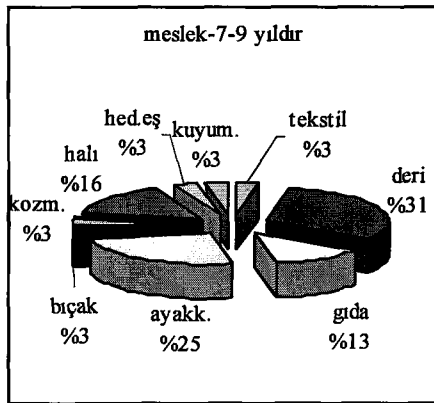
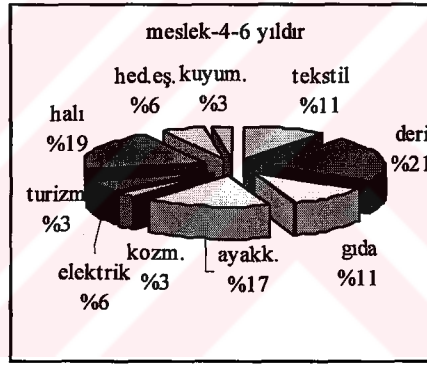
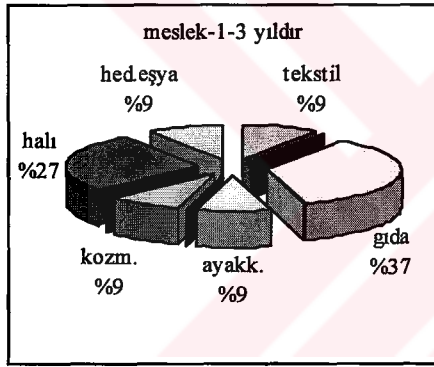
Şekil 5.81. Mekanın Yeterliliği- Meslek İlişkisi

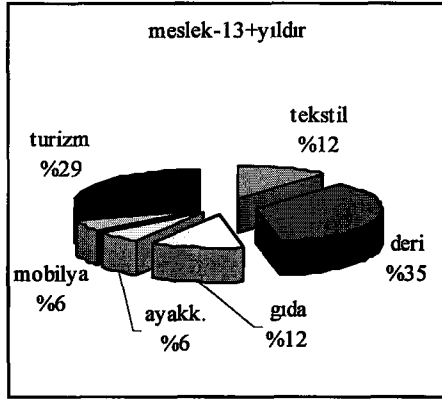
meslek	iş i büyü tme iste ğ i	
	evet	hayır
tekstil	4	6
deri	5	22
gıda	10	8
ayakkabı	4	14
bıçak	1	
kozmetik	1	3
elektrik		3
mobilya		1
turizm		1
halı	4	19
hed.eşya	2	2
kuyumcu	1	1

5-23 soruları arasında yapılan anlamlılık değ erlendirmesinde, iş yerini bu bölgede büyü tme iste ğ ine sahip olan sadece gıda sektörü dür. Hediye lik eş ya ve kuyumculuk sektörü de bu soruya eş it oranda cevap vermiştir.

Bu oranlardan, iş yeri sahiplerinin var olan ekonomik sıkıntılar nedeniyle yeni girişimlerden kaçındıkları görülmektedir.

		kaç yıldır bu çevrede çalışıldığı				
		1-3	4-6	7-9	10-13	13+
meslek	tekstil	1	4	1	2	2
	deri		8	10	3	6
	gıda	4	4	4	4	2
	ayakkabı	1	6	8	2	1
	bıçak			1		
	kozmetik	1	1	1	1	
	elektrik		2		1	
	mobilya					1
	turizm		1			5
	halı	3	7	5	3	
	hed.eşya	1	2	1		
	kuyumcu		1	1		



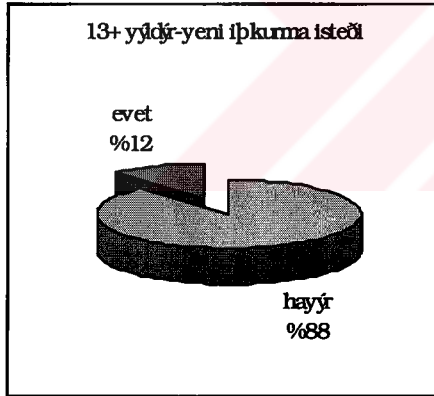
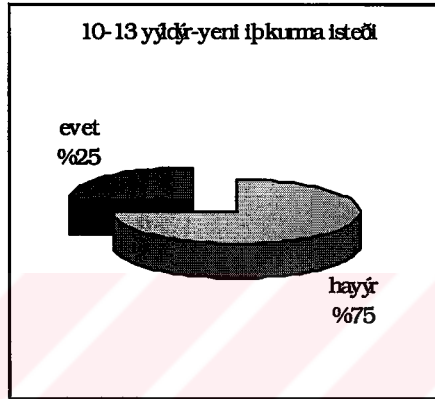
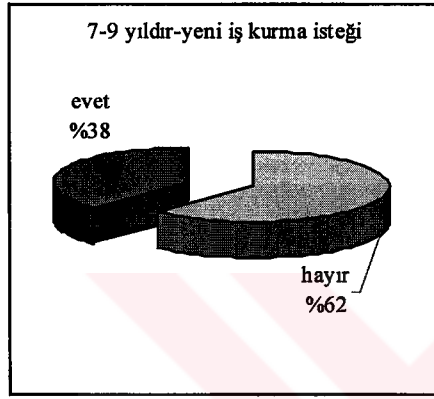
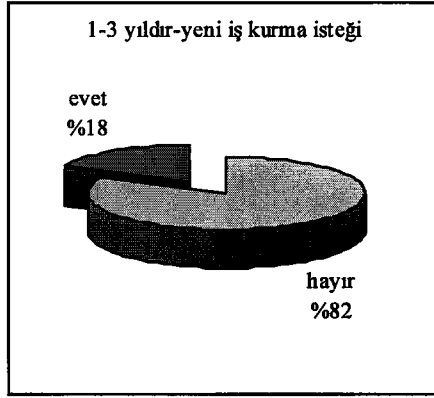


Şekil 5.82. Kaç Yıldır Burada Çalışıldığı-Meslek İlişkisi

5-5.1 soruları arasında yapılan anlamlılık ilişkisine bakıldığında, buranın en eski sakinlerinin dericiler, halıcular ve tekstilciler olduğu görülmektedir. Burada en çok iş yerinin kurulduğu yılların da 4-9 yıl önceki dönemde meydana geldiği izlenebilmektedir. Son yıllarda en çok yeni iş yeri açılan sektörler de, hediyelik eşya, halı dükkkanı, kozmetik ve gıda sektörüdür.

		yeni iş kurma isteği	
		hayır	evet
kaç yıldır bu çevrede çalışıldığı	1-3	9	2
	4-6	26	10
	7-9	20	12
	10-13	12	4
	13+	15	2

5.1-11 soruları arasında yapılan anlamlı ilişkiye bakıldığında, 13 yıldan fazla bir zamandır burada olanların % 88'i yeni iş kurmak istememektedir. Aynı şekilde 1-3 yıl gibi kısa bir süreden beri burada çalışanların da % 82'si yeni iş kurmak istememektedir. Bu durum ancak içinde bulunulan ekonomik şartların getirdiği kaygılara bağlı olduğu şeklinde açıklanabilmektedir. Aynı şekilde bölgedeki atölye ve imalathanelerin buradan çıkarılması durumu da, esnafın geleceği konusunda ümitsizliğini arttırmaktadır.



Şekil 5.83. Kaç Yıldır Bu Çevrede Çalışıldığı- Yeni İş Kurma İsteği İlişkisi

Tablo 5.4.Mevcut Kullanım- Eski Kullanım İlişkisi

	eski kullanım												
		bilmiyor	tekstil	deri	gıda	Ayakkabı	Konut	Kahve	Depo	Halı	Hed.eşya	Kuyumcu	Eczane
mevcut kullanım	tekstil	1	4	1	2		1		1				
	deri	3	4	11	3	1	5						
	gıda	2			9	1	5	1					
	ayakkabı	4		1	4	7	2						
	bıçak						1						
	kozmetik	1		1		1	1						
	elektrik				2		1						
	mobilya	1											
	turizm									7			1
	halı	7	3	1	1	1	3			1	1		
	hed. Eşya	1			1								
	kuyumcu	1										1	

5-8 soruları arasında yapılan anlamlı ilişkisi araştırıldığında, en büyük dönüşümün konuttan diğer sektörlere olduğu görülmektedir. Eskiden konut olarak kullanılan yapıların bugün tekstil, deri, gıda, ayakkabı, kozmetik, elektrik ve halıcılık fonksiyonlarıyla kullanıldığı ortaya çıkmaktadır. Yine aynı şekilde meslek gruplarının kendi iç dönüşümleri, en yüksek oranı teşkil etmektedir.

- Ticaret Anketi Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Ticaret alanlarında yapılan anketlerde elde edilen sonuçlara göre bölgede ticari faaliyet gösterenlerin büyük bölümü kiracı ve mülk sahibi olanlar gibi neredeyse tamamı başka bir yerde iş kurmayı düşünmemektedir. Yeni bir yerde iş kurmak isteyenler grubunu 4-9 yıldır burada bulunanlar oluşturmaktadır. Yine önemli bir miktarda işletmeci aynı bölgede yatırım yapmayı düşünmektedir. Bu sonuçlardan, bölgede ticaretin oturmuş bir yapıda olduğunu görmekteyiz. Özellikle ayakkabı-deri-tekstil işletmeleri İkitelli'ye yerleşme eğilimi göstermektedir. Bunun başlıca nedeni imalatlarına artık izin verilmemesidir, ancak buna rağmen bölgede bir temsilciliklerini bırakma istekleri söz konusudur. Bunu işlerini büyütme isteği ile

ifade etmektedirler. Elektrik ve inşaat malzemeleri satan dükkanların iş büyütme isteği de çevredeki tadilat ihtiyacının büyüklüğünü göstermektedir.

Halı satış mağazaları depolama olanaklarının yetersizliğinden şikayetçidirler. Bunun dışında gıda sektöründeki işletmeler de yapıların faaliyetlerine imkan vermediğinden yakınmaktadırlar.

Mülk sahipleri kullandıkları yapılara muntazaman tadilat yaparken, kiracıların bu konuda o kadar da duyarlı olmadıkları gözlenmektedir.

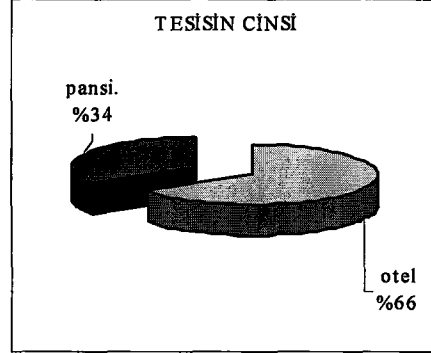
Bölgenin en önemli sorunu nakliye dir. Bölgede nakliye sorununun çözümünde birbirine yakın oranda özel araç ve nakliye şirketleri kullanılmaktadır. Bu yöntemler kullanıcıları çok da memnun bırakmamaktadır ancak "daha iyisi yok" düşüncesi hakimdir. İnsan gücü taşımada en az kullanılan yöntemdir. Çalışanların burada bulunma süreleri incelendiğinde gıda sektöründe neredeyse eşit ve kademeli dağılım burada istikrarlı bir istihdamın olduğunu göstermektedir. Bu konuda en fazla ayakkabı, deri ve halı sektörlerinde 4-9 yıl gibi bir çalışma süresi göze çarpmaktadır ve bu faaliyet kolları uzmanlık isteyen dallardır.

Bölgedeki konut stoku hızla erirken, tekstilden deriye ve halıya, konuttan gıdaya doğru bir dönüşüm eğilimi tespit edilmektedir.

5.6.2.3. Turizm Anketi Değerlendirmesi

1- Tesisin Cinsi

OTEL	27	%66
PANSİYON	14	%34



Şekil 5.84. Tesisin Cinsi

Yapılan 41 anketin % 66'sı otelde, % 34'ü ise pansiyonda gerçekleşmiştir.

2-Cinsiyet

ERKEK	37	%90
KADIN	4	%10

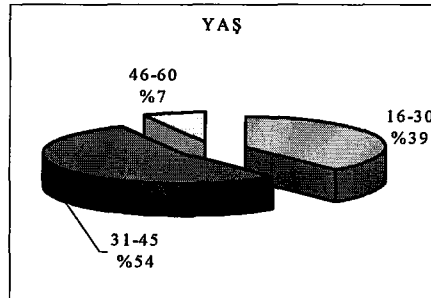


Şekil 5.85. Cinsiyet Durumu

Ankete cevap verenlerin % 90'ı erkek, % 10'u kadındır

3-Yaş

16-30	16	%39
31-45	22	%54
46-60	3	%7

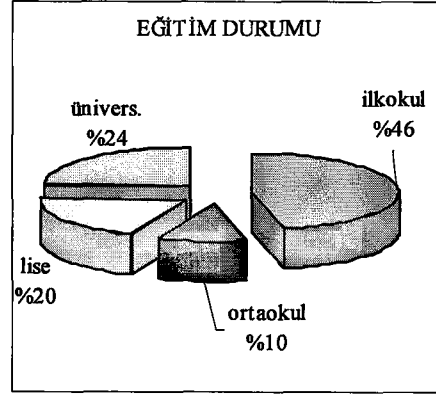


Şekil 5.86. Yaş Durumu

Anket yapılan 41 kişinin % 54'ü 31-45, % 39'u 16-30 yaş grubu arasındadır. % 7'lik bir bölüm ise 46-60 yaş grubuna dahildir. Turizm sektöründe çalışan insanların büyük çoğunluğunun genç ve orta yaş grubuna dahil oldukları görülmektedir

4- Eğitim Durumu

İLKOKUL	19	%46
ORTAOKUL	4	%10
LİSE	8	%20
ÜNİVERSİTE	10	%24



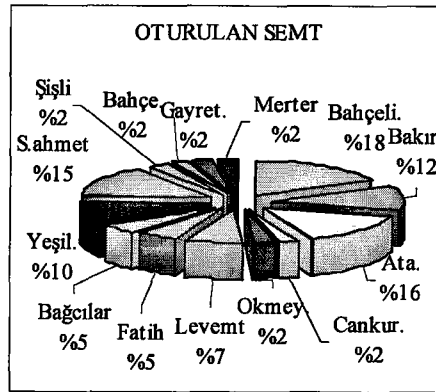
Şekil 5.87. Eğitim Durumu

Anket yapılan kişilerin % 46'sı ilkokul mezunudur. Bunu % 25'lik bir oranla üniversite mezunları izlemektedir.

Bu tablodaki yüzdelerden, turizm sektöründe çalışanların büyük oranda az eğitilmiş kişiler oldukları sonucu çıkarılmaktadır. Yine de % 25 oranında bir üniversite mezunu grubun var olması, bize gelecek açısından olumlu sinyaller vermektedir.

5-Oturulan Semt

BAHÇELİEVLER	7	%18
BAKIRKÖY	5	%12
ATAKÖY	6	%16
CANKURTARAN	1	%2
OKMEYDANI	1	%2
LEVENT	3	%7
FATİH	2	%5
BAĞCILAR	2	%5
YEŞİLKÖY	4	%10
SULTANAHMET	6	%15
ŞİŞLİ	1	%2
BAHÇEŞEHİR	1	%2
GAYRETTEPE	1	%2
MERTER	1	%2

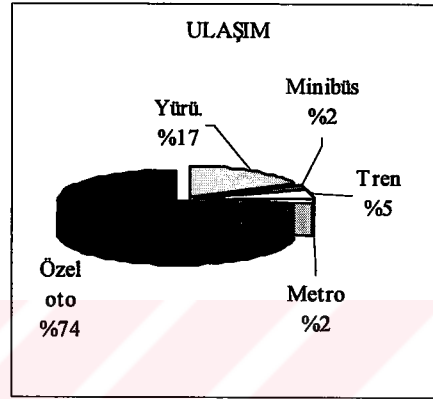


Şekil 5.88. Oturulan Semt

Ankete cevap veren katılımcılar genel olarak çok çeşitli semtlerden buraya çalışmaya gelmektedirler. En yüksek oran % 17 ile Bahçelievler olurken, bunu % 15 ile Sultanahmet ve Ataköy takip etmektedir. % 10 ile Yeşilköy de diğer önemli bir semt olarak ortaya çıkmaktadır. Ataköy, Yeşilköy, Bahçeşehir gibi yüksek gelir grubunun yaşadığı yerleşimlerden gelen bu kişiler büyük oranda bu tesislerin sahipleridir. Daha alt görevlerde çalışan kişiler ise, Sultanahmet, Cankurtaran, Fatih gibi yakın çevrede ikamet etmektedir.

6- Ulaşım

YÜRÜYEREK	7	%17
MINİBÜS İLE	1	%2
TREN İLE	2	%5
METRO İLE	1	%2
ÖZEL OTO İLE	30	%74

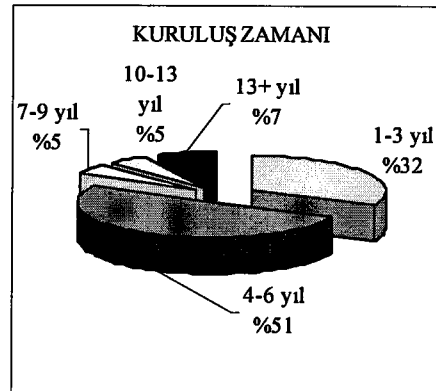


Şekil 5.89. Ulaşım Şekli

Ankete cevap verenlerin % 73'ü özel otosu ile iş yerine gelmektedir. % 18'lik ikinci en yüksek grup ise işine yürüyerek ulaşmaktadır. Bu değerlerden de, iş yeri sahiplerinin büyük çoğunluğunun özel otomobil sahibi olduğu ve çalışanların da yine yakın çevrede oturdukları sonucu çıkarılmaktadır.

7- Kuruluş Yılı

1-3 YIL	13	%32
4-6 YIL	21	%51
7-9 YIL	2	%5
10-13 YIL	2	%5
13+ YIL	3	%7



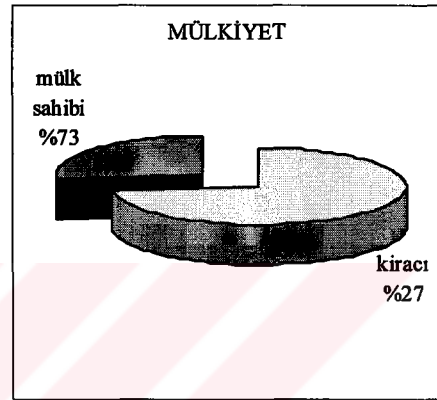
Şekil 5.90. Kuruluş Yılı

Anket yapılan 41 tesisin, % 51'lik en büyük kısmı 4-6 yıl önce kurulurken, % 32'si 1-3 yıl önce gibi yakın bir geçmişte kurulmuştur. 13 yıldan daha eskiye dayanan tesislerin oranı % 7'dir.

Bu gösterge değerlerden, buradaki turistik faaliyetlerin geçmişinin 4-6 yıl önce gibi çok da eski olmayan bir zamana denk düştüğü sonucu çıkarılmaktadır. Yine de % 32'lik 1-3 yıl değeri de, son yıllarda oldukça çok sayıda yeni tesisin kurulduğunu göstermektedir.

8- Mülkiyet

MÜLK SAHİBİ	30	%73
KİRACI	11	%27

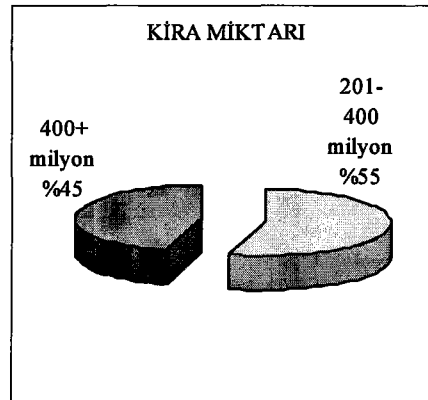


Şekil 5.91. Mülkiyet Durumu

Anket yapılan 41 tesisin % 73'ü özel mülkiyete aittir. Bu gösterge değer bize, bu işi yürütenlerin kalıcı olmak istediklerini ve bu işe oldukça iyi yatırımlar yaptıklarını göstermektedir. bu yüksek oran verdikleri hizmetin kalitesini de etkileyecektir.

8-1 Kira Miktar

201-400 MİLYON	6	%55
400+ MİLYON	5	%45
* 1999 verileri		



Şekil 5.92. Kira Miktarı

Ankete cevap verenlerin % 57'si 200-400 milyon, % 43'ü de 400 milyonun üzerinde kira verdiklerini belirtmişlerdir.

9- Binanın Önceki Kullanım Şekli

İŞ HANI	2	%5
KONUT	27	%65
BOŞ	4	%10
OTEL	6	%15
PANSİYON	2	%5



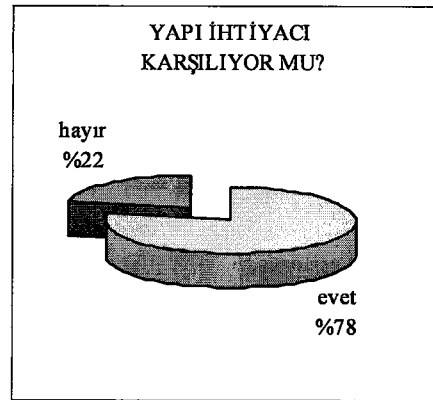
Şekil 5.93. Önceki Kullanım Şekil

Ankete cevap verenlerin %65'lik önemli bir kısmı, tesislerinin önceden konut olarak kullanıldığını belirtmiştir. % 15'i otel diye cevap verirken, % 10'luk bir kesim de boş olduğunu söylemiştir.

Bu gösterge değerden, bu bölgede konuttan turizm sektörüne doğru önemli bir dönüşüm yaşandığını göstermektedir. yine % 10 boş cevabı, boş ve harap durumdaki yapıların yeni bir fonksiyon verilerek, turizm sektörü içinde değerlendirildiğini göstermesi açısından önemlidir.

10- Yapı İhtiyacı Karşılıyor mu?

EVET	32	%78
HAYIR	9	%22

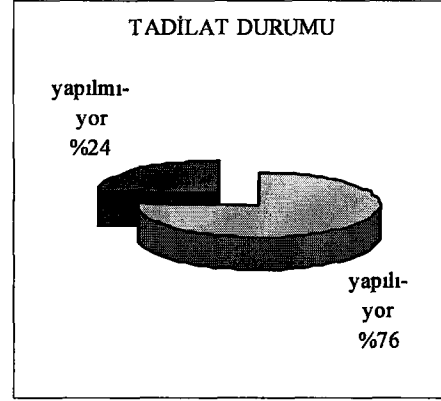


Şekil 5.94.Yapı İhtiyacı Karşılıyor mu?

Ankete cevap verenlerin % 78'i kullandıkları yapının ihtiyaçlarına cevap verdiğini belirtmiştir.

11- Tadilat Durumu

YAPILIYOR	31	%76
YAPILMIYOR	10	%24

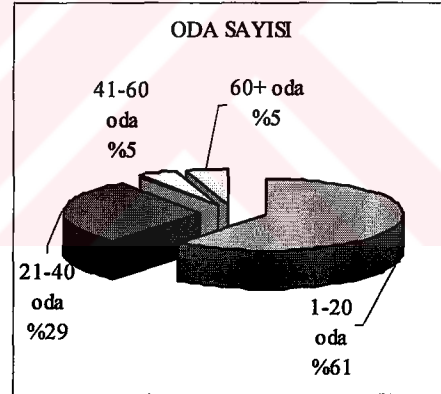


Şekil 5.95. Tadilat Durumu

Ankete katılanların % 76'sı yapılarına tadilat yaptıklarını belirtmişlerdir. Bu cevap % 73'lük mülk sahibi olma gösterge değeriyle de birbirini desteklemektedir. Bu sonuçtan bölgede turistik tesisi olan kişilerin yaptıkları işe önem verdiği sonucu çıkarılmaktadır.

12-Oda Sayısı

1-20 ODA	25	%61
21-40 ODA	12	%29
41-60 ODA	2	%5
60+ ODA	2	%5



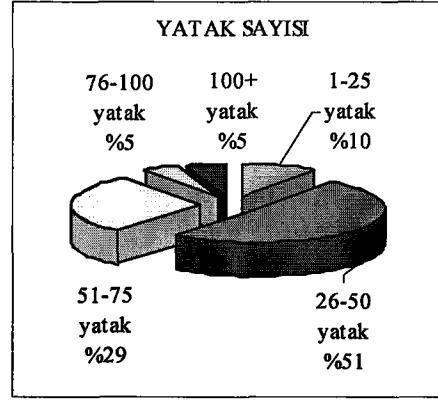
Şekil 5.96. Oda Sayısı

Ankete cevap verenlerin % 61'i tesislerinin 1-20 odalı olduğunu, % 29 'u da 21- 40 odalı olduğunu belirtmiştir. 40 odanın üzerindeki tesislerin oranı ancak % 10'dur.

Bu sonuçlardan, bölgedeki konaklama tesislerinin küçük ölçekli işletmeler olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Bu değerler, bölgede bulunan binaların, konaklama tesislerine dönüştürüldüğünü göstermektedir.

13-Yatak Sayısı

1-25 YATAK	4	%10
26-50 YATAK	21	%51
51-75 YATAK	12	%29
76-100 YATAK	2	%5
100+ YATAK	2	%5

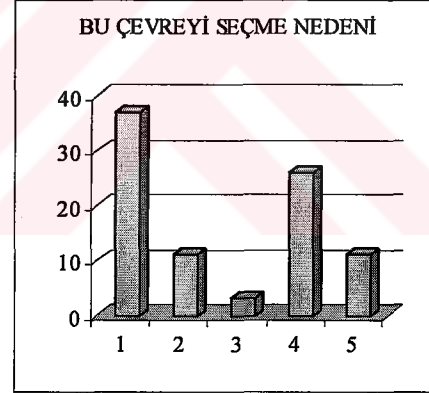


Şekil 5.97. Yatak Sayısı

Ankete katılanların % 51'i tesislerinde 26-50 yatak bulunduğunu, % 29'u da 51-75 yatak bulunduğunu söylemişlerdir. Bu soru da, önceki gösterge değeri destekleyici şekilde, bu tesislerin küçük ölçekli, lokal yapılar olduğunu ve yakın çevrelerine hizmet verdiklerini göstermektedir.

14- Bu Çevreyi Seçme Nedeni

1	TARİHİ ÇEVRE	37
2	UCUZ MÜLK	11
3	UCUZ KİRA	3
4	GELİŞME POTANSİYELİ	26
5	DİĞER	11

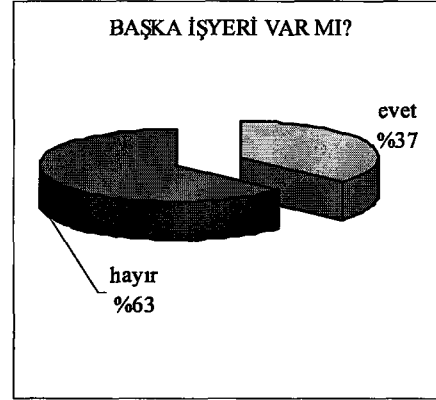


Şekil 5.98. Bu Çevreyi Seçme Nedeni

Ankete katılanlar en yüksek oranda tarihi çevre ve gelişme potansiyeli cevabını vermişlerdir. Şekil 5.89.'dan da görüldüğü gibi, bölgenin tarihi dokusu burada bulunma sebeplerinin başında gelmektedir. Bu değerden de, bu kişilerin burada bulunma nedenleri olan tarihi dokuya sahip çıkacakları sonucu çıkarılabilmektedir. Bir diğer önemli neden olan gelişme potansiyeli, bu bölgede var olan diğer yapıların da muhtemel potansiyel olarak görüldüğü sonucunu güçlendirmektedir.

15-Başka İş Yeri Sahipliği

EVET	15	%37
HAYIR	26	%63



Şekil 5.99. Başka İş Yeri Sahipliği

Ankete katılanların % 63'ü başka iş yeri olmadığını, % 37'si ise olduğunu belirtmiştir. Bu % 37'lik yüksek oran, bize burada konaklama tesisi işletenlerin bu bölgede ve Beyazıt, Laleli gibi yakın çevrelerde aynı işi devam ettirdiklerini ve bu konuda belli bir tecrübeleri olduğunu göstermektedir.

16- Bu Çevrede Yatırıma Devam İsteği

EVET	24	%59
HAYIR	17	%41

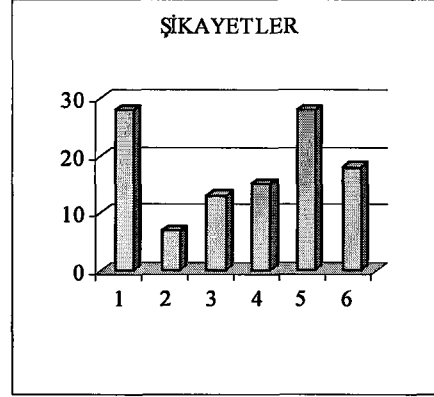


Şekil 5.100. Yatırıma Devam İsteği

Bu çevrede yeni yatırım yapmak isteyenlerin oranı % 59'dur. Bu oran var olan ekonomik krize rağmen yüksek bir orandır ve insanların bu konuda istekli olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

17-Şikayetler

1	OTOPARK	28
2	ÇEVRE KİRLİLİĞİ	7
3	TARİHİ ÇEVRE DUYARLILIĞI	13
4	YAPILARIN KÖHNEMESİ	15
5	HALKIN YAKLAŞIMI	28
6	DİĞER	18

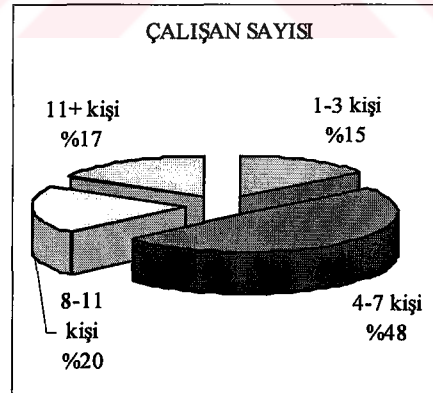


Şekil 5.101. Şikayetler

Ankete cevap verenlerin en önemli şikayeti otopark ve halkın yaklaşımıdır. Yapıların köhnemiş olması ve halkın tarihi çevreye duyarsızlığı da diğer önemli şikayet nedenleridir. Bu gösterge değerden, tesis sahiplerinin belli bir koruma bilincine ulaştığını ve çevre sakinlerinin bu konu da yeterli bilinç düzeyine erişememiş olduğu görülmektedir. Konut anketlerinde ortaya çıkan düşük eğitim düzeyi de bu sonucu desteklemektedir. Bu eksiklik yüzünden binaların köhnemesi hızlanmakta ve yok olmaktadır. Otopark sorunu ise yoğun yapılaşmadan ve Tarihi Yarımada'nın kendine özgü yapısından kaynaklanan önemli bir sorundur.

18- Çalışan Sayısı

1-3 Kişi	6	%15
4-7 Kişi	20	%48
8-11 Kişi	8	%20
11+ Kişi	7	%17



Şekil 5.102. Çalışan Sayısı

Anket yapılan tesislerin % 48'inde 4-7 kişi çalışmaktadır. Bu sonuç bölgedeki konaklama tesislerinin küçük ölçekli olması ile ilgilidir ve birbiriyle örtüşmektedir.

19-Konut Yenileme İle Pansiyonculuk İyi Olur mu?

EVET	31	%76
HAYIR	10	%24

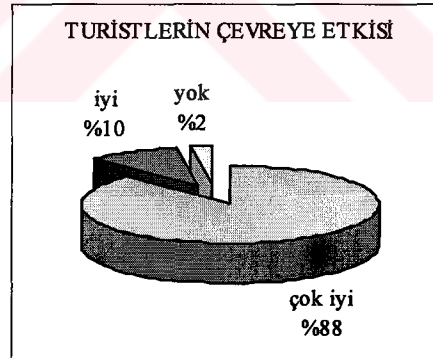


Şekil 5.103. Konut Yenileme İle Pansiyonculuk Olur mu?

Konut yenileme ile pansiyonculuk olumlu mu sorusuna, ankete katılanların % 76'lık önemli bir kısmı olumlu yanıt vermiştir. Bu değerden de görüleceği üzere, burada yatırımı olan kişiler, yeni yatırımları desteklemektedir.

20- Turistlerin Çevreye Etkisi

ÇOK İYİ	36	%88
İYİ	4	%10
YOK	1	%2

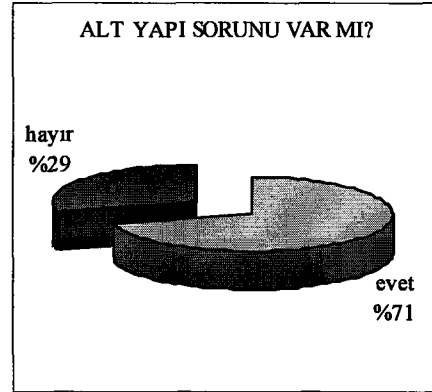


Şekil 5.104. Turistlerin Çevreye Etkisi

Ankete katılanların % 98'i turistlerin çevreye katkılarının iyi yönde olduğunu söylemişlerdir. Bu da onların turistlere yaklaşımını belirleyen en önemli faktör olması sebebiyle önemli bir gösterge değeridir.

21-Alt Yapı Sorunu Var mı?

EVET	29	%71
HAYIR	12	%29

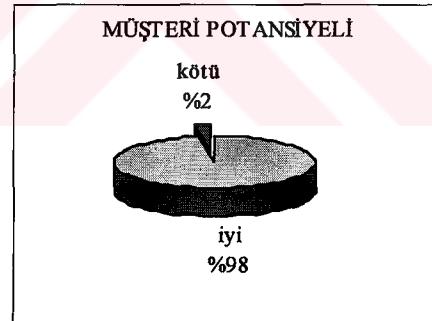


Şekil 5.105. Alt Yapı Sorunu Var mı?

Alt yapı sorunu var mı sorusuna, ankete katılanların % 71'i evet cevabını vermiştir. Bu gösterge değerden bölgede belediyenin çok da iyi hizmet veremediği sonucu çıkarılmaktadır. Bu alt yapı eksikliği yine ankete cevap verenlere göre bölgenin kötüye gitmesinin en önemli nedenlerinden biridir.

22- Müşteri Potansiyeli

İYİ	40	%98
KÖTÜ	1	%2

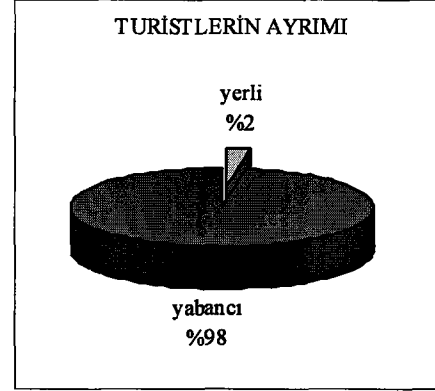


Şekil 5.106. Müşteri Potansiyeli

Ankete katılanların % 98'i müşteri potansiyellerinin iyi olduğunu söylerken, gelecek için iyimser oluklarını da belirtmişlerdir.

23- Turistlerin Ayrımı

YERLİ	1	%2
YABANCI	40	%98

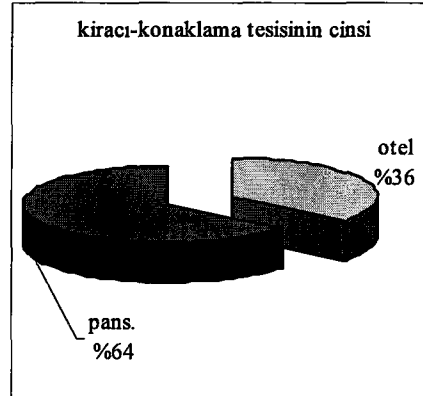
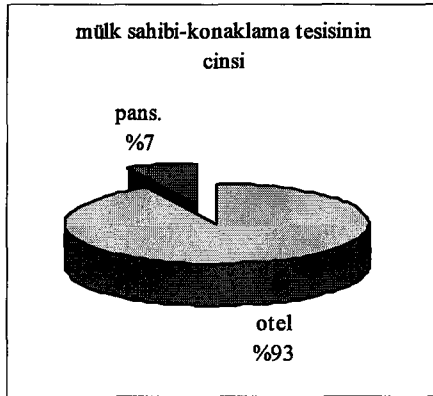


Şekil 5.107. Turistlerin Ayrımı

Ankete katılanların % 98'i müşterilerinin yabancı turistler olduğunu ifade etmişlerdir. Bu gösterge değerden bu bölgeye daha çok yurt dışından turistlerin geldiği sonucu çıkarılmaktadır.

- Turizm Anketleri Çapraz İlişkiler Değerlendirilmesi

	konaklama tesisinin cinsi		
mülkiyet		otel	pansiyon
	mülk sah.	25	5
	kiracı	2	9

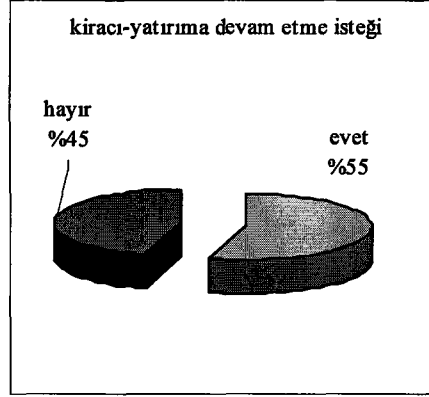
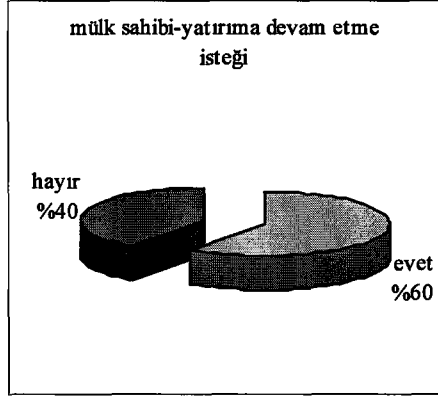


Şekil 5.108. Tesisin Cinsi- Mülkiyet Durumu İlişkisi

1-8 soruları arasında yapılan anlamlı ilişkiye bakıldığında, otel işletenlerin % 93'ü mülk sahibi iken, pansiyon işletenlerin ancak % 36'sı mülk sahibidir. Bu değerlendirmeden bu işe, otel işletenlerin daha fazla yatırım yaptığını, pansiyon

işletenlerin de turizm sektöründeki konumlarını güçlendirdikçe mülk sahibi olduğu görülmektedir.

yatırıma devam etme isteği			
mülkiyet		evet	hayır
	mülk sah.	18	12
	kiracı	6	5

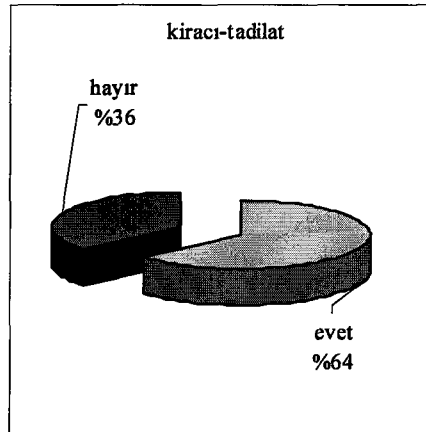
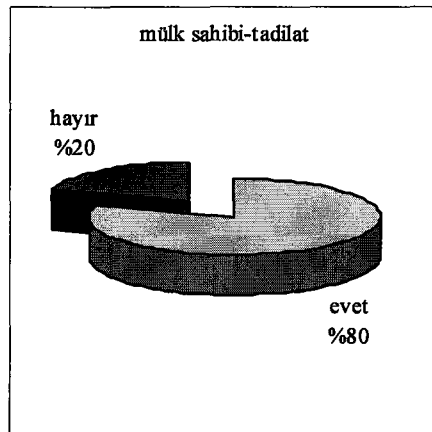


Şekil 5.109. Mülkiyet Durumu- Yatırıma Devam Etme İsteği İlişkisi

8-16 soruları arasında yapılan değerlendirmede, mülk sahiplerinin % 60'ı yatırıma devam etmek isterken, kiracıların % 55'i yatırımlarını devam ettirmek istemektedir.

Bu sonuç da, bir önceki sonucu destekler niteliktedir ve mülk sahiplerinin yatırımlarına daha önem verdiği sonucunu desteklemektedir.

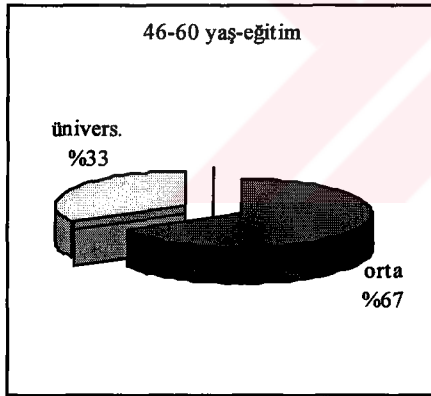
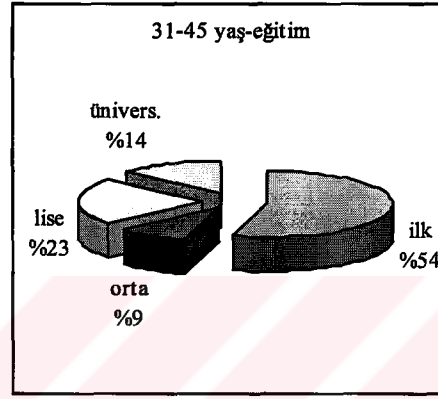
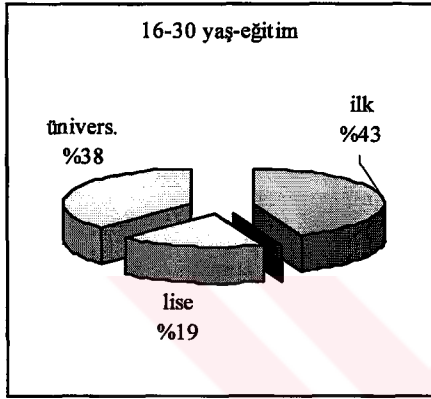
tadilat			
mülkiyet		evet	hayır
	mülk sah.	24	6
	kiracı	7	4



Şekil 5.110. Tadilat –Mülkiyet Durumu İlişkisi

8-11 soruları arasında yapılan anlamlı ilişkiye bakıldığında, mülk sahiplerinin % 80 oranında, kiracıların da % 64 oranında yapılarına düzenli bakım-onarım yaptığı sonucu çıkarılmaktadır. Bu değerlerden bölgede turizm sektörüyle uğraşanların, bu işi ciddiye aldıkları ve önem verdikleri görülmektedir.

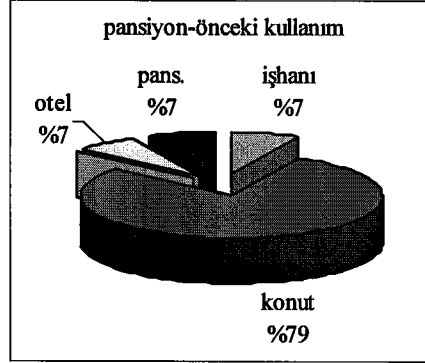
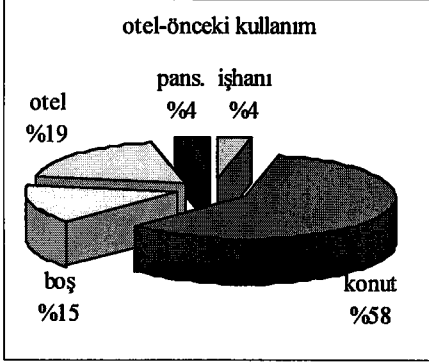
	eğitim				
		ilk	orta	lise	üniversite
yaş	16-30	7		3	6
	31-45	12	2	5	3
	46-60		2		1



Şekil 5.111. Eğitim Durumu- Yaş İlişkisi

3-4 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, turizm sektöründe çalışanların 16-30 yaş arasında olanlarının % 43'ü, 31-45 yaş arasındakilerin % 55'i ilkokul mezunudur. Şekil 5.102. incelendiğinde, ilkokul mezunlarının sayısı fazla olsa da, önemli bir üniversite mezunu potansiyelin varlığı görülmektedir. Özellikle genç yaşta çalışanların giderek eğitim seviyelerinin yükseldiği ortaya çıkmaktadır.

	önceki kullanım					
şimdiki kullanım		İş hanı	konut	boş	otel	pansiyon
	otel	1	16	4	5	1
	pansiyon	1	11		1	1



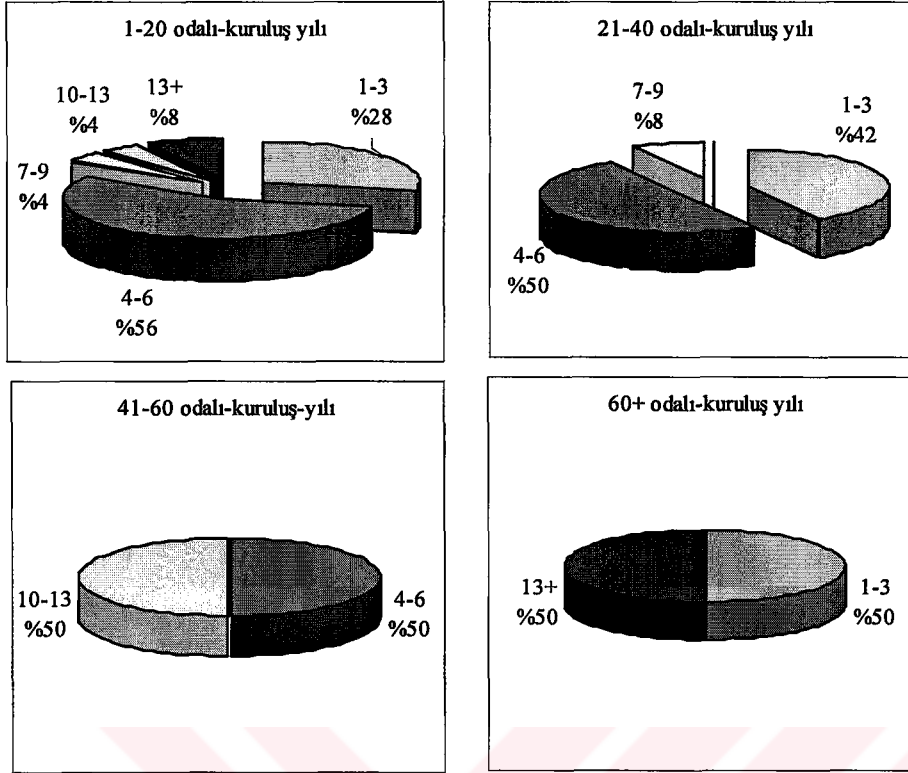
Şekil 5.112. Şimdiki Kullanım- Önceki Kullanım İlişkisi

1-10 soruları arasında yapılan değerlendirmede, otel olarak kullanılan tesislerin % 58'inin, pansiyon olarak kullanılan yapıların ise % 79'unun daha önce konut olarak kullanıldığı ortaya çıkarılmıştır.

Bu durum konutların çok büyük bir hızla turistik tesislere dönüştürüldüğünü göstermektedir. Bir diğer önemli göstergede, otellerin % 15'inin daha önce boş yapılar olmasıdır. Bu da bölgede bulunan boş yapıların, yenilenerek konaklama kullanımına dönüştürüldüğünü göstermektedir.

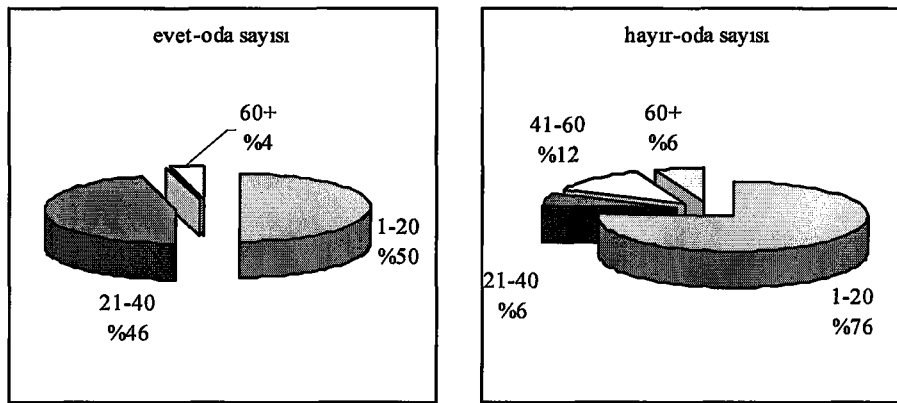
	kuruluş yılı					
oda		1-3	4-6	7-9	10-13	13+
	1-20	7	14	1	1	2
	21-40	5	6	1		
	41-60		1		1	
	60+	1				1

3-4 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, en fazla tesisin son 6 yılda kurulduğu ve bu tesislerin de genellikle 40 odaya kadar olan küçük konaklama birimleri olduğu görülmektedir. Bölgedeki turistik tesislerin genellikle tarihi yapılar olması ve boyutlarının çok büyük olmaması sebebiyle, sahip oldukları oda sayıları da belli sınırlar içinde kalmaktadır.



Şekil 5.113. Kuruluş Yılı- Oda Sayısı İlişkisi

yatırıma devam etme isteği	oda sayısı			
	1-20	21-40	41-60	60+
evet	12	11		1
hayır	13	1	2	1



Şekil 5.114. Oda Sayısı- Yatırıma Devam Etme İsteği

12-16 soruları arasında yapılan anlamlılık değerlendirmesinde, yatırıma devam etmek isteyenlerin % 96'sı 40 odaya kadar olan küçük sayılabilecek işletmelerdir.

Yine yatırıma devam etmek isteyenlerin %76'sı 1-20 odalı küçük tesislerdir. Oda sayısı 40'ın üzerinde olan nispeten büyük işletmelerin % 18'i yatırıma devam etmek istemezken, % 4'ü yatırıma devam etmek istemektedir.

Bu gösterge değerlerden, küçük işletmeler için bölgede yatırımın daha karlı olduğu, nispeten büyük işletmelerin ise, var olan ekonomik krize de bağlı olarak yatırımlarını devam ettirmede çekinceleri olduğu ortaya çıkmaktadır.

- Turizm Anketi Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Otel işletmecileri büyük çoğunlukla mülk sahibi iken, pansiyonlarda kiracı ağırlığı vardır. Mülk sahipleri bölgede turizm yatırımlarına devam etme kararındadırlar. Kiracılar da belirgin bir çekince söz konusu olup, özellikle son dönemde krizlerle düşen turist sayısı rekabeti kiracıların aleyhine kızıştırmaktadır. Bu da yatırım yapmalarına engel teşkil etmektedir. Rant artışıyla beraber bölgede arazi fiyatları astronomik düzeylere ulaşmış durumdadır. Bu da yatırımı yavaşlatan unsurlar arasındadır. Kullandıkları yapılara muntazam bakım yapılmaktadır. Sektörde çalışanlar çoğunlukla ilkokul mezunu olduğu ve servis faaliyetlerinde iş gördükleri görülmektedir. Yönetici kadrolarda ise çoğunlukla yüksekokul ve lise mezunlarından oluşmaktadır. Büyük oranda konutların dönüşümü söz konusudur ve gerekli iç düzenlemelerle konutlar otel ve pansiyon haline getirilmektedir.

Oda sayıları ile kuruluş yılları arasında ilginç bir ilişki tespit edilebilmektedir. Kuruluş yılı günümüze yaklaştıkça oda sayısında azalma kaydedilmektedir. Ancak patlama yapmış olan bir ölçek söz konusudur ve 20-40 odalı otel ve pansiyonlar son dönemde ezici bir çoğunlukla faaliyete geçmiş durumdadır. Bu, bölgedeki yapıların ortalama büyüklükleri ve oda sayılarıyla ilişkili bir sayıdır.

Bölgenin genelinde düzensiz ve dağınık bir yerleşim gösteren otel-pansiyonlar özellikle Sultanahmet mahallesinde yoğunlaşmaktadır.

5.6.2.4. 2001 Yılı Sosyal ve Fiziksel Doku Revizyonları

Tez çalışmasının içindeki fiziksel ve sosyal doku analizleri 1999 yılına ait olmasından dolayı, hem 2001 yılına kadar geçen süre içindeki değişimleri ortaya

koymak, hem de analizlerin bölgenin son haline göre bir güncellemesini yapmak için daha küçük ölçekli bir analiz çalışması yapılmıştır.

Fiziksel analiz kapsamında bölgedeki fiziksel dokunun nasıl değiştiğini tespit etmek için bölgedeki boş binalar incelenmiş, yeni boş binaların bunlara eklenip eklenmediği ya da var olan boş yapıların eğer fonksiyonlarla donatıldılarsa hangi dönüşümün içine girdikleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Sosyal doku analizi kapsamındaysa, bölgedeki sosyal dokunun varlığı ve ne yönde hareket ettiği belirlenmeye çalışılmış, özellikle turizm sektörünün konut ve ticaret sektörü ve çalışanları üzerindeki etkileri ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

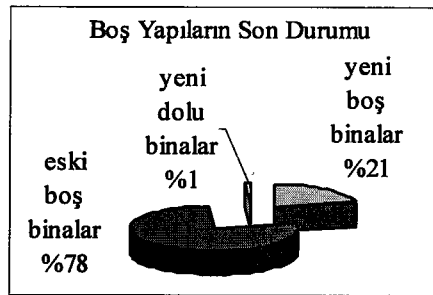
Son değişimlerin ortaya konulabilmesi için bölge genel karakterinin ortaya koyduğu birbirinden farklı bölgelere göre ayrı ayrı değerlendirilmeler yapılmıştır:

- Sultanahmet ve çevresi:

Bu bölgede yapılan anketler ve çevresel gözlemler sonucunda;

Boş binaların büyük oranda aynı şekilde boş olduğu ve bunlara ek olarak önemli oranda yeni boş binaların ortaya çıktığı ortaya çıkarılmıştır. Bir çok köhne binanın yenilenerek komple kiralık ya da satılık olarak pazarlanmaya çalışıldığı da belirlenmiştir [şekil 5.115, 5.116].

yeni boş binalar	eski boş binalar	yeni dolu binalar
121	442	6



Şekil 5.115. Boş Yapı Oranı Yüzdeleri

Son çalışmalara göre bölgede var olan boş yapılara % 21 oranında yeni boş yapılar eklenmiştir. Daha önce boş olan % 1 oranında boş yapı ise bugün kullanılmaktadır.

I.T.Ü. MİMARLIK FAKÜLTESİ ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ
ŞEHİRSEL TASARIM PROGRAMI

TARİHİ YARIMADA'DA ŞEHİRSEL TASARIM PROJESİ



Ekonomik krize bağlı olarak esnafın bir çoğunun dükkanlarını kapattığı veya eleman çıkarma yoluna gittiği görölmüştür.

Bölgedeki oteller ve özellikle de pansiyonların sayısının arttığı ve bu pansiyonların özellikle önceden konut olan binaların değişime uğramasıyla ortaya çıktığı anlaşılmıştır. Bölgedeki turizm sektörünün hızla ilerlemesi ile çevre daha bakımlı bir hale gelirken, önceden bakkal, manav, kasap olan ticarethanelerin bu hızlı değişime paralel olarak, hediyelik eşya, deri, halı, internet kafe, kafe ve restoranlara dönüştüğü gözlemlenmiştir.

Yapılan görüşmelerde turizmin kontrolsüz gelişmesinin esnaf ve konut kullanıcıları üzerinde olumsuz etkiler yaptığı ortaya çıkmıştır. Turizm bölgedeki özellikle arazi ve bina değerlerini çok arttırmış, bu değer artışlarına bağlı olarak da bölge kendiliğinden değişime uğramıştır. Ev sahiplerinin kiralarda aşırı artışlar öngörmesi yüzünden halk bölgeden ayrılmak zorunda kalmıştır. Benzer şekilde, ekonomik kriz dolayısı ile çevrede iş bulamayan çalışan kesim de bölgeden ayrılarak, daha ucuz yerlere gitmiştir. Mülk sahipleri yüksek fiyatların cazibesine kapılarak önceki kullanıcılarını yapılardan tahliye ederek binalarını satmak istemiş, fakat spekülasyona dayanan bu yapay değer artışı, ekonomik kriz ve buna ek olarak bölgedeki tüm fiyatların dolar üzerinden hesaplanması nedeniyle binaları boş kalmıştır. Bölgenin konuta dayalı sosyal dokusu çok önemli bir darbe yemiş, aile yaşantısı yok olmaya yüz tutmuştur. Buna bağlı olarak bölge giderek daha fazla iş merkezi hüviyeti kazanmakta ve bu durum konut kullanıcılarını olumsuz etkilemektedir.

Bölge esnafı, büyük yatırımlar yaparak açtıkları halı, deri gibi turistik eşya satan dükkanlarını, turizmden hiç faydalanamadıkları için işletemediklerini ve büyük zararda olduklarını belirtmişlerdir. Bunlara ek olarak ödedikleri yüksek kiralarda onları zorlayan bir diğer neden olarak ortaya çıkmaktadır. Turizmden yeterli bir şekilde faydalanamamalarının temel nedeni olarak, turizm acentalarının belirli oteller ve dükkanlarla anlaştıklarını ve rehberler eşliğindeki turistlerin belirli güzergahlar dışında kendilerine ulaşamadıklarını göstermektedirler. Turizm potansiyelinin bu şekilde parsellendiğinin, bundan hem bölgenin hem de turistlerin çevreyi daha iyi tanıyamaması açısından zarara uğradıklarını düşünmektedirler.

Bölgede son zamanlarda açılan işletmeler genellikle pansiyonlar ve küçük oteller olarak göze çarpmaktadır. Bunların hemen yanı başlarında açılan turistik dükkanlar eğer bu turizm tesisleriyle anlaşma yapmamış ise çok sınırlı iş yapabilmektedir.

Bölge halkı belediye hizmetlerinin, geçmiş belediyelere göre daha olumlu olduğunu belirtse de yeterli olmadığından şikayet etmektedir.

- Gedikpaşa Bölgesi:

Bu bölgedeki atölye ve imalathaneler aynı hızla çalışmaya devam etmektedir. Bölgede 1991 yılında belirlenmiş olan boş yapı potansiyeli ve köhneme mevcuttur. Çevrenin pis ve bakımsız halinde olumlu yönde bir gelişme gözlemlenmemektedir. Otopark ve nakliye sorunu da bütün özellikleri ile devam etmektedir.

1999 yılına göre bölgede görülen tek fark, ekonomik kriz sebebiyle bölgedeki canlılığın azalmış olmasıdır. Esnaf, iş yapamayanların iflas edip çekip gitmesinden üzüntü duymaktadır. Boş yapılara yenileri eklenmiş, daha da kötüsü komple boşalmış iş hanları ortaya çıkmıştır. Bölgede esnafla yapılan görüşmeler sonucunda, bundan önceki ANAP'lı Belediyenin bir çok iş yerini buradan zorla ve dükkanları mühürleyerek çıkardığı ve bölgeden zorla çıkarılanların kendileri için kurulmuş olan çağdaş iş yerlerine değil, Merter, Beyazıt, Bağcılar, Sefaköy, Zeytinburnu gibi yerlere ve var olan diğer dükkanlarına yerleştikleri belirlenmiştir. Yeni FP'li belediye ise, böyle bir politika gütmemektedir. Hatta bu yüzden, daha önceki belediye tarafından zorla çıkarılan ve gittiği yerde işini tutturamayan bazı esnaflar geri dönmüştür.

Bölgedeki emlakçılarla yapılan görüşmeler sonucunda, emlak piyasasının yaşanan krize bağlı olarak çok kötü durumda olduğu, kiraların ve fiyatların çok düşük ve uygun olmasına rağmen hiç rağbet görememesinden dolayı haklı bir şikâyet gözlemlenmektedir. Bölgedeki yapıların üst katlarında atölyeler mevcudiyetini devam ettirirken, binaların köhneme oranlarında artış rahatlıkla izlenebilmektedir. Yine bölge esnafı turizmin kendilerine benzer sebeplerden dolayı hiçbir faydası olmadığından yakınmaktadır. Bölgedeki temel sorunlar aynen devam ederken belediyenin yeterli hizmet vermediği kanısı hakim görünmektedir

Bölgedeki kullanıcı profili gidenler, geri dönenler, iflas edip dükkanlarını kapatanlar ve eleman çıkaranlarla hareketli bir yapıymış gibi görünse de, bölgenin ana karakterinde bir değişim gözlenememektedir.

Bölgenin doğusundaki konut fonksiyonları hiçbir değişime uğramadan varlığını sürdürmektedir. Bu bölge turizmin yıpratıcı etkilerinden ve aşırı değer artışından alanın güneyi kadar etkilenmemiş olsa da, tümüyle boş yapılara rastlamak mümkündür. Çok sınırlı da olsa bölge içinde düşük nitelikli ve küçük hostel ve pansiyonlar açılmaktadır. Çevredeki olumlu bir gelişme Sokollu Mehmet Paşa cami gibi önemli birkaç tarihi eserin restore ediliyor olmasıdır. Bölgede yıkılıp yeniden yapılan az sayıda 2. Dereceden tarihi eserin varlığına da rastlanmaktadır.

Tarihi Yarımada'daki otopark sorunu devam etmektedir. Var olan boş yapı parselleri, mafya tarafından otopark olarak kullanılmaktadır. Bu durum, batıda Kumkapı'ya doğru artış göstermektedir.

Belediyenin 1999'a göre yaptığı en olumlu hizmet, sokaklara taktığı yeni sokak ve mahalle isimleri tabelaları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Küçük Ayasofya'da bazı olumlu gelişmeler gözlemlenebilmektedir. Burası restore edilerek kafe ve el işi işleyen dükkanlara dönüşmüştür. Fakat hemen yanı başındaki binalar aynen harap ve bakımsız olarak durmaktadır.

-Kumkapı:

Kumkapı bölgesi de eski durumunu muhafaza etmektedir. Bölgede bir değişim söz konusu değil. Çevrede yaz aylarına ve turizme bağlı olan bir canlılık söz konusudur. Bölge sosyal dokusunu aynen devam ettirmektedir.

-Gedikpaşa'nın Kuzeyi:

Bu bölge de önceki durumunu korumaktadır. Ekonomik krize bağlı olarak bir çöküntü gözlenebilmektedir. Bazı iş yerleri kapanmış olsa da dokusunda önemli bir değişim gözlenememektedir.

6. GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Tek merkezli bir büyük şehir olan İstanbul, metropolitenleşme aşamasına ulaştığında çok merkezli bir metropol olma zorunluluğunda kalmış ve oluşan alt merkezlerde metropolleşmeyi belirleyen değişimler ve gelişmeler görülmeye başlamıştır.

Metropolitenleşme, ile birlikte bütün metropoliten alanlarda görüldüğü gibi, Tarihi Yarımada'nın arazi kullanım değer ve eğilimlerinde, ulaşım, maliyet ve sistemlerinde de değişimler oluşmuştur. Arazi kullanımı eğilimlerinin değişmesi, yeni işlevsel ilişkiler yanı sıra mekan organizasyonu düzeni ve kullanım maliyetlerinin değişmesine de neden olmuş, üçüncü sektörde görülen potansiyel artışı yeni alan temini ve kullanımını zorunlu hale getirmiştir.

Metropolitenleşmeyle birlikte, yerleşme merkezlerinde ve yakın çevrelerinde hizmetler sektörü yer seçimlerinde değer artışı ve tercih yoğunlaşmaları görülürken, konut yerleşme alanlarında özellikle merkez yakın çevrelerinde var olan konut alanlarında kullanım farklılaşmalarına bağlı olarak oluşan yeni rant arayışları, bu bölgelerde çevre koşullarını olduğu kadar yapısal standart ve kullanılabilirliği de olumsuz yönde etkilemiştir.

İstanbul metropolü şehir eski merkezinin değişen gereksinimlere uygun tercihleri karşılaması doğrultusunda düzenlemelerin yapılamaması bir taraftan fiziksel, diğer taraftan toplumsal bozulmalara neden olmuştur.

Üçüncü sektörün konut alanların, yok ederek yayılma eğilimi, merkez bölgelerinde var olan çevre ve konut standartlarının bozulmasına neden olmaktadır. Arsa ve yapı kullanımı olanaklarının değer artışı, konut kullanıcılarının yeni konut alanlarına taşınması ve konutlarda kullanım farklılaşması, özellikle korunması gereken yapıların bir kısmının terk edilmesi sonucunu doğurmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde, özellikle Türkiye'de oluşan metropollerin, ileri sanayi ülkelerinin metropoliten yerleşme merkezleriyle karşılaştırılması mümkün değildir.

Gelişmiş ülkelerde kent yapısı önce ticaret kentinden sanayi kentine, sonra tam bir sanayi kentine dönüşmüş ve teknolojik gelişmeler ve sanayileşme sonucunda metropolitenleşme sürecine girmişlerdir. Tüm bu süreç içinde M.İ.A. çok yoğunlaşmış ve üst gelir grubundaki insanlar ulaşım imkanlarının da gelişmesiyle, çevrede yeni gelişen ve M.İ.A.'nın yaşadığı sorunların görülmediği alt merkezlere desantralize olmuşlardır. Bu süreç sonucunda da kent merkezleri çöküntüye uğramıştır.

Bu süreç elbette çok eski bir geçmişe sahip olmayan A.B.D.'de ve köklü bir tarihi geçmişe sahip Avrupa şehir merkezlerinde farklı yaşanmıştır. Geçmiş yakın bir zamana dayanan A.B.D.'de, her desantralizasyon sınırları belirgin olmayan M.İ.A.'nın yer değiştirmesine sebep olurken, Avrupa'da tarihi kent merkezleri güçlü konumlarını devam ettirebilmişlerdir. Bu yüzden tarihi kent merkezlerinin yeniden yapılanmasında farklı yöntemler gelişmiştir. A.B.D.'de yüksek yapılaşma ile kent merkezlerinin yoğunluğu, hareketliliği ve sınırları belirlenirken, Avrupa'da işlevlerin çevreye dengeli dağılımı ve yapıların günümüz koşullarına uygun fonksiyonlarla donatılmalarıyla, kent merkezlerinin canlılığı sağlanmıştır.

Tarihi Yarımada'nın nasıl bir yöntemle ele alınacağı düşünüldüğünde, bölgenin tarihi geçmişi ve yapısı itibarıyla Avrupa'daki eski kent merkezlerine benzediği görülmektedir. Bir farkla ki, ülkemiz henüz gelişmekte olan ülkeler kategorisine girmektedir ve metropolitenleşme henüz sanayi kenti ve sanayi toplumu evrimi yaşamamış bir kentsel yapı üzerinde oluşmuştur. Bu yüzden Tarihi Yarımada'yı yine tam olarak Avrupa'daki dönüşüm içinde ele almak mümkün değildir. Ülkemizde henüz kentlere göç durmamış, sanayileşme tamamlanamamış ve taşlar yerine tam oturmamıştır. Sonuçta, Tarihi Yarımada'nın ve İstanbul'un kendine özgü koşulları olduğu ve yapılacak bir yeniden yapılanma çalışmasının buna göre şekillendirilmesi, ama tüm bunlar yapılırken de, diğer ülkelerin izledikleri yöntemlerin olumlu ve uygun olanlarının bir süzgeçten geçirilerek burada da uygulanmasının koşullarının aranması yerinde olacaktır.

İstanbul Tarihi Yarımada'sının yeniden yapılırken üstleneceği rolün ne olacağının belirlenmesi verilecek en önemli ve ilk karardır. Eski merkezin yeniden bir iş merkezi olamayacağı çok açıktır. Çünkü nakliye bağlantıları bütünüyle şehrin limanına bağımlı olan şehir eski merkezi, Marshall yardımı ile birlikte inşa edilen

anayolların ve bu yollara rahat ulaşımı sağlayan çevresel yolların kesiştiği noktalarda kurulan yeni merkezlerle rekabet etme gücüne sahip değildir. Yine sahip olduğu kısıtlı arazi ve yükseklik sınırlamaları nedeniyle, burada kurulması mümkün olan firmaların ihtiyaçlarına cevap veremeyecektir.

Tarihi Yarımada'nın İstanbul Metropoliten Alanı içindeki fonksiyonel merkeziyeti azaltılmalı ve böylece bu bölgeye yönlenebilecek yığılma ve baskıların önüne geçilmelidir. Elbette bundan kasıt Tarihi Yarımada'nın kendi haline terk edilip bir köşeye çekilmesi değildir. Tarihi Yarımada, mevcut M.İ.A. ile hiçbir şekilde bir yarışma içine girmemeli ama kendine has özelliklerini kullanarak, İstanbul ve Türkiye'nin turizm merkezi olma niteliğine soyunmalı, bunun yanında eskiden olduğu gibi konut ağırlıklı niteliğini sürdürme özelliğini de devam ettirmelidir. Bu şekilde gerekli yasaların ve halkın da bilinçlendirilmesi ile sahip olduğu doğal ve tarihi değerlerini en iyi şekilde muhafaza etmesi mümkün olabilecektir. Sınırlı sayıda iş merkezi servis faaliyetlerinin (yüz yüze kontak gerektiren, genel merkez, sigorta şirketleri, basın-yayın, halkla ilişkiler) bölgeye çekilmesi, böylelikle belirli bir prestij ve sermayenin de bölgeye getirilmesi uygun olacaktır.

Geçmişteki güçlü M.İ.A. konumundan tamamen sıyrılmasını beklemek pek kolay olmasa da, Tarihi Yarımada kendine has özellikleri ile İstanbul'un turizm ve kültür merkezi olmayı rahatlıkla kaldırabilecek bir yapıdadır. Bu üst karar verildikten sonra nelerin yapılması gerektiğine karar verilmelidir.

İstanbul Tarihi Yarımada'sının yeniden yapılandırılmasında öncelikle yeni ve üst merkez olma niteliklerinin (alternatif turizm merkezi), tarihi yapı ve çevre değerlerinin korunması ve organizasyonunun yapılmasının, uygun olmayan fonksiyonların bölgeden arındırılarak, kullanılmayan yapı potansiyelinin en uygun bir şekilde, seçilen amaç doğrultusunda yaşama kazandırılması gereklidir.

Şehir eski merkezinde kullanılmayan büyük bir yapı potansiyeli vardır. İstanbul Tarihi Yarımada'sı gerek çevre, gerek yapı standartlarında görülen olumsuz farklılaşmalar nedeniyle, alt gelir gruplarının barınma ve gereksinimlerini karşılamak amacıyla bir araya geldikleri, sosyo-ekonomik ve kültürel nitelikleri ile de tercih ettikleri bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bölgede yaşayan ailelerin yüksek oranda buraya göç ettikleri sonucu çıksa bile, yine de burada yaşayan oldukça önemli

bir “buralı” kesimin varlığı ortadadır. Eski yaşantı biçimi, kültürel, dini ve sosyal ihtiyaçların oluşturduğu mekan kurgusunun bağlayıcılığı nedeniyle, bazı grupların bu bölgede kalma isteğini koruduğunu, fakat yeni değişimlerin baskısı sebebiyle istemeden de olsa zaman içinde bu bölgeden kopmak zorunda kaldıkları görülmektedir.

Bu bölgede var olan sorunlardan biri de, belirli kullanıcı gruplarının (azınlık gruplarının), mülkiyetlerini devretmiş veya terk etmiş olmalarıdır. Bu yapıların bölgede mülkiyet olarak kime ait oldukları ihtilaf konusudur ve çözümü de oldukça karmaşık bir sorundur.

Bu tür yapıların yeni kullanıcıları, genellikle kırsal kesimden iş bulma amacıyla göç etmiş, çoğunlukla kısa süreli işlerde çalışan, düşük gelir grubuna dahil insanlardır. Bu gruplara, belirli aralıklarla çalışma imkanı bulabilen, çok çocuklu ailelerin de bu bölgeyi ucuz konut bulma ve iş imkanları sebebiyle tercih ettikleri görülmektedir. Yine benzer şekilde akrabalarının varlığı nedeniyle bu bölgeye gelen insanlar, uygun koşullarda konut ve iş bulana kadar bu tanıdıklarının evini paylaşmakta, böylece bir dairenin içinde iki veya daha fazla aile olumsuz koşullarda barınabilmektedir. Tüm bu niteliklere sahip kullanıcıların, çevre ve yapı standartlarının korunması yolunda bir katkılarının olamayacağı da görülmektedir.

Anket sonuçlarından da görüleceği gibi, buraya yerleşmiş insanların bu bölgeyi seçme nedenlerinin en başında, iş yerine yakınlık gelmektedir. Bilindiği gibi Tarihi Yarımada alınan onca önleme karşın, toptan ticaret, depolama ve küçük imalatın merkezi olma konumunu sürdürmektedir ve tüm bu fonksiyonların getirdiği kentsel yığılma, ulaşım ve yapısal bozulmanın da etkileri ile karşı karşıyadır. Bu tür fonksiyonların bölgeden çıkarılması durumunda, çok sayıda yerleşik nüfusun da bölgede kalma zorunluluğu ortadan kalkacaktır. Böylece ulaşım, alt yapı ve çevresel standartların düzeltilmesi yolunda daha kolay adım atılabilecektir. Aynı zamanda bu bölgeden çıkarılacak imalat, toptan ticaret gibi fonksiyonlardan boşalacak alanlara, kültür, rekreasyon, turizm, konut ve ilgili ticaret fonksiyonlarını uyarlama olanağı mevcuttur.

Bölgede değerlendirilecek boş yapı potansiyeli, yerleşik nüfusu artırıcı nitelikte olmamalıdır. Bölgenin tarihi ve doğal değerlerini yok edecek olan nüfus ve kentsel

yapılaşma süreci durdurulmalı, bunun yerine var olan potansiyel boş yapılar değerlendirilerek hayata dönmeleri sağlanmalıdır.

Tüm bunların yapılabilmesi için;

Yapılması gerekenlerin en başında Tarihi Yarımada'nın yeniden yapılanmasına olanak vermek üzere, bölgenin özel konumu, sosyo-kültürel ve ekonomik yapısı, ulaşım sistemi, mekan kurgusu, yapı potansiyeli ve kullanımı ile ilişkili kararları alıp, uygulamaları yönlendirecek ve kontrol mekanizması oluşturacak, kurum, kuruluş ve güç odaklarının katılımının sağlanacağı bir yapının sağlanmasıdır.

İstanbul şehir eski merkezinin, İstanbul, Türkiye ve hatta uluslararası öneme sahip, kültürel, işlevsel ve mekansal değerlerinin korunması ve çağdaş metropollerden farklı değerlerin oluşturduğu bir metropol üst merkezi niteliğine kavuşturulması amacı yitirilmemelidir. Bu bağlamda, hızlı şehirleşme ve gelişmenin yok ettiği çevre ve yapı standartlarının sıhhileştirilmesi, restorasyonu, modernizasyonu ve organizasyonu, belirlenen amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.

Bütün olumsuz ve köhnemiş haline rağmen Tarihi Yarımada insanları cezbedecek olanaklara sahiptir. Bu bölgede bulunan yapıların Boğazı ve Beyoğlu'nu gören bir tepede olması, kent merkezine yürüme mesafesi kadar bir uzaklıkta bulunması ve tarihi özellikler taşıyan eski yapıların varlığı bu bölgeyi çekici kılmaktadır. Buradaki evlerin mimari tarzları, mahallelerin konumları ve çevresel özelliklerinden dolayı, genç kentli profesyonellerin, mimarların, sanatçıların, öğretim görevlilerinin bu bölgeyi tercih etmeleri sağlanabilir. Bölgenin bir cazibe merkezi haline dönüşmeye başlamasıyla bu bölgede düşük fiyattan konut alıp yenileyerek satmak isteyecek ya da kiralayacak yatırımcıların da geleceği muhtemeldir.

Tüm bu sosyal değişimler ve bina yenilemeleri sonucunda bu bölgede bir fiyat artışı yaşanacağı ve burada yaşayan nüfusun yapısının değişmesi ihtimali yüksektir. bu fiyat artışları, eski sosyal ve mekansal yapının korunmasını zorlaştıracaktır.

Gelişmiş ülkelerin şehir merkezlerinde yapılan, yeniden yapılanma projeleri sonucunda fiziki çevrede, mekan kullanma organizasyonunda, sosyal ve kültürel değerlerde başkalaşımalar görülmüştür. Yeniden oluşan değerlere bağlı olarak bölge kullanıcılarının değişmeye başlamasının yeni sorunlar yarattığı unutulmamalıdır.

Bölgede var olan kullanılmayan yapı potansiyeli ve tahliye edilecek imalathane ve depolardan arta kalacak potansiyel, bölgenin tekrar eski canlılığına kavuşmasına yardımcı olacak şekilde, konut, turizm (konaklama), ve iş merkezi servis fonksiyonlarına hizmet edecek şekilde yeniden düzenlenmesi sağlanmalıdır. Ortaya çıkacak mülkiyet sorunları, kurulacak kamu-özel sektör ortaklıkları yoluyla çözülmeli, yaratılacak kaynakların yine bölge için kullanılması sağlanmalıdır.

Özel yatırımcıların bu tür uygulamalar için teşvik edilmesi sağlanmalıdır. Kullanılmayan yapılar, düşük faizli, uzun süreli kredi kullanma olanakları ile cazip hale getirilmelidir. Bölgede yaşayan kullanıcıların, meydana gelecek değişimlerden zarar görmemesi için yasal düzenlemeler oluşturulmalıdır.

Bölgede bulunan, emek ve çağdaş teknoloji kullanarak üretim yapan, düşeyde alan kullanım gereksinim olan ve çevreyi kirletmeyen, yoğun nakliye trafiğine sebep olmayacak, yoğunlukla özel ürün, uzmanlaşmış eleman kullanımı ile değerli mallar üreten, sıkı pazar ve tüketici ilişkisine yönelik imalat türlerinin bölgedeki varlığı devam ettirilmeli ve kullanılmayan yapı potansiyeli içinde değerlendirilmelidir. Diğer zararlı imalathaneler ise bölgeden tahliye edilerek, daha uygun ve sağlıklı alanlara yönlendirilmelidir.

Bölgede yaşanacak fiyat artışları zincirleme bir reaksiyon başlatacak ve bu reaksiyon sonucunda, bölgenin canlılığı ve zenginliği sağlanırken, sosyal dokunun en önemli yoğunluğunu oluşturan alt gelir grubundaki kullanıcılar bundan olumsuz etkileneceklerdir.

Tüm dünyada yapılan yenileme çalışmaları sonucunda, kimi zaman bu çalışmaların yanlış yönlere kayarak bölgenin asilleştirilmesi amacıyla, zorla alt gelir grubuna dahil insanların evlerinden edildiği ve bu insanların, bir başka bölgenin, bir başka sorunlu parçası haline getirildikleri bilinmektedir. Burada yapılacak bir yenileme çalışması, bu hedefler üzerine kurulmamalıdır. Fakat, bu noktada verilmesi gereken önemli karar bu bölgede, yeni durumda öngörülen kullanıcı profiline nasıl olacaktır. Ev ve arsa fiyatları, yenilemenin getirdiği yüksek rant ile değer kazanırken, bu alt gelir grubuna dahil insanların, Tarihi Yarımada'da barınması nasıl sağlanacaktır? Tüm bu insanlar buranın eski dokusunun bir parçası değilken ve iş bulma amacıyla bu bölgeye yerleşmişken, bütün imalat, perakende satış ve depolama

faaliyetlerinin de bölgeden uzaklaştırılmasından sonra bu bölgede kalmaya devam etmeyi isteyecek midirler? Yapılan anketlere bakıldığında, gerçekten bu bölgede ikamet eden insanların çok büyük bir oranda bu bölgeye iş bulmak amacıyla, sonradan gelip yerleştiği görülmektedir. Eğer bu insanlara uygun bir yerde, uygun koşullarda yaşama şansı verilirse, bunu kabul etmeleri mümkün görünmektedir.

Tüm bu gruptan ayrılan ve kendisini “buralı” gören başka bir grubun varlığı yarımada hissedilmektedir. Bu insanlar uzun yıllardır burada yaşayan ve kendini buraya ait hisseden bir gruptur. Bu insanları yarımadadan çıkarmaya zorlamak yerine, kendilerine verilecek düşük faizli ve uzun vadeli yardım ve kredilerle, yapılarının sahibi olmaları ve bu yapıların düzenli bakım ve onarımlarını yapmaları sağlanmalıdır. Boş yapı potansiyelinin uygun bir şekilde yenilenip, yeni fonksiyonlarla hayata kazandırılmasından sonra, bu yapıların rantiyecilerin eline düşmemesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ve bu konutlara daha önce belirlenen kıstaslarda bir kullanıcı grubunun yerleşmesi uygun olacaktır. Bu, bölgenin kendi kendine yetmesine yardımcı olacak, aynı zamanda tarihi ve doğal dokunun en iyi şartlarda korunmasına olanak sağlayacaktır.

Bölgedeki sorunun çözümü için yapılması gereken şeylerin en önemlilerinden biri de, bir "ekonomik kalkınma-eğitim" süreci uygulayarak burada yaşayan, henüz kentlileşememiş olan toplumun, sağlıklı bir yaşam sürdürebilmesi için gerekli olan ekonomik düzeye ulaşmasını ve kentli olmasını sağlayacak eğitim ve iş imkanlarını sağlamaktır. Bunu gerçekleştirmek için merkezi ve yerel yönetimlerin ortak olarak düzenleyecekleri eğitim programlarıyla, bölgede yaşayanların yine bu bölgede çalışabilecekleri iş imkanlarını yaratmak gerekecektir. Turizm, ticaret ve hizmet sektörlerinde istihdam edilecek elemanların İstanbul'un diğer bölgelerinden değil bu bölgeden temin edilmesiyle düşük maliyetli işgücü elde edilmesi de söz konusudur.

Bölgede bulunan doğal güzellikler ve tarihi yapılar sistemli bir şekilde bütünleştirilmeli ve bu bütünleşmiş alanlar, kültür, turizm, rekreasyon amaçlı olarak geliştirilmelidir.

Sivil mimari örneği olan tarihi yapılar tek tek tespit edilmeli, iyileştirilerek, çağdaş yaşamın gerektirdiği uygun fonksiyonlarla yeniden yaşama katılmaları sağlanmalıdır.

Ulaşım problemi, sistem yaklaşımı içinde ele alınarak çözüm yoluna gidilmelidir. Tarihi Yarımada çevresinde kıyı ve deniz ulaşım olanaklarının yeterince değerlendirilmediği açıkça görülmektedir.

Verilecek tüm ulaşım kararlarında, yörenin ulaşılabilirliğini ve dolayısı ile çekiciliğini arttıracak, yeni nüfus baskısı yaratacak uygulamalardan kaçınılmalıdır. Sahil yolu ve demir yolu, kıyı ile bölge arasına bir set çekmekte ve bütünleşmesine engel olmaktadır. Sahil alanının yarımada ile ilişkisinin kurulması, surların ve çevresinin yeniden düzenlenerek, çevre halkının spor, yeşil alan ve rekreasyon ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik kullanımı sağlanmalıdır.

Tarihi Yarımada da sınırlı turistik alanlar dışında belirgin bir yaya ulaşım ağı sistemi yoktur. Yaya hareketi ise, taşıt ulaşımının yoğunluğu ve düzensizliğin nedeniyle yeterince gelişmemiştir. Yayaların rahatça hareket etmesi gereken önemli yapıların çevreleri, meydanlar ve sokaklar, otomobillerin egemenliği altındadır. Otomobiller hem çevreyi, hem de yapıları olumsuz yönde etkilemektedir.

Mevcut tali yolların da rasyonel bir sistemi yoktur. Bu yolların çok dar ve taşıt kullanımına uygun olmaması, taşıt dolaşım, yükleme-boşaltma ve servis olanaklarını kısıtlarken, park imkanlarının çok yetersiz olması nedeniyle sorunlar artmaktadır.

Tarihi Yarımada'da taşıt kullanımı en az seviyeye indirilip, sokak dışında otopark alanları ile desteklenirse, kurulacak yaya dolaşım sisteminin, bölgenin tarihi ve doğal güzellikleri ile bütünleşmesi sağlanabilecektir. Yaya yollarını desteklemesi açısından bu güzergahlar özel olarak tasarlanmalı, insanların ilgisini çekecek, ticari, sosyo-kültürel ve boş zaman değerlendirme aktiviteleriyle desteklenmelidir. Yine bu yolların başlangıç ve bitim noktalarında, toplu taşıma durakları organize edilmelidir. Tüm yaya ve servis yollarının yeniden düzenlenmesi ve yol üstü kaplamaları ile güzergah üzerindeki şehir mobilyalarının çevre ile bütünleşik bir şekilde ele alınması gereklidir. Yaya yolları güzergahları oluşturulurken, tarihi yapıların ön plana çıkarılması ve sistemli bir yaklaşımla bu yolların seçilmesi olumlu olacaktır. Bu yaya yollarının, taşıt trafiğinden mutlak bir şekilde ayrılması yerinde olacaktır.

Yarımada içinde taşıt dolaşım ve bu taşıtların park sorununa çözüm olabilecek alternatif sistemler, metro, banliyö ve deniz otobüsü ulaşım sistemleridir. Ulaşım sistemleri düzenlenirken Tarihi Yarımada üzerinde gereksiz baskı oluşturacak

özmlerden kaçınılmalıdır. Bunun sağlanabilmesi içinde yarımada çevresinde ringler düzenleyerek, i yolların trafik yoğunluğunun azaltılması sağlanmalıdır. Tarihi Yarımada içinde ve çevresinde, özel araçlar için en uygun yerlerde katlı otoparklar yapılması gereklidir.

Bölgedeki yükleme-boşaltma gibi fonksiyonlar için gerekli nakliye taşımacılığı belirli saatlerle sınırlandırılmalıdır. Yarımada içindeki trafiği en aza indirmek için otopark ücretleri ve park süreleri üzerinde ayarlamalar yapılarak, belli bir caydırıcılık oluşturulmalıdır.

Tüm bunlar yapılırken, Tarihi Yarımada'yı turizm-konut ağırlıklı bir fonksiyonla yenilemenin bölgeye getireceği bir takım olumsuzluklar olacağı ve bunların nasıl bertaraf edilebileceğini de düşünmek yerinde olacaktır.

Özellikle bölgeye yenileme kararının alınması ile birlikte bir spekülasyon artışı yaşanacak ve yeni rant dağılımları oluşacaktır. Bu spekülasyonları önlemenin tek yolu yenilemeyi yürütecek yerel ve özel sektör işbirliğinin, gerekli yasa ve planlama kararlarıyla kontrolü sağlamasıdır. Bölgede aslında şimdiden turizme dayalı arazi spekülasyonları ve aşırı değer artışıları yaşanmaya başlamış ve bu da bölge halkını tehdit eder bir hale ulaşmıştır. Turizmin belli bir planlama ve karar verme sürecinden geçmeden kontrolsüz büyümesi, bölgenin sorunlarını daha da arttırması kaçınılmazdır.

Bölgenin değer kazanmasıyla birlikte boş yapıların yeni fonksiyonlarla donatılması, nüfus hareketliliği getirecek ve bölgenin yoğunluğunun artması gündeme gelecektir. Bunun önüne geçmek için bölgedeki nüfus yoğunluğu çok iyi kontrol edilmeli, mevcut durumun üzerine ek yükler getirilmemelidir. Aslında bölgeden imalat, toptan ticaret ve depolama faaliyetlerinin gitmesiyle yoğunluğun önemli bir oranda azalması sağlanacaktır.

Turizmin bölgede ağırlılığının hissedilmesi ile birlikte, konut olanaklarının daha hızlı bir şeklide turistik fonksiyonlara dönüşümü ve konut sıkıntısının baş göstermesi de gelecekteki muhtemel sorunlardan birisidir. Bu sorunun giderilebilmesi için, yerel yönetimlere iş düşmekte, bu konuda sıkı tedbirler alınmalı ve plan kararlarını ona göre hazırlamaları gerekmektedir. Turizmin bölgenin sonunu hazırlayan değil, gelişmesini sağlayacak bir unsur olarak ortaya çıkmasını sağlamak en önemli

amaçlardan biri olmalıdır. Bunun için çok acil yasal ve planlama kararları alınmalı, bölgedeki değer artışı ve kendiliğinden doğan asilleştirmenin önüne geçilebilmeli ve elde edilen karın bütün bölgeyle paylaşılması imkanı sağlanmalıdır. Bölgeye ait son verilere göre, buraya doğru olan göçün azaldığı ve yüksek fiyatlar dolayısı ile İstanbul'un başka alanlarına kaydığı gözlemlenmektedir. Bölgede var olan bir sosyal değişim söz konusu olmakla birlikte, bu değişim bölgenin sosyal dokusunu bir üst seviyeye çıkartmak konusunda yetersiz kalmış, bölgenin giderek daha da boşalmasına yol açmıştır. Aşırı değer artışına dayanan dışarı doğru göçler, bölgeye daha üst seviyedeki konut kullanıcılarını çekememiş ve köhneme artmıştır. Buna sebep olarak da, bölgenin aşırı değer artışının spekülasyona dayanması ve gerekli alt yapının ve sosyal donatı olanaklarının sağlanmamış olması gösterilebilmektedir.

Ticaret ve turizm fonksiyonları, bölgede boşalan dokuya yerleşmeyi sürdürse de, bölgedeki rantın eşit şekilde ve homojen olarak paylaşılabilmesi sonucunda bu fonksiyonlar da bölgeden ayrılmayı düşünmektedirler. Bölgenin sadece turizm ağırlıklı gelişmesi ve ticaret bölgesi haline gelerek geleneksel konut karakterini kaybetmesi, kaygı verici bir gelişme olarak görünmektedir.

Bir diğer sorun yapıların özgün kullanımları dışında turizme açılması ve kültürel değerini yitirmesi tehlikesidir. Bu sorunun üstesinden gelmek için de, yenilemenin ilk aşamalarında bölgenin ayrıntılı bir envanterinin çıkarılması ve her yapı için çok detaylı projelerin oluşturulması ile, sahip olduğu mimari değere ve fonksiyona uygun bir nitelikte yaşama katılmasının sağlanması ve bu sürecin de sıkı bir şekilde kontrolü ile gerçekleştirilecektir.

Turist çekmek için suni çevrelerin yaratılması ve tarihi çevrenin ticari faaliyetler sonucunda değer kaybetmesini önlemek için de yukarıdaki madde de öngörüldüğü gibi çok sıkı denetim ve uygulama zorunluluğu getirilmelidir. Yapılacak plan içine

konulacak kısıtlayıcı maddelerle, yenilemeden sonra oluşacak her durumun çok sıkı kurallara tabii olması zorunluluğu getirilmelidir.

Yapılacak tüm uygulamaların, bölge halkının desteğini almadan başarıya ulaşamayacağı bir gerçektir. Bu yüzden bölge halkının yapılacak uygulamalar için bilinçlendirilmesi, tüm gelişmelerden haberdar edilmesi ve desteklerinin sağlanması en önemli amaçlardan biri olmalıdır. Bunun için onları haberdar edecek etkinlikler,

sergiler, sempozyumlar, çeşitli kitle iletişim araçları kullanılmalı ve düzenli olarak sürdürülmelidir. Halkın istekleri ön planda tutulmalı ve katılımları sağlanmalıdır.

Halkın turistlerle bir arada mutlu bir şekilde yaşayabilmeleri için gerekli bilinçlendirme çalışmalarının, yeniden yapılanmanın her aşamasında yapılması da önemli bir konudur.

Yeniden yapılanma Türkiye'nin ekonomik gücüne, sosyal ve kültürel değerlerine göre ele alınmalıdır. Yeniden yapılanmada, ne A.B.D.'deki gibi çarpıcı, özel sektör ve serbest Pazar koşulları tarafından yönlendirilen bir yöntem izlenmeli, ne de Avrupa'daki gibi devlet destekli bir sistem denemelidir.

Tarihi Yarımada gibi oldukça büyük bir alana yayılan bölgenin yeniden yapılandırılmasında ve eski canlılığının kazandırılmasının ardındaki maliyet çok yüksek olacaktır. Bu işi sadece merkezi hükümetten beklemek mümkün değildir. Sadece özel sektörün içinde bulunduğu bir yeniden yapılanma ise eğer kontrol edilemezse, halkın çıkarlarına çok ters düşen bir sonla sonuçlanacağı ortadadır. Özel sektör eğer iyi yönlendirilip, merkezi ve yerel yönetimler tarafından çok iyi kontrol edilebilirse, dahası bütün çalışmalar halkın gözleri önünde ve katılımıyla yapılabilirse, bu Tarihi Yarımada için uygulanabilecek en iyi yöntem olacaktır. Bu çalışma için merkezi ve yerel idari kurumlar gerekli alt yapıyı hazırlarken, özel sektör de yeterli finansmanı sağlayacaktır.

Tarihi Yarımada da, gelecek nesillere aktarılacak kültür değerlerinin korunması, koruma-gelişme dengesi içinde sağlanmalıdır. Yarımada içinde klasik yaklaşımla bir koruma planlamasının yapılamayacağı bilinmelidir.

KAYNAKLAR

- [1] **Giritlioğlu, C., Bölen, F., Erkut, G., Ergun, N., Yirmibeşoğlu, F.,** Şubat 1993. Metropoliten Şehir Merkezlerinde Kullanılmayan Yapı Potansiyelinin Yeniden Değerlendirilmesi, TÜBİTAK Araştırması, İstanbul.
- [2] **Marshall, J.N., Green, A.E.,** 1989. Corporate Restructuring and Service Employment in the British Urban and Regional System, XXXIX European Congress, Cambridge, UK.
- [3] **Daniels, P.W.,** 1991. Service Sector Restructuring And Metropoliten Development: Processes And Prospects, London.
- [4] **Mills, E., Mc Donald, J.,** 1995. Sources Of Metropoliten Growth, USA.
- [5] **Enderwick, P.,** 1992. The Strategy And Structure Of Service Sector Multinationals.
- [6] **Özdeş, G.,** 1985. Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri, İTÜ, İstanbul.
- [7] **Ünal, M.,** 1979. Türkiye’de Apartman Olgusunun Gelişimi, Çevre, Tem-Ağu, sayı 4, s.71, Reyo Yayınevi, İstanbul.
- [8] **Kuban, D.,** 1970. Gelecek Açısından Günümüz Mimarlık Ve Şehircilik Uygulamalarının Eleştirisi, Mimarlık-Şehircilik Ve Türkiye’nin Sorunları.
- [9] **D.İ.E.,** 1990. Genel Nüfus Sayımı Geçici Sonuçlar, T.C. Başbakanlık D.İ.E., Ankara.
- [10] **Ocakçı, M.,** 1998. İstanbul Metropoliten Alanında İmalat Sanayi İşgücünün Ev – İş Yeri Arası Ulaşım Dokusu, 797 No’lu İTÜ. Araştırma Projesi, İstanbul.
- [11] **Özdeş, G.,** 1972. Şehircilik Ve Toplum Ölçeği, İTÜ, İstanbul.
- [12] **Macaroğlu, A.,** 1965. Demografik Sosyal Ve Ekonomik Yönleriyle Şehirleşme Hareketleri, Ankara.
- [13] **Gottman, J.,** 1967. Megalopolis Cambridge; The M.I.T. Press, 4.Printing.

- [14] **Kıray, M.**,1982. Az Gelişmiş Ülkelerde Metropolitenleşme Süreçleri, Türkiye 1. Şehircilik Kongresi 1.Kitap, Ankara.
- [15] **Villa Suarez, L.**, 1988. Metropoliten Evolution, Sectorel Economic Change And The City Size Distribution, Urban Studies, Vol. 25.
- [16] **Duncan, B., Lieberman, S.**, 1970. Metropolis And Region In Transition, Sage Publications, California.
- [17] **Lloyd, T.**, 1986. Empire To Welfore State[1909-1985], Oxford University Press.
- [18] **Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y., Akkal, B.L.**, 1993. İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu Ve Büro Binaları.
- [19] **Murata, K.**, 1980. An Industrial Geography Of Japan, St. Martin's Press, New York.
- [20] **Begg, I.**, 1993. The Service Sector İn Regional Devolopment, Regional Studies, Vol:27, No:8, pp.817-825.
- [21] **Hellman, H.**, 1970, The City İn The World Of The Future, M. Evans Co., New Yok
- [22] **Ak, İ.**, 1981. Metropolitenleşme Sürecinde Türkiye Ve İzmir Örneğinde Çözüm Araştırması, Devlet Planlama Teşkilatı Sosyal Planlama Dairesi Araştırma Şubesi.
- [23] **Kılınçaslan, İ.**, 1981. İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik Ve Mekansal Yapı İlişkileri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- [24] **Kıray, M.**, 1982. Az Gelişmiş Ülkelerde Metropolitenleşme Süreçleri, S:1-12, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, ODTÜ, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.
- [25] **Coakley, J. and Harris, L.**, 1983. The City Of Capital, Basil Blackwell Pub., Oxford.
- [26] **Emrys, J.**, 1976. Towns And Cities, The Open University Press, Oxford.
- [27] **Choghuill, C. L.**, 1994. Crisis, Chaos, Crunch, Planning For Urban Growth İn The Developing World, Urban Cities, Vol:31, No:6.

- [28] **Kıray, M.**, 1984. İstanbul Metropolitan Kent, Mimarlık Dergisi, No:1, s. 28.
- [29] **Çubuk, M.**, Tarih Boyunca Tarih Ve Toplumun Tasarlanmış Eylemi.
- [30] **Dökmeci, V.**, 1989. Batı Alman Şehirlerinde Ve İstanbul'da Yaya Ticaret Aksları Planlaması, Yapı Dergisi No:94, s. 36-41.
- [31] **Ludak, S.**, 1994. Local Urban Structuring As A Minor Of Globalization Process: Prague In The 1990's, Urban Studies, Vol.31, No:7, pp. 1149-1166.
- [32] **Erhard, B. and Rüdiger, K.**, January 1995. Globalization And Local Resistance: The Creation Of Localities In Manila And Bangkok, Journal Of Urban History.
- [33] **David, F. B.**, 1995. Network Cities: Creative Urban Agglomerations For The 21th Century, Vol.32, No:2, pp.313-327.
- [34] **David, C.**, 1996. Urban World, Global City, Urban Growth And Urbanisation : Historical Patterns, pp.40-75.
- [35] **Hall, P.**, 1996. The World Cities, World University Library, London.
- [36] **Castells, M.**, 1989. The Information City: Information Technology, Economic Restructuring and The Urban Regional Process, Basil Blackwell, Oxford.
- [37] **Noyelle, T., Stanback, T.M.**, 1984. The Economic Transformation of American Cities, Ottawa N.J., Rowman and Allenheld.
- [38] **Daniels, P.W.**, 1985. Service Industries: A Geographical Appraisal, Methuen Andover, Hants, London.
- [39] **Kıray, M.**, 1975. Metropolitan Kent Olgusu, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü Dergisi, Sayı 10, s.10, İstanbul.
- [40] **Gülmez, A.**, 1981. Kent Merkezlerinin Yeniden Örgütlenmesinde Yararlanılabilecek Bir Yöntem, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [41] **Sasaki, K.**, 1990. The Establishment of a Subcenter an Urban Spatial Structure, Urban and Planning A, 22, pp.369.

- [42] **Baransü, B.**, 1989. Şehir Yenileme, Reyo Basımevi, İstanbul .
- [43] **Soja, E. and Morales R. and Wolff, G.**, July 1983. Urban Restructring: An Analysis Of Social And Spatial Change In Los Angeles, Economic Geography.
- [44] **Lang, J.**, 1996. Urban Design, The American Experience, The Urban Design Designing Process.
- [45] **Gelb, J. and Lyons, M.**, 1992. A Tale Of Two Cities: Housing Policy And Gentrification In London And New York, Journal Of Urban Affairs, Vol 15, No.4, pp.345-366.
- [46] **Ley, D.**, March 1993. Gentrification In Recession: Social Change In Six Canadian İner Cities, 1981-1986, Vol. 13, pp.230-256.
- [47] **Harvey, D.**, 1985. The Urbanization of Capital, Basil Blackwell, Oxford.
- [48] **Jewsen, N. and Mac Gregor, S.**, 1994. Transforming Cities, Downtown Redevelopment And Community Resistance An Internal Perspective.
- [49] **White, P.**, 1991. The Poor In The Inner City: Stabily and Change In Two Parisian Neighbourhoods, Urban Geography, Vol. 12, 35-54.
- [50] **Carpenter, J., and Lees, L.**, 1996. Gentrification In New York, London And Paris: An International Comparision, History Of Urban Geography.
- [51] **Atterman, R., and Cars, G.**, 1991. Neighbourhood Regeneration, Mansell Publishing.
- [52] **Garrahan, P., Steward, P.**, 1994. Urban Change and Renewal: The Paradox of Place, Avebury Press, England.
- [53] **Tiesdell, S., Oc, T., Health, T.**, 1996. Revitilazing Historic Urban Quarters, Architectural Press, Butterworth, Heinemen, Oxford.
- [54] **Dökmeci, V.**, Avrupa Ve ABD’de Sanayi Sonrası Planlama İçin Örnekler, Yeniden Yapılanmanın Şehirleşmeye Etkisi, Ders Notları.
- [55] **Dökmeci, V.**, Sanayi Sonrası Şehirlerin Transformasyonu, Yeniden Yapılanmanın Şehirleşmeye Etkisi, Ders Notları.

- [56] **Frieden, B.J and Sagalyn, L. B.**, 1990. Downtown Inc., How America Rebuild Cities, MIT Press.
- [57] **Wood, C.**, 1994. Local Urban Regeneration Initiatives, Birmingham Heartlands, Cities, Vol 11, No 1, pp.48-58.
- [58] **Gülersoy, N. Z.**, Mimari Ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışı Sempozyumu.
- [59] **Dökmeci, V.**, Liman Şehirlerinde Sahil Planlaması, Yapı Dergisi, Sayı 141, s. 44-50.
- [60] **Gar, A.**, 1977. Hong Kong'un Planlı Gelişimi, Land Use Policy, Vol. 14, No 2, pp.25-39.
- [61] **Machimura, T.**, Urban Restructuring Process In Tokyo.
- [62] **Kuniko, F.**, Tokyo, Planning A World City.
- [63] **Dökmeci, V. ve Güngör, Ş.**, Temmuz 1995. Post-Modernizm Ve Sydney'de Şehir Planlama, Yapı 164, s.65-70.
- [64] **Çelik, Z.**, 1986. Değişen İstanbul, İstanbul, Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik Ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [65] **Tekeli, İ.**, 1994. İstanbul Metropolitaninin Gelişimi: Kentsel Yönetim Ve Planlama, İstanbul.
- [66] **Berköz, L.**, 1991. Türkiye'de Metropolitanleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma, İstanbul Metropolitan Kent Örneği, Doktora Tezi, İTÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [67] **Kılıç, A.**, 1998, Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent Kıyı İlişkisi Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejisi: İstanbul Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi Doktora Tezi, İstanbul.
- [68] **Kılıçaslan, İ.**, 1981. İstanbul: Kentleşme Sürecinde Ekonomik Ve Mekansal Yapı İlişkileri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- [69] **Güzelsu, K.**, 1985. İstanbul Metropolitan Alan Planlaması, Türkiye'de Metropolitan Alan Deneyimi Ve Sorunları Kolokiyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayını-2, İstanbul.

- [70] **Ergüden, S.**, 1971. İstanbul'un Gelişimi Ve Geçirdiği Planlama Aşamaları, İTÜ Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [71] **Kuban, D.**, 1996. İstanbul, Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik Ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [72] **Ergun, N.**, 1995. İstanbul Metroliten Yerleşme Alanında İşlevsel İlişkiler Ve Yeni Alış-Veriş Merkezleri, Yapı Dergisi, Sayı 158,s. 55-57.
- [73] İstanbul Metroliten Alanı-Alt Bölge Nazım Planı, İBŞB, İstanbul, 1995
- [74] **Diren, M.**, 1993. İstanbul'un Bilinci Belirleyici Olacak, İstanbul Dergisi, Sayı 7, s.25-28.
- [75] **Keyder, Ç., Öncü, A.**, 1993. İstanbul Yol Ayrımında, İstanbul Dergisi, Sayı 7, s.29.
- [76] **Schlichting K.**, October 1981. Decentralization And The Decline Of The Central City. A Case Study Of Demographic And Economic Change In Bridgeport., Conn. American Journal Of Economic Sociology Inc. Vol 40, No: 4.
- [77] **Alexander, Ian C.**, 1974, Process In Planning, City Center Redevelopment An Evaluation Of Alternative Approaches, Oxford: Pergamon Press.
- [78] **Kıray, M.**, 1984. İstanbul Metroliten Kent, Mimarlık Dergisi, Sayı 1, s. 30.
- [79] **Sökmen, P.**, 1983. Tarihi Çevre Korumanın Bugünkü Çıkmazı, Mimarlık Dergisi, Sayı 3, s. 8.
- [80] **Dökmeci, V.**, İstanbul Şehir Merkezinin Transformasyonu, Yeniden Yapılanmanın Şehirleşmeye Etkisi, Ders Notu.
- [81] **Küçük, S., ve Ilıcalı, M.**,1996. 21. Yy. Perspektifinde İstanbul Metroliten Alanında Arazi Kullanım Kararları Ve Ulaşım Etkisi, Habitat Kent Zirvesi.
- [82] **Özdeş, G.**, 1998. İstanbul, Eminönü, Fatih İlçeleri (Tarihi Yarımada) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 1/10000 Ölçekli Gelişme Önerilerine İlişkin Planı Açıklama Raporu.

- [83] **Yener, Z., Dinçer, İ., Şengezer, B., Yakar, H. Ve Dikçınar, B.,**
Haziran 1996. İstanbul Metropoliten Alanında Merkez
Gelişimi Ve Tarihi Yarımada'nın Değişen Rolü, İstanbul
2020 Sempozyumu, s.285-293, İstanbul.
- [84] **Okyay, İ.,** Haziran 1988. İstanbul Tarihine Mecbur, Mimarlık
Dergisi, Sayı 281, s.17.
- [85] **Giritlioğlu, C., Bölen, F., Ergun, N. ,Yirmibeşoğlu, F.,Yüzer M. A.,**
1993. Metropoliten Alanında İkinci ve Üçüncü İlçe
Merkezi Nitelikleri İle Şehir Eski Merkezi Niteliklerinin
Karşılaştırılması, TÜBİTAK Araştırması, İstanbul.



EKLER

KONUT ANKETİ FORMU

Anketin yapıldığı yer :

Deneğin cinsiyeti: e... k...

1) Yaşınız?

2) Eğitim Durumunuz?

3) Mesleğiniz?

- Çalıştığınız semt?
- İşinize nasıl gidip geliyorsunuz?

4) Ailenizin aylık geliri?

5) Oturduğunuz evde kaç nüfus yaşıyor?

- Evli-bekar olma durumu nedir?
- Çocuk sayısı kaçtır?
- Evde kaç öğrenci-kaç çalışan var?

6) Oturduğunuz ev mülk mü....., kira mı.....?Kira ise ne kadar?.....

7) Başka bir yerde mülkünüz var mı?Var ise nerede?

8) Bu çevreye ne zaman ve nereden geldiniz?

9) Burayı tercih etme sebepleriniz nelerdir?

- ◇ ucuz konut
- ◇ ucuz ev kirası
- ◇ akrabaların burada yaşaması
- ◇ ulaşım imkanı
- ◇ iş imkanı
- ◇ eğitim imkanı

10) Bu çevrede sizi rahatsız eden,eksikliğini duyduğunuz şeyler nelerdir?

- ◊ çevre kirliliği
- ◊ otopark sorunu
- ◊ ulaşım sorunu
- ◊ komşuluk ilişkilerinin zayıflığı
- ◊ alt yapı sorunu
- ◊ sosyal aktivitelerin azlığı
- ◊ yeşil alan ve çocuk parkı eksikliği

11) Çevrenizde gelişen turizm ve ticaret fonksiyonları sizi nasıl etkiliyor?

- ◊ kötü etkiliyor
- ◊ etkisi yok
- ◊ iyi etkiliyor
- ◊ çok iyi etkiliyor

12) Bu çevreden ayrılmak zorunda kalsanız kentin neresine gidersiniz?

13) Günlük-haftalık-aylık alışverişinizi nereden yapıyorsunuz?

14) Oturduğunuz bina tescilli bir yapı mı? e... h...

15) Oturduğunuz yapıya onarım yapıldı mı?Yapıldıysa nelerdir?

16) Boş zamanlarınızda ve tatillerinizde neler yaparsınız?Çevrenizde böyle zamanlarda kullandığınız bir mekan var mı?

- ◊ akraba ziyareti
- ◊ komşu ziyareti
- ◊ çocukları parka götürmek
- ◊ yürüyüş yapmak
- ◊ araba ile dolaşmak

17) Turizm sizi nasıl etkiliyor?

- ◊ iyi
- ◊ çok iyi
- ◊ etkilemiyor
- ◊ kötü etkiliyor

TİCARET ANKETİ FORMU

Anketin yapıldığı yer:

Deneğin Cinsiyeti: e... k...

1) Yaşınız?

2) Eğitim durumunuz?

3) Oturduğunuz semt?

- Hangi araçla eve gidiyorsunuz?

4) İş kolunuz?

- Ne zamandan beri bu çevrede çalışıyorsunuz?

5) Kullanmakta olduğunuz bina mülk mü.....,kiracı mısınız?...Kiracı iseniz aylığı ne kadardır?...

6) Binanın daha önceki kullanım şekli?.....

7) Kullandığınız tescilli mi? e.... h....
(evet ise)mekan ihtiyacınızı karşılıyor mu?

- ◇ evet karşılıyor
- ◇ hayır karşılamıyor

8) Çalıştığınız yapıya onarım yapıldı mı?Yapıldı ise nelerdir?.....

9) İşinizi kurmak için neden bu çevreyi tercih ettiniz?

- ◇ ticari canlılık
- ◇ hammaddeye ulaşım kolaylığı
- ◇ evime yakınlık
- ◇ ucuz dükkan kirası
- ◇ depolama kolaylığı
- ◇ ticari çevre

10) Yeni bir yerde iş kurmanız gerekse kentin neresini ve hangi sektörünü tercih ederdiniz?

11) Başka bir yerde iş yeriniz var mı? e.... h..... Varsa nerede?

12) Burada iş yerinizi büyültmeyi düşünüyor musunuz?

13) Sattığınız malı nerelerden temin ediyorsunuz?

14) Nasıl naklediyorsunuz?

15) İşyerinizde sizi rahatsız eden,eksikliğini duyduğunuz şeyler nelerdir?

- ◊ depolama
- ◊ nakliyat
- ◊ otopark
- ◊ alt yapı
- ◊ çevre kirliliği
- ◊ dükkan kiralari

16) İş yerinizde kaç kişi çalışıyor?Bunların oturdukları yerler nereleridir?

17) Turizm ticareti nasıl etkiliyor?

- ◊ çok iyi
- ◊ iyi
- ◊ etkilemiyor
- ◊ kötü



TURİZM ANKETİ FORMU

Anketin yapıldığı yer: otel.....() pansiyon.....

Deneğin cinsiyeti: e.... k....

1) Yaşınız?

2) Eğitim durumunuz?

3) Oturduğunuz semt?

• Evinize hangi araçla gidiyorsunuz?.....

4) İş yeriniz hangi yıl kuruldu?

5) Kullanmakta olduğunuz bina mülk mü....,kiracı mısınız....?

Kiracı iseniz aylığı ne kadardır?.....

6) Binanın daha önceki kullanım şekli?.....

7) Kullandığınız yapı tescilli mi? e.... h....

(Evet) ise ihtiyacınızı karşılıyor mu? e.... h....

• Yapıya herhangi bir müdahalede bulundunuz mu?(evet ise)ne tür?

8) Oda sayısı(yatak sayısı) kaçtır?

9) İşinizi kurmak için neden bu çevreyi tercih ettiniz?

- ◊ tarihi çevre
- ◊ ucuz mülk
- ◊ ucuz kira
- ◊ gelişme potansiyeli

10) Yeni bir yerde iş kurmanız gerekse kentin neresini tercih edersiniz?

11) Başka bir yerde iş yeriniz var mı?

• Bu çevrede yatırıma devam etmeyi düşünüyor musunuz? e.... h.....(evet ise) hangi sektörde?

12) Çevrenizde sizi rahatsız eden,eksikliğini duyduğunuz şeyler nelerdir?

- ◊ otopark
- ◊ çevre kirliliği
- ◊ tarihi çevreye duyarsızlık
- ◊ yapıların köhneleşmesi
- ◊ halkın turiste yaklaşımı(olumsuz yönde)

13) İş yerinizde kaç kişi çalışıyor?..... Nerelerde oturuyorlar?.....

14) Konut yenileme ile pansiyonculuk yararlı olur mu?

◊ evet

◊ hayır

15) Alt yapı sorunuz var mı?

16) Müşteri potansiyeli nasıl?

17) Turistlerin ayırımı nasıl? yerli..... yabancı.....



Radyo, evinden çıkıyor



TÜRSAB, Bakan Yalova'ya "Bu binayı bize verin; Türkiye'nin Moulin Rouge'u yapalım" teklifini götürdü.

TÜRSAB CANLANIR

TÜRSAB Başkanı Nuri Güllü, Bakan Yalova'ya "Bu binayı bize verin; Türkiye'nin Moulin Rouge'u yapalım" teklifini götürdü. Güllü, Bakan Yalova'ya "Bu binayı bize verin; Türkiye'nin Moulin Rouge'u yapalım" teklifini götürdü. Güllü, Bakan Yalova'ya "Bu binayı bize verin; Türkiye'nin Moulin Rouge'u yapalım" teklifini götürdü.

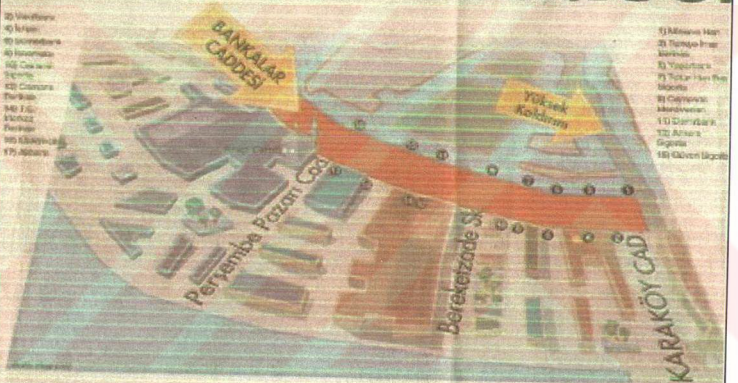


ANKARA OLUMSUZ BAKTIYOR

ANKARA OLUMSUZ BAKTIYOR. Ankara'da bulunan TURSAB binası, Bakan Yalova'ya "Bu binayı bize verin; Türkiye'nin Moulin Rouge'u yapalım" teklifini götürdü. Güllü, Bakan Yalova'ya "Bu binayı bize verin; Türkiye'nin Moulin Rouge'u yapalım" teklifini götürdü.

Önemli kabul edilirse çehresi değişecek; yüzüne renk gelecek

Bankalar Caddesi



50 yıl arayla Levent



Yıl 1968: İleri yer bombajı; üç-beş arsa ya geçiyor ya geçmiyor
Z 1968'de İleri yer bombajı yapıldı. Üç-beş arsa ya geçiyor ya geçmiyor. Z 1968'de İleri yer bombajı yapıldı. Üç-beş arsa ya geçiyor ya geçmiyor.



Bugün aynı nokta: Yüzde binlerce arsa; dev gökdelenler
V Bugün aynı nokta: Yüzde binlerce arsa; dev gökdelenler. V Bugün aynı nokta: Yüzde binlerce arsa; dev gökdelenler.

Eczacıbaşı Towers

Holdingin Levent'teki yarım yüzyıllık binası, yerini gökdelenlere bırakıyor



Oğuz Arslan

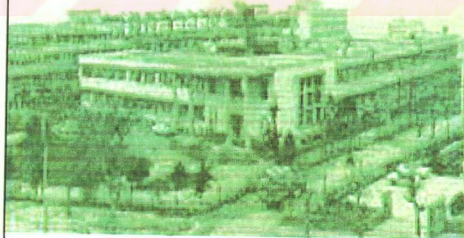
Yeni Eczacıbaşı Holdingin Başkanı
Eczacıbaşı Holdingin Başkanı Oğuz Arslan, "Eczacıbaşı Holdingin Levent'teki binası, yerini gökdelenlere bırakıyor"

bu projede
Eczacıbaşı Holdingin Levent'teki binası, yerini gökdelenlere bırakıyor. Bu binanın yerine 2 dev kule dikilecek. Eczacıbaşı Holdingin Başkanı Oğuz Arslan, "Eczacıbaşı Holdingin Levent'teki binası, yerini gökdelenlere bırakıyor"

1952'de trafik yoktu; asfaltla kaplandı

Bir gökdelen daha

50 yıllık Eczacıbaşı binasının yıkımına başlandı. Bu binanın yerine 2 dev kule dikilecek



ÇAĞDAS VE GÖRKEMLİ

LEVENT Maslak arasında artan yükseklikli gökdelenler arasında ilk görülmeye bile gelen mütevazı Eczacıbaşı binası yenilenecek. 21'inci yüzyıl mimarisini ve teknolojisini sunacak bir uyumlu kısıtlılığı yeni gökdelen için şart yapıldı

■ GÜZEL GÖRÜŞ

KENTLEŞMENİN UZUN VE İNCE YOLU

Chamaelirium luteum var. *luteum*
Chamaelirium luteum var. *luteum*

DANAU, LA- TASAMA MOMI	Jumlah ikan (ekor)				
	1992	1995	1997	2002/2003	2009 (1)
15 YEDAN AP	78,8	23,8	5,5	2,5	4,8
15 AY Y	12,9	29,5	22,9	5,4	4,9
20MAY	4,8	78,5	35,4	+0,3	28,8
10 YEDAN TAJA	38,1	28,7	33,8	46,3	51,1



SABAH
is
CUMA 16 HARIHAI 2009

Umut kentleşmede



İç göç hızını kaybet
kentleşme pozitif s
NEREDEN GELDİĞİNİZİ DEĞİL

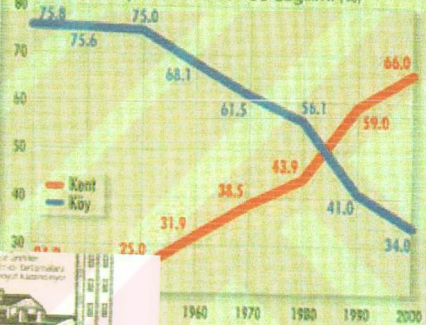
Türkiye'nin 20. yüzyıldaki öyküsü

tan

- [illegible]



Nüfusun köy ve kent arasında dağılımı (%)



Konutta 21. yüzyıla enkaz devrediyoruz

Konut ve Mimarlık Gününde gündem: "20. Yüzyılın Mirası"
21. yüzyıl bu konuda Türkiye'den perçek bir enkaz devrala.

21. vüzlü bu konuda Türkiye'den önce bir enkaz devrains

Marmaris Bölgesi'ni etkisi altına alan 7.4 şiddetindeki depremde evsiz kalan depremzedeler, koru sığınaktadırlar. Bir an önce sığınmalarını istiyor

Boş konutlar değerlendirilsin çağrısı

Depression is a common mental health problem that affects millions of people worldwide. It is a complex condition that can be caused by a variety of factors, including genetics, brain chemistry, and life events. Depression is characterized by persistent feelings of sadness, loss of interest in activities, and changes in appetite and sleep patterns. It is important to seek professional help if you are experiencing symptoms of depression, as it can be effectively treated with therapy and medication. Early intervention can lead to better outcomes and a faster recovery.



1890-1891. 1892-1893. 1894-1895. 1896-1897. 1898-1899. 1900-1901. 1902-1903. 1904-1905. 1906-1907. 1908-1909. 1910-1911. 1912-1913. 1914-1915. 1916-1917. 1918-1919. 1920-1921. 1922-1923. 1924-1925. 1926-1927. 1928-1929. 1930-1931. 1932-1933. 1934-1935. 1936-1937. 1938-1939. 1940-1941. 1942-1943. 1944-1945. 1946-1947. 1948-1949. 1950-1951. 1952-1953. 1954-1955. 1956-1957. 1958-1959. 1960-1961. 1962-1963. 1964-1965. 1966-1967. 1968-1969. 1970-1971. 1972-1973. 1974-1975. 1976-1977. 1978-1979. 1980-1981. 1982-1983. 1984-1985. 1986-1987. 1988-1989. 1990-1991. 1992-1993. 1994-1995. 1996-1997. 1998-1999. 2000-2001. 2002-2003. 2004-2005. 2006-2007. 2008-2009. 2010-2011. 2012-2013. 2014-2015. 2016-2017. 2018-2019. 2020-2021. 2022-2023. 2024-2025. 2026-2027. 2028-2029. 2030-2031. 2032-2033. 2034-2035. 2036-2037. 2038-2039. 2040-2041. 2042-2043. 2044-2045. 2046-2047. 2048-2049. 2050-2051. 2052-2053. 2054-2055. 2056-2057. 2058-2059. 2060-2061. 2062-2063. 2064-2065. 2066-2067. 2068-2069. 2070-2071. 2072-2073. 2074-2075. 2076-2077. 2078-2079. 2080-2081. 2082-2083. 2084-2085. 2086-2087. 2088-2089. 2090-2091. 2092-2093. 2094-2095. 2096-2097. 2098-2099. 2100-2101. 2102-2103. 2104-2105. 2106-2107. 2108-2109. 2110-2111. 2112-2113. 2114-2115. 2116-2117. 2118-2119. 2120-2121. 2122-2123. 2124-2125. 2126-2127. 2128-2129. 2130-2131. 2132-2133. 2134-2135. 2136-2137. 2138-2139. 2140-2141. 2142-2143. 2144-2145. 2146-2147. 2148-2149. 2150-2151. 2152-2153. 2154-2155. 2156-2157. 2158-2159. 2160-2161. 2162-2163. 2164-2165. 2166-2167. 2168-2169. 2170-2171. 2172-2173. 2174-2175. 2176-2177. 2178-2179. 2180-2181. 2182-2183. 2184-2185. 2186-2187. 2188-2189. 2190-2191. 2192-2193. 2194-2195. 2196-2197. 2198-2199. 2200-2201. 2202-2203. 2204-2205. 2206-2207. 2208-2209. 2210-2211. 2212-2213. 2214-2215. 2216-2217. 2218-2219. 2220-2221. 2222-2223. 2224-2225. 2226-2227. 2228-2229. 2230-2231. 2232-2233. 2234-2235. 2236-2237. 2238-2239. 2240-2241. 2242-2243. 2244-2245. 2246-2247. 2248-2249. 2250-2251. 2252-2253. 2254-2255. 2256-2257. 2258-2259. 2260-2261. 2262-2263. 2264-2265. 2266-2267. 2268-2269. 2270-2271. 2272-2273. 2274-2275. 2276-2277. 2278-2279. 2280-2281. 2282-2283. 2284-2285. 2286-2287. 2288-2289. 2290-2291. 2292-2293. 2294-2295. 2296-2297. 2298-2299. 2300-2301. 2302-2303. 2304-2305. 2306-2307. 2308-2309. 2310-2311. 2312-2313. 2314-2315. 2316-2317. 2318-2319. 2320-2321. 2322-2323. 2324-2325. 2326-2327. 2328-2329. 2330-2331. 2332-2333. 2334-2335. 2336-2337. 2338-2339. 2340-2341. 2342-2343. 2344-2345. 2346-2347. 2348-2349. 2350-2351. 2352-2353. 2354-2355. 2356-2357. 2358-2359. 2360-2361. 2362-2363. 2364-2365. 2366-2367. 2368-2369. 2370-2371. 2372-2373. 2374-2375. 2376-2377. 2378-2379. 2380-2381. 2382-2383. 2384-2385. 2386-2387. 2388-2389. 2390-2391. 2392-2393. 2394-2395. 2396-2397. 2398-2399. 2400-2401. 2402-2403. 2404-2405. 2406-2407. 2408-2409. 2410-2411. 2412-2413. 2414-2415. 2416-2417. 2418-2419. 2420-2421. 2422-2423. 2424-2425. 2426-2427. 2428-2429. 2430-2431. 2432-2433. 2434-2435. 2436-2437. 2438-2439. 2440-2441. 2442-2443. 2444-2445. 2446-2447. 2448-2449. 2450-2451. 2452-2453. 2454-2455. 2456-2457. 2458-2459. 2460-2461. 2462-2463. 2464-2465. 2466-2467. 2468-2469. 2470-2471. 2472-2473. 2474-2475. 2476-2477. 2478-2479. 2480-2481. 2482-2483. 2484-2485. 2486-2487. 2488-2489. 2490-2491. 2492-2493. 2494-2495. 2496-2497. 2498-2499. 2500-2501. 2502-2503. 2504-2505. 2506-2507. 2508-2509. 2510-2511. 2512-2513. 2514-2515. 2516-2517. 2518-2519. 2520-2521. 2522-2523. 2524-2525. 2526-2527. 2528-2529. 2530-2531. 2532-2533. 2534-2535. 2536-2537. 2538-2539. 2540-2541. 2542-2543. 2544-2545. 2546-2547. 2548-2549. 2550-2551. 2552-2553. 2554-2555. 2556-2557. 2558-2559. 2560-2561. 2562-2563. 2564-2565. 2566-2567. 2568-2569. 2570-2571. 2572-2573. 2574-2575. 2576-2577. 2578-2579. 2580-2581. 2582-2583. 2584-2585. 2586-2587. 2588-2589. 2590-2591. 2592-2593. 2594-2595. 2596-2597. 2598-2599. 2600-2601. 2602-2603. 2604-2605. 2606-2607. 2608-2609. 2610-2611. 2612-2613. 2614-2615. 2616-2617. 2618-2619. 2620-2621. 2622-2623. 2624-2625. 2626-2627. 2628-2629. 2630-2631. 2632-2633.

- **Mimarî açıdan**
Roma, Bizans ve
Osmanlı
dönemleri
güncelci.
- **Konakların** ise
dönemle ilgili 120
saya kadar
natura adı
yapıdır.
- **Anılan**
ortaya 300
saya
yükselişinde
çoklu kule adı
kavramı.
- **1500'lerden**
Eski evleri
Roma, Bizans ve
Osmanlı
dönemleri
güncelci.
- **Osmanlı**
Evleri

000076
strawberry
arena
dark little martini
peppercorn
Winehouse 98 light
pink champagne
candy cigarette
Crazy Williams 200

"Öz İmparatorluk Kulesi" adında 600
İSTANBUL'A dokuzuncu yüzyıla ait bir yapıyı
600 metre yüksekliğinde bir kule olarak
yapılacak. Kule, İstanbul'un en yüksek
noktası olan Üsküdar'da yer alacak. Kule,
İstanbul'un en yüksek noktası olan Üsküdar'da
yer alacak. Kule, İstanbul'un en yüksek
noktası olan Üsküdar'da yer alacak.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
CHICAGO, ILLINOIS 60637
U.S.A.

İyirampasa'ya
100 milyon
dolarlık dev
bir iş merkezi
kuruluyor...

Insgesamt 1.000
Lautsprecher
komplett
1978 Die Stereo-Parma
aus der Bestenzeit des
italienischen Stereos



Anadolu'dan gelenler yaralanacak

Dr. David Anderson,
in 1914, "Turkey's
red tape is hampering
graphical development."
Gordon says the only way
to avoid this is to
have a red tape
department.

VAPLAN aspires
to give his compa-
nies in pursuit of
hydrogenation tech-
nology. "There's a
strong incentive
for us to do it," he
says. "It's a matter of
time."

"medya-köyüne" taşındı. Ancak medya, şehre dönüş hazırlığında

542444

Les 100 films français les plus importants de l'histoire du cinéma ont été choisis par une cinquantaine d'experts de la discipline. Parmi eux, 100 films français ont été retenus. Parmi eux, 100 films français ont été retenus. Parmi eux, 100 films français ont été retenus.

² *Maquidáru* significa "los jóvenes en
sus camas". Véase María Luiza Andean
2004 sobre curules y lechos en el Cuzco.
Este uso para referirse a los jóvenes se encuentra

[illegible][illegible]

General Electric, ABD disındaki ilk Ar-Ge merkezini vertikal olarak

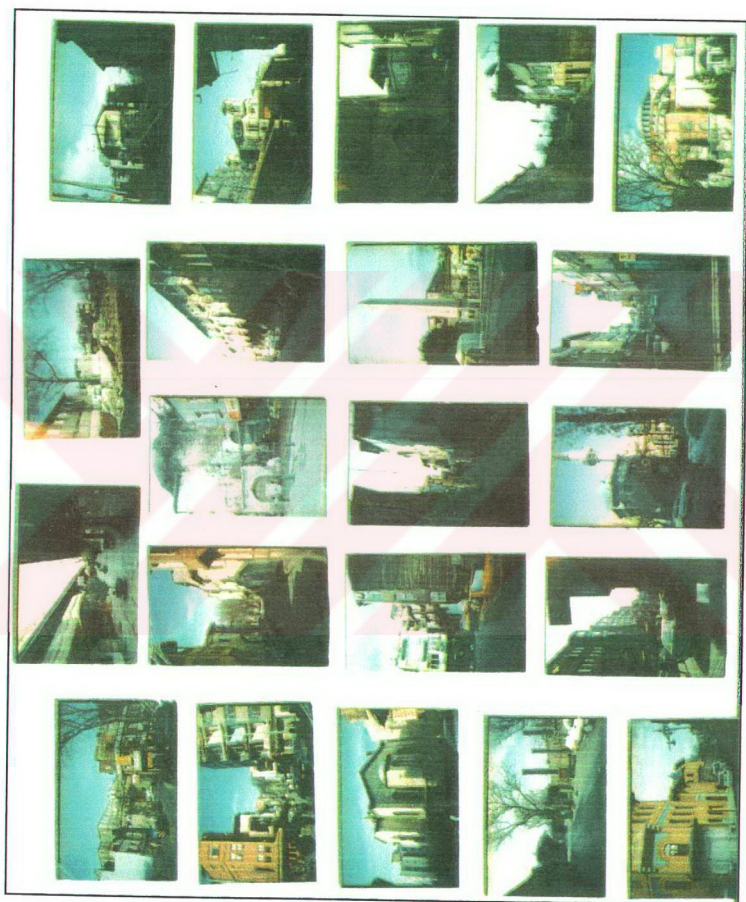
A group of four men in suits are gathered around a table, looking at a large map or document that is spread out before them. The man on the far left is partially visible, looking down at the document. The man next to him is looking towards the camera. The man in the center is looking down at the document. The man on the far right is looking towards the camera. The document appears to be a map of a city or region, with various colored areas and text. The background is a simple wall with a framed picture.

General Electric, ABD
dişındaki ilk Ar-Ge

merkezini Gebze'de kuruyor. Boeing'çiler de MAM yetkilileriyle temasta. Arçelik, Çayırova'daki 200









ÖZGEÇMİŞ

Bülent Dündar, 12 Aralık 1975’de İstanbul’da doğdu. 1993 yılında Fatih Koleji’nden mezun oldu. 1994 yılında İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünde başladığı lisans öğrenimini, 1998 yılında tamamladı. Aynı yıl İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim dalı, Kentsel Tasarım programında yüksek lisans çalışmalarına başladı. Halen Swanke Hayden Connell Proje adlı mimarlık bürosunda iş hayatını sürdürmektedir.