İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL'DA YENİ GELİŞEN BÜYÜK ÖLÇEKLİ KONUT YERLEŞİMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: BÜYÜKÇEKMECE VE TUZLA ÖRNEKLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emre TEPE

Anabilim Dalı : Şehir ve Bölge Planlama

Programı : Şehir Planlama Program

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Lale BERKÖZ

HAZİRAN 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL'DA YENİ GELİŞEN BÜYÜK ÖLÇEKLİ KONUT YERLEŞİMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: BÜYÜKÇEKMECE VE TUZLA ÖRNEKLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emre TEPE
(502071803)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 07 Mayıs 2010
Tezin Savunulduğu Tarih : 07 Haziran 2010

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Lale BERKÖZ (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Gülen ÇAĞDAŞ (İTÜ)
Prof. Dr. Handan TÜRKOĞLU (İTÜ)

HAZİRAN 2010

Sevgili aileme,

ÖNSÖZ

Öncelikli olarak bu tez çalışmasında bana yardımlarını hiç eksik etmeyen Sn. tez danışmanım Prof. Dr. Lale BERKÖZ'e sonsuz teşekkürlerimi iletmekten memnuniyet duyarım.

Mayıs 2010

Emre TEPE

(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **v**
KISALTMALAR ..... **ix**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xi**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xiii**
ÖZET ..... **xv**
SUMMARY ..... **xvii**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Tezin Amacı 3
1.2 Tezin Yöntemi 4
2. LİTERATÜR TARAMASI **7**
2.1 Kentleşme Süreci 8
2.1.1 Gelişmiş Ülkelerde Kentleşme 10
2.1.2 Gelişmekte Olan Ülkelerde Kentleşme 11
2.2 Kent Gelişme Dinamikleri 16
2.2.1 Gelişmiş Olan Ülkelerde Kent Gelişme Dinamikleri 17
2.2.2 Gelişmekte Olan Ülkelerde Kent Gelişme Dinamikleri 19
2.3 Metropoliten Alan Gelişimi 22
2.4 Kentsel Saçaklanma 26
2.5 Akıllı Büyüme, Yeni Kentleşme ve Kompak Şehirler Yaklaşımları 32
2.5.1 Akıllı Büyüme 32
2.5.2 Yeni Kentleşme 33
2.5.3 Kompakt Şehirler 37
2.6 Gayrimenkul Gelişme Süreci ve Bileşenleri 39
2.6.1 Gayrimenkul Geliştirme Aşamaları 41
2.6.2 Gayrimenkul Geliştirme Aşamaları 44
2.7 Dünyada Gayrimenkul Gelişimi 46
2.7.1 Amerika Birleşik Devletlerinde Gayrimenkul Gelişimi 47
2.7.2 Avrupa Birliği'nde Gayrimenkul Gelişimi 54
2.7.3 Türkiye Cumhuriyeti'nde Gayrimenkul Gelişimi 55
2.8 Dışa Kapalı Konut Alanları Gelişimi 56
2.9 Arazi Kullanımı Değişimlerinin Etkileri 59
3. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANININ FİZİKSEL, SOSYAL VE EKONOMİK AÇIDAN 1980'LERDEN SONRAKİ GELİŞİMİ **61**
3.1 Coğrafi Konumu 61
3.2 Sosyo-Ekonomik Veriler Işığında Gelişme 62
3.2.1 Sosyo-Ekonomik Veriler Işığında Gelişme 64
3.2.2 Hane Halkı Büyüklüğü 66
3.2.3 Ekonomik Göstergeler 66
3.3 Mekansal Gelişme 67
3.3.1 İstanbul'da Kentsel Yayılma 67
3.3.2 Bina Sayımları 68

3.4 Genel Değerlendirme 68
4. İSTANBUL'DA YAPILAN KONUT YATIRIMLARININ İNCELENMESİ 69
4.1 Yöntem 69
4.2 Kümelenme Analizi 72
4.2.1 Büyükçekmece İlçesi 85
4.2.1.1 Konuta İlişkin Değerlendirmeler 88
4.2.1.2 Erişilebilirliklerine İlişkin Değerlendirmeler 91
4.2.1.3 Sitenin Sahip Olduğu Donatılar Açısından Değerlendirmeler 95
4.2.1.4 İmar Planlarındaki Durumlarına İlişkin Değerlendirmeler 96
4.2.2 Tuzla İlçesi 100
4.2.2.1 Konuta İlişkin Değerlendirmeler 102
4.2.2.2 Erişilebilirliklerine İlişkin Değerlendirmeler 104
4.2.2.3 Sitenin Sahip Olduğu Donatılar Açısından Değerlendirmeler 109
4.2.2.4 İmar Planlarındaki Durumlarına İlişkin Değerlendirmeler 109
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER 115
KAYNAKLAR 121
EKLER 127

KISALTMALAR

D-100	**:** Eski Ankara-İstanbul karayolu Boğaziçi Köprüsü ile Edirne-İstanbul-Ankara karayolu
İBB	**:** İstanbul Büyükşehir Belediyesi
KİPTAŞ	**:** İstanbul Konut İmar Planı San. ve Tic. Anonim Şirketi
MİA	**:** Merkezi İş Alanı
TEM	**:** Trans-European North-South Motorway (Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi
TOKİ	**:** Toplu Konut İdaresi

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1 : İkinci aşamada tespit edilen veriler……5

Çizelge 2.1 : Dünyanın ilk on finans merkezi 18
Çizelge 2.2 : Amerika Birleşik Devletleri'nde en büyük 20 metropoliten alanın 1980 ile 1986 yılları ararasındaki nüfus ve işgücü sayılarının değişim yüzdeleri 25
Çizelge 2.3 : Akıllı Büyüme ilkeleri..... 33
Çizelge 2.4 : Yeni Kentleşme ilkeleri..... 34
Çizelge 2.5 : Kompak Şehir ilkeleri 38
Çizelge 2.6 : Gayrimenkul geliştirme projesinde yer alan meslek grupları 45

Çizelge 3.1 : Türkiye, Marmara Bölgesi ve İstanbul İli karşılaştırması..... 63
Çizelge 3.2 : İstanbul-Türkiye Nüfus Oranı (1970-2000) 64
Çizelge 3.3 : Çeşitli bölgelerden İstanbul'a göçler (1985 – 1990)..... 65

Çizelge 4.1 : İkinci aşamada tespit edilen 71
Çizelge 4.2 : İlçe bazında toplam konut alanı sayısı 73
Çizelge 4.3 : Konut türleri 75
Çizelge 4.4 : Yapım yılları 77
Çizelge 4.5 : Daire sayıları 79
Çizelge 4.6 : Alan Büyüklüğü (Ha) 81
Çizelge 4.7 : Brüt Konut Yoğunluk (Daire Sayısı/Ha)..... 83
Çizelge 4.8 : Konut tipine gore brut alan dağılımı 88
Çizelge 4.9 : Konuta ilişkin bilgiler..... 89
Çizelge 4.10 : Erişilebilirlikleri incelenen alanların listesi) 91
Çizelge 4.11 : Sitelerin mevcut donatıları 96
Çizelge 4.12 : Üst Ölçekli Planlarda sitelerin durumu 98
Çizelge 4.13 : Mer-i Planlarda sitelerin durumu 99
Çizelge 4.14 : Konuta ilişkin bilgiler..... 103
Çizelge 4.15 : Erişilebilirlikleri incelenen alanların listesi..... 105
Çizelge 4.16 : Sitelerin mevcut donatıları 109
Çizelge 4.17 : Üst Ölçekli Planlarda sitelerin durumu 112
Çizelge 4.18 : Mer-i Planlarda sitelerin durumu 113
Çizelge 4.19 : Eski – Yeni Plan Arasındaki Değişiklikler..... 113

Çizelge A.1 : Büyükçekmece ilçesi veritabanı..... 131
Çizelge A.2 : Tuzla ilçesi veritabanı..... 132

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Ülkelere göre kentleşmiş nüfus oranları (2006) 9
Şekil 2.2 : Nüfusu 1.000.000'un üzerinde olan şehirler (2006) 9
Şekil 2.3 : Dünya'daki mega kentlerde büyüme 10
Şekil 2.4 : Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yıllara göre 1 milyon nüfusun üzerinde bulunan kent sayısı 12
Şekil 2.5 : Kentsel patlama 13
Şekil 2.6 : Farklı ülkelerin nüfus yoğunluğu 15
Şekil 2.7 : 1950 – 2030 yılları arasında kent nüfusu artışı 18
Şekil 2.8 : Bir metropoliten alanda ulaşım dokusunun şematik gösterimi 26
Şekil 2.9 : Atlanta ve Barcelona'nın aynı ölçekte yapılaşmış alanları 29
Şekil 2.10 : Gayrimenkul geliştirme aşamaları 43
Şekil 2.11 : L'Enfant'ın Colombia kent planı 50
Şekil 2.12 : Tek merkezli bir kentte merkezden uzaklık ile arazi fiyatları arasındaki varyasyon 58

Şekil 3.1 : İstanbul metropoliten alanının ülke ve bölge içindeki konumu 61
Şekil 3.2 : Marmara Bölgesi ulaşım ilişkileri 62

Şekil 4.1 : Örnek çalışma alanlarının metropoliten alan içindeki konumlar 71
Şekil 4.2 : İstanbul genelinde tespit edilen toplu konutlar 72
Şekil 4.3 : İlçe bazında dışa kapalı konut alanları 73
Şekil 4.4 : Toplu konut alanı yapım türleri 74
Şekil 4.5 : İlçelere göre toplu konut alanı yapım türleri dağılımı 75
Şekil 4.6 : Toplu konut alanı yapım yılları 76
Şekil 4.7 : İlçelere göre toplu konut alanı yapım yılları dağılımı 77
Şekil 4.8 : Toplu konut alanlarının toplam daire sayıları 78
Şekil 4.9 : Toplu konut alanlarının toplam daire sayılarının ilçelere göre dağılımı 79
Şekil 4.10 : Alan büyüklükleri 80
Şekil 4.11 : Alan büyüklüklerin ilçe bazında dağılımı 81
Şekil 4.12 : Brüt Konut Yoğunluğu 82
Şekil 4.13 : İlçelere göre Brüt konut yoğunluğu dağılımı 83
Şekil 4.14 : Sitelerin konumlarının orman ve havza alanları ile konumunun irdelenmesi 84
Şekil 4.15 : Site yapım yılları 85
Şekil 4.16 : Site yapım yılları frekans dağılımı 85
Şekil 4.17 : Konut alanları türleri 86
Şekil 4.18 : Konut alan türleri dağılımı 86
Şekil 4.19 : Site daire sayıları 87
Şekil 4.20 : Metrekare'ye düşen ortalama sayış fiyatları (TL) 90
Şekil 4.21 : Ulaşım Altyapısına Olan Erişim 92

Şekil 4.22 : Havalimanı, AVM ve Alt Merkeze olan Erişim 94
Şekil 4.23 : Tarihi MİA ve Yeni Merkezi İş Alanına Olan Erişim 95
Şekil 4.24 : Site Numaraları 97
Şekil 4.25 : Site yapım yılları 100
Şekil 4.26 : Site yapım yılları frekans dağılımı 100
Şekil 4.27 : Konut alanları türleri 101
Şekil 4.28 : Toplam daire sayıları 102
Şekil 4.29 : Metrekare'ye düşen ortalama sayış fiyatları (TL) 104
Şekil 4.30 : Ulaşım altyapısına olan erişim 106
Şekil 4.31 : AVM ve Alt Merkeze olan Erişim 107
Şekil 4.32 : Tarihi ve Yeni Merkezi İş Alanına Olan Erişim 108
Şekil 4.33 : Site Numaraları 111

Şekil A.1 : 1980 yılı onanlı İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı 128
Şekil A.2 : 1995 yılı onanlı İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı 129
Şekil A.3 : 2009 yılı onanlı İstanbul Çevre Düzeni Planı 130

İSTANBUL'DA YENİ GELİŞEN BÜYÜK ÖLÇEKLİ KONUT YERLEŞİMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: BÜYÜKÇEKMECE VE TUZLA ÖRNEKLERİ

ÖZET

İstanbul, 2000 yılı verilerine göre 10 milyonu aşan nüfusu ile Türkiye'nin en kalabalık şehridir. Marmara bölgesinin toplam nüfusunun %58'ini ve ülke nüfusunun ise %15'ini oluşturan İstanbul ili %90.69'lık kentleşme oranı ile de ülke çapında ilk sırayı almaktadır. Bu kentlileşmiş yapı getirileri olan ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda da ülke çapında başı çekmektedir.

İstanbul, 1950 yılında 1 milyon nüfusu ve tarihi yarımadadaki merkezi iş alanı ile (Eminönü ve Beyoğlu ilçeleri) tek merkezli bir kent iken, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarının kullanıma açılması ile hızlı bir şekilde çok merkezli bir kente dönüşmüştür. Bunun en bariz örneği, eskiden Merkezi İş Alanı olarak işlev gösteren alanların Eminönü ve Beyoğlu ilçelerinde bulunmalarına karşılık yeni inşa edilen çevre yolları ile Maslak'ın yeni bir MİA olarak gelişmesidir. Bu gelişme sonrasında kentin tarihi çekirdek alanında bulunan MİA fonksiyonları Beşiktaş – Şişli aksı üzerinde kentin kuzeyine doğru yönelmişlerdir. Bu süreçte Asya yakasında yeni bir alt merkez olarak Kadıköy ilçesinde gelişmeler görülürken bunun simetriğinde Avrupa yakasında Bakırköy ilçesinde hızlı bir şekilde alt merkez oluşumu gerçekleşmiştir. Bunların yanı sıra dönemsel ekonomik koşullar, insanların tercihleri, teknolojik imkânlar ve kentin ulaşım altyapısındaki gelişmeler özel araç sahipliliğini tetiklemiş ve bütün bu dinamikler kentin çok merkezli bir yapıya dönüşümünü hızlandırmıştır. Özellikle 1990larda yılında metropoliten alan boyunca şehirlerarası ve uluslar arası nitelikteki iki otoyolun bulunması ve bunun çevresindeki arazi değerlerinin düşük olması kentin gelişmesini kuzeye doğru yöneltmiş ve MİA alanları da yine bu arterler boyunca gelişmeye devam etmişlerdir (Dökmeci ve Berköz, 1994). Kentin çok merkezli yapıya dönüşü bir yandan yapılan köprüler ve ana arterler ile gelişirken, diğer yandan 1990 yılı sonrasında plan kararları ile de bu mekansal yayılma stratejisi desteklenmiştir. Alt Bölge Nazım Planında sanayi alanları, liman ve benzeri fonksiyonların kentin dış ilçelerine taşınması kapsamında kararlar alınmış ve bunlar yerel yönetimlerce uygulanmıştır.

Desantralizasyon süreci ile kentin fonksiyon alanları kuzeye doğru yayılmaya başlamıştır. Düşük arazi fiyatları, geniş boş araziler, doğa ile iç içe bir yaşam olanağı, öncelikli yüksek gelir gruplarının taleplerinin bu alanlara yoğunlaşması ile birlikte kentin kuzey bölgelerinde hızlı konut gelişimini tetiklemiştir. 1999 Marmara depremi sonrasında İstanbul'un kuzey ve kuzey-doğuda bulunan arazilerine talep giderek artmıştır (BERKÖZ, 2006, 2007a ve 2007b). Deprem sonrasında 2001 yılında bankacılık sektörünün yeniden yapılandırılması ve merkezi hükümetin enflasyonu düşürme hedefleri gayrimenkul sektörüne hız kazandırmıştır. Özellikle 1990 sonrasında yabancı yatırımcıların İstanbul'u tercih etmeleri ile birlikte çok büyük ölçeklerde konut projeleri yapılmaya başlanmıştır.

Gayrimenkul sektörü kent mekanlarını doğrudan ve/veya dolaylı açıdan etkileyen oldukça önemli bir sektördür. Örneğin konut sektörüne yapılan yatırımların arttırılması konutların hızla çoğalmasına ve kent mekanında düşey veya yatay olarak yayılmasına neden olurken diğer bir taraftan yatırımcıların üretken sektörlerden konut sektörüne doğru çekmektedir (Fulong, 2002). Bu durumun neticesinde kısmen ve bazen çoğunlukla düzensiz ve plansız konut alanları oluşmaktadır. Tabii ki bu durum ülkelerin ekonomik, politik ve planlama yaklaşımları ile ilişkilidir.

Bu tez kapsamında, İstanbul'da 2000 yılından günümüze kadar geçen süreç içinde geliştirilen büyük ölçekli konut projelerinin kentin mekansal gelişimi üzerine etkilerinin saptanması ve bu konut projelerinin geliştirilmesi için mevcut imar planlarının revizyonunun yapılıp yapılmadığı incelenecektir.

EVALUATION OF NEW LARGE SCALE RESIDENTIAL SETTLEMENTS IN ISTANBUL: THE CASES OF BUYUKCEKMECE AND TUZLA

SUMMARY

According to 2000 Census data, Istanbul is the largest province of Turkey with its slightly more than 10 million inhabitants. With its current population, Istanbul Province contributes 58% of the total population of Marmara Region and 15% of the total country population. Furthermore, the province is the most urbanized urban area with its 90.69% urbanization rate, and parallel to these figures, the province is also leading Turkey's economics, cultural and social fields.

During the 1950s, Istanbul was a single core city with a population of 1 million and a CBD area located in historical peninsula (Eminönü and Beyoğlu districts). But, just after completion of construction of Bosporus Bridge and intercity motorways in 1973, Istanbul has experienced a shift to a multi-central city structure. The most obvious manifestation of this shift is the new Maslak CBD area development at cross section of motorways in northern part of the old CBD. The new CBD diminished the attractions of the old CBD and many CBD functions began to move to the north by following Beşiktaş – Şişli axis. Simultaneously to these new center development, on the Asian side of Istanbul, Kadıköy district has rapidly become a sub-center and a similar development has been seen on the European side in Bakırköy district. In addition to that, economic conditions, personal preferences, technological potentials and transportation infrastructure have triggered car ownership and as a result, accelerated the shift to multi-central developments. Especially, in 1990s existence of intercity and international motorways created sufficient accessibility to the low price lands which are available for new urban uses in northern part of Istanbul. And as a clear result of this development, the city began to move into northern fringes. At the same time CBD areas also followed these new northern axises (Dökmeci and Berköz, 1994). The transformation of Istanbul to multi-central urban structure was supported by both new bridges and motorways connections and also planning strategy regarding spatial urban sprawling idea. Under the scope of Sub-Region Master Plans, decision makers agreed on decentralization process of urban functions such as relocating industrial areas, ports and similar uses to peripheral districts; and these planning decisions was realized by local governments.

Decentralization process initiated a movement through north direction of metropolitan area. In the northern part of the metropolitan area, low price and vacant lands which provides good opportunities for especially high income families within natural beauties increased investments in housing sector in urban fringes. Furthermore, after 1999 Marmara Earthquake, northern parts of Istanbul, which is further away from Marmara fault line, became more attractive locations for new housing developments (Berköz, 2006, 2007a and 2007b). Especially in 2001, restructuring of banking sector and decrease in interest rates provided sufficient market development for real estate sector. In addition to that, Foreign Direct Investments started to take part in housing developments in Istanbul and as a clear result of these developments, housing projects started to spread all around Istanbul Metropolitan Area.

Real estate sector is an important dynamic in terms of urban spatial development. There is a direct and/or indirect relationship between real estate sector and urban spatial development. For instance, while increase in housing sector provides rapid housing units production with results in vertical or horizontal spatial development, on the other side this huge demand in housing market also start to collect investments from more productive sectors (Fulong, 2002). This rapid development sometimes ends up with unorganized and unplanned housing areas. This situation, certainly, is directly related with the country's economic, politic and planning approaches.

This thesis will evaluate effects of the large scale housing developments which have been occurring since 2000 on urban spatial development, and will also evaluate how these housing projects were organized in legal planning procedure.

1. GİRİŞ

Özellikle 2000 yılı sonrasında gayrimenkul sektöründeki hızlı gelişmenin neticesinde İstanbul Metropoliten alan sınırları içerisindeki konut üretiminde hızlı bir artış görülmeye başlamıştır. Aslında İstanbul gibi sürekli gelişen ve büyüyen bir mega metropolde bu durum normal karşılanabilecek iken yapılan konut projeleri beraberinde kentin mekansal gelişimine olumsuz bir etki yapacak olması da görünen ve istenmeyen bir gerçektir.

Istanbul metropoliten alanı yaklaşık 5400 km^2 lik yüzölçümü ve 12.5 milyon kent nüfusu ile Türkiye'nin enkalabalık şehridir. Nüfus büyüklüğünün yanı sıra, ekonomi açısından da ülke çapında ilk sırada yer almaktadır. Gaymenkul ve inşaat sektörü ise bu hızla gelişen mega kentte en önemli sektörlerden birisidir.

Gayrimenkul sektörü kent mekanlarını doğrudan ve/veya dolaylı açıdan etkileyen oldukça önemli bir sektördür. Örneğin konut sektörüne yapılan yatırımların arttırılması konutların hızla çoğalmasına ve kent mekanında düşey veya yatay olarak yayılmasına neden olurken diğer bir taraftan yatırımcıların üretken sektörlerden konut sektörüne doğru çekmektedir (Fulong, 2002). Bu durumun neticesinde kısmen ve bazen çoğunlukla düzensiz ve plansız konut alanları oluşmaktadır. Tabii ki bu durum ülkelerin ekonomik, politik ve planlama yaklaşımları ile ilişkilidir.

Konut alanları, kentin temel fonksiyon alanlarından birisi olması nedeniyle kentin mekansal gelişmesi ve planlama süreci ile doğrudan ilişki içerisindedir. Konut alanlarının mekansal karakteristikleri ve yer seçim özellikleri ortaçağ şehirlerinden günümüz şehirlerine oldukça büyük değişiklikler göstermiştir. Eski dönemlerde konsatrik yapıya sahip olan Ortaçağ şehirlerinde konut alanları şehrin çeper bölgelerinde belirgin bir şekilde yerleştirilmiş iken, günümüz kentlerinde konut alanları kentin çeşitli noktalarında değişik dokularda yer almaktadır. Bu nedenden ötürü konut alanlarının tanımlanması oldukça güçleşmiştir.

Otomobil kullanımının hızlanması ile kentlerin mekansal yapısı esneklik kazanmış ve buna bağlı olarak konut alanları kentin çeperlerine doğru yayılma eğilimi göstermeye başlamışlardır. Diğer bir taraftan inşaat sektöründeki hızlı gelişmeler, çok katlı binaların üretimine imkan tanımış ve böylelikle toplu konut alanlarının üretimi ile binlerce ailenin barınma sorunu çözümlenmiştir. Toplu konut üretimi için çoğunlukla merkezi alanlarda yeterli boş alan bulunmadığı için çeperlere doğru yönelinmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nin birçok gelişmiş metropolinde de bu toplu konutlar kentin merkez alanının dışına özellikle otoyol bağlantılarının kesişim noktaları komşuluğunda inşa edilmiştir.

Teknolojik gelişmeleri, konut kullanıcılarının tercihleri ve talepleri izlemiştir. Dünyanın birçok kentinde kullanıcılar, yaşam standartlarını yüksek olarak düşündükleri toplu konutları tercih etmişlerdir. İstanbul'da 1999 depremi sonrası kentin kuzey bölgelerinde doğa ile iç içe sunulan korunaklı toplu konutlarda yaşama eğilimi başlamıştır. Bunun hemen sonrasında da kentin yine çeperlerinde birçok yeni toplu konutlar üretilmiştir.

Konut üretilmesinin mümkün olması da tabi ki ki sektöre olan yatırımlar ile mümkün olmaktadır. Bu nedenle yatımlar ile kent mekanı arasında dolaylı bir ilişki bulunmaktadır ve bu ilişki birçok benzeri çalışmada da vurgulanmaktadır. Bu nedenle gayrimenkul sektöründeki gelişmelerin ve yatırımların karakteristikleri ve eğilimlerinin incelenmesi şehir planlama alanında önem arzetmeye başlamıştır. Karşılaştığımız birçok örnekte ise özel sektör kendi kar marjını en üst düzeylere çıkarmak isterken, kamu sektörü toplumun genelinin haklarını savunma yükümlülüğünü iyi yada kötü şekilde yerine getirme çabası içindedir. Bazı ülkelerde oluşan konjuktürde toplum yararı ön plana çıkarken, özellikle gelişmekte olan ülkelerde özel sektör baskın çıkmaktadır.

Kentte önceden öngörülmeyen yatırımların gelmesi kentin işleyişini çoğunlukla olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle gelen yatırımın arazi kullanımı farklılığına neden olduğu durumların başında çevresel etkilerin olduğu bir dizi sorunu beraberinde getirmektedir. Biranda yapılan yatırımların olumsuz etkilerinin ortadan kalkması için gerekli düzenlemelerin yapılması çoğu zaman mümkün olmaması nedeniyle kentte geri dönülmesi neredeyse imkansız sorunlar yaratılmaktadır.

Bu çalışma kapsamında, İstanbul metropoliten alan sınırları dahilinde özellikle 2000 yılında sonra yapılmış dışa kapalı[1] tek-aile, çok-aile veya karma yapıdaki korunaklı toplu konut alanlarının tespiti, analizi ve son olarak ta metropoliten alana olan mekansal etkisinin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Dünyanın en dinamik kentlerinden birisi olan İstanbul'da gayrimenkul yatırımlarının bu denli irdelenerek geleceğe ışık tutacak değerlendirme ve bulguların ortaya atılması oldukça önem arz etmektedir.

1.1 Tezin Amacı

Hızlı ve kontrolsüz bir şekilde büyüyen metropoller, zaman içerisinde geri dönülemeyecek sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Özellikle öngörüsüz ve plansız gelişmeler bu tip kontrolsüz büyümeleri tetikleyen en önemli unsurlardır. Büyüme, nüfus artışı ve kentteki yatırımlar yolu ile hız kazanmaktadır. Yatırımlar plansız bir şekilde yapıldığı zaman çeşitli sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu durum İstanbul örneğinde çok yaygın olarak görülen bir olgudur.

Konut sektöründeki yatırımlar özellikle hızlı nüfus artışı olan ülkelerde çok daha önem arz etmektedir. Konut alanları genel olarak bir kent mekanındaki mevcut tüm fonksiyonların %50'sinden fazlasını oluşturmaktadır. Bu nedenle gerek mekansal, gerek ekonomik ve politik yönden incelendiğinde konut alanları kentin öncelikle ele alınması gereken temel alanlarından birisidir. İnsanların en temel gereksinimlerinden "barınma" ihtiyaçlarını karşılıyor olması nedeni ile de ayrıca bir öneme sahiptir. Merkezi planlı ekonomileri benimsemiş ülke yöneticileri öncelikle halkın barınma sorununu çözmeyi hedeflemektedirler.

İstanbul'da günümüzdeki durumun kısa bir değerlendirilmesi yapıldığında ; özellikle 2000 yılından sonra ekonomik gelişmelerin gayrimenkul sektörü açısından olumlu bir ortam yaratması sektörü tetiklemiş ve neticesinde birçok yeni konut projesi üretilmeye başlamıştır. Bu durum nüfusu sürekli artan İstanbul'un konut ihtiyacını karşılaması açısından değerlendirildiğinde olumlu görülebilecek iken ne yazık ki

[1] Bu tez kapsamında "Dışa Kapalı Konut Alanı" olarak belirtilen alanların tespitinde genel prensip, söz konusu sitelere site sakinleri ve misafirleri dışında dışarıdan herhangibir vatandaşın site içine erişiminin çeşitli güvenlik önlemleri yardımı ile engellenmiş olması özelliği göz önünde bulundurulmuştur. Dolayısı ile sitenin dışa kapalı özelliğinin belirlenmesinde konusunda alanın mülkiyet bilgileri göz önünde bulundurulmaksızın tamamiyle fiziksel engelleyicilerin işlevlerinin varlığına ilişkin olarak değerlendirme yapılmıştır.

parçacıl olarak gelişen ve mekansal bir bütünlük sağlamayan bu alanların gelecekte kentin gelişmesine olumsuz etkileri olacaktır.

İstanbul örneğinde özellikle 2000 yılından sonra geliştirilen konut projeleri geçerli imar planların çoğunlukla donatı alanı olarak belirtilen boş parsellerin üzerinde yapılan parsel bazındaki plan değişiklikleri ile konut alanına alınmış olan alanlarda gerçekleştirilmiştir. Bunun sonucunda,kentin ana gelişme planından bağımsız olarak getirilen yüksek yoğunluk artışı kentin mevcut planlara bağlı olarak gelişmiş olan altyapı olanaklarının yetersiz duruma geldiği, sağlıksız ve yaşam kalitesi düşük olduğu kent mekanlarının ortaya çıktığı görülmektedir.

1.2 Tezin Yöntemi

Tez çalışması kapsamında, öncelikle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki metropoliten gelişmeyi konu alan çeşitli kaynaklar araştırılmış ve ardından Türkiye özelinde konuya ilişkin kaynaklar incelenmiş ve irdelenmiştir.

Çalışma kapsamında inceleme alanı olarak İstanbul Metropoliten alanı belirlenmiş olup, sınırları dahilinde 2000 yılı ve sonrasında yapılmış olan belirli büyüklükteki[2] dışa kapalı konut alanlarının tespit edilerek bir envarter oluşturulmuştur. Bu alanların tespiti sırasında elde edilen en güncel uydu fotoğraflarından ve geniş online taramasından yararlanılarak metropoliten alan genelinde tespit çalışması yürütülmüş, gerekli görüldüğü noktalarda ise arazide tespit çalışmaları yapılmıştır.

Yapılan tespit çalışması iki aşamaya ayrılmış olup, ilk aşamada sitenin yapım tarihi ve büyüklüğüne bakılmaksızın İstanbul genelinde dışa kapalı konut alanlarının tespiti yapılmıştır. Tespit edilen her site için "Yapım yılı, Site türü, Toplam daire sayısı ve Toplam alanı" elde edilmiştir;

Tespit çalışmasının ikinci aşamasında ise belirlenen büyüklükteki siteler hakkında detaylı bilgiler toplanmıştır. Detaylı olarak toplanan bu bilgilerin listesi çizelge 1.1'de gösterilmektedir. Tespit edilen tüm veriler ArcMap programı kullanılarak veritabanı oluşturulmuştur.

[2] Konu alınan toplu konut alanları eğer tek aile toplu konut alanları ise askari 100 daire eğer çok aile konut alanı ise askari 500 daire, karma yapıdaki konut alanlarında ise 200 daire kriterlerine göre seçim yapılmıştır.

Tespit edilen veriler sonrasında inceleme aşamasına geçilmiş olup, ilk aşamada tespit edilen siteler İstanbul genelinde çalışılmıştır. İkinci aşamada tespit edilen veriler için ise bir adet Avrupa yakasından bir adet de Anadolu yakasından olmak üzere toplam iki ilçede çalışılmıştır.

İkinci aşamada en yakın uzaklıkların hesaplanmasında ise ArcGIS programı kullanılarak hazırlanmış olan İstanbul ulaşım ağı modeli kullanılarak gerçek uzaklıklar hesaplanmıştır. Tüm uzunluk hesaplamaları en yakın rota belirleme kriterine bağlı olarak hesaplanmıştır.

Çizelge 1.1 : İkinci aşamada tespit edilen veriler

Kimlik No	Açıklama
01	Site adı
02	Site alanı
03	Konumu (ulusal koordinatı ile)
04	Toplam daire sayısı
05	Site türü (tek-aile, çok-aile veya karma)
06	Yapım yılı
07	Konut türleri (oda sayıları ile)
08	Daire büyüklüğü
09	Satış fiyatları
10	Satış fiyatının temin edinildiği yıl
11	Tem ve D-100 karayoluna en yakın uzaklık
12	En yakın iskeleye olan uzaklık
13	En yakın demiryolu hattına olan uzaklık
14	En yakın havalanına olan uzaklık
15	Tarihi MİA'ya olan uzaklık
16	Yeni MİA'ya olan uzaklık
17	En yakın alt merkeze olan uzaklık
18	En yakın alışveriş merkezine olan uzaklık
19	Yeterli sosyal donatıya sahip olup/olmadığı
20	Özel otopark alanı olup/olmadığı
21	Üst ölçekli planlardaki durumu
22	Mer-i planlardaki durumu

2. LİTERATÜR TARAMASI

Bu bölümde ilk olarak gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yaşanan kentleşme süreçleri incelenmiş olup, sonrasında ise kentleşme sürecinde kentin mekansal yapısını etkileyen gelişme dinamikleri incelenmiştir. Çalışma alanı olarak bir metropol olan İstanbul'un seçilmiş olmasından ötürü, kentleşme sürecine ilave olarak metropoliten alan gelişmi detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bu incelemeler sırasında gerek ulusal gerekse uluslar arası birçok araştırma ve çalışmadan yararlanılmıştır.

Özetle kentleşme süreçlerinin sunulmasının ardında, günümüz dünyasında birçok kentsel alanın sorunlarının temelinde yatan "Kentsel Saçaklanma Olgusu" detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bahse konu bu olgunun varlığının çalışma alanı için tespit edilmesinin mümkün olabilmesi için ne tür bulguların olduğu birçok yapılmış çalışmanın sonuçları irdelenerek tespit edilmiştir.

Literatür analizinin sonraki bölümlerinde ise kentsel saçaklanmanın önlenmesine yönelik olarak geliştirilmiş çeşitli planlama yaklaşımları incelenmiştir. İncelenen bu planlama yakşımları işe şunlardır; "Akıllı Büyüme (Smart Growth)", "Yeni Kentleşme (New Urbanism)", "Kompak Şehirler (Compact Cities)" yaklaşımlarıdır.

Literatür analizi çalışması kapsamında, kent mekanına yapılan gayrimenkul yatırımların karakteristikleri ve etkileri açısından değerlendirme yapabilmek için Gayrimenkul gelişme süreci ve bileşenleri incelenmiştir. Buna ilave olarak Dünyadaki gayrimenkul gelişmeleri incelenmiştir.

İstanbul metropoliten alanına yapılan konut yatırımlarının incelenmesi için "Dışa Kapalı Konut Alanları" seçilmiş olmasından ötürü, söz konusu bu tür alanların karakteristikleri ve kente olan etkisi açısından değerlendirmek üzere ulusal ve uluslar arası kaynaklar incelenmiştir. Buna ilave olarak dünya genelinde konut alanlarının ve yatırımların daha iyi anlaşılabilmesi için konut politikaları analiz edilmiştir.

Literatür analizinin son bölümünde ise kentsel alanlarda münferit uygulamalar sonrasında ortaya çıkan arazi değişikliklerinin gerek ekolojik ve gerekse mekansal gelişmeye getirdiği etkiler incelenmiştir.

2.1 Kentleşme Süreci

19. yüzyıla gelinceye kadar geçen süreçte aile şirketi olarak işletilen ve genel olarak sınırlı büyüklükteki mekanlarda yapılan küçük ölçekli işletmelerden, teknolojideki gelişmelerin imkan vermesi neticesinde ortaya çıkan ve binlerce işçinin çalıştığı büyük ölçekli endüstrilere doğru bir geçiş süreci yaşanmıştır. Üretimdeki bu yeni değişim beraberinde farklı bir sürecinde başlangıcı olduğunun habercisidir.

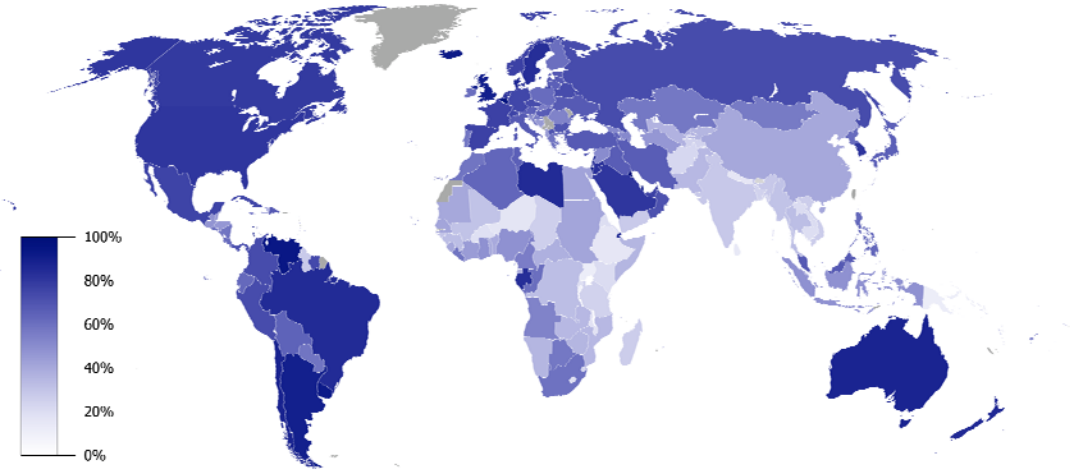
Yeni kurulan büyük ölçekli endüstri işletmeleri büyük miktarlarda ham maddeye ihtiyaç duymaları ve o dönemdeki sınırlı ulaşım olanakları nedeniyle, yerseçimlerini ham madde merkezli olarak yapmışlar ve bunun sonucunda da birçok sanayi kentleri meydana gelmiştir. Ancak bu yeni işletmeler ham maddeye ihtiyaç duyduğu kadar işletmelerde çalışacak insan gücüne de ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle fabrikalarda çalışan nüfusun konutları kısıtlı ulaşım olanakları ve maliyet azaltma sebebiyle hemen fabrikaların yakınındaki alanlara konumlandırılmışlardır.

Ham madde etrafında yerleşen bu üretim ve barınma alanları zaman içinde yarattığı dışsal faydanın da etkisi ile yeni işletmelere ve barınma alanlarını kendilerine doğru çekmişler ve bu gelişmeler altında mekanda belirli noktalarda yoğunlaşmalar başlamış olup çoğu ülke hızlı bir kentsel gelişme ile karşı karşıya kalmışdır. Özellikle İngiltere'de endüstri devrimi hemen sonrasında kırsal alanlarda yaşayan insanlar kentsel alanlara göç etmeye başlamış ve hızlı bir kentleşme ortaya çıkmıştır.

Kentler belli bir büyüklüğe eriştiğinde ise yığılma ekonomilerinin büyük ağırlık kazandığı ve artık geriye dönüşün mümkün olmadığı bir sürece girmektedirler (Kılıçaslan, 2003). Wilbur Thompson kitabında kritik büyüklüğün sanayi kentlerinde 250.000 nüfus olduğunu belirtmiştir. Ona göre bu büyüklüğe erişen bir kentin artık tekrar küçülme sürecine girmesi olanaksızdır (Thompson, 1969).

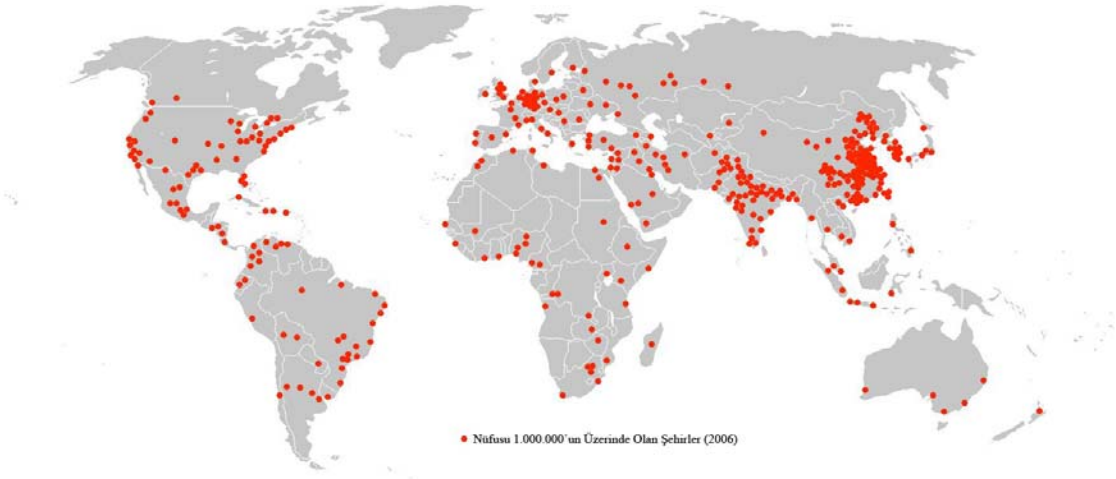
Günümüz dünyasına bakıldığında ise Şekil 2.1'de görüldüğü gibi artık dünyanın hemen hemen her bölgesinin kentleşmiş alanlarla dolu olduğunu görmekteyiz. Birleşmiş Milletler Nüfus Fonu istatistiklerine göre 2008 yılında 3.3 milyar insanın kentsel alanlarda yaşaması beklenmektedir (http://tokyogreenspace.wordpress.com). Şekil 2.2'de özellikle gelişmiş olan ülkeler çok yoğun bir şekilde kentleşmiş nüfusa sahip olduğu ve ancak gelişmekte olan ülkelerin de bu gelişmeden geri kalmadıkları ve ayak uydurdukları görülmektedir.

Gelişmekte olan ülkeler arasında Çin Halk Cumhuriyeti kentleşmiş kentler açısından oldukça gelişmiş görülmektedir. Şekil 2.2'de de görüldüğü gibi bir milyarı aşkın nüfusa sahip olan Çin Halk Cumhuriyeti dünya genelinde 1.000.000 nüfusu aşkın kent sayısının en fazla olduğu yer konumundadır. Şekil 2.3'de görülüyor ki günümüzün mega kentleri özellikle gelişmekte olan ülkelerde gelişmiş ülkelere kıyasla daha hızlı bir şekilde büyümektedir. Bu durum gelişmekte olan ülkelerde daha büyük kentsel problemleri de beraberinde getirecektir.



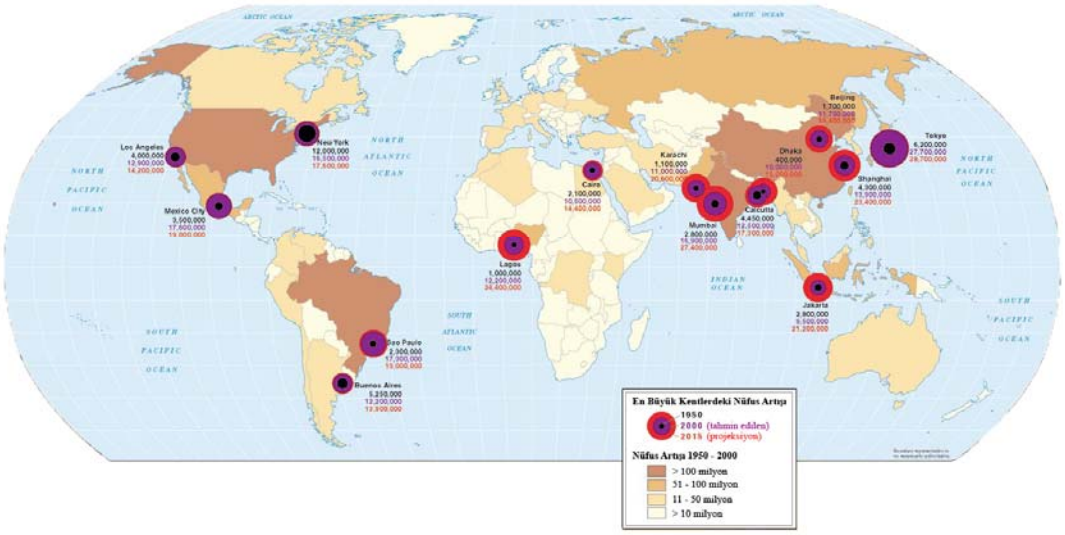
Şekil 2.1 : Ülkelere göre kentleşmiş nüfus oranları (2006)

Kaynak: BlankMap-World6, compact.svg by Canuckguy et al.



Şekil 2.2 : Nüfusu 1.000.000'un üzerinde olan şehirler (2006)

Kaynak: BlankMap-World6, compact.svg by Canuckguy et al.



Şekil 2.3 : Dünya'daki mega kentlerde büyüme

Kaynak: Ulusal Coğrafya Birliği ve Birleşmiş Milletler.

2.1.1 Gelişmiş Ülkelerde Kentleşme

Gelişmiş ülkelerdeki kentleşme sürecine baktığımızda, gelişmekte olan ülkelerdeki kentleşme oranlarına kıyasla daha düşün oranlarda kentleşme eğilimi devam ettiği görülmektedir. Bunun en temel gerekçesi ise gelişmiş ülkelerin kentleşme evrimlerini büyük oranda tamamlamış olmaladır.

Gelişmiş ülkelerde kentleşmenin başlaması endüstri devrimi hemen sonrasında ortaya çıkmıştır. Sanayi alanları kentleşmenin en temel etkenlerinden birisi olması nedeniyle çabuk sanayileşen alanlar aynı zamanda hızlı bir kentleşme eğilimine girmişlerdir. Zaman içerisinde ise örneğin İngiltere'nin birçok metropoliten alanındaki süreçlere benzer şekilde öncelikli ağır sanayi alanları kentlerin merkeziden ve daha sonrasında ise ülke sınırlarından desantralize edilmiştir.

Yaşanan desantralizasyon sonrasında üretim ağırlıklı olan kentsel alanlar yerini hizmet sektörünün ön plana çıktığı alanlara bırakmıştır. Özellikle Londra, New York ve Zürik gibi kentler dünya genelince finans ve sigoratıcılık merkezi konumuna geldiler. Artık bu gibi kentlerde yaşayan nüfusun %90'dan fazlası doğrudan hizmet sektöründe çalışmakta olup, üretim sektörü neredeyse yok olmuştur. Buda açık şekilde görülüyorki gelişmiş ülkelerdeki kentsel alanlar özellikle metropoliten alanlar

tam bir yönetim merkezi olarak şekillenmişlerdir. Tabiki bu gelişmeler neticesinde artık iş hacminin dönemsel ekonomik göstergelere bağlı olarak değişmesi ve belli oranlarda sabit kalması nedeniyle, kentsel gelişme hızları gelişmekte olan ülkelere oranla daha yavaş olmaktadır. Bunun en temel nedeni her ne kadar üretim sektöründe son yıllarda ciddi bir mekanikleşme olsa da sektör ciddi bir istihdam yaratmakta ve önemli bir çekim noktası olmaktadır. Bu özelliği nedeniyle hemen hemen bütün kentsel alanların varoluşunda üretim alanlarının faktörü yatsınamaz.

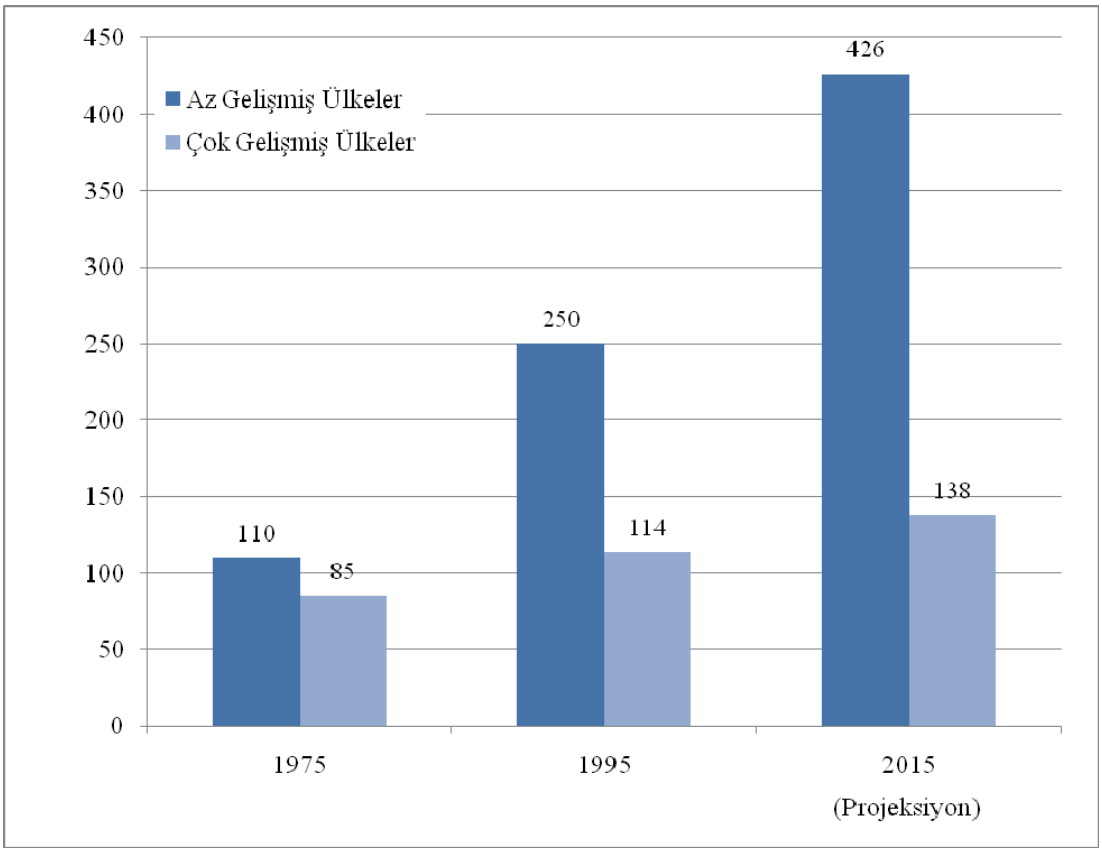
2.1.2 Gelişmekte Olan Ülkelerde Kentleşme

Gelişmekte olan ülkelerdeki kentleşme sürecine baktığımızda birçok ülkenin 20 inci yüzyılda kentleşme evresine girdiğini ve global gelişmelerin etkisi altında hızlı şekilde kentleştikleri görülmektedir. Günümüzde dünya nüfusunun yarısından fazlası kentsel alanlarda ikamet etmektedir (3.2. milyar nüfus)[3] ve 20 yıllık bir süre içinde kentsel nüfus %60'a çıkması beklenmektedir (5 milyar nüfus). Bu yüksek kentleşme gelişmesinde gelişmekte olan ülkeler önemli bir paya sahiptirler. Asya, Africa ve Latin America'daki kentsel alanlar oldukça büyük kentsel nüfusları barındırmaktadır. Asya kıtası tek başına dünyanın %51'lik kentsel nüfusunu barındırmaktadır.

Şekil 2.4'de gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yıllara göre 1 milyon'dan fazla nüfusa sahip olan kentlerin sayısı bulunmaktadır. 1975 yılında dünyada gelişmekte olan ülkelerde 1 milyondan fazla nüfusa sahip kent sayısı 110 iken bu rakam gelişmiş ülkelerde 85 olarak görülmektedir. 1995 yılına gelindiğinde ise bu rakam gelişmekte olan ülkelerde %127 artış göstererek 250 sayısına ulaşırken, gelişmiş ülkelerde artış oranı sadece %34 olarak kalmış olup, 1 milyonu aşan kent sayısı 114 sayısına ulaşmıştır. Birleşmiş Milletlerin öngörüsüne göre, 2015 yılına gelindiğinde bu rakamlar gelişmekte olan ülkelerde 426'ya ulaşırken, gelişmiş ülkelerde 138'e ulaşacaktır. Yukarıda belirtilen rakamlardan yola çıkılındığında açık şekilde görülüyorki gelişmekte olan ülkelerde yeni metropoliten alanlar gelişirken mevcut olan metropoliten alanlar ise hızla büyüme eğilimi içindedir. 2015 yılında mevcut eğilimlerde değişiklik olmaması halinde gelişmekte olan ülkelerdeki metropoliten alan sayısı gelişmiş ülkelerdeki toplam metropoliten alan sayısından 3 kat daha fazla olduğu görülmektedir.

---

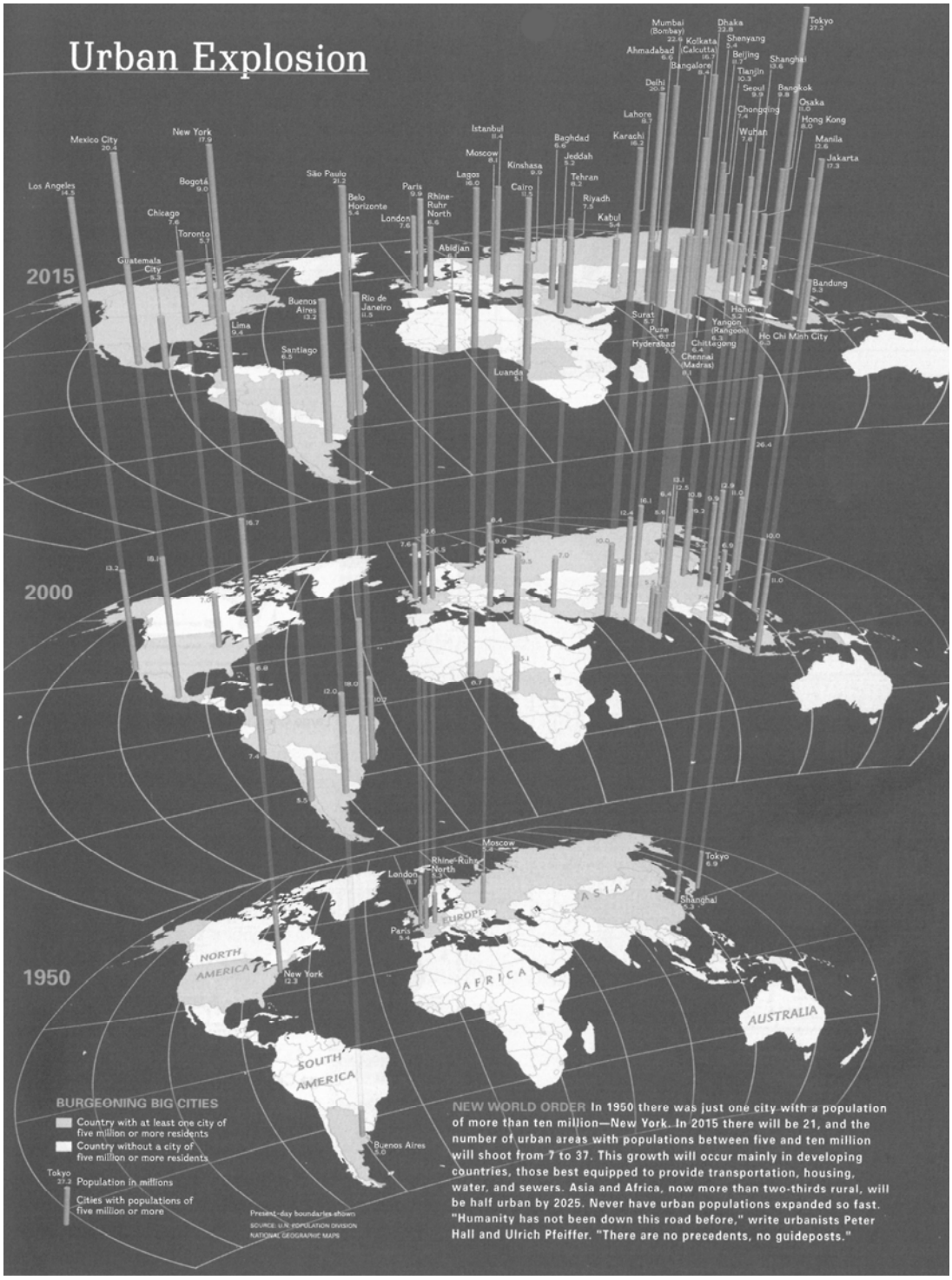
[3] Birleşmiş Milletler Raporu (25 Mart 2004) POP/899



Şekil 2.4 : Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yıllara göre 1 milyon nüfusun üzerinde bulunan kent sayısı

Kaynak: Birleşmiş Milletler, Dünya Kentleşme Olasılığı, 1999 Revizyonu, 2000

Asya kıtasının kentleşmiş nüfus açısından ön plana çıkmasını sağlayan dört önemli merkez bulunmaktadır, bunlar; Çin, Hindistan, Endonezya ve Pakistan. Toplamda bu ülkeler nüfusun üçte ikisini oluşturmaktadır. Japonya'yı da bu dörtlünün içine dahil ettiğimizde üç çeyrek yüzyıldır Asyanın nüfusunun arttığı görülmektedir. Gelecek 25 yıllık süreç içerisinde artış oranları seyrini koruyacak ve Asyada 10 milyonu aşan 13 adet şehir olması beklenmektedir (Brich, 2009). Yani tam anlamıyla bir kentsel patlama ile karşı karşıya kalınması beklenmektedir. Şekil 2.5'de olası kentsel patlamaya ilişkin dünya kentlerinin nasıl bir gelişmeden geçtiklerini görebilirsiniz. 1950'li yıllarda yüksek oranda gelişmiş olan ülkelerin metropoliten alanları önemli miktarda nüfusu barındırırken, bu durum zaman geçtikçe gelişmekte ülkelerin metropolleri alehine dönmüş olup, 2015 yılında kentsel nüfusun büyük bir çoğunluğunun gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel alanlarda barınacağı söylenilebilir.



Şekil 2.5 : Kentsel patlama

Kaynak: BRICH, E. L., (2009), the Urban and Regional Planning Reader

Kentleşme, hızlı bir şekilde artarken özellikle yarım milyonun üzerindeki kentlerde kamusal hizmetlerin sağlanması oldukça güçleşmektedir. Yarpılan istatistiki çalışmalara göre yarım milyon ile 10 milyon arasında nüfusa sahip olan kentsel alanlar toplam kentsel alanların %90'ını oluşturduğu görülmektedir. Ancak şaşırtıcı bir şekilde kentsel yığılmalar yalnızca toplam kentsel alanların %2'sini oluşturmakta ve yapılan öngörülere göre 20 yıl içinde bu rakamın yalnızca %4'e yükselmesi beklenmektedir. (Birch, 2009). Burdanda anlaşılıyorki artık kentlerin belli bir noktadan sonra büyümeleri çok mümkün olmamaktadır.

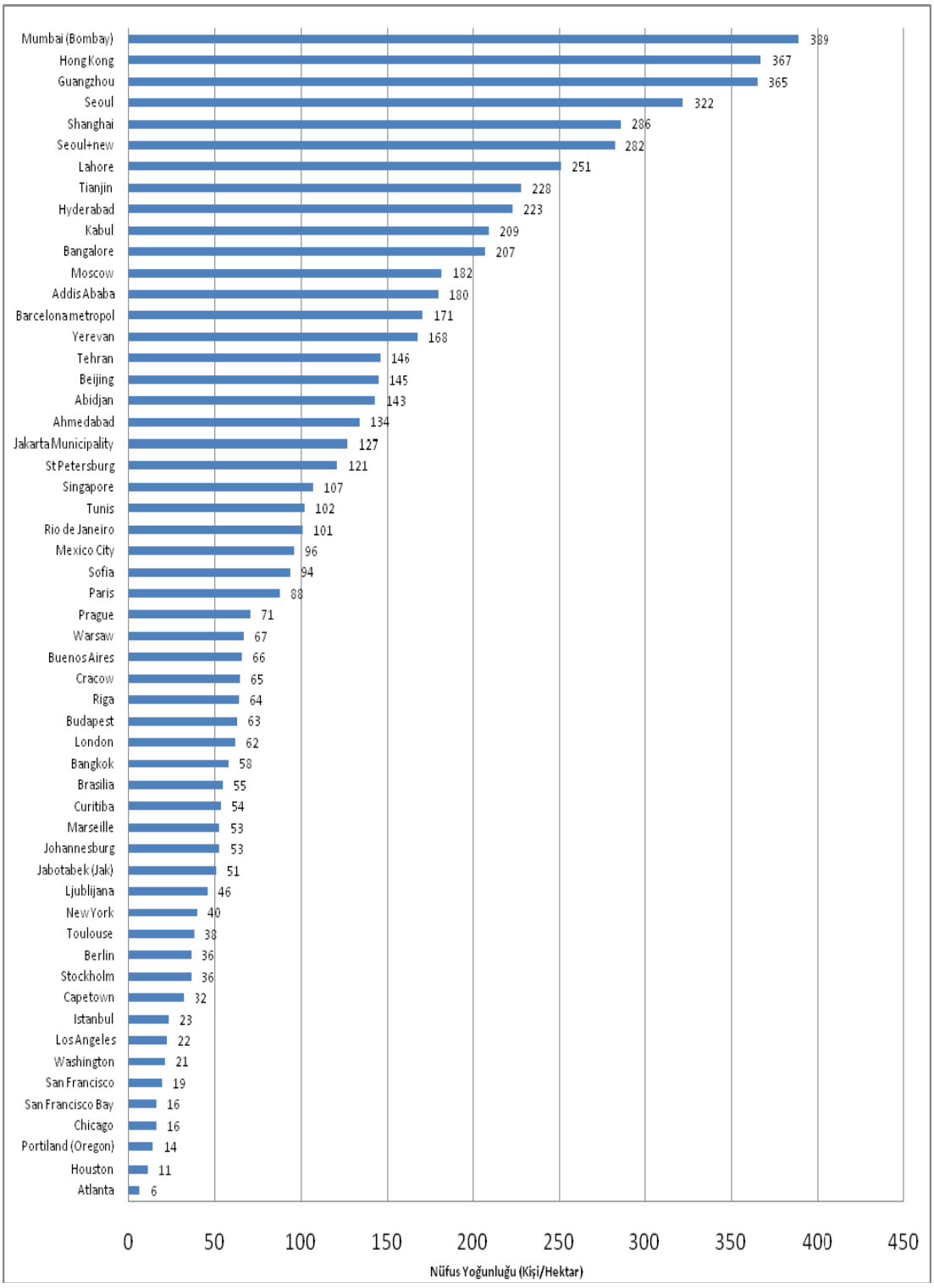
Gelişmekte olan ülkelerdeki kentleşme sürecini tetikleyen en temel etkenlerden birincisi kırsal alanlardaki tarımsal üretimin mekanikleşmesi ile işgücü fazlasının oluşması ve bunun sonucundada önemli oranda nüfusun işsiz kalmış olmasıdır. Kırsal alanlarda tam bu gelişmeler yaşanırken, özellikle belli noktalarda yatırımcılar ucuz işgücünden faydalanabilmek için önceden gelişmiş ülkelerde icra ettikleri işlerini gelişmekte olan ülkelerde icra etmeye başlamışlardır. Bu durum neticesinde gelişmiş ülkelerdeki sürece benzer olarak kırsal alanlardan önemli büyüklükteki bir nüfus kentsel alanlara yönelmiştir.

Üretim sektöründeki rant beraberinde yeni iş sahalarını ve ciddi bir işgücü potansiyelini getirmiştir. Sektörün büyüme oranı ile orantılı olarak kentlerde gelişmelerine devam etmişlerdir. Ancak gelişmekte olan ülkelerin hızlı kentsel gelişmelerinin kontrolsüz meydana gelmesi neticesinde kentlerin taşıma kapasitelerinden daha fazla nüfus barınmaya ve çalıştırmaya başladığı ve budurumda da nüfus olarak hızlı kentleşen ancak kentte yaşayan nüfusa sunduğu olanaklar ele alındığında bir çok alanda yetersizlik olduğu ortadadır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki kentleşme süreci ile gelişmiş olan ülkelerdeki kentleşme sürecini ayıran en temel ayrım, gelişmekte olan ülkelerdeki sürecin yeterli altyapının sağlanamadan hızlı bir şekilde meydana gelmiş olmasınıdır. Bu nedenle günümüzde birçok gelişmekte olan ülke kentleri hızla altyapı hizmetlerini tamamlamaya çaba sarfetmektedir.

Sürekli olarak kentsel nüfusu artış gösteren metropoliten alanlar ciddi nüfus yoğunluklarına ulaşmıştır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki metropoliten alanlar nüfus yoğunluğu açısından önemli derecede yoğun kentsel mekanlara maruz kalmışlardır (Bertaud, 2005). Şekil 2.6'da görüldüğü gibi nüfus yoğunluğu daha çok

gelişmekte olan ülkelerin bulunduğu Asya kıtasında yoğunlaşmaktadır. Gelişmiş olan ülkelerde nüfus yoğunlukları gelişmekte olan ülkelere kıyaslandığında daha düşük olduğu görülmektedir.



Şekil 2.6 : Farklı ülkelerin nüfus yoğunluğu

Kaynak: Alain Bertaud, order without Design, 2005

2.2 Kent Gelişme Dinamikleri

Kent, temel olarak üç ana çevreden oluşmaktadır ve bunlar; doğal, sosyo-ekonomik ve yapılaşmış çevredir. Doğal ve yapılaşmış çevre sınırlı arazi parçası üzerinde dengede dururken, dengedeki değişikliği belirleyen ise sosyo-ekonomik koşullardır. Yani kent kullanıcılarıdır. Kentin kapalı bir ekosistem olarak ele alındığında ekosistemin kendi içindeki dengesini değiştiren etkenin yine insan olgusu olduğu görülmektedir.

Endüstri devrimi ile başlayan süreçte kentler üretim merkezi olması dolayısıyla yoğun bir nüfusu kendisine çekmiş ve büyüme sürecine girmiştir. Sürekli artan üretim beraberinde tüketimi de getirmiş ve kent artı ürünleri oranınca giderek büyümüştür. Dolayısı ile kentin büyümesini etkileyen en temel etken üretim artısının bulunmasıdır.

17. yüzyıldan başlayarak Avrupa'da birçok ülkede tarımsal üretimde kısmi makineleşmenin meydana getirdiği artı işgücü fazlası ve aynı zamanda kentsel mekanlardaki işgücü talebi neticesinde ketleşme hareketi hız kazanmıştır (Kılıçaslan, 2002). Kentleşme hareketini arttıran bir diğer önemli etken kentlerin kurulumunda ve gelişmesinde önemli yer eden özellikleridir. Bunlar 3 temel özellikte özetlenebilir; önemli hammaddelere sahip olması, doğal bir liman olması, önemli ulaşım arterlerinin kesişim noktasında olmasıdır (Kılıçarslan, 2002).

Kent gelişme dinamikleri içinde belki de en önemli etki içinde barındırdığı iktisadi faaliyetler ve toplumun örgütlenme yapısıdır. İktisadi faaliyetler kentin bir anlamda dinoması görevini görürken, toplumsal örgütlenme ve siyasal güç iktisadi faaliyetlerin formunun değişmesine yol açmaktadır. Örgütlenmenin elinde barındırdığı siyasal güç karar mercilerini baskı altında tutarak kamu yatırımlarını yönlendirmekte ve bu durum neticesinde doğrudan kent mekanı etkilenmektedir.

Kent mekanında kamu yatırımlarının önemli bir parçasını oluşturan ve aynı zamanda kentsel gelişme dinamiklerinin önemli bir kısmını oluşturan bir diğer dinamikler ise; ulaşım ve teknik altyapı olanaklarıdır. Ulaşım olanakları kentin belli noktalarında erişilebilirliği doğrudan arttırdığı için yeni gelişmeler için cazibe noktaları haline gelmektedirler. Alonson yaptığı araştırmada insanların ekonomik nedenlerden ötürü ekonomik faaliyetlerin yakınında bulunma eğilimi olduğunu söylemiştir (Alonso, 1964). Yüksek erişilebilirlik (düşük ulaşım maliyetleri) insanların o alanlar üzerine

olan talebini arttırmıştır (McDonald, 2008). Kentsel altyapıda özellikle günümüz faaliyetlerinde önem arz etmektedir. Örneğin günümüzde yüksek internet hız bağlantıları sunan alanlar ofislerin yer seçimi için önemli odaklar haline gelmekte yada ofis alanlarına bu hizmetler götürülmeye çalışılmaktadır.

Sonuç olarak, kent gelişmesi birbirinden farklı ancak birbirlerini tetikleyen birçok dinamikten etkilenmektedir. Bu farklılıklar en belirgin olarak gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında görülmektedir. Bu nedenle kentin gelişmesini etkileyen dinamikleri incelerken bu iki grubu ayrı ayrı ele almalıyız.

2.2.1 Gelişmiş Olan Ülkelerde Kent Gelişme Dinamikleri

Gelişmiş ülkelerde kentlerin gelişme dinamiklerine bakıldığında ilk olarak kent gelişimini etkileyen unsurun hizmet sektörü olduğu görülmektedir. Gelişmiş ülke kentleri çoğunlukla endüstriyel üretiminden vazgeçmiş ve yoğunluklu olarak hizmet sektörüne yönelmiş kentler olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri gibi endüstrileşme devriminin başladığı ve hızlı bir endüstrileşme süreci sonrasında barındırdıkları sanayi alanlarını gerek kent dışına gerekse ülke dışına desantralize etmişlerdir. Önemli metropoller ise finans ve sigorta firmalarının yoğunlaştığı odaklar haline gelmiştir. Aslında gelişmiş olan ülkelerin kentsel gelişme dinamikleri arasındaki en temel farklılıklardan birisi yoğun hizmet sektörü yapısıdır.

Hizmet sektörü içinde ise özellikle finans ve sigortacılık gelişmiş ülke kentlerinin vazgeçilmez baskın hizmet alt grup sektörleridir. Finans söktörünün dünya çapında merkezi konumunda olan kentler kuşkusuzki başta Londra, New York ve Hong Kong metropoliten alanlarıdır (çizelge 2.1). Bahsi geçen bu kentler finans sektörünün atan kalbi olarak bilinmektedirler. Dünyanın para akışına ve dolayısı ile yatırımlarına yön veren merkezlere olması nedeniyle dünya genelindeki tüm metropoliten alanların gelişme dinamiklerini doğrudan ve dolaylı yollar ile etkilemektedirler.

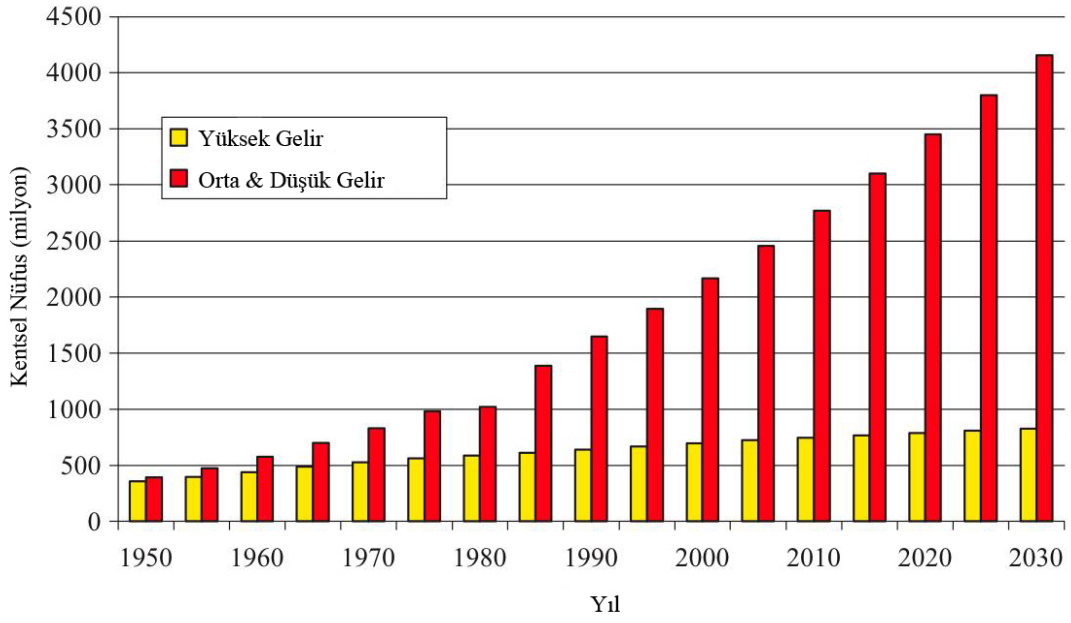
Kuşkusuz ki 19. Yüzyılın ilk yarısında gelişmiş olan ülkeler nüfus patlaması yaşarken diğer yarısında Şekil 2.7.'de görüldüğü gibi orta ve düşük gelire sahip olan ülkeler nüfus patlaması ile karşı karşıya kalmışlardır (Cohen, 2003). Günümüzde Avrupa'nın önemli metropoliten alanlarından biri olan Londra ve Paris demografik alanda Dhaka, Mumbai, Sao Paulo, Karachi ve Mexico City karşısında küçük kentler olarak kalmışlardır. Bu durumun en temel nedeni ise gelişmiş ülkelerdeki kentlerde

yaşayan popülasyonun sosyal-ekonomik yapıları nedeniyle doğurganlıklarının çok düşük olması ve bunun neticesinde doğal nüfus artış hızının nüfusun azalması yönünde olmasından kaynaklanmaktadır. Aktif nüfus grubunun bu kentlerde gün geçtikçe azalması beklenmektedir.

Çizelge 2.1 : Dünyanın ilk on finans merkezi

Metropoliten Alan	Indeks Puanı	Sıra
Londra	790	1
New York	774	2
Hong Kong	729	3
Singapur	719	4
Shenzhen	695	5
Zurih	676	6
Tokyo	674	7
Şikago	661	8
Genevre	660	9
Şangay	655	10

Kaynak: Z/Yen Group, The Global Financial Centres Index(6) Eylül, 2009



Şekil 2.7 : 1950 – 2030 yılları arasında kent nüfusu artışı

Kaynak: Birleşmiş Milletler (2002), Dünya Bankası (2002)

2.2.2 Gelişmekte Olan Ülkelerde Kent Gelişme Dinamikleri

Gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel dinamikler gelişmiş ülkelerdeki dinamiklerden farklılık göstermektedir. Bunun en temel gerekçelerinden birisi tabiki içinde barındırdıkları sosyal ve ekonomik yapılardır. Kentlerin birden bire yatırımların ilgi odağı olması ardından da hızlı bir gelişme meydana gelmesi ve kent yönetim birimlerinin genellikle gerekli hizmeti sunamaması sonucunu getirmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerden biri olan Birezilya Güney Amerika Kıtası'nda önemli endüstriyel bir merkez haline gelmiş Sao Paulo aglemerasyonu gelişmekte olan ülkelerin kentsel gelişme dinamiklerinin anlaşılması açısından çarpıcı bir örnektir. Sao Paulo 1880'li yıllara kadar 65.000 nüfusu ile küçük bir ticari merkez iken, geniş kahve yetiştiriciliği nedeniyle birden ilgi odağı haline gelmiş ve kent kısa bir süre içinde birçok yatırımı ve göçü kendine çekmiştir. Bu gelişmeler neticesinde Sao Paulo 1950'lere gelinceye kadar Brezilya'nın toplam endüstriyel üretiminin yarısını üreten bir merkez haline gelmiştir. Günümüzde ise şaşırtıcı olmayacak şekilde Sao Paulo ciddi çevresel ve ekolojik problemler ile boğuşmaktadır. Hızlı endüstrileşme ve nüfus artışı hızlı bir gelişme sağlarken beraberinde ciddi ve çoğu zaman geri dönülemeyen sorunları da getirmiştir. Mevcut konut stokları değerlendirildiğinde ise metropoliten nüfusun %50'sinden fazlası uygun olmayan koşuldaki konutlarda barınmakta, temiz su ve kanalizasyona erişememektedir. Gürültü, hava kirliliği, suç, aşırı yoğunluk ve trafik sıkışıklığı oldukça yaygın problemler olarak öne çıkmaktadır. Daha kritik olan husus ise bu hızlı ekonomik büyüme, kentin bir kısım genç nüfusuna iş olanağı sağlayamamakta ve işsizlik gün geçtikçe ciddi bir problem olarak ortaya çıkmaktadır (Gohen, 2003).

Birleşmiş Milletlerin kaynaklarına göre günümüzde dünya genelinde 1 milyonu aşkın 400 adet metropoliten alan bulunmakta olup bunların ¾'ü gelişmekte olan ülkelerdedir. Buradan da görüldüğü gibi gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel büyüme oldukça hızlı ve sancılı olmaktadır. Bunun en temel nedeni ise potansiyel yatırımların doğru ve etkin bir şekilde yönlendirilememesi ve tamamiyle pazarın yönlendirmesi ile kentin şekillenmesi sağlanmaktadır.

Günümüzde yatırımcılar etkin yer seçimi yapabilmek için ciddi araştırmalar yapmakta ve bunların neticesine göre en uygun arsayı belirlemektedirler. Ancak buradaki kritik durum ise olası çevresel etkinin (hem fiziksel hem de sosyal) bir

maliyetinin de olduğunun hesaba katılmamasıdır. Bugün bir alışveriş merkezi yer seçimi yapılırken, ulaşım, sosyal-ekonomik yapı, ticari faaliyet analizleri, arsa değerleri vb. konular hakkında detaylı araştırmalar yapılmakta ve tahmini gelir ile kıyaslanması neticesinde söz konusu yatırımın gerçekleştirilebilirliğinin olup olmadığı belirlenmektedir. Ancak alışveriş merkezinin yaratacağı ek trafik yükü, yoğun araç trafiğinin yaratacağı hava kirliliği, çok küçük bir alanda su ve kanalizasyon altyapısına getireceği ilave yükün bedelleri fizibilite hesaplarına dahil edilmemektedir.

Kente gelen yatırımlar ve kırdan kente olan göç olgusu kentleşmeyi hızlandıran yegane unsurlardan birisi değildir, bunun yanı sıra kentin barındırdığı nüfusun sahip olduğu doğal büyümede[4] önemli bir etkendir. Özellikle kentlerdeki kadın nüfusun her ne kadar doğurganlık oranları az olsa da büyük bir çoğunluğu üretken dönemlerinde olmalarından ötürü doğal artış oranlarını etkilemektedir (Cohen, 2003).

Gelişmiş ülkelerde ki metropoliten alan gelişimini etkileyen bir diğer önemli kentsel dinamik ise kentin banliyö ve kırsalında barınan nüfusun zaman içinde tarım dışı faaliyetlere yönelmesidir. Bu gelişme sonucunda bahse konu bu alanlar kente eklemlenerek kent alanı büyümektedir.

Özellikle nüfus artış oranları arasında değerlendirme yapılırken, artış oranlarının kentin büyüklüğü göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi çok önemli bir unsurdur. Çünkü en hızlı büyüyen kentler genellikle en küçük kentlerdir. Günümüzde büyük kentlerde iki haneli artış oranlarını görmek olası değilken, birçok kentte yıllar öncesinde iki haneli artış oranları görülmektedir (Hardo et al. 2001). Bu bulgu yukarıda belirtilmiş olan tezi desteklemektedir.

Kentsel dinamikler arasında önemli bir payı olan göç ise özelinde irdelenmesi ve anlaşılması gereken ayrıcalıklı bir konudur. Çünkü Hardor, Mitlin ve Satterthwaite'in dediğine göre; gelecekte dünyanın yarısından fazlasının kentlerde yaşayacağı beklentisi anlamsızdır. Bu görüşe göre kırsal alanda yaşayan bireyler çeşitli nedenler ile kırdan kentlere göç etmesi beklenmektedir. Ancak gerçekte kent nüfusu mevcut

[4] Doğum ile ölüm arasındaki farklılığın neticesinde nüfusun devamlı olarak artış eğiliminde olması durumudur. Doğum oranı ölüm oranından az olduğu durumlarda ise nüfus eğer dışarıdan göç ile desteklenmez ise gerilme eğilimine maruz kalır.

kentler arasında dağılmaktadır (Harbor, Mitlin & Satterthwaite, 2001). Birçok ülkede göçün hareketleri irdelendiğinde de kırdan – kente değil de çoğunlukla kentten – kente göç hareketleri olduğu görülmektedir. Türkiye özelinde bakıldığında göçün yoğunlukla İstanbul – Ankara – İzmir arasında olduğu bilinmektedir.

Bir diğer önemli kentsel gelişme dinamiği ise küreselleşmedir. Küreselleşmenin tanımı hususunda henüz bir fifir birliği olmayıp, bir kısım yazar konuyu yalnızca ekonomik boyutuna ağırlık vererek açıklarken, diğer bir kısım yazar grubu ise konunun aynı zamanda sosyal ve kültürel boyutunu ele alarak daha geniş bir perspektiften bakmaktadır. Örneğin, Ouattara (1997), küreselleşmeyi ekonomik açıdan ele almakta ve ticaret, mali akımlar, teknoloji değişimi ile bilgi ve işgücünün mobilizesi yoluyla dünya ekonomilerinin birbirleriyle entegrasyonu olarak tanımlamaktadır (Aktan, 1999).

Küreselleşme bir gelime dinamiği olarak hem potansiyel risk hem de potansiyel bir fayda sunmaktadır. Teorik olarak, dünya ekonomik olarak bağlıdır ve teknoloji ile yönetim uzmanlıkları dünya çapında yaygınlaşır ve böylece ürün maliyetleri düşer, pazar büyür ve zenginlik yaygınlaşır. Ancak ekonominin doğası gereği burada bahsedilen teorinin tam tersi de söz konusudur (Yeung, 2002). Sınırların açılması, daha doğrusu para akışının sınırlar ötesi sağlanıyor olması yerel ekonomileri dışsal ekonomik şoklara ve dışarıdan ithal edilen rekabete karşı duyarlı hale getirmektedir (Cohen, 2003). Bu etkileşim neticesinde iş kayıpları olası olarak meydana gelmektedir. Ekonomik faaliyetlerin büyük bir çoğunluğunun kentsel alanlarda icra edilmesinden ötürü kentlerde yaşayan nüfus küreselleşmenin bu olumlu ve olumsuz yönlerini paylaşmaktadırlar.

Dünya genelinde Asya Kıtasının bir kısmı küreselleşme sürecinde olumlu yönde gelişme göstermiş ve Asya'nın 1960'da dünya ekonomisinin toplam üretimindeki payı %4 iken 2000 yılının başında ortaya çıkan küresel kriz öncesinde %25'lere kadar ulaşmıştır. Tokyo, Seul, Taipei, Hong Kong, Manila, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapur ve Jakarta son yirmi yıl içinde GDP değerlerini %100 oranında attırmış olan kentler olarak kayıtlara işlenmiştir. Sonuç olarak Asya kentleri geçmişte hayalini bile kurmadıkları bir gelişme göstermişlerdir (Lo & Yeung, 1996; Yeung, 1998, 2000, 2002).

Küreselleşmenin aslında üzerinde durulması gereken bir önemli etkisi ise sağladığı uluslararası bağlantı ile yerel avantajları ortaya çıkarma gücüdür. Küreselleşmeyi kontrol eden dev küresel pazarlar daha fazla kar elde etmek için ucuz işgücü ve diğer talep edilen özelliklerin bir arada bulunduğu yerler aramaktadır. Yeni gelişmekte olan ülkelerdeki kentlerin birçoğu yerelde sağladıkları avantajlar ile yabancı sermayeyi kendilerine çekerek hızlı bir büyüme ivmesi yakalamaktadır (tıpkı Asya kentlerinde olduğu gibi). Bu sayede neredeyse hiçbir zaman erişemeyecekleri gelişmişlik düzeylerine ulaşma fırsatı bulmaktadırlar (Cohen, 2003).

Gelişmekte olan ülkelerdeki kentlerin gelişme dinamiklerini özetlersek, ilk ve en önemli olanın sanayileşme olduğu, sonrasında göç ve doğal nüfus artışı olduğunu söyleyebiliriz. Küreselleşme ise özellikle gelişmekte olan ülkelere ileri teknolojilerin ithalatına imkan sağlaması nedeniyle ve büyük yatırımcılarının daha fazla kar elde etme istekleri neticesinde endüstrileşme süreçlerini hızlandırmayı sağlamaktadır.

2.3 Metropoliten Alan Gelişimi

Gelişen teknolojilerin sanayileşme sürecini hızlandırması ile kentlerde çok büyük miktarlarda üretim faaliyeti yer seçmiş olup, bu tesislerin talep ettikleri iş gücü neticesinde kırdan kentlere hızlı bir göç hareketi başlamıştır. 19. yüzyılın sonlarında başlayan bu süreç içinde gelişen kentler sürekli olarak hem nüfus hem de ekonomik anlamda büyüme göstermişlerdir. Büyüyen bu kentler yalnızca imalat sanayi ve barınma alanları ile sınırlı kalmamış ve bunların yanında hizmet sektörü daha hissedilir boyutlara kendini taşımaya başlamıştır.

İmalat sanayiinde hızlı gelişim, kentlerde büyük miktarlarda gelir sağlamış ve elde edilen bu gelirler yatırımcılar tarafından hizmet sektöründe faaliyet gösteren perakende ticaret, finans, sigortacılık ve gayrimenkul gibi alanlarda yatırıma dönüşmeye başlamıştır. Özellikle gelişmiş olan ülkelerde kentler hızlı bir şekilde hizmet sektörü alanlarında gelişme göstermiştir. Gelişmekte olan ülkelerde ise hizmet sektöründeki gelişme daha sonraki süreçlerde başlamış ve daha hızlı bir büyüme göstermiştir.

Sürekli olarak artan nüfus ve çeşitlenen kentsel alan kullanımları ciddi boyutlarda kamusal hizmetlere gereksinim duymuş ve kentlerde kamusal yatırım ve hizmetlerin yönetilmesi ve icra edilmesi için çeşitli kamusal hizmet birimleri kurulmuştur.

Günümüzde dünyadaki birçok metropoliten alana baktığımızda metropoliten alan yönetim sistemleri her ne kadar çarpıklık gösterse de temel ihtiyaçlarının benzer olması nedeniyle kompleks bir kamu hizmet sistemleri bulunmaktadır.

Kentsel alan içinde ham madde ve imalat sanayi üretimlerinin yanında hizmet sektörü ile çeşitlenmiş olması kent ekonomisi açısından bir çeşitlilik yaratması nedeniyle olumlu bir ortam yaratmıştır. Artık kentler tekbir üretim koluna değil çeşitli kollara bağlı olarak gelişmekte ve bu çeşitlilik birçok alanda da esneklik sunmakta ve metropoliten alanlar birçok yatırımcı için fırsatlar yaratmaktadır. Tabiki dışsal faydaların bu denli cömertçe sunulduğu alanların yoğun bir göç talebi ile karşı karşıya kalması kaçınılmazdır.

Sürekli olarak dışarıdan gelen yatırımlar ile büyüyen metropoliten alanlar aslında ulusal ölçekteki yatırımlardan çok küresel yatırımların etkisi ile şekillenmektedirler (Daniels, 2002). Küresel gelişmelerin odağında ise finans sektörü bulunmaktadır. 1980'li yıllara gelinceye kadar üretim sektörü kentlerin ekonomilerinin temellerini oluştururlarken 1980'li yıllarda artık metropoliten alanlarda finans sektörü temel ekonomik sektör olma özelliğini kazanmıştır (Daniel, 2002).

20. yüzyılda kentsel alanlar hizmet sektörü faaliyetlerinin gelişmesinin etkisiyle bugün metropol olarak adlandırdığımız mekanda belli bir noktada yoğunlaşmış kentsel alanları oluşturmuşlardır. Ancak metropoliten alanın tanımlanması dünyanın değişik coğrafyalarında farklılık göstermektedir. Örneğin ülkemizde yasal düzenlemelere göre metropoliten alan tanımı 1.000.000 nüfustan fazla nüfusu barındıran kentsel alanlar olarak tanımlanırken (Büyükşehir Belediye Kanunu), Avrupa Birliği İstatistik Enstitüsü tanımlamasına göre kendi standartlarında belirlemiş oldukları "En üst düzey kent bölgesi" bir anlamda metropoliten alanı tanımlamaktadır. Bu zon ise kentin işlev içinde olduğu alanların tespitine dayalı olarak belirlenmektedir (Büyükşehir Belediye Kanunu). Avustralya'da ise metropoliten alan birkaç kenti içine alan "alan" olarak tanımlanmakta fakat yasal boyut tanımda belirtilmemektedir. Amerika Birleşik Devletleri'nde ise metropoliten alan tanımı İşletme ve Bütçe Ofisi (Office of Management and Budget) tarafından belirlenmektedir. Bu tanıma göre "benzer yoğunlukta ve süreklilik gösteren kentsel alanların bir araya gelmesinden oluşan kentsel mekanlardır" denilmektedir.

Amerika Birleşik Devletleri'nin metropoliten alan gelişmesine baktığımızda, 90'lı yılların başında toplam nüfusun üçte ikisinin kentsel alanlarda yaşamakta olduğu ve ekonomik gelişmelerin ise oldukça yüksek seviyelerde artış gösterdiği görülmektedir (Edwin 1992). A.B.D.'nin içinde bulunduğu bu durum, metropoliten alanların hızla gelişmesini sağlamıştır. Çizelge 2.2'de Amerika'nın en büyük 20 metropoliten alanının 1980 ile 1986 yılları arasındaki nüfus ve istihdam oranlarındaki değişimleri göstermektedir. Bu çizelgeye göre imalat sanayide çalışan işgücü yıllar içinde azaldığı görülmektedir. Diğer yandan ise toplam işgücünde ise artış görülmektedir. Bu durum aslında genel olarak ekonomik konjonktürün değiştiği ve imalat sanayinin ülke genelinde %25.4'den %18.7 oranına gerilemesinden kaynaklanmaktadır (Edwin 1992). Sonuç olarak metropoliten alanların barındırdıkları işgücü sektörel açıdan değişiklik göstermiş, imalat sanayi ağırlıklı işgücünün hizmet ağırlıklı olarak yer değiştirdiği görülmektedir.

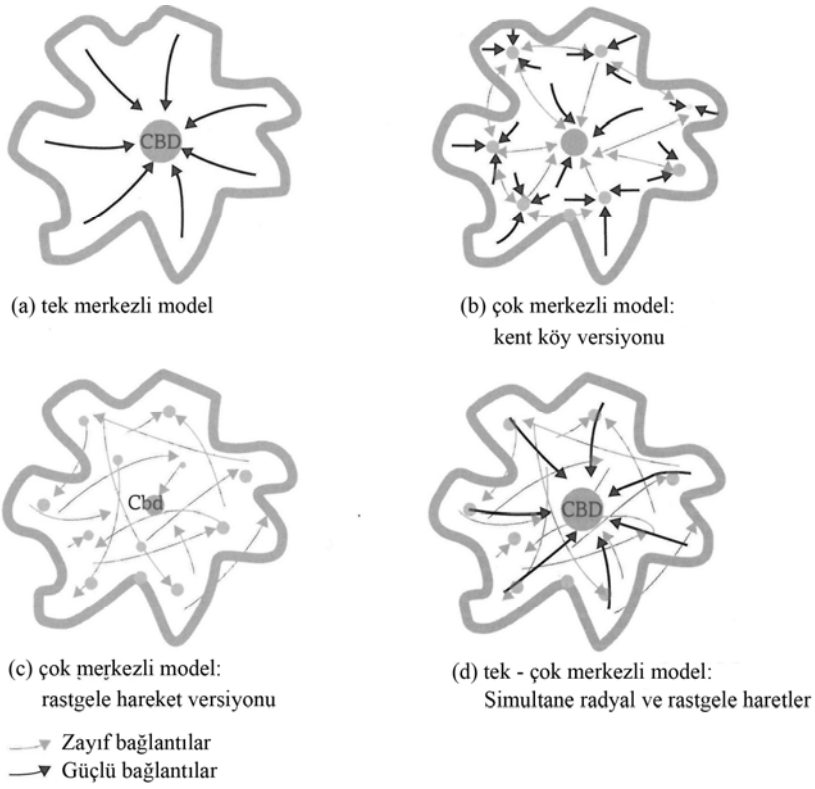
Metropoliten alanın ekonomik büyüme gelişmesini açıklayan çeşitli teoriler bulunmaktadır. Ancak bu kapsamda beş temel teoriden bahsedebiliriz. Bunlar; ihraca dayalı teori (export base theory), yeni klasik büyüme teorisi (neoclassical growth theory), ürün döngü paradigması (product cycle paradigm), yığılma nedeni (cumulative causation) ve son olarak eşitsiz dinamik ayarlama (disequilibrium dynamic adjustment).

Metropoliten alan gelişiminde, kentin merkez yapısı mekansal gelişmesini önemli şekilde etkileyen bir diğer unsurdur. Kentsel alanları birbirlerinden farklılaştıran bir diğer önemli gelişme yapısı ise tek merkezli, çok merkezli yada karma merkezli yapıya sahip olmalarıdır. Tek merkezli kentlerde tüm ev-iş yolculukları, kent çeperlerinden kent merkezinde oluşmuş olan MİA' ya doğru yönlenmiştir. Bu durum çoğunlukla içinden çıkılması güç ulaşım sorunlarını beraberinde getirmektedir. Bazı kentsel alanlarda ise özellikle metropoliten alanlarda ulaşımdaki aşırı yüklenme ve MİA'nın gelen taleplere gerekli arsayı üretememesi neticesinde kentin belirli noktalarında alt merkezler oluşmaktadır. Bu alt merkezlerin temel görevi MİA'nın üzerindeki yoğun baskının azaltılmasını sağlamaktır. Şekil 2.8'de kentin merkez yapısına bağlı olarak oluşan bağlantılar görülmektedir. Buna göre tek merkezli kentsel alanlarda kent çevresi ile sıkı bağlantılar bulunurken, çok merkezli kentsel alanlarda MİA'nın üzerindeki sıkı bağlantılar daha az olmakta ve alt merkezler yakın çevrelerini, taleplerini belirli ölçüde karşıladığı görülmektedir (Brich, 2009) .

Çizelge 2.2 : Amerika Birleşik Devletleri'nde en büyük 20 metropoliten alanın 1980 ile 1986 yılları ararasındaki nüfus ve işgücü sayılarının değişim yüzdeleri

Metropoliten Alan	Nüfus (%)	Toplam İşgücü (%)	İmalat (%)
New York	2.0	7.9	-17.8
Los Angeles	10.3	9.2	-6.1
Chicago	2.8	1.9	-20.4
Philadelphia	2.2	11.8	-14.3
Boston	1.0	20.8	-3.2
Detroit	-3.2	7.7	-9.0
San Francisco/Oakland	7.9	15.4	-11.7
Dallas/Fort Worth	22.8	3.1	1.7
Houston	16.0	3.9	-22.9
Washington D.C.	8.5	-1.3	-4.6
Minneapolis/St. Paul	7.0	11.8	-4.6
St. Louis	2.5	9.6	-10.31
Pittsburgh	-4.5	-7.0	-43.5
Atlanta	18.3	42.7	24.7
Newark	0.7	14.4	-15.6
Cleveland	-2.5	-0.03	-20.6
Anaheim	11.0	27.2	9.5
Nassau/Suffolk	1.1	28.3	10.1
Baltimore	3.3	19.8	-13.2
Denver	13.0	18.4	2.7

Kaynak: B.M. Ticaret Departmanı, Ekonomik Analizler Bürosu, Bölgesel Bilgi Sistemi, Washington, D.C.



Şekil 2.8 : Bir metropoliten alanda ulaşım dokusunun şematik gösterimi

Kaynak: BRICH, E. L., (2009), the Urban and Regional Planning Reader

2.4 Kentsel Saçaklanma

Gelişen teknolojilerin sanayileşme sürecini hızlandırması ile kentlerde çok büyük miktarlarda üretim faaliyeti yer seçmiş olup, bu tesislerin talep ettikleri iş gücü neticesinde kırdan kentlere hızlı bir göç hareketi başlamıştır. 19. yüzyılın sonlarında başlayan bu süreç içinde gelişen kentler sürekli olarak hem nüfus hem de ekonomik anlamda büyüme göstermişlerdir. Büyüyen bu kentler yalnızca imalat sanayi ve barınma alanları ile sınırlı kalmamış ve bunların yanında hizmet sektörü daha hissedilir boyutlara kendini taşımaya başlamıştır.

Kentleşme çevresel değişimin temel sürdürme gücüdür (Turner et al., 1990), fakat bu süreç ne bitişik ne de sabittir. Sürekli olarak gelişmekte olan kent mekanları farklı şekillerde olmaktadır. Günümüz literatüründe önemli yer tutan "kentsel saçaklanma"

gelişmesi dünyanın çeşitli kentlerinde görülmektedir. Bu anlamda, yayılmış form yada "kent saçaklanması" son yıllarda dünya çapında çok belirgin bir karakteristik haline geldi (Caralan, B., Sauri, D., Serra, P., 2007). Dolayısı ile bu konuyu ele alan çalışmanın irdelenmesi bu tez kapsamında önem arz etmektedir. Çünkü saçaklanma gelişmesi temel olarak düşük yoğunluklu konut gelişmesi sonucunda meydana gelmektedir. Bu tez kapsamında da bu tarz gelişmeler incelenmektedir.

Ketntsel saçaklanma'nın tanımı birçok yerde farklı yapılırken, özetle şu şekilde tanımlanabilir; kentin yada banliyölerin kontrolsüz bir şekilde yayılmasıdır. Genellikle konut ve ticari binaların kırsal alanlarda, henüz yapılaşmaya maruz kalmamış kentin çeper alanlarında gelişmesi sonucu ortaya çıkar. Tek-aile konutlarında ikamet eden kullanıcıların şehir merkezinde işlerine gitmek için kendi özel otomobillerini kullanmaları, dünyada kentsel saçaklanma eğilimini tetikleyen dinamiklerden en önemlisidir. Kentsel saçaklanma ve onun muhtemel sonuçları üzerine değerlendirme yapıldığında, olumsuz sonuçları artmakta ve bu olumsuz sonuçların büyük bir kısmı kent sakinlerini ve yerel çevreyi etkilemektedir. Ancak bazı ekonomi araştırmacıları kentsel saçaklanmanın yerel ekonomilerinin gelişmesi açısından olumlu bir etki yaptığını iddia etmektedirler (Bullard, 2000).

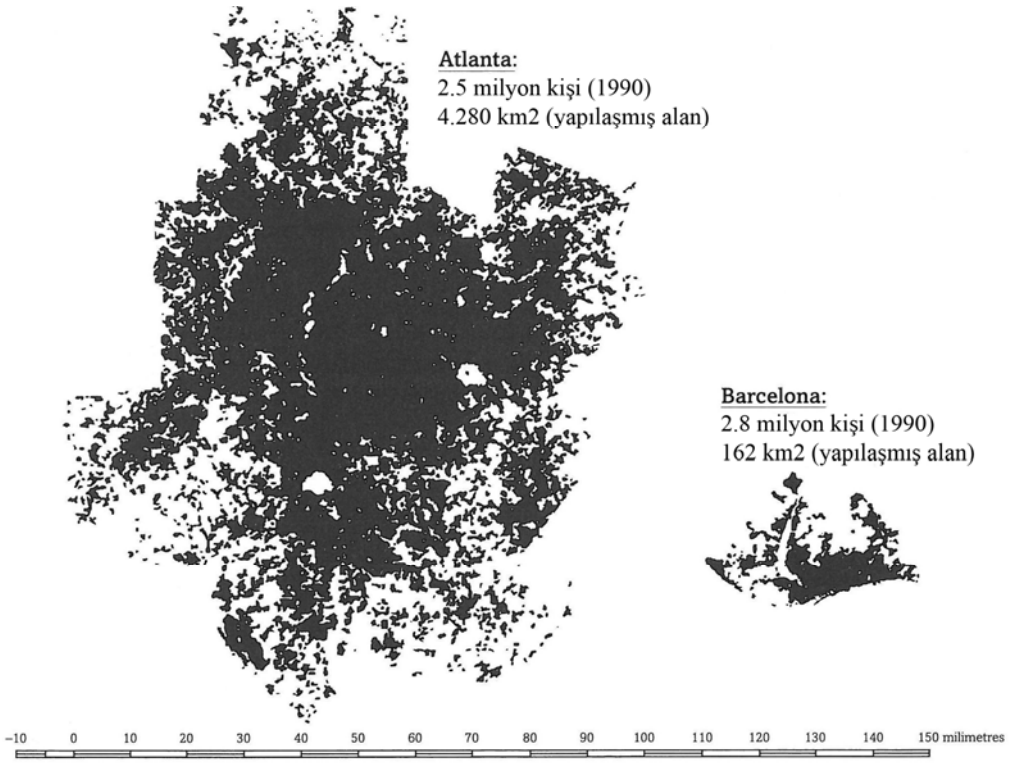
Çeper alanlardaki saçaklanma olgusu, kentin mekansal gelişimi açısından bir diğer önemli etkendir. Kuzey Amerika ve Avrupa'da bulunan metropoliten alanlarda kırsal alanları etkileyen başlıca olgulardan birisi olmuştur (Ryan, 2005). Amerika'da banliyö saçaklanma gelişimi sıklıkla düşük yoğunluklu konut alt bölgelerinin oluşmasına neden olmuştur (Johnson and Beale, 1995). Kent mekanında yayılan bu düşük yoğunluklu konut alanları gelişmesi doğal çevre açısından ciddi etkileride beraberinde getirdiği gibi aynı zamanda trafik sıkışıklığı, belediyecilik hizmet bedellerindeki arttış gibi dolaylı sosyal etkilere de neden oluğu gözlemlenmiştir (Ryan, 2005).

Amerika Birlişik Devletleri gibi ekonomik ve sosyal alanda gelişmiş olan ülkelerde görülen banliyö gelişmesine benzer gelişmeler gelişmekte olan ülkelerde de kentleşmenin belli bir düzeye erişmesinin hemen ardından görülmeye başlanmıştır. Ancak kentlerin topoğrafik özellikleri ve ekonomik imkanlarına bağlı olarak banliyölerin gelişmesi farklılık göstermektedir. Genel olarak banliyö gelişmesi Avrupa'da bazı ülkeler dışında talep görmekte olup, kentlere ilave mali yük getirdiği ise tartışmasız bir gerçektir.

Kuzey Amerika şehirleri genel olarak düşük yoğunluklu gelişme politikasını tercih ettikleri için kentsel saçaklanma olgusu kaçınılmaz bir sonuç haline gelmiştir (e.g. Hasse and Lathrop, 2003; Ewing et al, 2002; Filion, 2001). Bugün Amerika'da modern bir kentsel saçaklanma gelişmesinin 5 temel bileşeni bulunmakta olup, bu özellikle tüm ülke genelindeki gelişmelerde görülebilir. Bu bileşenler;

- Konut alanı alt birimleri; bunlar bazen yanlış yönlendirilerek köy, kasaba ve komşuluk birimi olarak adlandırılabilirler ve bu alanlar yalnızca konut fonksiyonunu barındırlar,
- Müşterilerin özel otomobillerini kullanmadan ulaşamayacakları irili ufaklı alışveriş merkezleri,
- Birbiri arasında geniş açıklıklar ve otopark alanları olan ofis ve iş parkları,
- Kamusal kullanımlar, örneğin; kiliseler, okullar ve belediye hizmetleri için insanların gittikleri mekanlar yaygın bir şekilde hiçbir düzeni olmadan yer seçmiş olması,
- Kentsel saçaklanmanın faal kalması için gerekli yollar ve kilometrelerce kaplanmış yüzeylerin olması. (Duany et al, 2000)

Amerika'nın yaşam biçimi olan saçaklanma yalnızca kuzey Amerika'da değil, ülkenin diğer bölgelerinde de kendini göstermektedir. Örneğin, Güneydoğu'nun en büyük metropoliten alanı olan Atlanta, kentsel saçaklanma gelişimine en çok maruz kalan kentlerden önde gelenidir. Metropoliten alanın çevresinde gelişmenin önünü kesebilecek bir sulak alan, dağlar yada federal araziler bulunmamakta olup, özel girişimciler çeper bölgelere doğru sürekli olarak taşınmaktadırlar. Güneydoğu kentlerinin nüfusu 1 milyondan fazla olanların içinde Atlanta %38.9 nüfus artış oranı ile en hızlı büyüyen kent olup, 1970 yılında toplam nüfusu 1.8 milyon iken günümüzde bu rakam 4.1 milyon olmuştur. Kentsel alan kullanımı ise 1980 – 1990 yılları arasında %25 artış gösterirken, 1990 – 1996 yılları arasında %47 artış göstermiştir. Şekil 2.9'da aynı büyüklükte nüfusa sahip olan Atlanta ve Barcelona metropoliten alanları kıyaslanmaktadır. Atlanta 2.5 milyon olan nüfusu (1990) ile toplamda 4280 km2 yapılaşmış alana sahip iken, 2.8 milyon nüfusa (1990) sahip olan Barcelona'nın 162 km2 lik bir yapılaşmış alana sahip olduğu görünmektedir (Bullard, 2000).



Şekil 2.9 : Atlanta ve Barcelona'nın aynı ölçekte yapılaşmış alanları

Kaynak: BRICH, E. L., (2009), the Urban and Regional Planning Reader

Saçaklanma eğilimini tetikleyen temel etkenlerden birisi ulaşımdaki teknolojik gelişmelerdir. Örneğin, Amerika'daki kentsel saçaklanma süreci 20. Yüzyılın başlarında otobüs hizmetleri, elektirikli cadde araçları ve metropoliten ölçeğe hizmet sunan raylı sistemler ile insanların günlük işe gidiş-gelişlerinde kent merkezinin dışından erişim olanağı sunmuştur. Bu durum insanların yalnızca kent merkezinde değil çeper bölgelerde de ikamet edebilmelerini sağlamıştır. Özellikle otomobilin yaygınlaşması ile banliyölerde yaşam daha cazip hale gelmiştir. Saçaklanmayı etkileyen bir diğer önemli unsur ise 1950'lere gelinceye kadarki süreçte hane gelirlerindeki artış ve mortgage kredilerinin sağladığı satın alma imkanları ile insanların banliyölerde yeni bir ev almaları teşvik edilmiştir (GAO, 1999). Avrupa'da ise bu durumun tersine otomobil alımında ve hane gelirlerinde yavaş artış, otoyollara daha az yatırım ve kent planlamasını yüksek yoğunluklu gelişmeye kanalize eden bir yaklaşım bulunmaktadır (Couch et al, 2007).

Avrupa'da 18. Yüzyılda Londra ve Paris gibi önemli metropoliten alanların nüfusları devamlı bir artış eğilimine girmiş olup, kent merkezleri yoğun kullanım nedeniyle mevcut nüfusu taşıyamaz hale gelmiştir. Bunun neticesinde ise öncelikli orta sınıf aileler banliyölere taşınarak orada farklı bir yaşam tarzı yaratmışlardır. Bu durumun sonucunda önceleri talep görmeyen banliyö alanları talep görmeye başlamıştır (Couch et al, 2007).

Kosanko ve arkadaşları tarafından bir kısım Avrupa kentleri üzerine yapılan çalışma sonucunda toplam yüzölçümünün ortalama %30 ile %40'ının yapılaşmış olduğu ve yoğun yapılaşmış kentlerin ise genel olarak Güney Avrupa'da olduğu ortaya konmuştur. Güney Avrupa'da yoğun bir yapılaşmaya maruz kalan bu kentlerin tipik özelliği ise çevrelerinin yoğun bir şekilde doğal ve tarımsal değerler ile çevrelenmiş olmasıdır.

Güney Avrupa kentleri, Kuzeydeki eşdeğer kentler ile karşılaştırıldıklarında yapılaşma yoğunluklarının daha az olduğu görülmektedir. Bu durum Akdeniz kentlerinin yayılarak geliştiği ve daha az kompakt kentler olduğunun açık bir nedenidir (Dura-Guimera, 2003; Munoz, 2003; Cheshire, 1995).

1950'li ile 1990'lı yıllar arasında genel olarak Avrupa Kentleri yapılaşmış kent mekanlarının ortalama büyüklüğü iki katına çıkmıştır. Gelişme periodları ise özellikle İkinci Dünya Şavası sonrasında başlayan süreç içinde 1950 – 1960, 1960 – 1980 ve 1980 – 1990 dönemleri içinde gelişmeler görülmüştür (M. Kosanko et al., 2005). Örneğin Clement ve Guth (1995)'in Fransa'nın 22 şehri üzerine yaptığı çalışma sonucunda 1975 yılı ile 1990 yılları arasında geçen süre içinde Fransız şehirlerinin yapılaşmış alan büyüklüklerinin ikiye katlandığı ortaya çıkmıştır. Avrupa'da bulunan kentlerden sadece bir tanesi genel olarak kabul gören bu gelişme periodlarına uymamaktadır. Bu şehir İrlanda'nın başkenti olan Dublin şehridir. İrlanda Avrupadaki kentlerin genelinden daha sonra ekonomik gelişmelerin odağında kalmış, bu durum kent mekanın gelişmesinde etkili olmuş ve yapılaşmış alanlarında ciddi boyutlarda artışlar meydana gelmiştir (Ellis ve Jong, 2001; Lutz, 2001).

Avrupada meydana gelen kentsel saçaklanma gelişmeleri temelde dört ana başlıkta toplanmaktadır. Bunlar;

- Altyapıya ilişkin kentsel saçaklanma; Güney Avrupa'daki büyük olaylar ve hibrit kent çeperleri peyzajları,
- Sosyalist yapı sonrasındaki süreçte saçaklanma; Merkez ve Doğu Avrupa kentlerinde kurumsal içerik ve ekonomideki değişimler,
- Köhneme ve Saçaklanma; kentsel saçaklanma, kent bölgelerinin yayılmasında bir sınırlayıcı olmaması,
- İkincil konut gelişmesi; hafta sonu, tatil ve emeklilik evleri,

Aslında kentsel saçaklanma sorunu sadece günümüz çağının sorunu değildir. Arkeolojik bulgulara göre, antik Maya döneminde dahi saçaklanmanın neden olduğu sorunlarla uğraşıldığı bilinmektedir (Chase, 1994). Ancak saçaklanma olgusu üzerindeki yoğunlaşma oranı yıllar geçtikçe artış göstermiştir (Bengton, et al, 2005). Günümüzde ise dünyanın gelişmiş ve gelişmekte olan kentlerinin bir çoğunda saçaklanma sonucunda ortaya çıkan sorunların çözümü ve kontrolü için çeşitli yöntemler aranmaktadır.

Kent saçaklanması, sosyal ve ekonomik birçok maliyet serisi ile doğrudan ilişkilidir. Örneğin kamusal altyapı maliyetlerinde mevcut yolların, altyapı hizmetlerinin, mevcut seyehat talebinin artması sonucunda ortaya çok yüksek maliyetler çıkmaktadır (Burchell et al., 1998). Sosyal ve ekonomik maliyetin yanında da doğal çevre açısından meydana gelen maliyetlerde açık şekilde görülmeye başlanmıştır. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri'nde yapılan bir çalışmada saçaklanmanın orman alanlarına ciddi bir baskı yarattığı ve bu baskı neticesinde ise ormanların zamanla yitirilmesi sonucunu doğurmaktadır (Bengston et. Ali 2005).

Saçaklanma olgusu üzerine yapılan çalışmalarda; arazi kullanımı dokusunun analizi aşamasında en temel karakter yapılaşmış çevre ile henüz yapılaşmamış çevre arasındaki orandır (M. Kosanko et al., 2005). Yani doluluk boşluk oranı, saçaklanma olgusunun test edilmesi çalışmalarında kullanılan temel göstergelerden birisidir. Ancak bunun yanısıra kentsel saçaklanma olgusu; düşük yoğunluk, devamlılık arz etmeyen gelişme, özel araç bağımlılığı, konut ve konut dışı kentsel kullanımların gelişimi ve geniş tarım ve doğal alanların tüketilmesi gibi temel göstergeler neticesinde belirlenebilir (Burchell et al., 1998).

2.5 Akıllı Büyüme, Yeni Kentleşme ve Kompak Şehirler Yaklaşımları

Sürekli olarak büyüyen ve saçaklanma eğilimi gösteren kentlerin bu yönde gelişmelerinin önüne geçilmesi amacı ile ortaya atılmış olan iki temel yaklaşım; "Akıllı Büyüme" (Smart Growth) ve "Kompak Şehirler" (Compact Cities/Development) yaklaşımlarıdır. Bu yaklaşımlara ilave olarak son yıllarda karşımıza çıkan bir diğer önemli akım ise "Yeni Şehirleşme" (New Urbanism) dir. Bu yaklaşımların temelinde kentin artık sürdürülebilir olmayan gelişmeleri temelde kaynakların etkin kullanılması ve ekolojik dengelerin korunması ilkeleri çerçevesinde çeşitli yöntemler geliştirilmiştir.

2.5.1 Akıllı Büyüme

Endüstri devrimi ve sonrasında hızla endüstrileşen kentler hızlı bir büyüme evrimine girmiştir. Kentlerde icra edilen bu üretim fonksiyonları beraberinde çok büyük miktarlarda katma değer getirmiş ve bu durumun neticesinde birçok yan hizmet ve üretim bu kentlerde yerleşmiştir. Önceleri belirli büyüklükteki bir tarım alanı ancak bir aileyi beslerken, benzer büyüklükteki bir arazinin üzerine kurulan bir sanayi binlerce aileyi beslemeye başlamıştır. Gelir düzeyleri ve yaşam standartlarının gün geçtikçe artış göstermesi sonucunda kentsel alanlara çok yoğun bir göç hareketi başlamıştır.

Sürekli olarak göç alan kentler giderek yoğunlaşmış ve kent merkezleri bu süreç içerisinde cazibesini kaybetmeye başlamıştır. Özellikle konut kullanımı için artık birçok kentte, kent merkezleri tercih edilmemeye başlamıştır. Bu durumun sonucunda günümüzde birçok kentin baş etmeye çalıştığı "Saçaklanma" (Sprawl) hareketi ile karşı karşıya kalınmıştır. Yeni kentleşme ve akıllı büyüme, kentin merkezi alanlarında ve banliyö merkezlerinde kentsel yenileme ve yeniden yatırımların odağı olması olanakları ile ilgilenmektedir (The New Urbanism Konferansı, 2005).

2001 yılında hazırlanan Akıllı Büyüme Ağı kapsamında kentlerde ve eski banliyö yerleşmelerinde henüz yapılaşmaya açılmamış olan alanların korunarak yeni yatırımların teşvik edilerek altmerkez odaklı, toplu taşıma imkanı veren, yaya ulaşımının ön plana çıktığı ve çok çeşitli konut türlerinin bir arada bulunduğu kentsel mekanların gelişmesini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Bu ağ çerçevesinde toplamda 10 adet ilke belirlenmiş olup, söz konusu bu ilkeler Çizelge 2.3'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.3 : Akıllı Büyüme ilkeleri

İlke No.	İlke Açıklama
1.	Karma arazi kullanımı
2.	Kompakt bina tasarımının avantajının kullanılması
3.	Çeşitli konut olanakları ve seçeneklerinin geliştirilmesi
4.	Yürümeye elverişli komşuluk birimlerinin oluşturulması
5.	Özgünlüğün desteklenmesi, mekanın güçlü şekilde hissedildiği çekici kentsel alanların oluşturulması
6.	Açık alanların, tarım alanlarının, doğal güzelliklerin ve kritik çevresel alanların korunmasının sağlanması
7.	Mevcut yerleşimlere doğru gelişmelerin güçlendirilmesi ve yönlendirilmesi
8.	Çok çeşitli ulaşım seçeneklerinin sunulması
9.	Gelişme kararlarının öngörülebilir, adil ve uygun maliyetli olarak yapılması
10.	Gelişme kararlarının alınmasında toplumun ve paydaşların işbirliğinin teşvik edilmesi

Kaynak: Smart Growth Network (2001)

2.5.2 Yeni Kentleşme

Yeni kentleşme yaklaşımı çerçevesinde birçok sivil toplum örgütü, halihazırda birçok hizmet sağlanmış olan kent alanları ve banliyölerin daha kompakt, karma kullanımın hakim olduğu, kendine yeterli alanlar olarak geliştirmeyi hedeflemektedirler (The New Urbanism Konferansı, 2005). Yeni kentleşme hareketinin temelinde yatan unsur kentleri bölge, metropol ve şehir ölçeğinden komşuluk birimi, ilçe ve koridor ölçeğine ve nihayetinde ise blok, sokak ve bina ölçeğine kadar devam eden geniş kapsamda ilkeleri içermektedir (Leccese&McCormick, 2000). Yeni kentleşmeye yönelik olarak belirlenen ilkeler Çizelge 2.4'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.4 : Yeni Kentleşme ilkeleri

İlke No.	İlke Açıklama
Bölge: Metropol, Şehir, Kent	
1.	Metropoliten bölgeler, topoğrafya, havzalar, kıyı kenar çizgileri, tarım alanları, bölge parkları ve dere yatakları tarafından oluşturulan coğrafik sınırları ile sonlu mekanlardır.
2.	Metropoliten bölge çağdaş dünyanın temel ekonomik birimidir. Devlet yönetimi, kamu politikası, fiziksel planlama ve ekonomik stratejiler bu gerçeğe bağlı olarak geliştirilmelidir.
3.	Metropol tarımsal hinterlandın ve doğal peyzajlar ile önemli ve hasas bir ilişkisi bulunmaktadır. Bu ilişki çevresel, ekonomik ve kültüreldir. Tarım arazileri ve doğa bir metropol için bir evin bahçesi kadar önemlidir.
4.	Gelişme dokuları, metropoliten sınırlarını bulandırmamalı veya yok etmemelidir. Mevcut kent alanlarında dolgu yapılanma, bir yandan marjinal ve terk edilmiş alanların geri kazanırken, çevresel kaynakları, ekonomik yatırımlar ve sosyal dokuyu korumalıdır.
5.	Uygun ve yeni gelişmelerin komşuluğunda kent sınırları komşuluk birimleri ve ilçeler olarak organize edilmelidir. Bunun yanı sıra bu alanlar mevcut kent dokusuna entegre edilmelidirler. Devamlılık arz etmeyen gelişmeler ise kendi sınırları içinde iş/barınma dengesi planlanmış alanlar olarak organize edilmelidir. Bu alanlar bir yatakhane banliyösü olarak düşünülmemelidir.
6.	Kentlerin gelişmesi ve dönüşümü sırasında tarihsel dokulara, geçmiş örneklere ve sınırlara riayet edilmelidir.
7.	Kentler ve ilçeler, kamu ve özel kullanıcıların geniş spektrumu içinde bölgesel ekonomiden tüm insanların gelirden pay alabilecekleri düzende bir araya getirilmelidir. Satın alınabilir konut birimleri bölge genelinde yaygınlaştırılmalı ve yoksulluğun bir bölgede yoğunlaşmasından kaçınılmalıdır.
8.	Bölgenin fiziksel organizasyonu mutlaka ulaşım alternatifleri altyapısı ile desteklenmelidir. Bir taraftan özel otomobile bağımlılık azalırken, bölge genelinde toplu taşıma, yaya ve bisiklet sistemlerine erişimin ve kullanımının en üst düzeye çıkarılması gerekmektedir.

9. Gelirler ve kaynaklar, bölge içinde belediyeler ve merkezler arasında vergi nedenli yıkıcı rekabeti önlemek ve ulaşım, rekreasyon, kamu hizmetleri, konut alanları ve toplumsal enstitülerin akılcıl koordinasyonunun sağlanması için aralarıda işbirliği ile sağlanmalıdır.

Komşuluk, İlçe ve Koridor

10. Komşuluk birimi, ilçe ve koridor metropollerin gelişme ve dönüşüm için temel elemanlarıdır. Söz konusu alanlar, vatandaşların bu alanların idamesi ve geliştirmesi için sorumluluk almaları hususunda teşvik edildikleri tanımlanabilir alanlar olarak şekillendirilmişlerdir.

11. Komşuluk birimleri mutlaka kompakt, yaya dostu ve karma kullanıma sahip alanlar olmalıdır. Ilçeler ise genel olarak tek bir özel kullanım üzerinde durmaktadır ve mümkün mertebe komşuluk biriminin tasarım prensiplerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk birimlerinin ve ilçelerin bölgesel bağlayıcılarıdır; koridorlar bulvarlardan, demir yolu, nehir boyu ve park yollarına kadar uzanan bir aralıkta tanımlanır.

12. Günlük yaşam içindeki birçok aktivite yürüme mesafesi içinde olması özellikle araç kullanmayan kişiler, yaşlılar ve gençlerin özgür şekilde erişmelerini sağlar. Birbirine bağlı sokaklar yürümeye elverişli şekilde tasarlandığında, otomobil seyehatlerinin sayısında ve uzunluğunda azalma gösterir ve enerjinin korunmasını sağlar.

13. Komşuluk birimi içinde çok çeşitli ve fiyattaki konut birimleri farklı gelir düzeyindeki, yaştaki ve uyruktaki insanları bir araya getirerek günlük etkileşim sağlar, bu durum ise hakiki bir toplum yaratmakta temel olan kişisel ve kamusal ilişkileri teşvik eder.

14. Toplu taşıma korridorları, düzgün bir şekilde planlandığı ve koordine edildiği zaman, metropoliten yapının organize edilmesine ve kent merkezlerinin yeniden hayata döndürülmesinin yardımcı olur iken tam aksi durumda, otoyol korridorları mevcut merkezlerin gelirlerinin yerini değiştirmez.

15. Uygun bina yoğunlukları ve arazi kullanımlarının toplu taşımanın otomobile alternatif olabilmesi için toplu taşıma duraklarının yürüme mesafesi içinde olması gerekmektedir.

16. Kamu, enstititü ve ticaret aktiviteleri, komşuluk birimlerinde ve ilçelerde bir araya getirilerek yoğunlaştırılmalı, bu aktiviteler birbirlerinden uzak tek kullanım şeklindeki kompleksler olarak izole edilmemelidirler. Okullar, çocukların yürüyerek yada bisiklet ile erişebilecekleri konumda ve büyüklükte olmalıdır.

17. Ekonomik, sağlık, komşuluk birimlerinin, ilçelerin ve korridorların düzenli gelişimi, değişim için öngörülebilir yönlendirmeler gibi hizmet eden bir grafik kentsel tasarım kuralları ile geliştirilebilir.

18. Çocuk oyun alanlarından park köylerine, basketbol sahasından toplum parkına kadar çeşitli parkların komşuluk birimi içinde dağıtılması gerekmektedir. Koruma alanları ve açık alanlar farklı komşuluk birimleri ve ilçeler ile ilişkili olarak belirlenmelidir.

Blok, Sokak ve Bina (Yapı)

19. Kent mimarisi ve peyzay tasarımında temel görev sokakların ve kamusal açık alanların fiziksel olarak tanımının ortak paylaşılan mekanlar olduğunun benimsenmesidir.

20. Bireysel mimarlık projeleri, çevredeki binalara benzemiyor gibi bağlı olmalıdır. Bu üstün gelme stilinin işlenmesidir.

21. Kent mekanının yeniden hayata döndürülmesinde güvenlik ve emniyete önem verilmelidir. Sokakların ve binaların tasarımı çevrenin güvenliğini güçlendirecek şekilde olmalıdır. Fakat bu durumdan ötürü erişilebilirlik ve açıklık ilkesi zedelememelidir.

22. Çağdaş metropollerde, gelişmeler yeterli derecede otomobilleri barındırmak zorundadır. Bu yaya ve kamusal açık alanların formlarını koruyacak şekilde yapılmalıdır.

23 Sokaklar ve meydanlar güvenli, konforlu ve yayalar için ilgi çekici olmalıdır. Uygun şekilde yapılandırılması durumunda yürümeyi teşvik eder, sakinlerin birbirlerini tanımalarını ve onların topluluklarını korumalarını sağlar.

24. Mimari ve peyzay tasarımı yerel iklim, topoğrafya, tarih ve bina uygulamalarından gelişmelidir.

25. Kamu binaları ve toplumun bir araya geldiği mekanlar, toplumun kimliğinin ve demokrasi kültürünün güçlendirilmesi için önemli yerlere ihtiyaç duymaktadır. Bu yapılar, özgün formları hak ederler, çünkü onların roller; diğer yapılardan farklı olmaktadır ve bu mekanlar kentin dokusunu oluşturmaktadırlar.

26. Tüm yapılar, ikamet eden kişilere, mekan, hava ve zaman hissini açıklıkla sağlamalıdır. Doğal yollarla ısıtma ve soğutma, mekanik sistemlere nazaran daha verimlidir.

27. Tarihi binaların, ilçelerin ve peyzajların korunması ve yenilenmesi, kent toplumunun gelişmesini ve devamlılığını tastik etmektedir.

Kaynak: Leccese&McCormick, 2000

2.5.3 Kompakt Şehirler

Yeni Kentleşme ve Akıllı Büyüme yaklaşımlarının ortaya atılmasındaki temel sebeplere paralel şekilde Kompakt şehirler akımı ortaya atılmıştır. Günümüzde birçok çevre tarafından konsensusa varılmış bir gerçek vardırki; artık günümüzdeki tüketim hızı ile mevcut kaynakların gelecek nesillere aktarılamayacak olmasıdır (Jenks, M., Burton, E., ve Williams, K., 1996). Kentler ise insan aktivitelerinin temel arenası olup, aynı zamanda ise doğal kaynakların en çok tüketildiği yerlerdir. Her ne kadar kent sürdürülebilirliği yalnızca doğal çevreyi ilgilendiriyor olsa da, sürdürülebilirlik aslında ekonomik olarak varlığını sürdürebilme, yaşanabilirlik ve sosyal adaleti de ilgilendirmektedir (Jenks, M., Burton, E., ve Williams, K., 1996). Son zamanlarda kent formu ile sürdürülebilirlik arasında ki ilişkiye odaklanıldı ve şehirlerin formları ve yoğunluklarının şehirlerin geleceklerinde önemli bir yeri olduğu ileri sürülmüştür. Bu tartışmada güçlü argümanlardan biri ise kompakt şehirlerin en uygun sürdürülebilir kent formu olduğudur (de Roo, G. ve Miller, D., 2000).

Kompakt şehir, yüksek yoğunluklu kent yerleşkeleridir ve aşağıdaki temel kararkteristikleri içinde barındırır. Bunlar;

- Merkezi alanın yeniden canlandırılması,
- Yüksek yoğunluklu gelişme,
- Karma kullanım yaklaşımlı gelişme,
- Hizmetler ve altyapı; hastaneler, parklar, okullar ve eğlence mekanları.

Son yıllarda şehir plancıları, yatırımcılar ve karar alma yetkisi olan kişiler, daha sürdürülebilir bir kentsel dönüşümü sağlamak için kompakt şehir tasarımına doğru yönlenmektedirler (Williams, K., Burton E., Jenks, M., 2000). Bu tarz bir gelimenin sağlanmasında en temel yaklaşım çeşitli fonksiyonların bir arada yoğun bir dokuda barındırılmasıdır. Bu durum neticesinde bir yandan ulaşım talepleri azalırken diğer yandan da yeni gelişme alanlarına ihtiyaç duyulmamasından ötürü kentin çevresinde geniş açık alanlar korunmuş olacaktır. Kompakt şehir ilkeleri Çizelge 2.5'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.5 : Kompak Şehir ilkeleri

İlke No.	İlke Açıklama
1.	Kentsel dönüşümün özendirilmesi
2.	Kent merkezlerinin yeniden canlandırılması
3.	Kırsal alanlardaki gelişmelerin sınırlandırılması
4.	Yüksek yoğunluklu gelişmenin sağlanması
5.	Karma kullanımın sağlanması
6.	Toplu taşımanın özendirilmesi
7.	Toplu taşıma kesişimlerinde kentsel gelişmelerin odaklanmasının sağlanması

Kaynak: de Roo, G., Miller, D., (Editör), 2000

Kentler geçtiğimiz yüzyılın başından bu yana olduğu hızla büyümeye etmekte olup motorlu araç kullanımın artması, kirlilik, sıkışıklık, yaşam kalitesi, sosyal ayrışmayla ilgili sorunları beraberinde getirmektedir. Banliyö alanlarının kentsel entegrasyonunu sağlanmasına yönelik olarak kentsel saçaklanma eğiliminin oldukça yaygın Kuzey Amerika ve Avusturaya kentlerindeki plancılar tarafından "kompakt kent" yaklaşımının benimsemişlertir.

Kompakt kent yaklaşımı, öncelikle var olan kentsel alanın kullanımını öngörmekte olup, yeni gelişme alanları için ise kentin boş alanlarının kullanılmasını önermektedir. Gerek mevcut alanların rehabilitasyonu sürecinde ve gerekse yeni gelişme alanlarının gelişmesinde ekolojik etkileri asgari değerlerde tutulması temel prensip olarak benimsenmiş olup, sürdürülebilir gelişmeyi destekleyen önemli planlama yaklaşımlarından birisi haline gelmiştir.

Yukarıda bahsedilen ilkelere uygun şekilde yapılandırılan bir kent mekanında kentsel saçaklanma engellenerek, otomobil bağımlılığı azaltılır ve CO2 emisyonlarının salınması azalır. Toplu taşıma sistemlerinin iyileşmesi ile erişilebilirlik artmaktadır. Altyapının ve daha öncesinde geliştirilmiş alanların tekrardan kullanılması ile kentin ekonomik anlamda uzun yıllar yaşamasına imkan tanınmaktadır. Birçok ihtiyacı, tek bir noktada çözüm getirmesi ile de birçok çevresel anlamda hassas bögelerin korunması sağlanmaktadır.

2.6 Gayrimenkul Gelişme Süreci ve Bileşenleri

Gayrimenkul sektöründeki gelişmeler son yüzyılın özellikle ikinci yarısında dünyanın farklı yerlerindeki kentsel alanlarda ön plana çıkmıştır. Gayrimenkul geliştirme toplumun ihtiyaçlarının karşılanması için yapılaşmış çevrenin devamlı olarak yeniden düzenlenmesi olarak tanımlanabilir (Miles, 1997). Kent mekanında varolan çeşitli kullanımlar, kentte yaşayan insanları ihtiyaçlarını karşılamakta olup, bu kullanımlar temelde kamu ve özel yatırımlar tarafından sağlanmaktadırlar. İnsan ihtiyaçlarının sınırsız olması ve dönem şartlarına bağlı olarak değişkenlik göstermesi sonucuda kentsel alanlar bu değişkenliklere ayak uydurmak zorundadırlar.

Kentsel alanlara bakıldığında nüfus, teknolojik gelişmeler ve istekler sürekli olarak gün ve gün değişmekte ve artış göstermektedir. İnsanlar yeni teknolojileri icat etmekte ve buna bağlı olarak da yaşam kalitesini yükselmektedir. Artan yaşam kalitesi, ortalama insan ömrünü yükseltmektedir ve bebek ölüm oranlarının düşmesini sağlamaktadır. Buna bağlı olarak da doğal nüfus artışı meydana gelmektedir. Her gün yeni teknolojik gelişmelerle tanılan nüfusun ise istekleri ve beklentileri gün geçtikçe artış göstermektedir.

Bir tarafta insanların istekleri sınırsız iken diğer tarafta gayrimenkul geliştirme olanakları sınırlıdır. “Gayrimenkul” kelimesinin kelime anlamında da anlaşılacağı üzere taşınmaz bir mülktür. Yeryüzünde “arsa” yeri değiştirilemeyen kıt bir kaynaktır ve üretilmesi mümkün değildir. Dolayısı ile gayrimenkul geliştirme süreci daimi olarak bir değişimi ve dönüşümü içermektedir. Örneğin; yeni gelişen bir kentsel alanda bir boş alan yeni gelen göçmen nüfusun barınma ihtiyacını karşılamak üzere konut alanı olarak düzenlenebilir. Zaman içinde kentsel büyümenin neticesinde konut alanlarının bir kısmı yeni taleplerin karşılanması için ticari bir kullanıma dönüştürülmesi düşünülülebilir.

Her ne kadar gayrimenkul gelişim süreci devamlı olarak kent mekanının çeşitli noktalarında yeni kullanımların yapılmasını sağlıyor olsada, bir gayrimenkul geliştirme projesi büyük çabalar ve uzun yıllar içinde gerçekleştirilebilmektedir. Bir gayrimenkul geliştirme işinde bulunması gereken beş temel eleman vardır, bunlar; arsa, işgücü, sermaye, yönetim ve girişimciliktir (Miles, 1997). Bir gayrimenkul geliştirme projesinde ilk olarak ortaya bir fikrin atılması gerekmektedir. Ortaya atılan fikrin hayata geçirilmesini sağlayacak bir girişimci sürece dahil edilir. Sonrasında ise projenin geliştirileceği arsa aranır ve arsanın bulunma sırasındaki araştırma süreci ve sonrasında inşaatı süresince çeşitli meslek gruplarından çalışanlar istihdam edilir. Projenin hayata geçirilmesindeki bir diğer önemli hususda hiç kuşkusuz yeterli sermayenin biriktirilmesidir. Yukarıda bahsedilen süreçlerin başarılı bir şekilde devam ettirilmesinde ise projenin yönetimi ön plana çıkmaktadır. Sonuç olarak buradan da anlaşılacağı üzere gayrimenkul geliştirme sürecinde başarının anahtarı bu karmaşık görünen süreçleri en iyi şekilde işletmektir.

Sürecin zorluğu ve başarıya ulaşmadaki risklerin fazla olması her ne kadar ilk bakışta yatırımcıların çekinmesine ve bu tarz projelerden uzak durmasına neden olacağı sanılsada, proje sonrasında elde edilen yüksek karlılık yatırımcıları gayrimenkul geliştirme projelerine teşvik etmektedir. Çünkü bir taşınmazın değeri, kullanıcıların yapılaşmış çevrede sunulan hizmet kaşılığında memnuniyeti oranı ile doğru orantılıdır. Yani yatırımcı kullanıcıların neyi, nerde ve ne zaman istediğini doğru tahmin ederse sunduğu projenin değeride o denli yüksek olacaktır.

Kapsamlı ve karmaşık olan gayrimenkul sürecine detaylı olarak bakıldığında sürecin en kritik unsuru projenin finansman boyutudur. Girişimcinin projeyi hayata geçirebilmesi için yeterli finansman desteğini sağlaması gerekmektedir. Dünya genelinde çeşitli gayrimenkul geliştirme projelerine baktığımızda genelde projelerin finansmanlarının birden fazla yatırımcı tarafından karşılandığı görülmektedir. Bunun en temel gerekçesi yüksek risklerin tek bir yatırımcı tarafından alınamamasıdır. Tabiki işin diğer boyutunda ise bazen bir yatırımcının tüm riskleri bertaraf edecek yeterli finans desteği olasada nasıl bir proje geliştireceği konusunda bir fikri bulunmamaktadır. Dolayısı ile projelerde genellikle finans desteği aranmaktadır. Bunun gerçekleştirilebilmesi için ortaya atılan fikrin ön fizibilite çalışması yapıldıktan sonra çeşitli aktörleri ikna etme süreci başlatılır. Ancak aktörlerin kantitatif ve kalitetif olarak fazla olması ikna sürecinide bir o kadar uzatmaktadır. Bu

nedenle gayrimenkul geliştirme yapmak isteyen bir girişimcinin proje çalışmasında mümkün olan her detayı uzman kişiler tarafından raporlanmasını sağlamalıdır. Bu nedenle şehirsel büyümenin neticesinde oluşan pazar alanları, kamu politikaları, feragatnameler, anlaşmalar, bina tasarım elemanları, yöre gelişimi, yapım teknikleri, çevresel konular, altyapı sağlamak, finansman, risk analizi ve zaman yönetimi konularında detaylı çalışmalara geçmişte istenilenden daha fazla ihtiyaç duymaktadır (Miles, 1997).

2.6.1 Gayrimenkul Geliştirme Aşamaları

Gayrimenkul geliştirme süreci her ne kadar ülkelerin yasal çerçevelerine bağlı olarak değişiklik gösteriyor olsada temelde sekiz aşamadan oluşmaktadır. Söz konusu aşamalar şekil 2.10'da gösterilmektedir (Miles, 1997).

1-Fikrin Başlangıcı: Geliştirici, gayrimenkul geliştirme olanakları ve mevcut pazar hakkındaki geniş bilgi birikimi ile kafasında mevcut ve olası ihtiyaçlara cevap verecek fizibil projeleri canlandırmaya başlar.

2-Fikrin Rafine Edilmesi: Geliştirici üzerinde düşündüğü fikirlerden belli bir alana yönelik olanlar üzerine yoğunlaşır ve onların üzerine çalışmaya başlar. Yani hedef kitlesini öncelikli olarak belirler ve bu alandaki ihtiyaca cevap verebilecek olan projeleri değerlendirmeye alır. Değerlendirme esnasında gerek kamu gerekse özel sektörün görüşlerine başvurur ve proje fikri üzerine bir ön fizibilite çalışması yürütür.

3-Fizibilite Çalışması: Geliştirici bir önceki aşamada hazırladığı ön fizibiliteden olumlu sonuç elde ederse daha doğru bir sonuca ulaşabilmek ve olası yatırımcılarında ikna sürecinde kullanabileceği bir geniş kapsamlı fizibilite çalışması başlatır. Bu çalışma kapsamında pazarın absorbe gücü, satış ve kiralama değerleri (capture rates), proje maliyeti ve süreç tanımları belirlenir. Çalışmanın sonucunda ortaya atılan proje fikrinin gerçekleşebilir yada gerçekleşmesi mümkün olmadığı sonucu çıkar. Eğer sonuç olumlu olursa projede bir sonraki aşamaya geçilir, ancak olumsuz bir sorun ile karşılaşıldığında ise yeni bir fikir üretebilmek için ilk aşamaya geri dönülür.

4-Kontrat Pazarlığı: Bu aşamada, geliştirici kullanıcıların istedikleri ve neye para ödeyeceklerine bağlı olarak tasarımı netleştirir. Sonrasında ise gerek finansörler ile gerekse bazı kamu kurum ve kuruluşları ile projenin hayata geçirilebilmesi için bir

dizi anlaşmalar yapmaya koyulur. Geliştirici bir kontrat hazırlar. Bu aşamada artık geliştirici finansörden kiredi için yazılı teminat alır, ana yükleniciyi belirler, genel kira ve satış değerlerini tespit eder ve yerel yönetimlerden gerekli izinleri elde etmek için çalışmaya koyulur.

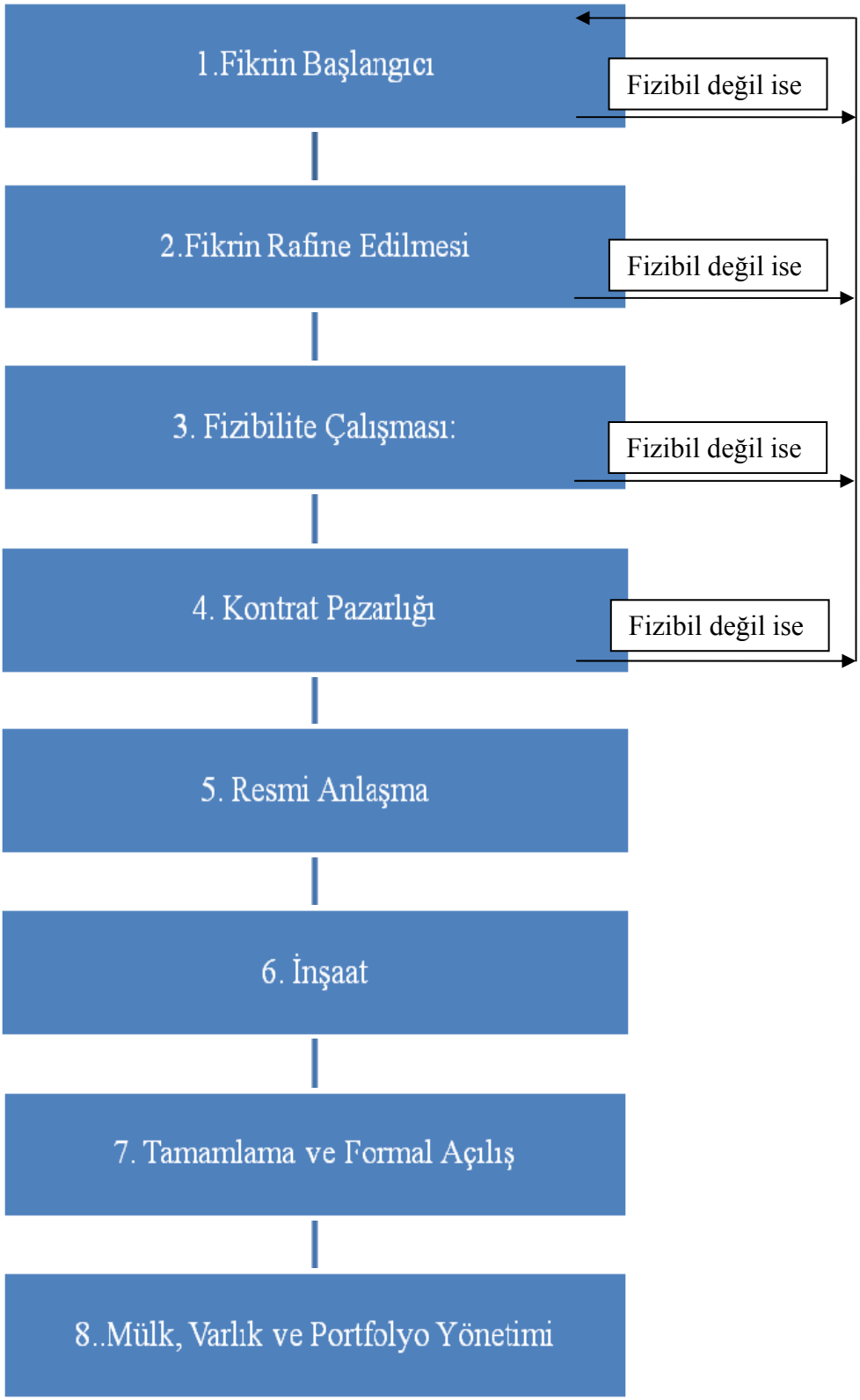
5-Resmi Anlaşma: Kontratlardaki hükümler genel olarak anlaşma taraflarının karşılıklı çıkar ve kazançlarına bağlı olarak imzalanır. Bu bağlamda geliştirici ya kontratı tek seferde tüm yükleniciler ile imzalar yada; ortaklık anlaşması, inşaat kredisi, geçici kredi anlaşması, inşaat kontratı, arazi satınalma tatbiki, sigortalama ve ön kiralama gibi gerekli işlemleri ayrı ayrı tamamlamak zorundadır.

6-İnşaat: Geliştirici formal muhasebe sistemini başlatarak inşaat aşamasındaki maliyetleri belirlenen bütçeye içinde kalmasını sağlamaya çalışır. Bu süreç içinde geliştirici pazarlama uzmanları ve proje takımı tarafından gelen önerileri kabul eder (yada etmez), inşaattaki tartışmalı konuları çözüme kavuşturur, çekleri imzalar, belirlenen takvim içerisinde çalışmayı sürdürmeye gayret eder ve gerektiğinde operasyonel elemanları işe dahil eder.

7-Tamamlama ve Formal Açılış: Geliştirici operasyonel ekibi tam zamanlı olarak işe başlatır ve reklam çalışmalarına hız verir. İlgili yerel yönetim tarafından gerekli iskan izni verilir, tüm altyapı hizmetleri bağlanır, kiracılar taşınmaya başlar. Bu süreç içinde inşaat kredisi ödenmiştir ve geçici kredi de kapanmıştır.

8-Mülk, Varlık ve Portfolyo Yönetimi: Mülk sahibi (gerek geliştirici gerekse yeni mülk sahibi) mülk yönetimini gözden geçirir ve yeni düzenlemeler ve modernizasyonlar ile yatırımın ekonomik ömrünü uzatır varlığın performasını güçlendirir.

Yukarıda belirtilen 8 aşama düşünüldüğünde ülkemizde yatırımcılar açısından en sorun teşkil eden aşamalardan ilki kuşkusuz projenin fizibilitesinin hazırlanması aşamasıdır. Çünkü fizibilite raporunun hazırlanması aşamasında en temel ihtiyaçlardan olan güncel ve güvenilir veriye ulaşma ihtiyacı olup kurum ve kuruluşların yapılanmalarından ötürü çoğunlukla bu aşamada sıkıntılar yaşanmaktadır. Sağlıklı bir veriler ışından hazırlanmayan fizibilite çalışmaları yalnızca hazırlayan kişilerin bilgi ve birikimlerine bağlı kalmaktadır. Bu durum ise yatırımın yapılması aşamasında ciddi riskleride oluşturmaktadır. Çünkü kişi bazlı öngörüler her zaman olumlu sonuçların gelişmesini sağlamamaktadır.



Şekil 2.10 : Gayrimenkul geliştirme aşamaları

Kaynak: Miles, 1997 Real Estate Development

2.6.2 Gayrimenkul Geliştirme Aşamaları

Gayrimenkul projelerinin doğası gereği birçok farklı alandaki uzmanların bir araya gelmesine ihtiyaç duymaktadır. Gayrimenkul projesinin başarısı ve karlılığını etkileyen en temel unsur ortaya atılan fikrin en doğru bilgi ve öngörüler çerçevesinde rafine edilmiş olmasıdır (Miles, 1997). Yani yatırımcının uygun bir fikri, doğru yerde ve en uygun zaman ve bütçe ile hayata geçirmesi gerekmektedir. Her ne kadar bir gayrimenkul geliştirme projesi kapsamında hizmetine ihtiyaç duyulan meslek grupları ülkelerin ekonomik ve politik sistemlerine bağlı olarak değişiklik göstersede temel olarak çizelge 2.6'da bir gayrimenkul geliştirme projesi kapsamında yer alması gereken meslek uzmanları belirtilmiştir.

Gerek özel gerekse kamu sektöründen proje geliştiricileri proje fikrinin ortaya atıldığı günden projenin hayata geçirilmesine kadar geçen süreçte tüm koordinasyon ve maliyetlerden sorumludur. Dolayısı ile proje ekibinin en temel ve sorumluluğu en fazla olan elamanıdırlar. Ekibi oluşturan diğer elemanlardan mimar ve şehir plancıları en uygun arsa seçimi ve projenin geliştirilmesinde önemli rol oynarlar. Çevre, ulaşım danışmanı ve finans uzmanları ile birlikte fizibilite çalışmasını yürütürler ve projenin tasarım aşaması netleştikten sonra inşaat aşamasında işi temel olarak inşaatı yapan mütehait firmaya ve onun hizmetinde bulunan mühendis kadrosuna teslim ederler. İnşaat tamamlandıktan sonra resmi açılış yapılır ve bundan sonra projenin tanıtımı ve pazarlanmasını sağlayacak ekip devreye girer.

Bir gayrimenkul geliştirme projesi kapsamında çizelge 2.6'da görüldüğü gibi birçok farklı alandan uzmanlar bir araya getirilmesi gerekmektedir. Bazı uzmanlar süreçlerin tamamında bazı uzmanlar ise ilgili süreçlerde istihdam edilmektedirler. Bu nedenden ötürü proje yönetimi en kritik konu olarak çoğu projede önümüze çıkmaktadır.

Dünya genelinde uygulanan birçok proje ile edinilen deneyim gösteriyorki proje sırasında gerek yönetimsel gerekse teknik hizmetlerden kaynaklı eksiklik ve hatalı uygulamalar sonucu oldukça trajik ve maliyetli sorunlara neden olmaktadır. Bu nedenle birçok projede öncelik zaman açısından etkin (time-effective) değil daha çok proje çerçevesinde istihdam edilen yeterli sayıdaki kalifiye teknik personellerin ihtiyaç duydukları zamanı göz önünde bulundurarak projenin zamanlanması ve bütçesinin hazırlanması birçok çevre tarafından önerilmektedir.

Çizelge 2.6 : Gayrimenkul geliştirme projesinde yer alan meslek grupları

Meslek grubu	Çalışma alanı	Bulunduğu süreç
Geliştirici (özel sektör)	Proje yönetimi	Tüm süreçler
Geliştirici (kamu sektörü)	Proje yönetimi	Tüm süreçler
Mimar	Arsa bulma ve mimari proje hazırlama	Tasarım aşaması
Mühendis (çeşitli konularda)	Gerekli mühendislik hizmetleri	Tasarım ve inşaat aşaması
Şehir Plancısı	Arsa temini ve proje hazırlanma	Tasarım aşaması
Peyzaj Mimarı	Peyzaj projesi hazırlama	Tasarım aşaması
Müteahhit	Çeşitli hizmetler	İnşaat aşaması
Çevre danışmanı	Çevresel etki değerlendirmesi	Tasarım aşaması
Ulaşım danışmanı	Ulaşım etkilerinin değerlendirilmesi ve çözüm alternatifleri	Tasarım aşaması
Eksper (değerleme uzmanı)	Projenin değerinin belirlenmesi	Süreçlerin tamamında
Avukat ve Muhasebeci	Hukuki hizmetler	Süreçlerin tamamında
Gayrimenkul Broker / Kiralama Ajansı	Satış ve kiralama hizmetleri	Resmi açılış sonrasında
Finans uzmanları	Projenin muhasebesinin tutulması ve diğer finansal hizmetler	Süreçlerin tamamında
Gayrimenkul yöneticisi	Yönetim hizmetleri	Resmi açılış sonrasında
Pazarlama ve halkla ilişkiler danışmanları	Tanıtım ve pazarlama	Resmi açılış sonrasında
Düzenleyiciler	Kanun ve yönetmelikler	Süreçlerin tamanında
Son kullanıcılar	-	Resmi açılış sonrasında

Kaynak: Miles, 1997 Real Estate Development

Kamu sektörü, gayrimenkul geliştirme projeleri kapsamında yatırımcıların her zaman ikna etmek ve mutabaka varmak zorunda oldukları daimi proje ortaklarıdır (Miles, 1997). Amerika Birleşik Devletleri sınırları dahilinde gayrimenkul proje gelişimi kendi içinde yasa ve yünetmelikler çerçevesinde düzenlenmiştir. Vergiler, çalışma kanunu, emlak kanunu, kamusal altyapı, finansal pazar işletmeleri, bölgeleme, inşaat izni, tanzim bedelleri ilgili yasa ve yünetmeliklerce belirlenmekte ve kamunun yetkili organları belirtilen çerçevede kontrollerini yapmaktadır. Benzer yapılanma Avrupa ve ülkemizde de görülmektedir.

Yatırımcının kamu sektörü ile olan ilişkileri projenin hayata geçirilmesi konusunda oldukça önem arzetmektedir. Yatırımcı için zaman para demektir ve alınamayan izinler yatırımcının projede gecikmesi ve hesapta olmayan ilave maliyetlerin ortaya çıkması demektir. Bazı durumlarda ise kamu sektörü için yapılacak veya yapılmakta olan projeye izin vermesi mümkün olmayabilir. Bu ve benzeri durumlar projenin fizibilitesini doğrudan etkiler (Miles, 1997).

Gayrimenkul geliştirme projesi yapılırken yatırımcıların projenin yapılacağa alanın yakın çevresinde yaşayan insanların nasıl etkileceğinide hesaba katması gerekmektedir (Miles, 1997). Özetle yatırımcılar hayata geçirmeyi düşündükleri projenin kamuya getireceği olumsuz etkilerin bertaraf edilmesi için alınacak önlemleri ve maliyetlerinide hesaba katmalıdır.

2.7 Dünyada Gayrimenkul Gelişimi

Gayrimenkul yatırımları, gerek ekonomik gerekse kentin mekansal gelişimi açısından oldukça önem arzetmektedir. Gayrimenkul yatırımların kente olan ekonomik katkısı da yadsınamaz. Ancak yalnızca özel sektörün kar marjı düşünüldüğü takdirde çoğu zaman kentte geri dönülmesi mümkün olmayan sorunları beraberinde getirmektedir. Bu nedenle bu konudaki gelişme süreci ve belli ülkelerdeki tarihsel gelişiminin incelenmesi bu tez kapsamında önemlidir. Özellikle gelişmiş ülkelerin birkaç çeyrek asır öncesinde yaşamış oldukları süreçleri günümüzde gelişmekte olan ülkelerin yaşamasından ötürü bazı noktalarda yakın geleceğin kestirilmesi ve gerekli önlem alınabilmesi açısındanda bu konunun hayati önem taşıdığı tartışmasız bir gerçektir.

Gayrimenkul gelişiminin doğduğu yer olarak tanımlayabileceğimiz ülke kuşkusuzki Amerika Birleşik Devletleri'dir. Ülkenin Avrupalı devletler tarafından keşfedilmesinin hemen ardından elde ettikleri geniş arazileri değerlendirmek adına öncelikli basit gayrimenkul gelişmeleri ortaya çıkmış olup, sonraki dönemlerde süreçler giderek karmaşıklaşmış ve kar marjları oldukça yükselmiştir. Her ne kadar son yıllarda gayrimenkul sektörü büyük bir kriz geçirmiş olsada, Amerika'nın elinde bulundurduğu en büyük ekonomik sektörlerinden birisidir.

Avrupa'nın gayrimenkul gelişimine baktığımızda çok farklı kültürleri bir arada barındırması ötürü gayrimenkul gelişimlerinde farklılık göstermektedir. Bu farklılıkları benzer özelliklerine göre ayırdığımızda ise; temel farklılığın batı ülkelerinin gelişmiş Sovyet baskısından kurtulan ülkelerin ise ciddi sıkıntıları halihazırda bulunduğu görülmektedir.

Ülkemizde ise gayrimenkul sektörü Cumhuriyet'in ilan edilmesinin ardından, düzenlenen ekonomik yapı neticesinde ortaya çıkmış olup, zaman içinde şekillenmiştir. 1980'li yıllar gayrimenkul sektörü için bir patlama noktası olurken, 1999 yılı Marmara Depremi sonrasında ortaya çıkan olumlu gelişmeler ile gayrimenkul yatırımları gün geçtikçe artmıştır. Özellikle büyük kentlerde sayısız projeler yapılmıştır. Her ne kadar Amerika'da yaşanan "sub-prime" konut kredisi krizi ve ardından gelen global ölçekli finansal kurumlardaki çöküşler neticesinde önemli daralmalar meydana gelmiş olsada, sektördeki gelişme 2008 ve 2009 yıllarında devam etmiş olup, 2010 yılında dengeler tekrar sağlanmaya başlamıştır. Günümüzde özellikle, İstanbul'da çok büyük gayrimenkul projeleri kentin çeşitli noktalarında hayata geçirilmektedir.

2.7.1 Amerika Birleşik Devletlerinde Gayrimenkul Gelişimi

Gayrimenkul olgusu uzun yıllardır Amerika geleneğinin bir parçası olmuştur. Calvin Coolidge'in söyleminde "Amerika'da ikdisati faaliyet gayrimenkul geliştirmedir" demiştir. Arsa ve daire alım satımındaki hareketlilik açısından baktığımızda ise Amerika bu anlamda dünyanın en önde gelen ülkesi konumundadır (Miles, 1997). Amerika'da gayrimenkul olgusunun toplumun temel yapılarından birisi olmasının nedenleri aşağıda tarihsel gelişim sürecinde açıklanmaktadır.

Koloni dönemide arazilerin büyük bir çoğunluğunun mülk sahipliği İngiltere Krallığı ve diğer soylu ailelerin elinde bulunmaktaydı. Krallık ve soyluların edindiği bu

araziler Avrupalılar ilk karaya ayak bastığında yerli halktan ya zorla yada satın alınarak elde edilmiş ve yerli halkın elinde hemen hemen hiçbirşey kalmamıştır. Satın alınarak elde edilen en önemli örnek kuşkusuzki Manhattan adasıdır. Kayıtlara göre günümüzde dünyanın en önemli finans ve yönetim merkezi olan ada yerlilerden günümüzde 30 dolar'a denk gelen geleneksel paralarına alınmıştır (Miles, 1997).

1600'larda Virginia Firması sahip olduğu tarım arazilerinde çalışmak üzere çiftçileri istihdam ediyordu. Ancak kısa bir süre sonra çalışan çiftçileri toprak edinme talebi ile firmaya karşı isyan başlattılar ve bu direniş karşısında firma çiftçilerin çalışma koşullarında değişiklik yaptı. Yapılan bu değişiklikte firma bünyesinde çalışan her çiftçiye 100 ark[5] arazi verilmiştir. Bu hareket Amerikan tarihinde özel mülkiyet adına atılan önemli bir adım olarak görülmektedir. Diğer bir önemli adım ise Massachusetts ve New England'da yer alan kolonilere eyalet valisi tarafından kentlerin kurulması için araziler bedelsiz verilmiştir (Miles, 1997).

Koloniler döneminde meydana gelen uzun çatışmalar neticesinde Amerika bağımızlık şavaşını 1783 yılında kazandı ve Amerika Birleşik Devletleri kuruldu. 13 farklı koloninin birleşmesi neticesinde oluşturulmaya çalışılan yeni düzen içinde yine gayrimenkul önemli bir rol oynadı. Çünkü savaşlar sonrasında ülkenin sahip olduğu arazilerin büyük çoğunluğu federal yönetimin sahipliğindedir. Ancak bağımsızlık savaşı sonrasında Meksika ile yapılan savaş ve diğer çatışmalar kamusal arazilerin özelleştirilmesini biraz daha gecikmesine neden olmuştur (Miles, 1997).

Kamu arazilerinin bir kısmının özel mülkiyetler olarak düzenlenmesi için uzun zaman ve ciddi bir emek ortaya konuldu. Bu hedefe ulaşmak hususunda atılan ilk adım Kongre tarafından kamu arazilerinin satılması için metrekare başına sabit bedel biçilmesidir. Ancak bu düzenleme özellikle sınır yerleşimlerde yaşayan insanların mülk edinmesine yardımcı olmadı. Çünkü Kongre tarafından belirlenen fiyatları ödeme güçleri bulunmaktaydı. Federal arazileri satın alamayan sınır kentlerinde yaşayan insanlara federal arazileri toptan almış olan arsa spekülatörleri daha yüksek fiyatta elindeki arazileri uzun vadede satmaya başladılar (Miles, 1997).

1862 yılında ise Kongre "Serbest Toprak Hareketi" (Free Soil Movement) olarak adlandırılan politik hazırlık çerçevesinde Mesken Yasası'nı kabul etti ve bu yasa çerçevesinde halihazırda arsa edinmemiş olan her bir ailenin yetişkinlerine kişi

[5] İngiliz dönümü: 1 ark 0.4 hektar'a eşittir.

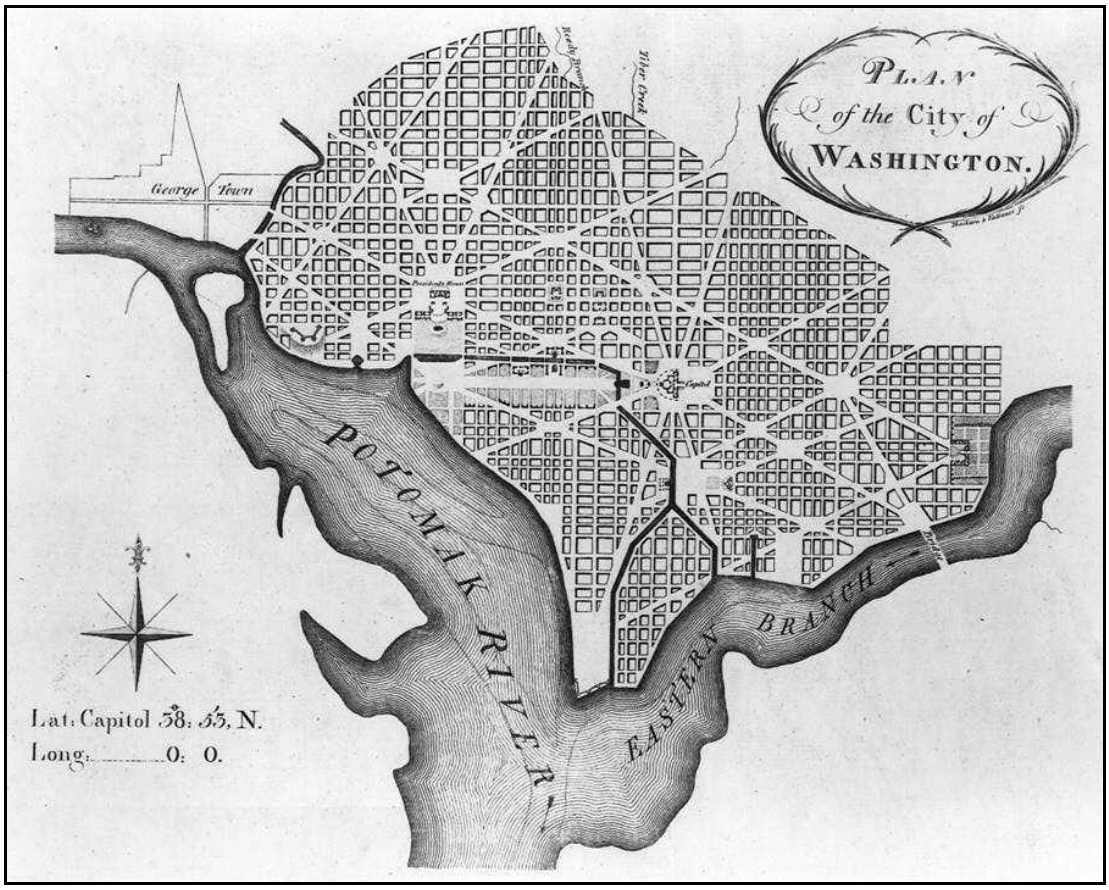
başına 160 ark arazi bedelsiz olarak verilmesi sağlandı. Böylece özel mülk sahipliği büyük ölçüde sağlanmış oldu. Ancak bu durum arsa spekülatörleri ve arazilerini kiralayarak büyük gelir elde eden yatırımcıları hiç memnun etmedi. Çünkü araziye dönük talebin azalması neticesinde bu işin ticareti yapılması mümkün olmamaktadır (Miles 1997).

Federal hükümet tarafından yapılan düzenleme oldukça ciddi boyutlarda etkisini göstermiştir. "Arsa İşi" (Land-jopping) yada "Kent İşi" (Tow-jopping) olarak adlandırılan ve elinde bulunan arazileri destekleyici planlar ile spekülatör ve vatandaşlara satmak o devirde zengin olmanın tek yolu idi. Tüm büyük iş adamları ve hükümet liderleri (Benjamin Frenklin'den George Washington'a) benzer yolla sahip oldukları zenginliklerini sağladılar. Hükümet erkanında bulunan birçok kişi öncelikle ziraatçı, general ve son olarak başbakan oldular (Miles, 1997). Bunlara rağmen devletin bedelsiz arazi yardım programı büyük ölçüde sekteye uğramadığı görülmektededir.

Yeni kurulan bir devlet olan Amerika Birleşik Devletlerinde yavaş yavaş kentleşme çabaları ortaya çıkmakta ve bunun ilk örneklerinden birisi olarakta başbakan George Washington'un New York ve Pennsilvanya'da büyük gayrimenkul yatırımları yapan Robert Morris'e Colombia ilçesinin bir başken olarak planlanması için ihale etmiştir (Miles, 1997). Bu girişimi ile hem özel arsa sahipliği desteklediği görülmekte hemde bir gayrimenkul geliştirme örneği ilk olarak yaşanmaktadır.

1791 yılında başbakan Washington, Binbaşı Pierre Charles L'Enfant[6]'u Colombia'yı federal bir kent olarak tasarlaması için görevlendirdi ve L'Enfant kentin tüm ulaşım sistemini ve kamu binalarını planında tasarlamıştır L'Enfant'ın hazırlamış olduğu kent planı Şekil 2.11'de görülmekte olup, bu konsept ile tüm kent geliştirilmeye başlanmıştır. Ancak Robert Morris ve diğer 2 yatırımcının geliştirdikleri bu projenin ödemelerinde sıkıntı yaşanması nedeniyle yatırımcılar yargılandı ve Morristown inşaatı tamamlanamamış olup, Binbaşı Pierre Charles L'Enfant'ın Colombia'yı federal bir kent olarak geliştirme arzusu ile hazırlamış olduğu proje yarıda kalmıştır.

[6] Pierre Charles L'Enfant (9 Ağustos 1754 – 14 Haziran 1825), Fransa doğum bir Amerikan mimar ve inşaat müdendisidir. Louvre Akademisi mezunu olan L'Enfant, akademiyi bitirdikten sonra Amerikan bağımsızlık hareketine katılmış ve orduda savaş satında görev almıştır. Bağımsızlığın kazanılmasından sonra New York ve Colombia'da çeşitli Mimari binanın ve Kentlerin planlarını yapmıştır (Berg, 2007).



Şekil 2.11 : L'Enfant'ın Colombia kent planı

Amerika'da arazi sahibi olamayan çiftçilere yönelik olarak uzun dönemli arazi kiralama yöntemi (ground leasing) uzun yıllardır kullanılmaktadır. Bu yöntemde arsa sahipleri tüm kullanım haklarını belirli bir kira bedeli karşılığında kullanıcıya kiralamaktadır[7] (Miles, 1997).

Bir yandan Amerika Birşeşik Devletleri'nin arazi ve kentsel arsa satışlarındaki gelişim hikayesi çabuk zengin olma (get-rich-quick) aldatmacası, kırılan söz ve hayaller ile noktalanırken, diğer bir taraftan kıtanın kırsal ve kentsel arazilerinin üretim ekonomisine kazandırılmasında gayrimenkul gelişmesinin nasıl işlediğinin görülmektedir. Bu durumu en iyi örnek 1792 yılında Hollanda Arazi Firması, New York'ta dönemin ünlü arazi zenginlerinden olan Robert Morris'den 3.3 Milyon Ark

[7] Kiracılar arazide kendileri otururlar ve edindikleri mülkü geliştirerek bina kirası elde ederler. Ancak bu gelişmeler sırasında arazi sahibinin belirlemiş olduğu kurallar dışına çıkamalar. Bu nedenle arazi sahibi yayılmanın, gelişmenin ve arazinin kiracı tarafından nasıl kullanıldığına ilişkin olarak kontrolünde sorumludur (Miles, 1997).

arazi satın almışlardır[8]. Ancak o sıralarda Colombia'da büyük bir gayrimenkul geliştirme projesi yürüten Morris birliği[9] gayrimenkul piyasasındaki ciddi ekonomik darboğaz nedeniyle finansal panik ortaya çıkmış ve Washington D.C.'de ödemelerin yapılamaması nedeyle yargılanmışlardır. Ancak bu durum Hollandalı arazi firmasının lehine olmuş ve istedikleri hedefe ulaşmak için önlerinde herangibir engel kalmamıştır (Miles, 1997).

Firma 1797 yılında Pelsinvanya'nın önemli arazi geliştiricilerinden biri olan Josept Ellicott'u arazi geliştirme biriminin başına getirdi. İşe koyulan Ellicott uzun dönemli bir stratejik plan yaparak el değmemiş kırsal alanlarında gelişmesini ön görmüş ve ciddi ulaşım yatırımları planlamıştır. Yeni geliştirilen arazilerin cazibelerinin arttırılması için stratejik noktalarda ateşleyici yatırımlar yapmış ve aynı zamanda nüfus artışı sağlamak içinde firma kentsel donatılar bağış yolu ile inşa edilmiştir (Miles, 1997).

Ellicott kısa bir süre içinde uygulamaya koyduğu bu stratejik plan sayesinde yaklaşık 200.000 ark araziyi insanlara satmayı başardı. Ancak insanları birçoğu hiçbir peşinat ödemeden küçük taksitler ile arazilerine satın almalarına rağmen ödeme güçlüğü çekmeye başladılar. Ödemelerde sıkıntı çeken firma Wall Street ve Avrupalı yatırımcılara hisse senedi satarak ilk mortgage kredisi sistemini oluşturmuşlardır (Miles, 1997).

Görüldüğü gibi gayrimenkul sektörü kıta genelinde hızla gelişmekte ve yatırımcılar arazi geliştirme konusunda gün ve gün daha fazla bilgi birikimine sahip olmaktadırlar. Amerika'da önemli arazi yatırımcılarından birisi olan John Jacop Astor[10]'da kırsal alanlardaki yüksek rant eğilimini fark etmiş ve o alanlara yönelmiştir. Yatırımcı Wall Street yakınlarında 8.000 dolar bedelindeki arsasını birkaç yıl beklemesi durumunda 12.000 dolara satabilecek iken o gün satmıştır. Satış sonrasında elde ettiği 8.000 dolar ile Canal caddesinde (yeni gelişmekte olan bir alan) arsa satın almayı tercih etmiştir. Bu tercihi yapmasındaki ince ayrıntı ise yeni

---

[8] Morris satmış olduğu arazilerin bir çoğunu artan fiyatlar ile daha büyük kar elde etmek ümidi ile kredili olarak Hollandalı firmaya satmıştır.

[9] Robert Morris ve bir yatırımcı New York'tan ve diğer bir yatırımcı ise Pennsilvanya'dan gelip ortaklaşa kurdukları bir yatırım ortaklığıdır.

[10] John Jacob Astor önemli bir gayrimenkul yatırımcısıydı ve ölümünden kısa bir süre önce "eğer aynı maddi olanaklar ve bilgi birikimi ile tekrar hayata gelseydim Manhattan adasının her bir metrekaresini satın alırdım" demiştir.

aldığı bu arazinin kısa bir süre sonra 80.000 dolara satabilecek olmasıdır (Miles, 1997).

1900'lü yıllara gelmeden Amerika'da bir arsanın nasıl değerlendirilebileceği konusunda gerek özel gerekse kamu yatırımcıları tarafından önemli bir bilgi birikimine sahip oldukları görülmektedir. Ancak bu zamana kadar gelinen süreçte Amerika'daki birçok kentte ulaşım yürüyerek ve atla yapılıyordu. Yani gayrimenkul geliştirmede henüz otomobilin ve toplu taşımanın ne tür bir etki yaptığının çok farkında değillerdi. 1905 yılında New York'ta ilk metro işletmeye alındı ve bunun öncesinde toplu taşıma adına yine New York'ta ve Şikago'da yükseltilmiş trenler kullanılıyordu. Ulaşım olanaklarının kısıtlı olmasından ötürü özellikle ticari yatırımlar kent merkezinde odaklandı ve yoğun kent merkezleri oluşturuldu (Miles, 1997).

Otomobilin günlük hayatta kullanılmaya başlamasından sonra ise Amerika Birleşik Devletleri'nde tam bir desantralizasyon patlaması meydana gelmiştir. Bu gelişmelerin yanı sıra toplumun artık genelinin gelir düzeyinin artması ve daha az saat çalışma zorunluluğu olması[11] insanların kendilerine zaman ayırmasını sağlamış ve aynı zamanda kent dışına taşınarak işe gidiş gelişlerinde ulaşım için zaman harcama töleransınıda gösterme eğilimine girilmiştir. Bu eğilimi hemen fark eden yatırımcılar çeper bölgelerde bir dizi konut projeleri geliştirmişlerdir. Aynı tarihlerde gelişen inşaat teknolojileri nedeniyle kent merkezlerinde apartmanlar inşa edilmeye başlamıştır. Ancak her ne kadar ilk etapta büyük bir ilgi görmüş olsada merkezi alanların desatralizasyon sürecinden etkilendikleri gibi apartman bloklarda bu olumsuz gelişmeden etkilenmiştir (Miles, 1997).

1930'lı yıllarda artık otomobilin lüks bir araç olmaktan çıkıp standart hale gelmesi dünyada eşi benzeri görülmeyen bir desantralizyonu tetiklemiştir. Artık insanlar çeperlerde yaşamakta ve merkeze çalışmak için gelmektedirler. Gayrimenkul gelişimi dönemin şartlarına göre uyum sağlamış olup ticari girişimlerin bir kısmı çeper bölgelere doğru kaymaya başlamıştır. Özellikle kendisi bir mimar ve şehir plancısı olan Victor Gruen 1951 yılında Northland, Detroit'de bir alışveriş merkezi kompleksi tasarlaması ile yeni bir çığır açılmıştır. Artık içinde her çeşit ihtiyacın

[11] 1900'lü yılların ilk çeyreğinde bir işçi günde yaklaşık 10 – 12 saat arasında çalışma zorunluluğu bulunurken bu çalışma saati zorunluluğu haftada 40 saate düşürülmüştür.

karşılanabileceği, geniş otopark alanı olan ve klima ile iklimlendiren büyük kompleksler inşa edilmeye başlamıştır (Miles, 1997).

Bu alışveriş kompleksleri daha çok ana ulaşım arterleri üzerinde yer seçmiş olup, otomobil ile kolayca erişimi sağlamışlardır. Çeper bölgelerde bu denli büyük yapıların inşa etmekte, kent merkezine nazaran daha kolay olmuştur. Çünkü gerek arazi fiyatları gerekse müşterilere olan yakınlık avantajı bu alanları yatırımcı acısından daha cazip hale getirmiştir (Miles, 1997).

Ticari faaliyetlerin müşterilerini takip ederek çeper bölgelere doğru taşınmalarının ardından, bazı iş kollarının genel merkezleride çalışanlarının tümüne yakınının çeper bölgelerine ikamet etmelerinden ötürü bu alanlara taşınmayı istemişlerdir. Ancak bir genel merkez için bu kararı almak o dönemde oldukça zordu. Çünkü merkezde tüm ortakları ile beraber olmak ve yüz yüze iletişimi bırakmak istemiyorlardı. Dolayısı ile genel merkezlerin çeperlere taşınma sürecinde ilk cesaretli olanların gitmesi sonrasında oluşturulan atmosfer ile genel merkezler bu alanlara gelmeyi tercih etmeye başlamışlardır (Miles, 1997).

Aslında genel merkezlerin çeper bölgeler gitmelerindeki bir diğer cazip kılıcı neden, arsa fiyatlarının merkeze kıyasla oldukça düşük olmasıdır. Ancak 1900'lü yıllarda başlayan yeni göktelen inşa teknoloji ile bir şirket "the Birth of the Skyscraper" adında ilk gökteleni inşa etti ve bu gelişme dünya çapında bir yankı yapmıştır. Bu tarz yapıların firmaların kurumsal başarısının bir aynası olarak görülmesi bir kısım genel merkezin banliyölere taşınma fikrinden vazgeçirmiş ve merkezde kalma tercihinde karar kılmalarını sağlamıştır (Miles, 1997).

Günümüz Amerika'sında bulunun gayrimenkul yatırımcılarının başarısının arkasından kamunun finansman desteği bulunmaktadır. Oysaki 1900'lü yılların başlarından gayrimenkul yatırımları tamamiyle yatırımcının kendi olanakları ile yapılmaktaydı. 1950'li yıllarda ortaya çıkan olumlu ekonomik gelişmeler yatırımcıların gayrimenkul sektörüne daha fazla eğilmelerine neden olmuştur. Bu dönemlerde kentin eskiyen ve köhneyen alanları örneği Antrepolar, eski fabrika alanları, kentlerin eski caddeleri herkez açısından kentin hastalıklı ve işe yaramaz alanları olarak görülürlen yatırımcılar açısından birer fırsat alanı olarak görülmeye başlamışlardır. Eski depo ve fabrika alanları; apartman, konut kompleksi, müze, eğlence merkezleri gibi kullanımlara hizmet edecek mekanlar olarak yeniden

düzenlenmiştir. Kentin eski caddeleri ise restore edilerek alışveriş ve otel kullanımı için yeniden hayata geçirilmiştir (Miles, 1997).

Gayrimenkul yatırımcılarının 1900'lü yılların ikinci yarısında yoğunlukla ilgilendikleri bir diğer önemli konu ise stadyumlar olmuştur. Birçok yatırımcı kentlere stasyum yatırımı yapma eğilimine girmiştir. Stadyum yapılırken bu tesisin yatında alışveriş, restorans ve eğlence mekanlarınıda geliştirme eğilimine girmişlerdir. Bu sayede gelirlerini azami düzeylere çekebileceklerdi (Miles, 1997).

1900'lı yılların sonlarında ise artık çeper bölgelerde cazip gelişme alanları olmamasından ötürü, yatırımcılar yerel yönetimlere ve bazı devletin merkezi idarelerine kent merkezinde yeni bir alışveriş merkezi oluşturmak için düşünüm projeleri getirmeye başlamıştır. Mülkiyet sorunun çözen yatırımcıların büyük bir çoğunluğu girişimlerinde başarılı olmuş ve kent merkezinde dönüşüm yapmak sureti ile yeni alışveriş mekanları üretmişlerdir (Miles, 1997).

2.7.2 Avrupa Birliği'nde Gayrimenkul Gelişimi

Avrupa'da gayrimenkul sektörü ülkelerin mülkiyet haklarına ve tarihsel gelişmelerine bağlı olarak değişiklik göstermekte olup, 1989 yılında Sovyet ve Komünist baskının yıkılması ardından Avrupa büyük bir yeniden yapılanmaya gitmiştir. Her ne kadar bu yeniden yapılandırmanın ülkelerin gayrimenkul sektörüne nasıl etki yaptığı hakkında çok sınırlı miktarda araştırma yapılmış olsa da, gerek merkezi Avrupa, gerekse diğer bölgelerde hızlı bir yapılanma meydana gelmiştir (Parsa ve Keivani, 1999).

Özellikle Sovyet baskısı altında kalan ülkeler (doğu ve kısmen güney Avrupa ülkeleri) Batı Avrupa ülkeleri halen gayrimenkul sektöründe doğu ülkelerine kıyasla oldukça gelişmiş durumdadırlar. Bu durumun en temel nedeni batı ülkelerinin daimi olarak finans sağlayabiliyor olmasıdır. Gelişmekte olan ülkelerde ise gayrimenkuldeki sıçramalar yabancı sermayelere endeksli olmasından ötürü doğrudan sıcak para akışını takip etmektedirler. Bu nedenle gayrimenkul sektöründeki gelişmeler doğrudan yabancı sermayenin haraketine bağlıdır (Parsa ve Keivani, 1999). Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yaşanan mali krizler yabancı yatırımın geri çekilmesine neden olmakta olup gayrimenkul sektörünün bu tarz krizlerden ciddi anlamda etkilenmesine neden olduğu birçok gelişmekte olan Avrupa ülkesinde görülmektedir.

2.7.3 Türkiye Cumhuriyeti'nde Gayrimenkul Gelişimi

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrasında gayrimenkul sektörü ekonomideki gelişmeler ve ihtiyaçlar çevçevesinde şekillenmeye bağlamıştır. Ülkede ilk yıllarda devlet tarafından uzun vadeli ve uygun fiyatlarla sağlanan krediler ile gayrimenkul sektörü gelişmeye başlamıştır. Ancak 1980'li yıllara gelinceye kadar çok büyük bir gelişme kaydedildiği söylenemez. 1980 yılından sonra ekonomik alandaki yapılan reformlar gayrimenkul sektörünü canlandırmıştır.

1980'li yıllarda kooperatif kurma yolu ile bazı kolaylıkların getirilmiş olması gayrimenkul sektörünü canlandırmıştır. O dönemki ekonomik gelişmeler neticesinde yurt dışında münferit altyapı inşaatlarını yapan türk inşaat firmaları ülkeye dönüş yapmışlardır. Yani gerek sağlanan teşvikler gerekse sermaye birikimine sahip inşaat firmaların ülkeye geri dönüş yapması neticesinde gayrimenkul sektöründe patlama meydana gelmiştir. Ancak 1990'lı yıllarda meydana gelen ekonomik krizler neticesinde sektörde yavaşlamalar ve hatta gerilemeler görülmüştür.

1999 yılında Marmara'da meydana gelen deprem sonrasında ise özellikle metropoliten alanlarda gayrimenkul sektöründe adeta çığır açılmıştır. Özellikle bu dönemde 1984 yılında 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu'na istinaden kurulmuş olan Toplu Konut İdaresi Başkanlığı öncelikli konut sektörüne yön vermiştir. Toplu Konu Fonunun, 20.06.2001 tarih ve 4684 sayılı Kanunla ile tamamen yürürlükten kaldırılmış olması neticesinde TOKİ'nin gelirlerinde düşüş olmuştur. Ancak geliştirilen gelir paylaşımı projeleri ile bugün TOKİ ülke genelinde en büyük konut üreticilerinden birisidir.

2002 – 2007 yıllları arasında dünya genelinde dış piyasalarda olumlu bir ortam oluşmasından ötürü gayrimenkul sektörü altın çağını yaşamış olup, Amerika'da yaşanan "sub-prime" konut kredisi krizi ve ardından gelen global ölçekli finansal kurumlardaki çöküşler neticesinde önemli daralmalar meydana gelmiştir. Gelişmekte olan ülkelerdeki gayrimenkul sektörünün bu tarz mali krizlerde oldukça kırılgan bir yapıya sahip olmakta ve krizi atlatmaları zaman almaktadır. Bu nedenle Türkiyede sektörün toparlanması zamana almış ve sektördeki gelişme 2008 ve 2009 yıllarında tekrar olumlu yönde artış göstermiştir. 2010 yılında dengeler tekrar sağlanmaya başlamıştır. Günümüzde özellikle, İstanbul'da çok büyük gayrimenkul projeleri kentin çeşitli noktalarında hayata geçirilmektedir.

2.8 Dışa Kapalı Konut Alanları Gelişimi

Dışa kapalı konut alanları dünya genelinde son yıllarda ortaya çıkmış önemli gayrimenkul gelişmelerinden birisidir. Dünyanın çeşitli yerlerinde gerek güvenlik gerekse sosyal anlamda izalasyon sağlayabilmek amacıyla kentin çeşitli noktalarında yalnızca sitede ikamet edenlerin kullanabildikleri büyük ölçekli konut alanları geliştirme eğilimi başlamıştır.

Günümüzde dünyanın çeşitli bölgelerinde inşa edilen dışa kapalı konut alanlarının her ne kadar inşa amaçları ilk bakışta farklı gibi görülsede aslında birçoğunun inşa amacı benzerdir. Genellikle, etnik yada benzer gelir düzeyinde olan insanların bir arada oturmak ve belirli bir düzeydeki insanlar ile yüz yüze temas halinde olarak kendilerini hem güvende hissetmekte hemde bu alana ait hissetmektedirler. Kısaca, dışa kapalı konut alanları; güvenlik, konfor, daha iyi yaşam kalitesi ve sosyal homojenliğe sahip üst ve üst-orta gelir grubunun yaşadığı konut alanları olarak tanımlanmaktadır (Berkoz, 2009a,b,2008a,b,c,d,e,2007a,b,2006). Birçok çalışma kapsamında ise bu alanlar farklı yaşam biçimi ve kentsel parçalanmanın en önemli nedenleri olarak gösterilmektedirler. (Coy, 2006).

Özel mülkiyet alanlarında geliştirilen bu alanlar yüksek güvenlik önlemleri ile donatılmakta ve kamusal erişim engellenmektedir. Böylece dışa kapalı tamamen homojen bir yaşama mekanı kullanıcılara sunulmaktadır. Bu tarz dışa kapalı konut alanları hakkında önemli çalışmaları olan Blaket ve Snyder bahse konu bu alanları üç grupta toplamışlardır;

- Yaşam tarzı toplulukları,
- Prestij toplulukları,
- Güvenlik bölgesi toplulukları,

Dışa kapalı konut alanı konseptine uygun hazırlanan konut alanlarında genel olarak kullanıcılara eğlence ve spor aktivitilerini yapabilecekleri çeşitli donatılar ile birlikte standart olarak sunulmakta olup, kullanıcıların boş zamanlarınıda bu alanlarda geçirmelerini sağlamaktadırlar. Projelerin satış aşamasında da birçok yatırımcı projelerinde büyük sosyal tesisler, spor alanları, havuz vb. hizmetleri ile birlikte kullanıcılara güvenli bir ortamda farklı ve konforlu bir yaşam konsepti sunduğu görülmektedir.

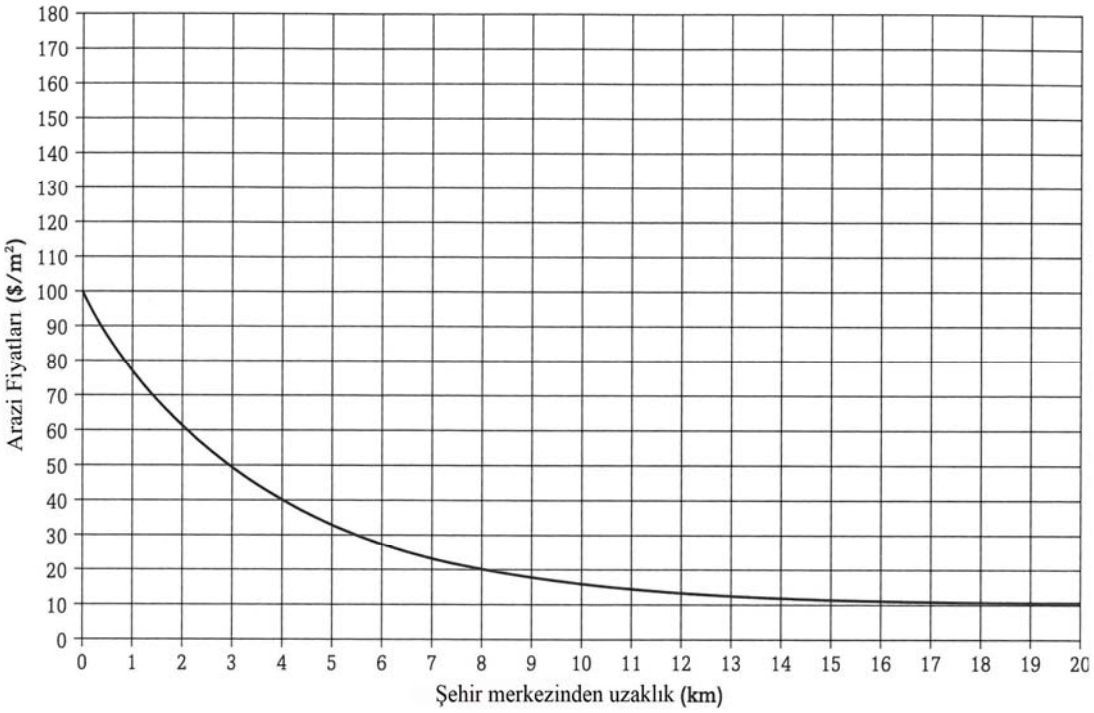
Birçok ülkede kentsel şiddet ve suçluluk literatürde korunaklı yerleşimlere taşınmanın ana nedeni olarak gösterilmektedir. Devletin vatandaşlarına temel hizmetleri sunmadaki yetersizliği sonucunda sosyal eşitsizliğin artışı, sosyal kutuplaşmanın yayılma süreci ve uluslararası eğilim girişimcileri bu konuda yatırım yapmaya cesaretlendiren dinamiklerdir (Davis, 1992; Blakely and Snyder, 1997; Webster, 2002).

Kentlerin heterojen yapısından uzaklaşarak homojen alanlara yönelinmesi neticesinde ekonomik ve sosyal açıdan toplumun alt düzeyinde bulunan sınıfların dışlanmasına ve dolayısı ile sosyal ayrışmayı attırdığını ortaya koymaktadır (Blakely ve Snyder, 1997; Caldeira, 2000; Glasze, Frantz ve Webster, 2002; Low, 2003).

Sitenin etrafının duvar ve benzeri ekipmanlar ile korumaya alınması orjinalinde askeri alanların savunma amaçlı olarak inşa ettikleri surlar ile çevrili kentlere dayandığı söylenebilir. Savunma sanayindeki gelişmelere paralel olarak bu sur kentlerinin önemi azalmıştır (Berkoz, 2009a,b,2008a,b,c,d,e,2007a,b,2006). Feodel sistem ile yönetilen kale kentler ve ortaçağın surlarala çevrili kentleri dışa kapalı yerleşim alanlarına örnek vermek açısından ilk örnekler olarak söz edilebilir (Marcuse, 1997).

Korunaklı yerleşimlerin çağdaş formu 1960'lı 70'li yıllarda Amerika'da görülmeye başlamıştır. Daha sonra dünya'nın diğer bölgelerinde Orta Doğu, Avustralya, Güney Amerika ve Asya'nın büyük kentlerinde hızla yayılmaya başladı (Berkoz, 2009a,b,2008a,b,c,d,e,2007a,b,2006). Blakely ve Snyder (1997) ABD'de 20.000 korunaklı yerleşiminde (3 milyon konut birimi) yaklaşık 7-8 milyon kişinin yaşadığına işaret etmektedirler. Yeni tahminler bu değerlerin iki katının üzerinde olduğunu göstermektedir (McGoey, 2003). Amerikada 2001 sayımları 7 milyon hane halkının duvarlarla çevrili, 4 milyon hane halkının ise girişi kontrollü yerleşimlerde yaşadığını göstermektedir (Sanchez ve Lang, 2002).

Günümüzde ise birçok kentte benzeri konut alanları hızlı bir şekilde yatırımcılar tarafından geliştirilmektedir. Ancak bu alanlar genel olarak ucuz arazi değerleri nedeniyle kentin çeper bölgelerinde geniş araziler üzerinde yer seçimi yapma eğilimindedirler. Çünkü geliştirilen konut alanlarının genelinde yüksek standartların sunulması cazibeyi arttıran en önemli etkenlerdendir. Şekil 2.12'de görüldüğü üzere arazi fiyatları kent merkezinden uzaklaştıkça düşmektedir (Brich, 2009).



Şekil 2.12 : Tek merkezli bir kentte merkezden uzaklık ile arazi fiyatları arasındaki varyasyon

Kaynak: BRICH, E. L., (2009), the Urban and Regional Planning Reader

Ancak bu tarz bir gelişme çoğu zaman beraberinde kentsel saçaklanma eğilimini getirmektedir. Kentin yeni gelişme alanlarında üretilen bu konut alanları belirli bir noktada gelişme göstermesi nedeniyle yeterli altyapının getirilmesinin yüksek maliyet getirmesinden ötürü çevresinin gelişmesi beklenmektedir. Bu nedenle genel olarak bu alanlar özel otomobil bağımlılığı yüksek bir hayat tarzını zorunlu kılmaktadır. Berköz ve Tepe'nin 2008 yılında İstanbul genelindeki dışa kapalı tek-aile konutları üzerinde yaptıkları çalışmada incelenen sitelerin genelinde %90 oranından daha yüksek bir oranda kullanıcı işe gidiş ve gelişlerinde toplu taşıma yerine özel otomobillerini kullandıkları saptanmıştır. Kullanıcıların birçoğunun gelir düzeyinin yüksek olması ise bu tarz bir ulaşımın benimsenmesini daha da kolaylaştırmıştır.

Her ne kadar tek-aile konutlarının büyük bir çoğunluğu özel oto bağımlı bir yaşam tarzını benimsetmiş olsa da, dışa kapalı çok-aile konutlarında bu oran kıyasla daha düşüktür (Berköz ve Tepe, 2008). Çünkü yoğunluğun daha yüksek olduğu bu çok-

aile konutlarının genel olarak ana ulaşım arterlerinin yakınında yerseçmesi nedeniyle toplu taşıma olanaklarına erişimi genellikle mümkün olmaktadır.

2.9 Arazi Kullanımı Değişimlerinin Etkileri

Yatırımlar ve nüfus artışı ile sürekli olarak gelişen ve değişen kentsel mekanlar beraberinde birçok arazi değişiminide getirmektedirler. Kentsel mekanda bir parsel üzerinde mevcut kullanımın bir başka kullanıma değilmesi ile arazi kullanımında değişim olmasına neden olmaktadır. Özellikle verimli topraklarındaki tarımsal üretimin kar marjının diğer üretim türlerine kıyasla düşük olmasından ötürü kolay şekilde arazi kullanımı değişikliklerine maruz kalmaktadırlar. Ancak birçok değişim özellikle ekolojik çevreyi geri dönülmesi mümkün olmayan zararlara neden olmaktadırlar (Jongman ve Bunce, 2000).

Herşeyden önce yoğun arazi kullanımı doğal çevreye olumsuz yönde etki etmektedir. Sürdürülebilir bir kent için mevcut arazi kullanımı ve arazi kullanımı değişimlerinin hayati bir önemi vardır. Kentleşme, endüstrileşme ve turizm faaliyetlerinin arazi üzerinde doğrudan etkileri bulunmaktadır. Ancak olumsuz etkileri bulunmasına rağmen, arazi kullanımı değişimleri her daim olan ve gelecektede devam etmesi beklenen bir gerçek olarak karşımızda durmaktadır (Jongman ve Bunce, 2000).

Arazi kullanımı değişikliğinin mevcut ulaşım altyapısı üzerinde ciddi boyutlarda etkisi olduğu çoğu araştırma kapsamında bilinmektedir. Ulaşım altyapısı ile arazi kullanımı arasında doğrudan ilişki bulunmakta olup, bu nedenden ötürü arazi kullanımındaki değişiklikler ulaşım altyapısını doğrudan etkilemektedir. Kamu sektörü tarafından hizmete sunulan yeni bir ulaşım altyapısı çevresine sağladığı erişim olanağı neticesinde yeni kentsel gelişmeleri beraberinde getirdiği çok bilinen ve dünyanın birçok kentinde sürekli olarak rastlanan bir süreç olup, bir diğer önemli süreçte arazi kullanımı değişikliğinde görülmektedir. Arazi kullanımı değişikliği neticesinde kentin genelinde önceki plan vizyonuna göre hazırlanmış olan kentsel ulaşım altyapısına hesapsız ilave yükler getirilmektedir. Özellikle öncesinde kentsel açık alan ve donatı alanı olarak rezerv edilmiş alanların barınma ve ticari fonksiyonlara çevirilmesi neticesinde bir anda ulaşım altyapısı üzerine hesapta olmayan bir şekilde ek yük getirilmesine neden olduğu görülmektedir.

3. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANININ FİZİKSEL, SOSYAL VE EKONOMİK AÇIDAN 1980'LERDEN SONRAKİ GELİŞİMİ

İstanbul, tarihin önemli üç imparatorluğuna başketlik yapımış olmanın yanı sıra tarih boyunca önemli bir ekonomik merkez olmayı başarmıştır. 1923 yılına gelindiğinde Ankara'nın yeni kurulan Cumhuriyetin başkenti olarak belirlenmiş olmasına rağmen bugün İstanbul metropoliten alanı konumu, nüfus büyüklüğü, ekonomik gücü ile kuşkusuz Türkiye'nin en önemli metropoliten alanıdır.

3.1 Coğrafi Konumu

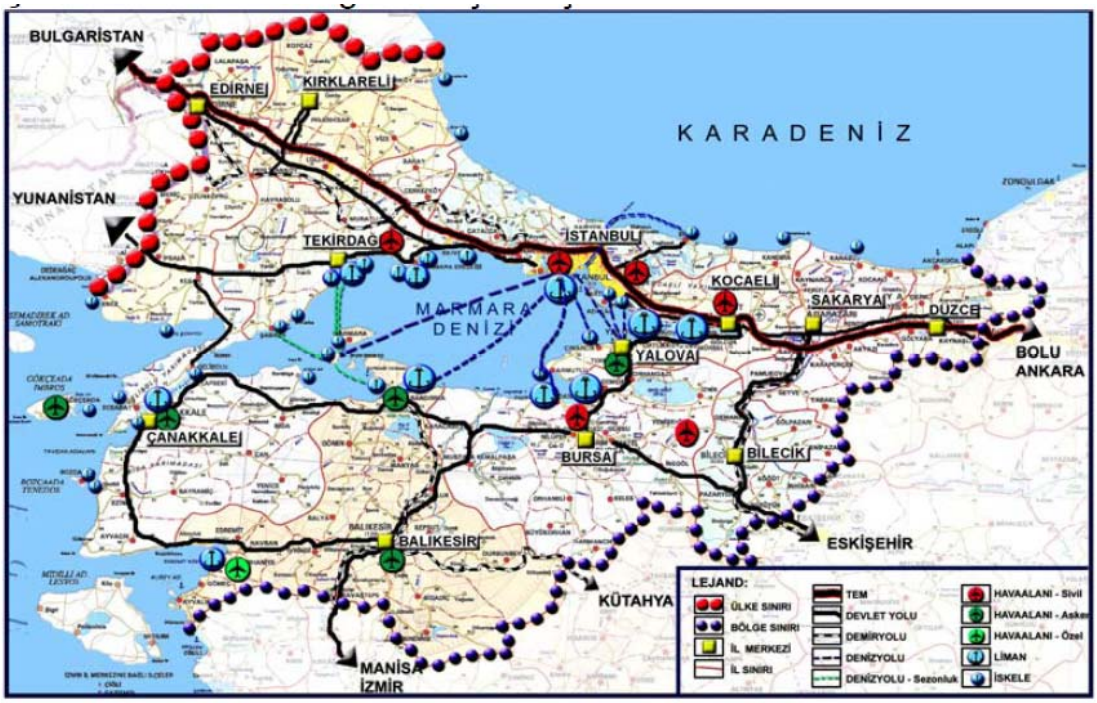
İstanbul metropoliten alanı hem Asya hemde Avrupa kıtalarında konumlanmıştır. 5400 km2 lik yüzölüçüme sahip (Türkiye'nin %0.7'sini oluşturaktadır) olan metropoliten alan Asya-Avrupa geçişinde stratejik bir noktada konumlandığı görülmektedir. Şekil 3.1'de İstanbul'un coğrafi konumu görülmetedir.



Şekil 3.1 : İstanbul metropoliten alanının ülke ve bölge içindeki konumu

Kaynak: Microsoft Encarta Reference Library 2005 (1993-2004 Microsoft Corporation)

İstanbul konumu nedeniyle ulusal yolların kesişim noktasında konumlanmıştır (Şekil 3.2). Hem deniz, hem hava hemde kara ulaşımının kesiştiği noktada konumlanmış olan alan doğu ve batı dünyasının önemli ticari ve kültürel merkezlerini birbirlerine bağlama görevini yüzyıllardır üstlendiği görülmektedir.



Şekil 3.2 : Marmara Bölgesi ulaşım ilişkileri

Kaynak: İBB Araştırma Raporu, 2009

3.2 Sosyo-Ekonomik Veriler Işığında Gelişme

Türkiye'nin en büyük ve dünyanın ise önde gelen metroplollerinden birisi olan İstanbul'un sosyo-ekonomik veriler ışığında gelişmesi bu bölümde incelenmiştir. Sosyo-eknomik veriler özetlendiğin karşımıza şöyle bir tablo çıkmaktadır (ibb araştırma rapor, 2009);

- Türkiye'deki kent nüfusunun; % 32'sini Marmara Bölgesi oluşturmakta ve İstanbul kent nüfusu da Türkiye kent nüfusunun içinde % 21'lik bir pay almaktadır. Marmara Bölgesi'ndeki kentlerde yaşayan nüfusun ise % 66'sı İstanbul'da yaşamaktadır.
- Türkiye'de çalışan nüfusun yaklaşık % 27'si Marmara Bölgesi'nde ve bu nüfusun da % 51'i İstanbul İli içerisinde istihdam edilmektedir.

- Türkiye'deki tüm çalışanlar içinde İstanbul İli'nde çalışanların payı % 13 iken; sadece sanayi sektörü dikkate alındığında, bu pay % 33'e çıkmaktadır. Türkiye genelinde % 51'lik bir payla sanayi istihdamı gerçekleştiren Marmara Bölgesi içinde İstanbul'un payı ise % 65 olmaktadır.
- Türkiye'nin sahip olduğu işgücünün % 26'sı Marmara Bölgesi'nde yer alırken, bunun da % 53'ünü İstanbul oluşturmaktadır. İstanbul'daki işgücünün Türkiye içindeki payı ise % 14 'dür.
- İstanbul %12,7 işsizlik oranı ile; % 8,9 olan Türkiye işsizlik oranının oldukça üstünde yer almakta ve Türkiye'deki işsizlerin % 20'sini barındırmaktadır. Konu bölge düzeyinde değerlendirildiğinde ise; Türkiye'deki işsizlerin % 30'unun Marmara Bölgesi'nde, bunun da % 67'sinin İstanbul'da bulunduğu görülmektedir.
- Türkiye'de okuma-yazma bilen nüfusun % 27'si Marmara Bölgesi'nde olup, anılan kesimin % 56'sı İstanbul'da yer almaktadır. İstanbul'daki okur-yazar kesiminin Türkiye içindeki payı ise % 15'tir.

Çizelge 3.1 : Türkiye, Marmara Bölgesi ve İstanbul İli karşılaştırması

Göstergeler	İstanbul	Marmara	Türkiye
Yüzölçüm (km2)	5.400	74.681	769.604
Nüfus (kişi)	10.018.735	17.697.293	67.803.927
Kent Nüfusu	9.085.599	13.861.594	44.006.274
Çalışan Nüfus	3.471.400	6.806.927	25.997.141
Hizmet Çalışanı	1.851.030	2.904.289	8.719.693
Sanayi Çalışanı	1.116.126	1.726.492	3.374.325
İşgücü	3.977.241	7.560.458	28.544.359
İşsiz Nüfus	505.841	753.531	2.547.218
GSYİH (000.000 TL)	26.278.326	45.426.348	118.789.113

Kaynak: DİE; Genel Nüfus Sayımı

3.2.1 Sosyo-Ekonomik Veriler Işığında Gelişme

İstanbul metropoliten alanı Asya ve Avrupa kıtasının birleştiği noktada konumlanmıştır. 2000 yılı Genel Nüfus sayımına göre; İstanbul metropoliten alanı toplam nüfusu 10.018.735 olup, sahip olduğu bu nüfus ile Türkiye nüfusunun yaklaşık %15'ini, Marmara Bölgesi'nin ise % 56'sını oluşturmaktadır. En güncel rakamlara göre metropoliten alanın toplam nüfusu 12.573.836 kişiye (31.12.2007 adrese dayalı nüfus sayımı, TÜİK) olmuştur.

İstanbul'un yıllık nüfus artış hızı %o 33,09 olup %o 18,28 olan Türkiye ortalamasının üzerinde yer almaktadır. Nüfus artış hızının yüksek olmasının nedeni kırsal göç olarak gösterilmektedir. Türkiye ölçeğinde coğrafi açıdan dengeli bir gelişimin sağlanamaması, iş ve eğitim olanaklarının büyük metropollerde yoğunlaşması nedenine dayalı olarak Marmara Bölgesi'nin ve özellikle Türkiye'nin en büyük metropolü olan İstanbul'u sürekli etkisi altında tutmaktadır (ibb araştırma raporu, 2009).

Çizelge 3.2 : İstanbul-Türkiye Nüfus Oranı (1970-2000)

Yıllar	Türkiye Nüfusu	İstanbul Nüfusu	İstanbul/Türkiye Oranı
1970	35.605.176	3.019.032	8.48
1975	40.347.719	3.904.588	9.68
1980	44.736.957	4.741.890	10.60
1985	50.664.458	5.842.985	11.53
1990	56.473.035	7.309.190	12.94
2000	67.803.927	10.018.735	14.78

Kaynak: DİE; Genel Nüfus Sayımı

Bölgenin ve Türkiye'nin ekonomik açıdan en önemli kenti olan İstanbul, Cumhuriyet'in ilanından bu yana ciddi bir göç baskısı altındadır. Özellikle Marshall yardımı ile tarımsal üretimden bir anda kopan insanlar büyük kentlere yeni umutlar ile göç etmeye başlamışlardır.

1935 yılında yapılan nüfus sayıma göre İstanbul'da yaşayan nüfusun %56.9'u İstanbul doğumludur. Bu oran 1945–1950 yılları arasında azalmış olup 1950'de tekrar bir artışın gözlenmesine rağmen 1950 'den sonra orandaki azalma eğiliminin devam ettiği görülmüştür. Hatta bu oranın 1980 ile 2000 yılları arasında %37.8'e kadar gerilemiştir (ibb araştırma raporu, 2009).

İstanbul'un göç yapısı doğrudan sosyal ve ekonomik niteliklerinin gelişimine endekslidir. Tabiî ki bunun yanı sıra dışa göç veren yerleşimlerinde itici bir güç oluşturacak yapıya sahip olması göç hareketlerini hızlandırmaktadır. Çizelge 1.11'de görüldüğü üzere 1985 ile 1990 yıları arasında İstanbul ili en fazla göçü Marmara Bölgesi içinden almaktadır (%27.4). Marmara Bölgesini ise Karadeniz (%19), İç Anadolu (%17.5) ve Doğu (%10.2) bölgeleri takip etmektedir. 2000 yılı genel nüfus sayımı verilere göre ise 1995 – 2000 arasında İstanbul 920.955 kişi göç almıştır (ibb araştırma raporu, 2009).

Çizelge 3.3 : Çeşitli bölgelerden İstanbul'a göçler (1985 – 1990)

Bölgeler	İç Bölgeler	Dış Göçler	Net Göçler
Marmara	102.604	93.685	8.919
Ege	41.289	34.554	6.735
İç Anadolu	189.654	59.894	129.760
Karadeniz	314.945	64.838	250.107
Akdeniz	47.216	32.024	15.192
Doğu	219.869	34.851	185.018
Güneydoğu	80.140	19.194	60.946
Yurtdışı	103.529	2.510	101.019
TOPLAM	**1.099.246**	**341.550**	**757.696**

Kaynak: DİE, 1997

3.2.2 Hane Halkı Büyüklüğü

İstanbul ilinde 2000 Genel Nüfus Sayımına göre 2.550.607 hane bulunmaktadır ve ortalama hane büyüklüğü Türkiye ortalamasından oldukça düşüktür. Türkiye genelinde, 4,5 olan hane büyüklüğü İstanbul'da 4'ün altına inmiştir. 2000 Genel Nüfus Sayımında hane büyüklüğü İstanbul geneli için 3,9 olarak çıkmaktadır. Hane büyüklüğünün mahallelere göre dağılımına bakıldığında büyük farklılıkların olduğu görülmektedir. Sultanbeyli mahallelerinde hane büyüklüğü İstanbul için 5 ve üzerindeyken, Şile'de 3,5'un altına düşmektedir. Boğazın her iki yakasında batıda Zeytinburnu'na, doğuda Kartal'a kadar uzanan kıyı şeridinde 3 ve altında hane büyüklüğü olan mahallelerin yer aldığı görülmektedir. İki ve üç kişilik hanelerdeki aile yapısının dört ve daha yukarı hanelerdeki aile yapısından genelde farklı olduğu düşünülürse bu yörelerdeki hanelerin daha çok çalışma çağındaki kişilerden oluşabileceği yorumu yapılabilir (ibb araştırma raporu, 2009).

3.2.3 Ekonomik Göstergeler

İstanbul, ülke nüfusunun %15'ine sahipken, ekonomik alanda ise ülke GSYİH'sına %22'lik bir katkı sağlamaktadır (DTP,2000).Kişi başına GSYİH değerlerine baktığımızda ise 2000 yılı verilerine göre İstanbul Türkiye ortalamasının 913 dolar üzerindedir (ibb araştırma raporu, 2009).

İstanbul'un Türkiye ekonomisi içindeki önemi tartışmasızdır. Türkiye'de çalışan nüfusun yaklaşık %27'si Marmara Bölgesi'nde ve bu nüfusun da %51'i İstanbul İli içerisinde istihdam edilmektedir. İstanbul'daki işgücünün Türkiye içindeki payı ise %14'tür (ibb araştırma raporu, 2009).

İstanbul %12,7 işisizlik oranı ile %6,5 olan Türkiye işsizlik oranının oldukça üstünde yer almakta ve Türkiye'deki işsizlerin %20'sini barındırmaktadır. Konu bölge düzeyinde değerlendirildiğinde ise; Türkiye'deki işsizlerin %30'unun Marmara Bölgesi'nde, bunun da %67'sinin İstanbul'da bulunduğu görülmektedir (ibb araştırma raporu, 2009).

İstanbul metropoliten alanı, gayrimenkul sektörü açısından da ülke genelinde en önde gelen alan konumunda olup, konut sektörü yanı sıra ofis ve lojistik sektörü açısındanda bölge genelinde önemli bir ekonomik odak haline gelmiştir.

3.3 Mekansal Gelişme

Yaklaşık 13 milyon nüfusa ev olan İstanbul, büyük yatırımlar ve hızlı nüfus artışı nedeniyle mekansal gelişmesinde kısa sürelerde oldukça büyük değişimler meydana geldiği söylenenilir. Meydana gelen bu mekansal gelişmeler ise beraberinde olumlu veya olumsuz etkileri getirmektedir. Bu nedenle bu bölümde İstanbul'un mekansal gelişimi incelenerek nasıl bir değişim yaşadığı özetlenmiştir.

3.3.1 İstanbul'da Kentsel Yayılma

İstanbul, 1950 yılında 1 milyon nüfusu ve tarihi yarımadadaki merkezi iş alanı ile (Eminönü ve Beyoğlu ilçeleri) tek merkezli bir kent iken, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarının kullanıma açılması ile hızlı bir şekilde çok merkezli bir kente dönüşmüştür. Bunun en bariz örneği, eskiden Merkezi İş Alanı olarak işlev gösteren alanların Eminönü ve Beyoğlu ilçelerinde bulunmalarına karşılık yeni inşa edilen çevre yolları ile Maslak'ın yeni bir MİA olarak gelişmesidir. Bu gelişme sonrasında kentin tarihi çekirdek alanında bulunan MİA fonksiyonları Beşiktaş – Şişli aksı üzerinde kentin kuzeyine doğru yönelmişlerdir. Bu süreçte Asya yakasında yeni bir alt merkez olarak Kadıköy ilçesinde gelişmeler görülürken bunun simetriğinde Avrupa yakasında Bakırköy ilçesinde hızlı bir şekilde alt merkez oluşumu gerçekleşmiştir. Bunların yanı sıra dönemsel ekonomik koşullar, insanların tercihleri, teknolojik imkânlar ve kentin ulaşım altyapısındaki gelişmeler özel araç sahipliliğini tetiklemiş ve bütün bu dinamikler kentin çok merkezli bir yapıya dönüşümünü hızlandırmıştır. Özellikle 1990larda yılında metropoliten alan boyunca şehirlerarası ve uluslar arası nitelikteki iki otoyolun bulunması ve bunun çevresindeki arazi değerlerinin düşük olması kentin gelişmesini kuzeye doğru yöneltmiş ve MİA alanları da yine bu arterler boyunca gelişmeye devam etmişlerdir (Dökmeci ve Berköz, 1994). Kentin çok merkezli yapıya dönüşü bir yandan yapılan köprüler ve ana arterler ile gelişirken, diğer yandan 1990 yılı sonrasında plan kararları ile de bu mekansal yayılma stratejisi desteklenmiştir. Alt Bölge Nazım Planında sanayi alanları, liman ve benzeri fonksiyonların kentin dış ilçelerine taşınması kapsamında kararlar alınmış ve bunlar yerel yönetimlerce uygulanmıştır.

Desantralizasyon süreci ile kentin fonksiyon alanları kuzeye doğru yayılmaya başlamıştır. Düşük arazi fiyatları, geniş boş araziler, doğa ile iç içe bir yaşam olanağı, öncelikli yüksek gelir gruplarının taleplerinin bu alanlara yoğunlaşması ile

birlikte kentin kuzey bölgelerinde hızlı konut gelişimini tetiklemiştir. 1999 Marmara depremi sonrasında İstanbul'un kuzey ve kuzey-doğuda bulunan arazilerine talep giderek artmıştır (Berkoz, 2009a,b,2008a,b,c,d,e,2007a,b,2006). Deprem sonrasında 2001 yılında bankacılık sektörünün yeniden yapılandırılması ve merkezi hükümetin enflasyonu düşürme hedefleri gayrimenkul sektörüne hız kazandırmıştır. Özellikle 1990 sonrasında yabancı yatırımcıların İstanbul'u tercih etmeleri ile birlikte çok büyük ölçeklerde konut projeleri yapılmaya başlanmıştır.

3.3.2 Bina Sayımları

İstanbul'da bina sayılarındaki artış yönünden bir değerlendirme yaptığımızda 1990-2000 yılları arasında merkez zonda %25,15 artış olurken, çevre ilçelerde ortalama olarak %78,46 oranında artış olduğunu görüyoruz. Çevre ilçelerdeki bina sayısındaki artış oranının İstanbul ortalamasının (%61,67) üzerinde olduğu görülmektedir (Berkoz, 2009a,b,2008a,b,c,d,e,2007a,b,2006).

1990-2000 döneminde bina sayısındaki değişim açısından İstanbul ortalamasının üzerinde artış gösteren çeper ilçeler Zeytinburnu (%68,52), Sultanbeyli (%393,02), B.Çekmece (%200,81), Avcılar (%163,19), Ümraniye (%148,80), Tuzla (%121,81), K.Çekmece (%98.43), Gaziosmanpaşa (%94,97), Pendik (%81,7%), Bağcılar (71,94), Silivri (%71,18), Bahçelievler (%71,11) ve Kartal (%65,35)'dır (Berköz, 2009a,b,2008a,b,c,d,e,2007a,b,2006)

3.4 Genel Değerlendirme

13 milyona yaklaşan nüfusu ile dünyanın en büyük metropolleri arasında bulunan İstanbul, merkezi yapısı tek merkezden çok merkeze doğru dönüşüm içindedir. Çok merkezli yapının neticesinde ise yapılaşmış alanlar kentin kuzey kesimine doğru yayıldığı görülmetedir. Ancak kentin kuzey alanlarında içme suyu havzası ve orman alanlarının bulunması gelecekte ciddi ekolojik sorunlara neden olması öngörülebilir. Çünkü kentin kuzeyinde sözkonusu orman alanları kentin adeta akciğerleri gibi işlev görürken içme suyu havzaları ise tek su kaynağıdır. Bu alanların olası yapılaşmalar neticesinde zedelenmesi sonucunda geri dönülmesi mümkün olmayan sonuçları doğuracağı şüphesizdir.

4. İSTANBUL'DA YAPILAN KONUT YATIRIMLARININ İNCELENMESİ

Bu tez kapsamında konut alanlarına yapılan yatırımların kentin mekansal gelişimine etkisinin değerlendirilmesi konusunda çalışma alanı olarak İstanbul Metropoliten Alanı seçilmiştir. Bu seçimin yapılmasında 3 temel unsur bulunaktadır ve bunlar; metropoliten alanın sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi, gayrimenkul sektörü gelişmelerinde ülke genelinde zirve konumunda bulunması ve yeterli bilgiye ulaşma olanağının olmasıdır.

Kamu ve özel yatırımcılar tarafından yapılmakta olan konut yatırımlarının, kentin mekansal gelişimine olan etkilerinin incelenebilmesi için çalışma kapsamında İstanbul Metropoliten Alanı sınırları dahilinde mevcut "Dışa Kapalı Konut Alanları" özelliğinde bulunan büyük ölçekli konut alanları ele alınmıştır ve tespiti yapılmıştır.

Bu tez kapsamında "Dışa Kapalı Konut Alanı" olarak belirtilen alanların tespitinde genel prensip, söz konusu sitelere site sakinleri ve misafirleri dışında dışarıdan herhangibir vatandaşın site içine erişiminin çeşitli güvenlik önlemleri yardımı ile engellenmiş olması özelliği göz önünde bulundurulmuştur. Dolayısı ile sitenin dışa kapalı özelliğinin belirlenmesinde konusunda alanın mülkiyet bilgileri göz önünde bulundurulmaksızın tamamiyle fiziksel engelleyicilerin işlevlerinin varlığına ilişkin olarak değerlendirme yapılmıştır.

4.1 Yöntem

Dışa Kapalı Konut Alanlarının tespitinin yapılması için 2009 yılı haziran ayına ait olan Uydu Fotoğrafları taranmış ve dokusu gereği site olması muhtemel olan yerler gerek internet taraması gerekse saha incelemesi sırasında tespit edilmiştir. Uydu fotoğraflarından yapılan taramanın yetersiz kalma olasılığının en aza indirgenmesi için ise dışa kapalı konut alanlarının çeşitli mecralardan derlenen listeleri oluşturulmuş ve içlerinden kriterlere uygun olanlar çalışma kapsamında ele alınmıştır.

Tespit çalışması ArcGIS programı yardımıyla hazırlanmış ve her site için derlenen bilgiler oluşturulan veri tabanına girilmiştir. Elde edilen veriler ışığında iki adet veri tabanı oluşturulmuştur. İki aşamalı olarak oluşturulan veri bankası çalışmasında ilk aşamada 2009 yılı uydu fotoğrafları, internet taraması ve arazi çalışması kapsamında tespit edilen Dışa Kapalı Konut Alanlarının büyüklük ve yapım yıllarına bakılmaksızın genel bilgilerine ulaşılmıştır. Bu genel bilgiler aşağıdaki kapsamda toplanmıştır;

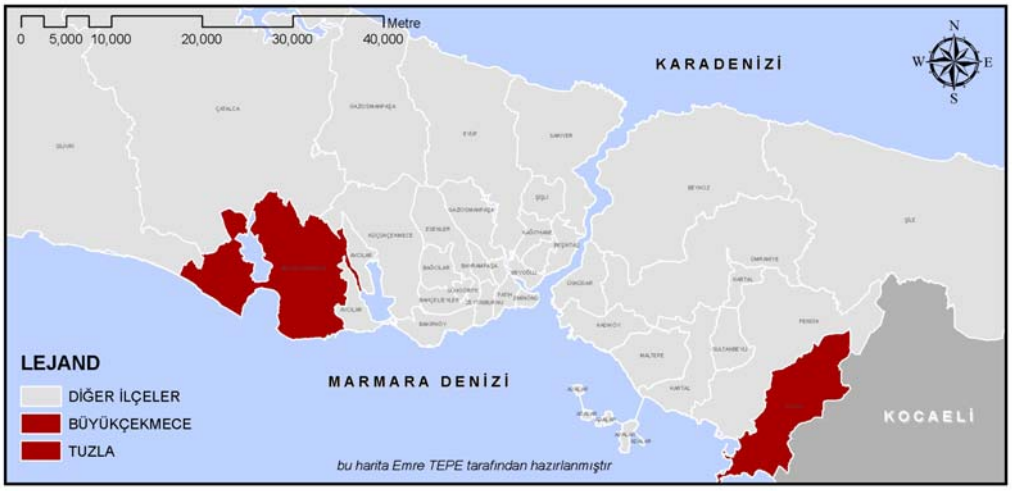
- Yapım yılı,
- Alan büyüklüğü,
- Toplam daire sayısı,
- Toplu konut türü,
- Brüt konut yoğunluğu

İkinci aşamada hazırlanan veri tabanı kapsamında ise metropoliten alan genelinde yapılan inceleme neticesinde detaylı çalışma için 1 adet Anadolu yakasından 1 adet de Avrupa yakasından olmak üzere 2 ilçe sınırları içinde bulunan toplu konut alanlarının aşağıda belirlenen kriterlere uyan konut alanlarının detaylı bilgileri derlenmiştir. Elde edilen bilgiler Çizelge 4.1'de gösterilmiştir.

Belirlenen kriterler;

- 2000 yılından sonra inşa edilmiş olması,
- Tek-aile toplu konutları için asgari 100 adet daire sayısı sınırı,
- Çok-aile toplu konutları için asgari 500 adet daire sayısı sınırı,
- Karma yapıdaki toplu konutları için asgari 200 adet daire sayısı sınırı,

Örnek çalışma alanı kapsamında, en çok toplu konut alanına sahip olan ilçe olması nedeniyle **Büyükçekmece ilçesi** ve toplu konut alanı en hızlı artış gösteren ilçe olması nedeniylede **Tuzla ilçesi** seçilmiştir. Dolayısı ile Avrupa yakasındaki seçim Büyükçekmece ilçesi ve Anadolu yakasındaki seçim ise Tuzla ilçesi olmuştur. Örnek çalışma alanı olarak seçilen ilçelerin metropoliten alan içindeki konumu şekil 4.1'de görülmektedir.



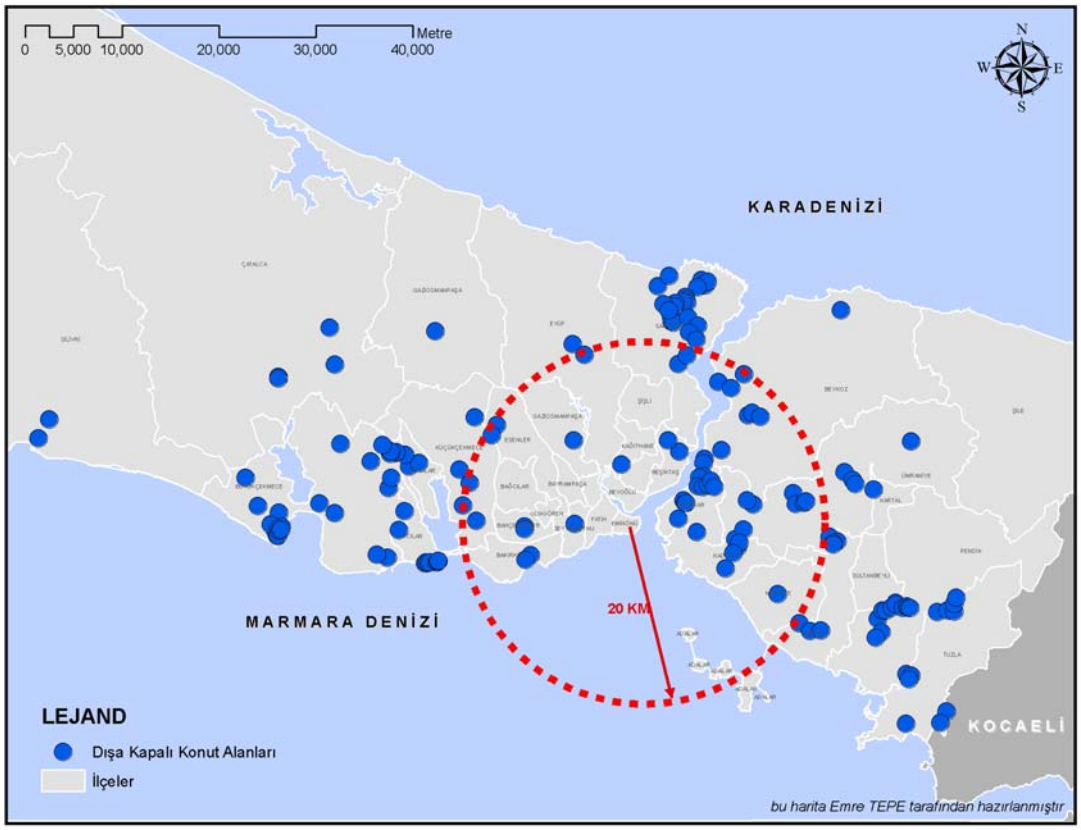
Şekil 4.1 : Örnek çalışma alanlarının metropoliten alan içindeki konumlar

Çizelge 4.1 : İkinci aşamada tespit edilen

Kimlik No	Açıklama
01	Site adı
02	Site alanı
03	Konumu (ulusal koordinatı ile)
04	Toplam daire sayısı
05	Site türü (tek-aile, çok-aile veya karma)
06	Yapım yılı
07	Konut türleri (oda sayıları ile)
08	Daire büyüklüğü
09	Satış fiyatları
10	Satış fiyatının temin edinildiği yıl
11	Tem ve D-100 karayoluna en yakın uzaklık
12	En yakın iskeleye olan uzaklık
13	En yakın demiryolu hattına olan uzaklık
14	En yakın havalanına olan uzaklık
15	Tarihi MİA'ya olan uzaklık
16	Yeni MİA'ya olan uzaklık
17	En yakın alt merkeze olan uzaklık
18	En yakın alışveriş merkezine olan uzaklık
19	Yeterli sosyal donatıya sahip olup/olmadığı
20	Özel otopark alanı olup/olmadığı
21	Üst ölçekli planlardaki durumu
22	Mer-i planlardaki durumu

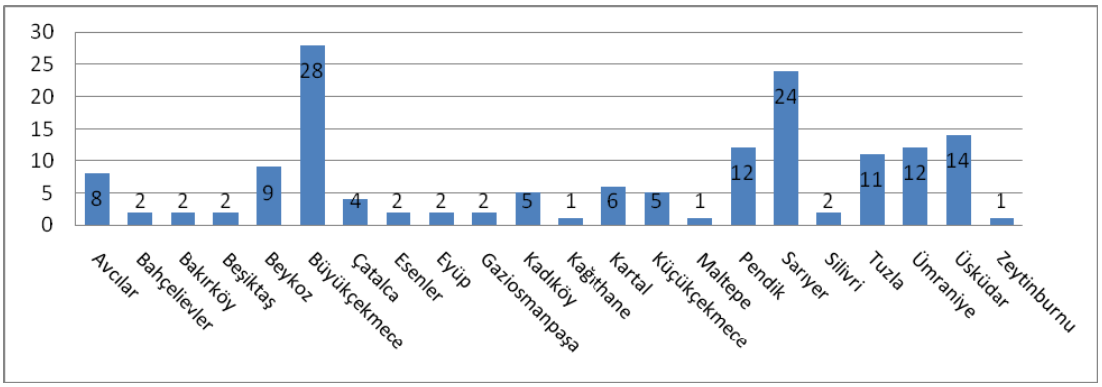
4.2 Kümelenme Analizi

Bu tez kapsamında İstanbul metropoliten alan genelinde toplam 155 adet toplu konut alanı tespit edilmiş olup, Şekil 4.2'de konumları görülmektedir. Tarihi merkez olan Eminönü ilçesinin merkez olduğu 20 km. yarı çaplı çember dahilinde tespit edilen toplu konut alanlarının yalnızca %30'u (46 adet) konumlanmakta olup, geri kalan kısmı metropoliten alanın çeper ilçelerinde konumlanmakta olduğu görülmektedir (109 adet).



Şekil 4.2 : İstanbul genelinde tespit edilen toplu konutlar

Çizelge 4.2'de ilçelere göre dağılımına bakıldığında ise; ilçe sınırlarında barındırdığı 28 adet toplu konut alanı ile Büyükçekmece ilçesi ilk sırada yer almaktadır. Büyükçekmece ilçesini, barındırdığı 24 adet toplu konut alanı ile Sarıyer ilçesi takip etmektedir. Dışa kapalı toplu konut alanlarının yoğunlaştığı diğer ilçeler ise Üsküdar (14 adet), Ümraniye (12 adet), Pendik (12 adet) ve Tuzla (11 adet) dir.



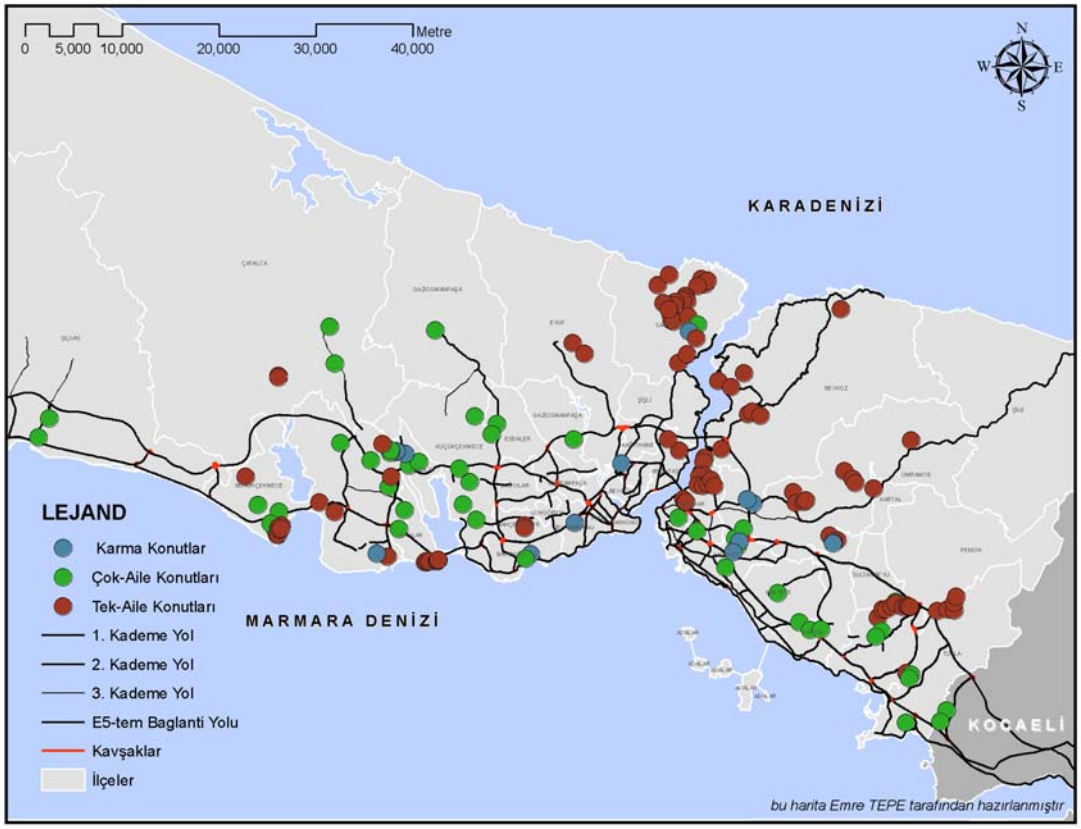
Şekil 4.3 : İlçe bazında dışa kapalı konut alanları

Çizelge 4.2 : İlçe bazında toplam konut alanı sayısı

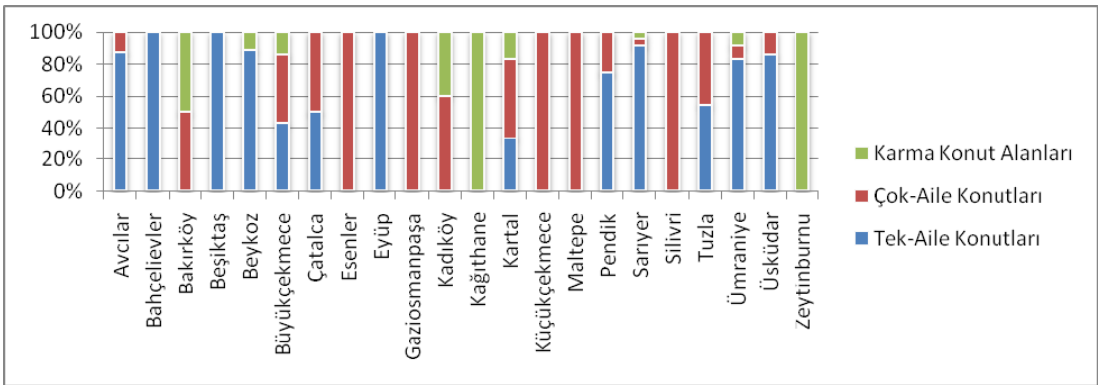
İlçeler	Toplam Konut Alanı Sayısı
Avcılar	8
Bahçelievler	2
Bakırköy	2
Beşiktaş	2
Beykoz	9
Büyükçekmece	28
Çatalca	4
Esenler	2
Eyüp	2
Gaziosmanpaşa	2
Kadıköy	5
Kağıthane	1
Kartal	6
Küçükçekmece	5
Maltepe	1
Pendik	12
Sarıyer	24
Silivri	2
Tuzla	11
Ümraniye	12
Üsküdar	14
Zeytinburnu	1
TOPLAM	**155**

İstanbul genelinde konut türlerinin dağılımına bakıldığında dışa kapalı olarak tasarlanan konut alanları içerisinden %61.9'u tek-aile konutu olarak düzenlenmiş olup, %29.7'si çok-aile konutu % 8.4'ü ise tek-aile veya çok-aile konutlarının bir araya geldiği karma konut alanları olarak düzenlenmiştir. Şekil 4.4'de görüldüğü gibi metropoliten alan genelinde ve özellikle çeper ilçelerde tek-aile konutları yoğun olarak yatırımcılar tarafından geliştirilmiştir. Çok-aile konutları ve karma konut alanlarında büyük çoğunlukla alt merkezlerin yakınında önemli ulaşım arterlerinin kesişim noktalarında yerseçmişlerdir.

Çizelge 4.3'de görüldüğü gibi tek-aile konutları yoğunlukla Sarıyer (22 adet), Büyükçekmece (12 adet), Beykoz (8 adet), Pendik (9 adet), Üsküdar (12 adet) ve Ümraniye (10 adet) ilçelerinde yoğunlaşırken, Toplu konut alanları Büyükçekmece (12 adet), Küçükçekmece (5 adet) ve Tuzla (5 adet) ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Son yıllarda daha çok ortaya çıkan ve içerisinde bekar ve küçük ailelerinde barınmasına imkan tanıyan residanslar ile konut çeşitliliğinin arttırıldığı karma yapıdaki konut alanları ise arazi değerlerinin daha yüksek olduğu merkezi alanlarda geliştirilmektedir.



Şekil 4.4 : Toplu konut alanı yapım türleri



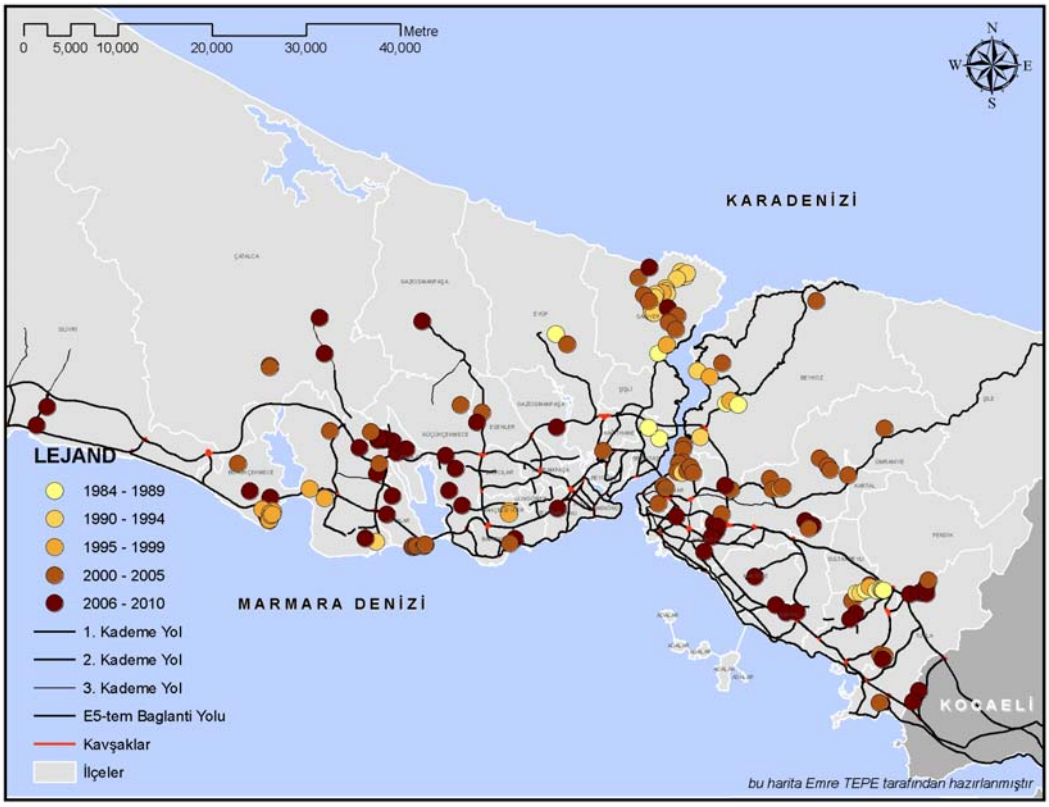
Şekil 4.5 : İlçelere göre toplu konut alanı yapım türleri dağılımı

Çizelge 4.3 : Konut türleri

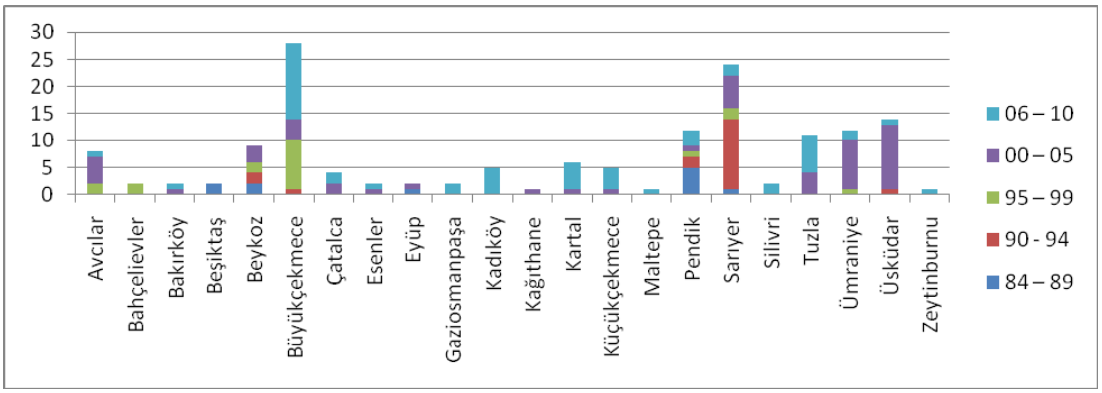
İlçeler	Tek-Aile Konutları	Çok-Aile Konutları	Karma Konut Alanları
Avcılar	7	1	0
Bahçelievler	2	0	0
Bakırköy	0	1	1
Beşiktaş	2	0	0
Beykoz	8	0	1
Büyükçekmece	12	12	4
Çatalca	2	2	0
Esenler	0	2	0
Eyüp	2	0	0
Gaziosmanpaşa	0	2	0
Kadıköy	0	3	2
Kağıthane	0	0	1
Kartal	2	3	1
Küçükçekmece	0	5	0
Maltepe	0	1	0
Pendik	9	3	0
Sarıyer	22	1	1
Silivri	0	2	0
Tuzla	6	5	0
Ümraniye	10	1	1
Üsküdar	12	2	0
Zeytinburnu	0	0	1
TOPLAM	**96**	**46**	**13**

Yapım yıllarına bakıldığında İstanbul genelinde genel bir artış olduğu görülmektedir (Şekil 4.6). 2000 yılına gelene kadar İstanbul metropoliten alanı genelinde toplam 49 adet toplu konut alanı geliştirilmiş olup, 2000 yılı sonrasında ise toplam 106 adet toplu konut alanı geliştirilmiştir. En büyük artış ise 2006 – 2010 yılı arasında meydana gelmiştir. 1999 yılında Marmara Bölgesinide meydana gelen deprem sonrasında çeper yerleşimlerde ortaya çıkan düşük yoğunluklu konut alanı geliştirme eğilimi ve 2001 yılı krizinin etkilerinin azaltılması için yürürlüğe konulan önlemler neticesinde konut sektöründe ciddi bir artış meydana gelmiştir. 2002 yılı ile 2010 yılı arasındaki süreçte 72 adet toplu konut alanı geliştirildiği görülmektedir. Bu rakamın 1984 yılından günümüze geçen süreç içinde geliştirilen dışa kapalı konut alanlarının toplam miktarının %46.5'i olduğu düşünüldüğünde son yıllarda ortaya çıkan gelişmenin ne denli büyük olduğu açıkça görülebilir.

İlçe bazında gelişmeler değerlendirildiğinde ise Çizelge 4.4'de görüldüğü üzere, en büyük artış 2006 – 2010 yılları arasında Büyükçekmece ilçesinde olmuştur. Bu artışı en sırasıyla Tuzla ilçesi (7 adet ilave site), Kadıköy (5 adet ilave site), Kartal (5 adet ilave site) ve Küçükçekmece (4 adet ilave site) ilçeleri takip etmektedir.



Şekil 4.6 : Toplu konut alanı yapım yılları



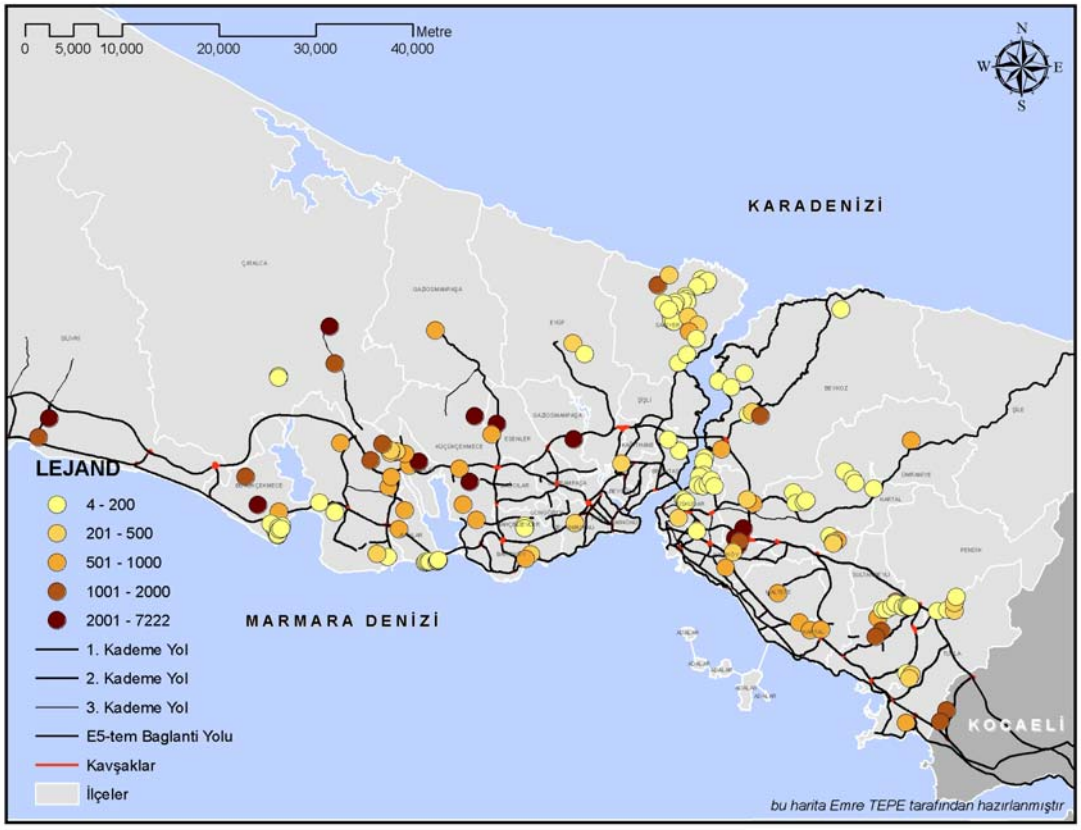
Şekil 4.7 : İlçelere göre toplu konut alanı yapım yılları dağılımı

Çizelge 4.4 : Yapım yılları

İlçeler	84 – 89	90 - 94	95 – 99	00 – 05	06 – 10
Avcılar	0	0	2	5	1
Bahçelievler	0	0	2	0	0
Bakırköy	0	0	0	1	1
Beşiktaş	2	0	0	0	0
Beykoz	2	2	2	3	0
Büyükçekmece	0	1	9	4	14
Çatalca	0	0	0	2	2
Esenler	0	0	0	1	1
Eyüp	1	0	0	1	0
Gaziosmanpaşa	0	0	0	0	2
Kadıköy	0	0	0	0	5
Kağıthane	0	0	0	1	0
Kartal	0	0	0	1	5
Küçükçekmece	0	0	0	1	4
Maltepe	0	0	0	0	1
Pendik	5	2	1	1	3
Sarıyer	1	13	2	6	2
Silivri	0	0	0	0	2
Tuzla	0	0	0	4	7
Ümraniye	0	0	1	9	2
Üsküdar	0	1	0	12	1
Zeytinburnu	0	0	0	0	1
TOPLAM	**11**	**19**	**19**	**52**	**54**

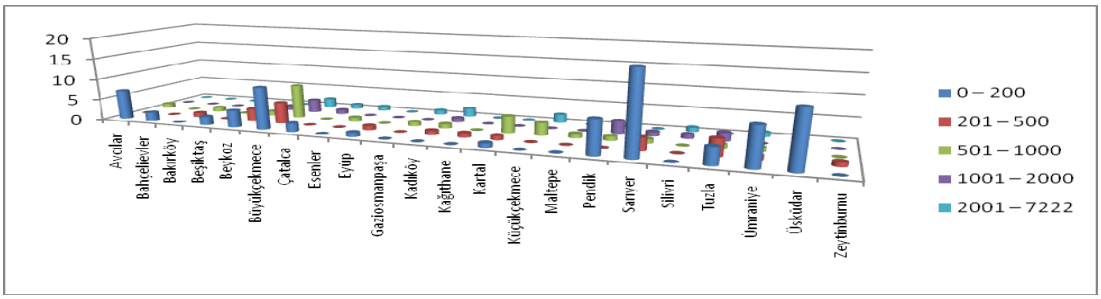
Toplu konut alanlarının toplam daire sayıları açısından değerlendirildiğinde, İstanbul genelinde %52.9'unun (82 adet) 0 ile 200 daireli konut alanları arasından kaldığı görülmektedir. %14.8'i (23 adet) 201 ile 500 daireli konut alanları arasında, %16.7'si (26 adet) 501 ile 1000 daireli konut alanların arasında kaldığı görülmektedir. 1000 daireden fazlasına sahip olan site sayısı ise İstanbul genelinde yalnızca %15.6'sını (24 adet) oluşturmaktadır. Yatırımcılar dışa kapalı konut alanları için belirli büyüklükteki siteleri[12] tercih edildiği görülmektedir.

Şekil 4.8'de görüldüğü üzere 0 ile 200 arasında olan konut alanların genel olarak şehir merkezlerinde konumlanmıştır. Çeper bölgelerdeki küçük sitelerin büyük bir çoğunluğu tek-aile konutlarıdır. Şehir merkezinde arazi değerlerinin yüksek olmasından ötürü gerek tek-aile, gerekse çok-aile konutları küçük ölçeklerde yapılmıştır.



Şekil 4.8 : Toplu konut alanlarının toplam daire sayıları

[12] Bu çalışma kapsamında ele alınan toplam 155 adet toplu konutun toplam daire sayısı 88300 adet olup, aritmetik ortalaması ise 570'dir.



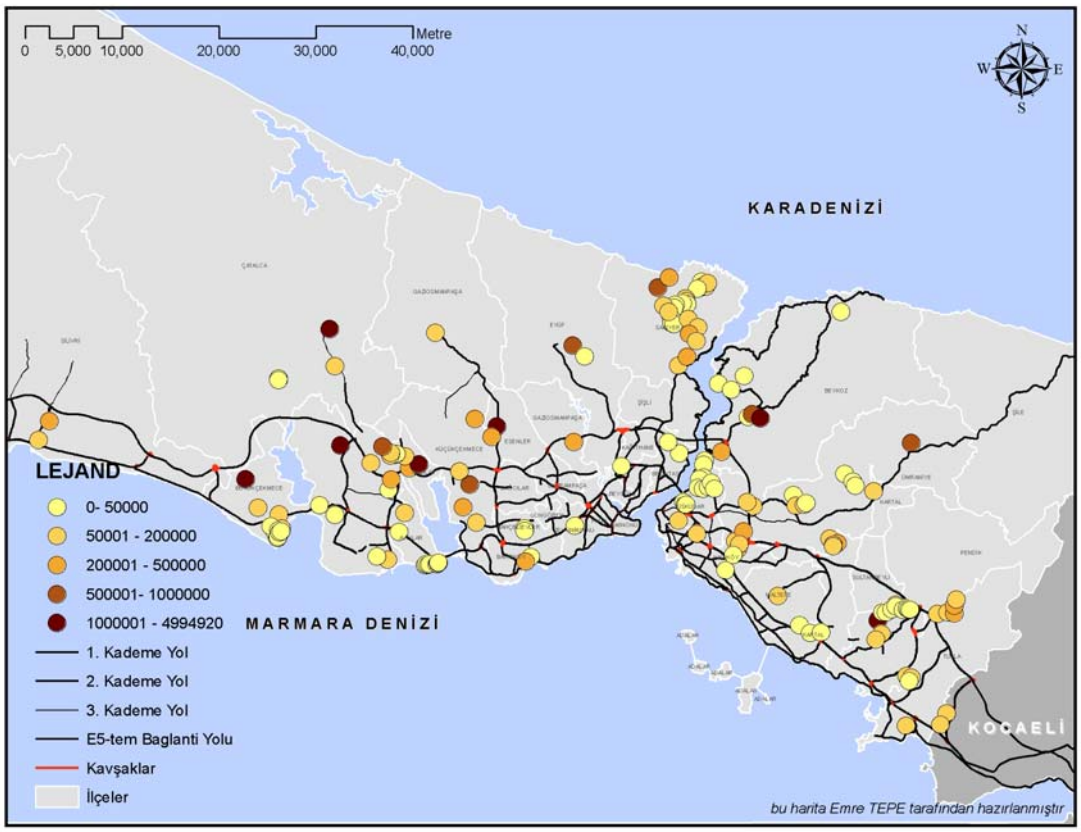
Şekil 4.9 : Toplu konut alanlarının toplam daire sayılarının ilçelere göre dağılımı

Çizelge 4.5 : Daire sayıları

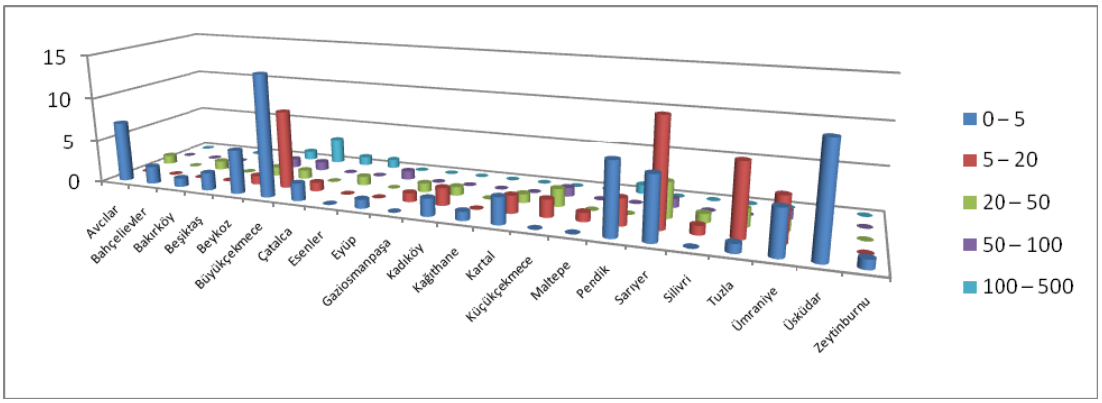
İlçeler	0 – 200	201 – 500	501 – 1000	1001 – 2000	2001 – 7222
Avcılar	7	0	1	0	0
Bahçelievler	2	0	0	0	0
Bakırköy	0	1	1	0	0
Beşiktaş	2	0	0	0	0
Beykoz	4	3	1	1	0
Büyükçekmece	10	5	8	3	2
Çatalca	2	0	0	1	1
Esenler	0	0	1	0	1
Eyüp	1	1	0	0	0
Gaziosmanpaşa	0	0	1	0	1
Kadıköy	0	1	1	1	2
Kağıthane	0	1	0	0	0
Kartal	1	1	4	0	0
Küçükçekmece	0	0	3	0	2
Maltepe	0	0	1	0	0
Pendik	8	0	1	3	0
Sarıyer	19	3	1	1	0
Silivri	0	0	0	1	1
Tuzla	4	4	1	2	0
Ümraniye	9	1	1	0	1
Üsküdar	13	1	0	0	0
Zeytinburnu	0	1	0	0	0
TOPLAM	**82**	**23**	**26**	**13**	**11**

Sitelerin alan büyüklüklerinin İstanbul genelinde dağılımına baktığımızda, %47.7'sinin (74 adet) 0 ile 5 hektar, %32.3'ünün (50 adet) 5 hekrar ile 20 hektar, %11.6'sının (18 adet) 20 ile 50 hektar, %3.9'u (6 adet) 50 ile 100 hektar arasındaki büyüklüğe sahip iken, 100 hektarın üzerinde olan siteler toplamın yalnızca %4.5'ini oluşturmaktadır. 155 adet dışa kapalı konut alanının toplam alanı 3267 hektar olup, aritmetik ortalaması ise 21 hektar'dır. En küçük site alanı 2858 m^2 iken, en büyük site alanı ise 4994929 m^2 dir.

Şekil 4.10'da görüldüğü üzere alan büyüklükleri açısından merkezi bölgelerden uzaklaştıkça artış göstermektedir. Özellikle Büyükçekmece, Beykoz, Esenler, Çatalca ve Pendik ilçeleri 100 hektarın üzerinde alana sahip olan toplu konut alanlarına sahiplerdir. Ancak Beşiktaş, Kadıköy ve Bakırköy gibi merkezi bölgelerde ise yoğunluklu olarak toplam alanı 5 hektar'dan daha küçük konut alanları yatırımcılar tarafından üretilmiştir. Bu durumun kuşkusuzki en temel nedeni, eski yerleşim yerlerinde yeterli büyüklükte ve uygun fiyatta arsa bulunamamasıdır.



Şekil 4.10 : Alan büyüklükleri



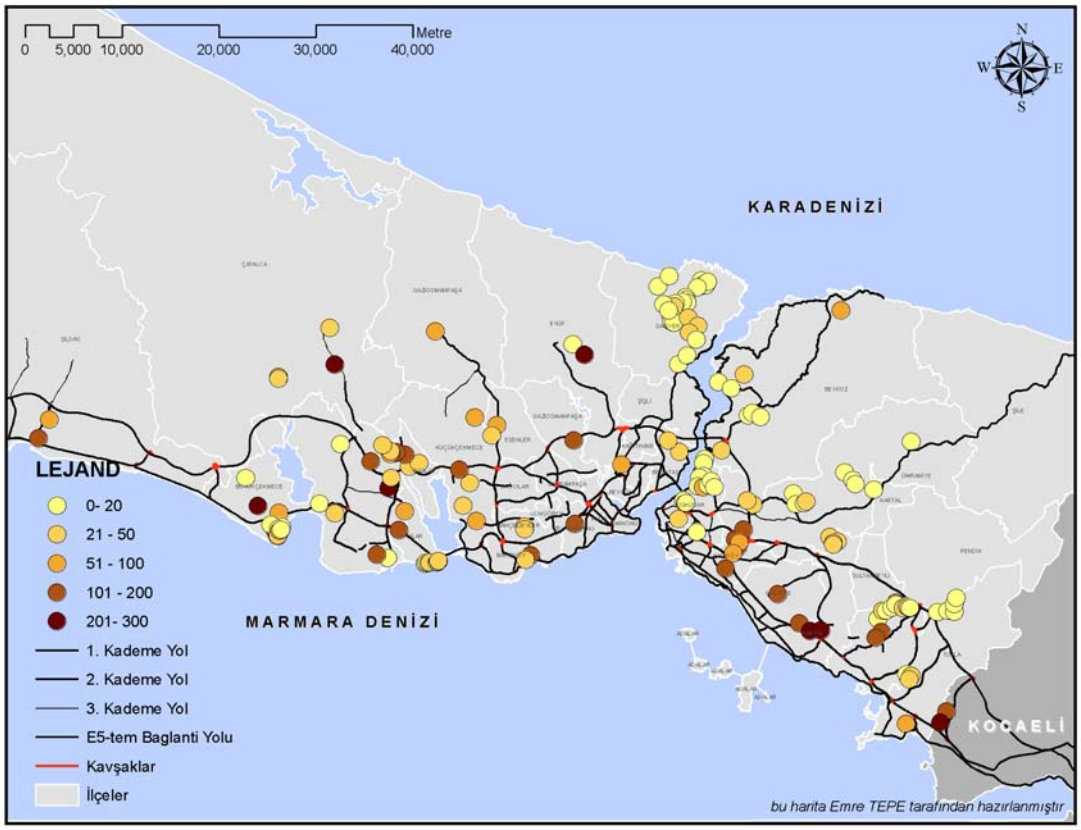
Şekil 4.11 : Alan büyüklüklerin ilçe bazında dağılımı

Çizelge 4.6 : Alan Büyüklüğü (Ha)

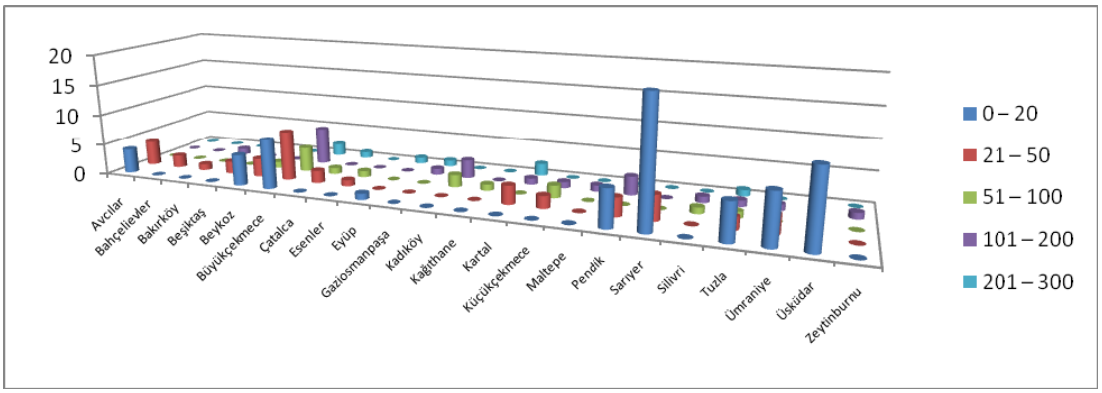
İlçeler	0 – 5	5 – 20	20 – 50	50 – 100	100 – 500
Avcılar	7	0	1	0	0
Bahçelievler	2	0	0	0	0
Bakırköy	1	0	1	0	0
Beşiktaş	2	0	0	0	0
Beykoz	5	1	1	1	1
Büyükçekmece	14	9	1	1	3
Çatalca	2	1	0	0	1
Esenler	0	0	1	0	1
Eyüp	1	0	0	1	0
Gaziosmanpaşa	0	1	1	0	0
Kadıköy	2	2	1	0	0
Kağıthane	1	0	0	0	0
Kartal	3	2	1	0	0
Küçükçekmece	0	2	2	1	0
Maltepe	0	1	0	0	0
Pendik	8	3	0	0	1
Sarıyer	7	12	4	1	0
Silivri	0	1	1	0	0
Tuzla	1	8	2	0	0
Ümraniye	5	5	1	1	0
Üsküdar	12	2	0	0	0
Zeytinburnu	1	0	0	0	0
TOPLAM	**74**	**50**	**18**	**6**	**7**

Brüt konut yoğunlukları açısından değerlendirildiğinde İstanbul genelinde 0 – 20 birim/ha yoğunluğa sahip konut alanları toplamın %45.2'sini oluştururken, 21 – 50 birim/ha arasındaki toplu konut alanları %26.5'ini oluşturmaktadır. 51 – 100 birimi/ha arasındaki toplu konut alanları toplamın %9.7'sini oluştururkent, 101 – 200 birim/ha arasındaki toplu konut alanları toplu konut alanları genelin %13.5'ini oluşturduğu görülmektedir. Yoğunluğu 200 konut birimi/ha'ın üzerinde bulunan konut alanları %5.1'ini oluşturmaktadır.

Şekil 4.12'de görüldüğü üzere İstanbul'un kuzeyine gidildikçe yoğunlukların azaldığı görülmektedir. Ancak Marmara denizine kıyısı olan alanlarda yoğunluklar kentin kuzeyindeki alanlara kıyasla yüksektir. Bu durumun iki temel sebebi bulunmaktadır. İlk sebebi kuzey alanlarında genel olarak tek-aile konutlarının yerleşmeyi tercih etmesi ve arazi fiyatlarının düşük olması nedeniyle düşük yoğunluklu konut komplekslerinin geliştirilmesinin fizibil olmasıdır.



Şekil 4.12 : Brüt Konut Yoğunluğu



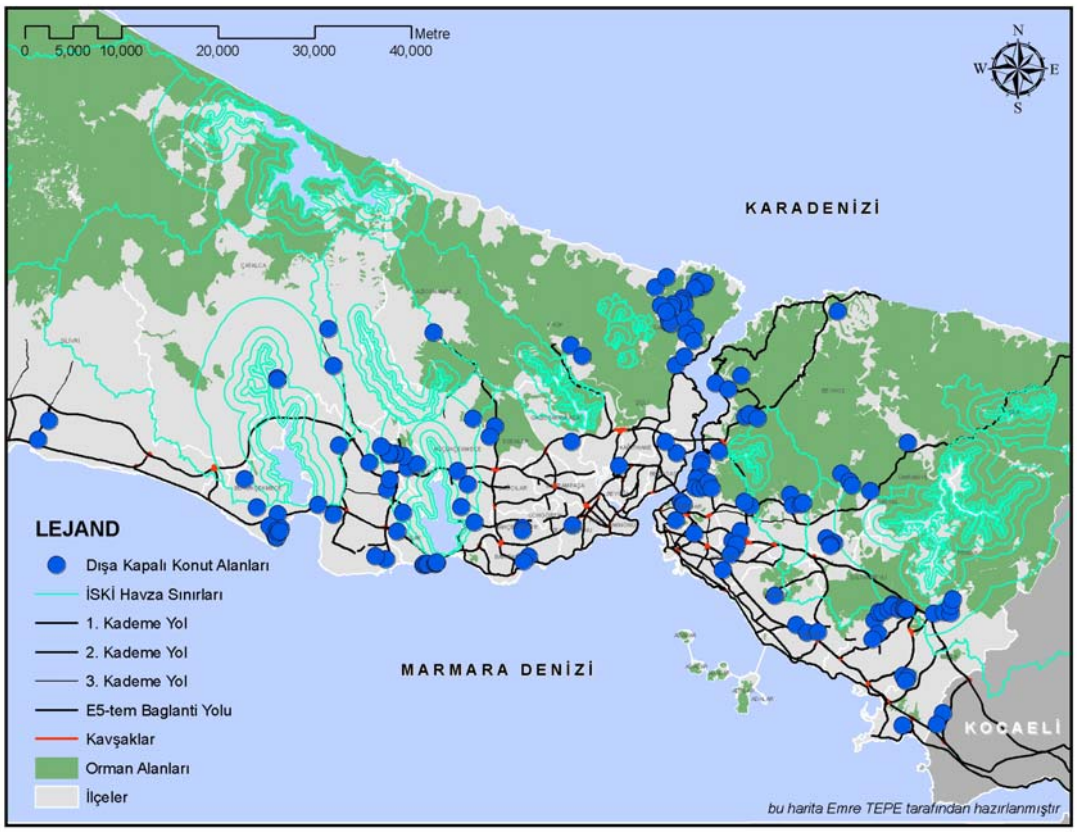
Şekil 4.13 : İlçelere göre Brüt konut yoğunluğu dağılımı

Çizelge 4.7 : Brüt Konut Yoğunluk (Daire Sayısı/Ha)

İlçeler	0 – 20	21 – 50	51 – 100	101 – 200	201 – 300
Avcılar	4	4	0	0	0
Bahçelievler	0	2	0	0	0
Bakırköy	0	1	0	1	0
Beşiktaş	0	2	0	0	0
Beykoz	5	3	1	0	0
Büyükçekmece	8	8	4	6	2
Çatalca	0	2	1	0	1
Esenler	0	1	1	0	0
Eyüp	1	0	0	0	1
Gaziosmanpaşa	0	0	0	1	1
Kadıköy	0	0	2	3	0
Kağıthane	0	0	1	0	0
Kartal	0	3	0	1	2
Küçükçekmece	0	2	2	1	0
Maltepe	0	0	0	1	0
Pendik	6	3	0	3	0
Sarıyer	20	4	0	0	0
Silivri	0	0	1	1	0
Tuzla	6	2	1	1	1
Ümraniye	8	3	0	1	0
Üsküdar	12	1	1	0	0
Zeytinburnu	0	0	0	1	0
TOPLAM	**70**	**41**	**15**	**21**	**8**

Bu çalışma kapsamında tesipt edilen her bir site gerçek koordinatları tespit edilmek sureti ile harita üzerine işlenmiştir. Harita üzerindeki her bir nokta veritabanına işlenen bir siteyi ifade etmekte olup, nokta site sınırlarının geometrik olarak merkezine yerleştirilmiştir. Dolayısı ile haritadaki görünen konumu mevcut konumu ile birebir örtüşmektedir. Şekil 4.14'de sitelerin gerçek konumlarının Orman ve havza alanları ile ilişkisi değerlendirilmiştir.

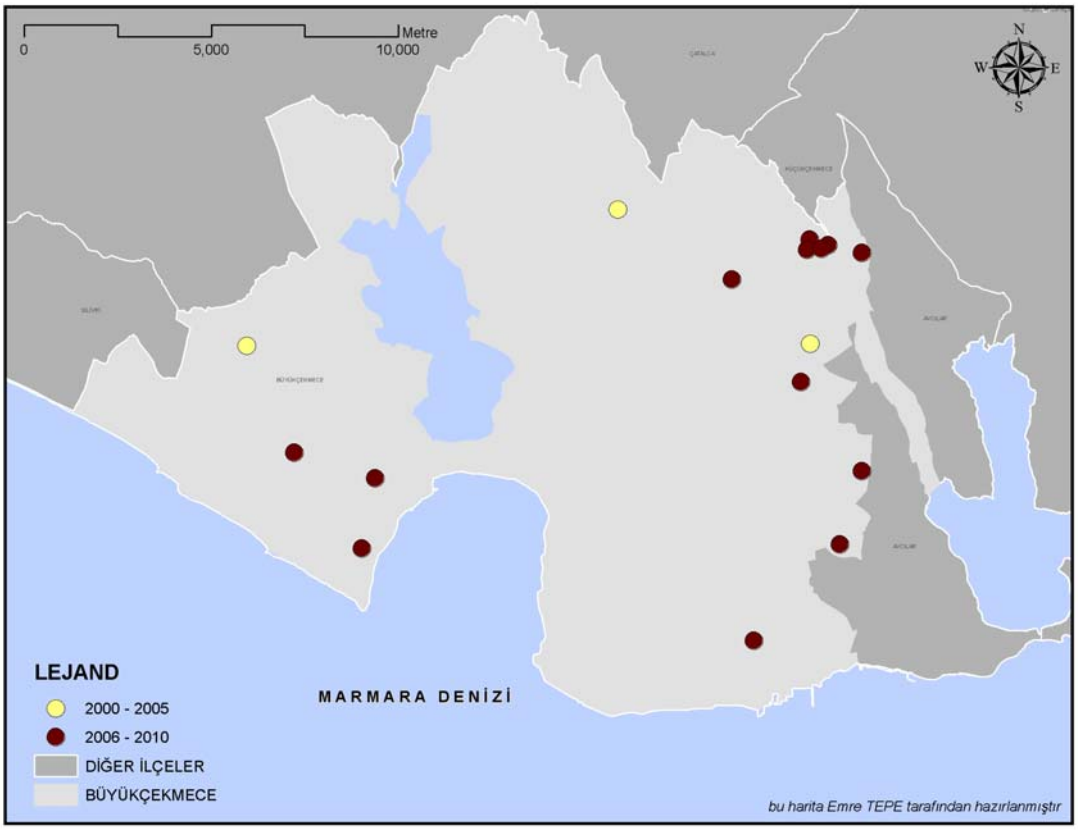
Şekil 4.14'de açıklıkla görüleceği üzere; yoğunluklu olarak çeper ilçelerde geliştirilmiş olan tek-aile konut alanları, özellikle kentin kuzey kesimlerinde konumlandıkları görülmektedir. Bu durumun en temel nedeni kullanıcıya sunulacak projenin doğa içinde bir konsept ile arz edilmesi ve de TEM yolunun kullanımının birçok noktadan mümkün olmasıdır. Ancak İstanbul'un yaşam kaynağının kuzey'de bulunan orman ve su toplama kentin kuzey kesiminde bulunmakta olup, inceleme kapsamındaki bu sitelerin açık şekilde doğal alan sınırlarına tecavüz ettikleri görülmektedir.



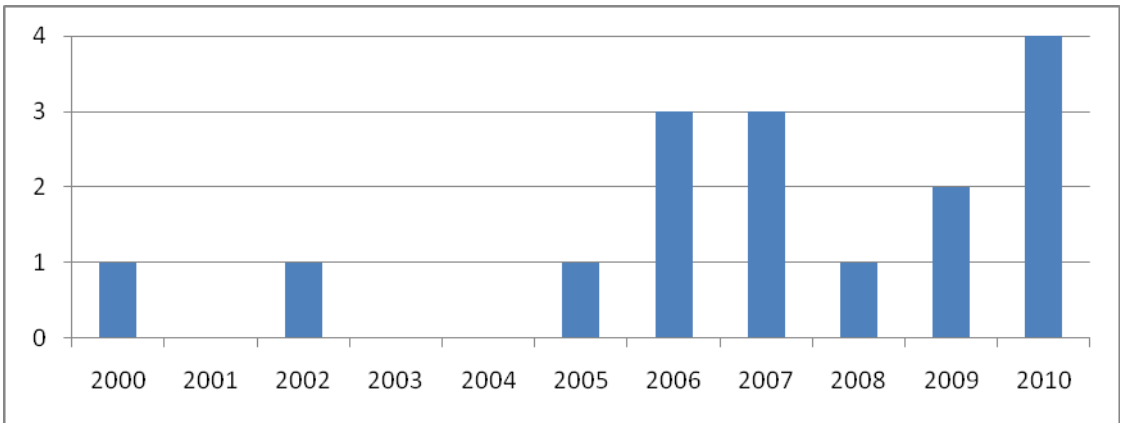
Şekil 4.14 : Sitelerin konumlarının orman ve havza alanları ile konumunun irdelenmesi

4.2.1 Büyükçekmece İlçesi

Büyükçekmece ilçe sınırları dahilinde, toplam 16 adet dışa kapalı konut alanı bulunmakta olup, yapım yıllarına göre değerlendirildiğinde ise %81.3'ü (13 adet) 2006 – 2010 yılları arasında kurulmuş iken %18.7'si (3 adet) 2000 – 2005 yılları arasında kurulmuştur (Şekil 4.15). İlçe genelinde bulunan toplam 16 adet dışa kapalı konut alanlarının yıllara göre dağılımı şekil 4.16'de gösterilmiştir.

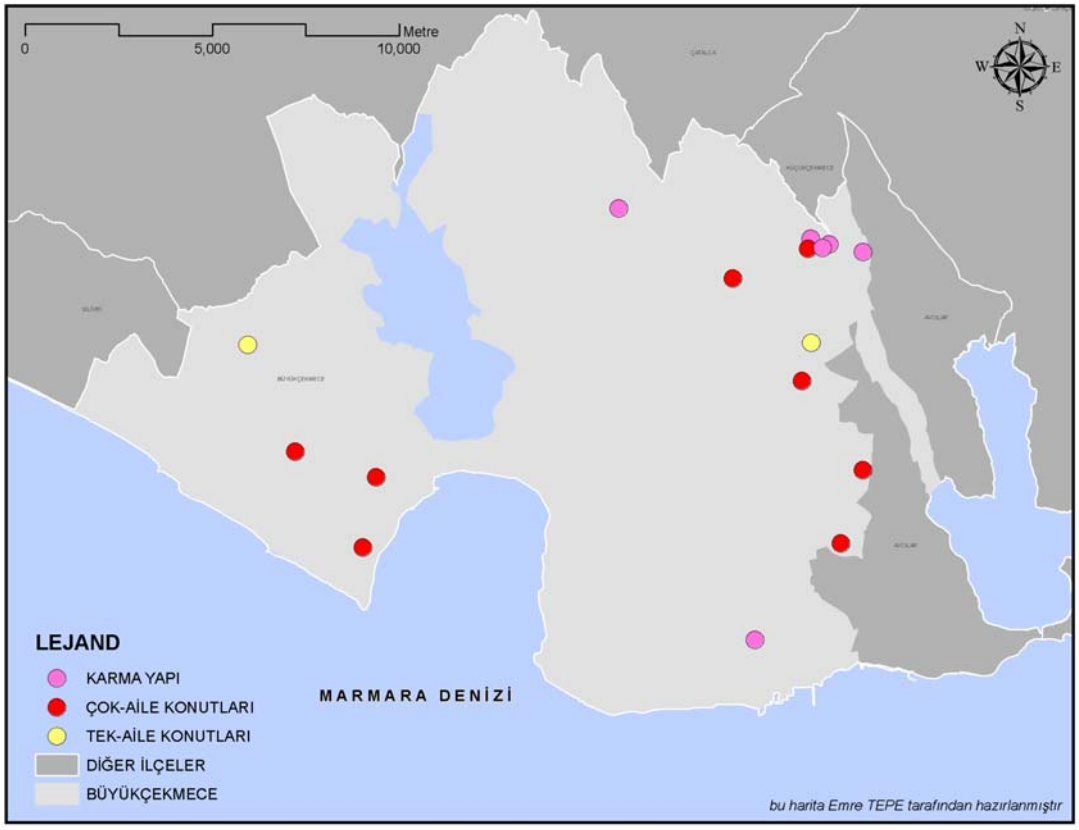


Şekil 4.15 : Site yapım yılları

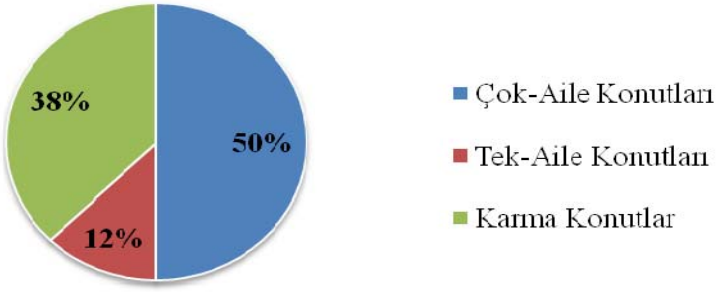


Şekil 4.16 : Site yapım yılları frekans dağılımı

Toplu konutlar konut türleri açısından değerlendirildiğinde, siteler toplamının %50'si 8 adet) çok-aile konutları, %37.5'i (6 adet) karma konut alanları ve %12.5'i (2 adet) ise tek-aile konutlarının oluşturduğu görülmektedir (Şekil 4.17). Görüldüğü üzere tek-aile, çok-aile ve/veya residans türü yapılar ile oluşturulan ve kullanıcılara çok çeşitli konut tipleri sunan karma yapıya sahip konut alanları %37.5'lik oranı ile İstanbul ortalamasının (%8.4) oldukça üzerinde olduğu görülmektedir. İstanbul metropoliten alanın gözde konut gelişme alanlarından en önde gelen Büyükçekmece ilçesinde yatırımcıların karma konut alanları geliştirme yönünde bir eğilime girdikleri düşünülebilir.



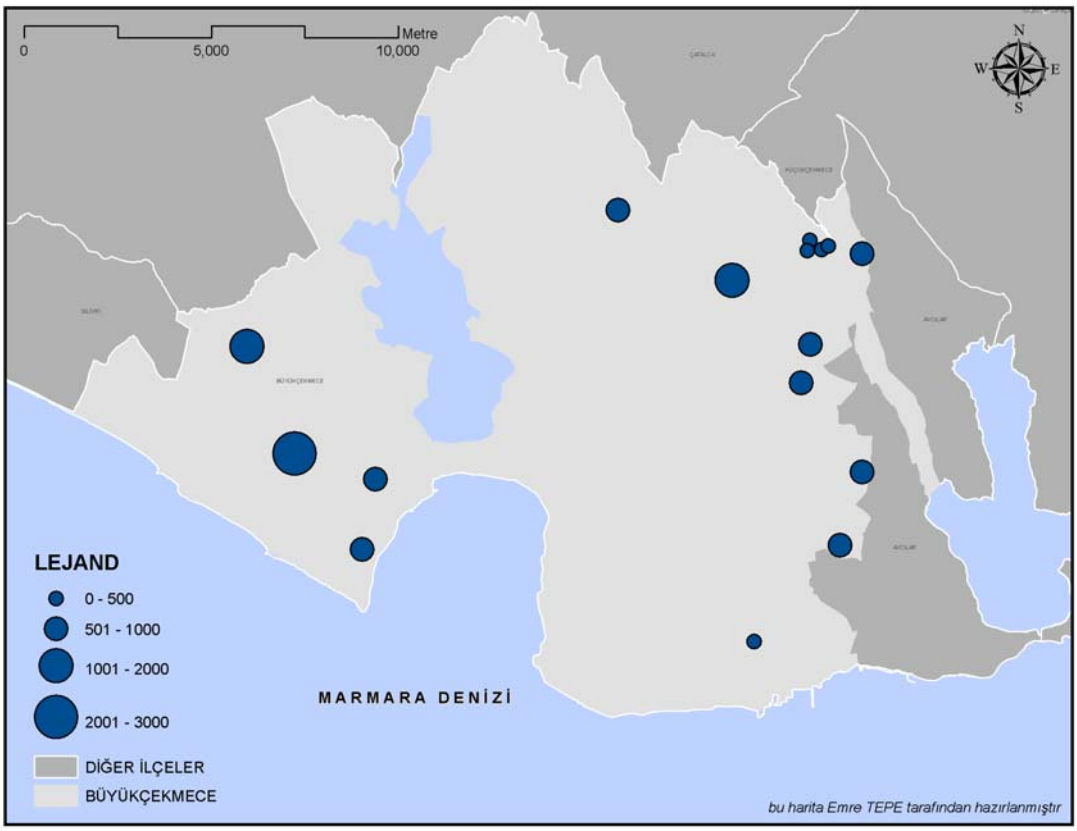
Şekil 4.17 : Konut alanları türleri



Şekil 4.18 : Konut alan türleri dağılımı

Örnek alan olarak seçilen Büyükçekmece ilçesi dahilinde sitelerin toplam daire sayıları incelendiğinde en az değerin 204 en fazla değerin ise 3000 olduğu görülmekte olup, aritmetik ortalaması 828'dir. Şekil 4.19'da gösterilen dağılıma bakıldığında ise 0 – 500 arasında daire sayısına sahip olan dışa kapalı konut alanları toplamın %31.3'ünü (5 adet) oluştururken, 501 – 1000 arasında daire sayısını oluşturan konut alanları toplamın %50'sini (8 adet) oluşturduğu görülmektedir. 1001 – 2000 arasında daire sayısını kullanıcılara sunan konut alanı yalnızca toplamın %12.5'ini (2 adet) oluştururken, 2001 – 3000 arasında ise yalnızca 1 adet toplu konut bulunmaktadır.

Yukarıda sitelerin daire sayılarına ilişkin incelemede görüldüğü gibi yatırımcılar büyük ölçekli projeler üretmekten kaçınmakta olup, daha az risk alarak küçük çaplı projeler üretme eğilimindedirler. Ancak son iki yılda Büyükçekmece ilçesinde üretilen toplam daire sayısının %37.2'sinin üretildiği görülmektedir. Söz konusu büyük ölçekli konut alanlarının piyasaya sunulmasında Toplu Konut İdaresi'nin iştirakçileri aracılığı yapılmakta olup genellikle etaplar halinde inşa edilmektedir.



Şekil 4.19 : Site daire sayıları

4.2.1.1 Konuta İlişkin Değerlendirmeler

Bu tez kapsamında tespit edilmiş olan dışa kapalı konut alanlarının konut planlarıda incelenmiş olup, bu konuda değerlendirme yapılmıştır. Çizelge 4.9'de görüleceği üzere konut tipleri ve yüzölçümleri belirtilmiştir. Çizelgede görüldüğü gibi ülke genelinde kullanıcıların hizmetine sunulan konut tipi olan 2+1 ve 3+1 konutlar Büyükçekmece ilçe sınırları içinde geliştirilen yeni konut projeleri üreticilerinin de vazgeçmediği konut tipleri olmuştur. Söz konusu bu konut tipleri tüm tespit edilen 16 adet sitenin %87,5 (14 adet) tarafından projelerinde tercih edildiği görülmektedir. Ancak özellikle son yıllarda değişen yaşam biçimleri ve kullanıcı portföyleri nedeniyle özellikle karma kullanıma sahip konut alanlarında 1+1 gibi geçtiğimiz yıllarda çok nadir bulunabilen ve 8+2 gibi ultra lüks konut tipleri kullanıcılara sunulmaya başlanmıştır. Ancak çok-aile konutları için 1+1, 2+1, 3+1 ve 4+1 dışında çok fazla alternatif sunulmazken, tek-aile yerleşimlerinde konut tiplerinin biraz daha farklılaştığı görülmektedir.

Konutların yüzölçümlerine baktığımızda ise, en düşük değerin 68 m^2, en büyük değerin ise 800 m^2 olduğu görülmektedir. Bu geniş yelpazenin içinde konut tiplerine göre yüzölçümleri değerlendirildiğinde; özellikle çok-aile konutlarında 1+1, 2+1 ve 3+1 daireler farklı projelerde benzer yüzölçümlerine sahip oldukları görülmektedir. Bu durumun en temel nedeni ise bu konutları piyasaya arz eden gayrimenkul firmalarının kullanıcıların genel olarak ne büyüklükte bir daireden memnun olabileceği ön görüsüne dayandığı konusunda yıllara dayanan piyasa bilgileridir. 1+1 daireler 68 m^2 ile 91 m^2 arasında değişirken, 2+1 daireler 75 m^2 ile 115 m^2 arasında değişmektedir. 3+1 dairelerde yüzölçümler 126 m^2 ile 190 m^2 arasında değişiklik gösterirken, 4+1 dairelerde ise 187 m^2 ile 226 m^2 arasında değiştiği görülmektedir. Çok-aile konutlarında ergonomik yapıya sahip oda büyüklükleri hemen hemen her konut projesinde birbirlerine yakın iken, tek-aile konutlarında farklı konut tipi ve büyüklüğü üretmek konusunda biraz daha cömert davranıldığı görülmektedir.

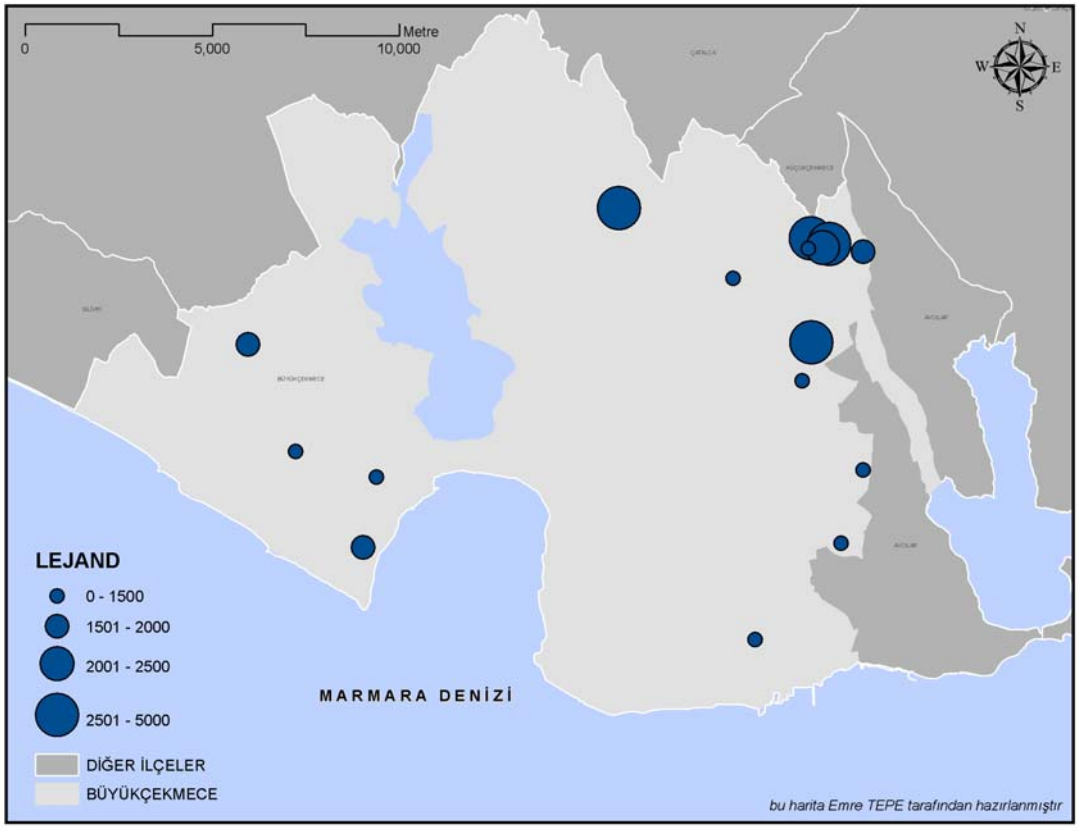
Çizelge 4.8 : Konut tipine gore brut alan dağılımı

Konut Tipi	Brüt yüzölçümü (m^2) aralığı
1+1	61 m^2 – 90 m^2
2+1	75 m^2 –105 m^2
3+1	126 m^2 – 190 m^2

Çizelge 4.9 : Konuta ilişkin bilgiler

Site No	A-Konut Tipi	A-m2	B-Konut Tipi	B-m2	C-Konut Tipi	C-m2	D-Konut Tipi	D-m2
1	3+1	149	6+2	450				
2	2+1	75						
3	2+1	75						
4	1+1	68	4+1	226				
5	1+1	90	2+1	115	3+1	140	4+1	193
6	3+1	141						
7	1+1	91	2+1	105	3+1	140	4+1	187
8	1+1	61	2+1	73				
9	5+1	330	6+1	367				
10	5+1	400	6+1	350	8+2	800	7+2	724
11	2+1	75	2+1	95	3+1	126		
12	2+1	75						
13	2+1	75	2+1	95	3+1	126		
14	2+1	75						
15	2+1	95	3+1	126	3+1	150		
16	3+1	190						

Konutların satış fiyatlarını incelediğimizde ise, bu tez kapsamında tespit edilmiş olan her dışa kapalı konut alanının satış fiyatları tespit edilmiş olup, örnek çalışma alanı olarak seçilen ilçelerde bu bilgiler analiz edilmiştir. Her bir daire için elde edilen satış fiyatları ile her bir sitenin ortalama satış fiyatları elde edilmiştir. Elde edilen verilere göre Büyükçekmece ilçesinde konutların metrekare satış fiyatları 1065 TL ile 4237 TL arasında değişiklik gösterirken, satış fiyatlarının ortalama değeri ise 1871 TL'dir. Şekil 4.20'de satış fiyatlarının dağılımı görülmekte olup, 0 – 1500 TL metrekare satış fiyatı arasında kalan siteler toplam site sayısının %50'sini (8 adet) oluştururken, 1501 – 2000 TL metrekare satış fiyatı arasında kalan siteler toplamın %18.8'ini (3 adet) oluşturmaktadır. 2001 – 2500 TL metrekare satış fiyatları arasında kalan siteler ise toplam 16 adet tespit edilen sitenin yalnızca %6.2'ünü (1 adet) oluştururken, 2005 TL'nin üzerinde satış fiyatına sahip olan siteler ise toplamın %25'ini (4 adet) oluşturduğu görülmektedir.



Şekil 4.20 : Metrekare'ye düşen ortalama sayış fiyatları (TL)

4.2.1.2 Erişilebilirliklerine İlişkin Değerlendirmeler

Çalışma kapsamında, Büyükçekmece ilçesi sınırları dahilinde incelemeye tabi tutulan 16 adet dışa kapalı konut alanlarının çizelge 4.10'da belirtilen alanlara uzaklıkları hesaplanmıştır. Uzaklıklar İstanbul mevcut yol altyapısı kullanılarak hazırlanan "Ulaşım Ağı" modeli üzerinden uzaklıklar hesaplanmıştır.

Erişim mesafelerinin değerlendirilmesi ile konut alanlarının gerek merkezi alanlar, gerekse ulaşım altyapısı ile olan ilişkileri değerlendirme olanağı sağlanmış olup, analizler ve değerlendirmeler bu bölümde sunulmuştur.

Çizelge 4.10 : Erişilebilirlikleri incelenen alanların listesi)

No	Açıklama
1	En yakın TEM veya D-100 karayoluna olan uzaklık (hangisi daha yakın ise)
2	En yakın mevcut iskeleye olan uzaklık
3	En yakın demiryolu hattına olan uzaklık
4	En yakın havalimanına olan uzaklık
5	Tarihi MİA'ya olan uzaklık
6	Yeni MİA'ya olan uzaklık
7	En yakın alt merkeze olan uzaklık
8	En yakın alışveriş merkezine olan uzaklık

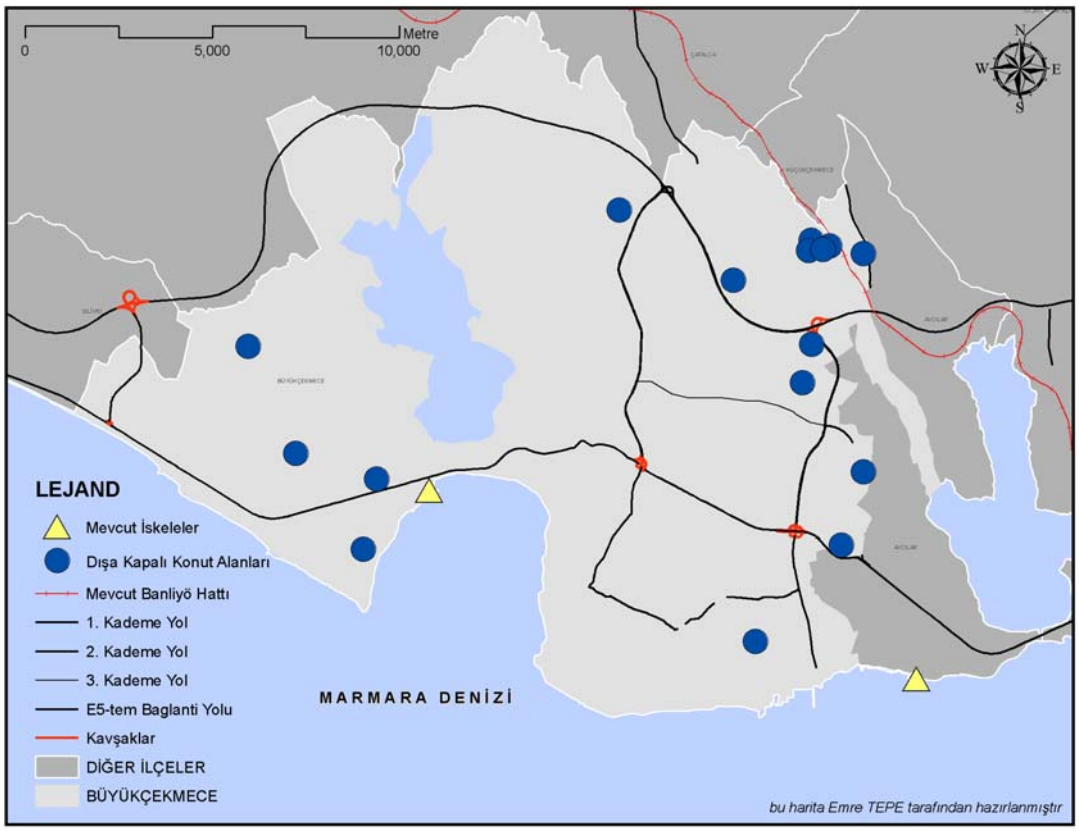
Ulaşım altyapısına ilişkin olarak yapılan değerlendirmede, inceleme kapsamında ele alınan sitelerin, otoyol, iskele ve demiryolu ulaşım sistemlerine olan erişim mesafeleri değerlendirilmiştir. Büyükçekmece ilçe sınırlarında incelemeye tabi tutulan konut alanlarının mevcut otoyol, iskele ve demiryolu ile olan ilişkisi şekil 4.21'de gösterilmektedir.

İstanbul'un kara ulaşımı açısından ana iki arteri bulunmakta olup, bunlar TEM ve D-100 karayollarıdır. Sitelerin ana ulaşım arterlerine olan ulaşım mesafeleri

bakıldığında en yakın mesafe 270 m iken en uzak mesafe 3185 m'dir. 16 adet sitenin uzaklıklarının aritmetik ortalaması ise 1522 m'dir. Toplu konut alanlarının genel olarak ana ulaşım arterlerine yakın olduğu sonucuna varılabilir.

Dünya metropollerinin önemli ulaşım sistemlerinden biri olan demiryolu ulaşımına olan talep gün geçtikçe önemini arttırmaktadır. İlçe genelinde banliyö hattına olan erişim mesafeleri değerlendirildiğinde, en yakın mesafenin 238 m olduğu, en uzak mesafenin ise 18503 m olduğu görülmektedir. Erişim mesafelerinin aritmetik ortalaması ise 6146 m dir. Erişim mesafelerinin frekans dağılımlarına bakıldığında %31.3'ü 800 m yürüme mesafesi içindedir.

Mevcut iskelelere olan erişim mesafeleri değerlendirildiğinde ise, en yakın mesafe 1669 m iken, en uzak mesafe 12310 m'dir. Aritmetik ortalaması ise 8103 m'dir. İlçenin deniz kıyısı olmasına rağmen, frekans dağılımlarına bakıldığında %68.8'i (11 adet) en yakın iskeleye olan uzaklığı 5 km'den fazla olduğu görülmektedir. Bu durumun en temel nedeni deniz kıyısının önceden yapılaşmış olması ve yeterli büyüklükte alanların bulunmamasıdır.



Şekil 4.21 : Ulaşım Altyapısına Olan Erişim

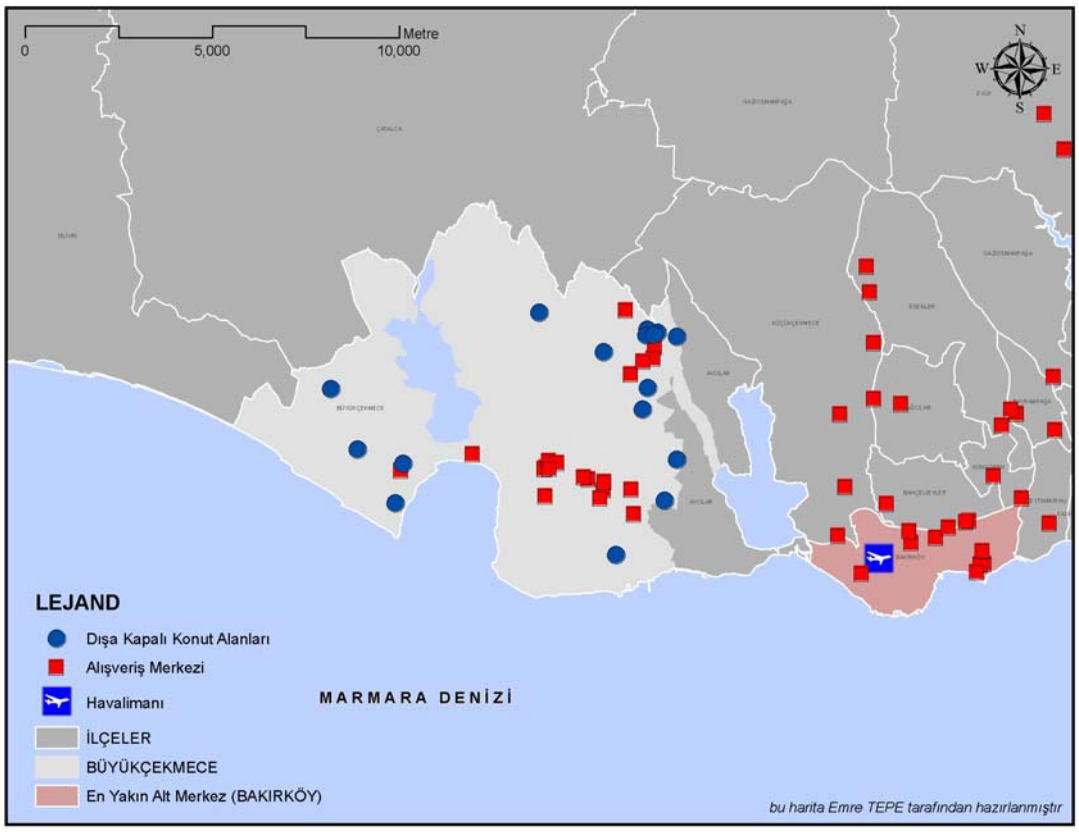
En yakın havalimanı, AVM[13] ve alt merkeze olan erişim mesafesi değerlendirilmiştir. Büyükçekmece ilçesine en yakın havalimanı İstanbul Atatürk Havalimanı olup, sitelerin erişim mesafeleri incelendiğinde ise en yakın erişim mesafesinin 11412 m olup, en uzak erişim mesafesinin ise 28032 m olduğu saptanmıştır. Uzaklıkların aritmetik ortalaması ise 19720 m'dir.

AVM'lere olan erişim mesafelerine baktığımızda ise en yakın erişim mesafesinin 406 m ve en uzak erişim mesafesinin ise 6389 m olduğu görülmektedir. Erişim mesafelerinin aritmetik ortalaması ise 1839 m'dir. Erişim mesafelerinin frekans dağılımlarına baktığımızda yürüme mesafesi içinde bulunan siteler toplamın %25'ini oluştururken, 2 km uzaklık mesafesi içinde bulunan sitelerin oranı ise %75'dir. Gerek frekans dağılımı gerekse de Şekil 4.22'de açık bir şekilde görüleceği üzere AVM'ler sitelerin erişim mesafesi için yerseçtikleri görülmektedir.

Metropoliten alan içinde önemli bir alt merkez niteliği taşıyan ve Büyükçekme ilçesine en yakın alt merkez olan Bakırköy ilçesine erişim incelenmiştir. Bu ilçelerdeki konut alanlarında yaşayan insanların bir kısmı gerek alışveriş gerekse çalışmak için alt merkezlere sürekli olarak seyahat etmektedirler. Bu nedenden ötürü alt merkezlere olan erişim mesafeleri sitelerin konumları açısından önem arz etmektedir. Çalışma kapsamında ele alınan 16 adet sitenin erişim mesafeleri değerlendirildiğinde ise, en yakın erişim mesafesinin 13052 m ve en uzak erişim mesafesinin ise 30999 m olduğu görülmektedir. Erişim mesafelerinin aritmetik ortalaması ise 12586 m'dir.

Büyükçekmece ilçesi sınırları dahilinde incelemeye tabi tutulan sitelerin en yakın alt merkeze olan uzaklıklarının frekans dağılımına baktığımızda alt merkezin %56,3'ünün (9 adet) 20 km'lik mesafe uzaklıkta olduğu görülmektedir. Yani ortalama 40 km/saat'lik bir şehir için araç sehir hızı ile yarım saatte varılmaktadır. Trafik ve toplu taşımadaki olumsuzluk ve yetersizliklerde göz önünde bulundurulduğunda ilçedeki sitelerin en yakın alt merkez ile ilişkilerinin etkin olmadığı görülmektedir.

[13] İstanbul genelinde AVM'lerin tespiti yapılmış olup, uluslar arası olarak benimsenen kriterlere uygun AVM'ler veri tabanına işlenmiştir. Veritabanına, İstanbul genelinde toplam 86 adet AVM kayıt edilmiş olup, Büyükçekmece ilçesi sınırları dahilinde toplam 15 adet AVM bulunmaktadır. Büyükçekmece ilçesi sınırları dahilinde bulundurmuş olduğu 15 adet AVM ile İstanbul genelinde ilk sırada bulunmakta olduğu görülmektedir.

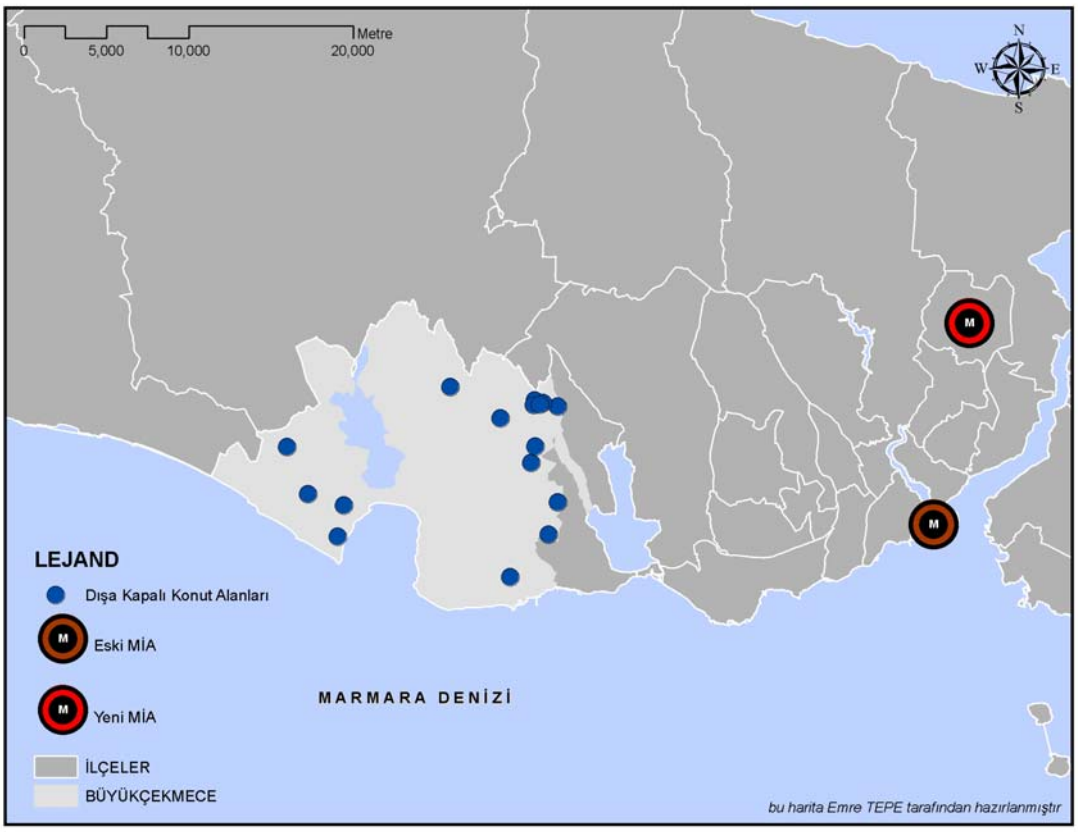


Şekil 4.22 : Havalimanı, AVM ve Alt Merkeze olan Erişim

Boğaz Köprülerinin hizmete girmesinden sonra İstanbul'un MİA'sı Şişli Maslak aksında gelişme göstermiştir. Bu çalışma kapsamında incelenen sitelerin merkez alanlara olan ilişkileri değerlendirilmiştir ve bunun analiz edilebilmesi için erişim mesafeleri hesaplanmıştır.

Erişim mesafelerine bakıldığında eski MİA alanına olan en yakın erişim mesafesi 24811 m olup, en uzak erişim mesafesi ise 42205 m'dir. Erişim mesafelerinin aritmetik ortalaması ise 31508 m'dir.

Yeni MİA alanına olan erişim mesafeleri incelendiğinde en yakın mesafenin 27912 m olduğu görülmekte olup, en uzun mesafenin ise 47316 olduğu görülmektedir. Aritmetik ortalama değeri ise 35798'dir. TEM aksı yeni MİA alanına erişimin kolaylaşması konusunda çok önemli bir rol oynarken, yeni geliştirilen sitelerin TEM ve bağlantı yollarına yakın alanlarda konumlanmış oldukları görülmektedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 : Tarihi MİA ve Yeni Merkezi İş Alanına Olan Erişim

4.2.1.3 Sitenin Sahip Olduğu Donatılar Açısından Değerlendirmeler

Çizelge 4.11'de sitelerin mevcut donatıları ana 4 başlıkta[14] yeterli miktarda donatıya sahip olup, olmadıklarına yönelik olarak değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre; 1 site hariç diğer bütün sitelerin kendilerine ait sosyal tesisleri bulunmaktadır. Geniş yeşil alan düzenlemesi yapılan sitelere baktığımızda ise yalnızca %25 (4 adet) sitede düzenlendiğini görmekteyiz. Daire başına en az 1 otopark düzenlemesi konusunda ise 1 site hariç geri kalan tüm sitelerde kendi içlerinde otopark düzenlemesi yapmışlardır. Havuz olanağı olan sitelerin toplamdaki dağılımına baktığımızda ise yalnızca toplam site sayısının %31.3 (5 adet)'inde bu donatının mevcut olduğu görülmektedir.

---

[14] 4 grupta incelemeye tabi tutulan mevcut donatılar şunlardır;
- Sosyal tesis alanı,
- Geniş yeşil alan,
- Her daireye en az 1 adet otopark alanı sağlanması,
- Ortak veya şahsi havuz

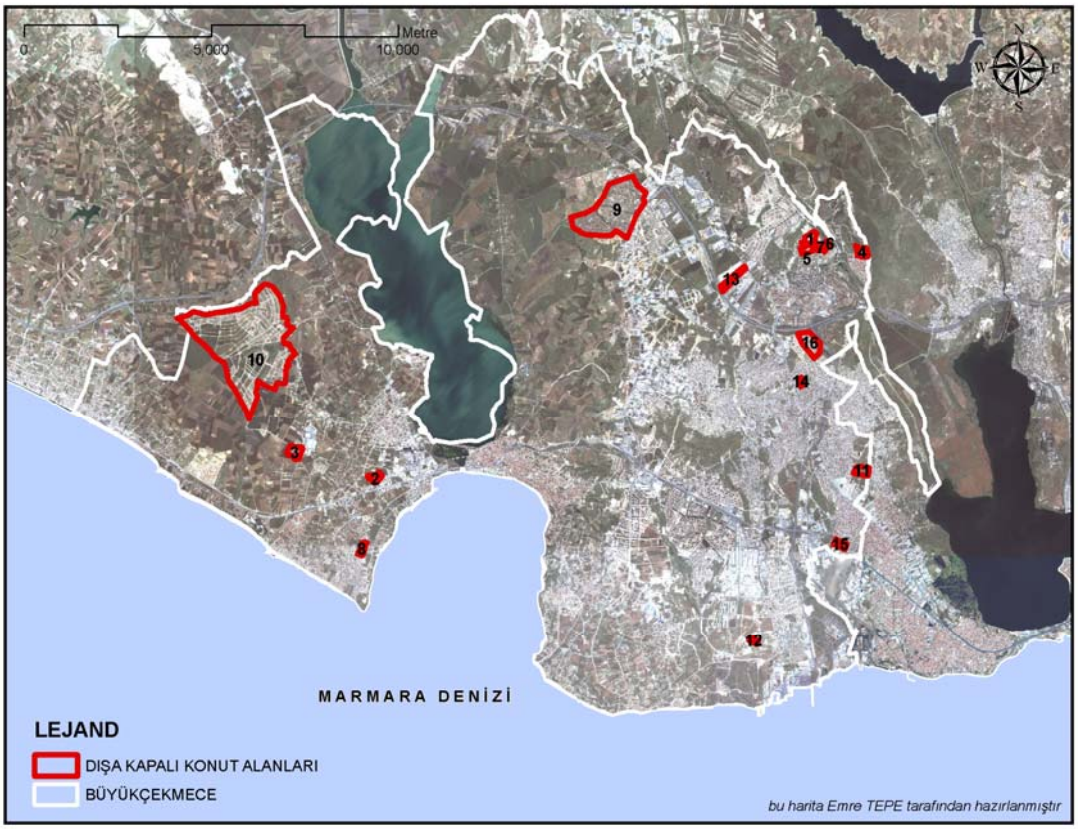
Çizelge 4.11 : Sitelerin mevcut donatıları

No	Sosyal tesis alanı	Geniş yeşil alan	Her Daireye en az 1 otopark alanı	Havuz
1	Var	Var	Var	Var
2	Var	Yok	Var	Yok
3	Var	Yok	Var	Yok
4	Var	Yok	Var	Var
5	Var	Yok	Var	Yok
6	Var	Yok	Var	Yok
7	Var	Yok	Var	Yok
8	Var	Yok	Var	Var
9	Var	Var	Var	Var
10	Var	Var	Var	Yok
11	Yok	Yok	Yok	Yok
12	Var	Yok	Var	Yok
13	Var	Yok	Var	Yok
14	Var	Yok	Var	Yok
15	Var	Yok	Var	Yok
16	Var	Var	Var	Var

4.2.1.4 İmar Planlarındaki Durumlarına İlişkin Değerlendirmeler

İstanbul metropoliten alanı genelinde 3 adet üst ölçekli plan yapılmış olup, kentin altyapı hizmetleri bahse konu bu planlara yönelik olarak hazırlanmıştır. Büyükçekmece ilçesinde incelenen 16 adet konut alanının planlama geçmişine baktığımızda 1980 yılında hazırlanan üst ölçekli plan kapsamında yalnızca 16 adet konut alanının 2 adeti "Gelişme Konut Alanı" lejandın da kalmakta olup, 7 adeti (%46.7) donatı alanlarında kalmaktadır. 1995 yılında hazırlanan üst ölçekli plan kapsamında ise 9 adeti (%56.3) farklı yoğunlukta konut alanı fonksiyonuna alınmıştır. Geri kalan 7 adet konut alanı ise imara açılması mümkün olmayan havza ve donatı alanlarından kalmaktadır. 2009 yılında hazırlanan plan kapsamında imar durumları çizelge 1.3 gösterilmiştir ve 11 adet yerleşimde (%68.8'si) "Konut Alan"ın da kalmaktadır. İncelenen korunaklı yerleşimlerin %31.2'si (5 adet) imara açılması mümkün olmayan alanlarda gerçekleştirilmiştir (Çizelge 4.12).

Üst ölçekli planlarda ve mer-i nazım ve uygulama imar planlarında, yatırımcılar tarafından proje geliştirilmesi düşünülen arsanın uygun imar durumu bulunmadığı durumlarda genellikle münferit plan tadilatı ile fonksiyon ve/veya emsal artışı yoluna başvurulmuştur. Büyükçekmece ilçe genelinde elde edilen kısıtlı bilgiler ışığında toplamda geliştirilen 8 projenin plan tadilatı yapmak sureti ile gerçekleştirildiği görülmekte olup, bu münferit çalışmaların ana plan kararlarından bağımsız olarak geliştiriliyor olması beraberinde çok çeşitli sorunları getirmektedir (Çizelge 4.13). Özellikle TOKİ ve KİPTAŞ gibi kamunun yaptırım gücü bulunan kurumların projelerinde plan tadilatı yoluna gidilmesi sık sık başvurulan bir yöntem olmaktadır. . Burada en temel gereçek söz konusu bu kurumlar mülkiyeti Maliye Hazinesi'ne ait olan parsellerin devrini almak sureti ile üzerinde büyük gayrimenkul projelerini gerçekleştirmektedirler. Ancak plan yapımı veya 18. Madde İmar Uygulaması sırasında birçok kamuya ait fonksiyonlar Maliye Hazinesi'ne ait olan taşınmazların üzerinde kullanılmışlardır. Dolayısıyle yapılan herhangi bir plan değişikliğinde kentin donatılarından veya altyapılarından feragat etmek zorunda kalınmaktadır.



Şekil 4.24 : Site Numaraları

Çizelge 4.12 : Üst Ölçekli Planlarda sitelerin durumu

No	1980 T.T.'li Plan*	1995 T.T.'li Plan**	2009 T.T.'li Plan***
1	Askeri Sakıncalı Alan	Toplu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
2	Kısmen "Jeolojik Açıdan Sakıncalı Alan" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları Yeşil Alanlar"	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
3	Kısmen "Tarımsal Karakteri Korunacak Alan" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları Yeşil Alanlar"	Su Toplama Havza Alanı	Kısmen "Su Toplama Havza Alanı" ve kısmen de "Gelişme Konut Alanı"
4	Bölge Parkları	Düşük Yoğunluklu Konut Gelişme Alanı	Gelişme Konut Alanı
5	Askeri Sakıncalı Alan	Toplu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
6	Askeri Sakıncalı Alan	Toplu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
7	Askeri Sakıncalı Alan	Toplu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
8	Konut Gelişme Alanları	Toplu Konut Alanı	Ticaret+Hizmet Alanı
9	Kısmen "Tarımsal Karakteri Korunacak Alan" ve kısmen de "Askeri Sakıncalı Alan"	Kısmen "Su Toplama Havza Alanı" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları"	Mevcut Konut Alanı
10	Tarımsal Karakteri Korunacak Alan	Kısmen "Su Toplama Havza Alanı" ve kısmen e "Şehir ve Çevre Parkları"	Kısmen "Havza İçi Rehabilite Edilecek Alan" Kısmen de "Su Toplama Havza Alanı"
11	Kısmen "Sanayi Gelişme Alanı" ve kısmende " Şehir ve Çevre Parkları Yeşil Alanlar"	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Kısmen "Mevcut Konut Alanı" ve kısmen de "Yeşil Alan ve Rekreasyon Alanları"
12	Konut Gelişme Alanları	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
13	Askeri Sakıncalı Alan	Kısmen "Sanayi+Küçük Sanayi Alanı" ve kısmen de "Askeri Alan"	Kısmen "Bölgenin Riski Jeolojik Yapısı Nedeniyle Alt Ölçekli Planlarda Değerlendirilecek Allan" kısmen de "Sıhhileştirilecek Sanayi
14	Sanayi Gelişme Alanı	Şehir ve Çevre Parkları	Mevcut Konut Alanı
15	Sanayi Gelişme Alanı	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
16	Tarımsal Karakteri Korunacak Alan	Kısmen "Toplu Konut Alanı" ve kısmen "Yol Alanı" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları"	Mevcut Konut Alanı

**../../1980 Tasdik Tarihli İstanbul Metropoliten Nazım Alan Planı*

*** ../../2005 Tasdik Tarihli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı*

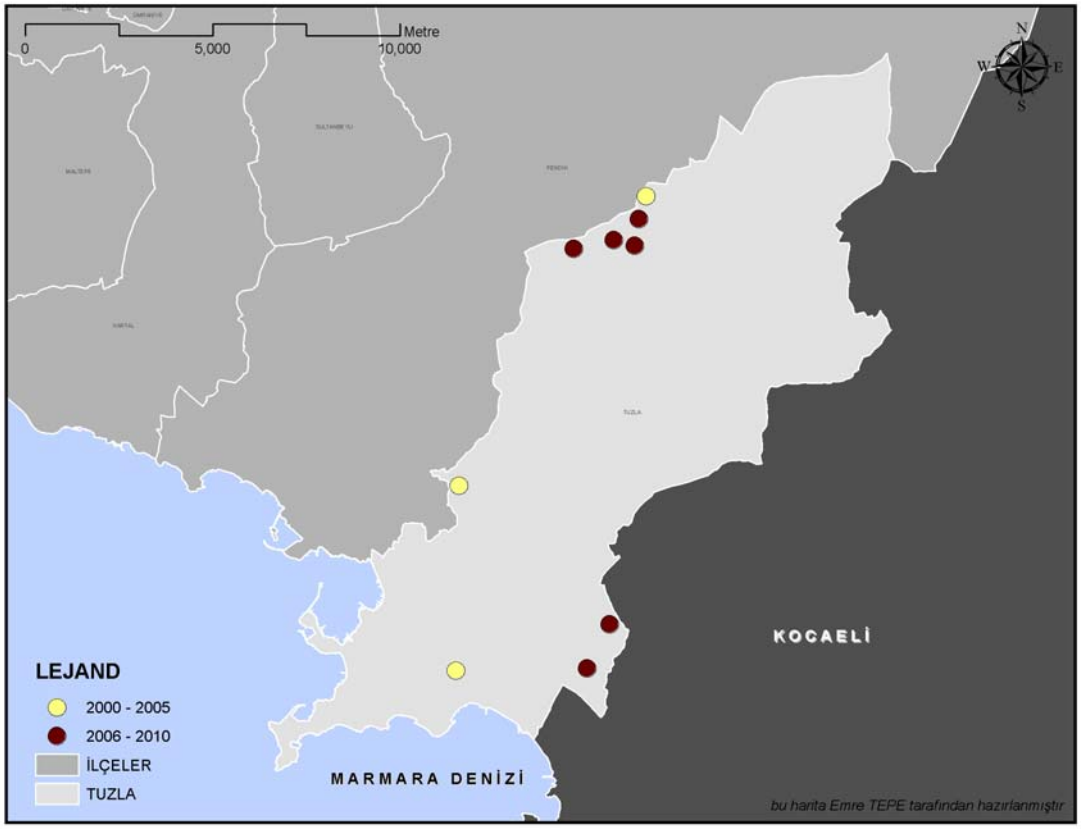
**** ../../2009 Tasdik Tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı*

Çizelge 4.13 : Mer-i Planlarda sitelerin durumu

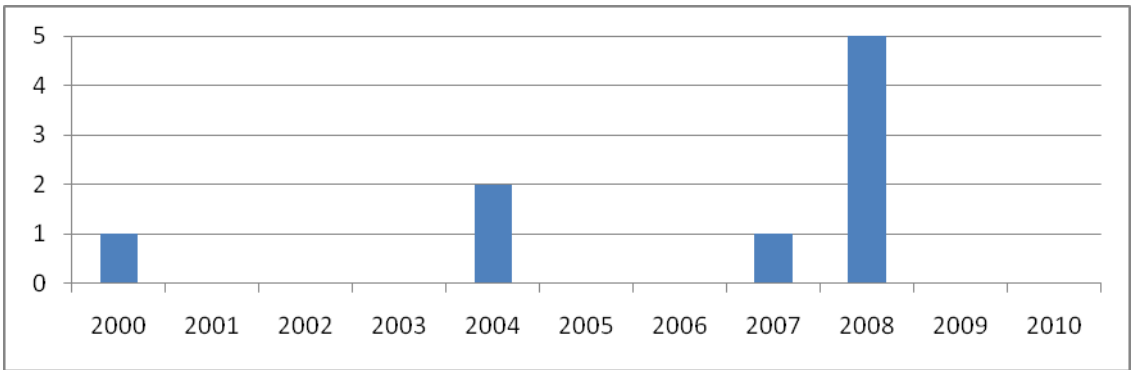
Site No	Mer-i Plan Durumu	Plan Değişikliği mi?
1	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
2	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı (KAKS: 1.80-0.60)	Hayır
3	Konut Alanı	Hayır
4	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
5	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
6	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
7	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
8	Ticaret + Konut Alanı	Hayır
9	Konut Alanı	Hayır
10	Konut Alanı	Hayır
11	Konut Alanı	Evet
12	Konut Alanı	Hayır
13	Konut Alanı	Hayır
14	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı (600 Kişi/Ha)	Evet
15	Konut Alanı	Hayır
16	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Evet

4.2.2 Tuzla İlçesi

Tuzla ilçe sınırları dahilinde, toplam 9 adet dışa kapalı konut alanı tespit edilmiş olup, sitelerin yapım yıllarına göre değerlendirilme yapıldığında ise %66.7'sinin (6 adet) 2006 – 2010 yılları arasında kullanıcıların hizmetine açılmış iken %33.3'ü (3 adet) 2000 – 2005 yılları arasında kurulmuştur (Şekil 4.25). İlçe genelinde bulunan toplam 9 adet dışa kapalı konut alanlarının yıllara göre dağılımı şekil 4.26'de gösterilmiştir.

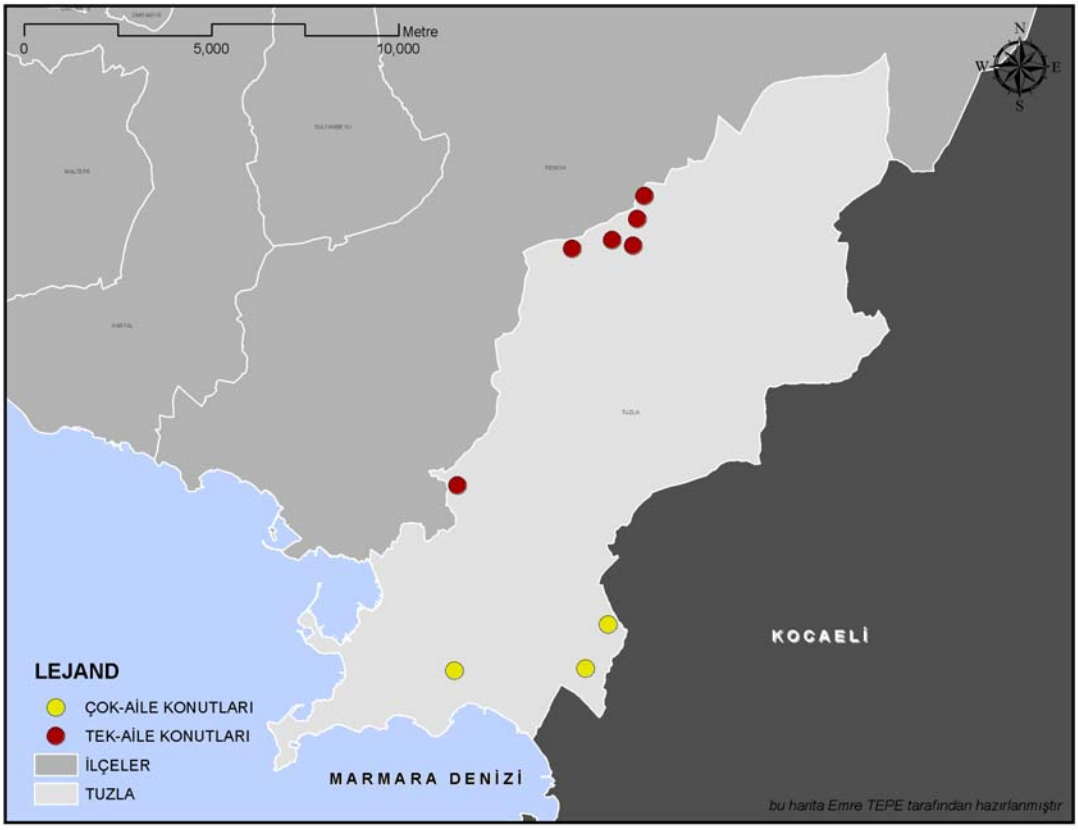


Şekil 4.25 : Site yapım yılları



Şekil 4.26 : Site yapım yılları frekans dağılımı

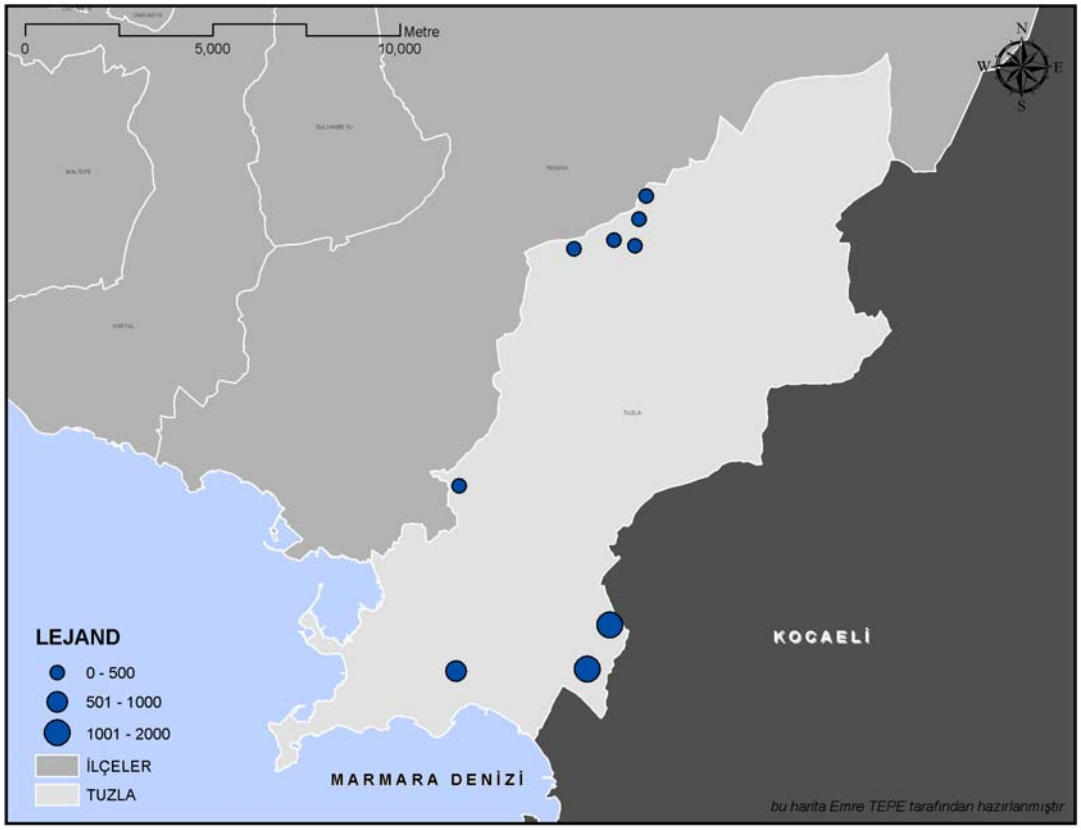
İlçe genelinde dışa kapalı konut alanlarının %66.7'si (6 adet) tek-aile konutlarından oluşurken, %33.3'ü (3 adet) çok-aile konutlarından oluşmaktadır (Şekil 4.27). İstanbul genelindeki eğilime paralel olarak karma yapıdaki konut alanlarının bu ilçede yer seçmemiş olduğu görülmektedir. İlçe'nin kuzeyinde boş alanların olması, arsa fiyatlarının düşük olması ve bunun yanı sıra havza alanında kalması, yalnızca 2 katlı ve düşük yoğunluklu konut alanlarının geliştirilebilecek olmasından ötürü, ilçede yoğunluklu olarak tek-aile konutları geliştirilmiştir.



Şekil 4.27 : Konut alanları türleri

Tuzla ilçesinde tespit edilen bütün siteler daire sayıları açısından değerlendirildiğinde en az değerin 101, en fazla değerin ise 1728 olduğu görülmektedir. Aritmetik ortalaması ise 505'dir. Toplamda 4546 daireyi konut piyasasına sunan siteler detayında incelendiğinde ise; 0 – 500 arasında daire sayısına sahip konut alanları tespit edilen toplam 9 adet sitenin %66.7'sini oluştururken, %11.1'i (1 adet) 501 – 1000 daire sayısı arasından oluşmakta olup, geri kalan %22.2'si ise 1000 – 2000 daire sayısına sahip konutlardır (Şekil 4.28).

İlçe sınırları dahilinde çalışma kapsamında belirlenen seçim kriterlerine uygun olan 9 adet konut alanın %66.7'sinin tek-aile konutu olmasından ötürü, daire sayıları 0 – 500 arasında yoğunlaştığı görülmektedir. İstanbul genelinde seçilen kriterlere uygun olan tek-aile konutlarının en düşük daire sayısı 101 iken en büyük daire sayısı 1831 olup, aritmetik ortalama değeri ise 394'dür.



Şekil 4.28 : Toplam daire sayıları

4.2.2.1 Konuta İlişkin Değerlendirmeler

Bu çalışmada tespit edilmiş olan dışa kapalı konut alanlarında kullanıcılara sunulan konut birimleri incelendiğinde farklı yüzölçümü ve oda sayısına sahip konut planlarının olduğu görülmektedir (Çizelge 4.14). İlçede genel olarak tek-aile konutlarının yer seçmiş olmasından ötürü, diğer ilçeler ile kıyaslandığında 2+1 ve 3+1 konutlar baskın karakteri oluşturmamaktadır. Bu tip konutlar her ne kadar toplam konut alanlarının %66.7'sinde üretilmiş olsa da bunların yanı sıra çeşitli büyüklükte konut projelerinin de üretildiği görülmektedir. Tuzla ilçesi sınırlarında

inşa edilen dışa kapalı konut alanlarının 2+1 ve 3+1 konut tiplerinin yanı sıra 4+1 ve 5+1 konut tiplerini de tercih ettikleri açıkça görülmektedir

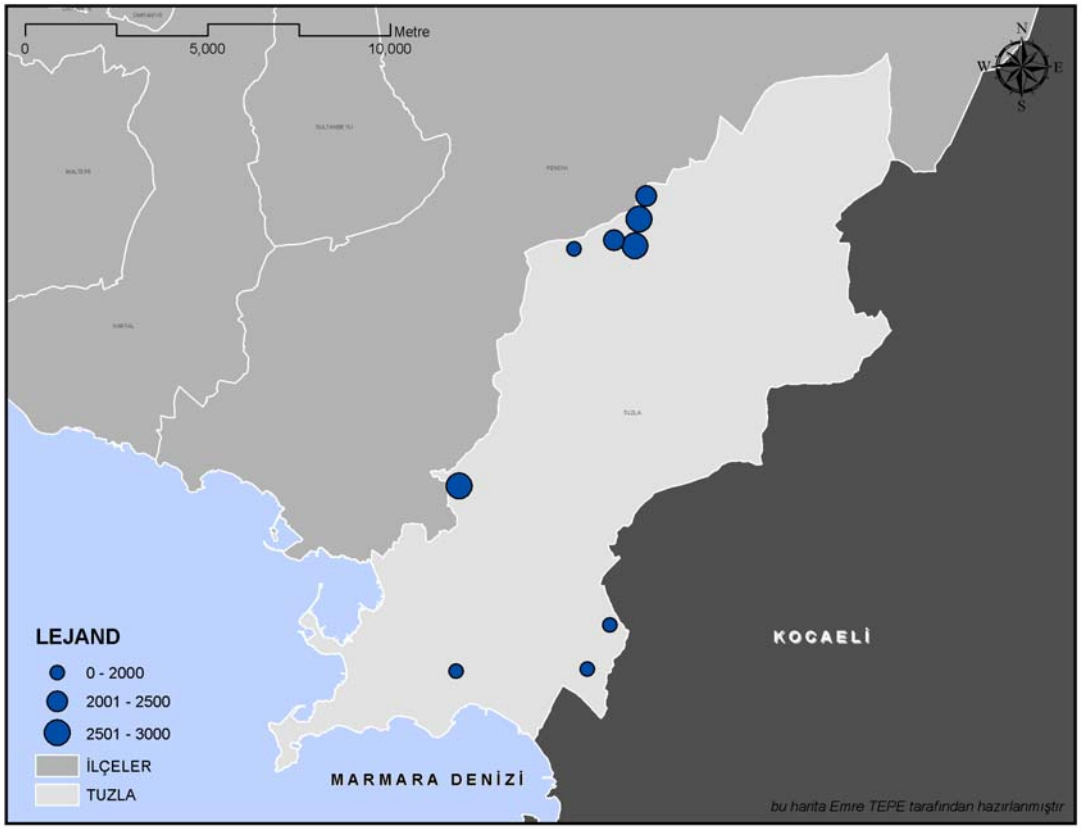
Konutların yüzölçümlerine ilişkin değerlendirme yaptığımızda, en düşük yüzölçümü değerinin 75 m^2 olduğu, en yüksek yüzölçümün ise 515 m^2 olduğu görülmektedir. İlçede, metropoliten alan genelinde farklı olan kullanıcılara aynı oda sayısına sahip olan proje tiplerinde farklı büyüklükler sunulduğu görülmektedir. Örneğin iki konut projesi 3 oda ve 1 salona sahip iken büyüklüklerinin birisi 125 m^2 diğeri ise 138 m^2 dir. Bu çeşitliliğin en temel nedeni ilçede tek-aile konutlarının yaygın olması ve yatırımcıların bu alanda sürekli olarak farklı konseptte ve büyüklükte projeler geliştiriyor olmasıdır.

Çizelge 4.14 : Konuta ilişkin bilgiler

Site No	A-Konut Tipi	A-m2	B-Konut Tipi	B-m2	C-Konut Tipi	C-m2	D-Konut Tipi	D-m2
1	3+1	115	2+1	95				
2	2+1	75	2+1	95	3+1	125	3+1	138
3	2+1	75	2+1	95	3+1	115		
4	3+1	187	4+1	235	5+1	365	5+2	515
5	5+1	354	5+2	317	4+1	400	4+1	301
6	5+1	479	5+1	361	5+1	367		
7	5+1	194	4+1	310				
8	3+1	235	4+1	300	5+1	415		
9	3+1	180	4+1	220	5+1	305	6+2	410

Konutların satış fiyatlarının incelenebilmesi için, bu çalışma kapsamında ele alınmış olan 9 adet dışa kapalı konut alanlarının ortalama metrekare satış fiyatları tespit edilmiştir. Şekil 4.29'de görüleceği üzere ortalama metrekare satış fiyatları 1000 TL'de başlayarak 3000 TL arasında değiştiği görülmektedir. 1000 – 2000 TL arasında satış fiyatına sahip konut alanları toplamın %44.4'ünü (4 adet) oluştururken, 2001 – 2500 TL arasında metrekare satış değerine sahip olan konut alanları ise

toplamın %22.2'sini (2 adet) oluşturmaktadır. 2501 – 3000 TL arasında ise toplam site sayısının %33.4'ü (3 adet) bulunduğu görülmektedir. İlçe genelinde yoğunluklu olarak tek-aile konutlarının bulunmasından ötürü ortalama metrekare fiyatları Büyükçekmece ilçesine kıyasla daha yüksektir.



Şekil 4.29 : Metrekare'ye düşen ortalama sayış fiyatları (TL)

4.2.2.2 Erişilebilirliklerine İlişkin Değerlendirmeler

Tez kapsamında, Tuzla ilçesi idari sınırları içinde tespit edilmiş olan toplamda 9 adet dışa kapalı konut alanlarının çizelge 4.15'de belirtilen alanlara uzaklıkları hesaplanmıştır. Uzaklıklar İstanbul mevcut yol altyapısı kullanılarak hazırlanan "Ulaşım Ağı" modeli üzerinden hesaplanmıştır.

Erişim mesafelerinin değerlendirilmesi ile konut alanlarının gerek merkezi alanlar, gerekse ulaşım altyapısı ile olan ilişkileri değerlendirme olanağı sağlanmış olup, analizler ve değerlendirmeler bu bölümde sunulmuştur.

Çizelge 4.15 : Erişilebilirlikleri incelenen alanların listesi

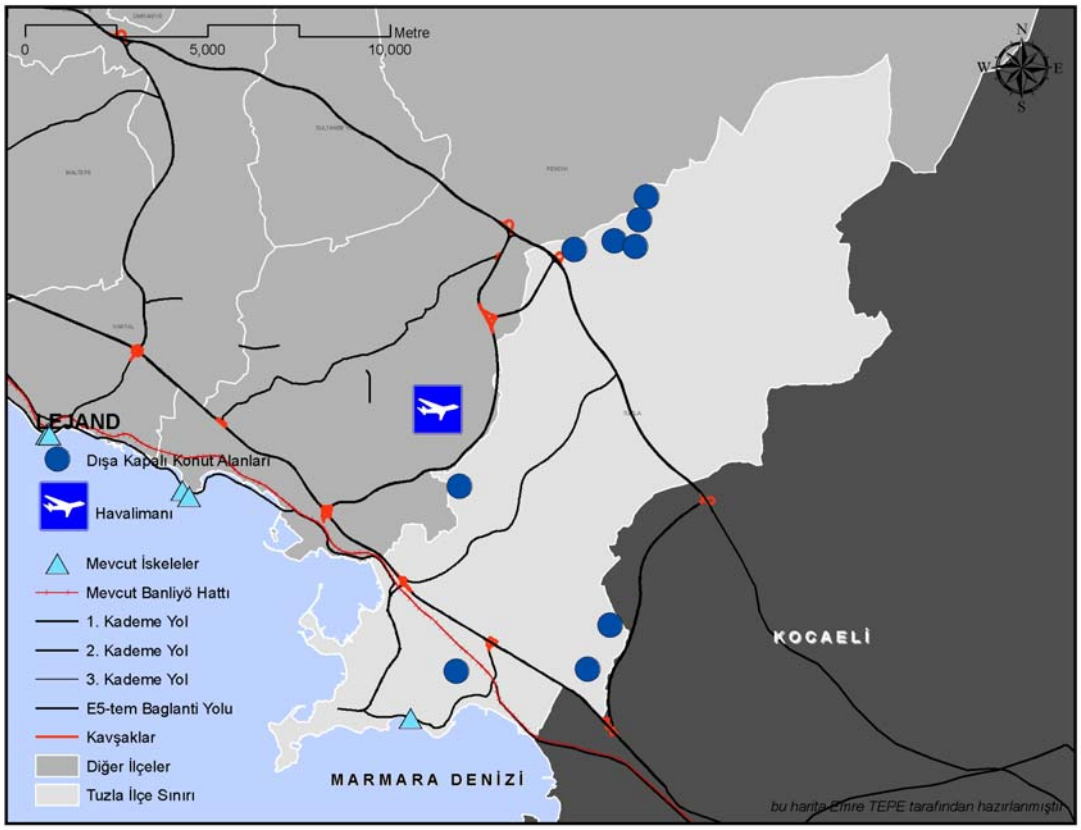
No	Açıklama
1	En yakın TEM veya D-100 karayoluna olan uzaklık (hangisi daha yakın ise)
2	En yakın mevcut iskeleye olan uzaklık
3	En yakın demiryolu hattına olan uzaklık
4	En yakın havalimanına olan uzaklık
5	Tarihi MİA'ya olan uzaklık
6	Yeni MİA'ya olan uzaklık
7	En yakın alt merkeze olan uzaklık
8	En yakın alışveriş merkezine olan uzaklık

Tuzla ilçesi sınırlarında incelenen 9 adet toplu konut alanın, metropoliten alanın ana kara ulaşım arterlerini oluşturan TEM ve D-1000 karayollarına olan erişim mesafeleri hesaplanmıştır. Yapılan hesaplara göre en yakın erişim mesafesi 669 m iken, en uzak erişim mesafesi ise 3191 m'dir. En yakın karayolu erişim mesafelerinin aritmetik ortalaması ise 1861 m'dir. Bu nedenle ilçe genelinde dışa kapalı konut alanlarının karayolu bağlantısını göz önünde bulundurarak yerseçimi yaptıkları söylenebilir.

İstanbul metropoliten alanının Anadolu yakasında raylı sistem ulaşımı olarak Gebze – Haydarpaşa arasındaki mevcut banliyö hattı bulunmaktadır. Bu nedenle sitelerin bu hatta olan erişim mesafeleri hesaplanmış olup, en yakın erişim mesafesinin 695 m, en uzak erişim mesafesinin ise 13960 m olduğu görülmektedir. Sitelerin erişim mesafelerinin ortalaması ise 8439 m'dir. Erişim mesafelerinin frekans dağılımlarına bakıldığında ise %88.9'u (8 adet) yürüme mesafesinin (800 m) dışında olduğu görülmektedir.

Mevcut iskelelere olan erişilebilirliklerinin değerlendirilebilmesi için aradaki uzaklık değerleri hesaplanmış olup, yapılan hesaplara göre en yakın erişim mesafesi 2777 m ve en uzak erişim mesafesi ise 18153 m'dir. İlçenin deniz kıyısında bulunmasına rağmen özellikle tek-aile konutları kuzey bölgelerde yerleşmiş olmasından ötürü bu alanlara erişim oldukça güçtür.

İlçeye en yakın olan Sabina Gökçen havalimanına olan erişim mesafelerine değerlendirildiğinde en yakın 1502 m, en uzak ise 14583 m. olduğu görülmektedir. Aritmetik ortalaması ise 9458 m. olduğu görülmektedir.

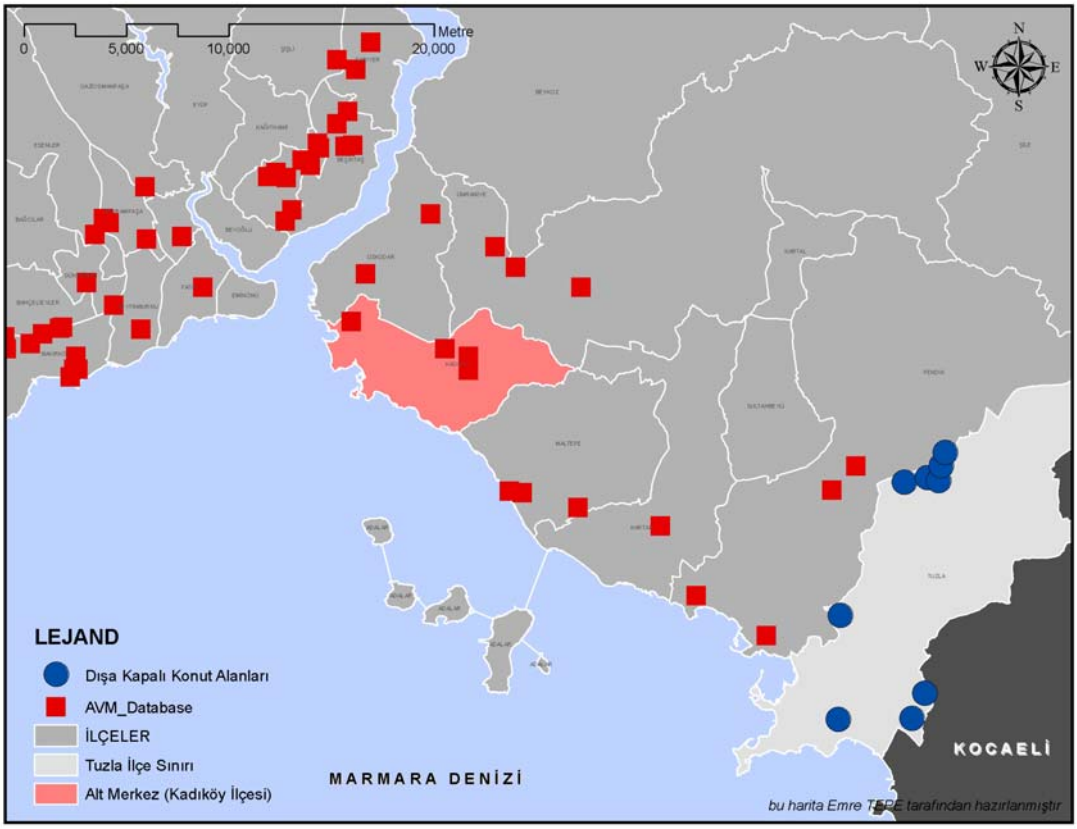


Şekil 4.30 : Ulaşım altyapısına olan erişim

Gün geçtikçe metropoliten yaşamda daha yaygınlaşan AVM'ler İstanbul genelinde artarak yaygınlaşmaktadır. Gelişen bu yeni alanlar ile konut alanlarının ilişkisinin değerlendirilmesi ise bu nedenden ötürü önem arz etmektedir. Yapılan hesaplamalara baktığımızda çalışma kapsamında ele alınan konut alanlarının en yakın AVM'ye olan erişim mesafesi 2729 m iken en uzak mesafe 17403 m'dir. Aritmetik ortalaması ise 6442 m olduğu görülmektedir. Frekans dağılımına bakıldığında ise %66.7'si (6 adet)

5 km erişim mesafesinin altında olduğu görülmektedir. Hesaplanan uzaklıklar göz önüne alındığında AVM'lere araçsız ulaşmak mümkün gözükmemektedir.

Anadolu yakasında en önemli alt merkezlerden birisi Kadıköy ilçesi olup, bu çalışma kapsamında incelemeye tabi tutulan konut alanlarının söz konusu bu alt merkez ile ilişkisi irdelenmiştir. Erişim mesafelerine bakıldığında ise, en yakın erişim değerin 27490 m ve en uzak erişim değerinin ise 35101 m olduğu görülmektedir. Erişim mesafelerinin ortalama değeri ise 30062 m olduğu görülmektedir. Dolayısı ile alt merkeze erişilebilirliğin oldukça zayıf olduğu görülmektedir. Bu durum ilçenin metropoliten alanın çeperinde konumlanmış olmasından kaynaklanmaktadır.

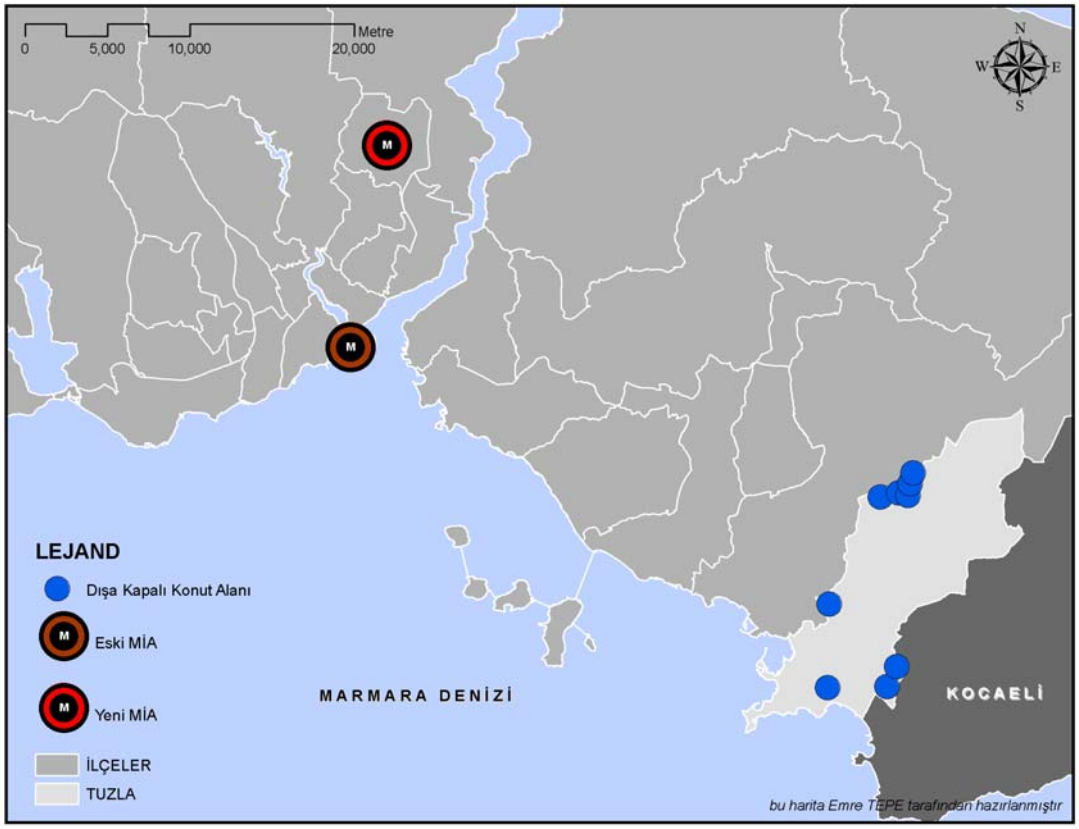


Şekil 4.31 : AVM ve Alt Merkeze olan Erişim

Bu çalışma kapsamında incelemeye alınan 9 adet dışa kapalı konut alanlarının İstanbul'un tarihi MİA'sına olan erişim mesafeleri hesaplanmış olup, en kısa erişim mesafesi 42460 m iken, en uzak erişim mesafesi ise 48495 m ve aritmetik ortalama değeri ise 44903 m olduğu tespit edilmiştir. Erişim mesafelerine bakıldığında tarihi MİA'ya erişimin oldukça kısıtlı olduğu görülmektedir.

Dışa kapalı konut alanlarının yeni MİA'ya erişim mesafelerine baktığımızda ise, en yakın erişim mesafesinin 36908 m olduğu ve en uzak erişim mesafesinin ise 47809 m olduğu görülmektedir. Aritmetik ortalama değeri hesaplandığında ise bu değerin 41138 m olduğu görülmektedir. İlçenin bir çeper yerleşimi olmasından ötürü merkezi alanlara erişimi oldukça kısıtlıdır. Ancak eski ve yeni MİA'ların arasında bir kıyaslama yapılırsa, yeni MİA'ya erişim eski MİA'ya erişimden daha yüksek olduğu söylenebilir. Bu durumda da asıl konu yeni MİA'ya birkaç kilometre daha az erişim mesafelerinin olmasının yanı sıra erişebilirliği arttıran sebebin, Tuzla'da sitelerin %55,6'sının hemen TEM yolunun yakın komşuluğunda konumlanmış olduğu, hızlı trafik avantajı sunan TEM ile daha kısa sürede yeni MİA'ya ulaşılabilme olanaklarının olmasıdır (Şekil 4.32).

MİA alanlarına erişim özellikçe tek-aile konutlarında önem arz etmektedir. Çünkü bu tarz alanlarda ikamet etmekte olan kişiler yoğunluklu olarak kentin ofis binalarının konumlandığı MİA ve alt merkezlere iş için seyehat etmektedirler. Ancak Tuzla örneği gibi ilçenin genelinde tek-aile konutlarının yoğun olması ancak MİA'dan da bir o kadar uzak olması ulaşım açısından ciddi sorunları beraberinde getirmektedir.



Şekil 4.32 : Tarihi ve Yeni Merkezi İş Alanına Olan Erişim

4.2.2.3 Sitenin Sahip Olduğu Donatılar Açısından Değerlendirmeler

Çizelge 4.16'de sitelerin mevcut donatıları an 4 başlıkta yeterli miktarda donatıya sahip olup, olmadıklarına yönelik olarak değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre; tüm sitelerin kendilerine ait sosyal tesisleri bulunmaktadır. Geniş yeşil alan düzenlemesi yapılan sitelere baktığımızda ise yalnızca %66.7'si (6 adet) sitede düzenlendiğini görmekteyiz. Daire başına en az 1 otopark düzenlemesi konusunda ise tüm sitelerde kendi içlerinde otopark düzenlemesi yapmışlardır. Havuz olanağı olan sitelerin toplamdaki dağılımına baktığımızda ise yalnızca toplam site sayısının %55.6 (5 adet)'inde bu donatının mevcut olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.16 : Sitelerin mevcut donatıları

No	Sosyal tesis alanı	Geniş yeşil alan	Her Daireye en az 1 otopark alanı	Havuz
1	Var	Yok	Var	Var
2	Var	Yok	Var	Yok
3	Var	Yok	Var	Yok
4	Var	Var	Var	Var
5	Var	Var	Var	Yok
6	Var	Var	Var	Var
7	Var	Var	Var	Var
8	Var	Var	Var	Var
9	Var	Var	Var	Yok

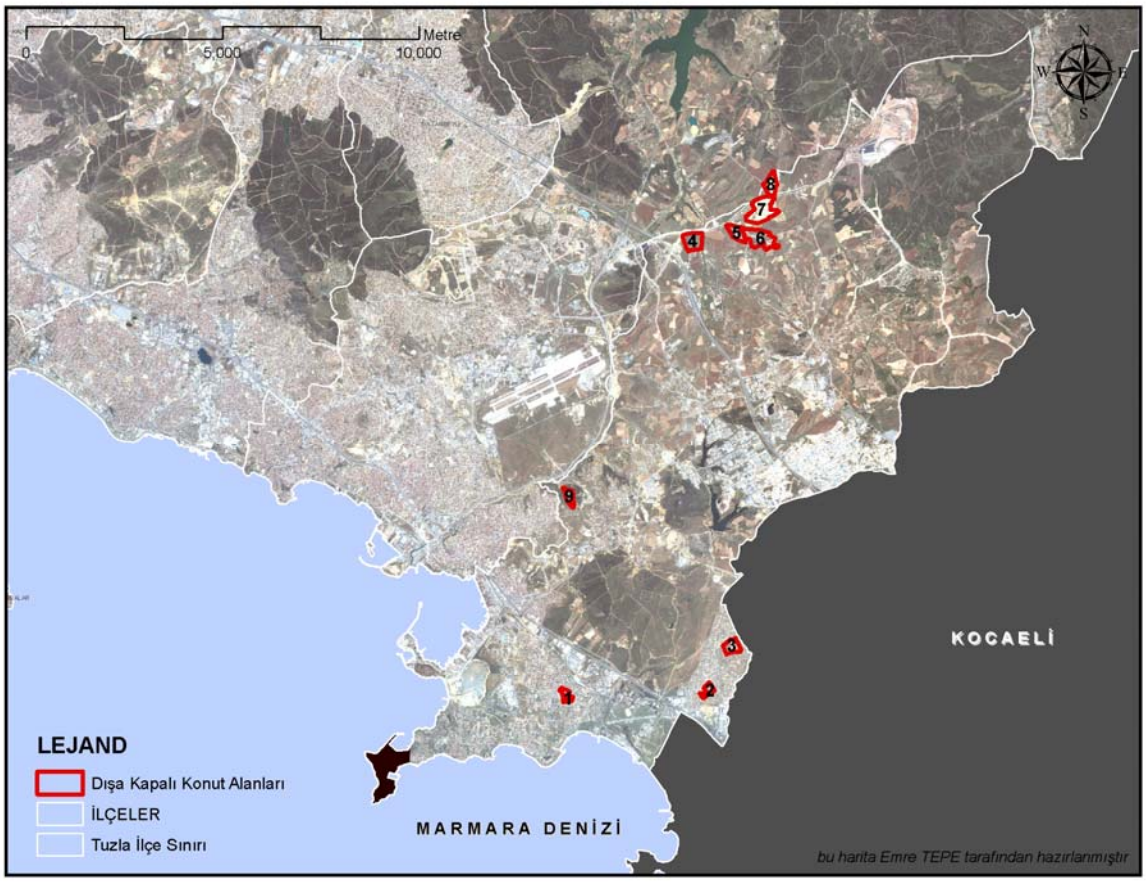
4.2.2.4 İmar Planlarındaki Durumlarına İlişkin Değerlendirmeler

Tuzla ilçesinin, İstanbul'un kırsal karakterli çeper alanlarında kalmasından ötürü 1980 yılında hazırlanan İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı kapsamında 1 site hariç diğer tüm sitelerin alanları (8 adet) donatı ve tarımsal alanı korunacak alanda kalmakta olduğu görülmektedir. Ancak bu durum 1995 yılında ilçenin

gelişimine paralel olarak değişiklik göstermeye başlamış ve önceden donatı alanında kalan alanlar "Orta Yoğunluklu Konut Alanı" olarak düzenlenmiş olduğu görülmektedir (toplam 5 adet site alanı kısmen veya tamamen "Orta Yoğunluklu Konut Alanında" kalmaktadır. 2009 yılında onaylanan ve İstanbul'un gelecek 20, 30 yılına yön vermesi hedeflenen 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planın'da ise 4 site "konut alanı" fonksiyonunda, 1 site "Kentsel Hizmet Alanı" fonksiyonunda ve geri kalan 4 site ise geçmiş planlarda olduğu gibi içinde bulunduğu doğal alan nedeniyle "Su Toplama Havzası" alanında kalmaktadır. Buradan da görüleceği gibi birçok alan konut kullanımı için uygun gelişme alanları değillerdir (Çizelge 4.17).

İnceleme kapsamına alınan toplamda 9 adet planın Mer-i plan durumları ve eski planlar ile ilişkilerine baktığımızda ise; geliştirilen konut projelerinin %44.4'ü (4 adet) plan tadilatı yoluna başvurularak yapılmıştır. Çizelge 4.18'de eski planlar ile Mer-i planların karşılaştırmalarına baktığımızda ise yapılan plan tadilatları ile neredeyse 2 katından fazla inşaat hakkı elde edildiği görülmüş olup, kente ilave edilen bu nüfusa karşın yeterli donatı alanları geliştirilmemiştir.

Çizelge 4.18'de ki durum daha detayında incelendiğinde ise karşımıza bir başka durum ortaya çıkmaktadır. Özellikle, konut alanlarının kentin kuzey kesimlerinin tercih etmesinin altında yalnızca düşük konut fiyatları ve manzara faktörü bulunmamakta olup, bunların yanı sıra ilk kademe belediyelerinin kurumsal yapılarındaki olumsuzluklar ve hukuksuz işlemler ile kuzey kesimleri daha cazip hale getirilmiştir. Tuzla ilçesinde Ömerli Havza sınırları dahilinde bulunun 4 adet tek-aile konutunun 2004 yılında onaylanan plan kapsamında 58 kişi/ha yoğunluk verilmiş olup, bu kapsamda konut projeleri geliştirilmiştir. Ancak söz konusu bu yoğunluk İSKİ Havza Yönetmeliği'nde belirtilen limitlerin üzerinde olmasından ötürü yıllar sonra açılan dava neticesinde iptal edilmiştir. Ancak inşaat ruhsatı almış olan bu siteler inşaatlarını kısa sürede bitirmiş ve kat irtifaklarını kurmuşlardır. Hemen sonrasında ise oldukça yüksek fiyatlar ile müşterilere satılmıştır. Çok açık bir şekilde görülüyor ki gerek üst ölçekli planlarda tasavvur edilen donatı alanları gerekse hiçbir zaman değişmemesi beklenen doğal eşikler gayrimenkul gelişimi için yalnızca aşılacak bir sorun olarak görülmektedir. Yatırımcıların genel yaklaşımı ise projesi için uygun arsa bulmak değil, elde olan arsanın en yüksek kar marjı ile piyasaya sürülmesidir. Bunun için ise plan tadilatı vazgeçilmez bir çözüm aracı olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.33 : Site Numaraları

Çizelge 4.17 : Üst Ölçekli Planlarda sitelerin durumu

Site No	1980 T.T.'li Plan*	1995 T.T.'li Plan**	2009 T.T.'li Plan***
1	Gelişme Konut Alanı	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
2	Kısmen "Sanayi + Küçük Sanayi Alanı" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları Yeşil Alanlar"	Kısmen "Orta Yoğunluklu Konut Alanı" Kısmen de "Sanayiden Hizmete Dönüşecek Alan"	Mevcut Konut Alanı
3	Kısmen "Şehir ve Çevre Parkları Yeşil Alanlar" ve kısmen de "Orman Alanı"	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Mevcut Konut Alanı
4	Bölge Parkları	Kısmen "Orta Yoğunluklu Konut Alanı" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları"	Gelişme Konut Alanı
5	Tarımsal Karakteri Korunacak Alan	Su Toplama Havza Alanı	Su Toplama Havza Alanı
6	Tarımsal Karakteri Korunacak Alan	Su Toplama Havza Alanı	Su Toplama Havza Alanı
7	Tarımsal Karakteri Korunacak Alan	Su Toplama Havza Alanı	Su Toplama Havza Alanı
8	Tarımsal Karakteri Korunacak Alan"	Su Toplama Havza Alanı	Su Toplama Havza Alanı
9	Bölge Parkları	Kısmen "Toplu Konut Alanı" ve kısmen "Yol Alanı" ve kısmen de "Şehir ve Çevre Parkları"	Kentsel Hizmet Alanı

**../../1980 Tasdik Tarihli İstanbul Metropoliten Nazım Alan Planı*

*** ../../2005 Tasdik Tarihli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı*

**** ../../2009 Tasdik Tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı*

Çizelge 4.18 : Mer-i Planlarda sitelerin durumu

Site No	Mer-i Plan Durumu	Plan Değişikliği mi?
1	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
2	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
3	Yüksek Yoğunluklu Konut Alanı	Evet
4	Düşük Yoğunluklu Konut Alanı	Hayır
5	Düşük Yoğunluklu Konut Alanı	Hayır
6	Düşük Yoğunluklu Konut Alanı	Hayır
7	Düşük Yoğunluklu Konut Alanı	Hayır
8	Düşük Yoğunluklu Konut Alanı	Hayır
9	Orta Yoğunluklu Konut Alanı	Evet

Çizelge 4.19 : Eski – Yeni Plan Arasındaki Değişiklikler

Site No	Eski Plan Durumu	Yeni Plan Durumu
1	Kitlesi Belirli Blok H:12:50	Kitlesi Belirli Blok H:15:50
2	E:0.60, H:9.50m	TAKS: 0.40, KAKS: 2.00, H:Serbest
3	E:0.60, H:9.50m	Emsal:1.75, H:Serbest
4*	Konut Alanı 58Kişi/Ha	Konut Alanı 40Kişi/Ha
5*	Konut Alanı 58Kişi/Ha	Konut Alanı 40Kişi/Ha
6*	Konut Alanı 58Kişi/Ha	Konut Alanı 40Kişi/Ha
7*	Konut Alanı 58Kişi/Ha	Konut Alanı 40Kişi/Ha
8	Konut Alanı 58Kişi/Ha	Konut Alanı 40Kişi/Ha
9	TAKS:0.25, KAKS:0.50, H:6.50m	TAKS:0.30, KAKS:1.50, H:12.50m

**Eski planları iptal edilmiş olup, İBB Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından yeni plan yapılmıştır.*

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Bu tez kapsamında, gayrimenkul geliştiricileri tarafından yapılan konut yatırımlarının kentin mekansal gelişimine etkisi incelenmekte olup, rasyonel bir sonuç ve değerlendirmeye ulaşmak amacıyla kapsamlı literatür taraması ve belirlenen örneklem alanlarında analiz çalışması yürütülmüştür. Yapılan çalışmaların sonuçları 3 grupta toplanarak aşağıda özetlenmiştir;

Olumsuzluklara rağmen vazgeçilmez olan "Dışa Kapalı Konut" yaklaşımı:

- Dünya genelinde özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki nüfus artışı ve küreselleşmenin etkisiyle yabancı sermayenin yeni piyasalara girmesi sonucunda gayrimenkul yatırımları önemli bir yatırım aracı haline gelmiştir.
- Geliştirilen birçok farklı tip konut alanların içinde hiç kuşkusuz ki "Dışa Kapalı Konut Alanı" yaklaşımı farklı gelir seviyesi ve kültürel yapıya sahip olan insanların beğenisini elde etmeyi sağlamış ve dünyanın çeşitli kentlerinde bu yaklaşımla toplu konut alanları üretilmeye başlanmıştır.
- Çevresi duvarlar veya benzeri koruma önlemleri ile kamunun erişiminin engellenmesi, temelde kullanıcılara mahremiyet ve güvenlik sağlarken, kent genelinde sosyal alanda ayrışmalara neden olmakta, mekanda ise gerek yaya gerekse araç sirkülasyonunun devamlılığını bloke etmektedir.
- Oluşturulan kamusal erişime kapalı alanlar, dünya genelinde önerilen yeni planlama yaklaşımları olan; Yeni Kentleşme, Kompakt Kent ve Akıllı Büyüme yaklaşımlarının temelinde barındırdıkları karma kullanım alanlarının geliştirilmesine imkan tanımayarak daha çok kentsel saçaklanmaya neden olmaktadır. Kentsel saçaklanma ise çeşitli çevresel, ekonomik ve sosyal sorunları beraberinde getirmektedir.

İstanbul'da konut alanları gelişimi:

- İstanbul genelinde yapılan tespit ve incelemeler neticesinde; gayrimenkul firmaları tarafından geliştirilen projelerin tümüne yakını çeper ilçelerde

olmaktadır. İncelemelere göre toplam 155 adet dışa kapalı konut alanı tespit edilmiş olup, bunların 127 adeti (%81.9) çeper ilçelerde yer seçmişlerdir.

- İstanbul genelinde konut türlerinin dağılımına bakıldığında ise dışa kapalı olarak tasarlanan konut alanları içerisinden %61.9'u tek-aile konutu olarak düzenlenmiş olup, %29.7'si çok-aile konutu % 8.4'ü ise tek-aile veya çok-aile konutlarının bir araya geldiği karma konut yerleşimleri olarak düzenlenmiştir. İncelemelerde görüldüğü üzere metropoliten alan genelinde ve özellikle çeper ilçelerde tek-aile konutları yoğun olarak yatırımcılar tarafından geliştirilmiştir. Çok-aile konutları ve karma konut alanlarında büyük çoğunlukla alt merkezlerin yakınında önemli ulaşım arterlerinin kesişim noktalarında yer seçmişlerdir.

- Yoğunluklu olarak çeper ilçelerde geliştirilmiş olan tek-aile konut alanları, özellikle kentin kuzey kesimlerinde konumlandıkları görülmektedir. Bu durumun en temel nedeni kullanıcıya sunulacak projenin doğa içinde bir konsept ile arz edilmesi ve de TEM yolunun kullanımının birçok noktadan mümkün olmasıdır. Ancak İstanbul'un yaşam kaynağının kuzey'de bulunan orman ve su toplama havzalarının olduğu düşünüldüğünde bu gelişmelerin gelecekte trajik sonuçlar doğurması kaçınılmaz bir sonuçtur.

- Özellikle son yıllarda daha çok üretilmeye başlanılan karma yapıdaki konut alanlarının daha merkezi alanlarda geliştirilmekte oldukları görülmektedir. Bu projelerin heterojen yapısı ve merkezi ilçelerde veya hemen yakınlarında konumlanması kentin gelişimi açısından olumlu olarak değerlendirilebilir. Ancak merkezi alanlardaki boş parsellerin üzerinde geliştirilen bu alanlar yüksek emsal değerleri ile mevcut yoğunlukları arttırmakta olduğu görülmektedir.

- Üretilen konut alanları, kullanıcılara gerek farklı tip konut üniteleri sunarken, bunun yanı sıra birçok sosyal aktivite alanı da sunmaktadır. Artık projelerde 3+1 dairelerin yanı sıra çeşitli büyüklükte ailelere hitap eden konut üniteleri oluşturulmaktadır. Yapılan projelerin birçoğunda spor alanı ve sosyal tesis yapılmış olduğu görülmektedir. Otopark ihtiyacının da sitelerin içindeki alanlarda çözülüyor olması bir yandan otopark sorunu için olumlu bir gelişmedir.

- İncelemeye tabi tutulan bu konut alanlarının satış fiyatları incelendiğinde; bu alanların İstanbul ortalamasından daha yüksek fiyatlara satıldığı görülmektedir. Bunun en temel nedeni ise bu alanların sunmuş olduğu yeni yaşam biçiminin üst gelir grubu kullanıcılarının talepleriyle örtüşmesidir (Berköz, 2008).

- Erişilebilirlik açısından değerlendirildiğinde ise; hemen hemen tüm konut projeleri TEM veya D-100 karayollarının yakın komşuluğunda yer seçmişlerdir. Ancak aynı şeyi deniz ulaşımının sağlandığı iskeleler ve metropollerin toplu taşımada en önde gelen sistemi olan demiryolu taşıma duraklarına olan erişim konusunda söylemek mümkün değildir. Söz konusu bu alanlar gerek raylı sistem gerekse deniz ulaşımın sistemleri ile erişimi önemsemeden yer seçtikleri düşünülebilir. Bu durumun neticesinde yoğunluklu özel otomobil kullanımını teşvik etmekte ve bunun dışında yalnızca otobüs hatlarının kullanılması mümkün olmaktadır. 12.5 milyon nüfusa sahip olan bir kentte günlük trafik yoğunluğunun %80'den fazlasının kara ulaşımına bağlı olması ve bu tür yerleşimlerin ise bu problemin katlanarak artmasına neden olduğu görülmektedir.

- Konut alanlarının yerseçiminde tarihi ve yeni MİA'lara ve alt merkezlere olan yakınlık ya da kolay ve kısa sürede erişilebilirlik önemlidir. Çünkü söz konusu bu konut alanlarında ikamet eden sakinlerin işyerleri genellikle bu alanlarda olup, her gün ev – iş seyahatinin yapılmasındaki zaman ve zorluklar belirli limitler içinde olmalıdır. Söz konusu bu konut alanları tarihi ve yeni MİA alanlarına olan uzaklıkları ortalama 30 km. uzaklıkta konumlanmıştır. Şu anki ulaşım olanakları çerçevesinde bakıldığında bu uzaklıkların kullanıcılar tarafından tolere edildiği görülmektedir. Zaten, İstanbul'un Çatalca, Beykoz ve Şile'nin kırsal alanları henüz yoğun yapılaşmaya maruz kalmamıştır. Ancak bu alanlara kara ulaşımı alternatifleri geliştirilmesi durumunda birçok dışa kapalı konut alanının bahsi geçen bu alanlarda da geliştirilmesi kaçınılmaz bir sonuçtur.

- AVM'ler ile dışa kapalı konut alanlarının arasındaki ilişkiler değerlendirildiğinde; özellikle gelir düzeyi orta, üst-orta ve üst sınıf ailelerin yaşamayı tercih ettikleri bu konut alanları ciddi bir pazar oluşturmaktadırlar.

Bu nedenle bu alanların hemen yakınlarında çeşitli ölçeklerde AVM'ler konumlanmıştır.

Plan ve arazi kullanımı değişiklikleri:

- Gayrimenkul geliştiricileri tarafından pazara arz edilen dışa kapalı konut alanlarının yarıdan fazlası için plan tadilatı yapılmak sureti ile arazi kullanımı değişikliği ve/veya inşaat alanı arttırma yapılmaktadır. Özetle projeyi arsaya uygun hale getirmek yerine arsayı projeye uygun hale getirme yaklaşımı oldukça yaygındır.
- İnceleme kapsamında tespit edildiği üzere yapılan plan tadilatları ile Emsal değerlerinde artış yapıldığı görülmekte olup, artışların ise oldukça yüksek yapıldığı görülmektedir. Örneğin Emsal: 0:60 olan bir parselde plan tadilatı ile Emsal 2:00 değerine getirilmiştir. Yani inşaat alanı 3 katından fazla arttırılmış olduğu, nüfusunda buna paralel olarak artmış olduğu açıktır. Yapılan bu plan değişikliği uygulamalarında yalnızca bir veya birkaç parselin üzerinde yapılan değişikliklerde çevresel arazi kullanım kararları ile olan ilişkileri düşünülmediği gibi ilave donatı sağlanmamaktadır. Bu durum gerek planlama ilkelerine ve gerekse sürdürülebilir kentler yaratma hedefine uymamaktadır.
- Sosyal konut üretilmesi için kurulan TOKİ ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki olan konut üretiminde İstanbul'da önemli üreticilerinden birisi KİPTAŞ genellikle mülkiyeti kamuya ait olan taşınmazlar üzerinde projeler üretme eğilimindedirler. Ancak plan yapımı veya 18. Madde İmar Uygulaması sırasında birçok kamuya ait fonksiyonlar Maliye Hazinesi'ne ait olan taşınmazların üzerinde kullanılmışlardır. Dolayı ile yapılan plan değişikliklerinde kentin donatılarından veya altyapılarından feragat etmek zorunda kalınmaktadır.
- Plan tadilatı yapılamayan durumlarda, örneğin İSKİ İçmesuyu Havza Sınırları dahilindeki bir parselde plan tadilatı ile Emsal: 2:00 değerini ilgili mercilere kabul ettirmek mümkün olamadığı için bu gibi durumlarda farklı uygulamalar yapıldığı görülmektedir. Özellikle, konut alanlarının kentin kuzey kesimlerini tercih etmesinin altında yalnızca düşük konut fiyatları ve manzara faktörü bulunmamakta olup, bunların yanı sıra ilk kademe belediyelerinin

kurumsal yapılarındaki olumsuzluklar ve hukuksuz işlemler ile kuzey kesimleri daha cazip hale getirilmiştir. Onaylanan planda ilgili yönetmeliklerde belirtilmiş olan eşik değerleri aşılmış olup, planın iptaline kadar geçen süre için ise inşaat ruhsatı almış olan bu siteler inşaatlarını kısa sürede bitirmiş ve kat irtifaklarını kurmuşlardır. Hemen sonrasında ise oldukça yüksek fiyatlar ile müşterilere satılmıştır. Çok açık bir şekilde görülüyor ki gerek üst ölçekli planlarda tasavvur edilen donatı alanları gerekse hiçbir zaman değişmemesi beklenen doğal eşikler gayrimenkul gelişimi için yalnızca aşılacak bir sorun olarak görülmektedir. Yatırımcıların genel yaklaşımı ise projesi için uygun arsa bulmak değil, elde olan arsanın en yüksek kar marjı ile piyasaya sürülmesidir. Bunun için ise plan tadilatı vazgeçilmez bir çözüm aracı olarak kullanılmaktadır.

Doğal Sınırlara İlişkin Değerlendirme:

- Çalışma kapasamında ele alınan 155 adet toplu konut alanının gerçek koordinatları tespit edilerek, Orman ve Havza alanları ile ilişkileri incelenmiş olup, özellikle kuzey kesimde yer seçmiş olan tek-aile konutlarının büyük bir çoğunluğunun havza sınırları içinde ve bir kısmının ise orman alanı sınırlarını ihlal ettikleri açık bir şekilde görülmektedir. bu durumun neticesinde ise gerek içmesuyu kaynaklarının azalması ve kirlenmesi artarken, kentin akciğeri olan orman alanları ise bu yoğun yapılaşma baskısı altına yıpranmakta ve içinde barındırdığı doğal yaşam ile birlikte yok olmaya başlamıştır.

Yukarıda görüldüğü gibi "Dışa Kapalı Konut Alanı" gelişimi kent mekanının saçaklanarak gelişmesine neden olmakta ve bunun sonucunda da doğal eşikler aşılmaktadır. Bu durumun önlenmesinde ise doğal eşiklerin nihai sınırlar olarak korunması gerekirken, belki planlama yaklaşımı olarak değil ancak yönetimsel bir yaklaşım ile söz konusu bu alanlara alternatif alanlar geliştirerek olası baskılar azaltılabilir. Bu gelişmeye akılcı bir çözüm geliştirilmediği takdirde ise yakın gelecekte kentin kuzey kesimlerindeki gelişme kuzey doğu ve kuzey batı kesimlerine de sıçrayacak ve bu gelişmenin neticesinde de İstanbul'un yaşam destek üniteleri olan doğal kaynak alanları tümüyle kaybedilebilecektir. İstanbul'da toplumun yaşam kalitesini doğrudan etkileyen bu konunun acilen ele alınarak çözüm üretilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

Anas, A., Arnott, R., Small, K.A., (1997) Urban Spatial Structure, University of California Transportation Center, Working Paper

Ahlfeldt, G.M., (2008) Spatial Determinants of CBD Emergence: A Micro-Level Case Study on Berlin, MPRA, no: 11572.

Alfaro, L., Chanda, A., Kalemci-Ozcan, S., Sayek, S., (2004) FDI and Economic Growth: the Role of Local Financial Markets, Journal of International Economics 64, page: 89-112.

Aktan, C.C., Şen, H., (1999) Globalleşme, Ekonomik Kriz ve Türkiye, Ankara: TOSYÖV Yayınları

Arias, G. E., (1993) The Meaning and Use of Housing, England,

Bach, R.L., Smith, J., (1977) Community satisfaction, expectation of moving and migration, Demography, volume:14, pages:147-178,

Berg, Scott W. (2007). Grand Avenues: The Story of the French Visionary Who Designed Washington, D.C.. Pantheon Books. ISBN 978-0-375-42280-5.

Berköz, L., Türk, S.S. and Kelleçi, Ö.L. (2009) Environmental Quality and User Satisfaction in Mass Housing Areas: The Case of Istanbul, Environmental Planning Studies, 17:1, pp. 161-174.

Berköz, L., & Kellekçi, Ö.L. (2007) Mass housing: a residents satisfaction with their housing and environment, Open House International, 32(1), pp. 41-49.

Berköz, L., (2007a) Location of Single-family Gated Communities in Istanbul, XXXV IAHS World Congress on Housing Science, 4-7 September, Melbourne, Australia.

Berköz, L., (2007b) Gated Communities: The Determinants of Residential Environmental Quality and Satisfaction, XXXV IAHS World Congress on Housing Science, 4-7 September, Melbourne, Australia.

Berköz, L. (2006) Sprawling of Single Family Housing in Istanbul, XXXIV IAHS World Congress-Sustainable Housing Design, 20-23.9.2006, Napoli, İtalya (CD-Rom, Book of Abstracts, pp.210).

Berköz, L. (2009a) "Comparing the residential in gated and non-gated neighborhoods in İstanbul", A/Z ITU Journal of the Faculty of Architecture, Vol. 6, No. 1, 41-59.

Berköz, L. (2008a) "İstanbul'da korunaklı tek-aile konutları:Konut kalitesi ve kullanıcı memnuniyetinin belirlenmesi " itü dergisi/a mimarlık, planlama, tasarım, Cilt:7, Sayı: 1, s. 110-124.

Berköz, L. (2008b) " İstanbul'da Korunaklı Tek-Aile Konutlarının Yerseçimi Özellikleri", İTÜ BAP Destekli Araştırma Projesi (pr.No: 31981).

Berköz, L. (2009b) The Analysis of Single Family Gated Housings Sprawl in İstanbul, İnternational Real Estate Conference of the Asian Real Estate Society and the American Real Estate and Urban Economic Association,Los Angeles, Calofornia, 11-14.07.2009, (abstract and paper submitted website.).

Berköz, L. (2008c) Gated Communities:The Effects of User Profile on Environmental Quality Satisfaction, XXXVI World Conress on Housing Science, Koklata, 3-7.11.2008,Proceedings pp.43+CD of Papers.

Berköz, L. (2008d) The Rise of Gated Community Sprawl, XI EURA Conference "Learning Cities", Milano, 9-11.10.2008,Boks of Abstracts+CD of Papers (Track 1).

Berköz, L. (2008e) Gated Communities:User satisfaction in housing environment in İstanbul,CIB W 084 "Building Comfortable and Livable Environments for All"Meeting, 15-16 May 2008, Georgia Instute of Technology, Atlanta ,Georgia, USA (CD-Rom pp. 176-196).

Berköz, L., Tepe, E. (2008) Gated residential areas in Istanbul: private cars versus public transport systems, CIB W 084 "Building Comfortable and Livable Environments for All" Meeting, 15-16 May 2008, Georgia Institute of Technology, Atlanta, Georgia, USA (CD-Rom pp.214-220).

Berköz, L., Tepe, E. (2008) Gated Residential Areas in Istanbul: Environmental Quality and Satisfaction, 48. ERSA Congress, University of Liverpool, Liverpool, 27-31 August 2008, Papers in USB- 879.

Berköz, L., Tepe, E. (2009) Accessibility of New Transportation Systems in Mass Housing Areas in Istanbul, 49th Annual Congress of the European Regional Science Association, Lodz, POLAND, 25- 29 August 2009, Papers in USB-O_I_7_307

Berköz, L. Tepe, E. (2009) The Intra-Metropolitan Location of Banks in Istanbul, 49th Annual Congress of the European Regional Science Association, Lodz, POLAND, 25- 29 August 2009, Papers in USB-O_I_7_309

Birch, E. L., (2009) the Urban and Regional Planning Reader, Routledge published in New York, USA and Canada.

Campbell, A.P., Rogers, W.L., The Quality of American Life: Perceptions, Evaluations and Satisfactions, New York, (1976)

Catalan, B., Sauri, D., Serra, P., (2008) Urban sprawl in the Mediterranean? Patterns of growth and change in the Barcelona Metropolitan Region 1993–2000, Landscape and Urban Planning 85, pp. 174-184.

Cheshire, P., 1995. A new phase of urban development in Western Europe? The evidence for the 1980s. Urban Study. 32 (/), 1045-1063.

Cho, S-H., Poudyal, N., Lambert, D.M., (2008) Estimating spatially varying effects of urban growth boundaries on land development and land value, Land Use Policy 25, pp. 320-329.

Cohen, B., (2004) Urban growth in developing countries: a review of current trends and caution regarding existing forecasts, World Development Vol. 32, No. 1, pp 23-51.

Cohen, B., (2006) Urbanization in developing countries: current trends, future projections, and key challenges for sustainability, Technology in Society 28, pp 63-80.

Congress for the New Urbanism (2005) Malls into mainstreets: An in-depth guide to transforming dead malls into communities. San Francisco, CA: Congress for the New Urbanism.

Daniels, P., W. 2002. Services and metropoliten development: international perspective, Routledge in USA.

Despres, C., The meaning of home: Literature review and directions for future research and theoritical development, The Journal of Architectural and Planning Research, Volume:8(2), pages: 96-115, (1991).

de Roo, G. and Miller, D. (Eds.), 2000, Compact Cities and Sustainable Urban Development: A Critical Assessment of Policies and Plans from an International Perspective (Urban Planning and Environment), Ashgate Publishing Limited, ISBN: 0754615375**.**

Dökmeci, V., Yürekli, H., Çağdaş, G., Berköz, L., Metropoliten Bölgelerde Konut İhtiyacı ve Niteliğinin Belirlenmesi, İstanbul, TÜBİTAK Destekli Araştırma Projesi (1993)

Dökmeci, V., Berköz, L., Levent, H., Yürekli, H., Çağdaş, G., Residential Preferences in Istanbul, Habitat Intl., Vol.20, No:2, pp. 241-251 (1996)

Dökmeci, V., Berköz, L., (2000) Residential-location preferences according to demographic characteristics of İstanbul, Landscape and Urban Planning 48, pp. 45-55.

Dura-Guimera, A., 2003. Population deconcentration and social restructuring in Barcelona---a European Mediterranean city. Cities 20 (6), 387-394.

Elkin, T., McLaren, D. and Hillman, M., 1991, Reviving the City: towards sustainable urban development, London

Ewing, R., Pendall, R., Chen, D., 2002. Measuring sprawl and its impact. Smart Growth America. http://www.smartgrowthamerica.org/15.4.2004.

Fillion, P., 2001. Suburban mixed-use centers and urban dispersion: what differecence do they make? Environ. Plan. A 33, 141-160.

Foote, N.N., Abu-lughad, J., Foley, M. M., Winnick, L., Housing Choices and Housing Constraints, New york: Mc Grow-Hill, (1960)

Ge, J. & Hokao, K. (2006) Research on residential lifestyles in Japanese cities from the viewpoint of residential preferences, residential choice and residential satisfaction, Landscape and Urban Planning, 78(3), pp. 165-178.

Gennaio, M.-P., et al., Containing urban sprawl—Evaluating effectiveness of urban growth boundaries set by the Swiss Land Use Plan, Land Use Policy (2008), doi:10.1016/j.landusepol.2008.02.010

Goix, L.R., (2005) the impact of gated communities on property values: evidences of changes in real estate markets (Los Angeles, 1980-2000) International Symposium TCE, Control and Enclosure, 28 Feb-3 March 2005, Pretoria, Rep. of South Africa, 20 p.

Hardoy, J. E., Mitlin, D., & Satterthwaite, D. (2001) Environmental problems in an urbanizing world: finding solutions for cities in Africa, Asia, and Latin America. London: Earthscan Publications Ltd.

Hasse, J., Lathrop, R.G., 2003a. A housing-unit-level approach to characterizing residential sprawl. Photogramm. Eng. Remote Sensing 69 (9), 1021-1030.

Hasse, J.E., Lathrop, R.G., 2003b. Land resource impact indicators of housing sprawl. Appl. Geogr. 23, 159-175.

İskender, S., Ph D. Thesis, Housing Market Dynamics in the Metropolitan Area: A Case Study df the Informal Housing Markets in the Metropolitan Jabotabek-Indonesia, University of Pennsylvania, (1999)

Jenks, M., Burton, E. and Williams, K. (Editors), 1996, The Compact City: A Sustainable Urban Form?, Spon Press; ISBN: 0419213007

Jim, C.Y., Chen, W.Y., (2006) Impacts of urban environmental elements on residential housing prices in Guangzhou (China), Landscape and Urban Planning 78, page: 422-434.

Johnson, K.M., Beale, C.L., 1995. The rural rebound revised. Am. Demogr. 17, 46-49.

Kasanko, M., Berredo, J.I., Lavalle, C., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., Brezger, A., (2005) Are European cities becoming dispersed? A comparative analysis of 15 European urban areas, Landscape and Urban Planning

Leccese, M., McCormick. K. (Eds.) (2000) Charter of the new urbanism, New York, NY: McGraw-Hill.

Miles, M.E., Haney, R.L., Berens, G., Real Estate Development Principles and Process second edition, Washington, D.C.; ULI the Urban Land Institute, 1997.

Munoz, F., 2003. Lock living: urban sprawl in Mediterranean cities. Cities 20 (6), 381-385.

Neuman, M., (2005) The Compact City Fallacy, Journal of Planning Education and Research 25; 11 DOI: 10.1177/0739456X04270466

Pavlov, A.D., Ph D. Thesis, Implications of Spatial Modeling to Issues in Financial Economics and Real Estate, University of California, (1999)

Ryan, R.L., 2005: Comparing the attitudes of local residents, planners, and developers about preserving rural character in New England: Landscape and Urban Planning

Rogers, R. and Gumuchdjian, P., 1997, Cities for Small Planet, Faber and Faber Limited, ISBN: 0-571-17993-2, London

Tekeli, İ., Konut Sorunu Üzerine Düşünceler, Birleşmiş Milletler Türk Derneği 1987 Yıllığı (Konut Özel Sayısı), Birleşmiş Milletler Türk Derneği Yayınları; 15, Ankara, (1988).

Thompson W.R., 1969. A Preface to urban economics. Resources for the Future yayınları, J. Hopkins Press Baltimore.

Turner II, B.L., Clark, W.C., Kates, R.W., Richards, J.F., Mathews, J.T., Meyer, W.B., 1990. The earth as transformed by human action. In: Turner II, B.L. (Ed.), Global and Regional Changes in the Biosphere over the Past 300 Years. Cambridge University Press, Cambridge.

Türkoğlu, H., İstanbul'da Konut Bölgelerinde Kullanıcıların Konut ve Yakın Çevresinden Memnuniyet Derecesinin Belirlenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Araştırma Fonu, İstanbul, (1993)

Türkoğlu, H.D. (1997) Residents' satisfaction of housing environments: The case study of Istanbul: Turkey, Landscape and Urban Planning, 39(1), pp. 55-67.

Williams, K., Burton E. and Jenks, M., 2000, Achieving Sustainable Urban Form, London

Wu, F., (2001) China's recent urban development in the process of land and housing marketisation and economic globalisation, Habitat International 25, page: 273-289.

Wu, F., (2002) Real estate development and the transformation of urban space in China's transitional economy with special reference to Shanghai, in John R. Lohgan (eds.) The new Chinese city: Globalization and market reform. Blackwell Publishers: Oxford. Pp. 154-166.

Wu, J., Barnes, T., (2008) Local planning and global implementation: Foreign investment and urban development of Pudong, Shanghai, Habitat International 32, pp. 364-374.

United Nations (1998). World urbanization prospects: the 1996 revision. New York: United Nations.

United Nations (2001). World urbanization prospects: the 1999 revision. New York: United Nations.

United Nations (2002). World urbanization prospects: the 2001 revision. New York: United Nations.

Url-1 *<http://tokyogreenspace.wordpress.com/2009/09/15/statistics-on-world-urban-population/>, alındığı tarih 28.10.2009*

Yeung, Y. M. (2000). Globalization and networked societies: urban-regional change in Pacific Asia. Honolulu: University of Hawaii Press.

Yeung, Y. M. (2001). A tale of three cities: the competitiveness of Hong Kong, Shanghai, and Singapore in the era of globalization. Hong Kong: Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies.

Yeung, Y. M. (Ed.). (2002). New challenges for development and modernization: Hong Kong and the Asia- Pacific Region in the new millennium. Hong Kong: The Chinese University Press.

Yeung, Y. M. & Chu, D. K. Y. (Eds.). (1998). Guang- dong: Survey of a province undergoing rapid change (2nd ed.). Hong Kong: The Chinese University Press.

Yeung, Y. M. & Chu, D. K. Y. (Eds.). (2000). Fujian: A coastal province in transition and transformation. Hong Kong: The Chinese University Press.

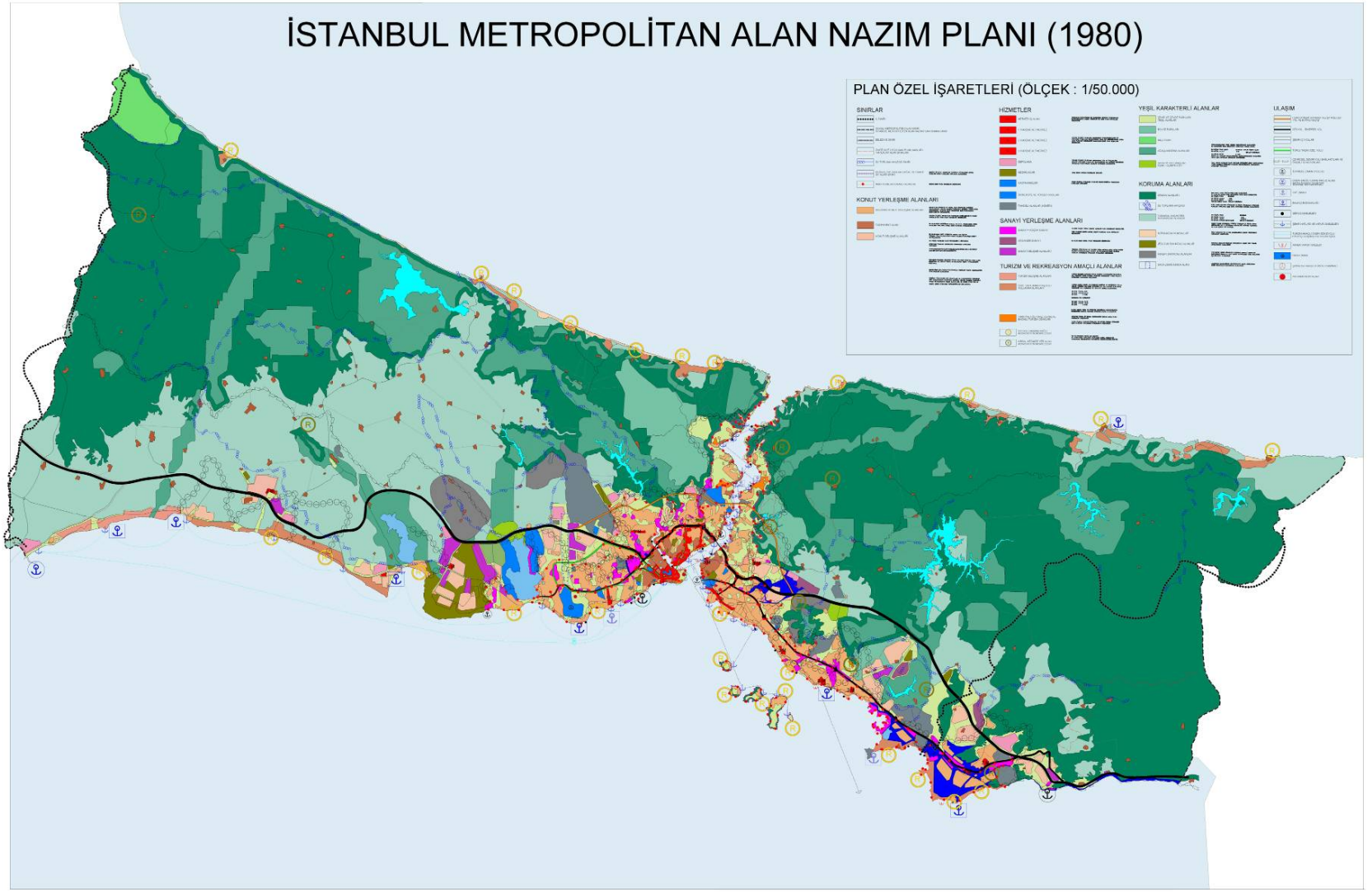
Yeung, Y. M.& Hu, X. W. (Eds.). (1992). China's coastal cities: Catalysts for modernization. Honolulu: University of Hawaii Press.

Yeung, Y. M., & Sung, Y. W. (1996). Shanghai: Transformation and modernization under China's open policy. Hong Kong: The Chinese University Press.

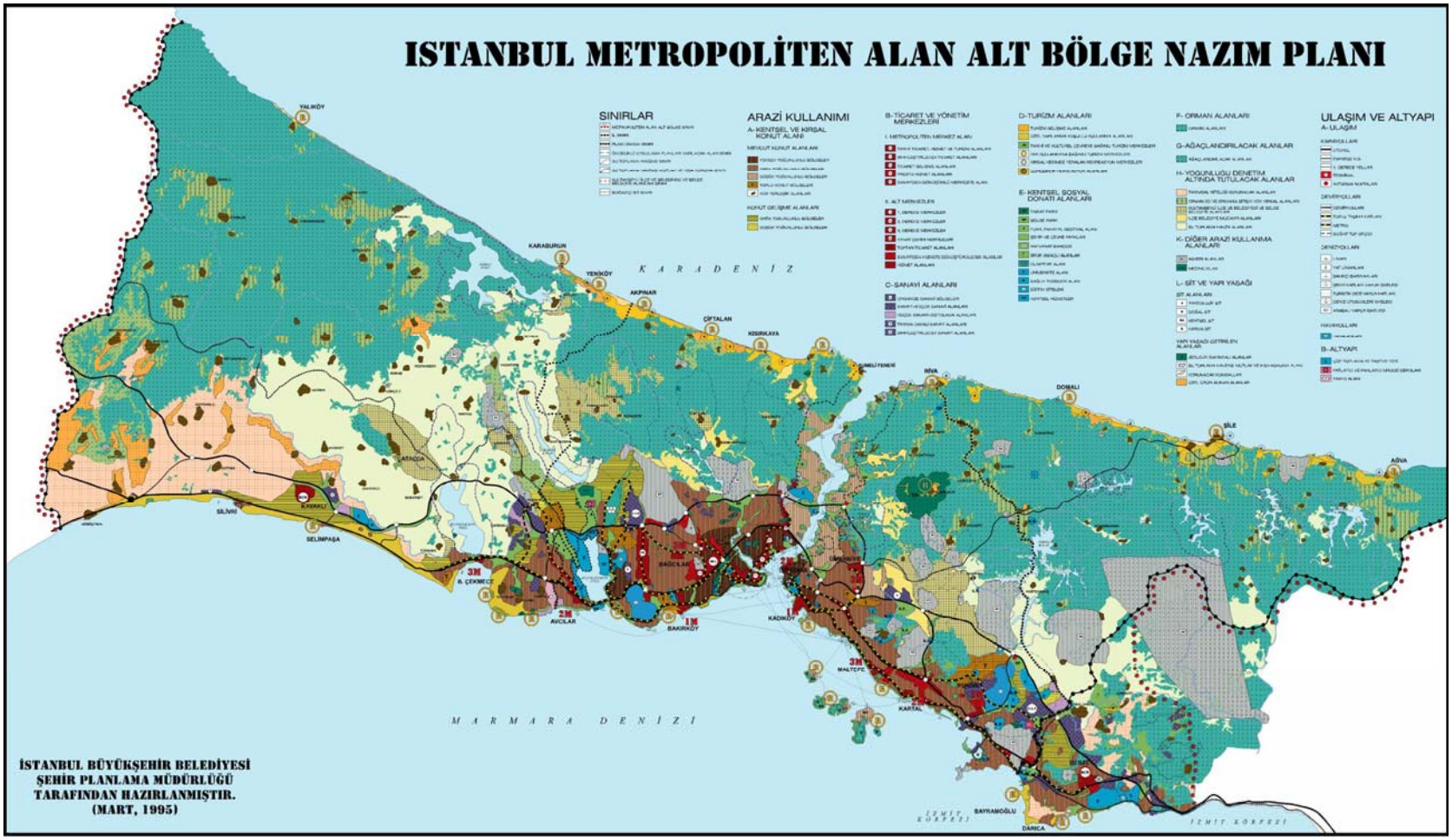
Yu, J.X., Ng, C.N., (2007) Spatial and temporal dynamics of urban sprawl along two urban–rural transects: A case study of Guangzhou, China, Landscape and Urban Planning 79, pp. 96-109

EKLER

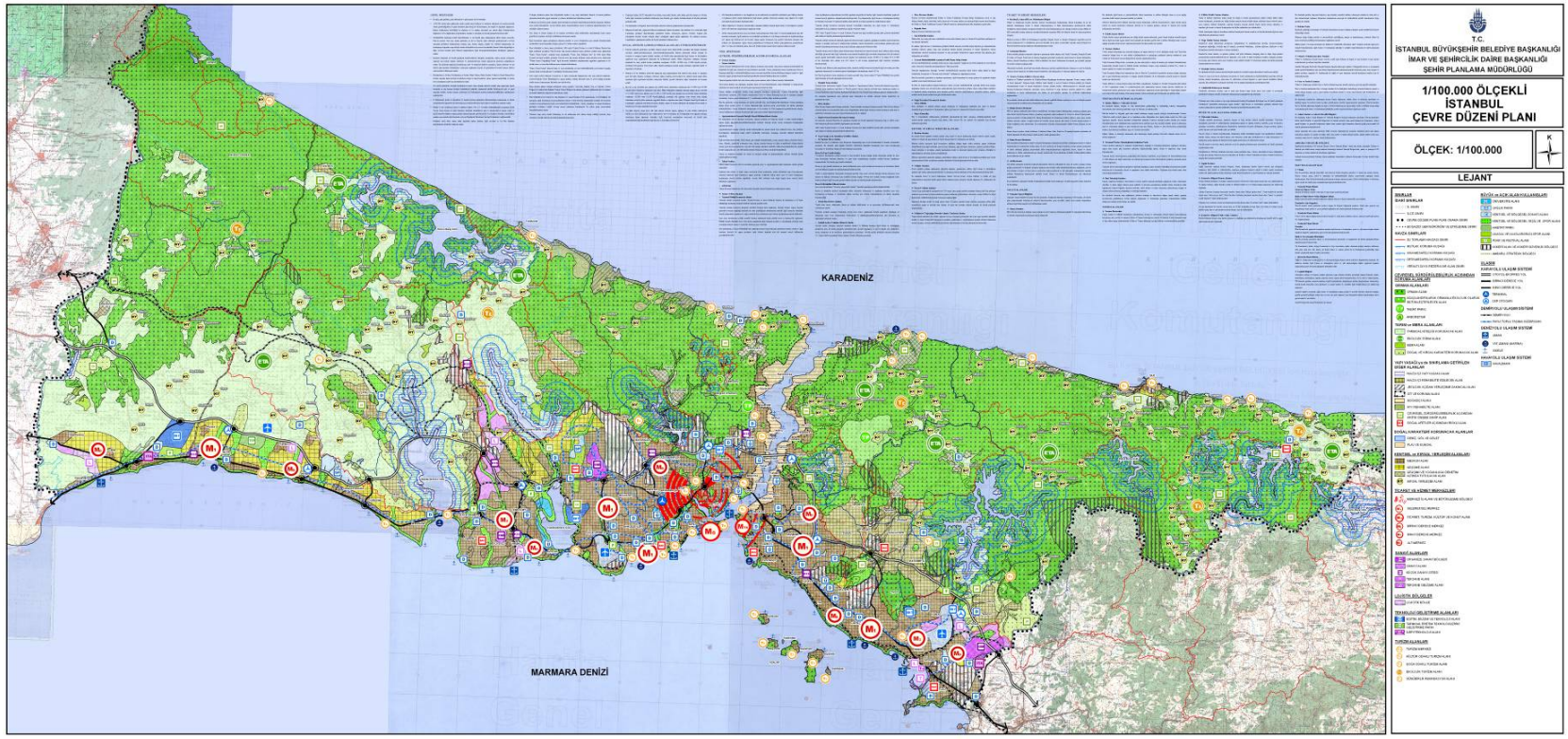
EK A.1 : 1980 Planı
EK A.2 : 1995 Planı
EK A.3 : 2009 Planı
EK Çizelge A.1: Büyükçekmece ilçesi veritabanı
EK Çizelge A.2: Tuzla ilçesi veritabanı



Şekil A.1 : 1980 yılı onanlı İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı



Şekil A.2 : 1995 yılı onanlı İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı



Şekil A.3 : 2009 yılı onanlı İstanbul Çevre Düzeni Planı

Çizelge A.1 : Büyükçekmece ilçesi veritabanı

Site No	Yapım Yılı	Site Türü	Ortalama Erişim Mesafesi (metre)							
			Havalimanı	Otoyol	İskele	Demiryolu	Yeni MİA	Eski MİA	Altmerkez	AVM
1	2010	Karma	19797	3008	12310	639	30820	33459	21532	1178
2	2006	Çok-Aile	24382	432	1669	14388	45217	38430	26592	406
3	2010	Çok-Aile	27062	1723	4037	16417	47316	41478	28895	2424
4	2009	Karma	19242	1608	11917	595	27912	24811	20805	1186
5	2009	Çok-Aile	17999	1991	11803	790	29132	25044	20500	774
6	2010	Karma	17983	1911	11906	238	29257	26583	19317	693
7	2010	Karma	17349	1891	11999	518	28916	25419	19064	774
8	2007	Çok-Aile	25793	1618	2396	15809	46420	41270	28365	1673
9	2000	Karma	25446	1475	9229	4425	36029	39315	26822	6389
10	2002	Tek-Aile	28032	1721	6377	18503	46678	42205	30999	1907
11	2007	Çok-Aile	12305	1591	5826	3638	34630	26311	13773	2986
12	2007	Karma	15623	3185	4804	9222	39147	29713	17583	2536
13	2008	Çok-Aile	19291	606	12045	2877	39296	33000	20940	1973
14	2006	Çok-Aile	16816	914	9428	2691	29408	26408	18405	1814
15	2006	Çok-Aile	11413	409	4362	5653	33682	24880	13052	1763
16	2005	Tek-Aile	16992	270	9536	1929	28908	25800	18727	944

Çizelge A.2 : Tuzla ilçesi veritabanı

Site No	Yapım Yılı	Site Türü	Ortalama Erişim Mesafesi (metre)							
			Havalimanı	Otoyol	İskele	Demiryolu	Yeni MİA	Eski MİA	Altmerkez	AVM
1	2000	Çok-Aile	11594	1330	2777	695	44610	42685	29538	5458
2	2007	Çok-Aile	14583	757	6853	2301	48049	47159	33308	9263
3	2008	Çok-Aile	11903	2395	10290	3632	48495	47809	35101	17403
4	2008	Çok-Aile	7038	660	15822	11541	42460	36908	27490	2729
5	2008	Çok-Aile	9076	1748	17597	12921	43461	37909	28441	4059
6	2008	Çok-Aile	9467	2303	17289	13257	43961	38409	28941	4833
7	2008	Çok-Aile	9698	1591	17567	13369	44461	38909	29442	4661
8	2004	Çok-Aile	10261	3191	18153	13960	44863	39312	29849	5329
9	2004	Çok-Aile	1502	2769	8478	4278	43766	41141	28444	4246

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Emre TEPE

Doğum Yeri ve Tarihi: Ankara 10.08.1985

Adres: İstasyon Mah. Hatboyu Cad. Uğur Kent St. C/4 Blok No:8
Tuzla/İSTANBUL, 34940

Lisans Üniversite: İstanbul Teknik Üniversitesi

Yayın Listesi:

- Tepe, Emre, Legislation and Analysis of the Implementation of Spatial and Urban Planning in Turkey. In Legislation and Analysis of the Implementation of Spatial and Urban Planning in Albania, Kosovo, Macedonia, Moldova, Republica Srpska and Turkey as compares to the case of Denmark, Ed. Kelmend Zajazi, NALAS (Network of Associations of Local Authorities of South East Europe), 2010. http://www.nalas.eu/up/legalanalysis/#download

- Berköz, L., Tepe, E. (2010) İstanbul'daki Korunaklı Yerleşimlerin Toplu Taşıma Sistemi İle Erişebilirliklerinin Değerlendirilmesi, Ulusal Konut Konferansı:Kapalı Konut Yerleşmeleri, 4-5.03.2010, Özetler Kitabı, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

- Berköz, L., Tepe, E. (2008) Gated residential areas in Istanbul: private cars versus public transport systems, CIB W 084 "Building Comfortable and Livable Environments for All" Meeting, 15-16 May 2008, Georgia Institute of Technology, Atlanta, Georgia, USA (CD-Rom pp.214-220).

- Berköz, L., Tepe, E. (2008) Gated Residential Areas in Istanbul: Environmental Quality and Satisfaction, 48. ERSA Congress, University of Liverpool, Liverpool, 27-31 August 2008, Papers in USB- 879.

- Tepe, E., Turan, G., Avcıoğlu, S., Oktay, F., (2009) The Rise of Migration Related Water Problems in Istanbul: Tuzla District Case Study, 5. World Water Forum, Istanbul, Turkey, 16-22 March 2009

- Berköz, L., Tepe, E. (2009) Accessibility of New Transportation Systems in Mass Housing Areas in Istanbul, 49th Annual Congress of the European Regional Science Association, Lodz, POLAND, 25- 29 August 2009, Papers in USB-O_I_7_307

- Berköz, L. (2009) The Intra-Metropolitan Location of Banks in Istanbul, 49th Annual Congress of the European Regional Science Association, Lodz, POLAND, 25- 29 August 2009, Papers in USB-O_I_7_309