T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

# KENTSEL MEKÂN DÖNÜŞÜMÜNDE ULAŞIM YAKLAŞIMININ ROLÜ
# 'FİKİRTEPE ÖRNEĞİ'

**Melek ÜNVER**

**Danışman**

**Dr. Öğr. Üyesi Leyla SURİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNTEMİ ANABİLİM DALI**

**İSTANBUL – 2020**

# AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında,

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

19/02/2020



**Melek ÜNVER**

# İÇİNDEKİLER

Sayfa
İÇİNDEKİLER ..... i
ÖZET ..... iii
ABSTRACT ..... iv
TEŞEKKÜR ..... v
ŞEKİLLER DİZİNİ ..... vi
ÇİZELGELER DİZİNİ ..... viii
SİMGELER VE KISALTMALAR ..... ix
1.GİRİŞ ..... 1
1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı ..... 2
1.2 Temel Problem (Hipotez) ..... 3
1.3 Problemin Tanımı ..... 4
1.4 Çalışmanın Yöntemi ..... 5
1.5 Çalışmanın Katkısı- Beklenen Sonuçlar ..... 7
2.LİTERATÜR ÖZETİ ..... 9
2.1 Kent ve Kentleşme ..... 9
2.2 Kentsel Dönüşüm Kavramı ..... 9
2.3 Kentsel Dönüşümün Amacı ..... 10
3.KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TARİHSEL GELİŞİMİ VE HUKUKİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ ..... 12
3.1 Kentsel Dönüşümün Tarihsel Gelişimi ..... 12
3.1.1 Dünya'da kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi ..... 13
3.1.1.1 1.Dönem;1910-1940 yılları arası kentsel dönüşüm süreci ..... 15
3.1.1.2 2.Dönem;1940-1960 yılları arası kentsel dönüşüm süreci ..... 16
3.1.1.3 3.Dönem;1970-1980 yılları arası kentsel dönüşüm süreci ..... 16
3.1.1.4 4.Dönem;1980 yılları ve sonrası kentsel dönüşüm süreci ..... 17
3.1.2 Türkiye'de kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi ..... 20
3.1.2.1 1.Dönem; 1950 ve 1980 yılları arası kentsel dönüşüm süreci ..... 21
3.1.2.2 2.Dönem; 1980 ve 2000 yılları arası kentsel dönüşüm süreci ..... 22
3.1.2.3 3.Dönem; 2000 yılları ve sonrası kentsel dönüşüm süreci ..... 23
3.2 Kentsel Dönüşümün Hukuki Boyutunun İncelenmesi ..... 26
3.2.1 6306 Sayılı afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkındaki kanunun ortaya çıkışı, amacı ve uygulama süreçleri ..... 26
3.2.2 6306 Sayılı kanunun ortaya çıkmasında gerekçe olan yasal ve hukuksal sürecin incelenmesi ..... 28
4. PLANLAMA HİYERARŞİSİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜM VE ULAŞIM YAKLAŞIMI ..... 30
4.1 Ulaşım Kavramı ..... 30
4.2 Şehir Planlama İle Ulaşım İlişkisi ..... 31
5. 6306 SAYILI KANUN KAPSAMINDA RİSKLİ ALAN İLAN EDİLEN 'FİKİRTEPE' BÖLGESİNDE KENT MAKROFORMUNUN GELİŞİMİNE ULAŞIMIN ETKİLEŞİMİ ÜZERİNDEN BAKIŞ ..... 36
5.1 Alanın Konumu ve Kent İçindeki Önemi ..... 38
5.2 Alanın Tarihsel Süreç İçerisindeki Kentsel Gelişimi ..... 41
5.3 Alanın Demografik Yapısı ..... 47

5.4 Alanın Kent Makroformunun ve Ulaşım Sisteminin Değerlendirilmesi ..... 49
5.4.1 Mevcut durum değerlendirmesi ..... 50
5.4.2 Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesi ulaşım dokusunun değerlendirilmesi ..... 65
5.5 Alandaki Kentsel Dönüşüm Sürecinde Etkin Planlar ve Ulaşım Kararları ..... 72
5.5.1 Riskli alan ilan edilmeden önceki etkin planlar ..... 77
5.5.1.1 09.03.2005 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez e-5 (d-100) otoyolu ara bölgesi nazım imar planı ..... 77
5.5.1.2 22.03.2007 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez e-5 (d-100) otoyolu ara bölgesi nazım imar planı ..... 84
5.5.1.3 22.02.2011 Tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi uygulama imar planı ..... 87
5.5.2 Riskli alan ilan edildikten sonraki etkin planlar ..... 93
5.5.2.1 28.12.2016 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi nazım imar planı ..... 94
5.5.2.2 26.12.2017 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi nazım imar planı ..... 97
5.5.2.3 26.12.2017 Tarihli 1/ 1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi uygulama imar planı ..... 99
6.SONUÇ VE DEĞERLENDİRME ..... 109
KAYNAKLAR ..... 125
EKLER ..... 134
EK A. 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları ..... 134
EK B. Alandaki kentsel dönüşüm sürecinde etkin planlar ve çizelgeler ..... 134
ÖZGEÇMİŞ ..... 145

# ÖZET


**Yüksek Lisans Tezi**

**KENTSEL MEKÂN DÖNÜŞÜMÜNDE ULAŞIM YAKLAŞIMININ ROLÜ 'FİKİRTEPE ÖRNEĞİ'**

**Melek ÜNVER**

**İstanbul Ticaret Üniversitesi**
**Fen Bilimleri Enstitüsü**
**Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı**

**Danışman: Dr.Öğr.Üyesi Leyla SURİ**

**2020, 157 sayfa**

Şehirlerin yaşam kalitesinin düştüğü ve olabilecek afetler karşısında dayanıksız olduğu tespit edilen yerleşimlerde daha nitelikli yaşam alanları oluşturulmak amacıyla kentsel dönüşüm projeleri başlatılmaktadır. Ancak başlanan kentsel dönüşüm projelerinin zaman içerisinde amacından saparak beklenen imkânları ve erişimleri sağlayamadığı görülmektedir. Bu çalışmada kentsel dönüşüm kavramından yola çıkılarak, dünyada ve ülkemizde uygulama yöntemlerinin tarihsel süreç anlamında nasıl seyrettiği, "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamına gelene kadarki dönüşüm kavramının dayandığı hukuksal sürecin işleyişi ve günümüze olan yansımaları üzerinde durulmuştur.

Çalışma alanı olarak belirlenen Fikirtepe Bölgesi, 6306 sayılı kanun yürürlüğe girdikten sonra pilot bölge olarak ilk kentsel dönüşüm alanı ilan edilen ve çalışmaları başlanan bölge olma özelliği taşımaktadır. Bu nedenle, alansal ölçekte plan uygulama süreçlerinin ve sonuçlarının izlenebileceği önem arz eden bir bölgedir. Tezin kapsamında; söz konusu bölgeye yapılan planların fiziki ve mekânsal uygulamalarının yansıdığı sürece değinilerek, daha nitelikli yaşam standartlarına kavuşması beklenen bu bölgede, önerilen fonksiyonlar ile ulaşım imkân ve alternatiflerinin doğacak nüfus yoğunlukları ve oluşacak taleplere ne denli yetebileceğine ve bölgenin mevcut kimlik ve potansiyelleri ile topoğrafyaya uyumuna ilişkin değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bunun beraberinde yeni misyonlar yüklenen ve dönüşen kent kimliği ile öne çıkan Fikirtepe örneğiyle yapılan uygulamaların nüfus paradigmaları ışığında yaşam kalitesi ve standartlarını ne kadar yakaladığına ilişkin değerlendirmelerde bulunulup, planlama ilke ve etik yöntemleriyle tutarlılığı tartışılarak afet riski altındaki alanlara yapılan uygulamalarda ortaya çıkan yetersizlikler ortaya konulmuş ve çözüm önerileri geliştirilmiştir.



**Anahtar Kelimeler:** Afet Riski, Çevre ve İnsan Odaklı Olma, Erişilebilirlik, Fikirtepe, Kentsel Dönüşüm Hukuku, Kentsel Kimlik, Kentsel Ulaşım Sistemleri, 6306 Sayılı Kanun

# ABSTRACT

**M.Sc. Thesis**

**THE ROLE OF TRANSPORT APPROACH IN URBAN SPACE TRANSFORMATION**

**'FİKİRTEPE EXAMPLE'**

**Melek ÜNVER**

**İstanbul Commerce University**
**Graduate School of Applied and Natural Sciences**
**Department of Urban Systems and Transportation Management**

**Supervisor: Dr. Faculty Member Leyla SURİ**

**2020, 157 pages**

Urban transformation projects are initiated in order to create more qualified living spaces in the settlements, where the quality of life of the cities has decreased and it is found to be weak against disasters. However, it is seen that the urban transformation projects initiated did not deviate from its purpose in time and provided the expected opportunities and accesses. In this study, starting from the concept of urban transformation, how the application methods in the world and in our country progress in terms of the historical process, the process of the legal process on which the concept of transformation is based until the scope of the Law on Transformation of Areas under Disaster Risk numbered 6306 and its reflections on today.

The Fikirtepe region, which is designated as the study area, is the region that has been declared as the first urban transformation area and started to work as a pilot region after the law numbered 6306 came into force. For this reason, it is an important region in which plan implementation processes and results can be monitored. Within the scope of the thesis; As long as the physical and spatial applications of the plans made in the region are reflected, in this region, which is expected to reach more qualified living standards, assessments are made regarding the proposed functions and transportation opportunities and alternatives to the population densities to be born and the demands that will arise and the compliance of the region with the current identity and potentials and topography. In addition to this, with the city identity loaded and transformed with new missions, the opinions of Fikirtepe, which came to the fore with the city paradigms, were evaluated and the inadequacy of the practices in disaster risk areas were discussed by discussing the consistency with planning principles and ethical methods. solution suggestions have been developed.

**Keywords:** Accessibility, Being Environment and Human Oriented, Disaster Risk, Fikirtepe, Law No. 6306, Urban Identity, Urban Transformation Law , Urban Transportation Systems

# TEŞEKKÜR

Tez sürecinin yürütülmesinde bilimsel bakış açısı ve deneyimleri ile beni aydınlatan ve yönlendirmeye çalışan değerli danışman hocam Sayın Dr.Öğr.Üyesi Leyla SURİ'ye değerli katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunarım.

YAPKO-1234 No`lu Proje ile tezimi maddi olarak destekleyen İstanbul Ticaret Üniversitesi Yayın Araştırma ve Proje Koordinatörlüğü'ne teşekkür ederim.

Yaşamımın tüm evresinde maddi ve manevi destekleri ile her zaman yanımda olan başta annem, babam ve tüm aileme, tez çalışmalarım süresince gösterdikleri anlayış, ilgi ve desteklerinden dolayı teşekkür ederim.

Melek ÜNVER
İSTANBUL, 2020

# ŞEKİLLER DİZİNİ

**Sayfa**


Şekil 3. 1. Robets'ın "Kentsel Müdahale Biçimleri" ..... 14
Şekil 3. 2. Kentsel yenileme sürecinin tarihsel gelişim profili ..... 18
Şekil 3. 3. Dünya'da kentsel dönüşümün gelişimi ..... 19
Şekil 3. 4. Türkiye'de kentsel dönüşüme tarihsel bakış ..... 25
Şekil 4. 1. Planlar arası hiyerarşi ..... 34
Şekil 5. 1. Kadıköy İlçesi'nin Anadolu Bölgesi'ndeki konumu ..... 40
Şekil 5. 2. Çalışma alanının Kadıköy İlçesi içindeki sınırı ..... 40
Şekil 5. 3. Fikirtepe Bölgesi 1946 yılı hava fotoğrafı ..... 42
Şekil 5. 4. Fikirtepe Bölgesi 1966 yılı hava fotoğrafı ..... 43
Şekil 5. 5. Fikirtepe Bölgesi 1982 yılı hava fotoğrafı ..... 44
Şekil 5. 6. Fikirtepe Bölgesi 2011 yılı hava fotoğrafı ..... 45
Şekil 5. 7. Fikirtepe Bölgesi 2014 yılı hava fotoğrafı ..... 46
Şekil 5. 8. Fikirtepe Bölgesi 2017 yılı hava fotoğrafı ..... 46
Şekil 5. 9. Yıllara göre Kadıköy nüfus grafiği ..... 48
Şekil 5. 10. Yıllara göre Kadıköy nüfusu artış hızı ..... 48
Şekil 5. 11. Türkiye'nin deprem bölgeleri haritası ..... 50
Şekil 5. 12. İstanbul deprem bölgeleri dağılımı haritası ..... 51
Şekil 5. 13. İstanbul'un riskli alan dağılım haritası ..... 52
Şekil 5. 14. Fikirtepe Bölgesi mahalle sınırları analizi ..... 53
Şekil 5. 15. Fikirtepe Bölgesi yakın çevre analizi ..... 56
Şekil 5. 16. Fikirtepe Bölgesi arazi kullanım analizi ..... 57
Şekil 5. 17. Fikirtepe Bölgesi karakter yapısı analizi ..... 58
Şekil 5. 18. Fikirtepe Bölgesi eş yükselti analizi ..... 59
Şekil 5. 19. Fikirtepe Bölgesi eğim yapısı analizi ..... 60
Şekil 5. 20. Fikirtepe Bölgesi çevresel eşik analizi ..... 62
Şekil 5. 21. Fikirtepe Bölgesi bina hasar görebilirlik analizi ..... 63
Şekil 5. 22. Fikirtepe Bölgesi arazi kullanımına göre KAKS analizi ..... 64
Şekil 5. 23. Fikirtepe Bölgesi bina durumu analizi ..... 65
Şekil 5. 24. Fikirtepe Bölgesi yakın çevre ulaşım yapısı analizi ..... 66
Şekil 5. 25. Fikirtepe Bölgesi yol hiyerarşisi analizi ..... 67
Şekil 5. 26. Fikirtepe Bölgesi yol projeleri analizi ..... 69
Şekil 5. 27. Fikirtepe Bölgesi Kentsel Master Planı ..... 71
Şekil 5. 28. Riskli alan ilanından önceki süreç ..... 74
Şekil 5. 29. Riskli alan ilanından sonraki süreç ..... 75
Şekil 5. 30. Fikirtepe Bölgesi kentsel dönüşüm kronolojisi ..... 76
Şekil 5. 31. 09.03.2005 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5(D-100) otoyolu ara bölgesi NİP ..... 81
Şekil 5. 32. 22.03.2007 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP ..... 85
Şekil 5. 33. 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP şeması ..... 88

Şekil 5. 34. 28.12.2016 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP ..... 96
Şekil 5. 35. 26.12.2017 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP ..... 98
Şekil 5. 36. 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP ..... 101
Şekil A.3.2.2.1 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları ..... 135
Şekil A.3.2.2.2 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları ..... 136
Şekil B.5.5.1.1 09.03.2005 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP ..... 137
Şekil B.5.5.1.2 22.03.2007 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP ..... 138
Şekil B.5.5.1.3 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP şeması ..... 139
Şekil B.5.5.2.1 28.12.2016 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP ..... 140
Şekil B.5.5.2.2 26.12.2017 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP ..... 141
Şekil B.5.5.2.3 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP ..... 142
Şekil B.5.5. 1 Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı planlama süreci ..... 144

# ÇİZELGELER DİZİNİ

**Sayfa**

Çizelge 5. 1. Yıllara göre Kadıköy ilçesi nüfusu ..... 47
Çizelge 5. 2. Yıllara göre kentsel dönüşüm bölgesi mahalle nüfusları ..... 49
Çizelge 5. 3. 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü ..... 91
Çizelge 5. 4. Riskli bölge ilanından önce ulaşıma ayrılan alan ..... 92
Çizelge 5. 5. 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü ..... 106
Çizelge 5. 6. Riskli bölge ilanından sonra ulaşıma ayrılan alan ..... 107
Çizelge 6. 1. Riskli alan ilanından önceki planlanan ulaşım altyapısı alanı ..... 110
Çizelge 6. 2. Riskli alan ilanından sonraki planlanan ulaşım altyapısı alanı ..... 111
Çizelge 6. 3. Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilanından önce ve sonraki 1/1000 ölçekli UİP'ları kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü karşılaştırması ..... 112
Çizelge B.5.5.1.3.1 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü ..... 143
Çizelge B.5.5.2.3.1 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü ..... 143

# SİMGELER VE KISALTMALAR

| | |
|---|---|
| AB | Avrupa Birliği |
| ÇŞB | Çevre ve Şehircilik Bakanlığı |
| Ha | Hektar |
| Hmax | Maksimum Kat Yüksekliği |
| İBB | İstanbul Büyükşehir Belediyesi |
| KAKS | Kat Alanı Kat Sayısı |
| NİP | Nazım İmar Planı |
| TAKS | Taban Alanı Kat Sayısı |
| TOKİ | Toplu Konut İdaresi Başkanlığı |
| UİP | Uygulama İmar Planı |
| UKOME | İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi |

# 1.GİRİŞ

Doğal afetler ve değişen fiziki koşullara uyum sağlayabilecek şartların oluşturulması kentlerin yaşanabilirliği ve sürdürülebilirliği adına en önemli hususlar arasında yer almaktadır. Kentler sürekli bir değişim ve gelişim içerisinde olmakla birlikte bu süreci kesintiye uğratabilecek nitelikte büyük doğal afetler, yoğun göç dalgalanması ve sosyo-kültürel hizmet alanlarının eksikliği ile var olan ekonomik stratejilerin yetersiz kalması gibi nedenlerden dolayı köhneleşmeye başlayıp, süregelen hızlı kentsel gelişme aşamasında yasalara ve insan ölçeğine uyumlu olmayan niteliksiz yerleşim alanları meydana gelmektedir.

Günümüzde kentler, sürekli gelişen ve değişen yaşam standartlarının etkisi altında şekillenmekte ve ekonomik, toplumsal, çevresel ve fiziksel birçok faktör ile doğal afetlerin tesiriyle değişim ve dönüşüm sürecine girmekte ve yeniden planlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Küreselleşen dünya şartlarında değişen ve gelişen mekânsal ve ekonomik fonksiyonlara cevap veremeyen şehirler zamanla yıpranarak atıllaşmaktadır. Bunun yanısıra sürekli artan kentleşme nüfusu şehirlerin yapılaşma koşullarına uyum sağlayamamakta ve niteliksiz yaşam alanlarının ortaya çıkmasına neden olmakla birlikte yaşanabilecek afet risklerine karşı gerekli donanıma sahip olmayan şehirlerin gelişme ve değişme sürecinde yetersiz kaldığı durumlarda dönüştürülmeye, yenilenmeye ve iyileştirilmeye ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

Türkiye'de, kentsel dönüşüm kavram itibariyle, kentsel yenileme kavramı ile karıştırılmakta, binaların yıkılarak yeniden inşa edilmesi dönüşüm adına yeterli bir unsur olarak görülmektedir. Bu durumda görüldüğü üzere yapıların yenilenmesinin dışına çok fazla çıkılmadığı, yeterli donatı alanları ve ulaşım altyapısının sağlanamadığı niteliksiz yeni yaşam alanlarının tasarlandığı ve uygulandığı dikkat çekmektedir. Bunun yanısıra; metropol olma kaygısı ile toplumun mihenk taşını oluşturan kentsel kimlik ve kültür faktörü gözardı edilmekte, toplumun yapısındaki özgün kimlik ve farklılıklar dikkate alınmadan dönüşüme sürüklenmektedir.

Aynı şekilde İstanbul özelinde görülen kentsel dönüşüm projelerinde de dönüşüme tabi tutulan bölgelerin, kamu yararı dışında ayrıcalıklı alanlar haline gelip, marka projelerin öne çıkarak bölgenin kimliğiyle örtüşmeyen nitelikte yapılaşmalarla dikkat çektiği görülmektedir. Bu durumda yasa kapsamında kentsel dönüşüme tabi tutulan bölgelerde dönüşüm kavramının anlamını yitirdiği gerçeği gözler önüne serilmektedir.

Bu sebeple çalışma kapsamında; "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamında 'Riski Alan' ilan edilen ve kentsel dönüşüme uğrayan Fikirtepe Bölgesi'nin dönüşüm evresinde geçirdiği süreçler değerlendirilip, alınan plan kararı ve uygulamalarının bu bölgedeki etkileri üzerinde tartışılacaktır.

## 1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Metropolitan bir şehir kimliği taşıyan İstanbul'un önemli bir bölgesini oluşturan Kadıköy İlçesinde Fikirtepe; jeopolitik yapısı, fiziksel konumu ve lokasyonunun getirdiği değerleri itibariyle dikkat çekici bir özellik barındırmaktadır. Günümüzde kentsel dönüşümün bir yatırım kaynağı olarak görüldüğü uygulama örnekleri kamusal amaçla yapılması hayal edilen plan ve misyonların önüne geçmektedir. Bu bölge, öncelikle birinci derecede deprem bölgesinde yer alması, niteliksiz barınma alanları ile yetersiz donatı ve altyapı alanlarına sahip olması sebebiyle afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkındaki kanun yoluyla kentsel dönüşüm bölgesi ilan edilmiştir. Bu durumda projenin bütüncül bir yaklaşımla ele alınması, gerekli donatı ihtiyaçları ve ulaşım bağlantılarının buraya gelecek nüfus yoğunluğuna hizmet edebilecek yeterlilikte olması beklenmektedir.

6306 sayılı kanun kapsamında afet riskine yönelik kentsel dönüşüm alanı ilan edilen Fikirtepe Bölgesi'nde; ortaya çıkan uygulamaların artan nüfus yoğunluğu ve değişen kentsel kimlik değerleri neticesinde fiziki mekândaki değişim ve yansımaları üzerinde durulup, kentsel dönüşüm kavramının bu bölgede toplum yararını ne kadar karşılayabildiği ve bu dönüşüm sürecindeki etkilerinin değerlendirilmesi çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

Bu tez çalışması kapsamında riskli alan ilan edilen Fikirtepe Bölgesi için hayata geçirilmeye çalışılan planların ve sunulan yaşam koşullarının eski mevcut dokuya göre gerekli altyapı, ulaşım ve sosyal donatıların yanısıra kentsel kimlik yaşantısı üzerinden gelecek nüfusa yönelik yeterlilik düzeyini ne kadar sağlayabildiği tartışılacaktır. Bununla birlikte; ulaşım faktörünün bu projelerdeki yeri üzerinde durularak; dönüşüme konu olan bölgenin erişilebilirliğinin ve ulaşım altyapısının ne şekilde ele alındığı ve 6306 sayılı kanun kapsamına ne derece yansıtıldığı araştırılacaktır. Bununla birlikte, ulaşım planlanmasında izlenen yolun yöntemleri ve şehir planları ile nasıl ele alınabileceğine ilişkin değerlendirmelerde bulunulup uygulama aşamasına girdi verecek öneriler geliştirilecektir.

Çalışmada varılacak hedef; kentsel dönüşüm yoluyla gelişen kent makroformunun bu dönüşüm etkileşimi neticesinde ulaşım bağlamındaki etkisi ve yeterliliği değerlendirilerek, Fikirtepe'de gerçekleştirilen kentsel dönüşüm örneği üzerinden tespit edilen bulgular ile açıklanacaktır.

Hedeflerden bir diğeri; kentsel dönüşümü çeşitli boyutlarıyla incelemek ve yasal-yönetsel çerçeve ile ulaşım planlaması kavramlarını ilişkilendirerek değerlendirmektir.

## 1.2 Temel Problem (Hipotez)

Kentsel dönüşüm çalışmaları yapılırken; amacın yalnızca fiziki bir dönüşüm olmayıp, bunun yanısıra sosyo-kültürel donatıları ile altyapı ve ulaşım imkânlarının iyileştiği, yaşam kalitesinin insan ölçeğinde değerlendirilerek ele alındığı, kentin kimliği ile uyumlu estetik değerlere saygılı ve sürdürülebilirliğin ön plana alındığı projelerin hayata kazandırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Fakat "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" ile gerçekleştirilen uygulamalar neticesinde amaçlanan hedeflerin ve ortaya çıkan uygulamaların sadece fiziksel bir dönüşüm olup yıkılan mekânların yerini yüksek yoğunluklu ve çok katlı yapıların aldığı görülmektedir.

Hipotez 1: Tez çalışmasında öncelikle, ulaşım ve kentsel dönüşüm arasındaki ilişki ile ulaşımın bu evrede ne şekilde dikkate alındığını ortaya koymak hedefiyle şu sorular sorulmuştur;

a) "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamında dönüşüme uğrayan bölgelerde altyapı ve ulaşım faktörü ne şekilde ele alınmıştır, kanun maddesindeki yeri nedir ve üst ölçekli planlar ile uyum etkeni ne kadar dikkat ekseninde tutulmuştur?

b) Kentsel dönüşüm kapsamında dönüşüme tabi tutulan bölgelerde; arazi kullanım fonksiyonları ve ulaşım planlaması ne şekilde ele alınmalıdır ve uygulamada izlenen yöntem ile denetleme mekanizmaları nasıl işlemektedir?

Yukarıda yer alan sorular eşliğinde hipotez; 'kentsel dönüşüm alanı ilan edilen bölgelerde, yaşam kalitesi ve erişilebilirliğin yüksek olduğu, sürdürülebilir mekânlar oluşturmak adına; ulaşım altyapısı ve planlarının önemli bir etken' olduğu kanısına varılmıştır.

### 1.3 Problemin Tanımı

Günümüz kentlerinin hızlı gelişme sürecinde yasalara ve insan ölçeğine uyumlu olmayan ve niteliksiz yerleşimler oluşmaktadır. Bununla birlikte yaşanan doğal afetlerin etkileri ve sürekli artan kentleşme nüfusunun yanısıra artan yapılaşma koşulları karşısında şehirler sonu gelmeyen bir kısır döngüye sürüklenmektedir.

Şehirlerin olumsuz koşullarına çözüm üretmek ve yeni bir vizyon kazandırmak adına gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamalarının ise şehrin ihtiyaçlarına ne kadar cevap verebildiği tartışılmakla birlikte kentin ana iskeletini oluşturan ulaşım faktörü ise yetersiz boyutta değerlendirmeye alınmaktadır.

## 1.4 Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın yöntemi, açıklanan amaç ve hipotez ile şu aşamalardan oluşmaktadır;

- **Birinci bölümü;** giriş bölümünden oluşmakta olup; çalışmanın amacı ve kapsamı ile bu amaca ulaşmak için oluşturulan hipotezler belirtilmiştir. Çalışmanın sınırları, bölüm içerikleri, temel problem ve çalışmanın hazırlanması sürecinde izlenen yol ve yöntemler ile çalışmanın katkıları ve beklenen sonuçlar açıklanmıştır.

- **İkinci bölümde;** çalışmanın kapsamını oluşturan; kent ve kentleşme tanımları ile kentsel dönüşüm kavramı ve amaçları üzerinde literatür araştırması yapılmıştır.

- **Üçüncü bölüm;** kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi ve hukuki açıdan değerlendirilmesi bölümünden oluşmakta olup, kentsel dönüşümün Dünya ve Türkiye üzerinde yaşadığı önemli kırılma noktaları ve geçirilen tarihsel süreçler incelenmiş bu bağlamda öne çıkan dönemler ve kentsel dönüşüm kavramının geldiği nokta detaylandırılmıştır. Bir sonraki aşamada; kentsel dönüşümün hukuki boyutu incelenmiş ve Fikirtepe Bölgesi'nin dönüşüm kanalı olan "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun"a kadarki öne çıkan dönüşüm kanunları değerlendirilmiş ve bu kanunun ortaya çıkmasında gerekçe olan yasal ve hukuksal süreç incelenmiştir. Bu kanunların ne amaç doğrultusunda gündeme geldiği, dönüşüm kavramına ne kadar hizmet edebildiği, yeterlilik düzeyi ve söz konusu çözüm bekleyen sorunlara ne denli cevap verebildiği tartışılmıştır. Bunların neticesinde ortaya çıkan "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" içeriği, uygulamaları ve olası etkileri literatür taraması ve akademik makaleler ile karşılaştırılmalı değerlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm ve kentsel yenilemenin yasal altlığı olan 6306 sayılı kanun ve uygulama hükümleri detaylıca irdelenmiş, sağlayacağı kazanımlar ile uygulama yöntemleri değerlendirilmiştir.

- **Dördüncü bölümde ise;** Ulaşım ve ulaştırma kavramları üzerinde durulmuş olup bu kavramları etkileyen unsurlara değinilmiştir. Bunun yanısıra şehir planları ile

ulaşım planlarının entegrasyonel çalışmasının önemine vurgu yapılmış ve birbirinden kopuk üretilemeyecek bu planların oluşturulmasında kurumlar arası ilişkilerin koodinasyonunun önemine dikkat çekilmiştir. Bununla birlikte yeniden planlanan kentsel dönüşüm bölgelerinde ortaya çıkartılan planlar ve ulaşım altyapısının ilişkisine değinilmiştir.

- **Beşinci bölümde;** 6306 sayılı kanun kapsamında riskli alan ilan edilen 'Fikirtepe Bölgesi' kent makroformunun gelişimine ulaşımın etkileşimi bakışı ile ele alınmıştır. Bu kapsamda öncelikle; çalışma alanının konumu ve kent içindeki önemi üzerinde durulmuştur. Devamında bölgenin tarihsel süreç içerisinde kent makroformunun gelişimi ve değişimi üzerinde durulmuş ve gerekçeleri incelenmiştir. Bir dönüşüm sürecinden geçen Fikirtepe Bölgesi'nde nüfus projeksiyonundaki değişim dikkat çekici bir unsur olmasından dolayı alanın demografik yapısı üzerinde incelemelerde bulunulmuştur.

Bunun yanısıra; Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesinin mevcut durumunu değerlendirmek ve okuyabilmek adına; riskli alan sınırları, afet riskinin etkisi ve değerlendirmesi ile mahalle sınırları analizi, yakın çevre analizi, arazi kullanım analizi, karakter bölgeleri analizi, eş yükselti analizi, eğim analizi, çevresel eşik analizi, bina hasar görebilirlik analizi, arazi kullanımına göre kat alanı kat sayısı analizi, bina durumu analizi, mevcut ulaşım dokusu analizi, çalışması devam eden yol projeleri analizleri ile Fikirtepe Kentsel Tasarım Master Planı üzerinde durulmuştur.

Analiz çalışmalarının yapılmasının ardından alandaki kentsel dönüşüm sürecinde etkin planlar ve ulaşım kararları irdelenmiştir. Bu içeriğin altlığını oluşturan konular şu şekilde ele alınmıştır; çalışmanın hazırlanmasında Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi'nde riskli alan ilan edilmeden önceki onanlı son 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planları incelenerek dönüşüm kararları ve uygulamaları değerlendirilmiştir. Riskli alan ilan edildikten sonraki revizyonlar neticesinde kabul görmüş ve uygulamaya geçirilen 1/5000 ölçekli nazım imar ve 1/1000 ölçekli UİP'ları ile plan yapılaşma kararları ve plan notları üzerinde durulup, bu kararların söz konusu bölgenin kentsel dönüşüm sürecinden geçerken kent üzerindeki değişiminde yarattığı etkilere ve yansımalarına değinilmiştir. Bunun

yanısıra öngörülen nüfus projeksiyonları eşliğinde ve değişen kentsel fonksiyonların neticesinde, bölgenin fiziksel ve mekânsal boyutlarının değişim süreci üzerinde incelemelerde bulunulmuş ve bu bölgede ortaya çıkan kentsel dönüşüm etkileri değerlendirilmiştir. Bununla birlikte; bölgeye gelmesi beklenen nüfusun yoğunluk hesaplamaları neticesinde önerilen kentsel fonksiyonlar ile ulaşım altyapısının değişimi ve yeterliliği arasındaki ilişki incelenmiş ve tartışılmıştır.

Bu çalışmalar yapılırken; literaltürel incelemelerde bulunulmuş, İstanbul Şehir Rehberi hava fotoğrafları yolu ile bölgenin konumu ifadelendirilmiş, arazi etüdü çalışmaları yapılmıştır. Çalışma sırasında Netcad ve Photoshop programları kullanılarak analizler ve haritalar üretilmiştir. Arc GIS veri tabanında bulunan gerekli analizler Fikirtepe özelinde irdelenmiş, incelenmiş ve ele alınmıştır.

Söz konusu Fikirtepe planlarının ve analizlerinin temininde İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü aracılığıyla gerekli iletişimler ve bilgi alış verişlerinde bulunulmuştur.

- **Altıncı bölümde;** tezin son bölümü olan 'Sonuç ve Değerlendirme' kısmında dönüşüm sürecinden geçen Fikirtepe'de toplumsal taleplerin ve bölgeye yönelik alınan plan kararlarının uygulanabilirliği üzerinde değerlendirmelerde bulunulmuştur. Kentin değişim ve gelişim sürecini etkileyen plan kararlarının ulaşım etkileşimini ne yönde etkilediği üzerinde durulmuş olup, Fikirtepe'nin mevcut yapısının ve gerçekleştirilen dönüşüm ile sürdürülebilir yaşam alanları ve erişilebilir bir ulaşım planlaması adına ne kadar sağlıklı bir yol izlenebildiğine ilişkin tartışmalarda bulunulmuştur ve öneriler geliştirilmiştir.

### 1.5 Çalışmanın Katkısı- Beklenen Sonuçlar

a) Kentsel dönüşüm aşamasından geçen bölgelerin, gelecek nüfus projeksiyonları ve talepleri planlanarak kentsel fonksiyon alan ve alternatifleri ile ulaşım altyapısı nicelik ve niteliklerinin belirlenmesi gerekliliği,

b) Yeni önerilecek ulaşım kararlarının alınmasında, gelecekte varsayılan arazi kullanım planları ile yolculuk talepleri göz önünde tutularak plan kararları alınması gerektiği,

c) Arazi kullanım kararları ve uygulama planlarının ulaşım planları ve stratejileri ile birbirinin tamamlayıcısı olduğu bunun yanısıra karar verme mercilerinin ve kurumsal denetleme merkezlerinin alınan karar ve politikalarda birbirleriyle olan entegrasyonun sağlanması hususunun gerekliliği sonucuna varılmıştır.

d) Ulaşım problemlerini çözmek ve erişilebilirliği sağlamak adına yapılan yol genişletme yatırımları, katlı kavşaklar, yeni yollar, tüneller ve köprüler otomobil odaklı gelişme stratejileri barındıran plan kararları üretmekte olup yaşanabilirlik ve insan ölçeğine ne kadar hizmet ettiği tartışılır bir olgu olarak öne çıkmakta ve fiziksel çevreyi onarılamaz biçimde bozan yatırımlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun yanısıra ulaşım alternatiflerinin çeşitlendirilmesi ve insan ölçeğine çekilmesi gerektiği kanısına varılmıştır.

# 2.LİTERATÜR ÖZETİ

Bu bölümde, tez konusunun kapsamını oluşturan "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamında riskli alan ilan edilen bölgelere yönelik ulaşım yaklaşımını değerlendirmek üzere, öncelikle kent ve kentleşme olgusu, kentsel dönüşüm kavramının içeriği ve amacına değinilmiştir.

## 2.1 Kent ve Kentleşme

Susmaz ve Ekinci (2009) kent kavramını şu şekilde tanımlamıştır; "Kent; sosyo-ekonomik ve kültürel özellikleri, yönetim durumu ve nüfusu bakımından kırsal alanlardan ayırt edilen, hem tarımsal hem de tarım dışı üretim, dağıtım ve denetim işlevlerinin toplandığı, teknolojik gelişme derecelerine göre belirli bir büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeyine varmış; cemiyet tipi ilişkilerin olduğu, doğurganlık oranının kırsal kesime göre düşük kaldığı; çekirdek aile tipinin, ikincil toplumsal ilişkilerin, toplumsal farklılaşma, uzmanlaşma ve hareketliliğin yaygın olduğu; eğitim ve öğretimin yoğunlukla yapıldığı yerleşim alanları olarak tanımlanabilir".

Susmaz ve Ekinci (2009)'e göre kentleşme; sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak şehir sayısının artması ve bugünkü şehirlerin büyümesi sonucunu doğuran; toplum yapısında artan oranda örgütleşme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde şehirlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimidir (Öngören, 2013).

## 2.2 Kentsel Dönüşüm Kavramı

Çolak (2010) kentsel dönüşüm kavramını şöyle ifadelendirmiştir; "Yapılaşma süreci içerisinde imar planı olmayan ya da imara aykırı yapılanmış yerlerin, planlama faaliyetlerinin temel amaçlarına uygun hale getirilmesi için iyileştirilmesi ve eskiyerek sosyo-ekonomik ve kültürel anlamda kendine yetemeyen ve bozulmaya uğrayan kent dokusunun yenilenmesi işlemidir".

Kentsel dönüşüm kavramı sağlıklı ve daha nitelikli yaşam alanları üretmek amacıyla düzenli, estetik ve kimlikli kentlerin oluşturulmasına yönelik imar iyileştirmelerini barındırmaktadır (Öngören, 2013).

Roberts ve Sykes (2000)'a göre kentsel dönüşüm; kapsamlı ve bütünleşik bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşullarının sürekli iyileştirilmesini sağlamaya yönelik çalışmalardır. Bir başka deyişle, yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda, toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda, bu dengenin tekrar sağlanmasıdır. Tanımlardan anlaşıldığı üzere kentsel dönüşüm kavramı; yeni kentsel alan ve bölgelerin planlanmasından çok varlığını sürdüren ve yeniden planlamaya ihtiyaç duyulan kentsel dokuların yönetimi ile ilgilidir.

## 2.3 Kentsel Dönüşümün Amacı

Kentlerin kurulması ve gelişmesinde doğal ve beşeri etkenler gözönünde bulundurularak düzenli ve sağlıklı yaşam alanları oluşturmak amacıyla imar planları yapılır. Bu planlar aracılığıyla yeterli konut, ticaret ve sanayi alanları ile sosyo-kültürel alan gibi donatı ihtiyaçları karşılanarak estetik, kimlikli ve sürdürülebilir yaşam alanları oluşturulmaya çalışılır. Ancak zaman içinde şehirler kendine yetemez hale gelebilir veya doğal afetlere maruz kalarak kullanılamaz bir dokuya bürünebilir. Bu tür sebepler dolayısıyla kentsel dokuda değişikliğe ve dönüşüme gereksinim duyulabilir.

Ortaya çıkan kentsel dönüşüm gereklilikleri göz önünde bulundurulduğunda, kentsel dönüşümün beş temel amaca hizmet ettiğini belirtilmiştir;

- "Temelde toplumsal bozulmanın nedenlerinin araştırılarak, bunun ortadan kaldırılmasıyla kentsel alanların çöküntü hale gelmesini önlemektir".

- "Kent dokusunu oluşturan birçok öğenin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermektir".

- "Kentsel refah ve yaşam kalitesini arttırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma modeli ortaya koymaktır".

- "Kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejiler belirlemektir".

- "Toplumsal koşullar ve politik güçlerin ürünü olarak kentsel politikaların şekillendirmeye ihtiyacını karşılamak üzere sivil toplum örgütleri ve toplumun farklı kesimlerinin planlamaya katılımını sağlamaktır" (İlkme, 2008).

Kentsel dönüşüm projeleri aynı zamanda; kentleşmeyle birlikte ortaya çıkan suç oranlarının, çevresel kirliliğin, plansız yerleşmeler neticesinde artan gecekondulaşmanın ve toplumsal bozulmaların nedenleri üzerinde durarak bu problemlerin önüne geçecek plan ve politikaları geliştirip çözüm önerilerinde bulunmayı amaçlar. Bu çözüm önerileri yoluyla kentsel çöküntüye ve bozulmaya uğrayan bölgeler yeniden kimlikli, ekonomik anlamda dinamik, kendine yetebilen refah seviyesi yüksek ve sağlıklı yaşam alanlarına dönüştürülmek üzere değerlendirmeye alınır. Aynı zamanda deprem, yangın, sel gibi olabilecek afet tehlikelerine karşı kentsel dokunun iyileştirilmesi amacıyla yapı niteliği düşük olup risk taşıyan alanların, kentsel dönüşüm uygulamalarına başvurmayı gerektirebileceği söylenebilir.

# 3.KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TARİHSEL GELİŞİMİ VE HUKUKİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kentsel dönüşüm kavramı geçmişten bu yana Dünya'da ve ülkemizde belirli tarihsel dönemler geçirmiş ve günümüze kadar gelmiştir. Bu bölümde dönüşüm kavramının Dünya kentlerinde ve Türkiye'de izlediği tarihsel süreç ve gelişimi üzerinde değerlendirme yapılmıştır. Bununla birlikte; kentsel dönüşüm kavramının uygulanmasına zemin oluşturan hukuksal süreç incelenerek öne çıkan kanunlar ile "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun"un ortaya çıkışı, amacı ve uygulama süreçleri üzerinde değerlendirmede bulunulmuştur.

## 3.1 Kentsel Dönüşümün Tarihsel Gelişimi

Kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi değerlendirilirken; bu kavramının ve uygulama yöntemlerinin Dünya ve Türkiye üzerinde ortaya çıkış nedenleri ve gelişme süreçleri incelenerek, kentsel dönüşümün tarihsel süreç içerisinde geçirdiği önemli kırılma noktaları ve öne çıkan dönemler ile süreç içerisinde geldiği nokta değerlendirilmiştir.

Bu dönemler kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi incelenirken dikkat çeken ve öne çıktığı görülen aşağıdaki aşamalara ayrılarak incelenmiştir;

Dünya'da kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi incelenirken;

- 1.Dönem;1910-1940 yılları arası kentsel dönüşüm süreci
- 2.Dönem;1940-1960 yılları arası kentsel dönüşüm süreci
- 3.Dönem;1970-1980 yılları arası kentsel dönüşüm süreci
- 4.Dönem;1980 yılları ve sonrası kentsel dönüşüm süreci dönemlerine ayrılmıştır.

Türkiye'de ise kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi incelenirken;

- 1.Dönem; 1950 ve 1980 yılları arası kentsel dönüşüm süreci
- 2.Dönem; 1980 ve 2000 yılları arası kentsel dönüşüm süreci
- 3.Dönem; 2000 yılları ve sonrası kentsel dönüşüm süreci dönemlerine ayrılmıştır.

### 3.1.1 Dünya'da kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi

Ataöv ve Osmay (2007) Kentsel dönüşüm, 19. Yüzyılda ortaya çıktığı andan beri, birbirinden farklı uygulama biçimleri ve yöntemleri ile günümüzde kullanıldığı anlama ulaşmıştır. Bu noktada; kentsel yenileme kavramı batılı ülkelerde II. Dünya Savaşı'ndan sonra yaygınlaşırken, daha sonraki dönemlerde; değişen ihtiyaçlar bağlamında kentsel iyileştirme, canlandırma, koruma ve sağlıklaştırma gibi yöntemlerde öne çıkmıştır (Şahin, 2013).

Özellikle Dünya üzerinde değerlendirildiğinde; kentsel dönüşüm kavramının Sanayi Devrimi sonrasında gündeme geldiği ve "sanayi kentlerinde hızla yükselen çevre kirliliği, kalabalık ve yaşam standartları düşük konut alanları, düzensiz yapılaşma, ve yetersiz altyapı hizmetleri ile sağlıksız kentlerin gelişmesi" sorunlarının çözülme ihtiyacından kaynaklandığı görülmektedir (Akkar, 2006).

Koçak (2008) Avrupa I. Dünya Savaşı'nın ardından büyük bir yıkımla çıkarken kentlerde yaşanan savaşın izlerini ortadan kaldırmak ve çöküntü bölgelerinin iyileştirilmesini sağlamak amacıyla çözüm arayışına gitmiştir. Bununla birlikte, Kuzey Amerika'da ve Avrupa'da bozulan yaşam koşullarını nitelikli hale getirmek için kentsel dönüşüm projeleri geliştirilmeye başlanmıştır. II. Dünya Savaşı bittiğindeyse; Batı Avrupa ülkeleri, Hollanda, Belçika, Almanya, Fransa yıkılmış olan tarihi kentlerinin bütününü yeniden inşa etmişlerdir.

Şekil 3.1'de Robets'ın, ifadelendirdiği kentsel dönüşümün geçirdiği tarihsel sürece yönelik müdahale yöntemleri aşağıda görülmektedir.

| SENE | SÜREÇ |
|---|---|
| **1950 Yeniden İnşa (Reconstruction)** | Modası geçmiş alanların yeniden inşası ve banliyölerin oluşumu; merkezi ve yerel yönetime özel teşebbüsün katılımı ile birlikte yerleşik alanların geliştirilmesi ve kamu sektörünün yaşam standartlarını arttırması ile kentsel merkeze yakın alanlar ve yakın komşuluk birimleri daha fazla önem kazanmıştır. |
| **1960 Canlandırma (Revitalization)** | Banliyölerin büyümesi; kamu ve özel sektör arasındaki dengenin kurulması; bölgesel alanlardaki eylemler ile özel sektörün öneminin artması, sosyal imkânların gelişmesi ve ferah, yaşanabilir alanların oluşumu. |
| **1970 Yenileme (Renewal)** | Yenilemenin zorluğu ve katı projeler; yakın gelişmeler, özel sektörün öneminin artması, yerelliğin ön plana çıkması, kamu ve özel sektörün kaynaklarının gelişimi, sosyal tabanlı eylemler, eskimiş kentsel altyapı, yani gelişmeler neticesinde çevre öneminin artması. |
| **1980 Yeniden Geliştirme (Redevelopment)** | Yeniden geliştirme projeleri, uzak şehir projeleri, özel sektöre önem verme ve uzmanlık üniteleri, ortaklıkların gelişimi; 1980'lerin ilk dönemlerinde yerel ölçekteki yoğunlaşma, hükümetin seçme dürtüsü, yeniden yerleştirme ve yeniden geliştirme projeleri, geniş açılı çevresel yaklaşımlar. |
| **1990 Yeniden Oluşum (Regeneration)** | Uygulama ve politikalara detaylı yaklaşım eğilimi, bütünleşmiş eğitim, ortaklıkların baskınlığı, stratejik bakış açısının benimsenmesi, bölgesel eylemlerin gelişimi, kamu ve özel sektör kuruluşları arasındaki denge, toplumun önem kazanması, daha sade koruma, daha geniş faaliyetlerin temsili ve sürdürülebilir çevre. |

Şekil 3. 1. Robets'ın "Kentsel Müdahale Biçimleri" (Eş,2000)

Kent planlarının önemlerinin artması ile birlikte kentsel dönüşüm alanında Fransa, İngiltere, ABD, Almanya'da bilinçli çalışmaların yapılmasına öncülük edilmiştir. ABD, "New Heaven" kentini yenilemek adına, Almanya, II. Dünya Savaşı'nın ve Hitlerin izlerini silmek amacıyla, İngiltere Sanayi Devrimi'nin etkisiyle oluşan işçi kentlerini daha yaşanabilir ve nitelikli kentlere dönüştürmek maksadıyla, Fransa ise ülkesindeki isyanları önlemek ve kontrol altına almak için kentsel dönüşüm projeleri oluşturmuşlardır (Seydioğulları, 2016).

Tezin kapsamı itibariyle kentsel dönüşüm yaklaşımının dünya üzerindeki tarihsel gelişimi aşağıda belirtildiği üzere dönemler halinde ayrılarak detaylandırılmış ve incelenmiştir. Bu dönemler kentsel dönüşüm kavramının dünya kronolojisinde en önemli kırılma noktalarını oluşturan dönemleri ifade etmekte ve içermektedir. Bu

dönemler sınıflandırılırken araştırılan literatürel kaynaklar arasında spesifik olarak en çok öne çıkan gelişmelerden yola çıkılmış ve dönemsel bir kategoriye gidilerek sürecin daha iyi gözlemlenmesi sağlanmıştır.

Bunlar aşağıda belirtildiği şekilde sınıflandırılmıştır;

#### 3.1.1.1 1.Dönem;1910-1940 yılları arası kentsel dönüşüm süreci

Harvey (2010) Avrupa'da 18. ve 19. yüzyıllarda yeni buluşların üretime olan etkisi ve makineleşmiş endüstrinin doğmasıyla sermaye birikimi artmış, bunun neticesinde meydana gelen Sanayi Devrimi ile birlikte kentler hızla ve kontrolsüzce gelişmiştir. 1800'lerin ortalarından İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar kentlerdeki toplumsal ve fiziksel bozulmalara karşı "kentsel yenileme" çalışmaları görülmektedir. Sanayi Devrimi ile sanayinin baş gösterdiği kentlerde oluşan çevresel kirlilik, sanayiye yönelik dokunun düzensiz yayılımı, yoğun nüfus artışı neticesinde yaşam standartları düşük barınma alanları ve bununla birlikte yaşanan yetersiz altyapı hizmetleri kentlerin sağlıksız gelişmesine sebep olmuştur (Arslan, 2014).

Demirkıran, (2008) 1850'li yıllara gelindiğinde Kuzey Amerika'da ve Avrupa'da kırsal bölgelerden kentsel dokuya olan yoğun göç hareketleri kentlerde nüfus yoğunluğunu arttırmış ve bunun beraberinde çeşitli sağlık problemleri, yerleşim sorunları, ekonomik ve sosyal sıkıntılar ortaya çıkmıştır. Bu tip sorunlar zaman içerisinde kentlerde ciddi çöküntülere yol açmıştır. Bunun üzerine Avrupa'da tüm metropollerde 1870-1880 yılları arasında geniş kapsamlı olmak üzere kent planları ile modern merkezler oluşturulmaya başlanmıştır (Seydioğulları, 2016).

Akkar (2006) 19. yüzyılın ortalarından 1940'lı yıllara gelinceye kadar, kentlerdeki toplumsal ve fiziksel bozulmaya karşılık en önemli kentsel dönüşüm yönteminin kentsel yenileme olduğu görülmektedir. Bu sebeple, kentsel dönüşüm uygulamalarının ilk örnekleri izlendiğinde, kentlerin fiziksel dokusunun iyileştirilmesine ağırlık verilmesinin yanısıra ekonomik ve toplumsal açıdan geliştirme ve iyileştirmeye yönelik plan ve projelerin göz ardı edildiği görülmektedir (Ayhan, 2013).

### 3.1.1.2 2.Dönem;1940-1960 yılları arası kentsel dönüşüm süreci

1949 yılında ABD'de konut yasası kabul edilmiş ve bununla birlikte kentsel yenilemenin kurumsallaşması sağlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'yla beraber savaşın kentlerde büyük yıkımlar ortaya çıkartması, çoğu Avrupa şehrinde gecekondu kitleleri ve yer değiştirme politikaları ile eski konut sorununun beraberinde 1960'ların sonlarına doğru her ülke konut yenilemesi ve bölge gelişimine bağlı olarak hassas programlar geliştirmeye başlamıştır (Arslan, 2014).

Özden (2008), kentsel dönüşüm adına ilk uygulamaların 1950'li yıllarda sefalet yuvaları adı verilen "slum"ların temizlenmesi ve tüm kentsel alan parçalarının yıkılarak yerlerine yeni kentler inşa edilmesi politikasını içermekte olup, 1960'lı yıllara gelindiğindeyse yeni bir vizyonla tarihi yapıların korunması düşüncesini barındırmıştır (Ayhan, 2013).

İngiltere; 1969 konut yasası ile politika biçimini değiştiren ilk ülke olmuştur. Ardından Amsterdam ve Rotterdam ile 1970'lerin başında Hollanda; şehir hükümetleri ve toplumlar arasındaki çatışmalardan sonra bu yönde kentsel dönüşüm ile ilgili düzenlemeler yapan ülke olmuştur (Arslan, 2014).

### 3.1.1.3 3.Dönem;1970-1980 yılları arası kentsel dönüşüm süreci

1960 ve 1970 yıllarının başlarında kentsel iyileştirmeye öncelik verilmiş, fiziksel bozulma ile toplumsal bozulmanın arasındaki ilişki kabul edilerek projelerde daha toplumsal stratejiler ortaya çıkartılmaya başlanmıştır. Merkezi yönetimin önderliğinde geliştirilen projeler, kentsel dönüşümün fiziksel yönünün yanısıra toplumsal yönlerini ön plana çıkartan planlar önem kazanmıştır. 1970'lerin sonlarına doğru, kent merkezlerindeki bozulmanın sebepleri arasında sosyal faktörler dışında ekonomik ve yapısal nedenlerin de etkisi olduğu belirlenmiştir (Karadağ, 2008).

1970'lerin ortasında İngiltere, 1980'lerin ortasında da tüm Batı Avrupa, geleneksel endüstri sektöründe düzenli bir şekilde değişim içine girmiştir. İşsizlik ve kentsel yoksunluk politik endişelerin başında gelmiştir. Bu konuyla alakalı Avrupa Konseyi çalışmalar sürdürmüş ve 1981 tarihinde "Urban Renewal" adında bir kampanya

başlatmış ve sonrasında ise bu kavramın yıkıp yeniden yapma içeriğini taşımasından dolayı "urban renaissance" olarak değiştirilmiştir. Kentlerde yaşam koşullarının sağlıklaştırılması ve iyileştirilmesi adına mevcut yasaların uygulanması, sorunlara yönelik idari ve teknik uygulamaların geliştirilmesi gibi temel ilkeleri olan kampanya çoğu Avrupa kentinin geliştirilmesi ve yenilenmesine dayanak oluşturmuştur (Arslan, 2014).

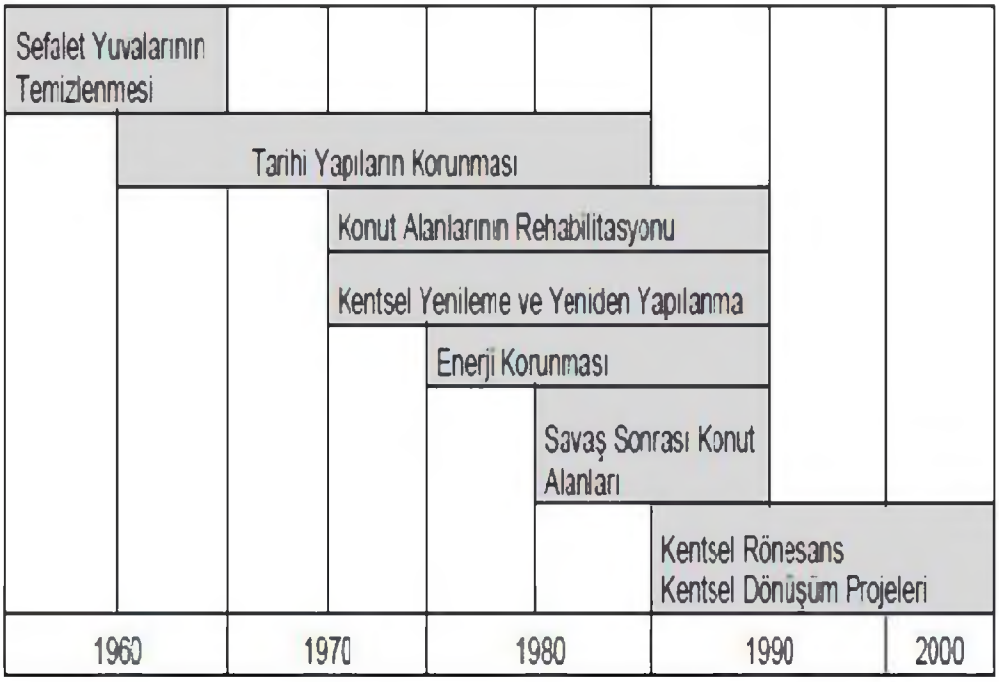
#### 3.1.1.4 4.Dönem;1980 yılları ve sonrası kentsel dönüşüm süreci

1980'lerde uygulanan kentsel dönüşüm projeleri çoğunlukla kentin çöküntü bölgelerinde, yitirilen ekonomik faaliyetleri canlandırmak ve yeniden sağlamak üzerine kurgulanmıştır. Kentin önemli ticari merkezlerine yeniden işlev kazandırarak kent ekonomisine katkı sağlamak üzere kurgulanan planlar kentlerin yeniden üretimi (urban regeneration) olarak adlandırılmıştır. Ancak, izlenen bu politika beklenen sonuçları karşılayamamış ve istikrarlı, güvenilir ve sürdürülebilir bir ekonomik dönüşüm ortamı oluşturulamamıştır (Görgülü vd., 2006).

Balaban (2013) 1980'lerin sonlarına gidildikçe söz konusu projelerde, kazanan kesimin yatırımcıların olduğu, yakın çevrede yaşayan toplumsal kesimlerin fayda sağlayamadığı, ihtiyacın dışında yapılaşmanın artması neticesinde çevrenin korunmasına gerekli özenin gösterilmemesi sebebiyle eleştirilerin etkisi altında kaldığı görülmektedir. 1990'lara gelindiğindeyse; kentsel dokunun iyileştirilerek yeniden düzenlenmesi projelerinde bir de sürdürülebilirlik ilkesi yer almaya başlamıştır (Arslan, 2014).

1990 sonrasında kentsel iyileştirme ve yeniden canlandırma kentsel dönüşümde kullanılan en yaygın müdahale biçimleri arasında yer almıştır. Çok aktörlü dönüşüm süreçlerinin yaşandığı bu dönemde kamu ve özel sektörün yanısıra gönüllü kuruluşlar ve sivil toplum örgütlerinin de sürece katılmaları teşvik edilmiştir. Aynı zamanda bu dönemde kültürel miras ve tarihsel dokunun önemine de vurgu yapılarak "kentsel koruma" kavramı "kentsel dönüşüm" içinde yerini alarak ön plana çıkmıştır (Karadağ, 2008).

Şekil 3.2'de Andersen (1999), kentsel yenileme sürecinin tarihsel gelişimine yönelik, dikkat çeken dönemlerin yansıttığı değişimler özetlenmiştir.




Şekil 3. 2. Kentsel yenileme sürecinin tarihsel gelişim profili (Uyan, 2008)

Kentsel yenileme sürecinin bu dönemler içerisinde hangi kırılma noktalarından geçtiği ve tarihsel gelişimi ise aşağıda Şekil 3.3'de izlenebilir.

| Dönem Politika Türü | 1950'ler Yeniden İnşaa Etme | 1960'lar Yeniden Canlandırma | 1970'ler Yenileme | 1980'ler Yeniden Geliştirme | 1990'lar Yeniden Üretim |
|---|---|---|---|---|---|
| **Temel Strateji ve Yönleniş** | Şehirlerin Köhne alanlarının genellikle mastır plana dayalı olarak yeniden inşası ve genişlemesi banliyölerin büyümesi | 1950'lerin anlayışının devam etmesi, banliyölerin büyümesi, saçaklanmalar, ilk esenleştirme çabaları | Yenileme ve semt projelerinde yoğunlaşma, gelişimlerinde devam | Birçok temel gelişim ve yeniden gelişim projeleri, donanma projeleri, şehir dışı projeleri | Politika ve uygulamalarda daha etraflı yaklaşımlara yöneliş, bütünleşmiş eğitime daha fazla önem |
| **Temel Aktörler ve Finansman Sahipleri** | Merkezi ve yerel hükümet, özel sektör gelişimcileri ve müteahhitler | Kamu ve özel sektör arasında denge sağlamaya yöneliş | Özel sektörün artan rolü ve yerel yönetimlerde desantralizyon | Özel sektöre ve uzman birimlere önem verilmesi, artan ortaklıklar | Ortaklıkların hakimiyeti |
| **Eylemin Alansal Boyutu** | Yerel ve mevzi düzeyin vurgulanışı | Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkışı | Önce bölgesel ve yerel düzey, sonra yerel düzeyin öne çıkışı | 1980 başlarında mevzi ölçekte, ardından yerel ölçekte yoğunlaşma | Stratejik perspektifin, yeniden sunumu bölgesel eylemlerin gelişimi |
| **Ekonomik Odak** | Az miktarda özel sektör yatırımı, genelde kamu sektörü yatırımları | 1950'lerin devamında özel sektörün artan önemi | Kamunun zorunlu kaynakları ve özel yatırımlarda artışlar | Seçici kamu fonları ile özel sektörün hakimiyeti | Kamu özel sektör ve gönüllü fonlar arasında giderek artan denge |
| **Sosyal İçerik** | Konut ve yaşam standartlarının iyileştirilmesi | Sosyal koşulların ve refahın geliştirilmesi | Toplumsal temelli eylemler ve artan yetkiler | Seçici devlet desteği ile toplumun kendi işini kendi görmesi | Toplumun rolünün önem kazanması |
| **Fiziksel Durum** | İç bölgelerin ve yakın çevre gelişimlerinin tekrar önem kazanması | Mevcut alanların, 1950'lerin esenleştirilme paralelinde iyileştirilmesi | Köhne şehirsel alanların yaygın olarak yenilenmesi | Yerine geçme ve yeni gelişim temel projelerin hazırlanması | 1980'lerden daha mütevazi koruma |

Şekil 3. 3. Dünya'da kentsel dönüşümün gelişimi (Yerebasmaz, 2006)

### 3.1.2 Türkiye'de kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi

Sekmen (2007) "Cumhuriyet dönemi itibariyle başlayan kentleşmeye yönelik hareketler ülkemizde, 1950'lerde kırdan kente doğru göçe bağlı olarak hızlanma kat etmiş ve plansız yerleşmeleri doğurmuştur. Bunun beraberinde 1950'lerde sanayi sektöründe yaşanan gelişmeler neticesinde tarım sektörü giderek geri planda kalmıştır. Tarım sektöründe makineleşme artarak işgücüne yönelik talepte azalma yaşanmış ve bu durum kentlere olan göç hareketini tetikleyerek nüfus patlamalarına yol açmıştır. Ülkemizde 1980 yılı sonrasında kâr güdüsünün ön plana alındığı konut projeleri dikkat çekmiş ve doğal kaynaklar ile kültürel mirasın öneminin arka plana atıldığı kentsel dokuların yayıldığı görülmüştür"(Batal, 2016).

Özden (2006) "Bu süreç içerisinde İstanbul, İzmir, Ankara gibi kentlerin kontrol altına alınmadan büyüdüğü görülmektedir. Yaşanan göç hareketleri neticesinde sosyo-ekonomik ve kültürel sorunların yanısıra barınma ihtiyacının da bir problem olarak karşımıza çıktığı bu dönemde barınma ihtiyacını karşılamaya yönelik sağlıksız ve yasadışı konutlar ortaya çıkmış, altyapı sorunlarının yanında kültür mirasının da tahrip edildiği görülmüştür. Bunların beraberinde niteliksiz ve düşük yaşam alanlarının oluşması kentsel yoksunluğun ve dönüşüm ihtiyacının oluşmasına zemin hazırlamıştır"(Aydınlı ve Turan, 2012).

Türkiye'deki kentsel dönüşümün günümüzde geldiği noktayı inceleyebilmek adına tarihsel gelişim süreci yapılan araştırmalar ve kaynaklar ışığında gözlemlenerek ve yine bu süreç içerisinde öne çıkan kırılma noktaları değerlendirilerek dönemler halinde irdelenmiş ve ortaya konulmuştur.

### 3.1.2.1 1.Dönem; 1950 ve 1980 yılları arası kentsel dönüşüm süreci

Kentsel dönüşümün temelleri; 1950 ve 1980 yılları arasında ekonomik büyüme ve sanayileşme süreciyle yaşanan kırdan kente göç hareketleri neticesinde ortaya çıkan niteliksiz ve plansız kentsel dokuların oluşmasını doğurması sebebiyle yetersiz kalan altyapı sistemi ile sosyo-ekonomik problemlere çözüm üretilmesi ve yapılı çevrenin yenilenmesine yönelik müdahaleleri barındırmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'nın beraberinde ortaya çıkan kentsel çöküntünün yeniden sağlıklı ve iyileştirilmiş bir kentsel dokuya kavuşması adına yöntemler izlenerek kentsel dönüşüm politikaları geliştirilmiştir. 1960 dönemini kapsayan yıllar kentsel dönüşümün ekonomik gelişmenin sağlanması ve istihdamın geliştirilmesine yönelik algılandığı bir dönemdir (Yenice, 2014).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ülkemizde yaşanan ilk kentsel dönüşüm örneklerinin gecekondulaşma üzerinde olduğu görülmektedir. Bu dönem, kent çeperlerinde yer alarak boş bırakılan arazilerin gecekondu mahallelerine dönüşmesi neticesinde buralara yönelik sağlıklaştırma hareketleri ve yeniden yapılandırılarak temizlenmesine yönelik eylemlerin varlığını ön plana çıkarmaktadır (Ataöv ve Osmay, 2007).

Uzun (2006) 1950'lerde kent çeperlerine olan yayılımın uydu kentleri ortaya çıkarttığı ve nüfusun giderek bu bölgelere yerleştiği görülmektedir. Kent merkezlerinde boşalan alanlara yerleşen alt gelir gruplarının plansız yerleşimi neticesinde kentsel çöküntü bölgeleri ortaya çıkmıştır (Aydınlı ve Turan, 2012).

1970 dönemi çıkartılan imar afları neticesinde var olan problemlerin giderek artmasına ve artan nüfus akışına karşılık plansız ve sağlıksız kentsel dokunun hızla yayılmasına neden olmuştur. Bunum yanısıra gecekondu alanlarına yönelik çıkartılan "ilave imar planları" ile düzenli kentin bir parçası halini almıştır (Özden, 2006).

Akkar (2006) Bu dönemin en öne çıkan özelliği 'Kentsel yeniden yapılandırma' politikasının geliştirilmesidir. Aynı zamanda dönüşüm modeli kamu-özel sektör aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Kamu altyapı problemleri ve arazi ıslahını sağlarken, kentsel dönüşüm özel sermaye ve yatırımcılar eliyle gerçekleştirilmiştir.

Öktem (2006) 1980'ler daha çok turizm yatırımlarına yönelik kapsamlı projelerin uygulandığı bir dönem olmuşken; 1990'lardan itibaren bu projelere kültür ile ilgili stratejilerde katılmaya başlanmıştır (Ataöv ve Osmay, 2007).

#### 3.1.2.2 2.Dönem; 1980 ve 2000 yılları arası kentsel dönüşüm süreci

İkinci dönem büyük kentlerin dışa açık liberal ekonomiden ve küreselleşmeden etkilendiği 1980 ve 2000 yılları arasıdır. Bu süreçte kent içinde ruhsatlı ve ruhsatsız yapılaşma meydana gelirken diğer taraftan yerleşim alanlarının merkez dışına yayıldığı görülmektedir. Düşen yaşam kalitesi ve riskli yapıların yeniden inşaası ile sağlıklaştırılarak yeniden canlandırılması yönünde politikaların izlendiği görülmüştür (Ataöv ve Osmay, 2007).

Osmay (1999) ülkenin gelişen ekonomik politikası ve değişen nüfus yapısı neticesinde işgücüne bağlı yaşam alanlarının oluşmasıyla şehirlerde merkezi iş alanlarının arttığı ve kentsel dokunun ulaşım aksları çevresinde yayılım gösterdiği görülmektedir. Bu dönemde kentsel makroform, 1980 öncesinde konut alanlarının yayılmasına odaklanırken, 1980 sonrasında ticaret, turizm ve sanayi sektörleri ekseninde gelişimden etkilenerek biçimlenmiştir (Ataöv ve Osmay, 2007).

Akkar (2006) 1990'lardan itibaren, kentsel mekânın ekonomik, fiziki, toplumsal ve çevresel boyutları ile kentsel dönüşümün yasal ve kurumsal çerçevesine dayalı değerlendirme süreçleri izlenerek kamu yararının en üst düzeyde kullanılabileceği ve 'sürdürülebilir kentlerin' geliştirilmesine yönelik çözüm önerilerinin ön plana alınması gerektiği düşüncesi savunulmuştur. Bu dönem aynı zamanda küreselleşmenin etkileri ve Avrupa Birliği'ne geçiş süreci adına kentsel dönüşüm politikalarının öne çıktığı bir dönemdir. Bunun yanısıra kentsel kimlik ve kültürel miras ile sosyo-kültürel yapının değerlendirilmelere alındığı anlaşılmaktadır. Aynı zamanda yapılan projeler özel sektör dışında sivil toplum örgütleri ve kamu birlikteliğinde ele alınmıştır (Aydınlı ve Turan, 2012).

### 3.1.2.3 3.Dönem; 2000 yılları ve sonrası kentsel dönüşüm süreci

Son dönemi oluşturan 2000'li yıllar, yerel yönetim ile özel sektör işbirliğine dayanan ve ilk kez 'dönüşüm'ün strateji olarak tanımlandığı dönemi kapsamaktadır. Ancak bu kavram yalnızca kentsel yenileme olarak tanımlanmış ve kentsel fonksiyonların farklı kullanımlara dönüştürülmesi amacıyla uygulanmıştır. Bunun yanısıra tarihi konut alanlarının soylulaşarak korunduğu ve diğer konut alanlarının da iyileştirilmesi gündemdedir (Ataöv ve Osmay, 2007).

Bu dönemde kentsel dönüşümün hukuksal çerçevede ele alındığı ve yasalarda yer aldığı görülmektedir. Bunun beraberinde kentsel planlamada katılımcı yaklaşımın dikkate alındığı ve kentlerdeki fiziksel yapının önceki dönemlere karşılık büyük parçalar halinde ve dönüşerek büyüdüğü görülmektedir (Tekeli, 2005).

Bu dönemde; "Toplu Konut İdaresi Başkanlığı" kurumsal düzenlemelerle temel aktör haline getirilmiş ve TOKİ- yerel yönetimler-özel sektör işbirliğiyle kapsamlı kentsel dönüşüm projelerinin önü açılmıştır. Bunun yanısıra; kentsel dönüşüm, 2004 yılı sonrasında AB'ye uyum süreci kapsamında ele alınarak yapılan kamu yönetimi reformlarında kentsel dönüşüm konusunu içeren yasal düzenlemeler yapılmıştır (Batal, 2016).

Ancak ülkemizde gerçekleşen kentsel dönüşüm uygulamalarının gayrimenkul eksenli ve fiziksel mekânın düzenlenmesi yoluyla değerlendirildiği, bunun beraberinde kentsel kimlik ve kültürel değerlerin göz ardı edilerek yeni mekânlar üretme yoluna gidilip, neticede kentsel mekânların ruhunun ikinci planda kaldığı görülmektedir.

Kentsel dönüşüm kavramı ülkemizde özellikle 1999 Marmara Depremi ile birlikte hayatımıza girmiş olması nedeniyle bu noktada konuyu ele alış biçimi itibariyle Batı'da yaşanan kentsel dönüşüm deneyimlerinden ayrışmaya gitmektedir. Aynı zamanda gerçekleşen süreç; şehircilik ve mimari bilim dallarının ilkeleri ve uygulama yöntemleri ile değil, siyasal, toplumsal, ekonomik, kültürel ve çevresel dinamiklerin yönlendiriciliğinde gerçekleşmektedir (Görgülü, 2009).

Ortaya çıkan depremlerden sonra; Türkiye'de kentsel dönüşüm uygulamalarının gündeme gelen mevzuat değişiklikleri ile afet riski barındıran yerleşmelere odaklanma yoluyla yapıldığı görülmektedir. 2011 yılında gerçekleşen Van Depremi'nde kentsel dönüşüm hususunda yasal ve yönetsel çerçevenin ortaya çıkan sorunların çözümleri noktasında yetersizliğini ortaya koymuştur (Yenice, 2014).

Aşağıda Şekil 3.4'de Türkiye'de kentsel dönüşümün tarihsel süreci izlenmiştir. Bu tablo ile Türkiye'de gerçekleşen kentsel dönüşüm süreçleri 1950-1980, 1980-2000 ve 2000 sonrası dönemlerde dönüşüm değişkenleri ve uygulamaları yönünden değerlendirmeye alınmıştır. Bu noktada ülkemizde yapısal, sosyo-ekonomik, uygulama yöntemleri ve kentsel makroform bağlamında açıklanmaktadır (Erkal vd., 2014).

| DÖNÜŞÜM DEĞİŞKENLERİ VE UYGULAMALARI | 1950-1980 | 1980-2000 | 2000 SONRASI |
|---|---|---|---|
| **YAPISAL / BAĞLAMSAL** | **Ekonomik Politikalar:** Ekonomik Büyüme **Demografik Değişim:** Kentlere göç ve hızlı kent nüfus artışı | **Ekonomik Politikalar:** Ekonominin dışa açılması; Küreselleşme ve yerelleşme **Demografik Değişim:** Kentsel nüfus artışı; metropollerde doğurganlık oranının düşmesi | **Ekonomik Politikalar:** Özelleştirme; AB ilişkileri **Demografik Değişim:** Doğudan batıya göç |
| **SOSYO-EKONOMİK** | **Konut Sunum Biçimleri:** Yap-satçı konut, kısıtlı sayıda kooperatif, Toplu Konut **İşgücü-Konut ilişkisi:** Düşük gelirli işgücünün sanayi ve sanayi dışı istihdamı; Konut ihtiyacına çözüm olarak gecekondular | **Konut Sunum Biçimleri:** Ruhsatlı ve ruhsatsız yapılaşma **İşgücü-Konut ilişkisi:** Kent merkezindeki küçük üretim birimlerinde çalışanların çevre gecekondu ve merkez mahallelerde yaşayan niteliksiz ve düşük gelirli nüfustan oluşması; Orta gelir grubunun yaşam alanlarının desantralizasyonu | **Konut Sunum Biçimleri:** Belediye Toplu Konut Kooperatifleri, özel sektör lüks konut siteleri, düşük nitelikli apartmanlar, kent merkezindeki tarihi konut, deprem riski olan alanlarda devlet kredisi ile afet konutları **İşgücü-Konut ilişkisi:** Yüksek gelir grubu kent dışında konut çevreleri oluşturuyor; gecekondu alanlarında istihdam yapısındaki değişime göre konut biçim ve standartları değişiyor. |
| **YÖNETİM/ UYGULAMA** | **Yetkilerin Dağılımı:** Devlet Planlama Teşkilatı; İmar ve İskân Bakanlığı; Yeni Belediyecilik Hareketi Planlama Uygulamaları: Merkezi Planlı Kalkınma Modeli; Bütüncül Planlama Yaklaşımı **Politikalar ve Yasal Düzenlemeler:** Belediye, Gecekondu, Arsa Ofisi, İmar ve Kat Mülkiyeti kanunları | **Yetkilerin Dağılımı:** Yerel Ilçe belediyelerine planlama Yetkisinin verilmesi; Yerel Gündem 21 Planlama Uygulamaları: Kentsel gelişmeye desantralization; Nazım İmar Uygulama Planları; Yerelde yukarıdan-aşağıya yönetim anlayışı **Politikalar ve Yasal Düzenlemeler:** Büyükşehir Belediye, İmar, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma, Çevre, Boğazıçı, Milli Parklar kanunları ve Af yasaları | **Yetkilerin Dağılımı:** Büyükşehir belediyelerinin yetkisinin genişletilmesi Planlama Uygulamaları: Stratejik Planlama, katılımlı palanlama uygulamalarının başlaması **Politikalar ve Yasal Düzenlemeler:** Büyükşehir, Belediye, Mali İdareler, Kentsel Dönüşüm ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma kanunları |
| **KENTSEL MAKROFORM** | "Azman Kent" (merkezde yoğunlaşma; gecekondularının gelişimi) | Çok Merkezli Metropoliten Kentleşme (kentsel yayılma; ruhsat dışı yapılaşmanın yasallaşması) | Bölgesel Yayılma (merkezlerin farklılaşması ve yeni ilişki ağlarının kurulması) |
| **KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALARI** | 1.Gecekondu bölgelerinin sağlıklaştırılması; 2.Kent merkezinin çöküntü alanına dönüşümü; 3.Gecekondu alanlarının yeniden yapılandırılması; 4.Bu alanlarda kentsel yenileme | 1.Yaşam kalitesi düşmüş ve riskli alanlarda kentsel yenileme; 2.İyileştirmeye yönelik sağlıklaştırma ve islah-imar uygulamaları; 3.Tarihi değeri olan yerlerin korunması ve soylulaştırılması | 1.Kentsel alanlarda yenileme; 2.Apartman alanlarının iyileştirilmesi; 3.Yeni siteler ve kapalı yerleşim alanlarının yeniden geliştirilmesi; 4.Tarihi konut alanlarının soylulaştırılması |

Şekil 3. 4. Türkiye'de kentsel dönüşüme tarihsel bakış (Erkal vd., 2014)

## 3.2 Kentsel Dönüşümün Hukuki Boyutunun İncelenmesi

Kentsel dönüşümün hukuki boyutu incelenirken, Fikirtepe Bölgesi'nin dönüşüm kanalı olan "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun"a kadar öne çıktığı görülen kentsel dönüşüm kanunları değerlendirilmiş ve bu kanunun ortaya çıkmasında gerekçe olan yasal ve hukuksal süreç incelenmiştir. Kentsel dönüşüm kapsamının uygulanmasına yönelik hukuksal zemin oluşturan söz konusu kanunların ne amaç doğrultusunda geldiği, bu kavrama ne kadar hizmet edebildiği, yeterlilik düzeyi ve söz konusu çözüm bekleyen sorunlara ne denli cevap verilebildiği tartışılmıştır. Bunların sonucunda ortaya çıkan ve kentsel dönüşüm ve yenilemenin yasal altlığı olan 6306 sayılı kanunun içeriği amaç ve etkileri ile uygulama yöntemleri değerlendirilmiştir.

### 3.2.1 6306 Sayılı afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkındaki kanunun ortaya çıkışı, amacı ve uygulama süreçleri

Afet amaçlı kentsel dönüşümde uygulanacak temel ve özel kanun "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun"dur. Bu kanun; "31.5.2012" tarihli ve "28309 Sayılı Resmî Gazete"de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

6306 sayılı kanunun ortaya çıkmasına neden olan etkenler özellikle 1999 yılında İzmit, Düzce ve Sakarya'da gerçekleşen depremlerdir (Öngören, 2016).

1999 yılında Marmara Bölgesi'nde meydana gelen ve çok yüksek malî kayıplar ile onbinlerce insanın ölümüne sebebiyet veren deprem afeti ile sonrasında gerçekleşen depremler ve son olarak karşılaştığımız 2011 yılında Van'da meydana gelen deprem felaketi neticesinde bu gerçek tekrar gün yüzüne çıkmış ve 2012 yılında olabilecek afet risklerini önlemek adına 6306 sayılı kanun ortaya çıkartılmıştır.

TBMM "Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun Tasarısı" ile Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporunda, 2013 yılında bu tür yerlerin, bulundukları yerlerde dönüştürülmesi, iskânın yeniden düzenlenmesi ya da başka yerlere nakledilmesi gerektiği sonucuna varmıştır.

Yasin (2019) Şehirlerin sosyo-ekonomik ve kültürel sorunları değerlendirildiğinde kentsel dönüşüme dayalı uygulamaların gerçekleştirilebilmesi adına bunu sağlayacak kuramsal altyapının oluşturulması ve kanuni bir zemine oturtulması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Dolayısıyla ülkemizde yer alan deprem riskinin varlığı da göz önünde bulundurularak, yetkileri itibariyle "radikal" bir düzenleme örneği olan ve "yara sarma" değil, "yara almama" anlayışının benimsenmesi üzerine oluşturulduğu ifadelendirilen 6306 sayılı kanun kabul edilmiştir. Bu kanun ile süreç başlatılmış ve Türkiye'de yer alan 19 milyon konut stoğunun en az 6,5 milyonunun 20 senelik bir periyot içerisinde dalga dalga dönüştürüleceği bir planlama güdülmüştür (Doru, 2013).

Kanun'un ilk maddesine göre kanunun amacı; "afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini oluşturmak üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemektir" şeklinde ifade edilmektedir.

Dolayısıyla "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun" maddesi yoluyla kentsel dönüşüm çalışmaları olası bir afet karşısında; gerek niteliksiz yapıların daha dayanıklı hale getirilmesi gerekse altyapı sistemleri ve ulaşım bağlantılarının sağlıklaştırılmasıyla birlikte ihtiyaca yetecek düzeyde hizmet ağları ve donatı alanları oluşturulmasına bir araç olmaktadır.

"6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun" 2. Maddesi'nde aşağıdaki tanımlar getirilmiş olup uygulama yöntemlerinde başvurulan kanun hükümlerini oluşturmaktadır.

*"Rezerv yapı alanı:* Bu kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ'nin veya İdarenin talebine bağlı olarak veya resen, Maliye Bakanlığı'nın uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanları oluşturur" (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, 2012).

Rezerv yapı alanları; kentsel dönüşüm uygulamaları yapılırken riskli alan olarak kabul edilen alanlardaki konut ve işyerlerinin taşınması amacıyla kullanılmak üzere ayrılan alanlar veya ilk defa yapılaşmak suretiyle yeni yerleşim alanlarının oluşturulmasını kapsar (Öngören ve Çolak, 2015).

*"Riskli alan:* Zemin yapısı veya üzerindeki yapılaşma sebebiyle can ve mal kaybına yol açma riski taşıyan, Bakanlık veya İdare tarafından Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın görüşü de alınarak belirlenen ve Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılan alanı oluşturur".

*"Riskli yapı:* Riskli alan içinde veya dışında olup ekonomik ömrünü tamamlamış olan ya da yıkılma veya ağır hasar görme riski taşıdığı ilmî ve teknik verilere dayanılarak tespit edilen yapıyı ifade eder" (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, 2012).

### 3.2.2 6306 Sayılı kanunun ortaya çıkmasında gerekçe olan yasal ve hukuksal sürecin incelenmesi

Türkiye'nin %90'ı birinci, ikinci ve üçüncü derece deprem kuşağı içerisinde yer almaktadır. Bunun sonucunda risk altındaki yapıların dönüştürülmesi ve yenilenmesi oldukça büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmada değerlendirmesi yapılacak olan 6306 sayılı kanundan önceki kentsel dönüşüme yönelik öne çıkan kanunlar ile ülkemizde şehirleşme, konut edinme ve kentsel dönüşüm alanlarında ciddi adımlar atılmıştır ancak deprem veya diğer afet riski altındaki alanların nitelikli bir planlama dili ile dönüştürülmesi mümkün olmamıştır. Tüm bunların neticesinde yeni ve kapsamlı bir kanun yapma ihtiyacı doğmuştur.

Tezin bu bölümünde; kentsel dönüşüm adına Türkiye'de ortaya çıkan kanunlardan öne çıkanların amaç ve işlevleri ile yetersizlikleri üzerinde durulmuştur. Böylelikle "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun"a hangi süreçlerden geçerek, neden ihtiyaç duyulduğuna ilişkin izlenimlerde bulunulacaktır.

Bu noktada aşağıda bahsi geçen kentsel dönüşüm kanunlarına yönelik içerik çalışmanın Ek'ler kısmında EK A. 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları bölümünde değerlendirilmiştir.

Ele alınan kentsel dönüşüm kanunları şöyledir;

- ✓ "775 Sayılı Gecekondu Kanunu doğrultusunda kentsel dönüşüm"
- ✓ "2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu doğrultusunda kentsel dönüşüm"
- ✓ "5104 Sayılı Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu doğrultusunda kentsel dönüşüm"
- ✓ "5393 Sayılı Belediye Kanunu doğrultusunda kentsel dönüşüm"
- ✓ "5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun doğrultusunda kentsel dönüşüm"

# 4. PLANLAMA HİYERARŞİSİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜM VE ULAŞIM YAKLAŞIMI

Çalışmanın kapsamını oluşturan kentsel dönüşüm yaklaşımı ve bunun beraberinde ulaşım altyapısının entegrasyonuna yönelik; ulaşım kavramının içeriği ve şehir planları ile ilişkisi incelenmiştir. Şehir planlama çalışmalarında ulaşım kavramı ve yaklaşımının plan karar ve ilkelerinden bağımsız düşünülemeyeceği açıktır. Bu bölümde ulaşım kavramının ne olduğu ve kent planlarındaki yeri ve nasıl ele alınabileceği üzerinde değerlendirme yapılmıştır. Bununla birlikte yeniden planlanan kentsel dönüşüm bölgelerinde ortaya çıkartılan planlar ve ulaşım altyapısının ilişkisine değinilmiştir.

## 4.1 Ulaşım Kavramı

Vuchic (1981) ulaşım; az nüfuslu ilk yerleşmelerin kurulmasından, günümüzün kalabalık metropollerinin gelişimine kadar geçen süreçte insana ait eylemlerin gerçekleştirilmesini sağlayan temel konulardan birisidir.

Özen (2003) ulaştırma ise, "yolcu ve eşyaların belirli amaçlar doğrultusunda bir noktadan başka bir noktaya belirlenen hatlar üzerinden araçlar ve işletme sistemleri ile yer değiştirmesi işidir" şeklinde ifade edilmiştir.

Çınar (2003) diğer sektörleri yatay olarak kesen ulaştırma sektörü, onlar üzerinde hızlandıran veya engelleyen bir yapıya da sahiptir. Bu bağlamda, ulaştırma sisteminin nasıl kurulması gerektiği, kapasitesi ve kombinasyonları, diğer sektörlerdeki gelişimlerin ve ulaşım sektörü ile etkileşimlerinin saptanması; demografik yapının, uluslararası ekonomik, sosyal ve siyasal ilişkilerin doğru analiz edilip buna göre strateji belirlenmesi gerekmektedir (Başkan, 2015).

Ulaşımı etkileyen faktörler Şahin (2016) tarafından doğal ve beşeri olmak üzere iki grupta toplanmış ve aşağıda anlatıldığı şekilde sınıflandırılmıştır;

I. Doğal Faktörler

a. Yüzey şekilleri

b. İklim

c. Coğrafi Konum

II. Beşeri Faktörler

a. İşgücü

b. Teknik eleman

c. Sermaye

d. Ekonomik faaliyetler'dir.

## 4.2 Şehir Planlama İle Ulaşım İlişkisi

Ulaşımda insanların uzun vakitler harcamaması ve istedikleri yerlere en optimal zaman diliminde ulaşması gerekmektedir. Bunun için ulaşım altyapısının çok seçenekli olarak gelecek nüfus hareketleri de düşünülerek iyi planlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır. İyi bir kent oluşturmanın şartlarından bir diğeri ise düzenli şehirleşmedir. Düzenli şehrin en önemli unsuru ulaşımdır.

Ulaştırma bir uygarlık sorunu olup bunun üstesinden gelmek adına bir başka uygarlık aracı olan planlama disiplini kullanılmalı ve tüm proje süreçlerindeki sorumluluklar eksiksiz yerine getirilmelidir (Şahin, 2016).

Günümüzde yapılan çalışmalarda birbiriyle entegrasyonun olmadığı kervanın yolda düzenlenmesi ilkesiyle yola çıkılan projelerin etkisiyle başarı oranı ne yazık ki bekleneni karşılamamaktadır. Aynı zamanda bu plansızlık süreç içerisinde daha fazla kamusal maliyetlerin harcanmasına neden olmaktadır.

Ulaşım planlaması yapılırken; ön proje aşamasından ve gerekli sayımlardan geçmeden, optimum alternatifin değerlendirilerek sonuçlandırılmadığı çalışmalar, nihai ürünün nasıl olması gerektiğine karar verilmesi konusunda yetersiz kalmakta veya ilerleyen aşamalarda daha büyük sorunların önünü açmaktadır.

Ulaşım planları ve şehir planları arasında entegrasyonun sağlanması oldukça önem teşkil etmektedir. Bu nedenle bir kent için plan yapılırken; gerekli proje seçenekleri oluşturulmalı ve araçtan ziyade insan odaklı ve toplumsal bütünlüğün yararına olan seçenekler üzerinde durulmalı, etik ilkeler gözden kaçırılmamalıdır. Çünkü ulaştırma projeleri ortaya çıkarttığı etkiler ve sonuçlar itibarıyla toplumun tamamını etkisi altına almaktadır. Bu durumda kent planlarından bağımsız çalışması da düşünülemez.

Planlama oldukça geniş bir kavram olup, ülke, bölge ve kentin ekonomik ve sosyal yapısı da dâhil olmak üzere tüm kararları kapsamaktadır. Bu kapsamlar çerçevesinde ulaşım ağından, yolların hiyerarşik olarak sınıflandırılmasına, kavşakların tasarımı ile sinyalizasyon ve toplu taşım sistemlerine, araç ve yaya ilişkisinin kurgulanmasına gelene kadar olabilecek tüm seçenekleriyle şehrin bütününde ulaşım planlaması – kentsel planlama ile entegre değerlendirilmelidir.

Hızlı nüfus artışının yanısıra kentlerimizin plansız şekilde büyümesi veya ulaşım planları ile uyumsuzluğu neticesinde kentiçi ulaşımda trafik sorunları yaşanmaktadır. Arazi kullanım fonksiyonları ile ulaşım ilişkisinin kurulamayışı uzun mesafelerin oluşmasına ve plansız, birbirleri ile entegre edilmemiş ulaşım yatırımlarının hayata geçirilmesine sebep olmaktadır. Burada önemli diğer bir husus ulaşım altyapıları standardının olmayışıdır. Motorlu taşıt sayısındaki artışla yeni yollar açılması neticesinde yol genişletilmesi, kavşak yapılması gibi taşıta yönelik hareketin kolaylaştırılması adına politikaların benimsendiği projeler ne yazık ki sürdürülebilirlik açısından olumsuz etkiler oluşturmaktadır.

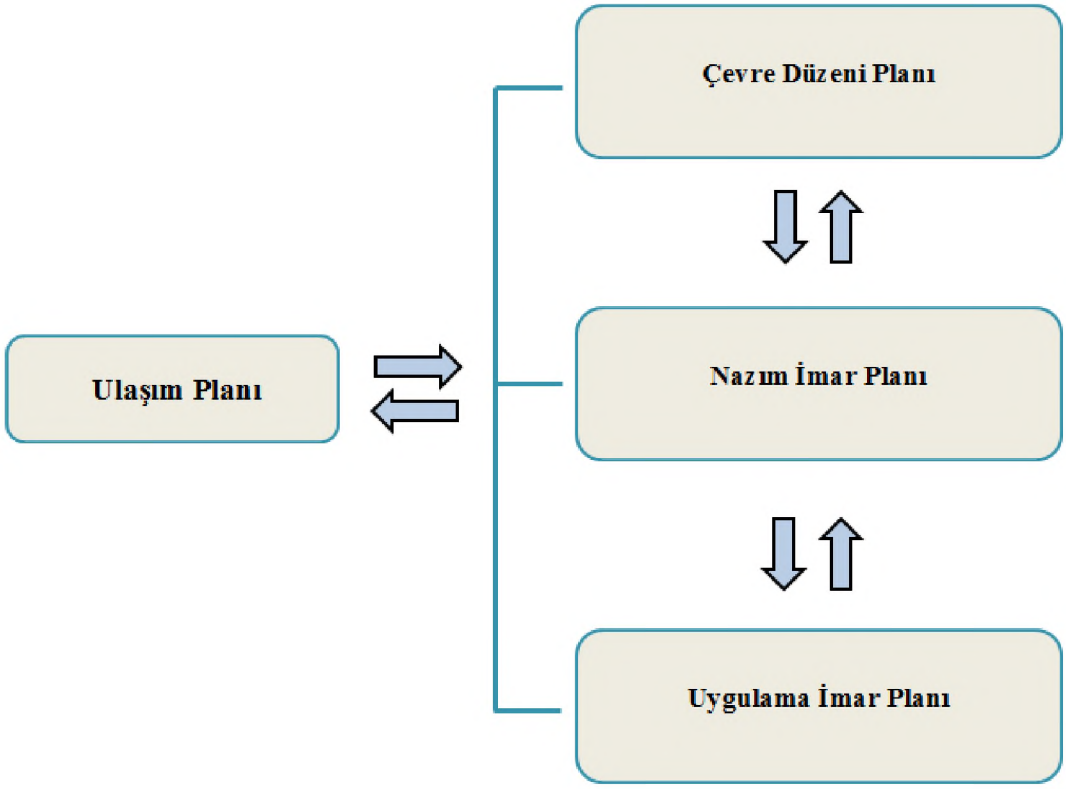
Sutcliffe (2005)'göre; kentsel ulaşım yapısı ile arazi kullanım arasında çift yönlü olmak üzere bir etkileşim söz konusudur (Özalp ve Öcalır, 2008).

Ulaşımın imar ve yapılaşmayı çektiği hususu kuşkusuz olduğu gibi aynı şekilde kentsel gelişmeye yönelik plan kararları da ulaşım altyapısı üzerinde etkiler doğurmaktadır. Dolayısıyla birini diğerinden bağımsız düşünmemiz mümkün değildir.

Öncü (2005) bu ilişkiyi şöyle ifade etmektedir; arazi kullanım fonksiyonlarına yönelik kararlar ulaşım sisteminin oluşumunu ve tür seçimlerini etkilemekle birlikte ulaşım seçenekleri ve sistemin yapısı da arazi kullanım deseninin şekillenmesinde yönlendirici ve etkili bir rol oynamaktadır. Bu sebeple, arazi kullanım planlarının ulaşım planları ile eşzamanlı değerlendirilerek hazırlanması ya da ulaşım planlaması çalışmalarında kentte var olan arazi kullanım yapısı ve plan kararlarına göre planlama yapılması, hem ulaşım planlarının hem de arazi kullanım planlarının başarıya ulaşması adına en önemli etkenler arasında yer almaktadır (Özalp ve Öcalır, 2008).

Şehrin tamamı düşünüldüğünde birçok disiplini bünyesinde barındırmaktadır. Bu sebeple planlama alanı tek başına düşünülemeyeceği gibi ulaşım altyapısı da tek başına oluşturulamaz. Dolayısıyla disiplinler arası koordinasyon bu işin en önemli kıstasını oluşturmaktadır. Katılım sürecini tekelde bırakmak değil entegrasyonel bir çalışmaya ihtiyaç duyulmaktadır. Arazi kullanımı ve mekânsal planlamayla entegrasyonun sağlanması adına ulaşım-planlama kurumlarının koordinasyonlu biçimde çalışması beklenmektedir.

Aşağıdaki Şekil 4.1'de görüldüğü üzere kent planları ile ulaşım planları arasında birbiriyle iç içe ve çift yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Ve herhangi biri üzerinde yapılan plan çalışmaları ve değerlendirmeleri muhakkak diğer kurumların da dikkatine sunulmalıdır.




Şekil 4. 1 Planlar arası hiyerarşi (Ünver, 2019)

Hızlı kentleşmenin neticesinde ortaya çıkan nüfus artışı ve siyasi yaklaşımların etkisiyle onaylanan nazım plan kararlarının tam anlamıyla uygulanamaması ya da değişime uğraması sonucunda ulaşım planları ile nazım plan kararları arasındaki uyum ortadan kalkmaktadır.

Söz konusu uyumun sağlanabilmesi ve sürekliliğinin oluşturulması adına ulaşım planlarında yapılması gereken güncelleştirme çalışmaları nazım planlarla paralel olarak yürütülmemektedir. Bu durum ulaşım planlarının işlevselliğini azaltmakta, statik planlara dönüşmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla sürdürülebilir ulaşım politikaları oluşturulamayıp kentin bütününü ifade eden imar planları ile bağdaşan projeler sağlanamamaktadır (Özalp, 2007).

Bunun yansıra şehirlerimizde yaşam kalitesinin yetersiz kaldığı ve yaşanabilecek doğal afetlere karşı güçlendirilmesi amacıyla kentsel dönüşüme tabi tutulan bölgelerde ulaşım faktörünün çok daha özenle planlanması gerekmektedir.

Nüfus artışının kuvvetle muhtemel yükselişe geçeceği ve kentsel fonksiyonlarında artış gözükmesi beklenecek kentsel dönüşüm bölgelerinde yukarıda sözü edilen karar ve değerlere dikkat edilmesi ve alınan plan kararlarına uyulması gerekmektedir.

En önemli hususlar arasında kurumlar arası koordinasyonun sağlanarak entegrasyonel bir çalışma ile gerçeğe uygun planların hayata geçirilmesi yer almaktadır. Kurumlar arası yetki hiyerarşisi kargaşası ortadan kaldırılarak, ortak faydanın sağlanabildiği, ulaşım planlarından bağımsız olmayan kentsel dönüşüm planlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bölgelere eklenecek yeni donatı alanları ile artacak nüfus dokusuna yönelik yeterli altyapı-ulaşım imkânlarının sağlanması hususu; planlama ilke ve yöntemleri tartışılır bir halde doğaçlama ve kendi haline bırakılmamalıdır. Kısa erimli, parçacıl ve zorlayıcı çözümler şeklinde gerçekleşen uygulamalar kentsel mekân kalitesi üzerinde olumsuz sonuçlar yaratmaktadır.

# 5. 6306 SAYILI KANUN KAPSAMINDA RİSKLİ ALAN İLAN EDİLEN 'FİKİRTEPE' BÖLGESİNDE KENT MAKROFORMUNUN GELİŞİMİNE ULAŞIMIN ETKİLEŞİMİ ÜZERİNDEN BAKIŞ

Fikirtepe Bölgesi, 6306 sayılı kanun yürürlüğe girdikten sonra pilot bölge olarak ilk kentsel dönüşüm alanı olma özelliği taşımaktadır. Bu nedenle, alansal ölçekte plan uygulama süreçlerinin ve sonuçlarının izlenebileceği önem arz eden bir bölgedir.

"6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun" uyarınca ÇŞB tarafından, Bakanlar Kurulu'nun 09.05.2013 tarih ve 2013/4749 sayılı kararı ile Fikirtepe, Dumlupınar, Eğitim ve Merdivenköy Mahallelerinin bir kısmını kapsayan 134 hektarlık alan "Riskli Alan" ilan edilmiş ve "31.05.2013" tarih, "28663 sayılı Resmi Gazete"de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (İBB, 2019).

Kanunun ana nedeni olan afet riski altındaki yapıların yenilenmesi kavramı 1. derece deprem kuşağında yer alan bölgelere öncelik verilmesini zorunlu kılmaktadır. Kadıköy İlçesi Fikirtepe Bölgesi de 1. derece deprem kuşağında kalmaktadır.

Çalışma kapsamında örnek alan olarak bu bölgenin seçilmesinin nedenleri;

1. 1.derece deprem kuşağında olması,
2. ulaşım ve merkezilik bakımından önemli bir lokasyona sahip olması,
3. bölgenin dağınık ve birbirinden farklı yapı niteliğine sahip sağlıksız ve niteliksiz konut dokusu etkisi içinde yer alması,
4. çok sayıda gecekondu, riskli yapı ve köhneleşmiş binanın dönüşüme tabi tutulması,
5. plansız yerleşimin, yetersiz donatılar ve hizmet alanlarının etkisi altında kalması,
6. Fikirtepe'deki çoğu konut stoğunun yaşam kalitesi standartlarının altında yer alması ve bu mekânların yeniden ele alınmasının gerekliliği,
7. ulaşım altyapısı ve niteliklerinin yetersizliğe sahip olması,

8. hisseli parsellerde af yasalarına göre hazırlanan ıslah imar planları uyarınca gelişen bölgelerin varlığı,
9. ÇŞB tarafından 09.05.2013 tarihli kararla "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamında ilk riskli alan ilan edilen bölge olup, kentin dönüşüm sürecinde uygulama sonuçlarının irdelenebileceği gerekçeleriyle tezin çalışma kapsamına alınmıştır.

Fikirtepe konumu itibariyle Kadıköy'ün merkezinde yer alması ve transfer noktaları üzerinde olması, yakın çevresinde yaşanan değişim ve dönüşümlerin yansımaları ile yeni yatırımların cazibe merkezinde olmasının beraberinde, mevcut yapı niteliğinde çarpık gelişmenin getirdiği yetersizlikler nedeniyle bölgenin niteliğinde iyileştirilmeye gidilmesi amaçlanmıştır. Bunun neticesinde yaşam alanlarının sağlıklı ve sürdürülebilir hale getirilmesi amacı alanın öncelikli dönüşüm bölgesi ilan edilmesinde önemli rol oynamıştır.

Söz konusu bölge 6306 sayılı yasa kapsamında riskli alan ilan edilmiş olup, yeniden planlanmaktadır. Bu bölgenin yeniden planlanması aşamasında ulaşım faktörünün nasıl ele alındığı, bölgenin mevcut potansiyellerinin ne kadar yaşatılabildiği ve topoğrafyaya ne denli saygı duyulduğuna ilişkin değerlendirmelerde bulunulacaktır. Yine söz konusu kanunda da kentin yenilenmesiyle birlikte ne düzeyde ve yeterlilikte ulaşım nitelik ve niceliklerinden söz edildiğine ilişkin değerlendirmede bulunulacaktır.

Bu çalışmada baz alınan unsur; Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilan edilmeden önce ve sonrasında onaylanan 1/1000 ölçekli uygulama imar ve 1/5000 ölçekli NİP'ları incelenerek planlarda öngörülen nüfus yoğunluklarına göre ulaşım altyapısına ayrılan bölgelerin yeterlilik düzeyi hesaplanacak ve karşılaştırmalar ele alınacaktır. Bu yöntemle önerilen ulaşım kademe ve alternatiflerinin ne şekilde ele alındığı tartışılacaktır. Bölgenin kentsel dönüşümü neticesinde ve aşamasında ulaşım altyapı ve unsurlarının ele alınma biçiminin yanısıra yapılaşma yoğunlukları bağlamında kendi içinde ve yakın hinterlandında yeterliliği ve uygulama sonuçları değerlendirilecektir. Aynı zamanda üst ölçekli plan kararlarının uygulama planlarındaki gerçekliği ve geçerliliği değerlendirilerek kentsel dönüşüm sürecinde daha iyi yaşam standartları ve altyapı niteliklerinin oluşması beklenen Fikirtepe

Bölgesi'nde onaylanan plan kararlarının uygulama sonuçları ve başarı oranı değerlendirilecektir.

## 5.1 Alanın Konumu ve Kent İçindeki Önemi

Türkiye'nin ekonomik, kültürel, tarihi değerlerinin merkezi odak noktası olan İstanbul, Asya ve Avrupa kıtalarını birleştiren şehir konumundadır. İstanbul'un 39 ilçesinden 14'ü Anadolu Yakası'nda yer almakta, 25'i ise Avrupa Yakası'nda bulunmaktadır. Kadıköy, İstanbul'un Asya Kıtası'nda, İstanbul Boğazı'nın Marmara'ya açılmaya başladığı kıyı şeridi üzerinde yer alan en eski yerleşim birimlerindendir. Aynı zamanda İstanbul'un önemli odak noktası olan ilçelerindendir.

İstanbul İli Kadıköy İlçesi 21 adet mahalleden oluşmakta olup, yüzölçümü 25,20 kilometrekaredir. "Fikirtepe" İstanbul'un Asya Kıta'sında Kadıköy İlçesinde yer alan bir mahallesidir (Kadıköy Belediyesi, 2019).

Kadıköy İlçesi kozmopolitan yaşamı, geniş yüzölçümü, 8 km'yi aşan sahili, nüfus büyüklüğü, kent içindeki semtleri birbirine bağlayan ana ulaşım yolları, sosyal, kültürel, ekonomik ve toplumsal faaliyetler açısından bünyesinde topladığı zenginliğiyle İstanbul'un en önemli ilçelerindendir. İçinde birçok sosyal ve kültürel alan barındıran Kadıköy, ticaret ve hizmet sektörlerindeki faaliyetleri sayesinde bugün İstanbul'un en önemli metropoliten alt merkezlerden biri olmuş ve birçok insanı kendine çekerek cazibe bölgesi haline gelmiştir (Diker, 2016).

Kadıköy, bulunduğu konum ve potansiyelleri nedeniyle 1950'lerden itibaren göç almaya başlamıştır. Maddi imkânsızlıklar nedeniyle göç eden insanlar, zaman içerisinde D-100 Karayolu çevresinde hazine arazilerini işgal ederek yer yer gecekondu alanları oluşturmaya başlamıştır. Bu alanlardan biri olan Fikirtepe Bölgesi, Kadıköy'ün merkezi yerinde çarpık kentleşmenin getirdiği altyapısız ve sosyo-ekonomik eksiklikleriyle tipik bir gecekondu alanı olarak ortaya çıkmış ve günümüze kadar gelmiştir (İBB, 2013).

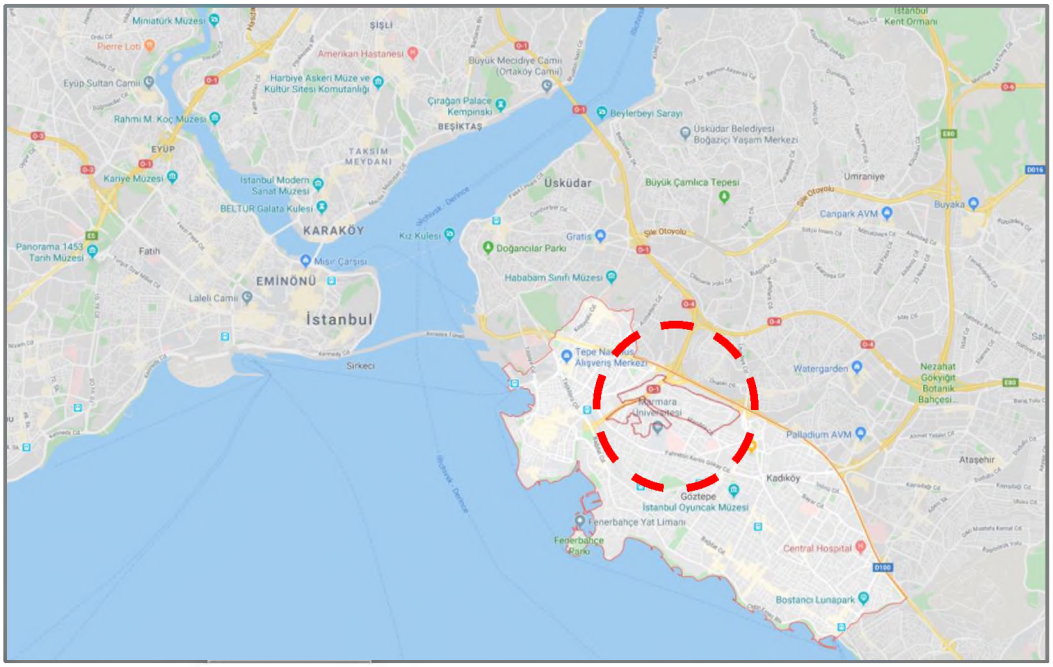
Çalışma alanı olarak belirlenen Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi İstanbul'un Anadolu Yakası'nda, Kadıköy İlçesi'nde yer almakta ve Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim mahallelerini kapsamakla birlikte yaklaşık 134 Ha alana sahiptir. Fikirtepe bulunduğu konum itibariyle stratejik bir öneme sahiptir.
Alan kuzeyde D-100 Karayolu, batıda Kurbağalı Dere, doğuda Göztepe Kavşağı, güneyinde ise Mandıra Caddesi ve Göztepe Eğitim ve Araştırma Hastanesi ile sınırlanmaktadır.

Fikirtepe konumu itibariyle Kadıköy'ün merkezinde yer alması ve transfer noktaları üzerinde olması, yakın çevresinde yaşanan değişim ve dönüşümler neticesinde çehre değiştirmesi, yeni yatırımların teşvikinde cazibe merkezi olması ve mevcut yapı nitelinin yetersizliğinin tespiti neticesinde öncelikli dönüşüm bölgesi ilan edilmiştir.

Fikirtepe'nin kuzey sınırından D-100 (E-5) Karayolu geçerken, batısında olan E-80 çevreyolu üzerinde yer alan metrobüs güzergahı ile bölgeyi Avrupa Yakası'na bağlamaktadır. Kadıköy-Kartal Metro Hattı üzerinden alana erişimi sağlayan iki istasyona sahip olan Fikirtepe, stratejik konumu ile önemli bir odak noktasında yer almaktadır. Aynı zamanda yakın çevresinin prestij kazanmasıyla yenilenen konut projeleri ve AVM'ler alanın önemini arttırmaktadır.

Fikirtepe Bölgesi'nin; D-100'e yakınlığı ile çeşitli bağlantı noktalarının transferi niteliğinde olmasının yanısıra yakın çevresinde dönüşümler geçiren ve çehresi değişen Ataşehir Finans Merkezi Projesi neticesinde dönüşüm alanı ilan edilmesine potansiyel teşkil eden birçok neden oluşmuştur. Sosyo-kültürel açıdan gelişen ve dönüşen bu yapılanmaların ardından bölgenin niteliğinde iyileştirilmeye gidilmesi ve mevcut yapı stoğunun sağlıklı duruma getirilmesi amacıyla "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamında bölge kentsel dönüşüm alanı ilan edilmiştir.

Aşağıda Kadıköy İlçesi'nin Anadolu Bölgesi içerisindeki konumu ve kentsel dönüşüm bölgesi olan Fikirtepe'nin yer aldığı lokasyon Şekil 5.1 ve 5.2'de sunulmuştur.




Şekil 5. 1. Kadıköy İlçesi'nin Anadolu Bölgesi'ndeki konumu (Google Maps, 2019)




Şekil 5. 2. Çalışma alanının Kadıköy İlçesi içindeki sınırı (Kadıköy Belediyesi, 2019)

## 5.2 Alanın Tarihsel Süreç İçerisindeki Kentsel Gelişimi

Fikirtepe, Geç Neolitik'e ait buluntular içeren, 1950'lerde bahçe ve tarla olarak kullanılan bir alan olarak göze çarpmaktadır. Fikirtepe, alınan göçlere bağlı olarak gelişmeye başlamış ve İstanbul'un nüfuslanma sürecinde özellikle 1970'lerden sonra bir gecekondu alanı olarak belirginleşmiştir (Ayık ve Avcı, 2013).

Gökşin (2009) 1950 öncesinde Fikirtepe'de sadece Osmanlı padişahı V. Murat'ın avlanmak için inşa ettirdiği av köşkü olduğu bilinmektedir. Fikirtepe'ye aktif yerleşim,1950 sonrasında İstanbul'a gelip bu bölge ve çevresinde çalışan işçi sınıfının konut sorununu çözmek amacıyla yaptıkları gecekondularla başlanmıştır. Bu süreç incelendiğinde; Fikirtepe Anadolu Yakası'ndaki ilk gecekondu bölgelerinden biri olma özelliği taşımaktadır. Özel mülkiyetteki büyük parsellerden oluşan Fikirtepe'de 1950'lerin sonlarından itibaren arsa tapularını alan göçmenler, satın aldıkları araziler üzerine gecekondularını yaparak burada yaşamaya ve çevredeki fabrikalarda çalışmaya başlamışlardır. 1984 yılında çıkartılan 2981 sayılı imar affı kapsamında bu gecekondular yasallaştırılmış ve gecekondu sahipleri hisseli tapu sahibi olmuşlardır. Bununla beraber 1991'de yapılan Islah İmar Planı ile bireysel tapular dağıtılmıştır (Özdemir ve Aydın, 2016).

Kayıtlarda 1950'lerde Fikirtepe'de tek bir evin varlığından bahsedilirken bu tarihe kadar av ve mesire yeri olarak kullanılan bölgenin bu tarihlerden başlayarak bölge yoğun iç göç sürecinde yasadışı yapılaşmaya sahne olmuş, çayırlık alanlar ve tarım alanları bir gecekondu alanına dönüşmeye başlamıştır. Hızlı gelişim süreci neticesinde; 1965'de Kadıköy İlçesi'ne bağlı bir muhtarlık kurulmuş, 1975'de Fikirtepe, Dumlupınar ve Eğitim mahallelerinden oluşan üç mahalleye ayrılmıştır. Güneyde yer alan Eğitim Mahallesi diğer mahallelere göre daha modern ve kısmen planlı bir gelişme göstermekle birlikte Dumlupınar ve Fikirtepe mahalleleri ise ilk gelişim aşamasında da çok katlı gecekonduları da içerir şekilde plansız gelişimin yönlendirdiği düzensiz bir kentsel mekân olma özelliği taşımış, bu dönemde zemin katlarda yer seçmiş olan oto tamir atölyeleri ve küçük imalathaneler daha sonra Bostancı Oto Sanayi Sitesi'ne taşınmıştır (Şengezer, 2001).

**Fikirtepe Bölgesi'nin yıllara göre yerleşik dokudaki değişimi**

Fikirtepe Bölgesi'nin yıllara göre yerleşik dokudaki değişimi aşağıda gözlemlendiği gibidir. Şekil 5.3'de izlenebileceği gibi 1946 yılı hava fotoğraflarında 1950'li yıllara kadar yerleşimin yok denecek kadar az olduğu desteklenmektedir.




Şekil 5. 3. Fikirtepe Bölgesi 1946 yılı hava fotoğrafı (İBB, 2019)

1950'li yıllarda yapımına başlanan ve Fikirtepe Bölgesi'nin kuzeyinden geçen ulaşım aksı olan D-100, kenti Avrupa'ya bağlayan 'Londra Asfaltı' ve Anadolu'ya bağlayan 'Ankara Asfaltı' olarak anılan ulaşım hattı olup, bir dönem E-5, sonrasında ise; D-100 olarak adlandırılmış ve şehrin ana omurgasını oluşturmuştur (Kılıç, 2018).

1963 yılında, İmar ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanan "Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı'nda" E-5 koridoru "bölge içi gelişme aksı" olarak tanımlanmıştır. Bu noktada bölge aksı sanayi odaklı gelişmenin öngörüldüğü bir koridor olarak karşımıza çıkmaktadır (Özler, 2007).

Sanayi alanlarının bu aks üzerinde yer seçmeye başlaması ile birlikte yakın çeperleri de yasadışı konut alanları ile çevrelenmiştir. Bu bağlamda çalışma alanını oluşturan

Fikirtepe Bölgesi'nde; yer seçen gecekondu mahalleleri ile bölgede fonksiyonel değişimler ortaya çıkmıştır (Kılıç, 2018).

Şekil 5.4' de Fikirtepe Bölgesi, 1966 yılı hava fotoğrafında anlaşıldığı üzere; kırdan kente göçün etkisi ve sanayi alanlarına yakın bölgelerin yerleşime açılmasının neticesinde zamanla yerleşik dokuda artış olduğu görülmüştür.

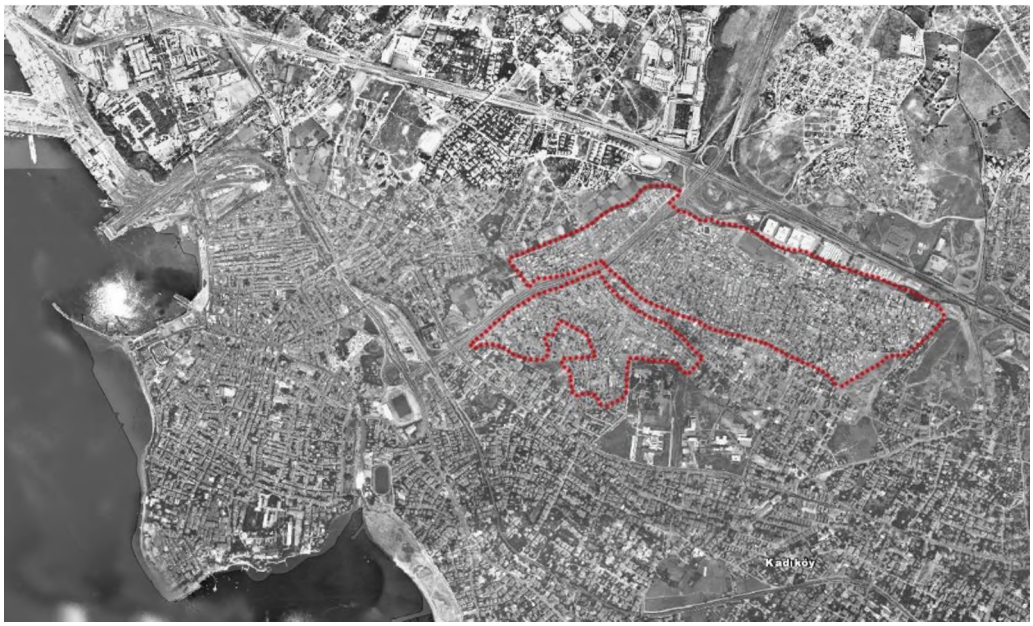



Şekil 5. 4. Fikirtepe Bölgesi 1966 yılı hava fotoğrafı (İBB, 2019)

1980 yıllarından sonra dünyada ortaya çıkan yeni ekonomik politikaların ve kentlere yüklenen yeni rollerin neticesinde, İstanbul'da da 'hizmet kenti' oluşturma algısı gündeme gelerek mevcut sanayi alanlarının konumlandığı E-5 aksında yer alan fonksiyonların sektörel dönüşme yolundaki önemli baskılara maruz kaldığı görülmektedir. Ortaya çıkan yeni kentsel gelişme stratejileri neticesinde sanayi fonksiyonlarını barındıran alanlar, kent çeperlerine desantralize edilerek E-5 koridorunun sanayiden hizmetler + konut işlevine dönüşme sinyalleri başlatılmıştır (Kılıç, 2018).

Şekil 5.5'de Fikirtepe Bölgesi 1982 yılı hava fotoğrafı üzerinden incelendiğinde, 1970'lere doğru, İstanbul çevre yolunun geçtiği aks üzerinde yapılaşmaların arttığı ve kentleşmenin Fikirtepe'de yoğunluk kazandığı görülmektedir. Bunun beraberinde

kent makroformunda ortaya çıkan değişim ve gelişimler kentsel yayılımın şekillenmesine neden olmuştur.




Şekil 5. 5. Fikirtepe Bölgesi 1982 yılı hava fotoğrafi (İBB, 2019)

Bu bölgede "2009 onanlı, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı"nda ortaya konulan temel ilke ve hedefler ile kentin hizmetler sektörü yönünde gelişmesine odaklanılması neticesinde E-5 aksı üzerinde yer alan sanayi alanlarının yeni yapılaşma yoğunlukları ile hizmetler ve konut yapılarına dönüşmesi sağlanmıştır. Söz konusu dönüşüm ile bu parsellerin çevresinde toprak değerleri artarak altyapı ve donatısız, yüksek yoğunluklu yapıların Fikirtepe, Merdivenköy gibi alanları oluşturduğu görülmüştür (Kılıç, 2018).

D-100 (E-5) karayolu zaman içinde ana ulaşım aksı olmanın yanı sıra, kent içi ulaşım işlevini de üstlenerek "aradakalmışlık" kimliğine bürünmüştür. Bu aks üzerinde toplu ulaşıma yönelik metro, metrobüs ve diğer ulaşım hizmetleri ile kavşak ve metro durak çıkışlarının yoğunluğunun beraberinde bölgede yer alan kentsel boşluklar, dere yatakları bölge üzerinde birbiriyle ilintisiz farklı işlevlere sahip yapılaşmalar oluşmasına sebep olmuştur (Kılıç, 2018).

Bunun yanısıra E-5 aksında gerçekleşen dönüşümler neticesinde yapılan uygulamalarda E-5 karayolundan giriş çıkış olanağı sağlanmış ve E-5 aksını

otoyoldan kent içi bulvara dönüştüren ayrıcalıklı uygulamalara olanak sağlanmıştır (Koç, 2018).

Şekil 5.6' da Fikirtepe Bölgesi 2011 yılı hava fotoğrafından anlaşıldığı üzere; 1990 sonrasında bölgede yapılaşmanın giderek arttığı ve buna bağlı olarak nüfus yoğunluğunun yükseldiği görülmektedir.




Şekil 5. 6. Fikirtepe Bölgesi 2011 yılı hava fotoğrafı (İBB, 2019)

Fikirtepe Bölgesi'nde, 2013 yılında olabilecek afet risklerine karşı önlem alınması ve daha sağlıklı kentsel yaşam alanları oluşturulması amacıyla; ÇŞB Bakanlar Kurulu kararıyla riskli alan ilan edilerek kentsel dönüşüm çalışmaları başlatılmıştır. Zamanla bölgede yaşayan halk mülkünü boşaltmak durumunda kalmış ve bölgeyi terk etmeye başlamıştır. Şekil 5.7'de Fikirtepe Bölgesi 2014 yılı hava fotoğrafı incelendiğinde ise kentsel dönüşümün izleri bölgenin boşalan kısımlarından görülmektedir.




Şekil 5. 7. Fikirtepe Bölgesi 2014 yılı hava fotoğrafı (İBB, 2019)

Şekil 5.8'de Fikirtepe Bölgesi 2017 yılı hava fotoğrafında anlaşıldığı üzere; arazinin çeşitli bölgelerinde dönüşüm çalışmalarının sürdüğü gözlemlenmektedir.




Şekil 5. 8. Fikirtepe Bölgesi 2017 yılı hava fotoğrafı (İBB, 2019)

Fikirtepe, 1950'lerde yapılmaya başlanan gecekondular ve buna bağlı olarak ıslah planları ile ya da imara aykırı yapılanma sonucunda gelişen bölgelerin varlığı neticesinde yoğunlaşmanın görüldüğü bir kent parçası olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bunun yanısıra bölgede donatı ve altyapı yetersizliğinin giderek yaşam kalitesini düşürdüğü ve dolayısıyla sağlıklaştırma projesinin gerekli görüldüğü bir bölgedir.

### 5.3 Alanın Demografik Yapısı

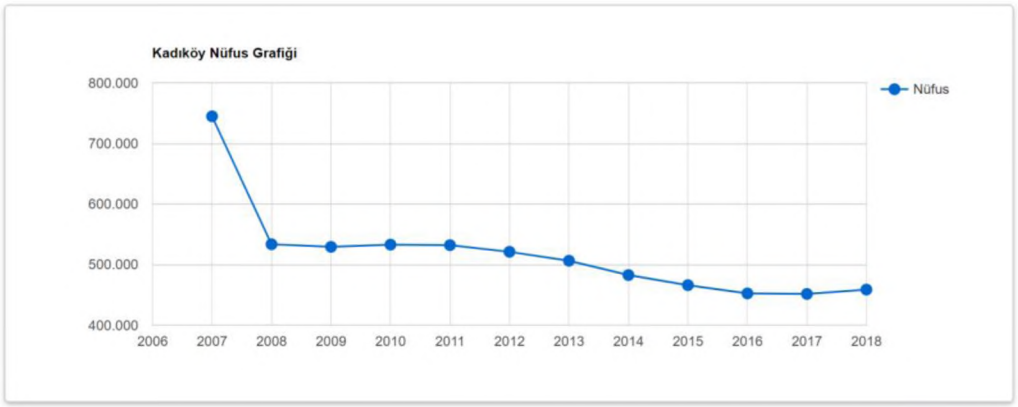
Kadıköy Bölgesi'nin demografik yapısı incelendiğinde; Kadıköy nüfusunun 2018 yılına göre 458.638 olduğu gözükmektedir. Bu nüfus, 207.069 erkek ve 251.569 kadından oluşmaktadır. Oransal olarak ise bölgenin %45,15'i erkek, %54,85'i ise kadındır.

Yıllara göre Kadıköy İlçesi'nin erkek ve kadın nüfus değişimleri Çizelge 5.1'de görülmektedir.

Çizelge 5. 1. Yıllara göre Kadıköy ilçesi nüfusu (Nüfusu.com, 2019)

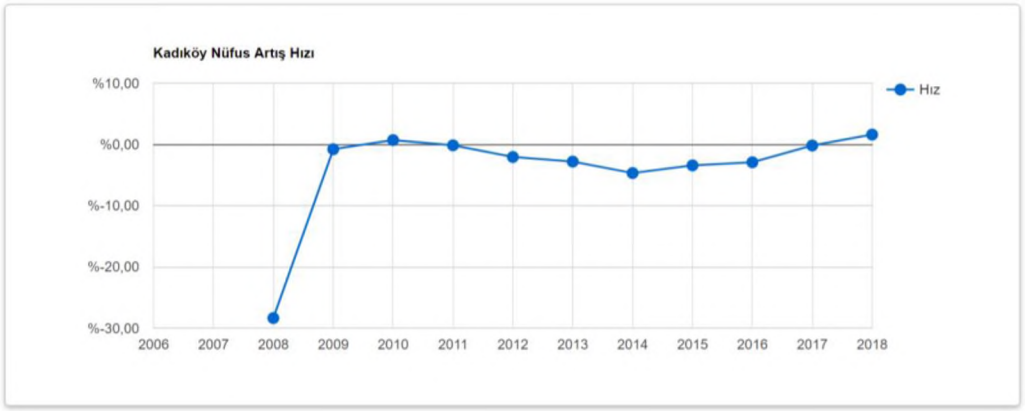
| Yıl | Kadıköy Nüfusu | Erkek Nüfusu | Kadın Nüfusu |
|---|---|---|---|
| 2018 | 458.638 | 207.069 | 251.569 |
| 2017 | 451.453 | 203.576 | 247.877 |
| 2016 | 452.302 | 204.382 | 247.92 |
| 2015 | 465.954 | 211.394 | 254.56 |
| 2014 | 482.571 | 219.715 | 262.856 |
| 2013 | 506.293 | 231.009 | 275.284 |
| 2012 | 521.005 | 238.288 | 282.717 |
| 2011 | 531.997 | 244.757 | 287.24 |
| 2010 | 532.835 | 245.875 | 286.96 |
| 2009 | 529.191 | 244.46 | 284.731 |
| 2008 | 533.452 | 247.593 | 285.859 |
| 2007 | 744.67 | 351.342 | 393.328 |

Yıllara göre Kadıköy İlçesi'nin nüfusundaki artış ve azalış Şekil 5.9'da grafiksel olarak gösterilmiştir.




Şekil 5. 9. Yıllara göre Kadıköy nüfus grafiği (Nüfusu.com, 2019)

Yine yıllara göre Kadıköy İlçesi'nin nüfus artış hızı Şekil 5.10'da sunulmuştur.




Şekil 5. 10. Yıllara göre Kadıköy nüfusu artış hızı (Nüfusu.com, 2019)

Kadıköy İlçesi'nde kentsel dönüşüm bölgesini kapsayan Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim mahallelerinin yıllara göre nüfus değişimleri aşağıdaki Çizelge 5.2'de görüldüğü gibidir.

Çizelge 5. 2. Yıllara göre kentsel dönüşüm bölgesi mahalle nüfusları (TÜİK, 2018)

| Mahalle Adı | 2000 Nüfusu | 2013 Nüfusu | 2018 Nüfusu |
|---|---|---|---|
| Dumlupınar | 22497 | 17469 | 11718 |
| Eğitim | 17387 | 14696 | 13525 |
| Fikirtepe | 20199 | 15198 | 9069 |
| Merdivenköy | 41190 | 38658 | 33582 |

Fikirtepe'nin kentsel dönüşüm alanı ilanı edilmesiyle, halk mülkünü boşaltmak ve yaşadığı mekânları terk etmek durumunda kalmış ve buna bağlı olarak da nüfusta azalma gözlemlenmiştir. Nüfustaki bu değişim Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) verilerine de yansımıştır.

Fikirtepe'nin nüfus bilgileri TUİK resmi internet sitesindeki verilerden alınarak, kıyaslamalar için derlenmiştir. Dumlupınar, Eğitim, Merdivenköy ve Fikirtepe mahallelerinde kentsel dönüşüm ile yıkım sürecinde olan yapılarda yaşayan kiracıların da bölgeyi terk etmesiyle nüfus giderek azalmıştır.

### 5.4 Alanın Kent Makroformunun ve Ulaşım Sisteminin Değerlendirilmesi

Bu bölümde; tez çalışmasına konu olan Fikirtepe Bölgesi'nin mevcut kent makroformunu okuyabilmek adına; kentsel fonksiyonları içeren konut dokusu, sosyal donatı alanları, ulaşım sistemi, fiziki ve coğrafi özellikleri gibi alanın karakterini oluşturan etkenler incelenmiş ve analiz çalışmalarında bulunulmuştur.

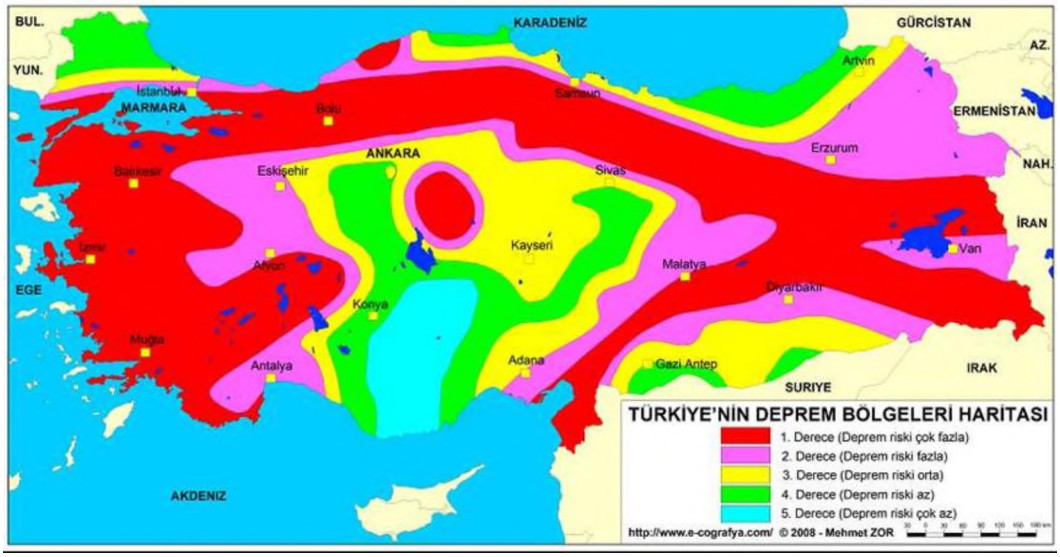
Süreç içerisinde kent makroformunun gösterdiği gelişim ve değişim üzerinde, ulaşım yaklaşımının mevcut dokusu ve kentsel dönüşüm alanı ilan edildikten sonra ne tür alternatifler ve öneriler ile ele alındığı ve çeşitliliği üzerinde durulmuştur.

Önemli ulaşım bağlantılarına ve lokasyona sahip olan Fikirtepe Bölgesi'nde, alana yüklenen misyon ve yeni yoğunluk değerleri ile öneri ulaşım bağlantılarının koordinasyonun kurulabilmesi hem Fikirtepe hem de çevre bölgeler için büyük önem taşımaktadır.

### 5.4.1 Mevcut durum değerlendirmesi

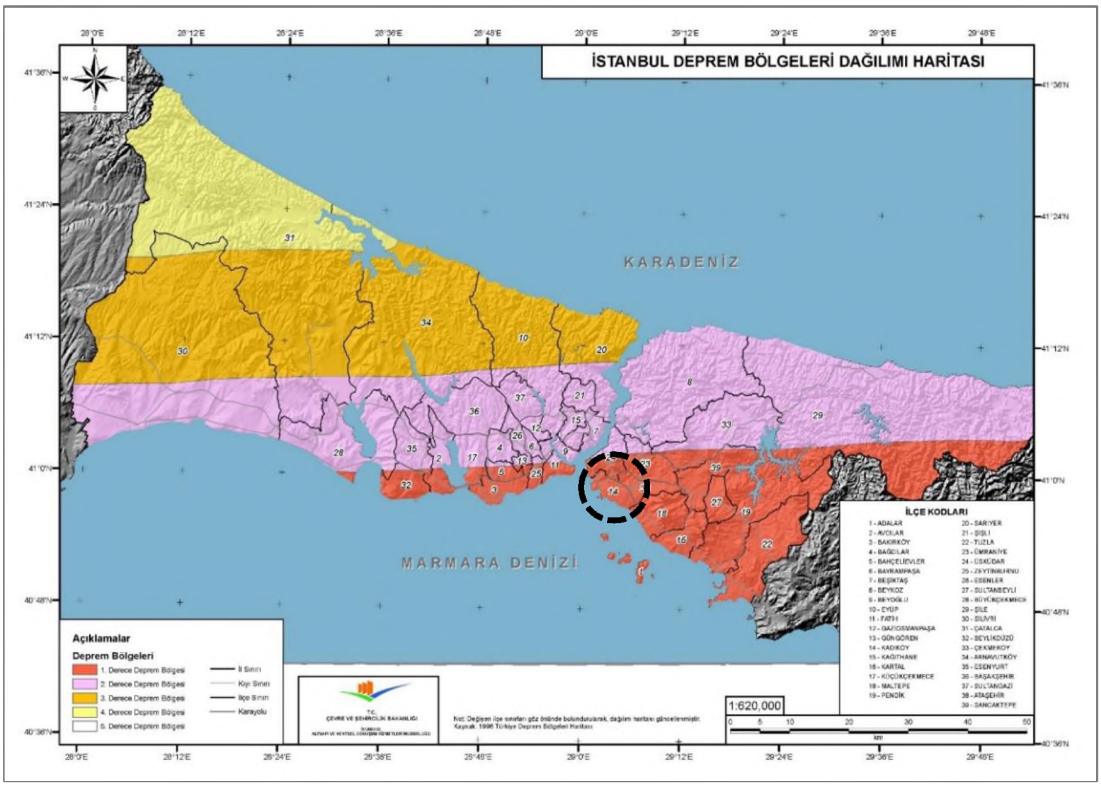
"6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" maddesince dönüşüme tabi tutulan Kadıköy İlçesi Fikirtepe Bölgesi, deprem bölgeleri risk haritalarında Türkiye ve İstanbul ölçeklerinde incelendiğinde birinci derecede deprem bölgesinde yer almaktadır.

Şekil 5.11'de Türkiye deprem bölgeleri haritasından görüldüğü üzere İstanbul'un Kadıköy İlçesi'de dâhil olmak üzere belli bölgeleri birinci derece deprem riski altında yer almaktadır.



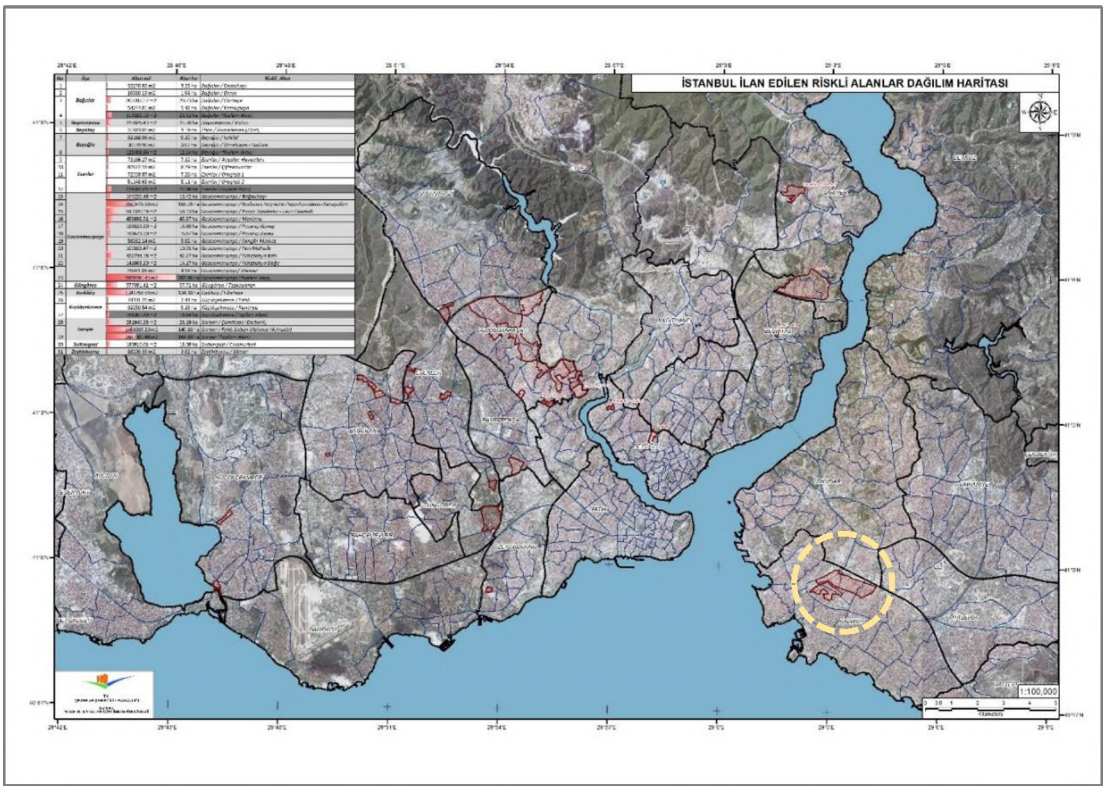

Şekil 5. 11. Türkiye'nin deprem bölgeleri haritası (Coğrafya.com, 2019)

"Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü" verilerine göre hazırlanan İstanbul olası deprem riskli bölgeler ve dereceleri Şekil 5.12'de gösterilmiştir. Buradan da gözlemlenen veriler eşliğinde Kadıköy'ün birinci derece deprem bölgesinde yer aldığı anlaşılmaktadır. İstanbul Deprem Bölgeleri Dağılımı Haritası incelendiğinde Kadıköy İlçesi'nin 1. derece deprem riskinin gözetildiği alanda konumlandığı görülmektedir.




Şekil 5. 12. İstanbul deprem bölgeleri dağılımı haritası (ÇŞB, 2019)

Şekil 5.13'de ise; ÇŞB'nın düzenlemiş olduğu İstanbul için riskli alan dağılımı haritası gösterilmiştir. Fikirtepe bu haritada İstanbul bazında ele alındığında 25. sırada yer almaktadır. Dönüşümü belirlenen alan 134.18 Ha'dır.




Şekil 5. 13. İstanbul'un riskli alan dağılım haritası (ÇŞB, 2019)

Bu veriler ışığında "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" uyarınca kentsel dönüşüme tabi tutulan ve çalışma bölgesi seçilen Fikirtepe Bölgesi'nin mevcut durumu ve dokusu üzerinde incelemelerde bulunulmuştur.

Fikirtepe kentsel dönüşüm alanının fiziksel yapısını incelemek amacıyla aşağıdaki analizler oluşturulmuştur;

1. Mahalle Sınırları Analizi
2. Yakın Çevre Analizi
3. Arazi Kullanım Analizi
4. Karakter Bölgeleri Analizi
5. Eş Yükselti Analizi
6. Eğim Analizi
7. Çevresel Eşik Analizi
8. Bina Hasar Görebilirlik Analizi
9. Arazi Kullanımına Göre KAKS Analizi

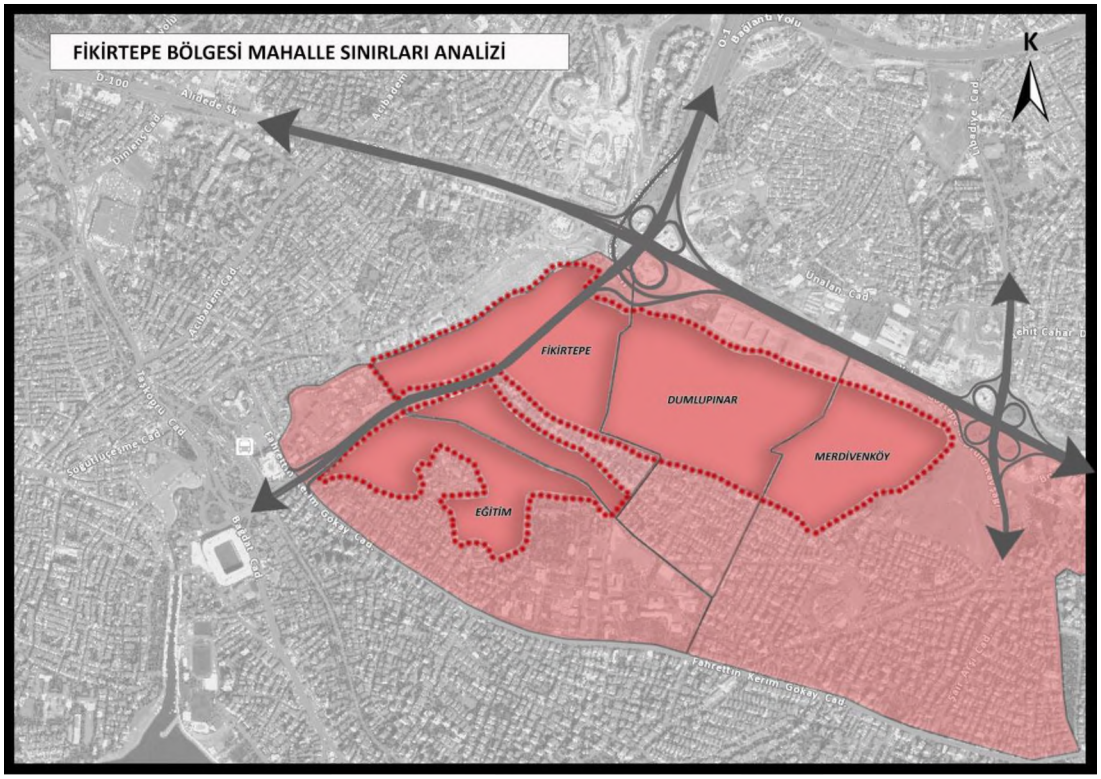
10. Bina Durumu Analizi
11. Mevcut Ulaşım Dokusu Analizi
12. Çalışması Devam Eden Yol Projeleri Analizi

Fikirtepe Bölgesi'nin seçilmesinde diğer öncelikler; altyapı ve ulaşım noktasındaki eksiklikler, sosyal donatılarda yaşanan yetersizlik ve nitelikli konut alanı ihtiyacı yer almaktadır.

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Mahalle Sınırları Analizi**

Proje alanının batısında Acıbadem Mahallesi, doğusunda ise Merdivenköy Mahallesi sınır oluşturmaktadır. Proje alanının içerisinde; Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim Mahalleleri yer almaktadır.

Şekil 5.14'de Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesi mahalle sınırları analizi gösterilmiştir.




Şekil 5.14.Fikirtepe Bölgesi mahalle sınırları analizi (Ünver, 2019)

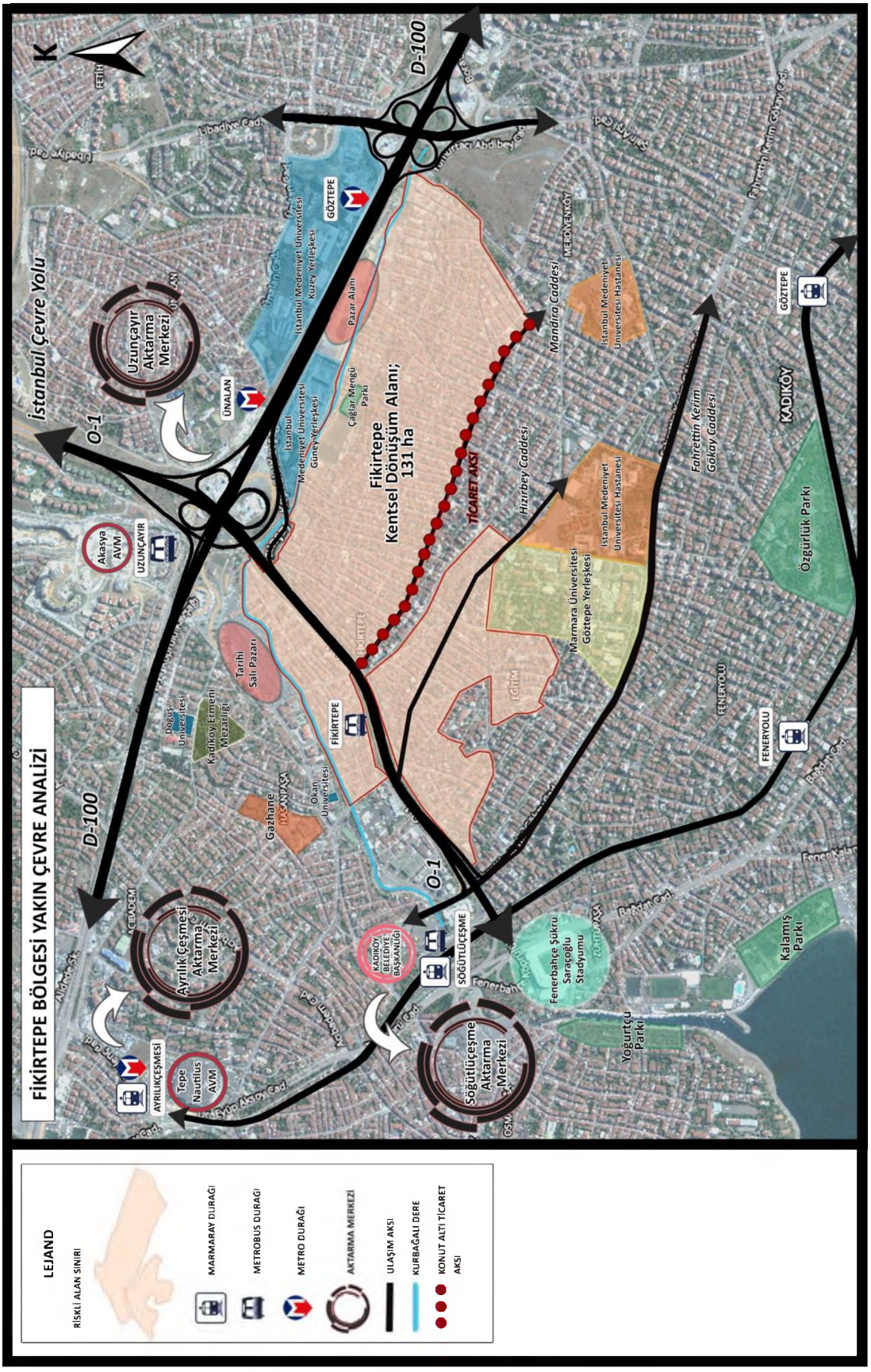
**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Yakın Çevre Analizi**

Fikirtepe, transfer noktalarının merkezinde yer alması ve çevre bölgelerde gelişen fiziki koşullar ile üst ölçekli planlarla yüklenen vizyon ve misyonlar eşliğinde gelişen alanların etkileşiminde kalarak yeni bir kent imajının doğmasına yönelik değişime geçmiştir.

Bölgede öne çıkan Mandıra Caddesi konut + ticaret niteliğinde gelişmiş olup aynı zamanda toplu taşıma hattının da ana hinterlandını oluşturmaktadır. Ticari fonksiyonların öbeklendiği bu caddede birçok dükkân ve ticari birim yer almaktadır. Aynı zamanda Kadıköy'den Fikirtepe'ye taşınan pazar alanı haftanın belli günleri oldukça yoğun olmakla birlikte hem yaya hem de araç trafiğini bünyesine çekmektedir. Bölgeye, çevresindeki konut niteliğine karşılık dikkat çeken Akasya AVM - Rezidans yürüme mesafesinde olup, diğer alışveriş merkezi ise Tepe Natulis'tur. Göztepe'de yer alan Medeniyet Üniversitesi Hastanesi alanda iki büyük yerleşkeye konumlanmış durumdadır. Bölgeye en yakın ve büyük alana sahip yeşil alan kullanımı Özgürlük Parkı'dır. Bölgenin kuzey ve batı sınırlarından geçen Kurbağalı Dere mevcutta oldukça atıl bir haldedir. Bölge yakınında öne çıkan iki büyük üniversite olan Marmara Üniversitesi ve İstanbul Medeniyet Üniversitesi şekilde gözüktüğü üzere konumlanmıştır. Bölgenin batısında Doğuş ve Okan Üniversiteleri bulunmaktadır.

Fikirtepe Bölgesi özel sektörün yatırımları için dikkat çekici bir öneme sahiptir. Bölge zaman içerisinde bu kadar merkezi bir noktada çöküntü bölgesi haline gelmesi sebebiyle de yatırımcılar açısından tercih edilme sebebidir. Bölgede düşük yoğunluklu konut alanlarının varlığının yanısıra, D-100 Karayolu ile ayrıldığı sınırın karşı tarafında yeni yapılan Akasya AVM ve Almond Hill gibi alışveriş ve residence projelerinin yükselmeye başlaması dönüşüm sonrası bölgeye nasıl yüksek emsallerin verilebileceği hakkında ipucu niteliğindedir. İstanbul genelinde yapılan mega projeler, Ataşehir'in finans merkezi olması ve kentin genelinde yüksek yoğunluklu yapılaşmanın artması da Fikirtepe'nin de piyasa mekanizması aracılığıyla yönlendirileceğinin ve ekonomik aktörlerin projede öne çıkacağının sinyallerini vermektedir (Binici, 2018).

Fikirtepe bölgesi'ni yakından tanıyabilmek adına yakın çevre analizi, dikkat çeken arazi fonksiyonları ve ulaşım aksları Şekil 5.15'de gösterilmiştir.

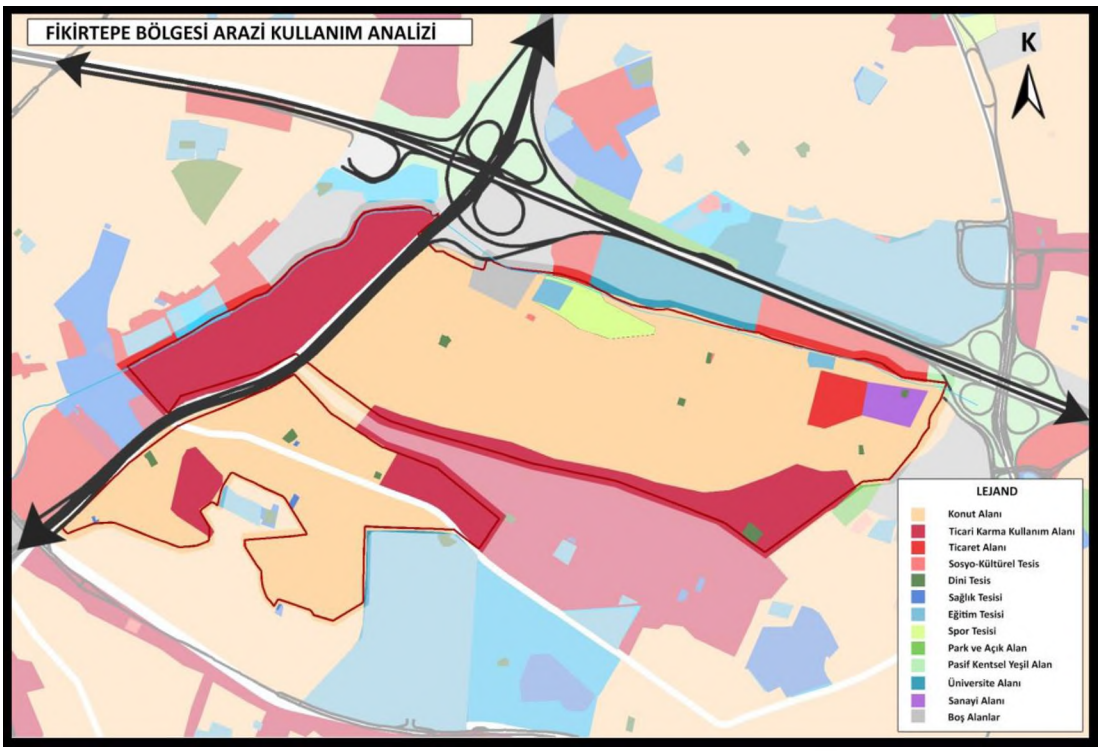



Şekil 5. 15. Fikirtepe Bölgesi yakın çevre analizi (Ünver, 2019)

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Arazi Kullanım Analizi**

Çalışma alanı sınırları içerisinde yoğun bir konut yerleşkesi bulunmaktadır. Ticaret akslarının ve karma kullanımın yanısıra E-5'e bakan çeperde Merdivenköy Mahallesinde oto-sanayi dokusunun varlığı göze çarpmaktadır. Bölgenin neredeyse tek yeşil alan kullanımı bir futbol sahasıdır. Bölgedeki tek öğretim tesisi yine E-5'e yakın bir bölgede yer almaktadır. Fikirtepe Bölgesi'nde sosyo-kültürel mekân eksikliği de ilk dikkat çeken unsurlar arasında yer almaktadır.

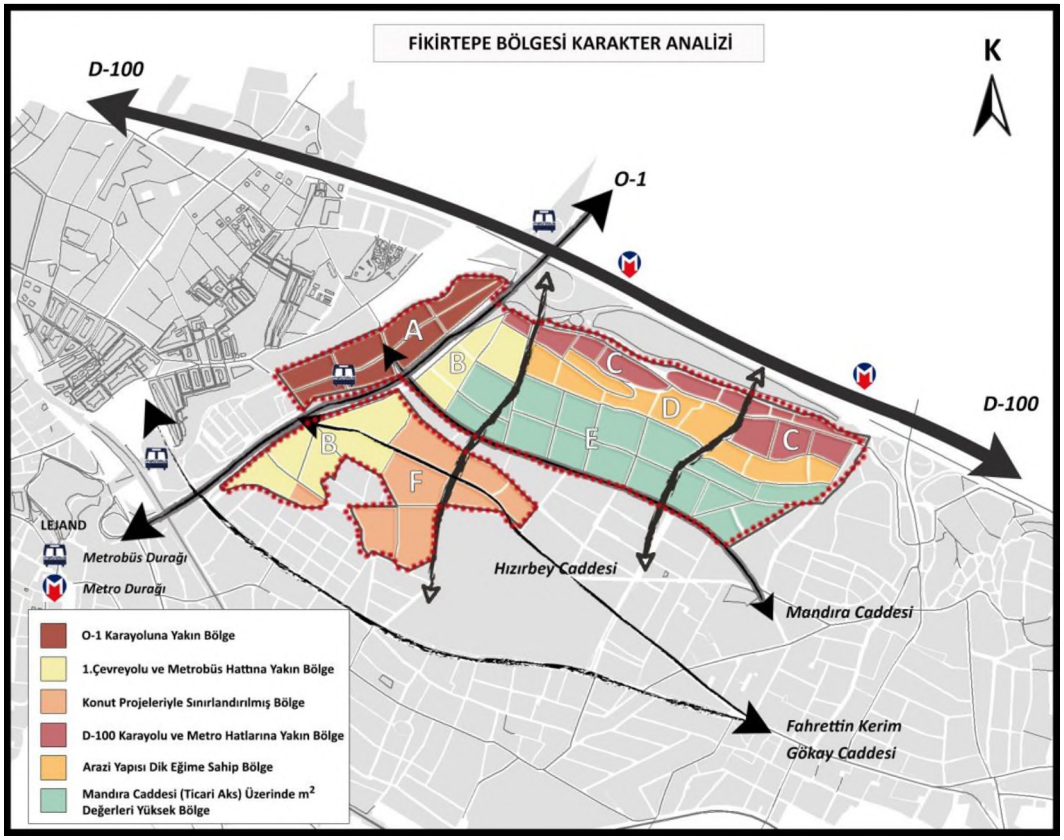
Fikirtepe Bölgesi'nin kentsel dönüşüm alanı ilan edilmeden önceki arazi kullanım dokusunu görebilmek adına Şekil 5.16'da arazi kullanım analizi incelenmiştir.




Şekil 5. 16. Fikirtepe Bölgesi arazi kullanım analizi (İBB, 2019)

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Karakter Yapısı Analizi**

Fikirtepe Bölgesi'ni daha iyi tanımlayabilmek ve algılayabilmek adına riskli alan, bölgelere ayrılmış ve sınıflandırmalarda bulunulmuştur. Bu tanımlamalar Şekil 5.17'de gösterildiği gibidir.




Şekil 5. 17. Fikirtepe Bölgesi karakter yapısı analizi (Ünver, 2019)

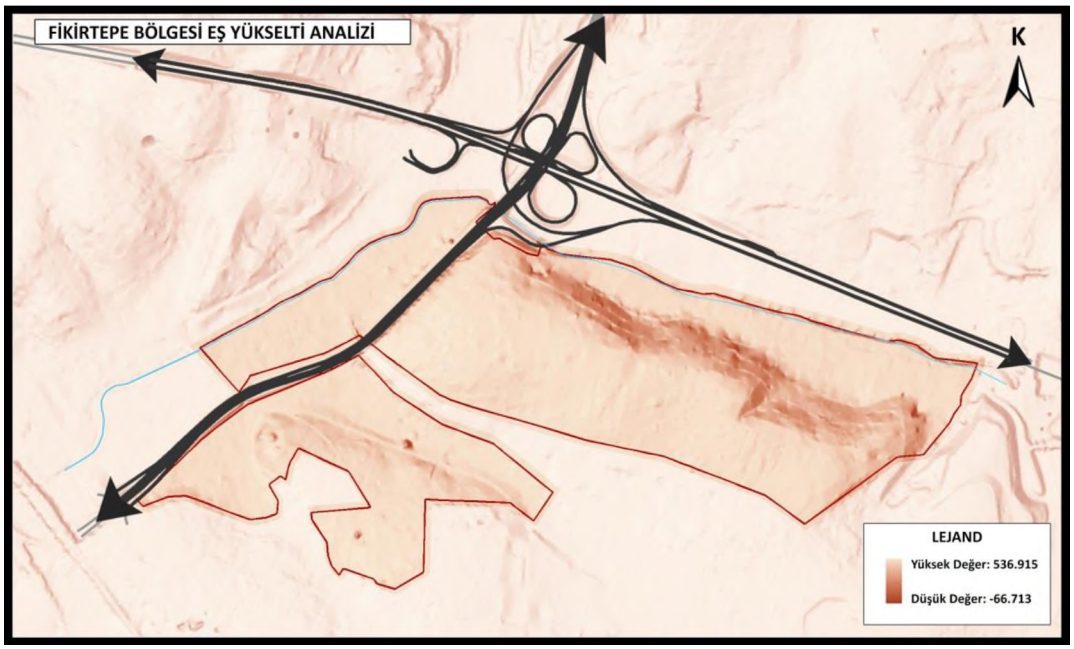
Bölge sınırı incelendiğinde alan; kuzeyde D-100 Karayolu, güneyde Marmara Üniversitesi kampüsü, doğuda Merdivenköy Mahallesi, batıda Kurbağalı Dere ile sınırlanmıştır.

0-1 Karayolu ve D-100 Karayolu bölgelerini oluşturan A ve C bölgeleri ulaşım akslarına yakınlığı bağlamında önem taşımaktadır. Bu hatlar üzerinde bulunan metrobüs ve metro istasyonları erişilebilirliğe olan etkisi ile dikkat çekmektedir. D bölgesi arazi topoğrafyası itibariyle oldukça eğimli bir dokuya sahiptir. Bu bölgelerde merdivenli sokak geçişlerinin olduğu görülmektedir. B bölgesi yine çevreyolu ve metrobüs hattına olan yakınlığı ile önem taşımaktadır.

Bölgeye dinamiklik katan ve ticaret ihtiyacının karşılanmasına olan etkisi ile Mandıra Caddesi göze çarpmaktadır. Fikirtepe'nin ana aksı ve minibüs ile otobüs akslarının işlek olarak yürütüldüğü bu bölge arazi değeri yüksek bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Cadde bölgenin ana omurgasını oluşturmakla birlikte ticari canlılık üst katlara kadar sıçramıştır. F bölgesi ise; proje alanını konut projeleriyle sınırlandıran bölgedir.

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Eş Yükselti Analizi**

Fikirtepe Bölgesi'nin yükseklik yapısı Şekil 5.18'de gözüktüğü gibidir. Bu analiz incelendiğinde koyu renge sahip katmanlarda eğim kotunun fazla olduğu görülmektedir. Bu bölgelerde arazi topoğrafyasının diğer kısımlara göre yükseldiği ve açık renge geçerken arazi kotunun düştüğü görülmektedir.



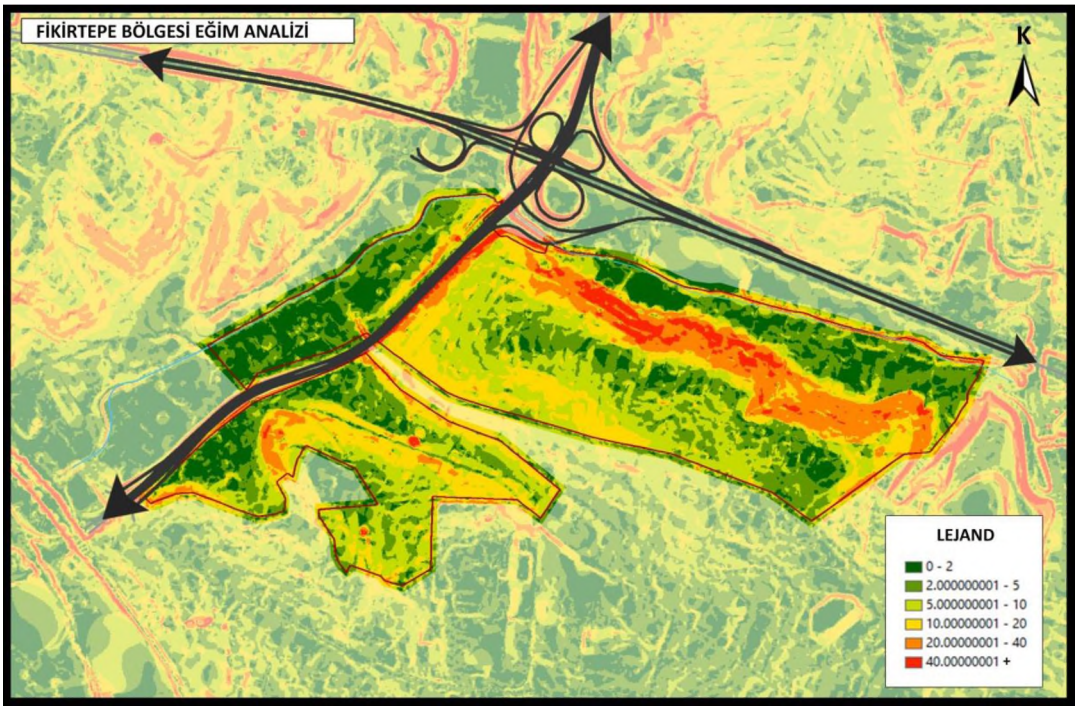

Şekil 5. 18. Fikirtepe Bölgesi eş yükselti analizi (İBB, 2019)

Eş yükselti analizinde Dumlupınar, Fikirtepe ve Merdivenköy'ün Göztepe Kavşağı kısmında eğimin yükselerek tepe noktalarını oluşturduğu gözükmektedir.

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Eğim Analizi**

Fikirtepe Bölgesi'nin topografik yapısına ilişkin 2016 yılı UİP raporunda şu ifadelere yer verilmiştir; "Çalışma alanının güçlü bir topografyaya sahip olması en çok dikkat çeken özelliği arasında yer almaktadır. Aynı zamanda Fikirtepe'deki topografya yerleşim dokusunu ikiye ayırmakta ve yükseltinin fazla olduğu yerde kot seviyesinin 59 metreye kadar ulaştığı ve yer yer %40'ları bulan dik yamaçlara sahip olduğu görülmektedir. Fikirtepe ile E-5 karayolunun geçtiği alanın kuzeyi arasındaki yükseklik farkının 29 metreyi bulması bu alanın karayolu aksı boyunca önemli bir konuma ve deniz manzarasına sahip olmasına olanak tanımaktadır" (İBB, 2016).

Aşağıda Şekil 5.19'da Fikirtepe çalışma alanı eğim yapısının okunabilmesi adına bölge çeşitli sınıflandırmalara ayrılmıştır.




Şekil 5. 19. Fikirtepe Bölgesi eğim yapısı analizi (İBB, 2019)

Fikirtepe çalışma bölgesinde yapılan eğim analizinin %'lik oranları şekilde görüldüğü gibidir. Altı ayrı sınıflandırmaya tabi tutularak yüzdelendirilen bölgede en düşük eğim aralığı % 0-2 iken en yüksek eğim aralığı ise % 40 ve üstüdür. Buradan en düşük eğime sahip bölgelerin çalışma alanının sınırlarından geçen Kurbağalı Dere

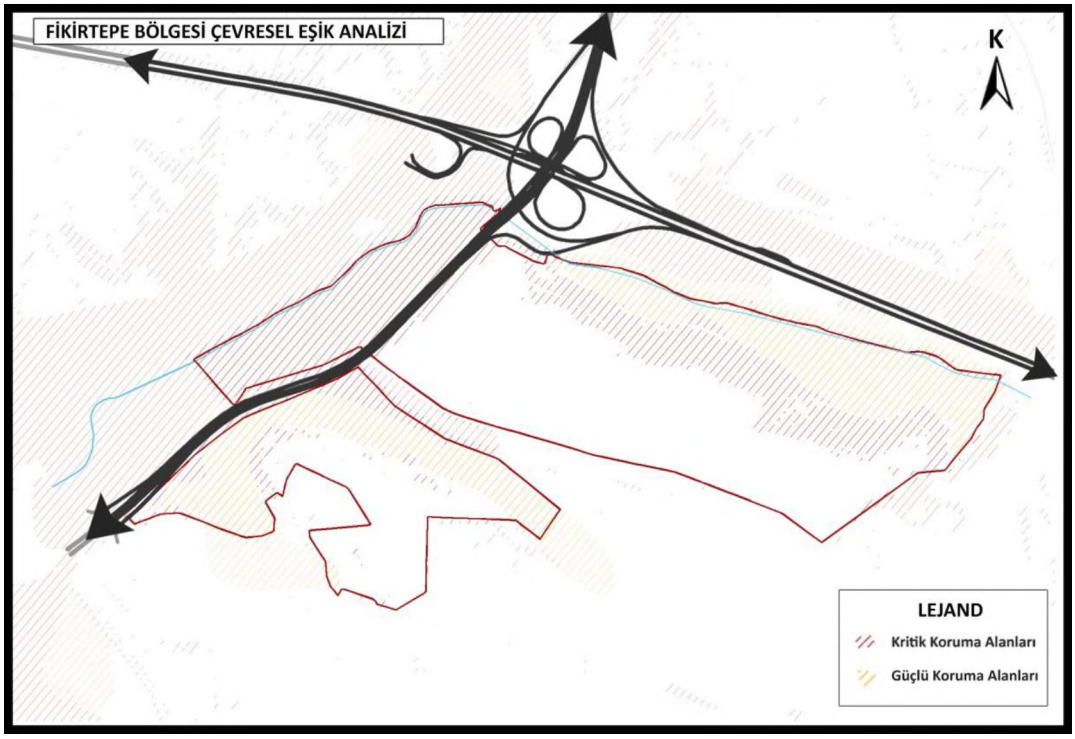
çeperleri ile Çevreyolu ve E-5 otoyolu kotunun yakın paralelini oluşturan bölgeler arasında olduğu gözükmektedir. Arazinin yüksek kotlu bölgelerinde ise eğim oldukça yüksek olup önlem alınması gerektiği görülmektedir.

Alanın, Fikirtepe ve Dumlupınar mahallelerine kadar olan kısmında % 0 –15, E-5'e bakan kısmında ise % 30'un üzerinde eğime sahip olduğu izlenmektedir. Bu bölge alanda eğimin en fazla olduğu yeri teşkil etmektedir. Bölgenin E-5'e bakan kısmında eğimin yüksek olmasından dolayı stabilite önlemler alınmalıdır ve 16,640 ha (%0,9) alana sahiptir (İBB, 2005).

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Çevresel Eşik Analizi**

Fikirtepe'de çevresel eşikler göz önüne alındığında; jeolojik ve jeomorfolojik yapısı dışında, yer yer yükselen eğim eşiği ve Kurbağalı Dere'nin çalışma alanın sınırlarından geçiyor olması sebebiyle birçok çevresel etken altında kaldığını göstermektedir. Bu kritikler incelendiğinde çevresel eşikler göz önüne alınıp söz konusu bölgelere yakın çeperlerde oluşturulacak yerleşik dokunun tasarımında çeşitli önlemler göz önünde bulundurularak planlama yapılmalıdır.

Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesi çevresel eşikler Şekil 5.20'de gösterildiği şekilde tanımlanmıştır.




Şekil 5. 20. Fikirtepe Bölgesi çevresel eşik analizi (İBB, 2019)

Dolayısıyla Şekil 5.20'de görüldüğü üzere riskli alan bölgesi, topoğrafik ve çevresel koşullar göz önünde bulundurulduğunda kritik ve güçlü koruma alanlarına tabi tutulmuştur.

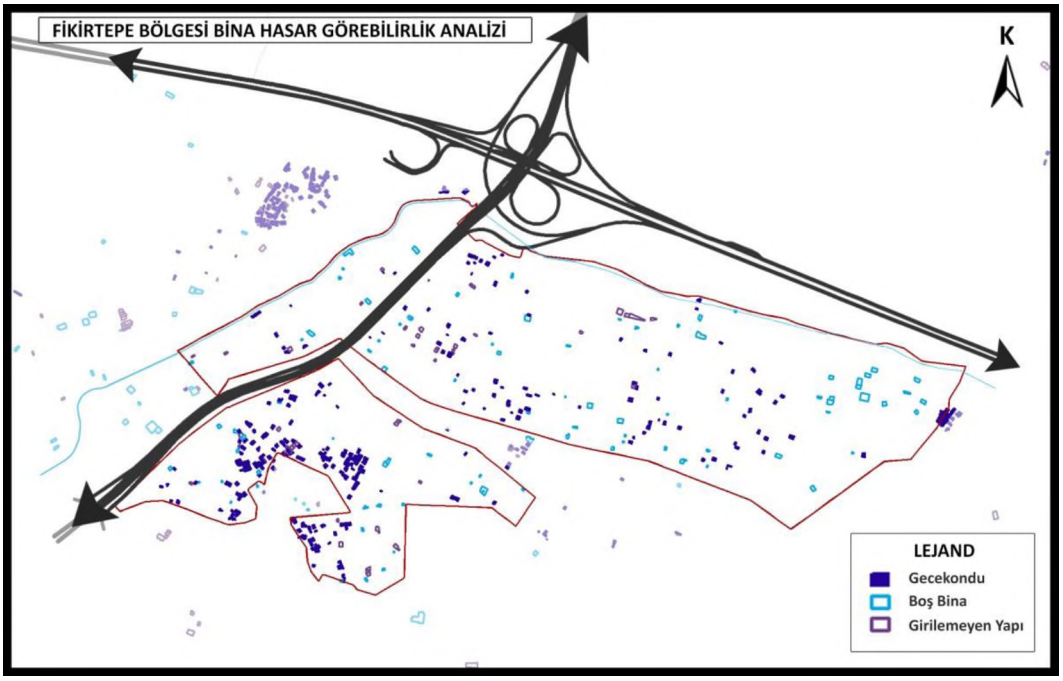
Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü'nce yapılan çalışma sonuçlarına göre alanın Fikirtepe ve Dumlupınar Mahallesinin E-5'e bakan kısmında eğimin yüksek olmasından dolayı stabilite önlemler alınmalıdır.

Kurbağalı Dere'ye paralel olan kısımlarda alüvyon alanlar vardır ve yer yer bölgede yapay dolgular bulunmaktadır. Bu alanlarda ayrıntılı jeolojik etütler sonucu yapılaşma ve ulaşım yatırımları kararları alınması gerektiği sonucuna varılmıştır (İBB, 2005).

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Bina Hasar Görebilirlik Analizi**

Fikirtepe Bölgesi'nde binaların hasar görebilirlik analizi Şekil 5.21'de incelendiğinde; bölgede girilemeyecek düzeyde niteliksiz yapı stoğunun bulunduğu anlaşılmaktadır. Aynı şekilde boş binaların mekânı atıllaşmaya ittiği gerçeği

yadsınamaz. Ve belli bölgelerde bahçeli, tek katlı gecekondu dokusunun varlığı söz konusudur. Bu durumdan anlaşılmaktadır ki Fikirtepe Bölgesi'nde önlem alınması gerekli mevcut yapı stoğu bulunmaktadır.

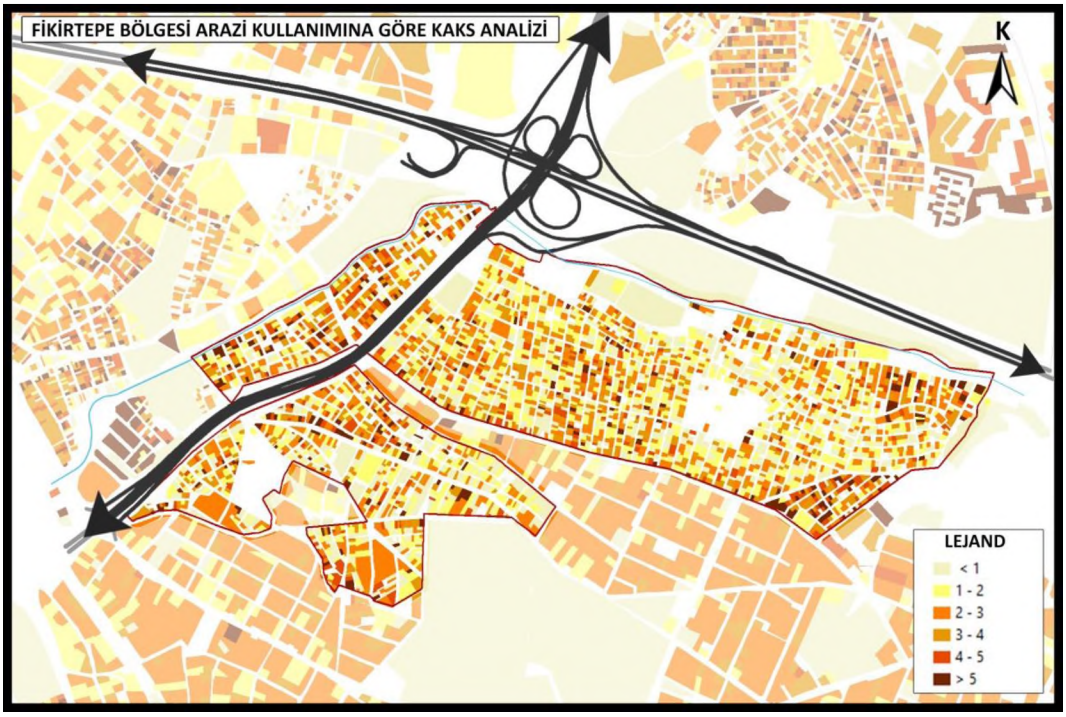



Şekil 5. 21. Fikirtepe Bölgesi bina hasar görebilirlik analizi (İBB, 2019)

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Arazi Kullanımına Göre KAKS Analizi**

Fikirtepe'de genel anlamda bitişik nizama sahip kentsel yerleşim, 2-3 katlı yapılardan oluşan bir dokuya sahiptir. Ayrıca bölge, hisseli parselasyonlardan oluşup küçük parsellerin düzensiz bir ızgara modeli kapsadığı plan karakterine sahiptir.

Çalışma alanı sınırları içerisinde KAKS analizi Şekil 5.22'de değerlendirildiğinde genel itibariyle 1-2 ve 3-4 KAKS değerlerinin bölgenin geneline göre yoğun olduğu gözükmektedir.




Şekil 5. 22. Fikirtepe Bölgesi arazi kullanımına göre KAKS analizi (İBB, 2019)

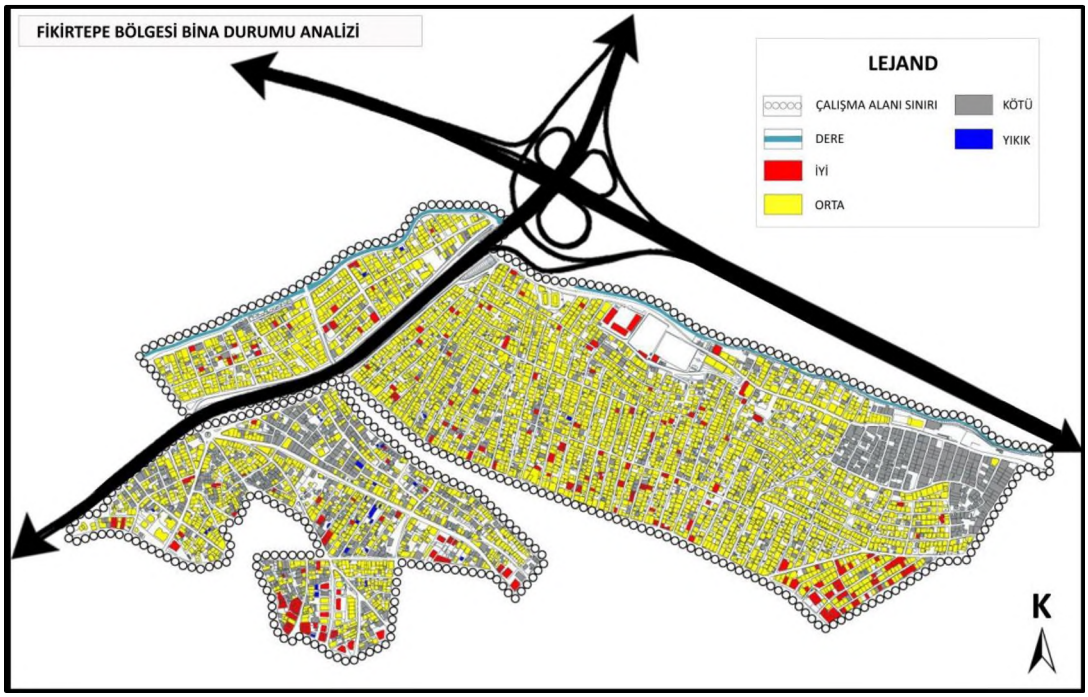
D-100 bağlantı yoluna yakın yerleşim bölgeleri ile Mandıra Caddesi ve 0-1 güzergâhıyla ilişki kuran bağlantı yerlerinin ortalama olarak 3 KAKS değerlerinde, iç kesimlerde ise diğerlerinin altında olduğu görülmektedir.

Fikirtepe'de riskli alan ilanından önceki mevcut dokuda, az katlı yerleşim hâkim olup, buna karşın zemin kullanım yoğunluğunun fazla olması nedeniyle caddeler, sokaklar ve binalar arası mesafeler dar alanlardan oluşmaktadır.

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Bina Durumu Analizi**

Fikirtepe kentsel dönüşüm projesi alanı içinde kalan bölgenin eski mevcut dokusu incelendiğinde sahanın genelinde konutların niteliği orta derecelidir. Fakat münferit olarak bölgede iyi nitelikte konutların bulunduğu, buna ek olarak Merdivenköy Mahallesi özellikle Göztepe Oto Sanayi'nin bulunduğu alanlarda konut kalitesinin niteliksiz ve köhne olduğu görülmektedir (Şekil 5.23).

Sayısal veri bakımından ise iyi durumda konut alanları 208 adet (%3,5), orta durumdaki konutlar 3758 adet (%59), kötü durumdaki konutlar 2342 adet (%37), yıkık konutların sayısı ise 33 adet (%0,5)'dir (İBB, 2013).



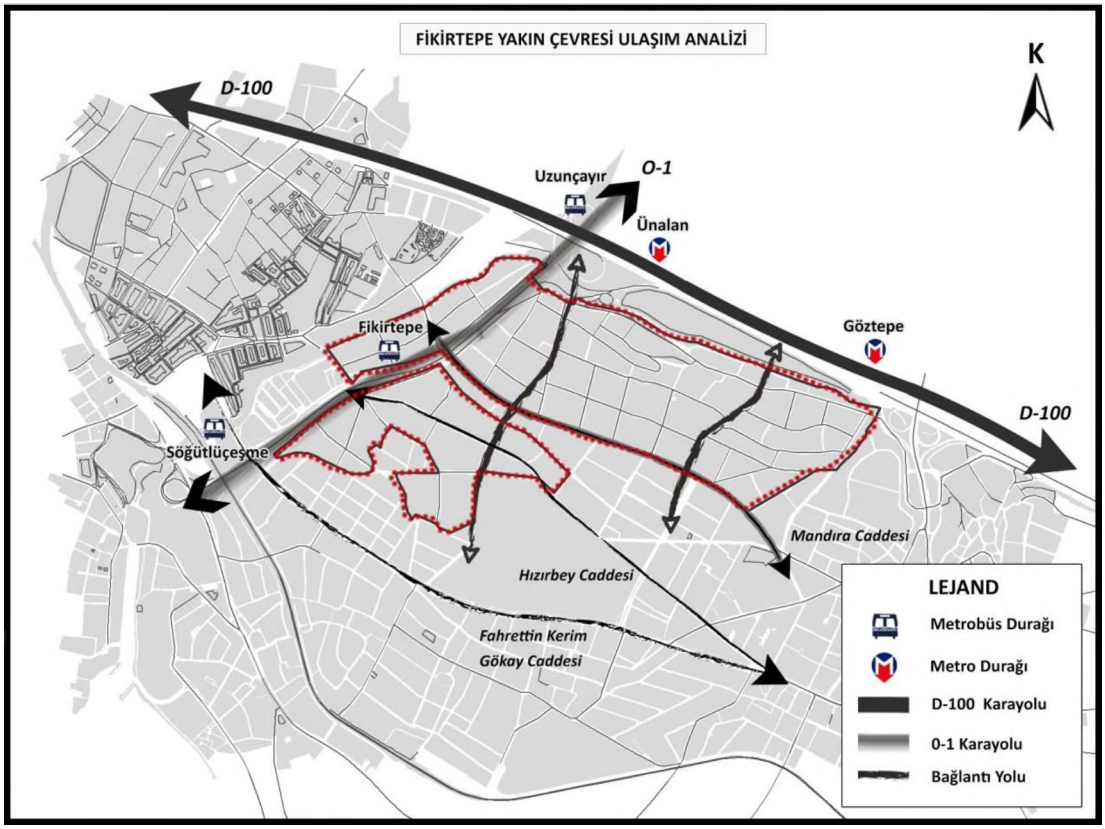

Şekil 5. 23. Fikirtepe Bölgesi bina durumu analizi (İBB, 2019)

### 5.4.2 Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesi ulaşım dokusunun değerlendirilmesi

Fikirtepe, Kadıköy İlçesi'nde; boğaz köprülerine ve önemli bağlantı yollarına yakınlığı ile ulaşılabilirlik açısından merkezi bir konumda yer almaktadır. Kuzey paralelinde yer alan D-100 otoyolu ile geniş hinterlanda erişim olanağı sağlanmaktadır. Ayrıca bu güzergâh, iki önemli kavşak olan Uzun Çayır Kavşağı ve Göztepe Kavşağına bağlanmaktadır. D-100 ekseninde yer alan Kadıköy-Tavşantepe metro hattı bölgenin raylı sistemlere yakınlığı adına avantaj sağlamaktadır.

Kuzey paralellerinde yer alan O-4 otoyolu (TEM) ile 1. köprü bağlantısından çıkarak Eski Ankara Asfaltı Caddesine kadar gitmekte olan karayoluna yakınlığı önem arz etmektedir. Aynı zamanda çalışma alanının batı sınırında yer alan 0-1 güzergâhı ile metrobüs bağlantısına doğrudan ulaşım sağlanmaktadır. Fikirtepe, Uzunçayır ve Söğütlüçeşme metrobüs durakları alana olan yakınlığı ile dikkat çekmektedir.

Fikirtepe Bölgesi'nin yakın çevresiyle olan ulaşım bağlantılarını gösteren analiz Şekil 5.24'de incelenmiştir.

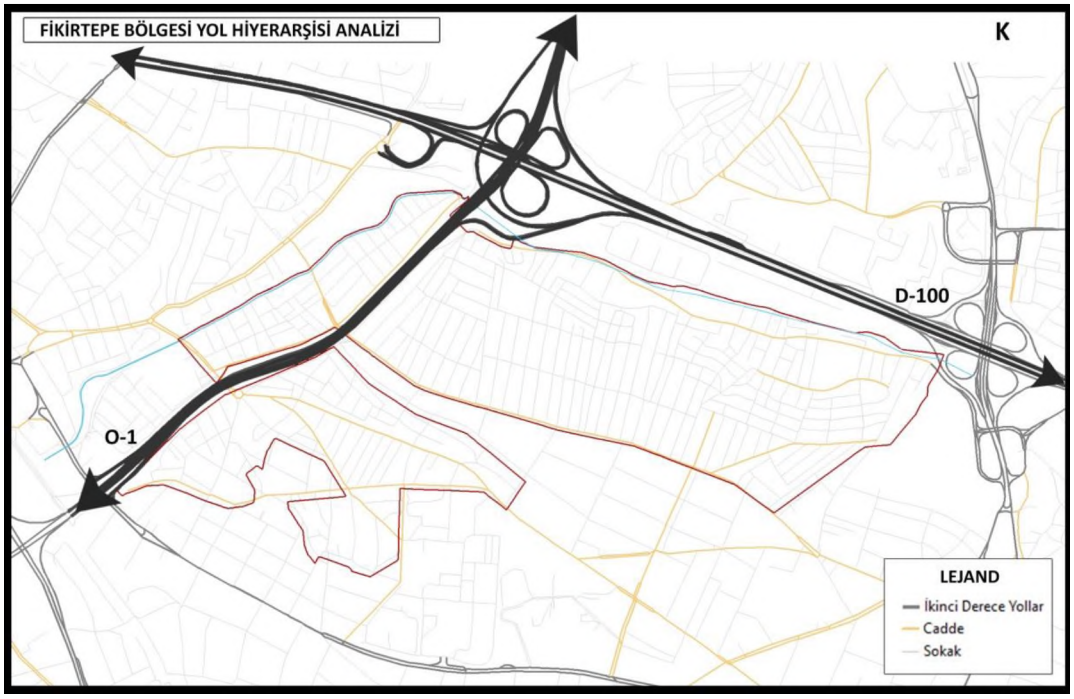



Şekil 5. 24. Fikirtepe Bölgesi yakın çevre ulaşım yapısı analizi (Ünver, 2019)

Alanın güneyinde yer alan minibüs güzergâhı şeklinde anılan Fahrettin Kerim Gökay Caddesi Bağdat Caddesi'ne kadar bağlanmakta ve bölgenin ana anteri olan Mandıra Caddesi'ne D-100 karayolundan transit yollar ile doğrudan ulaşılabilmektedir.

Aynı zamanda İstanbul'un Doğu Yakası'nı Batı Yakası'na birleştiren Marmaray aksının Gebze-Halkalı boyunca uzatılması neticesinde sahil güzergâhında eksikliği hissedilen raylı sistem hattı hizmete geçmiştir. Bu alternatif ulaşım sistemi, bölgeye ve aktarma merkezlerine olan yakınlığı ile de öne çıkmaktadır.

Fikirtepe Bölgesi yol hiyerarşisi analizi incelenmiş olup Şekil 5.25'de gösterilmiştir.




Şekil 5. 25. Fikirtepe Bölgesi yol hiyerarşisi analizi (İBB, 2019)

Bölgede karayolu altyapısı açısından karşılaşılan en büyük sorunlardan bir tanesi D-100, Minibüs Caddesi, Bağdat Caddesi ve Sahil Yolunu birbirine bağlayan, lineer, aks boyunca süreklilik gösteren ve en kesit açısından homojen, laterel bağlantıların (dik bağlantıların) olmamasıdır. Bu eksiklik birbirine paralel akslar olan ana arterlerin birbiri ile ilişkisinin doğru kurulamamasına ve yerel yollarla gerekli bağlantıların sağlanamamasına sebebiyet vermekte, trafik sirkülasyonunda akıcılık ve lineerlik kaybolmaktadır (İBB, 2005).

Bu durum Fikirtepe halkının diğer kentsel fonksiyonlar ile bağlantılarının kurulabilmesinde ve sürdürülebilir ulaşım imkânlarının sağlanması hususunda problem teşkil etmektedir.

Bölgede kısa mesafeli araç kullanımını trafikten kaldırmak amacıyla, farklı ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonuna ihtiyaç duyulmaktadır. Bu amaçla, yaya ve bisiklet yolu ağlarının birbiriyle iç içe olduğu ulaşım sistemleri kurgulanmalıdır. Sürdürülebilir kentlerin oluşmasında; toplu ulaşım odaklı gelişmeye yönelik ulaşım alternatifleri ile özel araç kullanımı ve otopark alanı ihtiyacını azaltmaya gereksinim duyulduğu görülmektedir.

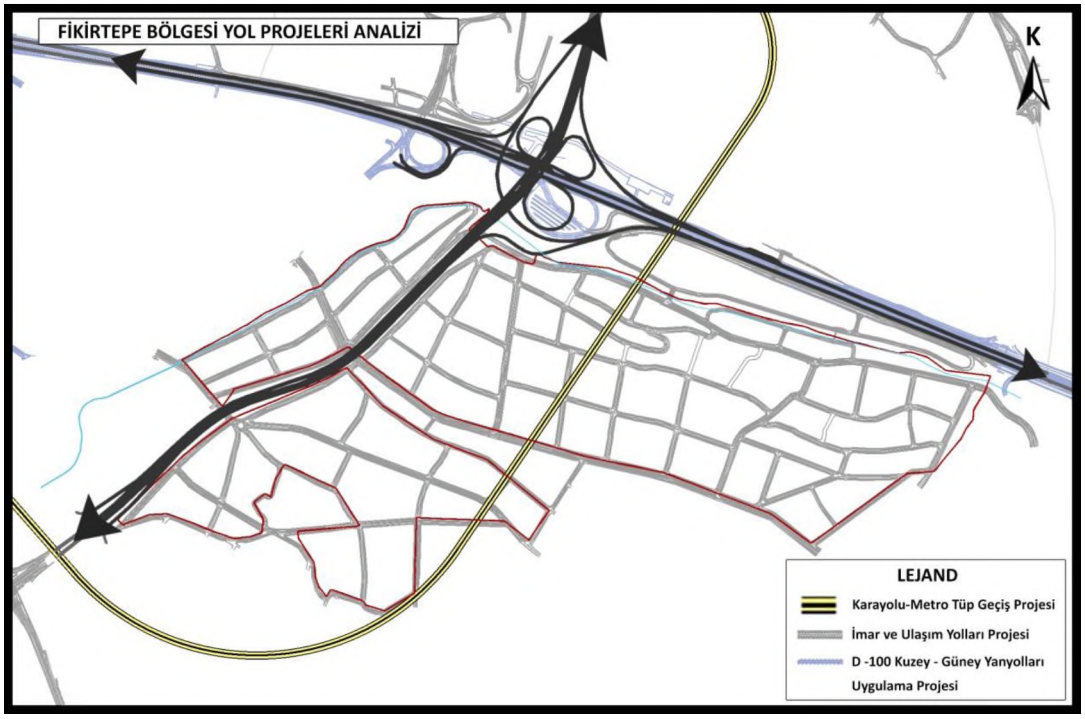
Ayrıca entegre bir ulaşım ağı, kentsel hiyerarşiyi destekler, özel araç ile ulaşım ihtiyacını azaltır ve farklı ulaşım türleriyle, özellikle yaya, bisiklet ve toplu taşıma araçları ile hizmetlere erişilebilirlik artar.

**Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi Çalışması Devam Eden Yol Projeleri Analizi**

Fikirtepe Bölgesi'nde imar planları neticesinde şekillenen yollar ile yapım aşamasında olan D-100 Kuzey-Güney Yanyolları Uygulama Projesi önerilen yol projeleri arasında gösterilmiştir.

Karayolu Tüpgeçiş Projesi (İncirli-Söğütlüçeşme Metrosu)'de çalışma bölgesinden geçmesi planlanan altyapı projeleri arasında yer almaktadır. E-5 aksı doğrultusunda Bakırköy-İncirli'den başlayarak, Anadolu Yakası'nda Söğütlüçeşme'ye kadar uzanan hızlı metro geçiş tüneli aynı zamanda araç geçişinin de sağlanacağı çift katlı bir ulaşım aksı olarak hayata geçirilmesi planlanan bir proje olarak dikkat çekmektedir.

Fikirtepe Bölgesi'nde çalışması devam eden yol projeleri analizi Şekil 5.26'da gösterilmiştir.




Şekil 5. 26. Fikirtepe Bölgesi yol projeleri analizi (İBB, 2019)

Bunun yanısıra faaliyet halindeki ulaşım altyapısı projesi olan 874 metrelik kavşak viyadüğünün çalışmaları sürmektedir.

Bu projenin hayata geçirilmesine gerekçe olarak Fikirtepe'ye yönelik plan raporlarında şu ifadelerin yer aldığı görülmektedir; "Özellikle Uzunçayır, Göztepe, Kozyatağı ve Bostancı kavşakları, bölgenin erişebilirliğini arttıran en önemli ulaşım noktalarıdır. Değişen şartlara bağlı olarak zamanla otoyol özelliğini kaybedip şehir içi yol haline gelmiş olan D-100 karayolu bölge trafiği açısından en önemli ana arterlerden bir tanesidir. Halihazırda metropoliten alanın ana dağıtıcı omurgası olması nedeniyle yoğun trafik taşıyan D-100 üzerinden doğrudan erişimin sağlanması ve yüksek yolculuk çeken hizmet alanlarının D-100 üzerinde yer seçmesi yoğun olan trafik yükünü daha da arttırmaktadır. Aynı zamanda kavşak noktalarındaki dikey yol bağlantıları ile bölge içerisine üzerindeki trafik yükünü aktarmakta, aynı bağlantı yolları ile bölge içerisinden gelen trafik yükünü çekmektedir. Yolun Otosan mevkii olarak adlandırılan kesiminde bulunan Uzunçayır Köprülü Kavşağı tam yonca kavşak geometrisinde olmadığı için Kadıköy- Harem ve Harem-Kadıköy yönüne erişim sağlanamamaktadır" (İBB, 2005).

Yedi adedi ana yol olmak üzere 18 farklı güzergahtan oluşan kavşak çalışmasında, bir viyadük ve üç viyadük kolu, iki U dönüş köprüsü, bir karayolu altgeçidi, iki karayolu köprüsü, üç dere köprüsü, bir yaya üstgeçidi, 8 bin 718 metre (yaklaşık 9 kilometre) yeni karayolu inşa edilmektedir.

Çalışma ile mevcut O-1 ve D-100 karayollarının kesişme noktası olan Uzunçayır Kavşağı'nın, halen çalışmaları süren Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi sonrasındaki ihtiyaçlarının karşılanması amacı güdülmektedir. Proje tamamlandığında, Fikirtepe Mahallesinin Kadıköy, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü Harem ve Göztepe ile olan Karayolu bağlantılarına hizmet vermesi beklenmektedir (İBB, 2019).

**Fikirtepe Kentsel Tasarım Master Planı**

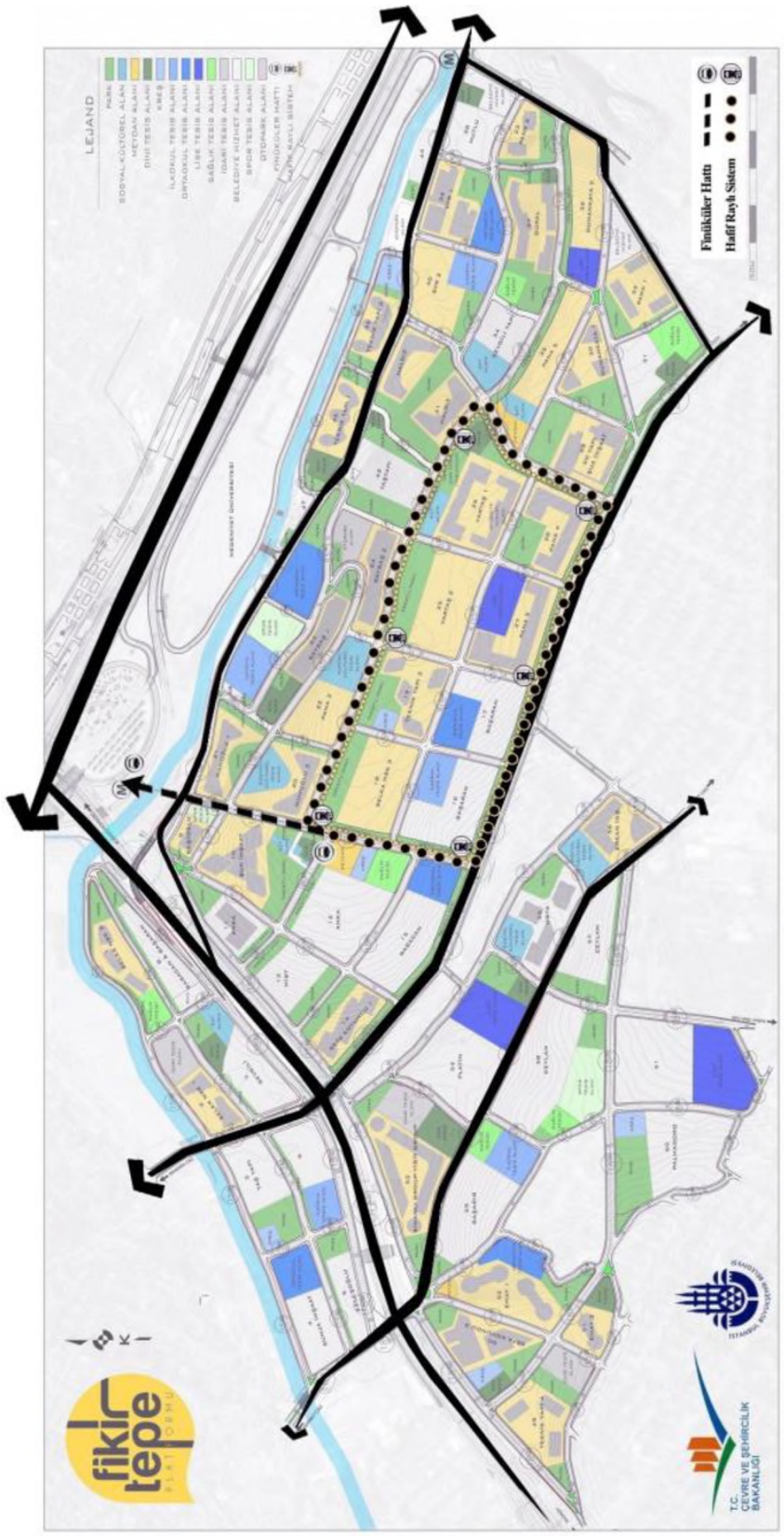
Fikirtepe Kentsel Tasarım Master Planı; 11 Mart 2016 tarihinde İBB tarafından onaylanmış ve ÇŞB tarafından bildirilmiştir. (Fikirtepe Haber, 2019)

Fikirtepe Kentsel Tasarım Çerçevesi, (2013)'e göre; konum itibariyle Fikirtepe, kentle metro ağı ve karayolu aracılığıyla güçlü bir bağlantı kurmaktadır. Ancak, bu güçlü odaklardan proje alanına ulaşabilirlik, topoğrafik koşullar ve dar sokakların toplu ulaşıma izin vermemesi gibi sebepler ile sürdürülebilir bir şekilde sağlanamamaktadır.

Bunun için entegre bir ulaşım planına gereksinim duyulmaktadır. Master planın ulaşım altyapısı önerilerinden anlaşılıyor ki;

- Metronun master plan gövdesine iyi bir şekilde entegre edilmesi,
- Oluşturulacak dairesel tramvay hattı ve füniküler sistemleri aracılığıyla metroya erişimin artırılması ve geliştirilmesiyle birlikte merkezi açık alana bağlantının sağlanması ve aşırı yükseklik farklılıklarının önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Bu durumu izah eden plan paftası aşağıdaki Şekil 5.27'de görüldüğü üzeredir.




Şekil 5. 27. Fikirtepe Bölgesi Kentsel Master Planı (ÇŞB, 2019)

## 5.5 Alandaki Kentsel Dönüşüm Sürecinde Etkin Planlar ve Ulaşım Kararları

Bu bölümde Fikirtepe Bölgesi'nin riskli alan ilanından önceki ve sonraki onaylı 1/ 1000 ölçekli UİP ve 1/5000 ölçekli NİP'ları, plan kararları ve plan notları üzerinde durulmuştur. Söz konusu planların bu bölge hakkında önerdiği fonksiyonlar, ulaşım bağlantılarının niceliği ve niteliği, öngörülen nüfus projeksiyonlarına göre değişen kentsel fonksiyonların neticesinde ulaşım altyapısının yeterlilik düzeyi irdelenmiştir.

### Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Alanı Planlama Süreci

Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı planlama süreci İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından şöyle ifade edilmiştir;

"Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim Mahallelerinin bir bölümünden oluşan toplam 1.345.823 m² alanda Başkanlığımızca 09.03.2005 tarihinde 1/5000 ölçekli NİP onaylanmış olup, Kadıköy Belediye Başkanlığı'nca bir yılı aşkın bir süre içerisinde 1/1000 ölçekli planlar hazırlanıp onaylanmadığından Başkanlığımızca 22.02.2011 tarihinde 1/1000 ölçekli UİP onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Başkanlığımızca onaylanan imar planında Emsal brüt alan üzerinden kadastral yollar dahil 4,14, donatı terkleri %20, H:Serbest olacak şekilde uygulama hükümleri bulunmaktadır. 09.05.2013 tarih 2013/4749 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile planlama alanı "Riskli Alan" ilan edilmiş olup, ÇŞB'nca 02.08.2013 tarihinde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları onaylanarak yürürlüğe girmiş olup bu planda emsal brüt parsel alanından kadastral yollar hariç 4,00, donatı terkleri %25, H:80m olacak şekilde uygulama hükümleri bulunmaktadır. 27.01.2014, 26.06.2014 tarihlerinde Bakanlıkça yapılan plan notu tadilatlarıyla avan proje onay, terk tevhit ifraz işlemleri, kentsel tasarım projesi onay işlemleri İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca yürütüleceğine ilişkin hükümler getirilmiştir".

Fikirtepe'nin 09.05.2013 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından riskli alan ilan edilmesinden sonra ele alınan plan süreçleri aşağıdaki gibidir;

- (02.08.2013) : "1/1000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi U.İ.P" (12984 Sayılı Bakanlık Oluru ile)

- (27.01.2014) : "1/1000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi U.İ.P" Tadilatı (21485 Sayılı Bakanlık Oluru ile)
- (23.06.2014) : "1/1000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi U.İ.P" Tadilatı (10055 Sayılı Bakanlık Oluru ile)
- (03.11.2014) : "1/1000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi İtirazlar Kapsamında Onaylanan U.İ.P Değişikliği" (Bakanlık Oluru ile)
- (28.12.2016) : "1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi NİP"
- (28.12.2016) : "1/1000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi U.İ.P Değişikliği"
- (08.09.2017) : "1/1000 Ölçekli İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi Riskli Alana İlişkin U.İ.P Değişikliği" (Bakanlık Oluru ile)
- (26.12.2017) : "1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi NİP"
- (26.12.2017) : "1/1000 Ölçekli Kadıköy İlçesi, Fikirtepe ve Çevresi U.İ.P Değişikliği" (İBB, 2019)

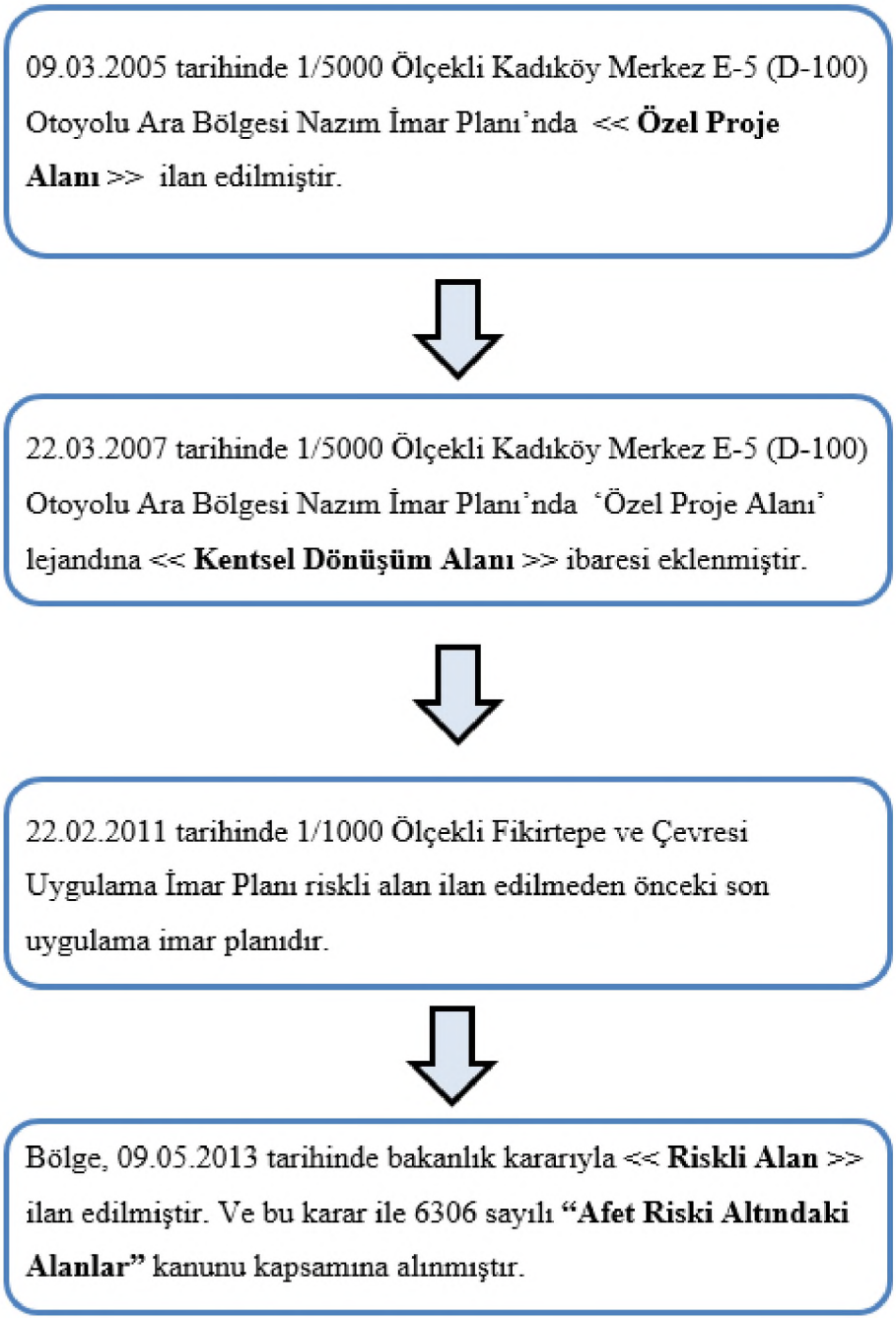
Fikirtepe Bölgesi'nde, "09.05.2013 tarihinde" Bakanlık kararıyla "Riskli Alan" ilan edilmesi ve bu karar ile "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamına alınmasıyla birlikte nazım ve uygulama ölçeklerinde çok sayıda imar planı ve plan revizyonu yapılmıştır.

Hazırlanan planların; uygulama öncesi ve sonrasında kamu, yüklenici ve mülk sahiplerinin arasında çözümsüz kalan itilaf ve itirazlar neticesinde birçok kez revizyona uğramasından ötürü yenilendiği görülmüştür. Bu bölge hakkında oldukça çok sayıda plan revizyonlarının varlığı planların uygulanabilirliğinin sorgulanması bağlamında düşündürücüdür.

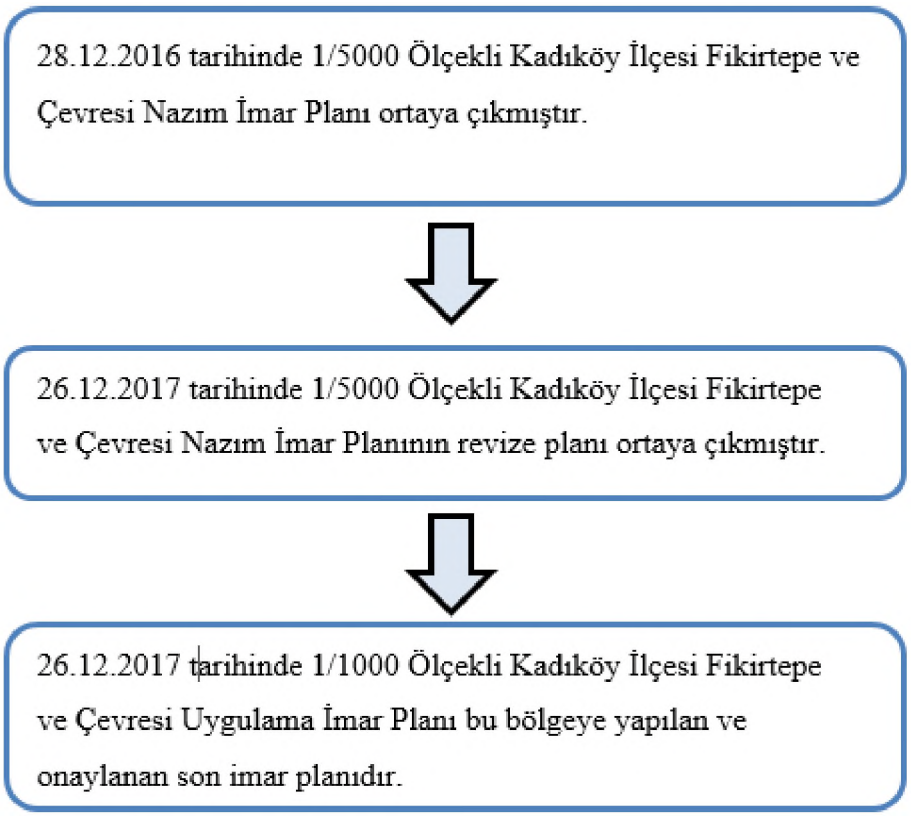
Bu, tez çalışması kapsamında Fikirtepe Bölgesi mevcut dokuya hitap eden riskli alan ilanından önce onaylanan son planlar ile riskli alan ilan edilmesiyle birlikte bu bölgeye önerilen ve onaylanan son planlar değerlendirmeye alınmış, dönüşümden sonra bölgeye yüklenmesi beklenen nüfus projeksiyonu çerçevesinde mevcut ve öneri altyapı hizmetinin yeterlilik düzeyi incelenmiştir.

Fikirtepe Bölgesi'ne ilişkin onanan söz konusu planlar doğrultusunda alınan karar ve hükümleri içeren çalışma, Ek'ler bölümünde Şekil B.5.5.1 Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Alanı Planlama Süreci kısmında değerlendirilmiştir.

Bölgedeki kentsel dönüşüm süreci Şekil 5.28 ve Şekil 5.29'da özetlenmiştir.

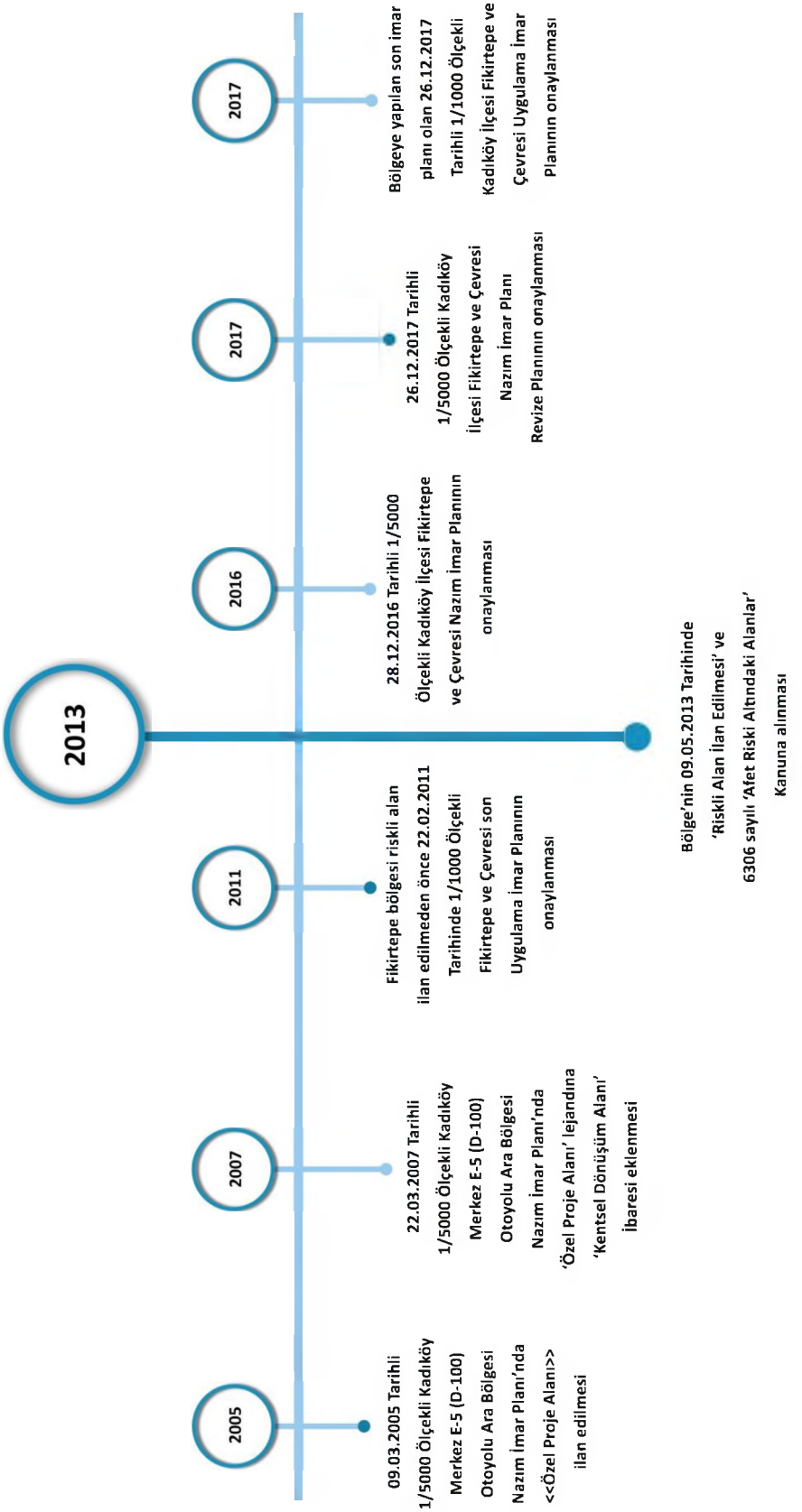



Şekil 5. 28. Riskli alan ilanından önceki süreç (Ünver, 2019)




Şekil 5. 29. Riskli alan ilanından sonraki süreç (Ünver, 2019)

Bu süreç kronolojik olarak ise Şekil 5.30'da şöyle ele alınmıştır;




Şekil 5. 30. Fikirtepe Bölgesi kentsel dönüşüm kronolojisi (Ünver, 2019)

### 5.5.1 Riskli alan ilan edilmeden önceki etkin planlar

Tez çalışmasının kapsamını oluşturan kentsel dönüşüm ilan edilen bölgelerde ulaşım yaklaşımının değerlendirmesini incelemek üzere Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesine yönelik, NİP ve UİP'larının hüküm ve uygulama yöntemleri incelenmiş ve ulaşım altyapısına ayrılan kısımlar değerlendirilmiştir. Bu noktada öncelikle; Fikirtepe Bölgesi ÇŞB tarafından 09.05.2013 tarihinde riskli alan ilan edilerek "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamına alınma sürecinden önceki evreyi değerlendirmek üzere çalışmaya gidilmiştir. Bu sebeple ilk aşamada, bölgede riskli alan ilanından önce onaylanan 1/5000 ölçekli NİP ve 1/1000 ölçekli UİP, plan hükümleri ve plan notlarının bölgeye yönelik ne tür öneriler getirdiği incelenmiştir.

Bu sebeple, Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilan edilmeden önce onanan;

- "09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP"
- "22.03.2007 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP"
- "22.02.2011 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP", bölgeye yapılan ve uygulama hükmüne sahip planlar olarak karşımıza çıkmakta olup değerlendirilmeye alınmıştır.

Böylelikle yukarıda ifade edilen planlar, çalışmanın içeriğine yönelik öne çıkan plan notları ve hükümleri dolayısıyla kentsel fonksiyonlar, nüfus projeksiyonları ve altyapı imkânlarına yönelik incelenmiştir.

#### 5.5.1.1 09.03.2005 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez e-5 (d-100) otoyolu ara bölgesi nazım imar planı

09.03.2005 tarihinde onanan "1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" raporunda; önceden 1/5000 ölçekli Kadıköy II.Etap N.İ.P.'nın yürürlükte olduğu, planlama alanında teknik altyapı alanlarının mevcut ve öneri nüfusa göre imar planı standartlarının çok altında, yetersiz düzeyde olması, kentsel

donatı alanlarının ve erişimlerinin yetersiz olması ve kent içi yerleşim hiyerarşisi ve buna bağlı ulaşım kademelenmesi yapılarak olması gerekli ulaşım ilişkilerinin (yaya, araç, toplu taşın, servis v.b.) planla çözümlenememiş olması sebebiyle iptal edilerek yeni bir plan önerildiği dile getirilmiştir.

1999 depreminden sonra binaların depreme karşı dayanıklılığının yetersiz olması ve risk taşımasından dolayı bu alanda acil iyileştirmelerin yapılması gerekmiştir. Buna bağlı olarak "09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy-Merkez ile E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP"ında; Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim mahallerinin bir bölümü "Özel Proje Alanı" lejandına alınarak, Fikirtepe'nin kentsel dönüşümü yönünde bir çalışma başlatılmıştır.

09.03.2005 tarihinde onanan "1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" raporunda şu amaç doğrultusunda plan yapıldığı öne sürülmüştür; Bölgenin nüfus ve yapılaşma açısından gerekli doygunluğa ulaştığı göz önünde tutularak yapılacak planda amaç, mevcut yoğunluğu koruyup nüfus artışını engellemek, donatı alanlarını maksimum düzeyde artırmak ve çöküntü bölgeleri olan Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim mahallelerinde fiziksel ve sosyal çevreyi iyileştirerek yaşam koşullarını sağlıklaştırmaktır.

Planlama ilkelerine bakıldığında; yoğun bir yerleşik yapıya sahip olan alanda, yaşayan nüfusun sabit kalmasını sağlamak, nüfus artışını engellemek, eksik olan donatı alanlarını imkân verdiğince arttırmak, plansız gelişen semtte yeniden düzenlenerek yaşanılabilir sağlıklı bir çevrenin sağlanmasına ilişkin kararlar alındığı görülmektedir. Bunun yanısıra kent içi ulaşım hiyerarşisini kurmak, raylı sistemlerle toplu taşımayı teşvik etmek, kıyı dolgu alanları ve Kurbağalı Dere çevresinde tarihi eserlerin dışında kalan alanların park ve yeşil alan olarak tasarlanması ve Kadıköy merkezi ile planlama alanı arasında kent içi ulaşım hiyerarşisinin kurulması amacıyla Kurbağalı Dere bölgesinde düğümlenen trafiği çözecek köprülü kavşak projesi planlanarak bu bölgenin Kadıköy merkezi ile kesintisiz ulaşım ağının kurulmasını sağlamanın söz konusu planın hedefleri arasında olduğu görülmektedir.

"09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli NİP"da ulaşım analizi bağlamında; bölgenin genel ve bölgesel ulaşım durumunu ortaya koyan bir çalışma yapılarak, Ulaşım Ana

Planı verileri ve ilgili kuruluşların proje ve görüşleri dikkate alınarak Genel Ulaşım Etüdü hazırlanmıştır. Hazırlanan bu rapor bölgenin mevcut ve plan dönemi ulaşım durumuna makro ölçüde bir yaklaşımı içermektedir. Raporda bölgenin mevcut ve plan dönemindeki ulaşım sistemleriyle olan ilişkisi ve durumu ortaya konulmuştur. Bu ilişki ve etkileşim bir planlama aracı olarak kullanılan bölge ulaşımının matematiksel olarak modellendiği "Ulaşım Modeli" ile ayrıca test edilmiştir.

Kadıköy plan bölgesiyle ilgili ulaşım modeli çalışmasında hedef yılındaki (2010) "15.11.1995 tasdik tarihli 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı"nda arazi kullanım kararlarının da göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Böylelikle hedef yıldaki ulaşım taleplerini karşılamak üzere stratejik düzeyde önerilecek büyük ulaşım projelerinin, kentin ulaşım sistemi üzerindeki etkilerini ortaya koymak ve bu projelere ilişkin yapılabilecek fizibilite değerlendirmelerine esas olacak bilgileri üretmek amaçlanmıştır.

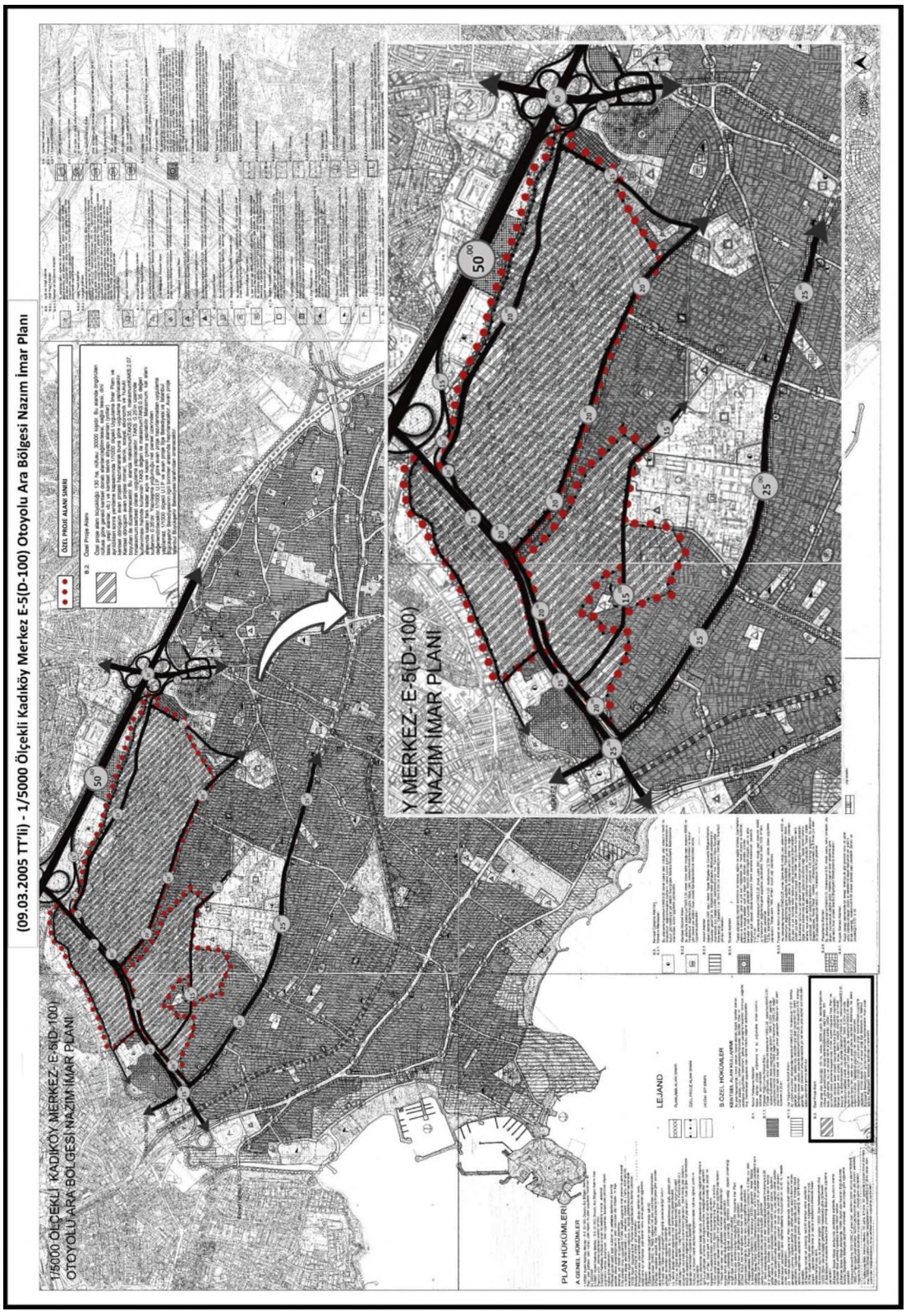
Çalışmada; bölgenin ulaşım sistemleri açısından genel tanımı yapılmış, karayolu ulaşımı altyapısı (Minibüs Caddeleri, Sahil Yolu – ve caddeleri, D-100 (E-5) devlet karayolu şerit sayıları, yol enkesitlerinin yeterliliği, ulaşım altyapısının niteliği yakın çevresinde bulunan yapılı çevre de göz önünde bulundurularak trafik yoğunluğu ve akış yönleri ile problemli lokasyonlar üzerinde analizde bulunulmuştur.

Planda, İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda plan dönemi adına öngörülen toplu taşıma hatları ile yeni yol bağlantıları ve yol iyileştirme önerileri aşamalı olarak gruplandırılmış ve ulaştırma sistemi seçenekleri ulaşım modeli kullanılarak denenerek şu sonuçlar elde edilmiştir;

Plan Dönemi (2010 yılı için) bölgeye ait üretim ve çekim değerleri belirlenmiştir. Model sonuçları incelendiğinde mevcut durumda hâkim trafik akım yönü doğu-batı istikametinde olurken, plan döneminde; İstanbul için öngörülen kanat çekim merkezlerinin etkisi ile hakim trafik akım yönünün batı-doğu istikametinde değiştiği görülmektedir. Dolayısıyla plan döneminde ana arterler üzerindeki kapasite aşımlarının batı-doğu yönünde gerçekleştiği tespit edilmiştir.

Bölgeye özel öneriler tezin kapsamında incelendiğinde; D-100 Devlet Yolu üzerinde bulunan Uzunçayır Kavşağının tam yonca olacak şekilde düzenlenmesi ve bu yol üzerinde bulunan toplu taşın duraklarının rehabilite edilerek, ana akımı olumsuz yönde etkilemeyecek, kapasiteyi düşürmeyecek şekilde geometrik düzenlemelerinin yapılması gerektiği sonucuna varılmıştır. Kontrolsüz kavşaklarda ilk aşamada standartlara uygun kanallamalar yapılması ve sonrasında sinyalize edilmesi gerektiği, ayrıca bölge içerisindeki tüm yolların üstyapısında iyileştirmeler yapılması gerektiğine yönelik öneriler getirilmiştir (İBB, 2005).

Yapılan plan "09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" olup Şekil 5.31'de yer almaktadır.




Şekil 5. 31. 09.03.2005 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5(D-100) otoyolu ara bölgesi NİP, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)

"1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" şekilde görüldüğü üzeredir. Fikirtepe Bölgesi bu planda özel proje alanı olarak gösterilmekte ve buna yönelik plan hükümleri getirilmektedir. Bu doğrultuda aşağıdaki plan notları tez konusunu oluşturan Fikirtepe Bölgesi'ne ilişkin önemli kararlar sunmaktadır;

Madde 16'da, Özel proje alanı ilan edilen Fikirtepe Bölgesi'nde; 1/1000 ölçekli UİP ile birlikte hazırlanacak olan kentsel dönüşüm avan projelerine göre uygulama yapılacağı dile getirilmektedir.

Madde 21'de, Fikirtepe Bölgesi'nin sınırlarına hitap eden E-5'den yüz alan ilk binalarda maksimum taban alanı katsayısının 0.25, hmaksimumun ise 15,50'i geçemeyeceği ifade edilmektedir. Ancak E-5'den yüz alan parsellerin aynı zamanda yan veya arka sokaklardan yüz alması halinde, bu yollardan yüz alan yapılar için bulundukları ada yapılanma koşullarının geçerli olacağı ifadelendirilmektedir.

Bununla birlikte; planın özel hükümlerinde şu ifadeler yer almaktadır; kentsel alan kullanımı açıklamasında, bu plan kapsamında (konut alanları,ticaret alanları, küçük sanatlar alanları,turizm alanları vb.) verilen yapılaşma hükümlerinin; belirtilen nüfus ve yapılaşma yoğunluklarının maksimum,çekme ve yaklaşma mesafelerinin minimum değerler olup, hazırlanacak UİP'larında bu değerlerin aşılmayacağı dile getirilmektedir.

Planda 'Özel Proje Alanı' ilan edilen bu bölge ise şöyle tanımlanmıştır; 'Özel proje alanı büyüklüğü 130 ha olup, nüfusu 30000 kişidir. Bu alanda öngörülen nüfusa göre gerekli kentsel donatı alanları(eğitim tesisi, sağlık tesisi, dini tesis, yeşil alanlar, vb.) ve kentsel teknik altyapı alanları (yollar) ayrıldıktan sonra yenileme kapsamında 1/1000 ölçekli UİP ve kentsel dönüşüm avan projesi hazırlanarak buna göre uygulama yapılacaktır' ifadeleri yer almaktadır. Ayrıca; kentsel dönüşüm avan projesi mimari, teknik, sosyal, ekonomik ve hukuki boyutları ile düzenlenecektir. Bu alanda maksimum TAKS:0.35, maksimum KAKS:2.07, hmaksimum: serbest olarak uygulama yapılacaktır denilmiştir.

Bunun yanısıra TAKS:0.25'in üzerinde kullanılması halinde kullanılan TAKS değeri ile maksimum TAKS:0.35 değeri arasında kalan fark kadar açık ve kapalı çıkma

yapılabileceği, maksimum kat alanı kullanımının 0.35 olacağı hükümler arasında yer almaktadır. Ayrıca; yapılaşma yoğunluğunun net parsel üzerinden değerlendirileceği, 1/1000 ölçekli U.İ.P.'na göre avan proje hazırlanmadan uygulama yapılamayacağı, aynı zamanda 1/1000 ölçekli U.İ.P ve avan projenin İlçe Belediyesi ve İBB'nin ilgili birimleri arasında hazırlanacağı dile getirilmektedir. Avan projenin İBB tarafından onanacağı ifade edilmektedir (İBB, 2005).

Bu durumda avan proje onayının İBB'de olduğu görülmektedir. Oysaki diğer tüm alanlarda avan projeyi ilçe belediyeleri onaylamaktadır. İlçe belediyesi ve İBB arasındaki anlaşmazlığın alana da yansıdığı görülmektedir. Diğer taraftan donatı konusunun avan projeye bırakılması ayrıca düşündürücüdür.

Bunun yanısıra plan raporunda planlanan bölgeye ilişkin plan nüfusu şu şekilde önerilmiştir; plan bölgesinde yapılan arazi tespit çalışmaları ile daire sayıları ve hane büyüklükleri neticesinde son yıllardaki nüfus sayım verilerinin birlikte değerlendirilmesi sonucu mahalle bazında kişi başı konut kullanımı bulunmuş ve mahalleler arası sosyo-ekonomik farklılık göz önüne alınarak bölgesel olarak yapılan çalışmayla mevcut nüfusun 464540 kişi olarak tespit edildiği ifadelendirilmiştir. Plan raporunda bu nüfusun 50000 kişilik kısmının dönüşüm projesi olarak düzenlenecek alanda yaşayan nüfus olduğu dile getirilmektedir.

Ve yapılan "1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez- E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP"na göre yine aynı konut büyüklükleri, ortalama hane büyüklükleri ve kişi başı konut kullanımı değerleriyle plan bölgesinin nüfusu 470000 kişi olarak kabul edilmiştir. Bu nüfusun 30000 kişilik kısmının dönüşüm bölgesinde, 440000 kişilik kısmının ise diğer alanlarda ikamet edeceği planlanmıştır. Bölgede herhangi bir yoğunluk artışı öngörülmemiştir. Dönüşüm bölgesinde önerilen yeni yapıya göre bu bölgedeki sosyo-ekonomik yapının düzeleceği, kişi başına düşen konut büyüklüğünün artacağı ve nüfusun 50000 kişiden 30000 kişiye düşeceği hesaplanmıştır. Dönüşüm bölgesindeki bu nüfus düşüşüne tüm plan bölgesindeki mevcut boş alanların ve konutların da dolacağı varsayılırsa plan genelinde mevcut nüfusa göre 5460 kişilik bir artış olacağı görülmektedir.

Ayrıca; plan raporunda hane halkı büyüklüğü; Türkiye'de 5.05, Marmara Bölgesi'nde 4.04, İstanbul'da ise 4.09 olup, Kadıköy planlama alanında hane halkı büyüklüğünün ise anket sonuçlarına göre 2.8 olarak tespit edildiği görülmektedir. Proje alanında kişi başına düşen konut kullanımı ise 25,81 kişi/m²'dir (İBB, 2005).

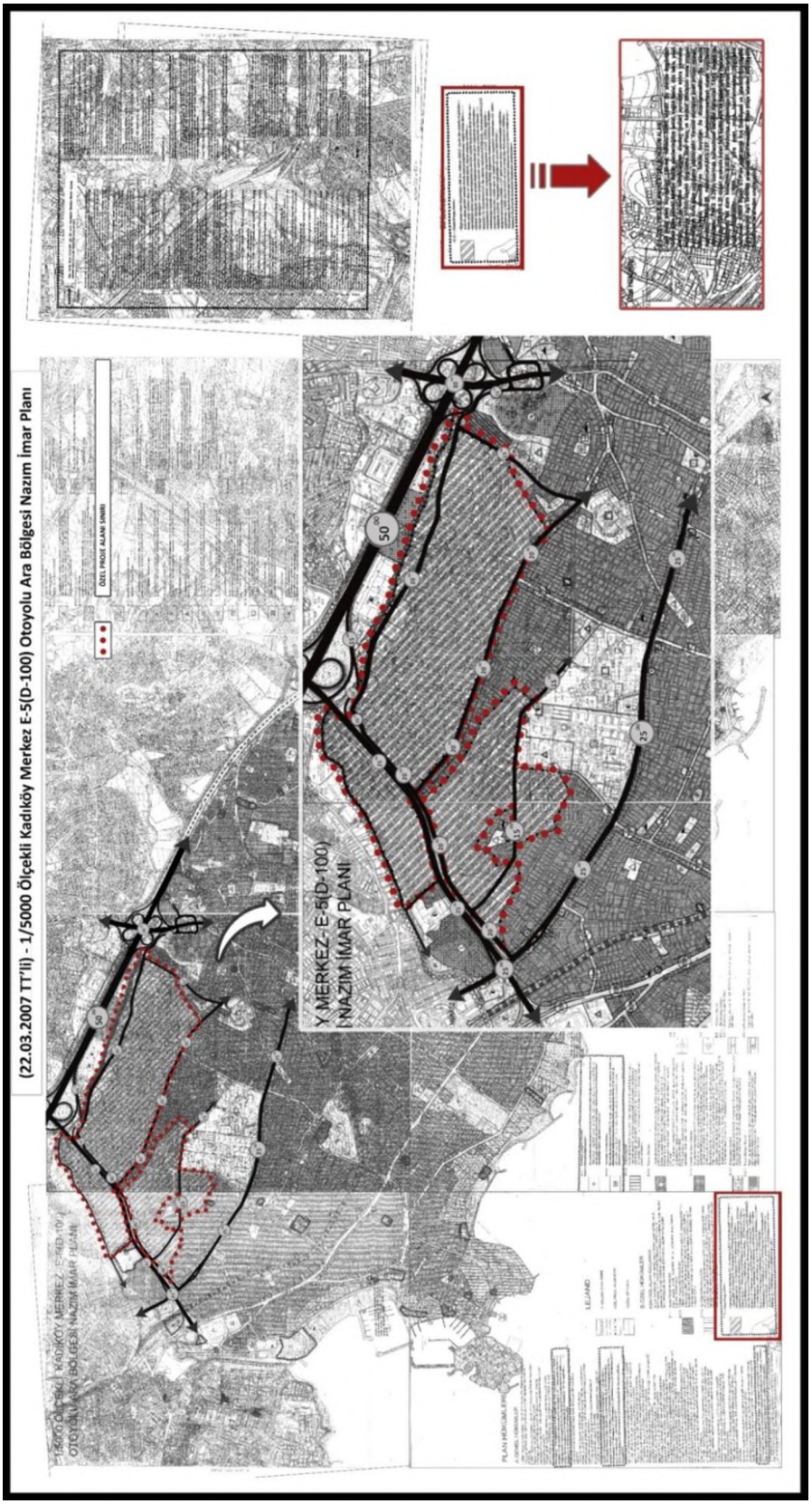
Netice itibariyle; plan paftasında 'özel proje alanı' ilan edilen bölge raporda açıkça 'kentsel dönüşüm bölgesi' olarak adlandırılıp nüfus projeksiyonunda sınırlandırmaya gidilmektedir. Bölgede mevcutta yaşadığı kabul edilen 50000 kişinin nüfusu düşürülerek 30000 kişi yaşayacağı öngörülmektedir.

Ancak kentsel dönüşüm alanlarındaki dönüşüm örnekleri göz önünde bulundurulduğunda; genellikle kat karşılığı anlaşma ile müteahhit firmalar tarafından uygulamalar yapılmaktadır. Başka bir ifade ile mevcut durumdaki 50.000 kişilik nüfusa karşılık, kat karşılığı sözleşme oranlarına göre korunup, üstüne %50 ,% 60 oranında ilave nüfus gelebilecektir. Dolayısı ile planda 30.000 kişiye düşmesi öngörülen plan kararlarının uygulanması mümkün görülmemektedir.

#### 5.5.1.2 22.03.2007 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez e-5 (d-100) otoyolu ara bölgesi nazım imar planı

"22.03.2007 tarihinde Kadıköy-Merkez ile E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" ile değişikliğe gidilerek 'Özel Proje Alanı' lejandına 'Kentsel Dönüşüm' ibaresi eklenmiştir.

Planlama alanının nüfus ve yapılaşma açısından gerekli doygunluğa ulaştığı göz önünde tutularak mevcut yoğunluğu koruyup nüfus artışını engellemek, donatı alanlarını maksimum düzeyde artırmak ve Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim Mahallelerinde fiziksel ve sosyal çevreyi iyileştirerek yaşam koşullarını sağlıklılaştırmak amacıyla hazırlanan "1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez İle E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP"nda bu mahallelerin bir bölümü "Özel Proje Alanı" lejandına alınmıştır. 22.03.2007 onaylı Kadıköy Merkez İle E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP değişikliği ile de "Özel Proje Alanı" lejandına "Kentsel Dönüşüm Alanı" ifadesi eklenmiştir. Aşağıda 22.03.2007 onaylı Kadıköy Merkez İle E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP Şekil 5.32'de gösterilmiştir.




Şekil 5. 32. 22.03.2007 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)

"09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" revize edilerek 22.03.2007 tarihinde "1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP" onanmış ve plan notlarında bir takım değişikliklere gidilmiştir.

Plan notlarında Madde 5'te bu plandan önce uygulanmış 1/1000 ölçekli UİP'larına göre sosyal ve teknik altyapı alanları olarak (yol,yeşil alan, otopark vb.) kamu eline geçmiş alanlardan ölçek hiyerarşisi nedeniyle bu planda gösterilmeyenler, hazırlanacak 1/1000 ölçekli UİP'larında gösterilecek olup bu alanlar üzerinde Belediye'ye ait hizmet birimlerinin yer alabileceği ifade edilmiştir (İBB, 2007).

Plan notundan anlaşılacağı üzere söz konusu alanların ortaya konulmaması ve net bir hizmet biriminden bahsedilmeyişi belirsizlik yaratmaktadır.

Madde 12'de; konut ve ticaret alanlarında ilgilisinin talebi halinde ilgili kurum görüşleri (İBB, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, Şehir Planlama Müdürlüğü vb.) alınarak açık veya katlı otopark düzenlemeleri yapılabileceği, dahil olunan yapı adasının KAKS ve hmaksimum değerlerine göre uygulama yapılacağı ve Avan projesi İlçe Belediyesi tarafından onanmadan uygulamaya geçilemeyeceği dile getirilmiştir (İBB,2007).

Bu durumda, özellikle konut alanlarının ticari aktiviteye açılmasıyla ulaşım ilişkilerini etkilemesi söz konusu olacaktır.

Ayrıca Madde 30'da yer alan; kamuya terk edilmiş 1000-10000 $m^2$ arası yeşil alanların zemin altında alanın %50'sini, 10000 $m^2$'den büyük yeşil alanların % 25'ini geçmeyecek şekilde yer altı otoparkı yapılabileceği ve uygulamanın İlçe Belediyesi tarafından onanacak avan projeye göre yapılacağı hükümleri iptal edilerek bunun dışında herhangi bir öneri veya plan notu getirilmemiştir.

Plan notlarından anlaşıldığı üzere revize olunan ve daha nitelikli plan hükümleri getirilmesi veya önerilmesi beklenen planların daha belirsiz bir boyut kazandığı görülmektedir. Bu durum oldukça düşündürücüdür, çünkü özel proje alanı ilan

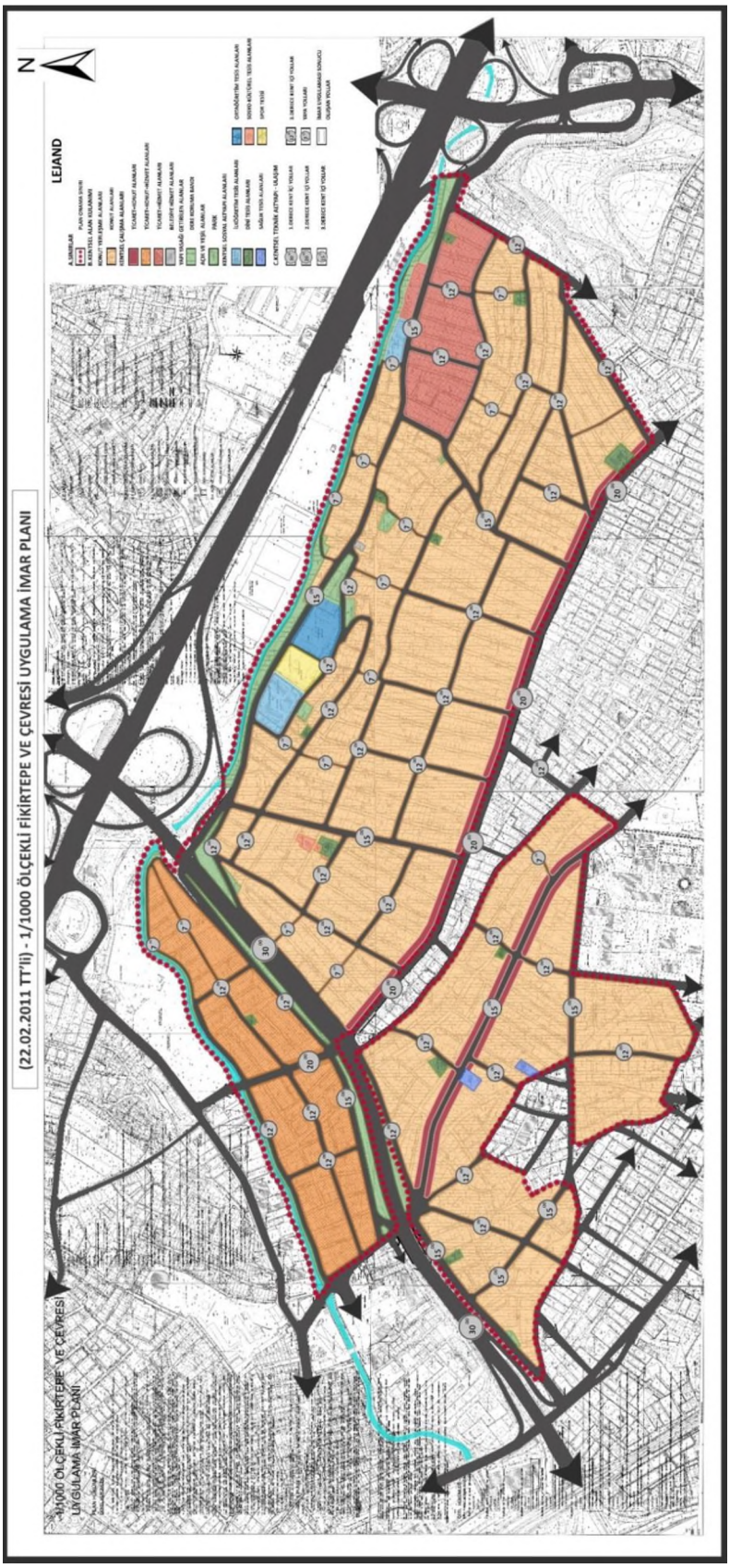
edilerek kentsel dönüşüme altlığı hazırlanan bu yasallaşmanın en mantıklı şekilde ve kamu yararı düşünülerek öne atılması beklenmektedir.

Bunların yanısıra "09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi NİP"nda yer alan özel proje alanı lejand başlığı "Kentsel Dönüşüm Alanı" ilavesini alarak revize edilmiştir. Bu plan ile yapılaşma koşulları ve nüfus projeksiyonunda herhangi bir farklılık getirilmediği görülmektedir.

#### 5.5.1.3 22.02.2011 Tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi uygulama imar planı

Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı için Fikirtepe, Dumlupınar, Merdivenköy ve Eğitim Mahallelerinin bir bölümünden oluşan yaklaşık 134 Ha'lık alan için NİP'larının (2007 onanlı 1/5000 ölçekli) ardından 22.02.2011 tarihinde 1/1000 ölçekli UİP onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

"22.02.2011 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP", Fikirtepe Bölgesi riskli alan edilmeden önceki son UİP'nı teşkil etmekte olup Şekil 5.33'de görüldüğü gibi şemalandırılmıştır.




Şekil 5. 33. 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP şeması, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)

UİP'nın plan notları incelendiğinde; yapılaşma koşullarına yönelik şu ibareler yer almaktadır; "Konut ve Konut+Ticaret Alanları" başlığında;

Yapı adası (Araç/yaya/imar adası içi yollar ile sınırlandırılmış yapı adası) oluşturan parsellerde;

- KAKS:2.07 olup,
- H:serbest kabul edilmiş,
- %80 ilave KAKS yapılabileceği ve uygulama yapılan alanın %20'si oranındaki park, yeşil alan, kreş, anaokulu,dini tesis ve aile sağlık merkezinin emsal parselinde kullanılmak üzere parselin uygun bir köşesinde kamuya terk edileceği dile getirilmiştir.

Ve yapı adası (Araç/yaya yolları ile sınırlandırılmış yapı adası) oluşturan parsellerde ise;

- KAKS:2.07 olup,
- H:serbest kabul edilmiş,
- %100 ilave KAKS yapılmasının yanısıra uygulama yapılan alanın %20'si oranındaki park, yeşil alan, kreş, anaokulu,dini tesis ve aile sağlık merkezinin emsal parselinde kullanılmak üzere parselin uygun bir köşesinde kamuya terk edileceği ifadeleri yer almaktadır (İBB, 2011).

Plan notlarından anlaşılacağı üzere parsel bazında birleşip bir yapılaşmaya gidilmesi halinde; KAKS:2.07 olmakla birlikte %100 KAKS ilavesinden söz edilmiştir. Aynı zamanda bu yeni parsellerin oluşturduğu yapı adasında alanın %20'sini donatı alanı yapmak üzere kamuya terk etme zorunluluğu vardır.

Plan notları hükümleri incelendiğinde; yapı adası (araç/yaya/imar adası içi yollar ile sınırlandırılmış yapı adası) oluşturan parselleri belirtme uslübu kavram kargaşası yaratmaktadır. Burada ada içi imar yol denilirken kadastral yol denilmesi uygun kullanım olacaktır. İmar planı plan notları ile bir bütün oluşturması hasebiyle en açık ve farklı hesaplamalar ve uygulamara yol açmayacak biçimde oluşturulmalıdır.

Ada içinde kalan kadastral yol, imar yolu olarak kullanılmamışsa eğer, diğer parsellere satılabilir ve yol niteliğini kaybeder. Ya da mümkün ise uygulamada ayrı bir parsel olarak ihdas edilir. Bu sebeplerden ötürü plan notunda belirtilen ada tanımlamasının kavramsal düzeyde anlaşılmasının güçleştiği görülmektedir.

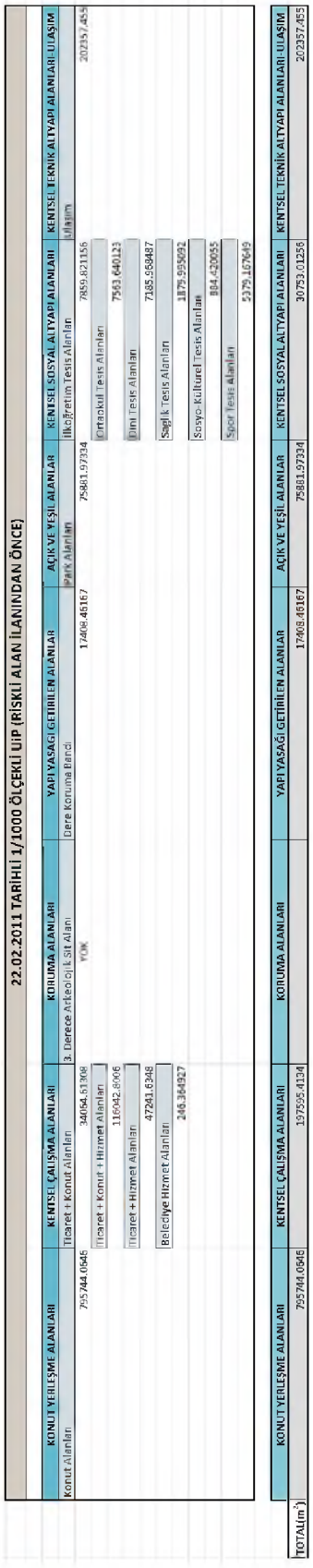
Anlaşıldığı üzere imar adalarının birleştirilmesi halinde, daha fazla yapılaşma hakkı verilmektedir. Parsellerin birleşerek ada bazında yapılaşmaya gidilmesi halinde yapılaşma haklarının artması, zaten yoğun olan bölgenin daha fazla yoğunlaşmasına sebep olacaktır. Bunun yanısıra bu planla ortaya atılan yapılaşma kararlarının getireceği nüfus yoğunluğu göz önüne alındığında; üst ölçekli 1/5000 NİP'larının hüküm ve kararlarıyla çeliştiği görülmektedir.

Yukarıda yer alan plan şemasında 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP'nın daha net anlaşılması ve ifade edilebilmesi adına planda yer alan lejand tanımlamalarından yola çıkılarak plan, şemalaştırılarak sunulmuştur.

Lejand'ın kavramsal şeması ise şu başlıklar etrafında toplanmıştır; konut yerleşme alanları, kentsel çalışma alanları, koruma alanları, yapı yasağı getirilen alanlar,açık ve yeşil alanlar, kentsel sosyal altyapı alanları ve kentsel teknik altyapı alanları-ulaşım alanlarıdır.

Bölgeye önerilen arazi fonksiyonları ile çeşitleri ve ulaşım bağlantılarının türleri Şekil 5.33'de görüldüğü gibi olup; niceliksel tanım ve hesaplamalar ise Çizelge 5.3'de ifade edildiği gibidir.

Çizelge 5.3. 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)



22.02.2011 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UİP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN ÖNCE)

| KONUT YERLEŞME ALANLARI | KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | KONUMA ALANLARI | YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Konut Alanları | Ticaret + Konut Alanları | 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı | Dere Koruma Bandı | Park Alanları | İlk,Öğretim Tesis Alanları | Ulaşım |
| 795744.0645 | 34054.51308 | YOK | 17408.46167 | 75881.97334 | 7859.821156 | 202357.455 |
| | Ticaret + Konut + Hizmet Alanları | | | | Ortaokul Tesis Alanları | |
| | 116042.8906 | | | | 7563.640123 | |
| | Ticaret + Hizmet Alanları | | | | Dini Tesis Alanları | |
| | 47241.6348 | | | | 7185.568487 | |
| | Belediye Hizmet Alanları | | | | Saglık Tesis Alanları | |
| | 246.364927 | | | | 1879.995092 | |
| | | | | | Sosyo-Kültürel Tesis Alanları | |
| | | | | | 884.420055 | |
| | | | | | Spor Tesis Alanları | |
| | | | | | 5379.167649 | |

| | KONUT YERLEŞME ALANLARI | KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | KONUMA ALANLARI | YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTAL(m²) | 795744.0645 | 197595.4134 | | 17408.46167 | 75881.97334 | 30753.01256 | 202357.455 |

Buradan yola çıkılarak bu bölgeye gelecek nüfusun projeksiyonu ve donatı alanları ile ulaşım bağlantılarının yeterliliği daha net anlaşılacaktır. (Çizelge 5.4)

Çizelge 5.4. Riskli bölge ilanından önce ulaşıma ayrılan alan

| 22.02.2011 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UİP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN ÖNCE) | |
|---|---|
| Riskli Alan Toplamı | 1319740.381 |
| Diğer Alanlar Toplamı | 1117382.926 |
| **Kentsel Teknik Altyapı-Ulaşıma Ayrılan Alan Toplamı** | 202357.455 |
| | |
| Bölgenin % 15.33'ü ulaşım altyapısına ayrılmıştır. | |

Çalışmanın bu bölümünde ele alınan nüfus verisi üst ölçekli plan kararlarında 1/5000 ölçekli NİP hükümleri doğrultusunda ortaya çıkartılan (50.000) mevcut nüfusu kapsamakta olup, bu ölçüt üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca; UİP'nda, 1/5000 ölçekli NİP'nda bölgeye önerilen 30.000 kişilik nüfus projeksiyonunun değerlendirilmeye alınmadığı görülmektedir.

Bunun yanısıra, planda donatı ihtiyacına yönelik mevcut durumun dışına çıkılmamış olup,sadece ulaşım yapısının yapı adalarının daraltılması yoluyla değiştirildiği görülmektedir.

Dolayısıyla kendi mevcut dokusunda dahi ulaşım altyapısının yetersiz olduğu bölgede, önerilen planla alanın % 15 oranında ulaşıma ayrılması halinde, mevcutta yaşayan halkın idaresine bile kısmen yetecek kadar olduğu anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak burada nüfus değerlendirmesi yapılırken mevcutta yaşayan nüfus sayısı ele alınacak olup 50.000 kişinin bu ulaşım altyapısından faydalanacağı varsayılacaktır.

Yukarıdaki tabloda ifade edildiği üzere çalışma alanı olan Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Bölgesi 134 Ha dolaylarındadır. Buradan ulaşım altyapısına düşen toplam brüt alanı hesaplamak için alanın tamamından (ulaşım altyapısına ayrılan alan hariç) diğer tüm yerleşik doku çıkartılmak suretiyle sonuca gidilmiş ve bölgenin % 15'lik bir kısmının ulaşım altyapısına ayrıldığı görülmüştür (Çizelge 5.4).

Söz konusu varsayımdan yola çıkarak 50.000 kişi için alanda yaklaşık 20 Ha karayolu ulaşım altyapısı planlandığı söylenebilir.

### 5.5.2 Riskli alan ilan edildikten sonraki etkin planlar

Fikirtepe Bölgesi ÇŞB tarafından 09.05.2013 tarihinde riskli alan ilan edilerek "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamına alındıktan sonra birçok plan revizyonu sürecinden geçmiştir.

Bu bölümde ise; kentsel dönüşüm kanununun uygulama yöntemlerini ve ulaşım altyapısıyla ilişkisinin nasıl kurulabildiğini pilot bölge olan Fikirtepe üzerinde değerlendirmek üzere 1/5000 ölçekli NİP'ları ve 1/1000 ölçekli UİP, plan hüküm ve notları incelenerek değerlendirilmiştir.

Bu sebeple, Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilan edildikten sonra onanan;

- "28.12.2016 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP"
- "26.12.2017 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP"
- "26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" bölgeye yapılan ve uygulama hükmüne sahip nihai planlar olarak karşımıza çıkmakta olup değerlendirilmeye alınmıştır.

Böylelikle yukarıda ifadelendirilen planlar, kentsel dönüşüm kanunu kapsamına ve ulaşım kavramına yönelik değerlendirilmiş olup öne çıkan plan notları ve hükümleri ile nüfus projeksiyonları dolayısıyla kentsel fonksiyonlar ve altyapı-ulaşım imkânı yeterliliği yönünde incelenmiştir.

#### 5.5.2.1 28.12.2016 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi nazım imar planı

Fikirtepe Bölgesi'ne ilişkin 28.12.2016 tarihinde "1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP" onanmıştır.

Plan raporunda ifade edildiğine göre; Fikirtepe kentsel gelişim alanında çalışmalardan önce bulunan 16.000 hanede yaşayan kişi sayısı 50.000 olarak tespit edilmiş olup, ortalama hane halkı büyüklüğü ise 3.25'tir. Yapılan çalışmalarda kişi başına konut büyüklüğü 25.81 $m^2$ olup, ortalama KAKS 1.86 ve TAKS 0.67'dir. Ortalama yoğunluk ise 510 kişi/ha olarak tespit edilmiştir.

Plan yapım gerekçeleri değerlendirildiğindeyse; uygulama sürecinin daha sağlıklı ve hızlı gerçekleşmesi için yetkilerin ÇŞB'na alındığı, bu nedenle İstanbul Büyük Şehir Belediyesi yetkilerinin bulunduğu 8 ve 10. plan notunun revize edilerek ÇŞB olarak düzenlendiği görülmektedir (İBB, 2016).

Söz konusu plan notları şu şekildedir;

Madde 8'de 'Planlama alanındaki tüm uygulamalar, ÇŞB tarafından uygun görülecek/onaylanacak "1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP"na ve kentsel tasarım projesi ile avan projeye göre yapılacaktır. Kentsel tasarım projesi ÇŞB'nca belirlenecek etaplar halinde hazırlanabilir. Kentsel tasarım projesinin etaplar halinde onaylanması durumunda proje bütünlüğü dikkate alınarak donatı alanı belirlenecektir' ifadeleri yer almaktadır.

Madde 10'da ise; 'Planda belirlenen ana ulaşım aksları ÇŞB tarafından uygun görülecek/onaylanacak ulaşım planına göre yapılacak olup, kentsel tasarım projesinde revize edilebilir' denilmektedir (İBB, 2016).

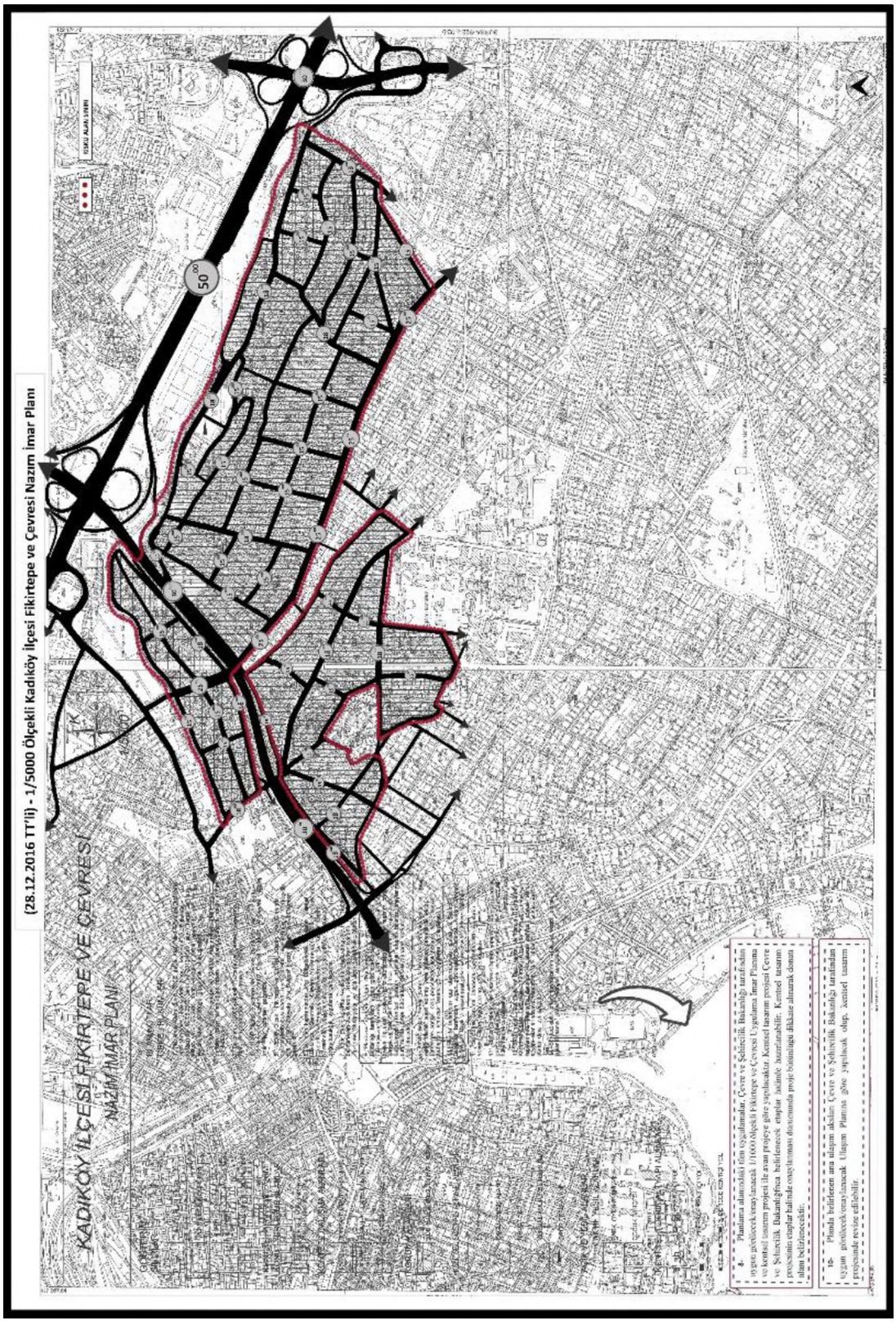
Plan notları incelendiğinde; 8. Maddede sözü edilen donatı alanlarının kentsel tasarım projesinin etaplar halinde onaylanması durumunda belirlenmesi ibaresi, planlama stratejilerinin ve bunun akabinde ulaşım yeterliliğinin ciddi bir biçimde sorgulanması gerektiğini gösteriyor. Donatılara yönelik master plandan söz

edilmeyişi doğaçlama, kendi halinde ve proje sahiplerinin tekelinde işleyecek uygulamaların önünü açan bu madde ilerleyen aşamalarda ulaşım altyapısının nasıl ve ne ölçüde ele alınması gerektiğinin de önünü kapatmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken husus kentsel tasarımda revizyon yapılmasının sakıncalı olup imar planına geçirilmesi gerektiğidir.

2016 onanlı 1/5000 NİP ile 3194 sayılı kanuna göre büyükşehir belediyesi sorumluluğunda bulunan 1/5000 plan onay yetkisi ile ilçe belediyesi sorumluluğunda bulunan 1/1000 plan hazırlama, kentsel tasarım ve avan proje onay yetkisinin üst kurum olan ÇŞB'na alındığı görülmektedir.

3194 sayılı yasanın 9.maddesi uyarınca, üst kurul olarak Bakanlık belirtilen yetkileri kullanabilir. Birçok yerleşimi ilgilendiren ulaşım, kent bütününe hizmet eden donatılarda belirtilen üst kurul yetkileri kullanabilir ancak yerel kademede ele alınması gereken uygulamalar üst kurulun mevcut yükünü daha fazla arttırabileceği gibi yerelden de kopuk olabilecektir.

"28.12.2016 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP" Şekil 5.34'de gösterildiği şekildedir.




Şekil 5. 34. 28.12.2016 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)

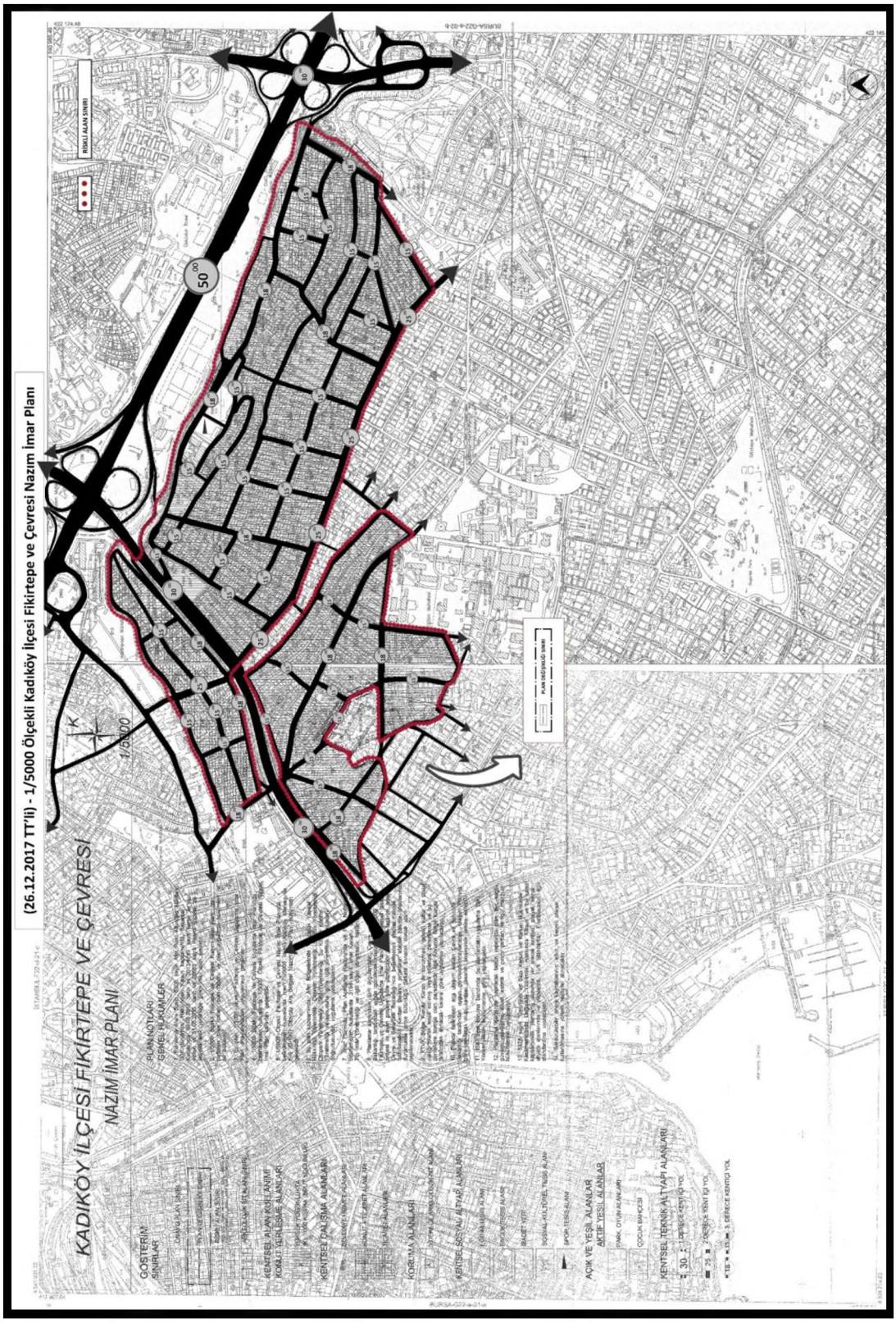
#### 5.5.2.2 26.12.2017 Tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi nazım imar planı

Fikirtepe Bölgesi'ne ilişkin 28.12.2016 tarihinde "1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP"nın onanmasının ardından, söz konusu plan revize edilerek bu bölgeye ilişkin 26.12.2017 tarihinde "1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP" onanmıştır.

Plan raporunda plan yapım gerekçeleri ve değerlendirme kısmında şöyle söz edilmektedir; "İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Fikirtepe Mahallesi'nde bulunan Kasrı Ali Caddesi'nin bir kısmı ve Şirin Yuva sokağın tamamında mevcut durumda bulunan 12 metre olan yol genişlikleri gelecek olan düzenlemelerle birlikte nüfus yoğunluğunun artması göz önüne alınarak 15 metre olarak yeniden düzenlenmiştir. Plan değişikliği Fikirtepe plan sınırı dâhilinde yapılmıştır. Yapılacak plan değişikliği ile 15 metre olarak planlanan yol 3038 ada 10 parselde bulunan Hacı Mustafa Tarman Aile Sağlığı Merkezi sınırına da girmektedir" (İBB, 2017).

"26.12.2017 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP"nda plan notlarında herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir. Sürekli plan değişikliğine gidilen bölgede projelerin güvenilirliği sorgulanmaktadır. Yeni bir yol genişletme ilavesi planın revizeye uğramasına sebep olmaktadır. Plan nüfusuna göre gerekli fizibilite raporlarının oluşturulması halinde bölgede optimum yol genişlikleri üzerinden değerlendirme yapılıp, bun değerlerin altına düşülmemesi gerekmektedir.

"26.12.2017 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP" Şekil 5.35'de görüldüğü gibidir.




Şekil 5. 35. 26.12.2017 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)

### 5.5.2.3 26.12.2017 Tarihli 1/ 1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi uygulama imar planı

"26.12.2017 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi NİP"nın ardından, "26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" onanmıştır. Fikirtepe Bölgesi 6306 sayılı kanun kapsamında riskli alan ilan edilmesinin ardından birçok UİP devreye girmiş ve bir çok revize plan sürecinden geçmiştir.

Ve en nihayetinde Şekil 5.36'da görüldüğü üzere "26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" yürürlüğe girmiş ve onaylanmıştır. Fikirtepe'de uygulamalar bu plan hükümleri üzerinden ilerlemiş bulunmaktadır.

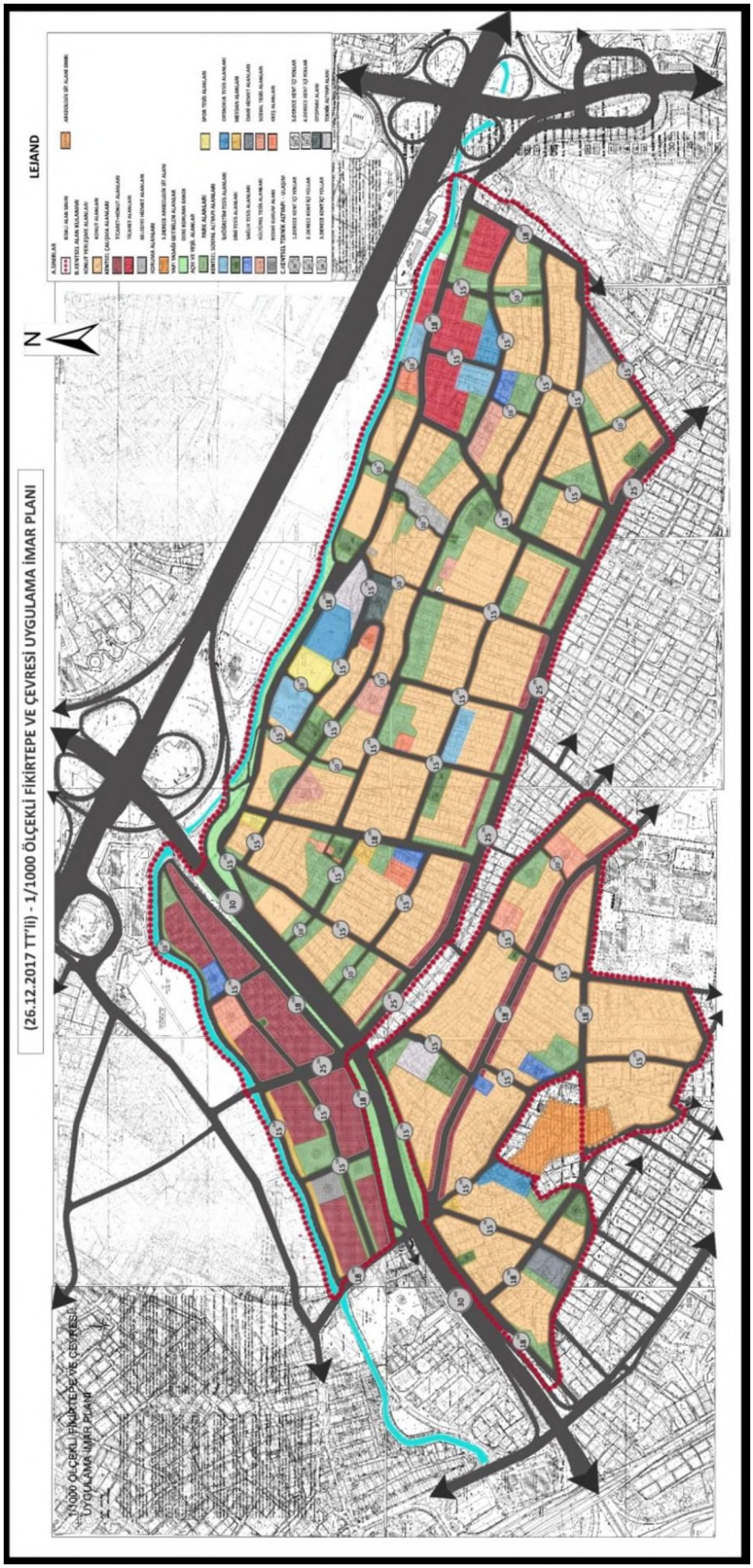
2017 onanlı "1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" plan yapım gerekçeleri plan raporunda şu şekilde ele alınmıştır; "İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Fikirtepe Mahallesi'nde bulunan Kasrı Ali Caddesinin bir kısmı ve Şirin Yuva sokağın tamamında mevcut durumda bulunan 12 metre olan yol genişlikleri gelecek olan düzenlemelerle birlikte nüfus yoğunluğunun artması göz önüne alınarak 15 metre olarak yeniden düzenlenmiştir. Plan değişikliği Fikirtepe plan sınırı dâhilinde yapılmıştır. Yapılacak plan değişikliği ile 15 metre olarak planlanan yol 3038 ada 10 parselde bulunan Hacı Mustafa Tarman Aile Sağlığı Merkezi sınırına da girmektedir." Bu plan notu bu bölgeye ait yapılan son 1/5000 ölçekli NİP'nın yapılmasına gerekçe gösterilen plan notunu içermektedir.

Aynı zamanda, "1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" 29. Madde plan notuna göre uygulama gören parsellerden kentsel tasarım gereği terkler alınacağı ifade edilmiş ve süreç içerisinde kamuya terki yapılan donatı alanları planlara işlenmiştir. Bununla birlikte; bu kapsam dışında kalan fakat planda donatısı belirlenen alanlarda "3194 Sayılı İmar Kanunu" 18. Madde uygulaması yetkisi İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne verilmiştir. Böylelikle planın uygulamasının ivme kazanması beklenmektedir.

Bunun yanısıra; 44. Madde plan notunda belirlenen altyapı katılım bedelleri hakkındaki ödeme planı düzenlenmiştir. Mahkeme kararı ile riskli alan sınırları dışına çıkan fakat riskli yapı tespitleri yapılarak "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki

Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamına giren parseller için planlama kararlarının geçerli olduğu belirtilmiştir (İBB, 2017).

"26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" Şekil 5.36'da görüldüğü üzere şemalandırılarak sunulmuştur.




Şekil 5. 36. 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)

Tezin kapsam ve konusunu oluşturan kentsel dönüşüm ile ulaşım altyapısının değerlendirilmesine ilişkin "26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" plan notları aşağıda görülmektedir.

Plan notlarının genel hükümlerinde Madde 6'da bu bölge için yapılan donatı alanlarına yönelik master plan ile ilgili olarak ilişki kurulup "kentsel tasarım projesinin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca onaylanan donatı alanlarının dağılımına ilişkin anahtar paftaya göre İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından yürütüleceği" bildirilmiştir. Aynı zamanda tüm uygulamaların "İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü"nün onaylayacağı mimari ruhsat projeye göre yapılacağı şartı yer almaktadır.

Plan karar ve uygulamalarının ulaşım altyapısıyla ilgili olarak plan notlarının genel hükümlerinde Madde 17'de şöyle bahsedildiği görülmektedir; "Planda belirlenen ulaşım akslarının İBB Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)'nin uygun görüşüne göre yine 'İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nce uygulama yapılacağı" ifade edilmektedir.

Ve yine genel hükümler içerisinde Madde 21'de bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve planlama bütününde düzenlendiğinde bisiklet yollarına ilişkin olarak ÇŞB Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan 'Bisiklet Yolu Kılavuzu'nda belirtilen hususlara uyulacağı belirtilmektedir (İBB, 2017).

Sözü edilen bisiklet yolunun planda bulunmadığı görülmektedir. Ancak bu konuda; kentsel tasarım projesi ile ulaşım anlamında bisiklet yolu kılavuzuna göre düzenleme yapılabileceği plan notuna bağlanabilir. Plan notları ile plan paftasının birbiriyle entegre ve bütünsel bir süreç izlemesi beklenmektedir.

Plan notlarında Madde 27'de planda; konut, ticaret ve konut+ticaret olarak belirtilen alanlarda 29. Madde'de belirtilen terklerden sonra net parsel alanı;

Yapı adası içerisinde ve bu planda yapılaşmaya konu olan yolların bölerek oluşturduğu alanlarda;

- E=2.00 olup,
- % 80 ilave emsal kabul edilerek,

Yapı adası oluşturan parsellerde ise;

- E=2.00 olup
- % 100 ilave emsal uygulanır, hükümlerine varılmıştır.

Aynı zamanda planlama alanında yapı adalarında; donatı alanları dışında kalan parsellerin tevhit edilmesi halinde yapı adası oluşturan parsellere ilişkin hükümlerin uygulanacağı ifadelendirilmiştir (İBB, 2017).

Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesinde parsellerin birleştirilerek imar adası oluşturması üzerine bir uygulamaya gidilmiştir. Müteahhit firmalar %100 ilave emsal hakkını kullanmak adına hak sahipleriyle sözleşmelerini imzalama yarışına gitmiştir. Burada kazanılan yapılaşma hakkı ile birlikte E:4 kabul edilerek yapılaşmaya gidilmiştir.

Plan notlarında Madde 28'de; Hmax:80 m kabul edilip TAKS değerinin kotlara, silüete ve plan kararlarına bağlı fonksiyonlarına göre İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nce uygun görülecek ve onaylanacak mimari ruhsat projesine göre belirleneceği hükmüne varılmıştır. Bu değerin yapı adasında % 25 donatı alanı terk edildikten sonra kalan net parsel üzerinden hesaplanacağı ve TAKS'ın gösterilmemesi durumunda TAKS:0.60'ı aşamayacağı dile getirilmiştir (İBB, 2017).

Hmax:80 metre kabulünün söz konusu olduğu bölgede yaklaşık 26-27 katlı rezidansların yapılmasına olanak sağlanmıştır. Bu durum Fikirtepe özgün dokusu ile uyuşmamakta, insan ölçeğinin dışına çıkılarak bölge kimliğinin de tamamının değişmesine neden olmaktadır. Planla belirlenen yoğunluğun iki katına çıkarılabilmesine olanak sağlayan E değerinin halihazır durumdaki nüfusun dahi ihtiyacını karşılamayan ulaşım ağı hizmetini sunmaktadır.

Plan notlarında Madde 29'da plan sınırları içinde, bölgede yer alacak olan nüfusun ihtiyacını karşılamak adına, konut, ticaret ve konut+ticaret alanı olarak belirlenen yapı adalarında net parsel alanları toplamının % 25'i kadar donatı alanı ayrılacağı hükmüne varılmıştır. Aynı zamanda Madde 30'da ayrılacak donatı alanlarının kamuya bedelsiz terk edilerek Maliye Hazinesi adına tescil edileceği hükmüne varılmıştır. Bu kapsamda "3194 Sayılı İmar Kanunu" ve ilgili yönetmeliklerine göre imar uygulamalarının yapılıp İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün yetkili olduğu ifadelendirilmiştir (İBB, 2017).

31.Madde; planlama alanında konut,ticaret ve konut+ticaret alanlarında ilgilisinin talebi ve ilgili kurumların onaylaması halinde dahil oldukları yapı adasında yapılaşma değerlerine göre özel açık veya katlı otopark yapılabileceği içeriklerinden oluşup (İBB, 2017), ticari alanlar için olanaklı gözüken bu hükmün konut alanlarında ekstra araç yoğunluğu getirebileceği ve kullanıcı insiyatifi yerine plan kararı olarak belirlenmesinde yarar olduğu görülmektedir.

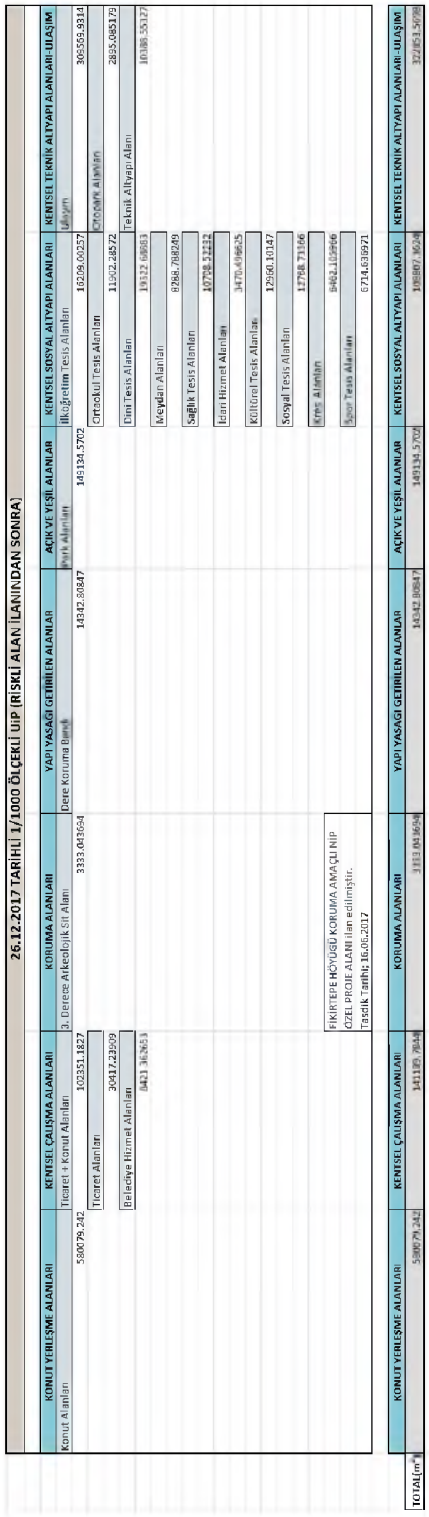
Madde 39'a göre planda belirlenen donatı alanlarının aynı yapı adası içinde kalmak, büyüklükleri azaltılmamak koşulu ile kentsel tasarım veya mimari avan projesinde farklı bir alanda oluşturulabileceği hükmü yer almaktadır (İBB, 2017).

Ancak bu türlü uygulamaların plan kararı dışında projeler ile yapılması sakıncalı olup, planlarda belirtilen fonksiyonların yer seçimine ilişkin sorun var ise plan revizyonu yapılmalı ve plan kararı olmalıdır. Bunun yanısıra aynı şekilde duruma ulaşım yaklaşımı üzerinden bakıldığında; donatıların yer seçimi ve büyüklüğünün kentsel tasarım ve ruhsat projesine bırakılması sakınca oluşturmaktadır. Ulaşım kapasitesinin arttırılması plan hayata geçtiğinde mümkün olmayabilir ya da daha maliyetli yatırımlar gerektirebilir. Bu nedenle henüz plan uygulamaları tamamlanmadan, gerçek nüfus hesabı yapılmalı, işlev alanlarındaki aktiviteler gece ve gündüz nüfuslarına göre bölge içi ve bölge dışından bağlantı sağlayan ulaşım ağı odak ve durakları 1/1000 ölçekli UİP'nda belirtilmelidir.

Şekil 5.36'da Fikirtepe ve çevresi için yapılan son 1/1000 ölçekli UİP şematik bir gösterim ile lejand dilinden yola çıkılarak sunulmuştur.Bu plan şemasının kentsel

arazi fonksiyon çeşitlilikleri ve ulaşım altyapısına ilişkin alansal büyüklük ve nitelikler Çizelge 5.5'de görüldüğü gibidir.

Çizelge 5.5. 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü, İBB verilerine dayanır (Ünver, 2019)



Buradan yola çıkarak bu bölgeye gelecek nüfus projeksiyonuna karşılık donatı alanları ile ulaşım altyapısının yeterlilik düzeyi daha net anlaşılacaktır (Çizelge 5.6).

Çizelge 5.6. Riskli bölge ilanından sonra ulaşıma ayrılan alan

| 26.12.2017 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UiP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN SONRA) | |
|---|---|
| Riskli Alan Toplamı | 1319740.381 |
| Diğer Alanlar Toplamı | 996886.8112 |
| **Kentsel Teknik Altyapı-Ulaşıma Ayrılan Alan Toplamı** | 322853.5698 |
| | |
| Bölgenin % 24.46'sı ulaşım altyapısına ayrılmıştır. | |

Fikirtepe kentsel dönüşüm bölgesinde riskli alan toplamından; ulaşım altyapısına ayrılan kısım, diğer kentsel fonksiyonlar çıkartılınca 32 Ha dolaylarında kalmaktadır. Bu da bölgenin % 24'lük kısmının ulaşım altyapısına ayrıldığını göstermektedir. (Çizelge 5.6)

"26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP"nında yer alan hüküm ve ifadelere göre bölgede yaşaması planlanan minimum nüfus hesabı şu şekilde ortaya konulmuştur;

Bölgeye tanınan emsal hakkının (E=4) olduğu kabulünden yola çıkılarak kentsel yerleşik dokudan donatı alanları çıkartılıp burada yaşayacak ortalama minimum nüfus hesabı bulunacaktır. Riskli alan toplamından ulaşım altyapısı çıkartılınca geriye yaklaşık olarak 100 Ha kentsel yerleşik doku alanının kaldığı görülmektedir.

Plan notları hükümlerince bölgenin toplam alan bazında ele alındığında % 25'i donatı alanı,% 75'i ise konut dokusunun bulunduğu alanları kaplamaktadır.

Bu durumda Fikirtepe Bölgesi'nde yaklaşık 75 Ha'lık bir alanda gelecek nüfusun barınacağı varsayılırsa; toplam inşaat hakkından yola çıkılarak, genel olasılık tahmini ile nüfus projeksiyonu hesaplanmıştır.

Bu yolla bölgeye tanınan emsal hakkı (E=4) ile konut yerleşkesinin çarpımından toplam inşaat hakkı bulunacaktır.

- 75 ha × 4 (Emsal) = 3.000.000 $m^2$ toplam inşaat alanını oluşturmaktadır.

Toplam inşaat alanının Kadıköy Bölgesi için kişi başına düşen konut metrekaresine bölümünden nüfus değeri ortaya çıkartılarak sonuca gidilecektir. Kadıköy'de kişi başına düşen konut metrekaresi; 25 $m^{2'}$ dir.

- $\frac{\text{Toplam inşaat alanı}}{\text{Kişi başına düşen konut } m^2} = \text{Nüfus}$

- $\frac{3.000.000\ m^2}{25\ m^2} = 120.000$ kişi

Plan kararlarıyla bu bölgede yaklaşık hesaplarla minimum 120.000 kişinin yaşaması planlanmıştır. Dolayısıyla plan kararları doğrultusunda 120.000 kişi için 32 ha karayolu ulaşım altyapısının planlandığı söylenebilir.

# 6.SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

"6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun", deprem riski altındaki alanların yenilenmesi ve sağlıklı, yaşanabilir kentlerin oluşturulmasına yönelik hukuki bir yaptırım sunuyor olsada; sürdürülebilir kentlerin kurgulanması ve uzun vadeli kamusal alan kullanımlarının yanısıra altyapı ve ulaşım bağlantılarının sağlanması konusunda yetersiz kaldığı görülmektedir.

Kentsel dönüşüm ile birlikte ulaşım politikalarının iyileştirilmesi ve sürdürülebilir kentler oluşturulması kanunun ana hedefleri arasında gözükmekte ancak yaptırıma ilişkin yönlendirici açıklamalar bulunmamaktadır. Kavramsal çerçevenin yetersizliği ve herhangi bir sınırlandırmaya dayanmayışı; farklı yorumlanabilecek plan notları ile nüfus ve alana ilişkin belirsizlikler neticesinde ucu açık uygulamaların yaşanmasına sebep olunmaktadır. Böylelikle kentler yenilenirken altyapısıyla, gerekli donatı alanlarıyla ve barınma alanlarının yenilenmesiyle daha nitelikli yaşam alanlarının oluşması beklenirken; kullanıcı ve yapı yoğunluğuna ilişkin öngörülmesi güç değerler daha büyük çelişki ve risklerin önünü açmaktadır.

Bu çalışma ile kentsel dönüşüm ve ulaşım yaklaşımının değerlendirilmesi konusunda pilot bölge olan Fikirtepe örneği incelendiğindeyse ortaya çıkan sonuçlar şu şekilde ele alınmıştır. Öncelikle 6306 sayılı kanun kapsamında kentsel dönüşüm alanı ilan edilen Fikirtepe Bölgesi'nde; riskli alan ilan edilmeden önce ve sonra onaylanan plan uygulama hükümleri incelenmiş ve kentin altyapı ve sosyo-kültürel ihtiyacının karşılanması ile sağlıklı yaşam koşullarının oluşturulmasına yönelik yeterlilikleri ve sonuçları üzerinde değerlendirmede bulunulmuştur.

Bunun neticesinde; Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilan edilmeden önce onaylanan "22.02.2011 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP" incelendiğinde; mevcut dokuya hizmet etmek üzere aynı donatı koşullarıyla, yolların genişletilerek düzenlendiği bir plan olduğu görülmektedir. Bu plan değerlendirilirken; mevcut nüfus sayısına yönelik bir kıyaslamaya gidilmiştir. Çünkü; 1/5000 ölçekli NİP'da bölgenin nüfusu mevcut nüfus olan 50.000'den 30.000'e düşürülmesi planlanırken, 1/1000 ölçekli UİP'nın üst ölçekli plan kararlarına aykırı olarak; hizmet kalitesinde herhangi bir artış getirmeksizin, yapılaşma koşullarında değişikliğe gidildiği

gözükmektedir. Dolayısıyla gerçeği yansıtmayan planın yapılaşma koşullarıyla gelecek projeksiyon nüfusu ele alınmamış ve ulaşım altyapısının yeterlilik düzeyi değerlendirildiğinde; bölgedeki mevcut nüfus üzerinden kıyaslamaya gidilerek bu plan koşullarında bölgenin mevcut nüfusu olan 50.000 kişi sayısı baz alınmıştır.

Bu bölgede; kentsel teknik altyapı alanları ve ulaşıma ayrılan bölgenin 20 ha dolaylarında olup, 50.000 kişinin bu bölgenin % 15.33'ü olan ulaşım altyapısı hizmetinden faydalanabileceği gözükmektedir (Çizelge 6.1).

Çizelge 6.1. Riskli alan ilanından önceki planlanan ulaşım altyapısı alanı

| 22.02.2011 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UiP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN ÖNCE) | |
|---|---|
| Riskli Alan Toplamı | 1319740.381 |
| Diğer Alanlar Toplamı | 1117382.926 |
| **Kentsel Teknik Altyapı-Ulaşıma Ayrılan Alan Toplamı** | 202357.455 |
| | |
| Bölgenin % 15.33'ü ulaşım altyapısına ayrılmıştır. | |

Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilan edildikten sonra onaylanan "26.12.2017 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi UİP"na bakıldığındaysa yaklaşık olarak emsal hesaplamalarından yola çıkılarak burada yaşaması beklenen minimum nüfusun 120.000 dolaylarında olduğu görülmektedir. Aynı şekilde bu bölgede kentsel teknik altyapı alanları ve ulaşıma ayrılan bölge hesaplandığındaysa; 32 ha civarında olup, UİP'na göre 120.000 kişilik nüfusa hizmet edecek olan ulaşım altyapısına ayrılan alanın, bölgenin % 24,46'sını oluşturduğu anlaşılmaktadır (Çizelge 6.2).

Çizelge 6.2. Riskli alan ilanından sonraki planlanan ulaşım altyapısı alanı

| 26.12.2017 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UİP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN SONRA) | |
|---|---|
| Riskli Alan Toplamı | 1319740.381 |
| Diğer Alanlar Toplamı | 996886.8112 |
| **Kentsel Teknik Altyapı-Ulaşıma Ayrılan Alan Toplamı** | 322853.5698 |
| | |
| Bölgenin % 24.46'sı ulaşım altyapısına ayrılmıştır. | |

Riskli alan ilan edildikten sonra onaylanan UİP hükümlerince, ulaşım altyapısında Ha bazında bakıldığında artış gösterdiği gözükse de bu bölgeye yüklenmesi beklenen nüfus projeksiyonu baz alınarak incelendiğinde altyapı ihtiyacının yetersiz kaldığı görülmektedir.

Bu durumda iki planın getirdiği ulaşım altyapısı kıyaslandığında ise;

50.000 kişi % 15.33 olan ulaşım altyapısı hizmetinden faydalanırken;

120.000 kişi % ? ulaşım altyapısı hizmetinden faydalanabilir?

Bu durumda ; % ? $\approx$ % 36 olması beklenmektedir.

Ancak; iki plan arasında nüfus bazında bir kıyaslamaya gidilince dahi olması gereken değerin oldukça altında kalan yeni plan gerek önerdiği alternatifler gerekse alansal ve niteliksel değerleri ile de yeni kentsel dönüşüm geçiren oldukça önemli lokasyona sahip Fikirtepe Bölgesi için beklenenin altında bir uygulama örneği olma özelliği taşımaktadır. İki plan kıyaslandığında dahi yeni planın öncesinden daha nitelikli ve yeterli olduğu bile tartışılır bir değer taşımaktadır.

Bunun yanısıra riskli alan ilan edilen Fikirtepe Bölgesi'nde mevcut NİP ve UİP'larında nüfusun gereksinimlerini karşılamak adına alınan kararlar dahi yetersiz sayılırken dönüşüme tabi tutulan bu bölgede önerilen kentsel, sosyal ve ulaşım altyapısı yeterliliği hayli tartışma konusu olmuştur. İki ayrı 1/1000 Ölçekli UİP incelendiğinde ve karşılaştırıldığında aşağıda olduğu gibi bir değerlendirmeye gidilebilir (Çizelge 6.3).

Çizelge 6.3.Fikirtepe Bölgesi riskli alan ilanından önce ve sonraki 1/1000 ölçekli UİP'ları kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü karşılaştırması

| KENTSEL FONKSİYONLAR | Riskli Alan İlanından Önceki 1/1000 Ölçekli UiP (50.000 Nüfus) | | Riskli Alan İlanından Sonraki 1/1000 Ölçekli UiP (120.000 Nüfus) | | DEĞERLENDİRME |
|---|---|---|---|---|---|
| | Alan Büyüklüğü | Kişi Başına Düşen Miktar | Alan Büyüklüğü | Kişi Başına Düşen Miktar | |
| KONUT YERLEŞME ALANLARI | 795744.0646 | 15.91488129 | 580079.242 | 4.833993683 | Konut taban kullanımında yatayda yayılımın azalması kat yüksekliklerinin artmasını beraberinde getirmişir. Ortalama 3-4 katlı konut alanları yerini 27 katlı rezidanslara bırakmıştır. |
| KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | 197595.4134 | 3.951908268 | 141189.7844 | 1.176581537 | Kentsel çalışma alanlarının azalması, iş gücü istihdam alanlarını azaltacağından artan nüfusa karşın dikkat çekmektedir. |
| KORUMA ALANLARI | YOK | | 3333.043694 | 0.027775364 | Fikirtepe höyüğü keşfi neticesinde koruma amaçlı bölge kabul edilmiştir. |
| YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | 17408.46167 | 0.348169233 | 14342.80847 | 0.119523404 | Dere koruma bandının sınır ve alanının düşmesi ve planda korunması gerekli bir bölgenin daraltılması söz konusudur. |
| AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | 75881.97334 | 1.517639467 | 149134.5702 | 1.242788085 | Yeşil alanların yerleşik dokuda artış gösterdiği ancak artan nüfusa karşılık kişi başına düşen miktarda azalma gösterdiği görülmektedir. |
| KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | 30753.01256 | 0.615060251 | 108807.3624 | 0.90672802 | Sosyal altyapı alanlarının arttığı görülmektedir. |
| KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM | 202357.455 | 4.0471491 | 322853.5698 | 2.690446415 | Ulaşım altyapısının kentsel dönüşüm alanında arttığı ancak artan nüfus yoğunluğuna karşılık kişi başına düşen miktarla oranlandığında yine azalma gösterdiği görülmektedir. |

Bölgedeki imar hakları incelendiğinde yapı ve nüfus yoğunluğunun zaten fazla olduğu bir alanda, yol, yeşil alan ve diğer donatılarda kişi başına düşen miktarlarda gerekli artış yapılmaksızın daha yüksek emsal ve yoğunluk değerleri verilmesi şehircilik ilkeleri, imar kanunu yönetmelikleri ve kamu yararıyla çelişmektedir.

"6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" kapsamında riskli alan ilan edilen Fikirtepe Bölgesi örneğinde görüldüğü üzere üst ölçekli planlarda alınan karar ve nüfus projeksiyonlarına uyulmaması sorunu ne yazık ki sonuçların yetersiz yaşam alanları ve nüfus patlamalarıyla karşı karşıya kalınmasına neden olmaktadır.

Aynı zamanda bölgede ihtiyaçtan fazla ortaya çıkartılan inşaat hakları ve bunun yanısıra altyapı ve ulaşım ağlarının yetersiz oluşturulması şehri yaşanabilirlikten uzak kılmaktadır. Ortaya atılan emsal artışları neticesinde gelecek nüfusun trafik yükünü karşılayabilecek altyapı mekanizması ve alternatiflerinin yeterince sağlanamadığı görülmektedir. Diğer taraftan, bölge içinde halen yetersiz olan ulaşım olanaklarını daha fazla zorlayacak ve yakın hinterlandındaki arterlerin trafik yükünün daha da artmasına sebep olacaktır.

Kentsel dönüşüm projelerinin özellikleri Dünya ölçeğinde düşünüldüğünde; fiziksel mekân dönüşümünün yanı sıra, ekonomik, toplumsal ve çevresel boyutlarını da ele alan kapsamlı ve bütünleşik bir yaklaşıma sahip olması özelliği yer alır. Ancak yapılan çalışmalardan görüldüğü üzere kentsel dönüşüm kavramı maksadı dışında gelişerek, bölgenin sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik yapısı ile uyuşmayan aşırı yoğunluk ve buna bağlı donatı yoksunluğu oluşturan bir yapılaşma ortaya çıkmıştır.

Ülkemizde kentsel dönüşüm alanı ilan edilen bölgelere bir uygulama stratejisi belirlenmeden; diğer tüm dönüşüm alanlarında ortaya atılan çözümler getirilerek birbiriyle aynı, kimliksiz mekânlar üretilmektedir. Oysaki her mekânın fiziki dokusuna ve sosyo-kültürel yapısına inildiğinde birbirinden çok farklı örüntüler meydana çıkmaktadır. Dolayısıyla her bir dönüşüm projesi adına özgün ve yaşayan planlar ortaya çıkartılmalıdır. Bunun sağlanabilmesi için katılımcı ve sürdürülebilir planlara imza atılması gerekmektedir.

Dönüşen yerleşim alanlarının yalnızca konut bazında dönüşümünün değil sosyal ve fiziksel kimliğinin de değişip bir misyon kazanarak dönüşmesi beklenmelidir. Şehir konutlar için değil insan ölçeğine en yakın faaliyette hizmet alanları elde edilerek dönüştürülmelidir. Buradaki en önemli koşutlardan biri şehrin ana iskeleti olan ulaşım akslarının yeterli düzeye getirilmesi olmalıdır. Söz konusu amaç; topluma hizmet getirmekse zamanımızın büyük çoğunluğunu oluşturan ulaşım faaliyeti en optimal düzeyde ve sağlıklı şekilde gerçekleştirilmeli ve buna yönelik hizmet odağı oluşturmak dönüşümün ana hedeflerinden biri olmalıdır.

Dönüştürülen bölgelerin en büyük eksiklikleri arasında tasarımdan uzak bölgelerin ortaya çıkması yer almaktadır. Alanın özgün ya da tamamlayıcı kimliği ve cazibesi olacak potansiyel özelliklerinin vurgulanması gerekmektedir. Kentsel dönüşüm sonucunda yapı yoğunluğunu arttıran çözümlerin önerilmesi, işlev ve tasarım değerlerinin geri planda bırakılması sürdürülebilir projelerin önüne geçilmesine sebep olmaktadır.

Kentsel dönüşümü planlanan bölgelerin ticari bazalar ve rezidans tarzında önerilen çok katlı imar haklarının verildiği yapıların projenin finansal kaynağını oluşturmak maksadıyla sunulması bölgenin kimliğiyle bağdaşmayan konut alanları yaratmaktadır. Bunun yanı sıra gelecek nüfusa hitap eder nitelikte altyapı ve ulaşım fonksiyonları ile gerekli hizmet alanlarının geliştirilmesi beklenen bölgeye, bu hizmetlerin yeterli alternatifler ile geliştirilmemesi ve planlanmaması, gelecekte bir kaos ortamının yaratılmasına zemin hazırlamaktadır.

Planların kâğıt üzerinde birer teknik çizimler olmanın dışına çıkılarak estetik kaygıyı da bünyesinde barındırması beklenmektedir. Aynı zamanda şehir planlama ilkelerinin uygulanması ve uygulama planlarına işlenmesi hususunda hassasiyet gösterilmesi gerekmektedir. Burada teknik ekip ve yöneticilere sağlıklı ve yaşanabilir kentler oluşturmak adına görevler düşmektedir. Bu durumda alınan ilke ve kararların kentin taşıma kapasitesini aşmayacak şekilde öneriler geliştirilerek hizmet alanları, altyapı ve donatılar gelişmeye açılmalıdır.

Fikirtepe örneğinde bu durum değerlendirildiğinde; taşıma kapasitesinin üstünde yapılaşmaların gerçekleştirildiği görülmektedir. Coğrafi yapı dokusu hiç dikkate alınmadan kazı işlemlerinin gerçekleştirildiği ve bir şehrin yok edildiği, hava koridorlarının hiçe sayılarak birbirinden bağımsız onlarca projenin bir anda uygulandığı ve birbirinin güneş ışığını örttüğü, gerekli planlama stratejileri ışığında dönüştürülmeyen ve özel sektörün tekelinde yürütülen, devlet politikası ve uygulama yöntemlerinden uzak bir bölge olarak öne çıktığı görülmektedir.

Aynı zamanda kentin üst ölçekli planlarında afet riski altındaki bölgelerin tespit edilmesi amacıyla stratejik planlar geliştirilmiyor oluşu, kent içinde farklı belediyeler tarafından ilan edilmiş ve birbirleriyle hiçbir bütünlük arz etmeyen kentsel dönüşüm alanlarının oluşmasına neden olmaktadır. Bu sebeple hangi afet riskinde ve kaçıncı derece sıralamada kaldığı tam anlamıyla belirlenmeyen bölgeler kentsel rantın kurbanı olup, parçacıl dönüşümlerin eseri olmaktan çıkamamaktadır. Dolayısıyla ulaşım bağlantıları, tahliye yolları ve alternatifleri hususunda entegrasyonun nasıl sağlanması gerektiği gibi önemli birçok mesele, özel sektörün eline teslim edilmektedir. Aynı şekilde gerekli donatı alanlarının nerelere konumlanması gerektiği planlamanın en önemli yapı taşları arasında yer alırken tıpkı Fikirtepe'de görüldüğü gibi Bakanlık tarafından planlama sürecinin herhangi bir kısmında ortaya çıkartılan donatı master planı müteahhit firmalarla zaman içinde değişime açık kılınmış ve öneri ulaşım alternatiflerinin UİP'larına işlenmediği görülmüştür. Bu durum esasında, ilerleyen zamanlarda arazi fonksiyonlarının farklılığı ve bu bölgeye çekeceği nüfus bağlamında da ulaşım alternatiflerinin bu bileşenlerden bağımsız düşünülemeyecek unsurlar arasında yer aldığını göstermektedir.

Üst ölçekli planlar aracılığıyla kentsel dönüşüm alanı ilan edilen bölgelerin sağlam temeller üzerinden tespit edilmesi, önerilmesi ve önceliklendirilmesi gerekmektedir. Kentsel dönüşüm adına ilk olarak yapılması gereken adım, il düzeyinde kentsel dönüşüm master planlarının yapılması olmalıdır. İl içerisinde söz konusu alan hangi misyon ve vizyona sahip olmalı, dönüştürülmesi neticesinde ne tür kimlik değişimlerine gidilecek veya canlandırılıp yeni bir misyon yüklenecek tüm bunlar ulaşım ve kentsel donatı faaliyetleri de aktif bir şekilde göz önüne alınarak planlanmalıdır.

İl ve ilçe ölçeğinde mevcut durum ve potansiyeller eşliğinde fiziki, coğrafi ve bölgelerin niteliksel özelliklerine göre alt bölgelere ayrılan yerleşmeler gerekli ihtiyaçların ortaya çıkartılması hususunda oldukça kolaylık sağlayacaktır. Çünkü planlamada amaç önemli olan insanın yaşayabileceği her yere gerek ulaşım anlamında gerekse donatısal açıdan hizmetin götürülmesidir. Dolayısıyla alt bölgelere ayrılan şehir hangi faaliyetler açısından ne tarz kazanımlarla dönüştürülmek isteniyorsa ortaya kolaylıkla çıkacaktır. Böylelikle genel ihtiyaçlar bağlamında bir kentsel dönüşüm bölgelendirmesine gidilecektir.

Söz konusu bölgeler için altyapı problemleri, sosyo-kültürel dokunun sağlıksızlaşması, binaların yapı ve niteliğinin dayanıklılığını yitirmesi, yetersiz donatı alanları veya niteliksiz yaşam alanları oluşması gibi birçok gerekçe üzerinden hangi sebebin ön planda tutulduğunun belirlenmesi gerekmektedir. Bu durumda şehrin birçok bölgesinde dönüşümü bekleyen alanlar içerisinden hangi alanın öncelikli olarak sıraya alınması gerektiği saptanarak etaplamalar halinde uygulama yapılmalıdır. Böylelikle bu bölgelere gelecek ve ihtiyaç duyulan ulaşım alternatif ve nitelikleri daha doğru şekilde tespit edilecektir.

Kentsel dönüşümü gerekli görülen bölge gerekli modellemeler ve önceliklendirmelerden yola çıkılarak bir sistem kurgusu dâhilinde belirlenmelidir. Böylelikle ulaşım sorununun yeterliliği, ortaya çıkan beklentiler ve planları karşılayacak potansiyelde kurgulanabilecek olup gerekli entegrasyon ve alternatifler sağlanmış olabilecektir.

Parçacıl planlama yaklaşımlarından kaçınılmalı ve parsel bazında değil alanın üst ölçeklerde çözüm gerektiren sorunlarına ve ihtiyaçlarına yönelik planlama stratejileri ortaya konulmalıdır. Yerinde kentsel dönüşüm yaklaşımlarıyla hak sahipleri yaşadıkları ortamlara geri dönebilmeli ve dönüşüm alanları sosyal konut projelerini de beraberinde barındırmalıdır. Bunun için dönüşüm projelerinin gerçekleştirilmesinde imar planı kararları doğrultusunda yapılaşma hakları, donatı alanlarının büyüklüğü ve yer seçimi net olarak belirlenmeli, tüm bunlara yetebilecek ulaşım altyapısı alternatifleri ortaya konularak, kamunun elini projelerin üzerinden çekmemesi ve hatta en aktif rolü devletin üstlenmesi beklenmektedir. Bu nedenle uygulama modelleri kamu idarelerinin etkinliğinde ortaya konularak projelerin

uygulama sürecinin yakından takip edilmesi adına dönüşümü belirlenen bölgede belediyelerin yapılandırmasında bulunacak bir kentsel dönüşüm birimi ile faaliyetler yakından takip edilmelidir.

Kentsel dönüşüm çalışmalarında, kentlerin birer kimliği olduğu ve tarihsel süreç içerisinde insanların yaşam biçimlerine ve mekânı kullanma biçimine göre oluşup değişkenlik gösterdiği, kente özgün değer kazandıran kimlik unsurlarının kazanılması gerektiği gözden kaçırılmamalıdır. Kentlere marka özelliğini kazandıracak ana yapı taşları da bu kimlik bilgilerinin en iyi şekilde ortaya çıkartılmasıyla oluşmaktadır. Bunun için kentin kimliği değişen planlar çerçevesinde özgünlüğünü korumak ve sıradanlığı ortadan kaldırmak için dikkat edilmesi gereken hususlar ve değerler arasında yer almaktadır.

Lynch'in belirttiği gibi; "*Kentler, keşfedilmeyi bekleyen bir manzara gibidir. Görünüşleri sıradan bile olsa kişiye özel bir zevk verebilmektedir. Çünkü kendilerini meydana getiren olaylar ve geçmiş deneyimlerin hatıralarıyla algılanabilirler*" (Lynch, 1973).

Kentlerin tek tipleşmesi üzerine yapılan çalışmalar orada yaşayan bireyleri kentsel kimlik bunalımına sokup insan ölçeğinin dışına çıkılan örnekler ile karşılaştırmaktadır.

Özgün doku ile bağlantı kuramayan yüksek yapılaşmalarla; Fikirtepe örneğinde olduğu gibi, 3-4 katlı binaların yerini 30 katlı rezidanslar alarak insan ve mahalle ölçeklerinin dışına çıkıldığı görülmektedir. Kültürel ve fiziksel doku değerlendirilmeden ortaya çıkartılan tek tip dikeyleşen yapı stoğu, planlama kavramına etik düşmemekle birlikte, yeterli donatı alanlarının oluşturulmamasıyla da ileride daha büyük sıkıntıların kapısını aralayacaktır.

Kentlerdeki yaşam kalitesi, yüksek katlı binalara sahip olmakla değil; ulaşıma bağlı olarak ortaya çıkan karbon salınımıyla başa çıkılarak veya yeterli donatı alanları oluşturularak sağlanabilir. Ancak Fikirtepe'nin bu ölçüleri henüz oluşum aşamasında sağlamadığı açıktır.

Ekonomik ve kültürel anlamda geliştirilmesi hayal edilen şehrin rantsal dönüşümlerle vizyon değişikliğine gidilerek, can bulması ütopik olacağı gibi daha gerçekçi ve ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilecek projeler de çok daha verimli ve sağlıklı olacaktır. Fikirtepe Bölgesi'nde durum yerinden etme projesinin ne yazık ki ötesine geçememiştir.

Söz konusu kanun uyarınca amaç; yapı stoğunun kaliteli hale gelmesi, dengeli ve sağlıklı planlamanın oluşturulması, otopark sorunlarının ve ulaşım altyapısının çözülmesi hayal edilirken ve modern şehircilik anlayışıyla sürdürülebilir kentler oluşturulması planlanırken ortaya çıkan manzaranın pek de iç açıcı olduğu söylenemez.

Bu sebeple alınabilecek önlemler aşağıda yer almaktadır;

✓ "6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun" deprem riski altındaki kentsel alanlara hukuki bir yaptırım sunmakla birlikte, mekânsal planlama, ulaşım ve altyapı fonksiyonları ile sürdürülebilirlik açısından yetersiz kaldığı alanları ortadan kaldırmak adına kanuna ek olarak çıkarılacak bir yönetmelikle tüm bu kavramların net olarak tanımlanması ve sınırlarının çizilmesi gerekmektedir.

✓ İl ve bölge bütününde tasarlanan ulaşım master planlarında kentsel dönüşüm alanları ortaya çıkartılıp kentin diğer ulaşım aksları ile entegre bir arazi kullanım planlaması yoluna gidilmelidir.

✓ Dönüştürülen bölgelerde; öngörülen projeksiyon nüfusu maksimum değer bağlamında hesap edilerek gerekli fizibilite çalışmaları yapılmalı ve bu doğrultuda donatı yeterliliği ile ulaşım fonksiyonlarının alternatifleri üzerinde durulmalıdır.

✓ Kentsel dönüşüm alanı ilan edilen bir bölgede sivil toplum kuruluşları, farklı meslek disiplinlerinden oluşan uzmanlar, üniversitelerin ve halkın katılımına teşvik sağlayan bir kurul oluşturularak katılımcı bir planlama yöntemi izlenmelidir. Kentsel dönüşüm sürecine ilişkin katılımcı bir planlamanın sağlanabileceği, bilgi ve deneyimlerin paylaşımına imkân veren platformlar kurularak kamuoyu

bilgilendirilmeli ve yönetim ve denetleme imkânı oluşturulmalıdır. Gerekli mesleki disipline sahip bir proje ekibiyle birlikte yerelde mekânı temsil eden bir hakemin ve uygulamada sorumlu olan temsilcilerin bulunmasının yanısıra belirli zaman aralıklarında halk ile bilgilendirme toplantıları ve çalıştayları oluşturulmalıdır.

✓ Dönüşümü yapılması planlanan ve karara bağlanan bölgede gerekli bilgilendirme ofisleri açılarak halk aydınlatılmalıdır. Kentsel dönüşüm sürecinin kamu yararı temelinde şeffaf ve hesap sorulmaya açık bir biçimde yönetilmesi ve kanunda bu konuya yönelik düzenlemelerin getirilmesi gerekmektedir. Unutmamalıdır ki sağlıklı ve gerçekçi bir kentsel dönüşüm modelinin oluşturulmasını sağlamak adına işin takibini en verimli şekilde yapmak en önemli hususlardan birisidir.

✓ Kentsel dönüşüm projelerinin sağlıklı bir süreç izleyebilmesi ve sonuca erebilmesi için iyi bir projenin ortaya konulması kadar yasal, kurumsal ve finansal anlamda da proje yürütücülüğünün en iyi şekilde programlanması, planlanması ve uygulama modellerinin geliştirilmesi gerekmektedir. İlgili mevzuatta yetki ve yürütme gibi konularda net çözüm önerileri geliştirilmelidir.

✓ Yeterli ekonomik kaynaklar ve yetkilendirme dağılımı sağlıklı şekilde oluşturulmalı kurumlar arası yetki kargaşası sıkıntısı olmamalı, geliştirilen dönüşüm modelleri iyi belirlenmelidir.

✓ Dönüşüm modelleri belirlenirken ulaşım faktörü irdelenmeli ve üzerinde tartışılması gereken en önemli husus olarak göz önünde tutulmalıdır. Aynı şekilde kentsel dönüşüm yasal düzenlemelerinde herhangi bir metraj üzerine ve yaptırıma oturtulmayan ulaştırma sistemi kalıcı çözümler üretmeyen planların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Yasal boşluktan yararlanan rantçı sistem dönüşüm alanlarında değişen fonksiyon alanları ve hizmet ağlarına yetersiz ulaşım bağlantıları getirerek daha büyük sistemsizliklerin önünü açmaya sebep olmaktadır. Tüm bunların önüne geçecek yasal yaptırımların oluşturulması gerekmektedir.

✓ Yerel yönetimler bünyelerinde oluşturdukları bir kurumsal yapılanma ile bu süreçleri yakından takip etmeli ve bizzat içinde yer almalıdır. Bunun yanısıra

merkezi yönetimin, kentsel dönüşüm sorunlarına belirli ilkeler doğrultusunda yaklaşmasının yanısıra tutarlı ve kapsamlı bir tavır geliştirmesi beklenmektedir.

✓ Uygulanan kentsel dönüşüm modelleri daha çok gayrimenkul değerleri ve ekonomik beklentileri şekillendirmek üzere kurgulanmakta ve halkın sürece katılımı göz ardı edilmektedir. Kentsel dönüşüm çalışmaları mülk transferi tasarısı olmanın dışında yer almalı, inşaat sektörünü zengin etmeye değil, kamu yararına hizmet etmeye odaklı olmalıdır. Boşaltılan bölgelerin yerine alışveriş merkezleri ve lüks konut alanları yapılarak; rantı inşaat şirketleri, yerel ve merkezi idareler tarafından paylaşılacak birer fırsat dilimine dönüştürülmemelidir.

✓ Oluşturulacak projeler, söz konusu bölgede yaşayan kentlinin ihtiyacına cevap veren nitelikte, kent rantı için yüksek yoğunluklu yapılaşma öneren projeler şeklinde değil, kamu yararı ön plana alınarak oluşturulmalıdır. Planlama süreci orada yaşayan halkın talepleri ile birlikte kararlaştırılmalı, geliştirilmeli, planlanmalı ve yönetilmelidir. Kanunda denetleyici ve kontrol edici yapılar oluşturulmalı, piyasa kendi döngüsüne bırakılmamalıdır. Dönüşüm uygulamalarında esas hedeflerden sapılmaması ve bir rant aracı olarak algılanmaması adına gerek yapılacak yasal düzenlemelerde gerekse projelerde, haksız kazançları engelleyecek hükümlere yer verilmelidir.

✓ Yerele ait özellik ve kimliğe vurgunun kaybolmaması adına her yere uygulanabilir sıradanlıkta kentsel dönüşüm projeleri ve mekânlarının üretilmemesi gerekmektedir. Tek tip standart projelerin dışına çıkmak için yerelin özgün değerleri göz ardı edilmemeli ve projelerin en önemli misyonunun kentsel kimlik ve yaşanabilirlik olduğu akıllardan ve uygulamalardan çıkarılmamalıdır. Aynı zamanda gelişen teknolojiler ve stratejiler ışığında, kentlere yeni misyonlar yüklenerek birbirine tıpatıp benzeyen dönüşüm projeleri şeklinde değil yenilikçi, kendine has kimliği olan şehirler ortaya çıkartılmalıdır.

✓ Kurumlar arası bilgi akışı ve koordinasyon eksikliği ortadan kaldırılarak şehrin bütünü için en faydalı planın ortaya çıkartılması sağlanmalıdır. Nihai karara ulaşılmasında maddi ve manevi kayıplar olmaması ve sürdürülebilir planlara hizmet

etmek adına planların ana omurgasını oluşturan ulaşım göz ardı edilmemeli ve spekülasyonlara fırsat tanınmamalıdır.

✓ Söz konusu kanun yönetmeliğinin diğer uzmanlık alanlarıyla (ulaşım, mimari, planlama vb.) bütünlük teşkil etmesi beklenmektedir. Böylelikle uygulanabilirliği daha fazla ve gerçekçi plan hükümleri ortaya çıkacaktır.

✓ Kentsel dönüşümü ilan edilen bölgelerin hiyerarşik anlamda kentin bütünüyle uyumlu olması, ulaşım stratejilerinin şehrin diğer parçalarıyla ilişkisinin kurgulanması ve kent kimliği ile bütünselliği önem arz etmektedir. Bu nedenle kentin mekânsal dönüşüm ve ihtiyaçlarının karşılanması ile birlikte en önemli problemlerinden biri olan ve kentin ana sistemini oluşturan ulaşım faktörü göz önünde tutularak plan ve projeler geliştirilmelidir.

✓ Kentsel dönüşüme tabi tutulan bölgede hedeflenen amacın; yeni ve düzenli bir planlama ile ulaşım ve altyapı problemlerine çözüm sunarak yaşam kalitesini artırmak olmalıdır. Bununla birlikte yeterli miktarda tasarlanan kentsel fonksiyon alanlarına ulaşılabilir ve erişilebilir olmalıdır. Yapılaşması ve ulaşım imkânlarıyla düzenli sosyal ve kültürel fonksiyon alanlarına sahip, karmaşadan uzak ruhsal ve fiziksel sağlığımızı koruyan kentler oluşturulmalıdır. Bireysel dengenin yanısıra toplumsal dengenin de oluşması adına yapılan kamusal kullanımların ulaşım ihtiyaçlarını daha da arttıracağı yaklaşımı hesaba katılarak planlamaya gidilmelidir. Sonuç itibariyle ortak kullanım alanları fonksiyonları itibariyle daha fazla sayıda insanı bünyesine çekecektir. Bu noktada ortak kullanım alanlarının olacağı bölgeler gerekli master planlarla belirlenirken en önemli ihtiyaçlarının başında gelen ulaşım bağlantıları ve transfer merkezleri de bu ölçüde değerlendirmeye alınmalıdır.

✓ Kentsel dönüşüm projeleri ile fiziki mekânların dönüşümünün yanısıra kentlerin ekonomik, sosyal ve kültürel boyutlarının da dikkate alınarak geliştirilmesi ve planlanması gerekmektedir. Mekânın terk edilmesi hususunun milimize edilmesi amacıyla dönüştürülen bölgelerde yeni ve uygun kültürel nitelikte istihdam alanlarının oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Ancak bunların yapılırken gerekli yol kesitlerinin alınarak uygun nitelikte ve yeterlilikte olmasına özen gösterilmelidir. Mekâna yeni gelecek nüfus artışına ve yaşamsal fonksiyonların niteliğine göre yol

kademelenmesi, ulaşım bağlantıları ve alternatifleri ile gerekli transfer merkezleri oluşturulmalıdır. Ayrıca, kentin belli bir nüfus kotasına ulaştığı noktada o bölge için mutlaka ulaşım planlarının yapılması gerekmektedir.

✓ Kentsel dönüşüm bölgelerinin niteliğine özel misyonda planlar geliştirilmelidir. Kalkınma planları ve üst ölçekli planlarda bu bölgelere atfedilen değerler ve kararlar göz ardı edilmemeli, eğitim, kültür, turizm ve ticari nitelikler yüklenmiş bölge özellikleri bu değerlendirmeler ışığında geliştirilmelidir. Ulaşım alternatiflerine yönelik kararlar ve öneriler kentsel dönüşüm uygulama projeleri ortaya çıktıktan sonra değil gerekli imar planları ve master planlarının birlikteliğinde oluşturulmalı ve kalıcı çözümler üretilmelidir.

✓ Ülke genelinde belirlenecek stratejik eylem planları ve gelişme odakları neticesinde problemli alanların ortaya çıkartılması gerekmektedir. Bu bölgelerin içerisinden kentsel dönüşüm alanlarının önceliklendirilmesi neticesinde kentin çöküntü bölgesi haline gelmiş özellikli alanlarının sosyal, kültürel, ekonomik anlamda ihtiyaçlarına çözüm getirilmelidir. Tüm bu çalışmaların; yasal, kurumsal ve finansal düzenlemelerin bir sistematik çerçevesinde oturtulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Ulaşım altyapısına yönelik;

✓ Ulaşım planlarının yapılması hususunda hukuki düzenlemelerin (kanun, yönetmelik, tüzük vb) hazırlanması gerekmektedir. Bunun yanı sıra ulaşım planlaması tek başına düşünülemeyeceğinden kentin diğer Çevre Düzeni, Nazım İmar ve UİP'ları ile entegrasyonunun sağlanmasına yönelik bir takım hususları barındıran kanun düzenlemesine ihtiyaç duyulmaktadır.

✓ Kentsel dönüşüm ile yeniden planlanan alanlarda; yoğun araç trafiğine mahal verecek öneriler yerine farklı alternatiflerde ulaşım ağlarının birbirleriyle koordine edilerek, gerekli transferlerin sağlanabildiği yaya odaklı önerilere yer verilmelidir. Bu alternatiflerde gerekli model önerilerine gidilmeli ve toplumun beklentilerine karşılık veren ulaşım alternatiflerini sağlayan parametreler üzerinde durularak anket çalışmaları ve fizibilite çalışmaları ile en uygun yöntemin seçilmesi sağlanmalıdır.

Önerilen ulaşım alternatiflerinin getireceği trafik yükü kıyaslanmalı ve hem çevre hem de bölgenin niteliği için en optimal çözüm önerileri geliştirilmelidir. Belirlenecek modelin girdileri; nüfus, istihdam, arazi fonksiyonlarının yayılımı, otomobil sahipliliği ve talep yönetimi neticesinde beklenen alternatifler şeklinde bir kurgulama yoluyla ortaya konulup çözüme gidilmelidir. Bu çözüm önerileri geliştirilirken; kentiçi ulaşımda harcanan kaynak kaybını ve zamanı en aza indirecek, erişilebilir, kaliteli ve çevreye duyarlı alternatiflere yer verilmelidir.

✓ Afet eksenli yapılan kentsel dönüşüm planlarında ileride yaşanabilecek herhangi bir kötü olasılığa karşın gerekli önlemler ve koruma bantları da devreye alınarak politikalar izlenmelidir. Kapanması riskli olan yollar, çok yüksek katlı imar dokusunu barındıran bölgeler için herhangi bir hasara karşılık önlemler alınarak planlanmalı ve yaşanan sorunların kısa dönemde hafifletilmesi veya giderilmesine yönelik trafik düzenleme ve iyileştirme önerileri içeren stratejilere gidilmelidir.

✓ Ulaşım planları oluşturulurken; yolculuk talep tahmin modellerine dayalı olarak ve gerekli testlerden geçirilerek optimal sonuç ürün alternatifi üzerinde altyapı çalışmaları oluşturulmalıdır. Herhangi bir ulaşım modeline odaklanmak yerine, tüm ulaşım modlarının birbiriyle erişimi ve dengesine odaklanılmalıdır.

✓ Ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi ve kentle entegrasyonu kapsamında toplumun ihtiyaç ve beklentilerini karşılayacak akıllı ulaşım ve sinyalizasyon sistemleri kurulmalıdır. Aynı zamanda bisiklet yolları gibi temiz ulaşım sistemlerinin çoğaltılarak geliştirilmesi ve diğer ulaşım bağlantılarıyla en sağlıklı biçimde entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir. Yolcu talepleri baz alınarak uygun ulaşım türleri seçilmeli ve türler arası entegrasyon sağlanmalıdır. Bunun yanısıra kentsel dönüşüm çalışmaları ile altyapı ve üstyapıda yeni düzenlemelere gidilen bölgelerde; sağlıklı, yenilikçi ve sürdürülebilir ulaşım alternatiflerinin hedeflenmesinin yanısıra mülk sahiplerinin de talep ve beklentilerini göz önüne alan çalışmalar yapılmalıdır.

✓ Ulaşım planlaması yapılırken söz konusu bölge ile ilgili olarak gelecek nüfus ve istihdam verileri ile bunlara yönelik olası araç sahipliliği ve sirkülasyon değerleri,

sosyo-ekonomik veriler ve arazi kullanım değişimiyle birlikte ortaya çıkacak dinamikler ve değişimlerde hesaba katılarak planlamaya gidilmelidir.

✓ Kentsel dönüşüm planları daha yaşanabilir kentler oluşturmak maksadıyla yapıldığı için yeni uygulamaların engellilere, yaşlılara, çocuklara ve diğer dezavantajlı grupların erişimine yönelik pozitif ayrımcılık sağlanarak planlanmalıdır.

✓ Ulaşım altyapısının taşıt trafiğini karşılayacak biçimde geliştirilmesi, çözüm yöntemlerini ek kapasiteler açmak üzere sınırlandırmaktadır. Yani bu durum özellikle kentsel dönüşüm ilan edilen bölgelerde, yeni yollar açmak, mevcut yolları genişletmek, katlı kavşaklar, metrolar yapmak biçiminde olmaktadır. Bu tür yaklaşımlar ile insan odaklı değil taşıt trafiği ekseninde bir çözüm yönteminin geliştirildiği görülmektedir. Bu da başlangıçta koşulların iyileştiğine yönelik bir kanı oluştursa da bu tip uygulamalar yaygın araç kullanımını arttırmakta ve yeni trafik tıkanmalarının önünü açmaktadır. Böylelikle kısır bir döngüye girilmiş bulunulmaktadır. Bu nedenle kısıtlı kentsel alanda gittikçe genişleyen taşıt izini arttırmak yerine yaya odaklı alternatifler, bisiklet yolu aksları ve diğer ulaşım alternatifleri ile topoğrafyaya gerekli saygı duyularak mevcut geleneksel yapı da göz ardı edilmeden kentsel dönüşüm çalışmalarına gidilmelidir. Muhakkak ki bu durum uzun vadede kullanıcılar açısından çok daha tatmin edici ve çözüm odaklı olacaktır.

Sonuç olarak; kentsel dönüşüm çalışmaları ile sürdürülebilir ve kaliteli yaşam alanlarının oluşmasını sağlamak amacıyla; nitelikli altyapı fonksiyonları ile kentsel dokunun iyi entegre edilmesi gerekmektedir. Bunun yanısıra kentsel dönüşüm ile kent mimarisi ve estetik kimliğe uyumlu plan politikaları oluşturularak, ekonomik seçeneklerin geliştirilmesi ve kamu yararının ön plana alındığı projeler ile tüm bunlara yetebilecek kapasitede ulaşım imkânlarının uygulamaya geçilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

# KAYNAKLAR


Abuawad, M. M., 2015. Kentsel Dönüşüm Kapsamında Fikirtepe'de Karşılaşılan En Önemli Problemlerin İncelenmesi.

Akalın, M., 2016. Kentsel Dönüşümün Karanlık Yüzü Soylulaştırma, Yerinden Edilme ve Mekânsal Dışlanma, 14.

Akkar, M., 2006. Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye. Planlama, 36 , 29-38.

Akkar, Z. M., 2006. Model Oluşturulması Üzerine;Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar,Süreçler ve Türkiye.

Akkoç, Y. S., 2018. Ocak. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliğine Etkileri. 27, 23-51.

Akkoç, Y. S., 2018. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliğine Etkileri. 27, 23-51.

Alver, Z. D., 2014. Kentsel Dönüşüm. Erişim Tarihi: 08.01.2019. http://tapu-kadastro.net/index.php/makaleler/diger-tapu-kadastro/156-kentsel doenuesuem-zuehre-duygu-alver

Arslan, G. Y., 2014. Türkiye'de ve Dünyada Kentsel Dönüşüm. Güney Mimarlık Dergisi, 22.

Artuç, D., 2016. Kentsel Dönüşümün Sosyal Ve Mekânsal Etkileri: Fikirtepe Dönüşüm Alanı Yüksek Lisans Tezi.

Ataöv, A., Osmay, S., 2007. Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım. 58.

Ataöv, A., Osmay, S., 2016. Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım. Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi,10.

Atkınson, R., 2004. Kentsel Dönüşüm, Ortaklıklar ve Yerel Katılım.

Aydınlı, H. İ., Turan, H., 2012. Kuramsal ve Yasal Çerçevede Türkiye'de Kentsel Dönüşüm. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.

Ayhan, A. G., 2013. Kentsel Dönüşüm Kavramı ve Tarihsel Gelişimi. D. D. Yasin, Y. D. Şahin içinde, Kentsel Dönüşüm Hukuku. İstanbul Üniversitesi S.S.ONAR İdare Hukuku ve İlimleri Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları.

Ayık, U., 2014. Mekansal ve Toplumsal Yansımalarıyla Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Projelerine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği. İstanbul.

Ayık, U., Avcı, S., 2013. Kentsel Dönüşüm Projesine Coğrafi Bakış: Fikirtepe Örneği. Neoliberalizm Sonrası Mekansal Müdahale Biçimleri ve Yansımaları Bildiri Kitabı, 402. Mersin.

Balaban, O., 2013. Neoliberal Yeniden Yapılanmanın Türkiye Kentleşmesine Bir Diğer Armağanı: Kentsel Dönüşümde Güncelin Gerisinde Kalmak", İstanbul: Müstesna Şehrin İstisna Hali. İstanbul: Sel Yayıncılık.

Balamir, M., 2002. Türkiye'de Kentsel İyileştirme Girişimlerinin Gündeme Alınması ve Planlama Sisteminde Gereken Değişiklikler. 66-70.

Başkan, B., 2015. Kentsel Dönüşüm İşleyişinin Mekansal Planlama, Ulaşım Ve Toplum Algısı Kapsamında Değerlendirilmesi; Pendik Taşlıbayır Ve Batı Burnu Örneği.

Başkan, F., 2014. Kent Makroformunun Dönüşümünde Ulaşımın Rolü; Pendik Örneği. İstanbul .

Batal, Y. S., 2016. Bütüncül Belediyecilik Anlayışının Sonuçlarından Biri: Kentsel Dönüşüm ve Yerel Yönetimlerin Konuya Yaklaşımı. Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi,10.

Binici, P., 2018. Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Uygulamalarında Mekan ve Aktörler Arası İlişkiler. Yüksek Lisans Tezi.

Ceylan, E., Kutlu, C., 2007. Yerel Yönetim Kavramı ve Kentsel Dönüşüm Projelerinde Yetki Karmaşası., 118-119.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname., 2011. Erişim Tarihi: 12.01.2019. http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/08/20110817-1-1.htm

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Erişim Tarihi: 15.03.2019. : https://istanbulakdm.csb.gov.tr/istanbul-da-ilan-edilen-riskli-alanlarin-dagilim-haritasi-i-3750

Coğrafi Bilgi Sistemleri, Erişim Tarihi: 25.03.2019. : http://www.csb.gov.tr

Çolak, N. İ., 2010. İmar Hukuku. İstanbul.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Erişim Tarihi: 20.03.2019. :https://csb.gov.tr/fikirtepe-planlari-onaylandi-bakanlik-faaliyetleri-653

Çınar, T. 2003. Ulaşım Politikalarının Ekonomi İle İlişkisi. IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi Sergisi Bildiriler Kitabı, 137. Ankara.

Demirkıran, S., 2008. Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü: Bursa Büyükşehir Belediyesi Örneği. Edirne.

Demirsoy, S. M., 2006. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi.

Diker, B., 2016. Kentsel Dönüşüm Kapsamında Konutlarda Ulusal Yeşil Bina Sertifikasının Değerlendirilmesi: Fikirtepe Örneği.

Doğan, H., 2015. Yerel Yönetimlerin Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Süresine Halkın Katılımı.

Doru, A. G., 2013. 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'a İlişkin Değerlendirme. D. D. Yasin, Y. D. Şahin içinde, Kentsel Dönüşüm Hukuku. İstanbul Üniversitesi S.S.ONAR İdare Hukuku ve İlimleri Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları.

Dönüşüm Sancısı, Fikirtepeye Kış Geri Döndü., 2014. Fikirtepe Haber. Erişim Tarihi: 18.05.2019. :www.fikirtepehaber.com/kentsel-donusum/donusum-sancisi-fikirtepeye-kis-geri-dondu-h2363.html

Emlak Sayfası, Erişim Tarihi: 20.06.2019. : www.emlaksayfasi.com.tr

En Son Haber., Erişim Tarihi: 18.07.2019. https://www.ensonhaber.com/874-metre-uzunlugundaki-viyaduk-insaati-bitmek-uzere.html

Ercoşkun, Ö. Y., 2005. İstanbul Kent Merkezinin Dönüsümü ve Finans Merkezlerindeki Ofis Alanlarının Gelisimi: Maslak-Büyükdere Aksı. 651–661. Ankara: BRC Basım ve Matbaacılık.

Erkal, A., Acuner, E., Dalga, E., 2014. Kentsel Dönüşüm ve Finansmanı. Türkiye İnşaat Malzemesi Sanayicileri Derneği (İmsad).

Es, M., 2012. Kentsel Dönüşüm. Ankara Sanayi Odası Yayın Organı.

Es, Y. d., 2019. Kentsel Dönüşüm Süreci. Yalova Üniversitesi İİBF.

Fikirtepe Haber, Erişim Tarihi: 06.08.2019. :http://www.fikirtepehaber.com/m/?id=3402

"Fikirtepe İmar Planı" www.arkitera.com/haber/17097/fikirtepe-imar-plani1., 2015. Erişim Tarihi: 22.07.2019. "Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesinin Temel Kriterleri!" emlakkulisi.com/fikirtepe-kentsel-donusum-projesinin-temel-kriterleri/247846.

"Fikirtepe Manhattan mı olacak?" Erişim Tarihi: 22.07.2019. emlakkulisi.com/fikirtepe-manhattan-mi-olacak/311624., 2015.

"Fikirtepe'de Gökdelene 80 metre Sınırı" Erişim Tarihi: 25.07.2019. www.sabah.com.tr/yasam/2012/01/16/fikirtepede-gokdelene-80-metre-siniri., 2015.

"Fikirtepe'de Kamulaştırma Harekatı" Erişim Tarihi: 15.09.2019. emlak.bugun.com.tr/fikirtepede-kamulastirma-harekati-haberi/1121997., 2014.

Fikirtepe Kentsel Tasarım Çerçevesi, 2013.

Genç, Y. D., 2008. Türkiye'de Kentsel Dönüşüm: Mevzuat ve Uygulamaların Genel Görünümü., 15.

Gökşin, Z. A., 2009. Sürdürülebilir Mahalle Yenileşmesinde Toplum Tabanlı Model: Kadıköy-Fikirtepe İçin Bir Model Önerisi. 199-201.,

Görgülü, D., Enlil, Özden, Kurtarır, Altınok., 2006. İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekânsal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İşi, 3. Bölüm: Mahalle Ölçeğinde Kentsel Dönüşüm Modeli Küçükbakkalköy Örneği.

Görgülü, P. D., 2009. Kentsel Dönüşüm ve Ülkemiz.

Güvenç, M., 1992. General Industrial Geography of Greater İstanbul Metropolitan Area.

Google Maps, Erişim Tarihi: 14.05.2019. : https://www.google.com/maps

Hague, C., 2004. Konut Alanlarında Dönüşüm ve Konut Alanları Yenileme Projelerinin Başarılması, Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu.

Harvey, D., 2010. Postmodernliğin Durumu. İstanbul: Metis Yayınları.

Hür, A., 1994. Fikirtepe", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. 315.

İBB., 2005. 09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez - E-5(D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı Plan Raporu.

İBB., 2005. 09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez - E-5(D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı Plan Notları.

İBB., 2007. 22.03.2007 Tarihinli 1/5000 Ölçekli Kadıköy Merkez E-5(D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı Plan Notları.

İBB., 2009. 09.05.2009 Tarihli 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Raporu.

İBB., 2011. 22.02.2011 Tarihli 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planı Plan Notları.

İBB., 2013. 1/1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Plan Raporu.

İBB., 2016. 28.12.2016 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi Nazım İmar Planı Raporu.

İBB., 2016. 28.12.2016 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi Nazım İmar Planı Plan Notları.

İBB., 2017. 26.12.2017 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi Nazım İmar Planı Raporu.

İBB., 2017. 26.12.2017- Tarihli 1/ 1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planı Raporu.

İBB., 2017. 26.12.2017- Tarihli 1/ 1000 Ölçekli Fikirtepe ve Çevresi Uygulama İmar Planı Plan Notları.

İBB 2039 Karar No.lu "Fikirtepe ve çevresinin Riskli Alan ilan edilmesi hk." karar., 2019.

İBB Smart Cıty Projeler., Erişim Tarihi: 24.08.2019. https://ibbqr.ibb.gov.tr/kadikoy-fikirtepe-imar-ve-ulasim-yol-ortak-altyapi-insaati/

İlkme, M., 2008. Kentsel Dönüşüm ve Bursa Raporu. TMMOB- Şehir Plancıları Odası, Bursa.

İstanbul Şehir Haritası, Erişim Tarihi: 12.06.2019. : https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/

İTÜ., 1997. İstanbul Ulaşım Ana Planı Raporu.

Kadıköy İlçesi Nüfusu Yıllara Göre Dağılımı, Nüfusu.Com, Erişim Tarihi: 15.05.2019. : https://www.nufusu.com/ilce/kadikoy_istanbul-nufusu

Kadıköy Belediyesi, Erişim Tarihi: 18.04.2019. : http://www.kadikoy.bel.tr/Kadikoy/Cografi-Konum

Karadağ, D., 2008, Ocak. Arkitera. Kentsel Dönüşüm ve İlgili Yasalar, Erişim Tarihi: 12.02.2019. :https://v3.arkitera.com/g67-kentsel-donusum.html?year=&aID=795

Karadağ, D., 2008, Ocak. Arkitera. Kentsel Dönüşüm'ün Tarihi, Erişim Tarihi: 12.02.2019. :https://v3.arkitera.com/g67-kentsel-donusum.html?year=&aID=794

Keleş, R., 1984. Kentlesme ve Konut Politikası. Ankara: Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Keleş, R., 2003. Urban Regeneration in İstanbul.

Kentsel Dönüşüm ve Yerel Yönetimler., 2009. Şehir Plancıları Odası, 6.

"Kentsel Dönüşüm"., 2014. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Erişim Tarihi: 15.03.2019. :www.csb.gov.tr/dosyalar/images/file/kentsel%20donusum.pdf

Kılıç, A., 2018. Karayolundan Kent İçi Ana Arterine E-5 Koridorunun Plan Kararları İle Değişimi. mimar.ist 63, 41.

Koç, E., 2018. Kamusal Alan Politikasının İstanbul E-5 Aksına Yansıması. mimar.ist 63, 50.

Koçak, H., 2008. Kentsel Dönüşüm Uygulamaları (Aydın ve Afyonkara-hisar Örnekleri). İ.İ.B.F Dergisi.

Kutlu, C., 2007. Yerel Yönetim Kavramı ve Kentsel Dönüşüm Projelerinde Yetki Karmaşası., 113–122.

Nalkaya, S., 2006. Kentsel Dönüşüm ve Kent Kimliği. Yapı Dergisi, 39-43.

Osmay, S., 1999. 1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü. 75 yılda Köylerden Şehirlere. Tarih Vakfı Yayını.

Öncü, E., 2005. Plansız Ankara'nın Plansız Ulaşımının Projeleri. 23-34.

Öngören, P. D., 2013. Kentsel Dönüşüm Hukuku. İstanbul/Beyoğlu: Öngören Hukuk Yayınları. Erişim Tarihi:15.03.2019. :www.kentseldonusumvehukuk.com

Öngören, P. D., Çolak, P. D., 2015. Kentsel Dönüşüm Rehberi.

Öngören, P. G., 2016. Kentsel Dönüşüm ve Hukuk Platformu. Erişim Tarihi: 15.03.2019. info@kentseldonusumvehukuk.com

Özalp, M., 2007. Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri. Ankara.

Özalp, M., Öcalır, E. V., 2008. Ulaşım Planı – Nazım Plan İlişkisi Türkiye'deki Kentiçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi.

Özdemir, D. D., Aydın, A. G., 2016. Fikirtepe'de 'Piyasanın Görünmez Eli'ne Kamu Sektörünün Görünür Müdahalesi.

Özden, P. P., 2006. Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliği Üzerine Düşünceler. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 215-233.

Özden, P. P., 2007. Belediyelerin Sosyal Programları ve Kentsel Yenileme. Nobel Yayın, 197–225.

Özden, P. P., 2008. Kentsel Yenileme. İmge Kitabevi. 52.

Özen, S., 2003. Ulaştırma Politikalarının Teknik ve Ekonomik Temelleri, Sorunları ve Yöntem Yaklaşımı. Ankara.

Polat, S., Dostoğlu, S., 2007. Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine Bursa'da Kükürtlü Ve Mudanya Örnekleri. Uludağ Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 12.

Roberts, P., Sykes, H., 2000. The Evolution, Defination and Purpose of Urban Regeneration.

Sekmen, S., 2007. Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Model Önerisi: İzmir - Ferahlı Mahallesi Örneği.

Seydioğulları, H. S., 2016. Yeni Yasal Düzenlemelerle Kentsel Dönüşüm.

Sönmez, N., 2006. Düzensiz Konut Alanlarında Kentsel Dönüşüm Modelleri Üzerine Bir Değerlendirme. 36, 121-127.

Susmaz, H., Ekinci, C. E., 2009. Sağlıklı Kentleşme Süreci Esasları. Erişim Tarihi: 21.03.2019.http://perweb.firat.edu.tr/personel/yayinlar/fua_36/36_61572.pdf

Sutcliffe, E., 2005. Kentsel Sorunların Çözümünde Ulaşım Politikaları; Ulaşım Sorunlarının Çözümünde Kent Planlama Politikaları. 57-71.

Şahin, Z., 2003. İmar Planı Değişiklikleri ve İmar Hakları Aracılığıyla Yanıltıcı (pseudo) Kentsel Dönüşüm Senaryoları: Ankara Altındağ İlçesi Örneği. 89-101.

Şahin, Z., 2006. Kentsel Dönüşümün Kentsel Planlamadan Bağımsızlaştırılması/Ayrılması Sürecinde Ankara. 111-120.

Şahin, Y. D., 2015. Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanuna Yönelik Bazı Eleştiriler.

Şahin, D. D., 2016. Uygarlığa Giden Yol Planlamadan Geçer. İTÜ Vakfı Dergisi, 71, 39.

Şahin, Z. S., 2016. Türkiye'de Kentsel Dönüşüme İlişkin Alternatif Bir Model Önerisi: Çok Düzlemli Mekânsal Vizyon Dönüşümü. 10, 41.

Şengezer, D. D., 2001. İstanbul'da Deprem Riskine Karşı Kentsel Mekanda Planlama Alternatifi Arayışında Fikirtepe Örneği.

Şentürk, M. T., 2014. Kentsel Dönüşüm Sürecinde İmar Planı Ölçeğinde Tasarım Önemi; İstanbul Fikirtepe Örneği.

Şenyapılı, T., 1996. Ankara Kentinde Gecekondu Oluşum Süreci ve Ruhsatlı Konut Sunumu. 1-55.

Şenyapılı, T. 2005. Cumhuriyet'in 75. yılı Gecekondunun 50. yılı, 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık. Erişim Tarihi: 16.02.2019. http://www.die.gov.tr/yillik/24_Gelir.pdf

Şenyapılı, T., 2007. Charting the "Voyage" of Squatter Housing in Urban Spatial "Quadruped",.

Şişman, A., Kibaroğlu, D., 2009. Dünyada ve Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası. Erişim Tarihi:09.03.2019.http://www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/0e6be4ce76ccfa7_ek.pdf;

Tatar, H., 2015. Sürdürülebilirlik Ölçütleri Bağlamında Kentsel Dönüşüm Projelerinin İrdelenmesi Üzerine Bir Model: "Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi I. Etap Hak Sahibi Konutları".

TBMM Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun Tasarısı ile Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu., 2013. Erişim Tarihi: 22.07.2019.http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem24/yil01/ss180.pdf

Tekeli, İ., 1999. Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, 75 yılda Köylerden Şehirlere.

Tekeli, İ., 2003. Kentleri Dönüşüm Mekanı Olarak Düşünmek. İstanbul: YTÜ Basım-Yayın Merkezi.

Tekeli, İ., 2005. An Exploratory Approach to Urban Historiography Through a New Paradigm: The Case of Turkey.

Tekeli, İ., 2011. Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm. 144.

Thomas, S., 2003. A Glossary of Regeneration and Local Economic Development.

Turan, H., Aydınlı, H. İ., 2012. Kuramsal ve Yasal Çerçevede Türkiye'de Kentsel Dönüşüm. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.

Turok, I., 2004. Uluslararası Kentsel Dönüsüm Sempozyumu Bildirisi.

Uyan, A., 2008. Kent Merkezlerindeki Konut alanlarında Çöküntüleşme ve Dönüşüm "Bursa Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği".

Uzun, N., 2006. Yeni Yasal Düzenlemeler ve Kentsel Dönüşüme Etkileri. Planlama 36, 49-52.

Ünver, M., 2019 Çalışmalar yazar tarafından hazırlanmıştır.

Yasin, D. D., Şahin, Y. D., 2005. Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Hukuki Boyutu. TBB Dergisi 60, 113-114-124-125.

Yasin, D. D., Şahin, Y. D., 2015. Kentsel Dönüşüm Hukuku. İstanbul Üniversitesi S.S.ONAR İdare Hukuku ve İlimleri Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları.

Yenice, M.S. 2012. Kentsel Dönüşüm Politikaları İçin Karşılaştırmalı Bir Analiz;Fransa, Hollanda Ve Türkiye Deneyimleri., 219-225. Bursa.

Yenice, M., 2014. Türkiye'nin Kentsel Dönüşüm Deneyiminin Tarihsel Analizi. BAÜ Fen Bil. Enst. Dergisi, 16, 76-88.

Yeniçeri, B., 2017. Kentsel Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Süreçlerinin Ulaşım Kapsamında Değerlendirimesi ve Etkilerinin Araştırlması. İstanbul.

Yenişafak., Erişim Tarihi: 05.03.2019. https://www.yenisafak.com/gundem/fikirtepeye-trafigi-rahatlatacak-874-metrelik-kavsak-viyadugu-yapiliyor-3449881

Yerebasmaz, H., 2006. Gerze Kentsel Dönüşüm Örneğinin İncelenmesi Üzerine bir Araştırma.

Yılmaz, Z., 2005. Kentsel Yenileme-Canlandırma Projelerinde katılımın Değerlendirilmesi: Trabzon Örneği. 579-597. Ankara: BRC Basım ve Matbaacılık.

Yüksel, Ü. 2005. Ankara Kentinde Kentsel Isı Adası Etkisinin Yaz Aylarında Uzaktan Algılama ve Meteorolojik Gözlemlere Dayalı Olarak Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Ankara.

2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu, 17.03.1984 tarih ve 18344 sayılı T.C. Resmi Gazete. 1984.

6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun. Erişim Tarihi: 02.01.2019. http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/05/20120531-1.htm., 2012.

# EKLER

**EK A.** 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları

Şekil A 3.2.2.1 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları

Şekil A 3.2.2.2 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları

**EK B.** Alandaki kentsel dönüşüm sürecinde etkin planlar ve çizelgeler

Şekil B.5.5.1.1 09.03.2005 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5(D-100) otoyolu ara bölgesi NİP

Şekil B.5.5.1.2 22.03.2007 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP

Şekil B.5.5.1.3 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP şeması

Çizelge B.5.5.1.3 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü

Şekil B.5.5.2.1 28.12.2016 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP

Şekil B.5.5.2.2 26.12.2017 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP

Şekil B.5.5.2.3 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP

Çizelge B.5.5.2.3 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü

Şekil B.5.5.1 Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Alanı Planlama Süreci

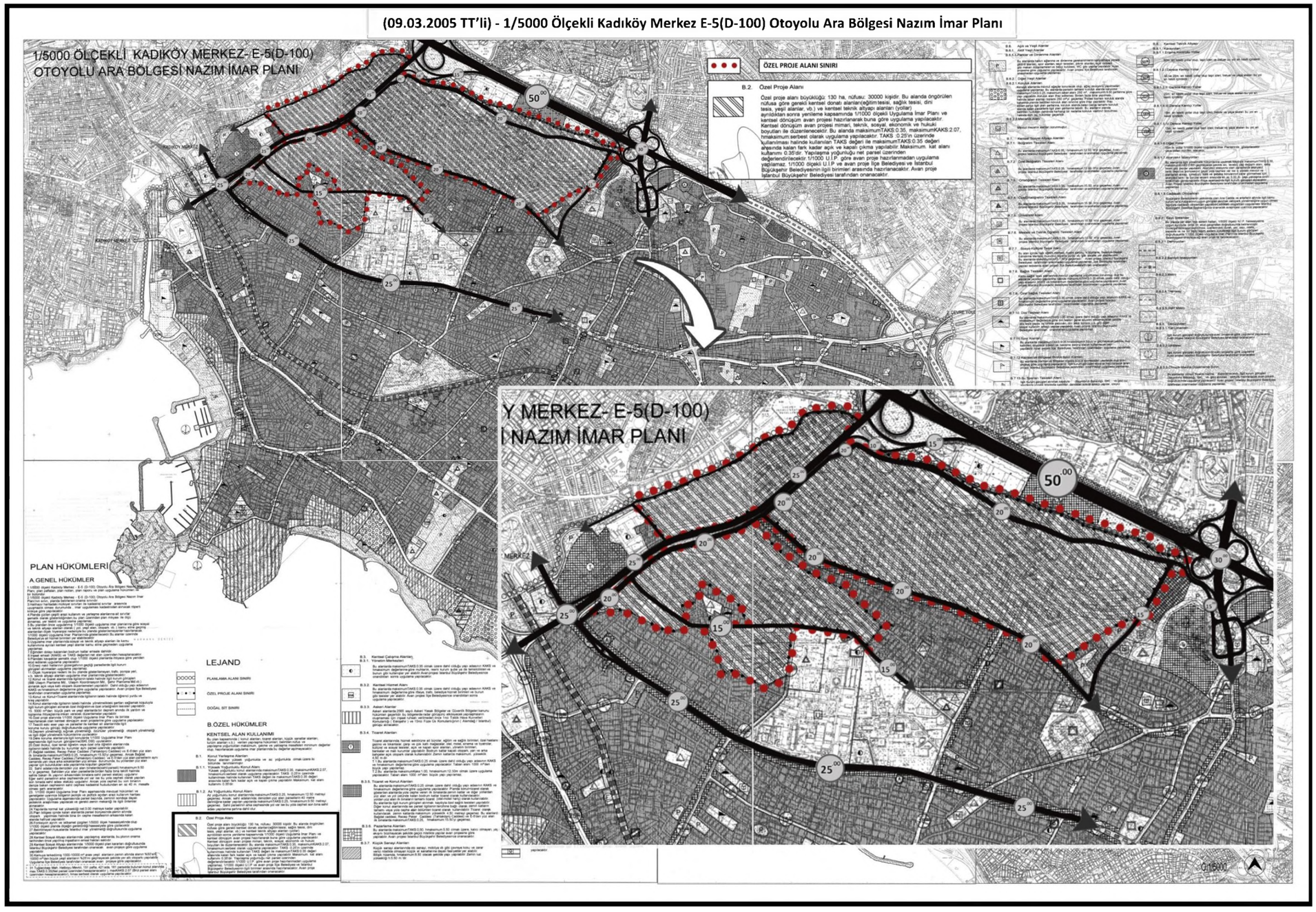
| 6306 Sayılı Kanundan Önceki Öne Çıkan Kentsel Dönüşüm Kanunları | | |
|---|---|---|
| **775 Sayılı Gecekondu Kanunu'nun İçeriği** | **Kanunun Amacı ve Uygulama Yöntemleri** | **775 Sayılı Gecekondu Kanunu'nun Eksiklikleri** |
| Şehre göçen tarım insanlarının sanayi bölgelerinin yakınındaki sahipsiz kamu arazilerine yerleşmesi sonucu Dünya'da olduğu gibi ülkemiz işçi sınıfının da tercihi olmuş ve buralarda gecekondu şehirleri ortaya çıkmıştır.<br><br>Gecekondulaşmayı durdurma ve sonrasında kente dâhil ederek, kamu ve özel şahıslara ait arazilerin bedava yağmalanmasının önüne geçilmesi ile sosyal açıdan ayrışmanın önüne geçerek insanların kentli hale getirilmesi ve toplumsal barışı sağlamaya yönelik çalışmalar yapılmış ve bu çalışmaların hukuk alanındaki ilk etkisi olarak da **1966 yılında** 775 sayılı Gecekondu Kanunu yasalaşmıştır. Bu kanuna ilk kentsel dönüşüm düzenlemesi olarak bakılabilir (Öngören, 2013). | 775 sayılı kanunun ilk maddesine göre, mevcut gecekonduların ıslahı, tasfiyesi, yeniden gecekondu yapımının önlenmesi ve bu amaçlarla alınması gereken tedbirler hakkında bu kanun hükümleri uygulanır. Bu Kanunda sözü geçen "gecekondu" ifadesi ile "imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın, kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılar" kastedilmektedir (Öngören, 2013).<br><br>Bu kanun ile gecekondu önleme bölgelerine yerleşen özel mülkiyet sahipleri ile amacına uygun olarak kullanılmak şartıyla, İmar ve İskan Bakanlığı'nın izni ile sahipleriyle anlaşarak satın alınmasına veya kamulaştırılmasına imkan sağlanmaktadır (Yasin, 2005). | Kanun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, gecekonduların tasfiyesini ve yeniden inşasını engelleyememiştir. Uygulamada; yaşanan kaçak yapılaşmalar ile imara aykırı bina inşası gibi hukuka aykırı eylemlerin önüne geçilememiştir. Bunun yanısıra söz konusu kanun, bir imar affi kanunu niteliğinde olup kentsel dönüşüm aracı olmaktan uzak kalmıştır (Yasin, 2005). |
| **2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu'nun İçeriği** | **Kanunun Amacı ve Uygulama Yöntemleri** | **2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu'nun Eksiklikleri** |
| Kentsel dönüşüm açısından diğer etkin yasal düzenleme **1984 Tarihli** 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu olmuştur.<br><br>TOKİ, ek madde 7 gereğince, gecekondu bölgelerinin tasfiyesine veya iyileştirilerek yeniden kazanımına yönelik olarak gecekondu dönüşüm projeleri geliştirebilir, inşaat uygulamaları ve finansman düzenlemeleri yapabilir (Genç, 2008). | Kanun başlangıçta dar gelirli ailelerin konut ihtiyacının karşılanması üzerine odaklanırken; yapılan değişiklikler ile birlikte ferdi ve toplu konut kredisi verilmesi, köy mimarisinin geliştirilmesi, gecekondu alanlarının dönüşümü, tarihi doku ve yöresel mimarinin korunup, yenilenmesine yönelik projelere kredi verilmesi ve kredilerde faiz sübvansiyonu yapılmasını amaç edinmiştir.<br><br>Böylelikle yerel yönetimlerin konut üretimi alanına girmesi teşvik edilmiş kent çeperinde yeni konut alanlarını oluşturulurken diğer taraftan gecekondu mahallelerinin yıkılarak yeni sosyal konut bölgelerine dönüştürülmesi sağlanmaya çalışılmıştır (Yenice, 2014). | Bu kanunla kentsel dönüşüm proje alanlarının belirlenmesi ve örgütlenme modelinin nasıl oluşturulacağının yanısıra sosyal boyutunun nasıl ele alınacağına dair bir düzenleme getirilmemiştir. TOKİ yapmış olduğu kentsel dönüşüm projelerinde monoton yapılaşma ile birbirinin aynısı birçok yapısal formu site biçiminde bir araya getirerek mekânın kimliğine ve ruhuna aykırı konut stoğu üretmenin önünü açmıştır (Genç, 2008).<br><br>Dönüşüm projelerinin en büyük kaygısı arasında kentsel kimliğin, estetik tasarımın ve yaşanmışlığın kaybedilmemesidir. Bunula beraber üst ölçekli plan ve stratejiler ışığında üretilmeyen plan ve ortaya çıkan yapılaşmanın merkezine yerleştirilen donatı alanları kente 'gecekondu' mantığının dışında bir vizyon getirmemektedir. Gerekli ulaşım bağlantılarının ve donatıların çeşitliliği ile birlikte bunların erişilebilirliğin sağlanması beklenmektedir. |
| **5104 Sayılı Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu'nun İçeriği** | **Kanunun Amacı ve Uygulama Yöntemleri** | **5104 Sayılı Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu'nun Eksiklikleri** |
| Kentsel dönüşümle ilgili ilk doğrudan yasal çalışma olarak **2004 tarihinde** "Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu" hazırlanmıştır. | Ankara'nın karayolundan kuzey girişini kapsayan kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde, o bölgedeki gecekondu yapılaşmasını ortadan kaldırarak, bölgenin fiziksel durumunun ve çevre görüntüsünün geliştirilmesi, güzelleştirilmesi ve daha sağlıklı bir yerleşim düzeni sağlanması ve bu yolla kentsel yaşam düzeyini yükseltmek bu kanunun amacıdır (Öngören, 2013). | Kanunların genel, soyut ve objektif olması ilkesine aykırı olarak belli bir yer hakkında kanun çıkartılması ve uygulama yapılması bu kanunun yetersizliğini ortaya koymaktadır. Bunun yanısıra kentin bir bölümü için çıkartılan kentsel dönüşüm kanunu hiç şüphesiz kentin gelişimi ve planlanması açısından parçacıl yaklaşımların önünü açacaktır.<br><br>Kentsel dönüşüm projelerinin temel hedefleri göz önünde bulundurulduğunda projenin sadece fiziksel bir dönüşüm öngördüğü ortaya çıkmaktadır (İlkme, 2008). |

Şekil A.3.2.2.1 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları

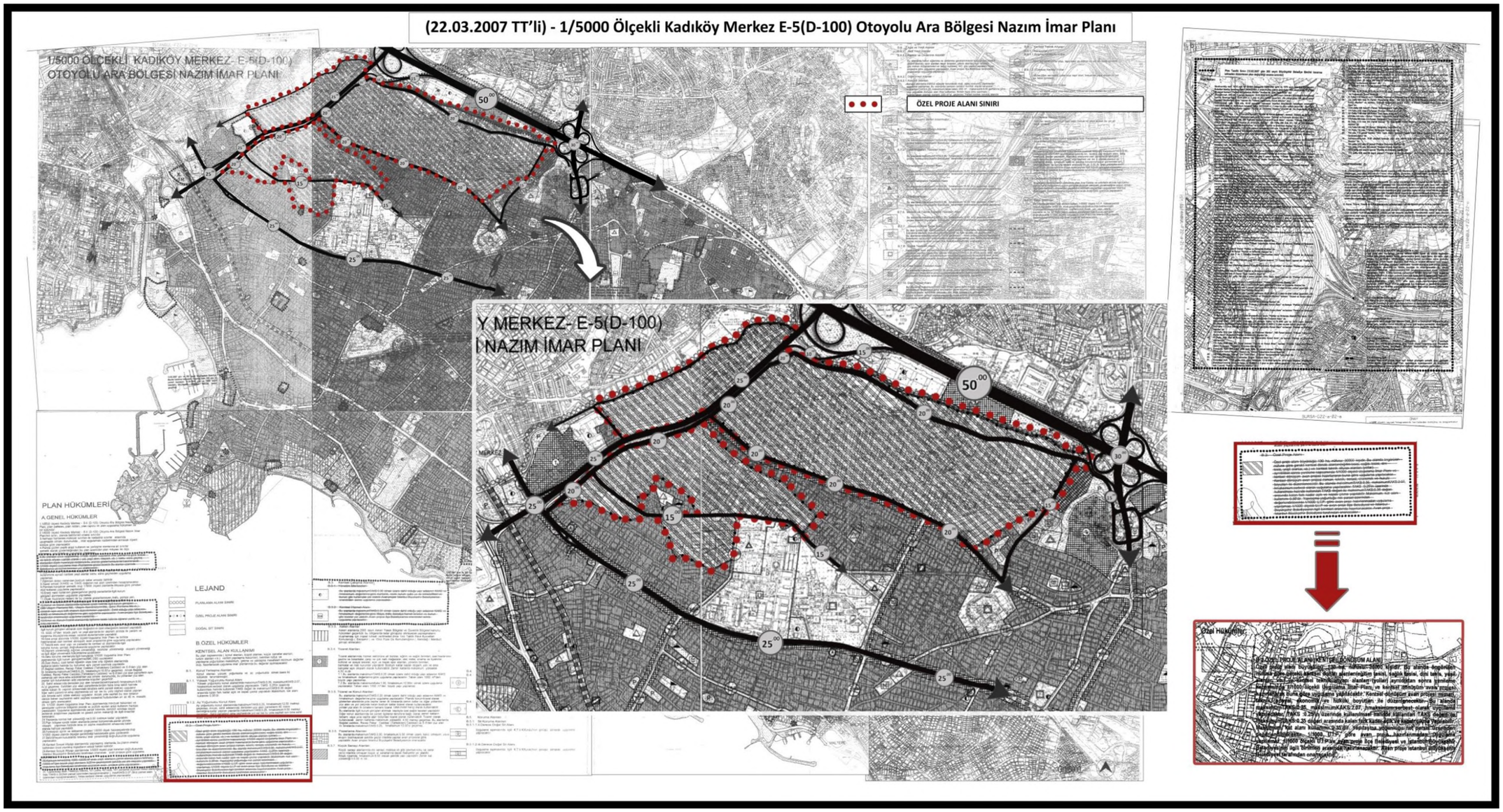
## 6306 Sayılı Kanundan Önceki Öne Çıkan Kentsel Dönüşüm Kanunları

| 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun İçeriği | Kanunun Amacı ve Uygulama Yöntemleri | 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun Eksiklikleri |
|---|---|---|
| Sanayileşme hareketiyle birlikte şehirler yaşanan yoğun göç dalgalanması sonucunda içinde yeterli park, spor alanı, okul, ibadet ve sağlık alanları barındırmadığı için çarpık kentleşme örnekleri halini almıştır.<br><br>1999 Depremi'nden sonra afetlere dayanıksız olan bina ve konut stokunun yenilenmesi amacı ve çarpık kentleşme olan kentlerdeki genel yerleşim yerleri için **2005 yılında** Belediye Kanunu'nun 73. maddesi hazırlanarak bu kanun ile "kentsel dönüşüm" mevzuatımıza yerleşti. Böylelikle ülke çapında çapında ilk kez uygulanacak kentsel dönüşümün yasal altyapısı oluşturulmuş ve kentsel dönüşüm belediye yasalarında yer almıştır (Öngören, 2013). | "Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı" başlığı ile düzenlenen Belediye Kanunu'nun 73. maddesi şöyledir: "Belediye, belediye meclisi kararıyla; konut alanları, sanayi alanları, ticaret alanları, teknoloji parkları, kamu hizmeti alanları, rekreasyon alanları ve her türlü sosyal donatı alanları oluşturmak, eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbirler almak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir. Bir alanın kentsel dönüşüm ve gelişim alanı olarak ilan edilebilmesi için yukarıda sayılan hususlardan birinin veya bir kaçının gerçekleşmesi ve bu alanın belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde bulunması şarttır. Ancak, kamunun mülkiyetinde veya kullanımında olan yerlerde kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı ilan edilebilmesi ve uygulama yapılabilmesi için ilgili belediyenin talebi ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca bu yönde karar alınması şarttır" ibareleri yer almaktadır. | İçeriğinde; depremi ve tarihi, kültürel yapıları da dâhil eden 73. madde; çıkar çıkmaz belediyelerce uygulamaya başlanmış, ancak içindeki "dönüştürme" doğrultusunda zorlayıcı araçların ve teşviklerin yetersizliği sebebiyle başarıya ulaşamamış, bazı pilot bölgelerde uygulanabilmiştir (Öngören, 2013).<br><br>Bu kanun ile bir yerin kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı olarak ilân edilebilmesi için "o yerin belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde bulunması ve en az elli bin metrekare olması şartı" aranmakta olup bunun için gerekçenin alan büyüklüğüne yönelik sayısal bir kısıtlamaya tabi tutulması kanunun dikkat edilmesi gereken diğer fiziki ve sosyolojik gerekçeleri arka planda bıraktığını göstermektedir. Bunun yanı sıra, eskiyen kent kısımlarının hangi ölçülere göre kim tarafından belirleneceği ile ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktadır (Aydınlı ve Turan, 2012).<br><br>Kanun dönüşüm sürecinin nasıl olacağını açık bir biçimde tanımlamamış ve sadece kamulaştırma yönteminin nasıl kullanılacağını belirtmiştir. Bunun yanısıra kanun ile boşalacak yerlere sosyal donatıların yerleştirilmesi yapılaşmada var olan düzensizliğe karşın altyapı ve ulaşıma yönelik gerekli önlemler alınmadan uygulamaya geçilmesi dönüşüm faaliyetlerinin kamu yararı olması hususunu tartışmalı bir şekilde gündeme getirmektedir (Seydioğulları, 2016).<br><br>Bunun yanısıra kanunda yaşanan sürekli değişiklikler, kanunun yeterliliğini ve uygulanabilirliğini sorgulatmaktadır. |
| **5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunu'nun İçeriği** | **Kanunun Amacı ve Uygulama Yöntemleri** | **5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunu'nun Eksiklikleri** |
| Kentsel dönüşüm uygulamaları yapılırken tabiat varlıklarının korunmasına ve tarihi-kültürel değeri olan yapıların korunarak yaşatılması hususuna gerekli ehemmiyetin verilememesi ve sağlanamaması yeni bir kanunun oluşturulmasına davetiye çıkartmıştır (Öngören, 2013).<br><br>Kültürel ve tarihsel dokusu ile kimlik kazanmış kentlerimizde koruma amaçlı depreme dayanıklı kentler kazanmak için **2005 tarihinde** "5366 Sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun'u çıkarılmıştır. | Bu kanun ile "şehrin yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş, Kültür veya Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarınca/ Komisyonlarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen kent bölgeleri ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, kentin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, kentin tarihi ve kültürel dokusunun yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılması" amaçlanmıştır. | Bütüncül bir planlama anlayışından kopuk oluşu, yenileme ve dönüşümü sosyal ve ekonomik boyutlarından bağımsız olarak ele alışı, planlama sürecinin doğal bir parçası olmayı reddeden yaklaşımı, noktasal çözümleri teşvik edişi ve dönüşüm alanlarını belirleme kriterlerinin tanımlanmamış olması, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile çok yakından ilgili olduğu halde bu kanuna referans vermeyişi yer almaktadır<br><br>Bu kanun ile ortaya atılan 'yenileme' kavramı kavramsal boyutu itibariyle tartışmalara kapı aralamaktadır. Bu kavram eskiyi koruma ve niteliğini arttırma izleniminden ziyade yıkıp-yeniden yapma kavramına çağrışımda bulunmaktadır. Bu sebeple sit alanı ilan edilmiş doğal ve kültürel bağlamda korunması ve yaşatılması beklenen bölgeler adına böyle bir kullanım sakıncalı sonuçlar doğurabilecek niteliktedir (Aydınlı ve Turan, 2012).<br><br>Kültür ve tabiat varlıklarının nadide eserler olduğu ve korunması hususuna büyük bir hassasiyet verilmesi gerekirken; bütün bir bölgeyi yıkıp yeniden yapmak suretiyle, sadece tescilli eserleri koruyup çevresini göz ardı ederek yapılan uygulamanın, bir kentsel dönüşüm projesi uygulaması olduğu açıktır. (Öngören, 2013)<br><br>Yasada yıpranan ve özelliğini kaybetmiş kent bölgelerinin nasıl ve hangi ölçütlere göre belirleneceği açıklanmamaktadır. Bu yasa ile Kentsel Sit Alanı kararlarının ve koruma amaçlı imar planlarının bütünlüğünün bozulması da söz konusudur (İlkme, 2008). |

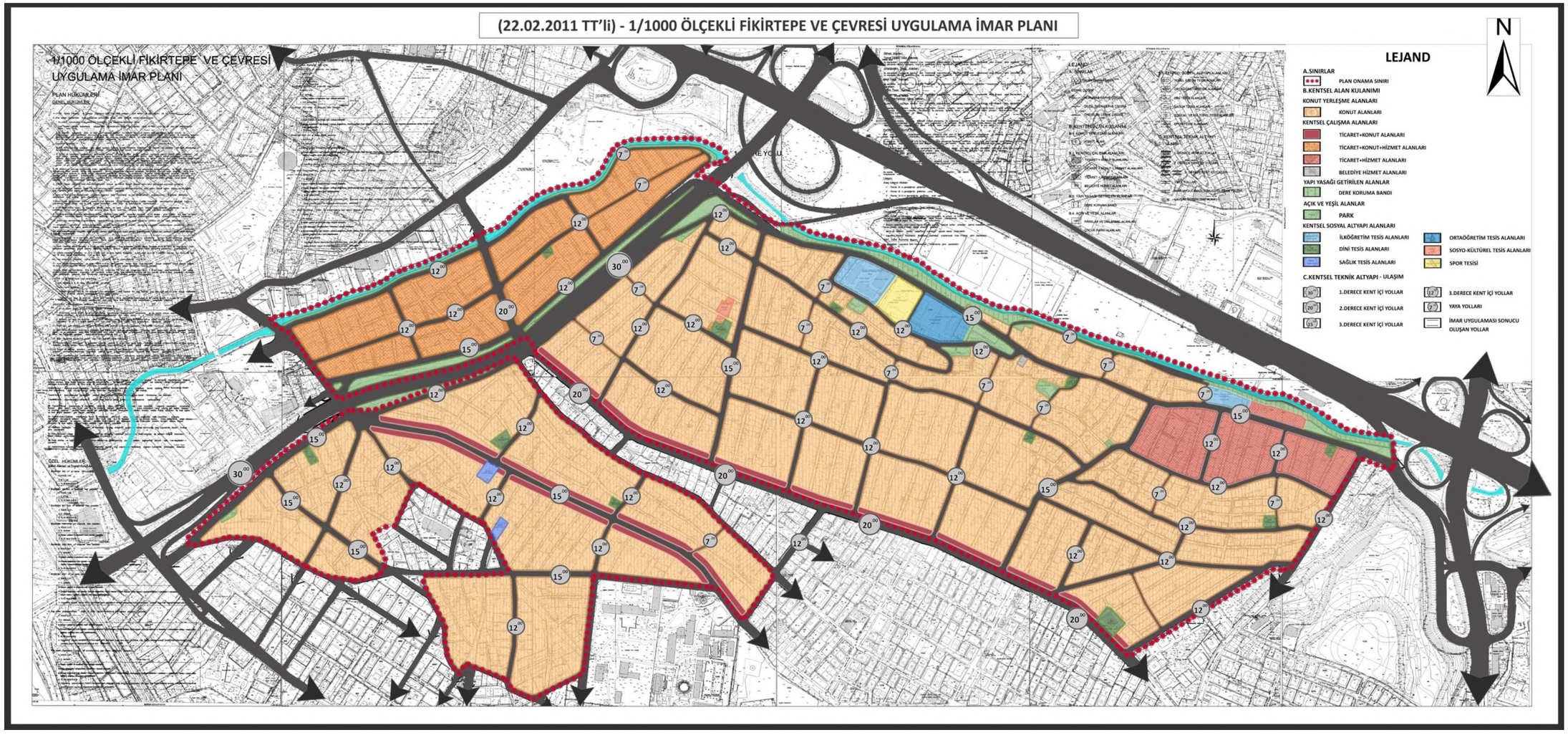
Şekil A.3.2.2.2 6306 sayılı kanundan önceki öne çıkan kentsel dönüşüm kanunları




Şekil B.5.5.1.1 09.03.2005 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP

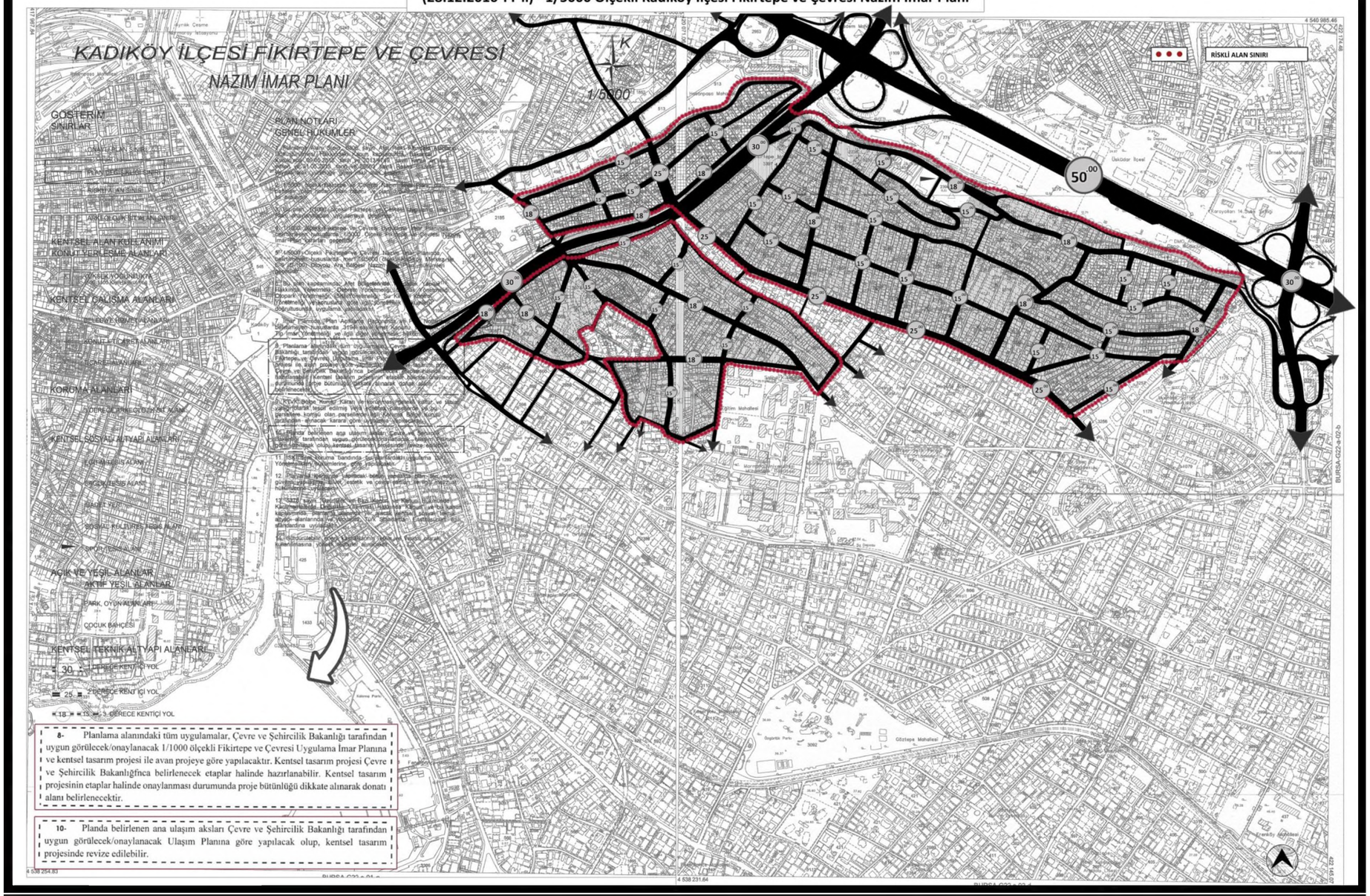



Şekil B.5.5.1.2 22.03.2007 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy merkez E-5 (D-100) otoyolu ara bölgesi NİP

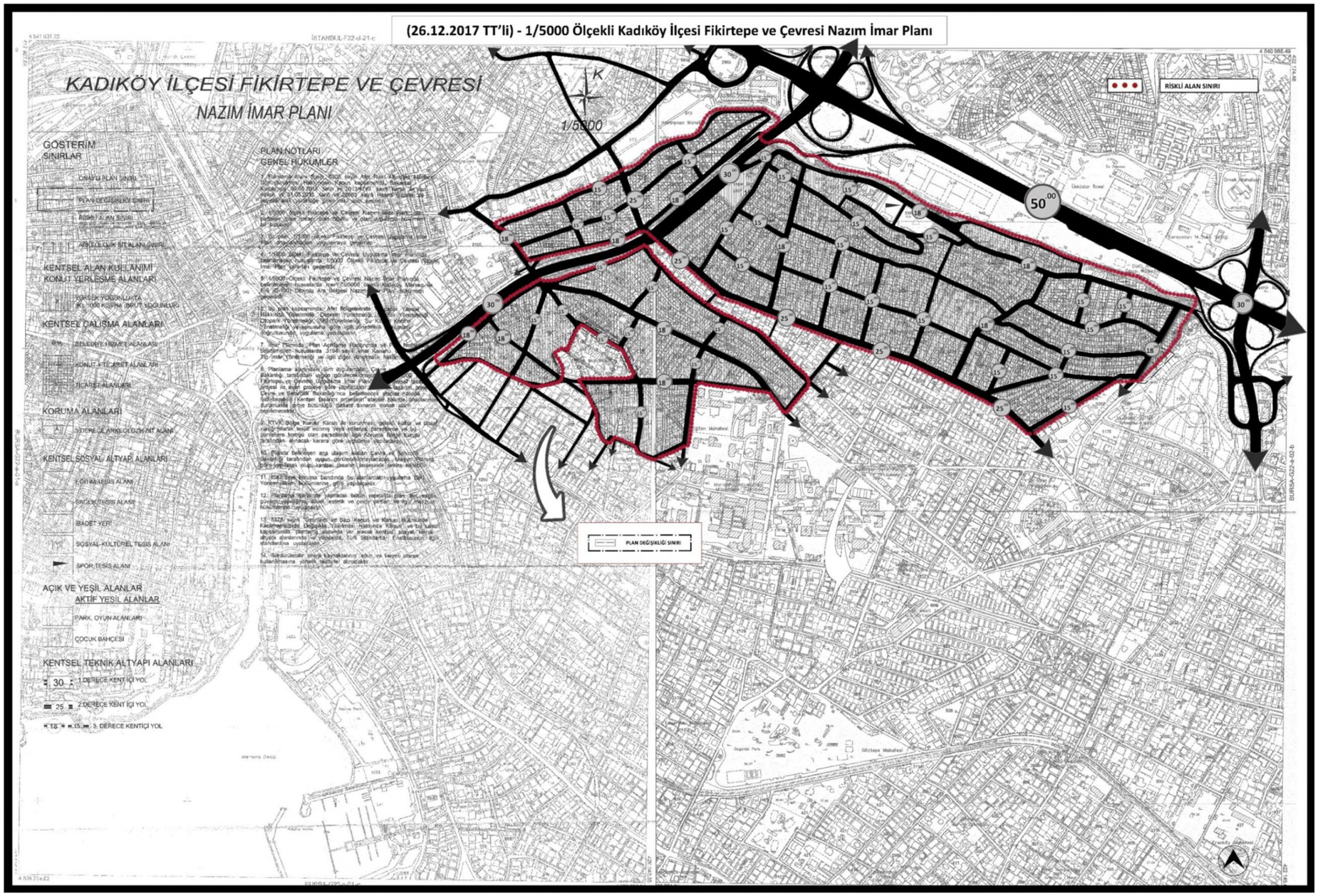



Şekil B.5.5.1.3 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP şeması

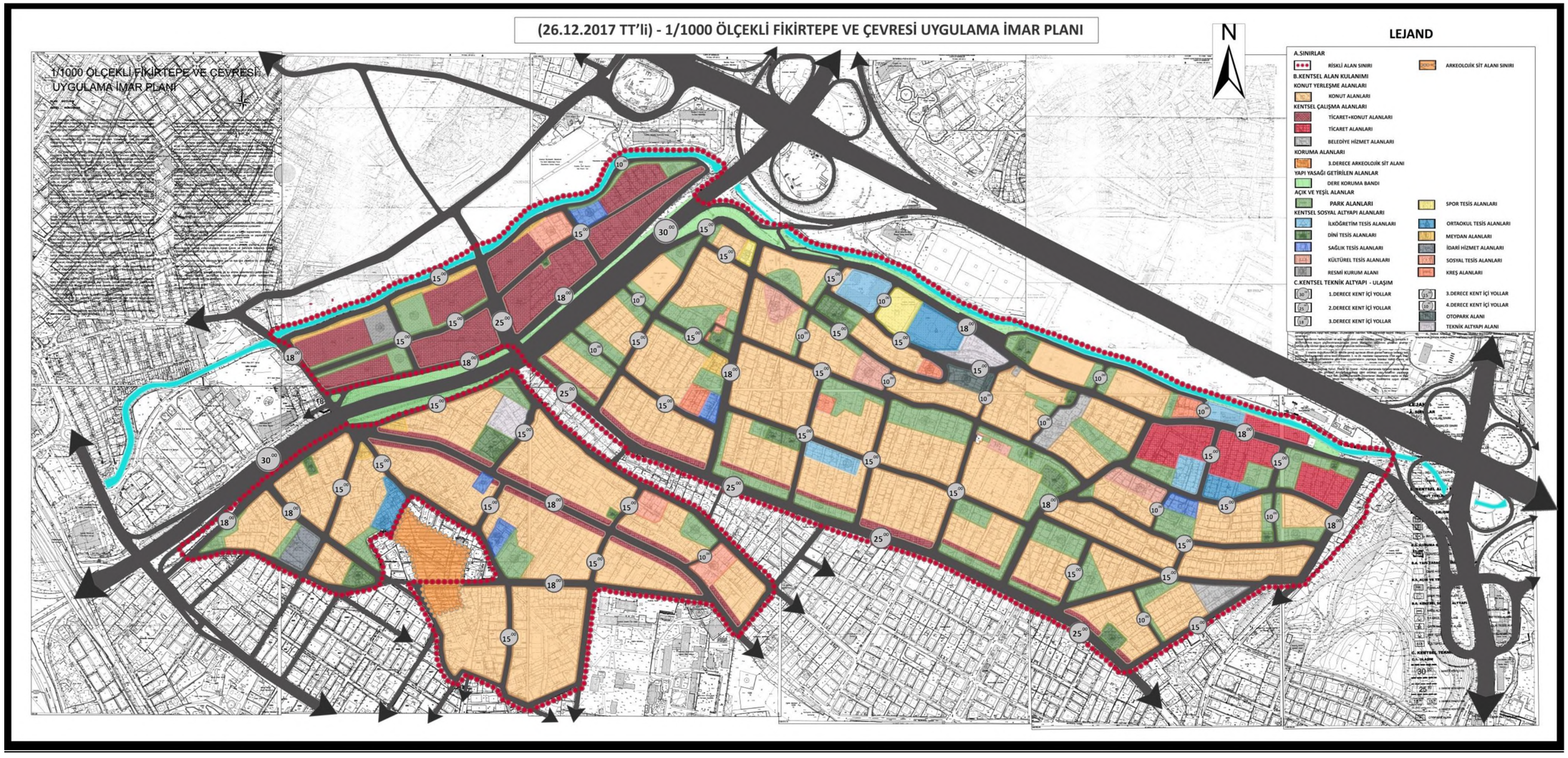
(28.12.2016 TT'li) - 1/5000 Ölçekli Kadıköy İlçesi Fikirtepe ve Çevresi Nazım İmar Planı




Şekil B.5.5.2.1 28.12.2016 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP




Şekil B.5.5.2.2 26.12.2017 tarihli 1/5000 ölçekli Kadıköy ilçesi Fikirtepe ve çevresi NİP




Şekil B.5.5.2. 3 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP

Çizelge B.5.5.1.3.1 22.02.2011 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü

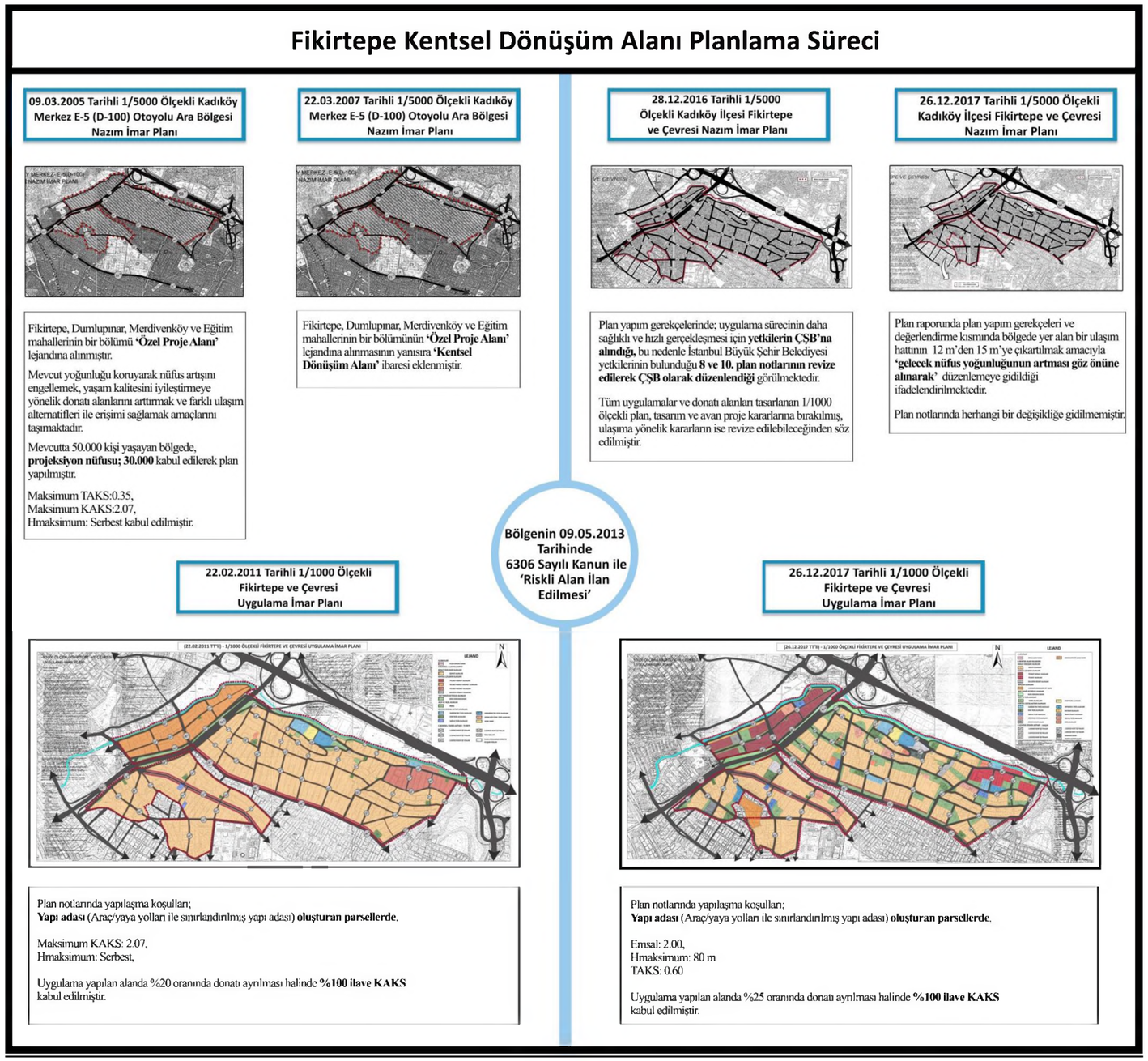
| 22.02.2011 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UiP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN ÖNCE) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| KONUT YERLEŞME ALANLARI | KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | KORUMA ALANLARI | YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM |
| Konut Alanları | Ticaret + Konut Alanları | 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı | Dere Koruma Bandı | Park Alanları | İlköğretim Tesis Alanları | Ulaşım |
| 795744.0646 | 34064.61308 | YOK | 17408.46167 | 75881.97334 | 7859.821156 | 202357.455 |
| | Ticaret + Konut + Hizmet Alanları | | | | Ortaokul Tesis Alanları | |
| | 116042.8006 | | | | 7563.640123 | |
| | Ticaret + Hizmet Alanları | | | | Dini Tesis Alanları | |
| | 47241.6348 | | | | 7185.968487 | |
| | Belediye Hizmet Alanları | | | | Sağlık Tesis Alanları | |
| | 246.364927 | | | | 1879.995092 | |
| | | | | | Sosyo-Kültürel Tesis Alanları | |
| | | | | | 884.420055 | |
| | | | | | Spor Tesis Alanları | |
| | | | | | 5379.167649 | |

| | KONUT YERLEŞME ALANLARI | KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | KORUMA ALANLARI | YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTAL($m^2$) | 795744.0646 | 197595.4134 | | 17408.46167 | 75881.97334 | 30753.01256 | 202357.455 |

Çizelge B.5.5.2.3.1 26.12.2017 tarihli 1/1000 ölçekli Fikirtepe ve çevresi UİP kentsel fonksiyonların alan büyüklüğü

| 26.12.2017 TARİHLİ 1/1000 ÖLÇEKLİ UiP (RİSKLİ ALAN İLANINDAN SONRA) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| KONUT YERLEŞME ALANLARI | KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | KORUMA ALANLARI | YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM |
| Konut Alanları | Ticaret + Konut Alanları | 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı | Dere Koruma Bandı | Park Alanları | İlköğretim Tesis Alanları | Ulaşım |
| 580079.242 | 102351.1827 | 3333.043694 | 14342.80847 | 149134.5702 | 16209.00257 | 309569.9314 |
| | Ticaret Alanları | | | | Ortaokul Tesis Alanları | Otopark Alanları |
| | 30417.23909 | | | | 11902.28572 | 2895.085179 |
| | Belediye Hizmet Alanları | | | | Dini Tesis Alanları | Teknik Altyapı Alanı |
| | 8421.362653 | | | | 19322.68883 | 10388.55327 |
| | | | | | Meydan Alanları | |
| | | | | | 8288.788249 | |
| | | | | | Sağlık Tesis Alanları | |
| | | | | | 10708.52232 | |
| | | | | | İdari Hizmet Alanları | |
| | | | | | 3470.496625 | |
| | | | | | Kültürel Tesis Alanları | |
| | | | | | 12960.10147 | |
| | | | | | Sosyal Tesis Alanları | |
| | | | | | 12768.73366 | |
| | | | | | Kreş Alanları | |
| | | FİKİRTEPE HÖYÜĞÜ KORUMA AMAÇLI NİP ÖZEL PROJE ALANI ilan edilmiştir. Tasdik Tarihi; 16.06.2017 | | | 6462.105966 | |
| | | | | | Spor Tesis Alanları | |
| | | | | | 6714.636971 | |

| | KONUT YERLEŞME ALANLARI | KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI | KORUMA ALANLARI | YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR | AÇIK VE YEŞİL ALANLAR | KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI | KENTSEL TEKNİK ALTYAPI ALANLARI-ULAŞIM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTAL($m^2$) | 580079.242 | 141189.7844 | 3333.043694 | 14342.80847 | 149134.5702 | 108807.3624 | 322853.5698 |




Şekil B.5.5. 1 Fikirtepe kentsel dönüşüm alanı planlama süreci

# ÖZGEÇMİŞ



Adı Soyadı : Melek ÜNVER

Doğum Yeri ve Yılı : Üsküdar, 01/01/1991

Medeni Hali : Bekar

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta : melekunver91@gmail.com

**Eğitim Durumu**

Lise : General Ali Rıza Ersin Lisesi, 2009

Lisans : Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2014

Yüksek Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı, Tezli Yüksek Lisans Programı, 2020

**Mesleki Deneyim**

BİMTAŞ - Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik Teknik Hizmetler San. Tic. A.Ş. 01/09/2015 - 17/02/2020

**Yayınları**

ÜNVER, M., 2019. Kentsel Dönüşümün Fikirtepe'ye Yansıması, Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi, (kabul edildi).