



YAYIN NO
74

TÜRKİYE'DE 16. DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ KOLOKYUMU
16th COLLOQUIUM OF WORLD TOWN PLANNING DAYS IN TURKEY

ISTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI VE AVRUPA METROPOLLERİ
PROBLEMS OF ISTANBUL AND EUROPEAN METROPOLITAN CITIES

DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ TÜRKİYE DAIMİ KOMİTESİ
PERMANENT TURKISH COMMITTEE OF THE
INTERNATIONAL ORGANISATION
FOR THE WORLD TOWN PLANNING DAY

3-8 KASIM 1992 / 3th-8th NOVEMBER 1992
ISTANBUL - TURKEY

**İSTANBUL'UN KENTSEL
GELİŞME SORUNLARI
VE AVRUPA METROPOLLERİ**

**URBAN DEVELOPMENT PROBLEMS
OF ISTANBUL
AND EUROPEAN METROPOLITAN
CITIES**

2

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ
1994

DESTEK VERENLER

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
Şehircilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı
İstanbul Valiliği
Avrupa Konseyi Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Daimi Konferansı
Mimar Sinan Üniversitesi Rektörlüğü
Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörlüğü

İŞBİRLİĞİ YAPILAN KURUM ve KURULUŞLAR

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreterliği
TMMOB Şehir Plancıları Odası
TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi

ORGANİZASYONDA GÖREV ALANLAR

Dünya Şehircilik Günü Türkiye Daimi Komitesi
Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

KATKI SAĞLAYAN KURUM VE KURULUŞLAR

(Alfabetik Sıra İle)

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
Cevahirler İnşaat T.A.Ş.
Emlak Bankası T.A.Ş.
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi (İSKİ)
Kelebek Mobilya ve Kontrplak Sanayi T.A.Ş.
Pamukbank T.A.Ş.
Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüscüleri Derneği
Yapı ve Kredi Bankası T.A.Ş.

- Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu 3-8 Kasım 1992 tarihlerinde, İstanbul Yapı Kredi Plaza Kongre salonunda yapılmıştır.
- Kolokiyum ana teması "İstanbul'un kentsel sorunları ve Avrupa Metropolleri" olarak belirlenmiştir. Bildiri sonuçları dışında Atölye çalışmaları ve panel tartışmaları yapılmıştır.
- Kolokiyum, Atölyeler ve Panel tartışmalarının basımı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından sağlanmıştır.
- Kitap 1000 adet olarak Alf matbaasında basılmıştır.
- Kitapta yer alan bildirimlerden doğacak sorumluluklar yazarlarına aittir.
- Bildiriler, Atölye çalışmaları ve panel tartışma ve sonuçları iki ayrı kitapta toplanmıştır.
 - 1.Kitap— Avrupa Metropolleri
Avrupa metropolleri üzerine davetli bildiriler
 - 2.Kitap— İstanbul'un kentsel gelişme sorunları
Bölüm—1— İstanbul üzerine bildiriler
Bölüm—2— Atölye çalışmaları
Bölüm—3— Kolokiyum ve panel sonuçları

2.

İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI

BÖLÜM 1

İSTANBUL ÜZERİNE

Dr. OYA ERİBEN
Şehir Plancısı

BÖLÜM —1 İSTANBUL ÜZERİNE

- İstanbul İçin Sürdürülebilir Kalkınma Koşulları
Prof. Dr. Gündüz ATALIK ve DİĞERLERİ
- Planning For Metropolitan Transformation The Case of Istanbul
Yrd. Doç. Dr. Handan TÜRKOĞLU
- İstanbul Metropolitan Alan Çalışmaları
Dr. Lale BERKÖZ AKKAL
- İstanbul'un Kentsel Gelişmesinde Yerel Ölçeklerin Uygulamadaki Rolü
Ertürk İŞKPINAR
- İstanbul Metropolitan Alanında Yeni Alt Merkezlerin Oluşumu
Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ - Dr. Perver KORKCA - Atilla DİKBAŞ
- Galata-Hanlar Yenileme Bölgesi İçin Özel Sivil Örgüt Geliştirici Plan ve Ticari Kullanım Modeli
H. Semih ERYILDIZ
- İstanbul Metropolitan Şehri ve Tarihi Yarımada'da Yer Alan İmalat Sanayi İlişkileri
Dr. Mehmet OCAKCI
- İstanbul Metropolitan Alanı Geliştirme Sürecinde Merkez Fonksiyonlarının Desantralizasyonu
Prof. Hüseyin KAPTAN
- Kentsel Raylı Taşıt Sistemleri ve Tarihsel İstanbul Kentinde Uygulamalar
Dr. Tülay KILINÇASLAN - Dr. İsmet KILINÇASLAN
- İstanbul'un Çevre Planlamasında Uzaktan Algılama
Prof. Dr. Atilla SESÖREN
- High Resolution Space Born Images and Urban Planning The Istanbul
Prof. Dr. Martin SEGER - Dr. F. PDENCSAR
- Kentsel Gelişme ve Altyapı
Dr. İ. Ergun GÖKNEL
- Geçmişte İstanbul
Prof. Dr. Semavi EYİCE
- İstanbul Boğazı Fiziki Gelişimi
Prof. Dr. Emre AYSU - Özdemir SÖNMEZ - Oya AKIN - Hülya YAKAR
- Değişim Sürecinde İstanbul Metropülü
Ar. Gör. Ferhan GEZİCİ - Ö. Sönmez - S. Ramazanoğlu
- İstanbul'u İstanbul'un Yönetmesi
Bülent AKARCALI

ÖNSÖZ

Ülkemizin, ekonomik, sosyal, kültürel yaşamını kuşkusuz en çok etkileyen İstanbul tarihi, coğrafik, ekonomik ve stratejik bağlar ve ilişkilerle aynı zamanda uluslararası bölge ve Avrupa bütününde de çok önemli bir konumda bulunmaktadır.

Dünyadaki değişimler İstanbul'un özellikle Avrupa'nın yeniden oluşumunda ki Avrupa metropoller ağı çerçevesinde, yeni roller üstlenmesi ve gerçek anlamda üniversal kent karakterini kazanması gereğini ortaya koymaktadır.

Dolayısıyla ülkenin prima kenti İstanbul'un hem ulusal hem de uluslararası bölgesel ve uluslararası hedefler gözetilerek stratejik kararlara kavuşturulması, kentsel gelişmenin yönlendirilmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Kentsel gelişme sürecinde bulunan ve hızlı kentleşmenin fiziksel, yönetsel, ekonomik ve sosyal tüm sorunları ile karşı karşıya kalan İstanbul üzerine yeni düşünceler üretilmesi ve belli başlı Avrupa metropollerini ile kıyaslayarak, yararlı sonuçlar çıkartılması amacıyla düzenlenmiş olan "Avrupa Metropollerini ve İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları" kolokyumunun ortaya koyduğu önemli sonuçları yayınlamak herkesin yararlanmasına ve incelemesine sunmak, Kolokyumunu düzenleyen Komitemizin maddi olanakları dışında kalmaktadır. Ama herşeye karşın Kolokyum sonuçlarını "İstanbul Yılı" çerçevesinde yayınlamasını sağlayan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na en derin şükranlarımı iletiyor ve bu değerli kaynak kitabın yararlı olmasını diliyorum.

Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
Dünya Şehircilik Günü Türkiye
Daimi Komitesi 2. Başkanı

Haziran 1993

İSTANBUL İÇİN SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA KOŞULLARI

GİRİŞ

Dünyada özellikle son on yıldır yaşanmakta olan hızlı değişimlere paralel olarak İstanbul Metropoliten alanının sorunlarına ülke boyutunu aşan bir ölçekten, dünya şehirleri ölçeğinden bakmak zorunlu görünmektedir. İstanbul gelişme stratejilerinin belirlenmesinde bu yeni boyutun gözardı edilmesi, dünya ekonomisi ile bütünleşememe, ülke için yeni kaynaklar yaratma fırsatının kaçırılması anlamını taşımaktadır (1).

Dünyada ekonominin yönetimi giderek kapitalin eline geçerken, devletin politik müdahale gücü zayıflamakta ve şehirler ekonomik özerklikleriyle öne çıkmaktadırlar. Yükselen iletişim potansiyeline bağlı olarak, artan sermaye hareketliliği, "inisiyatif alan şehir" olgusunu ortaya çıkarmaktadır (2). Global rekabet ortamına dünya metropolleri kendi adlarına, girişimci olarak katılmakta, kapitali kendilerine çekmek için yarışmaktadırlar. İstanbul'un gelişme stratejilerinin belirlenmesinde bu global rekabet ortamı kadar üzerinde önemle durulması gereken diğer bir konu, dünya ekonomisinde uluslararasılaşma güçlerine paralel olarak, son yıllarda ortaya çıkan "sürdürülebilir kalkınma" kavramıdır. Tüm üretim ve tüketim sürecinde ekonomik faaliyetler ve kaynaklardan yararlanmada yerleşmelerarası bağımlılığı öngören bu yaklaşım, ekonomik gelişmeyi, çevre ve ekoloji konularını içerecek biçimde ele almaktadır. Sürdürülebilir kalkınma kavramı, sosyal refahı, ekonomik, teknik ve sosyal sınırlamalar çerçevesinde en az çevresel hasarla arttıran bir ekonomik faaliyet olarak tanımlanmaktadır (3). Dünya Çevre ve Gelişme Komisyonu'nun (WCED) "Our Common Future" başlıklı raporuyla ilkeler, idciller ve değerler düzeyinden, operasyonel bir kavram düzeyine yükseltilmiştir.

Sosyo-ekonomik gelişme, maddi gelişme ve çevresel kısıtlayıcılar arasında bir uyum gerektirmektedir. Çevresel kısıtlayıcılara, çevresel nitelikler ve doğal kaynaklar da dahildir. Çeşitli ülkelerde dengeli kalkınma yolunda farklılıklar görülmekle beraber, yukarıda belirtilen amaçların çatışan doğası, tüm ülkeler için açıktır. Bu bakımdan, ekolojik olarak sürdürülebilir ekonomik kalkınma için, her iki yönü uyum içinde bir ortak evrimsel kalkınma, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeler için zorunlu görülmektedir.

Sürdürülebilir kalkınma kavramı, çevresel korumayı aşan bir yere gelmiş bulunmaktadır. Çünkü, kaynakların kullanımında, yatırımların yönetiminde, teknolojik kalkınma ve kurumsal değişimlerin yönlendirilmesinde, bugünün gereksinmelerinin yanında gelecek gereksinimleri de içermektedir. Buna göre, sürdürülebilir kalkınma, sabit bir uyum durumu yerine dengeli ve uyumlu bir değişim süreci anlamına gelmektedir.

İstanbul'da doğal kaynakların korunması ve çevresel kalitenin yükseltilmesi, uluslararası rekabet ortamında başarı şansının yükseltilmesi yönünden de önemli bir gelişme stratejisi olarak ortaya çıkmaktadır. Kısa dönemde maliyeti olan çevresel önlemler, uzun dönemde toplumsal yarara dönüşmektedir (4).

TEKNOLOJİK DEĞİŞİMLERİN KENTSEL OLUŞUMA ETKİLERİ VE PLANLAMA

Dünyada son on yıldır yaşanan hızlı değişimin başlıca nedeni, teknolojik yeniliklerin ekonomik faaliyetin yer seçimi ve örgütlenmesinde değişimlere yol açarak, kaynak kullanım biçimlerini değiştirmesidir. Kapital, dünya ölçüsünde hareketli hale gelmiştir. Bu eğilimin gelecekte insan gücünü de kapital gibi dünya ölçüsünde hareketli hale getirmesi olasıdır. Teknolojik yeniliklerin gelişimine paralel olarak, haberleşme olanaklarının zenginleşmesi ve imalat sanayinin, üretim sürecinin farklı aşamalarını alansal olarak ayırabilir hale gelmesi, metropoliten alanların alansal ve ekonomik örgütlenmesini değiştirmektedir (5) (6).

Üretim faaliyetini merkez dışına çıkaran şehirler, hizmetlerde uzmanlaşmaktadır. Kapitale yönelik olan bu hizmetler, iletişim, telekomünikasyon, bilgisayar hizmetleri, finans kurumları, banka ve sigorta şirketleri, pazar araştırma ve reklam firmaları, hukuk, müşavirlik ve muhasebe kurumlarıdır. Yüksek düzeyde hünerli işgücü gerektiren üretim hizmetlerinde artan uluslararasılaşma, metropoliten bölgenin yeni dışsattımında üretim hizmetlerini egemen hale getirmektedir. Üretim hizmetleri, teknolojik değişimin üretim, yenilik ve dağıtım süreçlerinde dolaylı ve dolaysız rolleriyle metropoliten dinamiklerde önemli roller oynamaktadır. Bugünün dünya ekonomisi kendisini, dünya büyük şehirlerinin çok merkezli sistemi olarak örgütlerken, metropoliten alanların bu örgütlenmede rolleri, endüstriyel gelişmeleri yönlendirerek denetlemek, üretim dinamiklerine merkez şehirde üretim yapmadan katılmak olarak ifade edilebilir. Değişen dünya ekonomik yapısı çerçevesinde, metropoliten

alanların varlıklarını devam ettirebilmesi, "yenilikleri ortaya çıkaran çevreler" olarak uluslararası fonksiyonlarını, bölgelerinin ekonomik ve sosyal potansiyeline bağlama yeteneklerine bağlı olmaktadır.

İstanbul'un, sanayinin iç yapısında değişim yönünden hangi noktada olduğu incelendiğinde üretim teknolojisinde sınırlı değişim ve sınırlı bir yeniden yapılanma davranışı görülmektedir (7). Kapitale yönelik hizmetlerde ise, son on yılda artış görülmüştür. İstanbul genelinde önemli bir ağırlıkları olduğu söylenemezse de büyüme oranları yüksektir (8). Nitelikli eleman sayısında yükselme vardır ve iletişim ağıları oldukça iyi durumdadır. Bu sıçrama noktasında İstanbul'u ekonomik yönden desteklerken kaynakların bir kısmını doğal kaynakların korunmasına ayırmak, kaynakları büyük bir baskı altında bulunan İstanbul için zorunlu görünmektedir. İstanbul'un üstlenmesi düşünülen yeni rol yönünden dünya şehirleri ile yarışabilmesi, bir yandan da gelişme sürecinde çevresel kaynaklarını koruyarak, kısa zamanda katlandığı maliyeti uzun dönemde yarara dönüştürebilmesine bağlıdır.

İSTANBUL İÇİN BİR GELECEK: SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA KOŞULLARI

Ekonomik yeniden yapılanmanın gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde etkisi farklı olmakta, bu ülkelerde metropoliten yapılar bazı benzerliklere karşı daha çok farklılıklar göstermektedir. Üçüncü dünya ülkelerinde metropoliten duruma ulaşan şehirlerin merkez şehir yoğunlukları hala artmaktadır. Kırdan şehire göç süreci devam etmekte ve enformel sektör büyümektedir. Dünya iş merkezlerinden bu şehirlere iş yöntemleri ve teknolojilerin yayılması, kırsal sosyal kalıpları kurarak göçe katkıda bulunmaktadır. Öte yandan, kırsal koşulların önemli ölçüde iticiliği vardır. Bu ülkelerin metropoliten merkezleri, gelişmiş ülkelerin başlıca merkezlerince oynanan rolü oynamasına karşın metropoliten iç yapılarında farklar görülmektedir. Hizmetler, ağırlıklı olarak enformel sektördedir. Bu sektörün gelişmekte olan ülkeler ile sınırlı olmadığı, gelişmiş ülkelerde de örnekleri olduğu bilinmemekle birlikte gelişmekte olan ülkelerde görece önemi büyüktür ve şehirlerinde işleminde önemli bir rolü vardır (9).

Gelişmekte olan ülkelerde genellikle spekülasyon doğadaki, hızı çok artmış olan yapım faaliyeti birçok problem ortaya çıkarmaktadır. Denetlenemeyen yapım faaliyeti yetersiz bakımda, düşük standartlı yapıları ortaya çıkarmaktadır. Metropoliten merkezlerin büyümesi sanayi istihdamı büyümesinin altındadır. Gelişmiş ülkelerde sanayide hizmette kullanım olanakları, giderek azalırken sofistike makineler biçiminde ortaya çıkan kapitalle yer değiştirilmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde çağdaş sanayi büyümesi, gelişmiş ülkelerin geçmiş deneyimlerinden çok daha az işgücü emicidir. Sanayi üretimi artmakta, hizmette kullanım artışı az olmaktadır.

Tüm büyük metropoller gibi İstanbul'un da en büyük ve temel sorunu hızlı nüfus artışıdır. Nüfus artışı yalnızca kent sınırları ile bağlı kalmamakta, tüm dünyada endişe verici boyutları ile incelemelere konu olmaktadır. Özellikle İstanbul gibi birçok faktörden etkilenen, dinamik bir kentin nüfusunun ulaşacağı boyutları kestirebilmenin güçlüğü ortadadır. 1995 yılı için 6.7 - 9.2 milyon olarak kestirilen nazım plan hedeflerinin daha bugünden aşıldığı bilinmektedir (10).

Gelecekte dünya nüfusunun gelişimine ilişkin değişik tezler öne sürülürken, biosferin taşıma kapasitesini aşacak bir artışın olabileceği de belirtilmektedir (11). İşte bu noktada nüfus artışı, çevre sorunlarının kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Nüfus arttıkça, nüfusun çevre ile olan ilişkileri ve gereksinimleri de artmış, dolayısıyla kaynak kullanımı artmış, çeşitlenen aktivitelerin çevrede oluşturduğu bozulmalar da artmıştır.

Meadows'un dünya sistemi üzerinde yaptığı araştırmaya göre, dünya sisteminin fiziksel sınırları aşmadan, kendi kendini dengeli biçimde sürdürebilmesi için bazı özel koşullar gereklidir. Bu koşullar, dünya nüfusunun çok daha fazla artmadan dengeye girmesi, bunun yanında kişi başına üretimdeki artışın dengeye girmesi, doğal kaynakların korunması ve tüketimi yavaşlatacak yeniden kullanım, daha uzun süreli kullanımın sağlanması, çevre kirliliğinin etkin bir biçimde denetlenmesi olmaktadır (12) (13).

Ülke sınırlarını bile aşan çevre sorunları, bugün birçok Avrupa ülkesinin nüfusundan daha fazla nüfusu barındıran İstanbul metropoliten alanı için acele çözümler gerektirmektedir.

Doğal çevreye karşı en büyük tehlikeyi yaratan büyük kent bütünlüğü, aynı zamanda çevrenin aktif kullanımı için gerekli koşulları da modern teknoloji ve bilimin uygulanması ile sağlayabilmelidirler. O halde İstanbul'un dünyadaki değişimlere paralel olarak üstleneceği role yönelik yatırımlar yapılırken, doğal çevre korunması ve geliştirilmesine ilişkin çözümler de metropoliten alan planlamasında yerini almalıdır.

Büyük kent bütünü çerçevesinde çevre korunması ve geliştirilmesinin temel amaçları, İstanbul metropoliten alanı için de geçerlidir (14):

- Yaşayanların yaşam standartlarını iyileştirmek,
- Üretim ve buna bağımlı altyapının geliştirilmesinde, doğal çevreye gelebilecek geçici ve kalıcı zararları önleyebilecek koşulların sağlanması,
- Doğal çevreye verilecek zararların sosyal maliyetlerinin en aza indirilmesi.

Bu amaca ulaşabilmek için çevresel dengenin korunması gerekir ki, bu da ya biyolojik yaşamı bozacak, hatta ortadan kaldıracak kirlenme veya geri dönüşü olmayan bozulmaya planlı olarak karşı koyma, ya da çevrenin doğal taşıma ve özümleme kapasitesinin artırılması ile gerçekleştirilebilir. Bu da kısaca, kaynakların akılcıca kullanımı ve doğal çevrenin bilinçli korunması anlamına gelir. Bu nedenle doğal çevrenin ekolojik dengesini koruyan stratejik kararların metropoliten alan planlamasınca içerilmesi gerekir. İstanbul'un özellikle mevcut yapı alanlarının yoğunlaşması dışında, plan dışı yeni yapılanmalar ve ekonomik gelişme adına İstanbul'a yapılan bazı yatırımlar ile doğal bitki örtüsü ve özellikle su havzalarının tehdit altında olması, gelecekte yaşamın sürekliliğini sağlayan tüm kaynakların tüketilmesi tehlikesini taşımaktadır.

İstanbul'un su kaynakları, plan dışı konut alanlarının getirdiği evsel atık sular ile kirlenmekte, su kaynakları civarına yerleşmiş olan sanayi kuruluşları da suları doğrudan kirletmektedir. Özellikle Ömerli Barajı drenaj alanlarında son yıllarda ortaya çıkan konut alanları ve sanayi ciddi tehdit öğeleridir. Büyükçekmece, Küçükçekmece ve diğer kaynakların durumları da Ömerli'nin durumundan pek farklı değildir. Su kaynaklarının etrafının kuşatılması önlenemez ise büyük salgın hastalıkların ortaya çıkması kuvvetle muhtemeldir. Bu durumda ileride bu kaynakların elden çıkması da söz konusu olabilir (15).

Bir süre öncesine kadar nüfus yoğunluğu ve yerleşim bakımından köy konumunda bir yerleşim alanı olan Sultanbeyli, İstanbul içmesuyu gereksiniminin %45'ini sağlayan Ömerli Barajı içme suyu koruma havzası içinde, inar planı olmayan, altyapısız, kentleşme ve plan anlayışından yoksun, 200 bin nüfusu aşan "kaçak" bir kent haline gelmiştir. Sultanbeyli, belediye yapılarak bu kenti yaratan tüm yasadışı yollar ve yöntemler ile aklanıp resmi bir belde haline getirilmiştir.

DSİ tarafından yayımlanan "**Ömerli Barajı Kirlilik Araştırması Raporu**"nda Sultanbeyli yöresinde, çoğu tamamen denetimsiz hızlı bir yapılaşmanın devam etmekte olduğuna dikkat çekilmekte, Baraj gölüne çok yakın olan bu alanın coğrafi yapısı gereği tüm yüzeysel akışları göle iteceği belirtilmekte ve yapılaşmanın önüne geçilemediği takdirde, beslenme açısından zaten kritik bir noktada bulunan gölün, elden çıkması olasılığının çok güçlü olduğu belirtilmektedir. Bu sürecin devam etmesi halinde Ömerli su rezervi, uzmanların tahminlerine göre kısa bir zamanda bataklığa dönüşecektir (16). Sorun yalnızca o yörenin sorunu olmaktan öte tüm İstanbul halkının sağlığı ile ilgilidir ve geleceği için önemli bir tehlike oluşturmaktadır.

Diğer bir örnek olan Küçükçekmece gölü kuzeyde TEM, güneyde E-5 karayolu arasında yerleşmiştir. Bu nedenle ana ulaşım yoluna ve metropoliten alana yakınlığı ve İstanbul nazım planında bölgeye yerleşim hakkının verilmiş olması nedeniyle sanayi ve konut olarak belirlemenin çok üstünde bir gelişme göstermiştir. İkitelli'de kurulan sanayi bölgesi, Altınşehir ve Hoşdere'deki toplu konut alanları gelişmeyi hızlandırmaktadır. Ayrıca Halkalı Toplu Konutları da yoğunluğu arttıracaktır.

Önceki yıllarda göl çevresi gezme, dinlenme, avcılık, çeşitli su sporları hatta yüzme amaçlı kullanılırken günümüzde bu rekreatif kullanım kirlenme nedeniyle önemini yitirmiştir. Son zamanlarda İSKİ'nin Küçükçekmece gölünden Büyükçekmece gölüne su aktararak bu gölden içme suyu amaçlı yararlanması söz konusu olmuştur. Ancak endüstriyel atıksu debisi içinde önemli bir paya sahip olan 5 sanayinin ağırlıklı olarak metal sanayii olması ve bu suların mevcut bir kanalizasyon sistemi olmaması nedeniyle göle karışması, bu su kaynağından içmesuyu amacıyla yararlanmanın olanaksızlığını göstermektedir (17).

Bitki örtüsünün tahribine İstanbul'dan en çarpıcı örneği Boğaziçi oluşturmaktadır. Çağlar boyunca yeşil dokusu ile ön plana çıkmış olan Boğaziçinde hızlı nüfus artışının getirdiği sanayileşme ve gerek planlı gerekse plansız yerleşmeler sonucu orman, koru, mesire alanları önemli tahribata uğramıştır. Boğaziçindeki yerleşme baskısı Boğaziçi Kanununa karşın gün geçtikçe artmış ve sonuçta 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile özel orman, koru, mesire ve diğer yeşil alanlar konuta açılmıştır.

Boğaz'ın Rumeli yakasındaki en büyük yerleşmesi olan Sarıyer'in özellikle 1985 sonrasında yoğun konut alanlarıyla dolduğu görülmektedir. Her tür yeşil alanın konuta açılması sonucunda Sarıyer tepelerindeki görünümün değişerek, karakteristik yeşil örtünün yerini konut gruplarına terkettiği, öte yandan Sarıyer'in iç kısımlarına doğru yoğun gecekonduların yayıldığı, Kestane ve Maden korularının da gecekondular baskısı altında kaldığı gözlenmektedir. Bu nedenle tahribatın başladığı korularda önlemler alınarak, yok edilen doğal

örtünün geri kazandırılması gerekmektedir. 1970'lerden başlayarak günümüze kadar geçen süre içinde koruma ve planlamaya yönelik tüm çalışmalardan çıkan sonuç, her yeni plan ve birbiriyle çelişen kanunlar sonucu Boğaziçi alanında yeşil alanların (açık alanların) süratle azaldığı, buna karşın konut alanlarının arttığı ve kaçak yapılaşmanın onaylanan planlarla yasal kimlik kazanması olmuştur (18).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Varolan koşullar, projeksiyonlar yönünden, İstanbul'daki kentsel büyümenin denetlenmesi yolunda fazla iyimser olmayı ve en olumsuz olasılıkları gözden kaçırmamayı gerektirmektedir (19).

Kentsel alana göç edenlerin kent çevresindeki alanlarda, saçaklanmalar şeklinde yerleştikleri ve bu eğilimin süreceği anlaşılmaktadır. Bu noktadan hareketle planı aşan gelişmelerin önüne geçebilmek için kentsel alana önümüzdeki dönemlerde gelmesi beklenen gruplara metropoliten alanda seçeneysel yerler ayrılması gereği kaçınılmazdır. Sürdürülebilir kalkınma kavramına dayalı olarak bu yerlerin seçilmesinde, Çevre Etkisi Değerlendirme yöntemi (ÇED), bugünkü kullanım amacından farklı olarak yer seçiminde fiziksel taşıma kapasitesini dikkate alan bir araç olarak kullanılmalıdır. Makroform yönünden belirli odaklarda yoğunlaştırılmış desantralizasyon stratejisi, doğal ve çevresel kaynakları koruma yönünden en uygun alansal dağıtım stratejisi olarak görülmektedir (20).

Ekonomik politikalar açısından ise, İstanbul'da ekonomik işlerliği sarsmadan nüfus artış oranını sınırlamak için ileri teknoloji ve nitelikli işgücü sanayilerinin kurulmasına önem veren bir sanayi politikası izlenmesi ve nitelsiz kitle işgücü çalıştıran sanayi gelişmelerinin özendirilmemesi öncülüdür (21). Dünya metropollerinde bu yönde bir değişim gözlenmektedir.

Bugüne kadar planlamada öne çıkmış olan biçimsel, morfolojik yaklaşımın sorunlara kökten çözümler getirmekten ne denli uzak olduğu İstanbul'un bugün denetlenmesi olanaksız gibi görünen büyümesi ile açıklanabilir. Böyle bir şehir için planlamada artık geleneksel yöntemlerin yetersizliği ortadadır. Özellikle İstanbul gibi hızlı bir büyüme süreci gösteren, dinamik bir metropoliten alan için büyük ölçekli, gelişmelerin yerlerinden çok ilkelerini ortaya koyan stratejik bir yapısal plan türü çok daha uygun görünmektedir. Değişmelerin, etkin ve sürekli yenilenebilir bir veri tabanı oluşturularak izlenmesi ve değişimlerin planlama sürecine yansıtılması gerekmektedir (22).

İstanbul'un, dünya ekonomisindeki değişmelerin kentlere yansımalarından etkilenmemesi beklenemez. Yeniliklerin ve gelişmelerin başlangıç noktaları olan büyükşehirler bugün ulusal ekonomileri taşıyan, ülkelerüstü bir fonksiyona sahip olma yolundadır. Bu nedenle İstanbul'un büyüme sorunlarına İstanbul'un içinde doğal çevrenin ekolojik dengesini koruyan stratejik kararları içeren dinamik planlama ile çözüm aranırken, İstanbul'un dışında köklü çözümler ve uygulanabilir politikalar oluşturulmalıdır. Metropoliten alanın büyümesinde en önemli etken olan göçün, İstanbul dışında yeni gelişme eksenleri ve kutupları ile engellenmesi, başka bir deyişle İstanbul'un sorunlarının çözümünün İstanbul dışında aranması gerektiği de nazım plan hedefleri arasında yer almakla beraber, bu hedefi destekleyici uygulamaların gerçekleştirilemediği görülmüştür (23).

Dünya metropolleri dünya ekonomisi içinde önemli bir fonksiyonel rol üstlenirken kentsel yapılarında da önemli değişimler ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un bir dünya kenti rolü üstlenmesi de yeni teknolojilerin kullanımının artması ile yakından ilişkili görülebilir. İstanbul bu açıdan ülke ekonomisini taşıyan, yönlendiren kent olma niteliğini sürdürürken bütünleşme sürecinde de yine ülkeler üstü bir işlev yüklenmektedir. Bu işlev gereği ulusal kaynaklar hala İstanbul metropoliten alanına akarken, İstanbul'un egemenliğinin bölgelerarası denge ve gelişmeyi ülke yüzeyine yayma hedefleri ile çatışması önemli bir sorun olarak görülebilir. Oysa İstanbul'a gelen nüfusu tutmak üzere belirli bölge merkezlerine yönlendirilecek yatırımlar, uzun dönemde İstanbul'un çevresel kaynaklarını koruma yönünden İstanbul lehindedir (24).

Önemli kararları gerektiren bu süreçte İstanbul'un kimliği ve karakteristikleri göz ardı edilmemelidir, gelişmenin anahtarı niteliğindeki teknoloji, İstanbul için tasarlanan yeni rolü ortaya çıkarmak için kullanılırken, yaşamın devamını sağlayan doğal kaynaklar kısa dönemde sağlanacak kararlara feda edilmemelidir.

KAYNAKLAR

- 1) Keyder, Ç., İstanbul'u Nasıl satmalı, **İstanbul Dergisi**, Ekim 1992, s. 85.
- 2) a.g.e., s. 84.
- 3) World Development Report 1992, **Development and the Environment/World Development Indicators**, World Bank, Oxford Un. Press, 1992.
- 4) a.g.e., s. 8.
- 5) Scott Allen J., **Metropolis, From the Division of Labor to Urban Form**, University of California Press, 1988.
- 6) Gillespie, A., "Communication Technologies and the Future of the City" in "**Sustainable Development and Urban Form**", Ed. M. J. Breheny, Pion Ltd., 1992.
- 7) Eraydın, A., Redefinition of Spatial Development by Changing Industrial Structure and Division of Labor, **31th RSA European Congress**, Lisbon, 1991.
- 8) Keyder, Ç., a.g.e. s. 84.
- 9) Dyckman, J. W., **Economic Forces in World Metropolitan Structure**, John Hopkins European Center for Regional Planning and Research, Working Paper No. 1.
- 10) İstanbul Nazım Plan Bürosu, **İstanbul Urban Development Project**, General Planning Study Report-Phase (1), Eylül 1976, İstanbul.
- 11) Tivy, J. and O'Hare, G., **Human Impact on the Ecosystem/Conceptual Frameworks in Geography**, Edinburgh and New York, 1981.
- 12) Meadows, D.H., et. al., **Limits to Growth**, Universe Books, New York, 1972.
- 13) Atalık, G., "Çevre Korumaya Yönelik Planlama Koşulları", Antalya Müze Müdürlüğü Konferans Salonu, 5 Haziran Dünya Çevre Günü, 1991.
- 14) Kozłowski, J., "Polonya Deneyimi", **Türkiye'de Metropolitan Alan Planlama Deneyim ve Sorunları Kollokyumu**, 29. Dünya Şehircilik Günü, 1985.
- 15) Eroğlu, V., "İstanbul'un Su Kaynakları ve Alınabilecek Tedbirler", **İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu**, 1990, İstanbul.
- 16) Karagöz, A.E., Ömerli Havzasını Kurtaramazsak..., **Cumhuriyet Gazetesi**, 7 Ağustos 1992.
- 17) Samsunlu, A., "Kentleşmenin Getirdiği Çevre Sorunları: İstanbul ve Küçükçekmece Örneği", **İstanbul Metropolitan Alanı ve İçerisinde Küçükçekmece İlçesinin Yeri, Önemi ve Gelişme Sorunları**, İstanbul, Mayıs 1991.
- 18) Selçuk, Z., Boğaziçi Koruma Alanında 1970-90 Yılları Arasındaki Gelişimin Değerlendirilmesi, Y. Lisans Tezi, Şubat 1992.
- 19) Atalık, G., "İstanbul İçin Stratejik Planlama Koşulları ve Bir Model Önerisi", **İstanbul'un Geleceği: Stratejiler ve Öneriler Forumu**, İstanbul, Mayıs 1990.
- 20) Breheny, M.J., "The Contradictions of the Compact City: A Review" in **Sustainable Development and Urban Form**, Pion Ltd., 1992.
- 21) Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Deneyimleri, **Türkiye'de Metropolitan Alan Planlama Deneyim ve Sorunları Kollokyumu**, 29. Dünya Şehircilik Günü, 1985.
- 22) Atalık, G., "Metropolitan Planlama Metodolojisi", **2000 Yılında İstanbul**, İ.T.Ü. Mimarlık Fak., İstanbul 1975.
- 23) Akdeniz, A., "İstanbul Şehircel Gelişme ve Uygulama Projesi Genel Planlama Çalışmaları", **2000 Yılında İstanbul**, İ.T.Ü. Mimarlık Fak., İstanbul 1975.
- 24) Çıracı, H., "Industrial Development Policies Affecting the Growth of Istanbul Metropolitan Area", **Studies in Locational Analysis**, Volume 3, November 1991.

**METROPOLİTEN DEĞİŞİM SÜRECİNDE
PLANLAMA:
İSTANBUL ÖRNEĞİ
Handan TÜRKÖĞLU**

METROPOLİTEN DEĞİŞİM SÜRECİNDE PLANLAMA: İSTANBUL ÖRNEĞİ

1. GİRİŞ

20. Yüzyılda kentleşmenin en önemli sorunlarından birinin büyük metropollerin ortaya çıkışı olduğu bilinmektedir. Kentler belli bir gelişme seviyesine ulaştıklarında, kentsel etkinlikler merkezden çevresel alanlara doğru yayılma göstermektedirler. Bu yayılma hareketi aşırı genişlemeyi ve karmaşıklığı da beraberinde getirir ve bunun sonucu olarak plancıların metropoliten kentin yönetiminde yönlendirici rol üstlenmeleri önem kazanır.

Aşırı kentleşmenin yarattığı sorunlara çözüm arayan yayınlarda çok çeşitli yaklaşımların yer aldığı görülmektedir. Genel olarak, başarılı olabilecek tek bir çözüm vardır demek doğru değildir. En iyi çözüm aşırı büyümenin ve yayılmanın olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi olacaktır.

İstanbul'un planlama deneyimleri gelişmekte olan ülkelerde metropoliten yayılmaya (deconcentration) örnek olarak gösterilebilir. Bugün hızlı bir metropoliten değişim sürecinde bulunan kentte, fiziksel çevre de hızlı bir değişim geçirmektedir. Bu nedenle kontrollü bir metropoliten planlama yaklaşımının önemi büyüktür.

Bu bildiriye, İstanbul kentindeki bu hızlı değişim sürecinde ortaya çıkan planlama sorunları metropoliten yayılma stratejileri çerçevesinde ele alınacaktır.

2. METROPOLİTEN YAYILMA STRATEJİLERİ

Gelişmekte olan ülkelerin başlıca metropoliten-kentlerinde ortaya çıkan aşırı büyüme son yıllarda önemle üzerinde durulan araştırma konularından biridir. Araştırma sonuçlarının ortak noktası, ekonomik etkinliğin sağlanması ve büyümenin olumsuz etkilerinin azaltılması için metropoliten gelişmenin dikkatli bir şekilde kontrol altına alınması gereğidir (Noe, 1991).

Hall (1987) bugün gelişmekte olan ülkelerde yaşanan sürecin gelişmiş ülkelerde 20. yüzyılın başlarında yaşandığına işaret etmektedir. gelişmiş ülkelerdeki kuramcılar metropoliten yayılmanın kontrollü bir şekilde gerçekleştirilmesi için pek çok strateji geliştirmişlerdir (Hall, 1987).

- Kısa mesafede yayılma ve satelit kentler:
Bu yerleşmeler genellikle çok iyi geliştirilmiş toplumsal donatılara ve açık alan etkinliklerine sahip, konut alanları olup merkeze iyi bir kamu ulaşım sistemiyle bağlıdırlar.
- Uzun mesafede yayılma ve yeni kentler:
Bunlar kentsel etki alanının dışında kalan bir mesafede oluşturulan ve "Garden City" olarak tanımlanan yerleşmelerdir.
- Kenti diğer kentlerle de bağlayabilecek ana ulaşım aksı üzerinde lineer gelişmeler.
- Kentin çevresinde oluşturulacak endüstriyel ve kentsel gelişme merkezleri.
- Tarım ve endüstriyel gelişmenin birlikte ele alındığı kırsal gelişme merkezleri.

Bütün bu genel yaklaşımlar kırsal alanlardan kentsel alanlara yönelen göçlerin azaltılmasını amaçlamaktadır ve sosyal ve ekonomik göstergelerinde göz önüne alınmasına rağmen hepsi gerçekte fiziksel planlama türleridir.

Uygulamada ilk üçü son ikisinden daha fazla rağbet görmüş, bir başka deyişle satelit yerleşmeler ve yeni şehirler daha fazla uygulama alanı bulmuştur. Gelişmiş ülkelerde pek az kent uzun mesafedeki yayılmayı çözüm olarak benimsemiştir.

Burada şu soruları sormak gerekir: Gelişmekte olan ülkelerde metropoliten yayılma stratejileri ne olmalıdır? ve plancılar aşağı yukarı bir yüzyıl önce gelişmiş ülkelerde uygulanan stratejileri aynen benimseyebilirler mi?

Hall (1987) bu adaptasyonun çok önemli olduğuna dikkat çekmektedir. Zira ona göre bugün gelişmekte olan ülkelerin karşı karşıya kaldıkları problemler bir yüzyıl önce gelişmiş ülkelerin karşı karşıya kaldığı problemlerden farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- Gelişme oranı benzer olsa bile karşı karşıya kalınan sayı çok farklıdır.
- Kullanılan teknolojiler farklıdır.
- Temel altyapının sağlanması için daha az kaynak kullanımı söz konusudur ki bu da standartları düşürmektedir.
- Daha zayıf bir kurumsal ve profesyonel kapasite söz konusudur.
- Kentsel arsa gelişimini ve buna bağlı olarak spekülasyonu kontrol edebilecek bir politik istek mevcut olmayabilir.

3. TÜRKİYE'DE PLANLAMA SÜRECİ

Türkiye'de kent planları son kırk yıldan beri Nazım ve Uygulama İmar Planlarının hazırlanması olarak gerçekleşmektedir. Bu planlar arazi kullanım ve ulaşım kararlarını, şehrsel tasarım öğelerini ve buna benzer özellikleri içermektedir.

Nüfusu 10000'den fazla olan belediyeler imar planlarını yaptırmak zorundadırlar. Belediyeler imar planlarını yaptırabilmek için İller Bankası'ndan parasal yardım da temin edebilmektedirler. Metropolitan planlama ise mevcut İmar Yasası'nda sosyo-ekonomik konuları ve arazi kullanım kararlarını içeren bölgesel bir plan olarak tanımlanmaktadır (Ünal, 1988).

Plan sahibi olmak demek, her zaman doğru bir gelişme stratejisine sahip olmak demek değildir. Özellikle de dinamik bir yapı gösteren büyük kentlerimizde çok sık olarak planların yasal döküman olmaktan çıktıkları gözlemlenmektedir (Aktüre, 1980). Öte yandan belediyeler kendi planlarını çok çeşitli sebepler yüzünden uygulayamamaktadır. Bunlar arasında; parasal kaynakların azlığı, teknik eleman yetersizliği (Çetiner ve Şanlı, 1977), gerçekçi olmayan planlama, ulusal politik durumun değişkenliği ve arazi sahiplerinin politik ve ekonomik baskıları sayılabilir.

Arazi sahipliği planlama sürecinde özellikle büyük kentlerde kritik konulardan biridir. Bugün planlı alanlarda ki konut arazisinin değeri üzerindeki konutun maliyetinin %50'sine varabilmektedir. Çok miktarda talep ve yetersiz kentsel arazi sadece düşük gelir gruplarını değil aynı zamanda yüksek gelir gruplarını da etkileyen spekülasyona neden olmaktadır.

Kentin planlı bölgelerinde arazi sahipleri tarafından yapılan politik ve ekonomik baskılar nedeniyle kentler hızla yenilenmekte ve yoğunluklar artmaktadır. Bu süreç sonunda belediyelerin yükleri artmakta ve kaynakların etkin kullanılması güçleşmektedir.

1985 yılında çıkan 3194 nolu yasa ile belediyeler kendi sınırları içinde yapılacak planlamanın başlıca sorumlusu kılınmışlardır ki daha önceki uygulamada planlar için merkezi bakanlığın onayı gerekmekteydi. Aşağı yukarı aynı tarihlerde çıkan başka bir yasa da belediyelere yeni kaynak yaratabilmek amacıyla kendi alanları dahilinde toplanacak emlak vergilerini kullanma hakkı tanıyordu. Bu gelişmeler belediyeleri özellikle de metropoliten kent belediyelerini güçlendirdi.

4.1. İSTANBUL: KENTSEL GELİŞME VE ARAZİ KULLANIM KARAKTERİ

Cumhuriyet döneminden sonra Ankara'nın başkent olarak seçilmesine rağmen, İstanbul hala ülkenin endüstri, ticaret, servisler, eğitim ve kültür açısından en önemli kenti durumundadır. Son 40 yılda ülkenin her yerinden milyonlarca göçmeni çekmiş ve doğal nüfus artışı ile beraber şehrsel nüfusu 1990 da 6.8 milyona ulaşmıştır. Artış böyle devam ettiği takdirde 2000 yılında nüfusun 12 milyon olacağı tahmin edilmektedir.

İstanbul'da kentsel gelişme doğu-batı doğrultusunda lineer bir yapı gösterir. Endüstri ve servis sektörlerindeki gelişmeler, Avrupa yakasında yığılma göstermektedir. Bir araştırmaya göre, endüstride istihdamın %81'i Avrupa yakasında yer alırken sadece %19'u Asya yakasında bulunmaktadır (Temel Mühendislik A.Ş., 1988).

Merkezi iş alanında ticaret, konut ve taşıt trafiği karmaşık ve yoğun bir şekilde yer almaktadır. Tarihi yarımada bütün nüfusun %10'una ve toplam iş kapasitesinin %20'sine sahipken toplam alanın %1'ini işgal ettiği görülmektedir (Temel Mühendislik A.Ş., 1988). Kentin tarihi kesiminde yer alan bazı bölgelerinde nüfus yoğunluğu hektarda 1500 kişiye kadar ulaşmaktadır.

Merkezi alandaki ticari faaliyetler metropoliten alana olduğu kadar ulusal markete de servis sağlamaktadır. Toptan ticaret ve depolama faaliyetleri tarihi yarımadada yer alırken servis sektör faaliyetleri Mecidiyeköy-İvent-Maslak aksı boyunca yerleşmişlerdir.

Konut yerleşmeleri gelir gruplarına göre çeşitlilik göstermektedir. Genel olarak metropoliten alanda yüksek, orta ve düşük gelir gruplarının iki tür konut tipinde yerleştikleri görülmektedir: apartman blokları ve gecekondular. Endüstride ve servis sektörlerinde daha iyi iş olanağı bulmak amacıyla İstanbul'a gelen göçmenler endüstri alanlarına yakın bölgelere yerleşmişler ve gecekondular alanlarını oluşturmuşlardır. Bugün İstanbul'un konut stokunun %60'ı gecekondular yerleşmelerinden oluşmaktadır.

4.2. İSTANBUL İÇİN GERÇEKLEŞTİRİLEN PLANLAMA ÇALIŞMALARI

Son 60 yılda İstanbul için pek çok plan gerçekleştirildi. Bunlardan bir tanesi Henry Prost tarafından hazırlanmıştır. 1936'da İstanbul belediyesi tarafından İstanbul'un planını yapmak üzere davet edilen Henry Prost 1951 yılına kadar aşağı yukarı 15 yıl kadar başkan olarak, İstanbul'un planlama faaliyetlerini yürüttü. 1937'de İstanbul için hazırladığı nazım planının en önemli noktası ortaya koyduğu yol sistemi idi. Prost eski yolları korumak yerine yeni bir yol sistemi öneriyordu (Tekeli, 1980).

1950'den sonra hızlı kentleşme ve kırsal alanlardan kentsel alanlara doğru oluşan göçlerle birlikte kent bir metropol niteliği kazanmaya başladı. 1950'lerin sonunda dönemin başbakanı Menderes'in dikkatini İstanbul'un kentsel gelişimine çevirmiş olması sonucu kentte bir takım radikal imar hareketleri gerçekleştirildi (Tekeli, 1981). Bu dönemde geniş yollar açılmış ve tarihsel mirasın korunması konusuna çok az önem gösterilmiştir. Dönem sonu İtalyan planı Luigi Piccinato'nun yönettiği plan bürosu tarafından yeni bir plan hazırlandı. Bu planın en dikkate değer unsuru ise doğu-batı aksının vurgulanmasıydı.

Büyük kentlerin planlamalarının çevreleriyle birlikte ve bölgesel ilişkiler içinde ele alınması düşüncesinden hareketle 1960'lı yılların başında İstanbul ve çevresini içine alan Doğu Marmara Projesi ve Sanayi Alanları Nazım Planı hazırlanmıştır. Bu planlarla İstanbul metropoliten alanında ortaya çıkan sosyal ve ekonomik sorunlara alternatif çözümler getirilmesi ve yeni büyüme merkezleri yaratarak İstanbul'un aşırı kentleşmesini ve ekonomik faaliyetlerin bazı kesimlerde aşırı yoğunlaşmasının önlenmesi amaçlanmıştır (Berköz, 1991).

İstanbul metropoliten alanı için çok yönlü plan yaklaşımının başlangıç tarihi 1966'dır. Bu tarihte Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu kurulur. 1970'lerde genel arazi kullanım ve ulaşım kararlarını vermek üzere yabancı uzmanlar davet edilir. Nazım Planı Bürosunca 1979 yılında başlatılan çalışma 1980 yılında sonuçlandırılmış ve 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı hazırlanmıştır. Ancak oldukça uzun bir sürede hazırlanan bu planın uygulama yönünde geçerliliği tartışılmaktadır. Nazım Planı Bürosu 1985 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlanmıştır. bugün İstanbul Büyükşehir Belediyesi planlama ve uygulamadan birinci derecede sorumlu olan kuruluştur.

4.3. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNİN YÖNETİMSEL YAPISI

İstanbul Belediyesi yönetimi Belediye Başkanı, Belediye Meclisi ve Belediye Encümeninden oluşmaktadır. Belediye Meclis üyeleri seçimle iş başına getirilmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanının ise merkezi, kuvvetli bir konumu vardır. Başkan hem yürütmenin hem de karar organı olan meclisin başkanıdır. Başkanın gücünü artıran diğer önemli bir kurum da genel sekreterliktir (Kara ve Köksal, 1988).

Büyükşehir belediyesinin yanısıra buna bağlı pek çok da ilçe belediyeleri vardır. Farklı işlevlere sahip olan farklı konularda kararlar alan ilçe belediyeleri ile Büyükşehir Belediyesi'nin karar alma süreçleri birbirinden oldukça farklıdır. Büyükşehir Belediyesi büyük ölçekli planlama kararlarını verip ilçe belediyeleri denetlerken, ilçe belediyeleri günlük faaliyetleri yürütürler. Çeşitli günlük işler yanında ruhsat alma gibi bir çok kişi bakımından önem taşıyan konularda kentlilerle doğrudan ilişki kuran kademe ilçe belediyelerdir. Dolayısıyla ilçe belediyeleri ve Büyükşehir Belediyesi'nin karar konuları muhatapları da farklıdır (Kara ve Köksal, 1988).

Büyükşehir Belediyesi'nin varlığına rağmen ilçeler arasında planlama kararları yönünde bir eşgüdümün varlığından bahsetmek hatalı olur. Bu eşgüdüm eksikliği nedeni ile uygulamaya koyulacak projelerin başarı şansı azalmaktadır.

4.4. İSTANBUL'DA METROPOLİTEN YAYILMA POLİTİKALARINI DESTEKLEYEN PLANLAMA ÇALIŞMALARI

İstanbul Belediyesi tarafından son on yılda metropoliten yayılma politikalarını destekleyen planlama çalışmalarına rastlanmaktadır.

Bunlar arasında eski kent dokusundan temizlenmek istenen deri fabrikalarının kentın doğu yakasında bir organize deri endüstri alanına taşınmalarının planlanması, kentın doğu ucunda gerçekleştirilmesi düşünülen liman, hava alanı, üniversite gibi projeler yer almaktadır.

Aynı şekilde Haliç'teki endüstri kuruluşlarının tahliyesi, kent merkezine doğru ve kent merkezinin içinden geçen trafiği hafifletmek için planlanan ve inşa edilen yeni yollar, Toptan sebze ve meyve halinin ve şehirlerarası terminalin kentın merkezinden alınarak çevresel alanlara kaydırılması, Tarihi Yarımada'daki imalat endüstrisinin çıkarılıp yine çevresel alanlarda oluşturulan yeni endüstri alanlarına kaydırılması projeleri metropoliten yayılma felsefesini destekler nitelikte olup, tüm bu çabalar kentın kontrollü bir metropoliten yayılma dönemine ulaştığını göstermektedir.

Bu yaklaşımlar çerçevesinde hazırlanan detaylı planlarla, metropoliten gelişme politikaların sistematik olarak eşgüdümünün sağlanması gereği açıktır. Ancak Hall'in (1987) de değindiği şekilde Türkiye'de de diğer gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi, gerek planlama sürecinin yapısından, gerek kaynakların kısıtlı oluşundan ve gerekse bölgesel koşullardan kaynaklanan sorunlar nedeniyle ve eşgüdümün kurulamadığı gözlenmektedir.

5. SONUÇ

Hall (1987) gelişmekte olan ülke metropollerinde yaşanan aşırı büyüme karşı, en az sorun çıkarabilecek stratejileri, düşük maliyet ve düşük teknolojiyi de göz önüne alarak dört başlık altında toplamaktadır.

İstihdam: Gelişmekte olan ülkelerde nüfusun büyük bir bölümü marjinal sektörde istihdam edilmektedir. Ancak bu kentlerde giderek artan oranda, daha önce kente gelmiş olan göçmenler özellikle merkezi iş alanında, yasal sektörlerde iş olanağı bulmaktadır. Bu nedenle gelişme alanlarında yaratılacak yeni istihdam kapasitesi büyük bir önem taşımaktadır. Böylesine yapılacak planlama çalışmalarının; bu alanlara çekilmesi düşünülen yatırımların teşvik tedbirleri ve altyapı sağlanmasıyla desteklenmesi ve istihdamın bu bölgeye kayması sonucunda ortaya çıkacak konut sorununun çözümlenmesi halinde başarı şansı vardır.

Barınak: Benzer şekilde gelişmekte olan ülkelerde nüfusun büyük bir bölümü yasa dışı olarak gelişen konut alanlarında barınmaktadır. Bu koşullar göz önüne alındığında nasıl bir yayılma politikası uygulanacağı yeterince açıklığa kavuşmamıştır. Öte yandan ulusal konut politikalarının son dönemlerde bitmiş kamu konutu dağıtımından altyapısı tamamlanmış arsa dağıtımına dönüşmesi sonucu yöneticilerin kentın çevresel alanlarında altyapısı tamamlanmış arsa sağlama yoluna gitmeleri uygun olur.

Arsa: Daha önceden de belirtildiği gibi gelişmekte olan ülkelerde arsa pazarı spekülatif baskılar altındadır. Arsanın gerek konut gerekse diğer amaçlarla elde edilmesi mutlak şekilde spekülatif baskıların oluşmasından önce olmalıdır. Bu yaklaşımı ulusal bir arsa politikasının ve arsa pazarını düzenleyici kuralların varlığını gerektirir.

Ulaşım: Bu tür yayılma faaliyetleri sık olarak işyeri ve konut ilişkisinde uzun mesafe ve zaman gerektirir. Bu nedenle metropoliten yayılma stratejileri ile birlikte her zaman düşük maliyetli uzun mesafeli ulaşım araçlarına ihtiyaç söz konusudur.

Noe (1991) ise biri İstanbul olan iki örnek metropoliten kent için yaptığı çalışmada, dikkatlice hazırlanmış metropoliten yayılma stratejilerinin gerekliliğini vurgulamış ve önerilerini aşağıdaki şekilde sıralamıştır.

- Geleneksel planlama tekniklerinin yetersiz olduğu açıktır ve metropoliten planlamanın daha çok politikalara dayalı olması gerekmektedir.
- Belediye yayılma politikaları sonucunda ortaya çıkacak olan arsa değer artışını kontrol altına alabilmelidir.
- Belediye özel sektörün yatırım yapmasını istediği alanlarda teşvik tedbirleri almalıdır. Örneğin, inşaat ve oturma izinleri, vergi indirimi, kamusal servislerin temini.
- Belediye aynı zamanda merkezi iş alanında karmaşayı artırıcı büyük kamu yatırımlarından da kaçınılmalıdır.
- Kentin gelişme alanlarında iş ve barınma fonksiyonları birlikte düşünülmelidir.

Sonuç olarak uluslararası merkez konumuna ulaşmış olan İstanbul kenti her iki yazarın da belirttiği gibi etkin bir metropoliten yayılma politikasının gerçekleştirilmesine ihtiyaç göstermektedir.

Oysa Türkiye'de mevcut yasal çerçeve ile gerçekleşen planlar ne arsa spekülasyonunu kontrol eden ne kaynak kullanımını belirleyen, ne de nüfusun ve faaliyetlerin yer değiştirmesi ile ilgili politikaları belirleyen stratejileri içermemektedir. Kaldı ki planların yapımı uzun sürmekte ve özellikle dinamik bir yapı gösteren büyük kentlerde yapıldıktan kısa bir süre sonra kentin ihtiyaçlarına cevap veremez duruma gelip yasal geçerliliklerini kaybetmektedirler.

Bu nedenle metropoliten planlama yaklaşımı, iyi düzenlenmiş metropoliten kent yönetimi, kaynakların etkin kullanımı, arsa pazarı üzerinde spekülasyonu önleyici yasal çerçevenin oluşturulması, özel sektör ve kamu ortaklığının sağlanması, ilçe belediyeler arasında eşgüdümün gerçekleştirilmesi, konularını içeren metropoliten yayılma stratejileri ile, bir an önce ve dikkatli bir şekilde yeniden ele alınmalıdır.

KAYNAKLAR

AKTÜRE, S. (1980) Türkiye'de İmar Planlamasının Tarihsel Kökleri, **Türkiye'de İmar Planlaması**, Gök, T. (Derleyen) Ankara: O.D.T.Ü. Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü. ss. 218-234.

BERKÖZ, L. (1991) Türkiye'de Metropolitanleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma, İstanbul: İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

ÇETİNER, A.; ŞANLI, H.İ. (1977) **Türkiye'de İmar Planı Yapılmış Kentlerde Planlama-Uygulama İlişkileri**, TÜBİTAK Kongresine sunulan bildiri.

HALL, P. (1987): Metropolitan Settlement Strategies in Shelter, Settlement and Development, Rodwin, L. (Derleyen) Boston: Allen and Unwin, ss. 236-259.

KARA, N.; KÖKSAL, S. (1988) Büyükşehir Yönetim Modelinin İç İşleyişi: İstanbul Örneği, **Bilim ve Sanat**, No: 98, ss. 20-24.

NOE, S.V. (1991) Public and Private Responses to Hypergrowth in Third World Metropolitan Areas: Two Case Studies, *Third World Planning Review*, 13 (3), ss. 217-235.

TEKELİ, İ. (1980) Türkiye'de İmar Planlamasının Tarihsel Kökleri, **Türkiye'de İmar Planlaması**, Gök, T. (Derleyen) Ankara: O.D.T.Ü. Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, ss. 8-112.

TEKELİ, İ. (1981) II. Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye'nin Kent Planlaması Pratiğindeki Gelişmeler, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri**. Kiper, P. and Uğurel, U.N. (Derleyen) Ankara: Şehir Planlama Mimar Mühendisleri Odası ss. 1-19.

TEMEL MÜHENDİSLİK A.Ş. (1988) **The Transportation Master Plan of Metropolitan Istanbul**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

ÜNAL, Y. (1988) **Kent Planlama ve Uygulamanın Yasal Yönleri** İstanbul: İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

**İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN
PLANLAMA ÇALIŞMALARI
Lale BERKÖZ AKKAL**

İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN PLANLAMA ÇALIŞMALARI

1. GİRİŞ

Planlama sürecinde amaca yönelik olarak belirli bir süre içinde belirlenen hedeflerin gerçekleşmesinde bir uygulama aracı olan Nazım Plan; temelde kentsel yerleşme ve gelişme prensiplerinin ortaya konduğu bir plan belgesidir.

On sene gibi çok uzun bir sürede elde edilen İstanbul Nazım Planının, kentin gelişmesini geriden izlemesi, plansız olarak hızla gelişen İstanbul'da kentin tarihsel gelişme süreci boyunca edindiği doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin süratle yitirilmesine neden olmuştur.

Bu bildiri, İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunlarının ele alındığı 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumunda İstanbul Metropoliten Kenti'nin tarihsel gelişme sürecinde nazım planının elde edilmesine yönelik olarak yapılan çalışmaların gözden geçirilmesinin yararlı olacağı düşüncesiyle hazırlanmıştır.

2. İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN PLANLAMA ÇALIŞMALARININ GELİŞİMİ

İstanbul için ilk defa genel bir plan Sultan II. Mahmut zamanında Von Moltke tarafından hazırlanmıştır. Bu planın en önemli özelliği İstanbul'un o dönemdeki ulaşım problemlerine belli bir oranda çözüm getirmesidir. Planda İstanbul sokaklarının belli yönlere doğru ulaşımı temin edecek şekilde açılması, kentin Beyoğlu yakasının, Unkapanı-Azapkapı arasında bir yaya köprüsü ile bağlanması öngörülmüştür. Bu planın uygulanıp uygulanmadığı bilinmemektedir.

İstanbul'un ilk haritası 1822'de yapılmıştır. Daha sonra 1937'i de Moltke'nin yaptığı daha ayrıntılı bir haritayı, 1851'de kent çevresindeki yerleşmeleri gösteren başka bir harita izlemektedir (1).

Belediye örgütü olarak ilk Şehremaneti İstanbul'da 1855 yılında kurulmuştur. Belediyenin görevleri sokakları genişletmek, parklar açmak, yapıların kagir olarak inşa edilmelerini sağlamak gibi imar hareketlerini gerçekleştirmektir (2). Galata ve Beyoğlu yöresinde örnek bir Belediyeyi amaçlayan bu girişim bayındırlık hizmetleri yönünde pek olumlu hizmetler gerçekleştirememiştir. Bu dönemde Karaköy Köprüsü önünde açılan meydan yeterli olmadığından daha sonra yeni bir İstimlak yapılması gerekmiştir (2).

II. Abdülhamit döneminde, kentiçi İmar ve İstanbul'un gelişme planları farklı zamanlarda iki ayrı Fransız mühendise ısmarlanmıştır (3).

Birinci Dünya Savaşı sırasında yapılan kent merkezinin halihazır haritaları, Cumhuriyet döneminde kadastronun bazını oluşturmuştur.

Cumhuriyet devrinde kentin batı anlayışı içinde yeniden planlanması çabaları 1933 yılında başlamıştır. Bu tarihte İstanbul'un planlı gelişmesini sağlamak amacı ile çalışmalar yapmak üzere Almanya'dan Herman Elgötz, Fransa'dan Alfred Ageche ve H. Lambert İstanbul'a davet edilmiştir. Bu yabancı uzmanların araştırma raporları bir jüri tarafından değerlendirilerek Elgötz'ün proje ve raporu esas itibarıyla kabul edilmiştir. Elgötz'ün realist olarak değerlendirilen plan şeması ve raporundan iki sene sonra İstanbul Belediyesi Fransa Şehircilik Enstitüsü uzmanlarından Prof. H. Prost ile İstanbul'un Nazım Planının hazırlanmasına yardımcı olması için mukavele imzalanmıştır (4).

Prost'un Türk uzmanlarla birlikte çalışarak kentin Tarihi Yarımada ile Beyoğlu (5) ve Anadolu Yakası (6) için ayrı ayrı hazırladıkları Nazım Plan ve raporları 1939 ve 1940 yıllarında Bayındırlık Bakanlığı'na tetkik edilmiş ve bazı düzeltmeler yapılarak onanmıştır. Prost planlarda kenti bütünü ile ele almayıp, İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy yakaları olarak ayrı ayrı ve değişik zamanlarda planlamıştır.

1950 yılında Prost'un ayrılması nedeniyle, yürürlükteki Nazım Planların kentin bünyesi, tarihi dokusu ve ekonomisi ile uyuma göre yürürlükte kalacak ve kaldırılacak planların tesbiti için İstanbul Belediye Meclisinde

bir Revizyon Komisyonu kuruldu. Bu çalışma sonunda geliştirilen rapor 1953'de Bayındırlık Bakanlığı'na onaylanarak yürürlüğe kondu.

1953-56 yılları arasında; Belediye İmar Müdürlüğü'nde kurulan bir danışmanlar kurulu, planlama çalışmalarını yürütmüş, 1954'de onaylanan Beyoğlu Nazım Planı ve 1955'de onaylanan İstanbul Sanayi Nazım Planı hazırlanmıştır.

İstanbul Belediyesi 1956'da Alman Profesör Hans Högg ile İstanbul Kenti'nin planlarının düzenlenmesi için anlaşma yapmış ve Belediye dışında ayrı bir şehircilik bürosu kurarak 1960 yılına kadar çalışmalara devam etmiştir. Prof. Högg, nazım plan ölçüsünde teklifler hazırlamış ise de, genellikle detay çalışması yapmıştır (7).

1955-60 dönemi Belediye İmar ve Fen İşleri Müdürlükleri, Karayolları Bölge Müdürlüğü, Limanlar İnşaat Bölge Müdürlükleri ve yeni kurulan İmar ve Planlama Müdürlüğü gibi kuruluşların, anlaşma halinde ya da tartışarak nazım planı olmayan İstanbul'un günü gününe hazırlanan planlarla imar uygulamalarının yapıldığı çok hareketli bir dönem olmuştur. Bu karışıklıkları önleme ve uygulamalara yön vermek amacıyla 1957'de Bakanlar Kurulu Kararı ve Belediye Meclisi'nin İller Bankasına yetki vermesiyle belediye dışında İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuş ve 1958 yılında çalışmalara başlamıştır. Bu müdürlüğün çalışmalarına İtalya'dan davet edilen Prof. Luigi Piccinato'da müşavir olarak katılmıştır. Kentin, İstanbul, Beyoğlu, Anadolu Yakası ve Boğaziçi bölgelerine ayrılarak, detay çalışmaları ve Bölgesel ölçekte Nazım Plan araştırmaları ve etüdlar yapılarak, ilk defa 1960 yılı sonunda, belediye sınırları dışındaki mücavir alanları da kapsayan 1/10.000 ölçekli bir nazım planı hazırlanmış ve Bakanlık tasdikine sunulmuştur. 1960 sonunda meydana gelen hükümet değişikliği nedeniyle bu çalışmalardan bir sonuç alınmamıştır (7).

Planlama ölçütlerinin değişmiş olması, kentsel gelişme ve hızlı kentleşme, büyük kentlerin sosyo-ekonomik yönden çevresiyle birlikte ele alınması gerçeğini ortaya çıkarmış, planlamaların bölge ve ülke ilişkileri içinde ele alınmasını zorunlu kılmıştır. Bu düşünceden hareketle 1960 yılında Marmara Bölge Planlama Örgütü kurulmuştur. Bölge Planlama çalışmalarının ilki İstanbul Metropoliteni ağırlıklı bölge ölçüsünde ilk çalışma olan Doğu Marmara Ön Raporu'dur. İkincisi 1963'de hazırlanarak 1966'da onanan sanayi alanları Nazım Planı'dır.

1960 yılında İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Marmara Bölge Planlama Örgütü'nün sürdürdüğü Doğu Marmara Bölgesi Projesi ülkemizde ilk hazırlanan bölge planıdır. Bu proje daha çok İstanbul Metropoliten alanında beliren sosyal ve ekonomik sorunlara alternatif çözümler getirmeye ve yeni büyüme merkezleri yaratarak İstanbul'un aşırı kentleşmesini ve bu bölgedeki ekonomik faaliyetlerin aşırı yoğunlaşmasını önlemeyi amaçlamıştır (8).

İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bursa, Balıkesir, Tekirdağ, Edirne, Kırklareli ve Çanakkale'yi içine alan bu bölgede öncelik ilk dört ile verilmiştir.

Planın getirdiği öneriler şu şekilde özetlenebilir (9).

- "Bölgede daha sık ve yoğun yerleşmeye gerek vardır. Aksi halde, daha düşük yoğunluk, su, enerji, kanalizasyon ve ulaşım gibi tüm hizmetlerin maliyetini yükseltecektir".
- "1960'ı izleyen 10-20 yıl içinde, İstanbul'un Avrupa yakasının değil, Anadolu yakasının gelişimine ağırlık verilmelidir. Çünkü, Avrupa yakasında gelişme, köprü, tünel ve yol gereksinmesini kaçınılmaz olarak artırır. Bu ise ülke ve bölge ekonomisi için büyük bir yük yaratır".
- "İstanbul'dan 100-150 kilometre doğu'da İzmit-Adapazarı arasında, büyük bir sanayi bütünü'nün geliştirilmesi öncendirilmelidir. Bu öneri, kimi sanayi kuruluşlarının, özel yerleşimi gereksinmeleri nedeniyle, zaten Asya yakasında yerleşmeyi seçilecekleri varsayımına dayandırılmış, Derince-İzmit-Adapazarı aksını içine alan bir büyüme kuşağı saptanmıştır."

Bölge planlama çalışmalarının ikincisi 1963'de hazırlanarak 1966'da onanan Sanayi Alanları Nazım Planı'dır. İstanbul Sanayi Alanları Planının Milli Güvenlik Kurulundaki görüşülmesi sırasında hızla gelişen

büyük kentlerin ve metropollerin sadece Sanayi Yerleşme planlarının değil, geniş kapsamlı Nazım Planlarının yapılması ve bu amaçla planlama bürolarının kurulması prensibi benimsenmiştir. Bakanlar Kurulu tarafından İstanbul, Ankara ve İzmir Nazım Plan Büroları kurulmasını sağlayan kararname çıkarılmış Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1966 yılında çalışmalara başlamıştır. 1971 yılında ön rapor, 1973 yılında 1/25.000 ölçekli Büyük İstanbul Nazım Planı ve Raporu tamamlanmıştır (10).

Metropol ölçeğinde ele alınan çalışma İstanbul Metropolitan Alan, kutuplaşma ve fonksiyonel bütünleşme içindeki bölgesel kesimde düşünülmüş, İstanbul ili ve Gebze ilçesi toplamı Büyük İstanbul Metropolitan Alanı olarak kabul edilmiştir. Silivri Gebze arasında toplam olarak 6600 km2 alanı içine almaktadır. Metropolitan alan içinde, sosyo-ekonomik doku özelliklerine göre üç yerleşme tipi belirtilmiştir. Birincisi gerçek metropoliten fonksiyonları, büyük nüfus ve faaliyetler birikiminin yeraldığı ve kent dokusunda kesintisiz kentsel fonksiyonlar dizisi ve günlük iş-iskan ilişkilerinin belirlediği metropoliten alan, kentleşme kesimi olup Büyük Çekmece ve Gebze arasında uzanmaktadır. İkinci tip yerleşmeler sosyal ve ekonomik faaliyetleri Metropolitan Merkeze bağlı, Çatalca-Şile, Yalova gibi yan kentsel ünitelerdir. Üçüncüsü ise kırsal yerleşmelerdir.

Bu nazım planının ilkeleri şu şekilde özetlenebilir:

- "1950-60 döneminde görülen kentsel büyümenin devam edeceği, bu durumun ülkenin sosyo-ekonomik yapısına bağlı olduğu ve geçici bir olgu olmadığı,
- Ekonomik verimliliğin yanısıra, kentin tarihsel ve doğal yapısının korunması,
- Bölge içinde ve bölge ölçüsünde İzmit ve Bursa kentlerinde sanayi hizmet gelişmesinin desteklenmesi,
- Metropolitan ölçüde sanayi gelişmesine doğu yakasında görülen yerleşme eğiliminin organize sanayi bölgeleriyle desteklenmesi, batı yakasında da, büyük bir sanayi gelişmesinin tek yönde olmayacağı görüşü ile, sanayi bölgelerinin açılması,
- Büyümenin varolan kentsel alandan daha çok büyük bağlantılarla Doğu Marmara ve Trakya alt bölgelerinde, sonra metropoliten kent sınırları içinde düşünülmesi,
- Alt yapının bu esaslara göre geliştirilmesi,
- 1990 yılı için metropoliten nüfus büyüklüğünün 5.5. milyon civarında gelişeceği ve doğu yakası gelişme hızının batıya oranla daha fazla olacağını düşünülmesi, çevre yolları ile ikinci bir aksın yaratılmasıyla merkez ve sahil üzerindeki baskının azaltılacağı,
- Kentsel büyümenin geniş mekan içinde organize edilebilmesi için yeni 2. derecede yönetici merkezlerin gerekliliği,
- Yeni ulaşım ağı ve yönetici merkezlerin yaratılması,
- Yönetimsel ve yasal çerçeve değişikliklerinin yapılması ve
- İstanbul belediyesi ile diğer küçük belediyeleri kapsayan bir metropoliten idare ve yan örgütlerin kuruluşu"

başlıca ilkeler olmaktadır (11).

Dünya Bankası uzmanları ve Nazım Plan uzmanları ile başlatılan kentsel gelişme projesi 1973 planının, ulaşım ve arazi kullanım testinin yapılması planının ekonomik ve kuramsal yapı açısından tamamlanmasını amaçlıyordu.

1975 yılında BİNP Bürosu ve Kültür Bakanlığı Gayri Menkul Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Başkanlığı ortak çalışması ile 1/5000 ölçekli Boğaziçi Tarihi ve Doğal Siti Koruma Planı hazırlanmış ve GEAYK tarafından onaylanmıştır.

Bu dönemde İstanbul Metropolitan Kenti üzerindeki baskıyı azaltabilmek amacı ile Karadeniz'de Ereğli ve Marmara'da Bandırma arasında çekilen bir hat üzerine Kalkınma Planları yıllık programlarında yer almış olan

altyapı yatırımlarına bağlı olarak sanayi ve iskanın özendirilmesine çalışılmış, ancak sonuç alınamamıştır (3).

1976 yılında sonuçlandırılan Kentsel Gelişme Projesi Stratejileri ise;

- "İstanbul, ülkenin ana iş ve mali merkezi ve ihtisas düzeyi yüksek, metropoliten pazarın ihtiyaçlarını karşılayacak merkez olma niteliğini sürdürecektir. İhtisaslaşmamış işgücü-yoğun sanayilerin ise İstanbul dışına özellikle işgücü fazlası olan yerlere yerleşmelerinin teşvik edilmesi,
- Pahalı bir metropoliten çevre yaklaşımı niteliksiz işgücü yoğun sanayilerin, gelişmesini önleyecektir. Altyapı ve kamu hizmetlerindeki gelişmeler mahalli, vergi ve harçlardaki artışlar gibi tedbirler kentsel olanaklardan sürekli olarak yararlanmaları, gerekli merkezi iş faaliyetleri ve teknoloji yoğun sanayilerin gelişmesini sağlayacaktır.
- Önerilen politikaların geliştirilmesi için mevcut yatırım teşvik uygulamasının değiştirilmesi halen kurulu olan işletmelerin mevcut teşviklerini genişletmek yerine İstanbul için gerekli olan gelişmiş teknolojiye sahip birimlerin gelişmesinin sağlanması,
- Yatırım teşviklerinde ölçüt olarak halen kurulmuş olmak yerine teknoloji ve ihtisas niteliklerinin kullanılmasını İstanbul'da ülkenin diğer alanlarına göre ihtisas ve teknoloji yoğun işletmelere öncelik verilmesini gerektirecektir.
- Metropoliten alan içinde uygun sanayilerin seçimi sırasında fazla miktarda hava ve su kirliliği tehlikesi, trafik sorunu ve su sıkıntısının dikkate alınması,
- Çok su tüketen tekstil ve benzer diğer sanayi kuruluşlarının acilen İstanbul bölgesi dışına nakledilmesi,
- Merkezler hiyerarşisinin kurulması ve alt merkezlerin yaratılması, kamu ulaşım sisteminin geliştirilmesinin ve
- Oturma ve iş alanlarında dengeli gelişmenin sağlanması"

şeklinde idi (12).

1975-78 döneminde hazırlanan yeni bir nazım plan da çeşitli yönlerden yetersiz bulunduğu için onanamamıştır. Bütün bu planlama ve deneyimlerden yararlanılarak 1979'da başlatılan yeni bir çalışma programı içinde, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin iştiraki ile, Marmara Bölgesi gelişme şeması ve kentleşme politikaları çalışma dizisi ve İstanbul Metropoliten Kent bütünü çalışmaları aynı program içinde entegre edilerek, 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı 1995 hedefine göre ve 1985, 1990, ve 1995 sonrası eylem program planları ile birlikte hazırlanarak 29.7.1980 tarihinde onanmıştır.

Bu Nazım Planda "Metropoliten İstanbul'un ülke ve dünyaca bilinen özdeğerlerini yitirmeden uluslararası düzeydeki öneminin ülke yararına artırılması, bu arada ülke kalkınmasında uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması" amaçlanmaktadır.

Planın hedefleri "İstanbul Metropoliteni ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülkenin kalkınma düzeni içinde bütünleşmesi", "Doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması", "İstanbul'un içme suyu kaynaklarının herşeye rağmen korunması", "ülke ölçeğinde üretilen enerjinin sınırlı olması nedeniyle optimum düzeyde yararlanmanın sağlanması", "mevcut kentsel dokudaki problemler alanların öncelikle düzenlenmesi", "yeni kentsel gelişme alanlarının sağlıklı ve organize biçimde gerçekleştirilmesi", "konut üretiminin ihtiyaç ve talep özelliklerine göre programlandırılması", "ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropolitende çalışma alanlarının dengelenmesi", "sanayinin fonksiyonel kirliliği dikkate alınarak sanayi alanlarının planlanması", "metropoliten kent bütününde merkezi iş alanının, ana merkez olarak gelişmesi", "metropolitende nüfusa uyumlu rekreatif alan ve kentsel açık alan gereksiniminin sağlanması", "arazi kullanımının sektörlerarası dengelenmesinde turizm payının artırılması", "metropoliten bütünü içinde toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin daha verimli, adil ve çevreye en az zarar verecek biçimde gerçekleşmesinin sağlanması", "iş amaçlı yolculukların topluma

maliyetinin azaltılması", "metropoliten alanda yönetim ve organizasyon bütünlüğünün sağlanması"dır.

Belirlenen amaca varmak için kullanılan hedefler doğrultusunda, metropoliten alan ölçeğinde ve planlamaya geçişte kabul edilen genel planlama varsayımlarının, tutarlı ve metropoliten için geçerli olacağı kararından hareket edilerek, her türlü olasılığın değerlendirilebilmesi için, öncelikle ilk kademe olarak 22 adet 1/200.000 ölçekli alternatif plan-şema hazırlanmış ve bunlar arasından Marmara bölgesi gelişme stratejisine uyum sağlanması en önde gelen kriter olmak üzere seçilen 4 adedi 1/100.000 ölçekli alternatif plan-şema olarak geliştirilmiştir. Bu planlar birbirine entegre edilerek ve toplumsal maliyetler açısından uygulanabilirlik, kamu yatırımlarının maliyeti açısından olabilirlik, politik gerçekleştirme olasılığı, mevcut ve muhtemel yasal araçlarla olabilirlik kriterleriyle uyum sağlayan 1/100.000 ölçekli baz alternatifi anahat ve esasları uygulamaya daha uygun bir ölçek olan 1/50.000. ölçeğinde işlenerek metropoliten alanın 1995 yılı nihai arazi kullanımını bugün düşünölebilen şekilde ve etaplar haliyle veren bir plan hazırlanmıştır (13).

1987 yılında İstanbul Metropoliten Alanının Fotogrametrik haritaları tümüyle elde edilmiştir.

1980 yılından sonra; 1954 onay tarihli Şişli-Beyoğlu, 1971 onay tarihli Kartal, 1971 onay tarihli Çamlıca, 1975 onay tarihli Kağıthane, 1976 onay tarihli Üsküdar, 1977 onay tarihli Libade, 1978 onay tarihli Küçükyalı-Maltepe Nazım İmar Planları (1/5000) halen geçerli olduğu için diğer ilçelerin Nazım İmar Planları (1/5000) yapılmış olup, şu an Kadıköy, Bakırköy, Üsküdar, Eyüp, Gaziosmanpaşa İlçelerinin merkez alanlarını içeren Nazım İmar Planları ile Kartal, Pendik, Beykoz, Sarıyer ilçelerinin köylerinin dışında kalan yaklaşık 90.000 ha'lık alanın 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları yapılmıştır. Tasdik tarihleri 1980 öncesi Nazım İmar Planlarının etaplar halinde ele alınarak revize edilmesi çalışmaları sürdürölmektedir.

Çeşitli zamanlarda yapılan 1/25.000 ve 1/5000 ölçekli planlar 1980 onay tarihli 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planının yeniden ele alınarak revize edilmesini gündeme getirmiş ve bu amaçla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Planlama Müdürlüğü bünyesinde çalışmalara başlanmıştır. Yaklaşık olarak bir yıldır analitik etüdüler yapılmaktadır.

KAYNAKLAR

- 1) B.İ.N.P.B.B., İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları, **Mimarlık**, Sayı 5 (1970).
- 2) SUHER, H., İstanbul Nazım Plan Kararlarının Üretilmesinde Amaç ve Hedefler, **İstanbul'un Geleceği; Stratejiler ve Öneriler Forumu**, İ.B.B., 1990.
- 3) DURANAY, N., GÜRSEL, E., URAL, S., Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması, **Mimarlık**, Sayı 7 1972.
- 4) GÜZELSU, K., İstanbul Metropoliten Alan Planlaması, s. 77-104, **Türkiye'de Metropoliten Alan Planlama Deneyim ve Sorunları Kolokyumu**, MSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayını-2, İstanbul, 1985.
- 5) PROST, H., **İstanbul Nazım Planını İzah Eden Rapor**, İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1938.
- 6) PROST, H., **Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor**, İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1940.
- 7) ANON., **50 Yılda İmar ve Yerleşme (1923-1973)** Ankara: İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü, Araştırma Dairesi Başkanlığı Yayını, 1973.
- 8) D.P.T., **1. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)** Ankara: D.P.T., Yayını, 1963

- 9) KELEŞ, R., **Kentleşme Politikası**, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, 1990.
- 10) SEZER, S., İstanbul Metropolitan Alan Planlama Sorunları, s. 109-114, **Şehirciliğin Son 25 Yılı Semineri**, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1984.
- 11) Büyük İstanbul Nazım Plan Raporu, İstanbul: B.İ.N.P.B.B., 1971.
- 12) Metropolitan İstanbul'un Gelişmesi 1976 Raporu, İstanbul: B.İ.N.P.B.B., 1976.
- 13) İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı 1980 Raporu, İstanbul: B.İ.N.P.B.B., 1980.

İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞMESİNDE YEREL ÖLÇEKLERDEKİ PLANLAMANIN ROLÜ

Ertürk M. İŞIKPINAR

İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞMESİNDE YEREL ÖLÇEKLERDEKİ PLANLAMANIN ROLÜ

BİLDİRİ ÖZÜ

Bildiri'de, İstanbul'un Kentsel Gelişmesi'nde, kenti kuzey, güney ve batı yönlerinden saran yeni yerleşmelerin rolü tartışılmaktadır. Son Kırk Yıl'da, yeni yerleşmeler düzensiz ve çarpık olarak nitelendirilen bir gelişme çizgisi belirlemişler, bu halleriyle İstanbul Kenti'nin planlanmasını etkileyen en önemli unsur haline gelmişlerdir. Bildiride, özellikle İstanbul Metropolü Batı Yakası Deneyimi odak alınarak planlamadaki aksaklıklar tartışılmaktadır. Planlamada makro ve mikro ölçekler ayrışmasının önemi ve sübjektif yaklaşımların yeri vurgulanmaktadır. Yeni yerleşmelerdeki insanın kimliği irdelenmekte ve insanı odak alan yaklaşımlar önerilmektedir.

GİRİŞ

İstanbul Metropolü'nün en önemli gelişme sorunları, özellikle 1960'lı yıllardan başlayarak gelişmekte olan yeni yerleşme alanlarının ekonomik, sosyal ve fiziksel planlama sorunları ve özellikle kentsel tasarım sorunlarıdır. Yeni yerleşme alanları, İstanbul'un öncelikle batı yakasında, daha sonraları doğusunda ve son olarak da kuzeyinde gelişen son derece heterojen ve kırkent niteliği belirleyen yerleşmeler olarak ortaya çıkmışlardır. İstanbul Metropolü'nde çok yakın bir geçmişe kadar 26 adet olan belediye sayısı 1992 de yüzde 100'den fazla artışla 55'e çıkmıştır (İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 1992). Yönetmelikteki bu değişiklikler bu alanlardaki toplumsal hareketliliğin en doğrudan göstergeleridir. Gene çarpıcı bir diğer gösterge, yoğun yerleşmelerin gerçekleştiği Batı Yakası Çevre Belediyeleri'nde 1959'da 4.500 olan nüfusun, ilk 20 yıllık dönemi simgeleyen 1970 yılında 73 katına, 40. yılı simgeleyen 1990 yılında ise 325 katına çıkmış olduğu hususlarıdır (İLLER BANKASI 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ, 1984; İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 1992).

Son Otuz Yıl, gerek İstanbul Kenti'nin ve gerekse Yeni Yerleşmeler'in planlanması açısından fiziksel büyüme ve yönetsel yönlerden olduğu kadar planlama yöntem ve tekniklerinin çeşitliliği ve denenmesi açılarından da son derece yoğun bir dönem olmuştur. Söz konusu alanların planlanmasında Klasik alanlama Yaklaşımları yanında çeşitli yaklaşımların da uygulanmasına karşın düzensiz yapılaşmanın, aşırı yoğunluğun, gürültünün karakterize ettiği mekan organizasyonları elde edilmiştir. Bu çerçevede, özellikle İller Bankası 1. Bölge Müdürlüğü tarafından kapsamlı olarak yürütülen Batı Yakası Çevre Alanları'ndaki planlama deneyimi İstanbul Metropolü'nün planlanmasına yeni önermeler getirecek niteliktedir.

İSTANBUL METROPOLÜ BATI YAKASI PLANLAMA DENEYİMİ

İstanbul Metropolü Batı Yakası Alanları'nda 1970'li yılların ilk yarısından 1980'li yılların ikinci yarısına kadar yürütülen planlama çalışmaları sonucunda elde edilen planların uygulanmasında ortaya çıkan sorunlar ile ilgili olarak Battalgazi aşağıdaki hususları belirtmektedir (BATTALGAZİ, 1984):

.... Konut alanlarındaki belirgin sorunlar - Sanayi alanlarındaki sorunlar - Kamulaştırılacak hizmet alanlarındaki sorunlar - Yapı tahdidi, yapı yasağı olan bölgelerdeki sorunlar - ana başlıkları altında toplayabiliriz. Bunların içinde en önemlisi konut alanlarındaki sorunlardır. İstanbul Metropolü çevresinde işyerlerinin hemen bitişiğinde hatta çok kere de iç içe olmak üzere bir yağ lekesi halinde büyümüş konut alanlarındaki aksaklıklar; Hazine alanlarında gelişen gecekondular - Plansız olarak ifraz edilen arsalarındaki gelişmeler - Hisseli olarak ifraz edilen arsalarındaki gelişmeler - şeklinde

tanımlayabiliriz. Bir de imar uygulamalarındaki otorite yetersizliği dolayısıyla kaçak yapılar şeklindeki gelişmeler vardır ki; bütün bunlar planlamayı çok güçleştiren konular olmuşlardır.

Battalgazi'ye göre Batı Yakası Planlama Deneyimi'nde ilk önemli husus, bu alanlarda planlama süreci başlatıldığında, buradaki yerleşmelerin şehircilik literatüründe belirlenen teorik ve soyut çalışma örnekleri ile planlanamayacak bir büyüklük ve karmaşıklık aşamasına gelmiş olmalarıdır. Bu durumda mevcut sosyal topoğrafyaya ve fiziki teşekküle daha iyi uyum sağlayabilecek, daha realist, mülkiyet sınırlarına uyumlu ve parsel ölçeğine indirgenen bir yaklaşım denenmiştir. İkinci önemli husus, yapılacak planlama çalışmalarına esas olacak her türlü ileriye dönük saptamaların klasik nüfus artışı saptama yöntemleri ile gerçekleştirilmesinin mümkün olmadığı kanısının uyanmasıdır. Bu durumda ise, söz konusu yerleşmelerde doyma nüfus kapasitelerine göre planlama yapılmaya başlanmıştır. Üçüncü husus ise, çeşitli kuruluşlarla Batı Yakası'nın planlanması ile ilgili olarak müşterek çalışmalara girilmiş olmasına karşın, aşırı yüksek nüfus artış ivmeleri B.İ.N.P.B.B.'nin hazırlamış olduğu 1/25.000 ölçekli planların öngördüğü nüfus ve bina yoğunluklarının hemen hemen iki katı düzeyinde gelişmeler göstermiştir. Dördüncü önemli husus ise, bu dönemde yerel yönetim seçimleri sonucunda seçilen yeni yönetimlerle her ne kadar protokollerle nüfus yoğunlukları belli bir aşamada tutulmaya çalışılmışsa da doğal ki zaman kaybı ve önemli değişiklikler kaçınılmaz olmuştur (BATTALGAZİ, 1984).

Batı Yakası Planlama Deneyimi'nde kentlinin planlamaya katılımı yaklaşımı da ele alınmıştır. Kentlinin planlamaya katılımının sağlanması halinde fiziksel çevrenin ruh sağlığını, suç oranlarını ve yaratıcılık gibi süreçleri olumlu etkilediği gerçeğinden hareket edilerek, bireyi sosyal ve fiziksel çevresi ile etkileşiminde bütüncül olarak irdelleyen bilim dalı olan Çevresel Psikoloji Yaklaşımı ile kentlinin planlamaya katılımı sağlanmaya çalışılmıştır (IŞIKPINAR, 1977; IŞIKPINAR, 1990). Erses, bir kent planının oluşturulmasındaki ilgili kesimleri dikkate alırken, Batı Yakası'ndaki deneyimlere dayanarak, kent halkını ilk sıraya koymuş, bir kentte yaşayanların o kenti nasıl kullanmak arzusunda olduklarının önemi üzerinde durmuştur (ERSES, 1984). Battalgazi, "Planı yörenin halkı ile birlikte yapmak esas olmalıdır." görüşü ile gene kentliye yönelmenin önemini vurgulamış, plan yapımı ve onayının yerel yönetimlere bırakılması kararının bu nedenle çok yerinde olduğuna değinmiş (BATTALGAZİ, 1984), ancak kentlinin doğrudan katılımını önermemiştir.

Batı Yakası'nda başlatılan ve sonradan İstanbul dışındaki yerleşmelerde de uygulanan planlamaya yönelik Çevresel Psikoloji çalışmaları ile aşağıdaki konularda kentlinin katılımı sağlanmaya çalışılmıştır:

- Kente getirilecek ana fonksiyonların cinslerinin saptanması ve olabilirliklerinin test edilmesi,
- Nüfus yığılımlarının oluşabileceği alanların saptanması,
- Yeni yerleşmelerde oluşan aşırı nüfus yığılımlarının paralelinde gelişen yoğunluklara tepkilerin irdelenmesi,
- Kentsel alan kullanımlarına ait tercihlerin test edilmesi,
- Yerleşmelerdeki gelişme potansiyelinin irdelenmesi,
- Kent kimliğinin irdelenmesi,
- Kamusal alanların ve sokak çevrelerin estetik ve işlevsel özelliklerinin irdelenmesi.

Bu çalışmalar sonucunda elde edilen bulguların bir kısmı bildirinin sonundaki Tablo 1 ve Tablo 2'de izlenebilir (1).

Tüm çabalara karşın, yeni yerleşmelerin mekan organizasyonlarında izlenen bugünkü hızlı büyüme ve kontrolü zor durum, teorik çerçevenin yeniden gözden geçirilmesini önermektedir.

TEORİK ÇERÇEVDE ARAYIŞLAR

İstanbul Metropolü'nün planlanmasında aksayan ana konu makro ölçek ve mikro ölçek yaklaşımlarında yararlanılan parametrelerin birbirlerinden net olarak ayrılmamış olmasındadır. Tekeli, mekan organizasyonları ile

ilgili bir incelemesinde, mekan organizasyonları teorilerinin tüm bilimlerde olduğu gibi genelleştirmelere yönelmelerinin ve bunun için bir aksiyomatik sistemin kurulmasının önemini vurgularken, bunların normatif kabullerle değil ampirik gözlemlerden elde edilen genellemelerle temellendirilmelerinin önemine de değinmektedir. Aynı incelemesinde, çevresel determinizmin eleştirilmiş olmasının, deterministik mekan organizasyonu teorilerine sahip olmayı ortadan kaldırmayacağını, yalnız bu teorilerde tek bağımsız değişken olarak coğrafik faktörlerin kullanılmayacağını gösterdiğini vurgulamaktadır. Tekeli'ye göre, "Elde edilecek deterministik yapıdaki mekan organizasyonu teorileri ancak makro teoriler olabilir. Makro yapıdaki bu deterministik önermeler olasılıklı önermelerin belirli bir yaklaşıklıkla ifade edilmiş şeklidir. Mikro ölçekte ise önermelerin mutlaka olasılıklı bir yapıda olması gerekir." (TEKELİ, 1979).

Bu analiz, makro ölçeklerdeki uygulamanın mikro ölçeklerdeki uygulamadan ayrıştırılmasını önermektedir. Ancak, mikro ölçek olarak yeni yerleşmelerde önerilecek bir 'ampirik gözlemlerden elde edilecek olasılıklı önermeler' dizisinin elde edilmesi için incelenecek 'insan zihniyeti' nasıl bir zihniyettir ve hangi yaklaşımla ele alınmalıdır?

Yeni Yerleşmeler İnsanın Zihniyeti

Çeşitli disiplinlerden araştırmacılar, yeni yerleşmeleri kırdan kente geçiş sürecinde bir bütün olarak incelemektedirler (ÖZEK, 1974; TURAK, 1985 KELEŞ, 1990). Kısaca, kırsal nitelikteki yerleşmelerin temel özelliğini tarım, kentsel yerleşmelerin temel özelliğini ise sanayi oluşturmaktadır. Bu iki ekstrem buluştuğu ortam olan yeni yerleşmelerde, insanın geçiş sürecinde geçirmekte olduğu 'psikolojik mutasyon'un hangi noktasında olduğu kesinlik kazanmamış bir konudur. Coğrafyacıların İstanbul Metropolü'nün hangi yerinde Türkiye'nin hangi noktasından gelen insanların hemşehrilik kaygısı ile yoğun şekilde yerleştiğini incelediği ve saptadığı (TÜMERTEKİN ET AL., 1977) bir dönemde yeni yerleşmeler insanı 'prototip' kabul edilerek planlama yapılmıştır.

Sayın, iktisaden az gelişmişlikten ileri bir topluma geçişte, ekonomik ve sosyal unsurların rolünü anlamak için geleneksel ve teknolojik toplumların bünyelerini açıklamının önemine değinmektedir (SAYIN, 1983). Sayın, çeşitli yazarlara gönderme yaparak, Durkheim'in organik dayanışma ile mekanik dayanışma arasındaki farkı, Redfield'in kavim toplumu ile şehir toplumu arasındaki farklılıkları, Cooley'nin birincil ve ikincil ilişkiler ayrımını, Friedman'ın doğal ortamın karşısına teknik ortamı koyuşunu bu konulardaki çeşitli yaklaşımlar olarak vurgulamaktadır. Turak, 1978 Yılı'nda toplanan 29. Dünya Şehircilik Günü'ne sunduğu bildirisinde, kentleşmenin temel sosyal süreçlere getirdiği değişimleri incelerken ise basit tarımsal toplum ve kompleks kentsel toplum ayrımını getirmektedir (TURAK, 1985). Sayın, değinmiş olduğu görüşlerin bir sentezini yapmakta ve kırdan kente geçiş sürecinde insanın ve toplumun ekonomik yapı ve sosyal örgütlenme konusunda yeniden ele alınmasını önerirken, en önemli konunun bu insanların 'zihniyetleri' bağlamında olduğunu vurgulamaktadır. Yeni yerleşmeler insanının da geliştirmekte olan yeni zihniyeti kapsamında dikkate alınması gerekmektedir.

Tunalı'nın analizi ile postmodern eylemin ana niteliği, moderne karşı çıkarken, aslında tüm akla dayalı anlayış ve kurumlara karşı çıkmasıdır. Tunalı'ya göre, "Post-modern eylem, bu ana niteliği ile de sonunda akılcılığın bir dekonstrüksiyonu olur." "... 'akılcılığın dekonstrüksiyonu' bireyselliğin öncülük ettiği, ilkin sanatta sonra toplumsal yaşamda yeni oluşumlara neden olur. Bu oluşumların temel özelliği ise, onların sistemsizliği ve eklektikleridir." (TUNALI,1992).

Bu yukarıdaki anlatım, hemen tümüyle yeni yerleşmelerin bünyesinde izlenebilir. Gerçekten, bireysellik fiziksel çevrenin şekillenmesinde önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır, bireyler ve toplumlar eklektik yaklaşımlarla yerleme seçeneklerini belirlemektedirler. Yeni yerleşmelerde bir başıboşluk mu hakim olmuştur, belli çıkar grupları mı süreci yönetmektedir. Açık olan şudur ki, plancıların yeterli olmadıkları bir konuda toplumlar kendi rasyonelliklerini ve radikalliklerini aramak çabası içindedirler ve bunu sağlamak için de postmodern bir zihniyet olarak nitelendirilebilir.

Akılcılığın Dekonstrüksiyonu ve Sübjektivite

Tankut, planlamada modernizm-postmodernizm karşıtlığını incelerken, "Modernizmin bütüncül yaklaşımına karşı postmodernizm parçacı yaklaşım öngörmektedir. Modernizmin tek düze ve katı mimari anlatımına karşın elektik anlatımı globalizme karşı yerelik, tarihte kopukluğa karşın tarihsellik ve gelenekselliğin yeğlenmesi planlamada modernizm-postmodernizm karşıtlığıdır."sentezini getirmektedir (TANKUT,1991).

Akılcılığın dekonstrüksiyonu, bireyselliğin öncülük ettiği oluşumlar, elektik anlatımlar, globalizme karşı yerellik, geleneksellik, tarihsellik, tüm bu kavramlamalar, insanda bütünleşen bir karmaşıklık ifade etmektedirler ve tümü de sübjektivite ağırlıklı fenomenlerdir.

Rapoport, kentler ve kent merkezlerinin idantifikasyonunda, objektif ve sübjektif kriterlerden söz etmektedir. Objektif tanımlamaların belli ölçülebilir kriterlerden oluştuğunu ve alanların doğalarını değiştirdikleri yerlerin saptanmasında yararlandııklarını anlatmaktadır. Avrupa'da merkezî iş alanlarının dükkan, arazi değerleri, gündüz nüfusları, iş çeşitliği, işyeri sayısı, telefon hatlarının sayısı ve benzerinden yararlanılarak tanımlandığını belirtmektedir. Kentsel peysajın sübjektif tanımlamalarının ise karmaşıklık düzeylerine, kentsel dokuya, ölçek ve büyüklüğe, yapı yüksekliği ve yoğunluğuna, renge, malzemelere, detaylara, insanlara, işaretlere, etkinlik düzeylerine, insan yapısı ya da doğal, bitkilerin, bahçelerin, çitlerin doğasına, kokulara, bakım ve onarıma dayanacağını anlatmaktadır (RAPOPORT,1976) (2).

Yeni yerleşmelerin planlanmasında makro ölçeklerde objektivite ağırlıklı, mikro ölçeklerde ise sübjektivite ağırlıklı yaklaşımları önermek olasıdır. Ancak unutulmamalıdır ki, Tekeli'nin önerdiği makro ölçek planlamasına geçerli olacak determinizm ağırlıklı birden fazla değişkenli yaklaşımın dikkate alınması halinde sübjektivitenin de katkısının sağlanması gerekmektedir. Bu hususu gerek günümüz insanının sübjektiviteye açık zihniyeti ve gerekse makro ölçeklerden mikro ölçeklere bir hiyerarşik açılımın söz konusu olması sonucu her iki ölçeğin birbirlerini etkileyecekleri gerçeği önermektedir. Mikro ölçekteki yaklaşımlar için gene Tekeli'nin getirdiği amprik gözlemlerden olasıklı önermelerin de bugünün koşullarında İstanbul planlaması için yeterli olmadığı açıktır. Yeni yerleşmeler gibi toplumların bireylerinin davranışlarını salt gözlemleyerek diğer deyimile objektif yaklaşımlarla saptamak mümkün değildir.

Klâsik planlama yaklaşımları determinist ve davranışçı yaklaşımlardır (LEE, 1976). Yeni yerleşmelerin planlanmasında yararlanan yaklaşımlar da büyük ölçüde determinist ve davranışçı yaklaşımlar olmuşlardır. Oysa sübjektivite ağırlıklı fenomenlerin değerlendirilmesi bireyin içsel süreçlerini dikkate alan yaklaşımlar gerektirmektedir. Kentsel Psikoloji, kent insanını sosyal ve fiziksel çevresi ile etkileşiminde irdeleyen ve içsel süreçleri dikkate alan yaklaşımlar sunmaktadır. İlginçtir ki, postmodern mekanı eleştiren Jameson da Çevresel Psikoloji'yi gelişen yeni mekan anlayışını irdelemede bir yaklaşım olarak önermektedir (JAMESON, 1990).

Katılımın Kurumsallaşması

Bir diğer önemli konu, katılımın kurumsallaşması ile ilgilidir. Kentlinin planlamaya katılması halinde, çeşitli yaşam süreçlerine olumlu katkı sağlanmaktadır.

Vardar, bazı uzmanların, sakinlerin katılım olanaklarından yararlanmadıklarını belirttiklerini, bunun nedenleri üzerinde durduklarını, bir sosyoloğun, katılımın 1970 lerin başında bir meydan okuma aracı olduğunu, ancak daha sonra belediyelerce planlama sürecinde kurumsallaştırılınca, pasiflik ve güvensizliğin doğduğunu açıkladığını belirtmektedir (VARDAR, 1988).

Kurumsallaştırmadan kasıt, katılımın yasalarla ve yönetmeliklerle değil, planlama ve tasarım sürecinin doğal bir parçası olarak ele alınması, halkın gereğinde bilfiil, örneğin konut çevrelerinin düzenlenmesine inrendirilmesi ile gerçekleştirilmesidir. Bu tür yaklaşımların örnekleri vardır. Örneğin, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Peysaj Mimarlığı Bölümü'nde bir Alman Uzman tarafından verilen konferansta Almanya'da bir yerel yerleşmedeki park alanı düzenlenmesinde yerelyönetim imkansızlıklarla karşılaşınca, halkın bu park alanına davet edildiği halktan bu alanda mevcut yerel malzemelerle parkı düzenlemelerinin istendiği anlatılmıştır. Sonuç halkın eseri olan bir ürün olmuştur. Bu bir gerçek katılım örneğidir.

Tekeli'nin sergilemesiyle, planlamada değişik işlevleri yerine getirmek için beş farklı düzeyde katılımdan söz edilebilir (TEKELİ, 1990):

- Planı halka benimsetmek,
- Katılım yoluyla planıyı bilgilendirmek,
- Halkın plan kararlarına katılmasını sağlamak,
- Katılımın "kritik rasyonalizmin" gerçekleştirilmesi aracı olarak görülmesi,
- Katılımın bir nevi bölüşmeye değil, yaratmanın heyecanına katılım olarak ele alınması,

Tekeli'ye göre, katılımın kurumsal yapı içerisinde gerçekleşmesi, varolan belli bir kaynağın kullanım alanlarını halkın özlemleriyle daha tutarlı bir hale getirmek için yapılmakta olması demektir. Burada söz konusu olan paylaşmaya katılımdır. Katılım bu düzeyde çok başarılı olamaz; toplumun ilerlemesini hızlandırıcı bir boyutu kazandınlırsa, insanlar kamu kaynakları yanında kendi kaynaklarını da seferber edeceklerdir.

SONUÇLAR

1. Yeni yerleşmeler insanı bireysel ve seçici etkinlikler içerisinde, bu durum sübjektif yaklaşımlar önermektedir.
2. Sübjektivite insanda bütünleşen bütüncü yaklaşımlara gereksinim göstermektedir.
3. İstanbul Metropolü'nün planlanmasında makro ölçek-mikro ölçek ayırımında objektif ve sübjektif yaklaşımların yerleri duyarlı bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

NOTLAR

(1) Trakya ve Kocaeli değerleri 2. Kentse Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu'na Ertürk M. Işıkpınar tarafından sunulan bildiriye yer almıştır (IŞIKPINAR, 1992), Çalışmaların sürekliliğini vurgulamak ve karşılaştırma olanağı sağlamak için İstanbul Metropolü'nde gerçekleştirilen çalışmalar ile birlikte yeniden verilmiştir.

(2) Metindeki çeviriler Ertürk M. Işıkpınar tarafından yapılmıştır.

KAYNAKLAR

BATTALGAZİ, S. (1984): "Metropoliten Şehirlerde Planlama ve Uygulama Sorunları", Şhirciliğın Son 25 Yılı Semineri, ed. Fulın Bölen, bildiriler, 22-25 Ekim 1984, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, s. 103-108.

ERSES, S.M. (1984): "Kent Planlamasında Amaç Dışı Kullanımlar ve Buna Neden Olan Faktörler", Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kollokyumu, 1-3 Kasım 1984, Adana, s. 144-154.

IŞIKPINAR, E.M. (1977): "İstanbul Batı Yakası Mücavir Belediyeleri Fiziksel Çevre Affektif Etkinliğı Pilot Araştırmaya ", Mimarlıkta İkinci Kademe Eğitimi: Kuram, Araştırma, Uygulama Semineri , 21-23 Mart 1977, Orta Doğu Teknik Ünivesitesi, Ankara.

IŞIKPINAR, E.M. (1990): "İller Bankası Planlamaya Katılım Çalışmalarında Psikolojik Yaklaşım", Planlamaya

Karlım Konulu 14. Dünya Şehircilik günü Kollokyumu , 6-8 Kasım 1990, İ.T.Ü., İstanbul.

IŞIKPINAR, ERTÜRK M. (1992): Planlamaya ve Tasarım Bütününde Kentsel Psikoloji, Postmodernizm, Post-Urbanizm", Post Urbanizm ve Kentsel Tasarım konulu 2. Kentsel Tasarım ve uygulamalar Sempozyumu, ed. Mehmet Çubuk, 21,22 Mayıs 1992, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, baskı EKOL Reklam ve Tanıtım Tesisleri, 1993,s.167-176.

İLLER BANKASI 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ (1984): İstanbul İller Bankası İmar Planlama Şube Müdürlüğü arşivleri, İstanbul.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ (1992): İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü Arşivleri, İstanbul.

JAMESON, F. (1990): "Postmodernizm ya da Geç Kapitalizmin kültürel Mantığı", Postmodernizm, ed. Necmi Zekâ, Kıyı Yayınları, Yalçın Matbaası, İstanbul, s. 95-106.

KELEŞ, R. (1990) :Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, Özkan Matbaacılık Sanayi, Ankara.

LEE, T.R. (1976):Psychology and the Environment, Methuen, Richard Clay (The Chaucer Press) Ltd.,Bungay, Suffolk, İngiltere.

ÖZEK, Ç. (1973):"Türkiye'de Şehirleşmenin Ana Nitelikleri ve Ceza Adeleti Yönünden Açabileceği Sorunları Sempozyumu, 17-118.

RAPOPORT, A. (1980): Human Aspects of Urban Form, Towardas a Man-Environment Approach to Urban Form, and Design, Pergamon Press, printed by A. Wheaton ant Co. Ltd., Exeter, İngiltere.

SAYIN, Ö. (1983): İnsan Faktörünün Sosyal ve Ekonomik Gelişmelerdeki Yeri, Önemi, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 27, İzmir.

TANKUT,G. (1991): "Planlama -Postmodernizm Yakınlaşmaları Üzerine Bir İrdeleme, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, 6-8 Kasım 1991. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, s. 62-69.

TEKELİ, İ. (1979): Mekan Organizasyonlarına Makro Yaklaşım, Türkiye Üzerine Bir Deneme, baskı Ertem Büro, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Yayın No: 28, Ankara.

TUNALI, İ. (1992): "Post-Modernizm ve Getirdikleri", Cumhuriyet Gazetisi, 11 Temmuz 1992, İstanbul, s. 2.

TURAK, E. (1985): "Metropolitan Kavramlar-Tanımlar-Ölçütler Sisteminin Önemi", ed. Mehmet Çubuk, Türkiye'de Metropolitan Alan Planlama Deneyim ve Sorunları Kolokyumu, Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler enstitüsü Yayını-2, İstanbul, s. 22-40.

TÜMERTEKİN, E. ve ÖZGÜÇ, N. (1977): Distribution of Outborn Population in İstanbul, Çağlayan Kitabevi, 1977, İstanbul.

VARDAR, A. (1988): "Kent Yenilemesinde Sakinlerin Planlamaya Katılması- Federal Almanya'dan Örnekler", Planlama Dergisi, No. 88/1, Şehir Planlama ve Mühendisleri Odası Yayını, Ankara, s. 16-18.

TABLO 2- BİR KISIM YERLEŞMELERİN YOĞUNLUK TEPKİLERİ

Kaynak: İller Bankası I. Bölge Müdürlüğü İmar Planlama Şube Müdürlüğü Halkoyu Yoklaması

SIRA NO	REF NO	YERLEŞME ADI	NÜFUS Kişi	BRÜT YERLEŞİK ALAN	YOĞUNLUK Kişi/HA	FERAHLIK %	KALABALIK LIK %	DOYMA DEĞERİ F/k
	A	İSTANBUL METROPOLÜ						
1	1	YEŞİLBAĞ	53.594	535	100	86	66	1.30
2	2	KÜÇÜKÇEKMECE (1)				33	76	2.30
3	3	ÇATALCA (2)	510	1	510	63	73	1.16
	B	TRAKYA						
4	1	KIYIKÖY	2.565	60	42	78	70	1.11
5	2	BANARLI	2.829	94	30	62	67	0.93
6	3	BALABANCIK	2.006	111	18	76	70	1.09
7	4	MÜREFİE	2.726	50	51	90	48	1.88
	C	KOCAELİ						
8	1	MAŞUKİYE	4.451	416	10	88	70	1.26
9	2	İHSANİYE	6.733	525	12	78	70	1.11
10	3	YENİKÖY	2.132	875	2	63	59	1.07
11	4	UZUNÇİFTLİK	5.504	1.344	4	80	51	1.57

(1) Yalnız Meydan değerlendirmesidir, bu nedenle nüfus, alan ve yoğunluk değerleri verilmemiştir.

(2) Yalnız tek bir mahallenin değerlendirmesidir.

(3) Nüfus değerleri, Küçükçekmece için 1975, Yeşilbağ için 1980, Çatalca için 193, İhsaniye ve Yeniköy için 1985, Uzunçiftlik için 1987, diğer yerleşmeler için 1990 değerleridir.

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA YENİ ALTMERKEZLERİN OLUŞUMU

GİRİŞ

1950'lerden sonra yaşanan büyük nüfus artışı, İstanbul'un hızlı bir şekilde yayılmasına neden olmuştur. Nüfus artışına paralel olarak çevre alanlarda gelişen sanayi ve gecekondu alanları, İstanbul'da daha iyi bir ulaşım ağının geliştirilmesini zorunlu kılmıştır. Geliştirilen toplu taşın sistemi, İstanbul'un 1970 lere kadar, merkezi şehir niteliğini sürdürmesini sağlamıştır.

Zaman içinde, ulaşım sistemindeki gelişmeler, kalabalıklaşma özelliği göstermeye başlayan Merkezi İş Alanı (MİA)'nın çevre alanlara doğru kaymasına ve yeni altmerkezlerin oluşmasına neden olmuştur. Şehirsel yapıdaki bu değişimler sonucu, İstanbul'da, değişik bölgeler arasında yeni ulaşım ilişkileri gözlenmektedir.

Bu bildiriye sunulan çalışmada, bölgeler/sektörler arasındaki trafik yükü verilerine bağlı olarak, İstanbul Metropoliten alanının, anlamlı bölgelere ayrılması ve oluşan bölgelere bağlı olarak altmerkezlerin yorumlanması amaçlanmaktadır. Bu amaç için küme çözümlemesi (cluster analysis) tekniğinden yararlanılmıştır. Küme çözümlemesinde, İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planında tanımlanan sektörler arasında olağan bir günde özel araç ve toplu taşıma yapılan toplam seyahat verileri kullanılmıştır. Altmerkezlerin zaman içindeki değişimini gözlemek ve oluşumları karşılaştırmak amacı ile 1975 ve 1985 yılı verileri ayrı ayrı incelenmişlerdir. Çalışmanın sonuçları, İstanbul'un değişik sayıda bölgelere ayrılmasını ve bölgeler arasındaki bağlantıların gücünü belirtmeyi sağlamaktadır.

KÜME ÇÖZÜMLEMESİ TEKNİĞİNİN TANITIMI

Küme çözümlemesi, birbirleri ile etkileşen homojen grupların belirlenmesi ve gruplar arasındaki etkileşim konusunda açıklayıcı bilgi sağlamak amacı ile geliştirilmiş bir tekniktir. Belirli özellikleri gözönüne alarak, bu tekniğin, sadece grupların varlığını test etmeye yardımcı olduğunu, ancak grupların oluşumuna neden olan faktörler konusunda bilgi sağlamadığını vurgulamak gerekmektedir. Bu teknik, oluşum düzenine paralel olarak, grupların belirlenmesini ortaya koyan uygun bir araçtır (Ball ve Kirwan, 1977).

Grupların oluşumunda birleştirici aşamalı kümeleme (agglomerative hierarchical clustering)ya da dağıtıcı aşamalı kümeleme (divisive hierarchical clustering) yöntemleri kullanılmaktadır. Birleştirici küme çözümlemesi yönteminde, birimler, tek bir kümenin elemanı olana kadar, giderek daha büyük gruplarda birleşmektedirler. Dağıtılan küme çözümlemesi yönteminde ise tüm birimler bir kümeyi oluşturur ve her bir birim ayrı birer küme oluşturuncaya kadar kümelerden ayrılmaktadırlar (Norusis, 1988). Bu çalışmada birleştirici aşamalı kümeleme çözümlemesi uygulanmıştır.

Birleştirici aşamalı küme çözümlemesi, birimlerarası benzerlik ya da uzaklık matrisinin hesaplanması ile başlar ve kümeleme sonuçlarını gösteren bir dendrogram ile sona ermektedir. Bu yöntem, her bir aşamada en yakın ya da en çok benzer olan birimleri ya da birimlerden oluşan kümeleri birleştirmektedir (Everitt, 1977).

Kümeler, birimlerin, tek bir kümenin elemanı olana kadar, giderek daha büyük gruplarda birleşmesi ile oluşmaktadır. İlk aşamada, tüm birimler ayrı ayrı birer küme olarak düşünülmektedir. Bu, küme sayısının, birim sayısına eşit olduğu anlamını taşımaktadır. Örneğin, 16 birimin gruplanması sözkonusuysa, başlangıçta 16 kümenin var olduğu kabul edilmektedir. Birimlerden ikisinin bir küme oluşturması ile ilk aşama toplam 15 küme ile sonuçlanmaktadır. Devam eden her bir aşamada, yeni bir küme, mevcut olan çok birimleri bir kümeyle yeni bir birimin katılması; iki ayrı birimin tek bir kümeyi oluşturması ya da iki çok birimli kümenin birleşmesi ile oluşmaktadır. (Norusis, 1988)

Her aşamada hangi birimlerin ya da kümelerin birleşeceği konusunda birçok yöntem kullanılabilir. Yöntemler arasındaki farklılıklar, iki birim; bir birim ve birkaç birimden oluşan bir küme ya da iki küme

* I.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü

** I.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

arasındaki uzaklığın (ya da benzerliğin) farklı şekilde tanımlanmasından kaynaklanmaktadır (Everitt, 1977). Tamamen bağlantılı (complete linkage) kümeleme yönteminde, kümeler arasındaki uzaklık, iki kümenin en uzak elemanı arasındaki uzaklık tanımlanırken, tek bağlantılı (single linkage) kümeleme yönteminde, kümeler arasındaki uzaklık, her adımda, iki kümenin en yakın elemanı arasındaki uzaklık olarak tanımlanmaktadır. Gruplar arasında ortalama bağlantılar (average linkage between groups) kümeleme yönteminde ise sözü edilen uzaklıklar, farklı kümelerin elemanı olan her çift eleman arasındaki uzaklıkların ortalama değeri olarak tanımlanmaktadır. (Norusis, 1988)

Aşamalı küme çözümlemesindeki aşamalar, görsel olarak, dendrogram adı verilen bir ağaç diagramı ile belirtilmektedir. Dendrogram, her bir aşamadaki katsayı değerlerini ve biraraya gelen birimleri ya da kümeleri göstermektedir. Birimlerin dendrogramda birleştikleri eşikler, birleşen grupların elemanları arasındaki gerçek bağlantı gücünün tahmin edilmesini sağlamaktadır.

İyi tanımlanmış bölgeler, dendrogramın incelenmesi ile belirlenebilir. Bir kümenin varoluş aralığı (range of existence), onun ortaya çıkma ve yok olma aralığıdır. Varoluş aralığı, bir kümenin güçlülüğünün ölçüsüdür. Büyük aralıklar güçlü ya da iyi tanımlanmış bir kümeyi belirtirken küçük aralıklar, zayıf ya da iyi tanımlanmamış kümeleri belirtmektedir. Eğer, birkaç birim iyi tanımlanmış bir kümeyi oluşturursa (ki bu büyük bir aralıkta varolan bir kümedir) ayrı bir grup-bölge olarak kabul edilebilir.

Bugüne kadar, küme çözümlemesi, farklı değişkenleri gözönüne alarak, bölgelendirme amaçları için birçok kere kullanılmıştır (Slater, 1975; Slater, 1976a; Slater, 1976b; Slater, 1976c; Harner ve Slater, 1980). Bu çalışmada da, farklı birimler belirli özelliklere dayanarak ortak gruplara-bölgelere ayrılmışlardır. Küme çözümlemesinin, trafik yükü matrislerinin kullanımı ile çıkış-varış bölgeleri-zonları arasındaki fonksiyonel ilişkileri ve ulaşım türlerini incelemek amacı ile de kullanıldığı bilinmektedir (Slater, 1977).

KÜME ÇÖZÜMLEMESİNİN İSTANBUL'A UYGULANMASI

İstanbul'un anlamlı bölgelere ayrılabilmesi ve bu bölgelere bağlı olarak oluşan altmerkezlerin belirlenmesi amacı ile bu çalışmada, İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planında tanımlanan sektörler* arasında olağan bir günde özel araç ve toplu taşıma yapılan toplam seyahatlerden yararlanılmıştır. Altmerkezlerin zaman içindeki değişimini gözlemek ve oluşumları karşılaştırmak amacı ile küme çözümlemesi, 1975 ve 1985 yılı verileri için ayrı ayrı uygulanmıştır.

Küme çözümlemesinde kullanılmak üzere, 1975 ve 1985 yıllarındaki sektöriçi ve sektörlerarası yolcu sayılarından oluşturulmuş 16 x 16 büyüklüğünde N ve M matrisleri oluşturulmuştur. Bu matrislerde, i ile j ilçeleri arasında seyahat eden toplam yolcu sayısı n_{ij} ve m_{ij} olarak Harner ve Slater (1980), orijinal verilerden oluşturulan bu matrislerin bölgeleme amaçları için uygun olmadığını belirtmişlerdir. Zira, büyük nüfuslu birimlerden diğer birimlere seyahat eden toplam yolcu sayısının da daha büyük olması beklenmektedir. Bu büyüklük etkisini yok etmek amacı ile göreceli trafik yükünün ifade edildiği N' ve M' matrisleri oluşturulmuştur (Harner ve Slater, 1980). N' ve M' matrislerindeki değerler aşağıdaki şekilde hesaplanmıştır:

$$N'_{ij} = n_{ij}/n_i$$

$$M'_{ij} = m_{ij}/m_i$$

Burada, n_i 1975 yılında, m_i ise 1985 yılında i sektörü ile tüm diğer sektörler arasındaki toplam seyahatleri belirtmektedir. Buna bağlı olarak, N'_{ij} , 1975 yılında i ve j sektörleri arasında seyahat eden kişilerin oranını gösterirken M'_{ij} de, 1975 yılında i ve j sektörleri arasında seyahat kişilerin oranını göstermektedir.

Eğer sadece sektörler arasında seyahat eden yolcu sayısı gözönüne alınırsa, ki bu sadece, ikamet edilen sektörün dışına seyahat edenlerin gözönüne alındığı anlamına gelmektedir, diyagonal girişlerinin sıfır olduğu N' ve M' matrisleri oluşturulabilir. N' ve M' matrislerindeki elemanlar şöyle hesaplanmıştır:

$$N'_{ij} = n_{ij}/(n_i - n_{ij})$$

$$M'_{ij} = m_{ij}/(m_i - m_{ij})$$

* Bu çalışmada 16 sektör gözönüne alınmıştır. İki sektörden oluşan ilçeler tek sektör olarak değerlendirilmiştir.

Burada, n_{ij} 1975 yılında, m_{ij} de 1985 yılında, ikamet edilen sektör içindeki seyahatleri gösterirken, N_{ij}' 1975 yılında, N_{ij}'' de 1985 yılında, i sektöründe ikamet eden bir kişinin, sektör dışına seyahat ettiği kabulü ile, i ve j sektörleri arasında seyahat etmesinin şartlı olasılığını belirtmektedir.

Bu şekilde oluşturulan N' , M' , N'' ve M'' matrisleri ayrı ayrı çözümlenmişlerdir. N' ve M' matrislerine dayalı çözümlenmede, sektöriçi etkilerin, sektörler arasındaki etkilerden nispeten daha küçük olması eğilimi vardır. Ancak bu matrisler, aynı sektör içinde seyahat eden kişilerin oranı konusunda bilgi sağlamaktadır.

İstanbul Metropolitan alanını anlamlı bölgelere ayırabilmek amacı ile yukarıda açıklanan şekilde oluşturulan N' , M' , N'' ve M'' matrisleri, birleştirici aşamalı küme çözümlenmesine tabii tutulmuşlardır. Kümelerin oluşumunda tamamen bağlantılı kümeleme yöntemi kullanılmıştır.

KÜME ÇÖZÜMLEMESİNİN SONUÇLARI

Sonuçlar, toplam trafik yükünün gözönüne alındığı matrisler (N' , M') ve sadece sektörler arasındaki trafik yükünün gözönüne alındığı matrisler (N'' , M'') için ayrı ayrı sunulacaktır. Aşağıda açıklanan kümelerin/bölgelerin coğrafi dağılımı Ek'de yer alan Şekil 5- Şekil 8'den izlenebilir.

Şekil 1 den Şekil 4 e kadar gösterilen dendrogramlarda, gerçek uzaklıklar (benzerlikler) 0 ile 25 sayılar arasındaki bir skala üzerinde orantılı bir şekilde gösterilmiştir. Böylece aşamalar arasındaki gerçek oranlar korunmuştur.

TOPLAM TRAFİK YÜKÜ İLE OLUŞTURULAN MATRİSLERİN (N' , M') ÇÖZÜMLEMESİ

Sektöriçi ve sektörlerarası trafik yükünün gözönüne alınması ile oluşturulan N' ve M' matrislerine uygulanan tamamen bağlantılı küme çözümlenmesinden ortaya çıkan dendrogramlar Şekil 1 ve Şekil 2 de gösterilmiştir. 1975 yılı verileri ile elde edilen dendrogramın incelenmesi ile (Şekil 1), Avrupa yakasındaki tüm sektörlerin güçlü bir bölgeyi oluşturdukları görülmektedir. İstanbul bütününde ise üç anlamlı kümeden sözedilebilir.

	0	5	10	15	20	25
	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
GOP&Eyüp - 35	- + - +					
ZB&Eyüp - G	- + + - - +					
Bakırköy - G	- - - + + - +					
Fatih	- - - - - + + - - - - +					
Bakırköy - D	- + - +					
Bakırköy - K	- + + - - - - + + - - - - - +					
Bakırköy - B	- - - +					
Eminönü	- - - - - - - - - - - + + - - - - - - - - - +					
Beşiktaş	- - - + - - - - +					
Sarıyer	- - - + + - - - - - - - - - +					
Beyoğlu	- - - - - + - +					
Şişli & Eyüp - K	- - - - - +					
Beykoz	- - - - - + - - - - - - - - - +					
Üsküdar	- - - - - + + - - - - - - - +					
Kadıköy	- - - - - + - - - - - - - - +					
Kartal	- - - - - +					

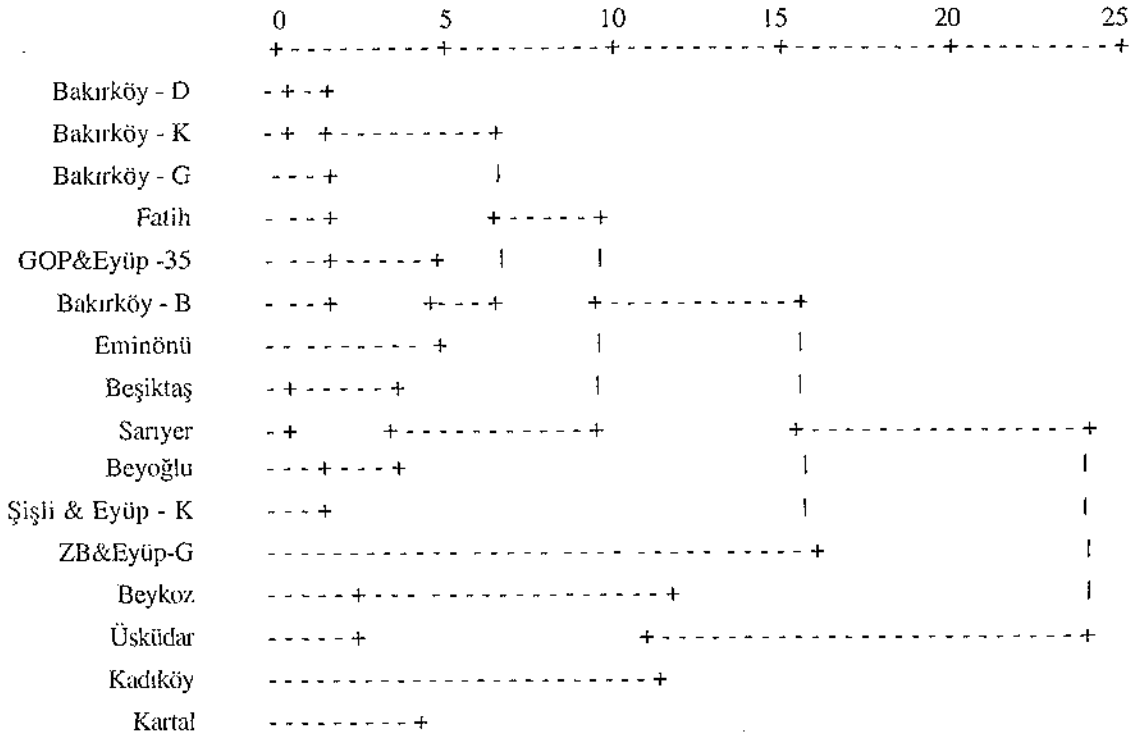
Şekil 1. N' Matrisler Tamamen Bağlantılı Küme Çözümlenmesinin Uygulaması İle Elde Edilen Dendrogram

- A Kümesi: Avrupa yakasında yer alan tüm sektörler (Gaziosmanpaşa & Eyüp - Güney, Bakırköy - Güney, Fatih, Bakırköy - Doğu, Bakırköy - Kuzey, Bakırköy - Batı, Eminönü, Beşiktaş, Sarıyer, Beyoğlu ve Şişli & Eyüp - Kuzey) 14. ile 25. birimler arasında varolan güçlü bir kümeyi oluşturmaktadırlar. Bu sektörler fonksiyonel bütünlüğü olan bir bölgeyi bir bölgeyi tanımlamaktadırlar. Bu kümenin, üç altkümeyi içerdiği söylenebilir. Bu altkümeler arasından Beşiktaş, Sarıyer, Beyoğlu ve Şişli & Eyüp-Kuzey sektörlerinin oluşturduğu küme (varoluş aralığı 5-14), diğerlerine göre daha iyi tanımlanmış bir bölgedir. A kümesi içinde Eminönü tek başına ikinci bir altkümeyi oluştururken (varoluş aralığı 0-8), Gaziosmanpaşa & Eyüp-35. zon, Zeytinburnu & Eyüp-Güney, Fatih, Bakırköy-Doğu, Bakırköy-Kuzey ve Bakırköy-Batı sektörleri üçüncü bir altkümeyi oluşturmaktadırlar (varoluş aralığı 5-8).
- B Kümesi: Beykoz ve Üsküdar İstanbul bütününde en iyi tanımlanmış bir kümeyi oluşturmaktadırlar. Bu küme 5. birim aralığında ortaya çıkarken 19. birim eşiğinde Anadolu yakasında yer alan diğer iki sektörden (Kadıköy ve Kartal) oluşturmaktadırlar.
- C Kümesi: Kadıköy ve Kartal sektörleri en uzun aralıkta ayrı kalan bölgeleri oluştururlarken, 11. birim eşiğinde birleşerek 19. birime kadar üçüncü bir kümeyi oluşturulmaktadır. 19. birim eşiğinde bu küme B kümesi ile birleşerek Anadolu yakasının tümünü içeren bölgeyi tanımlamaktadırlar.

1975 yılı trafik yükü verilerinin değerlendirilmesi ile ortaya çıkan küme ve altkümelerin İstanbul'un coğrafi özelliklerini yansıttığı söylenebilir.

1985 yılı verileri ile oluşturulan M' matrisine uygulanan tamamen bağlantılı küme çözümlemesinin sonuçları, sektörlerin Avrupa ve Asya ayrımına göre kümeleştiklerini açıkça ortaya koymaktadır (Şekil 2). Avrupa yakasındaki sektörler arasında Zeytinburnu & Eyüp-Güney sektörü en uzun aralıkla tek başına bir kümeyi tanımlamaktadır. Bu çözümlemenin sonucu olan dendrograma göre İstanbul üç bölgeye ayrılabilir.

- A Kümesi: Avrupa yakasında, Zeytinburnu & Eyüp-Güney dışında yer alan tüm sektörler, iki altkümeden oluşan güçlü bir kümeyi tanımlamaktadırlar (varoluş aralığı 10-16). Bu iki altküme arasında, Beşiktaş, Sarıyer, Beyoğlu ve Şişli & Eyüp-Kuzey sektörlerinin oluşturduğu altküme (varoluş aralığı 4-10), diğer sektörlerinin oluşan altküme göre daha iyi tanımlanmaktadır. İkinci altküme (varoluş aralığı 7-10) içinde de iki ayrı bölgeden sözedilebilir. Birinci bölge Bakırköy-Doğu, Bakırköy-Kuzey ve Bakırköy-Güney'i içerirken (varoluş aralığı 2-7), ikinci bölge Fatih, Gaziosmanpaşa&Eyüp -35. zon, Bakırköy-Batı ve Eminönü sektörlerini içermektedir (varoluş aralığı 5-7).
- B Kümesi: Zeytinburnu&Eyüp-Güney, Avrupa yakasındaki sektörler arasında, en uzun aralıkta varolarak tek başına güçlü bir kümeyi oluşturmaktadır. 16. birime kadar ayrı olan bu sektör, 16. birim eşiğinde Avrupa yakasındaki diğer sektörlerin oluşturduğu küme ile (A Kümesi) birleşerek yine iyi tanımlanmış daha büyük bir kümeyi oluşturmaktadır.



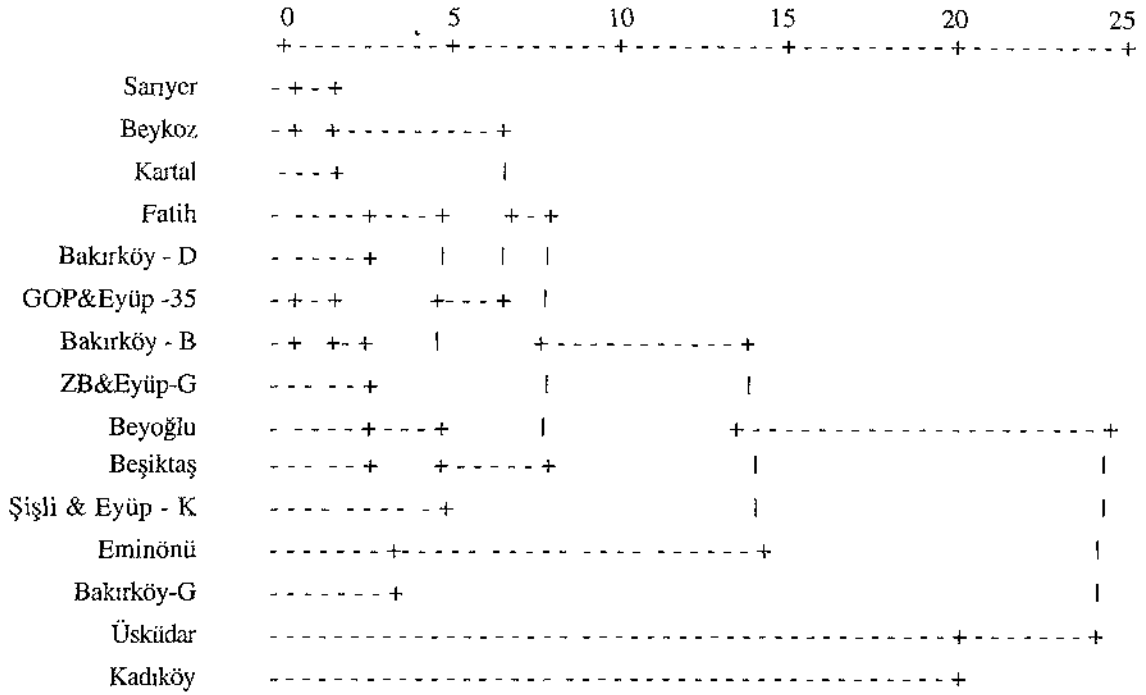
Şekil 2. M' Matrisine Tamamen Bağlantılı Küme Çözümlemesinin Uygulanması ile Elde Edilen Dendrogram

- C Kümesi: Üçüncü küme, Anadolu yakasındaki ilçelerin (Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Kartal) oluşturduğu bir küme olarak tanımlanabilir (varoluş aralığı 12-25). Bu küme, coğrafi konumu yansıtacak şekilde iki altküme ile açıklanabilir. 3. ve 12. birimler aralığında var olan ilk altküme Beykoz ve Üsküdar ilçelerini içerirken 5. ve 12. birimler aralığında ortaya çıkan ikinci altküme Kadıköy ve Kartal ilçelerinden oluşmaktadır.

SADECE SEKTÖRLERARASI TRAFİK YÜKÜ İLE OLUŞTURULAN MATRİSLERİN (N'', M'') ÇÖZÜMLEMESİ

1975 ve 1985 yıllarında sadece sektörlerarası trafik yükü verilerinin gözönüne alınması ile oluşturulan N'' ve M'' matrislerine uygulanan küme çözümü sonuçları Şekil 4 den izlenebilir. 1975 yılı verilerinin değerlendirilmesi sonucu elde edilen dendrogramın yorumlanması ile İstanbul'u dört anlamlı bölgeyi ayırmak mümkündür.

- A kümesi: 8. ve 14. birimler arasında varolan bu küme Sarıyer, Beykoz, Kartal, Fatih, Bakırköy-Doğu, Gaziosmanpaşa&Eyüp-35. zon, Bakırköy-Batı, Bakırköy-Kuzey, Zeytinburnu&Eyüp-Güney, Beyoğlu, Beşiktaş ve Şişli&Eyüp-Kuzey sektörlerini içermektedir. Bu bölge içinde iyi tanımlanmamış iki altkümeden sözedilebilir. Birinci altküme Sarıyer, Beykoz, Kartal, Fatih, Bakırköy-Doğu, Gaziosmanpaşa&Eyüp-35. zn, Bakırköy-Batı, Bakırköy-Kuzey ve (varoluş aralığı 7-8). Bu altküme içinde Sarıyer, Beykoz ve Kartal oldukça iyi tanımlanmış bir alan belirlemektedirler (varoluş aralığı 2-7). A kümesi içinde ikinci altküme içermektedir (varoluş aralığı 5-8).



Şekil 3. N" Matrisine Tamamen Bağlantılı Küme Çözümlemesinin Uygulanması İle Elde Edilen Dendrogram

- B Kümesi: Eminönü ile Bakırköy-Güney sektörleri 1975 yılında iyi tanımlanmış ikinci bir kümeyi oluşturmaktadırlar (varoluş aralığı 4-14). Bu küme, 14. birim eşliğinde, A kümesi ile birleşerek 25. birime kadar varolan, dolayısıyla oldukça iyi tanımlanmış bir diğer bölgeyi oluşturmaktadır.
- C Kümesi: Üsküdar tek başına güçlü bir kümeyi oluşturan bir sektördür. 21. birime kadar ayrı kalan bu sektör, bu eşikte Kadıköy ile birleşmektedir.
- D Kümesi: Kadıköy de Üsküdar gibi 21. birim eşik aralığına kadar ayrı bir bölgeyi oluşturan bir sektördür. 21. birim eşliğinde Üsküdar sektörünün oluşturduğu küme ile birleşerek 25. birim eşğine kadar bir diğer bölgeyi belirlemektedirler.

Şekil 4 de 1985 yılı trafik yükü verileri ile oluşturulmuş matrisle tamamen bağlantılı kümeleme çözümüyle elde edilen bölgeler gösterilmiştir. Şekil 4 deki dendrograftan İstanbul'un üç anlamlı bölgeye ayrılacağı görülmektedir.

- A Kümesi: Gaziosmanpaşa&Eyüp-35. zon, Bakırköy-Batı, Sarıyer, Beykoz, Bakırköy-Kuzey ve Bakırköy-Güney 10. ve 16. birimler arasında var olan güçlü bir kümeyi oluşturmaktadırlar. Bu bölge iki altküme içerir. Birinci altküme Gaziosmanpaşa&Eyüp-35. zon, Bakırköy-Batı, Sarıyer, Beykoz, Bakırköy-Kuzey, Bakırköy-Doğu, Beyoğlu, Beşiktaş ve Kartal ile tanımlanmaktadır (varoluş aralığı 7-10). İkincisi ise Fatih ve Şişli&Eyüp-Kuzey ve Bakırköy Güney sektörlerinden oluşan zayıf bir kümedir (varoluş aralığı 9-10). Bu bölge içinde Fatih ve Şişli&Eyüp-Kuzey iyi tanımlanmış bir bölge olarak ortaya çıkarken, Bakırköy-Güney 9. birime kadar ayrı bir alan olarak kalmaktadır.

	0	5	10	15	20	25
	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
GOP&Eyüp-35	- +					
Bakırköy -B	- + - +					
Sarıyer	- + + - +					
Beykoz	- + + - - +					
Bakırköy - K	- - - + + - - - +					
Bakırköy-D	- - - - +					
Beyoğlu	- - - - + - - - + + - - - - +					
Beşiktaş	- - - - +					
Kartal	- - - - - - - - - + + - - - - - - - +					
Fatih	- - - - - + - - - - - - - +					
Şişli & Eyüp - K	- - - - - + + - + + - - - - - - - - +					
Bakırköy-G	- - - - - - - - - - - + + - - - - - - - +					
Üsküdar	- - - - - - - - - - - + - - - - - - - +					
Kadıköy	- - - - - - - - - - - + - - - - - - - +					
Eminönü	- - - - - - - - - - - + - - - - - - - +					
ZB&Eyüp-G	- - - - - - - - - - - + - - - - - - - +					

Şekil 4. M" Matrisini Tamamen Bağlantılı Küme Çözümlemesinin Uygulanması İle Elde Edilen Dendrogram

- B Kümesi: 10. birime kadar ayrı olan Üsküdar ve Kadıköy ilçeleri 10. birim eşiğinde birleşerek güçlü bir küme oluşturmaktadırlar. Bu kümenin, onunla aynı zamanda ve aynı şiddetle varolan A kümesi ile 16. birim eşiğinde birleşmesi ile daha büyük bir küme ortaya çıkmaktadır.
- C Kümesi: Eminönü ve Zeytinburnu&Eyüp-Güney söktörleri, 7. ve 25. birim aralığında varolan bir kümede birleşerek İstanbul bütününde en güçlü kümeyi oluşturmaktadırlar.

SONUÇ

Bu bildiriye sunulan çalışma ile İstanbul'un, sektörlerarası trafik yükü verilerine bağlı olarak anlamlı bölgelere ayrılması ve buna bağlı olarak altmerkezlerin yorumlanmasına çalışılmıştır. Bu amaç için, 1975 ve 1985 yıllarına ait trafik yükü verileri ile oluşturulan matrislere küme çözümü tekniği uygulanmıştır.

Toplam trafik yükü verilerinin gözönüne alınması ile oluşturulan matrislere uygulanan küme çözümü sonuçları ile belirlenen bölgelerin (Şekil 1 ve Şekil 2), hem 1975 hem de 1985 yıllına, sektörlerin coğrafi ve ulaşım bağlantıları özelliklerini yansıttığı söylenebilir. Ayrıca, her iki yılda da, Avrupa ve anadolu yakalarının iyi taminlanmış birer bölge oldukları görülmüştür. 1975 ile 1985 yılları arasında gözlenebilen en büyük farklılık, 1975 yılında Avrupa yakasında yer alan tüm sektörlerin oluşturdukları bölgenin bir birimi olan Zeytinburnu&Eyüp-Güney setörünün, 1985 yılında, kendi kendine yeten bir bölge özelliği göstermesidir. Bunun yanı sıra, Anadolu yakasını oluşturan iki önemli alt bölge (Beykoz-Üsküdr ve Kadıköy-Kartal), 1975 yılında birbirinden daha bağımsızken, 1985 yılında, bu iki kümenin birlikte oluşturdukları alanın (CKümesi - Şekil 2) daha iyi tanımladığı görülmektedir.

Sadece sektörlerarası ulaşım ilişkilerinin gözönüne alınması ile oluşturulan dendogramların incelenmesi ile oluşturulan dendogramların incelenmesi ile (Şekil 3, Şekil 4), 1975 ile 1985 yılları arasındaki en önemli değişikliğin, Eminönü, Bakırköy-Güney, Zeytinburnu&Eyüp-Güney, Üsküdar ve Kadıköy sektörleri ile ilgili olduğu gözlenebilir. 1975 yılında yüksek derecede bağımsız olan Üsküdar ve Kadıköy sektörleri, 1985 yılında, Avrupa yakasındaki sektörlerle daha güçlü ilişki içinde buldukları görülmüştür. 1975 yılında, Eminönü ile bir

küme oluşturan Bakırköy-Güney. 1985 yılında. Fatih ve Şişli&Eyüp-Kuzey sektörleri ile bir küme oluşturmaktadır. Eminönü ise. 1985 yılında, Zeytinburnu&Eyüp-Güney sektörü ile oldukça bağımsız bir bölgeyi belirlemektedir.

Sadece sektörlerarası ulaşım ilişkilerinin gözönüne alındığı küme çözümlemesi sonuçlarının, toplam trafik yükünün gözönüne alındığı küme çözümlemesi sonuçlarından en büyük farklılığı, Avrupa ve Anadolu yakalarında yer alan sektörlerin birbirleri ile daha güçlü ilişkilerde olduklarıdır.

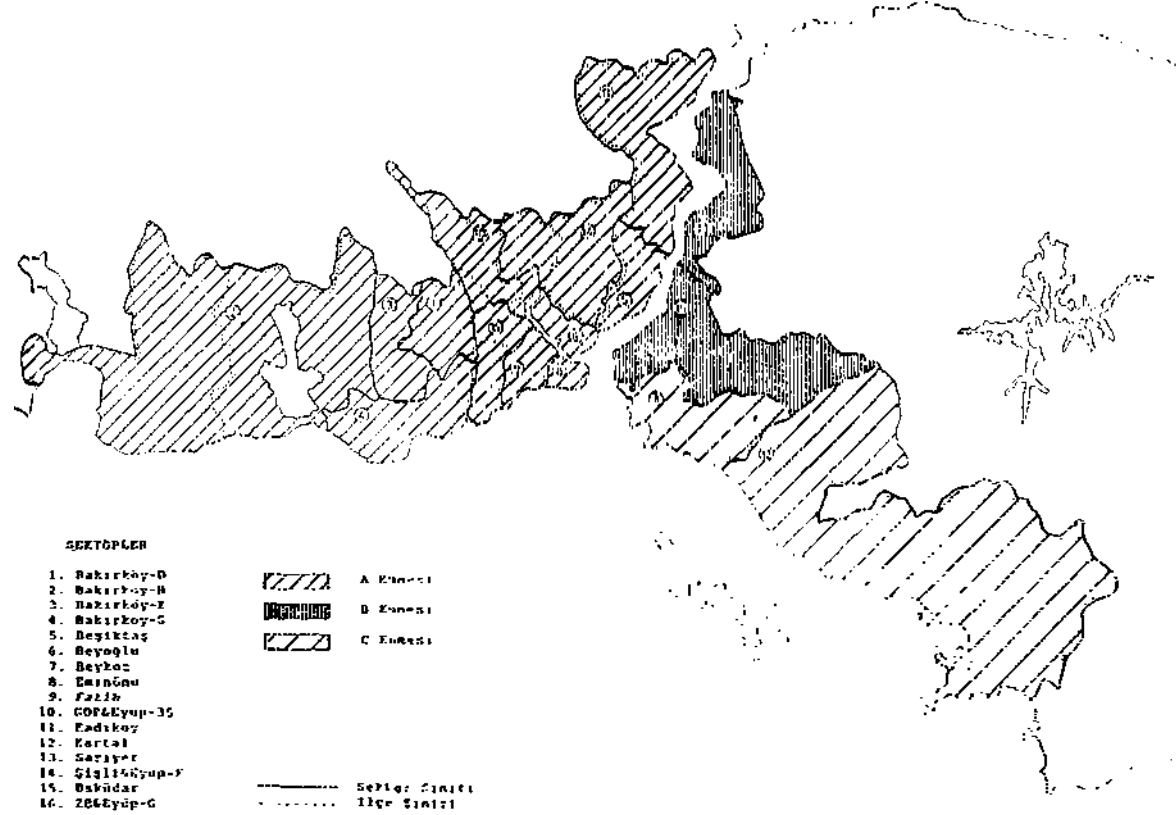
Bu çalışmada, ulaşım sisteminin değerlendirilmesi ile hızla gelişen İstanbul'da oluşan altmerkezlerin yorumlanmasına çalışılmıştır. Bu tekniğin, bir bütün oluşturan birimlerin, istenilen sayıda kümelere ayrılabilme özelliği, altmerkezlerin, aşamalı bir düzen içinde belirlenmesi konusunda yararlı olabileceğini göstermektedir. Birimler arasında gidiş-geliş seyahatleri yansıtır, altmerkezlerin belirlenmesini etkileyen nüfus yoğunluğu, istihdam dağılımı ve benzeri değişkenlerin de dahil edilmesi ile varılan sonuçların daha güvenilir olacağını vurgulamak gerekmektedir.

Bu tür bir çözümleme, İstanbul'un bölgeleşmesine dayalı şehirselleşmesini karşılaştırmak amacı ile de kullanılabilir. Her beş ya da on yıl aralıklarda yapılacak böyle bir inceleme ile şehirselleşme politikalarının nasıl değiştiği konusunda da açıklayıcı bilgi elde edilebilir. Bu tür bir yaklaşım, ayrıca, şehrin aşamalı gelişme politikalarının saptanmasında yardımcı olacak bilgiler sağlayabilir.

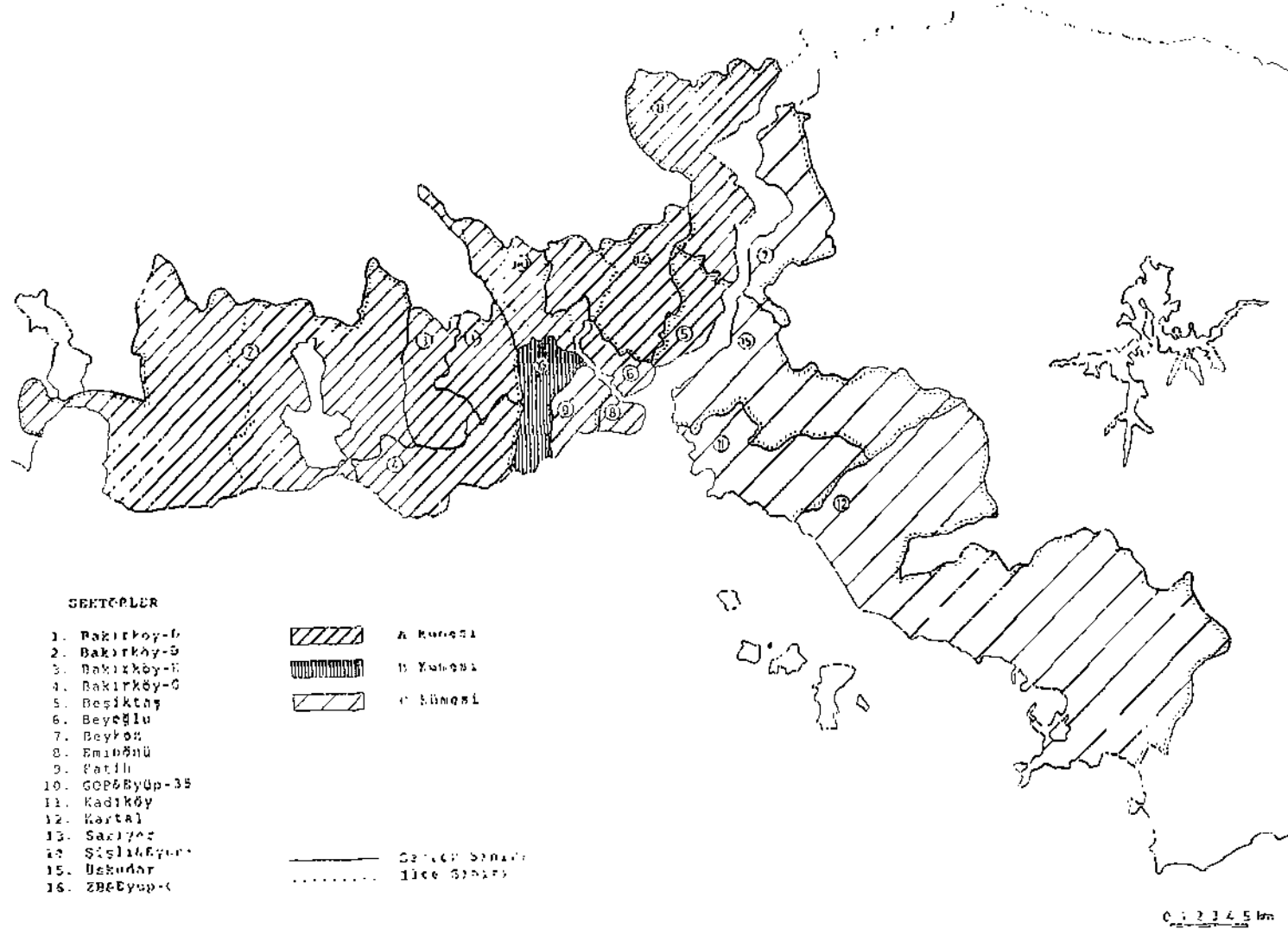
KAYNAKLAR

- Ball, M.J. ve Kirwan R.M. (1977) "Accessibility and Supply Constraints in the Urban Housing Market", **Urban Studies**, Cilt 14, sf. 11-32.
- Everitt, B.S. "Cluster Analyses". O'Muircheartaigh C.A. ve Payne C. (ed.) (1977) **The Analysis of Survey Data = Volume 1**, Chichester: Wiley, sf. 63-88.
- Harner, E.J. ve Slater, P.B. (1980) "Identifying Medical Regions Using Hierarchical Clustering", **Social Science and Medicine** Cilt 14D, sf. 1-10.
- Norusis, M.J. (1988) **SPSSX Advanced Statistics Guide**, 2nd edition. Chicago: SPSS Inc., sf 165-186.
- Slater, P.B. (1975) "The Identification of Turkish Regions Using 1965 Lifetime Interprovincial Migration Data". The 1975 Social Statistics Section, **Proceedings of the American Statistical Association**, sf. 207-214.
- Slater, P.B. (1976a) "A Hierarchical Regionalization of State Economic Areas Based Upon Migration Flows", **Public Data Use**, Cilt 4, sayı 6 (Kasım), sf. 32-56.
- Slater, P.B. (1976b) "The Use of State-to-State College Migration Data in Developing a Hierarchy of Higher Educational Regions", **Research in Higher Education**, Cilt 4, sy. 305-315.
- Slater P.B. (1976c) "Hierarchical Regionalization of Japanese Prefectures Using 1972 Interprefectural Migration Flows", **Regional Studies**, Cilt 10, sf. 123-132.
- Slater P.B. (1977) "Structuring N-Way Trip Distribution Matrices Using Standardization and Hierarchical Clustering Procedures", **Transpn. Res.**, Cilt 11, sf. 287-291.

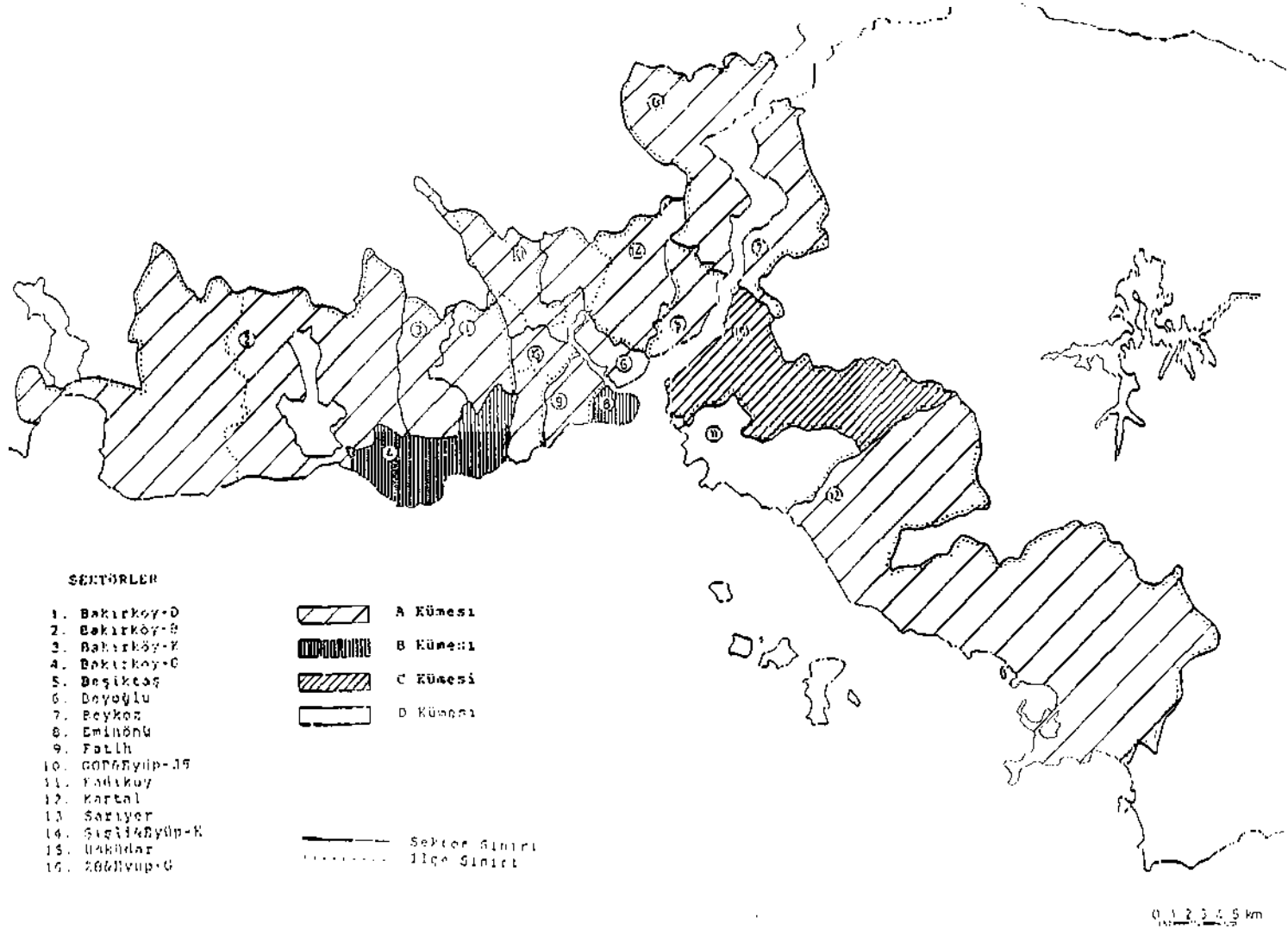
N' Haritasına Göre (Gözölçmesinin Uygulanması ile Elde Edilen
Kümelerin/Bölgelelerin (Şekil 1) Coğrafi Dağılımı



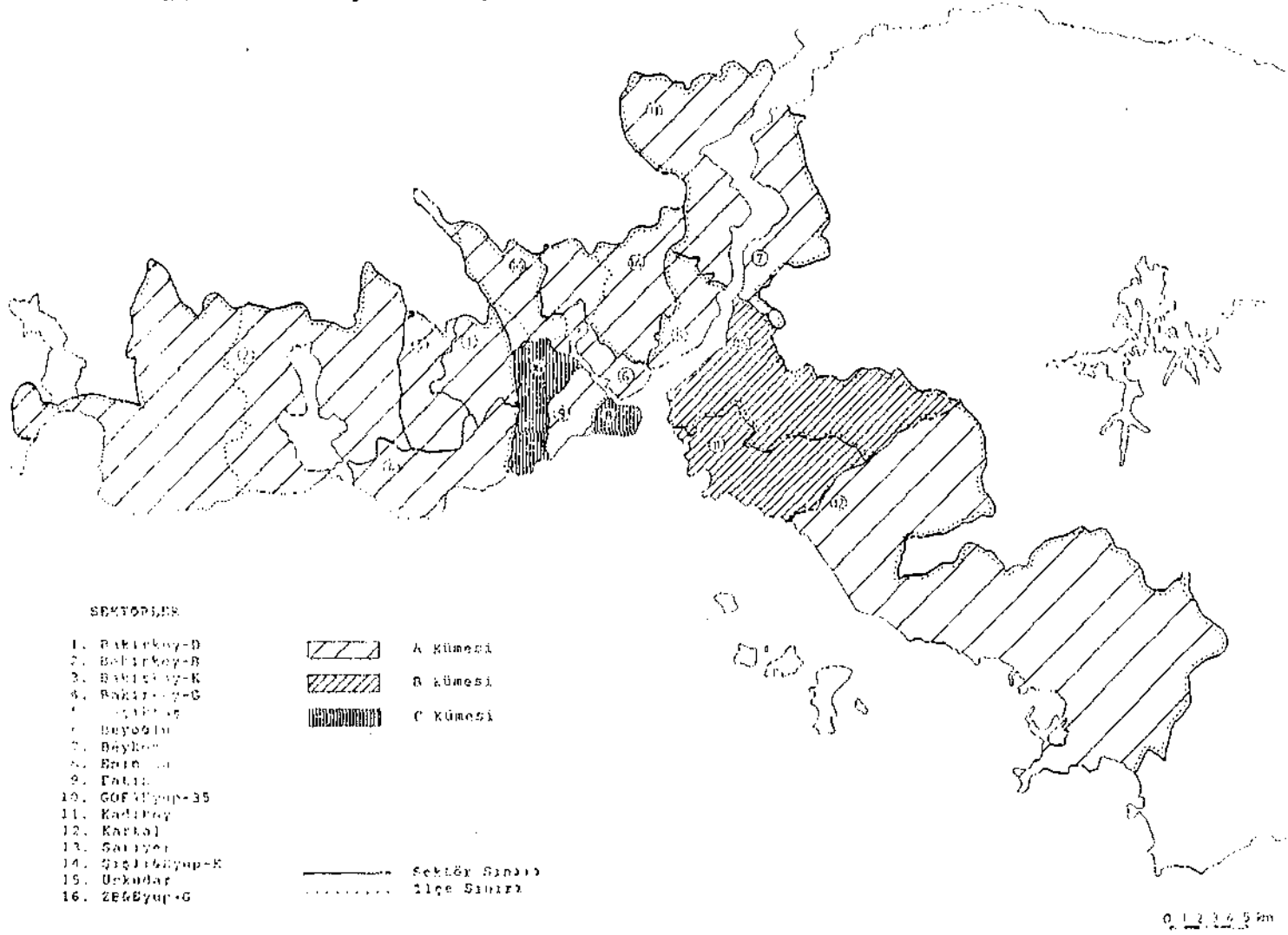
Şekil 6. H' Matrisine Küme Çözümlemesinin Uygulanması ile Elde Edilen Kümelerin/Bölgelerin (Şekil 2) Coğrafi Dağılımı



Şekil 7. N' Matrisine Küme Çözümlemesinin Uygulanması ile Elde Edilen Kümelerin/Bölgelerin (Şekil 3) Coğrafi Dağılımı



Şekil 8. M' Matrisine Küme Çözümlemesinin Uygulanması ile Elde Edilen Kümelerin/Bölgelerin (Şekil 4) Coğrafi Dağılımı



**ARII EVRE KRUMASINDA KULLANIM
RGTLNMESİ
Semih ERYILDIZ**

GİRİŞ

İstanbul Hanlar ve Galata bölgeleri, ülkemiz için tek, dünya çapında ise az bulunur özellikler taşıyan bir tarihi kent çevre dokusudur.

Günümüzde bu çevre;

- Yapısal Eskime
- Sınıfsal Değişim, çözülme, lümpenleşme ile
- Altyapı çöküşünü içiçe yaşamaktadır.

Yüzeysel bakıldığında, anasal, noktasal ve geçici gibi görünmesi olası olan bu çürüme, tarihi kent çevresini parça parça kemirmektedir. Acil önlem alınmaması halinde, çöküş ve çürüme geometrik ivme kazanarak hızlanma potansiyelini içinde taşımaktadır.

- Tecim
- Turizm
- Ulaşım

Kesimindeki olağanüstü yoğunlaşma şimdilik hastalıklı bünyeye pansuman görevi yaparak, kırılma noktasına dek, sorunları örtmektedir. Ancak çökme işaretleri çoktan uçuvermiştir;

- Artık işlemeyen ulaşımın tam olarak felç olması, Trafik tıkanması;
- Hava ve su kirliliği ve gürültünün dayanılmaz boyutlarda artışı
- Gece insansızlaşması ile içiçe yaygınlaşan, "Bekâr Hanlar"ına dönüşüm
- Yapı strüktür bozulmaları ile atbaşı giden, onarım, yama ve açık alan betonlaşmalarının çözümsüzleştirdiği altyapı sorunları,

Çevrenin güncel sorunlarının bir bölümüdür.

Önümüzdeki birkaç yıl içinde ve engeç Boğaz tüp geçiti bitene dek önlem alma süresi kalmıştır. Avrasya'nın ve Roma'nın en uzun süre yönetim merkezi olmuş, **bu en yaşlı kentsel çevremiz** Dünya'daki örneklerinden baskın çıkacak bir "**Slum**"laşma", "**Getto**"laşma" ve çöküntü alanı olmaya koşar adımlarla yaklaşmaktadır.

Newyork, Londra ve benzeri megalopolde yarım yüzyıl önce oluşup, çeyrek yüzyıl önce çığınca bedeller ödenerek, ancak bir bölümü çözülebilen, bir sorunlar yumağını İstanbul'da önce kendi gizli güçlerimizle yaratıp, sonra kaybettığımız güçlerden daha fazlasını harcayarak çözmeye çalışacağız. Halbuki yaklaşan sorunu yaratan güç ile çözümü sağlayacak enerji aynı kaynaktır. Sorun; çözümünü sağlayacak kaynağı katbekat fazlası ile içinde taşımaktadır.

TARİHSEL KENT ÇEVRESİNİ TÜMÜYLE EZMEK ÜZERE OLAN TECİM, TURİZM VE ULAŞIM TALEP PATLAMALIRINI PLANLI BİR ÖRGÜTLENME İLE, TARİHSEL DOKUYU DA EK BİR ENERJİ KAYNAĞI OLARAK KULLANARAK, TOPLUMA VE ÇEVREYE YARAR SAĞLAYICI BİR MECRAYA KANALİZE ETMEK YOLU DENENEİLİR.

- Bölgede gelişen **tecim ve Turizm**, yeni istemleri tarihi mekanlar ve doku içinde hazmedilerek
- Ulaşım ve altyapı ise tarihi doku ve topografya olanakları kullanılarak yeraltına (**tepelerin altına, deniz seviyesinin üstüne**) alınarak, çevrenin beklenen kaderi tersyüz edilebilir. Çürüme, yıkım ve gökdelenleşme üçgeni böylece, kullanma, geliştirme, korumaya çevrilebilir,

Hanlar ve Galatayı gökdelen sahasına dönüştürecek "Kötü kadere" karşı çıkmak **gökdelenleri bu tarihi başkent in en yeni kesimlerine göndermek** toplumumuzun paylaştığı ortak bir tercih ise;

- Bölgedeki yapıların önemli bir bölümünü tarihi yapılaş ve kullanım amaçlarına, konaklama, pazarlama işlevlerine döndürerek
- Bölge andoku ve silüetini koruyarak, işlevseliği kitleyen noktlarda, tarihi değeri olmayan yapıları yıkarak,

- Tarihi yapıların bir bölümüne yer değiştirerek,
- Çevreye uyumlu özgün, işlevsel ve yeni yapılaşmalar için yeterli alanlar hazırlayarak, bölgenin bugünkü çevre dokusu içinde de yaşayabilirliğini kanıtlamalıyız.

Bunu sağlamak için;

a) KAMUSAL, TOPLUMSAL KAYNAKLARI, KARAR ALMA VE YÖNETİM ERKİNİ BİR NOKTADA TOPLAMAK,

b) ULUSAL VE ULUSLARARASI ANAMALCI GÜÇLERİ ÖRGÜTLEYİP YÖNLENDİREREK, TARİHİ ÇEVREDE ÇALIŞMA VE YOĞUNLAŞMAYA ÖZENDİRMEK, TARİHİ ÇEVREYİ ZORLYAN HER GÜCÜ GÜCENDİRMEK GEREKMETEDİR.

Bu model çözüm yaratılabilir. Çünkü;

- Tecim nedeniyle yoğunlaşan sorunlar tecim gücüyle çözülür; İşlevseldir.
- Hanlar'ı da Galata'yı yaratan Dünya tecimi bölgeyi koruyup kullanıp geliştirebilir. **Çevre sorunlarını azaltabilir,**
- Ülke kaynakları tüketilmez, ulus refahına devlet vergi gelirin e katkı artar, ulusun diğer gereksinim alanlarına aktırılacak **kaynak yaratabilir,**
- **Estetiktir,** yeni yaratılara, deney ve uygulamalara açıktır,
- **Etiktir,** çaresizlik yıkımını önleyebilir,
- **Örnek değeri olabilir,** sonuç alınır e ülkede ve bölgede' örnek oluşturur, sonraki uygulamaları daha pratik ve verimli kılabılır. Diğerlerine hız, kalite ve kolaylık sağlayabilir.
- **Özgündür,** çünkü Dünya megalopollerinin, uzun süre takılı kaldığı acılı, çirkin, kimlik yitirtici, tarih yıkıcı, yollarda tıkanmadan gidilebilecek bir doğru yol açabilir.

I. KURUMSAL ÇERÇEVE

A- TÜRKİYEDE DÜŞÜNSEL YAKLAŞIM

"... Çevreyi koruma ve geliştirmenin, kalkınma çabalarını zorunlu olarak engelleyeceği görüşünü paylaşanların sayısı gün geçtikçe azalıyor. Bizler Türkiye'de çevreye sahip çıkmanın her zaman kaynak sorunu olmadığını türlü örnekleriyle görüyoruz. Pekçok tarihsel ve doğa çevre değerini korumanın, hiçbir kaynak gerektirmediğine, tersine milyarlarca liralık kaynak harcayarak çevre değerlerimizin yitirilmesine yol açıldığına sık sık tanık oluyoruz"(1)

Çevreyi ve özellikle tarihi çevreyi konumanın kaynak tüketici değil, kaynak yaratıcı özgün biçimleri bulunabilir. Özellikle metropol merkezlerinde kalan, ülke ve dünya dikkatinin yoğunlaştığı emsalsiz bazı sit alanlarında örnek yaratabilir. Bu sit alanlarını ezip geçmesi gün meselesi sayılan devasa boyutlu dünya ilgisi ile turistik gelişmeleri, ülke ve dünya tecimindeki gelişme yıkıcı bir güç olarak karşıdan olan anlayışı yerine, bu güçleri çevreçiliğin yanına alan planlamacı, (özel çıkarları planlayan kanaliz e eden, yönlendiren, işlem ve örgütlenme seti oluşturmak ve yaşama geçirmek temel anlayış sorunsalıdır.

"Taşınmaz eski eser korunmasına, tek yapı korunmasına, tek yapı koruması gözüyle bakan anlayışın giderek terk edilmesine kentsel sit kavramının daha fazla önem kazanmasına rağmen, hukuk öğretisinde kentsel sit kavramı bizde irdelenmemiştir. Kentsel sitlerin korunması görev ve sorumluluğu öncelikle yerel yönetimlere düşmesine rağmen genellikle belediyeler kentsel sitlere... nedenlerle yıkılması gereken alanlar gözüyle bakmaktadır. Öte yandan kentsel sit koruması bir ölü şehir koruması" sırf uzmanların işi ve teknik bir uygulama da değildir. Kentsel sitlerin yapısal özellikleri dini ve etnik farklılıkları, tarihi evrimlerindeki karakteristik öğeleri, ancak yerel halkın korumaya fiilen ve hukuken katılımıyla yok olmaktan kurtulabilir.(2)

Koruma hukukunu; **örgütlenme ve uygulamalarımızı etkinleştirerek gelişmesi;** "ölü şehir koruması" anlayışından kurtarılması ancak özgün modeller ve uygulama örnekleri yaratılarak sağlanabilir.

(1) R. Keleş, "İnsan, Çevre, Toplum", İnsan, Çevre, Toplum İmge Kitabevi, 1992. Ankara s: 14.

"Toplumların örgütlenmesiyle yakından ilgili olan toplumsal ve ekonomik açıdan soruna yaklaşırsa, ekonomik etkenlerin de uluslararası boyutu oluşturan iki temelden biri olduğu ortaya çıkar. Çevreye yönelik olarak alınacak her karar, ekonomi üzerindeki ağırlığı göz önünde tutularak alınır. Bu bağlamda ülkelerin uluslararası rekabet pazarında kayba uğramamak için uluslararası düzeyde uyum sağlayacak çözümlerden yana oldukları yeterince açıktır.

Çevrebilimsel duyarlılığın son yıllarda belirgin bir biçimde yayıldığına tanık olunmaktadır. En çok yirmi yıl önce yalnızca ekonomik büyümenin şamarık çocukları denen ileri endüstri ülkelerini ilgilendiren çevre ile ilgilenme çevreyi koruma insanlığın ortak varlığını korumaya dönmüştür. Evrensel değerler bütünü olarak anılan çevre, insanlığın ortak geleceği olmuştur.(3)

Kentsel tarihi çevre, dokuları uluslararası dayanışma ile gerçekleştirilebilir, dünyadaki anlayış değişikliklerini gelişmeleri fırsatları değerlendirebilecek yaklaşım ve örgütlenmeleri yaratılarak korunabilir.

B- DÜNYADA GELİŞEN DÜŞÜNCE VE UYGULAMALAR:

Kent ve Çevre 21. yy.'a hazırlanan dünyada değişik boyutlarda yoğun tartışmaların konusudur. Tarihsel çevreler bu tartışmaların en ilginç odak noktalarından biridir. Üç yılda bir yapılan Dünya Mimarlar Birliği (UIA) Genel Kurulları, dünyada varolan 900.000 Mimar, Kent ve Çevre plancısının tartışmalarının odaklandığı platformlardır. 1990 Kongresinde seminer konuları en yoğun tartışıldı.

"Sayısız kültürleri ve teknoloji yaratıcıları ile ürünleri biraraya getiren kongre, örgütsel kimliği ile ilgili tartışma ve seçimleri yaparken isteyen mimarların katılabileceği bir çalışma grubu eliyle dünyaya vereceği temel mesajı hatırlıyordu". Dünya mimarlarının en üst örgütünden çıkan ses, dünya mimarlarına insanca yaşama çevre yaratma, haklarını arama uğraşları için, hem düşünsel, çalışmaların yol gösterici kullanılabilir ipuçları vermiştir (4)

Montreal Kongresine katılan bine yakın mimardan (aralarında bu semineri sunanın da sürekli katılımlarıyla) son aşaması beş üye ile bağlanan UIA Montreal Bildirisi doğal ve kentsel çevrelerle mirasımıza saygının önemi ortak mirasın korunmasının gereğini vurgulayan teknolojik ve ekonomik gelişmenin gerek ve sonuçlarına karşı duyarlı davranış programına bir çerçeve oluşturmaktadır. Burada; mimarların her ülkenin kendi hükümeti tarafından uygulanacak ulusal bir mimarlık politikası oluşturması için güçbirliği yapması önerilmektedir.

"Mimarlığın, kültürün bir ifadesi olduğunu ve bir toplumun görüntüsünü yansıttığını, mimari tasarımın, yapıların niteliği ve çevre ile bütünleşebilmelerinin, doğal ve kentsel çevrelerle saygının toplumun çıkarına olduğu... görülmektedir.

Mimarın rolü her ne kadar gerek tarihsel olarak, gerekse özü itibariyle, çevreye ilişkin kültürel, teknik, simgesel ve ekonomik verilerin bütünleştirilmesi ise de bu sürecin toplumsal ve demokratik bir uzlaşma kazanmasının giderek daha gerekli olduğunu görüyoruz ve öneriyoruz... Bu politika Aşırı nüfus ya da nüfus kaydı, ortak mirasımızın korunması ve, evsizlere barınak sağlanması gibi ulusal sorunlara öncelik vermeli, böylece mimarın toplumsal sorunlarla ilişkisine yeni bir boyut kazandırmalıdır.(5)

18-26 Ekim 1991 tarihleri arasında, İstanbul Tarihi çevrelerinin güncel sorunlarını ele alarak toplanan UIA İstanbul Semineri'ne katılan olağanüstü etkinlikle bir kadro, inceleme atelye çalışmaları ve değerlendirmeleri ışığında, UIA genel kurul 1990 Montreal Bildirisi ve UIA çalışma gruplarının kararları doğrultusunda "Seminer deklarasyonu" yayınladılar.

Bu deklarasyonda seminer konumuzla ilgili sorun şöyle formüle edilmiştir.

"Çağımız, bütün insanlık tarihinin ve kültürünün birikimine, bilim ve teknolojinin olağanüstü imkanlarına karşın, içinde olduğu çelişkileri çözme ya da çelişkilerin çıkmasında, tüm değerleri ve yaşamı

(2) Nebil Varuy, Koruma Hukukunun Gelişmesi ve Uygulamalar, Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu, 16-18 Kasım 1988; AÜ SBF ve BYY Basımevi, Ankara 1990. s: 258 (vurgulamalar, aktarımadır).

(3) Can Hamamcı, "Çevrenin Uluslararası Boyutları" İnsan, Çevre Toplum, İmge Kitabevi 1992 Ankara s: 283.

yitirme ikilemi ile karşı karşıya olduğumuz bir çağdır. 21. yy'a doğru kentler, özellikle de bütün insanlığın ortak değeri olan tarihi kentler, özellikle de bütün insanlığın ortak değeri olan tarihi kentler, aşırı nüfusun ve planlanmayan gelişmenin tehdidi altında kültürel yıkıma uğramakta, kültürsüzleşme süreci içinde kimliklerini yitirmektedirler. (6)

"21 yy. da kent yaşamının geleceğinin, ekonomik, sosyal ve kültürel bütünlük içinden demokratik ve katılımcı bir anlayışla planlanabilmesi evrensel ve temel bir sorundur. Dünyanın çok kültürlü yapısını sürdürülebilirliği kentlerin sosyal ve kültürel özgürlüklerini yitirmeden gelişmeleri ile mümkündür ve bunun başlıca aracı planlamadır.(7)

Gelişme ve modernleşme ile koruma arasındaki zıtlık karar verenlere değişik seçenekleri sunmaktadır.

a) **Var olan değişim çizgisine karışmadan serbest pazarın doğru dengeyi bulacağına dayanmak;** Bu çizgi bazı kent bölgelerinde geçekondulaşma ve bu alanların kötü şöret sahibi olması ve çürümesiyle diğer bazı bölgelerin ise tarihi dokusuyla birlikte yokolup kentsel kullanım alanlarına dönüşmesi ile sonuçlanır. Bölgenin bu ikisinin arasında (nadiren ve rastlantısal olarak) kalması halindeki denge koşullarından sağlıklı bir yenileşme ve koruma dokusu çıkabilir.

b) **Yenileşmeye ağırlık vererek korumanın ihmal:** Hemşehrilerin ve bölgede yaşayanların refahı başlıbaşına birinci hedef olarak alındığında en iyi alternatif olarak görünmektedir. Ancak örneğin Kudüs ve benzer pek çok denemede sonuç tarihi bölgelerin yıkımı ve yabancılaşma ile sonuçlanmıştır. Böylece kent zenginlik ve çoğulculuğunun büyük bölümü ile birlikte yerel toplulukları ve onların uzun zamanda oluşmuş toplumsal yapılarını yitirmiştir.

c) **Kamu kaynaklarını harcayıp yeni teknikler kullanan toptan korumacılık:** Bu işlem de eski nüfusun hemen tamamının kapıdışı edilmesi ile bazı hallerde bunların yerine daha vakti yerinde olduğu için yeni durumda alanı kullanacakları getirmektedir. Bu ise Kudüsle boşaltılan semt sakinlerinin çok yoğun adaletsizlik ve zulme uğrama hırsıyla dolması sonucunu yaratmıştır.

d) **Dengeli iyileştirme ve koruma:** Bu seçenek sınırlı karışım ile bir miktar kamu fonunun kullanımı yanında ağırlıklı olarak serbest pazara dayanmaktadır. Bu yöntem çok sabırlı ve titiz bir muamele gerektirmektedir. Bu uygulamada ilk aşamada güncel bölgesel plan hazırlanarak yörenin özellikleri; "Sorunları ve çözüm önerileri ortaya konmaktadır. Fiziksel, toplumsal, estetik sorunları çözecek iyi hazırlanmış plan başarının ilk ve ön koşuludur. Ancak bunun yanında uygulamada birleşik işlem ve yöntem araçlarını eşgüdümleyen eylem planı ikinci aşamadır, Üçüncü aşamada bölge yenilenen profesyonel ve teknik ellerde yapılması ile birlikte ana plan ve uygulama planına her aşamada feedback yapılarak planın uygulama araçlarıyla bütünleşmesi önemlidir. Yenileme gayretlerince yaratılan yeni ürün ise değişik kamu organlarının yenileme ile ilgili olarak geliştireceği araçlardır. Bu araçlar her bölge için özel olarak geliştirilen çözümün "ince uyumunu" sağlamak için rafine edilmelidir.(8).

C- İKİBİNLİ YILLARIN EĞİLİMİ VE ÖRNEKLER:

Dünya Mimarlar Birliğinin (UIA) 17-23 Haziran 1993'te Chicago'da toplanacak olan 18. Genel Kurul hazırlıkları 1987'den beri sürmektedir. UIA ile birlikte Amerika Mimarları Birliği (AIA) ve onların birlikte çalışmaya karar verdikleri Dünya Gelecek Çalışmaları Federasyonu (WFSF) bu kongrenin içeriğini hazırlamaktadır.

International Vision 2000-Uluslararası 2000 görünümü olarak seçilen kongre ana başlığı mimarların 21. yy'a techizatlı olarak girmesini amaçlamaktadır. Bu başlık altında yapılan çalışmalardan şimdiden alınan ilk sonuçlar konumuzla bağlı ve ilgi çekicidir. ABD çapında yapılan çalışmaların analizinde sunulan 14 seçenek

(4) Semih Eryıldız, "Bir Mimarlık Bildirisinin Doğuşu" **Mimarlık 90/4**, s.11

(5) **UIA Montreal Bildirisi**, Uluslararası Mimarlar Birliği 17. Kongresi Sonuç Bildirisi 2 Haziran 1990.

(6) UIA II. Bölge İstanbul Deklerasyonu Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi Mimarlar Mektup 31 Ekim 1991, S. 2.

(7) Op cit. s:2 (vurgulamalar aktaranındır).

(8) Alex Bloch-David Guggenheim "The Inner City of Jerusalem-rehabilitation vis a vis Conservation" UIA İstanbul Workshop 18-26 OCT 1991. sS:2 (Basılı olmayan sunuş özetinden).

içinde yapılaşması yenilenmesi-(%52) ile ikinci önemli konu olarak ayrılmıştır. Birinci olan, banliyounun kentleşmesinin (The Urbanization of suburbia). %53 tercih aldığı, üçüncünün %50, ondördüncü %13 tercih aldığı dikkate alınırsa ABD gibi ikiyüzyıllık bir kültürdeki tercihin önemi ortaya çıkmaktadır. Avrupa ve Asya'nın değerlendirilmeleri ise yıl sonunda ortaya çıkacaktır...

Yapılmış Amerikanın yenilenmesi başlığında üç altbaşlık öne çıkmaktadır:

- Varolan yapıların yenilenmesi yeni yapılaşmayı açacaktır.
- Eski toplulukların önem ve istenirliği artacaktır.
- Çürüyen altyapı; yapımı engelleyecektir.(9)

Konu başlığı için başvurulan uzmanlar arasında her durumda en çarpıcı 5 eğilim arasında gösterilme; özelliğini korumuş olan tarihi çevreler ile ilgili bu başlıkta eski toplumları çekici hale getiren yüceltme ile ilgili olumlu olasılık ile çürüyen altyapının yapım gayretlerine sekte vuracağı kuşkusuna atışı gitmektedir.

Sorun tüm dünyada eski toplulukların çekiciliğini artıracak altyapıyı üretimine sağlamakta düğümlemektedir.

II. SELİM ÇALIŞMA ALANI

A- EMİNÖNÜ HANLAR BÖLGESİ

1- Tanıtım

İstanbul'un kurulmasından günümüze değin, kimi bölgeler ticari merkezleri olarak önemlerini hep korumuştur. Kentin, antik Neorion limanına (Sirkeci'ye) bağlı olarak oluşan ticaret çekirdeği de, kesintisiz bir gelişme göstererek günümüze ulaşmıştır.

Osmanlı ticaret yapıları içinde önemli bir yer tutan hanlar Eminönü bölgesinde yoğun olarak yer almaktadır. Hanlar bölgesi kuzeyde deniz, güneyde Sultanahmet, doğuda Topkapı, Batıda Beyazıt ile sınırlanmaktadır.

Klasik bir tipolojiye uyan İstanbul Hanlarında odalar bir (iki veya nadiren) avlu çevresinde düzenlenir, avluyu çevreleyen revaklara açılır. Duvarlar taş ve tuğla sıralarının almasıyla düzenliyle oluşmuştur.

1453 sonrası İstanbul'da kentin ticaret ve yönetim yerlerinin Bizans kentinin benzer işlevlerinin eski yerlerinde olduğu, her işlevin eski yıllarında veya yakınında yerleştiği, hemen hemen hiçbir şeyin ilk anda değişmediği gözlenebilir. Kent topografyası direk sonuçlarını, etkilerini sürdürdü. Yer seçiminin doğruluğu 1860'larda ve 1950'lerde değişen İstanbul'da ilk Türk ticaret kesim ve sınırlarını yeniden aynı yerde doğururken, ticaret etnik yapı değiştirirken iki yüzyıla iki kez daha kanıtlandı. Kentin her boyutuyla yeniden yapılandığı günümüzde, tüm ilişkiler ve üretim mekan ve biçimleri değişmişken bu kent parçasının tüm boyutuyla yirmi milyonluk kent yapısının ticareti dışlamaya çalışan gelişmeye, inanılmaz ölçülerde direnmektedir. Ulaşımı, altyapısı, ilişkileri, çevresi ile ana işlevi değişmiş olan bölge bu değişime vargücüyle direnmektedir.

Bugün yapılan eklemelerle özgün yapılarını büyük ölçüde yitirmiş olsalar da çok çeşitli sanayi ve ticaret işlevlerini barındıran bu hanlar, hala çok renkli ve etkileyicidir.

2- Kent ve Çevre Dokusu

Hanlar Bölgesi işleyiş ve biçim olarak iki tip yapılaşmadan oluşmaktadır.

A- İç bütünlüğü olan kompleksler:

i- **Kürkçü Han:** (15 yy) Fatih zamanında kalan iki avlulu iki katlı planlı yapıdır. Bir bölümü yıkıntı halinde olmasına karşın özgün yapısı korunmuş ve onarılabilecek durumdadır.

ii- **Büyük Valide Han:** (17 yy) IV Murat'ın annesi Kösem Sultan tarafından yaptırılan üç avlulu iki katlı yapının birinci avlusu üçgen biçiminde ikincisi İstanbul'un en büyük iç avlularından biri olan bir dikdörtgen olup üçüncü avlu uzun ve dar bir dikdörtgen olup üçüncü avlu uzun ve dar bir dikdörtgen olarak, ahırların bulunduğu yere eğimle ulaşan yapıdadır.

(9) International Vision 2000 Program Manual (The American Union of Architects 1735 New York Avenue NY Washington DC 20006 1992, s:29.

iii- **Büyük Yeni Han:** (18 yy \approx 1764) Uzun bir dikdörtgen plan üstüne kurulu hamam, uzun avluları binanın parçalarını birleştiren merkezdeki kemerle ayrılmaktadır. Üç katlı yapının 2 ve 3 katlarındaki çıkıntılar ve süslemeleri ile girişinin üstünde muhteşem ve sade bir görünüm vermektedir.

B- Osmanlı öncesi oluşmuş ulaşım ve sokak dokusuna kendini uydurarak yapılmış hanlar çoğunluğu arkasına sığınan bir avlusunun dışında sıkıştığı sınırlı arazideki yer sorunları ile her seferinde yeni kaynaşma ve etkileşimlerle gelişen yirmi civarındaki handır.

Bu iki farklı yapılaşma kendisini oluşturan ticari ve toplumsal yapı ile ilgili ipuçları verdiği gibi gelecek düzenlemeye ışık tutabilecek farklı anlayış ve olanakları yorumcularına sunmaktadır.

3- Çevre Değerlendirmesi:

Seminer konumuz olan alanlar Dünya Mimarlar Birliğinin 18-24 Ekim 1991 tarihleri arasında yaptığı İstanbul Atelye çalışması (Workshop) sırasında **Mimarlık Mirası Çalışma Grubu** tarafından irdelenmiştir.

Bu çalışmayı yapanlar mimarlıkla sınırlı olmayan kent planlaması ve çevre sorunlarına yaygın profesyonel geçmişlerinin yardımıyla sorunu **Kent ve Çevre** açısından ele almışlardır.(11)

Bu çalışmalarda yeralan görüşler gerek Dünya pratiğini yansıtması gerekse konunun irdelenmesi açısından paha biçilmez bir değer oluşturmuştur. Yoğun çalışma ve tartışmalarda oluşan görüşler özetle bilinmelidir.

Çalışmaların bir bölümünde yeralan görüşleri gerek işlevsellik, gerekse uygulanabilirlik açısından eleştiriye muhtaçtır.

Hanlar bölgesi raporun 2.5. özet bölümünde yeralan "Şimdilik oldukça iyi örgütlenmiş ve kendisini modern ticaret sistemlerinin saldırısından (yani büyük balık her zaman küçük balığı yutar anlayışından) koruyabilen bir denge sözkonusudur." (12) diyen ve "Hanları ne yapalım? Altın yumurtlayan tavuğu kesmeyelim" başlığında yeralan imalara katılmak mümkün değildir. Ancak konunun pratik irdelenmesinde bu inarlar izlenmemiş yaşam pratiği ortaya çıkınca beceriler daha işlevsel geliştirici ve gerçekçi çizgiyi izlemiştir. Sonuç bölümünde;

"Yine de ortada büyük bir hastalık olduğu için büyük müdahaleler gerekmemekte, küçük sorunlara ve belirtilere hafif çözümlerle (küçük haplar) çare aranması ve kimi sıkıntıların kesilmesi sözkonusu olmaktadır. Tıbbi terimlerle söylemek gerekirse bir cerrah değil bir dahiliyecisi daha da iyisi bir aile doktoru söz konusu olmalıdır." (13)

4- Öneri ve Eleştiri:

Slogan düzeyinde kalan bu yumuşak öneriler "Hanlar bölgesindeki bütüncül yapıyı oluşturan topluluk, pazarda tek tek olmaların üstüste dizilmesinden oluşturulan bir pramit gibidir. ayrımsız bir yıkılmaya neden olabilecek elmayı almamaya özen göstermek gerektirmektedir" kuşkusundan kaynaklanmaktadır. Ancak iş öneri kısmına gelince

- Yaşam kalitesini artırmak,
- Estetik iyileşmeyi
- İyileşmenin aynı kişileri içermesinin sağlanması için

"Hayal gücünün gerektiği", bunun kapalıçarşı çevresindeki mülk sahiplerince gerçekleştirildiği,

- Altyapının Belediye veya hükümetin sorunu olduğu,
- Özel bir büronun oluşturulması,

(10) **Revitalization of the Historical Urban Areas**, UIA Architectural Heritage Work Group Region II, Chamber of Architects of Turkey-Istanbul Workshop 18-26 Oct. 1991, s:3

(11) **Mimarlık 92/2** Mimarlar Odası Yayını...

a) Atelye çalışması, katılan proje ve fotoğraflar s. 218-32.
b) Eminönü Hanlar Bölgesi Çalışma Grubu raporu s: 29-31.
c) Galata Bölgesi Çalışma Grubu Raporu s:23-24.

(12) İbid s: 29

(13) İbid s: 31

- Mimari ve sosyal planlamanın gerçekleşmesi ve uluslararası yardım kurumlarından yardım alınması gibi,
- Mısır çarşısına kadar yada dolaşımının düzenlenmesi "küçük" ilgi odaklarının eklenmesi
- Hanların bozulmasının durdurulması,
- Altyapının sağlaştırılması trafiğin düzenlenmesi ve çöplerin toplanması
- Dışarıya bağlantının kurulması
- Sosyal örgütlenmenin ve mülkiyet sisteminin akılcı çözümü gerektiği yazılmaktadır.

Bu önerilerin tam anlamıyla bir pansumanı değil bir verem hastasını iyileştirecek işlemler paketine gerek duyduğu çok açıktır. Gerçekten; "**gerçekçi bir hayalgücü**" gereklidir. Özellikle hanlar bölgesinde küçük üretim başka bölgelere giderken Asya-Avrupa bu bölgelerin yayınlanmasına bağlanırken, Kapalıçarşı genişleyecek yer bulamaz ve yeni bir Çernobil gibi patlamaya hazırlanırken (Kapalıçarşı bir bölümünde 1 m² iş alanın değeri 250.000.000--TL olup 300 m. ötedeki hanlar yöresinde 40.000 m² alan metruk durmaktadır). Sirkeci iskeleler tramvay-tren bağlantısı güçlenirken Sultanahmet tarih bandı çekicilik patlaması yaşamaktadır.

Hanlar Bölgesi;

- a) Kapalıçarşı ve Mısırçarşısının daha nitelikli, güzel, sanat ve uluslararası küçük alışverişe yönelik, daha pahalı ve estetik bir devamı olmak zorundadır.
- b) Bölge denize indikçe bir ulaşım ve iletişim yoğun dokusuna akuple olmalı,
- c) Yedi tepelere çıktıkça tarih ve turizm ile içiçe geçmesi
- d) Kendi içinde-el sanatlarının

Zanaatların

Yeme içme kültürünün,

Turistik cazibenin

Gereklerine göre altyapı ve ulaşımını düzenleyerek yapacağı değer patlamasını tarihi çevre düzgün koruma ve toplumsal yeni değerler yaratarak gelişmek için kullanmak zorundadır.

Hanlar bölgesi Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısını, Basın Sanayi'nin terkettiği Babıaliyi yutan, Topkapı-Sultanahmet tarih hazinelerinin sınırlarını zorlayan,

Kuzey sınırlarında köprü yolları ve halici her nokta ve boyutla aşır doğal uzantısı Galata'yı kucaklayan bir dünya alış veriş ve kültür merkezi (mega shopping mall) olacaktır.

Bu oluşun planlı gerçekleşmesi zaman ve para tasarrufu yanında tarihi çevrenin korunup geliştirilmesi dışsallığını içinde taşıyabilir.

B. GALATA

1. Tanıtım:

Haliç ağzının Boğazın Marmaraya katıldığı noktasının kuzeyinde denize sıfır kotundan başlayarak yükselen tepe ve eteklerindeki alana Galata denilmektedir.

İstanbul'un (Kadıköy), (Üsküdar), (Chalcedon), (Chrypoli) olan sonra ve ilkçağ sonlarındaki üçüncü yerleşimi olan Galata, kuruluşunda İncirli (Sykai) adıyla bilinir. Bizansın gelişimi ile, eski İstanbul'un banliyosu olun Sykai'yi I. Constantin surla çevirir (324-337). II. Theodosyus (408-450) bölgeyi Bizansın parçası yapar, Justiniaus'un bölgedeki büyük yatırım programından sonra Skyai; **Justiniani** adıyla anılır.

Cenevizliler 1204 Latin istilası sırasında, daha önce sahip oldukları Haliç içindeki bölgeden kovulunca Galata'ya yerleşirler.

Latinlerin 1267'de Bizanstan çıkarılışı ile saygınlıklarına yeniden kavuşan Cenevizliler 1267'de bu kez Bizansa karşı bir darbe girişimlerinin açığa çıkması ile yerleşimleri Galatanın yıkımına uğrarlar. Cenevizliler varlıklarını ancak sur yapmaları yasaklanmış olarak Bizans garnizonu denetiminde koruyabilirler; 1296'da bir Venedik filosu Galata'yı kolayca yakar.

Proje Uygulaması

- a) Kamu güçlerinin toplanıp eşgüdümü; ilgili makamın teke inışı,
- b) Özel güçlerin örgütlenerek ilgili makam bünyesine entegrasyonu,
- c) Eylem planı
- d) Geliştirme İlkeleri
- e) Fizibiliteye dayalı uygulama programının uygun yaşama geçirilip izlenmesidir.

EK 7

Kamu Güçlerinin Eşgüdümü Proje Konseyi Tasarı Yönetmeliği

1. Bu projenin uygulanması için kamunun hiçbir kademesine memur, teknik eleman, bina, araç gereç alınmaz, eldeki elemanların yönetmesi halinde projeye ilgili özel kuruluşlardan, yoksa piyasadan kiralama yapılır.

2. İstanbul anakentte sadece bu işle görevlendirilen genel sekreter yardımcısı Proje Konseyi sekreteridir. Tahsis edilen tüm kaynakların kullanımı ile personelin özlük hakları, gönendirme, cezalandırma, siçil işlemleri sekreterce yapılır.

3. Anakent belediyesi, imar, altyapı ve diğer ilgili Daire Başkan ve Müdürlerinden projede gerekli olan her eleman, araç ve gereci öncelikle sağlar. Aynı biçimde Eminönü ve Beyoğlu Belediyeleri birer Başkan yardımcılara ve ilgili müdürlük olanakları, Turizm, Sanayi-Ticaret-Kültür Bayındırlık, Md. leri il bütçesinin yarısına kadar harcama yetki ve ita anırlı sıfatıyla muavinlerinden biri ve ilgilileri tam gün proje görevlisi olarak TCDD ve Karayolları Bölge Md. Mv. ve yeterli personel, tamgün IETT ve Denizyolları işletmeleri Genel Md. Mv. leri Üniversitelerden izin alacak çalışma isteklisi öğretim üyeleri (ve öğrenci ve ilgili diğer personel) Koruma kurulunca oluşturulacak sadece bu işe tahsisli personel, alt kurul ve özel yönetmelik ile bu bağlamda gerekli diğer tüm birimler, birbirine olası en yakın mekanlarda, sadece ve tamgün bu göreve tahsisli çalışacak. Bu personel kendi örgütlerindeki, mesai, lojman, araç, gereç, yan ödeme, terfi ve benzeri olanaklarının en üst haklarından poje sekreterinin onayıyla, kisintisiz yararlanacaktır.

4. İstanbul'da on yıl süre ile OECD, Avrupa İskan Fonu, UNESCO ve benzeri kuruluşların ilgisi, bilgisi, gezisi, ziyareti, proje teknik yardımı, para, kredi fon ve hibelerinin tamamı hangi ad altında olursa olsun öncelikle İSTAÇ Proje sekreterliğinin izni alınmadan başka işte kullanılmayacaktır. Bu doğrultuda varolan olanaklar ayrı keşif ve isteme gerek kalmadan sekreterliğe devredilecektir.

EK 8

Özel Kesim Örgütlenmesi:

İSTAÇ proje bölgesinde, hanların, sokak meydan veya çevre sakinlerinin bölgedeki mülkleri ile bu mülke ek olarak yapabilecekleri oranlı yatırımları ile katılacakları örgütlemeleri için süre verilecektir.

Özel veya sivil kesim ve insiyatifler, Anonim limited kooperatif şirketler, vakıflar, Devlet, belediye mülk işletmesi yasal kimliği olan birlikler, tek tek mülk sahiplerinin maddi mükeyyideyi kabulü (ipotek, satış vaadi, teminat mektubu vs.) yardım ve çalışma grupları, kiracılar birliği, bölge ve sokak geliştirme, dernek, kulüp, lokal ve insiyatifleri, cemiyet ve cemaat temsilcileri, birlikleri cami ve kliseleri, yabancı yatırımcı başvuruları tüketici ve turistik haklarını koruma örgütlenmeleri ve benzerleridir.

Her örgüt konseye holding, birlik veya güçbirliği birimlerinde başvurulabileceği gibi bireysel başvuru da yapabilir.

Konsey bu başvuru sonucu oluşan kararlarını uygulamak için, planlama, yönetmelik çıkartırma ve maddi olanaklarını kullanma dışında, satın alma, kamulaştırma hamın, mali inhidam ve benzeri kararların uygulanmasını eşgüdümleyebilir.

Konsey yönetim kurulun kurucu konsey kararlarını uygulamış özel güçlerden kurul sayısının yarısına ulaşacak kadar temsilei almır. Plan uygulaması ve ilkeler yerleştikten sonra bir içinde kırk kişilik bir kurulun en az yarısı özel kesimden belirlenmiş olacak ve iki yıl sonunda konsey tüm kararları kendi üretmeye sekreter ve yardımcılarını seçmeye başlayacaktır. On yıl sonunda konsey kamu temsilcisi kalacak Konsey bir özel koruma ve işleme holdingine dönüşecektir.

• EYLEM PLANI (Tasarı):

1. Varolan Yapılar

a) Tarihi, sanatsal değeri olan veya çevre yapılaşmanın anlamlı bütünlük oluşturmasında işlevsel olan yapılar, onarılarak korunmalıdır. Onarım çok büyük maliyet getirmediği veya yeterli kaynak bulundukça özgün yapı yöntemini korumayı da içerebilmelidir.

b) Ancak bizde II. derece tarihi eserler için verilen yapı yöntemini değiştirerek korumanın daha zengin ülkelerde mülkiyet pürüzüne alınarak pek çok tarihi önemdeki esere uygulandığı koruma kurulları ve diğer uygulamalara hatırlatılmalı, örneklenmelidir.

c) Şimdilik yapı yapılamayanların da işlev iyileştirilmesi veya cephe onarımına izin verilmelidir.

d) Birden fazla dönem izlerini aynı anda taşıyan yapılarda birkaç dönemin izlerini aynı anda korumak veya bir bölümü başka veya yeni binaya taşınmak, önerilebilir. Tercih yapılması zorunlu olursa, binanın ilk yapıldığı zamanki haline döndürme seçeneği yanında mutlaka, çevre uyumu veya sonraki dönem izlerinin özgürlük, ilginçlik veya sanat değeri tartışıldıktan sonra karar verilmelidir.

2. İşlev Değiştirme ve Yeni Yapılaşma

a) Sokakların işler hale getirilmesi, meydan ve avlu oluşturma, eskiye veya çevreye uyum sağlama ve benzer amaçlarla, boşaltma (yer değiştirme veya yıkma)dan kaçınılmalı, Sokak çephelelerinin tamamlanması amacıyla aynı yapının benzetme cephe, giydirme yanında, çevreye uyum veya kontrastı yolu ile katkı koyabilecek yapılaşma veya kat ekleme ve kat yıkımları özendirilmelidir.

b) Bölge gelişimine olanak verecek yeni ve köktenci işlev değişiklikleri mekan uyumuna katkı, özellik getirme, geliştirme ölçüleri dikkate alınarak kevvetle özendirilmelidir. Örneğin Galata Bölgesinde işgal döneminde yapılan İngiliz Hastanesi'nin Hanlar bölgesinde metruk kürkçü hanın otel bölge ve yakınlıkları dikkate alınmak koşulu ile yıkılmaz durumuna gelmiş birçok ev ve atelyenin özgün yapıya kavuşturulan onarımı ile motel ve pansiyona dönüşümü özel önlemlerle gönüllendirilmelidir.

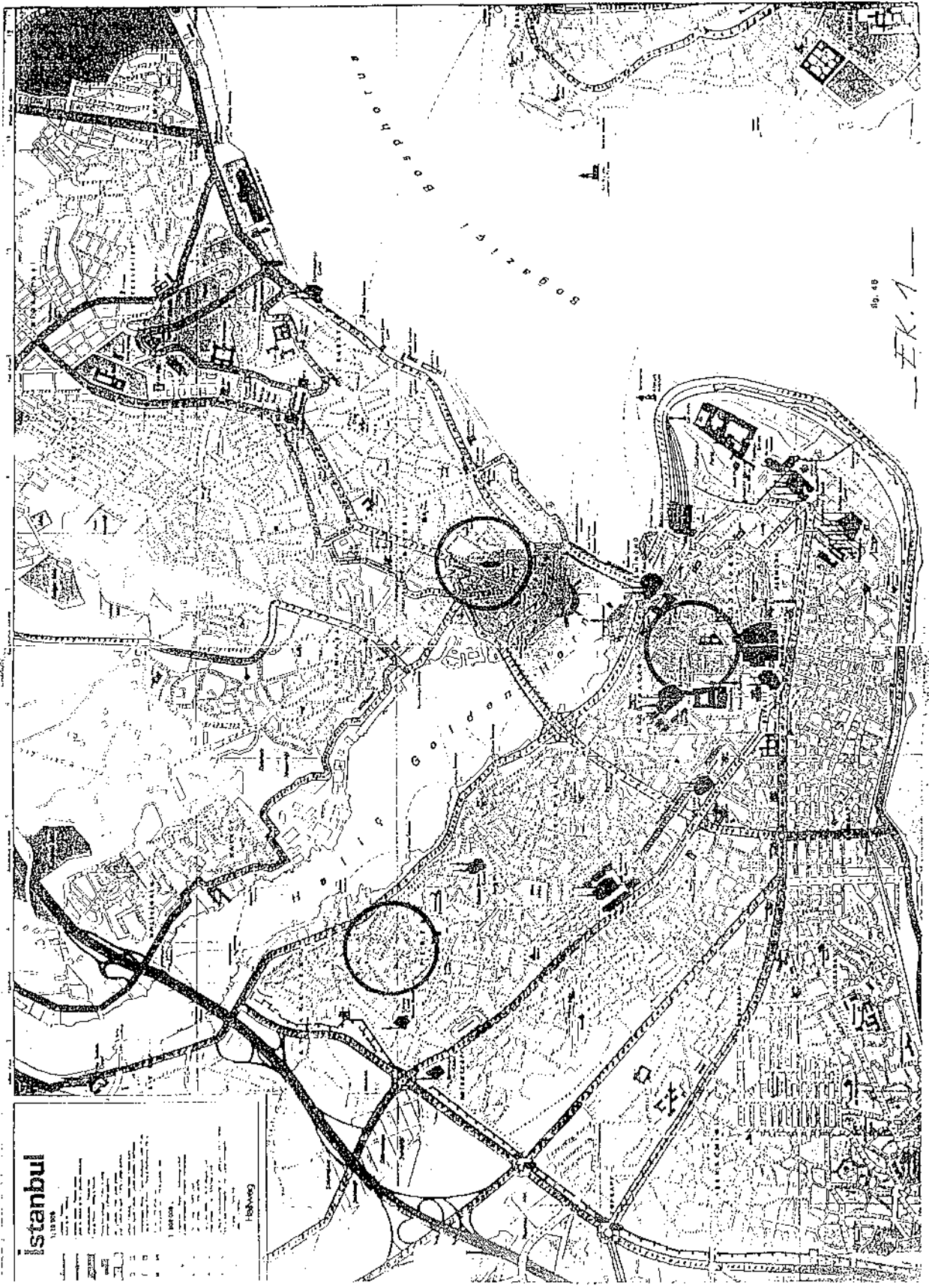
c) Bölgede, günlük, haftalık, aylık, yıllık dönemlerle yemek şölen fiesta, bayram, şenlik, tören, panayır, geçit resmi, kutlama, toplantı, dini ayin, dua, açık oturum, gösteri, dans, disco partisi ve eylemleri örgütleyecek ve ilginç kılacak, meydanlar, çatılar, mağaralar, deniz üstü çıkmaları, kale, mazgal ve duvar iç ve dışları işaretlenip onarılıp açılıp gerekli ek ve çıkarmalar yapılarak kullanılmalıdır.

3. Alt Yapı

a) bölgenin bir defada öten sorunlarını yoluna koyacak ortak altyapı projeleri ve uygulaması bir firmaya verilmelidir. Böylece elektrik, su, kanal, gaz, yağmursuyu PTT ve TEK hizmetleri gerekli yerlerde galeri veya yerüstü geçişlerde bir defada çözülmelidir.

b) Bölgenin ulaşım ve altyapı sorunu deniz seviyesinin genellikle üstünde ancak yerleşilen tepelerin alt katlarında tünel ve dihlizlerle çözülecektir. Haliç sahili ve sirkeci tren istasyonuna yay ve ticaretin ulaşımının yol şebekelerinin üstüne alınması olasılığı dışında varolan tarihi dokuya görünür bir öge eklenmemesinin yolu budur. Deniz üstüne ve altına taşan turistik dinlenceye yönelik veya denizaltı otoparkları gibi öneriler sınırlı bölgelerde araştırarak öneren firmaya yapı işletme koşuluyla denetilebilir.

c) Bölgenin trafik ulaşımından tam arınması gibi fantazilere kaçmıyan kent ulaşım şebekesine bir su kanalı gibi akacak biçimde bağlı yollar bölgenin özellikle altından bazı hallerde yanından geçirilmesi ile bölgeyi çevresine bağlayabilir. Bugünkü yol ağının her iki bölgeyi içinde çürütüp, dışından yalıtılmış olması tamamen uygulama bozukluğu ve ele alış usulüyle yokluğu ile ilgili sayılmalıdır.

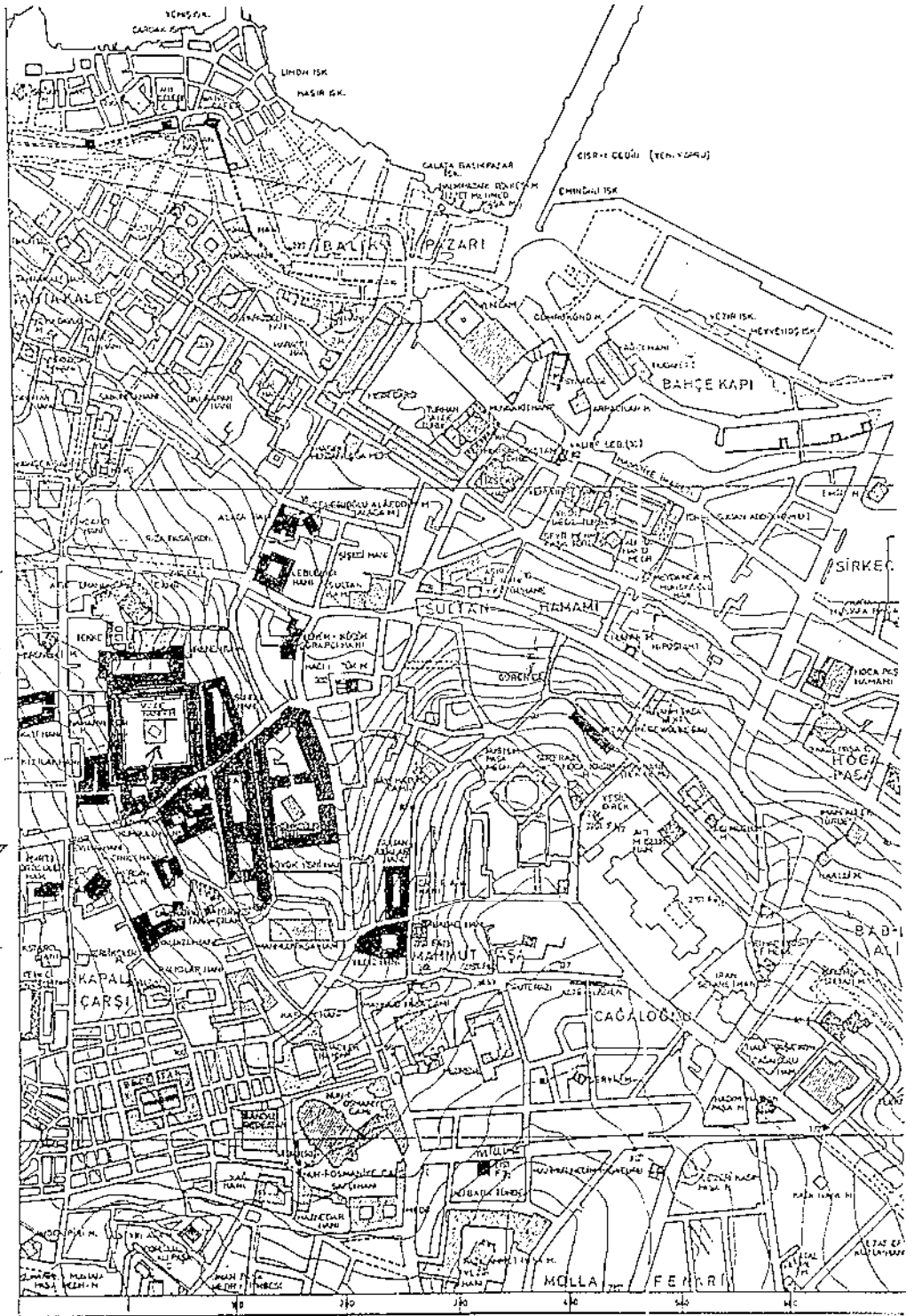


Istanbul
1:50,000

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Scale: 1:50,000
1 cm = 500 m

Fig. 49
EK. 1



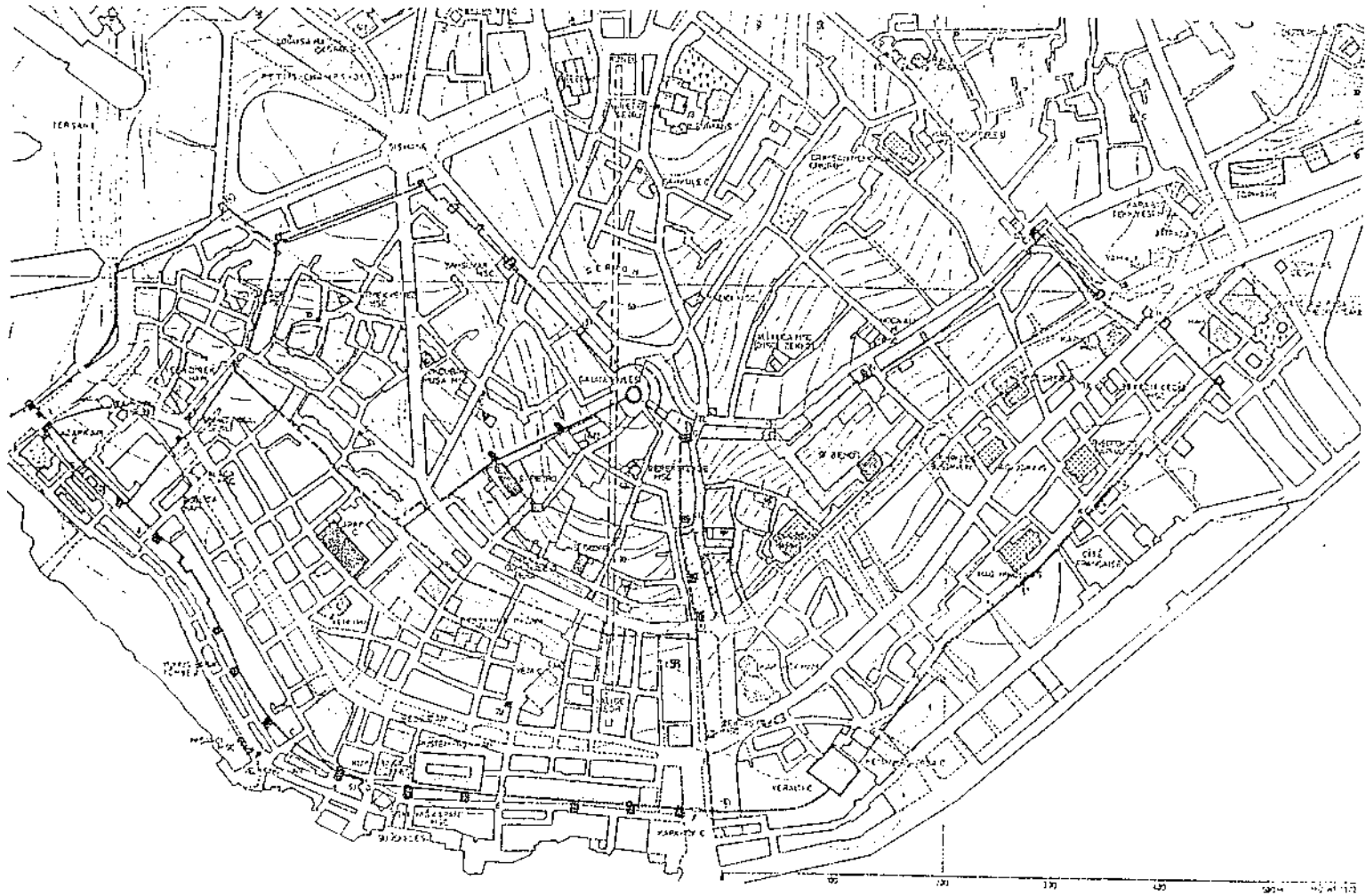
2. BÖLGE

1. BÖLGE

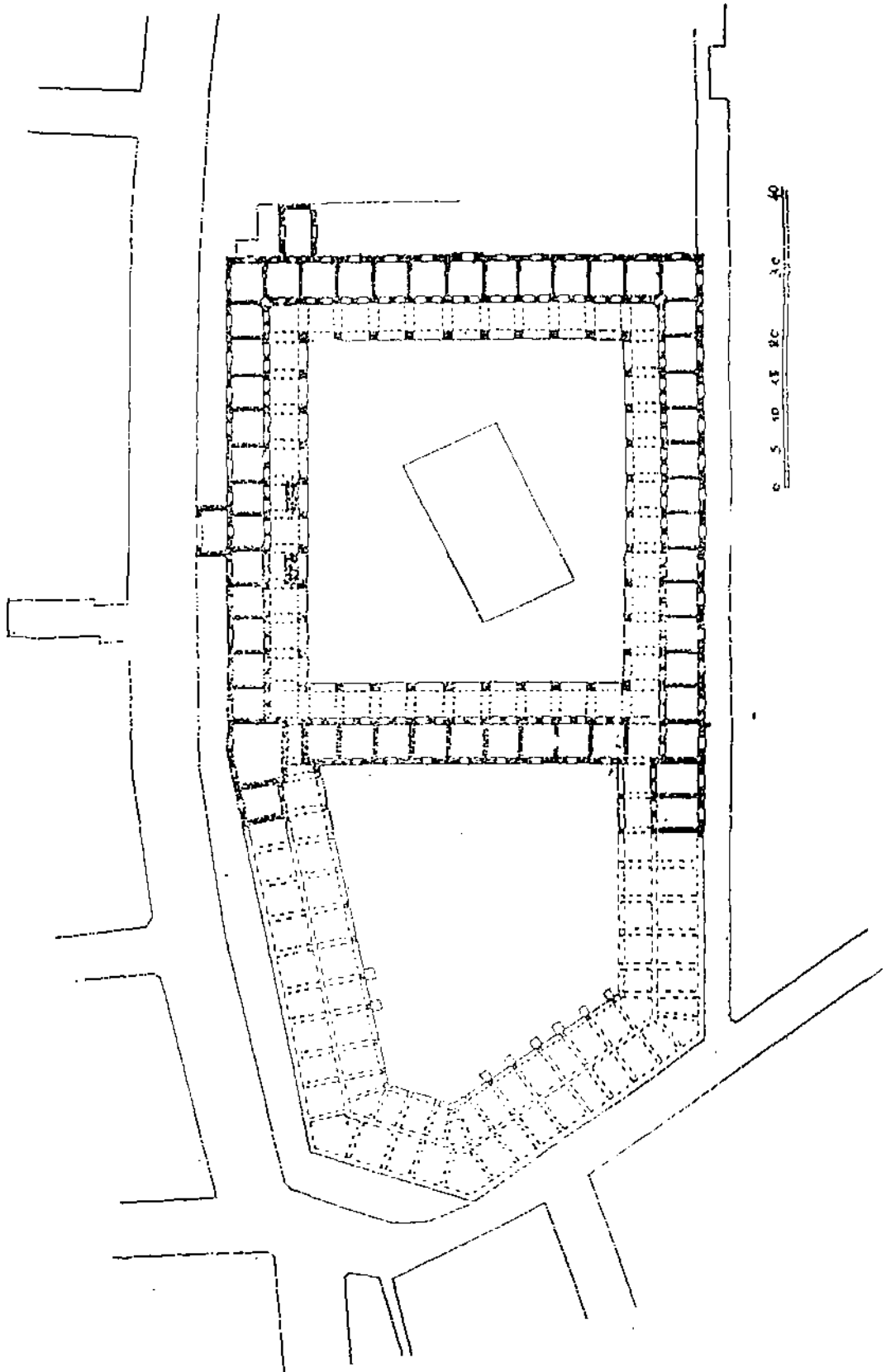
3. BÖLGE

EKİ 2

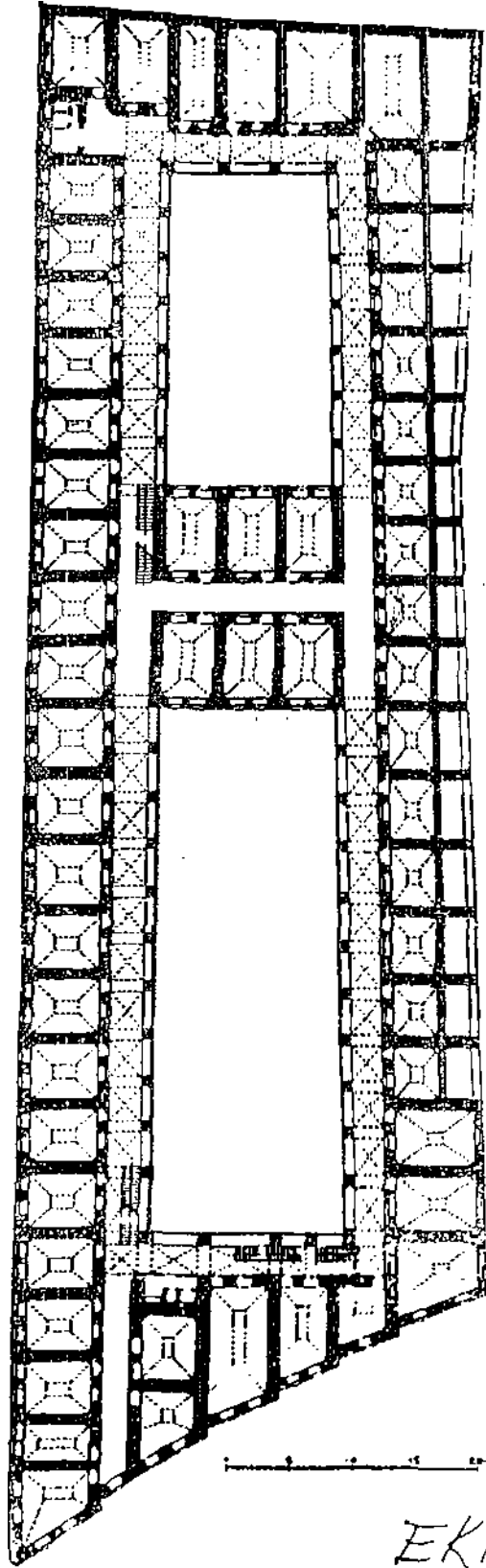
*



EK: 3

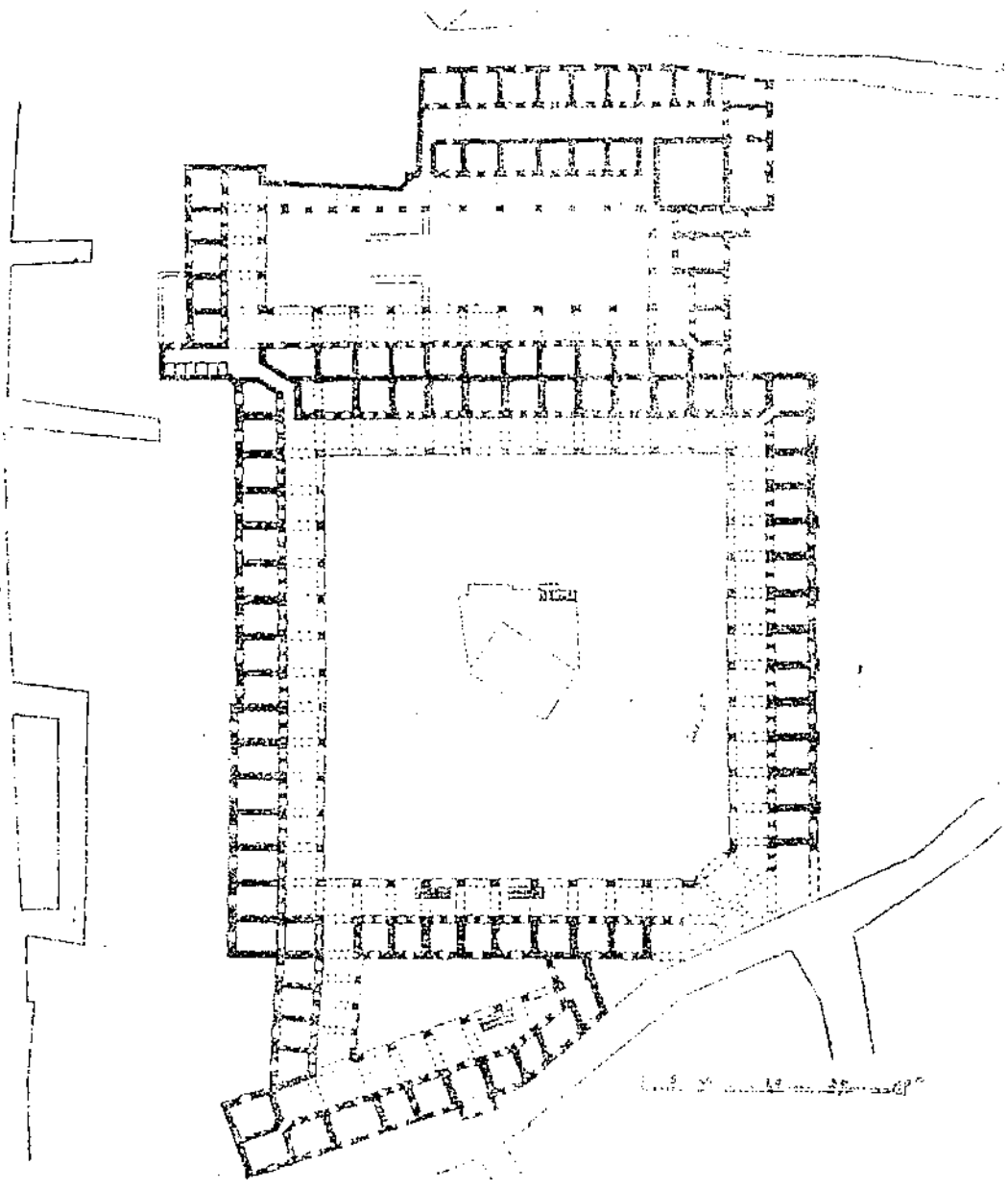


Kürçüleri Han



Eki 5

Büyük Yeni Han



Valde Han

EK:G.

4. PLANLAMA

Uygulama ilkeleri ve eylem planına uyumlu paftalar 1/5000 den başlayıp 1/1000 in aynı anda eş zamanlı olarak imar, turizm, koruma ve altyapı-ulaşım amaçlı 1/25000 ve 1/5000 ile uyumlu ana plan olarak onaylanacaktır. Proje konsey sekreteryası önerisine göre tüm planlar her organda yılda bir kez aynı anda revize edilmiş ve onaylanmış olacak, onay geçikmesi halinde sekreteryaya önerisi, plan kararı olarak uygulanacaktır.

EK 10

UYGULAMA İLKELERİ (TASARI)

1) Bütünlükçü Yaklaşım: Galata ve Eminönü Hanlar bölgesi bütündür. İstanbul'un ikibin beşyüzyıllık kalbidir. Haliç su parçası limanlar ve yolla onları ayıran değil, birleştiren öğeler olarak ele alınmalıdır. Böylece Peradan başlayarak tüm modern İstanbul'u yaratan GALATA ile eski İstanbul birleşebilir. Kültürümüzü ikiyüzyıllık ikilemele karşı karşıya bırakan bu tarihi ayrılığı başladığı yerde MEKAN ANLAYIŞINDA ortadan kaldırabilir.

Yeni yol düzeni, yaya, su ulaşımı, ticaret ve turizm kaynaşımı bu bütünleştirmenin bazı araçlarıdır.

Hanlar, 2500 yıllık İstanbul ticari tarafından yaratılmıştır. Hanlar, ticari de İstanbul'u yaratmıştır. Hanlar, kapalı çarşı, masır çarşısı aks ve bütünlüğünün ayrılmaz parçasıdır. Bizans hipodrumu (Sultanahmet), Osmanlı Sarayı, Cumhuriyet Babıalisi ve Üniversitesi ile çevrilir. Hanlar batısında yoğunlaşmış tecim ile Güneydoğu pallanmış turizm akslarının ayrılmaz parçası ile bileşim ve odaklanma noktasıdır.

Galata, sadece Ceneviz tüccarları ile değil bugün Fındıklı ve Tophane'ye taşmış, liman ve deniz işlevleri yanında onların yan ve destek türünleri ile hanların ayrılmaz parçasıdır. Galata'dan doğan Pera ve Beyoğlu'nun uzantıları Taksim Şişli Ulus aksı (artık unutulmuş olsa bile) İstanbulu yaratan bu ortak Galata - Hanlar kalbinin bir damarından başka birşey olmadığını yeni yeni hazırlamaktadır. Galata Evanten tecim ve sanat erbabının doğduğu ve bugün yeniden keşfe çalıştığı hedef noktası olmuştur. Galatanın ise bir **Cenova kolonisi olarak Avrupa ticaretinin yoğunlaştığı ve hedeflediği varlık nedeni yoğun Bizans ve Osmanlı ticaret olanağı olan Hanlar bölgesidir.** Hanların dünyaya açılan kapısı ile Galata olmuştur. Varlık nedenleri olan denize ve Haliçe açılan damarları tıkandığı için birbirine küs görünen kalbin bu iki yarısı ayrılık nedeni olan yolları üstünden, altından aşıp denizi iskeleleri ve Haliç vapurlarıyla kucakladığı anda birlik olabilir.

Boğaz altgeçitinin, yeni tramvay ve köprü'nün, tren, boğaz vapurunun kaderlerini yeniden birleştirmek için zorladığı Hanlar ve Galatayı "**Mekanda birleştirmek amacıyla örgütle birleştirmek**", için, Boğaz altgeçit projesinin başlama gününe kadar süre kalmıştır. Bu bölgedeki ya birleşip dirilecek ya da önce ölüp sonra gökdenlenilecektir.

2) Galata Hanlar bütünlüğü Geliştirerek korunabilir. İstanbul'daki birikim Dünyanın birikimidir. Günümüzde Galata ve Hanlar tarihi çevresini zorlayan, bozan, çürüten büyük gerilim ve baskı, dünyanın bu bölgeye ilgisinin planlanmamış bir ifadesidir.

İstanbul Hanlar ve Galata bölgesine müthiş baskının durdurulması, azaltılması, denetlenmesi, değiştirilmesi veya yasaklanması olanaksızdır, abesle iştirigeldir!

Dünyanın başkentine yönelen ilgiyi tür ve ayrımlarına da saygı göstererek, ticaret ve turizm bağlamlarında planlayabiliriz. Ancak planlama ile tarihi dokuyu, önce dünyanın sonra Türkiye'nin en son olarakda 2010'da yirmi milyon hemşehrmin yaşayacağı İstanbul'un hizmetine vererek koruyabiliriz. Tarihi çevreyi en çok geliştiren aslına en yakın biçimde korumak olanaklıdır. O seviyeyi zamanının en ileri ticaret ağı yaratmıştır. Bu muhteşem tarihi mirası bugünün en ileri ticaret ağının (ancak ve belki) korumaya gücü yetebilir.

Var olan dokuyu olduğu gibi koruma, çevreyi sakinleri ile birlikte değiştirmeden, insanlı bir müze gibi koruma iddiaları, bölgenin dünyadaki en büyük ve en çirkin "Slun" bölgesi olması sürecini son aşamasına getirmektedir. 2010 yılında İstanbul'un yeni bölgelerinde yaşayacak 19 milyon insanla birlikte Dünyadaki insanların göremeyeceği, kullanamayacağı bir kapalı çevre iddiası bu insanların ve hemşehrilerin haklarına bir saldırdır.

Tarihi çevre, ticaret, turizm, prestij konutları ve dinlenme mekanları ile yeniden örülmelidir. Geniş kullanımı hedefleyen kültür eylemleri ile özgün ve özel kullanımlı, müzesel işlevi çekirdek ve çizgiler (meydanlar ve sokaklar) dışında kalan alanlar bölgenin KONUMUNA, GEÇMİŞİNE ve POTANSİYELİNE uygun yoğunluğa kavuşturulmalıdır.

Bölgenin tarihi kimliğinin, kotlarının silüetinin bina ona kitle kompozisyon ve dengesinin, kültür varlıklarının korunma ve restorasyonunu sağlayarak temel ilke kullanımının planı yoğunlaştırılmasıdır.

3) Gelişmeden Yararlanan bedelini öder:

Varolan ve bu bölgeye aktarılan kamu ilgisinin ve kamu kaynaklarının (memur maaşları, araçları, yollukları gereçlerinin) birleştirilip eşgüdümlenerek azaltılması ulusal bir amaç olmalıdır.

Tarih ve doğa koşulları bu bölgeye zaten gereğinden fazla yatırım yapmış, talih bahşetmiştir. Üstelik günümüzdeki bölge potansiyeli ve buna eklenecek tüpgeçit gibi potansiyeller, bölgeye sınırsız kaynak sağlayacak güçtedir. Bölge, Dünya'ya, Türkiye'ye ve yirmi milyonluk (**tarihi çevre de doğma ve yaşama nimetine kavuşamamış**.) Yeni İstanbullulara İstanbul kalbini açmalıdır. Bu açılıştan yararlananlar da, yararlandıkları ölçüde, bölgenin tarihi çevresinin gelişmesini ödemelidir. O çevrede **oturmuş olanların**, çevreyi geri bırakarak kazanç sağlama hakları olmadığı gibi bölgenin korunması ve restorasyonuna sağladıkları ve sağlayacakları kazançlar oranında harcamaya katılmaları zorunludur. Bu yenilemeden yararlanmayan Türk vergi ödeyicisinin bu gelişmeyi ödemesi gerekmez. Tam tersine bu bölgede tarihin, ticaretin, altyapının restorasyonu ile oluşan rant ile ulusunun kaynaklarına (enflasyonla mücadeleye) katkıda bulunması zorunludur. Tüm bölgenin restorasyonunu da ana temel itici güç bölgeden kaynaklanan veya bölgeyi kullanacak olan tüccar örgütlülüğü olmak zorundadır.

Bölgeyi yeni **İstanbul'lara** açmadaki ikinci yol olan, lümpenleşme, "Slum" laşma ile İstanbul'u **İşportabul'a** dönüştürmenin durdurulması için başka seçenek görünmemektedir.

Bölgeyi yatırım bölge planı çerçevesi içinde büyük sermayenin, uluslararası veya yerli girişimleri, ticari kredi kolaylıkları, dünyada korumaya ayrılan kaynakların değerlendirmesi ve altyapı yatırımlarıdır. Kamu sırtında olan altyapı harcamalarında **uluslararası dayanışma** veya **yap işlet** formülleri ile katkı aramak proje uygulanabilirliği için gereklidir.

4) Her eski yapı veya çevrenin korunması gerekmez.

Tarihi eser, özgünlüğü, simgeselliği, olaylara tanıklığı, altalta veya yanyana bir kaç kültürü birarada taşıması mimari, sanatsal özelliği bir özel öyküye sahip olması ve benzeri, özellikleri oldukça koruma değeri kazanır. Basmakalıp örnekleri bulunan, özel bir çevre oluşturmayan 20. yy. öncesi bazı yapıların da yol, altyapı ve yeni yapı yapılması veya varolan çevreye çevresiyle uyumlu bir kimlik sağlanması amacıyla yıkılması, yerinin veya cephesinin değiştirilmesi sağlanmalıdır.

20. yy. ürünü ve çağdaş bazı yapıların koruma altına alınması, çevreyi bozmayan veya bölgeye ayrıca ek yeni kimlik ve kişilik getirecek yapılaşma ve yenileşmelere de belli bir plan içinde ve yeterli sayılacak çoklukta izin verilmelidir.

Fizik mekan olanakları ölçüsünde eski kıymetleri yok etmeden, ve siluet ezmesine olanak tanımamak kat ve kot uyumsuzlukları yaratmamak koşulu ile yeni yapılar özendirilmelidir.

Bölgede yer alan 20. yy. öncesi yapılan bir bölümü yıkılabilir veya benzer, yakın bütünlük sağlayıcı bir noktaya taşınarak yeniden yapılabilir.

Bölgede tarihi çevre etkisi oluşmasına katkısı olmayan bazı bina ve gruplar ise topluca bir başka bölgeye taşınabilir.

EK: 11

Fizibilete (Taslak)

A- Giderler

- | | |
|-------------|--|
| I- Planlama | (Kamu ve dış destek sağlamaya yönelik harcamalar dışında maliyeti alınmalıdır. |
| II- Proje | ● Şehircilik |
| | ● Mimari |
| | ● Altyapı |
| | ● Ulaşım Giderleri |

GİRİŞ

Sanayi Devriminden sonra şehirlerin işlevsel yapılarının elemanları olan eylemler sisteminde olan büyük gelişme; şehir ve şehir merkezlerinde niteliksel-niceliksel dönüşüm ve değişime yol açmıştır (1). Şehirsel merkeze yönelik yapıların merkezde yaşanan büyük bir patlamayla değiştirme sürecine girmişlerdir. Dinamik özellikler göstererek teknolojik ve sosyo-ekonomik değişimi içeren bu süreç yeni arazi kullanım dokusunu biçimlendirmiştir. Bu biçimlendirme merkeziliğin crozyonu yönünde bir oluşum izlemiştir (2).

Sanayi şehrinde imalat sanayiinin üretim birimleri merkezi bir yerde toplanarak yığılma ekonomilerini oluştururken, metropoliten şehirde merkezde, yoğunlukla sanayinin karar birimleri kalmış, üretim birimleri çevrede yerleşme eğilimi göstermişlerdir. Bu süreçte imalat sanayiinin büyük ölçüde merkezden ayrılması, buna bağlı olarak nüfus ve işgücünün azalması şehrin sosyal fonksiyon performansında düşüşe yol açmıştır. İmalat sanayiinin şehir merkezinde kalabilecek özellikler gösteren kesimlerinin saptanması ve kalmaya teşvik edici önlemlerin alınması, politikaların üretilmesi görüşü şehir merkezlerinde ortaya çıkan sosyal, fiziki ve ekonomik problemlerin çözümüne yönelik olmak üzere giderek plancılar tarafından ortaya konulmaya başlamıştır (3).

İstanbul Tarihi Yarımada; bünyesinde barındırdığı şehir merkezi işlevi ve kimliği ile İstanbul şehri mekansal dokusunda şehrin kuruluşundan itibaren geçirdiği tüm evrelerde, dinamizmini yitirmeyen önemli bir belirleyici olmuştur.

Sanayileşme, şehirleşme-metropolitenleşme sürecinde toptan, perakende ticaretin, depolamanın, imalat sanayiinin, hizmet sektörünün ve istihdam edilmeyen üretken olmayan faaliyetlerin oluşturduğu marjinal sektörün merkezi durumuna gelen Tarihi Yarımada bugün ağırlıklı olarak yönetim, hizmet ve perakende ticaretin merkezidir ve küçük-orta ölçekli imalat sanayiini bünyesinde bulundurmaktadır. Ancak "İmalat Sanayii", "Perakende Ticaret" gibi üst başlık ve kavramlar içinde kaybolan eski ve yeni İstanbul'a has çalışma tarzı, meslek grubu ve insanı Tarihi Yarımada'da hala bir arada bulunmaktadır. Bu bildiri yukarıdaki değerlendirmelerden hareketle Tarihi Yarımada'da yer alan İmalat Sanayiinin kimlik, karakteristiklerinin genel tanımlar içinde yitirilmeden ortaya konulmasına ve İstanbul Metropoliten şehir ölçeğinde etki ve dinamiklerinin araştırılmasına yönelik olarak geliştirilmiştir.

2. ŞEHİR MERKEZİ İMALAT SANAYİİ İLİŞKİLERİ

Bildirinin bu bölümünde, Tarihi Yarımada'nın İstanbul Tarihi Merkezini oluşturması gözönüne alınarak "Şehir Tarihi Merkezi" kavramından ve Şehir Merkezi-İmalat Sanayii ilişkilerinden söz etmek, konunun gelişimine yardımcı olabileceği düşüncesi ile yararlı görülmüştür.

2.1. Şehir Tarihi Merkezi

Günümüze kadar şehir merkezi, kendisini şehrin diğer bölgeleri arasında farklı kılan işlevleri ve özellikleri ile önemli olmuştur. Merkez; coğrafi, ekonomik, sosyolojik, politik, mimari vb. açılardan incelenmiş, ölçülebilir karakteristikleri bulunmaya çalışılmıştır. Böylesine zengin bir ilgi alanı içinde yer almasından ötürü tam anlamıyla aynı ifadelendirme içinde olmayan farklı isimlerle anılmış ve tanımlanmıştır.

Şehir merkezinin yapısal ve işlevsel biçimlenmesinde önemli rol oynamış olan "Tarihsel Süreklilik" merkez kavramına getirilen yaklaşım ve tanımlarda etkin olmuştur. "Şehir Tarihi Merkezi" kavramı, günümüzde büyük alanlara çok merkezli bir dokuda yayılan şehirlerin, şehir merkezlerinin ilk gelişme yerlerini ifade eden ve işlevini sürdüren bir tarihsel ürün olarak değerlendirilmesi gereken bir şehirsel mekan işaret etmektedir.

2.2. Şehir Merkezinde Yer Alan İmalat Sanayiinin Nitelikleri Ve Arazi Kullanım Dokusunda Aldığı Rol

İmalat Sanayii; zenginlik üreten, istihdam yeratan ve gerekli servisleri gerçekleştiren (4) niteliğiyle şehirlerin bir çoğunun varoluş nedeni, şehrsel yoğunlaşmanın en büyük yaratıcılarından birisidir. Yerine bağlı hammaddeleri işleyen sanayi kuruluşları bazı şehrsel alanları meydana getiren ilk nüveler olmuşlar, şehirler nüfus ve alan olarak büyürken sanayi yapısı da merkez içinde çoğalmıştır. 19. yüzyılın sonlarına kadar erken Sanayi Devrimi boyunca o günün ulaşım teknolojisine bağlı olarak işgücünün sınırlı hareketliliği sanayinin şehiriçi ve merkezde yer seçmesinde kilittası olmuştur.

Sanayi Devrimi ile başlayan ve günümüzde de devam eden iletişim-ulaşım ve üretim tekniklerindeki hızlı gelişim sanayiinin giderek artan bir şekilde desantralize olmasını getirmiştir.

Şehir merkezi arazi kullanım dokusundaki değişim sürecinde, arazi değerlerinin en yüksek, erişilebilirliğin en fazla olduğu ve rafine olabilme (uzmanlaşma, özelliikleşme) sürecinde en üst sıralarda kalmayı sağlayabilen eylemlerin kalabildikleri şehrsel alan olarak belirlemektedir. Özellikle yüzyüze kontak (face to face contact) ile yığılma-dışsal ekonomilerden (Agglomeration-External Economies) yararlanmak durumunda olan kullanımlar merkezi çekilmektedirler.

İmalat sanayiinin merkeze çekilen, merkezde kalabilecek kesimi aşağıdaki biçimde gruplandırılabilir:

- Yatayda büyük alan gereksinimi olmayan ya da parçalanmış mekanda veya düşeyde üretimini sürdürebilecek olan emek-yoğun sanayiler (Ör. Konfeksiyon vb.)
- Küçük ölçekte imalat sanayi özellikleri taşıyan, az sayıda iş gücünün ya da iş sahibinin emek-yoğun üretim yaptığı sanayiler (Ör. değerli madenleri işleme, müzik aletleri yapımı, bijüteri... vb.)
- Sadece lokal pazara üretim yapan pazar yeri yönlendiricili sanayiler (Ör. Ekmek, pasta, tatlı... vb.)
- Şehir merkezinin sunduğu; iletişim kolaylıkları, yüz-yüze kontak ve dışsal-yığılma ekonomileri etkenlerinin yer seçiminde yönlendirici olduğu sanayiler, (Ör. basım-yayın San. vb.) (5)

Merkezde yer alabilecek imalat sanayiinin ortak özellikleride şöyle sıralanabilir:

- Çoğunlukla küçük ölçekli olmak,
- Merkezde çevre kirliliğine, trafik yoğunluğuna yol açmayacak nitelikte olmak.
- Aynı zamanda merkezi gittikçe artan arazi-kira fiyatlarına uyum gösterebilmek.

3. İSTANBUL TARİHİ YARIMADA DA YER ALAN İMALAT SANAYİİNİN KARAKTERİSTİKLERİ VE ŞEHİR ÖLÇEĞİNDEKİ ETKİLERİ

3.1. İstanbul Tarihi Yarımada'da Yer Alan İmalat Sanayiinin Karakteristiklerinin Belirtilmesine Yönelik Yapılan Araştırma Bulguları

İstanbul Tarihi Yarımada da yer alan imalat sanayiinin karakteristiklerinin belirlenmesine yönelik yapılan araştırmanın (6) veri tabanını oluşturmak üzere yapılan ilk etap çalışmada; İstanbul Sanayi Odasına Tarihi Yarımada'yı adres göstererek, kayıtlı (1991 yılı itibarıyla) 978 imalat sanayii tesisi saptanmıştır. İkinci etap da tesislerden Tarihi Yarımada da imalat faaliyetinin sürdürenlerin sayısını 359 olarak belirlenmiştir. Bu tesislere % 51.0 oranında anket soruşturması uygulanmıştır. Tüm analiz verileri yüz yüze yapılan görüşmelerle toplanmıştır.

Tablo 3.1. Tarihi Yarımada da Yer Alan İmalat Sanayii Tesisleri ve Uygulanan Anket Soruşturmasının Gruplara Göre Dağılımı (6).

3. İMALAT SANAYİİ GRUPLARI	Tarihi Yarımada Toplamı		Geçerli Anket Uygulaması (Adet)
	(Adet)	%	
31. Gıda, İçki, Tütün Sanayii	11	3.1	7
32. Dokuma, Giyim Eşyası ve Deri Sanayii	1449	41.5	88
TÜKETİM MALI ÜRETEN İMALAT SANAYİİ	160	44.6	95
33. Orman Ürünleri ve Mobilya Sanayii	1	0.3	1
34. Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	76	21.2	33
35. Kimya-Petrol, Kömür, Kauçuk, Lastik Sanayii	42	11.7	16
36. Taş ve Toprağa Dayalı Sanayii	1	0.3	1
37. Metal Ana Sanayii	26	7.2	11
ARA MALI ÜRETEN İMALAT SANAYİİ	146	40.7	62
38. Metal Eşya, Makine ve Techizat Ulaşım Aracı, İlimi ve Mesleki Ölçme Aletleri Sanayii	30	8.3	12
39. Diğer İmalat Sanayii	23	6.4	15
YATIRIM MALI ÜRETEN İMALAT SANAYİİ	53	14.7	27
TOPLAM	359	100.0	184

Tablo 3.2. Tarihi Yarımada da İmalat Faaliyetinde Bulunan Sanayi Tesislerinin İlk Kuruluş Tarihlerine Göre Dağılımı

Tarihi	-1950		1951-60		1961-70		1971-80		1981-90		Belirsiz		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	8	4.4	7	3.8	23	12.6	58	31.7	73	39.9	15	6.6	184	100

Tablo 3.3. İmalat Sanayii Tesislerinin İlk Kuruluş Yerlerinin Tarihi Yarımada Olmasına Göre Dağılımları

Tarihi Yarımada	Evet		Hayır		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%
	131	71.2	53	28.8	184	100

Tablo 3.4. İmalat Sanayii Tesislerinin İlk Kuruluş Yerleri Tarihi Yarımada Değilse, Bu Alana Taşınılma Tarihi

Tarihi	-1950		1951-60		1961-70		1971-80		1981-90		Belirsiz		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	1	1.9	2	3.8	8	15.1	14	26.4	27	50.9	1	1.9	53	100

Tablo 3.5. İşçi Sayısı Gruplarına Göre, İmalat Sanayiinde Tesis Sayısı Dağılımı

Tarihi	İşçi Yok		1 - 25		25 - 100		100 +		Belirsiz		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	16	8.7	125	68.0	28	15.2	6	3.2	9	4.9	184	100

Tablo 3.6. İmalat Sanayi Tesislerinin Kapladığı Alan Büyüklüklerine Göre Dağılımları

Tarihi	< 25 m ²		26 - 100		101 - 500		501 - 1000		1000 +		Belirsiz		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	12	6.5	54	29.4	74	40.2	14	7.6	10	5.4	20	10.9	184	100

Tablo 3.7. İmalat Sanayii Tesislerinin Yayıldığı Kat Adedine Göre Dağılımları

Tarihi	Bir Katta Yeralanlar		Birden Fazla Katta Yeral.		Belirsiz		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	61	33.2	109	59.2	14	7.6	184	100

Tablo 3.8. İmalat Sanayii Tesislerinde Mülkiyet Durumu

Tarihi	Mülkiyet Sahibi		Kiracı		Vakıf'a Ait		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	88	47.8	92	50.0	4	2.2	184	100

Tablo 3.9. İmalat Sanayi Tesislerinin Tekrar Yer Seçiminde Tecih Edecekleri Yörelere Göre Dağılımları

Tarihi	Tarihi Yarımada		İstanbul İçi Başka Yöre		Trakya-Marmara Bölge		Diğer Bölgeler		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	92	50.	56	30.4	29	15.8	7	3.8	184	100

Tablo 3.10. İmalat Sanayii Tesislerinin Bitmiş Ürünlerini Pazarladığı Yörelere Göre Dağılımı

Tarihi	Müşteri Doğrudan Alır		Tarihi Yarımada		İstanbul Şehir İçi		Trakya Marmara		Diğer Bölgeler		Yurt Dışı		Toplam	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
Yarımada	47	25.5	16	8.7	80	43.5	9	4.9	23	12.5	9	4.9	184	100

Tablo 3.11. İmalat Sanayii Tesislerinin Hammadde Temini ve Bitmiş Ürünlerinin Pazarlanmasında Kullanılan Taşıt Araçlarına Göre Dağılımı

Tarihi	Taşıt Aracına Gerek Yok		Binck Otosu		Kamyonet Minibüs		Kamyonet Binck Otosu		Kamyonet Kamyon		Toplam			
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%		
Yarımada	8	4.3	27	14.7	95	51.6	22	12.	20	10.9	12	6.5	184	100

Tablo 3.12. İmalat Sanayi Tesislerinin, Tarihi Yarımada da Yer Seçimi Kararı Alma Nedenleri

Tesislerin Tarihi Yarımada da kuruluş yeri seçimi nedenleri aşağıda belirtildiği şekilde sıralanmıştır.

1. Bitmiş ürün pazarlanmasındaki kolaylık, iletişim kurma kolaylığı,
2. Pazara yakınlık,
3. Hammadde teminindeki kolaylık,
4. Tamamlayıcı iş kollarına yakınlık,
5. Enerji olanaklarından yararlanma kolaylığı,
6. Su, Altyapı olanaklarından yararlanma kolaylığı,
7. Ulaşım kolaylığı,
8. Girişimcinin yer aldığı yer olması,
9. Kolay işgücü temini,
10. Arsa, bina bulmada kolaylık.

3.2. Araştırma bulgularının Değerlendirilmesi

İstanbul Tarihi Yarımada'da imalat faaliyetinde bulunan sanayi tesislerinin; % 71.6'sı 1970-1990 arası 20 yıl içinde kurulmuştur. Konuyu planlı kalkınma döneminin başladığı "sanayinin dengeli dağılım ile ülke mekanında gelişmenin yaygınlaştırılması" (7) hedefinin konulduğu, İstanbul mekanına yönelik planlama çalışmalarının yoğunlaştığı, 1960 sonrası dönem itibarıyla bakıldığında bu oran % 84.2 dir.

Tarihi Yarımada'da imalat faaliyetini sürdüren sanayi tesisleri % 71.2 oranda bugün faaliyetlerini sürdürdükleri yerde ilk kuruluşlarını gerçekleştirmişlerdir. İlk kuruluşlarını başka bir alanda gerçekleştiren tesislerin bugünkü yerlerine taşınmaları %77.3 oranında 1971 sonrasıdır.

İmalat sanayii tesisleri % 76.7 oranda 25'den daha az sayıda işçi çalıştırmaktadırlar. %59.2 si birden çok katlı parçalanmış alanlarda işlevlerini sürdürmekte, % 35.9'u 100 m²'nin altında, % 40.2'si 100-500 m² büyüklüğünde alanlarda üretim faaliyetine devam etmektedirler. % 50'si kiracıdır. Tarihi Yarımada da imalat faaliyetini sürdüren sanayi tesislerinin yarısının (% 50.-) tekrar yer seçimi söz konusu olduğunda yine Tarihi Yarımada'yı % 30.4'ünü ise İstanbul Metropoliten şehri içinde başka bir yöreyi tercih edecekleri saptanmıştır.

Sanayi tesislerinin % 43.5'nin pazır alanı İstanbul Metropoliten şehri, % 8.7'nin sadece Tarihi Yarımada'dır. % 25.5'i ise bitmiş ürünlerini doğrudan alıcıya sunmaktadırlar. Tesislerin hammadde alım ve bitmiş ürün pazarlanmasında kullandıkları taşıt aracı çoğunlukla kamyonet, minibus ve binek otosudur. Sadece % 6.5'i kamyon kullanmaktadırlar. Tarihi Yarımada da yer seçimi yapan imalat sanayii tesisleri öncelikle bitmiş ürün pazarlanmasında ve hammadde teminindeki kolaylıklar nedeni ile bu alanda yer seçimi kararı almışlardır. Ayrıca şehir merkezinin sunduğu yüzyüze iletişim kurma kolaylığı ile benzer iş kollarının birarada olmasından kaynaklanan, dışsal ve yığılma ekonomilerinden yararlanma nedeni yer seçimlerinde önemli bir yönlendirici olmuştur.

4. SONUÇ

Tarihi Yarımada'da imalat faaliyetini sürdüren sanayi tesislerinin genel profili şöyle özetlenebilir; bitmiş ürün pazarlanması, hammadde sağlanmasındaki kolaylıklar ile yüz-yüze iletişim kurmanın kolaylığı ve benzer işkollarının birarada olmasından kaynaklanan dışsal yığılma ekonomilerden yararlanma baş nedenleri ile Tarihi Yarımada da yer seçmiş olan imalat sanayii; çoğunlukla küçük ölçekli, faaliyetini küçük ya da düşeyse parçalanmış mekanlarda sürdürebilen, emek-yoğun el becerisine dayalı bir üretim biçimine sahip, kullandığı hammadde ve bitmiş ürünü küçük hacimli olan büyük taşıma araçlarına gereksinim duymayan, bitmiş ürünü şehir ölçeğindeki pazara sunan özellikler göstermektedir. Bu genel profil ile birlikte Tarihi Yarımada'da imalat faaliyeti; dokuma, giyim eşyası ve kağıt, kağıt ürünleri-basım ana grup başlıkları altındaki sanayi kesimlerinde yoğunlaşmalar göstermektedir.

Şehir merkezinin işlevsel dokusunda imalat sanayii'ne yönelik yapılan çalışmalarda; öncelikle mekansal sınırları esneklikler gösteren, birbirlerini içeren "Şehir Merkezi", "Merkez İş Alanı" ile şehir merkezinin orijini

oluşturan ve tarihsel süreklilik gösteren "Şehir Tarihi Merkezi" arasında işlevsel, mekansal açıdan farklı değerlendirmeler yapılmalıdır. Kuşkusuz konuya Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması önceliğiyle bakılmalıdır. Şehir merkezinde, Merkez İş Alanında; ekonomik, sosyal ve fiziksel canlılığın korunmasında, önemli katkıları savunularak, yer alabilecek imalat sanayii türleri ile Şehir Tarihi Merkezinde yer alabilecekler arasında farklılıklar olmalıdır.

İstanbul Merkez İş alanının bir bölümünü içeren Tarihi yarımada da dokuma, giyim eşyası-konfeksiyon, kağıt ürünleri basım ana grup başlıkları altındaki sanayinin yoğunlaşması durumu; Dünya Metropolen Şehirlerinin merkez iş alanındaki sanayiye, yönelik yapıya benzemektedir. Ancak tarihsel süreklilik gösteren ve şehir tarihi merkezinin orjinini oluşturan, korunması gerekli doğal, fiziki, kültürel değerleri barındıran Tarihi Yarımada da, yer alabilecek imalat sanayii türleri, bu alanın özgün niteliklerine bağlı olarak ve detaya inilerek belirlenmelidir. Bu çerçeveden hareketle İstanbul Tarihi Yarımada'da;

- Küçük ölçekli,
- Tarihi merkezde çevre kirliliğine, trafik yoğunluğuna vs. yol açmayan,
- El becerilerine dayalı üretimde bulunan ve bu açıdan emekyoğun,
- Güzel sanatlar eğitimi kapsamı içinde bulunan sanatsal üretime yönelik, turistik amaçlı üretime yönelik imalat sanayii türleri yer alıp gelişebilir.

Yukarıdaki genel niteliklerin ortaya konulması adımımdan sonra bu niteliklere sahip imalat sanayii türleri detaylı bir çalışma ile saptanmalı ve isimlendirilmelidir. Dünyada özellikle üretim, ulaşım ve iletişim alanlarındaki büyük gelişmeler imalat sanayinin mekansal yönelmelerinde, yer seçim davranış biçimlerinde farklılıklar ortaya çıkarmıştır. İmalat sanayii yere, yer seçim yönlendiricilerine daha az bağımlı hale gelmiştir. Ancak şehir merkezinin sunduğu; yüz-yüze iletişim kolaylığı, yığılma ve dışsal ekonomilerden yararlanma ve kolay erişilebilirlik gibi özellikler bazı imalat sanayii için önemini ve yönlendiriciliğini korumaktadır.

Konuya diğer bir açıdan bakıldığından yukarıda genel nitelikleri belirlenen imalat sanayiinin şehir merkezine sosyal ve ekonomik açıdan getireceği yararlar planıcılar tarafından kuşkusuz dikkate alınmalıdır. Şehir merkezinde kalabilecek imalat sanayii, sanayiinin üçüncü sektörü olarak nitelennmeli ve değerlendirilmelidir.

KAYNAKLAR

- (1) BOURNE, L.S., Specialized Activity Patterns and Systems, s. 340-351, Bourne, L.S. (Derleyen) **Internal Structure of the City, New York: Oxford University Press, 1982.**
- (2) MULLER, T., Fiscal Problems of Smaller Growing and Declining Cities, s. 167-185, BRYCE, H.J. (Derleyen) **Small Cities in Transition: The Dynamics of Growth and Decline, Cambridge Mass: Belinger Publishing, 1977.**
- (3) SCOTT, A.J., Locational Paterns and Dynamics of Industrial Activity in the Modern Metropolis, **Urban Studies, Vol. 19, 111-142, 1982.**
- (4) ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, **Industry, Vol. 3, London Encyclopedia Britannica Inc., 1974.**
- (5) HOOVER, E.M., WERNON, R., Anatomy of a Metropolis Cambridge Mass: Harvard University Press, 1959.
- (6) OCAKÇI, M., İstanbul Tarihi Yarımada da İmalat Sanayiinin Karakteristiklerinin ve Gelişebilecek Türlerinin Saptanmasına Yardımcı Araştırma Projesi, İ.T.Ü. Araştırma Fonu, 1991.
- (7) D.P.T., Beşimde Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1988 Yılı Programı, Yayın No: 2118, Ankara: DPT Yayınları, 1988.

**İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN GELİŞME
SÜRECİ İÇİNDE İŞGÜCÜ DESANTRALİZASYONU
DOĞU YAKASI ANALİZLERİ**

Hüseyin KAPTAN

GENEL

Tarihte iki dünya imparatorluğunun başkenti olan İstanbul 20. yüzyılın ikinci yarısında, olağanüstü tarihi ve doğal değerleriyle, üçüncü dünya metropollerinin dramını yaşamaktadır. Son 40 yılda İstanbul Metropolü gerek sosyo ekonomik değerleri, gerekse buna bağlı fiziki gelişme süreciyle, önemli ölçüde üçüncü dünya metropollerinin evrensel özelliklerini tanımlar.

Batı ölçeğindeki kentleşme, sanayi işlevinden hizmet işlevine geçişi vurgulayan bir göstergedir. Oysa, gelişmekte olan ülkelerdeki büyükşehir yığılmaları için aynı yorum getirilemiyor. Aksine, az gelişmiş ülkelerin büyükşehir modelinde sosyal dengesizlikler, toplumun katmanları arasındaki keskin uçurumlar, doğal ve tarihi değerlerin tahribi gibi olgular kent mekanında ekstrem çizgilerle hissedilmekte.

Demografik gelişmeler anlamında, üçüncü dünya metropollerinde önlenemeyen nüfus yığılmaları endişe ile izlenmektedir. 2000'li yıllarda 1 milyon nüfusun üzerindeki şehirlerin dünya nüfusunun % 43.4 ünü kaplayacağı hesaplanmaktadır. (Hall sh: 236) Gelişmiş olan ülkelerde büyük şehirler mevcut konumlarını yaklaşık değerlerine korurken, bu oranın büyük ağırlığı ile 3. dünya ülkelerinin sorunu olarak gelişeceği gözlenmektedir. (10 milyon üzerinde 16 metropol) (Patton sh: 15)

İstanbul bu endişe veren gelişmeleri başta götüren metropoller arasında yer almaktadır. Nazım planda 1995 için hedef görülen 7 milyon nüfus bugünden çoktan aşılmıştır. metropolü oluşturan mozaikler için üretilen ıslah planları 15 milyon nüfusu kapsamaktadır. 2000'li yıllar için ise bugünden 20 milyonları aşan projeksiyonlar söz konusudur.

Görsel olarak, üçüncü dünya kentleri giderek birbirine benzemektedir. Demografik baskı, spekülatif arazi pazarı, sınıf yapısı, yetersiz yönetim, uygunsuz kamu yatırımları sonucu, kentler topografileri dışında giderek benzer resimler vermektedirler. Bugün metropollerin % 60-90 alanını kapsayan informal yerleşmeler olgusu, hukuk çizgisinde önemli çelişkileri sergiler. Yabancı kültür ve bunun devamı olarak planla yabancılaşma, inşaat, bölge, imar yasaları ve standartları, informal yapıyı dışlayan kurumlar bir anlamda kentleri, yukarıda değinilen oranlarda yasa dışında bırakmaktadır. Ve insanlar yurttaşı buldukları ülkelerinde yasa dışı bir statüde ikamet ederler ve bu olgu süreklilik kazanır. Şüphesizki bu olgu ilgili yasalarda, kurumlarda ve yöntemlerde temel bir yanlışlığın olduğu görüşünü güçlendirmektedir. (Hardoy sh: 32)

Nitekim 100 bin hektara yayılan İstanbul metropolü 75 bin hektarı ile yasa dışı zemin üzerinde gelişmiştir. 1960'lerden başlayarak pekçok kademede gerçekleştirilen af ve ıslah operasyonları bu fenomaniye çare olamamıştır. Yasallaştırma bağlamında 80'li yıllarda geniş kapsamlı bir tapulama işlevi gerçekleşmiş olmakla birlikte bu parseller üzerindeki yapı stürüktürü yasal statüsüne kavuşturulamamıştır. Geçen 10 yıl içinde ise, metropol meskun alanlarında ve gelişme alanlarında, katlanarak artan yeni bir yasa dışı örtü gerçekleşmiştir. Gelecekteki gelişmelerin ise bu yöndeki boyutları meçhuldür.

Kestirilmeyen nüfus projeksiyonları, yağ lekeleri biçiminde doğal eşiklere kadar yayılma alt yapı ile bütünleşmeyen şantiye şehirler modeli üçüncü dünya şehirlerinin ortak özelliğidir. Arsa pazarlarının kontrol edilmemesi bu bağlamda marjinal kesimin ekonomik ortamdaki devingenliği, mekansal yapıdaki esnekliği ve spontane gelişen konut ve imalat yapılarında yeniden ve yeniden yapılanma ile kente yaygın bir şantiye görünümü kazandırır.

İstanbul Metropoliten alanında, marjinal-informal yapının özellikle sanayi işgücünde ve dolayısıyla imalat sektöründe mekana yansıma biçimi konut alanlarına oranla daha ekstremler boyutlarda algılanmaktadır. 80 öncesi gözlemlendiğinde, konut sektöründe % 70'lerde görülen plan dışı gelişmeler özellikle imalat sektöründe % 90'm üzerindedir.

19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında gelişmiş ülkelerde ön görülen ve önemli uygulama alanları bulunan planlama modelleri genelde konut-çalışma alanları ve donatım alanları arasında dengeli (paralel) bir gelişme sürecini arar. Bu bağlamda kentsel gelişmelerin yeşil kuşaklarla sınırlandırılması, (green belt) kendi

içinde dengeli yeni merkezler geliştirilmesi, (satellite city, garden city) uzak mesafelerde yeni çekim kutupları yaratılması (Growth Pole), kuramsal anlamda Lineer-city gibi modeller üçüncü dünya metropollerini için geçerli olmamışlardır. Yapılan planlama yaklaşımları bu kentlerin bünyesine uyum sağlamamıştır. (Hall, sh: 242) üçüncü dünya metropollerinin sorununun çözümü için gelişmiş ülkelerin kendi kuramsal yapıları ile özdeşleşmiş olan planlama modellerini doğrudan transfer etmek yerine temel farklılıkların tartışılması bağlamında yeni yaklaşımlara gerek vardır. (Hardoy and Satterthwaite sh:330)

Nitekim kuramsal yapıyla dengeli bu sütrüktürü tanımlayan İstanbul Nazım Planı 10 yıldan daha kısa bir sürede kentsel gelişmelerden önemli ölçüde soyutlanmıştır.

Ve belkide, son önemli farklılık alanı olarak yönetim farklarından söz edilebilir. Konu, kalkınmada özgün insanın rolünün, kalkınmada demokratik kurumların rolünün, gelişmekte olan ülkelerde hala tartışma sürecinde olmasıdır. Geçen 40 yıl içinde İstanbul bu kaosu en belirgin biçimde yaşamıştır.

Bu notada siyasi olarak bağımsız, ancak ekonomik ve teknolojik olarak bağımlı 120'nin üzerinde ülke olarak tanımlanan üçüncü dünya ülkeleri ile Türkiye'nin benzer niceliklerine karşın, genellemelerin dışında mekana yansıyan tarihi, kültürel, sosyal ve ekonomik yapısal farklılıklarının incelenmesinde yarar görülmüştür.

Üçüncü dünya metropollerinin çoğu, koloniel bir sistemin uzantısı olarak meydana gelir ve gelişirler (Hardoy, Satterthwaite sh: 304). Oysa, Türkiye'de Osmanlı imparatorluğu'ndan bu yana, Avrupa ekonomisini açılımının gözle görülür etkilerinin yanısıra, ülkenin bağımsız gelişen, kendi içi dinamiğinin mekandaki yansımaları da belirgindir. Türkiye tarihinde koloniel sistemde kentin sanayiye ucuz ham madde temini ve tüketim mallarının pazarlanması ve amaçlarına yönelik işlevleri ve sömürgecinin dayatması ile oluşan yerleşim bölgeleri (Sanitary districts, native city vb.) arasındaki uçurumlara ender rastlanır. Buna karşın İstanbul'daki garlman-banklar gibi unsurlar koloniel amaçlı ilk oluşumlar olarak nitelenebilir. Özetlenen bu ayrımın devamı olarak konu ileride tartışma platformuna getirilecek olan İstanbul Metropolü'nün yapısında irdelenecektir.

Diğer önemli bir farklılık ise, ülkemizde köklü birikime sahip kurumsal yapının Osmanlı'dan bu yana süreklilik göstermesidir. Yerleşme konusu ülke genelinde Osmanlı'dan bu yana teknik, akademik ve politik olarak yoğun bir biçimde tartışıldığı bilinmektedir. Ve nihayet, üçüncü dünya ülkelerinin sosyo-ekonomik spektrumdaki yerleri, politik olarak geleceklerine bakış açıları, bugünkü mekanların biçimlenmesinde etkili olmaktadır ve bu da üçüncü dünya ülkelerinin metropolleşme olgusuna yaklaşım ve müdahale biçimlerinin ortak izler aşısı bile, metropolleşme sürecindeki zamanlamalarını farklılaştırmıştır. İstanbul başlığı altında bu ayrımı özellikle tartışılacaktır.

İstanbul'un tarih perspektifi içinden Bizans'dan ve görkemli Osmanlı payitahtından bu yana, doğu-batı medeniyetleri kavşağında üstlendiği işlevler ile kazandığı büyüklük bu araştırmanın kapsamı dışındadır.

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI GELİŞME SÜRECİ-SON 40 YIL

Metropol içinde ve ülke boyutlarında karayolu ağına bağlı taşımacılığın güçlenmesi ve özellikle 60'lı ve 70'li yıllarda metropol içinde değişik boyda atelyelerden, orta büyüklükte sanayiye dinamik bir gelişme sürecine geçilmesi üstüste çakışan iki olgudur. Bu aşamada sanayide çağdaş teknolojiye erişme gayretleri endüstriye yüksek teknolojinin girişimi hızlandırmıştır. Aynı çizgide, sanayileşme ve buna bağlı olarak, dış pazarlara açılma çabaları ve ithal ikamesi politikaları, bu paralelde gelişen olgulardır. Ve nihayet, önemli bir faktör olarak o günkü İstanbul Belediyesi'ni kuşatan ve İstanbul'la içiçe yaşayan köylerin belediye olma yolunda politik yönetsel arayış içinde bulunmaları, köy ya da genc belediye statüsündeki bu kurumların o günkü İstanbul Belediyesi'nin dışına taşan konut-sanayi alanlarının gelişme sürecindeki devinimlerini yönlendirme yolunda örgütlenememeleri, İstanbul Metropoliten Alanı'nın öngörülmeyen biçimde gelişmesinde etkin olmuştur.

Değinilen bu olguların mekandaki yansımaları şöylece özetlenebilir.

Temel altyapı unsuru olan karayolu ağı ve verdiği ana kavşaklar aşamalı organik bir dokuda sanayi inlarına açılırken, bu spontane gelişmenin paralelinde plansız konut alanlarının aynı organik dokuda iş alanları ile harman olduğu izlenmektedir. Mütevazı boyutlarda, primitif teknolojiye konut gelişmelerinin, çekim

alanlarından gelen etkinliklere göre devamlı bir yenilenme sürecinde yer yer sağlıklı yoğunluklara ulaştığı gözlenir. Bu çevreye olan yayılma genelde batı yakası için radyal, doğu yakası için lineer olarak tanımlanabilir. Batı yakasına olan gelişme merkezden dışarı yağ lekeleri biçiminde tanımlanırken, doğu yakasında, lineer aks üzerinde çok sınırlı bir hiyerarşi içinde desantralizasyondan bahsedilebilir. Bu yapı, Gebze ve İzmit Metropolitan Alanı ile devam etmektedir.

Metropolitan alanın diğer bir özelliği olarak; gelişen altyapı paralelinde çevreye olan konut-sanayi yayılması, hizmet sektörü içinde tanımlanmaz. Sanayi setörünün beyni olarak bilinen hizmet alanları tarihsel gelişme sürecinde Tarihi Yarımada'da ve özellikle Galata'dan başlayarak Taksim-Şişli ve Mecidiyeköy güzergahlarında ve giderek Boğaz sirtlarında yeni bir gelişme aksı oluşturmuştur. (Şekil 1)

Metropolün bu gelişme sürecini İstanbul Belediyesi'ni kuşatan köyler, (muhtarlıklar) ve genç belediyeler devri olarak görüyoruz. Bu yapı içinde İstanbul'u çevreleyen köylerin, daha sonraki statüsü ile belediyelerin, müdehalesiz sınırdan sınıra süreklilik kazanan sorunlu istila altında, sosyal-mekansal yapısı ile birer alt bölge olmaktan çıkarak, kaybolan ya da sembolik kalan sınırları ile varlıklarını yitirdiklerini izliyoruz. Eski İstanbul Belediyesi'nin önemli bir kısmının ve bazı kıyı banliyölerinin planlı gelişmesi istisna tutulursa, 1960'tan bu yana üretilen planlarla kontrol altında tutulmaya çalışılan yaklaşık 100 000 Ha'lık metropolitan alanın dörtte üçünün yukarıdaki etkiler altında plansız geliştiğini söyleyebiliriz. (Şekil 1)

İstanbul'un 1980'li yıllara kadar metropolleşme serüveninde, metropolün nicel özellikleri ile, işlevlerinin yerleşim ve yapısının üçüncü dünya metropollerinin değerleri ile pek çok kez çakıştığını vurguladıktan sonra, günümüzde metropol nereye gidiyor sorusunu tartışmalıyız 1980'lerin başlarından bu yana, birbirlerinin sırtına yüklenen ulaşım-sanayi-konut harmanının doğal eşikler dışındaki sürekliliği hizmet sektörünün öngörülmeleyen mekânlarda yoğunlaşması ve yeni sektörünün öngörülmeleyen mekânlarda yoğunlaşması ve yeni prestij alanlarının oluşması, metropolün geleceğini tahminde güçlük yaratırken, temel yapı dengelerini bozabilecek operasyonlara sahne olmaktadır.

Bu makro ölçekteki operasyonların, hangi politikardan kaynaklandığı şöyle açıklanabilir.

Kurumların regenerasyonu yanında, olaya konjüktürel olarak bakıldığında, Orta Doğunun ateş altında olması, Detant politikası paralelinde Batının SSCB ile (devamı olarak Rusya ve Türki Cumhuriyetleri ile) ticari ilişkilerinde olacak muhtemel gelişmeler, petrol zengini Orta Doğu ülkelerinin Batı ile ekonomik ilişkilerinde Türkiye'nin bir köprü işlevi yüklenmesi ve Avrupa Topluluğuna girmekteki ısrarlı tutumu, 1980'li yıllardan bu yana hakim olan politik stabilizasyon ve nihayet İstanbul'un doğal ve tarihi değerleriyle yaşıyan turizm potansiyeli, yurt içinde ve yurt dışında ekonomik ve politik güçlerin İstanbul'a uluslararası çok yönlü bir hizmet şehri rolü vermeyi amaçlamaları için uygun ortamı hazırlamıştır. Nitekim, makro ölçekte gerçekleştirilmeye çalışılan kanalizasyon, su, doğal gaz, haberleşme gibi alt yapı projeleri; deniz otobüsü, hızlı tramvay, metro ve Atatürk Hava Limanının modernizasyonu yanında, doğu yakasına uluslararası hava limanı açılması, ikinci köprü gibi ulaşım projeleri; kıyı rekreasyon alanları, Beyoğlu gibi eğlence alanlarının restorasyonu, uluslararası fuar, olimpiyat köyü gibi rekreatif amaçlı projelerin paralelinde; kentin sanayiden arındırılarak, hizmet sektörüne maksimum olanakların sağlanması yolundaki operasyonlar İstanbul'un uluslararası platformda üstleneceği rol açısından şimdiden epeyce yol aldığıın göstergeleridir. Uluslararası finans kaynaklarından alt yapı-ulaşım, haberleşme projelerine verilen destek ile gökdelen türü büro hizmetlerine ve uluslararası beş yıldızlı oteller zincirine olan talep bu gelişmenin başka habercisidir.

— KENTİN SANAYİ ALANLARINDAN TEMİZLENMESİNE YÖNELİK DESANTRALİZASYON KARARLARI VE OPERASYONLAR

İSTANBUL BİR HİMET ŞEHRİ OLUYOR...

Devlet yatırımları muhakkak ki kentin çehresini değiştirecektir. Ancak merkezde ve merkez çevresinde konut alanları ile harman olmuş sanayinin, kentin güzelleştirilmesi ve hizmet alanlarına yer açılması amacı ile organize sanayi bölgelerine aktararak, metropolde zorunlu bir desantralizasyona gidilmesi, sanayi-işgücü ve daha önemlisi konut-işyeri dengelerinin bozulmasında beraberinde getirecektir. Ne varki, 1980'li yıllarda yaşayan

olgu, dengeleri kollayan aşamalı bir planlama-uygulama sürecinden öte, ani bir şok operasyonu niteliğindedir. Konumuz olan Harem-Gebze Koridor planlamasının da bu bağlamda ele alınması kaçınılmazdır.

Bugüne kadar olan uygulamalarda kentin sanayi alanlarından temizlenmesinde temelde iki yaklaşım gözlenmiştir.

Birincisi; Haliç çevresinin temizlenmesi operasyonunda izlenen zorunlu istinlaklar yoludur.

İkinci operasyon türü; karayolu boyunca ve karayolundan saplantı alan ve kavşaklar üzerindeki sanayi işlevlerinin ve bu işlevlerin serpintisi olarak konut alanları içine sızan küçük sanayi tesislerinin temizlenmesi ve kent dışına taşınması olayıdır. Bu operasyon birincisinden farklı olarak, metropol bütünü ile kurduğu ilişkilerden dolayı prestij alanı niteliği kazanan bugünkü sanayi alanlarına rant yükseltici hizmet işlevi kazandırarak sanayinin desantralize alanlara taşınması biçiminde tanımlanabilir. (Şekil 2)

Topkapı çevresi sanayi alanları, Zeytinburnu sahil güzergahı, Şişli-Mecidiyeköy-Levent aksı yanısıra doğu yakasında planlama alanı kapsamında E-5 aksı boyunca yer alan bazı sanayiler ve Kartal Çimento Sanayi de bu perspektif içinde tartışılabilir.

Çevre sorunları açısından ilk bakışta zorunlu görülen bu kararların lokal operasyonlara yönelik olması yanında diğer kentsel işlevlerin geleceğe dönük dengeli gelişimi perspektifinde, makro ölçekte ve nazım plan çatkısında değerlendirildiği söylenemez. Bir anlamda süreç içinde çevre sorunlarına çözüm aranırken iş-konut dengesinde yeni sorunlar yaratmak gibi bir çelişki yaşanmaktadır. Bu alanda gerçekleştirilen operasyonlarla 1980'li yıllara yönelik nazım plan hedefleri çoktan aşılmıştır.

— METROPOL BÜTÜNÜNDE İŞGÜCÜ VE ÇALIŞMA ALANLARI ARASINDAKİ DENGELERİN DEĞİŞMESİ

Metropolün önemli ölçüde spontane olarak tanımlanabilen büyüme modelinde, işgücü ve iş alanları arasındaki dengelerin bu ölçüde değişmesi, sosyal sürdürükürde henüz esas boyutları ile hissedilmeyen ancak, gelecekte yüz yüze kalmakta kaçınılmaz olan gelişmelere gebedir. Bu açıdan bakıldığında, sanayi çevresi etrafında yaşayan ve bu alanlarda işlendirilen düşük gelir grubunu; yeni yaratılacak hizmet alanlarında yeni iş olanakları aramak, sanayideki uzmanlık dalına göre iş için uzak mesafelere ulaşma gayreti içinde bulunmak ya da yeni sanayi alanları çevresinde taşınmak gibi yeni serüvenler beklemektedir. Burada, şimdiki sanayi alanlarının yüksek değerinin bir ölçüde çevresine bir yenilenme süreci ile yine yüksek yoğunlukta konut alanları yaratılabileceğini vurgulamakta yarar görülmüştür.

Metropole kırdan göçen yeniler için, bu alanlar artık uygun yerleşme alanları değildir. Onlar büyük ağırlığı ile bir kuşak daha ötede, özellikle yeni organize sanayi alanları çevresinde aşamalı yerleşme sürecinin birinci perdesini başlatacaklardır. Böyle bir dönüşümün uzak hedeflerine yaklaşım yapabilmek için mevcut operasyonların izlenmesi geleceğe dönük önemli ipuçları verebilir. Burada şunu kabul etmek durumundayız ki, toplumun kentleşme sürecinde gösterdiği devinimler ve mobilite gücü, böylesi bir yapısal değişimde sürekliliğini koruyacaktır. (Şekil 2)

E-5 KORİDORU (HAREM-GEBZE) PLANLAMASI AMAÇ VE KAPSAMI

İşte E-5 Koridoru (Harem-Gebze arası) planlaması, giriş bölümünde tanımlanan genel sorunlardan hareketle gündeme gelmiştir.

Bu aşamada konunun tanımlanması yolunda doğu yakasında genelde 25.000 hektarı kapsayan ancak güzergah çevresinde 5.000 hektarda derinlik kazanan sosyo-ekonomik ve fiziki yapıyı analiz eden bir dizi araştırma gerçekleştirilmiştir.

Doğu-Batı yakası, demografik gelişmelerinden ve sektör analizlerinden başlayarak bugüne kadar farklı zamanlarda ve farklı ölçeklerde gerçekleştirilen planların bütünleştirilmesi, Ulaşım Master Planı yaşayan ve

geleceğe yönelik alt yapı projeleri, yasal ve yasa dışı şehir dokularını mülkiyetleri işlevleri ve yoğunluklarının analizi yanında, seçilen 11 bölgede 1021 fabrikada (%100'e yakın) ve 1232 konutta analitik çalışma yapılmış ve değerlendirilmeye yansıtılmıştır.

Bu değerlendirmeler paralelinde planlamanın amaçları genel hatları ile aşağıdaki gibi saptanmıştır.

- İstanbul Metropol bütününde % 35 olan aktivite oranı, Metropolün batı yakasında % 39 iken, doğu yakasında % 25 dir. Ne varki Kadıköy bölgesinde aktivite oranı yer yer % 10'lara kadar düşmektedir. Bu fark, temelden hizmet sektörünün metropoldeki dengesiz dağılımından kaynaklanmaktadır. Doğu yakasında onanlı planlara göre yapılan hesaplamada bu açığın 800.000 kişiyi kapsayan bir hizmet alanı olduğu anlaşılmıştır. Bu bağlamda, metropolün doğu yakasında yeni hizmet alanları oluşturulması ve metropolün doğusu ile batısı arasındaki aktivite oranındaki dengesizliğin nimize edilmesi,
- Batı yakasında yoğunlaşan MİA'nın mevcut durumunun değerlendirilmesi aşamasında saptanacak olan yönetim, denetim, finansman, hizmetler, kültür, eğlence gibi faaliyetlerin alt merkezlere yönlendirilmesi ve bu odakların batıdaki metropoliten merkezle yarışmasa bile, özellikle Anadolu hinterlandına yönelik olarak, batının yükünü azaltacak şekilde geliştirilmesi ve alt bölgelerin tesbiti ile kentsel sistemde belirgin bir merkezler hiyerarşisinin kurulması, bu bağlamda Boğaz sirtlarına (doğal ve tarihi çevreye) yüklenen MİA'ya alternatif alanlar yaratarak bu baskıların hafifletilmesi,
- Doğu yakasında yaratılacak yeni hizmet alanları ile bölge hizmet setörü açığının kapatılması ve böylece metropolün başka gelen ulaşım sorunu olarak Boğaz kayılarında pik saatlerdeki yığılmaların önemli ölçüde önlenmesi,
- Denizyolu ve metro sistemi destekli Ulaşım Master Planı ile bütünleşen merkezler hiyerarşisinin kurulması,
- Yaşayan merkezlerin çevrelerinde, konut alanları ile iç içe gelişmiş sağlıklı sanayi alanlarının kent içinden temizlenmesi ve kendi bölgelerinde yaratılan organize sanayi alanlarında teşvik edilmesi,
- Yaşayan işyeri-konut ilişkisinin korunması bağlamında, kenti bakan-onaran planlı küçük sanayi alanlarının yerinde ıslahı ve geliştirilmesi,
- Karayoluna ağırlıklı kent içi omurga niteliğinin kazandırılmasının yanısıra ağır taşımacılık faktörü de gözönüne alınarak karayolunun yaratacağı olumsuzlukların yeşil alanlarla tecrit edilmesi,
- Ülke ve metropol ölçeğinde oluşmuş sanayi kuruluşlarının, yeni teknolojilere uyum sağlayarak, çevre yasalarının getirdiği koşullara uygun olarak yenileşmesine olanak verilmesi,
- Farklı dönemlerde farklı yönetimlerce üretilmiş imar planlarının bir bütün olarak yorumlanması ve bu bağlamda özellikle hizmet alanı yaratılması yolunda imar planlarındaki boşluğun doldurulması amaçlanmaktadır.

Harem-Gebze E-5 koridoru planlamasında yukarıda belirlenen amaç ve kapsam şüphesiz ki batı yakası için süregelen planlama politikaları ışığı altında değerlendirilmelidir. Bugün izlendiği gibi batı yakasına özellikle Şişli-Mecidiyeköy ve Boğaz sirtlarına verilen ölçek dışı (spekülatif) teşviğin sürekliliği, sağlam kuramsal içeriğine rağmen hizmet sektörünün doğu yakasındaki gelişme beklentilerini engelleyen faktörlerin başında gelmektedir.

PLANLAMA İLKELERİ VE BAZI VARSAYIMLAR

DOĞU-YAKASI ALT BÖLGELERİ VE HİNTERLANDLARA BAĞLI MERKEZLER HİYERARŞİNİN KURULMASI

Planlamanın temel amacı, İstanbul Metropolü'nün doğu ve batı yakası arasındaki aktivite oranının dengelenmesi şeklinde yorumlandığında, doğu yakasında sosyal yapının hizmet sektörü ağırlıklı alanlar ile desteklenmesi gereği tartışmasız bir plan girdisi olarak ortaya çıkmaktadır. E-5 aksı ise bugünkü yapısı ile hizmet ağırlıklı merkezlerin oluşumunda uygun koşullar sunmaktadır.

Bu varsayımdan hareketle planlama alanı, E-5 aksı boyu merkezler ve hinterlandları açısından irdelendiğinde, genelde ki lineer formuna karşın, fiziki eşikler ve sosyo-ekonomik yapı farklılıkları ile belirli yerleşme zonlarının ortaya çıktığı görülmektedir.

Özette, E-5 güzergahı boyunca batıdan doğuya üç ana başlık altında belirlenen yerleşme zonları,

- 1) Kadıköy-Üsküdü-Ümraniye hinterlandı,
- 2) Küçükyalı-Maltepe hintelandı,
- 3) Kartal-Pendik hinterlandı,

şeklinde sıralanmaktadır.

Doğu yakası bütününde, batıya oranla düşük olan aktivite oranının bilinen ortalama değerlere ulaşmasa bile yaklaşması beklenirken, doğu yakasını oluşturan alt bölgelerinde kendi içinde işgücü dengelerinin kurulması temel planlama ilkesi olarak benimsenmiştir.

Ancak alt bölgeler içinde yaratılmak istenen dengelere karşın, temelde Kadıköy'ün hizmet, Kartal'ın ise sanayi sektöründeki görece ağırlıkları gözönüne alınmıştır. Bu paralelde kapasite nüfus ve işgücü projeksiyonları doğu-batı ve altbölgeler arasında işgücüne bağlı mobilitenin iyileştirilerek süreceleceği varsayımına dayandırılmıştır. Aksi durumda bugün yaşanan işgücü trendlerinin kapasite nüfus matematiksel çözümsüzlüklere (köprüler, yeni karayolları vb.) ulaşılması kaçınılmazdır. Bu nedenle bugünden alınacak önlemlerle iyileştirici dengelerin kurulması gerekliliği ortadadır.

Planlamada, yeni oluşturulacak merkezi iş alanlarındaki etaplama güçlüğü nedeniyle, 2005-2010 gibi nazım plan hedeflerinin ötesinde kapasite nüfusa göre iş alanı açılması ilkesinden hareket edildiği burada özellikle vurgulanması gerekli bir noktadır.

Bu açıklamalar doğrultusunda sayısal değerlerle ifade gerekirse planlama, % 35 olan İstanbul ortalaması ve Batı yakasındaki % 39'luk aktivite oranına karşı, % 25'lerde kalan Doğu yaası aktivite oranının % 30-35'lere (% 32) ulaştırılması ilkesine dayandırılmıştır.

1985 değerlerine göre, yarıyarıya olan sanayi-hizmet işgücü dengesine karşın İstanbul, bir sanayi şehri olma niteliğine doğru hızlı bir ivme sürecindedir.

Metropol bütünündeki temileme operasyonları paralelinde sanayi fonksiyonu, fizik eşiklerle sıralanmış organize sanayi alanlarına taşınırken hizmet sektörüne alabildiğine geniş mekansal olanaklar açılmaktadır. (Mecidiyeköy, Levent, Piyalepaşa, Bakırköy gibi yeni açılan iş alanları bir milyonu üzerinde hizmet-iş hacmi yaratmaktadır).

İstanbul'a bir sanayi şehri olmadan öte bir hizmet şehri niteliği kazandırılması yönündeki kentleşme politikaları, planlamayı yönlendirici temel faktördür. Bu bağlamda, kapasite nüfus ve işgücüne ulaşıldığında hizmet oranının % 50'lerden % 70'lere, sanayinin ise % 30 gibi değerlere doğru düşme sürecini yaşayacağı varsayılmaktadır.

E-5 koridoru planlaması ile bu oranlar, doğu yakası bütünü için % 35 sanayi - % 65 hizmet şeklinde yorumlanmıştır. Yukarıda tanımlanan ilkelerin fizik mekana yansımada özellikle hizmet sektörü için uygun alan arayışları gündeme gelmiş ve bu bağlamda bir dizi faktör analizi pekçok ayrıntıyı kapsamakla birlikte şöylece özetlenebilir.

Bu analizler

— Hizmet iş gücünün alt bölgelere dengeli dağılımı:

(Şekil 3)

Nüfus-işgücü dengesini tanımlamakta ve alan gereksinmelerini saptamaktadır.

— Ulaşılabilirlik:

(Şekil 4)

Ulaşım Master Planı ile bağımlı olarak ulaşım kademelerini saptamaktadır.

- Elde Edilebilirlik: Boş kamu alanlarından başlayarak yoğun yapı alanlarına kadar hizmet (Şekil 5) fonksiyonuna tahsis edilebilir alanlar sınıflandırılmaktadır.
- Çevre kaliteleri: Hizmet alanı tercihleri yönünde gelir grupları, peyzaj, alt yapı değerleri (Şekil 6) bağlamında prestij alanlarını tanımlamaktadır.
- İşyeri konut ilişkisi: Yaşayan işyeri-konut ilişkisinde korunması gereken ilişkileri ve konudaki (Şekil 7) beklentileri saptamaktadır.
- Uygulama politikaları: Plan kararları gerçekleşme olasılığı bağlamında özel ve kamu sektörünün finansman ve uygulama araçlarını saptamaktadır.
- Standartlar: Yoğunluk kademeleri bağlamında gerekli sosyal ve alt yapı donatı gereksinimleri saptanmaktadır.

Bu bulguların entegrasyon sonunda varılan plan konsepti geneldeki Lineer kent makroformuna karşın E-5'ten ve metro omurgasından kavşak alan kıyı kuşağına ve geri hinterlandlarına güçlü bağlantılar veren merkezler kademelenmesi biçiminde gerçekleşmiştir. E-5'in bulvara dönüştürülmesi fikri planlama sürecinde gündeme gelmemiştir. (Şekil 8)





Geçmiş yönetim tarafından gündeme getirilen bu proje siyasi iktidar değişimi ile tartışılmadan gündemden kalkmıştır. Talihsizliktir ki bu planlama ilkelerine hizmet verebilecek potansiyel alanlar başka amaçlar için hızla tüketilmektedir.

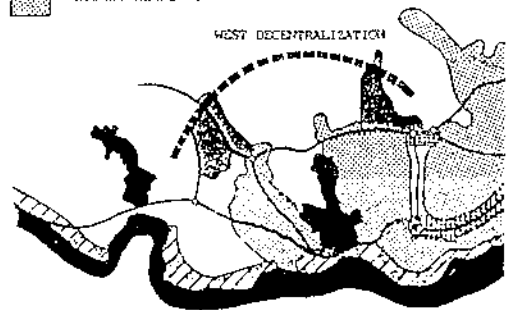
Bu arada geçen üç yıldan fazla bir süre içinde ana kentin İstanbul ölçeğinde araştıran, plan üreten ve izleyen bir kurumu örgütleyememiş olması da ayrı bir talihsizliktir.

KAYNAKÇA

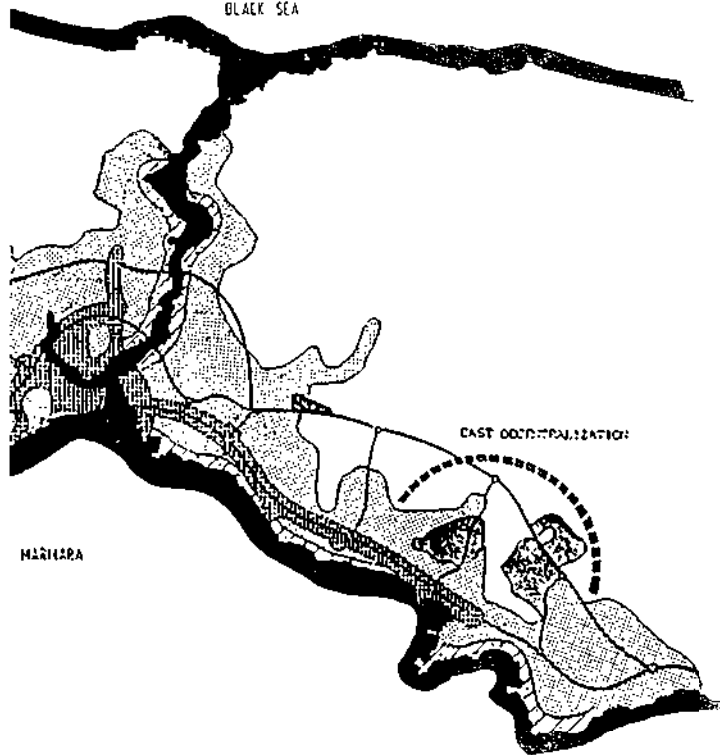
- ARSLAN, Rıfki — Sosyo-Ekonomik Açıdan kent İDMMA Yerleşim bilimleri ve Şehircilik enstitüsü Yayınları İstanbul-1980
- ARSLAN, Rıfki — İstanbul Kentleşme Sürecinde Yapısal Değişme Sosyolojisi Konferansı 12 kitap 1974'den ayrı basım İstanbul-1974
- ANON — Planlama Süreci İDMMA Mim. Fak. Yerleşme Bilimleri Şehircilik Enstitüsü Yayınları İstanbul-1980
- ANON — İstanbul Metropoliten Alanı İçinde Soğanlık Yerleşiminin Toplumsal, ekonomik ve Fiziki Çevre çözümleme Çalışması İDMMA Min. Fak. Şehircilik ve Proje Kürsüsü Döner Sermaye işletmeleri İstanbul-1978
- ANON — Kartal İmar Planı Analitik Çalışması Değerlendirme Raporu Y.Ü.Döner Sermaye işletmeleri Kartal İmar Planı Çalışma Grubu İstanbul-1985
- ANON — Şişli İmar Planı Raporu İstanbul-1979
- ANON — Darıca İmar Planı Raporu İstanbul-1979
- ANON — İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Plan Raporu Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Yayını İstanbul-1980
- ANON — Metropoliten Yönetim Dünyü'da ve Türkiye'de Marmara ve Boğazlar Belediyeler Birliği Yayınları. İstanbul-1987
- ANON — Planlama Süreci İDMMA Mim. Fak. Yerleşme Bilimleri ve Şehircilik enstitüsü Yayınları İstanbul-1980
- AVCIOĞLU, Doğan — Türkiye'nin Düzeni Dün-Bugün-Yarın Tekin Yayınevi İstanbul-1980
- BUCHANON, Colin &

- PARTNERS — İstanbul Şehirsel Gelişme Projesi Genel Planlama Çalışması Raporu, Büyük İstanbul Nazım Üniversitesi Şehir İstanbul-1984
- CENGİZ, Hüseyin — Ekonomik işlevlerin Büyük Şehirsel Merkezlerde Desantralizasyon Olguları, Yıldız Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul-1984
- HALL, Peter — Metropolitan Settlement Strategies Shelter, Settlement and Davelopment Allen and Unwie Boston-1987
- HARDOY, J. — The legan and Illegal City Shelter, Settlemen and Development Allen and Unwie Boston-1987
- SAHERTHWAITE, D — Metropolitan Alan içinde Düşük Gelir Grubunun Yerleşme Düzeni İstanbul-1988
- KAPTAN, Hüseyin — Informative Lecture on İstanbul Changing Face of the İstanbul Metropolitan Area Within the Context of Tourism
- KIRAY, B. Mübeccel — Az Gelişmiş Metropolitanleşme Süreçleri Türkiye I. Şehircilik Kongresi For Future Shelter And OTDÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayınları Ankara-1981
- KÖKSAL, Sema — Marmara Bölgesinde Nüfus kentsel Gelişme ve Yerleşme örüntüsü MBB için Hazırlanan Marmara Bölgesi Nüfus Yapısı İstanbul-1987
- PALMER, Elizabeth K — Evalution of Third World Shelter Policies Spontaneouse Shelter, Temple Universitye Press Philedephia-1988
- PATTON, Carl V
- RODWİN, Lloyd
- SANYAL, Bishwapriya — Shelter, Settlement and development An Overview Shelter, Settlement and Dvelopment Allen and Unwien Boston-1987
- ŞENYAPILI, Tansı — Küçük ve Marjinal işkolları Arasında İş Değişirme Olgusu ve önemi ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Yayınları Ankara-1981
- ŞENYAPILI, Tansı — Bütünleşmiş Kentli Nüfus Sorunu ODTÜ Yayınları Ankara-1987
- TEKELİ, İlhan — Mekan Organizasyonlarına Makro Yaklaşım ODTÜ Mim. Fak. Yayınları Ankara-1979
- TEKELİ, İlhan — Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökenleri, Türkiye'de imar Planlaması, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayınları, Ankara-1980
- TEMEL MÜHENDİSLİK, — The transportation Master Plan of Metropolitan İstanbul, Final Report, İstanbul-1988
- YENEN, Zekiye — İstanbul: A City of Waterfronts or A City Inland, paper submitted to the second International Meeting, Waterfront: A New Urban Frontier, International Center
- MEREY-ENLİL, Zeynep — for Cities on Water, Venice, Italy-1991
- ÜNAL, Yalçın

-  ÇAYIRI ÇİFTLİĞİ
ALANLARI
-  AMAÇLIYAN HİZMET
ALANLARI
-  REKREASYON ALANLARI
-  HİZMET ALANLARI



BLACK SEA



MARIKARA

EAST OCCUPATION LINE

E-5 KORİDORU
(HAREM-GEBZE)
PLANLAMASI
FAKTÖR ANALİZİ

1. KATMAN: OSMANLI-İSKANİYE

		NEVRES 1955
NÜFUS		890.000
AKTİVİTE ORANI %		23
SEKTÖREL DAĞILIM	SANAYİ	76
	HİZMET %	67
ÇALIŞAN NÜFUS	SANAYİ	28.560
	HİZMET	128.190

2. KATMAN: MALTEPE

		NEVRES 1955
NÜFUS		225.000
AKTİVİTE ORANI %		21
SEKTÖREL DAĞILIM	SANAYİ %	47
	HİZMET %	11
ÇALIŞAN NÜFUS	SANAYİ	20.000
	HİZMET	20.000

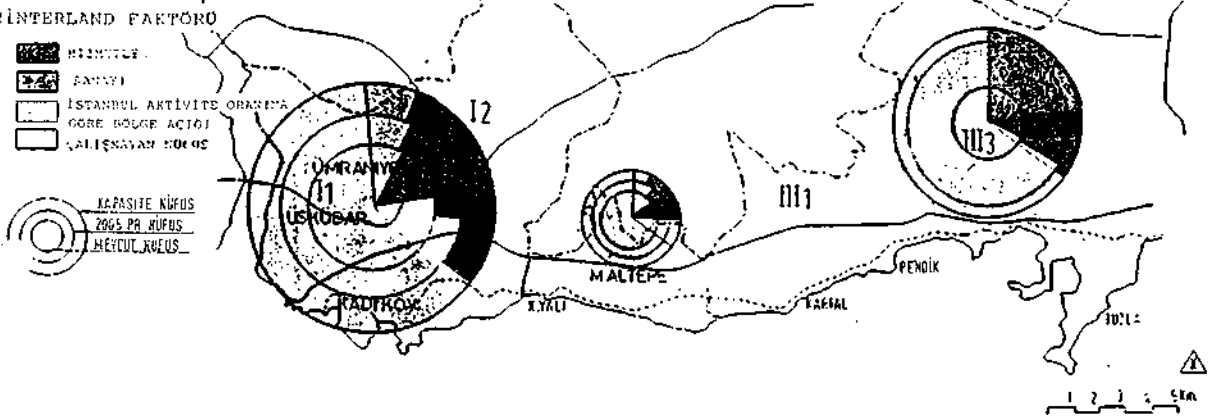
3. KATMAN: PENİK-İTİZLA

		NEVRES 1955
NÜFUS		250.000
AKTİVİTE ORANI %		21
SEKTÖREL DAĞILIM	SANAYİ %	10
	HİZMET %	23
ÇALIŞAN NÜFUS	SANAYİ	10.000
	HİZMET	10.000

HİTERLAND FAKTÖRÜ

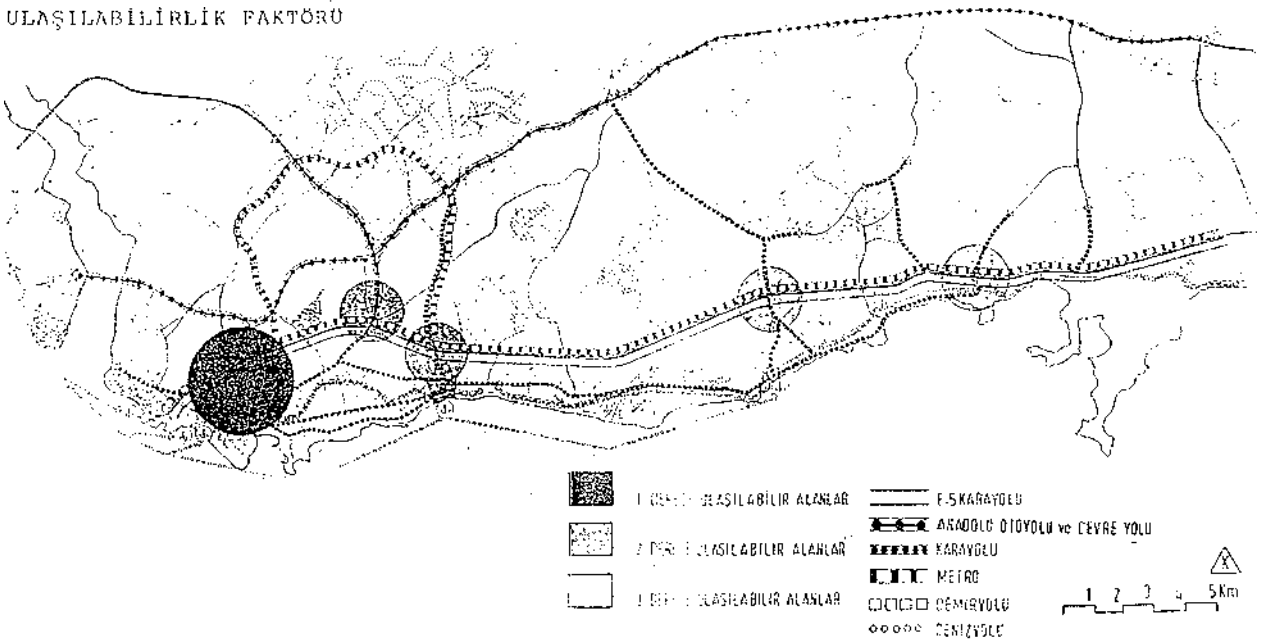
- HİZMETLE
- SANAYİ
- İSTANBUL AKTİVİTE ORANINA GÖRE BOŞLUK AÇIĞI
- ÇALIŞAN NÜFUS

- KATMAN NÜFUS
- ZEMİN NÜFUS
- MEVCUT NÜFUS



ŞEKİL 3.

E-5 KORİDORU
(HAREM-GEBZE)
PLANLAMASI
FAKTÖR ANALİZİ
ULAŞILABİLİRLİK FAKTÖRÜ

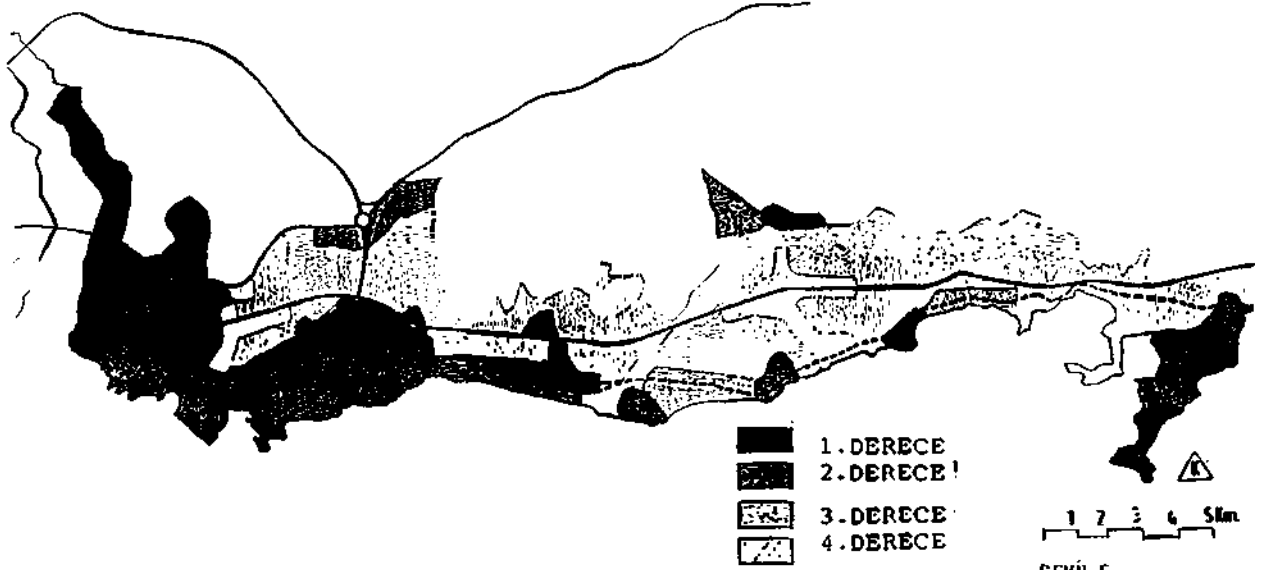


ŞEKİL 4.

E-5 KORİDORU
(HAREM-GEBZE)
PLANLAMASI

FAKTOR ANALİZİ

ÇEVRE KALİTELERİ FAKTÖRÜ

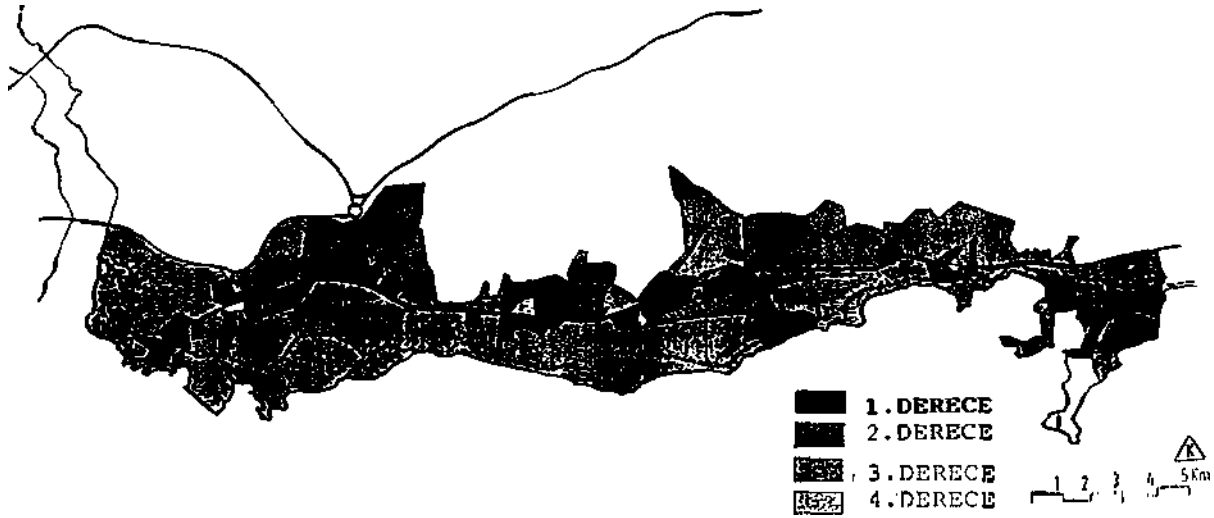


ŞEKİL 5.

E-5 KORİDORU
(HAREM-GEBZE)
PLANLAMASI

FAKTOR ANALİZİ

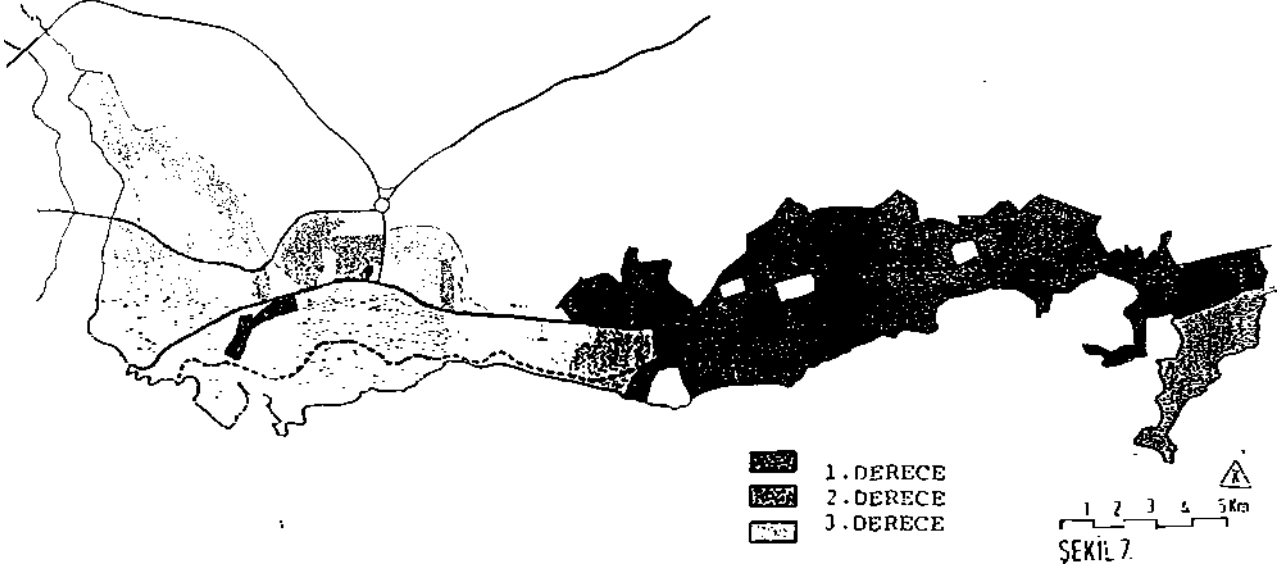
ELDE EDİLEBİLİRLİK FAKTÖRÜ



ŞEKİL 6

E-S KORİDORU
(HARİM-GEBZE)
PLANLAMASI
FAKTÖR ANALİZİ

İŞYERİ KONUT İLİŞKİSİ FAKTÖRÜ

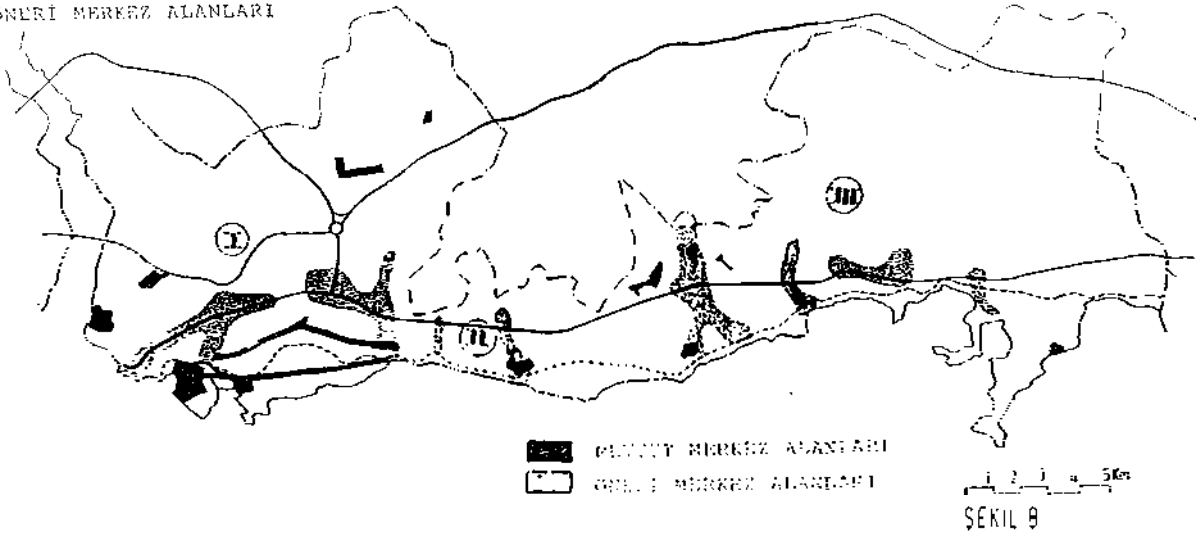


NO	ALAN ADI	YERİ	YERİ
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

NO	ALAN ADI	YERİ	YERİ
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

NO	ALAN ADI	YERİ	YERİ
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

KORİDORU
(HARİM-GEBZE)
PLANLAMASI
FAKTÖR ANALİZLERİ SONUCU
ONURİ MERKEZ ALANLARI



**KENTSEL RAYLI TAŞIT SİSTEMLERİ VE TARİHSEL
İSTANBUL KENTİNDE UYGULAMALAR**

Tülay KILINÇASLAN, İsmet KILINÇASLAN

KENTSEL RAYLI TAŞIT SİSTEMLERİ VE TARİHSEL İSTANBUL KENTİNDE UYGULAMALAR

1. RAYLI TAŞIT SİSTEMİNİN TANIMI

Hafif raylı taşıt sistemlerinin değerlendirilmesindeki temel zorluk bu sistemlerin tanımlamalarının tam yapılmamasından kaynaklanmaktadır. Hafif raylı taşıt sistemi, tramvay hizmetleriyle metro ya da trenin sağladığı hizmet standartları arasında, bir toplu taşıma hizmeti sağlamaktadır. Hafif raylı taşıt sistemlerinin en önemli yararı çok geniş alanlara yayılan seyahat taleplerini arzu edilen düzeyde sağlayabilmesidir.

Tramvay geleneksel olarak, kent sokaklarında işletilen tek ya da dizi vagonlardan oluşmaktadır. Transit ulaşım aracı olarak tasarlanmamıştır. Bunlar karışık kent trafiğiyle genellikle ekonomik olmayan ve etkinliği düşük sistemlerdir. Yolcular tramvay duraklarına yürüyerek ulaşırlar; bundan dolayı duraklar birbirlerine yakın yerleştirilir. Kent trafiği içinde işletildiğinde hızının yavaşlığı, kentiçi kavşakların sıklığı ve trafik sıkışıklıklarından dolayı tarifeli seferler aksamaktadır. Bu nedenle tramvayın servis düzeyi tatmin edici olmaktan uzak kalmaktadır.

Tramvay hatlarının bulunduğu yol kesimleri diğer araçlar tarafından da kullanılır. Bu nedenle ortalama hızları çoğunlukla 15km/saat'in altındadır. Trafik mühendislerinin trafik ışıklarında tramvaylara öncelik sağlaması, tramvay hatlarının bulunduğu alanları yola çizgiler çizerek ya da kaldırım taşları koyarak ayırmak gibi uygulamalarla da hizmet düzeyinde sınırlı bir gelişme mümkün olmaktadır.

Amerika'da kullanılan tramvaylar 100 yolcu taşıyabilen, 14 metre uzunluğunda kent merkezinde sağladığı hız 20km/saat'in altında olan araçlardır. Durak araları 400 metredir ve saatte 5000 yolcu taşıyabilmektedir. Kent merkezi dışında erişebileceği en yüksek hız saatte 70 km.dir.

Hafif raylı taşıtlar ise 2000-15000 kişi/saat taşıma kapasitesiyle, kent merkezinde hızları 20-50 km/saat olmakta, kent merkezi dışında 65-100 km./saate çıkabilmektedir. Durak araları 800 metredir ve duraklara yolcular yürüyerek ya da otobüs ile erişmektedirler.

Metro, ya da kentiçi demiryolu⁽¹⁾ tramvaya göre daha uzun olan dört dingilli vagonlardan oluşmaktadır. Sadece kendine özgü bir yolda işletildiğinden yüksek hız sağlanmakta, güvenilirlik ve kapasite artmaktadır. Genellikle, ileri derecede otomasyona bağlı olarak işletilmesi metro sistemlerinin bir diğer özelliğidir. Metro, 15 ile 23 metre uzunluğunda, 100 ile 250 yolcu kapasitesindeki vagonlardan oluşmaktadır. En az 2 en fazla 10 vagon bağlanarak ve saatte 120-130 km.lik hıza erişerek işletilmektedir. Ortaya çıkan metro ulaşım ağı genellikle kent merkezinde sınırlı bir alana hizmet sağlar ve kapasitesi 10-40000 kişi/saat olmaktadır. Metropoliten merkezdeki hizmet alanı genellikle otobüs ve tramvay sistemleriyle birleştirilerek veya özel araç otopark kümelerine yada diğer toplu taşıma araçlarına aktarma sağlanarak genişletilir. Metro ray sistemi kent karakterine, topografik etkenlere ve kentin özel seyahat dokusuna bağlı olarak belirlenir. Kendisine tamamen ayrılmış özel bir alanda, araç çalışma ve kontrollerinin otomatik olarak yapılması yatırım miktarını arttırır. Fakat, doğrusal bir hattaki taşıma hizmeti için değişik araçların bağlantılı olarak kullanılması yerine metroyla sağlanan yüksek servis düzeyi bu servisi daha çekici yapmaktadır.

Hafif raylı taşıt sisteminin özellikleri bir uçta tramvay diğer uçta metro sistemlerinin arasında olmakla beraber çok çeşitlilik gösterir. Parasal olanaklar, hatların geçirilebileceği alanların bulunabilirliği ve kentte sağlanması amaçlanan hizmet düzeyi hafif raylı sistem tipini belirler. Hafif raylı sistem ağının değişik yönlerdeki yollarında koşullara göre farklı özellikler görülebilir. Örneğin ortalama günlük hızlar güzergah boyunca farklı yol kesimlerinde değişebilmektedir.

2. RAYLI TAŞIT SİSTEMİNİN GELİŞMESİ VE PLANLAMA

İkinci Dünya savaşından sonra Avrupa ve Amerika kentleri birbirine benzeyen bir gelişme gösterdiler. Bu değişim nüfusun yoğun kent merkezlerinden çevreye yayılarak dağılması ve çalışma ile konut alanları ayrımının belirgin hale gelmesi olarak izlenmiştir. Kişi başına düşen gelirlerdeki artışa bağlı olarak kent merkezinden kaçış hızlanmıştır. Kişi gelirinin artışı özel araç kullanımını arttırmış ve kent dışı bahçeli ev yaşamına açılmayı sağlamıştır. Kent merkezinin yüksek vergileri de konut için yerleşme taleplerini azaltıcı bir diğer etken olmuştur. Ancak ulaşım hizmetlerindeki zenginlik, arazi kullanımındaki kontrol mekanizmaları kent merkezlerinin alışveriş ve çalışma bölgesi olarak canlılığını devam ettirmesini sağlamıştır. Bu koşullar, konut alanlarının kent merkezinin dışına kaymasına ve metropoliten alan nüfusu artarken kent merkezi nüfusunun azalmasına neden olmuştur. Nüfusun çevreye yayılması sonucu iş başlangıç ve bitim saatlerinde ev-işyeri arası seyahat talepleri artmış ve mevcut transit ulaşım hizmetlerinde kapasiteler zorlanmaya başlamıştır.

Kamu ulaşım hizmetlerini devam ettirebilmek ve geliştirilmesi sağlamak amacıyla bazı planlama ilkeleri edinilmiştir. Bu ilkeler şunlardır:

— Mevcut gelişme eğilimine uygun çözümler getirebilmek için uzun dönemli planlar yerine birer yıllık gelişme projelerine parasal kaynak sağlanması.

— Günlük yolcu taşımacılığını devam ettiren mevcut tesislerdeki hizmetleri en az kesintiye uğratacak biçimde ilave hatlar ve tesisler yapılması.

— Ancak yeterli talep oluştuğundan sonra kapasiteyi arttıracak büyük altyapı ve araç yatırımlarına gidilmiştir. Örneğin yeni iskan alanlarına önce otobüs hizmeti sağlanıp, talep artışı ve yatırım için gerekli kaynaklar sağlandıktan sonra otobüs hizmeti yerine hafif raylı taşıt sistemine geçilmesidir.

— Değişik ulaşım araçları arasında rekabete girilmesi yerine hizmetlerin birbirini destekler ve eşgüdümlü hizmet verir duruma getirilmesi sağlanmıştır. Bu amaçla, uygun transfer terminaleri yapılmış ve bütün ulaşım sisteminde etkinlik artırılmıştır.

— Kentlerde transit ulaşım artan bir talep olduğu gözlenmiştir. Tramvay sistemlerinin eski teknolojiye bağlı yapısını değiştirip işletme tipini ve kullanılan araçları yeni teknolojik düzeye getirmek çok masraflı olduğundan transit ulaşım talep duyulan özellikle kent merkezlerinde önmetro, yarım metro, ya da demiryoluna öncelik verilmiştir.

— Transit sistemin geliştirilmesi demiryolu hatlarının uzatılması biçiminde değil, genellikle demiryolu ağına otobüs bağlantısı sağlayarak gerçekleştirilmiştir. Bununla beraber, demiryolu hatlarının artırılabilmesi için kaynak sağlama eğilimine küçük kentlerde dahi sıkça rastlanmaktadır. (nüfusu 1.000.000 altında kentler).

— Otomasyonu artırarak ve yolcu kapasitesi yüksek araç kullanarak çalışanların işgücü randımanından en fazla yarar sağlamaya çalışılmıştır.

3. KENT MERKEZİNE GETİRİLEN ULAŞIM SINIRLAMALARI

Avrupalı bazı plancılar, 1960'lı yıllarda sürat yolu yapımına gereğinden fazla önem verilerek kamu transit ulaşımının ihmal edildiğine inanmaktadırlar. Aslında pekçok Avrupa şehri otomobile göre şekillenmemiştir. Dar, kıvrımlı yollar, otopark ve yük boşaltma için sınırlı, sıkışık alanlar kent merkezi trafik sıkışıklıklarına neden olmuştur. Bunun üzerine kent yönetimi merkezi alanlarda otomobil kullanımını yasaklayıcı ya da sınırlayıcı planlama uygulamalarına gitmişlerdir. Bu da kent merkezindeki transit yolcu taşımacılığını arttırmıştır.

Kent merkezine getirilen diğer sınırlamalar şunlardır;

— Transit ulaşımı hızlandırmak için kent merkezindeki yolların bir kısmının sadece toplu taşıtların kullanımı için ayrılması,

— Uzun süreli otoparkların kullanımına getirilen sınırlamalarla kent merkezine özel otomobil ile gelinmesini en aza indirmek,

— Yollarda tek yön uygulamalarıyla trafik akışını hızlandırmak ve rahatlatmak,

— Tramvay hatlarının bulunduğu yollarda otoparkları yasaklayarak transit ulaşımın hızını arttırmak,

— Alışveriş alanlarında canlı yaya yolları oluşturmak için otomobil girişlerini yasaklayarak sadece transit araçlara izin verilmesi,

— Transit araçlara öncelik verilmesi.

A.B.D. kentlerinde toplu taşımacılığa duyulan gereksinim her geçen gün artmaktadır. Avrupa kentlerindeki uygulamaların buralarda da benimsenmeye başladığı görülmektedir. Benimsenen planlama ilkeleri şunlardır;

— Merkezi hükümet tarafından transit ulaşım için sağlanan kaynaklar çoğalmış ve büyük yatırımlardaki devlet payı artırılmıştır.

— Pekçok kentte büyük yatırımlar için gerekli kaynak sağlanamadığından en az masrafla en fazla hizmetin sağlanabilmesi için seçenek oluşturan diğer ulaşım türleri incelenmiştir. Bu seçenekler geleneksel otobüs işletmeleri ile transit ulaşım sağlayan demiryolardır.

— Pekçok transit ulaşım işletmesinden mevcut sistemlerini iyileştirerek, modernize etmeleri istenmiştir. Ancak bu yöntemle hizmete devam ederek yolcu taşımaları mümkün olabilecektir. Fakat bunlar uzun dönemli çözümler değildir. Pekçok işletme özel yol kullanım hakları istemekte hatta eski tren hatlarının kullanımını almak istemektedirler.

— Geçmişte Avrupa örneklerinin tersine A.B.D.'deki uygulamalarda sistemin kısmi geliştirilmesi ve küçük ilaveler yerine uzun dönemli transit projelerine kaynak sağlamak eğilimi vardı. Hizmete açılmadan önce genellikle sistemin tamamına yakın kısmı tamamlanmış olurdu. Ancak son zamanlarda kısmi geliştirme projeleri daha fazla tercih edilir duruma gelmiştir.

4. RAYLI SİSTEM ÖZELLİKLERİ VE KAPASİTELER

Hafif raylı taşıma sistemlerinin gelişiminde temel üç değişik yaklaşım görülür. Geleneksel olarak Avrupa'da üç sistem önmetro, yarım metro ve kent içi demiryolu (metro) olarak tanımlanır. Tanımlanan üç sistem

de temelde tramvay sistemlerinden geliştirilmişlerdir. Bu sistemler kendilerine ayrılan özel yollarda işletilirler. Bu yollar diğer taşıtların kullandığı yol düzeyinden farklı yüksekliklerde de olabilmektedir. Bazı uygulamalarda ve özellikle kent merkezinde hafif raylı taşıma sisteminin yolları mevcut tramvay hatlarının yeraltı tünellerine alınmasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu gelişmeyi tek mafsallı, ya da çift mafsallı vagonlarla işletilen araçlar izlemiştir. İki veyahut üç vagonlu olan bu araçlarda her vagon 300'e varan yolcu kapasitesine erişmiştir.

Önmetro uygulamasında, hafif raylı taşıt bir süre sonra metro sistemine geçecek olan ara bir transit ulaşım dönemi olarak kabul edilmiştir. Yarım metro yaklaşımında ise alçak platformları, kendisine ayrılmış özel yolları olmamasına karşın metro standardına yakın bir transit ulaşım sistemi amaçlanmıştır. İleri aşmalarda metroya dönüştürülmesi öngörülmemiştir. Diğer bir uygulama olan demiryolu taşıması metro tanımına en yakın olanıdır. Avrupa özellikle Almanya'da demiryolu sisteminin kent merkezinde olan kısımları genellikle yeraltındadır. Metro standardında yüksek platformları vardır. Kent dışına çıkıldığında hemzemin geçişlerin bulunduğu, alçak platformlu, kendisine ayrılmış özel bir yolda işletilmeyen bir ulaşım sistemine dönüşür. Bu sebeple ayarlanabilir basamakları olan, iki koşulda da çalışabilir araçlara gereksinim duyulmaktadır.

Avrupa'da tramvay, hafif raylı taşıt ve metro yaygın bir biçimde kullanılmaktadır. Pekçok kent, merkezdeki ulaşım altyapısını yenilemektedir. Tramvay hatlarının yeraltına alınması ya da doğrudan yeni metro uygulamaları bunlara örnek olarak gösterilebilir. Kent dışına hizmet veren tramvay hatları da yeniden gözden geçirilerek bir kısmı kaldırılmakta diğer kısmı ise metroyu besleyen sisteme dönüştürülmektedir.

Avrupa ve Amerikan şehirlerindeki hafif raylı taşıtlarda şu ortak özellikler gösterilebilir;

— Genellikle kent merkezini besleyen ınsal bir ulaşım ağı oluşturulmuştur.

— Yoğunlukla 5 km çapında bir alana hizmet verilmektedir.

— Artan oranlarda kent merkezi hizmetleri yeraltına indirilmektedir.

— Yayalar için geniş yeraltı geçiş alanları (mall) hizmete açılmıştır.

— Ulaşım araçları arası eşgüdüm sağlanmıştır;

- Hafif raylı taşıma otobüslerle beslenmektedir,
- Hafif raylı taşıma ile metro arasında bağlantı sağlanmıştır,
- Kentiçi ile kentlerarası raylı ulaşım sistemleri arasında ilişki kurulmuştur,
- Aktarma noktalarında etkinlik artırılmıştır,
- Ulaşım hizmetlerinin bağlantı noktalarında otoparklar sağlanmıştır.

— Hafif raylı taşıt filosunda çeşitli tür araç çalıştırılmaktadır; tek vagon, tek mafsallı ya da çift mafsallı vagonlar, trailerler.

— Yüksek ve alçak platformları kullanabilen vagonlar sağlanmıştır.

— Değişik ücretlerde bilet veren otomatik bilet makinelerinin sayıları artmaktadır.

— Araçlar yenilenmiş ve yüksek performans sağlayan hatlar yapılmıştır.

— Yüksek işletme maliyetlerinin sonucu olarak işletmelerde bütçe açıkları artmaktadır.

— İşletmelere parasal destek sağlamak için kaynak gereksinimi duyulmaktadır.

5. İSTANBUL METROPOLÜNDE RAYLI TAŞIT UYGULAMALARI

Raylı taşıt sistemlerinin tramvay olarak İstanbul'da varlığı yüzyıl öncesine dayanmaktadır. Engeli bir topografyaya sahip metropolün trafik sorunları tramvayın sökülüp yerine trolleybüsün ikamesini gerektirmiştir. Bir süre sonra elektrik enerjisi üretimindeki aksaklıklar ve artan trafik sorunları daha yüksek kapasiteli toplu taşıma aracını gerektirmiştir. Yirmi yılı aşkın bir süre tartışılan metro projeleri kaynak yetersizliğinden gerçekleştirilemeyince "Hızlı Tramvay" tartışmaları gündeme gelmiştir.

a) Hızlı Tramvay

Yurkardaki bölümlerde açıklanan hafif raylı taşıt sistemine uygun hızlı tramvay ilk defa 1989 yılında Aksaray-Ferhatpaşa arasında Vatan Caddesi koridorunu kullanarak çalışmaya başlamıştır. İsveç firması ASEA tarafından inşa edilen 8700 m uzunluğundaki bu hat üzerinde günde ortalama 55000 kişi taşınmaktadır. Metropoliten alanın oldukça yoğun nüfuslu alanlarına hizmet eden bu güzergah üzerinde Aksaray, Emniyet, Ulubatlı, Bayrampaşa, Kartaltepe ve Otogar olmak üzere yedi istasyon bulunmaktadır. Ortalama istasyon aralıkları 1450 metredir. Vatan caddesi ucunda bu aralık iki misline ulaşmaktadır.

Hızlı tramvay güzergahının uzatılması planlanmaktadır. Ferhatpaşa'dan devam ederek güneye sarkacak olan güzergah Ayvalıdere vadisinden geçerek E5 karayoluna varacak ve bu yolu geçerek güney tarafından Yenibosna'ya (havaalanına) ulaşacaktır. Ferhatpaşa ile Yenibosna arasında 10 istasyon bulunacaktır. (*) Hızlı Tramvay hattı Aksaray-Yenibosna arası tamamlandığında 10282 metre uzunluğa sahip olacak ve günde 450000 kişi

İSTANBULUN ÇEVRE PLANLAMASINDA "UZAKTAN ALGILAMA"

"Remote Sensing in Enviromental Planning of Istanbul"

GİRİŞ

Ben İstanbul'un yerlisiyim, İstanbulu ve İstanbulluyu iyi tanıdığımı söyleyebilirim. Bundan yirmibeş sene evvel yurd dışına gittim ve dokuz ay önce de İstanbula döndüm. İlk işim özlemini çektiğim Boğaz'a koşmak oldu. Gördüğüm manzara karşısında ne kadar üzüldüğümü kelimelerle anlatmam imkansız. Boğaz, yeşiller arasında yükselen boz renkli beton yığınlarıyla, yüzü kirli, saçları dökülmüş bir ihtiyarı andırıyordu. Sağmda, solunda, her boş alanda mantar gibi türemiş gecekondular geri kalan güzelliği de bozabilmek için sanki birbirleriyle yarış etmişlerdi. Tanıdığım dediğim bu İstanbulu tanıyamadım. Beyoğlu, Şişli, Kadıköy, Üsküdar'a her zaman gezdiğim aynı yerlere gittim. İlk gördüğümde "işte..." dediğim o İstanbulluya rastlayamadım. İstanbullu sanki İstanbuldan göç etmiş, yerine de Anadolu İstanbulu göç etmiş gibiydi. Geçen yirmibeş sene içerisinde İstanbul büyük bir değişime uğramıştı. İstanbul'unbu değişimi hınce, herşeyden evvel plansızlığın sebep olduğu bir değişimdir.

Bundan sonra İstanbul geleceğini hazırlanacak planlar belirlemelidir. Şimdiye kadar hazırlanamıyan plan bundan sonra nasıl hazırlanabilir? Ardı arkası kesilmeyen göçler ve heraberlerinde getirdikleri çığ gibi büyüyen problemler, plansız yapılaşmaya sonradan plan yapılmasını öngören "İslah İmar Kanunu" uygulamaları plancıları ve kurumlarını çaresizliği ortadan kaldırmakta yatar. Bu da, planlama sürecini, hızlı değişim süratinin altına indirecek çağdaş teknoloji ve yöntemlerin uygulanması ile mümkün olabilir. Bu uygulamada, politik zorlamalar planlama gereksinmelerinin önüne geçmemelidir. Planlamada en önemli faktörlerden biri olan zaman'a karşı yarışabilmek için planlamaya farklı bir yöntemle yanaşmak artık kaçınılmaz olmuştur.

UZAKTAN ALGILAMA YÖNTEMİ: Çevre planlamasının ana unsurunu "mevcut durumun belirlenmesi" olmuştur. Mevcut durum ana hatları ile bilinmeden hiç bir plan yapılamaz. Uzun zamandan beri Batı'da kullanılan Remote Sensing (Uzaktan Algılama) yöntemi ile mevcut durum çok kısa bir zamanda içerisinde belirlenip, haritalanabilmektedir.

Kısa bir hatırlatma ile, uzaktan algılama: atmosfer veya uzaydan yapılan ölçümlerle, yeryüzü tabii ve yapay objeler hakkında bilgi alma tekniği olarak tarif edilebilir. Şu anda bu ölçümler uzaydan, Fransız ve ortakları Belçika, İsveç yapımı olan SPOT ve Amerikan yapımı LANDSAT uyduları tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu uyduların elde ettiği veriler herkez tarafından serbestçe satın alınabilir. Atmosfer dahilinde ise ölçümler, uçaklara monte edilen çeşitli algılayıcılar tarafından yapılmaktadır.

Son zamanlarda uzaktan algılama tekniğinin "Coğrafik Bilgi Sistemi"(GIS) ile bir paket halinde bilgisayarlarda kullanılabilmesi, plancıları "analiz" ve "örnekleme" imkanları sağlıyarak planların hazırlanıp, geliştirilmesinde yardımcı olmaktadır.

Uzaktan algılamanın klasik yöntemlerden farklı özellikleri, planlamacıları yeni olanaklar sağlıyarak, çevre planlamasına büyük katkılarda bulunur. Bu olanaklardan yeterince faydalanabilmek için, uzaktan algılama özelliklerini, planlamaya olan katkılarını iyice etüd etmek gerekir. Bu özellikler ve katkılar, Tablo- 'de öz olarak gösterilmiştir.

Uzaktan algılama özelliklerinin planlamaya sağladığı katkılar, mevcut durumun belirlenmesi için yapılan ölçüm ve haritalamanın, bilgisayarların katkısıyla çok süratli tamamlanabilmesine ve yapılan bu çalışmaların doğruluğunun, bir kaç araz araştırması ile kontrol edilebilmesine imkan verir. Böylece klasik yöntemlerle yapılan harita ve ölçümlerin dayandığı sürekli arazi çalışmalarına ihtiyaç duyulmaz. Bu da çevre planlamasına, inanılmaz ölçüde zaman, para ve insan gücü tasarrufu sağlar.

Uzaktan algılama yöntem planlamaya, yalnız zaman, para, insan gücü tasarrufu değil, klasik yöntemlerle çok zor veya imkansız olan, deniz göl, nehir kirliliklerinin, havayı pisleten sanai bacalarının, ormanlarda olası hastalıkların ve benzeri çevre kirliliklerinin kolayca belirlenmesini sağlıyarak, **imkansız mümkün** kılar.

UZAKTAN ALGILAMA YÖNTEMİNİN UYGULAMASI: Uzaktan algılama yönteminin çevre planlamasına uygulanmasında, 10m., 20. çözümlmeli SPOT ve 30m. çözümlmeli LANDSAT-TM (Thematic Mapper) verileri kullanılabilir.

İlk olarak; hazırlanacak 1:50.000 ölçekli "Standart False-colour" görüntü üzerinde, planlama bölgesi;

1. Yeşil Alanlar
2. Yerleşim Alanları
3. Çıplak alanlar

olmak üzere üç belirli gruba ayrılır. Bunu takiben bölgedeki "su kütleleri" ve "ulaşım ağı" belirlenir.

İkinci olarak; her bir bölge için gerekli görüntü-kombinasyonları hazırlanarak, ayrı ayrı değerlendirilir (interpretasyon).

Üçüncü olarak; değerlendirilmelerde luzumlu görülen arazi kontrolleri yapılarak, bozukluklar düzeltilir.

Değerlendirme (interpretasyon):

UZAKTAN ALGILAMA ÖZELLİKLERİ VE ÇEVRE PLANLAMASINA KATKISI

ö z e l l i k l e r	k a t k ı l a r
Plan bölgesi en az 2.5 günde bir algılanır	İstnilen bir period'daki güncel durum, ayrıntılılarıyla görüntülenir.
Plan bölgesi, geometrik doğruluklu 1:50.000, 1:25.000 veya daha küçük ölçeklerde görüntülenir.	Arazi, ölçümleri ve şekilleri gerçek değerleriyle haritalanabilir.
Üç boyutlu (stereoskopik) görüntü elde edilir	Foto-interpretasyon yapılabilir ve topografik haritalar hazırlanabilir.
Geniş bir alan kuşbakışı olarak değişik dalgaboylarında algılanır.	Geniş bir bölgede çevre kirliliği araştırmaların da, yeşil alanların ve toprakların tasnifinde kullanılır.
Güncel, geçmiş tarihli uydu verileri ve klasik yöntemle elde edilen veriler bilgisayarda beraberce değerlendirilir.	Bölgedeki gelişim ve değişimin belirlenmesi sağlanarak, ileriye dönük planların hazırlanmasında önemli rol oynar.

Yeşil alanların değerlendirilmesi: Yeşil alanların değerlendirilmesi için 1:50.000 ölçekli "standard false-colour" görüntüsü kullanılabilir. Yeşil ve canlı bitkilerin, spektrumun infrared bölgesinde özel yüksek bir yansımaya sahip olmaları, false-colour görüntünün özelliklerinden ötürü, baskı veya ekranda kırmızı renklere belirlenirler. İbrelî ağaçları içeren ormanlar, bu ağaçların en az yansımaya sahip olmalarından dolayı "konu kırmızı" renklere, yuvarlak yapraklı ağaçları içeren ormanlar, bu tip ağaçların daha çok infrared enerjiyi yansıtmalarından ötürü parlak kırmızı ve daimi sulanan bitkiler ise, en fazla yansımaya göstermelerinden dolayı, parlak kırmızı renklere görülürler. Bunlar, akarsuların, göllerin boylarınca uzananlar, herhangi bir parselasyon ile ilgili bulunmuyanlar "çimlileri" parseller içerisinde ve bir sıra gösterenler ise "sebze" gibi yeşil alanları oluştururlar. Böylelikle yeşil alanlar: ibrelî orman, yuvarlak yapraklı orman, çimen ve sebze, gibi sınıflara ayrılmış olurlar.

Yerleşim alanlarının değerlendirilmesi: Bu değerlendirmede, SPOT 10m. çözümümlerli pankromatik verilerden hazırlanan 1:25.000 gib daha büyük ölçekte görüntüler kullanılır. Adaların, parsellerin, konutların ve yolların geometrik bir yapı (tektür) oluşturdukları 1025.000 ölçekli görüntü üzerinde, legal kent hudutları iyi bir şekilde gözlemlenebilir. Buna karşın kent hudutları dışında ve onun devamı olarak, gelişmiş güzel dağılmış küçük konutların yer aldığı, geniş yolların bulunmadığı gecekondu bölgeleri bu özellikleri ile tanımlanabilirler. Böylece yerleşim alanları, kent ve gecekondu bölgeleri olarak ikiye ayrılmış olur.

Çıplak alanların değerlendirilmesi: Yeşil ve yerleşim alanları dışında kalan kısım çıplak alanları oluşturur. Kuru, nemli ve bol organik madde içeren topraklar, dağlık, taşlık sahalar en iyi şekilde SPOT uydusunun multispektral (çok bandlı) olarak algıladığı kırmızı ve infrared görüntülerin karşılaştırılmaları ile değerlendirilebilir. Kuru ve nemli toprakların her ikisi de, spektrumun kırmızı bölgesinde dikkati çekecek bir yansımaya sahiptirler ve bu sebepten kırmızı görüntü üzerinde "açık renkte" görülürler. Infrared bölgede ise, kuru topraklarının belirgin yansımaları devam etmesine karşın, nemin infrared bölgesi fazla miktarda enerji absorbe etme özelliğinden ötürü, nemli topraklar infrared görüntü üzerinde koyu renkte görülürler. Kırmızı ve infrared görüntülerin karşılaştırılmaları ile, nemli ve kuru topraklar birbirlerinden ayrılabilir. Fazla miktarda organik madde içeren topraklar ise, spektrumun kırmızı ve infrared bölgelerinin her ikisinde de belirgin bir derecede enerji absorbe etmelerinin neticesi olarak, her iki, kırmızı ve infrared görüntüler üzerinde de koyu renkli görünmelerinden ötürü, tanımlanabilirler.

Dağlık, taşlık kısımlar ise, fot-interpretasyon tekniği ile, ya "mono" görüntülerinin veya üç boyutlu görüntülerin stereoskop altında, incelenmeleri ile tanımlanabilirler.

Su kütleleri: En kolay infrared görüntüler üzerinde belirlenebilirler. Deniz, göl ve akarsular, suyun infrared bölgede, hemen hemen gelen bütün enerjiyi mas etmesinden dolayı, infrared görüntü üzerinde çok koyu renklere görülürler.

Ulaşım ağı: Ulaşım sağlayan asfalt kaplı oto yollar, infrared bölgede fazla enerji absorbe etmelerinden ötürü, infrared görüntüler üzerinde koyu renkleri ve kendilerine has, yılan gibi uzanan şekilleri ile tanımlanırlar. Asfalt yolların aksine, daha dar olan kumlu, çakıllı, beton kaplı yollar infrared bölgede çok yüksek bir yansımaya sahip olmasından aynı görüntü üzerinde, açık renkte ve gene yılan gibi uzanan şekilleri ile tanımlanıp, değerlendirilebilirler.

Bütün değerlendirmeler bir arada toplanarak, çevre planlamasının ilk merhalesi olan "mevcut durum" elde edilmiş olur.

**YÜKSEK ÇÖZÜNÜRLÜ YER GÖRÜNTÜLERİ VE
KENTSEL PLANLAMA
İSTANBUL'UN UZAYDAN HARİTASI
Martin SEGER F. PRENDCSAR**

YÜKSEK ÇÖZÜMLÜ YER GÖRÜNTÜLERİ VE KENTSEL PLANLAMA. İSTANBUL'UN UZAYDAN HARİTASI

Uzay haritaları ile kentsel planlamada özel konular için yeni bir araç sağlanmış olmaktadır. Bu kısa bildiri, uzaktan algılama yoluyla elde edilen bilgilerin özelliği, uzay haritaları ve görüntüye benzeyen haritaların birçok kentsel soruların yanıtlanmasında kullanılması konularını işletmektedir.

1. Uzaktan Algılama Yoluyla Elde Edilen Bilgilerin Anlaşılması:

Bir uzay haritası öncelikle bir görüntüden daha fazla kapsamlı bir kavramdır. Haritanın belli bir ölçeği vardır ve yeterli geometrik hassasiyete sahiptir. Böylece de diğer haritalarla karşılaştırılabilir duruma gelmektedir. Haritadaki bazı topoğrafik bilgiler yönlendirilmeyi kolaylaştırılmaktadır. Renk ve strüktürlerle ilgili açıklamalar da haritayı okuyabilmeye yarayan anahtarlar olmaktadır.

Öte yandan görüntüye benzeyen bilgiler topoğrafik haritalardan ayrılmaktadır:

Bilgi

Uzay Haritalarında	Topoğrafik Haritalarda
— bütün bilgiler	— gerçek uzayın seçilmiş elemanları
— genel hale getirilmemiş	— genel hale getirilmiş ve biraz değiştirilmiş
— gerçek büyüklük ve biçimler	— simgesel takdim

Bu parametrelere kadar uzay haritası, kentin uzaktan bir görüntüsüdür. böylece arazinin ayrıntılı bir görüntüsü olarak bir haritadan daha fazla kapsamlıdır. Diğer havadan sağlanan görüntüler ve fotoğraflardaki gibi kalitatif bir etki sağlamaktadır.

Uzay haritalarının planlama amaçlarında kullanılmasında ilgi sahasındaki nesnelere parametreler tadil edilmeli ve strüktürlü olmayan bilgilerden özel nesnelere veya nesne sınıfları seçilmelidir.

Görsel Uzay Haritasının yorumlanmasındaki Adımlar:

* Uzay haritasının çoğunlukla **uzaysal çözünürlük** ve ölçek sorunu olarak **gücü** ile ilgili **problemin** tanımlanması.

* **anahtar** yaratma: nesnelere uzay haritalarında görülebilen parametrelerle kombine edilmesi

* konuyla ilgili bir harita çizimi: ilgi alanının tanımlanarak yerleştirilmesi veya uzay haritasının konuyla ilgili bir bilgi olarak değerlendirilmesi.

....

* İstanbul'un **Uzaysal Çözünürlüğü** ve uzay haritasının özellikleri:

Harita Rus Uzay istasyonu MIR tarafından 1991 Eylülünde alınmıştır. Landsat (ABD) ve Spot (Fransa) uzaktan algılama sistemlerinin aksine Rus uzay sanayii, dünya yüzeyini saptamak için fotoğraflardan yararlanmayı yeğlemiştir. İlgili teknik sorun filmlerin dünyaya geri getirilmesinden ibaret olmaktadır. Avantaj ise daha yüksek çözünürlük olmaktadır.

UZAY SİSTEMİ	TEKNOLOJİ	ÇÖZÜMLÜRLÜK	TAYF BANDI
		pixel	
Landsat TM (Thematic Mapper)	} dijital raster	30	7
SPOT multiband	} tarama	20	3
SPOT panchromatic		10	1
KFA 1000/ «Pritoda»	fotoğraf	<10	2

* Haritada nesnelere ve görülebilir özellikleri: **ANAHTARLAR** Ayrıntılı olarak görülenler, renkleri ve gri tonlardır ve bu elemanların özel bir biçim, büyüklük ve dokusu bulunmaktadır.

Renk ve Alanlar

Rus haritasının filmi iki değişik algılama renk tabakasından oluşur. bunlardan biri «Yakın Enfraruj»a duyarlıdır. Burada canlı bitki örtüsü gayet açıkça ortaya çıkarılmaktadır. Bitki örtüsü açık tondan koyu tona ve açık yeşilden sarımsak yeşile doğru uzanan bir yeşil yelpazesi içinde gösterilmiştir.

Diğer film tabakası ise renk tayfının görülebilen kısımlarına duyarlıdır, sarıdan kahverengiye kadar görüntülenebilir ve bitki örtüsü olmayan alanları gösterir (yapılaşma ve açık arazi).

Gölge ve strüktürler:

Uzay fotoğrafı güneşli, bulutsuz bir günde çekilmiştir. Bu nedenle büyük binaların kuzey taraflarında özel koyu bir gölgesi oluşmuştur. Binaların Geniş çatılarının oluşturduğu kontrast ile gölgeler **yapılanmış alanın değişik tiplerini** dev büro binalarından gecekondu'lara kadar ayrabilecek şekilde ortaya koymaktadır.

Gölge hatları **yollar** ise sürat yollarını belirlemekte, yol şebekeleri de kente ait iyi bilinen yol haritaları ile karşılaştırma yapmak açısından ilişki kurabilmeyi sağlamaktadır. Bunun yanı sıra kent dışındaki arazilerin engebesi gölgeyi kuzey ormanları ile vurgulanmaktadır. Su birikintileri koyu ve kahverengidir.

2. Kentsel Amaçlar için Uzay haritasının Nasıl Kullanıldığı:

Harita birçok değişik analitik hedefin veri tabanıdır. Bu verinin en aşağı üç ilgi tipi ayrılabilir:

1. Stratejik seviyede kentsel planlama,
2. Kent içinde strüktür ve süreçlerle ilgili kentsel araştırma,
3. Kentsel bilgi sistemleri.

1.Stratejik Bir Seviyede Kentsel Planlama:

1:5000 - 1:20.000 ölçeklerinde kullanılan alan fotoğraflarının aksine uzay haritası 1:30.000 - 1:100.000 ölçeklerinde olur. 1:7500 ölçekli bir bölgesel ölçekdeki İstanbul uzay haritası 65 x 445 km² lik bir alanı kaplar ve bütün metropoliten alanı diğer bütün haritalardan daha iyi bir biçimde görüntüler. Yüksek çözünürlükle çok büyük miktarda bir bilgi birikimi sağlamaktadır.

Stratejik bir planlama düzeyinde olabilecek, haritanın sağladığı bilgi yardımıyla çözülecek sorulardan bazıları (bazen ek bilgiler kullanarak):

— kentin genişlemesi son yıllar içinde ayrıntıda (daha eski haritalarla karşılaştırıldığında) nereye doğru olmakta?

— hangi alanlar yeşil'e dönüştürülebilir?

— yeni ormanlaşma alanları nerelerde konut alanları için daha iyi yaşama şartları sağlar?

— hangi alanlar korunmalı, nerelerde konutlaşma yasaklanmalı?

— yeni ormanlaşma alanları nerelerde konut kalanları için daha iyi yaşama şartları sağlar?

— hangi alanlar korumalı, nerelerde konutlaşma yasaklanmalı?

— gelişmedeki stratejik hedefler nelerdir (banliyöleşme, satallit kent oluşumları, aks gelişimleri)?

— düşük seviyedeki konut alanlarına yeniden strüktürlendirme yapılması kontrolsüz bir kent büyümesinden daha mı gereklidir?

2. Kentsel Araştırma:

Kentsel Araştırmanın soruları başlangıçta planlama soruları ile pek ilgili değildir. Kentsel araştırma kentsel strüktürleri bağlamaya çalışır ve ardında demografik, sosya ekomomik ve düzgüsel parametrelerle seyreder.

Kentin uzayda gelişimi ve gelişmiş yapılanma strüktürleri çok çekirdekli metropoliten bir alana yol açar. Uzay haritalarının bir analizi bu süreci gösterebilir. Ancak görüntünün kent planlamasındaki birçok veri kaynaklarından biri olduğunu belirtmek de gereklidir.

3. Kentsel Bilgi Sistemleri ve Uzay haritaları:

Kentsel planlamadaki planlanacak hususlar ile ilgili kararlar giderek büyüyen bir biçimde değişik ve ayrıntılı bilgiler gerektirmektedir. Birçok batı metropolünde Coğrafik Bilgi Sistemleri (GIS) son yıllarla bağlantılıdır. Bu bilgi sistemlerinin uzay görüntüleri kullanılan veri düzeyleridir.

Kentsel Bilgi Sistemleri genelde aşağıdaki strüktürlere sahiptir:

1. Mekânsal olmayan bilgiler: Veri bankaları, birçok durum ve bitişik parametreden (değişkenler) oluşan veri matrisleri. Durumlar idari bölgelerdir (örneğin, mahalleler); değişkenler ve istatistiki bilgiler nüfus idaresince sağlanmaktadır.

2. Mekânsal altyapı bilgileri: Altyapının değişik bölümlerini gösteren dijital haritalar. Planlamanın vasat bir düzeyinde (mahalleler) tercihli otobüs yolları, ana yollar, alış-veriş alanları ve endüstriyel altyapı bilgilerinin bir bölümünü oluşturabilir.

Bu haritalar konuyla ilgili haritalar olarak elle veya dijital olarak üretilirler ve gerçek arazi kullanımının, gerçek kent arazisinin bir bölümünü gösterir. Bu nedenle başka bir mekânsal bilgiye gerek kalmaz.

3. Mekânsal Arazi Kullanımı Bilgileri:

Kentsel arazi kullanımının genel olmayan görüntüleri, farklı arazi kullanımı sınıflarının dağılımını, büyüklüğünü ve komşuluklarını gösterir ve özel (idari) bir alandaki gerçek şartlarla ilgili bilgiyi sağlar. Alan fotoğrafları hemen hemen sadece siyah-beyaz olduklarından uzay bilgileri başta metropoliten bölgeler olmak üzere bu amaçlar için en uygun veri takımını oluştururlar.

KENTSEL GELİŞME VE ALTYAPI
Ergun GÖKNEL

KENTSEL GELİŞME VE ALTYAPI

Üniversitemizin değerli üyeleri, değerli konuklar.

Dünya Şehircilik Günü dolayısıyla İstanbul'da bu önemli toplantıyı düzenleyen değerli bilim adamlarına, üniversitelerimizin ve meslek kuruluşlarımızın değerli yöneticilerine saygılarımı sunmak istiyorum.

Yöneticisi bulunduğum kuruluş İSKİ, bildiğiniz gibi İstanbul'un su ve atıksu sorunlarına çözüm getiren, gerekli yatırımları ve hizmetleri geliştiren bir kuruluş. Kentsel altyapı hizmetlerinin en önemlilerinden birini yerine getiren bir kuruluşun penceresinden dışarı baktığımızda kentleşme sorunları pratik ve teknik olduğu kadar teorik açıdan da çok yönlü bir önem kazanıyor.

Bizim kurumsal işlevimizin bu nedenle yalnızca teknik ve uygulama ile sınırlı olmadığını söyleyebiliriz.

İşte benim burada görüşlerinize açmak istediğim konu "**Altyapı ve Kentsel Gelişme**" başlığını taşıyor.

Ben bilimadamı değilim. Ama biliadamlarıyla yoğun ilişki içinde olan, bilimsel ve teknolojik yenilikleri en açık "**ortam**"lardan birinin, bir kuruluşun yöneticisiyim.

Bu nedenle bizim İSKİ penceresinden gördüğümüz, saptadığımız sorunları planlama ve tasarım konusunda uzman arkadaşlarımızın kendi alanlarına "tercüme" etmelerini bekliyorum. Böylece uygulama ile teori arasındaki köprü kurulmuş olur. Şehircilik ve kentsel planlama disiplinleri bizim için uygulanabilir, geçerli bir bilgi statüsü kazanır.

Sorunun pratikte nasıl bir etkisi olduğunu bildiğim için sizlere en yalın haliyle aktarmak istiyorum:

1. soru

Altyapı gerçekten kentlerin altında mıdır?

Altyapı kentlerin "neresinde" diye sorulursa cevap "kentlerin altında" oluyor. Nereden biliyorsunuz diye sorduğumuzda "su borusu döşemek, kanalizasyon kurmak için yollar kazılmıyor mu?" deniyor. Doğru. Altyapının bir bölümü kentlerin altında yer alır. Bir kısmı da yerüstünde. "Başka yer mi kaldı?" diyeceksiniz. Evet altyapının ne olduğu konusunda ciddi belirsizlikler var. Ben de sizin gibi altyapı kavramının taşıdığı mecazi anlamından rahatsız olmuyor değilim.

Gündelik dilde sıradan vatandaş altyapı kavramını kentlerin altına yapılan hizmetler olarak algılıyor da bu konuda uzman olanlar içinde aynı hatayı yapanlar yok mu? Yoksa zaman zaman olanlar da bu işi karıştırmıyor mu? bazı uzmanlar altyapıdan kentlerin gelişmesine göre gerçekleştirilmesi gereken birtakım hizmetleri algılamıyor mu? Üstelik bu yaklaşım kendini müthiş bir gerçekçilik, müthiş bir akılcılık olarak sunmuyor mu? Onlara göre altyapı, (herhalde kentin altında yer aldığından olacak) kentin gelişmesine ayak uydurmaya çalışan, onun gölgesi gibi gelişen bir kentsel düzenleme...

Kent yerin üstünde gelişirken altyapı da onun gölgesinde, ona yetişmeye çalışan bir düzenleme gibi görülüyor. Bazıları da altyapıyı belki toprağa gömmüyorlar ama bir lokomotifin arkasına bağlı bir vagona benzetiyorlar.

Kentsel olguların bir bölümünü asıl belirleyiciler, diğer bölümünü de arkadan yetişenler gibi görmek ne kadar kendini rakamlarla, gerekçelerle desteklerse desteklesin hiç akılca değil.

2. soru:

Kentsel altyapı planlaması bir "tesisat projesi" midir?

Bazıları kentsel altyapı planlamasını, projelendirmesini apartmanlara tesisat projesi yapılması gibi görüyorlar. Ama haksızlık etmeyelim: apartman ölçeğinde değil elbette. Kent ölçeğinde!...

Üstelik tesisatçılık yalnızca düşüncede kalmıyor. Zaman zaman sözde işbiriciler yöneticilerin elinde, uygulama safhasında da görülüyor. Kısa vadeli politik yararlar uğruna kaynaklar heba ediliyor.

Bugün kentlerin konut inşa edilir gibi bir takım kararlar sonucu inşa edilmediğini herkes kabul ediyor. Kentler tek defada ve tek karar sürecinde planlanıp, bir yaklaşıma göre biçimlenmezler.

Kentlerin tek defada, bir proje sonucu biçimlenmemesi, planlamalarını engellemez. Bu basit gerçekten hareketle kentlerin planlama süreçleride elimizdeki tasarım araçlarının farklı olduğunu, olması gerektiğini bilmemiz yeter.

Kamusal kararlara bağlı olan altyapı kararlarının etkili olabilmesi için ilk önce kentsel dinamiğin bir bölümünü **veri alan**, bir bölümünü de basit bir **yansımaya** olarak gösteren yaklaşımlar terk edilmelidir.

Kentsel altyapı kentlerin gelişmesine göre sınırsızca genişleyen veya büyüyen bir düzenleme değildir. Kentsel altyapı gelişmeye belli bir yön veren, kendisi de **dönüşüm** geçiren bir yapıdır. İstanbul'un "su kuruluşu" İSKİ'nin görev alanı ve sorumluluklarına, bağlı olduğu yerel yönetimin politikası içinde anlam kazanıyor. Bu nedenle sorumluluğu ne salt ihtiyaçlara cevap veren teknik bir gelişme ile sınırlı, ne de kendi başına buyruk kamusal kararlar gibi herşeyden bağımsız.

Altyapı kavramının kentsel gelişme ile ilgili **pozitif modeller** çevresinde çağdaş şehirciliğin unsurlarından biri olarak görülmeye başlandığını biliyoruz.

Altyapı kararları da dahil olmak üzere kamusal kararlar, kentsel gelişme üzerinde etkili olmalıdır. Bunun için de herşeyden önce kentsel dinamiklerle kamusal kararları birbirine bağlayan ilişkilerin ve temsil mekanizmalarının kurumlaşması, gelişmesi gerekiyor. Yoksa kentsel planlamanın kentsel gelişme üzerinde hiçbir etkisi kalmıyor.

İSKİ'nin kentsel altyapı ile ilgili görevleri uygulamaya yönelik olarak yasadışı değil, pozitif bir içerik kazanmaktadır. Bu nedenle üniversitelerin, araştırma kuruluşlarının, hatta özel kuruluşların İSKİ'yi kendi sahaları içinde değerlendirmesi, bilgi alışverişini sağlaması, ortak projeler çerçevesinde işbirliği yapmasından daha doğal bir şey olamaz.

Çünkü İSKİ, klasik anlamdaki altyapı çalışmalarının ötesinde, İstanbul'un kentleşme sorunlarıyla da doğrudan doğruya ilgilidir.

Dünyanın en ilginç kentsel gelişmelerinden birini yaşayan İstanbul'da altyapı kavramına da, kentsel planlama kavramına da yeni yaklaşımlar getirmemiz gerektiğine inanıyorum.

3. soru:

Kentsel altyapı "fiziki bir düzenleme" midir?

Kentsel altyapı, kentlerin gelişmesine göre sınırsızca büyüyen ve genişleyen bir **"fizik düzenleme"** değildir. Kentsel altyapı, bildiğimiz gibi, kentsel gelişmeye göre dönüşüm geçiren, karmaşık bir bütündür. Bu açıdan bakıldığında kentleşme açısından Dünyanın en ilginç örneklerinden birini yaşayan İstanbul'un altyapısında gerçekleştirilmesi gereken dönüşümün karar dinamiklerinin, mali ve fizik boyutlarının tartışılması yararlı olacaktır kanısındayız.

İstanbul'da gerçekleştirilen altyapı yatırımlarında telaffuz edilen yatırım rakamları geçmişle mukayese edilemeyecek boyutlara ulaşıyor. Projelerde ve uygulamalarda daha önce gündemde olmayan konular tartışılıyor.

Ancak kağıt üzerinde maalesef rakamlar nitel değil nicel bir değişmeye, projeler meslek adamları dışında fazla kimsenin ilgili olmadığı yeniliklere işaret ediliyor. Oysa kentsel altyapı basit bir "fizik düzenleme" olmanın ötesinde anlamlar taşıyor.

En azından, altyapı gelişmelerinin kaynağı başka yerde olan bir gelişmenin uzantısı olması gibi basit "artıcı" mantıkla biçimlenmediğini söyleyebiliriz.

Tam tersine; dönüşümlerin temelinde bir **"bilgi dönüşümü"** olduğundan ileri sürmek yanlış olmayacaktır kanısındayız. Bilgi dönüşümü, kamusal kararların ardında gelişme sonucu çıkan ihtiyaçlara verilen cevapların karakterini belirlemede, kentsel gelişmeyi yönlendirecek araçları ortaya koymaktadır. Ayrıca yerel, ulusal, uluslararası bilgi dolaşımı teknolojiden mali konulara kadar geliştirilen çözümler üzerinde etkili olmaktadır.

Ancak ilk bakışta yalnızca bir kavram değişikliği gibi gözükken yaklaşımın temelinde yalnızca fizik (teknolojik) veya mali (kaynak ayırma) bir değişim olmadığı gibi kentsel hizmet üreten bir kuruluşun kendi karar dinamiği ile oluşan bir değişim de elbette sözkonusu değildir.

Yerel yönetime bağlı kamusal hizmet üreten bir kuruluşun penceresinden baktığımızda kentsel gelişme dediğimiz olgunun içinde altyapıdaki gelişmelerin nispeten bağımsız ve aktif bir süreç izlediğini görüyoruz. Dolayısı ile, altyapıdaki gelişmelerin kentsel gelişmelerin en yakın ifadesi ile bir uzantısı veya gölgesi gibi gerçekleşmediğini gözlemleyebiliriz.

İstanbul için büyük önem taşıyan ve Dünyanın en kapsamlı çevre programlarından birini oluşturan atıksu arıtma sistemi de bu açıdan verilebilecek pozitif bir örnektir. Bu noktada kentsel gelişmenin sözünü ettiğimiz dönüşümlerle birlikte gerçekleşmesi kentsel altyapıya farklı bir gözle bakmamızı gerekli kılmaktadır. Bu konudaki katkılarımız bizim ufukumuzu genişletecektir.

Başka kentsel altyapıdaki gelişmenin fizik mali veya kamusal kararlar sonucu bir gelişme olmadığını vurguladık. Şimdi bulunduğumuz yerden olayın tanımlanmasını yapmamıza, bir metodoloji taslağı oluşturmamıza izin vermenizi sizden talep edeceğiz. Belki de herşeyden önce konuyu bu düzeyde tartışmakta yarar var.

Yerel kamusal hizmet üreten bir kuruluş (İSKİ) ölçeğinde konuya baktığımızda sorumluluğun teknik, mali görünümünün ötesinde politik bir şemsiye altında yeraldığını görüyoruz. Bu ilişkinin açık hale getirilmesi, karar mekanizmaları ve hizmetlerin kamusal rasyoneli arasındaki ilişkilerin açık hale getirilmesine yardımcı olacaktır. Bu konunun önemini şehircilik uzmanları bizden çok daha iyi bilir. İşte sizlerin katkılarınızı esirgemeyeceğinizi umut ettiğimiz temel konulardan biri de budur.

Yerel kamusal hizmetler üreten bir kuruluşun penceresinden baktığımızda gördüğümüzü sizin gözlemlerinizi ve bilgilerinizden oluşan dencyler bütünü ile tamamlamak isteriz.

Yeni bir çalışma alanı: politik altyapı

İlk önce kentsel altyapıdaki dönüşümleri oluşturan karar süreçlerinin temelinde gelişmeleri aktif biçimde yönlendiren bir dinamik gözlenmektedir. Bunu "**politika şemsiyesi**" olarak adlandırdık. Konuyu basitçe ifade edersek; bir tarafta kent kendi dinamiği; diğer tarafta bununla yapısal ilişki içinde gerçekleşen kamusal kararların ve uygulamaların nispeten bağımsız bir dinamiği var.

Herşeyden önce kentsel gelişme dinamiği ile kamusal kararların dinamiğinin birbirinden farklı süreçler olduğunu görmekteyiz. Tek başına kamusal kararların kentsel dinamikleri yönlendirmesi yeterli olmamaktadır. Onun için dikkat ederseniz politikayı bu ikisi arasına yerleşen bir alanda tarif etmeye çaba göstermekteyiz. Bu noktada yerel yönetimlerin işlevi ortaya çıkmaktadır.

Kentsel gelişmeyi bir kararlar dizisi ile denetleyebileceğini varsayan ve sonuçta etkisiz kalan şekilci yaklaşımların yetersizliği bu noktada daha açık gözükmektedir. Bu nedenle kentsel gelişmenin bütünü temsil edebilecek bir örgütlenme yapısı içinde temsil mekanizmalarının geliştirilmesi ve temsil edebilecek güçte ve yeterlilikte "pozitif ürün"lerin ortaya konması kamusal kararların gelişme üzerinde etkisini ve geçerliliğini oluşturmaktadır. Kamusal kararları tarihi, politik pratiğin her iki alanın birleşimi sonucu oluşan "**kavram**"ların tarihi olarak görülmelidir.

Bu bakımdan yönlendirici kamusal kararların ve yatırımların yanında bilginin ve pratiklerin kamusallaştırılması gelmektedir ki bu yeni bir tanımlama; ülkenin, kent "**politik altyapısı**" kavramını gündeme getirmektedir. Politika bilgi dolaşımı içinde doğal olarak yalnızca yönlendirici kararlardan veya kitlelerden gelen talepler doğrultusunda gelişen bir karar sürecinden ibaret değil. Politikanın ürettiği kavramları kitlelere maledebilmesi, kitlelerin taleplerini- özellikle kent ölçeğinde politikaya maledebilmesi "**politik altyapı**" dediğimiz temsil mekanizmaları, iletişim araçları ve örgütlenmeler ile gerçekleşmektedir. İstanbul gibi bir metropolün "**politik altyapı**"sının örgütlenmesi gündemdeki konulardan biridir.

Burada dikkat ederseniz kamusal kararların kentsel gelişmenin gölgesi haline gelmesini veya kamusal kararları tamamen bağımsızlaşmasını engelleyecek bir "**politik altyapı**"dan söz ediyoruz. Kanımızca bu ara düzlemde, politika zemininde oluşturulan "kavram"lar farklı bir iletişim ilişkisi içinde yerel, ulusal ve uluslararası kararlar, teknolojiler ve mali ilişkiler içinde politik mekanizmaların gelişmişlik düzeyi ile bir dinamizme sahip olmakta ve başka düzeylerde karşılığını bulmaktadır.

Bir örnek: İstanbul'un atıksu altyapısında dönüşüm

Örneğimizde atıksu altyapısı ile ilgili temel bir "**kavram**" değişikliği yeralmaktadır. Tüm kentsel atıklarda olduğu gibi atıksularda da "**uzaklaştırma**" kavramının yerine "**yeniden kazanma**" kavramının konmasıdır. Bu kavram değişikliği örneğini izleyerek konunun teknoloji seçimi, proje geliştirme, finansman ve kamusal planda rasyonelinin oluşumunun tartışılmaya açılması hedeflenmektedir.

İstanbul'un şu anda yapımına başlanan veya projeleri hazır 4 büyük atıksu arıtma tesisi gerçekleştirme aşmasındadır. Bu atıksu arıtma tesisleri ile ilgili ayrıntılı bilgileri ekte bulacaksınız. Burada vermek istediğimiz **arıtma teknolojisi** seçiminden **finansman** modeline ve kentliler ile tüm kuruluşların Dünyanın en büyük çaplı çevre programlarından birine **katılma** biçiminin oluşturduğu yeni modeldir.

Birincisi: teknoloji seçimidir

Atıksu arıtma tesisleri için seçilen teknoloji biyolojik arıtma sonrası fosfat ve nitrat giderimini de sağlayacak "tam arıtma" sisteminin seçimidir. Bu sistem uluslararası planda ülkelerin imkanlarına göre tasarlanan bir programa göre değil çevre olgusunun uluslararası kriterlerine göre saptanmış ilkelerle tasarlanmıştır. Gene kentsel atıksuları "**tam arıtma tesisleri**" olarak adlandırdığımız merkezlere ulaştıracak toplayıcı tünellerin yapımında da aynı teknolojik uluslararasılık ve ilerilik vardır. Bugün İstanbul'da Dünyada ilk defa uygulanan gelişmiş teknolojik çözümlerin bulunduğunu belirtmek isteriz.

Mühendislik ve danışmanlık kuruluşlarının verdikleri hizmetin düzeyi çok yüksektir. Bu noktada projelerin çapının ve gelişmişlik düzeyinin aynı zamanda yetişmiş iş gücünü oluşturduğunu ve bir bilgi dönüşümü yaratacak bereketli bir zemin oluşturduğunu kabul etmek gerekir. Bu nedenle büyük çaplı ve yeni kamusal yatırımların bir ülkenin iş gücünde, bilgisel düzeyinde de bir gelişme yarattığını belirtmek yararlı olacaktır.

İkincisi finansman boyutudur:

İstanbul'un su kuruluşu olan İSKİ'nin başlattığı dev çevre yatırımlarına uluslararası planda güçlü bir destek vardır. Projelerin gerçekçiliği ve yatırımların kentsel gelişme açısından hayati önemi, uluslararası planda bir inandırıcılığa sahiptir. Uluslararası finans kuruluşları ülke boyutlarında telaffuz etmeye alışılan çapta kredi desteklerini projelerin ikna ediciliği karşısında esirgememektedir. Bu nedenle finansman konusunun alışkanlıkların ve kalıplaşmış yaklaşımların ötesinde biçimlendiğini göstermektedir. Bu da uluslararası planda işbirliği imkanlarının geliştirilmesi açısından "yeni küresel ekonomik ilişkiler"e verilebilecek bir örnektir.

Üçüncüsü kentlilerin politik tercihler ve kavramlar aracılığıyla katılım biçimindedir.

İSKİ atıksu arıtma teknolojisinin seçiminde elbette ki tek başına karar vermemiştir.

Başta sözünü ettiğimiz kamusal kararlar, kentsel gelişme ve politika üçgeninde oluşan ve sonuçta kent yöneticilerinin kararlarında somutlaşan özel bir politika geliştirme sürecinden sözedilebilir.

Çevre sorunlarının günümüzde kazandığı önem yerel olduğu kadar uluslararası bir bilgi dolaşımında da belli bir **konsensüs** yaratmaktadır.

İSKİ'nin yerel yönetime bağımlı olması ve onun bir parçasını oluşturması ve bu açıdan önem kazanmaktadır. Yerel yönetim "devlet katında" alınan kararlarla kişiler, yurttaşlar, kurumlar ölçeğinde alınan kararların arasında "**kamusal yarar**" olarak adlandırılabilir farklı bir alanda bir yönetim sahası oluşturmaktadır.

İSKİ'nin kendi bünyesinde yeralan, ancak bünyesi dışındaki kuruluşlarda görev yapan kişilerden oluşan **Çevre Bilim Kurulu** ve İSKİ'nin teknik personeli teknoloji seçiminde, kurumsal kararda, yönetmeliklerin hazırlanmasında sözünü ettiğimiz iletişim alanı için uygun bir zemin oluşturmaktadır.

Ben burada çevre ile ilgili Türkiye'de en kapsamlı yatırımları yapan bir kuruluşun yöneticisi olarak kendi deneyimlerimizi ve gözlemlerimizi size aktarmak istedim.

İlginize teşekkür ederim.

GEÇMİŞTE İSTANBUL
Semavi EYİCE

GEÇMİŞTE İSTANBUL

İstanbul'un kuruluşu hakkında herkesce bilinen efsane, bu kuruluşdaki gerçeği yeteri kadar aydınlatma. Fakat şunu da göz önünde tutmak gerekir ki, İstanbul gibi önemli bir geçit yerinin başında olan, buraya akan iki dere ile Haliç gibi emin ve iki tarafı verimli topraklara sahip bir yerin boş kaldığına ihtimal verilemez. İlkçağ'da şimdiki Sarayburnu bölgesinde gelişen ilk Byzantion şehri, etrafını çeviren surları, meydanları ve ana caddesi, şimdi Topkapı Sarayı'nın yerinde mabedlerinin meydana getirdiği akropolis'i Haliç girişindeki limanı ve nihayet surlarının dışında, şimdiki Bayazıt-Aksaray'a doğru uzanan mezarlığı (nekropolis) ile herhangi bir antik şehirden farklı değildi. Roma İmparatorluğunun sonuna yaklaştığı bir sırada, İmparator I. Constantinus, İstanbul'un yerindeki Byzantion'un askerlik, ticaret ve verimlilik bakımından sahip olduğu avantajları görerek 330 yılında İmparatorluğun ikinci başkenti olarak burayı seçmiştir. Derhal büyütmelerine girişilen ve yeni yapılarla süslenen şehir, Hıristiyanlık artık meşru bir din olarak kabul edildiğinden, bu inancın mabedleri ile dolmağa başlamıştı. 395 yılında Roma imparatorluğu resmen ikiye bölündüğünde İstanbul, Doğu'daki parçanın idare merkezi olarak kalmış ve Doğu Roma Devleti modern Tarih ilminin verdiği adla Bizans İmparatorluğuna dönüştüğünden onun başkenti olarak bütün Ortaçağ boyunca tam bir Hıristiyan büyük şehri karakterine bürünmüştür. Beşinci yüzyıl başlarında II. Theodosius zamanında şehir bir daha büyütülerek şimdi görülen kara taraflı surları yapılmıştı. Artık yüzlü yıllar boyunca İstanbul bu sınırlar içinde gelişecektir.

Bizans çağında İstanbul'un hep aynı itizamı ve mamur görünümü koruduğu söylenemez. İlkçağ'da ve Roma döneminde yapılan meydanlar bozulmuş, iki tarafı direkli caddeler biçimlerini kaybetmiş, anıtlar yıkılmıştı. Buna karşılık, şehrin iki yerinde İmparatorluk sarayları yapılmış, hemen her tarafta kilise ve manastırlar kurulmuştur. Ortaçağ içlerinde İstanbul resmi ve özel saraylar ile manastırlar dışında dar karanlık ve pis sokakların kenarında sıralanan küçük evlerle kaplı, tipik bir Akdeniz liman şehri idi. Şimdi yerinden Vatan caddesi geçen eski adı Lykos, sonraki adı Bayrampaşa deresi vadisinin iki yanındaki arazi ise boş ve çayır halinde idi. 1203-04 de Dördüncü Haçlı Seferi ordusunun şehri kuşatması ve zaptı sırasında çıkan yangınlar arkasında Haçlılaran bu Hıristiyan şehrinin korkunç biçimde yağmalanmaları sonunda İstanbul bir harabe haline gelmişti. 1261 de Bizans İmparatorluğu yeniden canlanarak, Lâtinlerin elinden İstanbul'u geri aldığıında şehrin eski zenginliğine kavuşması ihtimali artık kalmamıştı.

İstanbul 1453 de genç Osmanlı Devleti'nin Sultanı II. Mehmet tarafından Feth olunduğunda İmparatorluk sarayı gibi harap bakımsız birçok kilise ve manastırları bile harabe haline gelmiş bakımsız bir şehir görünümünde olup surların içindeki boşluklar, evlerle kaplı olan alanlardan daha fazla idi. Bizans son yıllarından surlarını acele tamir için ancak büyük ve harapça bir kiliseyi yıkıp onun taşlarını kullanmak zorunda kalıyordu. Fatih'in Osmanlı Devletine başkent yaptığı İstanbul'da derhal Bayazıt'da Eski Saray (Saray-ı Atik) ve Sarayburnunda su sağlayacak ilk su şebekesi kurulmuş, Anadolu'nun çeşitli yerlerinden halk getirilerek boşalmış şehrin canlanması sağlanmış, büyük bir külliye olarak Fatih camii ve etrafındaki müstemilâti olan medreseler tabhane, dürüşşifa gibi binalar yapılmıştır. Bir taraftan ilk ihtiyaçlar için bazı kiliseler cami ve mescide çevrilirken, ileri gelenler gibi zengin esnafdan da imara katılanların hizmeti ile camiler yapımına girişilmiştir.

İstanbul'un tam bir İslâm Türk şehri görünümünü alması hiç de uzun sürmemiştir. 1509 da vukua gelen ve Küçükkiyamet (Kıyamet-i-suğra) denilen 40 gün süren deprem felâketinin arkasından genellikle ahşap minari hâkim olmuştur. Dört yüz yıl kadar İstanbul'un genel manzarasına bu ahşap mimari damgasını vurmuştur. Onaltıncı yüzyılda İstanbul'a gelen Batılı seyyahların yazdıklarından şehrin görünümünü, öğrenmek mümkündür. Fakat, aynı dönemde İstanbul'u ziyaret eden Flaman ressamı Pieter Koeck van Aalst veya Alman ressamı Melchior Lorck (veya Lorich)'in bıraktıkları resimlerde İstanbul'un Galata'dan boydan boya nasıl bir manzarası olduğunu görmek mümkündür. Haliç bir iç liman olarak gemilerle doludur. Sarayburnunda padişahların sarayı geniş ve ağaçlarla kaplı bir arazi içinde deniz kayısına kadar uzanmaktadır. Haliç'e inen yamaçlar gayet sık bir biçimde ahşap evlerle kaplıdır. Yalnız binaların arasından yer yer yeşillik kümeleri taşmaktadır. Bunlar eski

türklerin çok sevdikleri meydancıkları, cami avlularını, hayır eserlerine komşu olan hazireler ve küçük mezarlıkları gölgeleyen ağaçlardır. Mütevazı ölçülerdeki bu evlerin arasından kâgir camiler ve bunların minareleri taşar. Şehrin silüetine hâkim olan unsur ise, çağımızın ünlü mimarlarından Bruno Taut'un güzel bir buluş olarak" (Stadkronen) dediği büyük Selâtin camileri ile bunları saran külliyeleridir. Bu arada Kanunî devrinde şehrin su ihtiyacı şehrin dışında yapılan tesisler ve bilhassa büyük su kemerleri yardımıyla şehrin içine akıtılmak suretiyle giderilmiş, çok sayıda çeşmeler, hamamlar inşa olunmuştur.

Ahşap inşaat İstanbul'un bir bakıma felâketine yol açmıştır. Şehrin kuzey güney rüzgârlarına açık oluşu ve kıyılardan yamaçlar halinde yükselişi, yangınların hızlı yayılmasını kolaylaştırmış ahşap evlerin, konakların çokluğu günlerce süren bu yangınların dehşet verici ölçülere ulaşmasını sağlamıştır. Ancak, yeniden imarda yine ahşap kullanıldığından şehrin her felâkettten sonra inanılmaz bir hızla pek kısa bir süre içinde kalkınması mümkün olmuştur. Zarar gören vakıf binaların yeniden yapılması ve tamamen ihya edilmeleri ise devlet ileri gelenleri arasında paylaşıldığından, bunlar da kısa süre içinde yeniden yapılmıştır. Osmanlı devrinde şehrin büyük yangınlarının ve 1509 dakinden başka 1763 ve 1894'deki depremlerde gördüğü zararların bir kısmı giderilmiş olmakla beraber, bir daha yerine konulamayacak kayıplar olduğu, muhteşem konakların ve bunların içlerindeki servetin de mahvolduğu bir gerçektir.

Şehrin sokakları topoğrafya durumuna göre inişli çıkışlı bu yüzden de bazı yerlerde merdivenli ve eski Türk şehirlerindeki karaktere uygun olarak dardı. Bunlar yer yer küçük meydanlara açılıyor, kâgir bir vakıf bina, bir cami, bir mescid, bir medrese veya çeşme ile sıbyan mektebi ağaçlı meydancığı süslüyordu. Şehrin ortasında iki bedesten etrafındaki sokaklarda ticaret merkezi toplanmıştı. Burada ayrıca tüccar ve sanatkâr hanları da vardı. Zamanla aralardaki sokakların üstlerinin tonozlarla örtülmesi ile Büyük çarşı veya Kapalı çarşı meydana gelmiştir. Gemilerle getirilen malların boşaltıldığı bölge olan Eminönü-Unkapam arasında hanlar yapılmış, ayrıca şehrin başka birkaç yerinde de vakıf eserlere gelir sağlamak üzere han ve kervansaraylar inşa edilmiştir. Büyük bir devletin başkenti olan İstanbul, bu devletin en önemli ticaret merkezi durumuna girmekle beraber, İslâm âleminin en büyük ilim merkezi de olmuştur. Burada yapılmış yüzlerce medrese ve içleri binlerce elyazma eser dolu vakıf kütüphaneler bu durumun anıtlaşmış işaretleri idi. Aynı zamanda İstanbul çok sayıdaki tekkesi ile İslâm âleminin bütün tarikatlerinin temsil edildiği bir merkez durumunda idi.

Şehrin gitgide nüfusu artarak sınırları genişlerken, İstanbul'un içinde gayrimüslüm azınlıkların da belirli mahallerde toplandıkları görülüyordu. Nitekim museviler Edirnekapısı-Balat arasında, Rumlar Fener, Edirnekapısı ve Samatya'da Ermeniler Gedikpaşa ve Samatya'nın bir kısmında yerleşmişlerdi. Buralarda bilhassa Rumlar Fener'de muhteşem kâgir evler, çeşitli mahllelerde Yahudiler havralar, Rum ve Ermeniler kiliseler yapmışlardı. Rum ve Ermenilerin Bizans döneminden kalma sadece toplam üç kiliseye sahip olmaları, diğerlerini hep Türk devrinde inşa etmiş bulunmaları Osmanlı devri toleransının ölçüsünü göstermesi bakımından önemlidir. Galata ise daha Bizans döneminde bir Cenova kolonisi olmuştu. Türk idaresinde de burası Batılı her ırk ve milletten değişik mesleklerden ve meşreplerden insanların gelip yerleştikleri bir bölge olmuştu. Burada yaşayan ve yerli hıristiyanlarla evlenen bu yabancılar hiçbir milletten olmayan Türklerin "Tatlısı frengi" dedikleri ve "Levantin" adı verilen bir zümrenin doğmasına yol açtılar. Ondokuzuncu yüzyılda yabancı elçiliklerin ve kapitülasyonların koruyuculuğu ve desteği ile inanılmaz derecede zenginleşen bu zümre, Galata be Beyoğlu'nda tamamen Batı mirasinde evler, gösterişli konaklar yaptırmış, kurdukları müesseseler ile şehrin bu kesimine küçük bir hıristiyan Avrupa şehri görünümü vermişlerdi. Buna karşılık şehrin Anadolu yakasında Üsküdar tam bir Türk şehri olrak geliyordu. Gerek buradaki büyük Karacaahmet mezarlığı, gerek surları dışında Yedikuleden Edirnekapısı'na oradan da Eyüp'ün gerilerine ve gerek Galata'da Azapkapısı'ndan Tepebaşı'na ve Taksim'den Fındıklı'ya kadar uzanan büyük Türk mezarlıkları, taşları gölgeleyen ulu selvileri ile şehri yeşil bir kuşakla sarmıştı.

Türk İstanbul yeşile tabiata açık havaya çıkma ihtiyacını Haliç'in gerisindeki Kâğıthane deresi kıyısındaki geniş çayırarda gideriyordu. Bu gelenek 18. yüzyıl başlarında, III. Ahmed döneminde tarihçi Ahmed Refik'in ortaya attığı bir deyimle "Lâle devri" denilen yıllarda en parlak çağını yaşamış olmakla beraber, 19. yüzyıl sonlarına kadar devam etmiştir. Sonraları Büyükdere, Göksu-Küçüksu, hatta Haydarpaşa ve Yoğurtçu deresi

mesireleri de ortaya çıkmıştır. Fakat İstanbul'da Türk yaşantısının en önemli özelliği Boğaziçi'nin tamamen Türk medeniyetinin bir varlığı olarak değerlendirilmesidir. Boğaziçi'nin uzantısı olan Haliç'in yukarı kesimi de geçen yüzyıl ortalarına kadar Boğaziçi gibi yalıların, ihtişamlı köşk ve sahil sarayların süslediği bir bölge idi. Geçen yüzyıl sonlarında sanayileşme merakına düşüldüğünde Haliç'in bütünü gibi burası da mahvedilmiştir. İstanbul'un görünümü geçen yüzyılda değişmeğe başlamıştı. Ahşap evlerden meydana gelen mahallelerin içlerinde üç-dört katlı büyük ahşap bazen de kâgir konaklar yükseliyor, şehrin silüetine tesir eden büyük kitlesi ve Bau mimari üslûbunda kamu binaları yapılıyordu. (Darülfünun, Seraskerlik, Kışlalar, okullar vs. gibi). Fakat Cumhuriyet dönemi ile başkentin Ankara'ya nakli şehrin bünyesinde de değişikliklere yol açmakta geçikmemiştir.

*

* * * *

İstanbul içinde bulunduğumuz dönemde, bir büyük sanat ve tarih şehrinin neleri koruması gerektiği düşünülmeden insanların gelişigüzel tasarrufuna bırakıldığı gibi zaman zaman şiddetlenen ve imar olarak adlandırılan bazı cadde ve meydan açma çalışmalarına da sahne olmuştur. Bunların yanı sıra şehrin tarihi özellikleri ile topoğrafyası düşünülmeden düzenlenen plânlar ve belediye nizamları tarihî karakteri ve tabii güzellikleri bozan sonuçlar vermiş, toptancıların, ufak sanayiinin, fabrika ve atölyelerin hatta her türlü tezgâh ve depolamaların şehrin içine yerleşmesi bir taraftan düzensiz ve kontrolsüz, köyden şehre akımın ve endüstrinin burada toplanmasının sonucu olarak her yöne yayılması ve bu yayılmalarına belediye hizmetleri götürme mecburiyeti, diğer taraftan şehrin bir plân ve programa bağlı olmaksızın devamlı olarak her yöne yayılması ve bu yayılmalarına belediye hizmetleri götürme mecburiyeti, diğer taraftan şehrin eski ve tarihi mahallelerinin boşalması, bunların Anadoludan hicret edenler tarafından çok kötü şartlar içinde cereyan eden bir yerleşmeye sahne olması ve bu arada çirkin ve kötü bir yapılaşmanın da sürdürülmesi İstanbul'a düzeltilmesi şimdiki halde çok zor olan bir görünüm vermiştir.

Şehrin eski haline dönüştürülmesi için artık çok geçtir. Bu iş hiç değilse 40 yıl kadar önce düşünülmeli ve çareleri aranmalı idi. O vakit alınacak belediye tedbirleri ve şehrin tarihi ve estetik topoğrafik durumunu dikkate alan bir imar plânlaması, İstanbul'u şimdiki çirkin görünümüne düşmekten koruyabilirdi. Ne olursa olsun bundan sonra dikkat edilmesi gerekli bazı hususlar vardır: Belirli bir estetik karakteri olan tarihî bir şehirde, herşeyden önce korunacak bölgelerin tesbiti ve buradaki yeni yapılaşmanın şartları ortaya konulmalı; hiç değilse Sultanahmet, Süleymaniye, Şehzade gibi Türk sanatının en güzel eserlerini örtecek inşaatlardan kaçınılmalıdır. Şehrin içine akan ve geçekonu yapıyı kesinlikle durdurulmalı ve yapıların da kalkması sağlanmalıdır. Şehrin içindeki sanayi ve toptancı merkezleri de dışarı çıkarılmalı, trafik düzeni ve ulaşım için topoğrafik bünyeye uygun çareler aranmalıdır. Tarihî büyük şehrin her bölgesi esas İstanbul, Eyüp, Galata, Haliç kıyıları, Beyoğlu, Boğaziçi, Üsküdar vs... belirli özellik ve güzelliklere sahip yerlerdir. Bunlardan ne kurtarılabileceği düşünülmeli ve en önemlisi yeni yapılaşmada ana karaktere aykırı düşen kararlardan kaçınılmalıdır. Lüzumsuz olarak merdivenleri sökülen Yüksekaldırım yine merdivenli yapılabilir. Haliç'in kıyısında yeniden yalılar yapılmasa bile buralardaki mezbeleler temizlenebilir, küçük meydanlar ve caddeler ağaçlandırılabilir, çeşmelerin bir kısmı ihya edilebilir silüeti bozan yüksek binaların yapımı tarihi çevrede önlenabilir ve nihayet estetik anlayışa gerçekten sahip bir büronun kurulması ile tarihi bölgelerde yapılacak yapıların görünümü bir takım esaslara bağlanabilir.

Not: Bu bildiri ile birlikte 80 kadar diapositif gösterilmiştir.

"SON 10 YIL İÇİNDE"

BOĞAZİÇİ FİZİK MEKANINI ŞEKİLLENDİREN KURUM VE GRUPLAR

İçinde bulunduğumuz yüzyıl çok çeşitli ütopyaların ortaya atıldığı, tartışıldığı ve bazılarının belirli oranlarda kabul gördüğü bir yüzyıldır. Buna karşın şehircilik uzmanlık alanında bu görüş pek fazla kabul görememiştir. Çünkü yaşayan ve dinamizm içinde olan toplum bir gerçektir. Ve fizik mekan organizasyonu ile üst üste çalışabilmesi, büyük ölçüde bu gerçeğe dayalı olmasından kaynaklanmaktadır. Yani kaynağını bireylerden ve giderek toplumun değerleri öncelikleri tercihlerinden alan planlama politikaları ile, bunları fizik mekana taşıyacak hukuksal-kurumsal örüntünün bütünleşmesi gerekmektedir. (Şekil 1.)

Ülkemizde 1950' yıllardan itibaren planlı kalkınma çabaları paralelinde bir kurumsal yapı ve planlama kurumu ortaya konulmuştur. Bu kurumsal yapı ve planlama 1980'li yıllara değin sonuçları bir hayli pahalı olan deneyimler geçirmiştir. Ancak 1980'li yıllar ülke bütününde ekonomik-politik-sosyal değer yargılarındaki değişimler beraberinde "kuramsal ve hukuksal yapılanma değişikliği" de getirmiştir. Yani daha demokratik bir toplum ve planlama anlayışına paralel olarak "planlamanın desantralizasyonu" fikri benimsenmiştir. Bu bağlamda merkezi yönetimdeki 20-25 yıllık birikimi yaşayan kadrolar dağıtılarak, "beldeye sahip çıkma" felsefesi ile güç ve karar yetkisi, merkezi yönetimlerden yerel yönetimlere aktarılmıştır. Ancak yerel yönetimlerin daha demokratik bir yapıya kavuşturulması beklentisi ile;

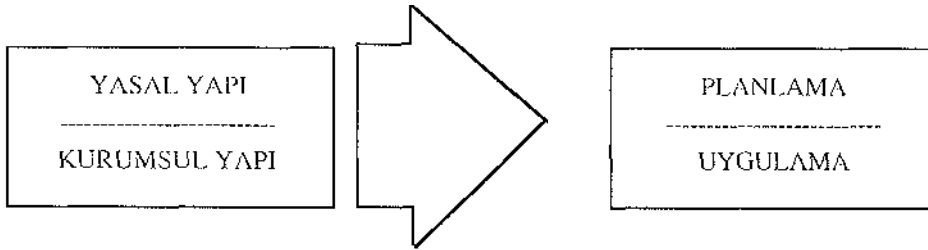
* Teknik kadroların yeterli olup olmadığı

* Bu politikaların yeterince anlaşılıp anlaşılmadığına bakılmaksızın,

yasalar ile uygulamaya konması pek çok sorun ve çözümsüzlükleri beraberinde getirmiştir.

Çünkü, bu çok önemli sorumluluğa karşın günümüze değin yapılan tek eylem güçlenerek baskı grupları oluşturan beklentileri (eyleme dökülmüş yasalaşmayı bekleyen beklentileri), yanıtlamak üzere, af yasalarına bel bağlamaktan öte gidememiştir. O halde ortaya çıkan sonuç; yerel yönetimlerin ne kurumsal yapıları, ne de hukuksal dayanakları ile böyle bir sorumluluğu taşımaya hazır olmadıklarıdır.

Bu genel girişten sonra son 10 yıllık dönemde her zaman olumlu-olumsuz gelişmeleri ile ülkemize örnek olan İstanbul Metropolünde Boğaziçi Sit Alanına ilişkin oluşumlar, 1980 sonrası yeni yapılanma dönemi içinde ele alınacak ve yasal-kurumsal yapı, planlama-uygulama süreci ilişkileri irdelenmeye çalışılacaktır.



Boğaziçi Sit Alanındaki dönüşümü 5 bölümde incelemek olanaklıdır.

1. 19. yy. ÖNCESİ;

Boğaziçi'nin geçmişi Bizanslılara kadar dayanmaktadır. Bu devirlerde Boğaz önemli bir geçit yeri olarak tarihi olaylara sahne olmasına karşın, birkaç balıkçı köyü ve saylıye evinden, imparator sarayları ve manastırlardan oluşmaktaydı. Fatih'in İstanbul'u alması, her iki yakada hisarların kurulması ile Türk yaşam biçiminin fizik mekana yansıdığı bir mahalle olmuştur. Daha sonra Bizans Döneminde etkili olan Beşiktaş'ın geliştiği görülmektedir.

16. yy. başında İstanbul'un nüfusu 200.000 olup, 18. yy. başlarında bu rakam 500.000'e ulaşmıştır. Bu artışın etkisi Boğaziçi'nde de görülmüş ve burada giderek Türk Mahallelerinin adedi artmıştır.

2. 19. YÜZYIL;

19. yy. da kıyılarda Boğaz'ın karakteristik yapıları olan yalılar çoğalmaya başlamıştır. Tanzimat'tan sonra zamanın padişahları Boğaz ve kıyılarına saraylar yaptırmışlardır.

Abdülmecit - - - - - 1853 Dolmabahçe Sarayı

Abdülmecit - - - - - 1857 Küçüksu Kasrı

Abdülaziz - - - - - 1865 Beylerbeyi Sarayı

Abdülaziz - - - - - 1874 Çırağan Sarayı

Kıyı camilerinin yapılması da aynı dönemlere raslamaktadır. Bu yapılaşmalar Boğaziçi'nde iskanı özendirip, Boğaziçi'nin İstanbul Kenti içinde bir sayfiye yeri olarak önem kazanmasını sağlamıştır.

3. CUMHURİYET DÖNEMİ;

Bu dönemin başlarında Boğaziçi, iskeleleri ile bütünleşen köy yerleşmeleri, kıyıları süsleyen yalıları, yamaçlardaki köyler, kıyılardan sırtlara uzanan koruları ile güzel bir silüet vermekteydi.

Daha sonraları kamu destekli yatırımlarla, depolama ve dokların yer aldığı, konaklara olan talebin azaldığı bir çöküş dönemine girmiştir.

1950'leri izleyen yıllardan itibaren Boğaziçi; İstanbul bütününde yaşanan kentleşme olgusundan etkilenerek, hızlı gecekondulaşma olgusu ile karşı karşıya kalmıştır.

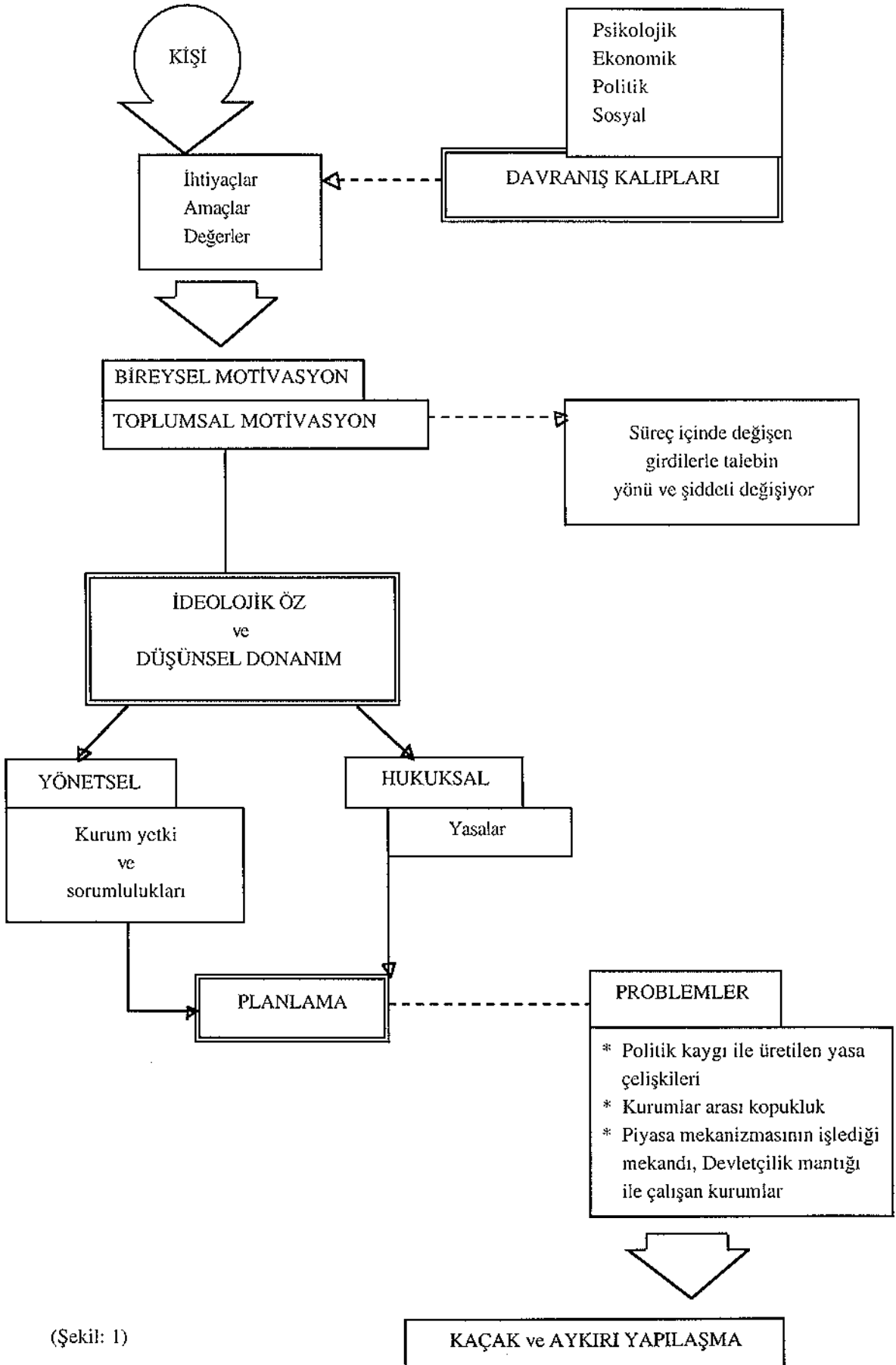
4. 1960 SONRASI

1960'lar ile gelişen ulaşım olanakları sonucu Boğaziçi yine ilgi çekici bir bölge olmuştur. Kıyı kesiminde deniz gören apartman katlarına olan talep artarken, eski Boğaz Köylerinin gerisinde olağanüstü yağılmalar meydana gelmiştir. 1960'lara kadar birbirinden kesin sınırlarla ayrılmış olarak yaşayan farklı toplumsal sınıflar, bu tarihlerde bir arada (alt-üst gelir grupları, üniversiteler, askeri alanlar) yaşamaya başlamıştır. Yine 1970'li yıllar ve birinci Boğaz geçişi ile Boğaziçi sırtlarında hızlı bir yapılaşma talebi ile karşı karşıya kalmıştır.

5. 1980 SONRASI;

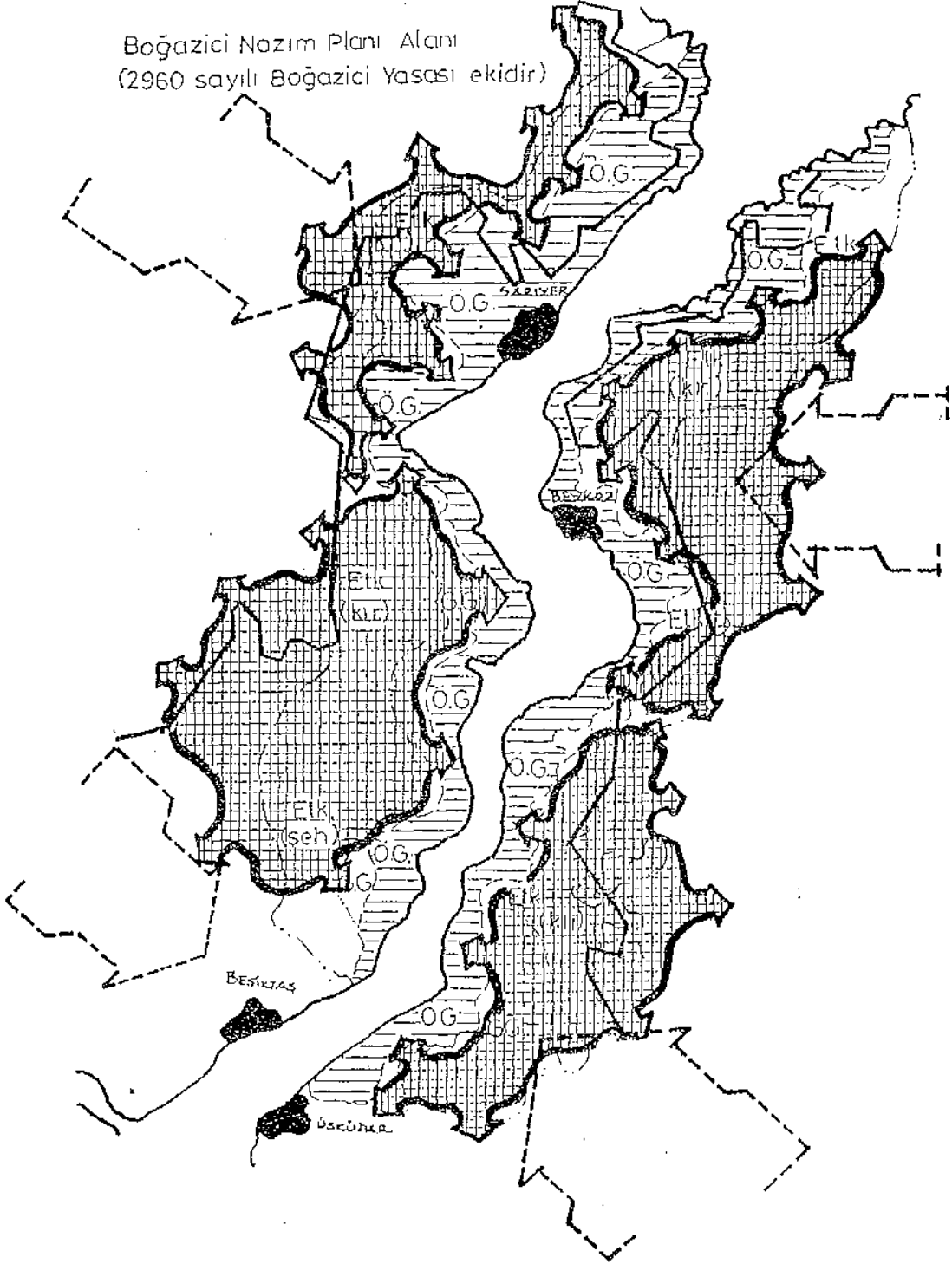
Bu dönemde tüm Dünya'da ve Türkiye'de meydana gelen yapısal dönüşümler sonucu mekan biçimlendirecek güçlerin talebine yanıt vermek üzere (sermaye grubu) strüktürel planlama yaklaşımından uzaklaşarak, eylemsel mekan şekillenmesini koşullandıracak bir takım çekim odakları da oluşturulmuştur (sahil yolları, Çırağan, Swiss, Conrad, Mövenpick oteller vb., eski yalı ve konakların fonksiyon değiştirilmesi). Tabii ki, bu çekim odakları çevresinde gelişle ve büyümenin olması kaçınılmaz bir hale gelmiştir. Bu olay ön görünüm bölgesinde hızlı bir fonksiyon değişikliği beraberinde konut kullanıcısının standartı-beklentisini hızla değiştirirken, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde; bu değerden pay almak isteyenlerin mekanda yer elde etme çabasını da beraberinde getirmiştir.

Ancak bu bölüşüm sadece ön görünüm bölgesinde üst gelir grubunun istediği düzeyde olabilmiş, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri bu bölüşüm içinde farklı bir sürece girerek düveyde ve yoğun yapılaşmayı doğurmuştur. Bu durum ise, sadece Boğaziçi'nin değerlerini yok etmekle kalmayıp, üst gelir grubunun bu alanı seçme nedenlerini de ortadan kaldırmaktadır (Şekil 2).

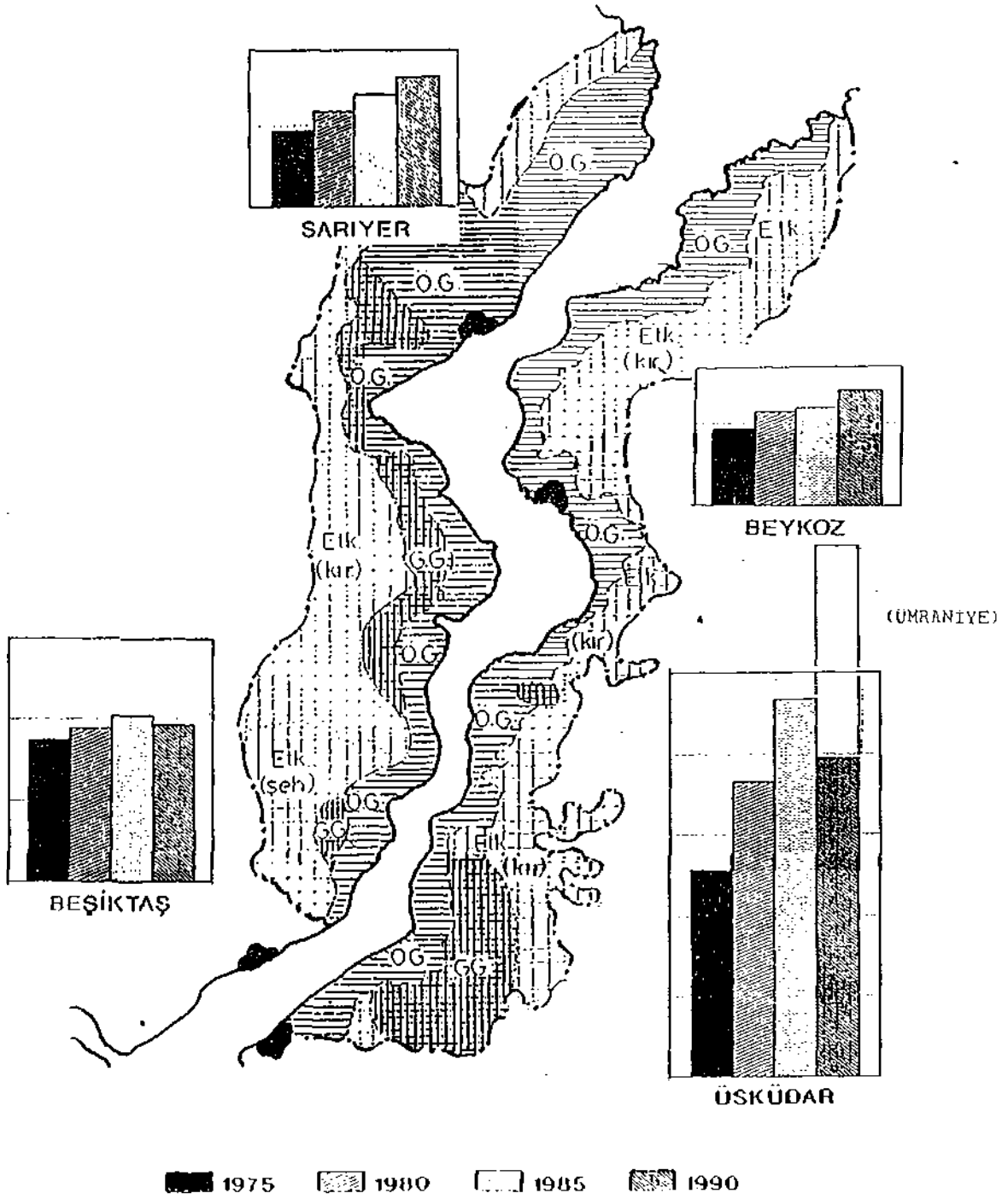


(Şekil: 1)

Boğazici Nazım Planı Alanı
(2960 sayılı Boğazici Yasası ekidir)



SEKİL 3



ŞEKİL 2

BOĞAZIÇI İLÇE NÜFUSLARI (000)

	1950	1960	1970	1980	1985	1990	
BEŞİKTAŞ	73.0	94.0	136.0	188.0	204.0	192.0	
BEYKOZ	26.0	46.0	61.0	99.0	118.0	142.0	
SARIYER	26.0	44.0	62.0	110.0	138.0	160.0	
ÜSKÜDAR	69.0	109.0	143.0	354.0	467.0	395.0	0 - - + 301
							(Ümraniye)
TOPLAM	194.0	293.0	402.0	751.0	927.0	891.0	1.192

(Şekil 3)

Mekanda yer alma ve bölüşümü çözüm aramak amacı ile, süreç içinde talebin yönü-şiddetine bağlı olarak çeşitli kuramsal örgütlenmeler ve yasal dayanaklar aracılığı ile planlama-uygulama olanakları aranmıştır. Şöyle ki;

YASAL-KURAMSAL YAPI

1983 ----- 2863 KTVKK (yüksek kurul ve bölge kurulları)

1983 ----- 3386 (değişiklik) (bölge ve il kurulları)

1983 ----- 2960 Boğaziçi sit alanı yasası (organlar, sınır tanımları ve yapılaşma koşulları)

1985 ----- 3194 İmar Yasası (çelişkiler)

1985 ----- 3030 BŞB.

3290 gecekondular ve imar affı

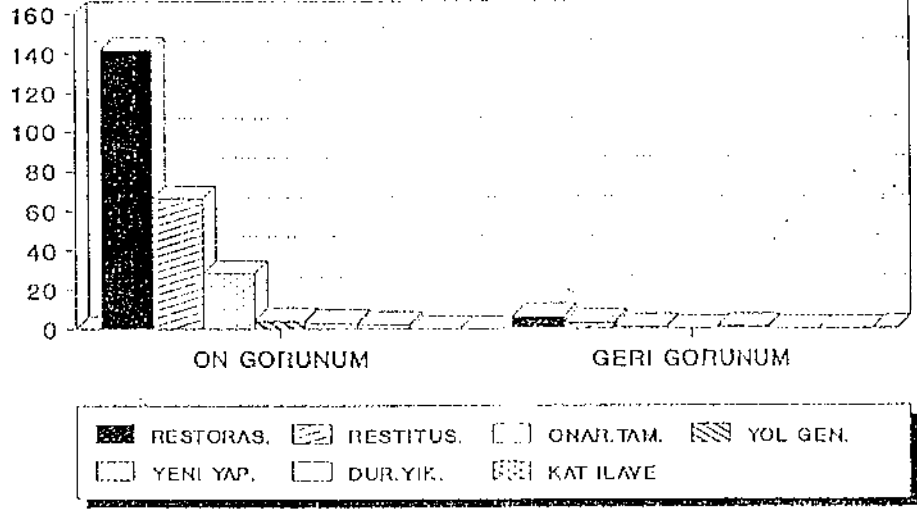
1980 sonrası, ilk olarak 1983 yılında 2863 no'lu yasa ile KTVKK kurulmuştur. Bu kurul içinde Yüksek Kurul ve Bölge Kurulu organları bulunmaktaydı.

Yine 1983 yılında, 2863 no'lu yasanın bazı maddelerini değiştiren, 3386 no'lu yasa ile Bölge ve İl kurulları kurulmuştur.

1983 yılında ayrıca 2960 no'lu yasa ile Boğaziçi yasası oluşturularak, ön görünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri tanımları yapılmıştır. Ön görünüm ve geri görünüm bölgelerine yapı yapma yasağı getirilmiştir. Boğaziçi İmar Müdürlüğü ve bu kurum içinde çeşitli organlar kurulmuştur.

1985 yılında 3194 no'lu İmar Yasası, 2960 no'lu Boğaziçi Yasasının bazı maddelerini değiştirmiştir. Bu yasa, daha önce 2960 no'lu yasa ile yapı yasağı getirilen ön görünüm bölgesinde;

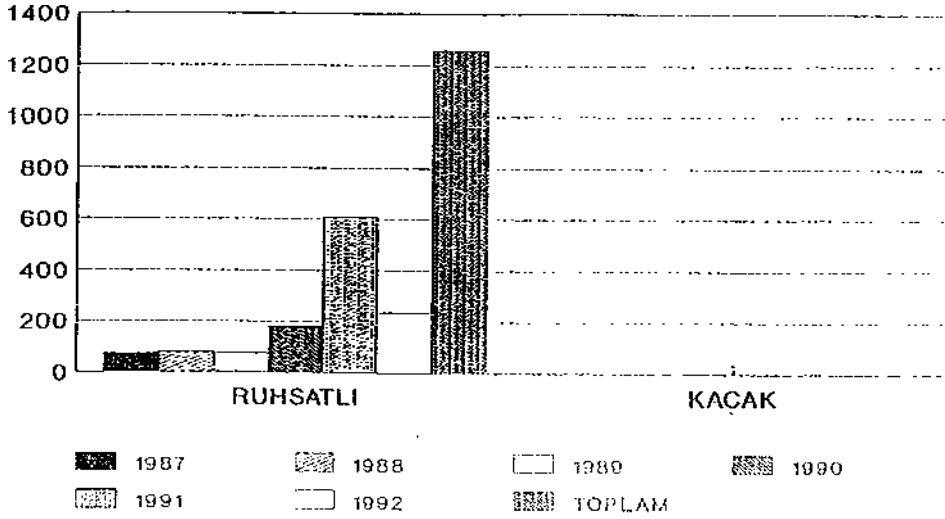
SARIYER



3 NO.KORUMA KURULU KARARLARI (1987-1992)

GRAFİK 1

SARIYER



GRAFİK 2

* Min. ifraz 5000 m².

* TASK = 0. 06

* H = 2 kat

Etkilenme bölgesinde;

* TAKS = 0. 15

* H = 5 kat

gibi yapılaşma koşullarını getirmiştir.

Ayrıca yasa, Boğaziçi İmar Müdürlüğü içindeki organları kaldırarak, plan değişikliklerinin yapılabileceği ve hesapların brüt parsel üzerinden yapılacağı değişikliklerini getirmiştir.

1984 yılında çıkan 2981 ve 3290 no'lu imar affı yasa ve değişikliklerinin Boğaziçi'ni de kapsar hale getirilmesi ile de, üstüste çakışan-çelişen yasalar bir bütün oluşturmaktan çok, karmaşa yaratmışlardır.

1985 yılında 3030 no'lu Büyük Şehir Belediye Yasası ile Nazım İmar Planı yapma hakkı Büyük Şehir Belediyesi'ne, İmar Uygulama Planı yapma yetkisi ise, ilçe belediyelerine verilmiştir.

Sonuçta birbirini yadsıyan yasalar ile, 3 kurumdan oluşan bir örüntü oluşmuştur.

* Büyük Şehir Bel.

* İlçe Belediyeleri

* K.T.V.K.K.

2. PLANLAMA UYGULAMA

Bu yasalar bağlamında 1983 yılında Büyük Şehir Belediyesi tarafından 1/5000 Nazım İmar Planı yapıldı. Daha sonra ilçe belediyeler 1/1000 Uygulama İmar Planlarını tamamladılar ancak, bu planlar 1/5000 Nazım İmar Planına uygun olmadığı gerekçesi ile red edildi. 1985 sonrasında ise revizyon, tadilat, MİP'ler ve otonom kararlarla gelen noktasal plan kararlarının hüküm sürdüğü görülmektedir.

1983 - - - - - 1/5000 Nazım Plan

1984 - - - - - 1/1000 red edildi

1985 sonrası - - - - - Revizyon, Tadilat, MİP'ler ve otonom kararlarla gelen noktasal karar hükümleri

SONUÇ "BOZULAN NAZİM PLAN DENGELERİ"

Yukarıdaki şemada da açıkça görüldüğü gibi sorunlara ya da taleplere yanıt vermek üzere çıkarılan yasalar, kendi içlerinde ve birbirleri ile gelişmektedir. Yine yasalardan gücünü alan kurumsal örüntü içinde, yetki ve sorumluluk karmaşalarının yaşanması, kurumlar arası iletişim kopukluğu ve her kurumun kendi görev alanlarını aşan sahiplenme duygusu ile bürokratik engeller birleşince, plan üretme-uygulama arasındaki süre uzamaktadır.

Sonuçta kaynağını bireysel ve toplumsal motivasyondan alan politik yapı, bu talepleri yanıtlamak üzere yeni kurumsal-yasal örgütlenmeler oluşturulmakta ve olay bir kısır döngü haline almaktadır.

Bir diğer olgu da;

* Büyük Şehir Belediyesi

* İlçe Belediyeleri

* K.T.V.K.K.

Bu üç kurumdan her biri bir diğerini taraf olarak görüp, yasal dayanaklarını birbirleri üzerinde üstünlük kurmak amacı ile kullanmakta ve bu kurumları çalışmayan mekanizmalara haline getirerek, bugünkü fizik mekanın sorumlusu olarak görmeleridir.

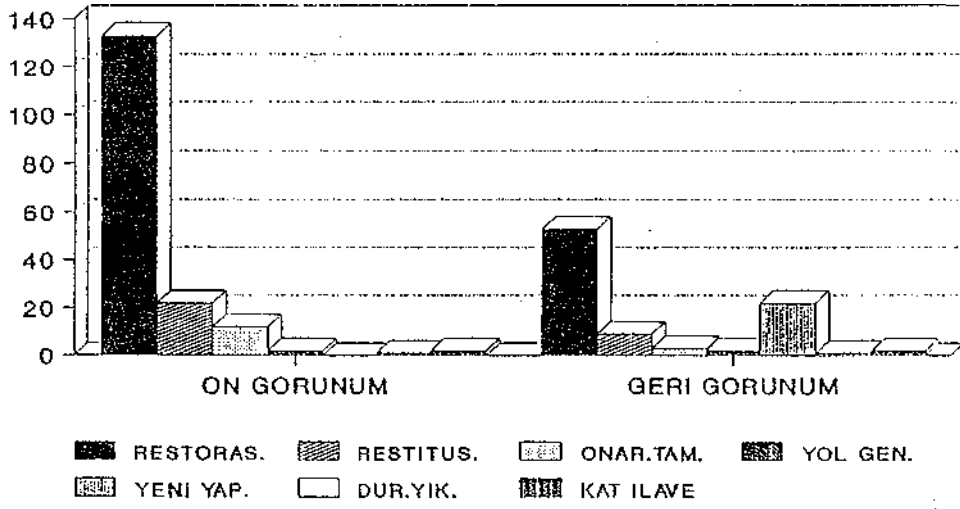
Bu bağlamda, Boğaziçi fizik mekanında yer alan ilçe belediyelerin irdelendiğinde;

SARIYER İLÇESİ

1987-92 yılları arasında geri görünüm bölgesinde KTVKK'nın 11 yapıya ilişkin kararı bulunmaktadır (Grafik 1,2).

	SARIYER	BEŞİKTAŞ	ÜSKÜDAR	BEYKOZ	TOPLAM
RESTORASYON	142	85	133	111	471
Ön Gör.	6	59	53	1	119
Geri Gör.					
RESTİTÜSYON	66	34	22	23	146
Ön Gör.	3	11	9	3	23
Geri Gör.					
ONARIM	28	21	12	2	66
Ön Gör.	1	11	3	2	15
Geri Gör.					
YOL GENİŞ.	4	1	2	0	7
Ön Gör.	0	2	2	22	4
Geri Gör.					
YENİ YAPI	3	2	0	0	5
Ön Gör.	1	21	22	0	44
Geri Gör.					
DUR. YIKIM	2	0	1	0	7
Ön Gör.	0	6	1	0	7
Geri Gör.					
KAT İLAVE	0	2	2	0	4
Ön Gör.	0	3	2	0	5
Geri Gör.					
TOPLAM	256	258	234	140	888
Ön Gör.	245	145	142	139	671
Geri Gör.	11	113	92	1	217

USKUDAR



2-3 NO.KURUL KARAR. (1987-1992)

GRAFİK 3

Aynı dönemde ilçe belediyesi 1259 yapıya ruhsat verdiğini ve yaklaşık 20.000 kaçak yapı tespit ettiğini belirtmiştir. Kurul kararlarını ve belediye verilerini karşılaştırdığımızda, bu yapılaşma süreci içinde kurul karar oranının son derece düşük olduğu görülmektedir. Bu oran ruhsatlı yapılar içinde % 8, toplam yapılar içinde ise % 5'tir. Bununla beraber, Sarıyer ilçesinin 1985 yılı nüfusu yaklaşık olarak 140.000, 1990 nüfusu yaklaşık 160.000 olup, beş yıllık nüfus artış hızı % 16, yıllık nüfus artış hızı % 5'tir. Bu beş yılda artan nüfusun yeni yapı talebi ortalama 1380 yapıdır. Ancak bu dönemde belediye yetkilileri 1259'u ruhsatlı, 20.000 kaçak yapı bulunduğunu tespit etmişlerdir. Sonuçta yeni mekan talebini yaratan artan nüfusun mekan talebi değil, spekülasyon güdüsüdür.

	SARIYER	BEŞİKTAŞ	ÜSKÜDAR	BEYKOZ	TOPLAM	%
--	---------	----------	---------	--------	--------	---

RUHSATLI YAPI 6.9	1259	647	787	2693	6.9
KAÇAK YAPI	20.000	826	3184	36010	93.1
TOPLAM YAPI	21.259	1473	3971	38703	
NÜFUS (1990)	340.000	23.568	63536	619104	
NÜFUS ARTIŞ HIZI	%15	%6	%5		

Sarıyer ilçesindeki bu sonucun en önemli nedenlerinden biri, 1983 Nazım Planınca kamu mülkiyetindeki arazilerin, korunacak alan ve onarım alanı içine dahil edilmesi ile denetimsiz-kontrolsüz kalan bu bölgelerde, kaçak yapılaşma için uygun mekanlar yaratılmıştır.

Bir diğer neden ise; ilçe sınırları içindeki hazine arsalarına ilişkin denetim-karar üretme sorumluluğunun Büyük Şehir Belediyesi'ne ait olması, yetki ve sorumluluk karmaşası doğurarak yapılaşmaya hız kazandırmıştır.

Aynı dönemde sarıyer ilçesinin plan yapım süreci irdelendiğinde;

1989 ----- meclis onayı

1990 ----- kurul onayı

1991 ----- Anakent onayı

1992 ----- Askı !... (itirazlar)

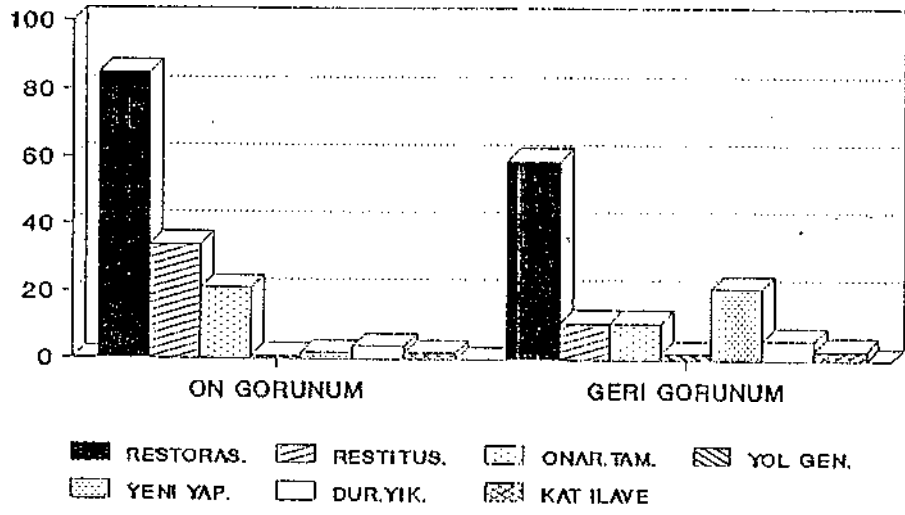
Sonuç olarak 1989 verileri ile oluşturulan uygulama planlarının 1992'de henüz yürürlüğe girmemiş olması, artan nüfus ve spekülasyonun, MİP ve kaçak yapılaşma ile karşılanması getirmiştir.

ÜSKÜDAR İLÇESİ

Üsküdar ilçesini aynı doğrultuda inceleyecek olursak; 1987-92 yılları arası geri görünüm gölgesinde Koruma Kurulunun 90 yapıya ilişkin kararı vardır (Grafik 3). Aynı dönemde ilçe belediyesinin verileri incelendiğinde, karşılaşılan sonuç şaşırtıcıdır. Belediye yetkililerinden alınan bilgilere göre, Üsküdar ilçesinde Merkez ve Ön görünüm bölgeleri dışındaki alanlarda, bir koop. dışında ruhsatlı yapı olmadığı belirtilmiştir.

Üsküdar ilçesinin 1985-90 nüfusları dikkate alındığında, İlçenin yaklaşık 70.000 nüfus kaybettiği görülmektedir. Ancak bu sonuç yanıltıcıdır. Çünkü aynı dönemde, Üsküdar ilçesinin ardında büyük bir baskı

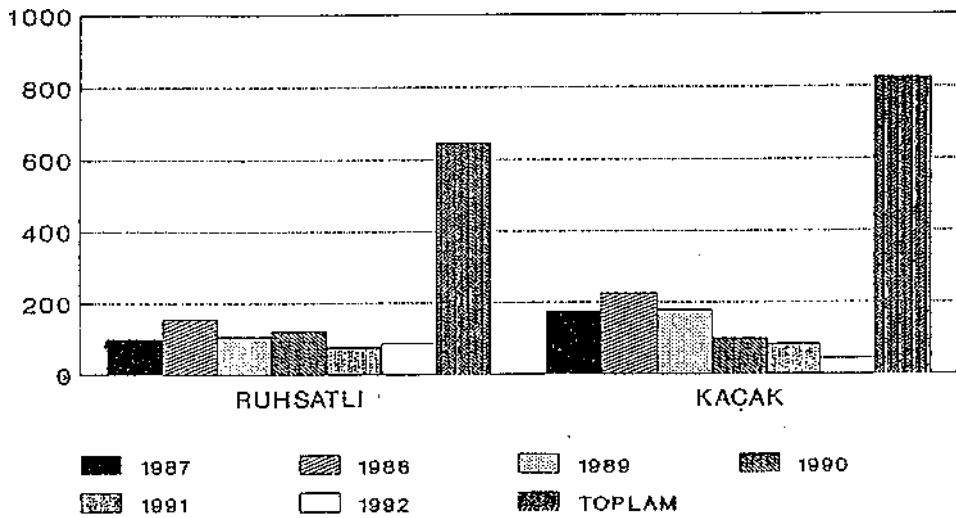
BESIKTAS



2-3 NO:KURUL KAR. (1987-1992)

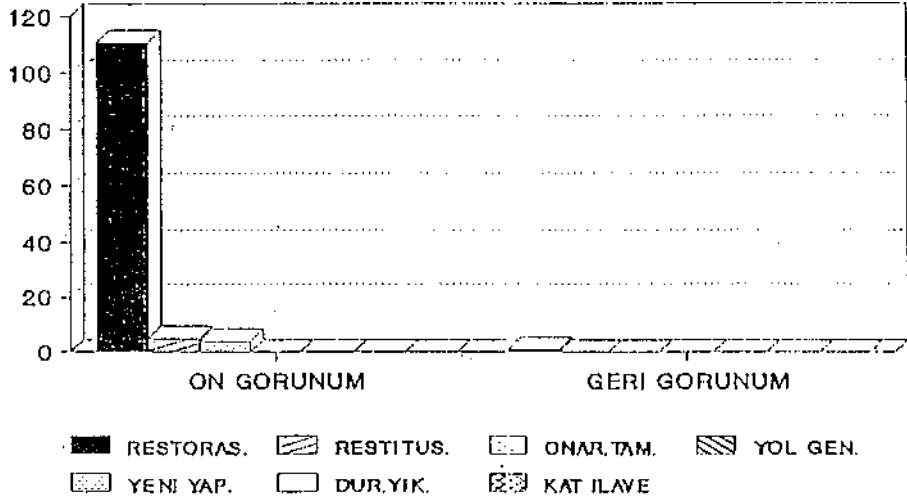
GRAFİK 4

BESIKTAS



GRAFİK 5

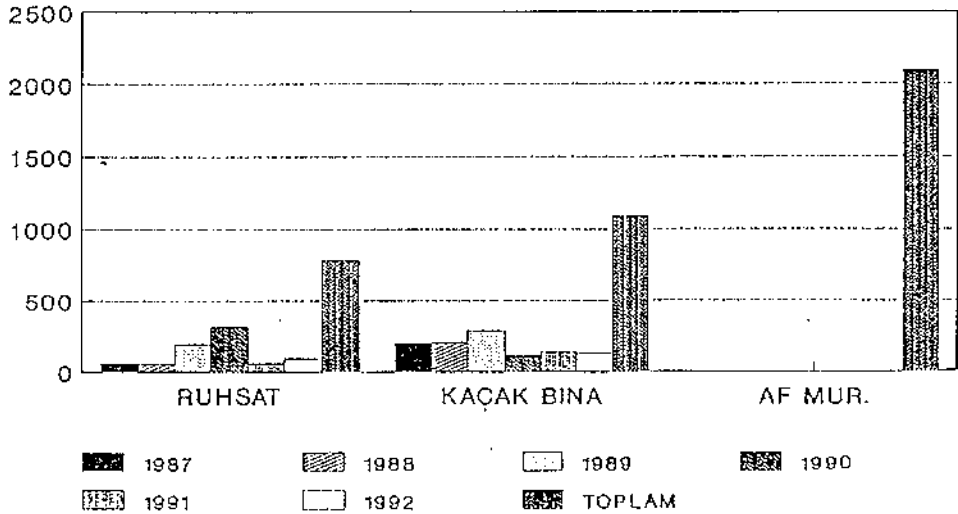
BEYKOZ



2-3 NO.KURUL KARARLARI

GRAFİK 6

BEYKOZ



GRAFİK 7

oluşturan, Ümraniye yerleşmesi belediye olmuştur. 1990 yılı nüfus sayımına göre yaklaşık 400.000 nüfusun yaşadığı ve belediye yetkililerinin yine yaklaşık 100.000'inin merkez ve ön görünüm bölgesinde yaşadığını belirtmesi üzerine yapılan hesaplar sonucu; Üsküdar'ın gerçek konut talebi 20.000'dir. Oysa elde edilen verilere göre bugünkü kaçak yapı sayısı 50.000 civarındadır. Böylece, Sarıyer ilçesinde olduğu gibi Üsküdar ilçesinde de yeni mekan talebi yaratılmasının nedeni artan nüfus talebi değil, spekülasyondur.

Bu süreç içinde Üsküdar ilçesinin planları incelendiğinde;

1990 Kurul onayı

1990 Anakent Bel.

1992 Anakent Bel.

Üsküdar ilçesinin yapılaşma talebi kısmı 1/1000 ölçekli planlar ve biririnden kopuk MİP'ler ile karşılanılmaktadır.

BEŞİKTAŞ ve BEYKOZ Belediye sınırları içinde de benzer problemlerden bahsetmek mümkündür (Grafik 4, 5, 6, 7). Ancak, bu beldelerden Beşiktaş'ın kemikleşmiş bir dokuya sahip olması, yeni gelişme alanlarının açılmasından çok kendi içinde devinim yaşamasına neden olmaktadır. Yine beldedeki kamu mülkiyetindeki alanların azlığı, 1988 onanlı uygulama planlarının olması gibi nedenlerden ötürü kaçak yapılaşma oranı görece olarak düşüktür.

Boğaziçi sit Alanı içindeki yerel yönetimleri planı olan ve olmayan olmak üzere iki ayırmak mümkündür. Bununla beraber her ki durumda ilçelerde kaçak yapılaşma hızla devam etmektedir. Yapılmış-onaylanmış-yürürlükte olan planlar, ilçelerine bir avantaj sağlayamamıştır. Çünkü bu 4 ilçede 1987-92 yılları arasındaki yapıların % 7'si (2693) ruhsatlı, % 93'ü (36010) ruhsatsızdır (Üsküdar dahil değil !...).

Bu kaçak yapıları ek olarak, ruhsatlı ancak doğal yapı ve silüet değerleri ile çatışan uygulamalar da dikkate alınır, sorunun yam içlerden aşağıya inen tehlike olduğu bir kez daha vurgulanır (Şekil 12).

SONUÇLAR

1. 2863 sayılı Boğaziçi yasası ile belirlenen sınırlar büyük ölçüde yanlıttır.
 - * Bu sınırlar yeniden ve kesin ayrımlarla saptanmalıdır. (Geri görünüm olarak belirlenen Rumeli ve Anadolu Hisarı yerleşmelerinin, ön görünümde olması gibi)
2. Bir bütün olan Boğaziçi Sit Alanı içindeki davranış biçimleri birbirinden farklı olan 7 kurum dayandıkları yasalar ile birbirlerini yadsıyan bir tavır sergilemektedir.
 - * Öncelikle bu 7 kurumun yetki ve sorumluluklarının kesin sınırlarla belirtilmesi ve birbirleri ile olan koordinasyonun sağlanması gerekmektedir.
3. Bu kurumların toplum dinamiğini red eden planın değişmezliğini savunur bir tutum izlemeleri sonucu yaşanan çatışmalar, problem noktaları olarak karşımıza çıkmaktadır.
 - * O halde kaynağını toplum dinamiklerinden alan planlama olgusunun, dinamik-esnek ve devamlılık gösteren bir olgu olarak kabul edilmesi gerekmektedir (yaşayan bir süreç).
4. Daha demokratik olma beklentisi ile yetkileri genişletilen yerel yönetimlerin meclislerinin kimi ya da toplumun hangi kesimini temsil ettiği de bir tartışma konusudur.
 - * Meclislerin gerçek anlamda demokratik olabilmesi için toplumun farklı kesimlerinin davranış kalıplarını bünyesinde barındırır bir yapı içermesi gerekmektedir.
5. Bu kuramsal yapı içinde Anakent Belediyesi giderek üstlenmesi gereken rolden uzaklaşıp, plan onayın bir yapıya bürünmüştür.
 - * Oysa bu kurum Metropol Bakanlığının rolünü üstlenmelidir.

Çalışmanın başlangıcında ve süreç içinde aranan cevap;

"Boğaziçi Sit Alanının son 10 yıl içinde geçirdiği evrim ve bugünkü görünümünden kim-hangi kurumsal örgüt sorumludur" sorusuydu.

Çalışmanın sonunda hiç bir kurumun bu durumdan tek başına sorumlu tutulamayacağı, Boğaziçi'ni korumak için olması gereken tüm yasa ve yönetmeliklerin, kurulması gereken tüm kurum ve örgütlerin bulunduğu ve başka hiç bir ülkede olmayan sadece Boğaziçi Sit Alanını korumak amacı ile özel yasanın dahi olması;

- kurumsal örgütlerin iletişim bozukluğu,
- yasaların çelişkileri,
- yerel yönetimlerin yeterli sorumluluğu almamaları,
- koruma kurullarının denetim ve yaptırım yetkilerinin olmaması, Boğaziçi'nin bugünkü durumuna gelmesine neden olmuştur.

KAYNAKÇA

1. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu. (21.7.1983)
2. 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu. (18.11.1983)
3. 3194 sayılı imar Kanunu. (9.5.1985)
4. 3386 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu değişikliği, (1987)
5. Boğaziçi Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgeleri 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu Plan Notları. (Temmuz 1987)
6. İstanbul 2-3 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulları 1980-92 Yılları Tutanakları.
7. Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Üsküdar, Beşiktaş, Beykoz, Sarıyer İlçe Belediyeleri, 1985-92 Yılları Ruhsat Dökümleri.
8. DİE Nüfus Sayım Verileri.
9. TANERİ, E.; "Boğaziçi Fizik Mekanının Süreç İçindeki Gelişimi" İstanbul 2 No'lu K.T.V.K.K.'na Sunulan Görüş.

**DEĞİŞİM SÜRECİNDE İSTANBUL METROPOLÜ VE
SORUNLARI**

**Őırma RAMAZANOĞULLARI, Ferhan GEZİCİ,
Özdemir SÖNMEZ**

**TMMOB-Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şubesi**

DEĞİŞİM SÜRECİNDE İSTANBUL METROPOLÜ VE SORUNLARI

Bildiri başlıca 4 bölüm halinde ele alınacaktır.

1. Metropol tanımı ve dünya metropollerine bakış
2. İstanbul'un dünya metropollerinde içindeki genel işlevleri
3. İstanbul'un yönetsel sorunları ve bu sorunların kentleşme planlama olgusu ile bağlantısı.
4. Geleceğe dönük çözüm ve öneriler.

GİRİŞ

METROPOL VE DÜNYA METROPOLLERİNE GENEL BAKIŞ

Metropoliten alan kavramı, basit tanımlamaların yapılmasını engelleyecek birçok değişkeni içerdiğinden bu çalışma kapsamında tek ve kesin bir tanımlamaya gidilmeyecektir. Ülkelerin yapıları ve gelişmişlik derecelerine göre metropoliten alan özellikleri ve tanımlaması da farklılık göstermektedir.

Metropoliten alanlar herşeyden önce büyük nüfus toplanma yığılma alanlarıdır. Ancak toplumsal, ekonomik ve yönetsel içerikli bu kavramı açıklamakta çoğu kez nüfus tek başına yetersiz kalmaktadır.

Yine de dünyadaki hızlı nüfus artışından en fazla metropoliten alanların etkilendiği açıktır.

20 YY. başlarında 1.5 Milyar olan dünya nüfusu 21. YY.'a yaklaşan şu günlerde 6 Milyara dayanmıştır. Nüfus artışına paralel olarak kentlerin sayısı ve büyüklükleri de artmış yeni metropol-metropoliten alanlar oluşmuştur.

Bölgeler arasında oluşan bu farklılıklar, çekici güçleri motive ederek bir sorunlar yumağını da beraberinde getirmiştir.

Kontrolsüz kentleşme, bölgeler arası dengesizlikler, anakent sayılarının artışı, kırdan kente yönelen göç gibi oluşumlar ve bu süreç karşısında yerel kamu hizmetlerinin halka sunumunun yetersiz oluşu, yerel yönetim ve hizmet kavramının önemini vurgulamaktadır.

Çağdaş toplumların temel özelliklerinin başında organize örgütler toplumu oluşa gelir. Böylesi toplumlarda yerel yönetimleri gerek demokrasi gerekse dengeli kalkınma modellerinin sağlıklı temellere oturması ve kalıcı şekilde kök salması bakımından önemi yadsınamaz.

İçerdiği tüm sorunlar ve bu sorunların zaman zaman kronik bir karakter göstermesine karşın 21. YY. ile ilgili tahmin ve öngörülülerin çoğaldığı şu günlerde görülebilir bir gelecek de metropollerle ilgili kimi kabullerde bulunulması mümkün görünmektedir.

21. YY. hiç şüphe yokki metropol uygarlığı dönemi olacaktır. Kentlerini ötesinde, metropoller önümüzdeki yüzyılda temel uygarlık değerlerinin üretilip yaygınlaşacağı odaklar haline geleceklerdir. Metropollerin bu yüzyılda ait oldukları ulusal varlıkların ötesinde kendi kimliklerini oluşturmaları ve uluslararası arenada ulusların ötesinde bir ağırlığa sahip oldukları ve biçimlendirecekleri imajlarla gelecek yüzyılda uluslararası rekabetin esas unsurları olarak öne çıkmaları şimdiden görülebilir bir olgudur.

İSTANBUL'UN DÜNYA METROPOLLERİ İÇİNDEKİ KONUMU

20. YY.'ın metropolleşme olgusu içinde bugün dünya metropollerinin herbiri özelliklerine göre bölgesel, ve hatta ülkelerarası öneme sahip olmuşlardır. Bu hiyerarşik rollere dünyadan çeşitli örnekler vermek mümkün.

Chicago ve Los Angeles, ülkesel ve ülkelerarası önemden çok bölgesel öneme sahiptir. Buna karşın New York yanısıra merkez işlevleri nedeniyle New York'la yarışan Tokyo 21.'a yönelik bir dünya metropolü olarak nitelenmektedir. Öte yandan dünya metropollerinin üstlendikleri spesifik işlevleri de olabilmektedir. Londra

dünyanın finans merkezi Paris ise dünyanın entellektüel merkezidir ve bu imajları sürekli korumaları gerekmektedir.

Bu noktada bizim açımızdan temel soru ana hatları yukarıda verilen metropolleşmenin uluslararasılaşması senaryosu içinde İstanbul'un yerinin, kimliğinin ve konumunun tartışılarak ortaya konması olmalıdır. İstanbul'un ısrarla vurgulanan "Dünya Kenti" kimliği hiç şüphesiz ancak böyle bir senaryo içinde gerçekleşebilir.

İstanbul Metropolü bugün 7 Milyar nüfusu ile son beş yıllık nüfus artışında Türkiye genelini ikiye katlayan bir gelişim göstermiştir.

Dünya üzerindeki 128 merkezin içinden seçilen, 40 dünya metropolü arasında yer alan İstanbul, dünyanın en kalabalık kentleri arasında ise 9. sırayı almaktadır.

	<u>Nüfus (Milyon)</u>
Bombay	9.9
Meksiko City	8.8
Moskova	8.7
Tokyo	8.1
New York	7.3
Delhi	7.1
Sao Pulo	7.0
Londra	6.7
İstanbul	6.6
Kahire	6.4
Tahran	6.0
Pekin	5.5
Karaçi	5.2
Rio De Jenario	5.0
Roma	2.8
Ankara	2.5
Paris	2.1
Viyana	1.5
Washington D.C	0.6

İstanbul'un metropol tanımına uygunluğu dışında, diğer dünya metropolleri ile benzerlik ve farklılıkları, ülke ve ülkelerarası platformda üstlendiği rol de İstanbul'un kimliğini ortaya çıkartmada temel verileri oluşturmaktadır.

Yalnız coğrafi konumu, doğal ve kentsel peyzajlarıyla ya da birçok uygarlıklara beşik olan kültür mirasıyla değil, ulusal ekonominin çok güçlü faktörleri ile yaratılmış bir metropol olarak ülkesel ve giderek ülkelerarası bir öneme sahiptir.

Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının merkezi olmasının etkinliklerini taşıyan İstanbul, Cumhuriyetin kurulmasından sonra hükümet merkezi olmaktan çıkmış, Anadolu'nun imar ve kalkınması için bütün olanaklarını devretmeye zorlanmıştır.

1924-39 yılları arasında ülke ekonomisindeki gelişmenin sürükleyicisi olma özelliğini devam ettirmesine rağmen görevli olarak ekonomik güçleri gerilemiştir. Bu zaman sürecinde İstanbul nüfus artışı da, Türkiye nüfusuna göre gerileme göstermiştir.

Yeni Cumhuriyet, yönetimin İstanbul'a soğuk bakışının değişmesi 1950'lerden itibaren yeniden gelişmelerin başlamasına neden olmuştur.

Bu dönemlerde siyasi, sosyal ve ekonomik hayatta yaşanan hızlı ve sürekli değişim sonucu ülkede 1930'lardan beri izlenen statik toplum strüktürü aktif, dinamik bir yapıya terk etmeye başlamıştır.

Değişen dengeler, toplumsal, ekonomik ve kurumsal yapıya da yansırken, ülkemizde geleneği yüzyıl öncesine dek dayanan yerel yönetimler gelişen bir topluma hizmet verecek kapasiteye bir türlü ulaşamamıştır. Böylelikle İstanbul'un sorunları da değişen ve gelişen yapıyla, artan nüfusuna paralel olarak gün geçtikçe çoğalmaktadır.

Yoğun yönetim, planlama, denetleme, organizasyon ve koordinasyon problemleri yaşayan bu "Mega Kent" bir başka ifadeyle "Mega Hastalık" dönüşmüştür.

İSTANBUL'UN YÖNETİMSEL SORUNLARI VE BU SORUNLARI KENTLEŞME PLANLAMA OLGUSU VE BAĞLANTISI

İstanbul'un dünya kenti kimliğinin pekiştirilmesinde en büyük engellerden biri olarak beliren yerel yönetim sorunları çözümlenemediği sürece salt İstanbul'un dünya kenti imajının olgunlaşmasını olumsuz yönde etkilemeyecek, aynı zamanda İstanbul'un geleceğine ilişkin ciddi bir vizyon eksikliği ile birleştiğinde şehrin taşralaşmasına da katkıda bulunacaktır.

1950'lerden itibaren İstanbul'da görülen gelişmeler, karayolu ağırlıklı ulaşım sistemi ve sanayileşme süreci sıkı sıkıya bağlıdır. Böylece sanayi alanları istihdam ettiği işgücü için konut alanlarını çevresine çekmiş, İstanbul belediye sınırları dışına taşan konut sanayi alanları yönetsel sorunlar nedeniyle kentin kontrolsüz gelişmesinde etkili olmuştur. Bu dönem kendi yetki sınırları dışında olagelen hızlı şehirleşmenin etkileri altında bocalamakta olan bir yerel yönetim dönemidir.

Büyük şehir gelişmesinin yerel yönetimlerin kendi aralarında ve bunlarla bölgesel - ülkesel örgütler arasında iş, görev ve yetki dağılımı konularında bir takım çatışma ve yetersizlik meydana getirmesi yalnız İstanbul'a ya da Türkiye'ye özgü bir sorun değildir. Yetki ve görevlerin yönetsel dağılımı çeşitli ülkelerde değişik ağırlıklar taşımaktadır.

Her ne kadar son yıllarda Türkiye'de yerel yönetimler konusunda çağın gerçeklerine uygun güçlü ve demokratik yerel yönetim kurumları oluşumu açısından ümit verici gelişimler yaşansa da yerel yönetim sistemine köktenci bir çözüm henüz kazandırılmamıştır.

Bu sorun temeli, ülkede Osmanlı döneminden beri yaşanan merkeziyetçi - bürokratik anlayışın egemen oluşuna dayanmaktadır.

Günümüz dinamik ve modern toplumunun sosyo ekonomik, siyasi beklentilerine cevap vermede yetersiz kalan bu yönetim felsefesi kamu yönetiminin, yerel düzeyde örgütlenmemesini ve dolayısıyla ideal yerel yönetim bilincinin oturması yolunda bütüncül ve uzun dönemli çözümlere ulaşılmasına engellemektedir.

Özetle yerel yönetim sorunlarını başlıca 2 grupta ele alabiliriz. Bunlardan ilki yönetim hizmetlerinin toplumun artan ve gelişen isteklerine cevap verecek nitelikte olmayışı, ikincisi ise, yerel yönetim sistemimizin özerk, demokratik temellere oturmamış olmasıdır.

Bu doğrultuda yönetim sisteminin merkezden başlayarak yerel birimlere dek bir bütün olarak ele alınmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu nedendir ki yerel yönetimlerin revizyon çalışmaları sırasında, bugün en belirgin ve karmaşık sorunlara sahip olan İstanbul'u tek başına ele almak hatalı olacaktır. Çünkü metropoliten alan sorunları, gerek yönetsel gerekse planlama boyutunda kırsal alan sorunlarından bağımsız düşünülmediği gibi aralarında direkt bir ilişki olduğu da unutulmamalıdır.

Gerçekleştirilmesi gereken bu köktenci yeniden yapılanma süreci demokratik ve güçlü yerel yönetim anlayışı paralelinde yetki, sorumluluk, uygulama araçları ve kaynak sağlama olanaklarını da beraberinde getirmelidir.

Ülkede planlamanın yaşadığı merkezden yönetim, yerinden yönetim problemi yetki boşlukları ya da bu yetkilerin saptırılması, uyumlaştırma eksiklikleri ile bir türlü çözüme kavuşamamıştır. Ya merkezi yönetim idari vesayet etkisini yozlaştırarak kullanmış ya da yerel yönetimler sıradanlıktan öteye gidememişlerdir.

Oysa yönetim merkezi denetimini "Hukuka Uygunluk" olgusundan öte gitmemelidir. Kurulması kararlaştırılan Şehircilik Bakanlığı bu bağlamda çok önemlidir. Ne varki, Bakanlar Kurulunca kurulması kararlaştırılacak yasa taslağı hızırlanan Şehircilik ve Konut Bakanlığı kimi bakanların bakanlıklarında bazı yetki ödenek ve birimlerin devrine karşı çıktığından Bakanlar Kurulu'ndan geçerek hükümet tasarısına dönüşmemiştir.

Oysa ki, bu örgüt uygulama, planlama ve yönetimi işgüdünün yanısıra çalışma ve programlara gerekli desteği sağlayacak, akçal kaynak aktarımı yapacak bir yapılanma ile devrede olmalıdır.

Güncelliğini koruyan üst.düzey ilke planları olmadığından ve planlar arasında eşgüdüm sağlanamadığından spontane gelişen alanlar ya da bağımsız lokal planlar planlamayı tıkayan unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

İSTANBUL'U İSTANBUL'UN YÖNETMESİ
Bülent AKARCALI

İSTANBUL'U İSTANBUL'UN YÖNETMESİ

Çok hızlı büyüyen, gelişen, irileşen ve dolayısıyla sorunlarla sürekli boğuşan, İstanbul'un klasik merkeziyetçi sistem ve zihniyet ile yönetilmesi artık hem İstanbul'a ve hem de Türkiye'ye zarar vermektedir.

Ankara'nın yetersiz ve her geçen gün yeteneksizleşen bürokrasisi İstanbul'u bir yandan sağlamakta bir yandan da boğmaktadır.

Türkiye'nin en yaratıcı, en dinamik, en üretken yani en zengin ve dışarıya açık kenti en basitinden;

- okul ve öğretmen eksikliğiyle,
- tahammül edilmez toplu taşıma ve ulaşım sorunlarıyla,
- yetersiz sağlık hizmetleri ve hastaneleriyle,

karşı karşıya kalıp bu sorunlarla boğuşuyorsa, baş sorumlu Ankara'dır. İstanbul'un ürettiği zenginlik, gelirler, vergiler sürekli olarak İstanbul dışına finanse etmeye gitmektedir.

Karşılığında İstanbul'un elde ettiği, her geçen gün artan sorunlar dizisi ya da yumağıdır.

İstanbul'a artık Ankara bürokrasisinin emir ve komutası dışında bir yönetim şekli gerekmektedir.

Bu amaçla atılacak ilk adımlar şunlar olabilir:

1) İTTUS- İstanbul Toplu Taşıma ve Ulaşım Sisteminin kurulması

İstanbul sınırları içindeki:

- Banliyö Tren yol ve taşımacılığı,
- Şehir hatları vapur işletmeciliği,
- Belediye otobüs, tramvay-metro, deniz otobüsü vs. işletmeciliğini tek çatı altında toplayıp;
- İşletme güzergah, iskele, araç-gereç, personel
- Yeni yatırım,

gibi yetkilerle donatıp ağırlığını Belediye'nin oluşturacağı bir yönetim sistemi içinde yürütmek gerekir.

2) İstanbul trafiğinin yönetiminde Belediye ağırlıklı olarak sisteme girip müdahale edebilmelidir (Taksi plaka ve denetimi dahil).

3) a- İstanbul'un eğitim sorununun çözülmesinde Belediye ve gönüllü kuruluşlara yetki vermek ve yükümlülük getirmek.

Yetki: Belediyelerin bu okulları yapıp işletmesidir.

Belediyeler için okul açmak halk pazarı ve market açmaktan daha kutsaldır. Milli Eğitim Bakanlığı mevcut kimi okullarını, öğretmenleri temin etmeye devam ederek şu anda bile Belediye'lere devir edebilir.

b- İstanbul'daki orta eğitimde, hem koordinasyondan sorumlu ve hem de sorunların çözümü için yetkili bir İstanbul eğitim il konseyi kurmak.

Konsey: Milli Eğitim, Belediye, Üniversite, Odalar, Basın, Baro, Müftülük gibi kuruluşların temsilcilerinden oluşabilir.

4) Sağlık sorunlarının çözümünü kolaylaştırmak için bir İstanbul Sağlık İl Konseyi kurmak.

Konsey: Sağlık Bakanlığı, SSK, Üniversite, Belediye, Tabipler Odası, Birliği, Odalar, Basın gibi kuruluşların temsilcilerinden oluşur.

Yukarıda verilen bu örnekler aslında insanlarımızı yeni yönetim şekilleri düşündürmeye yöneliktir. Amaç yaratılacakları tastik ederek İstanbul'a ve Türkiye'ye en yararlısını bulmaktır.

Ancak en kesin teşhis de;

"Şu andaki mevcut yönetim şekil ve uygulamalarının hiç kimseyi tatmin etmediğidir."

İstanbul'da sağlık, eğitim, ulaşım, gibi konularda yaşadığımız sıkıntılar, tayin edenlerin iki dudağından çıkana dayalı dar sistem artık eskimiş ve pörsümüştür. Kangren başlamadan tedavi ve ameliyat şarttır.

BÖLÜM 2.

İSTANBUL KONULU ATÖLYE ÇALIŞMALARI

**ATÖLYE 1: İSTANBUL'UN KENTSEL NÜFUS ÖZELLİKLERİ
İSTANBUL'DA KENTSEL GELİŞMEYE YÖNELİK
NÜFUS DEĞERLENDİRİLMESİ**

Seher SEZER

Mimar Sinan Üniversitesi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

**ATÖLYE 2: İSTANBUL KENTSEL YERLEŞİMİ VE KİMLİK SO-
RUNU**

1) İSTANBUL'UN KİMLİK DEĞİŞİMİ

Doç. Dr. Yalçın Ünal

Yd. Do. Dr. Zekiye Yenen

Ar. Gör. Zeynep Merey-Enlil

Yıldız Teknik Üniversitesi

**2) İSTANBUL'UN KİMLİĞİ İNSANI, TARİH ve
DOĞASIDIR**

Doç. Dr. Cengiz Eruzun

TMMOB-Mimarlar Odası

İstanbul Büyükşehir Şubesi

II. Başkanı

3) İSTANBUL'UN KİMLİĞİ ÜZERİNE

Akın Eryoldaş

Mimar Sinan Üniversitesi

Şehir ve Bölge Plan. Bölümü

**4) İSTANBUL'UN KİMLİĞİNDE İNSAN DEĞERLERİNİ
ÇARPITAN DİNAMİKLERİN SİYASAL İDEOLOJİSİ
ve "TUTSAK KENT"İ "ÖZGÜR KENT'E
DÖNÜŞTÜREREK YENİDEN
İNSANCILLAŞTIRMANIN KENTBİLİMSEL
YÖNETİMLERİ**

Dr. Biltin Toker

İstanbul Büyükşehir Belediyesi

**ATÖLYE 3: İSTANBUL'UN KENTSEL YERLEŞME VE ALTYAPI
SORUNU**

1) KENTSEL GELİŞME ve ALTYAPI

İstanbul Su Kanalizasyon İdaresi

**2) İSTANBUL'DA KENTLEŞMENİN GETİRDİĞİ
ÇEVRE SORUNLARI**

Prof. Dr. Ahmet Samsunlu

Prof. Dr. Veysel Eroğlu

İTÜ İnşaat Fakültesi

Çevre Mühendisliği Bölümü

ATÖLYE 1 : İSTANBUL'UN KENTSEL NÜFUS ÖZELLİKLERİ

İSTANBUL'DA KENTSEL GELİŞMEYE YÖNELİK NÜFUS DEĞERLENDİRMESİ

Seher SEZER

Mimar Sinan Üniversitesi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

İSTANBUL'DA KENTSEL GELİŞMEYE YÖNELİK NÜFUS DEĞERLENDİRMESİ

SEHER SEZER

M.S.Ü. ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ

İstanbul - Kasım -1992

AMAÇ

16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu "İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropollerini" konulu olup, Atölye çalışmaları kapsamında ele alınarak, İstanbul'da Nüfus Özellikleri konusu, Altyapı ve Kimlik konuları ile de birleştirilerek önemli sonuçlar çıkarmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle nüfusun ayrıntılı demografik özelliklerinden çok makro düzeyde stratejiler ile planlama karar ve yöntemlerinin tartışılmasına imkan verecek bir çerçevede ele alınan konu,

- Tarihsel süreçte nüfus ve gelişmeler
- İstanbul nüfusunun ülke ve bölge içindeki durumu
- Plan kabullerine esas teşkil eden nüfus değerleri, projeksiyonlar, tahminler ve gerçekleştirmeler başlıkları altında geliştirilerek, İstanbul'un geleceğine ait bulgular ve stratejilerin tartışılmasına yönelik olması amaçlanmıştır.

NÜFUSUN TARİHSEL GELİŞİMİ

İstanbul'un çevresinde ilk yerleşmeler, M.Ö. 7. yüzyılda Kadıköy'de Kurbağalıdere kenarında Truva'nın erken katlarıyla eş zamanlıdır.

İstanbul'un yerleştiği coğrafi sitin en önemli özelliği, step dünyası ile Akdeniz çevresinin ticaret ilişkilerini sağlayan bir su yolu üzerinde ve açık deniz dalgalarından etkilenmeyen Haliç gibi bir limana sahip olmasıdır. Balkanlarla Önasya arasında kolay bir köprü oluşu, deniz ilişkisi ve topografik verileri de sayabiliriz.

Tarihsel süreç içinde, ekonomik, politik ve askeri faktörler ile bir Grek kolonizasyonu haline gelen kentin, 324'de Konstantin tarafından İmparatorluk merkezi yapılması ile 'Dünya Şehri' kariyeri başlamıştır. Gerek Bizans döneminde, gerekse Osmanlı döneminde bu özelliğini sürdüren kent, tarih sahnesinde hep stratejik öneme sahip bir kimlikle yer almıştır.

Her ne kadar 'Dünya Kenti' kimliğini kaybetmemişse de, kent, 1453 yılında II. Mehmet tarafından alındığında hemen başkent olamayacak kadar haraptır. II. Mehmet'in imar ve iskanla ilgili olarak ilk işi, şehirde kalan nüfusu barındırmak ve şehre yeni nüfus çekmek olmuştur.

Şehrin gelişebilmesi için ilk sorun, yeterli bir nüfus sağlanması idi. 1453'den önce Teodosius Surları içinde büyük tarlalar bahçeler, boşluklar bulunduğu ve nüfusun da iyimser bir tahminle 40.000 - 50.000 civarında olduğu bilinmektedir.

II. Mehmet döneminde büyük bir imar ve iskan çabasına sahne olan şehir nüfusunun 80.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu nüfusun II. Mehmet devri sonlarında 120.000 olduğu da belgelerden anlaşılmaktadır. İskan bölgelerinin idari bakımdan dört kadılığa ayrılması da II. Mehmet devrinde olmuştur.

1. Bölge : Suriçi İstanbul Kadılığı
2. Bölge : Sur dışından Çatalcaya kadar uzanan Hasıra Kadılığı
3. Bölge : Galata Kadılığı
4. Bölge : Üsküdar Kadılığı

Böylece hemen II. Mehmet'ten sonra İstanbul'un, Anadolu'nun birçok kentinde olduğu gibi sur içinde değil, sur dışında yayılmış bir şehir olma sürecine girdiği görülmektedir. Birçok Avrupa şehri sur içinde çok

fazla yapı yoğunluğuna sahip olarak kapalı bir şehir gelişmesi gösterirken İstanbul, Osmanlı çağında her iki özelliğe sahip bir kent olarak karşımıza çıkmaktadır.

16. yüzyıl başında nüfusu 200.000'e yaklaşan kentin en önemli sorunları artan nüfusun beslenmesi ve su sorununu olmuştur. Bu yüzyılda İstanbul'a gelen seyyahların anlattıkları gibi, İstanbul, dış görünümüyle dünyanın en anıtsal yerleşmelerindenbiri, muhtemelen Avrupa ve Akdeniz ülkelerindeki en kalabalık şehridir.

17. yüzyılda şehir nüfusunun 700 - 800.000'ler çıktığı, 17. ve 18. yüzyıl boyunca da kent nüfusunun sürekli arttığı ve bunu engellemek için bazı tedbirlerin alındığı kimi belgelerden öğrenilmektedir.

18. yüzyılın genel gelişmesini karakterize eden eğilim, şehrin Boğaziçi ve Haliç'i kendi bünyesine entegre etmesidir.

19. yüzyılda İstanbul'un nüfusu 750.000, çevresiyle birlikte 900.000'dir. 1985 tarihli bir sayıma göre, 337.994 kişi İstanbul dışı doğumlular, 406.328 kişi İstanbul doğumlulardan oluşmaktadır. Bu da İstanbul'un bu tarihteki nüfusunun % 50'sine yakın bir kısmını, II Mehmet dönemi sonrası çeşitli tedbirlerle yerleştirilen nüfusun oluşturduğunu göstermektedir. Yine bu tarihte, nüfusun 367.751 kişisi kadın, 508.814 kişisi erkek nüfusu olmak üzere 876.565 iken, bu yüzyılın sonunda bir milyonu geçerek 1896 - 97 yılına ait bir sayıma göre 1.116.946 olmuştur.

20. yüzyıl başında ise (1914 - 1916) 1.600.000 olan İstanbul nüfusu günümüze kadar büyük bir hızla artarak, bölgesine yayılmış ve nüfusu 8 milyona yaklaşmıştır.

İstanbul'un kuruluşundan 20. yüzyıla kadar olan nüfus gelişmesinin izlenmesinden çıkan önemli kentsel özellikler aşağıdaki gibidir.

- Ekonomik, politik ve askeri faktörler ile topografik verilerdeki cazibe ile stratejik konumu kentin gelişmesinde etken olmuştur.

- Şehrin genellikle bölgelere ayrılması ve organize edilmesi kentin tarihsel süreç içinde büyüklüğünü göstermektedir.

- Zaman zaman nüfus çekilmiş zaman zaman da kente nüfusun gelişi engellenmeye çalışılmıştır.

- Şehir önemli bir ticaret ve tüketim merkezi olmuştur.

- Bizans İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik etmiştir.

- Bir çok Avrupa kentinin sur içi kenti olduğu dönemlerde İstanbul sur içi yerleşmesi yanında geniş çevre alanlarına da yayılan ve banliyöleri olan bir kent olmuştur.

- Anıtsal yapıları ve nüfusu ile Avrupa ve Akdeniz ülkelerinin en kalabalık şehri olmuştur. Bu durum İstanbul'un adeta doğuştan bir metropoliten oluşunun göstergeleridir.

MARMARA BÖLGESİ BÜTÜNÜNDE NÜFUS HAREKETLERİ VE NÜFUS ÖZELLİKLERİ

1950'li yıllarda Türkiye'de tarım toplumundan sanayi türü etkinliklerin ağırlıklı olduğu bir toplum yapısına geçilmeye başlanmış, tarımda biriken kapital, sanayileşmeye imkan tanınmış, bu değişimler kentleşme ve nüfus hareketlerine neden olmuştur. Kentsel nüfuslar bir yandan doğal nüfus artışına sahipken, diğer yandan göç ile gelen nüfuslara bağlı olarak büyümüştür. Bu göçler, hem göç veren yerleşmelerin nüfus büyüklükleri ve nüfus özelliklerini hızlı bir şekilde etkilemiştir.

Marmara Bölgesi ülkenin sosyo - ekonomik göstergeler yönünden en gelişmiş bölgesi olup, yaşanan nüfus hareketlerinin en hızlı olduğu bölgedir. Doğu Marmara alt bölgesi ve özellikle İstanbul metropoliteni, bölge içinde en çekici merkez durumundadır.

Ülke ve bölge içinde, 1950'li yıllardan günümüze kadar devam eden bu nüfus hareketleri İstanbul ile çevresindeki nüfus artışının doğal artış hızı ile açıklanamayacağıının ifadesidir. Bu nedenle İstanbul'un demografik yapısı ve kentleşme özelliklerinin hem dış hem sonuçları önce bölge sonra İstanbul ölçeğinde ele alınmış, 1990 sayım sonuçları İstanbul için değerlendirilmiştir.

Nüfus Artış Hızı

Nüfus artış hızı, bir yıl içinde her bir kişiye düşen doğum, ölüm ve göçlerin net sayısı ile ölçülmektedir. 1980 - 85 döneminde Türkiye'de nüfus artış hızı % 2.488 olarak tahmin edilmiştir. (DİE 1986, 52)

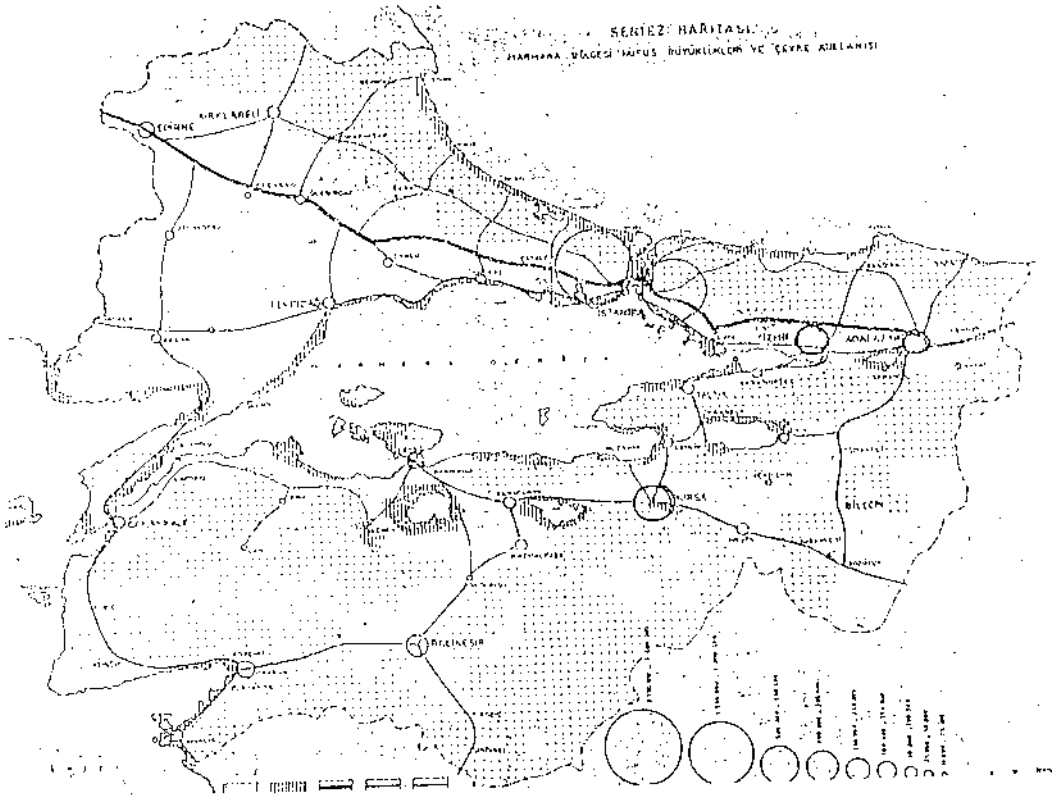
Ülke kentleşmesinde göç olgusunun önemi büyüktür. 1955 - 75 yılları arasında görülen kentsel nüfusun ortalama yıllık artış hızı, % 5.4 iken, 1975 - 80'de % 3.3'e düşmüştür. Kentleşme hızındaki bu azalma, yıllık göçlerin sayısında azalmaya neden olmuştur. 1980 sonrasında kentsel nüfus artışı yeniden hızlanmış, 1980 - 85 döneminde kentsel alanlardan gelişmiş bölgelerde yer alanları, görece olarak daha hızlı bir gelişme göstermiş, bu dönemde eklenen kentsel nüfusun % 51.97'si, İstanbul, Bursa, İzmir merkezli gelişmiş bölgelerde toplanmıştır. 1950 - 1960 yılları arasında gerçekleşen hızlı kentsel nüfus artışı sonunda, nüfusu 10.000'den fazla olan yerleşmelerde, kentli nüfusun toplam nüfus içindeki payı, % 24.3'den % 26'ya ulaşmıştır. 1985 yılına gelindiğinde toplam nüfusun % 51'i 10.000'den fazla nüfuslu yerleşmelerde yaşamaktadır.

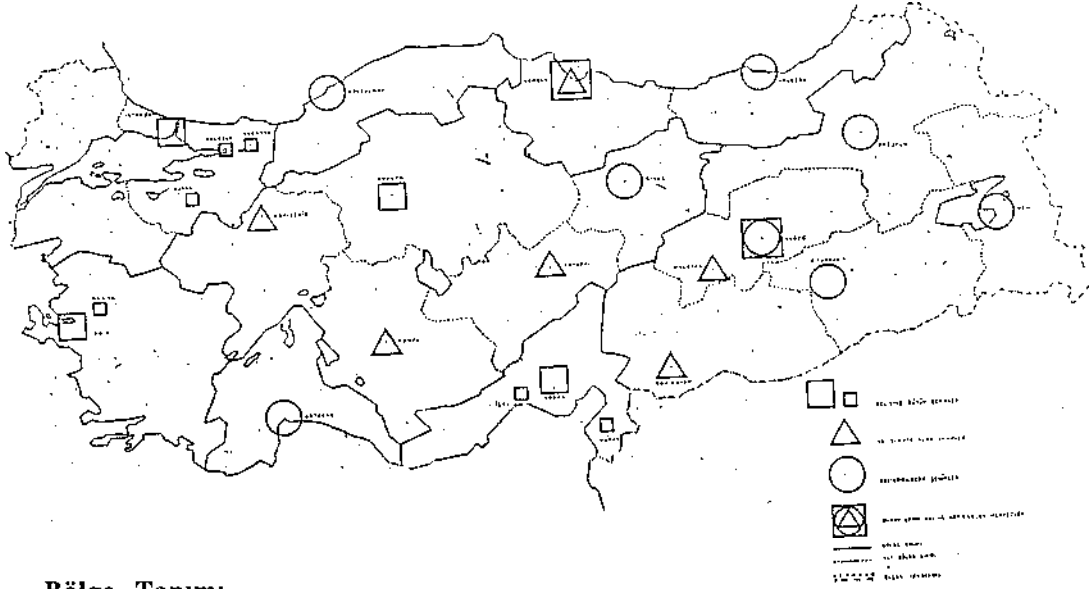
1980'de 44.737 milyon olan Türkiye nüfusu, 1985'de 50.664 milyona ulaşmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti, ilk yıllarındaki erkek nüfusu azlığını yüksek doğurganlık nedeniyle çok kısa bir dönem içinde gidermiş II. dünya Savaşı'ndan sonra hızlı büyüyen ülkeler arasında yer almıştır.

Ancak son otuz yılı aşkın süredir ülke çapındaki doğurganlık düzeyinde kararlı fakat yavaş bir azalma eğilimi gözlenmektedir (Shorter - Macuka, 1983, s. 16 - 19). Bu eğilim, nüfus artış hızının da benzer bir biçimde azalması demektir. Doğurganlıktaki azalmaya karşın nüfusun 1980 - 85 arasındaki artışı, yurt dışından gelen göçlerle açıklanabilir (S. Köksal F. Özbay, Marmara Bölgesinde Nüfus Kentsel Gelişme ve Yerleşme Örüntüsü 1987).

İstanbul ülkenin ve bölgenin en büyük nüfus hareketlerine sahne olan kenti olup, 1950 yılında nüfusunun Türkiye nüfusu içindeki payı 5.6'dan 1985'de 11.4'e çıkmıştır. Ülke ve bölge içindeki payı da İstanbul'un nüfus hareketlerini bölgesel çerçevede alma gereğinin bir diğer nedenini oluşturmaktadır.





Bölge Tanımı

Türkiye'de en büyük idari birim ildir. Yasal kimlikleri olmamakla birlikte ülke, yedi coğrafi bölgede tanımlanmakta olup, Marmara Bölgesi gelişmişlik düzeyi en yüksek bölgedir. İstanbul, Marmara Bölgesi'nde Doğu Marmara Alt Bölgesi içinde yer almaktadır.

Marmara Bölgesi

- Doğu Marmara Alt Bölgesi

(İstanbul, Kocaeli, Bursa, Bilecik, Sakarya)

- Trakya Alt Bölgesi

(Edirne, Tekirdağ, Kırklareli)

- Güneybatı Marmara Alt Bölgesi

(Çanakkale, Balıkesir)

olmak üzere üç alt bölge ile tanımlanmaktadır.

Doğu Marmara Alt Bölgesi'nde yer alan İstanbul İl'i DPT'nin yerleşme merkezlerinin kademelenmesine ilişkin araştırma çalışmasında 1'den 7'ye kadar olan kademelenme içinde, 7. kademede yer almaktadır. Bu kademede ülke düzeyinde tek etkin merkez kabul edilmiş ulusal metropoliten olarak, en önemli merkez tanımı ile "Üst Bölge Metropolü" diye adlandırılmıştır. İzmir, Ankara, Adana ve Gaziantep 6. kademe merkez olarak belirlenmiştir. DPT, İstanbul Metropoliten alanını tanımlarken il sınırlarına Kocaeli iline bağlı Gebze'yi dahil etmiştir.

Marmara ve Diğer Bölgelerde Yıllık Nüfus Artış Hızları :

Sayım Dönemleri	Türkiye %	Marmara %	Diğer %
1950 - 60	27.75	31.83	26.83
1955 - 60	28.53	29.47	28.32
1960 - 65	24.62	23.77	24.82
1965 - 70	25.19	31.66	23.69
1970 - 75	25.01	33.01	23.06
1975 - 80	20.65	31.4	17.87
1980 - 85	24.88	32.4	22.81

Marmara Bölgesi ve Diğer Bölgelerde Nüfus Büyüklüğü ve Artış Hızı (1950 - 1985)

Sayım Yılları	Marmara Bölgesi		Diğer Yöreler		Türkiye		Marmara Bölgesi Toplam Nüfus İçindeki Oranı
	Nüfus (000)	Yıllık Artış Hızı (Binde)	Nüfus (000)	Yıllık Artış Hızı (Binde)	Nüfus (000)	Oran (Binde)	
1950	3.814	31.83	17.133	26.83	20.947	27.75	18.21
1955	4.472	29.47	19.593	28.32	24.065	28.53	18.58
1960	5.182	23.77	22.573	24.82	27.755	24.62	18.67
1965	5.836	31.66	25.555	23.69	31.391	25.19	19.2
1970	6.837	33.01	28.768	23.06	35.605	25	19.99
1975	8.064	31.4	32.284	17.87	40.348	20.65	21.09
1980	9.435	32.45	35.302	22.81	44.737	24.88	21.9
1985	11.098		39.567		50.664		

KAYNAK : DİE (1986) 1985 Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş, No. 1211, Ankara.

Bölgesel Nüfus Özellikleri**Yoğunluk**

Yüzölçümü itibariyle Türkiye'nin ancak %8.5'ini oluşturan Marmara Bölgesi nüfusunun %22'sini barındırmaktadır.

Bölgede km² başına 168 kişi düşmekte olup, bu yoğunluk ülke genelinde 66 kişidir. Eğer Marmara Bölgesi, yoğunluk hesabının dışında tutulursa, ülke yoğunluğu, km² başına 55 kişi olmaktadır. 1955 yılında ülkede km²'ye 31 kişi, Marmara Bölgesi'nde 62 kişi düşmektedir. 1975 değerleri ise ülkede 52 kişi, bölgede 111 kişi/km²'dir. Bu da son 10 yılda bölgedeki yoğunluğun ülke ortalamasının 2 katından 3 katına çıktığını göstermektedir. Bu farklılığın esas nedeni İstanbul'dur, zira İstanbul'da km²'ye ortalama 1023 kişi düşmektedir.

Kentleşme

1950'li yıllardan itibaren Türkiye'de yaşanan hızlı kentleşme, Marmara Bölgesinde en geniş boyutları ile yaşanan bir olgu olup, bu olgunun odak noktası Doğu Marmara alt bölgesi ve özellikle İstanbul ili çevresi olmuştur.

Nüfusun hızlı artışı, toprak bölünmesi, tarımda makineleşme gibi nedenler ile kırsal alanlarda işgücü fazlası açığa çıkmıştır. Sanayileşme ile çekiciliği artan kentlere hızlı ulaşım bağlantısı büyük şehirlere göçü hızlandırmıştır. Kentleşmenin bölgelerarası dağılımına bakıldığında Marmara ve Ege Bölgesi'nde yoğunlaştığı görülmektedir. Küçük ve orta şehirlerin belirli fonksiyonları olmakla birlikte Türkiye'de kentleşmenin özellikle büyük şehirler yoluyla olduğu, başta sanayi olmak üzere kentsel fonksiyonların doğması için gerekli dış

ekonomileri ancak belirli bir nüfus üzerindeki kentlerin yaratabileceği ve bu kentlerin bölgelerinin gelişmesine öncülük edeceği gerçeği ile İstanbul'un Marmara Bölgesi kentleşmesindeki payı ihmal edilemeyeceği gibi, bölgede kentleşmenin ivmesi, İstanbul olmuştur (Marmara Bölgesi'nde Nüfus ve Kentsel Gelişme ve Yerleşme Görüntüsü, S. Köksal 1987).

Bölgede Kentsel Nüfus Dağılımı ve Gelişimi

Kent tanımı ülkelere ve çeşitli kriterlere göre değişmektedir. Türkiye'de uzun yıllar 10.000+ yerleşmeler kent olarak tanımlanırken 1980'den bu yana, kent fonksiyonları tanımından ortaya çıkan 20.000+ nüfuslu yerleşmeler kent kabul edilmiştir.

Marmara Bölgesi'nde kentsel nüfus büyüklükleri ve artışları 2.000+, 10.000+ olmak üzere üç nüfus eşliğinde incelendiğinde ülke genelinde yüksek bir kentleşme oranı görülür.

1955-1965 Dönemi Kentsel Nüfus (000) :

Yıl	1955	1960	
Ülke	5.425	9.343	
Marmara B.	2.048	3.14	
İst. Metropolü	1.325	2.108	

Bu dönemin en önemli özelliği ülkenin diğer yörelerindeki kentleşme hızının Marmara Bölgesi'nden daha yüksek oluşudur.

Bölgede bu dönemde, 20.000'den yukarı merkezlerin artış hızı İstanbul İl bütünüünün artış hızından daha yüksektir. Bu durum bölgenin diğer yörelerinde de İstanbul gibi canlanma ve kentleşmenin yayıldığını göstermektedir. Bu dönem ülkede kentleşme sürecinin ivme kazandığı bir dönem olup, 1955'de nüfusu 20.000+ olan yerleşmelerin toplam nüfus içindeki payı %38 iken 1965'de %50'ye çıkmıştır. Kentsel nüfus artış hızı yıllık %5.19, toplam nüfus artış hızı yıllık %2.6, metropoliten alanlarda nüfus artış hızı yıllık %4.60, İstanbul'da bu dönemde yıllık artış hızı %4.10 olmuştur.

1965-75 Dönemi

1960 sonrası, Türkiye'de bölgelerarası göç hızlanmış, büyük merkezler daha da büyümüştür.

Bu dönemde; (1965-1975)

Bu dönemde; (1965-1975)

Kentsel Nüfus Artışı (Milyon)	6.37
Kentsel Nüfus Artış Hızı (Yıllık %)	5.46
Toplam Nüfus Artış Hızı	2.57
Met Alanlarda Nüfus Artış Hızı (Yıllık %)	5.5
İstanbul Nüfus Artış Hızı (Yıllık %)	5.5
Marmara Böl. Kentsel Nüfus Artış Hızı %	5.4

Bu dönemde İstanbul Metropolü'ndeki nüfus artış hızı, ülke kentsel nüfus artış hızının iki katı olup, ulusal düzeyde en hızlı büyüyen bir kent özelliğindedir.

Bu dönemde kalkınma planlarında İstanbul ve Doğu Marmara'nın sanayileşmesi ve kentleşmesini destekleyen politikalar ile büyük yatırımların yapılması İstanbul'un büyüme eğilimlerini artırmıştır (B.İ.N.P.B. 1971 Raporu s. 10). Bu nedenle daha önceki dönemde ülke kentleşme hızından düşük olan İstanbul'un kentsel nüfus artış hızı yükselmiştir. Bu dönemde Marmara Bölgesi'nde nüfus artış hızı %5.40, Doğu Marmara Bölgesi nüfus artış hızı %5.60 olup İstanbul'a çok yakındır. İstanbul'da Doğu Marmara içinde, bölgesel bir kentleşme hızı vardır.

1975-85 Dönemi

Bu dönemde gerek Marmara Bölgesi'nde, gerekse diğer yörelerde kentli nüfus artış hızında bir önceki döneme göre yavaşlama görülmektedir.

Bu dönemde; (1965-1975)

	1975-85
Kentsel Nüfus Artışı (Milyon)	8.47
Kentsel Nüfus Artış Hızı (Yıllık %)	4.57
Toplam Nüfus Artış Hızı	2.19
Metropolitan Alanlarda Nüfus Artış Hızı Yıllık %	3.4
İstanbul Nüfus Artış Hızı Yıllık %	4.05

Bir önceki döneme göre İstanbul'un kentsel nüfus artış hızı ülke ortalaması ve bölge ortalamasından düşüktür. Kentleşme hızında görülen bu azalma eğilimi bir yandan kentten kentte göçün belirginleştiğini diğer yandan kentleşmenin yönünün büyük merkezlerden küçüklere doğru değiştiğini göstermektedir.

1955'den bu yana kentli nüfusun üç eşikte değişmesine ait tablolarda da görüldüğü gibi hızlı nüfus artışına karşın İstanbul'un görece konumunda, 10.000'den fazla ve 20.000'den fazla nüfuslu yerleşmeler yönünden bir azalma görülmektedir.

Bu üç dönemin incelenmesinin bir diğer sonucu da Marmara Bölgesi'nin ülke içinde kentsel nüfus bakımından görece önemini koruduğu, ancak kentsel büyümenin odağının İstanbul'dan bölgedeki diğer illere doğru kaydığıdır.

1955-85 arasındaki dönemde İstanbul'un kentli nüfus içindeki payı %31.4'den %23.8'e düşmüştür.

İstanbul'un Konumundaki Değişme, 1955-1985 (20.000+ Nüfuslu Yerleşmeler - %)

	1955	1965	1975	1985
Türkiye'ye Oran	31.4	24	24.4	23.8
Marmara'ya Oranı	80	72.4	75.2	71.5
Doğu Marmara'ya Oranı	85.1	82.1	81.8	78.8

Toplam Nüfus İtibarıyla, İstanbul'un Ülke Nüfusu İçindeki Payı

Yıllar	Türkiye	İstanbul Nüfusu	%
1935	16.158.018	883.599	5.5
1945	18.790.174	1.078.399	5.7
1955	24.064.763	1.533.822	6.4
1965	31.391.421	2.293.823	7.3
1985	51.6420.757	5.858.558	11.4

Kaynak: 1955-1985 arasında ülke nüfusu içindeki payı yaklaşık iki katına çıkmıştır.

Marmara Bölgesi'nde nüfus kentsel gelişme ve yerleşme örüntüsü S. Köksal+ F. Özbay.

Marmara ve Diğer Bölgelerde Kentli Nüfus Büyüklüğü ve Artış Hızı (r)

	1955		1965		1975		1985
İstanbul	1.366		2.102		3.693		5.551
r		43.1		56.4		40.8	
Kentli Nüfus Oranı	89		91.6		94.6		95
Marmara	1.71		2.903		4.91		7.769
r		52.9		52.6		45.9	
Kentli Nüfus Oranı	38.3		49.8		60.9		70
Diğer İller	2.642		5.857		10.224		15.517
r		79.6		55.7		41.7	
Kentli Nüfus Oranı	13.5		22.9		31.7		39.2
TÜRKİYE	4.352		8.76		15.134		23.289
r		70		54.7		43.1	
Kentli Nüfus Oranı	18.1		27.9		37.5		46

Marmara ve Diğer Bölgelerde Kentli Nüfus Büyüklüğü ve Artış Hızı (r)

1955-85 (10.000+ Nüfuslu Yerleşmeler)

	1955		1965		1975		1985
İstanbul	1.366		2.116		3.693		5.589
r		43.1		55.7		41.4	
Kentli Nüfus Oranı	89		92.3		94.6		95.7
Marmara	1.967		2.65		5.3		8.228
r		29.8		69.3		44	
Kentli Nüfus Oranı	44		45.4		65.7		74.2
Diğer İller	3.458		6.693		11.407		17.662
r		66		53.3		43.7	
Kentli Nüfus Oranı	17.7		26.2		35.3		44.6
TÜRKİYE	5.425		9.343		16.707		25.89
r		54.4		58.1		43.8	
Kentli Nüfus Oranı	22.5		29.8		41.4		51.1

**Marmara ve Diğer Bölgelerde Kentli Nüfus Büyüklüğü ve Artış Hızı (r)
1955-85 (2.000+ Nüfuslu Yerleşmeler)**

	1955		1965		1975		1985
İstanbul	1.406		2.146		3.762		5.467
r		42.4		56		41.5	
Kentli Nüfus Oranı	91.7		93.7		96.3		97.5
Marmara	2.383		3.43		5.954		9.004
r		36.4		55.2		41.4	
Kentli Nüfus Oranı	53.3		58.8		73.8		81.1
Diğer İller	5.793		10.015		16.567		23.554
r		54.7		50.3		35.2	
Kentli Nüfus Oranı	29.6		39.2		51.1		59.5
TÜRKİYE	8.176		13.445		22.521		32.558
r		49.7		51.6		36.9	
Kentli Nüfus Oranı	34		42.8		55.8		64.3

**Marmara Bölgesindeki İllerde Net Göç Oranları (Binde)
(1975 - 1980)**

İller	1975 - 80	1970 - 75	1965 - 70
Balıkesir	-7.33	-24.2	-57.5
Bilecik	-2.31	-101.05	-118.01
Bursa	55.91	57.89	23.72
Çanakkale	-3.46	2.85	-9.36
Edirne	-7.67	-13.24	76.74
İstanbul	67.27	127.46	207.1
Kırklareli	-11.25	93	-96
Kocaeli	100.28	6.24	55.08
Sakarya	8.41	6.56	-5.08
Tekirdağ	14.48	31.08	9.6

KAYNAK : Kocaman & Özalın, 1985.

Marmara Bölgesine Gelen Göçlerin Geldikleri Yerlere Göre Dağılımı (1975 - 1980)

	Toplam Marmara İlleri	İstanbul	İstanbul Hariç Marmara'nın Diğer İlleri
Aynı İlden	13.3	8.6	19.4
Marmara Bölgesi	16.8	10	25.6
Diğer İllerden	60	72.7	43.8
Yabancı Ülkeden	9.8	8.8	11.2
Toplam	100	100	100

KAYNAK : DIE, 1985.

	Nüfus (kişi)	Yoğunluk km ²	Yog. km ² /kiş
İstanbul	5.842.985	5.717	1.023
Marmara	11.097.514	72.578	168
Türkiye	50.664485	774815	55

1965'de B.İ.M.A. nüfusu (İstanbul İli + Gebze) 2.327 milyon olup, Global nüfus yoğunluğu 360 kişi/km² idi. Bu da 20 yılda 3 katına çıkan bir yoğunluk artışı demektir.

Marmara Bölgesinde İllerin Nüfus Yoğunluğu (1985)

İller	Nüfus	Yüzölçümü (km ²)	Yoğunluk P/km ²	1980-85 r binde
Balıkesir	910.282	14.292	64	12.95
Bilecik	16.909	4.307	37	18.07
Bursa	1.324.015	11.043	120	29.39
Çanakkale	417.121	9.737	43	12.64
Edirne	389.638	6.276	62	14
İstanbul	5.842.985	5.712	1.023	41.76
Kırklareli	297.098	6.55	45	9.43
Kocaeli	742.245	3.626	204	43.68
Sakarya	610.5	4.817	127	21.32
Tekirdağ	402.721	6.218	65	22.01
Marmara Bölgesi	11.097.514	72.578	141	32.45
TÜRKİYE	50.664.514	774.815	65	24.88

KAYNAK : DİE, 1980, 1985 Genel Nüfus Sayımları

Bölgede incelenen kentsel nüfus gelişimi İstanbul için değerlendirildiğinde başlıca şu özellikler ortaya çıkmaktadır:

- . 1935 - 1950 Döneminde İstanbul, nüfusu hızla artan bir merkez özelliğindedir.
- . 1950 - 1955 Döneminde İstanbul, nüfusu hızla artan bir merkez özelliğindedir.
- . 1950 Yılında 1.666.000 olan İstanbul milyon kentli nüfusu ile ülkenin en büyük kentidir.
- . 1950 - 1955 döneminde gerek ülke gerekse İstanbul'da kentsel nüfus artışı hızlanmıştır. Ülkede yıllık nüfus artış hızı 6.7, İstanbul'da yıllık nüfus artış hızı 5.7'dir.
- . 1955 - 1960 Döneminde ülkede ve İstanbul'da kentsel nüfus artışı düşme eğilimi göstermiştir.
- . 1963 Yılında "Doğu Marmara Ön Raporu" ile İstanbul bölge içinde ele alınmış, bu planda bölgedeki gelişmenin teşvik edilmesi, ancak alt bölge ve bölge ölçeğinde İstanbul'un desantralizasyonu öngörülmüştür.
- . 1966 Yılında İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı kurulan 'Büyük İstanbul Nazım Plan' Bürosu İstanbul Metropolitan Alan tanımı yapmış, bu tanım İstanbul İli + Gebze İlçesi'ni kapsamıştır.
- . 1965 - 1975 Döneminde İstanbul'a yeni ve büyük yatırımların yapılması 1965'e kadar düşme eğilimi gösteren İstanbul kentsel nüfusu artışını yeniden hızlandırmıştır. Bu dönem kentin mutlak değeri ve oransal açıdan en fazla nüfus kazandığı dönem olmuştur. 1960 - 1965 arasında %4.6 olan yıllık artış hızı, bu dönemde 5.6'ya çıkmış, kentsel nüfus 2.1 milyondan 3.7 milyona çıkarak 1.6 milyon artmıştır. Bu dönemde yeni gelen nüfus, kentin çevresinde kırsal alanlara yerleşmiş ve kent çevreye doğru hızla gelişmiş, çevre belediyeler

kurulmuştur. kent yönetim biçiminin tartışılması gündeme gelmiştir.

1975 - 1985 Dönemi ilk beş yılda artış 3.9 ikinci beş yılda yüzde 4.20'dir. Bu dönemde nüfus 3.9 milyondan 5.8 milyona çıkmıştır.

İstanbul'un 1955'den itibaren ülke, bölge ve alt bölge kentsel nüfusu içindeki durumu izlendiğinde İstanbul'un kentsel düzeyinde düşme eğilim gözlenmektedir. Bu 1975 - 1985 döneminde daha da hızlanmıştır.

Sonuç olarak İstanbul ülke ve bölgenin en büyük ili olma özelliğini halen sürdürmektedir, ancak son dönemlerde ülke ve bölgede kentsel nüfus artışının İstanbul'un oransal önemini azaltmaya başladığı görülmektedir.

İstanbul'un ülke ve bölge içindeki yeri özetlenirse,

- Marmara Bölgesi çeşitli sosyo - ekonomik göstergeler yönünden ülkenin en gelişmiş bölgesidir, ancak bu gelişmişlik homojen olmayıp, Doğu Marmara Alt Bölgesi ülke ortalamasının üstünde bir gelişmişliğe sahiptir.

- Doğu Marmara Alt Bölgesi'nin en gelişmiş bölge oluşu İstanbul Metropolü nedeniyledir, bölgede

kentleşmenin sürükleyicisi İstanbul'dur.

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI İÇİN PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE TAHMİNLER KAPSAMINDA NÜFUS

1960 Yılı Nazım Plan Taslağı : Bölge planlama kapsamında ele alınmış bir plandır. lineer makro form, bölgesel desentralizasyon, tarihi kentin korunması esasına dayalı bir plan olup, 1985 projeksiyon nüfusu 4.5 milyondur. (1960 nüfusu 1.6 milyon.)

1971 Nazım Planı : Bölge planlama kararlarına dayalı ele alınmış bu plan, Boğaz ve tarihi kentte koruma kararlı, lineer gelişme ve satalitlerde yerleşme esasına dayalıdır.

1985 için metropoliten nüfus büyüklüğü 4.5 milyon, 1990 için metropoliten nüfus tahmini 5.6 milyondur. (Kentsel nüfus)

1973 Nazım Planı : 1971 planı revizyonu olup, 1985 için metropoliten nüfus 4.8 milyon, 1990 için metropoliten nüfus 5.6 milyon büyüklüğündedir.

1976 Nazım Planı Şehirselleşme Projesi : Nüfus projeksiyonlar kapsamında, düşük ve yüksek nüfus tahminleri ve ana tahminler yapılmıştır. 1985 için Metropoliten alan düşük tahmin 5.3 milyon, 1995 için Metropoliten Alan düşük tahmini 6.7 milyon, 1995 için yüksek tahmin 9.2 milyon'dur. (Yeni konut alanlarında brüt yoğunluk 200 kişi/ha olarak önerilmiştir).

1980 Yılı İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı : Şehirselleşme projesi nüfus projeksiyonlarını esas alarak; 1995 yılı için 6.7 milyon düşük nüfus tahmini ile 9.2 milyon yüksek nüfus tahmini arasında 7.2 milyon plan nüfusu kabul etmiştir. Planın 1985 yılı nüfus tahmini 5.471 milyon olup, 1985 yılı nüfus sayımı sonucu 5.3902 milyon'dur.

Bu karşılaştırmaya göre 1980 yılında onaylanan 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Nazım Plan nüfusu düşük tahmini % 2 oranında aşılmış bulunmaktadır. Yine Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunun tahmini olan ve planda nüfus dağılımı kabulünde esas alınan Doğu Batı sadece % 1 aksine gerçekleşmiştir.

	1985 Sayımı	N. P. Bürosu	Gerçekleşme
		Nüfus Tahmini	Oran
İstanbul Met Alan	5.554	5.471	0.02
Batı Yakası	3.805 (%68)	3.683 %67	0.01
Doğu Yakası	1.749 (%32)	1.754 %33	0.01

Değişik Kurumlar Tarafından yapılan nüfus projeksiyonları.

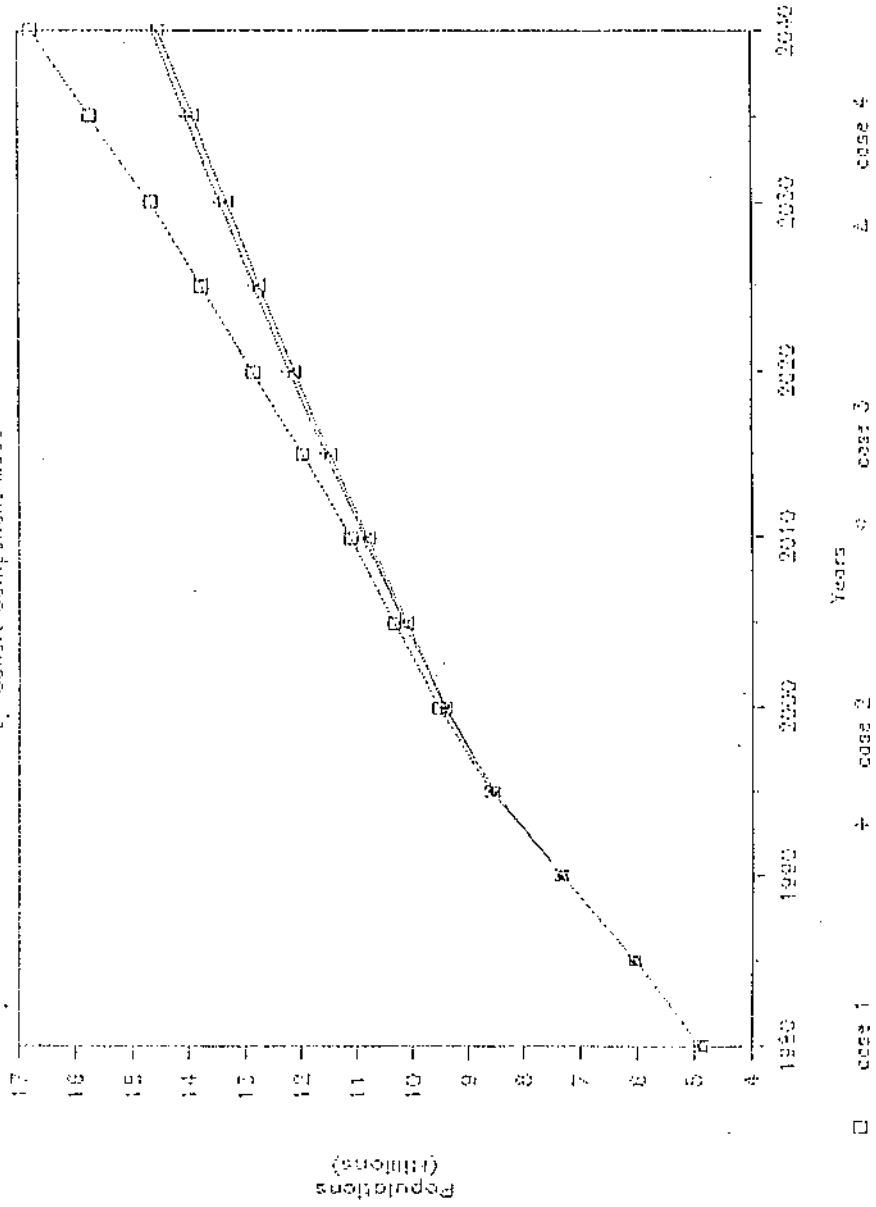
(1984 İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaşım Etüdü/ İstanbul İl Nüfusu Tahmini)

	1985	1990	1995	2000
Tahmin Yöntemi				
DİE Formülü	5.695	6.916	-	-
Aritmetik Boyun	5.781	6.883	7.985	9.067
Geometrik Boyun	5.759	6.994	8.493	10.135
İller Bankası Formülü	5.758	6.992	8.491	10.31
Azalan Oranlarla	5.464	6.087	6.625	7.088
Büyüme				
Lojistik Eğri	5.617f	6.48	7.256	7.915

1980 sonrası İ.S.K.İ. tarafından yapılan nüfus projeksiyonunda, 'Cohort Component Methodu' ile, İstanbul nüfusunun 1990'da 7 milyonu, 2000 yılında 9 milyonu geçeceği 2010 yılından sonra da 10 milyonu geçeceği tahmin edilmiştir.

Population Projection for Istanbul

by Cohort Component Model



İSTANBUL'UN NÜFUS GELİŞİMİ VE NÜFUS YAPISINA İLİŞKİN ÖZELLİKLER

İstanbul'un nüfus için, İstanbul'da bugünkü idari bölünüş içinde;

1. İstanbul Anakent Nüfusu
2. İstanbul Kentli Nüfusu
3. İstanbul İl Nüfusu
4. İstanbul Metropoliten Alan Nüfusu'ndan bahsedebilir.

Sayım verilerinin genelde il bazında olması nedeniyle, plan kararlarında, Metropoliten nüfus rakamları, nüfün gelişme ve dağılımında ise il nüfusları üzerinden değerlendirme yapılması uygun görülmüştür.

İstanbul her dönemde ülkenin en fazla nüfus barındıran kenti olmuştur. Toplam ülke nüfusu içindeki payı % 8'ler arasında değişirken, ülke şehirsiz nüfusu içindeki payı % 22 (1970)'den % 17 (1990)'ye düşmüştür. 1950'den sonra İstanbul her 15 yılda bir, ikiye katlanarak son derece hızlı biçimde büyümüş, 1950'den 1990'a kadar yaklaşık yedi kat artmıştır. 1990 yılında Türkiye nüfusunun % 13'ü İstanbul İl'i'nde yaşamaktadır Aynı yılda Türkiye de km² başına 73 kişi düşerken, İstanbul'da bu yoğunluk 1280 kişidir.

Son 30 yılda İstanbul'un nüfusu yılda % 5.3'e yakın bir artış göstermiştir ki bu büyümenin, % 70'e yakın bir bölümü göçe bağlı artışlardır. 1950 - 80 arasında iç göçler incelendiğinde 1980'de % 59.6 ile İstanbul, % 40 ile Kocaeli, bölgede en yüksek göç alma oranına sahiptir.

İstanbul 1965 - 70 döneminde % 20 oranında net göç alan bir il olarak gözükmektedir. Net göç oranları nüfus hareketinin tüm büyüklüğü hakkında bilgi vermemektedir. Gelen ve giden nüfusun toplamı olan brüt hareketin (devingenliğin) önemli olması nedeniyle bu rakamlar 1975 - 89 dönemi için verilmiştir. Bu dönemde devingenliğin en yüksek olduğu illerden biri de İstanbul'dur. İç göç oranları en yüksek olan illerin başında ise yine İstanbul gelmektedir. İstanbul'a gelenlerin yanında gidenler de olmaktadır. 1980 - 85 döneminde İstanbul'dan hemen her bölgeye giden nüfus vardır. Bunlar muhtemelen bir süre İstanbul'da kalıp geri dönenlerdir. Ancak İstanbul'dan en çok Marmara Bölgesi'nin diğer illerine giden olmuştur. Bu önemlidir. Çünkü bu geri dönüşü değil, nüfusun İstanbul çevresine yayılmaya başladığını göstermektedir.

İstanbul'un bölgenin en büyük ili olması özelliği halen sürmektedir. Bununla beraber, son dönemlerde, bölgenin diğer illerindeki hızlı kentsel nüfus artışı İstanbul'un oransal önemini azaltmaya başlamıştır.

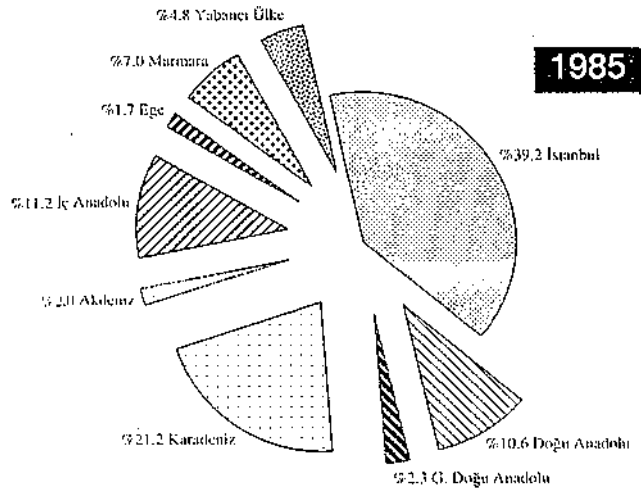
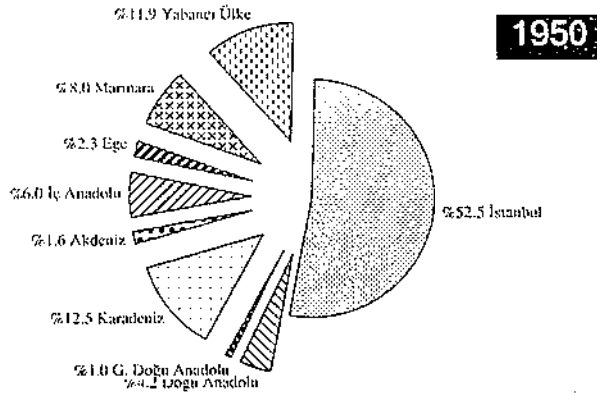
İstanbul'un son 20 - 30 yıl içindeki nüfusunun yarısından çoğu göç ile gelenlerden oluşmaktadır. 1980 - 85 dönemi İstanbul'a gelen her dört kişiden üçü kentlerden gelmiştir. Ancak hala kır-kent göçünden söz edilmesinin bir nedeni sayıları az da olsa kırdan gelenlerin kente daha yavaş uyum sağlamalarıdır (F. Özbay). 1985 - 90 dönemi ise göç akımı yönünden çok hızlı bir dönemdir.

Okur Yazarlık ve Eğitim Düzeyi

İstanbul'un içinde bulunduğu Marmara Bölgesi, okur yazar oranı açısından hem kadın hem de erkek nüfusu olarak yüksek bir düzeye sahiptir. İstanbul, ülke ve bölge içinde okur yazar oranının en yüksek olduğu ildir.

	Okur Yazar		Lise	
	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın
İstanbul	90.9	75.3	20.4	14
Marmara	85.5	67.6	12.9	6.4
Türkiye	79.9	54.7	13.5	6.6

Kaynak : D.İ.E. (1980 Lise ve Daha Üst Düzeyde Bir Okul Bitirenler Lise + olarak Gösterilmiştir).



Doğum Yeriine Göre İstanbul Nüfusunun Dağılımı

1950-1985

Kaynak: Kurdoğlu

Lise ve üstü eğitim yapanlara bakıldığında sadece İstanbul ve Kocaeli illerinde bu düzeyde eğitim görmüş olan nüfusun oranı Türkiye ortalamasının üstündedir. Okur yazarlık geçmiş dönemler ile kıyaslandığında İstanbul ve Türkiye arasındaki okur yazarlık oranındaki büyük farkın kapandığı görülür.

Okur Yazar Oranı		
	İstanbul	Türkiye
1955	74	44
1975	79.5	66
1985	88	77

İstanbul'a gelenlerin eğitim durumları incelendiğinde nüfusun genel özelliklerinden olan göçün önemi açıktır. Örneğin göçün hızlandığı 1955 yılında İstanbul nüfusunun % 74'ü, Türkiye nüfusunun ise % 41'i okur yazardır. Ancak bundan sonra Türkiye'de okur yazarlık oranı % 41'den % 77'ye çıkarken, İstanbul'da % 74'den sadece % 88'e çıkmıştır (1985 D.İ.E.) Lise ve daha üstü eğitim görenlerin oranı, nüfusun sadece % 20'sidir.

Aynı tarihte Ankara'da bu oran % 27'dir. Yani İstanbul Türkiye'nin en kalabalık ilidir, fakat en okumuş ili olma özelliğini koruyamamıştır. Türkiye'de ise lise ve daha yüksek okulu bitirenlerin oranı % 14 civarındadır.

İstanbul'da yaşayıp okuma yazma bilmeyenlerin Türkiye'de okuma yazma bilmeyenlere oranı ise % 5.5. civarındadır. Nüfusun % 15.40'ı okuma yazma bildiği halde bir öğrenim kurumundan mezun değildir. Bu oran Türkiye'de % 16.50'dir. İstanbul'da nüfusun % 4.16'sı yüksek okul mezunudur, bu oran Türkiye'de % 2.25'dir.

1975 - 80 döneminde Türkiye genelinde okuma yazma bilmeyenlerin artış oranı % 0.44 iken, bu oran İstanbul'da % 20.52 olmuştur, bu da göç eden nüfusun özellikleri açısından anlamlıdır.

Nüfusun Yaş ve Cinsiyet Yapısı ve Hane Halkı Büyüktükleri

Göçler nedeni ile İstanbul nüfusunun yaş dağılımı Türkiye ortalamasından farklıdır. 15 - 44 yaşları arasındakiiler; özellikle bu yaşlardaki erkekler, İstanbul'da Türkiye ile karşılaştırıldığında çok ağırlıklıdır, buna karşılık 15 yaşından küçüklerin oranı diğer yörelerde daha yüksektir.

Yaş Grupları	Türkiye		İstanbul	
	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın
0 - 14	38.2	37	31.2	31.7
15 - 44	44.8	44.6	52.4	49.4
45 - 64	13.3	13.7	13.3	14.3
65+	3.7	4.7	3.1	4.7
Toplam	100	100	100	100

D.İ.E. 1985.

Bu farklılaşan yaş yapısının, (15 - 44 yaş arası nüfus oranının artışının) nüfusun doğal büyümesini teşvik eden bir unsur olduğu belirtilmektedir (F. Özbay). Ayrıca bu yaş yapısı nedeni ile yeterli iş olanaklarının da sağlanması gerekmektedir.

Türkiye'de genel olarak her 100 kadına 103 erkek düştüğü görülmektedir. Bu rakam Marmara Bölgesi'nde 100/108, İstanbul'da ortalama 100/110 olan bu rakamın merkezde 113, ilçe ve bucaklarda 108 olması ise fazla erkek nüfusun merkezde oturduğunu göstermektedir. Gerçi son yıllarda İstanbul'a erkek nüfus göçünden çok, aile göçü olmaktadır. Bu erkek nüfusu fazlalığı İstanbul'a çalışmaya gelen erkek nüfustan kaynaklanmaktadır.

Türkiye genelinde henüz şehirdeki aile tipinin tartışmasız bir egemenlik kazanmamış olmasına rağmen, İstanbul'da çekirdek aile tipinin yaygınlaştığından söz edilebilir.

Gerek Türkiye, gerekse İstanbul'da 4 kişilik hane yapısı en yüksek yoğunluğa sahiptir. Bu hane halkı büyüklüğü Türkiye genelinde % 16.19, İstanbul'da % 23.06'dır.

Marmara Bölgesindeki İllerde Cinsiyet Oranları ve Hane Halkı Büyüklüğü, 1980

İller	İl/İlçe	Köy/Bucak	Toplam	Hane Halkı Büyüklüğü
Balıkesir	110	99	103	4.27
Bilecik	117	95	103	4.37
Bursa	104	100	102	4.53
Çanakkale	125	103	109	4.05
Edirne	128	109	117	4.91
İstanbul	108	113	110	4.27
Kırklareli	143	103	118	4.76
Kocaeli	113	105	109	4.85
Sakarya	107	98	101	5.48
Tekirdağ	107	100	116	4.74
TÜRKİYE			103	5.31

KAYNAK : DİE, 1980 Nüfus Sayımı

NOT : Cinsiyet Oranı : (Erkek Nüfus / Kadın Nüfus) x 100

Planlama İçinde İstanbul'da Nüfusun Bölgelere ve İlçelere Dağılımı

Kentin topografik özelliği Boğaz ile kentin iki yakaya, hatta Haliç ile üç yakaya bölünmüş olması, kentin nüfus dağılımı ve plan kararları açısından her zaman önemli olmuştur.

İstanbul nüfusunun 1955'den 1990'a kadar bölgesel dağılımı şöyledir.

Nüfusun Bölgesel Dağılımı 1955 - 1990 (%)

	1955	1965	1975	1985	1990
Beyoğlu Yakası	29.9	28.3	23.9	19.3	15.4
İstanbul Yakası	47.2	48.4	48.3	48.2	48.9
Anadolu Yakası	22.9	23.4	27.8	32.5	35.7
	100	100	100	100	100
Eski Merkez	47.4	35.3	26.4	17.8	13.3

Beyoğlu yakasının payı düşerken Anadolu yakasının payı yükselmiş İstanbul yakası ise yaklaşık olarak aynı kalmıştır. Eski merkez alanlarının (Beşiktaş, Beyoğlu, Eminönü, Fatih) payının ise % 47.4'den % 13.3'e düşmesi ise göçün çevre alanlara yerleştiğinin önemli bir göstergesidir.

İstanbul'un planlamasında özellikle Doğu Batı yakaları arasında dengeleme önemli bir konu olmuş, iskan ilişkileri ve Boğaz geçişlerini minimize etmek daima hedeflenmiştir.

Nüfusun Doğu - Batı Dağılımları (%)

	1955	1965	1975	1985	1990
Batı Yakası	0.77	0.76	0.72	0.67	0.64
Doğu Yakası	0.23	0.24	0.28	0.33	0.36

1960 - 1990 Arası Nüfusun Yakalar ve İlçelere Dağılımı - Nüfus (000)

	1960	10 Yıl	1970	10 Yıl	1980	5 Yıl	1985	5 Yıl	1990
İlçe Adı	1960		1970		1980		1985		1990
Adalar	19.8		17.6		18.2		14.7		19.4
Beykoz	58.3		76.4		114.8		136.1		164.4
Kadıköy	131.3		241.6		468.2		577.9		648.3
Kartal	68.5		168.8		413.8		572.3		906.5 (1)
		14.6		14.5		3.8		10.7	
Üsküdar	111.8		171.3		366.2		490.1		697 (2)
Ara Toplam	389.7		675.7		1381.2		1.791.1		2.435.6
Şile	18.2		19.4		20.4		19.3		33.2
Yalova	33.1		42.7		75.8		90.2		113.4 (3)
Doğu Yakası	T.441.0		737.8		1.477.7		1.900.6		2.582.2
Yıllık Artış %		6.7		10		2.8	7.1		

(1) Kartal'dan ayrılan Pendik İlçesi dahil toplam (Pendik hariç, Kartal 612.0)

(2) Üsküdar'dan ayrılan Ümraniye dahil toplam (Ümraniye hariç Üsküdar)

(3) Yalova İ.M.A. dışı tabloda gösterilmeyen Gebze İ.M.A. içinde
Gebze Nüfus değerleri (000)

1960; 20.0 / 1970;56.0 1990;257.0

1960 - 1990 Arası Nüfusun Yakalar ve İlçelere Dağılımı - Nüfus (000)

	1960	10 Yıl	1970	10 Yıl	1980	10 Yıl	1985	5 Yıl	1990
*Bakırköy	102.6		341.7		882.5		1.238.3		1.807.6 (1)
		23.3		15.8		4		4.1	
Beşiktaş	93.6		136.1		188.1		204.9		192.2
Beyoğlu	216.4		225.8		223.4		245.9		229
Eminönü	134.8		136.9		122.8		93.3		83.4
*Eyüp	180	(2)	238.8		331.5		377.2		424.9 (2)
Fatih	300.6		417.6		474.6		497.6		462.4
*G.O.Paşa	-	(3)	125.6		219		289.8		393.7 (3)
*Sarıyer	48.9		67.9		117.6		147.5		172.5
Şişli	181.4	(4)	365.6		467.6		526.5		519.9 (4)
Z.Burnu	88.3		117.9		124.5		147		165.7
Ara Toplam	1.346.6		2.000.8		3.210.3		3.768.0		4.452.2 (5)
Çatalca	60.9		69.5		89		117.3		240.9
*Silivri	33.2		37.4		53		55.6		103
Batı Yakası	T.1.440.7		2.280.8		3.352.3		3.940.9		4.796.1
		4.6		5.9		1.7		4.7	

(1) 1985 sonrası ayrılan K. Çekmece Dahil toplam olup,

K. Çekmece hariç Bakırköy 1.328.276

(2) 1985 sonrası ayrılan Bayrampaşa dahil toplam,

Bayrampaşa hariç Eyüp 212.4

(3) 1960'dan sonra Eyüp'ten ayrıldı.

(4) 1985 sonrası ayrılan Barampaşa dahil toplam.

Bayrampaşa hariç Eyüp 250.478

(5) 1985 sonrası ayrılan K. Çekmece dahil toplam

Şehir + Kır nüfusu toplam değerleri (içinde kır nüfusu olan ilçeler).

Nüfusun Yakalara Dağılımı 1960 - 1990 Arası / Nüfus (000)

Yakalar	1960	1970	1980	1985	1990
Batı Yakası	1.346.6	2.280.8	3.210.3	3.768.0	4.452.2
Silivri	33.2	37.4	53	55.6	103
Çatalca	60.9	69.5	89	117.3	240.9*
T.B. Yakası	1.440.7	2.107.7	3.352.3	3.940.9	4.796.1
Doğu Yakası	389.7	675.7	1.381.2	1.791.1	2.437.5
Şile	18.2	19.4	20.4	19.3	33.2
Yalova	33.1	42.7	75.8	90.2	114.7
Top. D. Yakası	441	737.8	1.477.4	1.900.6	2.582.2
Toplam İstanbul	1.881.7	3.018.6	4.829.7	5.841.5	7.378.3
Top. İst. (Milyon)	1.9	3	4.8	5.8	7.4
Yıllık Artış %		6	6	2.1	5.3

* B. Çekmece dahil.

İlçelere Göre Nüfus Yoğunlukları Dağılımı /1965 - 85 - 90 ve Değişimleri (Kişi/ha)

	1965 (kişi/ha)	1985	1990	% 24 Toplam Nüfus İçinde
Bakırköy	5	56	85	
Beşiktaş	69	125	123	2.6
Beyoğlu	256	272	267	3.1
Çatalca		4		
Eminönü	294	157	177	1.1
Eyüp	68	148	478	5.8
Fatih	333	474	446	6.3
G.Osman P.	38	137	177	5.3
Sarıyer	8	25	30	2.3
Şişli	90	160	162	7
Z. Burnu	78	104	125	2.2
Batı Yakası	40	70	84	65
Beykoz	14	30	43	2.2
Kadıköy	30	133	153	8.8
Kartal	5	32	56	12.3
Üsküdar	25	83	133	9.4
Doğu Yakası	14	55	82	35
İstanbul	29	65	83	100

Doğu yakası ve Batı yakası nüfuslarının toplam içindeki oranlarına tabloda olmayan, Şile + Yalova ve Silivri + Çatalca ilave edilmiştir.

İlçelere göre yoğunluklar ve toplam nüfus içindeki paylarda Bakırköy'ün yoğunluğunun 5 kişi/ha'dan 85 kişi/ha çıktığı, toplam nüfus içindeki payının da % 0.7'den % 24'e çıktığı görülmektedir. 30 yıl içinde İstanbul'da nüfus yoğunluğu ortalama 3 kat artmıştır. Merkezi iş alanında kalan Eminönü İlçesi'nin yoğunluğu düşerken, Beyoğlu sabit kalmıştır denilebilir. Planlarda uygulanmaya çalışılan koruma kararları, Boğaz bölgesinde nüfus yoğunluğu artışlarını ancak kent ortalaması altında tutabilmiş ise de, Beykoz'da yoğunluğun 14 kişi/ha'dan 43 kişi/ha'ya Sarıyer'de 8 kişi/ha'dan 30 kişi/ha çıkmasına engel olamamıştır. Nüfusun ilçelere dağılımlarında 1960 - 1990 arası gelişmeye bakıldığında, Batı yakasında Bakırköy, Doğu yakasında Kartal, en büyük artışı göstermekte ve toplam yaka nüfusundan en büyük payı almaktadır.

1960 - 1970 arasında yıllık % 23.3 artış hızı ile Bakırköy nüfusu, bu dönemde Batı yakasının % 4.6 olan artış hızının beş katı bir hızla artmıştır. Kartal ise bu dönemde Doğu yakası artış hızı olan % 6.7'nin iki katı, yıllık % 14.6 hızla artmıştır.

1960 sonrası Türkiye'de bölgelerarası göçün hızlandığı ve büyük merkezlerin daha da büyüdüğü bir dönemdir. Bu dönem, İstanbul bütününe 2.1 milyon nüfus ilavesi getirmiş olup, İstanbul içinde de bu dönemde en hızlı artış, Bakırköy İlçesi'nde yaşanmış, mücavir belediyeler bu dönemde gelişmiştir.

Eminönü İlçesi, 1960 öncesi nüfus kaybeden bir ilçe olup (iş sonu olması nedeniyle) bu dönemde nüfusu sabit kalmıştır denilebilir. Beyoğlu, sadece % 0.4'lik bir artış göstermiştir. Eyüp, Fatih, G. Osman Paşa, Sarıyer % 4 civarında bir artışla il artış hızının altında kalmıştır. Şişli İlçesi de bu dönemde yıllık % 10 artış göstermiştir. Bu ilçeden daha sonra Kağıthane ayrılacaktır. Bu dönemlerde büyük artış hızına sahip olan Bakırköy, Şişli, Eyüp ilçeleri ilerdeki dönemlerde yeni belediyeler, daha sonra da yeni ilçelerin doğuşuna sebep olmuştur.

1979 - 80 Dönemi

Batıda Bakırköy % 15.8 Doğuda Kartal % 14.5 artış hızı ile yine nüfusu en hızlı artan ilçeler olmuştur. İstanbul toplamında artış hızı bir önceki döneme göre % 4.6'dan % 5.9'a çıkarak 1960 - 90 döneminin en hızlı artışı göstermiştir.

1980 Sonrası

1980 - 85 arası artış hızı % 1.7'ye düşmüştür. bu dönemde nüfusun % 54'ü merkez belediye sınırları içinde, % 46'sı ise çevre belediyelerde yaşamaktadır ve çevre belediyelerin sayısı 36'ya çıkmıştır. Artık nüfusun yarıya yakın kısmı çevre belediyelerdedir.

Bu dönem İstanbul'a göçün azaldığı bir dönem olup, planlama ve kurumlaşma gayretlerinin arttığı bir dönemdir. 1985 - 90 arası nüfusun artış hızı yeniden yükselerek 5.3'ye çıkmıştır. Bu dönemde de Doğu yakası artış hızı Batı yakası artış hızının iki katına yakındır.

İstanbul'un 1960'lı yıllardan itibaren planlı olarak payının artırılması, 1990'da % 67 (B), % 33 (B) dağılımına ulaşılması planlanmış olup, bu hedefe 1985 yılında ulaşılmıştır. 1980 - 85 arasında nüfusun 1 milyon artışına karşın, 1985 - 90 arasında nüfus, 1.6 milyona artmıştır. Bunda ülkeden kaynaklanan koşulların yanı sıra, belediyelere verilen yetkilerin ve kente yapılan büyük yatırımların rolü olduğu düşünülebilir.

1990 yılında İstanbul nüfusu 6.9 milyondur ve şehir, 441.000 kır nüfusuna sahiptir. Planlarda nüfus kabulleri ve projeksiyonlar bölümündeki nüfus kabulleri, şehirselleşmeye ait olup, 1995 şehir nüfusunun 6.7 milyon (düşük tahmin) ile 9.2 milyon (Yüksek tahmin) arasında kaldığı ve iki tahmin arasında seçilen 7.1 milyon nüfusun uygun bir plan kararı olduğu görülür.

Sonuç olarak İstanbul'un toplam nüfusu projeksiyonlara dayalı plan kabullerine (1/50.000 ölçek 1980 onanlı İ.M.A. Nazım Planı) uygundur. Ancak nüfusun kent için dağılımının, yoğunlukların ve kentsel mekanların, kent tasarımından ve planlama ilkelerinden bağımsız gelişmiş olması sorunu vardır.

- Kent organizasyonu ve işletmesi yetersizdir,

- Alt yapı sorunu çözülememiştir,

- Trafik düzeni eksiktir.

Nüfusun gerektirdiği, kurumsallaşma, örgütlenme ve finans olanakları yaratılamamıştır, uygulama, kontrol ve koordinasyon yeterli olamamıştır. Demografik kentleşme nüfus yığılması biçiminde olmuş, ekonomik, teknik ve sosyal standartlar açısından kentleşme sağlanamamıştır, problem nicelik değil nitelik problemidir.

ATÖLYE 1 : İSTANBUL'UN KENTSEL NÜFUS ÖZELLİKLERİ

**EVALUATION OF POPULATION OF ISTANBUL IN RESPECT
OF URBAN DEVELOPMENT**

Seher SEZER

Mimar Sinan Universty

Regional Planning Department

AIM

16th World Town Planning Days Colloquium on the subject of 'Urban development Problems of İstanbul and European Metropolis' consists of three workshop studies. 'Population Characteristics of İstanbul' is one of them and aims at reaching important results by combining the other workshops' studies on the subjects of 'infrastructure' and 'identity'.

For this reason the subject of the workshop is taken within the framework which allows the discussion of macro - level strategies, planning decisions and methods rather than focusing on detailed demographic characteristics of population.

The subject is developed under the following titles

- Population and developments in historical period
- Conditions of population of İstanbul in the county and region
- Population values as the base of planning assent; projections, forecastings, realization and aimed at discussing the findings and strategies on future of İstanbul.

HISTORICAL DEVELOPMENT OF POPULATION

The first settlements in the environs of İstanbul was established at the edge of the river Kurbağalıdere in Kadıköy in the 7 th BC and was concurred with stratum belonging to early Troian Periods.

The most important characteristic of the geographical site of the city is its location on the water channel which provides a commercial relationship between the steppa world and, Mediterranean Basin and having a sheltered harbour like Golden Horn.

We can also consider other advantages of İstanbul like being a bridge between Balkan peninsula and Asia Minor, having a close relation with the sea and its topographical conditions.

The first migration movement originated from Eagean coastal settlements in which geographical structure and agricultural potential on scarce land did not allow population growth.

The city which became a Greek colonization as an outcome of economical, political and military factors arose as a 'World City' after it is declared as the capital of the Empire in 324 AD, Emperor Constantine divided the city into 14 regions like in Rome, and the city had a civic organization.

It is known that in 4 th century AD the population of the city highly increased and in next century it was more crowded than Rome.

When the city was conquered by Mehmet the Conqueror (Fatih) in 1453 it was so destroyed for being a capital city. The first thing Fatih took care of was, concerning about reconstruction and resettlement resulted of giving shelters to people living in the city and attract new population.

In order to provide the development of the city, the first problem was to provide an efficient size of population. It is known that, within the Teodosian Walls there were large size of fields, gardens and vacant lands and, the population was around 40.000 - 50.000 according to an optimistic estimation before 1453.

By the time of Fatih, a great deal of effort was put into reconstruction and resettlement affairs. The population was around 80.000. Towards the end of the Fatih period, the population was 120.000 according to the documents. It was again in Fatih period when the regions were divided into 4 'Kadılık' as administrative divisions.

1. **Citadel Division** : İstanbul Kadılığı
2. **Division from the Citadel to Çatalca** : Hastal Kadılığı
3. **Division** : Galata Kadılığı
4. **Üsküdar Division** : Üsküdar Kadılığı

Therefore, yet after the Fatih period, İstanbul, like many other cities in Anatolia, tendet to be a city spreading beyond the walls.

On the contrary of many other European cities where developments were restricted by city walls and a very high buildig density is reached. İstanbul developed in both ways, spreading beyond the city walls and increasing its density within the city walls.

The city where population approached the level of 200.000 early 6th century had two important problems, nourishing increasing size of population and scarcity of water. According to the traveller of this time İstanbul was one of the most monumental cities in the world and probably tha most crowded one among its European and Metidderranean counterparts.

In the 17th century population in the city reached 700 - 800.000. Throughout the 17th and 18th centuries it increased continually and some measures were taken to prevent this process.

The trend characterizing general development of the 19th century was the integration of the Bosphorus and Golden Horn into the city. At this time population of İstanbul was 750.000, with environs it was 900.000.

According to the a census made in 1885, population was composed of 337.994 local born and 406.328 immigrant people. It shows that nearly 50% of people were resettled in İstanbul by the measures taken after the Fatih period.

While the population was 876.565 (367.751 women and 508.814 men) in this year, it passed beyond one million at the end of the century intogether with the suburbs. At the begining of the 20th century (1914 - 16) the population of İstanbul was as high as 1.600.00 with suburbs and increased in a very high rate until today and aproached eight million.

The fators which had affected the development of the city were economic, politic and military ones with topographic advantages, and strategic location.

- . Division and organisaiton of the city indicates its importance within the historical process.
- . From time to time the population decreased or increased. So high that it was triet to persent by measures on migration movement.
- . The city was used to be an important commercial and consumption center.
- . It was the capital city of Byzatium and Ottoman Empire.
- . At the times when many European cities were within, city walls (except of London) İstanbul was both within and beyond the wals.
- . It became the most crowded city among the European and Metiderannen cities, with its monumental buildings and population.

POPULATION MOVEMENT AND CHARACTERISTICS IN MARMARA REGION

In 1950s. in Turkey the transformation from an agricultural society to a new social structure in which the industrial activities gained importance has begun. The capital which is accumulated in agriculture was transferred to the industralization and all this process caused urbanization and population movements.

Urban population increased by both natural population incase rate and migration. The migration had important effects on the population size and characters of setlements.

Marmara Region is the most developed region in the country in respect of socioeconomical indicaors and faced with the most rapid migration movement.

East Marmara sub - region and especially İstanbul Metropolitan Area is the most attractive center in the region.

The population movement in the country and region, continuing from 1950s to 1990s indicates that population increase in İstanbul can not be explained by the naturel birth rate. For this reason the demographical structure and urbanization characteristics of İstanbul is to be considered within its region which is sensitive to in and outmigration. The results of 1955 - 85 population census are evaluated in regional level, 1990 census results are detailed only for İstanbul.

Population Increase Rate

Population increase rate is expressed as the number of birth, death and migration per thousand people. In the period of 1960 - 85 population increase rate is 24.88 per thousand (D.İ.E. 1986, 52).

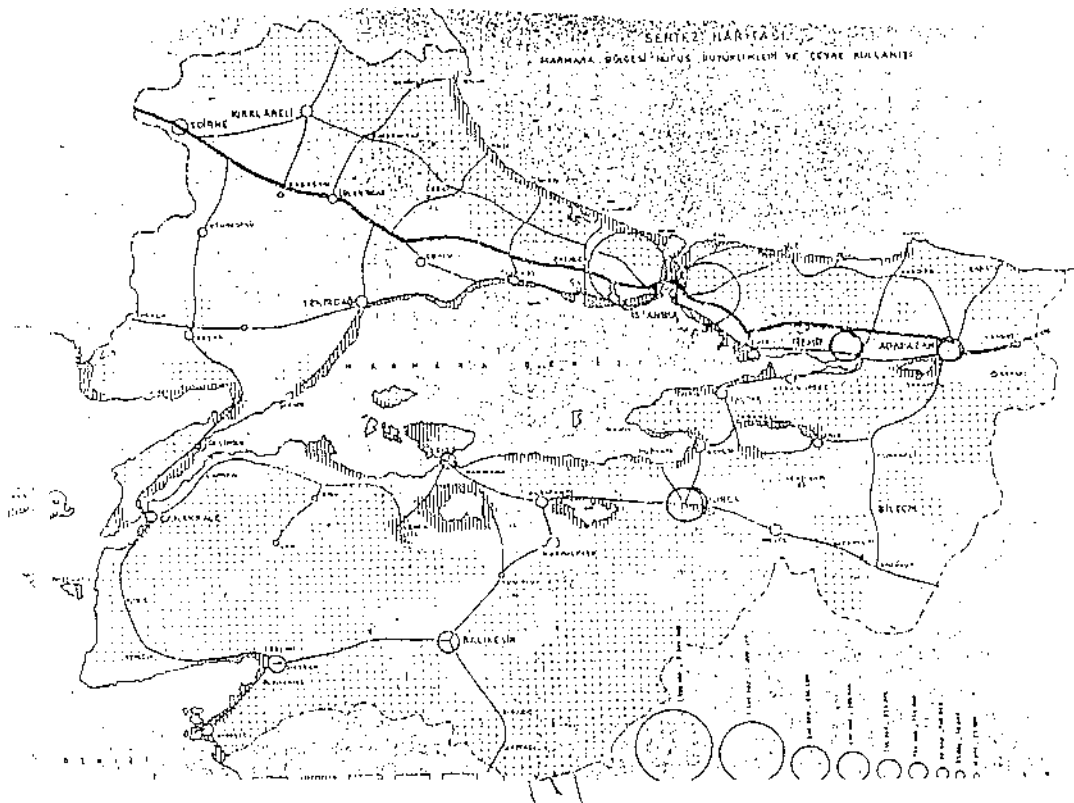
Migration is very important phenomena in urbanization process. While annual average urban population increase rate was 5.4 % in 1955 - 75, it decreased to 3.3.4 in 1975 - 80 period. It brought a decrease in the number of annual migration. After 1980, urban population increase rate rose again and in the 1980 - 85 period it reached 4.91%. In the 1975 - 85 period urban areas locating in developed regions too the advantage of their position. 51.97% of the additional population of this period occurred in developed regions of which the centers are İstanbul, Bursa, İzmir. As a result of the rapid urban population increase between 1950 and 1960. Proportion of urban population living in settlements with a population of more than 10.000 increased from 24.3% to 26%.

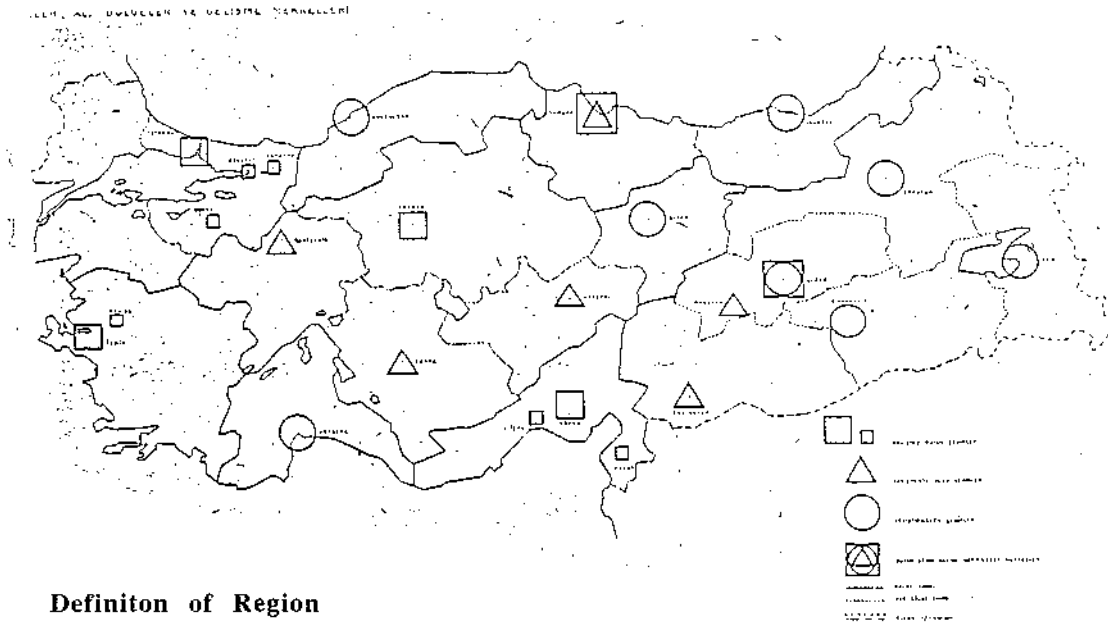
In 1985 51 percent of total population was living in settlements with more than 10.000.

Total population of Turkey reached 50.664.000 in 1985 while it was 44.737 000 in 1980. In a very short period of time Turkish Republic has balanced the male/female proportion which was unbalanced in favour of female population through the high fertility rate and took her place after the World War II among rapidly developing countries.

However, for last 30 years, it is observed that the fertility rate all around the country tendet to decrease in a slow but stable way. (Shorter - Macuka, 1983. s. 16 - 19). This led a decrease in population increase rate in 1980 - 85 period. In spite of the decrease in fertility rate, the population increased due to migration movement from abroad (S. Köksal, F. Özbay, Population, urban development and settlement pattern in Marmara Region, 1987M).

İstanbul has faced with the greatest migration movement in the country and region. The porportion of the İstanbul population to Turkey total population increased from 5.6 percent in 1950, to 11.4 percent in 1985. This is another reason of taking the population movement within th regional framework.





Definiton of Region

In Turkey the biggest administrative unit is province. The county is divided into seven geographical regions without having any legal definiton. İstanbul takes place in Marmara region and East Marmara Sub region.

Marmara Region

Marmara Region is defined with 3 sub regions;

- East Marmara Sub - Region (İstanbul, Kocaeli, Bursa, Bilecik, Sakarya).
- Trakya Sub - Region (Edirne, Tekirdağ, Kırklareli
- Southwest Marmara Sub - Region (Çanakkale, Balıkesir)

İstanbul locates in East Marmara Sub Region and is defined as 7th degree settlement within the degress from to 7 in a research carried out by the State Planning Organisation. This degree indicates a center which has an effect over the whole country.

It is defined as natural metropolitan and named as "Superior" Metropol.

İzmir, Ankara, Adana and Gaziantep are defined as the center in 6th degree. In the definition of the metropolitan Area, Gebze which belongs to Kocaeli province is included.

Annual Population Increase Rates

Census Period	Turkey %	Marmara %	Others %
1950 - 60	27.75	31.83	26.83
1955 - 60	28.53	29.47	28.32
1960 - 65	24.62	23.77	24.82
1965 - 70	25.19	31.66	23.69
1970 - 75	25.01	33.01	23.06
1975 - 80	20.65	31.4	17.87
1980 - 85	24.88	32.4	22.81

Population Sizes and Increase Rates in Marmara Region and The Other Regions (1950- 1985)

	Marmara Region		Other Areas		Turkey		
	Annual		Annual				
	Increase		Increase				Marmara Region
	Pop.	Rate	Pop.	Rate	Pop.	r	Popartion
Census Years	(000)	(Per Thousand)	(000)	(Per Thous.)	(000)	per thous.	Total Pop.
1950	3.814		17.133		20.947		18.21
		31.83		26.83		27.75	
1955	4.472		19.593		24.065		18.58
		29.47		28.32		28.53	
1960	5.182		22.573		27.755		18.67
		23.77		24.82		24.62	
1965	5.836		25.555		31.391		19.2
		31.66		23.69		25.19	
1970	6.837		28.768		35.605		19.99
		33.01		23.06		25	
1975	8.064		32.284		40.348		21.09
		31.4		17.87		20.65	
	9.435		35.302		44.737		21.9
1980		32.45		22.81		24.88	
			39.567		50.664		
1985	11.098						

SOURCE : D.I.E. 1985. General Pop. Census, Adenministrative Divisia No. 1211, Ankara

Regional Population Characteristic

Density

Marmara Region which spreads over only 8.5% of the whole county consists of 22% of the total population.

In the region density is 168 person per square kilometer while it is 66 person in the country. In 1955 this values were 62 and 31 respectively. Values of 1977 were 111 person per km² in the region and 52 person per km² in the country. It shows that the density in the region increased form the level of 2 times to 3 times of the average of the country. The diference occured mainly because of İstanbul which has a density of 1023 person/km²...

Urbanization

Rapid urbanization in Turkey beginning from 1950's intensified in Marmara Region and the focus of this process has been East Marmara region and especially İstanbul environs.

As a result of rapid population increase, division of agricultural land and mechanisattion, surplus of labour was released in rural areas. The cities on the other hand had an attraction due to the industrialisation and it is supported by the rapid transportation facilities all over the county.

Marmara and Ege Regions were more urbanized regions than others. İstanbul played a great role in this process because in Turkey urbanization can occur through big cities even through small and medium cities have some functions. Only big cities can create exterior economies for development of urban functions especially of

industry and they lead the development of the region (Population, urban development and settlement pattern in Marmara Region. S. Kökalsal, F. Özbay).

Distribution of Urban population in the Region and Its Development

Definition of the city differentiates according to countries and selected criteria. In Turkey for many years, settlements with a population of more than 10.000 are considered as 'city' after 1980 it changed to 20.000 which is derived from the definition of urban function.

If urban population sizes and their increase is considered in Marmara region the there population level 2000 + , 10.000 +, 20.000 +; it will be found higher urbanization rate than that of the country.

1955-1965 Period Urban Population (000)

	1955	1960
County	5.425	9.343
Marmara Region	2.048	3.14
İst. Metrop.	1.325	2.108

The most important characteristic of their period is that urbanization rate of the other areas in the country was higher than of Marmara Region.

In the region, population increase rates of settlements with a population of more than 20.000 were higher than that of the whole city of İstanbul in this period. It indicates a spread of urbanization over the region. It was a period of accelerated urbanization process over the country. While in 1955 the share of settlements with a population of more than 20.000, in total population was 38% it increased to 50% in 1965.

Total urban population over the county increased by 2 million. Annual urban population increase rate was 5.19 % annual total population increase rate was 2.6%, annual population increase rate in metropolitan areas was 4.10% in İstanbul.

1965-75 Period

After 1960, interregional migration was accelerated and big cities became more and more extended.

1965 - 75 Period

Urban pop Increase (Million)	6.37
Urban pop Increase Rate (Annual %)	5.46
Total Pop. Increase Rate	2.57
Pop. Inc. Rate in Metrop. Areas (annual %)	5.5
Pop. Inc. Rate in İstanbul (Annual %)	5.5
Pop. Inc. Rate in Marmara Region (Annual %)	5.4

In this period, population increase rate in İstanbul Metropolitan Area was two times of total population increase rate in the country and it was more rapidly growing than other areas.

Policies and big investments brought by the Development Plans supported industrialization and urbanization of İstanbul and East Marmara Region and accelerated this tendency (B.İ.N.P.B. 1971 Report, s. 10). For this reason the urbanization rate of İstanbul which was lower than that of the country in previous period increased in this period. In Marmara Region, population increase rate was 5.40 %, in East Marmara Region it was 5.60% and approaching that of İstanbul.

1975-85 Period

At that time in both Marmara Region and in other areas, population increase rate became slower than of the previous period.

	1975-85
Urban pop Increase (Million)	8.47
Urban pop Increase Rate (Annual %)	4.57
Total Pop. Increase Rate	2.19
Pop. Inc. Rate in Metrop. Areas (annual %)	3.4
Pop. Inc. Rate in İstanbul (Annual %)	4.05

In comparison with the previous period, urban population increase rate of İstanbul was lower than that the country and the Region averages. The decrease in the rate of urbanization indicates that direction of migration movement has changed from the cities to other cities and directed to the smaller cities.

Since 1955, as can be seen in tables, there has been a decrease in number of settlements with a population of more than 10.000 and more than 20.000 in İstanbul in spite of the rapid population increase.

Another result is that Marmara Region kept its importance over the three period but the focus of urban development slid to other provinces. In the period of 1955 - 85, the share of İstanbul in the urban population decreased from 31.4 % to 23.8 %.

Change in the Position of İstanbul 1955 - 85 (for 20.000 + Population)

	1955	1965	1975	1985
Ratio to Turkey	31.4	24	24.4	23.8
Ratio to Marmara	80	72.4	75.2	71.5
Ratio to East Marmara	85.1	82.1	81.8	78.8

Toplam Nüfus İtibarıyla, İstanbul'un Ülke Nüfusu İçindeki Payı

Years	Turkey	İstanbul	%
1935	16.158.018	883.599	5.5
1945	18.790.174	1.078.399	5.7
1955	24.064.763	1.533.822	6.4
1965	31.391.421	2.293.823	7.3
1985	51.6420.757	5.858.558	11.4

SOURCE: Population, urban development and settlement pattern in Marmara Region
S. Köksal+ F. Özbay.

Urban Population Sizes and increase Rates (r) in Marmara an the Other Regions 1955 - 85 (20.00 + populated settlements)

	1955		1965		1975		1985
Istanbul	1.366		2.102		3.693		5.551
r		43.1		56.4		40.8	
Ratio of Urban pop.	89		91.6		94.6		95
Marmara	1.71		2.903		4.91		7.769
r		52.9		52.6		45.9	
Ratio of Urban pop.	38.3		49.8		60.9		70
Other Provinces	2.642		5.857		10.224		15.517
r		79.6		55.7		41.7	
Ratio of Urban pop.	13.5		22.9		31.7		39.2
TURKEY	4.352		8.76		15.134		23.289
r		70		54.7		43.1	
Ratio of Urban pop.	18.1		27.9		37.5		46

Urban population Sizes and Increase Rates (r) in Marmara and the Other Regions 1955 - 85 (10.000 + populated settlements)

	1955		1965		1975		1985
Istanbul	1.366		2.116		3.693		5.589
r		43.1		55.7		41.4	
Ratio of Urban pop.	89		92.3		94.6		95.7
Marmara	1.967		2.65		5.3		8.228
r		29.8		69.3		44	
Ratio of Urban pop.	44		45.4		65.7		74.2
Other Provinces	3.458		6.693		11.407		17.662
r		66		53.3		43.7	
Ratio of Urban pop.	17.7		26.2		35.3		44.6
TURKEY	5.425		9.343		16.707		25.89
r		54.4		58.1		43.8	
Ratio of Urban pop.	22.5		29.8		41.4		51.1

Urban population Sizes and Increase Rates (r) in Marmara and the Other Regions 1955 - 85 (2.000 + Populated settlements)

	1955		1965		1975		1985
Istanbul	1.406		2.146		3.762		5.467
r		42.4		56		41.5	
Ratio of Urban pop.	91.7		93.7		96.3		97.5
Marmara	2.383		3.43		5.954		9.004
r		36.4		55.2		41.4	
Ratio of Urban pop.	53.3		58.8		73.8		81.1
Other Provinces	5.793		10.015		16.567		23.554
r		54.7		50.3		35.2	
Ratio of Urban pop.	29.6		39.2		51.1		59.5
TURKEY	8.176		13.445		22.521		32.558
r		49.7		51.6		36.9	
Ratio of Urban pop.	34		42.8		55.8		64.3

**Net Migrattan Rates of the Provinces in Marmara Region (per thousand)
(1975 - 1980)**

Provinces	1975 - 80	1970 - 75	1965 - 70
Balıkesir	-7.33	-24.2	-57.5
Bilecik	-2.31	-101.05	-118.01
Bursa	55.91	57.89	23.72
Çanakkale	-3.46	2.85	-9.36
Edirne	-7.67	-13.24	76.74
İstanbul	67.27	127.46	207.1
Kırklareli	-11.25	93	-96
Kocaeli	100.28	6.24	55.08
Sakarya	8.41	6.56	-5.08
Tekirdağ	14.48	31.08	9.6

Source : Kocaman & Özalın, 1985.

Origin Of Migration to Marmara Region 1975 - 1980

	Total Marmara Provinces	İstanbul	Other provinces in Provinces
The same Province	13.3	8.6	19.4
Marmara Region	16.8	10	25.6
Other Cites	60	72.7	43.8
Abroad	9.8	8.8	11.2
Total	100	100	100

Source : DIE, 1985.

	Pop. (person)	Density km2	Density km2/per
İstanbul	5.842.985	5.717	1.023
Marmara	11.097.514	72.578	168
Türkiye	50.664485	774815	55

In 1965, proportion of B.İ.M.A. (Greater İstanbul Metropolitan Area) population including Gebze was 2.327 million, more than 7% of country population and 60% of Marmara population. Gross population density was 360 per/km2. It means a decrease in density by 3 times in 20 years

Population Density of Provinces in Marmara Region (1985)

Provinces	Population	Area (km ²)	Density P/km ²	1980-85 r (per thousand)
Balıkesir	910.282	14.292	64	12.95
Bilecik	16.909	4.307	37	18.07
Bursa	1.324.015	11.043	120	29.39
Çanakkale	417.121	9.737	43	12.64
Edirne	389.638	6.276	62	14
İstanbul	5.842.985	5.712	1.023	41.76
Kırklareli	297.098	6.55	45	9.43
Kocaeli	742.245	3.626	204	43.68
Sakarya	610.5	4.817	127	21.32
Tekirdağ	402.721	6.218	65	22.01
Marmara Bölgesi	11.097.514	72.578	141	32.45
TÜRKİYE	50.664.514	774.815	65	24.88

Source: DİE, 1980, 1985 General Population Census

If urban development of İstanbul is summarized;

- 1935 - 50; It was a center with rapidly increasing population.
- 1950; Population reached to 1.666 million. It was the biggest city in the country with this population.
- 1950 - 55; Urban population was increased rapidly in both İstanbul and the country. Annual population increase rate was 6.7% for the country and it was 5.7% for İstanbul.
- 1955- 60; There was a downward trend in urban population increase rate in both İstanbul and the country.
- 1963; In this year "East Marmara Preliminary Report' in which İstanbul was considered within its region suggested to support the development of İstanbul Metropolitan Area which consisted of İstanbul Province and Gebze.

1965 - 75; New big investments made in İstanbul accelerated urban population increase rate which had a downward trend since 1965.

It was the period in which İstanbul gained more population than other periods both in number and proportion. Annual increase rate reached 5.6% while it was 4.6% in the period of 1960 - 65. Urban population increased from 2.1 million to 3.7 million. It increased by 1.6 million. In this period new population settled in rural areas around İstanbul and it brought a rapid spread of the city over the environs. New municipalities are established in those areas. Discussions on the urban administration became on agenda.

1975 - 85; Annual increase was 3.9% in the first five years and 4.20% in the second. Population increased from 3.9 million to 5.8 million. If population of İstanbul is considered since 1955 within the population of the country, region and the subregion, it can be a decrease in urbanization level. This downward trend became more rapid in the period of 1975 - 85.

As a result, İstanbul is still the biggest city of the country and the region, but in recent periods urban population increase over the country and the region reduced the proportional importance of İstanbul.

In 1960, the only city with a population of more than 1 million was İstanbul, in 1975 there were three cities at this level. If the position of İstanbul in the country and the region summarized;

Marmara Region is the most developed region in the country by socio - economic indicators, but this development is not homogenous and East Marmara Sub - Region developed much more than average of the country.

It is because of İstanbul which always led the urbanization in the Region.

**POPULATION AS A CENTER OF PLANING STUDIES AND
FORCASTING MADE FOR İSTANBUL METROPOLITAN AREA**

1960 Drawft Master Plan : It was handled in the extent of regional planning . It was based on linear macroform, regional decentralization, conservation of historical town.

1985 Projected population 4.5 million

1960 Population 1.6 million

1971 Master Plan : It was prepared depending on the Regional Planning decisions and based on conservation of Bosphorus, and histoical town, and suburbanization of the city.

1985 Metropolitan population 4.5 million.

1990 Projected metropoliten population 5.6 million (Urban pop.)

1973 Master Plan : It was the revision of 1971 Plan.

1985 Metropolitan population 4.8 million.

1990 Projected metropolitan population 5.6 million

1976 Master Plan Urban Development Project : It was based on population estimations of urban development project 7.2 million plan population for 1995. It accepted in between the 6.7 million low estimation and 9.2 million high estimation;

1985 Projections 5.471 million.

1990 Census result 5.902 million

1980 İstanbul Metropolitan Area Master Plan : It was based on population estimations of urban development project 7.2 million plan population for 1995. It accepted in between the 6.7 million low estimation and 9.2 million high estimation;

1985 Projections 5.471 million

1985 Census result 5.902 million

As it can be seen in this comparison the low estimation of 1/50.000 Metropolitan Area Master Plan approved in 1980 was exceeded 2% only. This value is only 1% in the estimation projections made for the East and West Sides, by Greater İstanbul Master Plan Bureau as the base of population distribution of the plan.

	1985 Census	Master Plan Bureau Pop. Projections	Realization
Istanbul Met Area	5.554	5.471	0.02
West Side	3.805 (%68)	3.683 %67	0.01
East Side	1.749 (%32)	1.754 %33	0.01

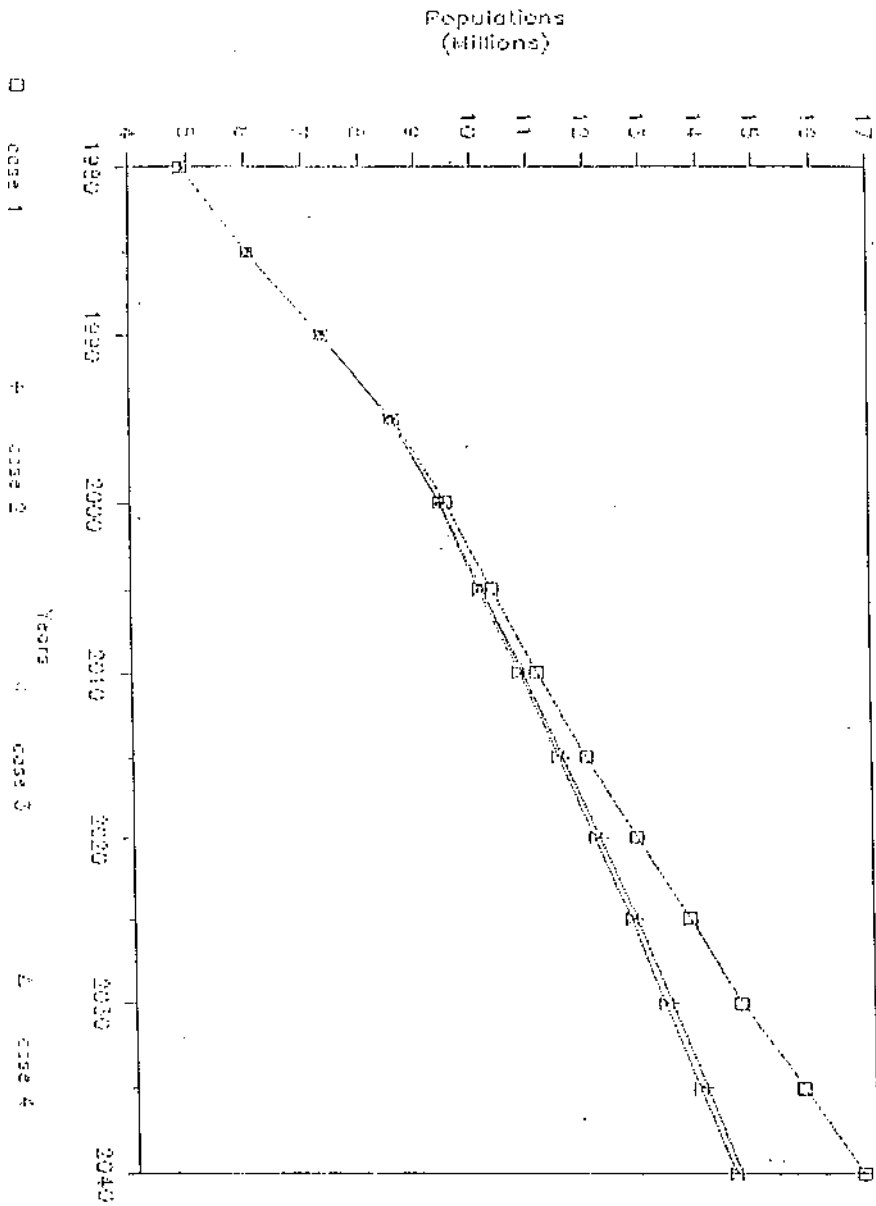
Population projections Made by Different Authorities. (1984 İstanbul Technical University Transportation Study./İstanbul Province Population Projection.)

Projection Method	1985	1990	1995	2000
DIE Equation	5.695	6.916	-	-
Arithmetic	5.781	6.883	7.985	9.067
Geometric	5.759	6.994	8.493	10.135
İller Bankası Equation	5.758	6.992	8.491	10.31
Growth in Dimin. Rate	5.464	6.087	6.625	7.088
Grow up				
Logistic Curve	5.617f	6.48	7.256	7.915

After 1980, in a projection made by İ.S.K.İ by using Cohort Component Method, it is estimated that 1990 population will be 7 million, 2000 population 9 million and after 2010 it will exceed 10 million.

Population Projection for Istanbul

by Cohort Component Model



POPULATION DEVELOPMENT AND CHARACTERISTICS OF POPULATION STRUCTURE OF İSTANBUL

Four groups of data imposed by the administrative division by using the administrative division can be regarded in examining population development of İstanbul.

1. Greater İstanbul Population
2. İstanbul Urban Population
3. İstanbul Province Population
4. İstanbul Metropolitan Area Population

It will be proper to evaluate plan decisions by using the Metropolitan population values, and population development and distribution by using province population because Census data is on the province base.

İstanbul has always been the most populated city in the country. While its share in total country population was changing from 8% to 13%, its share in urban population of country decreased from 22% (1970) to 17% (1990). after 1950, population of İstanbul, doubled its size in every 15 years and from 1950 to 1990 it increased 7 times. In 1990 13% of total population of the country was 73 per 6km², in İstanbul it was 1280 per/km².

In last 30 years, population of İstanbul increased by 5.3% per year and about 70% of this growth depended on the migration.

If immigration between 1950 - 80 is examined, in 1980, it is seen that the highest immigration rate belongs to İstanbul by 59.6% and Kocaeli by 40%.

In the period of 1965 - 70 net immigration to İstanbul was 20%. Net migration rates do not, give information about the size of population movement. As the important point, total movement which is the sum of in and out migration (mability), are given for 1975 - 89 period. In this years İstanbul was one of the province which had high mobility.

İstanbul also had the highest immigration rate. There is a population lost in İstanbul in 1980 - 85. The movement towards other cities from İstanbul can be regarded as returns of previously migrated population. But migration to the cities of Marmara Region shows a spread of population rather than being a return. İstanbul is still the biggest province in the region but, rapid urban population increase in other cities reduced its importance. In last 20 - 30 years, more than 50% of İstanbul population was composed of immigrants.

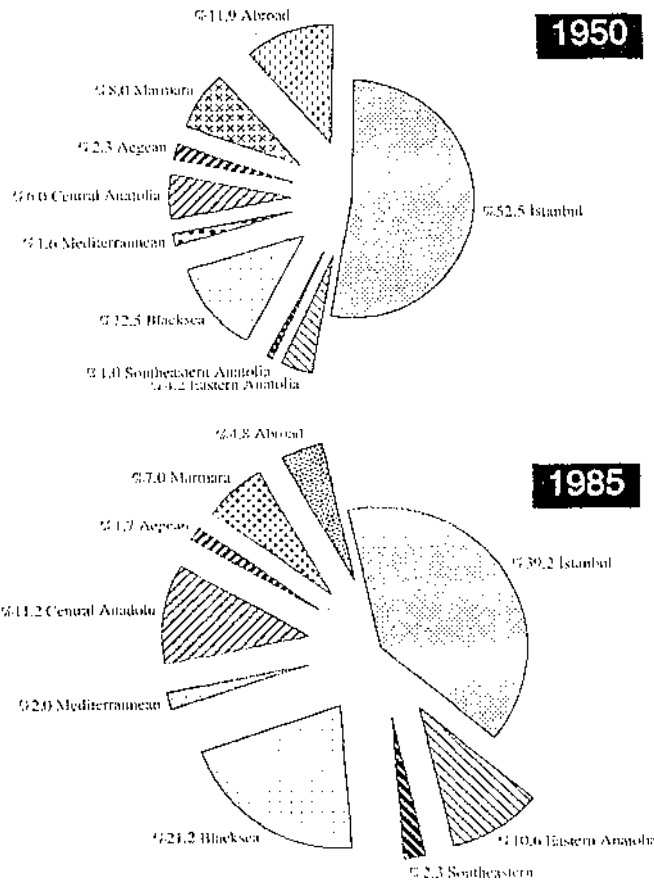
In 1980 - 85 period, every 3 immigrants in 4 came from other cities. F. Özbay states that rural immigrants adopt to the city in a very slow way and it is why rural - urban migration is still an the agenda. 1985 - 90 period was very active in terms of migration movement.

Literation and Education Level

Marmara Region has a high literation ratio for both men and women. İstanbul has the highest radio of literation in the county and the region.

	Literate %		High School + %	
	Men	Women	Men	Women
İstanbul	90.9	75.3	20.4	14
Marmara	85.5	67.6	12.9	6.4
Turkey	79.9	54.7	13.5	6.6

D.İ.E. 1980 High School + indicates people graduated from at least high school.



Distribution of Population of Istanbul According to Place of Birth
1950-1985 Source: Kurdoglu

In İstanbul and Kocaeli, proportion of people educated in a high school or in a higher education to total population is above the country average. In comparison with previous years the big difference between İstanbul and turkey in literacy ratio has reduced.

	Literation Ratio	
	İstanbul	Turkey
1955	74	44
1975	79.5	66
1985	88	77

Educational level of immigrants is strictly related to characteristic of migration. For example in 1955 when migration movement was very rapid, 74% of İstanbul population and 41% of Turkey population was literate. Since then literacy ratio in Turkey increased to 77% it reached to 88% in İstanbul. (1985DİE)

Only 20% of İstanbul population was educated in high school or in higher education. While in the same period, this ratio was 27% in Ankara, literacy ratio in Turkey.

The proportion of illiterate living in İstanbul to total illiterate in Turkey is 5.5%. 15.40 of population of İstanbul has not graduated from any school even if they can read and write. This ratio is 16.50% for Turkey, 4.16% of population of İstanbul has a higher education degree. In Turkey, this ratio is 2.25%

While, the ratio of illiterate population in Turkey was 0.44% in 1975 - 80, it was 20.52 in İstanbul. It is meaningful in terms of immigrant population and its characteristic.

Age and Sex Structure of Population and Household Sizes

Age distribution of İstanbul differentiates from the average of Turkey due to the migration in İstanbul, 15 - 44 age group especially male group is bigger than those of Turkey and the ratio of people aged less than 15 is higher than those in other places.

Age Groups	Turkey		İstanbul	
	Men	Women	Men	Women
0 - 14	38.2	37	31.2	31.7
15 - 44	44.8	44.6	52.4	49.4
45 - 64	13.3	13.7	13.3	14.3
65+	3.7	4.7	3.1	4.7
Total	100	100	100	100

D.İ.E. 1985.

The differentiation in 15 - 44 age group could be seen as the stimulation of natural increase of population (F. Özbay).

In addition this structure implies the need of sufficient job facilities.

In Turkey, there is 103 male per 100 female (100/103). This ratio is 100/108 in Marmara Region and 100/110 in İstanbul. Within İstanbul it differentiates, for example central areas consist of more male population than small districts. The ratios are 100/113 and 100/108 respectively. Even if in recent years migration to İstanbul occurs as family migration rather than individual male mobility, but this excess of male population can be those who had came to İstanbul for a job.

Even if nuclear family type is not widespread over Turkey, it tend to diffuse in İstanbul. 16.19% of total number of household in Turkey is composed of 4 people which is very widespread and his percentage is 23.06% in İstanbul.

Sex Ratio and Household Size in the Province of Marmara Region

Provinces	Districts	Villages	Total	Household Sizes
Bahkesir	110	99	103	4.27
Bilecik	117	95	103	4.37
Bursa	104	100	102	4.53
Canakkale	125	103	109	4.05
Edirne	128	109	117	4.91
İstanbul	108	113	110	4.27
Kırklareli	143	103	118	4.76
Kocaeli	113	105	109	4.85
Sakarya	107	98	101	5.48
Tekirdağ	107	100	116	4.74
TURKEY			103	5.31

Sex ratio : DIE, 1980 Population Census, Male population x 100 Female Pop.

Population Distribution Regions and Districts Within Planning

Topographical characteristics of the city which is divided into 3 parts by Bosphorus and Golden Horn has been always very important in population distribution and planning decisions.

Regional Distribution of İstanbul Population 1955 - 1990 (%)

	1955	1965	1975	1985	1990
Beyoğlu Part	29.9	28.3	23.9	19.3	15.4
İstanbul Part	47.2	48.4	48.3	48.2	48.9
Anadolu Part	22.9	23.4	27.8	32.5	35.7
	100	100	100	100	100
Old Center	47.4	35.3	26.4	17.8	13.3

During this period the share of Beyoğlu part decreased while that of Anatolian part is increasing and İstanbul part showing no difference.

The share of old center (Beşiktaş, Beyoğlu, Emiönü, Fatih) is decreasing from 47.4 % to 13.3%. This indicates immigrants usually settle down in periphery. In planning process, one of the important problems is to provide the balance of population between East and West part of the city. In order to diminish the traffic passing over Bosphorus.

Distribution of Population to East - West (%)

	1955	1965	1975	1985	1990
Batı Side	0.77	0.76	0.72	0.67	0.64
Doğu Side	0.23	0.24	0.28	0.33	0.36

Distribution of Population to the Sides and Districts (1960-1990) East populatin(000)

	1960	10 Yıl	1970	10 Yıl	1980	5 Yıl	1985	5 Yıl	1990	
District	1960		1970		1980		1985		1990	
Adalar	19.8		17.6		18.2		14.7		19.4	
Beykoz	58.3		76.4		114.8		136.1		164.4	
Kadıköy	131.3		241.6		468.2		577.9		648.3	
Kartal	68.5		168.8		413.8		572.3		906.5	(1)
		14.6		14.5		3.8		10.7		
Üsküdar	111.8		171.3		366.2		490.1		697	(2)
Sub - Total	389.7		675.7		1381.2		1.791.1		2.435.6	
Şile	18.2		19.4		20.4		19.3		33.2	
Yalova	33.1		42.7		75.8		90.2		113.4	(3)
East Side	T.441.0		737.8		1.477.7		1.900.6		2.582.2	
Annual increase %		6.7		10		2.8	7.1			

(1) Including Pendik seperated from Kartal. If Pendik excluded it is 612. 0.

(2) Including Ümraniye seperated from Üsküdar.

(3) Yalova is outwith İstanbul Metropolitan Area.

But Gebze is included and its population values (000)

1960; 20.0 / 1970;56.0 1990;257.0

Distribution of Population to the Sides and Districts (1960-1990)West-Population(000)

	1	10 Yıl	1970	10 Yıl	1980	10 Yıl	1985	5 Yıl	1990	
*Bakırköy	1	102.6	341.7		882.5		1.238.3		1.807.6	(1)
		23.3		15.8		4		4.1		
Beşiktaş		93.6	136.1		188.1		204.9		192.2	
Beyoğlu		216.4	225.8		223.4		245.9		229	
Eminönü		134.8	136.9		122.8		93.3		83.4	
*Eyüp	(2)	180	238.8		331.5		377.2		424.9	(2)
Fatih		300.6	417.6		474.6		497.6		462.4	
*G.O.Paşa	(3)	-	125.6		219		289.8		393.7	(3)
*Sarıyer		48.9	67.9		117.6		147.5		172.5	
Şişli	(4)	181.4	365.6		467.6		526.5		519.9	(4)
Z.Burnu		88.3	117.9		124.5		147		165.7	
Ara Toplam		1.346.6	2.000.8		3.210.3		3.768.0		4.452.2	(5)
Çatalca		60.9	69.5		89		117.3		240.9	
*Silivri		33.2	37.4		53		55.6		103	
West Side		T.1.440.7	2.280.8		3.352.3		3.940.9		4.796.1	
		4.6		5.9		1.7		4.7		

(1) Including K. Çekmece seperated after 1985 if it is excluded, Bakırköy 1.328.276

(2) Including Bayrampaşa seperated after 1985 if it is excluded, Eyüp is 212.4.

(3) It is seperated from Eyüp after 1960.

(4) Including Bayrampaşa seperated after 1985 if it is excluded, 250.478

(5) Including K. Çekmece seperated after 1985.

Including urban - rural population (these districts contain rural population

Distribution of Population on by the Sides (1960 - 1990) Population (000)

Sides	1960	1970	1980	1985	1990
West Sides	1.346.6	2.280.8	3.210.3	3.768.0	4.452.2
Silivri	33.2	37.4	53	55.6	103
Çatalca	60.9	69.5	89	117.3	240.9*
Total West Side	1.440.7	2.107.7	3.352.3	3.940.9	4.796.1
East Side	389.7	675.7	1.381.2	1.791.1	2.437.5
Şile	18.2	19.4	20.4	19.3	33.2
Yalova	33.1	42.7	75.8	90.2	114.7
Total East Side	441	737.8	1.477.4	1.900.6	2.582.2
Total İstanbul	1.881.7	3.018.6	4.829.7	5.841.5	7.378.3
Top. İst. (Milyon)	1.9	3	4.8	5.8	7.4
Annual Increase		6	6	2.1	5.3

* Including B. Çekmece

Distribution of Densities by Districts 1965 - 85 - 90 and Their Changes (per/ha)

	1965 (per/ha)	1985	1990	% 24 Total Census
Bakırköy	5	56	85	
Beşiktaş	69	125	123	2.6
Beyoğlu	256	272	267	3.1
Çatalca		4		
Eminönü	294	157	177	1.1
Eyüp	68	148	478	5.8
Fatih	333	474	446	6.3
G.Osman P.	38	137	177	5.3
Sarıyer	8	25	30	2.3
Şişli	90	160	162	7
Z. Burnu	78	104	125	2.2
Batı Yakası	40	70	84	65
Beykoz	14	30	43	2.2
Kadıköy	30	133	153	8.8
Kartal	5	32	56	12.3
Üsküdar	25	83	133	9.4
Doğu Yakası	14	55	82	35
İstanbul	29	65	83	100

(Şile + Yalova), (Silivri + Çatalca) has been added in the proportion of East Side and West Side population in total.

Density of Bakırköy increased from 5 per/ha to 85 per/ha, its share in total population Increased from 0.7 % to 24%. Population density in İstanbul increase average 3 times within 30 years. While the density of

Eminönü district in CBD was decreasing, density of Beyoğlu remained steady. Planning decisions on conservation could keep the density in Bosphorus just under the level of city average. However it couldn't be succeeded density arose from 14 per/ha to 43 per/ha and Sarıyer where it increased from 8 per/ha to 30 per/ha. Distribution of population by districts between 1960 - 90 shows that the highest increase has been in Bakırköy at the West Side and in Kartal at the East Side.

In 1960 - 70, population of Bakırköy with a rate of annual 23.3% increased 5 times, the rate West Side which was 4.6% Population of Kartal increased by annually 14.6% which was 2 times the rate of East Side which was 6.7%.

After 1960 - 70, population of Bakırköy with a rate of annual 23.3% increased 5 times, the rate West Side which was 4.6%. population of Kartal increased by annually 14.6% which was 2 times the rate of East Side which was 6.7%.

After 1960 was a period at which interregional migration rate accelerated and big cities became more bigger. This period brought an additional 2.1 million people to whole of the city. The highest increase can be observed in Bakırköy district. Also, adjacent municipalities were established.

Population of Eminönü district remained stable while it was decreasing before 1960 because of being CBD.

Beyoğlu has an increase only by 0.4%.

Eyüp, Fatih, G. Osman Paşa, Sarıyer by nearly 4% increase, remained under the level of the province.

Şişli district has an increase with annual 10%. Afterwards, Kağıthane was separated from this district. It is observed that the districts with high increase rate caused the establishment of new districts in later periods.

1979 - 80 Period

Bakırköy in the West, with 15.8% increase rate and Kartal in the East with 14.5 % increase rate became the districts with a highest increase rate of population. The most rapid increase was observed in this period, with an increase from 4.6% to 5.9%.

After 1980

Increase rate in 1980 - 85 decreased to 1.7 %, 54% of population was living in central municipality area and 46% in peripheral municipality areas. Number of peripheral municipalities decreased to 36. Nearly half of the population was living within the boundaries of peripheral municipalities.

In this period migration to İstanbul decreased. Efforts on planning and institutionalization became observable.

Between 1985 - 90, population increase rate increased again to 5.3%. Increase rate of East Side reached 2 times higher than that of West Side.

In 1990, a population distribution was planned according to distribution of 6740 (B) 33% (B), and realized in 1985. In 1985 - 90 period population increased by 1.6 million while it was 1 million in the period of 1980 - 85. It can be explained by the conjuncture of the world and the country. New power given to local authorities and big investments made in the metropolitan area.

In 1990, İstanbul has a population of 6.9 million (urban) and 441.00 (rural). Population projections are made for urban population and it is projected for 1995 as 6.7 million (low) and 9.2 million (high). 7.1 million which is between these two seems to be acceptable.

As a result, the total population is parallel to planning acceptance which are based on projections (1/500000, 1980 approved İstanbul Metropolitan Area Master Plan). But population distribution in the city, its density and formation of urban space developed in a different way which does not depend on planning and urban design principles.

- There as the lack of urban organization and management
- Infrastructure.
- Traffic management.

Institutionalization, organization and finance possibilities which are needed by increasing population could not be created. Implementation, coordination were not sufficient. Demographic urbanization has occurred as accumulation of population. Urbanization by economical technical and social standards could not be reached.

Problem is used to be qualitative rather than being quantitative.

ATÖLYE 2: İSTANBUL'UN KENTSEL YERLEŞİMİ

1) İSTANBUL'UN KİMLİK DEĞİŞİMİ

Doç. Dr. Yalçın Ünal

Yd. Do. Dr. Zekiye Yenen

Ar. Gör. Zeynep Merey-Enlil

Yıldız Teknik Üniversitesi

2) İSTANBUL'UN KİMLİĞİ İNSANI, TARİH ve DOĞASIDIR

Doç. Dr. Cengiz Eruzun

TMMOB-Mimarlar Odası

İstanbul Büyükşehir Şubesi

II. Başkanı

3) İSTANBUL'UN KİMLİĞİ ÜZERİNE

Akın Eryoldaş

Mimar Sinan Üniversitesi

Şehir ve Bölge Plan. Bölümü

**4) İSTANBUL'UN KİMLİĞİNDE İNSAN DEĞERLERİNİ
ÇARPITAN DİNAMİKLERİN SİYASAL İDEOLOJİSİ
ve "TUTSAK KENT"İ "ÖZGÜR KENT" E
DÖNÜŞTÜREREK YENİDEN
İNSANCILLAŞTIRMANIN KENTBİLİMSSEL
YÖNETİMLERİ**

Dr. Biltin Toker

İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İSTANBUL'UN KİMLİK DEĞİŞİMİ: SU KENTİNDEN KARA KENTİNE

Yalçın ÜNAL

Zekiye YENEN

Zeynep MEREY-ENLİL

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul

İNSAN VE KENT

Kentleşme- kentleşme politikası çerçevesinde sosyal davranış- fiziksel çevre etkileşiminin önemi bilinmektedir.

Hızlı ve denetimsiz nüfus artışı ve fiziksel büyüme sürecinde insan ve kent arasındaki bağlar kopmakta, hava/su/toprak kirliliği ile gerilim ve benzeri olumsuzluklar kaynağına dönüşmektedir. Bu olgu doğaya ve çevreye uyum süreci sonunda oluşturulan kentsel mekanların, dokunun yol olması, eşi bulunmaz doğal ve kültürel zenginliklerin yıpranması sonucunu getirmektedir. Standart tüketim toplumu kimliği de kentlerin yerel-kültürel yaşam biçimlerinin anonimleşmesi, yaşam çevrelerinin niteliksizleşmesi yönünde etkiler yapmaktadır. Bunun sonucu kentlilerin kente yabancılaşması, yaşadıkları çevreye duyarsızlaşmasıdır.

Yeni yerleşme ve gelişme alanlarında ya da değişmekte olan mevcut çevrelerde kent nüfusunun, kent kültürünün, kentsel yaşamın gereği olan, madensel ve psikolojik gereksinmelerinin karşılanması göz ardı edilmekte, yaşam çevreleri oluşturulurken kentsel donanımların sağlanması önemsenmemektedir. Oysa planlamada amaç insanlara içinde yaşamaktan haz duyacakları, fiziksel, sosyal, psikolojik özellikleri düşünülmüş çevreler sağlamaktır. Kentin kültürel kimliğine, kullanıcıların sosyal ve psikolojik gereksinmelerine uygun, işlevsel ve estetik kaygıyla ele alınan planlamalar kısıtlı kaynakların ekonomik kullanımını da getirecektir.

KÜLTÜREL ÇEVRE - KENT KİMLİĞİ

Dünyada iki kıtayı birleştiren noktada ve bir su engeli üzerinde kurulmuş tek kent İstanbul'dur. İstanbul'un önemi sadece kendi sınırları içinde değil, ülke genelinde etkili bir dünya kenti oluşundan kaynaklanmaktadır (Cansever, 1976: 44).

Su kenarı yerleşmesi kimliğinin İstanbul'un gelişiminde ve makro-formunun belirlenmesinde, aynı zamanda sakinlerinin yaşamında belirgin etkileri olmuştur. Coğrafi konumu gereği İstanbul her dönemde uluslararası bir liman işlevi görmüştür. Yanı sıra deniz kentin alt bölgelerini (karşılıklı kıyıları) birbirinden ayıran, aynı zamanda da birleştiren bir ögesi olmuştur. Bu özellik nedeniyle kıyılar ve deniz ulaşım ve dinlenme-eğlence eylemleri için potansiyel verilerdir. Dolayısıyla, İstanbul'da su ögesinin kentlilerin yaşamında önemli yeri vardır ve olmalıdır.

Nitekim 1960'lı yılların sonlarına değin İstanbul ölçeği ve kentsel imajı ile su kenti özelliğini sürdürmüştür. Ancak 1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri göz ardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent her yönde yayılmakta, su kenti kimliğinde koparak kara kenti niteliğine bürünmektedir. kentliler deniz ile geçmişte alışık oldukları yoğun erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmektedir.

İstanbul konumu itibarıyla bir su kenarı yerleşmesidir ama günümüzde bu kentin Marmara Denizi'ndeki 75 km. lik kıyısının sadece kabaca 25 km. lik kısmı ulaşım ve sanayiden başka işlevlere, bunun da çok sınırlı bir bölümü dinlenme ve eğlenme alanlarına ayrılmıştır. Halen İstanbul metropoliten alanında yaşayan 8 milyon kişinin iş yeri-konut, merkez-konut ve diğer amaçlı ulaşımında denizyolu taşımacılığının payının %7 olduğu bulgusu da göz önüne alınırsa su kenarında kurulmuş yerleşmenin yaşamında suyun ne denli günlük yaşamdan soyutlanmış olduğu anlaşılır (1).

Kültür mirasının mekansal çevre ile etkileşiminin çok zengin ürünler yarattığı İstanbul'da değişen koşullarda kentsel mekanların oluşumunda geçmişle geleceği bağlamak, kültürel sürekliliği sağlamak, güncel bir sorumluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Çevrenin korunması sürecinde yeni bir planlama yaklaşımına gereksinin duyulmaktadır. Bu yaklaşımın gelişen koşullara uygunluğu oranında kültürel değerlere sahip kent mekanlarının yeni işlevlerle donatılması, çağdaş uygulamalarla zenginleştirilerek yeniden topluma kazandırılması, kentsel imajın yaşatılması mümkün olabilecektir.

İstanbul halkı gibi dinamik toplumlarda fizik çevrenin değişim, süreklilik, esneklik dengesinin kurulması ve denetiminin sağlanması yaşamsal önemdedir. Değişim ve süreklilik ise yeni teknolojilerin kente ve kentlinin yaşamına yaratıcı katkısının sağlanması ile olasıdır. İstanbul'un geçmişe yaslanarak çağdaş koşullarda geleceğe yönelmesi kentin olumlu bir iletişim alanı olarak kentlilere hizmet etmesini sağlayacak, kent-kentli bütünleşmesi başlanabilecektir.

Bu makale kapsamında incelenmek istenen de esas itibarıyla ülkede, özellikle de 1950'lerden sonra, ortaya çıkan değişimlerin İstanbul'un Fizik mekanına etkileridir.

- Bu değişimler içinde ilk ifade edileni ulaşım ağında, özellikle de kıyılardaki müdahaleler sonucu, kentin gelişme yönlerinin değişmesi, buna bağlı olarak kentsel biçimin dönüşmesidir;
- Diğer İstanbul'un metropolleşme sürecinde çok hızlı bir nüfus artışına sahne olur ve biçim değiştirirken yönetsel yapı-makroform ilişkisinin kurulamamış olmasıdır.

Değişimler, İstanbul kıyılarının geleneksel karakteri ve kent ile organik ilişkilerinin kentin makroformuna etkileri koşulunda incelenmektedir. Bu amaçla, ulaşım ağındaki değişimler, gelişme yönleri ve arazi kullanımında farklılaşan eğilimler, gelişme yönleri ve arazi kullanımında farklılaşan eğilimler dikkate alınarak, kentin kıyıları ile organik bir su kenarı metropolünde suyun getirdiği avantajlardan daha iyi yararlanabilmek için büyüme/gelişme modelinin nasıl olması gerektiği biçiminde ortaya konulmakta ve bu soruya makale kapsamında yanıt aranmaktadır.

1. MEKANSAL YAPI

19. yüzyılın ortalarına değin İstanbul genelde Ortaçağ kentinin özelliklerini taşıyan bir yerleşmelerdir. Son Osmanlı döneminde tarihi yerleşme Haliç'in güneyi ile Marmara Denizi kuzeyindeki kesimde Suriçi'nde yer almakta; Haliç'in kuzey kıyısındaki Galata ticaret bölgesi, Eyüp ziyaret yeri ile Boğaz'ın karşı kıyısındaki Galata ticaret bölgesi, Eyüp ziyaret yeri ile Boğaz'ın karşı kıyısındaki Üsküdar bu yerleşmenin su ile ayrılmış parçalarını oluşturmaktadır. Bu haliyle İstanbul maksimum 3 km. yarıçaplı bir alan içinde "concentric" bir makroform sergilemektedir. Bu şehirler galaksisi bütünlüğüne İstanbul Boğazı'nın iki yakasında yer alan ve ana yerleşmeden ayrı olarak yaşayan Boğaz köyleri de dahildir.

Bu dönemde Yarımada ile Galata ve Üsküdar arasında su ayırıcı bir öğedir çünkü kıyılar arasında ulaşım, gerektiğinde, pek de güvenli bir ulaşım aracı olmayan kayıklar aracılığı ile sağlanabilmektedir.

1.1. GEÇMİŞTE KIYILAR

Osmanlı ülkesinin sanayileşen Batı ülkelerinin hammadde alanına ve sanayi malları pazarına girmesi ile 19. yüzyılın ikinci yarısında imparatorluk başkentinde metropolleşmenin ilk belirtileri görülmeye başlanmıştır. Deniz yolu, demiryolu, tünel (2), liman, gar, köprü (Unkapanı ve Galata Köprüleri) gibi ulaşım dönük altyapı yatırımları ile 15. yüzyıldan beri Tarihi Yarımada'da yer alan merkezi yönetim bölgesi ve MİA Haliç'in kuzeyine atlanmış, bu arada 5 km. yarıçaplı bir alan içinde şehir sur dışında İstanbul Boğazı boyunca yayılmaya başlamıştır. Bu halkanın içindeki kıyı yerleşmeleri yer yer konut alanlarına dönüşmüş, (halkanın dışında yazın kullanılan sayfiye yerleşmeleri kalmıştır).

Boğaz kıyıları boyunca yer yer prestij grubuna ait yalıların yoğun biçimde yerleştiği görülmektedir. Bu olgu zihinlerde İstanbul'un kimliğini oluşturan özelliklerden biri olarak 1980'lere değin yaşamıştır. Buna karşılık

vadi içlerinde Boğaz köyleri yer almıştır. Boğaz'ın iki yakasında bunlar dışında korular, orman çiftlikleri, ayazmalar, çayırılar ve dinlenme-eğlenme alanları bulunmaktadır.

Yeni vapur iskeleleri vadilerin kıyıya açıldığı, yahlının yoğunlaştığı noktalarda yer seçmiştir. Böylece vadi içlerinde yaşayanlarla yahlılarda oturanların diğer yerleşmelerle ve iş yeri-konut-iş yeri ve merkez ulaşımını burulardan, 1850'lerde organize olarak şehir hatları seferlerine başlayan, buharlı vapurlarla sağlanmıştır. Deniz taşımacılığı sisteminin gelişmesi topoğrafya nedeniyle birbirleriyle ancak denizden veya kıyı boyunca ilişki kurabilen yerleşmelerin sürekli oturulabilir bir nitelik kazanmasını hızlandırmış, dönüşümlü olarak kentin karşılıklı kıyıları arasında kentlilere yönelik deniz taşımacılığının önemi artmıştır.

Bu sistem içinde iskeleler düşük yoğunluklu köy yerleşmelerinin merkezlerine yaya erişme mesafesi içinde konumlanmıştır. İskele Meydanları kullanıldıkları sürece (3) ticari metanın, zanaat ürünleri satışının ve sosyal ilişkilerin karşılandığı, resmi dairelerin, kiraathaneler, berber, bozacı (4) gibi birimlerin yer aldığı, sosyal iletişimi yoğun, diğer bir deyişle sosyo-ekonomik işlevi olan mekansal odaklardır (Ç. Aysu, 1989: 22-26). Bu meydanların birim, ölçek doku, renk, aydınlanma özellikleri açısından insan psikolojisi üzerindeki uyarıcı, dinlendirici, öğretici vb. etkileri mekanla kullanıcılar arasında işlevsel, iletişimsel ilişki kurulmasında yardımcı olmuştur (5).

1800'lü yılların başında merkezden Boğaz'ın Batı Yakası'nda Büyükdere yerleşmesine karadan (sırtlardan) atlı araba yolu geçirilmesine ve 1871'de atlı tramvay hattı ile toplu taşım sistemine geçilmesine karşın 1914 yılına değin Boğaziçi yerleşmelerinde karadan ulaşım etkili olmamış, deniz yolunun ağırlıklı kullanımı sürmüştür (Ç. Aysu, 1989: 330-333). Yüzyılın başında iki yaka arasında mal aktarımında yararlanmak, kentlerarası motorlu taşıt ulaşımın sağlamak üzere düzenlenen araba vapurları da kısa sürede kentiçi yolculuklara hizmet eden bir sistem halinde gelişmiştir. Boğaz yerleşmeleri ve Üsküdar ile merkez arasında su yolu aracılığı ile kurulan organik bütünleşme (bağ) 1956-60 yıllarında Boğaziçi'nde yerleşmeleri karadan bağlamak üzere topoğrafyaya aldırılmaksızın açılan 30 metre genişliğindeki yol ile zedelenmiştir.

1.2. KIYI MEKANLARINDA DEĞİŞİM

Bu yol Boğaz köyleri - ulaşım noktaları - iskele meydanları organizmasının yara almasına, deniz ve kara yaşamları örüntüsütünün ortaya çıkardığı çeşitlilik ve zenginliğin yitirilmesine, kıyı - yerleşme ilişkisinin bozulmasına yol açmıştır. 1973'de 1. Boğaz Köprüsü'nün yapılması ile bu ilişki kopma noktasına gelmiştir.

Bu dönemde yol ve sanayi kuruluşları yapma etkinliklerinin Marmara, Boğaz ve Haliç kıyılarında konumlandırılması kıyılarda, giderek, "toplum yararı"na olmayan bir sonuca varılmasını getirmiştir (Gülöksüz, 1976: 54). Metropol kıyılarındaki yoğun yapılaşma ve kirlenme sağlıklı kıyı kullanımını güçleştirdiği gibi sahil yollarından kıyının görülememesi olgusunu da ortaya çıkarmıştır.

Bu süreç sonunda, düşük yoğunluklu ve az katlı, doğal çevreye ve komşulara saygılı yapılanma ile görsel olarak, meltemini hissederek, kıyısında dinlenerek denizle yaşayan kentliler, denize yaya erimi uzaklığındaki mahalleler İstanbul'un mazideki özellikleri haline gelmiştir.

1.3. İSTANBUL'UN DEĞİŞİM GÖRÜNÜMÜ

1950 yılından başlayarak metropolün şekillenmesinde önemli faktör kent içinde ve ülke boyutlarında karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalarlardır. Bu olgu 1960 ve 1970'li yıllarda metropol içinde atelyelerden orta büyüklükte sanayiye geçiş sürecinde güçlenerek süregelmıştır (Kaptan, 1988: 16).

Bu döneme değin İstanbul'un güneşlenme-rüzgar gibi iklim koşullarının yanı sıra su yüzeyleri (Boğaz, Haliç, Çekemece Gölleri) ve orman gibi doğal fiziki eşiklerle belirlenmiştir. Bu dönemde ise E-5 Karayolu ve 1. Boğaz Köprüsü gibi ulaşım ağırlıklı yatırımlar kentin makroformunda doğaya rağmen etkili olmuştur. Şöyle ki:

Kıyıda 2-3 km. içerden geçen, yer yer kıyı ile bütünleşen ve metropol boyunca Marmara Denizi

kıyılarına koşut uzanan E-5 Uluslararası Karayolu'nun yapımı bu karayolu üzerinde plansız yerleşen sanayi alanları, ardından da plansız konut alanları için çekim alanı oluşturmuştur.

1. Boğaz geçişi fayda-maliyet analizi yapılmaksızın, arazi kullanış sisteminde yatırım öncelikleri belirlenmeksizin ve şehir içi kullanışa açık olarak 1973 yılında gerçekleştirilmiştir. 1. Boğaz Köprüsü ile kent Köprü'nün iki başında yer seçmeye başlayan merkez işlevlerinin çevresinde kuzeye doğru yönelmiş, böylelikle Boğaziçi'nin yeşille bütünleşen mimari güzelliklerinin bozulması süreci başlamıştır.

Oysa orman alanları, içme suyu rezervleri ve su toplama havzaları ve birinci sınıf tarım alanları nedeniyle kentin kuzeye doğru gelişme potansiyeli sınırlıdır. Üstelik, doğa ve tarihi çevre hesaba katılmasa bile, Boğaz çevresinde yoğunlaşma engelbeli arazi nedeniyle pahalı bir kentleşmeye neden olmaktadır.

Artan nüfusun ve liberal ekonominin kıyılarda oluşturduğu baskı gerek Boğaz'ın Avrupa Yakası'nda gerek tarihi çekirdeği çevreleyen konut alanlarında ve gerekse Doğu Marmara kıyısındaki sayfiye alanlarında -planlı olarak- yüksek yoğunluklu ve çok pahalı bir yerleşme dokusu ile sonuçlanmıştır. Bu doku yık-yap-sat modelinde apartmanlaşma şeklinde gerçekleşen bir kentleşmedir (Kaptan, 1988: 17).

Metropolleşme süreci içinde kent içindeki tüm yığılmalara karşın orta ve orta-üst tabakalar yoğun yerleşme sınırlarını aşarak kendi yörekentlerini (banliyö) yaratmışlardır (Kıray, 1984: 33). Önceleri bu yörekentlerin konumlanmasında buharlı olmuştur. Ancak Boğaz'ın karayolu ile geçilmesini izleyen dönemde özel oto sahipliğinin de özendirilmesi ile iş yeri-konut-iş yeri ilişkisinde ulaşım biçimi değişme sürecine girmiştir. Nitekim temel amacı yük taşımacılığına hizmet olarak belirlenen 1. Boğaz Köprüsü'nün kullanım biçimi daha beş yıl geçmeden %80 oranında özel araç geçişlerine sahne olmaya başlamıştır (6).

1987 yılında ele alınan E-5 Koridoru Planlama Çalışması koşutunda Metropol'ün Doğu Yakası'nda yapılan analitik çalışmaların sonuçları yukarıda dile getirilen bu gerçeği aktivite oranlarından yola çıkarak belirtmektedir: Doğu Yakası'nda merkezden 15 km. uzaklığa değin aktivite oranı %22 dolaylarındadır. Bu rakam Doğu Yakası'nda 15 km. yarıçaplı daire içinde kalan bölgedeki çalışanların % 60'ının Batı Yakası'nda hizmetler sektöründe istihdam edildiğini açıklamaktadır. Bu çalışanlar kesimi özel araç sahipliği oranı yüksek olan üst ve orta-üst gelir grubundandır. 15 km. lik mesafenin ötesinde ise aktivite oranı %32'dir. bu insanlar sanayi işgücünü oluşturmakta, %40-50'si işine yürüyerek, % 30'u tek vasıta ile gitmektedir (Kaptan, 1989).

Bu kesimin oluşturduğu konut alanları kent dışına kaçan sanayii izleyen yörekentlerdir. Sanayii izleyen konut alanları olgusu Doğu Yakası'ndaki Boğaz kıyılarında da izlenmektedir. Önceleri tarımdan kopan nüfusun göçü ile oluşan, marjinal sektörün yerleştiği bu plansız alanlar (gecekondu alanları) günümüzde genelde sanayi işgücü ya da alt gelir grubundan memurların yerleşim bölgesidir (7).

Metropol ölçeğinde E-5 Uluslararası Karayolu'nun plansız sanayi ve plansız konut alanları ile çevrili bir kent içi aksı konumuna gelmesi ve ülke ölçeğinde Doğu ile Batı arasında kesintisiz otoyol (transit yol) arayışı içinde Anadolu-Trakya Otoyolu'nun geçirilmesi 2. Boğaz geçişini zorunlu kılmıştır. Günümüzde 2. Boğaz Köprüsü çevre yolları ve bağlantıları üzerinde yaşanan arazi spekülasyonu ve kentin ormanlar ve su havzaları aleyhine olarak kuzeye doğru ilerlemesi tek merkezli bir yerleşme olarak gelişmeye başlayan kentin doğu, batı, kuzey-batı ve kuzey-doğu doğrultularında çok kutuplu büyümesi (Aysu, 1986: 145) sürecidir. (Bakınız: Şekil - 1)

2. NÜFUS ARTIŞININ MEKANSAL ETKİLERİ

İstanbul'da büyüme ülkede kentleşme olgusunun ilk ivmeyi kazandığı 1950'li yıllarda belirginleşmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası izlenen liberal ekonomi politikaları ile tarımda makinalaşma sonucu tarımdan açığa çıkan işgücü büyük kentlere, bu arada İstanbul'a göç etmiş, kentde yoğunluk artmış, kant yatayda ve düşeyde büyümüştür.

İstanbul'un 1950'lerde 1 milyon olan nüfusu 1970'de 2.2 milyona, 1990'da tüm ilçeleri dahil 7,5 milyona ulaşmıştır (8). İstanbul'un 1950'den bu yana nüfus değerleri ve Doğu ve Batı yıllara göre değişimi Tablo 1'den izlenebilir.

(Bakınız: Grafik - 1)

Tablo 1 - İSTANBUL'UN DOĞU VE BATI YAKALARINDA NÜFUS ARTIŞI ve ARTIŞ HIZLARI (1950-1990) (nüfusu gösteren rakamlar bin ile çarpılacak)

	1950	1960	1950-60 Artış %	1970	1960-70 Artış %	1980	1970-80 Artış %	1990	1980-90 Artış %
BATI	772	1 081	40	1702	58	1874	10	4495	140
Doğu	182	292	60	478	64	879	84	2515	186
TOPLAM	954	1373	44	2180	59	2753	26	7010	155

Doğu Yakası'ndaki hızlı nüfus artışı kent nüfusunun iki yakaya dağılımını etkilemiştir. Tablo 2 Doğu Yakası nüfusunun 1950'den bu yana düzenli olarak arttığını göstermektedir.

(Bakınız: Grafik -- 2)

	1950	1960	1970	1980	1990
BATI	80.9	78.7	78.1	68.1	64.1
DOĞU	19.1	21.3	21.9	31.9	35.9

Özellikleri incelenen bu nüfus İstanbul Metropolitan Alanı'nda

- 1960-65 yıllarında batıda Küçükçekmece ile doğuda Tuzla arasında 50 km. lik,
- 1970'li yıllarda batıda Büyükçekmece ile doğuda Gebze arasında ~ 75 km. lik güney-batı yönünde iş yeri-konut-iş yeri ilişkileri ile örülmüş kesintisiz bir mekan organizasyonunu oluşturmaktadır (İstanbul Metropolitan Alan Planlama Çalışmaları).

İstanbul'un örneklerini yukarıda da sunduğumuz nüfus ile ilgili çizelgelerinin ve arazi kullanışa, mekansal gelişmeye ilişkin haritalarının incelenmesinden aşağıdaki sonuçlar elde edilmektedir:

- Batı Yakası'nın metropolitan alandaki ağırlığı süreç içinde görece azalmakta, Doğu Yakası'nın ağırlığı ise giderek artmaktadır.
- İlçeleri bazında Batı Yakası'nda
 - eski yerleşme alanlarının görece olarak ağırlıklarını yitirmekte olduğu,
 - merkezden ~ 20 km. uzaklıktaki kentsel alanların çok hızlı bir değişim ve gelişme sürecine girdiği,
 - Tarihi Yarımada'nın kuzeybatısında 1960'lı yıllardan sonra yeni ve güçlü bir kentleşmenin yönü olduğu,
 - Haliç'in kuzey kısmındaki eski yerleşmeden (Galata Beyoğlu) kuzeye doğru gelişmenin

hızlandığı,

- Boğaz'ın Avrupa Yakası'nda yasa dışı konut alanlarının yoğunlaştığı/arttığı

anlaşılmaktadır.

- İlçeler bazında Doğu Yakası'nda en önemli gelişme merkeze ~ 15 km. uzaklıktaki kentsel alanlarda yaşamaktadır.
- Metropol bütününde merkezin desantralizasyonu açısından ise geleneksel merkezin dışında
 - Batı Yakası'nda merkeze 20 km. uzaklıkta Bakırköy, 5 km. uzaklıkta karşı yakada Kadıköy ikinci derece alt merkezleri ile
 - Batı Yakası'nda kuzeybatıda merkeze 15 km. uzaklıkta Eyüp, Gaziosmanpaşa üçüncü derece alt merkezlerinin oluştuğu,
 - Metropolde merkezin çok odaklı olarak kademelendiği,
 - MİA'nın hareketlilik kazanarak kuzeye, 1. Boğaz Köprüsü'nün kente bağlandığı Şişli-Mecidiyeköy hattına, kaydığı

izlenmektedir (Cengiz, 1984: 240-244).

3. YÖNETİMSEL YAPI-MAKROFORM İLİŞKİSİ

İstanbul'un planlanması ile ilgili eylemleri anlamak yönetsel yapısını ve bu yapının 1984 yılında yeniden düzenlenmesi olgusunu anlamakla olanaklıdır. Tüm çabalara karşın İstanbul'un işlevsel bir yönetsel yapısı olduğu söylenemez. 1950'den 1984'e değin yürürlükte kalmış olan yasalara göre merkezi yönetim belediyelere rağmen asıl karar verici organ olmuştur.

Kentin biçimlenmesi ile ilgili olarak planlama kurumunun denetiminin zayıf olmasında önemli bir etken de belediye sınırlarının düzenlenme biçimidir. Osmanlı İmparatorluğu sınırlarının düzenlenme biçimidir. Osmanlı İmparatorluğu zamanındaki köy sınırları metropolde değişik devrelerde belediye sınırları olarak tanımlanmıştır. Köy ya da genç belediye statüsündeki bu kurumlar, o günkü İstanbul Beyediyesi sınırları dışına taşan konut ve sanayi alanlarının gelişme süreci içindeki devinimlerini yönlendirecek şekilde örgütlenmemiştir; dolayısıyla İstanbul metropoliten alanının mekansal yapısının öngörülmeyen biçimde gelişmesinde etkin olmuştur.

Sonuç olarak İstanbul metropoliten alanında 1970'lerden bu yana ağırlıklı olarak hissedilen iki ana gelişme yönü ortaya çıkmıştır:

- I. Batı Yakası'nda önceleri merkezden çevreye yayılan, radyal, kentin soluklanması için gerekli açık ve yeşil alanları içermeyen yoğun yapılanma biçiminde, sonraları ulaşım arterleri boyunca bir anlamda doğrusal bir biçimlenme;
- II: Doğu Yakası'nda altyapıya bağlı olarak, karayolundan ayrılan ana kavşaklar çevresinde, gelişigüzel sanayi alanları ve bunları izleyen konut alanları ile doğrusal bir gelişme (Kaptan, 1988: 16).

Bu arterler/altyapı boyunca izlenen doğrusal gelişme eğilimi, örneğin Kartal ve Pendik ilçeleri bütününde, konum, topoğrafya ve yerleşme özellikleri açısından kıyıya koşut üç kuşak ortaya çıkarmıştır: (Bakınız: Şekil - 1)

1. kuşak - E-5 aksı ile Marmara Denizi arasında, topoğrafya ve iklimin yerleşmeye en uygun olduğu kısmen düzenli, planlı konut alanları;
2. kuşak - E-5 Karayolu kuzeyinde topoğrafya açısından 1. kuşak ile bütünlük oluşturan, hisseli tapu ve yasa dışı yapılaşma örüntüsü içindeki sağlıklı gelişmeler;
3. kuşak - 2. kuşağın kuzeyinde, topoğrafik açıdan diğer iki kuşaktan kopuk, erişilebilirlik düzeyleri düşük, Nazım Plana uygun olarak sanayinin gelmeye başlaması ve nüfus patlaması (9) nede

niyle sağlıklı gelişmeler yaşamaya başlayan köy statüsündeki yerleşmeler (E. Aysu, 1990: 51-52) (10).

Belirtmek gerekir ki, Doğu Yakası'ndaki doğrusal sanayi-konut gelişmesi, metropoliten bir alanda sağlıklı gelişme alanları için gerekli olan, kendi merkezlerinde hizmet sektörü yaratma ilkesini de gerçekleştirememiş, aksine Boğaz sınırlarındaki hizmet yığılmasını güçlendirmiştir (yoğunlaştırmıştır).

1984 yılında oluşturulan Metropoliten Yönetim Modeli ile merkezi yönetimin otoritesi anakentlere verilmiş ise de, aynı yıl nazım plan bürolarının kaldırılmasının da etkisi ile, İstanbul yönetsel işlerlik ve planlama bütünlüğü sağlanmış sağlıklı bir örgütlenmeye kavuşamamıştır. Bunda aşağıdaki etkenlerin de önemli bir rolü vardır:

- a) Yerleşmelerinin organik ilişkilerine aldurmaksızın, yeni belediye sınırlarının metropolün alt bölgelerindeki yerleşme mozaiğini yansıtmayan yönetsel sınırlara göre saptanması; (Bakınız: Şekil - 2)
- b) Demokratikleşme sürecinde belediye yönetimlerinin kırsal kökenli, İstanbul'un tarihi, gelenekleri, dolayısıyla kimliği ile ilintili bir gelişme biçimine sahip olmasının gerekliliğinin ayırıcında olmayan, sadece günlük sorunlarla ilgili yeni kentlilerden (11) oluşması;
- c) Belediyelerin uzun erimli planlamalar yapmaksızın seçmenlerin acil istemlerini karşılamaya öncelik vermesi, bunun da yerleşmelerin plansız gelişimi ile sonuçlanması;
- d) 1980'li yıllarda İstanbul'a biçilen "uluslararası hizmet kenti" kimliği.

Bir ilke planına dayanmaksızın spontane arazi kullanım kararları ile 2. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları, turizm yapılanmaları ve gökdelenler ile somutlaşan iş-merkezleri yapımı bir taraftan kentin kuzeye daha çok gelişmesine, bu nedenle orman alanlarının tahribine neden olmuş, diğer taraftan da kıyılarda yoğunlaşmayla sonuçlanmıştır.

4. BİR KIYI METROPOLÜ İÇİN KENT - SU YÜZEYİ ORGANİK İLİŞKİSİNİN YENİDEN KURULMASINA YÖNELİK YERLEŞME MODELİ ÖNERİSİ

Süreç içinde ulaşım sistemine bağımlı olarak oluşan arazi kullanım deseni ve makroform yalnızca yaşayanların kıyı ile ilişkilerini koparmakla kalmamış, metropolün 75-100 km. lik bir çapa sahip olması sonucunda ulaşım ilişkilerinin güçlükle kurulabileceği bir yerleşmeler örüntüsüne neden olmuştur.

Doğu ve Batı yakalarında eski yörekent niteliğindeki yerleşme dokusu metropolleşme sürecinde, sağlıklı gelişme alanları için gerekli olan, metropol alt merkezlerinin yaratma ilkesini gerçekleştirememiştir; bu tür işlevler karayolu ile ulaşılabilirliğin kolay olduğu mevcut MİA'nın uzantıları olarak gelişmiştir. Kıyıya koşut uzanan E-5 karayolu sisteminin cazibesi gerçekte yörekentlerin potansiyel gelişme yönü olan kuzeydeki arazilerde sanayi ve yasal olmayan konut alanlarını oluşturunca kent içi deniz ulaşımı sisteminin yarattığı bu yörekentler sınırlı alanlarında kalmış, ancak buradaki orta ve üst gelir grubunun istemlerinin yanıtlanabilmesi için yatayda ve düşeyde yoğun bir yapılaşmaya da sahne olmuştur.

Mevcut yerleşmede sanayi, depolama, toptan ticaret ... gibi işlevlerin desantralizasyonundan kazanılan alanlar gerek büyüklükleri gerekse ulaşım sisteminin elverişsizliğinden metropolün kıyıdaki dinlenme-çilenme alanları için yeterli bir çözüm oluşturamamıştır.

Kentsel gelişme sürecinde gerek Haliç ve İstanbul Boğazı gerekse Avrupa-Asya yakaları arasındaki ilişkilerin kurulmasında çağdaş ulaşım anlayışına en uygun düşen "tahsisli yol" doğal olarak deniz ulaşımı seçeneği/tercihi olmak gerekirdi. Oysa metropolleşme ile ortaya çıkan tüm ulaşım yükü karayoluyla kurularak deniz ulaşımı kaynağı terk edilmiştir (12).

Böylece deniz ögesine bağılı olarak gelişmesi sürecinde çevresini uyumlu olarak kullanan İstanbul olağandışı büyümesi sonucunda içiçe bulunduğu su yolları sistemi ve önemli uluslararası konumuna ters düşen en irrasyonel şekilde gelişmiştir. Özetle, çok eskilere dayanan büyük şehir deneyimlerine karşın İstanbul,

yukarıda aktarılmaya çalışılan nedenlerle, özellikle 1980'lerden sonra üstlenmesi amaçlanan dünya metropolü işlevini yerine getirmekte zorluk çekecektir.

O halde ne yapılmalıdır, sorusuna yanıt bir kıyı mekanı düzenleme politikası geliştirilmesinde aranabilir.

Kıyı hem kara hem de deniz ile ilgili birçok kullanışa olanak veren bir kaynaktır. Bu çok çeşitli kullanışlar arasında örgütlenmemiş kullanıcılar tarafından kıyının dar bir band, sınırlı bir veri olarak ele alınmasından kaynaklanan sürekli bir yarışma mevcuttur (Karabey, 1978: 33). Kıyıya yönelen olağanüstü ilginin kıyının mekan özelliklerini bozmasını önlemek için çeşitli eylem bütünlerinin kıyısız olabilecek kullanışlar, kıyısız olmayacak kullanışlar şeklinde ayırımının yapılması gerekmektedir.

İstanbul gibi su kentlerinin kıyı boyunca doğrusal bir şekilde gelişmesi doğal ve kaçınılmazdır. Ancak özellikle metropol olma potansiyeli yüksek büyük şehirlerde kıyının, sağlayabileceği kitle ulaşımı olanakları, kaçınılmaz yoğunlaşma, önemli dinlenme-eğlenme alanı olabileme potansiyeli nedeni ile, yerleşme modelinde önemli bir girdi olarak dikkate alınması zorunludur. Ayrıca arazi kullanım modeli ve ulaşım sisteminin doğrusal gelişmeden kaynaklanan erişebilirlik konusunu olumsuz etkilemeyecek ve alt merkezlerin de oluşumuna olanak sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Doğal olarak kıyıların bir bölümü kıyı metropollerinde önemli işlev olan liman, gibi işlevsel kullanışlar dışında yalnızca turizm ve dinlenme-eğlenme amaçlı kullanımlara yer verilmelidir.

Kıyının özelliklerine bağlı olarak diğer etkinlikler kıyıya dik eksenler boyunca yoğunlaştırılmalıdır. Bu eksenler E-5 üzerindeki merkezlerde son bulmalı, böylece kıyısız olabilecek işlevler bu odaklarda yerleştirilerek kıyı üzerindeki ilgi, artı değer ve balı olarak yatırım çevreye yayılmalıdır. Kıyıda derinlemesine oluşturulacak alt yapı ve donatım - alt yapı ve donatımın, güçlü ulaşım eksenlerinin değer artışı ve ek yatırımları çektiği bilindiğine göre - düzenlemede güçlü bir uygulama aracı olacaktır.

Böylelikle kıyı arkasının kıyıya açılması kolaylaşacağından kıyı üzerindeki baskıyı azaltmak, gerekli toplumsal donatımı yerleştirecek alanları elde etmek mümkün olabilecektir. Kıyıda ulaşım odakları arasındaki alanlar dinlenme-eğlenme amaçlı kullanımlara ayrılmalı, alt merkezler ve yoğun konut alanları kıyıya dik eksenler üzerinde yer almalıdır. Kıyı boyu dinlenme-eğlenme alanları ile alt merkez odakları ve çevresindeki yoğun konut alanları arasında kalan alanlarda ise düşük yoğunluklu prestij alanlarına yer verilmelidir. (Bakınız: Şekil - 3)

Böyle bir modelle kıyı bölgesi ile kıyı arkası arasındaki arazi kullanım, yoğunluk, kültürel alış-veriş açısından çelişki ve farklılıklar süreç içinde dengelenebilecektir.

Böyle bir yerleşme modelinin beraberinde yönetim modeli de gözden geçirilmeli ve akılcı alt yönetim birimleri oluşturulmalıdır. Kıyı ve kıyı arkası mekanı bütünlük içinde, aralarında eşgüdüm olan derinlemesine komşu yerel yönetimler biçiminde ele alınmalıdır. Eski yönetsel sınırlar alt merkezlerde odaklaşan alt yönetim birimlerinin kendi içinde işlevsel bütünlüğü olacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.

Kıyıda kopuk, kendi içine dönük yaşayan birimlerin sorunları, bu birimlerdeki kentlilerin su yüzeyi ile ilişkisi ancak böyle ortak bir düzenleme/yaşantı siçimi planlaması ile çözülebilir. Bunda plancının toplumsal sorumluluğu vardı.

GÖNDERMELER

- (1) Karayolu taşımacılığı % 87, denizyolu taşımacılığı % 6 mertebesindedir.

Kent İçi Ulaşımında Karayolu Üstünlüğü, (İ.T.Ü.nin İstanbul'un ulaşımıyla ilgili yaptığı bir araştırma raporundan), CUMHURİYET GAZETESİ, 30 Ekim 1990, s.8.

Oysa Cumhuriyet'in ilk döneminde yapılan bir araştırmaya göre (Wagner, 1938: 143) denizyolu (buharlı vapurlar ve kayık) taşımacılığının payı 1913-28 yıllarında % 33 bulunmuştur. Bu rakam ilk bakışta bir su şehri için çok anlamlı gelmeyebilir. Ancak bu oranın anlamı oldukça kapsamlıdır: bu dönemde kentin yerleşik alanının konumu dolayısıyla nüfusun çoğu Boğaz'ın Batı Yakası'nda yaşamaktadır, MİA da buradadır. Anadolu Yakası, özellikle de Marmara kıyıları sayfiye niteliğindedir. Hal böyle olunca iş yeri-konut-iş yeri devinimi kentin Avrupa Yakası'nda gerçekleşmektedir. Batı

Yakasının'daki tramvay hatlarında taşınan yolcu oranının % 98, Kadıköy'de % 2 olduğu gerçeği de bu sözlerimizi güçlendirmektedir. Dolayısıyla % 33 değeri Doğu-Batı (Rumeli-Anadolu) yakaları arasındaki ulaşımın tümünü kapsamaktadır çünkü iki yaka arasında başka bir ulaşım biçimi yoktur.

- (2) İstanbul'daki yarım kilometre uzunluğundaki tünel Londra'daki tümüyle yeraltında inşa edilen tünelden sonra ulaşım tarihinde ikinci sıradadır.
P. OBERLING, The İstanbul Tunnel, ARCHIVUM OTTOMANICUM, 1972, 4, p. 220.
- (3) 1950-60 yıllarında geçirildiği yukarıda anılan yol ile meydanın mekansal yapısı ve çevresi ile ilişkileri bozulmuştur.
- (4) İskele meydanlarında bozacıların varlığı Boğaz köylerinin sürekli (yaz-kış) oturlan yerleşmeler olduğunu açıklamaktadır.
- (5) Bakınız: E. Işıkpınar, 1975.
- (6) İstanbul nüfusunun % 80'i vapur, tren, otobüs gibi toplu taşın araçlarını kullanmaktadır. Kent içi toplu taşın araçlarının Boğaz Köprüsü'nü kullanan araç toplamı içindeki payı ise % 12'dir.
Bakınız: Ş. ORMANLAR, 1976, s. 49.
- (7) Gecekondu mahalleleri prestij alanları olmamakla birlikte yerleşmeler arası ilişkiler bakımından yörekent (banliyö) niteliğindedir.
Bakınız: M. KIRAY, 1984, s. 33.
- (8) Tablolardaki rakamlar
 - Batı Yakası'nda Bakırköy, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Kağıthane, Küçükçekmece, Sarıyer, Şişli, Zeytinburnu ilçelerini,
 - Doğu Yakası'nda Adalar, Beykoz, Kadıköy, Kartal, Pendik, Ümraniye, Üsküdar ilçelerini kapsamaktadır. Batı Yakası'nda Büyükçekmece, Çatalca, Silivri ve Doğu Yakası'nda Şile, Yalova ilçelerinin nüfusları tablolara dahil edilmemiştir.
- (9) İstanbul'un nüfusuna her gün 500 000 kişiyi aşkın bir köy, her ay 16 000 kişilik bir kasaba eklenmekte, İstanbul ülke nüfusunun % 10'unu barındırmaktadır.
T. AKKAYAN, Mahallesiyle Muhtarıyla İstanbul, CUMHURİYET GAZETESİ, 1-18 Mart 1989.
- (10) 3. kuşak diye tanımladığımız bu yerleşmeler kimi yerlerde barajların su toplama havzaları içinde kalmaktadır, örneğin Ümraniye, Sultanbeyli bu konumdaki önemli ölçüde nüfus barındıran yerleşmelerdir. Kente ve bu konut alanlarına hitap eden yol ve benzeri alt yapı hizmetleri ise su havzaları için yerleşmenin kendisi kadar tehlike yaratmaktadır.
Bakınız: CUMHURİYET GAZETESİ, 1 Ekim 1992, s. 16.
- (11) Muhtarların % 46'sı köy doğumlu olup bunların kent yaşama katılma yaş ortalaması 17.5'dir. İstanbul doğumlu muhtarların tüm muhtarlara oranı %28.5'dir. Gerçekte de, 1985 nüfus sayımına göre, İstanbul nüfusunun % 62'si İstanbul dışında doğanlardan oluşmaktadır.
T. AKKAYAN, a.g.m.
- (12) Bakınız: H. Karabey, 1978.

KAYNAKLAR

AYSU, Çiğdem (1989), BOĞAZIÇI'DE MEKANSAL DEĞİŞİM, basılmamış doktora tezi. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü.

AYSU, Emre (1986), İSTANBUL METROPOLİTEN ÖRNEK ALANINDA KENTSEL BÜYÜME - MEKANSAL YAPI İLİŞKİLERİ ÜZERE BİR ARAŞTIRMA. İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

AYSU Emre (1990), İSTANBUL ANAKENT ALANINDA KENT İÇİ DEVİNGENLİK ÖRÜNTÜLÜ. İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

BÜYÜK İSTANBUL NAZIM PLAN BÜROSU (1970), İstanbul Metropolitan Alan Planlama Çalışmaları. MİMARLIK, no.5, Mayıs, ss. 55-77.

CANSEVER, Turgut (1976), Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişimine Etkileri. MİMARLIK, no:149, Nisan, ss. 44-46, 54.

CENGİZ, Hüseyin (1984), EKONOMİK İŞLEVLERİN BÜYÜK ŞEHİRSEL MERKEZLERDE DESANTRALİZASYON OLGULARI, basılmamış doktora tezi. İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

ÇELİK, Zeynep (198), REMAKING OF İSTANBUL, PORTRAIT OF AN OTTOMAN CITY IN THE NINETEENTH CENTURY. Seattle & London: University of Washington Press.

DİE (1990), GENEL NÜFUS SAYIMI - GEÇİCİ SONUÇLAR, Ankara: T.C. Başbakanlık.

GÜLÖKSÜZ, Yiğit (1976), Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması üzerine Düşünceler. MİMARLIK, no:147, Şubat, ss. 54-58.

İŞIKPINAR, ERTÜRK (1976), Boğaziçi Kıyı Meydanlarının Mimari Psikolojisi Açısından Değerleri ve Ruh Sağlığına Katkıları, İSTANBUL BOĞAZI ve ÇEVRESİ SORUNLARI SEMPOZYUMU, 12-15 Kasım 1973, B. Pamay, derleyen. İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, ss. 255-266.

KAPTAN Hüseyin (1980), An Overview of Metropolitan İstanbul In Relation To The Overall Structure of Urbanisation In Turkey, Union of Mediterranean Towns tarafından organize edilen ECONOMIC DEVELOPMENT AND INTER MUNICIPAL CORPORATION IN MEDITERRANEAN (Akdeniz'de Ekonomik Gelişme ve belediyeler Arası Birlik) konferansında sunulan bildiri, İstanbul, 12-15 Mayıs, 80.

KAPTAN, Hüseyin (1988), METROPOLİTEN ALAN İÇİNDE DÜŞÜK GELİR GRUBUNUN YERLEŞME DÜZENİ. İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

KAPTAN, Hüseyin (1989), E-5 Koridoru Planlama Çalışması, Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından düzenlenen CUMA SÖYLEŞİLERİ dizisinde sunulan konferans, İstanbul.

KAPTAN, Hüseyin (1989), Directions Of Urban Formation In İstanbul Area As Time Goes By... O.D.T.Ü. & John Hopkins University tarafından organize edilen METROPOLITEN DEVELOPMENT IN AN INDUSTRIALIZING COUNTRY - THE CASE OF GREATER İSTANBUL (Sanayileşen Bir Ülkede Metropolitan Gelişime - İstanbul örneği) konulu 19th. International Fellows Conference'da sunulan bildiri, İstanbul, 17-23 Haziran'89.

KARABEY, Haydar (1978), KIYI MEKANININ TANIMI, ÜLKESEL KIYI MEKANININ DÜZENLENMESİ İÇİN BİR YÖNTEM ÖNERİSİ, doktora tezi. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

KAYRA, Cahit (1990), İSTANBUL MEKANLAR VE ZAMANLAR. İstanbul: Ak Yayınları.

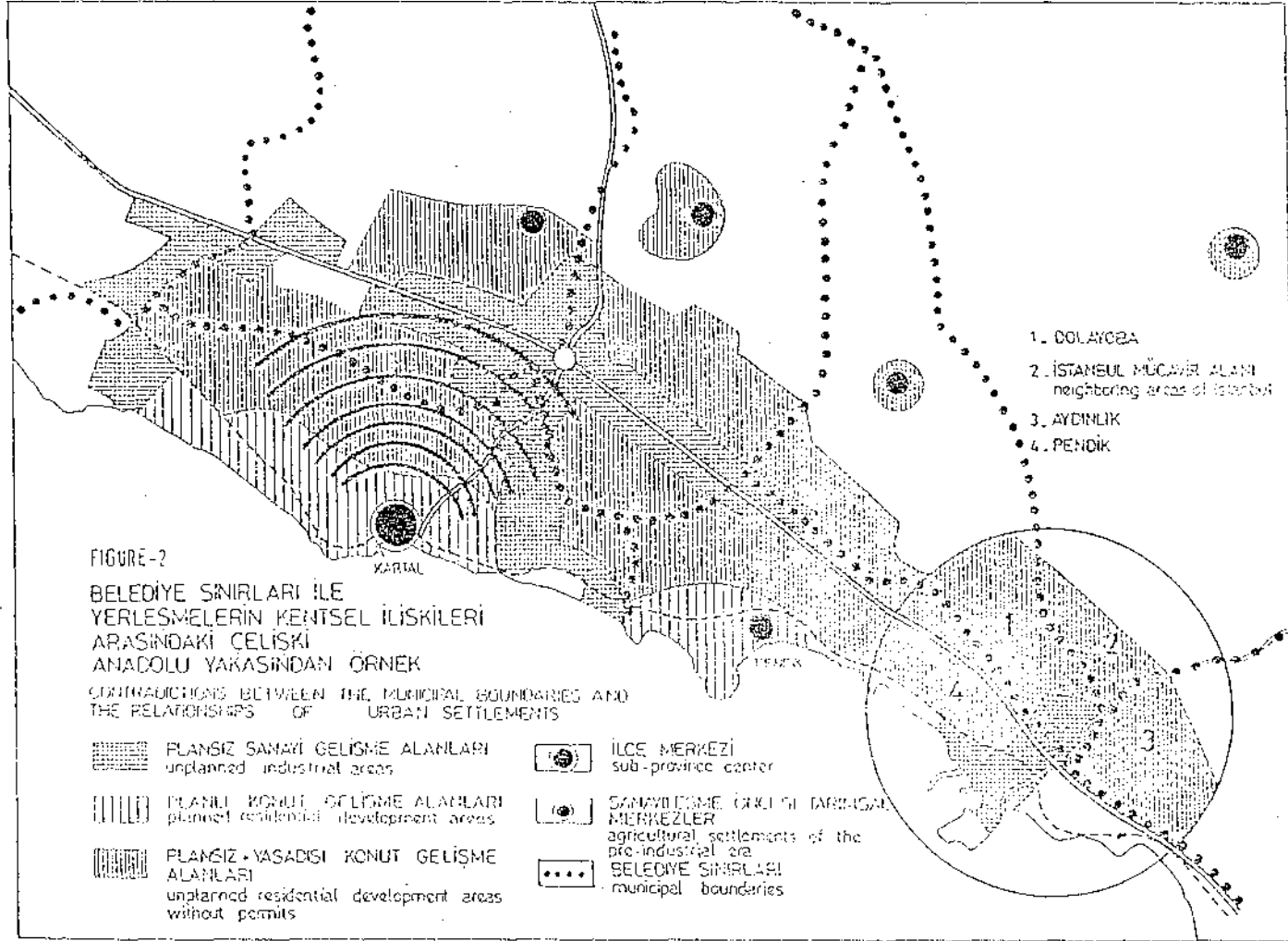
KIRAY, Mübecel (1984), İstanbul: Metropolitan Kent, MİMARLIK, no: 199, Ocak, ss. 28-33.

ORMANLAR, Şaban (1976), Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişiminin etkileri, MİMARLIK, no: 149, Nisan, ss.47-49.

ÜNAL, Yalçın (1988), ULAŞIM PLANLAMASI SEMİNERİ, basılmamış araştırma raporları. İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

WANGER, Martin (1938), İstanbul'un Münakala Tahlili (İstanbul'un Ulaşım Analizi). ARKİTEKT, ss. 143-146.

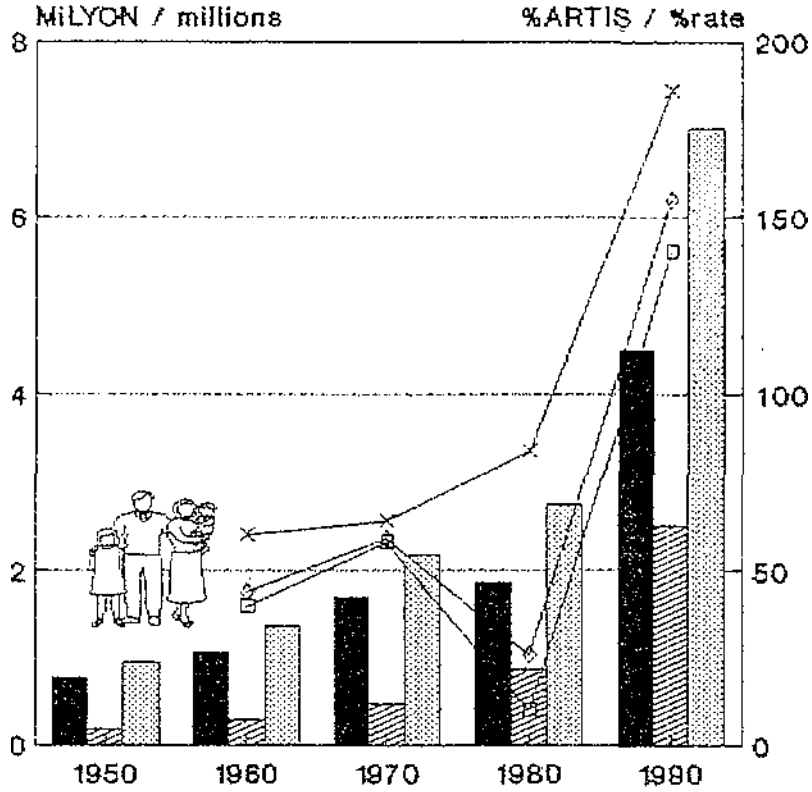
YENEN, Zekiye & KENTSEL TASARIM ÇALIŞMA GRUBU (1992), İSTANBUL KENTSEL TASARIM KILAVUZU. İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, c.1, Giriş Bölümü.



Source: Hüseyin Kaptan, "Türkiye'de kentleşme olgusunun genel yapısı içinde İstanbul metropolitani alanına bakış ..
paper presented in the Union of Mediterranean Towns Conference, 12 - 15 May 1950, İstanbul

İSTANBUL'DA NÜFUS ARTIŞI

The Population Increase Of İstanbul

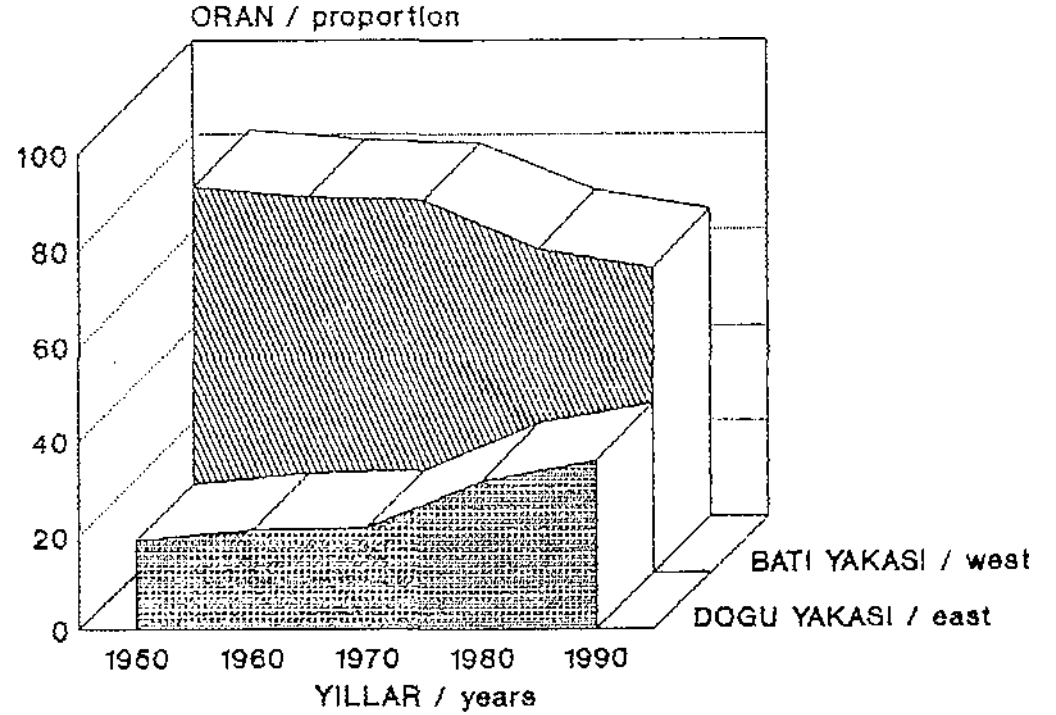


■ BATI / west ▨ DOĞU / east □ TOPLAM / total
—○— B %ARTIŞ —x— D %ARTIŞ —◇— TOPLAM %ARTIŞ

GRAFİK - 1

DOĞU ve BATI YAKALARI NÜFUSUNUN İSTANBUL'UN TOPLAM NÜFUSUNA ORANI

Proportion Of Western & Eastern Sides / Total Population

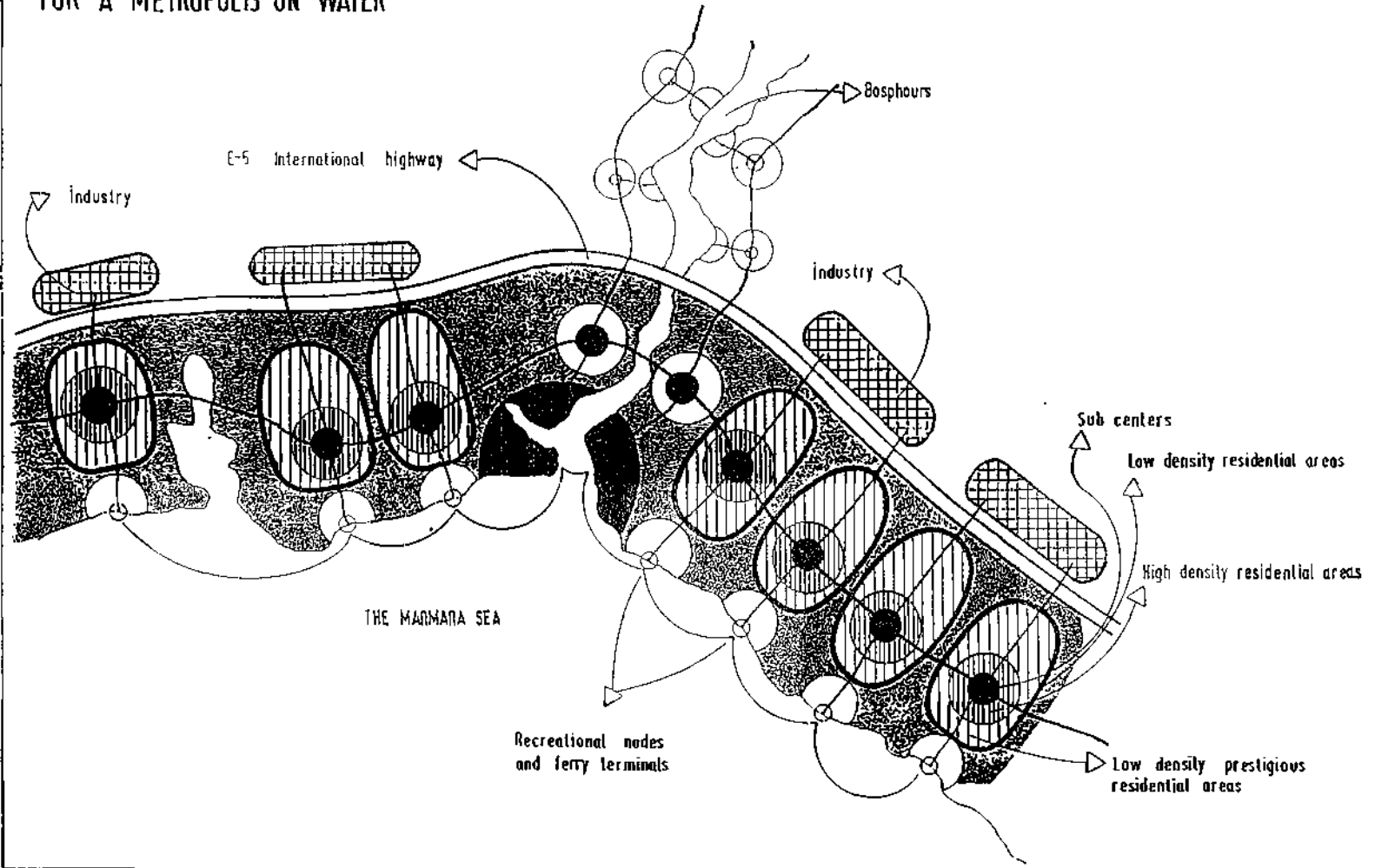


GRAFİK - 2

İstanbul'un Kimlik Değişimi

FIGURE-3

A PROPOSED MODEL OF DEVELOPMENT FOR A METROPOLIS ON WATER



**İSTANBUL'UN KİMLİĞİ İNSANI, TARİHİ VE
DOĞASIDIR**

Cengiz ERUZUN

**TMMOB MİMARLIK ODASI İSTANBUL
BÜYÜKKENT ŞUBESİ II. BAŞKANI**

İstanbul, yirminci yüzyıl başlarına kadar iki büyük imparatorluğun başkenti olmakla kazandığı kimliğini korumuştur. Bizans kimliği, Osmanlı döneminde de yerleşim biçiminin fazla değişmemesi, ticari alanlar, limanlar ve yolların kullanılmaya devam edilmesi ve geliştirilmesi, hatta yönetim biçiminin bile benzer özellikler taşıması sayesinde yaşamaya devam etmiştir. Aya İrini Küçük Ayosofya, Kariye, Galata Kulesi, Kız Kulesi vb. pekçok Bizans eseri ile İmparator Justinien zamanında temeli atılan Ayosofya'nın çağımıza ulaşabilmesi hele Ayosofya'nın pek çok Osmanlı eserine örnek teşkil etmesi, iki kültürün barışıklığını kanıtlamaktadır.

Bizans'tan bugüne az eser gelebilmişse bunun en büyük sorumlusu 1204 yılındaki dördüncü haçlı seferleridir. 13. Yüzyılda eşine rastlanmayacak kültürel değerlere ve güzelliklere sahip olan İstanbul, Hipodrum ile Sofia Sarayının yıkılması, Justinien sütununun tahrip edilmesi, anıtlara ve heykellere çeşitli yıllarla zarar verilmesi, kütüphanelerin talan edilmesi ile geçen 60 yıllık süre içinde zaten kimliğinden çok şeyler yitirmiştir.

Osmanlılar kentin ana işlevini değiştirmeden geliştirmeye özen göstermişlerdir. Kumkapı'daki Büyük Liman, ve Yemiş İskelesindeki Küçük Liman işletilmeye devam edilmiştir. Bizans zamanındaki yedi tepe, Osmanlılar zamanında imaj noktaları olarak seçilmiş, Sultanahmet, Beyazıt, Süleymaniye, Fatih, Mihri mah Sultan Camimeri ve tepelerin silüetini tamamlayan eserler olmuştur. Tarihi süreç içinde gelişen ve zenginleşen Osmanlı kültürü 16. Yüzyıldan itibaren İstanbul'u ağırlıklı olarak Osmanlı kimliğine bürünmüştür.

19. Yüzyıldan sonra Osmanlı'nın durağan geleneksel toplum yapısı, Batı'da sanayi devrimi ile ortaya çıkan dinamizme daha fazla direnememiş, Tanzimat Döneminde girilen yeniliklerle değişmeye başlamıştır. Öyle ki bu değişim Bizans'tan Osmanlı'ya geçişte kendini bu derece hissettirmemişti. Osmanlı Dönemi'nin Devlet yönetimini padişah adına sürdüren Sadrazam hemen hemen tüm işleri kendi konağından yürütürken yenilik hareketlerinin başlatılmasıyla Bab-ı Ali diye adlandırılan Başbakanlık mekanına taşınmış kurumlaşmaya doğru önemli bir hamle yapılmıştır. Artık İstanbul, çeşitli zanaat kolları ile iş hayatı sürdürülen, hatta bostanlarda tarımsal üretim bile yapılan bir kent olmaktan çıkıyor, yerleşim alanları dışına taşan üretimin denetlendiği bir kent işlevini üstleniyordu.

Bu yeni bir işlevdi ve eski mekanlarda sürdürülemezdi. Bu yüzden Saray Dolmabahçe'ye taşınmış, Banka, Sigorta binaları, nakliyeciler, vb. ticareti canlı tutacak mekanizmalar yer seçimlerini Galata olarak benimsemişlerdir. Batı kökenli iş adamları tüccarlar ve bunlarla işbirliği içinde olan müslümanlar da Beyoğlu yakasına yerleşmişlerdir. Yeni işlevin canlı kıldığı Beyoğlu Galata, Beşiktaş, semtlerine elit tabakanın gelişi bile, eskiden beri Eski İstanbul'da yerleşmiş olan, Rum, Ermeni, Yahudi ve diğer azınlıklarla birlikte müslüman orta tabakayı yerlerinden koparamamıştır. Bu kesim geleneksel bahçeli ve iki katlı evlerinde yaşarken Beyoğlu yakasında dört-beş kata ulaşan sıra evler yükselmeye başlamıştı. Bir başka deyişle Sosyo-Ekonomik değişim mekanlarda da kendini göstermiştir. Daha sonraları Osmanbey, Nişantaşı, Şişli gibi semtler de apartmanlaşma sürecine girmiş, yerleşim alanları yoğunlaşmıştır.

Bu olguların hızlanmasında ulaşım ve iletişimin önemli rolü olmuştur. Buharlı vapurlar, tramvay ve tünel gibi araçlar eskiye oranla uzak yerleşmelere ulaşımı kolaylaştırmış, telefon'un devreye girmesi de iş yerlerinin yerleşim yerlerinin yakınında olma zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır.

Böylece Bizans ve Osmanlıların ikibin yıldır aynı amaçla kullandıkları kentsel mekanlar cazibesinin yitirmiş, Beyoğlu yakasına kaymıştır. Öyle ki yalnız Avrupa'nın büyük mağaza şubeleri değil aynı zamanda devreye giren eğlence yerleri, Lokantalar, Tiyatro salonları, kentlinin yaşamına canlılık katmıştır. Buna rağmen yeni işlevler için yeni semtler, alanlar seçildiğinden toplumsal yaşamda Cumhuriyet döneminin ilk 25 yıl süresince önemli rahatsızlıklar ortaya çıkmamıştır.

Levantenlerin İstanbul'a taşıdıkları Batı kültürü, Osmanlı kültürü ile senteze ulaşamamış ama toplumumuzun hoşgörüsü ile yadırganmadan, hatta zamanla sempati kazanarak Cumhuriyet'e kadar sürmüştür. Cumhuriyet döneminde zaten Batı kültürünü benimsemiş olan yönetim kadrosu tüm üst yapı kurumlarını Batı kültürünü benimsemiş olan yönetim kadrosu tüm üst yapı kurumlarını Batı modelleri ile donatmayı

hedeflemişler ve belli bir ölçüde başarıya ulaşmışlardır. Batılaşma yönündeki toplumsal değişim giderek büyük kentlerde tabana doğru yayılma eğilimi göstermiştir.

Türkiye'deki asıl büyük toplumsal değişim, 20. Yüzyılda hızla gelişen teknolojinin sağladığı olanaklarda Batı kültürünün tüm dünyaya yayıldığı II. Dünya Savaşından sonra başlamıştır. Çünkü bu dönem Osmanlı Devletinin yönetim kadrolarınca Tanzimat döneminde başlatılan Batılaşmanın toplumumuzun taban kesimi tarafından da benimsenmeye başladığı 2. dönüm noktasını oluşturmuştur.

1950 li yıllarda açık ekonomiye geçiş hızlandırılmış, özel sektör yatırımcıları harekete geçmiş, haberleşme ve ulaşımın gelişmesi çevre ile ilişkisi olmadan geçimini sürdürebilen kırsal kesime kentleri tanıma imkanı sağlamıştır. Yeni iş olanakları yanısıra kentlerin kültür, eğlence, eğitim olanakları da sunabilen canlı yaşamı kırsal kesimlerden büyük kentlere ve öncelikle de İstanbul'a nüfus çekmektedir. Zaten kırsal kesimlerde tarım reformu yapılmadığından nüfus artışı ile ortaya çıkan fazlalığın kentlere itilmesi zorunlu olmuştur.

Başkent Ankara'nın ve İzmir'in olağanüstü gelişme göstermesine karşılık İstanbul'un aktivitesinde hiç bir zaman eksilme olmamış aksine büyük bir hızla büyümeye devam etmiştir. Ekonominin en önemli merkezi haline gelen İstanbul, kurumların ihtisaslaştığı, merkezi iş alanlarının doğduğu ve sanayinin kent dışına taşmaya başladığı bir metropolleşme sürecine girmiştir. Bu metropolleşme Dünya'da eşine ender rastlanabilecek kadar karmaşık ve çeşitli üretimin sürdürülmesi yüzünden çoklu ihtisaslaşmaya dayalı canlı, hızlıdeğişimli ve sorumlu bir karakter göstermektedir.

Osmanlı döneminde plansız dahi olsa yeni işlevlerin yeni alanlara kayarak yayılması olgusu eski İstanbul'un tarihsel kimliğine zarar vermemiş, aksine yeni gelişmeler kimliğine Beyoğlu ve Galata ile daha yeni değerler eklenmiştir. Oysa 1945 li yıllardan sonraki gelişmeler İstanbul'u Ankara ve İzmir'le kıyaslanamayacak bir hızla değişim sürecine sokmuştur. Bunun en büyük nedeni, özel sektöre dayalı sanayinin İstanbul'un yakın çevresinde yoğunlaşması zaten var olan ticaretin de canlılık kazanması, fikir ve sanat üretimi, boş zamanlar değerlendirme olanaklarının ve sektörlerinin doğuşu, geniş ölçüde iş alanları yaratmıştır. Daha önceleri her türlü değişime ve bunalımlara kapalı olan kırsal kesim için İstanbul kenti büyük bir çekici odak oluşturmuş ve ilk büyük göç 1950-55 yıllarında kendini göstermiştir.

Bu yıllardan sonra gittikçe hızını artıran göçler artık süreklilik kazanmıştır. Zaman zaman hızını kaybetmesine rağmen göçlerin ikinci büyük hamlesi ise 1985 yılından bu yana olmuştur. 1950 li yıllarda İstanbul da doğanların kent nüfusuna oranı % 53 iken, 1985 yılında % 39,5 gibi bir orana düşmüştür. 1950 li yıllarda dışardan gelenlerin çoğunluğunu %12,4 ile, 1985 yılında %12 ile Karadenizliler oluştururken 1985 sonrası Güneydoğu Anadolu'dan gelenlerin sayısında büyük bir artış görülmektedir. 1950 li yıllarda bir milyona bile ulaşamamış olan İstanbul nüfusu 1990 da 7.5 milyona yükselmiştir. Oysa hiç göç olmasaydı bugünkü nüfus ancak 2.5 milyona yaklaşmış olacaktı.

Bu büyük nüfus patlaması kentin fiziksel yapısını değiştirmeye başladı. İstanbul'a gelenler, belli bir sermaye sahibi olmayan, yaşamını devam ettirmesi için belli bir hedef belirlemeyen, ilk endişesi bir işe girip başını sokacağı bir ev edinme olan taşralı tiplerdir. Bunların içinde başarılı olanlar gecekonducularla ya da normal kendilerine yer tutup yakınlarını ve akrabalarını çağırmışlardır. Bazı sosyologlara göre İstanbul'a gelen kırsal nüfus artık kentli sayılmalıdır. Çünkü onların geri dönüşü yoktur. Çünkü bir kuşak sonra tam olarak kentli olacaktır ve böyle bakıldığında Türkiye nüfusunun artık %45 kadarı köylüdür. Ve kentli lehine değişen değişen bu oran olumlu bir gelişmedir. Oysa gerçek kentli, kentin her bölümünü evi kadar iyi tanıyan dertlerinden etkilenen, geçmiş ile öğrenen, olanaklarından yararlanmayı bilen kişidir. Böyle bir bakış açısı ile değerlendirildiğinde İstanbul'da kentli sayısı artık çok azınlıkta kalmıştır. Kent kültürünün gittikçe kaybolması İstanbul'u köyleştirmeye itmektedir.

Tabandan gelen baskının yanısıra İstanbul'a üst yapıdan gelen ikinci bir baskı sözkonusudur. Ülkemizde yetişen iş adamları ile yabancı sermayenin ortaklaşa girişimleri ekonomiye yeni bir boyut kazandırmış ve holdingleşmelerle çok yönlü şirketler, çok yönlü şirketleşmelerle çeşitli yeni iş alanları açmışlardır. Artık haberleşme olanakları teknolojik alandaki olağanüstü gelişmelerle büyük kolaylık sağlamıştır.

Büyük işletme binaları, turizm merkezleri, çeşitli hizmet tesisleri birbiri ardından yükselmeye başlamıştır.

Öyle ki artık sermaye herşeye hükmedebilecek derecede güçlenmiş, karar mekanizmalarını denetimleri altına almıştır.

Sosyo-Ekonomik değişim olgusunun yarattığı bu kaos, 2000 yıllık Bizans ve Osmanlı uygarlıklarının oluşturduğu İstanbul kimliğini ciddi bir biçimde tehdit eder hale gelmiştir. Günümüzde artık her an İstanbul'un tarihi dokusu içinde "Turizm Teşvik Yasası"ndan yararlanılarak tahrip edilmekte gökdelenler yükselmektedir. Sermayeler, yükseldikçe diğerlerini geride bırakabilecekleri inancı ile gökdelenlere büyük yatırımlar yapmaktadırlar. Sıradan vatandaşa verilmeyen haklar ve rantlar bu girişimcilere kolaylıklar tanınmaktadır. İstanbul'un Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Mecidiyeköy, Levent, Maslak gibi semtlerinde yükselen yapılaşma eski yumuşak tepeleri keskin çıkıntılara dönüştürmüştür.

Kolay kazanılan sermaye ile daha kolay kazançlar peşine koşan bir üst tabaka ortaya çıkarılmıştır ki, bu kesimin büyük çoğunluğu burjuvalaşmamış sermayedarlardır. Bu nedenle toplumsal değişimi yönlendirebilecek kültüre sahip değildir. Kentin fiziksel değişiminin ortaya koyduğu sonuçların bu denli duygusuz, hatalı saygısız ve çirkin oluşu geleneksel kültürün yitirilmesi ve yerine yeni burjuva kültürünün geleceği yüzündendir.

21. Yüzyıla girerken İstanbul'un içinde bulunduğu sosyal yapı tam bir çöküntü dönemi yaşamaktadır. Bu olguyu hazırlayan etkenlerin 20. Yüzyılın ilkyarısında kendini belli ettiğini saptayan yazarlar vardır. Ahmet Hamdi Tanpınar, eski İstanbul'un toplum yaşantısının farklı zaman dilimleri içinde farklı mekanlarda ne denli zevkle ve mutlulukla sürdürülmekte olduğunu dile getirirken, toplumsal bozulmanın ilk merhalelerini haber vermiştir.

"Eski İstanbul'da, hatta benim çocukluğumda bile zengin, fakir, her sınıf beraber eğlenirdi. Mehtap sefaları, Kağıthane Alemleri, Çamlıca gezileri, Boğaz mesireleri, şehrin adeta beraber yaşamını temin ederdi. Bu, eğlencesi kıt ortaçağdan kalma bir ihtiyattı. Bununla beraber son zamana kadar müşterek zevkin yardımıyla sürüp gitmişti. Bir yandan iktisadi şartların değişmesi, öbür yandan da zevkin kalmaması, dışardan gelen bir yığın yeni modanın ve hasretin hergün bizi birbirimizden biraz daha ayırması eskiye karşı duyulan haklı-haksız bir yığın tepki, İstanbul'u bütün halkının beraberce eğlendiği bir şehir olmaktan çıkardı. Mehtap alemlerini yapacak eski servet kalmadı. Kağıthane'yi çoktan bayağı bulmaya başlamıştık. Çamlıca'nın yerini Büyükkada aldı. Pazar günlerine ait piknikler ve şehre ve eğlence tarzına herkesin malı olan pek az şey katıyor. Sinemanın zevkimizi dışardan idare ettiği devirde yaşıyoruz.

"Şurası muhakkak ki, yeni, verimli bir iş hayatı şehre hususi çehresini iade edinceye kadar, hayatımızda yaratıcı olacağımız güne kadar, İstanbul halkı tek başına eğlenecektir."

Kent kültürünü birliktelikle yaşayan ve eski kültürden yeniye sürekliliğini sağlayan kentlilerin yitirilmemesi, kente dışardan gelenlerin de aynı yaşamı paylaşabilmelerinin sağlanması başarılabilsen İstanbul kimliğini koruyarak gelecek kuşaklara ulaşabilecektir.

Bir kentin kimliğini insanlığın doğuşundan önce var olan doğası onu güzelleştirerek geliştiren insan ve tarih boyunca biriken medeniyetler, kültürler belirleyebilir.

İstanbul'un kuruluşu efsanelere göre; İ.Ö 111. Yüzyılda Trak kökenli Megara'lıların kendilerine yeni yurt arama isteklerini danıştıkları Delfi Kahini'nin "körler ülkesinin karşısındaki yeri yurt edinir sözlerini dikkate alarak yer aramaya başlamışlar.

Uzun süren yolculuktan sonra İstanbul yarımadasına varmışlar, karşı taraftaki Kadıköy yerleşmesini gördüklerinde Sarayburnu-Haliç kıyılarının güzelliği karşısında büyülenerek "herhalde karşıda oturanlar kör olacak ki bu güzel yerleri görememişler" yargısı ile buraya yerleşmişlerdir. Gerçekten de İstanbul'un doğal güzelliği yeryüzünde bir başka doğa parçası ile kıyaslanamayacak düzeyde iken, 20. Yüzyıla kadar fiziki çevrelerini geliştiren insanoğlu tarihi boyunca doğayı daha da güzelleştirebilmişken, çağımızın sonlarına doğru eşine raslanamayacak bir tahribata uğramıştır.

Eskiden bu doğa parçalarında güzel anlar yaşayanların yerine, bugün yerlerini, isimlerini, kime ait olduklarını dahi bilmeyen insanlarımız çoğunlukta.

İstanbul'un doğal kimliğinin Avrupa ve Asyayı ayıran boğaz, (Tarihteki Adı Bosfor=İnekGeçidi), Haliç (Tarihteki Adı Khrysokeras = Altınboynuz) ve Marmara denizi su kesimini; Yeditepeli İstanbul Yarımadası,

Galata Beyoğlu kesimi ve Boğazın iki yakasındaki tepeler vadiler, kara kesimini oluşturmaktadır.

Her türlü çarpık yapılaşmalara rağmen, "Proust" planındaki 40 rakımı henüz pek aşılmadığından Tarihi Yarımada Yedi Tepeyi yansıtabilecek durumdadır. Oysa Beyoğlu yakası önce Hilton Otel, daha sonra, Tepebaşı Otel, Odakule, THE Marmara, Sheraton ve Orduevi gökdelenleri ile silüet bozulmaya yüz tutmuş son 10 yıl içinde ise, Dolmabahçe Sarayının bahçesine Yıldız'da Taşkıranın önünde ve arkasında, büyükdere caddesi üzerinde inşaatı biten devam eden ve projesi tamamlanan gökdelenler vardır. Yalnız bunlardan biri vardır ki arsasının hiç boş yer kalmamacasına kullanıldığı 11 kat aşağıya ve 40 kat yukarıya doğru yükselirken enine ve derinliğine arsanın biçimine göre sarkan haliyle henüz yarısı tamamlanmadan İstanbul'un yüzkarası, olmuştur.

Bu yapıların gerçekleştirilmeye çalışanlar o denli etkili olmuşlardır ki İstanbul'un 1954 Tarihinde yapılmış olan Nazım planını hiçe sayarak "Turizm Teşvik yasası" kırımını altında istedikleri yoğunluğu sağlayabilecek kadar güçlenmişlerdir. Gözünün önündeki bu çarpık yapılaşmayı değerlendirebilecek bilgiden ve duyarsızlıktan yoksun kalan insanlar içinde çok azınlıkta bile olsalar kentlerine sahip çıkmak için yoğun mücadele edenler vardır. Ancak henüz örgütlü olmamaları yüzünden etkinlikleri amaca ulaşamamıştır.

Gözden daha irak olan ve eskisi gibi kullanılmayan yeşil alanlar üzerinde ise kapalı kapılar ardında pazarlıklar yapılmaktadır. Boğazdaki kaçak yapılaşmalarla tahrip olanların yanı sıra Bilezikçi Çiftliği, Akaretler Sıraevlerinin arasındaki yeşil alan, Çamlıca tepesi ve henüz ortaya çıkmamış projeleri ile daha nice yeşil alanlar yoğun yapılaşma istilasına uğrayacaktır.

Boğaz üzerinde inşa edilen Atatürk Köprüsü ile Beylerbeyi, Çamlıca, Üsküdar, Ortaköy Sırtları, Etiler, Ufuk ve E5 karayolunun Doğu ve Batı uzantıları yoğun yapılaşma baskısına uğradı. 2. Köprü olan Fatih köprüsü ve Tem yolu üzerinde bu defa plansız ama bazı yeraltı güçleri tarafından organize edilen kaçak yeni şehirler kuruldu. (Sultanbeyli, İkitelli vb) ve giderek yeşil alanlar azalmaya başlandı. Yeşilin kent silüetindeki etkisi yok oldu. Bir başka tahribat planlı olarak yapılmaya başlandı. Bu defa büyük arazi parçalarını ele geçiren büyük firmalar, Sarıyer Sırtlarında, Zekeriyaköy'de, Kemerburgaz'da vb. korunması gereken doğal güzellikler içine Spekülatif amaçlı Rant tesisler, ikinci konutlar planlatmışlar ve inşa ettirmişlerdir. Bu konu'da İlçe Belediyelerinin bazıları Nazım plan olmadan uygulama planları üretmişler ve yatırımcılara olanak sağlamışlardır.

"Gecekondu"ları İslah etmek amacıyla üretilen ıslah planları hazine arazisini işgal eden kısime 2. Bir vurgun vurdurmayı amaçlamış, hem tapu hem hizmet hem de dört kata kadar yapılaşma izni verilmiştir.

Kentin doğal kimliği bu yollarla tahrip edilmiş ve edilmektedir. Hele kent içinde kazara imarsız kalan küçük yeşilliklere park düzenlemesi yerine mevcut yerleşmelerden daha yoğun yapılaşma izni verilerek yok edilmiştir. Tüm bu örnekler daha da çoğaltılabilir.

Oysa Le Corbusier İstanbul'a geldiğinde (1911) "Türkler yeşil kent kurma başarısını göstermişler New York ise bir felakettir demişti. Geleneksel yerleşme ilkesi doğal çevre ile fiziki çevrenin içiçeliği bütünleşmesi idi. Bu ilke geçmişte olduğu gibi gelecek için de geçerlidir.

İstanbul'un tarihi kimliğini temsil eden anıtsal yapılar, eski evler, çeşmeler, hanlar, hamamlar, mezarlar, surlar, arkeolojik kalıntılar aynı duyarsızlık içindedir.

Tüm İstanbul'luların gözü önünde Atatürk Bulvarının Unkapınına dönük bölümünün Fatih yönündeki surlara, bitişik betonarme binalar yaptırılmıştır. Yedikule surları içinde Belediyece desteklenen 8 katlı kooperatif yerleşmesi gerçekleştirilmiştir. Sarayların bahçeleri yapılaşmaya açılmış, tescilli olarak kendi kaderine terk edilmiştir.

Tarihi yarımada da Belediye Sarayı, Cerrahpaşa ve Çapa Hastaneleri, Adliye Sarayı vb. Büyük yapılar izin verilerek karakterine zarar verilmiş ve aynı mantıkla yapılan diğer yapılarca bu hatalar zincirine devam edilmektedir.

Haliç'in niteliksiz köhne binaları yıkılırken açılan yeşil alanı besleyebilecek fonksiyonların yer alabileceği tarihi yapıların çoğu yıkılmıştır. Fener evleri hal binası, yemiş iskelesi yok edilmiştir. Henüz yıkılmayanlardan Sütluce Mezbahası boş bekletilmektedir.

Kentin arkeolojik alanı içinde izin verilen betonarme binalar arkeolojik kalıntılara zarar vermekte, bodrum kat kullanımı için sarnıçlar, duvar kalıntıları, sütunlar tahrip edilmektedir.

Tüm bu işlemlerde bilerek ya da bilmeyerek Belediyeler kültür ve tabiat varlıkları koruma kurulları onay verebilmektedir.

Oysa İstanbul'un tarihi kültürel birikimi yine dünyada eşine az rastlanabilecek zenginliktedir. Alman şehirci Wole Schmdler:

Dünyada doğal güzelliği eşsiz olan iki kent vardır.

Rio de Jenairo ve İstanbul

"Tarihsel zenginliği açısından dünyada iki kent vardır.

Roma, ve İstanbul"

Schmdler'in değerlendirmesi tarihi ve doğal açıdan değerlendirildiğinde İstanbul Dünyanın en önemli kenti durumundadır. (Ancak bu söz İkinci Dünya Savaşı sırasında 40 yıl kadar önce söylenmişti.

Öyleyse tarihi ve doğal değerleri açısından Dünya'nın en önemli kenti İstanbul'dur ve bu nitelikleri ne pahasına olursa olsun korunmalıdır.

İSTANBUL'UN KİMLİĞİ NASIL KORUNABİLİR

1. İstanbul nitelikleri ve sonuları ile ülkemizin en önemli kentidir. Bu nedenle yönetiminden planlamasına kadar tüm sorunların çözümünü içeren özel ve katılımcı bir yasa ile korunmalıdır.
2. Koruma ilkeleri ile gelişme ilkeleri birlikte ele alınmalı, korumaya zarar verecek gelişmelere izin verilmelidir.
3. Kentin gelişiminin durdurulması ve yeni nüfusun yerleştirilmesi amacı ile ulaşım olanakları sağlanarak kentin uzağında kasaba ve köy ölçeğinde yeni küçük yerleşmelerin planlanması hedeflenmelidir.
4. Tarihi Yarımada, Haliç ve Kağıthane vadisi, Beyoğlu ve Galata, Boğaz kıyıları ve sırtları, geri görünümde de ön olarak değerlendirilerek koruma alanı içine alınmalıdır.
5. Hastane, Adliye, Orduvi vb. Büyük tesisler gerektiren yatırımlar Sur içinden çıkarılmalıdır.
6. Artık Boğaz üzerine köprü yapılmamalı, üçüncü geçit raylı tüp geçit olmalıdır.
7. Ulaşımında su yolu ve metro ağırlıklı toplu taşımacılığa önem verilmeli, Haliç üzerine başka köprü yapılmamalı, transit geçişler sur içinden verilmemelidir.
8. İstanbul'un geleceğini ilgilendiren kararların üretilmesinde meslek odaları, Vakıflar, Dernekler sivil gönüllü kuruluşlar çevreci gruplar ve Üniversitelerin katılımı yasa güvencesinde sağlanmalıdır.
9. "Sürdürülebilir kalkınma" ve "çevresel etki değerlendirilmesi" ilkeleri İstanbul için kayıtsız şartsız benimsenmelidir.
10. Göç olgusunu yaratarak İstanbul'u bu hale getiren Sanayi, belli bir program içinde uzaklaştırılmalı, ülke ve bölge planları ile yeni sanayi alanlarına kaydırılmalıdır.
11. İstanbul'un bir Dünya kenti olduğu hem yurtiçi hem de yurtdışında tanıtılmalı, uluslararası kuruluşlardan destek sağlanmalıdır.

İSTANBUL'UN KİMLİĞİ ÜZERİNE

Akın ERYOLDAŞ

"İstanbul'un kimliği"ni tanımlayabilmek bu kimliği yaşatabilecek kurumları, araçları ve siyaseti oluşturabilmek bu konuşmanın temasını meydana getirmektedir. Şüphesiz ki "kimlik" sorununu kent'nin nüfus kağıdı veya ehliyeti veya biyografyası olacak bir döküman ile tanımlamıyoruz. İstanbul'un kimliği, doğası ve kültürü ile zaten belirgindir. bize düşen, bu doğa ortamında yer almış kültürü tarihsel süreç içinde sürdürebilecek kurumları ve siyaseti oluşturmaktır. "İstanbul'un kimliği"ni tanımlayabilmek için bir dizi temel soru bulmak gerekiyor. İstanbul'un kişiliğini belirginleştiren öğeler, doğal oluşumlar ve kültür birikimi nelerdir? 'Nellersiz' İstanbul olamaz? Yüzyıl sonra nasıl bir İstanbul bulmak isterdik? Gibi bir dizi soruya yanıt aramaktayız.

Geçen günlerde çıkan bir gazete haberinde, şehrimizi ziyaret eden Anglikan dini lideri Dr. Gorgy Carey'in İstanbul'a varışında, "İstanbul'da uçaktan inmek, bir yolculuğun yalnızca sonu değil, yeni ve heyecanlandırıcı bir keşif gezisinin başlangıcıdır." sözlerini okuyarak, kenti ziyaret eden bir yabancı'nın neler aradığını, açıklamasını buldum (Milliyet: 14 Ekim, 1992).

Kültür Bakanlığının 1993'ü İstanbul yılı ilan ettiğini biliyoruz. Bu amaçla yapılan toplantılarda; Belediye'nin danışmanı bir öğretim üyesi İstanbul'a gelen Anadolu'dan şikayetçi olan konuşmasında "Göç herşeyi yutuyor" diyor. Bir üniversite rektörü (MSÜ Rektörü Gündüz Gökçe) "Taşradan gelen kentten birşeyler kopartmak, kenti sömürmek için geliyor" diyerek kente gelenlerden şikayetçi oluyor. Sonuçta "İstanbul'u tanıyalım, tanıtalım, İstanbul'a sahip çıkalım..." çerçevesinde bir stratejinin belirlendiğini gazetelerden öğrenmiş bulunuyoruz (Milliyet: 14 Ekim 1992). İstanbul'un öncelikle İstanbul'lulara tanıtılması, onların kente sahip çıkması toplantının sonuçta elde ettiği genel ilke oluyor.

Bulduğumuz zamana ve yakın bir geleceğe, fiziki çevreyi düzenleyerek hakim olma gafletinde olan plançıların çizdiği İstanbul'un, idarecilerin düşlediği İstanbul'un, inşaatçıların, ev sahibi olmak isteyenlerin, turistlerin, tüccarların esnafın sanatkarın İstanbul'u birbirinden farklı mıdır? Hepimizin, toplumun düşlediği bir İstanbul'un nasıl olması gerektiği hakkında ortak kabullerimiz var mıdır? Bu ortak kabulleri kimler yönlendirmektedir? Bu soruları yanıtlayabilmek için öncelikle İstanbul'u anlatan yazarların, şairlerin neler yazdığını, neleri düşlediğini inceleyelim. Arkeologları, tarihçi ve sanat tarihçilerini, sosyologları, felsefecileri, her meslekten insanı, hemşehriyi, taşralıyı, turisti İstanbul üzerinde düşündürelim. Toplumun her kesiminin üzerinde düşündükleri ve kaleme aldıkları, semtler, tarih ve doğa, herhalde ileriki nesillere aktırılması daha gerekli olan bir İstanbul senaryosunu aksettirebilir.

Bu birikim ile neler yapabiliriz? Kanalize edilmiş, sistematik bir yazım ve belgeleme ile, İstanbul'un çeşitli semtlerinde daha ince bir ayrıntıyı irdelemek ve tarihsel süreçteki belgeleriyle değerlendirmekle, bu semtlerle; İstanbul'un çeşitli köşelerinde yatırımlar gerçekleşecektir, kültür birikimi yenileştirilip yoğunlaştırılacaktır. Uzak ve unutulmuş semtlerin halkı bu hiç beklenmedik ilgiye sahip çıkacaktır. Bu yatırımlar şüphesiz ekonomik nitelikli olacak ve kentliye geri dönecektir. Burada işletmecilerin dehasını incelleme değerlendirme söz konusudur.

Mekanları değerlendiren çeşitli girişimlerin örneklerini İstanbul'da görmüştük. Söz gelimi; Fransız yazarı Pierre Loti'nin yazıları için esin kaynağı olan kır kahvesi Eyüp tepelerinde mütevazı bir bahçe halinde yaşatılmaktadır. 'Rumeli Hisarına oturmuşum, Oturmuş da bir türkü tutturmuşum' diyen şairimizi anmak için 'Dalan dönemi'nde yapılan bir jest ile bu şairin oturduğu mekanda geliştirilen bir park, şairin dalgın ve hayalci durumunu yansıtan bir heykel, boğazın bu köşesini süslemektedir. Bu mekânın biraz yukarısında, 'Sis' şifri yazarının evi, Tevfik Fikret'in aşiyânî büyük bir titizlikle korunmaktadır. Ama buna karşılık Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın kendi evinin bahçesinde olan ve 'bu kuyunun suyu tatlıdır' diyerek vakfettiği kuyu mütevazı bileziği ile birlikte Beşiktaş'ta deniz müzesinin bahçesinde ayaklar altında ilgisiz gelip geçen kentliden

habersiz beklemektedir (Konyalı, İbrahim). Demek ki Türk edebiyatında, sanatında, müzikte ve resimde bilimde ve yönetimde yer almış ve buldukları yüzyıl içinde toplumsal olayları yaratmış olan kişilikleri İstanbul mekanı içinde anımsatacak, iletişim yapıtlarını seçmek ve kentliye maalemtmek tarihi bir görev olduğu kadar bu kültürün mirasçalarına verilebilecek güzel hediyelerden biridir.

Daha sonra; İstanbul'un tarihi ve kültür mirası içindeki dökümanlarının bir derlemesi acaba ele alınmaz mı? Yazarların ve şairlerin ele alamadığı, ancak bilimsel tarih hassasiyeti içinde ele alınıp değerlendirilmesi gereken bir çok döküman, değişik konuların uzmanlarınca değerlendirilerek, titiz bir ele alış ile bir kültür mirası olarak ortaya konuldukça, fiziki mekanda bu duyguların, olayların, yer aldığı noktalar bulunup günün iletişim kanalları ile değerlendirildikçe, tarihi ile zenginleşmiş ve her köşesi duyarlı olan bu kentte yaşamının zevki daha büyük bir yaşam kalitesi ve zenginliğinin kentliye ve ulusal zenginliğimize katkıları yadsınmaz.

Örneğin İstanbul'un ilk surlarından (Kontantin surlarından) arta kalan onbeş-yirmi metrelik bir parçanın bugün Bab-i Ali'de Hürriyet matbaasının sağ tarafında Divanyolu'na doğru uzanan o eski duvar parçası olduğunu biliyor musunuz? Kent merkezi içinde saray, sadrazam makamı, valilik, basın, Kostantin devrinden beri bu küçük sur duvarı tarafından belirlenmiş çizginin içindedir. Arada sırada önünden geçtikçe birgün tarih bilgisinden yoksun bir yönetimin veya ilçe belediye başkanının bu duvarı yenilemek ve dekore etmek amacıyla ortadan kaldıracaklarını düşünüp uykularını kaçırırmaktayım. Fatih devrinde yabancı elçilerin kabul edildiği Elçi hanı niçin ortadan kalkmıştır? Osmanlı ülkesindeki ilk parlamento binasının yeri Sultanahmet'te bir tarihi mücadeleyi hatırlatmak üzere konumaz mıydı?

Bugün, Mimar Sinan Üniversitesi içinde bulunan ve ilk defa Misak-ı Milli sınırlarını kabul eden meclisin toplantı salonunun, tarihi bir kişiliği olduğu, bu mekânın İstanbul kültürüne ve ulusal kültüre aktaracağı mesajlarının bulunduğunu biliyor muyuz? Okmeydanı'ndaki dikili nişan taşlarının, o semtteki gecekonduların bahçeleri içinde kaldığını, yollarda terk edilmiş bir halde durduğunu. Osmanlıların helki de ilk tescilli spor sahasının, her biri özel bir dikkatle dekore edilmiş bu madalyon taşların bulunduğu yörenin klasik imar planı süreci sonunda talihsizce imar uygulamaları ile yok edildiğini biliyor muyuz? Fatih İstanbul'u aldığı sırada Bizans İmparatorunun sarayının bürcüne çekilen bayrağın yeri niye tespit edilmemiştir? Tekfur sarayı diye anılan bu bölge yıllardır yıkıntı halini korumaktadır. Burada Bizans kültürü Osmanlı kültürüne kendi eserlerini ve idaresini teslim etmiştir. burada bir müze oluşturulamaz mı? Geçenlerde İstanbul'a gelen Bizans tarihçisi, Gilbert Dağron (2), yaptığı bir konuşma sırasında İstanbul'un kimliğinden söz ederken bu şehrin kurucularının Roma yerine yeni bir başkent oluşturmak niyetinde olduklarını, bu niyetlerini o dönemin paralarının üzerindeki sembollerden anlaşıldığını belirtti. İlk Bizans paralarında Romanın imparatorluk sembolü bulunurken takibeden asırda bu sembolün yanında Bizans yönetim sembolünde bulunduğunu bir sonraki yüzyılda ise Roma İmparatorunun sembolünün ortadan kalktığını ve Bizans imparatorunun para üzerindeki tahta oturduğu görülmektedir. Bir başkent olma savaşının ve uğraşısının üçyüz yıl devam ettiği paraların üzerindeki sembollerden açıklayan bir bilim adamı bize İstanbul'un tarihsel kişiliği hakkında bazı şeyler söylemektedir. Bir yerde Çemberlitaş sütununun altında bulunan Roma devrindeki tanrı heykelinin kentin koruyucusu olarak gömülü olduğunu okumuştum. Konstantin döneminde kente silahlı askerlerin gezmesi yasak olduğundan resmi geçitlerin yapıldığı büyük tak'ın Beyazıt'ta Patrona Halil Hamamı karşısındaki yol üstü sütunları olarak kullanıldığını söylemektedir. Bu sütunların meydana getirdiği tak; imparator adaletinin geçerli olduğu alanı tanımlamaktadır. Bu tak İstanbul'un giriş kapısıdır ve sembolüdür. Acaba kaç kişi bu taşlardaki tarihi incelemiş ve kültürel sembolü benimsemiştir. Bütün bu kaynaklar, İstanbul kentinin kişiliğini oluşturan kaynaklar ele alınıp değerlendirilirken herhalde çok titiz bir çalışma yapmamış gerektiğini bize hatırlatmaktadır.

Bu bildiriye hazırlamak için ilk önce İstanbul'un fethini o sırada Bizans payitahtında bulunan bir Venedik'li yazarın; İstanbul'un fethini kalenin içinden kaleme almış bir yazarın, kitabını okuyarak çalışmaya başladım. Burada 1453 yılında İstanbul'u fethetmeğe uğraşan bir milletin sarfettiği çabaların, bu büyük savaşın ve müdafasının tarihsel bir dökümanı ile karşılaşırız. Bizansta o dönemde kimler vardı, endişeleri neydi, saraylar, etnik guruplar, tüccarlar, idareciler, dini liderler, rum ırkı, latin ırkı, Venedikli, Cenevizli, ve 1453 yılında devr aldığı ve Eğrikapı yanındaki Tekfur sarayının kulelerine çekilen ilk Osmanlı armaları tarihteki bu ilkleri

yaşatacak devam ettirecek bir kültür surlar üzerindeki bütün mücadeleyi (1), açılan tünelleri, Bizans'lıların limanı kapatan zincirini, Galatadan Halice kaydırılan gemilerin bir veya birkaçının maketini bu tarihi kalyon yolunun bir replikasını, bir anlamda fetih günlerinin tarihini o günün bilinen çizgileri ile bulunabildiği ölçüde ortaya koymak ve bu senaryoyu İstanbul'un bu gün unutulmuş ve pejmürdeliğe sevk edilmiş köşelerinde yeniden ele almak bu başlangıç noktasını bu mücadelenin bir senaryosu, parklar, bahçeler kültür köşeleri ile bugüne aktarılamaz mı?

Bu yüzyılı takip eden her yüzyılın her tarihi dönemin tarihsel anıtları, kültürel değerleri ortaya çıkardığı sosyal dokunun yeni değerlerinin ilk ortaya konulduğu kent köşeleri ile, uzun dönemli bir tarih ve kültür araştırması ile planlı bir biçimde İstanbul'u yeniden sunulmalıdır.

Belediye başkanlarının gençliklerini yaşadığı İstanbul nostaljisi ile yatırımlarını yönlendirmelerine artık alıştık. Beyoğlu'na konulan tramvay böyle bir nostaljinin ürünüydü. Vergilerimiz ile uygulanmış ortaya konulmuş -belki kentlinin bir kısmı tarafından onanmış olan- bu hususları yadsımıyoruz. Ama yapılacak işlerin İstanbul kültür ve tarihi mirası içinde geniş kapsamlı bir program içinde ele alınması, yerel yönetim politikasına sahip olanların kendi sahip oldukları kültür değerleri kadar bir içerikle kente ait kararların değerlendirilmesi son derece yüzeysel bir yaklaşımdır. Burada Haliç kıyılarında Belediye başkanı Dalan tarafından başlatılan operasyonda, Anıtlar kurulu üyelerinin yaptığı bir tespit sırasında bir kurul üyesi üniversite öğretim üyesinin (Prof. Semavi Eyice'nin) 'Rodos ev tipi' diye bazı evleri korumaya aldığı, o zaman bu kurul çalışmalarını takibeden belediye ekibinin, öğretim üyesinin bu tutumunu kınadıkları, bu Rodos evleri de nereden çıktı diye tavır koydukları ve Haliç kıyılarında başlayan yeşil park operasyonunu geciktirecek bu davranışlara karşı direnç gösterdikleri kişisel bir anımdır. Burada belediyenin uygulamaları ve tarihinin uyarısı arasında, huzursuz bir kesit olarak isimlendirdiğim durum ortaya çıkmaktadır. Her ikisi de İstanbul için çalışan bir entellektüel grubun ortak paydası ne olmalıdır. Bilindiği gibi Haliç parkları düzenlenirken tescil sırası henüz gelememiş bir çok eser ortadan kaldırılmıştır. Bu eserleri ortadan kaldıranlar yerel ilçe belediye başkanlarıdır. Tarih dolu bir İstanbul'da birkaç döküntünün ortadan kalkması onlar için bir anlam ifade etmemiştir. Elbette bu davranış yalnızca onların başlattığı veya bitirdiği bir uygulama olmayacaktır. Bu günkü Taksim meydanının yerindeki Kışla binasını da İstanbul'un tanınmış bir valisi tarafından daha önceki yıllarda tarihten silinmiştir. Bugün yerinde 'macdonald fast food' ve birkaç lokantanın yer aldığı bir ucunda Sheraton otelinin yer aldığı bu park alanı yeni düzenlemeler ile yavaş yavaş yapılaşmaktadır. 40 yıllık bir zaman bütünü içinde tarihi bir kışlanın ortadan kaldırılması ve yerinin ticari otellere, seyahat acentalarına hamburger satış yerlerine ve ticarethanelere açılmasında yerel yöneticilerimiz sorumlu tutacak mıyız? Kentimizin tarihi doğal ve sosyal değerlerinin mekanla bütünleştiği noktalardaki tarihi kenti kent yapan değerleri inkar mı edeceğiz?

Küreselleşen bir dünyada, İstanbul'un yerinin, diğer kentlerdekilere farklı olmasını istiyorsak, sahip olunan değerlerin titiz bir muhasebesini dökümanter olarak yapmak ve bunları uygulamak zorundayız. Bu konuda, bir uyarının arkeologlardan geldiğini görmekteyiz. İstanbul tarihi yarınadısının 1/5000 ölçekte bir planının hazırlayan Prof. Gündüz Özdeş'in planına karşı çıkan bir arkeolog grubu İstanbul'un tarihi kişiliğinin bu planda yeterince değerlendirilmediğini savunmuştur. Bir plancı olarak sayın hocanın plan çalışmalarında ve değerlendirmede elbetteki birçok tarihi ve kültürel değeri gözönünde tuttuğu söyleyebiliriz. Ancak şunu katıyetle unutmamak gerekir ki İstanbul için yapılacak böyle bir değerlendirmenin bir imar planı kapsamında katıyetle ele alınmayacağıdır. Böyle bir değerlendirme imar planının amaçlarının ve hertürlü araştırmasının ötesine geçecek bir hassasiyete sahiptir. Planlanacak kentsel mekânın bütünlüğü içinde, çeşitli dönemlerin; tarihi, mimarisi, edebiyatı, geleneği, sosyal olayları yer almaktadır. Bu incelemenin Latin'den, Bizanstan itibaren ele alınıp değerlendirilmesi, kent kültürünün mekândaki duraklarını kent kullanıcılarına aktarabilmenin başartısını ve becerisini bir plancı yüklenemez. Kent imar planı ile kültür mirasını değerlendirmek olanaksızdır. Fiziki plan, ancak yasal çerçevesi içinde 'Bölge Kurulları' gündemine getirilebilmiş yapıların döküman olarak tespitini saptayan bir araçtır. Kent yaşamında tarihsel süreç içinde olayların geçtiği mekanları, kent yaşamı içinde saptayabilecek belgeler geniş çaplı bir araştırmanın sonucudur. O halde, bir plancıdan veya imar planı sürecinden, bir kentin kimliği üzerinde hatırı sayılır önemde belgelendirme yapabilmek, söz söyleyebilmek imkansızdır. Buna karşı olarak; bir

imar planı ortaya koyduğu uygulama araçları ile, kentsel kimliği yokedecek güçlü bir yasal dükümandır, Burada kimliğin korunması için bir planın ve bu meslek insanının çabalarının yeterli olmadığını ancak kimliğin ortadan kaldırılmasında planın etkin yokedici gücü hissedilmektedir. O halde ne yapılacaktır?

Tevfik Fikret'in İstanbul'u tanımlarken, bir şiirinde "Bin kocadan arta kalmış." deyimini kullanır. Burada Şair Yüzyıllar boyunca değişik kültürler tarafından sevilmiş bir kente karşı duygularını ifade etmektedir. İstanbul'un her köşesi sevilmeye değer, İstanbul'un her köşesi değerlendirilmeye değer. Biz kendi çok sınırlı bilgimizle, Türk edebiyatında yeri olan bir Sinekli Bakkal Sokağı elbetteki korunabilmeliydi. Abdülaziz'i Tahttan indirenlerin içindeki bir Avni Paşa'nın konağı muhafaza edilmeli, Abdülbaki Gürpınar'ın evi restore edilmelidir... diyerek bir dizi öneride bulunursak bunun yeterli olmadığını bütünü anlatamadığımızı görmekteyiz. Çalışma ve değerlendirme sistematik olarak yapılmalıdır. Kentteki hiç bir kültür birikimi ihmal edilmemelidir. Yüzyılın içine damgasını vurabilmiş ulusal sanatçılarımız, edebiyatçılarımız, bilim ve kültür adamlarımızın yaşadıkları mekanlar, yüzyılın sosyal ve kültürel olaylarına sahne olan kent dokusu çeşitli iletişim araçları ile kent kültürüne mal edilmelidir. İstanbulun kurulduğu günden bugüne ve gelecek yıllara aktarılabilecek çehresini değerlendirecek bir kurum oluşturulmalı ve yönetimlerin güncel etkilerin güdüsü altında kalan bağınazlığından kent kimliği arındırılmalıdır.

Yahya Kemal bir yazısında (Türk İstanbul, 64) "Zaman mazi, hal ve istikbal diye üçe bölünse, hal dediğimiz şey yarından sonra mazi olacaktır. İstikbal dediğimiz gelecek günler zaman yürürken hal olacaktır sonra maziye karışacaklardır.

Hakikatte mazi, hal ve istikbal yoktur. Ortada bir imtidad vardır. Biz ortada hal içinde yaşıyoruz. Gelecek kısmı göremiyoruz. Geçmiş olan kısmını ise tarihçilerin naklettikleri gibi biliyoruz, yahut bize kalmış eserlerini görüyoruz. Geçmişte bağlı olduğumuz sadece iyilik ve güzellik ve doğruluklardır. Kötülükleri ve haksızlıkları sevmiyoruz." demektedir. Yazar bu düşüncelerine ilave olarak: "Eski İstanbul'un güzel semtlerini yaratan Türklük, şark medeniyeti içinde yaşıyordu; o zaman o medeniyetin manevi havasıyla, ahlak kurallarıyla hayat şartları ile onları yaratmıştı. Şimdi batı medeniyetinin havası ve kuralları ile, hayat şartları içinde yaşıyor. Ona göre mesken, semt ve şehir yaratmağa mecburdur. Türklük milli şuuruna sahip olursa, hayat ve varlık manzarası, eskisinden başka bir üslupta fakat gene güzel olabilir." demektedir.

Sonuç : İstanbul kimliğini yaşatabilmek için Yahya Kemal'in sözünü ettiği "imtidad (uzun süre) içinde değişiklik" milli bir şuurla yaratılacak İstanbul semtlerinin üslubu, rengi ve havası eski İstanbul'da olduğu kadar güzel olabilir.

İstanbul kimliğine ilişkin çalışmaları yapmak üzere oluşturulacak bir koordinasyon kurumu, bir döküman merkezi, kentte oluşmuş kültürel morfografyayı belgeleyecektir. Ulusal veya uluslararası çalışma yapan her dernek enstitü, kurum, vakıf, üniversite, yazarlar, sanatçılar, bilim adamları, tarihçiler, doğacılar, kent kültürel morfolojisinin oluşmasında katkıları bulunmalıdır.

Bu çalışmaların büyük bir kısmı kültür hanizeneri olarak, çeşitli sektörler tarafından finanse edilecek, uygulamalar gerçekleştirildikçe çeşitli araçlar oluşturularak bu kültürü korumaya ve yaşatmaya yönelik çeşitli araçlar geliştirilecektir. Bugün Batı Avrupanın kültür merkezi niteliğini elde etmeye çalışan kentlerinin uyguladığı finans stratejisi buldu -İtalyanlar kilise içlerindeki tarihi freskleri para karşılığında aydınlatan cihazları kullanmaya başladılar... Böylece yatırımlar devlet bütçesine, yerel yönetimlere ve resmi kurumlara finansman yükü getirmeden gerçekleştirilebilecektir. Avrupa ülkeleri arasında tarihini zenginliklerini nakite çeviren, birçok ülke vardır. (Cities and Culture, 1988) Turizm sanayi, eğitim, sanatın inceliklerle pazarlanması, medyanın iletişim araçlarının televizyonun videonun cd'lerin uyduların bu tanıtımda kullanılması her yeni iletişim aracından kültürel uygarlığın siyasi ve kültürel mirasını topluma ve uluslararası arenaya sunmak bütüncül bir çalışma ve beceri ister. Ancak tanıtıma, ve bu doğrultuda çalışma kentin kültürel kimliğini geliştirmek için yeterli araç ve finans kaynağı oluşturacaktır.

Modern toplumun, sanayinin yaptığı olan standard yapılaşmaya karşı çıkışı, kent çevrelerindeki yaşam alanlarına farklı bakış, bireylerin kişisel tercihlerinin bulunduğu alanları arayışları, **yeni kentleşme sürecini gündeme** getirmektedir. Mekanda çeşitlilik yaratmak, geçmiş kültürlerin keşfedildiği ortamlar oluşturmak beraberinde 'yerellik' kavramını da getirmektedir.

Bugünün kentleşme politikalarının, düşünce kalıplarının dışına çıkılması ile, planlama kavramına yeni bir bakış getirilmiştir. **Sürdürülebilir kent** kavramı toplumun onayına sunulmuştur. Modern toplumların yarattıkları yüksek kültür ürünlerinden oluşmuş kentsel yaşam biçimi, postmodernizm ile bireysel özellikleri ve yaşamdaki farklı olasılıkları dile getirmektedir.

Çok çeşitli kültür öğeleriyle dopdolu olan bu kentimizde kimlik arayışı, yalnızca kaybedilen değerlerin ortaya çıkarılması ve tanıtılması değil, kente yeni gelenlerden, yeni teknolojiden de birşeyler elde edip paylaşabilmektir. İstanbul kendine katılan nüfustan, yararlanan bir kent olmalıdır. İstanbul'fu gelenleri reddediyorsa, benimsemiyorsa İstanbul yaşamıyor demektir.

İstanbul içinde yaptığım bu gezitiden sonra ünlü tarihçi Heredot'un İnsanoğlunun yaptıkları zamanla unutulmasını diyerek "Bu Halikarnoslu Heredotos'un kamuya sunduğu araştırma"dır" diyerek dokuz ciltlik anısal tarihi yazdığını anımsadım. İstanbul hakkında yapılacak çalışmaların, bugünün medyasını iletişim araçlarını, uzmanlık çeşitliliğini ve bilgi birikimini kullanarak kentsel mekânın üzerinde yoğunlaşmamız gerekmektedir. Çalışmalar yalnızca bilimsel nitelikli olmayıp kent ekonomisini, kent kültürünü, kent kimliğini sürekli kılacak stratejileri içermelidir. Modern işletme teknolojisinin uzmanları, grafikçilerimiz reklamcılarımız, tasarımcılarımız bu kurumlaşmada yerlerini almalıdır. Kentsel kaynakları, bugünün ekonomisi ile güçlendirerek, kamuya bu tarih ve kültür hazinesini yansıtabilecek araçları yaratmalıyız. Yaşadığı mekânlara sahip çıkarak eğitim ve kültür alışverişi ile bulunduğu mekâna sahip çıkan insanlar gelecek yüzyıla tarihten silinmeyen ve yaşayan bir "İstanbul kimliği" aktaracaklardır.

KAYNAKLAR:

Barbaro, Nicolo. "Kostantınıye Muhararası Ruznamesi", (çev: Şemseddin T. Diler), 1976, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul.

Dagron, Gilbert. "Antik Dönem ve Ortaçağda İstanbul'da Kentleşme" (Metropol: Yeni Hayat Tarzları, Yeni Sorunlar, Yeni Çözümler' Kollokyumu), 23,24,25 Eylül 1992 İstanbul Marmara Üniversitesi, İktisadi Bilimler Fakültesi, Tarabya.

Yahya Kemal, "Aziz İstanbul". Yahya Kemal Enstitüsü, 1974, İstanbul.

Konyalı, İbrahim "Üsküdar Tarihi"

Milliyet Gazetesi '1993 İstanbul Yılı' 14 Ekim 1992.

Netherlands National Physical Planning Agency, "Cities and Culture" Ministry of Housing, June 1989.

İSTANBUL'UN KİMLİĞİNDE İNSAN DEĞERLERİNİ ÇARPITAN DİNAMİKLERİN SİYASAL İDEOLOJİSİ VE "TUTSAKKENT"İ "ÖZGÜR KENT" E DÖNÜŞTÜREREK YENİDEN İNSANCILLAŞTIRMANIN KENTBİLİMSEL YÖNTEMLERİ

Biltin TOKER

Sayın Konuklar, Sevgili K4 Öğrencilerim, Sayın Meslekdaşlarım, Tüm Sevgili Öğrenciler, Değerli **Tut-sakkent**'liler:

Bu tatil gününden yararlanarak sizleri **Özgürkent (Freecity)** yolunda kısa bir gezintiye çıkaracağım. Ama **Özgürkent**'i, uzaktan da olsa, görebilmek ve anlayabilmek için arkaplanını bilmek gerekiyor. Bu konuda kılavuzluğumu kabul edeceğinize inanıyorum.

Kentlerin kimliğini kentliler ve onların yaşam biçimi oluşturur. Kent kimliği yaşam biçiminin kendisi değil de, bu biçimin sonucu olan ürünler yargılanarak değerlendirilmez. Çünkü yaşam biçimlerinin ürüne dönüşme aşamasını çağımızın uluslararası toplumsal ve ekonomik çarpıtma mekanizmaları yaratır.

Kent kimliğinin ve korunması gereken içeriğin salt binalar ya da doğa olduğuna inananlar, ondokuzuncu yüzyılda sömürgelerden aktarılan sömürü paralarını kentlerde eskî'ye ve kent toprağına bağlayarak bunları bir rant ve spekülasyon aracı olarak kullanan para babalarının icat ettiği ölçütlerin tuzağına düşenlerdir.

Kent kimliği durağan değildir. Sürekli gelişip değişen bir dinamik oluşumdur. İstanbul'da kentsel değişim sürecinin hızı başdöndürücü bir noktaya varmıştır. Uzay yolculuğına alışmamış acemi astronot benzeri dünyalı kent gözlemcileri olup bitenleri o nedenle algılayamamaktadırlar.

İstanbul değişik etnik grupların ve dinlerin kaynaştığı uyum içinde yaşadığı bir büyük **Barış ve Demokrasi** kentidir. Çokkültürlülüğün beşiğidir. Bütünleşmiş **Yeni Avrupa** ülküsünün anayurdudur. siyasal sığınmacıların geleneksel cennetidir. Roma - Bizans - Osmanlı kültür alışımını tüm gelenek ve kurumlarıyla günlük yaşamında canlı tutan tek metropoldür. Dünyanın çokkültürlülük başkentidir.

Suç oranı yükselecek yerde azalmakta olan tek dünya metropolü durumundaki İstanbul, barış ve hoşgörüye temellendirilmiş kimliğinin bütün özelliklerini bugün eskisinden daha güçlü bir biçimde korumakta, geliştirmektedir.

Gecekondu, işporta, yitirilen yeşil gibi olumsuzluk izlenimi veren belirtiler kentin birçok gerçekliğinden yalnız biridir. Giderek, bu öğelerin tümü yüzeysel çarpıklıklardır. Yalnızca bir belirtiler dizisidir. **Dünya Tüketim Emperyalizmi**'nin oluşturduğu ölçütler çerçevesinde varılan tüm dramatik yargılar, asıl gerçekleri gizleyen bir işlev görmektedir.

İstanbul tüm dünya kentleri gibi Piyasa Ekonomisi düzeninin azgın bir saldırısı ve onun ayrılmaz bir uygulama aracı olan siyasal ideolojisi **Tüketim Felsefesi**'nin kuşatması altındadır. Bu kuşatma, kentin 1453'ten bu yana yaşadığı en yoğun ve umutsuz kuşatmadır. Direnenlerin sayısı gittikçe azalmaktadır. Kent düşü, düşecektir.

İstanbul'u gecekondu değil, bir an önce köşeyi dönme çabası içindeki kentlilerin insan ilişkilerini çarpıtan **Tüketim Felsefesi** tehdit etmektedir. İstanbul'u tehdit eden öcü göç değil, kapitalin bir sistem olarak geliştirdiği ve emeğin sömürüsüne dayalı çarpık ekonomik düzendir. Gecekondu kırkiki yıllık bir kentsel ekonomik çarpıklığın somut kanıtlarıdır. Her gecekondu bir işverenin sömürüye dayalı çarpık ekonomik düzen aracılığıyla zenginleşmesinin bir yan ürünüdür. Gecekondu onları yapanların değil, yapuran işverenlerin ayıbıdır. Çarpık kentleşmenin değil, çarpık ekonomik düzenin bir sömürü anıtlarıdır.

Göç, gelişmemiş bölgelere yatırım yapılmadığı için değil, gelişmiş bölgelere yatırım yapıldığı için gerçekleşmektedir. Bu bilinçli bir politik seçim sonucudur ve piyasa ekonomisi kuralları içinde değiştirilme olanağı yoktur.

Çarpık kentleşmeyi yaratan güçler bugün de İstanbul'u aynı çarpık doğrultuda yönlendirmekte, ancak demokrasinin biçimsel bir gereği olarak kamuoyu önünde temize çıkabilmek için bolca yakınmaktadır. Çıkarlarının koruyucu sistemi olan bu çarpıklığı düzeltmeye asla yanaşmamaktadırlar.

İstanbul'u tehdit eden asıl tehlike ise en popülist aydan ya da politikacının bile gecekondulara sahip çıkmamasıdır. Gecekonduların **Kentsel Çarpıklık (Discordant Urban Growth)** yarattığı özürüyle kent %65'ini oluşturan altıbuçuk milyon **Gecekondu-Kentli**'yi dışlama çabasıdır, onları kentle bütünleştirmek için hiçbir toplumsal çaba harcamamasıdır, kentin atardamarını besleyen bu taze kanın yabancılaşmasına göz yummasıdır.

Asıl tehlike: kentlere göçün çok önemli ve olumlu bir dinamik olarak algılanmamasıdır. Köyülülüğün kentliliğe dönüşümünde, tüm olumsuz yan etkilerine karşın, en ucuz ve en hızlı bir çağdaşlaşma yöntemi olduğunun kabullenilmemesidir. Ödenen ağır, ama zorunlu kentsel ücrete duygusal tepki gösterilmesidir. Kente es-kiden gelenlerle yeni gelenler arasında var olan ekonomik çıkar çatışmasının körüklenmesidir.

Oysa çağımızda kentlerin büyümesinin sınırı yoktur. Ne düzenli ve örgütlü, ne de düzensiz ve örgütsüz büyüme sınırlanamaz. Demokratik toplumlarda büyüme, toplumsal koşullara koşut, o koşulları yansıtan ve o koşullar oranında yasal ya da yasadışı bir çerçevede gelişir.

Endüstri toplumuna geçişin önemli dinamiklerinden biri de kentli sayısının artmasıdır. Bu açıdan kentsel alanlara göçün azaltılması değil, tam tersine çoğaltılması gerekir. Sorun, göç veren ve göç alan bölge ve kentlerin nasıl yeniden düzenleneceğinin hesaplarını akılcı bir temele oturtmaktır.

Gecekondu halkının yer yer spekülasyona yönlendirilerek kendilerine kent rantından bir kısıt sunulması, sistem savunucularının olası bir patlamayı önlemek için verdikleri sus payıdır. Bu arada **Gecekondu-Kentliler**, kendilerini yönlendirenler gibi, yasadışlılığı yerinde ve dozunda kullanarak, insan değerlerini çiğneyerek köşeyi dönebileceklerini yaşayarak öğrenmişlerdir. Zenginleşip Sadık Tüketiciler sınıfınaterfi ederek özgürleşeceklerini sanan bu sınıf atlama heveslileri, **Tüketim Bağımlısı** oldukları oranda özgürlüklerini yitirdiklerinin şimdilik farkında değildirler.

Kentsel diyalektik kentlileri ergeç bilinçlendirecek, gecekondu ergeç yıkılacak, kelleşen alanlar ergeç yeşillenecektir. Ama **Kola-Hamburger-Blucin-Kültürsüzlük** imparatorluğunun tutsağı durumuna düşen **Tutsakent (Captivcity)**'in insanları Tüketim Felsefesi'ni yaşatacak, bu yaşam biçiminin insan değerlerini yok edici etkisi sürecektir.

Kentsel gelişimi çarpıklaştıran, İstanbul'u bir özürü kente dönüştüren, kent gökçizgisinin (silüetinin) düşmanı çok katlı beş yıldızlı oteller, plancının yeteneksizliği ya da yöneticinin rüşvet kokan imzası nedeniyle oldukları yerlerde değildiler. **Tüketim Felsefesi** sisteminin bir parçası oldukları için o konumlara inşa edilmişlerdir. O kritik konumlara inşa edilmemiş olsalardı, benzer ama aynı ölçüde kenti çarpıklaştıran başka sınırlarına kondurulacaklardı.

Sorun böylesi binalar gibi tekil çarpıklıklar değil, bu çarpıklığı yaratan dinamikler bütündür. Çözüm de tek tek binaların ya da kentsel çarpıklığın bir yada birkaç yönünün gedirelmesi değil, bu olumsuzluklara yol açan temel felsefenin bütünsel olarak ele alınarak kentbilimsel dinamikler aracılığıyla tasfiyesidir.

İstanbul bütün dünya kentlerinin az ya da çok oranda karşıkışıya olduğu kentsel olumsuzluğu, uluslararası konumu nedeniyle, daha yoğun bir biçimde yaşamaktadır. Çözümüne yönelmek için bu olgunun öncelikle evrensel boyutta algılanması ve bir **Avrupa Bölgesel Kentler Sistemi (European Region Cities System)** içinde kentlerarası ortak paydalara temellendirilmesi zorunludur.

İstanbul'da ve tüm dünya kentlerinde asıl sorun, insan değerlerini çarpıtan Tüketim Felsefesi ve bunun doğurduğu kent yaşam biçimini yaratan dinamiklerin **Yeniden İnsancillaştırılması (Re-humanization)**'dir.

Avrupa Bölgesel Kentsel Sistemi bağlamında ve tüm dünya kentlerinin bütünleşmesine yönelik demokratik bir kentlerarası örgütlenme modeli doğrultusunda gerçekleştirilecek politik tercih, yönetim, planlama, mimari, teknoloji ve gelişim stratejisi öğeleri yeniden İnsancillaştırma'nın temel taşlarıdır.

Tüm kentsel olgulara, kuramıyla uygulamasıyla, yeni yaklaşımlar gereklidir. bu da ancak **Tutsak-kent**'i kentsel yöntemlerle **Özgürkent**'e dönüştürmekle gerçekleştirilebilir.

Endüstri Devrimi makinaları Eski Kentin Yeni Tanrıları yaptı. Teknoloji ilerledikçe makinalar evcilleşti, kentlilerin özel yaşamına girerek **Bulunmaz Uşak** kılığında onları eskisinden daha acımasızca gütmeye başladılar.

Soğuk Savaş'ın bitmesine yakın yıllarda kentlilerin makinalara karşı yitirdikleri savaşın amacı tarihin belleğinde daha bulanıklaşmamıştı. Buna karşın kentliler ikinci ve son yaşamsal silahlarını da yitirdiler.

Büyümenin bir sistem içinde gelişmesi ve kentin belirli çıkar guruplarınca yönlendirilmemesi için sivil toplum örgütlerinin katılımcı demokratik çizgide görevlerini yerine getirmesi gerekir. Oysa politikadan sanata, edebiyattan planlamaya, çoğulculuk maskesi altında tüm ideolojilerin, tüm akımların, tüm herşeyin benzeştiği ve artık örgütlenmenin de gereksiz olduğu yollu bir felsefe yaygınlaştırılmaya başlandı. Dünyadaki depolitizasyon sürecini başlatan bu gelişme sanata, mimarlığa, kentselcilığe de bulaştı. Yetmiş yıl önce manifestoları ve yandaşlarıyla övünen örgütlenmelerin yerini manifestolarının, örgütlerinin ve de yandaşlarının olmamasıyla övünenler aldı.

Katılımcılık ve örgütlenme durdu. Meydanı, toplumu yönlendirenlere bırakanların tüm enerjisi tüketime harcanmaya başladı. Kentliler ikinci ve son silahlarını da yitirmiş oldular.

Böylece özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana gelişimi hız kazanmış olan Tutsakkent iyice su yüzüne çıkmış oldu. Bir tüketim alanı biçiminde kentlerimizi Disneylandlaştırma işlevini açıktan açığa yerine getirmeye başladı.

Bütün dünya kentleri az ya da çok oranda **Tutsakkent**'leşti. Bir medya olarak kullanılan **Tutsakkent Tüketim İmparatorları**'nın istekleri doğrultusunda kentlilerin beynini yıkama işlevini sürdürdü. **Tüketim Bağımlılığı** arttığı oranda özgürlük kısıtlandı ve **Yönlendirilmiş Özgürlük**'e dönüştürüldü. **Tutsak-kent**'liler zaman içinde öyle bir noktaya vardırıldılar ki **Özgürkent**'i bir ütopya olarak görmeye başladılar. Onlar için artık **Tutsakkent** gerçek, **Özgürkent** gerçekdışıydı.

Tüketim Bağımsız Tutsakkent'liler artık **Tutsakkent**'in ve onları tüketime yönlendiren Tüketim İmparatorları'nın tutsağıdır. Eski Roma'da yasaların tanımlandığı sınırlar içinde özgürlüğü olan köleler kadar bile özgürlükleri yoktur. Hapishane duvarları arasındaki sınırları tanımlanmış kısıtlı özgürlük, yönlendirmenin en alt düzeye indirildiği bir çevre olduğu için, **Tutsakkent** labirentinden daha özgür bir ortam niteliğindedir.

Tanrısal para ve paraya erişimin en geçerli ve kestirme yöntemi olan **Köşeyi Dönme**'nin strateji ve taktikleri insan ilişkilerinde aşınma ve kopmalara yol açmıştır.

Yaşamın temel amacı mutluluktur. Mutluluğun tanımı ne olursa olsun bütün mutlulukların temeli özgürlüktür.

Özgürlüklerin yaşama geçirilmesinde ancak demokratik bir düze insanlar arasında denge ve uyum sağlayabilir. O nedenle örgütlenmiş toplumlarda özgürlük ve demokrasi, gerçekleşmesi öncelik taşıyan iki temel öğedir.

Tarihte ve bugün özgürlük ve demokrasiyi birçok kurum, kuruluş ve yöntemin oluşturduğu düşünülmüştür. İnsanları, bu kurum ve kuruluşlarla onların sonucu olan işlevlerin biçimlendirdiği, yönlendirdiği varsayılmıştır. Oysa insanları biçimlendiren, yönlendiren, insanları yaratan kenttir. Kent fiziksel iç ve dış mekanlarıyla, kurumlarıyla, yönetim biçimi ve felsefesiyle bir bütündür ve bu bütünsellik içinde insanı yaratır.

Kuruluşundan bu yana bir medyaya dönüşme eğilimi taşıyan kent, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra onu bilinçli olarak kullananların elinde kentlileri yönlendiren bir çarpıtma mekanizmasına dönüşmüştür.

Özgürlüklerin kazanım ve uygulama alanı olan kentler, sonuçta özgürlüklerin kısıtlama alanına dönüşmüştür. Toplumlar yabancılaşmaya yol açan mekanizma kentin bütünüdür.

Öyleyse özgürlüklerin kısıtlanmasına karşı çıkan, yabancılaşmayı durdurmaya yönelik girişimlerin alanı da kentler olmalıdır.

Tutsakkent'lilerin arasında en yaygın olan toplumsal hastalık **Özgürlük Korkusu**'dur (Fear of Freedom.) Kentliler başkalarına özgürlük vermemek için kendi özgürlüklerinden vazgeçebilmektedirler **Tutsakkentlilerin** özgürlüğü kısıtlayan yasa ve yönetmeliklere karşı çıkmaması, çoğu kez bunları desteklemesi işte bu yüzden. Bu karşılıklı özgürlükten vazgeçiş genel özgürsüzlük ortamını yaratmaktadır. Kentlilerin boşalttığı özgürlük alanları, kenti yanlış bilgilendirme ve diğer yöntemlerle yönlendirenlerce doldurulmaktadır. Demokrasi ve demokratik haklar böylece uygulamada sifıra indirilmiş olmaktadır.

Bundan doğan **Yönlendirilmiş Özgürlük (Manipulated Freedom)** ise çağımızın özgürlük izlenimi veren en tipik özgürsüzlük biçimidir. Pratik açıdan kaçışı olmayan bu özgürlük türü, zaman içinde tüketim ürünleriyle özdeşleştirilerek, yani daha çok tüketmenin daha çok özgürlük olduğu vurgulanarak, **Özgürsüzlük Bağımlılığı**'na (Addiction to Non-freedom) dönüştürülmektedir.

Eski kentlerin tarihi aynı zamanda bir bireysel özgürsüzlük tarihidir. Kent kimliğinin içerdiği özgürlüğü kısıtlayıcı öğelere tavır alınabileceği, bireyin bir kentli olarak, ya da kentlilerin topluca, özgür olabileceği düşüncesi ancak ortaçağdan sonra filizlenmiştir. Gene de yönetimlerin monarşiden aristokrasie, aristokrasiden demokrasiye dönüşmesi, kişisel özgürlükleri getirmemiştir. Birey olarak kentli her zaman kentin kölesi olmuştur. Fransız Devrimi'nden sonra kentlerde görülen özgürlük kıpırtısı organik bir gelişim ve bilinçlenme sonucu gerçekleşmemiş, o yüzden de özgürlük önce kapital sonra da onun uzantısı olan **Tüketim Felsefesi** eliyle daha doğmadan ana rahminde öldürülmüştür.

Kentler feodal sınırlamalardan kurtulmayı **özgürlük** saydılar. Onüçüncü yüzyıl ile onsekizinci yüzyıl arasında kapitalizm gelişti. Ortaçağın durağan ekonomilerinden kurtulan kentleri kapitalist ekonomi dinamikleştirdi. Kentler bu dinamizmi yanlış yorumladılar ve özgürlük sandılar. Bu büyük yanılgı buğüne dek sürerek bir geleneğe dönüştü ve **Tüketim Felsefesi**'nin gelişimi için gereken altyapıyı oluşturdu.

Özgürlüksüz ortamında gelişen kentlerin birer tüketim aracına dönüştürülmesinin altyapısını oluşturan iki önemli etken de önce Endüstri Devrimi ve sonra da **Endüstri Devrimi Sonrası (Post-Industrial Revolution)**'nin **Post-Kapitalist Teknolojileri (Post-Capitalist Technologies)**'dir.

Kentliler makinaların ve makinaların getirdiği yeni teknolojilerin yaşamlarını kolaylaştıracağını ve onları özgürleştireceğini sandılar. Oysa kentler ve kentliler yeni teknolojilerle uyum sağlayamadılar. Makinalar aracılığıyla özgürleşecek yerde makinaların da tutsağı oldular.

Kullanılmayan özgürlük yok demektir. Özgürlüğün var olması için kullanılması gerekir.

Özgürlüğün kullanımını kent sağlar. Özgürlüğün kullanım yerini, zamanını, biçimini; kurumlarıyla, yasa ve yönetmelikleriyle, fiziksel iç ve dış mekanlarıyla kent belirler ve yönlendirir. Eğer kent bu işlevi yerine getirmiyorsa, o kentte özgürlük yok demektir.

Özgürlüğe ilk adım **Tindiş (Tepki/İnkar/Dışlama'nın kısaltılmışı) (REDEX-short for Reaction/Denial/Exclusion)** işlemiyle başlar. Başlangıç niteliğindeki **Tepki (Reaction)** varılması en zor noktadır. Bundan sonraki aşama olan **İnkar (Denial)** bilicli olarak erişilebilir bir aşamdır. **Dışlama (Exclusion)** aşamasına geçmeden kişinin güvenilir bir dayanak, geçerli bir seçenek arayışı başlayacak, ancak bunu sağladıktan sonra **Dışlama** ya geçecektir. Ancak bu **Dışlama** dünyayı yol saymak değildir. Tam tersine yaşanılan gerçeklikleri derin bir perspektif içinde ya da kuşbakışı olarak nesnel açılardan algılamaktır.

Bu işlem tüm; plancıların ve planlamayla ilgili kuşulere geçmesi gereken evrelerdir. Aksi halde özgür olamayacaklar, olguları çıplak gerçekler biçiminde göremeyecekler, sıfırdan başlamayı gerektiren yeni yöntemler aramaya asla yönelmeyeceklerdir. **Tindiş** aşamasından geçen tüm kentliler bundan sonra çevrelerini ve olguları farklı açıdan algılayacaklar ve özgür plan yapma şanslarını her geçen gün daha da arttıracaklardır.

Modern mimari ve modern kentçilik **Biçimlendirme** işlemlerini en basite indirgemekte haklıydı. Ancak yanılgısı: temelde bir tepki akımı olduğu için, eskiyi süslemelerinden arındırıp mimariyi bir kutular, kentçiliği ise bir düz çizgiler dizisine indirgemesiydi.

Bütün zamanların en büyük yanılgısı ve de bir çağ değişimi kavşağında kaçan fırsatı: iç ve dış mekanların oluşum mekanizmasını inceleyen, etkilerini hesaplayan, bunların eşgüdümünü sağlayan bir bilim dalı oluşturulmamasıydı.

Özgürlüğe yönelik **Kentbilim (Urbanology)**'in ve de özellikle **Mekanbilim (Spaciology)**'in kurulmamasıydı. Bugün ben burada, yaklaşık yüzyıl önce yapılmış olması gerekeni yapıyorum.

MEKAN BİLİM (SPACIOLOGY)

Kent Planlaması Öncesi ve Sonrası arasındaki ayırım şudur: Kent Planlaması Öncesinde (Pre-Urban Planning) mimari vardı. Ve de mimari İÇ MEKAN DÜZENLEMESİ ya da KİTLELERİN BİÇİMLENDİRİLMESİ gibi iki yalın anlam taşıyordu. Kent Planlaması Sonrası'nda (Pre-Urban Planning) ise: İç Mekanların ve Dış Mekanların biçimlendirilmesi ve de bu ikisi arasında ilişki kurulması yaşama geçirildi.

Mekanların oluşumunda iki öge vardır:

1. **Simgesellik** ki bu daha sonra kavramları yapılandırır.
2. **Fiziksellik** ki bu daha sonra insan psikolojisini oluşturur.

Mekanların ya da kulelerin biçimlendirilmesi geçmişte **simgesel** olarak da ele alındı (büyüklük vs gibi), **fiziksel** olarak da düşünülürdü. Yani dolaylı da olsa psikolojik açıdan da ele alınmış oldu. Ama ikisi arasında asla ilişki kurulmadı. Bir bütünsellik içinde ele alınmadı. Bunların insan yaşamındaki etkisi incelenmedi. En önemlisi ise: mekanların insanları nasıl yönlendirdiği kesinlikle dikkate alınmadı.

Mekansal yönlendirmenin amacı bir başka anlamda özgürlüğü kısıtlama değildir. İki temel amacı vardır:

1. İnsanları rahatlatmak: Çevreyi en basite, en yalına indirmek.
2. İç ve dış mekanlar ve bunların ilişkisi aracılığıyla özgürlük ve demokrasi kavramlarını aktarmak: daha sonra kent kurumlarının pekiştirip geliştirerek somutlaştıracağı bu kavramları, soyut düzeyde bilinçaltına yerleştirmek.

Mekanların değişik, değişken ya da çok yönlü işlevlerinin bütüncül olarak algılanıp kavranması gerekir. Çünkü her mekanın işlevsel açıdan tek bir gerçeği yoktur. Birçok gerçeği vardır. O nedenle bir mekanın belirli bir noktasında durup yalnızca görüş açısını değiştirerek o mekanın tüm öğelerini işlevleriyle algılamak, değişik gerçekler arasında **İlişkisel Bağlantı (Interrelation)** kurulması için zorunludur.

İlişkisel Bağlantı kurulamayan mekanlar kopuk parçalar biçiminde algılanır. Çevrenin bütünselliği kavranamaz. Günümüz planırları planlarında bu zorunluluğu dikkate almadıkları, mekanları bu açıdan düzenlemedikleri, giderek mekanları duvar ve benzeri engellerle bilinçsizce parçaladıkları için, değişik işlevi olan mekanlar görsel bir gerçeklik olarak değil **İmgelemsel Gerçek (Imaginary Reality)** olarak algılanmaktadır.

Sonuçta:

1. Mekansal parçalar arasında ilişki kurularak parçalanmış çevrenin bütünselliği sağlanamamaktadır. Gerçeklikler yanlış algılanmakta, yargılar çarpık verilere dayandırılmaktadır.

2. İçinde yaşanan gerçek çevre imgelemsel bir gerçek olarak algılandığı için yaşamın gerçekleri, ikinci elden gerçeklere indirgemekte, böylesi gerçekliklere alıştıran kişiler kentsel medyanın kendilerine sunduğu tüm ikinci elden gerçeklere indirgemekte, böylesi gerçekliklere alıştıran kişiler kentsel medyanın kendilerine sunduğu tüm ikinci elden gerçeklikleri (ki bunların çoğunun gerçeklikle uzaktan yakından ilgisi yoktur) gerçek gibi algılanmakta ve kabullenmektedir.

Mekânların görsel algılanması aynı zamanda nesne ile özne arasında kurulması gereken dengenin oluşumunu da sağlar. Nesne ile özne arasında mekân aracılığıyla kurulan bu biçimsel ilişki daha sonra kavramsal gelişme ve dengelerin oluşumuna katkıda bulunur.

Oysa **İmgesel Gerçekler** nesne ve özne arasında denge kurulmasını da engelleyen başlıca olumsuz çevresel öğelerden biridir.

Mekansal Çevre (Spatial Environment) ile bu çevrede yaşayan insan arasında bir diyalektik vardır. İnsan mekansal çevrede tez-antitez-sentez aşamalarından geçerek potansiyel olarak en doğru sonuca varma olanağına sahiptir. Eşyanın özündeki çelişkileri **Mekansal Çevre**'de inceleyebilir. Bütün bunlar **DEĞİŞİM-GELİŞİM İLERLEME** için gerekli dinamikleri oluşturur.

Kent böylesi önemli bir alan olduğu için değişik çıkar gurupları kent dinamiklerini kendi çıkarları doğrultusunda yönlendirmektedirler. Kentte özgürlüklere ilk saldırı varlığını bir bütünsellik içinde algılanmasını engellemek için, **Mekansal Çevre**'nin bir bütünsellik içinde algılanmasını engellemekle başlar.

Kent aracılığıyla **Kavram Aktarması (Transfer of Concept)** ve **Gerçekdışılığın Gerçekliğe Dönüştürülmesi (Transformation of Unreality Into Reality)** medyalar arasındaki alışverişle gerçekleştirilir.

Basit ama gerçekdışı görsel bir film efekti, bir reklam filminde ya da sahnede uygulandığında, bu tekniğe alışmış gözlemcinin gözünde gerçeklik kazanır. Söz konusu efekt, reklamı yapılan ürünün ayrılmaz bir parçası olarak onunla özdeşleşir ve ifade ettiği kavramsal anlamla ürünü somutlaştırır. Ürünün kavramsal açıdan da anlam kazanıp somutlaşması onun kentle bütünleşip kent bütünü içinde işlevinden çok öte bir anlam ve gerçeklik kazanmasını sağlar. Böylece bir gerçekdışılık gerçekliğe dönüştürülerek insanlara herşeyin kabul ettirilebileceği karmaşık ortam hazırlanmış olur.

PLANLAMA NEDİR? NE OLMALIDIR?

Planlı kent planlı ekonomi sonucudur. Plansız ekonomi plansız kent getirir. Bugün kentlerin plansız büyümesi plansız ekonomidendir. Kentinin ekonomisini denetlemeyen bir kent, denetlenebilir bir kent değildir.

Planlı ve düzenli sayılan bütün kentler planlı ve düzenli oldukları için ya da ekonomilerini denetlediklerinden değil; büyümedikleri için, durağan oldukları için, temel dinamikleri ölü olduğu için, planlı oldukları izlenimini vermektedirler.

Kent, ithalat, ihracat, üretim ve tüketimiyle ekonomisini düzenleyebilmeli, planlı bir ekonomi çerçevesinde kentsel ekonomik büyümeye yön verebilmelidir.

Bugün geçmişteki anlamda mimari yoktur, olmamalıdır. çünkü kent açısından tek tek binalar yoktur. Kent planının bütünselliği içinde binalar dizisi vardır. Mimarının ancak kent planlaması içinde, planlamanın ayrılmaz bir parçası konumunda anlamı olabilir.

Mekânbilimsel açıdan alınmamış bir kent planı sinir sisteminden yoksun bir amip gibidir.

Bugüne dek mekânbilim yerine planlamada mimarlara ve mimariye güvenilmiştir. Planlamada mimarının çağdışı estetik kuralları ve yasaları ile yüzyıllardır kullanılagelen ölçüt kırıntıları uygulamıştır.

Kağıt üzerine soyut biçimler koyan plancı bunların somutlaşması işini planlamayla ilgisi olmayan mimarlara bırakmaktadır. İşte günümüz planlaması böylesi korkunç bir bilgisizlik ve anlamsızlık temeli üzerine kurulmuştur.

Planlamanın üç temel öğesi şunlardır:

1. **Kurumsal Planlama** (hangi kurumlar yer alacak, sınırları, yönetim biçimleri vs),

2. **Mekansal Planlama** (Mekanbilimsel ilkeler doğrultusunda planlama ve bunu izleyen aşamada binaların kentin bütünselliği içindeki tasarımı),

3. **Eşgüdüm** (Kurumsal planlama ile mekansal planlama arasında ilişki kurarak fiziksel ve kavramsal çözümler elde edilmesi ki bu planlamanın en önemli ögesidir).

Bu üç ilkenin planlamasından yaşama geçirilmesine dek tüm evreleri Mekan ve Kentbilimcilerin desteğindeki politikacı ve yöneticiler eliyle gerçekleştirilmelidir. Tek gerçekçi, geçerli ve demokratik yöntem budur. Ancak bu arada Politikacı-Kent Plancısının eğitimini gerçekleştirecek kurumları da hızla kurmak gerekir.

Planlamada en önemli öge **Mekansal Planlama (SPatial Planning)** ile **Mekansal Çevre'nin (SPatial Environment)** oluşturulmasıdır.

Kent, yaşamdaki gerçekleri biçimlendiren oluşturan araçtır. İnsanların yaşadığı tüm durumları ve deneyimleri kentsel mekan yaratır. Gerçekler, kentte yaşanan durum ve deneyimlerin toplamıdır. Bu gerçekler, somutlukları nodeniyle, birçok gerçektan daha gerçeklerdir. Ve de yeni gerçeklikler yaratırlar.

Bugün kentlerde raslantusal diziler niteliğindeki bu oluşum, toplumu ve bireyleri etkilemek isteyenlerin yönlendirme aracına dönüşmüştür.

Günümüz kent plancıları aşırı somut düzlemde çalışıyor izlenimi vermekte birlikte, aslında soyut resim yapan bir sanatçıdan daha soyut düzeyde plan üretmektedirler.

Perspektifler, maketler ya da iki boyutlu planlarla ne mimari ne de planlama gerçekleştirilebilir. Ancak **bire bir** deneysel mekanlar yaratılıp sınanarak gerçeğe varılabilir. Planlamanın en önemli öğelerinden biri olup, Mekanbilimin kapsamındaki **Zaman Boyutu (Dimension of Time)** ancak bu yöntemle yaşamla uyumlu bir gerçeğe varabilir. Uygulandığında işlevsel bir etkisi olabilir.

Planlamaya, Kentsel Tasarıma böylesi çokverili ve karmaşık bir açıdan bakılmadığı sürece plancı, kentleri beşbin metreden kuşbakışı görüp korkusuz ve sorumsuzca bomba sallayan savaş pilotundan farksız konumunu sürdürülecektir. Kentlere, kentlilere ve tüm insanlığa en az savaş pilotu çapında yıkıcılık saçacaktır.

İster iki boyutlu, ister üç boyutlu olsun, tüm planlama çalışmalarında uygulanacak yöntem ve aşamaları şunlardır: (a) biçimlerin yaratılması, (b) yaratılan biçimler arasında ilişki kurulması, (c) kurulan ilişki sonucunda oluşan iç ve dış mekanların Mekanbilimsel açıdan incelenerek istenilen işlevi yerine getirip getirmediğinin sınama / deneme yöntemiyle incelenip saptanması. Doğruya varana dek bu işlemlerin yinelenmesi.

Soyutu somutlaştırmayı öngören bu yöntem, bugün uygulanmakta olan somutu soyutlaştırma yönteminin tam tersidir.

Planlama, Mimari ya da Kentbilim ne denli yeni bir disiplin olarak ele alınırsa alınsın, eski kavramlardan ne denli arındırılırsa arındırılsın, yeni yaklaşım ve çözümlerin yeni kurulacak kentler dışında mutlak bir sonuç getirmeyeceği açıktır.

Ancak kurulu kentlerde yapılacak bilinçli yeni uygulamaların da eski, giderek tarihi kentleri, **Yeniden İnsancillaştırabileceği** de bir gerçektir.

İnsan ilişkilerindeki bozulma ve yozlaşmayı düzeltmeyi, düzenlemeyi amaçlayan **Yeniden İnsancillaştırma (Re-humanizing)** işleminin ilk aşamadaki amacı tüketimi toplumun tek ve odak hedefi olmaktan çıkarmaktır. Tüketime araç olan para'nın da toplumun gizli tanrısı rolünü en alt düzeye indirgectir.

Özgürkent ya da **Özgürkentleşme** yolundaki kentler kentbilimsel öğelerin fiziksel ve kavramsal sonuçlarıyla bir ortak toplum bilinci yaratacaktır. Bu bilinç, insan ilişkilerini insancıl ve üretken bir düzeyde geliştirecektir. Kentler **Yeniden İnsancillaşacak**, özgürleşeceklerdir.

Dinleyicilerim arasında bana ütöpik gözlerle bakanları görür gibi oluyorum. "**Peki, bütün bunları kim nasıl yapacak?**" sorusunu da işitiyorum.

Telaşa gerek yok. Çünkü bunlar ütopya değil. Bugünün çözümü ve yanıt basit. Önerdiğim çözümler ve ayrıntıları örgütlü bir model içinde, sistematik bir çabıyla geliştirilecek, uygulama aşamasına getirilecek. Bu kuramsal aşamayı öğrenciler, öğretim üyeleri, uzmanlar ve konuyla ilgilenen herkes elbirliğiyle gerçekleştirecek. Uygulamaysa, siyasal partilerin politikacıları aracılığıyla yapılacak.

Sayın Konuklar, Sevgili Öğrencilerim, Sayın Meslekdaşlarım, Sevgili **Tutsakkentliler**:

Bugün burada beni dinlemekle kentsel özgürlük yolunda ilk adımı atmış oldunuz. Bundan böyle **Tutsakkent'e** sırt çevireceğinizi, özgürlüğünüzü kentsel bağlamda geliştirip **Özgürkent** yolunda yürüyenlere düşünsel katkı için ayırmanızı diliyorum.

Artık özgürlüğünüzü yönlendirenlere dur demek zamanı geldi. Kent dinamiklerini artık siz yönlendirmelisiniz. Geleceğinizi sizi yönlendirenler değil, kendiniz oluşturmahsınız.

Sizleri **Tutsakkent'i Özgürkent'e** dönüştürmeye davet ediyorum.

Tutsakkent'i Özgürkent'e birlikte dönüştürelim.

ATÖLYE 3 : İSTANBUL'UN KENTSEL YERLEŞME VE ALTYAPI SORUNU

1) KENTSEL GELİŞME ve ALTYAPI

İstanbul Su Kanalizasyon İdaresi

2) İSTANBUL'DA KENTLEŞMENİN GETİRDİĞİ ÇEVRE SORUN- LARI

Prof. Dr. Ahmet Samsunlu

Prof. Dr. Veysel Eroğlu

İTÜ İnşaat Fakóltesi

Çevre Mühendisliği Bölümü

KENTSEL GELİŞME VE ALTYAPI

Kentsel altyapı, kentlerin gelişmesine göre sınırsızca büyüyen ve genişleyen bir "fizik düzenleme" değildir. Kentsel altyapı, bildiğimiz gibi, kentsel gelişmeye göre dönüşüm geçiren, karmaşık bir bütündür. Bu açıdan bakıldığında kentleşme açısından Dünyanın en ilginç örneklerinden biri olan İstanbul'un altyapısında gerçekleştirilmesi gereken dönüşümün karar dinamiklerinin, mali ve fizik boyutlarının tartışılması yararlı olacaktır kanısındayız.

İstanbul'da gerçekleştirilen altyapı yatırımlarında telaffuz edilen yatırım rakamları geçmişle mukayese edilemeyecek boyutlara ulaşıyor. Projelerde ve uygulamalarda daha önce gündemde olmayan konular tartışılıyor.

Ancak kağıt üzerinde maalesef rakamlar nitel değil nicel bir değişmeye, projeler meslek adamları dışında fazla kimsenin ilgili olmadığı yeniliklere işaret ediyor. Oysa kentsel altyapı basit bir "fizik düzenleme" olmanın ötesinde anlamlar taşıyor.

En azından, altyapı gelişmelerinin kaynağı başka yerde olan bir gelişmenin uzantısı olması gibi basit bir "araççı" mantıkla biçimlenmediğini söyleyebiliriz.

Tam tersine dönüşümlerin temelinde bir "bilgi dönüşümü" olduğunu ileri sürmek yanlış olmayacaktır kanısındayız. Bilgi dönüşümü, kamusal kararların ardında gelişme sonucu çıkan ihtiyaçlara verilen cevapların karakterini belirlemekte, kentsel gelişmeyi yönlendirecek araçları ortaya koymaktadır. Ayrıca yerel, ulusal, uluslararası bilgi dolaşımı teknolojiden mali konulara kadar geliştirilen çözümler üzerinde etkili olmaktadır.

Ancak ilk bakışta yalnızca bir kavram değişikliği gibi gözükken yaklaşımın temelinde yalnızca fizik (teknolojik) veya mali (kaynak ayırma) bir değişim olmadığı gibi kentsel hizmet üreten bir kuruluşun kendi karar dinamiği ile oluşan bir değişim de elbette sözkonusu değildir.

Yerel yönetime bağlı kamusal hizmet üreten bir kuruluşun penceresinden baktığımızda Kentsel gelişme dediğimiz olgunun içinde altyapıdaki gelişmelerin nispeten bağımsız ve aktif bir süreç izlediğini görüyoruz. dolayısı ile, altyapıdaki gelişmelerin kentsel gelişmelerin en yakın ifadesi ile bir uzantısı veya gölgesi gibi gerçekleştirmediğini gözlemleyebiliriz.

Kimi zaman altyapı hizmetlerinin su havzaları üzerindeki kaçak yapılaşmayı engelleyici bir araç olarak kullanılması bu konuda verilebilecek (negatif anlamda) en çarpıcı örnek olabilir. Bu konuyu ilgili bölümde tartışmaya açacağız ve oldukça karmaşık bir sorunun çözümü için katkılarımızı bekleyeceğiz. (Bölüm 1 Ömerli Su Havzası)

İstanbul için büyük önem taşıyan ve Dünyanın en kapsamlı çevre programlarından birini oluşturan atıksu arıtma sistemi de bu açıdan verilebilecek pozitif bir örnektir. (Bölüm 2 Arıtma Tesisleri)

Bu noktada kentsel gelişmenin sözünü ettiğimiz dönüşümlerle birlikte gerçekleşmesi kentsel altyapıya farklı bir gözle bakmamızı gerekli kılmaktadır. Bu konudaki katkılarımız da bizim ufkumuzu genişletecektir.

Başta kentsel altyapıdaki gelişmenin fizik mali ve kamusal kararlar sonucu bir gelişme olmadığını vurguladık. Şimdi bulunduğumuz yerden olayın tanımlanmasını yapmamıza, bir metodoloji taslağı oluşturmamıza izin vermenizi sizden talep edeceğiz. Belki de herşeyden önce konuyu bu düzeyde de tartışmakta yarar var.

Yerel kamusal hizmet üreten bir kuruluş (İSKİ) ölçeğinde konuya baktığımızda sorumluluğun teknik, mali görünümünün ötesinde politik bir şemsiye altında yer aldığı görüyorsunuz. Bu ilişkinin açık hale getirilmesi, karar mekanizmaları ve hizmetlerin kamusal rasyoneli arasındaki ilişkileri açık hale gelmesine, dolayısı ile düzenlenebilir ve geliştirilebilir hale getirilmesine yardımcı olacaktır. Bu konunun önemini şehircilik uzmanları bizden çok daha iyi bilir. İşte sizlerin katkılarınızı esirgemeyeceğinizi umut ettiğimiz temel konulardan biri de budur. Bizim deneylerimiz ışığında hazırlanan bu küçük kitapçığın aynı zamanda tartışma ve düşünce üretme konusunda sizlerden böylesine katkılar bekleyen ve içeriğinin doldurulması gereken bir "soru kitapçığı" olduğunu gözden uzak tutmamanızı rica ederiz.

Yerel kamusal hizmetler üreten bir kuruluşun penceresinden baktığımızda gördüğümüzü sizin gözlemleriniz ve bilgilerinizden oluşan deneyler bütünü ile tamamlamak isteriz.

YENİ BİR ÇALIŞMA ALANI: POLİTİK ALTYAPI

İlk önce kentsel altyapıdaki dönüşümleri oluşturan karar süreçlerinin temelinde gelişmeleri aktif biçimde yönlendiren bir eklemleme (articulation) gözlemlenmektedir. Bunu politika şemsiyesi olarak adlandırdık. Eğer konuyu basitçe ifade etmek istersek, bir tarafta kentin kabaca kendi kentsel dinamiği; diğer tarafta bununla yapısal ilişki içinde gerçekleşen kamusal kararların ve uygulamaların nispeten bağımsız bir dinamiği yer alıyor.

Herşeyden önce kentsel gelişme dinamiği ile kamusal kararların dinamiğinin birbirine indirgenemez süreçler olduğunu görmekteyiz. Bu nedenle tek başına kamusal kararların kentsel dinamikleri yönlendiren ana belirleyici unsur olduğunu varsaymak yeterli olmamaktadır. Bu nedenle dikkat ederseniz politikayı bu ikisi arasında yerleşen bir alanda tarif etmeye çaba göstermekteyiz. Bu noktada yerel yönetimlerin işlevi ortaya çıkmaktadır.

Kentsel gelişmeyi bir kararlar dizisi ile denetleyebileceğini varsayan ve sonuçta etkisiz kalan şekilci yaklaşımların yetersizliği bu noktada daha açık gözükmektedir. Bu nedenle kentsel gelişmenin bütünü temsil edebilecek bir örgütlenme yapısı içinde temsil mekanizmalarının geliştirilmesi ve temsil edebilecek güçte ve yeterlilikte "pozitif ürün"lerin ortaya konması kamusal kararların gelişme üzerinde etkisini ve geçerliliğini oluşturmaktadır. Bir yerde kamusal kararların tarihi, politik pratiğin her iki alanın birleşimi sonucu oluşan "kavram"ların tarihi olarak görülmelidir.

Bu bakımdan yönlendirici kamusal kararların ve yatırımların yanında bilginin ve pratiklerin kamusallaşırılması gelmektedir ki bu yeni bir tanımı ülkenin, kentin "**politik altyapısı**" kavramını gündeme getirmektedir. Politika ön bilgi dolaşımı içinde doğal olarak yalnızca yönlendirici kararlardan veya kitlelerden gelen talepler doğrultusunda gelişen bir karar sürecinden ibareti değil. Politikanın ürettiği kavramları kitlelere maledebilmesi, kitlelerin taleplerini -özellikle kent ölçeğinde- politikaya maledebilmesi "**politik altyapı**" dediğimiz temsil mekanizmaları, iletişim araçları ve örgütlenmeler ile gerçekleşmektedir. İstanbul gibi bir metropolün "**politik altyapı**"sının örgütlenmesi gündemdeki konulardan biridir.

Burada dikkat ederseniz kamusal kararların kentsel gelişmenin gölgesi haline gelmesini engelleyecek veya kamusal kararları tamamen bağımsızlaştıracak bir politik rasyonelin dışında yeni bir tanımlama çabasını değerlendirmemiz gerekiyor. Kanımızca bu ara düzlemde, politika zemininde oluşturulan "kavram"lar farklı bir iletişim ilişkisi içinde yerel, ulusal ve uluslararası kararlar, teknolojiler ve mali potansiyeli içinde ancak politik mekanizmaların gelişmişlik düzeyi ile bir dinamizme sahip olmakta ve başka düzeylerde karşılığını bulmaktadır.

İSTANBUL'UN ATIKSU ALTYAPISINDA DÖNÜŞÜM:

Örneğimizde atıksu altyapısı ile ilgili temel bir "**kavram**" değişikliği yer almaktadır. Tüm kentsel atıklarda olduğu gibi atıksularda da "uzaklaştırma" kavramının yerine "yeniden kazanma" kavramının konmasıdır. Bu kavram değişikliği örneğini izleyerek konunun teknoloji seçimi, proje geliştirme, finansman ve kamusal planda rasyonelinin oluşumunun tartışılmaya açılması hedeflenmektedir.

İstanbul'un şu anda yapımına başlanan veya projeleri hazır 4 büyük atıksu arıtma tesisi gerçekleştirme aşamasındadır. Bu atıksu arıtma tesisleri ile ilgili ayrıntılı bilgileri ekte bulacaksınız. Burada vermek istediğimiz arıtma teknolojisi seçiminden finansman modeline ve kentliler ile tüm kuruluşların Dünyanın en büyük çaplı çevre programlarından birine katılma biçiminin oluşturduğu yeni modeldir.

BİRİNCİSİ TEKNOLOJİ SEÇİMİDİR

Atıksu arıtma tesisleri için seçilen teknoloji biyolojik arıtma sonrası fosfat ve nitrat giderimini de sağlayacak "tam arıtma" sisteminin seçimidir. Bu sistem uluslararası planda ülkelerin imkanlarına göre tasarlanan bir programa göre değil çevre olgusunun uluslararası kriterlerine göre saptanmış ilkelerle tasarlanmıştır. Gene kentsel atıksuları "tam arıtma" olarak adlandırdığımız merkezlere ulaştıracak toplayıcı tünellerin yapımında da aynı teknolojik uluslararasılık ve ilerilik vardır. Bugün İstanbul'da Dünyada ilk defa uygulanan gelişmiş teknolojik çözümlerin dahi bulunduğunu belirtmek isteriz.

Mühendislik ve danışmanlık kuruluşlarının verdikleri hizmetin düzeyi çok yüksektir. Bu noktada projelerin çapının ve gelişmişlik düzeyinin aynı zamanda yetişmiş iş gücünü oluşturduğunu ve bir bilgi dönüşümü yaratacak bereketli bir zemin oluşturduğunu kabul etmek gerekir. Bu nedenle büyük çaplı ve yeni kamusal yatırımların bir ülkenin iş gücünde, bilgisel düzeyinde de bir gelişme yarattığını belirtmek yararlı olacaktır.

İKİNCİSİ FİNANSMAN BOYUTUDUR

İstanbul'un su kuruluşu olan İSKİ'nin başlatığı dev çevre yatırımlarına uluslararası planda güçlü bir destek vardır. Projelerin gerçekliği ve yatırımların kentsel gelişme açısından hayati önemi, uluslararası planda bir inandırıcılığa sahiptir. Uluslararası finans kuruluşları ülke boyutlarında telaffuz etmeye alışılan çapta kredi desteklerini projelerin ikna ediciliği karşısında esirgememektedir. Bu nedenle gene dönüşümün alışkanlıkların ve kalıplaşmış yaklaşımların ötesinde biçimlendiğini göstermektedir. Bu da uluslararası planda işbirliği imkanlarının geliştirilmesi açısından da "yeni global ekonomik ilişkiler"e verilebilecek bir örnektir.

ÜÇÜNCÜSÜ KENTLİLERİN POLİTİK TERCİHLER VE KAVRAMLAR ARACILIĞIYLA KATILIM BİÇİMİDİR

İSKİ atıksu arıtma teknolojisinin seçiminde elbette ki tek başına karar vermemiştir.

Başta sözünü ettiğimiz kamusal kararlar, kentsel gelişme ve politika üçgeninde oluşan ve sonuçta kent yöneticilerinin kararlarında somutlaşan özel bir politika geliştirme sürecinden sözedilebilir.

Çevre sorunlarının gönlümüzde kazandığı önem yerel olduğu kadar uluslararası bir bilgi dolaşımında belli bir konsensüs yaratmaktadır.

İSKİ'nin yerel politik aygıtı bağımlı olması ve onun bir parçasını oluşturması bu açıdan önem kazanmaktadır. Yerel yönetim, devlet katında alınan kararların ve kişiler, yurttaşlar, kurumlar ölçeğinde alınan kararların arasında "kamusal yarar" olarak adlandırılacak farklı bir alanda bir yönetim sahası oluşturmaktadır.

İSKİ'nin kendi bünyesinde yer alan, ancak bünyesi dışındaki kuruluşlarda görev yapan kişilerden oluşan Çevre Bilim Kurulu ve İSKİ'nin teknik personeli teknoloji seçiminde, kuramsal kararda, yönetmeliklerin hazırlanmasında sözünü ettiğimiz iletişim alanı için uygun bir zemin oluşturmaktadır.

1. BÖLÜM

İSTANBUL'UN SU KAYNAKLARI VE ÖMERLİ-ELMALI İÇMESUYU HAVZASINDA KAÇAK YAPILAŞMA SORUNU

İSTANBUL'UN SU KAYNAKLARI

İstanbul'un su sorunu çağlar boyu süregelenmiş, bu soruna çözüm bulmak amacıyla inşaa edilen çeşitli su yapıları kenti bir sanat eseri gibi süslemiştir.

Roma İmparatorluğu döneminde Hadriyen ve Valens tarafından yaptırılan birinci ve ikinci su yollarının yanı sıra, Mazul ve Bozdoğan kemerleri ile açık ve kapalı sarnıçlar, (Yerebatan Sarnıcı ve Acımusluk Sarnıcı) dönemin en önemli su yapılarıdır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde bir yandan büyük yapılar inşaa edilirken bir yandan da bu yapılara su getirme yapıları eklenmiş, bu dönemde Halkalı Su Yolları, Kırkçeşme Su Yolları, Taksim Su Yolları, Avrupa Yakası Suları ve Asya Yakası Vakıf Suları gibi önemli tesisler yapılmıştır. Fatih Sultan Mehmet Döneminde yapımına başlanan Halkalı Su Yolları 18 su yolu ve bu su yolları üzerindeki Mazul, Kava, Ali Paşa ve Bozdoğan kemerlerinden oluşmaktadır. Kanuni Sultan Süyelman Döneminde yaptırılan ve Kağıthane Deresinin suyunu bir havuzda toplayarak büyük bir galeriyle kente ulaştıran Kırkçeşme Su Yolları, Uzun Kemer, Eğri Kemer, Güzelce Kemer ve Mağlova Kemerlerinden oluşmaktadır. Kırkçeşme sularının verimini arttırmak için derelerin menba tarafından bentler inşaa edilerek kış mevsiminden yaz mevsimi için su saklanması yoluna gidildiği bilinmektedir. Belgrad Ormanı'ndaki Kırkçeşme Bentleri: Topuz Bendi, Büyük Bent, Ayvad Bendi, Kirazlı Bent'dir.

Kentin Beyoğlu Yakasının su sorunu Taksim Suları sistemi ile çözülmüş, Bahçeköy civarında toplanan Taksim Suları, Taksim'de bir depoya aktarılıp, savaclarla çeşitli semtlere dağıtılmıştır. Taksim sularının en önemli kemeri Sultan Mahmut (Bahçeköy) Kemeridir. Memba sularını toplamak ve kurak mevsimlerde kullanmak üzere Topuzlu Bendi, Valide Bendi, Sultan II. Mahmut Bendi yapılmıştır. Şehrin Avrupa Yakasındaki çeşitli pınar suları ise küçük isale hatlarıyla çeşmelere bağlanmıştır. Bunların içinde en önemlisi Hamidiye Suyu'dur. Avrupa Yakası için 1874 yılında Terkos Gölü'nden kente su getirilmesi amacıyla yabancı bir şirkete imtiyaz verilmiş, bu imtiyaz sonradan 75 yıllığına Fransız şirketine devredilerek Terkos Pompa İstasyonu ve daha sonra 1926 yılında kentin ilk su arıtma tesisi yaptırılmıştır. Anadolu Yakasında da yeraltı suyu kaynaklarını kente dağıtmak üzere çeşitli tesisler yapılmış olup, bunlar; Kayışdağı, Atıkvalide, Küçükçamlıca, Alındağ, Beykoz On Çeşmeler, Karakulak ve İshakağa Sularıdır. Anadolu Yakasının su sorununu çözmek üzere de 1888 yılında başlayarak bir Fransız Şirketine 99 yıl süreyle imtiyaz verilmiş, Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi tarafından isale hattı ve su şebekelerinin yanısıra I. Elmalı Barajı ve Filtrasyon düzeyinde arıtma tesisi yaptırılmıştır.

Cumhuriyet'den sonra her iki Fransız Firmasından, verilen imtiyazlar geri satın alınarak, işletilmesi 1933 yılında 2226 sayılı yasa ile kurulan İstanbul Sular İdaresine devredilmiş, ancak kaynak yetersizliği nedeniyle büyük su projelerinin uygulanmasını Devlet Su İşleri üstlenmiştir.

İstanbul'un su kaynaklarını oluşturan baraj ve baraj sistemleri dört ana bölümde toplanmakta olup, bunlar sırasıyla; Ömerli-Darlık Baraj Sistemi, Elmalı Barajı, Terkos ve rezervuarı olarak çalışan Alibeyköy Barajı ve Büyükçekmece Barajı'dır. Söz konusu barajların toplam maksimum rezerv hacmi yaklaşık 740 milyon m³'tür. İstanbul'un Asya Yakasına boğaz geçişi ile Güney Haliç bölgesinin bir bölümüne su veren Ömerli ve Darlık barajları, baraj sistemleri arasında en çok su verme kapasitesine sahip olmaktadır. Ömerli barajının emniyetli verimi 500.000 m³/gün'dür. 1989 yılında Darlık Barajı'ndan Ömerli Barajı'na su aktarılmasıyla sistemin toplam su verme kapasitesi 750.000 m³/gün'e çıkarılmıştır. Üsküdar'dan Anadolu Kavağı'na kadar olan Boğaz'ın doğu kesimi Elmalı Barajı'ndan su almaktadır, bu barajın emniyetli su verme kapasitesi 50.000 m³/gün'dür. İstanbul'un en eski barajı olan Terkos ve rezervuarı niteliğindeki Alibeyköy Barajı Haliç'in kuzeyinden Sarıyer'e kadar olan Boğaz'ın batı yakasına su vermektedir. Terkos Barajı'nın emniyetli su verme kapasitesi 423.000 m³/gün, Alibeyköy Barajı'nınki 107.000m³/gün'dür. 1989 yılında işletmeye alınan Büyükçekmece Barajı, Büyükçekmece'den Gaziosmanpaşa'ya kadar pek çok ilçeyi beslemekte olup günlük su verme kapasitesi 390.000 m³'tür.

ÖMERLİ - ELMALI İÇMESUYU HAVZASINDA KAÇAK YAPILAŞMA SORUNU

İstanbul'un toplam su ihtiyacının yaklaşık yarısını karşılayan ve 621 km²'lik su toplama alanına sahip Ömerli-Elmalı havzalarında yoğun kaçak yapılaşma su kaynaklarının korunması açısından ciddi bir tehlike

oluşturmaktadır. 27 yerleşim alanı bulunan ve yaklaşık 500.000 kişilik nüfusa sahip havzanın 2020 yılı nüfus projeksiyonu 1 milyon kişidir.

Her iki havzayı oluşturan ilçe belediyelerinde havza içindeki alanlara ait kapsamlı ve geçerli nazım imar planı veya imar planı çalışmalarının bulunmadığı, daha önce yapılmış imar planlarının ise bölgedeki mevcut yapılaşma ve sosyo-ekonomik gelişmelere bağlı olarak yetersiz kaldığı bilinmektedir. Önceki planlamalar ve mevcut yönetmeliklere karşın bölgedeki hızlı yapılaşma ve bunun sonucu kontrol edilemez durumdaki nüfus artışı patlaması her türlü altyapıdan yoksun yeni yerleşim alanları yaratmakta, buna bağlı olarak da, bu yerleşimlerin ilçe olma gayretleri ile olay daha büyük boyutlara ulaşmaktadır. Türkiye genelindeki sorunlardan biri olan sosyo-ekonomik faktörler sonucu köyden kente göç olgusunun en çok büyük kentler ile sanayisi ve istihdam potansiyeli fazla olan kentleri etkilediği bilinmektedir. %5.4'lük nüfus artışı ile nüfusun ve yerleşim alanlarının hızla arttığı kentlerin başında 10 milyona yaklaşan bir rakamla İstanbul metropolü gelmektedir. Yılda yaklaşık 500 bin kişilik bir nüfus artışı gösteren İstanbul'da bu miktarın yarısından fazlası göçten kaynaklanmaktadır.

Ömerli ve Elmalı havzaları topografik konumlarının uygunluğu, su kaynaklarının bolluğu, gerekli imar planlarının yapılmamış olması, kaçak ve ruhsatsız yapılarla ilgili yasal boşluklar ve spekülatif etkilerle bugünkü mevcut yapılaşmanın ortaya çıkmasına, bunun sonucunda da altyapı hizmetlerinden sorumlu idari birimleri bu sorunlar ile yüzyüze getirmektedir. Diğer taraftan, havza içerisinde bulunan sanayilerde çalışan nüfus genellikle benzer şekilde arazi ve konut edinerek bölgede yerleşmeyi tercih etmekte, havza içerisindeki çok sayıda dere yatağının bulunması ve sanayinin bu dereleri hem su kaynağı ve hem de alıcı ortam olarak kullanabilmeleri nedeniyle, bu alanlarda sanayii kuruluşları için cazip olmuş ve bu tür kuruluşların hızla çoğalmasına yol açmıştır. Diğer taraftan ulaşım yollarının planlaması sırasında çevresel etki değerlendirmesinin yapılmamış olması ve kolay ulaşımın etkisiyle İstanbul'un diğer gecekondü bölgelerinden bu havzada bulunan yerleşim bölgelerine ilgi artmış olup aynı ilginin devam edeceği beklenmektedir.

Bundan sonraki kaçak yapılaşmanın engellenmesi için Dünya Bankası'nın da görüşleri alınarak bir Eylem Planı hazırlanmıştır. Bu plan çerçevesinde alınan kararların özü içmesu havzalarının korunması için kaçak yapılaşmayı engelleyici, örneğin havzadaki alanlarda rekreasyon parkları ve spor tesisleri v.b. düzenlemeler yapılması gibi ve havzanın hava fotoğraflarının alınarak bu tarihten sonra inşa edilen yapıların yıkılacağına duyurulması gibi caydırıcı uygulamalara yöneliktir. Eylem Planı çerçevesinde alınan bu önlemlerin uygulanmasına başlanmıştır.

Ayrıca (NIB) Nordic Investment Bank'tan sağlanan 11.5 milyon ABD \$'lık krediyle 1990 yılında tamamlanan Ömerli-Elmalı Havzası Ön-Fizibilite Etüdünün devamını teşkil edecek olan ve havzadaki içmesuyu, kanalizasyon, yağmursuyu ve atıksu arıtma tesisleri gibi altyapı hizmetlerine ilişkin Fizibilite ve Uygulama Projeleri için alınan teklifler değerlendirilme aşamasındadır. Ön-Fizibilite Etüdünde Ömerli-Elmalı havzası içinde yaklaşık 725 km içmesuyu şebekesi, 9 adet terfi istasyonu, 1 su deposu, yaklaşık 900 km atıksu şebekesi, 6 adet pompa istasyonu, Tepecören ve Paşaköy'de 2 adet atıksu tam arıtma tesisi, yaklaşık 780 km uzunluğunda yağmursuyu şebekesi, 17 adet yağmursuyu arıtma tesisi ve 43 adet savak yapısı öngörülmektedir. Tüm bu projenin gerçekleştirilmesi için tahmin edilen yatırım maliyeti 960 milyon ABD \$'dır.

2. BÖLÜM

İSTANBUL'DA ATIKSU SORUNU VE MARMARA DENİZİ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK ÇALIŞMALAR



GİRİŞ

"İstanbul kenti 26 yüzyılı aşkın tarihiyle dünyanın en eski yerleşimlerinden birisi olmak sıfatını taşımaktadır. Günümüzde 10 milyona yaklaşan nüfusa ve Türkiye'deki endüstriyel faaliyetin yaklaşık %50'lik bölümüne sahiptir.

İstanbul kenti yerleşimi Marmara Denizi kıyıları ile İstanbul Boğazı'nın Anadolu ve Rumeli sahillerinde yer almaktadır. İstanbul metropol alanı, yoğun nüfusu ve endüstriyel etkinlikleriyle Marmara Denizi kirliliğinde en büyük paya sahiptir. Marmara Denizi'nde kirliliğin engellenmesi ile bu sorunun çözüm gereği olan atıksu sorununun ele alınması ve Marmara Denizi'nde su kalitesinin yükseltilmesi için gündeme getirilen program şimdiye kadar dünyada uygulanan en kapsamlı atıksu yönetimi programıdır.

Atıksu sorununa yönelik bugüne kadar yapılan, yürütülmekte olan ve planlanan çalışmalar, sorunun çözümü için benimsenen ilkeler, getirilen önlemler ve ilgili altyapı tesisleri ile yatırım miktarları hakkındaki bilgiler aşağıda özetlenmektedir.

İSTANBUL'DA ATIKSU SORUNUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ VE DAMOC MASTER PLAN ÇALIŞMASI

İstanbul'un uzun yıllar boyunca su ve kanalizasyon yatırımları ihmal edilmiş bir kent olarak tarihsel gelişimine bakıldığında, İstanbul Kanalizasyon Projesine ilişkin ilk çalışmaların 1918-1920 yılları arasında başlatıldığı görülmektedir. Bu yıllarda bir Fransız firmasınınca başlatılan çalışmalara 1925-1937 yılları arasında Berlin İmar Müdürü Mr. Wild tarafından devam edilmiştir. Her iki çalışmada da evsel atıksular ile yağmur sularının birleşik kanalizasyon sistemiyle toplanarak kaba ızgara ve mekanik arıtmadan geçirilerek denize deşarj edilmesi ilkesi benimsenmiştir. 1959-1966 yılları arasında atıksuların uzaklaştırılmasıyla ilgili ilk master plan çalışması Prof. Dr. Dietrich Kehr tarafından hazırlanmıştır.

Yağmursuyu ve evsel atıksuların ayrı sistemlerde toplanması esasına dayanan bu projeye göre; yağmur suyunun en yakın su kaynağına, evsel atıksuların ise arıtma ve dezenfeksiyon sonrası Marmara Denizi'ne veya İstanbul Boğazı'na deşarj edilmesi öngörülmüştür.

Dr. Kehr boğaza deşarj edilecek ve deniz suyuna göre düşük yoğunluktaki atıksuyun yüzeye çıkacağını, rüzgarın ve güneşin etkisiyle, içerdiği organik maddelerin ayrışıp dağılacığını, böylelikle atıksuların özümseeneceğini kabul etmiş ve "Wild Plan"ını değiştirerek atıksuyun toplanıp boğaza deşarjın Haliç Kıyısı boyunca döşenecek kollektörlerle yapılmasını önermiş, Haliç'i alıcı ortam kabul etmeyerek atıksuyun Boğaz'a deşarjı yoluyla Marmara Denizi kıyılarını korumayı amaçlamıştır. Bütün yapılan bu planlara rağmen 1970'li yılların başına gelindiğinde su şebekesinin kentin evsel, ticari ve sanayi kullanımı için ihtiyacı olan suyun sadece yarısını temin edecek düzeyde olduğu, yine aynı dönemde mevcut olan yağmursuyu ve kanalizasyon şebekesinin ise şehrin sadece %20'sine hizmet verecek kapasitede olduğu saptanmıştır.

1964'de görev başındaki T.C. Hükümeti Birleşmiş Milletler'e başvurarak hızla gelişen İstanbul kentinin yetersiz kalan içmesuyu ve kanalizasyon sorunlarının çözümü için bu kuruluştan, Geliştirme Programı çerçevesinde bir Master Plan ve Fizibilite Çalışması yapılmasını talep etmiştir. Projenin uygulamasında icra organı olarak görev yapan Dünya Sağlık Teşkilatı (WHO), konu ile ilgili bir grup Müşavir Firmalar Konsorsiyumunu görevlendirmiştir. 1966 yılında DAMOC konsorsiyumunu ile yapılan sözleşme, bu konsorsiyumun 1971 Eylül ayında verdiği DAMOC Raporu ile sonuçlanmıştır. DAMOC Master Planında proje alanı olarak batıda Kumburgaz, doğuda ise Gebze ve Darıca'yı içine alan geniş bir alan düşünülmüştür.

1973 yılında İmar ve İskan Bakanlığı ile İller Bankası Genel Müdürlüğü'nün yaptıkları bir anlaşma çerçevesinde İstanbul'un kanalizasyon sorunu ile ilgili olarak CAMPTEKSİR Müşavir Mühendisler Konsorsiyumu'na iki yeni proje hazırlatmışlardır. Bu projelerin kapsamları:

1. DAMOC Raporunun kanalizasyon ile ilgili bölümünün gözden geçirilmesi ve günün şartlarına uygun hale getirilmesi.
2. Ataköy Küçükçekmece, Kartal ve Tuzla Deniz Deşarjları ve pompa istasyonları avan projelerinin hazırlanması şeklinde belirlenmiştir.

Ana ilkeleri DAMOC Master Planı ve bunu revize eden diğer rapor ve projelerle belirlenmiş olan Büyük İstanbul Kanalizasyon Projesinin gerçekleştirilmesi için İSKİ, 1984 yılından itibaren çalışmalara başlamıştır. İlk etapta daha önce hazırlanan imar planlarının değişiklik göstermesi, nüfus artışlarının tahminlerin oldukça ilerisinde gerçekleşmesi, nüfus yoğunluklarının artması ve arazi kullanımlarının değişerek büyümesi gibi nedenlerle mevcut projeler yeniden ele alınmıştır. Bu çalışmalarda kentin kanalizasyon sorunun köklü çözümü için mevcut su kaynaklarının korunması, yerleşim ve endüstriyel gelişmeler ışığında batıda Büyükçekmece ile doğuda Gebze arasındaki yerleşim alanları 15 ayrı atıksu havzasına ayrılarak bu yöreler için uluslararası müşavir-mühendislik kuruluşlarına fizibilite, avan proje ve uygulama proje hizmetleri yaptırılmıştır. Dünya Bankası ve İSKİ tarafından finanse edilen bu projeler, projelendirme aşamasında I. Aşama ve 2. Aşama olarak adlandırılmıştır. I. Aşama projeler kapsamında Yenikapı, Kadıköy, Üsküdar ve Baltalimanı'nda kurulacak tesislerde atıksuların kuşaklama kollektörleri ve tüneller ile Boğaz'ın dip akıntularına verilerek uzaklaştırılması hedeflenmiştir. 2. Aşama projeler kapsamında ise Büyükçekmece, Küçükçekmece, Tuzla ve Adalar'a kurulacak tesislerde atıksuların kuşaklama kollektörleri ve tüneller ile toplanıp alıcı ortamın Marmara Denizi olması nedeniyle biyolojik arıtmadan geçirilerek deniz deşarjı ile ortama verilmesi hedeflenmiştir. 2. Aşama projeler kapsamı biraz daha genişletilerek Boğaz'da Tarabya, Paşabahçe ve Küçüksu havzaları kanalizasyon şebekesi ile mekanik arıtma tesisleri ve deniz deşarjları dahil edilmiştir.

I. Aşama projeler kapsamında inşa edilen Güney Haliç Kollektörleri Yenikapı Mekanik Arıtma Tesisi ve Ahırkapı Deniz Deşarjı 1988 yılında işletmeye alınmıştır. tam arıtma tesisleri tamamlanana kadar geçici bir süre hizmet verecek olan Üsküdar Mekanik Arıtma Tesisi inşaatı bitirilmiş olup ilgili deniz deşarj bağlantısı da tamamlanarak Kasım 1992'de işletmeye alınacaktır.

İSKİ YÖNETİMİNCE BENİMSENEN İLKELER VE BU DOĞRULTUDA SÜRDÜRÜLEN ÇALIŞMALAR

İstanbul'da bir yandan hızlı nüfus artışı, diğer yandan endüstrileşmeye bağlı su kullanımı ve bunun sonucu oluşan evsel ve endüstriyel nitelikteki atıksuların alıcı ortam konumundaki Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'na doğrudan verilmesiyle alıcı ortamın özümleme kapasitesi aşılmış, kirlilik olgusu doğadaki ekolojik dengeyi olumsuz yönde etkileyerek yararlı kullanım alanlarını sınırlı hale getirmiştir.

1989 seçimlerinden sonra görevi devralan İSKİ Yönetimi ilkeleri belirlenmiş sistemli ve kalıcı çözümler oluşturarak çevre sorunlarını aşmayı amaçlamıştır. Bu doğrultuda yapılan incelemelerden, atıksuların sadece mekanik arıtmadan geçirilerek denize deşarj edilmesinin ancak geçici çözüm olabileceği anlaşılmıştır. Ayrıca sahillerde planlanan arıtma tesislerinin, bu değerli bölgelerinden gerilere kaydırılması da benimsenen diğer yaklaşım olmuştur.

İstanbul halkına güzel ve temiz bir çevre sunabilmek amacıyla başlatılan çalışmalarla hem çok yetersiz olan kanalizasyon şebekelerimizin hızlı tamamlanması, hem de gelişmiş güzel alıcı ortamlara akan atıksuların kollektörlerle toplanıp tam arıtmadan geçirildikten sonra alıcı ortama deşarj edilmesi ilkesi benimsenmiştir.

Ötrofikasyon riski bulunan Marmara'yı yeniden kazanmak için gelişmiş bir çevre bilinci ile benimsenen tam arıtmaya yönelik uygulamada, arıtma tesisleri nüfus bazında kademeli olarak inşa edilerek yatırımların ihtiyaca göre akılcı bir yaklaşım ile gerçekleştirilmesi kararı alınmıştır. Ayrıca azot fosfor bileşiklerinin arıtılması için tasarlanan üçüncül arıtma ünitelerinin de bu yaklaşım doğrultusunda öncelikli bölgelere göre kademelendirilerek inşa edilmesi planlanmıştır. Uygulamada en uygun ve ileri teknolojinin seçilerek atıksu sorununa köklü ve kalıcı bir çözüm getirilmesi hedeflenmiştir. Tam arıtma sonrasındaki arıtılmış atıksuyun sulama amaçlı kullanımı ve endüstrilerde soğutma ve/veya proses suyu olarak değerlendirilerek geri kazanılması da kentin su potansiyeline katkıda bulunacaktır.

Bu ilke ve hedefler doğrultusunda Kadıköy Mekanik-Arıtma Tesisi Karadeniz kıyısında yer alan Riva'ya kaydırılmış olup tam arıtma şeklindeki proje revizyonuna başlanmış olup tam arıtma şeklindeki proje revizyonuna başlanmıştır. Böylece DAMOC Master Planında öngörülen Küçüksu ve Paşabahçe arıtma tesislerine de gerek kalmayarak İstanbul Boğazı'nın tüm Anadolu sahili boyunca inşa edilecek olan kollektör tünelleriyle atıksular Riva'da planlanan atıksu tam arıtma tesisine iletilip derin deniz deşarjı ile Karadeniz'e verilecektir.

Yine I. Aşama Kanalizasyon projesi kapsamında yer alan Baltalımanı Mekanik-Aritma Tesisi tam arıtmaya dönüştürülmüştür. Ayrıca proje revizyonu sırasında DAMOC Master Planı'nda Trabya'da öngörülen atıksu mekanik-arıtma tesisi de iptal edilerek bu bölgede oluşan atıksu debisi Baltalımanı tesisine iletilecektir. Bu tesisle ilgili proje revizyonu yürütülmekte olup Baltalımanı Tam Arıtma Tesisi'nin mekanik-arıtma ve deniz deşarj kısmı 1993 yılında tamamlanarak işletmeye alınacaktır. Böylece tesisin tam arıtmaya yönelik üniteleri tamamlanana kadar bir taraftan mekanik-arıtma tesisi tam arıtma ünitelerinin bağlantısı yapılarına kadar çalıştırılacaktır.

İstanbul'un il sınırları içinde halen işletmeye alınmış, inşa halinde ve planlanan olmak üzere 15 adet atıksu arıtma tesisi bulunmaktadır. Bunlar, işletmeye alınan Yenikapı ve Üsküdar Mekanik-Aritma Tesisi, inşaatı devam etmekte olan Tuzla ve Küçükçekmece Tam Arıtma Tesisleri ile revizyon projeleri hazırlanmakta olan Baltalımanı ve Riva Tam Arıtma Tesisleri, Ömerli İçmesuyu Havzası'nda planlanan Paşaköy ve Tepeören Tam Arıtma Tesisleri, Büyükçekmece havzasında planlanan Büyükçekmece, Selimpaşa'da planlanan Selimpaşa Tam Arıtma Tesisi, Terkos'da planlanan Terkos Tam Arıtma tesisi ve Adalar'da Büyükkada, Heybeliada, Kınalıada ve Burgazada'nın her biri için ayrı ayrı planlanan tam arıtma tesisleridir.

Yenikapı Mekanik Arıtma Tesisi

Güney Haliç Projesi, Haliç'in güneyinde ve batısında kalan 10 bin hektarlık alanda yaşayan yaklaşık 2 milyon kişiye hizmet verecek kapasitededir.

Bu proje kapsamında yer alan 10.2 km uzunluğundaki Alibeyköy, Bakırköy, Sarayburnu Açık Kazı Kolektörleri ve 2 x 2.3 km uzunluğundaki Sarayburnu Basınçlı Boru Hattı, 6.5 km uzunluğundaki Eyüp, Haliç ve Fatih Kolektör Tünelleri, Yenikapı Mekanik Arıtma Tesisi ve 2x 1.1 km uzunluğundaki Ahırkapı Deniz Deşarj Tesisleri inşa edilmiştir.

Yenikapı Mekanik Arıtma Tesisi, ilk projelendirme aşamasında sadece mekanik arıtma ve deniz deşarj gözönünde tutularak projelendirilmiş ve bu projeye göre inşa edilmiştir. Ancak yönetiminin genel ilkeleri doğrultusunda ve bu ilkeleri doğrulayan bilimsel çalışma sonuçlarının da desteklediği biçimde, sözkonusu tesislerin tam arıtma tesisi haline dönüştürülmesi kararı alınmıştır.

ÜSKÜDAR MEKANİK ARITMA TESİSİ

115 hektarlık bir alanda son aşamada 450 bin nüfusa hizmet verecek olan mekanik arıtma tesisi tamamlanmış olup deniz deşarj bağlantısı da Ekim 1992'de işletmeye alınacaktır.

Bu tesise, mevcut olan Harem Kolektörleri ve yapımı süren Beylerbeyi Kolektörleri ile bölgenin atıksuları ulaştırılıp, mekanik arıtmadan sonra zorunlu olarak geçici bir süre deniz deşarjı ile boğazın dip akıntısına verilecektir.

Kadıköy-Riva Tünelleri'nin ve Riva Tam Arıtma Tesisi'nin devreye girmesiyle birlikte atıksular Riva Tünelleri'ne bağlanarak tam arıtma aşamasında arıtılacaktır.

TUZLA TAM ARITMA TESİSİ

Tuzla projesi, Tuzla drenaj alanı içinde yer alan Gebze, Tuzla, Darıca, Çayırova, Pendik ve Dragos gibi başlıca yerleşim bölgelerinin kanalizasyon sorunları ile Marmara Denizi ve kıyılarındaki çevre kirliliğini bir bütün olarak ele alan ve değerlendiren bir proje paketi olarak ortaya konmuştur. Sözkonusu proje, mevcut kirliliğin önlenmesi ve kirlenmeye neden olan unsurların giderilmesi için çözüm yollarını da birlikte sunmaktadır.

Proje paketi içinde adı geçen yerleşim alanlarından kaynaklanan atıksular, birinci aşamada yapılması planlanan ve inşaatına başlanan 20.2 km uzunluğunda 1000-3400 mm çaplı Dragos-Pendik-Tuzla Kolektörleri ve 35 km uzunluğunda, 400-2500 mm çaplı Tuzla Kolektörleri ile toplanarak atıksuların arıtılacağı tam arıtma tesislerine getirilecektir.

Tuzla Tam Arıtma Tesisleri bölgedeki nüfus gelişim projeksiyonlarına bağlı olarak 1. aşamada 1 milyon, 2. aşamada 2 milyon ve son aşamada 4 milyon eşdeğer nüfus atıksularının arıtımını yapacak şekilde planlanmıştır. Tesislerin son aşama kapasitesi maksimum 20m³/sn civarında olacaktır.

Diğer taraftan gerek projelerin günümüz koşullarına uygunluğu, gerekse 30 yıllık projeksiyonlar doğrultusunda alıcı ortam durumundaki Marmara Denizi'nin azot ve fosfor dengesi gözönünde tutularak bu parametrelerin giderimi için gerekecek ilave üniteler şimdiden planlanmaktadır.

Tesislerin işletmeye alınmasıyla bölgenin kıyı şeridindeki mevcut kirlilik önlenirken, bölgenin rekreasyon alanı olarak değerlendirilmesi, su sporlarına açılması sonucu yörede yeniden özlemi duyulan çevre oluşturulacaktır. Projenin 1. aşama inşaatı yerli ve yabancı firmalarca oluşturulan ortak girişim tarafından yüklenilmiş, 30 Ekim 1990 tarihinde inşaatına başlanmıştır.

1993 yılı Kasım ayında tamamlanması hedeflenen tesisler, 1992 fiyatlarıyla 308 milyar TL'sına malolacaktır.

Ayrıca, Tuzla Tam Arıtma Tesisi'nde arıtma sonrası yüksek kaliteye ulaşacak çıkış suyunun geri kazanılarak değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu nedenle, sözkonusu arıtılmış suyun bölgedeki sanayi kuruluşlarında soğutma suyu, kullanma suyu ve bazı endüstriler için proses ve bahçe sulama, tarımsal sulama alternatifleri incelenmektedir.

Tuzla proje paketinin son halkasını deniz deşarjı tesisleri oluşturmaktadır. Arıtma tesisi çıkışında, deniz deşarjı odasında toplanacak arıtılmış sular karada 1300 m uzunluğunda, 1800 mm çapındaki boru hattıyla deniz tabanında, su seviyesinin -47 m altına üç adet paralel deşarj hattı ile difüzörlerle verilecek şekilde planlanmıştır.

KÜÇÜKÇEKMECE TAM ARITMA TESİSİ

Küçükçekmece Projesi ile Küçükçekmece ve Ataköy atıksu toplama havzası içinde yeralan bölgelerin, Küçükçekmece doğu ve batı sahili içinde yeralan yerleşim alanlarının kanalizasyon sorunlarının ve Küçükçekmece Gölü'nün çevre kirliliğinin giderilmesi hedeflenmektedir.

Proje paketi içinde, 8 km uzunluğundaki Ambarlı-Avcılar ve Küçükçekmece Batı Sahili Kolektörleri ile 3.3 km uzunluğundaki Ataköy-Küçükçekmece Aktarma Tüneli yer almaktadır.

Bu tünellerden Ambarlı-Avcılar ve Küçükçekmece Batı Sahili Kolektörleri 1000-2000 mm çapında olup toplayacağı atıksu miktarı 13 m³/sn'dir. Ataköy-Küçükçekmece Aktarma Tüneli'nin çapı ise 3.4 m olup bu tünel sistemi ile toplanacak atıksu miktarı 11 m³/sn'dir.

Küçükçekmece Gölü'nün altında ve sahildeki yerleşim alanları ile doğu ve batı sahil kolektörlerinin birleştiği ana tünel sisteminin uzunluğu ise 8 km'dir. Ana taşıyıcı tünel ile Küçükçekmece Gölü üstündeki alanda planlanan tam arıtma tesisine son aşamada taşınacak atıksu miktarı 28m³/sn'dir.

Gölün sahil şeridindeki ana taşıyıcı tünel ve gölün sol sahil şeridindeki Firuzköy Açık Kazı Kolektörü ve Kolektör Tüneli ile Küçükçekmece projeksiyonlarına bağlı olarak 1. aşamada 1 milyon, 2 aşamada 2 milyon, 3. aşamada 4 milyon ve son aşamada 6 milyona yakın nüfusun atıksularının arıtımı yapılacaktır. Arıtma tesisleri çıkış suyunu Marmara Denizi kıyısına kadar taşıyacak olan deşarj tüneli 9.4 km uzunluğunda ve 4.8 çapında planlanmıştır. Taşınacak arıtılmış sular bu tünel sistemi ile deniz deşarjı tesisleri pompa istasyonuna kadar iletilmiş olacaktır.

Nihayet proje paketinin son bölümü olan Küçükçekmece Deniz Deşarjı Pompa İstasyonu ve deniz deşarjı tesisleri ile arıtılmış sular paralel boru hatları ile deniz tabanından takriben su seviyesinden -35 m derinlikte difüzörlerle denize verilecektir.

Birinci aşama inşaatı yerli ve yabancı firmalarca oluşturulan ortak girişim tarafından yüklenilmiş olan inşaatın 30 ay içinde tamamlanması hedeflenmiştir. Tesisler 1992 fiyatları ile 297 milyar TL'sına malolacaktır.

BALTALIMANI TAM ARITMA TESİSİ

Haliç'in kuzeyinden başlayarak geniş bir alanın akarsularını toplayacak olan bu proje kapsamında Kuzey Haliç Kolektörleri ve Kabataş-Baltalimanı Tüneli bulunmaktadır.

8200 hektarlık bir alanda son aşamada 2 milyon kişiye hizmet vermesi planlanan proje kapsamında, çapları 2200-3200 mm arasında değişen yaklaşık 4 km uzunluğundaki açık kazı kolektörleri ve çapları 2400-3600 mm arasında olan yaklaşık 13 km uzunluğundaki Kuzey Haliç ve Kabataş-Baltalimanı Kolektör Tüneli ile toplanacak atıksular, maksimum kapasitesi 14.3 m³/sn olan Baltalimanı Tam Arıtma Tesisleri'nde

arıtılacaktır. Tam arıtmadan geçirilen atıksular 2x2000 mm çapındaki deşarj hatları ile boğazın -70 m derinliğine verilecektir. Sözkonusu tam arıtma tesislerinde azot ve fosfor giderim üniteleri yer almaktadır.

RİVA TAM ARITMA TESİSİ

Bu proje, Dragos'tan Kadıköy-Riva'ya kadar uzanan geniş bir alanın atıksularını ana toplayıcı sistemle sahilten toplayacak şekilde planlanmıştır. Proje kapsamında Haydarpaşa, Kurbağalıdere Kollektörleri ile inşaatı bitirilen Dragos-Fenerbahçe Kollektörleri, Moda-Dalyan tünelleri yer almaktadır. 2000 mm çapındaki kollektörlerle başlayıp, 4000 mm çapındaki tünelle sona eren ana toplayıcı sistemin uzunluğu 27 km'dir.

Proje paketi içindeki Kadıköy-Göksu-Riva Kollektör Tünelleri ile Dragos'tan Kadıköy'e kadar uzanan ve ayrıca Üsküdar, Göksu ve Paşabahçe alanları da dahil olmak üzere açık kazı kollektörleri ve tünelleri ile atıksular toplanmış olacaktır. 4600 mm'lik çapta sona eren Kadıköy-Göksu Riva Tünelleri'nin uzunluğu 28.5 km'dir.

Dragos-Kadıköy-Göksu-Riva Kuşaklama Kollektörleri ve Tünelleri ile toplanarak taşınan atıksular Karadeniz'in kıyısında Riva Tam Arıtma Tesisleri'nin 2020 yılı atıksu pik debisi 24.5 m³/sn'dir.

BÜYÜKÇEKMECE TAM ARITMA TESİSİ

Bu proje paketi içinde yer alan Büyükçekmece Kollektörleri, Selimpaşa-Mimar Sinan arası yerleşim bölgeleri ve Büyükçekmece Körfezi'ndeki yerleşim alanlarının atıksularını toplayacaktır. Bu kollektörlerin açık kazı kısmı çapları 500-900 mm arasında olup yaklaşık 11.4 km uzunluğundadır. Ayrıca 1800 mm çapında 17.9 km uzunluğunda bir tünel planlanmıştır. Bu kollektörler ile toplanacak atıksular ile son aşamada 630 bin kişiye hizmet verilecektir.

Bu tesiste azot ve fosfor giderimi de sağlanarak daha sonra arıtılan sular kara ve denizde yapılacak bir boru hattı ile Bababurnu Mevkii'nde -30m derinliğinde Marmara Denizi'ne deşarj edilecektir.

Arıtma tesislerine ayrıca kuzeyden yapımı devam eden ve Çatalca, Ahmediye, Muratbey Yerleşim Bölgeleri'nin atıksularını taşıyacak olan Çatalca Atıksu Kollektörü de bağlanacaktır.

TERKOS TAM ARITMA TESİSİ

İstanbul'un önemli içmesuyu kaynaklarından biri olan Terkos Gölü'nün atıksular nedeniyle kirlenmesine engel olacak arıtma tesisi, deniz deşarjı ve ana toplayıcı sistemlerinin ihale çalışmaları sürdürülmektedir. Proje tamamlandığında, Türkiye'deki arıtma tesislerinde çalışan teknisyenlere burada eğitim hizmetleri verilecek, ayrıca tesiste araştırma merkezi olarak da çalışmalar sürdürülecektir.

SELİMPAŞA TAM ARITMA TESİSİ

263 bin kişiye hizmet verecek olan Selimpaşa Tam Arıtma Tesisi, deniz deşarjı ve ana toplayıcı sistemlerine ait bu tesisler, E/5 karayolunun üst tarafında inşa edilecektir.

PAŞAĞLU VE TEPEÖREN TAM ARITMA TESİSLERİ

Elmalı-Ömerli Su Toplama Havzası içindeki mevcut yerleşim alanlarının nüfusuna hizmet verecek şekilde iki adet tam arıtma tesisi planlanmıştır.

Havza içerisinde planlanan kanalizasyon sisteminin ana hedefi, havzaları mümkün olduğu kadar ilerki yıllarda özellikle barajlar çevresinde yeni yerleşim alanları açmayacak şekilde korumasıdır.

Genel ilkeler çerçevesinde teknik, ekonomik ve işletme kolaylıkları ve ulaşım olanakları ile enerji hatlarına olan yakınlıkları gözönünde tutularak arıtma tesislerinin Paşaköy ve Tepeören'de kurulmaları uygun görülmüştür.

Üçüncü kademe arıtma olarak planlanan arıtma tesislerinden Paşaköy civarında yer alacak olan tesiste günde ortalama 180.000 m³ su arıtılacak ve gerektiğinde bazı proses üniteleri ilavesi ile Ömerli Barajı'na geri kazandırılacak biçimde planlanmaktadır.

ADALAR TAM ARITMA TESİSLERİ

Adalar ile ilgili nüfus tahminleri, Adalar'ın yaz aylarında sayfiye olarak kullanılmasından kaynaklanan nüfus artışı dikkate alınarak hesaplanmıştır. Buna göre Büyükada 2020 yılında nüfus 40.000 kişi, Heybeliada'nın 21.000 kişi, Kınalıada'nın 15.500 kişi, Burgazada'nın 10.000 kişi olarak saptanmıştır.

Adaların özel konumu nedeni ile kompakt prosesler öngörülmektedir. Yeni yaklaşımlar doğrultusunda tam arıtma olarak revize edilen Adalara ileri arıtma (azot ve fosfor giderimi) üniteleri de eklenecektir.

Arıtma tesisinden çıkan arıtılmış su deniz deşarj hatları ile alıcı ortama verilecektir. Burgazada'da deniz deşarjı mevcuttur. Heybeli ve Kınalıada deniz deşarjı inşaatı devam etmekte olup, Büyükada deniz deşarjı planlanan arıtma tesisine göre projelendirilerek inşa edilecektir.

Yukarıda sıralanan tüm arıtma tesislerinden kaynaklanacak olan çamurun uzaklaştırılma esaslarının belirleneceği American TDP (Trade Development Project)den alınan 750.000 ABD \$ miktarında hibe ile İstanbul Evsel ve Endüstriyel Atıksu Çamuru Yönetimi Projesi başlatılmıştır. 1993 yılı ortalarında tamamlanacak olan bu çalışmanın sonuçlarına göre atıksu arıtma tesislerinden çıkacak olan çamur, çevresel, teknik ve ekonomik yönden en uygun yöntemle uzaklaştırılacaktır.

Nihai atıksu deşarj yerlerinin doğru seçimi için dünyada bir başka örneği bulunmayan Marmara Denizi - İstanbul Boğaz sistemi'nin oşinografik ve hidrodinamik yapısının belirlenmesi çalışmaları da yürütülmektedir.

Halen özellikle kanalizasyon şebekesi bulunmayan bölgelerde yağmur suları ile birlikte atıksuların da karıştığı ve açık kanal şeklinde akan İstanbul derelerinin Marmara Denizi kirliliğinde büyük payı vardır. Derelerdeki gerek kirlilik, gerekse taşkın sorunlarının önlenmesi amacıyla dere ıslah çalışmalarına başlanmıştır. Bu çalışmalardan amaçlanan derelerin açık kesit içine alınarak sağ ve sol sahillerinde inşa edilecek atıksu toplayıcıları ile dereye akan atıksuların toplanarak ana kolektörler vasıtasıyla arıtma tesislerine iletilmesi ve dere yoluyla denize ulaşan sulardaki kalitenin iyileştirilmesidir. Bu amaç doğrultusunda İstanbul'da mevcut bulunan 52 dereden 28 tanesinin ıslah projeleri hazırlanmış olup bunlardan 11 tanesinin inşaatı devam etmektedir. Üç derenin ıslah çalışmaları ise tamamlanmıştır. Tüm ıslah çalışmaları için gereken toplam yatırım 1992 yılı fiyatlarıyla yaklaşık 8 trilyon TL'dir.

İstanbul'un atıksu sorununa kalıcı çözümler getirerek Marmara Denizi'ni kurtarmak amacıyla başlatılan bu çalışmaların bir an öne hayata geçirilmesi için içmesuyu havzalarının korunmasına yönelik önlemleri de içeren "**İstanbul III. Su ve Kanalizasyon Projesi**" adıyla anılan ve **2 milyar 698 milyon \$ finansman ihtiyacı gerektiren proje Dünya Bankası kredi programına alınmıştır. Bunun %60'ı olan 1 milyar 619 milyon \$'lık kısmı İSKİ'nin öz kaynaklarından karşılanacak, kalan %40'lık kısmı (1 milyar 79 milyon \$) ise dış kaynaktan sağlanacaktır.**

Bu kapsamlı projenin sağlam verilere oturtulabilmesi için 20 yıl önceki koşullara göre hazırlanmış DAMOC Master Planı bugünkü gereksinimleri karşılayamadığından günümüzde benimsenen ilkelerin İstanbul metropolünün değişen yerleşim çehresinin ve hedeflenen amaçların esas oluşturacağı yeni bir Master Plan çalışmasına gerek duyulmuştur. "İstanbul Su Temini, Kanalizasyon ve Drenaj, Atıksu Arıtma ve Uzaklaştırma Master Plan Etüdü" adıyla anılan ve 1993 yılı Kasım ayında tamamlanacak olan bu çalışmada, mevcut ve planlanmış olan işler baz alınarak ileride yapılacak işlerin kademelenmiş bir programı belirlenecek ve İstanbul'da su temini, kanalizasyon ve yağmursuyu işleri konusunda yapılması gerekli çalışmalar şehrin büyüme yönünü de dikkate alacak şekilde öncelikler belirlenerek İSKİ'nin hedefleri doğrultusunda geliştirilecektir.

Tüm bu projeler için çevresel etki değerlendirmesi yapılarak kamuoyu, resmi ve gayri resmi kurum ve kuruluşlar bilgilendirilecektir.

Sonuç

İstanbul'un yıllardır ihmal edilen atıksu sorunu ve buna bağlı Marmara Denizi'nin ciddi boyutlara varan kirliliği artık çok ivedi ve kalıcı çözümlerin bir an önce gündeme getirilmesini zorunlu kılmıştır. İstanbul metropol alanında oluşan kontrolsüz deşarjlar ve arıtmadan geçmemiş atıksuların boyutu gerek teknik, gerekse ekonomik açıdan ulaştırılabilir etkin bir yönetim programı gerektirmektedir. Yapılan araştırmalar sonucu Marmara Denizi'nde sürekli olarak biriken besi maddelerinin giderilmesi için tek başına konvansiyonel biyolojik arıtma ve derin deniz deşarjının yeterli olamayacağı anlaşılmıştır. Bu nedenle gerek Marmara Denizi'nin mevcut kirlilik durumu, gerek Marmara Denizi'ne gelen kara kökenli kirleticilerin boyutu nedeniyle alıcı ortam konumunda olan Marmara Denizi çevresinde yer alan başlıca noktasal kaynaklardan gelen atıksularda besi maddesi kontrolü yapılması gerektiği belirlenmiştir. Bu bağlamda ele alınan kapsamlı program ışığında gelecek kuşaklara temiz bir çevre devretmenin bilinciyle dünyada sayılı örneği bulunan dev projeler başlatılmıştır.

Önceki belirlenerek ve kaynaklar bu doğrultuda akılcı ve etkin bir yönetim programı ile kullanılarak İstanbul'daki atıksu sorununun üstesinden gelmek ve Marmara Denizi'ni tekrar plajlar ve rekreasyon alanlarıyla ünlü, eski konumuna getirmek amaçlanmaktadır.

3. BÖLÜM

TARTIŞMA KONULARI

İÇMESUYU HAVZALARININ KORUNMASINA YÖNELİK ÖNLEMLER NE OLABİLİR?

I. Zorlayıcı Önlemler.

II. Caydırıcı Önlemler.

III. Yerleşimi Engelleyici ve Havzayı boşaltmayı özendirici önlemler.

IV. Gelecek Perspektifi: Göç ve yeni yerleşmelerin planlanması açısından yeni kentleşme modelinin geliştirilmesi

Planlama aygıtını geliştirecek ve kentsel gelişme üzerindeki etki gücünü arttıracak "pozitif ürün"lerin geliştirilmesi.

I. Zorlayıcı Önlemler:

- 1- Kolluk kuvvetleri ile alınan önlemler
- 2- İçmesuyu havzasının askeri alana ayrılması

Engellemeler

- 1- Kolluk kuvvetlerinin yetersizliği
- 2- Yöre halkının direnmesi ve dayanışması
- 3- Basın - Sosyal Tepki

II. Caydırıcı Önlemler: Bölgeye altyapı hizmetlerinin ve sosyal hizmetlerin götürülmesi,

Engellemeler

- 1- Yöre halkı içmesuyunu kaçak bağlantı yaparak veya kuyu açarak sağlıyor, atıksu konusunda ise duyarlılıkları yok. Bölgedeki imalathaneler/endüstriler ise atıksularını derelere veriyorlar.
- 2- Bölgeye belediye hizmeti götürülmemesi politik/sosyal zorlamalar getiriyor.
- 3- Altyapı hizmetlerinin götürülmemesi örneğin Ömerli havzasında kaynağın kirlenmesine neden oluyor.

III. Yerleşimi engelleyici ve Havzayı boşaltmaya yönelik önlemler

- 1- Rekreasyon alanları, spor tesisleri yapılması
- 2- Kamuoyunun bilinçlendirilmesi ve media yoluyla su havzalarındaki yerleşime sosyal tepki yaratılması, arsa spekülasyonunun engellenmesi
- 3- Koruma sınırları içinde bulunan yöre halkının Gecekondu Önleme Bölgelerinde konut tahsis edilerek buralara nakledilmesi

Engellemeler

- 1- Havzadaki yerleşimi engelleyici yatırımların halkın buraya yerleşmeden önce yapılabilmesinin sağlanması
- 2- Havzaya yerleşen halkın spekülasyon ve/veya konutunu genişletme (kat çıkma) isteğiyle burayı terk etmemesi

Atıksu Sorunu

Türkiye'nin, nüfusu 10 milyona yaklaşan İstanbul metropolünde ilk kez milyonlu nüfuslar mertebesinde kentsel ölçekli atıksu tam arıtma tesisleri işletilecektir. Dolayısıyla İdare, özellikle bu kapsamdaki tesislerin işletilmesi yönünden deneyime gerek duymaktadır.

Bu durumda atıksu arıtma tesislerinde uygulanması gereken proses/teknoloji stratejisi ne olmalıdır?

- Dünya'da bugüne kadar denenmiş en yaygın proses ve teknolojiler mi uygulanmalıdır? Yeni teknoloji uygulamaları da değerlendirilmeli midir?
- Benimsenen proseste, işletme elemanlarının bu proseste kazanacakları deneyim sonucu işletme kolaylığı getireceğinden tek tip proses uygulamasına mı gidilmelidir?
- İstanbul'da planlanan atıksu arıtma tesislerinin konumu, hizmet vereceği nüfus ve yöresel özelliklere göre (homojen debi, nüfus salınımının neden olduğu debi farklılığı, coğrafi özellikler, yer kısıtlaması, v.b.) benzer özellik gösteren bölgeler için uygulanacak prosesler gruplandırılmalı mıdır?

Örneğin:

- 1) Kentsel ölçekteki ve homojen debiye sahip atıksu arıtma tesisleri için bir tip:
- 2) Nüfus salınımı ve yer sorunu olan bölgeler için farklı tip prosesler mi uygulanmalıdır?

Teknoloji seçiminde ise:

- Basit fakat insan gücüne bağlı sistemler mi seçilmelidir?
- Teknoloji yoğun, fakat insan gücüne gerek duyulmayan otomasyona dayalı sistemler mi seçilmelidir?

INTRODUCTION

URBAN DEVELOPMENT AND INFRASTRUCTURE

The urban infrastructure is not a "physical arrangement" which infinitely expands or grows according to the development of the cities. The urban infrastructure is a complex whole, transformed in line with urban development. When looked from this point of view, we think that it will be useful to discuss the decision making dynamics and physical and financial aspects of the transformation that has to be realized in İstanbul's infrastructure, as one of the most interesting examples in the world.

The figures of infrastructural investment for İstanbul reach to a level that is incomparable with the figures of the past. The projects and applications cover issues which were not in the agenda before.

Unfortunately, the figures on paper point out to a quantitative rather than qualitative change and the projects indicate novelties which people other than professionals of the subject are not concerned with. However, the urban infrastructure means more than a simple "arrangement".

At least we can say that the development of infrastructure does not take shape according to an instrumental logic, as an extension of a development which has its roots else-where.

On the contrary, we believe it will not be a mistake to claim that "transformation" of knowledge is the factor underlying the transformations.

The transformation of knowledge determines the nature of the responses to the needs arising as the consequence of the developments caused by public decisions and uncovers the instruments which will guide urban development. Moreover, the circulation of information at local, national and international levels influences the solutions put forward for all issues, from technological to financial aspects.

However, the basis of the approach, which like only a change in concept at first sight, is fact not only a physical (technological) or financial (allocation of resources) change. Neither is the change caused by own decision dynamics of an organization producing urban services.

From the point of view of a local administration organization producing public services, it should be noted that the developments in infrastructure are results of an active process and are relatively independent of the phenomenon called urban development. Therefore, we observe that the developments in infrastructure are not an extension or reflection of the urban development.

The use of infrastructural services for preventing illegal settlement in water catchment areas may be the most striking example illustrating this point. We will open this issue to debate in the relevant chapter and wait for your contributions to the solution of a quite complex problem (Chapter I, Ömerli Water Catchment Area).

The wastewater treatment system, very important for İstanbul and one of the most comprehensive environment programs in the world, is a positive example in this respect (Chapter II, Treatment Plants).

* At this point, the joint nature of urban development and the alkep about transformation requires a different point of view for taking up the problem. Your contributions in this respect will give us new horizons.

At the beginning, it was emphasized that the developments in urban infrastructure is not physical, financial or a consequence of public decisions. Now, we would like you to allow us to define the subject and create a draft for methodology. Maybe it will be useful to discuss the issue at this level before everything else.

Examining the problem at the scale of an organization producing local public service (İSKİ), you see that the obligations are covered by a political framework, beyond the technical and financial appearances. Making this relationship explicit will be helpful in uncovering the relationship between decision making mechanisms and public rational of the services and thus enhance possibilities of regulating and improving this relationship. Experts in urban planning are in a better position to know the significance of this issue. We would like you to re-

gard this small booklet, prepared in the light of our experiences, as a "questionnaire" expecting your contributions to discussion and generation of new ideas which will give it content.

What we want to do is to complete our view as an organization producing local public service, with the set of experiences made up of your observations and knowledge.

A NEW FIELD OF ACTIVITY: POLITICAL INFRASTRUCTURE

The primary observation is that there exists an articulation at the basis of the decision making processes, guiding the development in an active manner. We called this the political framework. As a simple description of the subject, we can say that while on the one hand there is the urban dynamic of the city itself, on the other there is the relatively independent dynamic of public decisions and practices in a structural relationship to the former dynamic.

First of all, we see that the dynamics of urban development and public decisions may not be reduced to each other. Therefore. It will not be sufficient to assume that the public decisions are the main element guiding urban dynamics by themselves. This is located between these two. Here is the point where the function of local administration appears on the scene.

The insufficiency of formalist approaches assuming that urban development may be controlled by a series of decisions and consequently remaining ineffective are more evident at this point. Therefore, the effect of public decisions on development and their validity may be established by development and their validity may be established by developing representative mechanisms within an organizational structure capable of representing urban development as a whole and generating "positive products" of a representative nature. It can be said that the history of public decisions should be considered as the history of "concepts" of political practice, formed as result of the synthesis of both realms.

In this respect, along with public decisions and investments, information and practices also have to be made public. This new definition is brought into the agenda by the concept of the "political infrastructure" of the country and the city. Politics is not only a series of guiding decisions or a decision making process developing naturally in line with the demands raised by the masses. It is through the representative mechanisms, means of communication and organizations that politics make masses adopt the concepts that it generates and that masses make politics adopt their demands -especially at city scale- The organization of the "political infrastructure" of a metropolitan area like Istanbul is one of issues in the agenda.

Here it should be noted that we should consider an attempt at making a new definition, other than a rational which will prevent public decisions from being a mere reflection of urban development or which will render public decisions totally independent. I think, at this intermediary platform, the concepts formed by politics acquire a dynamism only with the level of development of the political mechanisms in a different relation of communication and within the local, national and international decisions, technologies and financial potential and find their responses at different levels.

THE TRANSFORMATION IN ISTANBUL'S WASTEWATER INFRASTRUCTURE:

Our case involves a fundamental change of "**concept**" concerning wastewater infrastructure. It implies the replacement of concept of "removal" with "recycling" as is the case for all types of urban waste. Our aim is to open to debate the matters concerning selection of technology, project development, financing and formation of the rational in the public realm, following the example of this change in concept.

At present, 4 large wastewater treatment plants in Istanbul are in progress. You will find detailed information concerning these plants in the following pages. What we want to present here is the new model formed by the way that inhabitants of the city and all organizations participated in one of the most comprehensive environmental programs of the world, from selection of the treatment technology to its financing model.

FIRST: SELECTION OF TECHNOLOGY

The technology selected for the wastewater treatment systems is the "full treatment" system which enables removal of phosphate and nitrogen after biological treatment. The selection of this system is based on the international criteria for the environment, instead of a program designed according to the possibilities of the countries at international level. The same internationally competitive and advanced technology has been selected for the construction of the collector tunnels that will transfer the urban wastewater to the centers of "complete treatment". We would like to point out to the fact that presently, the most developed technological solutions are applied for the first time in the world in İstanbul.

The service provided by the engineering and consultancy organizations are of high quality. At this point, it should also be admitted that the scope and level of development of the projects create qualified labor and a fertile ground for transformation of knowledge. Therefore, it will be useful to indicate that large scale and new public investments enhance the labor and level of knowledge that a country has.

SECOND: THE FINANCIAL ASPECTS:

There is a considerable international support for the giant environmental investments undertaken by İSKİ, İstanbul's water organization. The realism in the projects and the vital importance of the investments for urban development have a credibility at the international level. The international financial institutions do not refrain from giving credit support to projects at the amounts which have been usual for the country. Therefore, again we see that the transformation is far beyond the habits and patterned attitudes. This is an example of the "new global economic relations" with respect to the development of the possibilities of cooperation at the international level.

THIRD: THE MODE OF PARTICIPATION OF THE INHABITANTS OF THE CITY BY MEANS OF POLITICAL CHOICES AND CONCEPTS

Of course it was not İSKİ alone who made the decision concerning the selection of the treatment technology.

We can talk about a special process of making policies, formed as a result of the interplay of the public decisions, urban development and politics, and rendered concrete in the decisions of the managers of the city.

The significance that the environmental problems have acquired in our time lead to a consensus in circulation of information at international as well as local level.

The dependence of İSKİ on the local political organ and its incorporation into it gains significance in this respect. The local administration forms a realm of administration, at a different ground between the decisions taken by bodies of the state and the decisions taken by the citizens and institutions.

The Environment Science Committee, a unit of İSKİ but made up of people working at places other than İSKİ, and the technical personnel of İSKİ form a suitable basis for such communication with respect to selection of technology, institutional decisions and preparation of regulations.

CHAPTER I

WATER RESOURCES OF İSTANBUL AND THE PROBLEM OF ILLEGAL SETTLEMENT AT ÖMERLİ-ELMALI DRINKING WATER CATCHMENT AREA

THE WATER RESOURCES OF İSTANBUL

The water problem in İstanbul has continued for centuries and the water facilities built to solve the problem have ornamented the city like works of art.

Beside the first and second waterways which had been constructed in the period of Roman Empire by Hadrian and Valeus, the Mazul and Bozdoğan aqueducts with open and closed cisterns (Yerebatan Cistern and bozdoğan Cistern) are among the most important water facilities of that period.

In the period of the ottoman Empire, while on the one hand large facilities were built, on the other water transporting structures were also added to feed these. Important facilities such as Halkalı Aqueduct, Kırkçeşme Aqueduct, Taksim Aqueduct, European side Waters were constructed at that period. Halkalı Aqueducts, whose construction began during the reign of Fatih Sultan Mehmet, consists of 18 water conduits and Mazul, Kava, Ali Paşa and Bozdoğan aqueducts on these water conduits. The Kırkçeşme Aqueduct, constructed during the reign of Kanuni Sultan Süleyman, collecting the water of Kağıthane valley in a pool and sending it to the city with a large gallery, consisted of the Uzun Kemer (Aqueduct), Eğri Kemer, Güzelce Kemer and Mağlova Kemerleri. We know that water was stored in winter for use in the summer by building dams at the outlets of the streams in order to increase the capacity of the Kırkçeşme waters. Kırkçeşme Bentleri (Kırkçeşme Dams) in the Belgrad Forest consist of Topuz Bendi, Büyük Bent, Ayvad Bendi and Kirazlı Bent.

The water problem of the Beyoğlu side of the city was solved with the Taksim water system; the Taksim waters collected around Bahçeköy were transferred to a tank in Taksim and distributed to several districts through the cisterns. The most important cistern of the Taksim waters was the Sultan Mahmut (Bahçeköy) Kemerleri. In order to collect the outlet waters and use them in dry seasons, the dams Topuzlu Bendi, Valide Bendi, Sultan II. Mahmut Bendi were constructed; and the various spring waters in the European side of the city were connected with the wells by small transmission lines. The most important of these is the Hamidiye Water. For the European side, a concession was given to a foreign company in 1874 in order to supply water to the city; afterwards the concession was transferred to a French company for 75 years and Terkos pumping station and later on in 1926 the first water treatment plant of the city had been constructed. Several facilities were also built in the Asian side to distribute underground waters, namely Kayışdağı, Atikvalide, Küçükcamlıca, Alemdağ, Beykoz On Çeşmeler, Karakulak and İshakağa Waters. Beginning with 1888, a concession was given to a French company for 99 years, in order to solve the water problem of the Asian Side. Beside the transmission lines and water systems, I. Elmalı Dam and filtration level treatment plant were constructed by Üsküdar-Kadıköy Water Company.

In the republican era, the concessions were repurchased from both French companies and transferred to İstanbul Water Administration established according to Law No. 2226. However, due to problems of resource, application of large scale water projects were undertaken by Devlet Su İşleri (DSİ - a public body for construction of water works).

The dams and dam systems constituting the water resources of İstanbul are collected in four major divisions, namely Ömerli-darlık Dam system, Elmalı Dam, Terkos and the Alibeyköy Dam functioning as its reservoir, and the Büyükçekmece Dam. The total maximum reserve volume of these dams is approximately 740 m³. Ömerli and Darlık dams supplying water to the Asian side of İstanbul and a part of the Southern Haliç area with a connection under the Bosphorus are the dam systems with the greatest water supply capacity. The safe capacity of Ömerli dam is 500.000 m³/d, and the safe capacity of Darlık dam is 250.000 m³/d. In 1989, the total water supply capacity of the system was increased to 750.000 m³/d by transferring water from Darlık to Ömerli Dam. The eastern side of the Bosphorus from Üsküdar to Anadolu Kavağı is supplied by Elmalı Dam. The safe water supply capacity of this dam is 50.000 m³/d. Terkos, the oldest dam in İstanbul and alibeyköy Dam supply water to the Western side of the Bosphorus from the North of Haliç to Sarıyer. the safe water supply capacity of Terkos Dam is 423.000 m³/d, and Alibeyköy Dam is 107.000 m³/d. Büyükçekmece Dam, operating since 1989, supplies water to many districts from Büyükçekmece to Gaziosmanpaşa and its daily water supply capacity is 390.000 m³.

THE PROBLEM OF ILLEGAL SETTLEMENT AT ÖMERLİ-ELMALI DRINKING WATER CATCHMENT AREA

The intense illegal settlement at the Ömerli-Elmalı water catchment area, meeting half of the total water demand of İstanbul with a water catchment area of 621 km², is a serious threat to the protection of water resources. The 2020 population projections for the basin with 27 residential areas and a present population of almost 500.000, show that this figure will increase to 1 million.

It is known that the district municipalities constituting both of the basins have no detailed and valid regulatory development plan or development plan study for their area and the former development plans remain inadequate in the face of current settlement and the socio-economic developments in the area. The rapid settlement in contrast to the former plans and in violation of the current regulations, and the resulting uncontrollable population growth create new occupied areas lacking any infrastructure; and depending on this, the case gets more complicated together with the efforts at the occupied areas to become districts. It is known that the rural to urban migration phenomenon, resulting from the socio-economic factors as a countrywide problem in Turkey, affects large cities which have more potential with respect to industry and employment. Metropolitan İstanbul, with its almost 10 million population and a population growth rate of 5.4 % comes first among the cities with high rates of population growth and settlement. The annual figure of population growth in İstanbul is 500.000, and more than half of this figure belongs to migration.

Due to the convenience of their topographic locations, plentiful water resources, lack of necessary development plans, legal deficiencies concerning illegal and unlicensed buildings and speculative effects, Ömerli And Elmalı water catchment areas have caused the formation of the present settlement and as a result have brought the administrative units responsible for infrastructural services in a position where they have to face these problems. On the other hand, the people employed by the industry in the catchment area prefer to obtain lots and houses in a similar way. Since there are many valley beds in the region for use as both a source of water and a receiving environment use as both a source of water and a receiving environment for discharge by the industry, these areas attracted industrial enterprises and they increased in number rapidly. On the other hand, since environmental effects were not evaluated to this area and it is expected that the same interest will continue.

An Action Plan was prepared in order to prevent further illegal settlement, also taking the opinion of IBRD. The essence of the decisions taken according to this plan is to introduce policies aimed at preventing illegal settlement at drinking water catchment areas, such as building recreation parks and sport fields in these areas and deterrence measures such as announcing that the area will be photographed from the air and the subsequent buildings will be demolished. The application of these measures taken according to the Action Plan has begun.

Besides, the proposals for the Feasibility and Application Project which will be the continuation of Ömerli-Elmalı Water Catchment Area Preliminary Feasibility Study finished in 1990 with the US \$ 11.5 million loan obtained from Nordic Investment Bank (NIB) for the infrastructural services such as drinking water, sewerage and wastewater treatment facilities in the water catchment area, are in the evaluation stage. About 725 km drinking water system, 9 elevation stations, 1 water tank, about 900 km wastewater system, 6 pumping stations, 2 complete wastewater treatment plants in Tepeören and paşaköy, about 780 km stormwater system and 43 distribution systems are foreseen for Ömerli-Elmalı water catchment area in the Preliminary Feasibility Study. The estimated cost of the investment for the whole project is US \$ 960 million.

CHAPTER II

THE WASTEWATER PROBLEM İSTANBUL AND ACTIVITIES FOR PREVENTING POLLUTION OF MARMARA SEA

INTRODUCTION

İstanbul is one of the oldest settlement areas in the world, with its history of more than 26 centuries. Its present population is about 10 million and it hosts about 50 % of all industrial activity in Turkey.

İstanbul is located at the coasts of Marmara Sea and Anatolian and European sides of Bosphorus. The metropolitan area of İstanbul has the largest share in the pollution of Marmara Sea due to the intensity of its population and industrial activities. The programs, brought into agenda for preventing the pollution of Marmara Sea, solving the wastewater problem and improving the quality of sea water, are the most comprehensive wastewater-management programs ever implemented in the world.

Below is a summary of the activities performed, still in progress and planned, the principles adopted for solving the problem, the measures taken and the relevant infrastructure facilities and investment figures.

HISTORICAL BACKGROUND OF THE WASTEWATER PROBLEM IN İSTANBUL AND DAMOC MASTER PLAN

We see that the first activities regarding İstanbul Sewerage Project date back to 1918-1920, when we look back the history of a city whose water and sewerage investments have been neglected for years.

The activities, first started by a French company, were later carried on in 1925-1937 by Mr. Wild, former Director of Settlement in Berlin. The principle of both activities was to collect the domestic wastewater and stormwater in a combined sewer system and then discharge them into the sea after screening and mechanical treatment. The first master plan regarding removal of wastewater was prepared by Prof. Dr. Dietrich Kehr between 1959 and 1966.

This project was based on the principle of collecting stormwater and domestic wastewater in separate systems, discharge the stormwater into the nearest water source and discharge the domestic wastewater into Marmara Sea or Bosphorus after treatment and disinfection.

Dr. Kehr assumed that the wastewater discharged into Bosphorus would come to the surface due to its lower density and that the organic content of the wastewater would be dissolved and scattered, thus the wastewater would be assimilated into the sea. He proposed to change would be assimilated into the sea. He proposed to change the "Wild Plan" and collect the wastewater by a collector to be constructed along the coast line of Haliç and then discharge it into the Bosphorus instead of Haliç. His aim was to protect the coastal line of Marmara Sea by discharging the wastewater into Bosphorus instead of Haliç. Despite all these plans, it was found out in early 1970's that the water network could supply only half of the water needed for domestic, commercial and industrial use, and that the existing drainage and sewerage network had the capacity to serve only 20% of the city.

In 1946, the government applied to United Nations for a Master Plan and Feasibility Study in the framework of the Development Program for solving the problem of insufficient drinking water and sewerage systems in İstanbul, a fast growing city. World Health Organization (WHO), executing the project, assigned the task to a Consultant Companies Consortium. The contract, concluded with DAMOC Consortium in 1966, resulted in the DAMOC Report submitted in September 1971. The project of DAMOC Master Plan covered Kumburgaz in the West, Gebze and Darıca in the East as the field of the project.

In the framework of an agreement concluded between the Ministry of Public Works and Settlement and General Directorate of the Bank of Provinces, two new projects were prepared by CAMP-TEKSER Consultant Engineers Consortium, regarding the sewerage problem in İstanbul. The scope of these projects were:

1. Revision of the DAMOC Report with respect to sewerage and updating the same.
2. Preparation of the preliminary projects of Ataköy, Küçükçekmece, Kartal and tuzla Sea Discharge and Pumping Stations.

For the realization of Great İstanbul Sewerage Project whose main principles were laid down in the DAMOC Master Plan and other reports and projects revising this, İSKİ began its activities after 1984. In the first step, the existing projects were reevaluated as the previously prepared settlement plans had changed, the increase in population had changed and grown. In the framework of these activities, international consulting-engineering companies conducted feasibility studie, prepared preliminary projects and application projects for 15 different wastewater basins that the settlement areas between Büyükçekmece in the West and Gebze in the East have been divided into, in the light of the existing settlement and industrial development, for a radical solution to the sewerage problem of the city.

These projects, financed by IBRD and İSKİ, were named as 1. Stage and 2. Stage projects at the time of their preparation. The objective of the 1. Stage projects was to remove the wastewater by discharge into the bottom currents of Bosphorus by collectors and tunnels, after collecting them at the plants to be constructed at Yenikapı, Kadıköy, Üsküdar and Baltalimanı. The 2. Stage projects aimed at sea discharge of wastewater after biological treatment (as the receiving environment will be Marmara Sea), following collecting wastewater in the plants to be constructed at Büyükçekmece, Küçükçekmece, Tuzla and Adalar. By expanding the scope of 2. Stage projects, Tarabya, Paşabahçe and Küçüksu basins sewerage network, mechanical treatment plants and sea discharge were also covered.

Southern Haliç Collectors, Yenikapı Mechanical Treatment Plant and Ahırkapı Sea Discharge constructed in the framework of 2. Stage projects, began operating in 1988. The construction of Üsküdar Mechanical Treatment Plant, to serve provisionally until complete treatment plants begin operating, has been completed and it will begin operating in November 1992 after completion of the relevant sea discharge connection.

THE PRINCIPLES ADOPTED BY İSKİ MANAGEMENT AND THE ACTIVITIES PERFORMED LINE WITH THESE

The rapid increase in the population of İstanbul, coupled with industrial water consumption, has led to an enormous increase in the quantity of domestic and industrial wastewater directly discharged into Marmara Sea and Bosphorus and this has resulted in exceeding the assimilation capacity of the receiving environment. The phenomenon of pollution has influenced the natural ecological equilibrium negatively and limited areas of beneficial use.

The present İSKİ Management, having taken office after 1989 elections, aims at solving the environmental problems by devising systematic and permanent solutions based on sound principles. The researches have made it evident that discharging wastewater into the sea after only mechanical treatment can be just a provisional solution. Additionally, relocation the treatment plants from the valuable coast line to other areas was another approach that was adopted.

In order to be able to provide the people living in İstanbul with a beautiful and clean environment, the basic principles of completing the insufficient sewerage network urgently and collecting the haphazardly discharged wastewater at collectors for complete treatment before discharge into the receiving environment were adopted.

In order to recover Marmara Sea, which runs the risk of eutrophication, the measures aim at complete treatment as a result of the advanced sensitivity to environment. The treatment plants are constructed stage by stage, on the basis of population and this enables rational realization of investments according to the needs. Additionally, the tertiary treatment units designed for treating nitrogen and phosphorus compounds are planned to be constructed in stages giving priority to areas with urgent need. The aim is to select the most suitable and advanced technology for a radical and permanent solution to the wastewater problem. The effluent discharge of complete treatment may be used for irrigation purposes and as cooling and/or process water in the industry. Such recycling will contribute to the water potential of the city.

In line with these principles and objective, Kadıköy Mechanical Treatment Plant was relocated to Riva at the Black Sea coast and its project was revised according to complete treatment. Thus the need for Küçüksu and Paşabahçe treatment plants foreseen in the DAMOC Plan will be eliminated and the wastewater will be transferred to the plant at Baltalimanı. The project revision concerning this plant is in progress and the mechanical treatment and sea discharge parts of Baltalimanı Complete Treatment Plant will begin operating in 1993. Thus, the mechanical treatment parts of the plant will function until the units of complete treatment are constructed.

At present, within the provincial area of İstanbul, there are 15 wastewater treatment plants operating, under construction or planned. Operating plants are; Yenikapı and Üsküdar Mechanical Treatment Plants; plants under construction are; Tuzla and Küçükçekmece Complete Treatment Plants, plants whose projects are under revision are; Baltalimanı and Riva Complete Treatment Plants, Büyükçekmece Complete Treatment Plant planned for Büyükçekmece basin, Selimpaşa Complete Treatment Plant, Terkos Complete Treatment Plant and the complete treatment plants planned for the Prince Islands, namely Büyükkada, Heybeliada, Kınalıada and Burgazada.

YENİKAPI MECHANICAL TREATMENT PLANT

The southern Haliç project has the capacity to serve the 2 million people living to the South and West of Haliç in a 10.000 hectare wide area.

The constructions in the framework of this project include 10.2 km long Alibeyköy, Bakırköy, Sarayburnu Open Excavation collectors, 2x2.3 km long Sarayburnu Pressured Pipe Line, 6.5 km long Eyüp, Haliç and Fatih collector tunnels, Yenikapı Mechanical Treatment Plant and 2x1.1 km long Ahırkapı Sea Discharge Plant.

At the initial stages, Yenikapı Mechanical Treatment Plant was projected only for mechanical treatment and sea discharge and constructed accordingly. However, in line with our general principles and as evidenced by the results of scientific studies, it was decided to turn these plants into complete treatment plants.

ÜSKÜDAR MECHANICAL TREATMENT PLANT

This plant, which will serve 450.000 people at the final stage, has been completed and its sea discharge connection will begin operating in October 1992.

The present Harem collectors and Beylerbeyi Collectors in progress will transfer the wastewater in the area to this plant and the wastewater will be discharged into the bottom current of the Bosphorus after mechanical treatment only temporarily, for compulsory reasons.

After the Kadıköy-Riva Tunnels and Riva Complete Treatment Plant begin to operate, the wastewater will be connected to the Riva Tunnels and completely treated at the plant.

TUZLA COMPLETE TREATMENT PLANT

The Tuzla project constitutes a project package considering and evaluating the sewerage problems of the major settlement areas in Tuzla singular on plenal, such as Gebze, Tuzla, Darica, Çayırova, Pendik and Dragos, and the environmental pollution at Marmara Sea and its coasts, as a whole. This projects also brings solutions to prevent the present pollution and to remove the contaminants.

The wastewater from the settlement areas mentioned in the project package will be collected with the 20.2 km long and 1000-3400 mm wide Dragos-Pendik-tuzla Collectors which were planned to be constructed accordingly.

Tuzla Complete Treatment Plants have been planned to treat wastewater equivalent to 1 million people's wastewater at the first phase, 2 million at the second phase and 4 million at the final phase. The capacity of the plants at the last phase will be about maximum 20m³/S.

On the other hand, taking into account the suitability of the projects to the present conditions and the nitrogen and phosphorus balance of Marmara Sea according to 30 year projections, additional units which will be needed for removal of these parameters are already being planned.

After the plants begin to operate, the present pollution at the coasts of the region will be prevented, the region will be used as a recreation area, and it will be opened to water sports, consequently the desired environment will be formed. The first phase of the project has been undertaken by a joint venture of domestic and foreign firms and the construction has started at 30 October 1990.

The objective is to complete the plant in November 1993, which will cost TL 308 billion with 1992 prices.

Besides, recycling and reuse of the high quality effluent of Tuzla Complete Treatment Plant is also planned. Therefore, the alternatives of using this effluent as cooling or process water in some industries, garden sprinkling and agricultural irrigation are under consideration.

The last step of Tuzla project package consists of the sea discharge facilities. At the plant outlet, the treated water collected at the sea discharge chamber will be disposed with three parallel discharge lines 1300 m long on land, 1800 mm wide, and diffusers at the bottom of the sea, 47 m below the surface.

KÜÇÜKÇEKMECE COMPLETE TREATMENT PLANT

Küçükçekmece project aims at solving the sewage problem of the areas around Küçükçekmece and Ataköy wastewater basin and the settlement areas at the Eastern and Western coast of Küçükçekmece, and the environmental pollution of Küçükçekmece Lake.

Ambarlı-Avcılar and Küçükçekmece Western coast Collectors, 8 km long, and Ataköy-Küçükçekmece Transmission Tunnels, 3.3. km long, are part of project package.

Of these, Ambarlı-Avcılar and Küçükçekmece Western Coast Collectors are 1000-2000 mm wide and they will collect wastewater at a rate of 13 m³/s. Ataköy-küçükçekmece Transmission Tunnel has a diameter of 3.4 m and the amount of wastewater collected with this tunnel system will be 11 m³/s.

The main tunnel system, where the coastal settlement areas and Western coastal collectors woin below Küçükçekmece Lake, is 8 km long. At the last phase, the amount of wastewater to be transferred to the complete treatment plant above Küçükçekmece Lake by the main transmission Tunnel will be 28.7m³/s.

With the main transmission tunnel at the lake's coast line and with the Firuzköy Open Excavation Collector and Collector Tunnel at the left coast of the lake, wastewater of about 1 million people will be treated at the first phase, 2 million at the second phase, 4 million at the third phase and 6 millon at the final phase. The discharge tunnel which will carry the effluent of the treatment plant to the coast of Marmara Sea will be 9.4 km in length and 4.8 in diameter. The treated wastewater will be transmitted to the sea discharge plant's pumping station with this tunnel system.

Finally, with Küçükçekmece Sea Discharge Pumping Station and sea discharge facilities, the last part of the project package, the treated water will be discharged by diffusers to water at the lottom of the sea, approximately 35 m below the surface.

The first phase construction, undertaken by the woint venture of domestic and foreign firms, is planned to be completed in 30 months. The facilities will cost TL 297 billions, with 1992 prices.

BALTALİMANI COMPLETE TREATMENT PLANT

This project has the objective of collecting the springs at a large area beginnig from the North of Haliç and includes the Northern Haliç Collectors and Kabataş-Baltalimanı Tunnels.

With the project which will serve 2 million people at its final phase, on an area of 8200 ha, the wastewater will be collected by open excavation collectors having diameters in the range of 2200 to 3200 mm and almost 4 km in length, and by the Northern Haliç and Kabataş-Baltalimanı Colector Tunnels having diameters in the range of 2400 to 3600 mm, about 13 km in length. The wastewater will be treated at Baltalimanı Complete Treatment plants having a maximum capacity of 14.3 m³/s. The treated wastewater will be disposed to 70 m depth of the Bosphorus, by discharge lines 2x2000 mm in diameter. These complete treatment plants include nitrogen and phosphorus removal units.

RIVA COMPLETE TREATMENT PLANT

This project has been planned so that wastewater from a wide area between Dragos and kadıköy-Riva will be collected from the coast by the main collector system. The project includes Haydarpaşa, Kurbağalıdere Collectors and the already finished Dragos-Fenerbahçe collectors, Moda-Dalyan Tunnels. The main collector system begins with the collectors of 2000 mm diameter and ends with the tunnel of 4000 mm diameter and 27 km length.

Wastewater of the area from Dragos to Kadıköy and the areas including Üsküdar, Göksu and Paşabağçe will be collected by Kadıköy-Göksu-Riva Collector Tunnels and the open excavation tunnels. Kadıköy-Göksu-Riva tunnels end with a diameter of 4600 mm and are 28.5 km long.

The wastewater collected and transmitted by Kadıköy-Göksu-Riva Interception Colectors will be treated at the Riva Complete Treatment Plants at the coast of Black Sea.

Riva Complete Treatment Plant will serve 4.700.000 people at the final phase and its peak wastewater flowrate will be 24.3 m³/s in 2020.

BÜYÜKÇEKMECE COMPLETE TREATMENT PLANT

Büyükçekmece Collectors covered by this project package will collect the wastewater from the settlement areas between Selimpaşa and mimarsinan, and from the settlement areas at Büyükçekmece Bay. The open excavation part of these collectors have diameters in the range of 500 to 900 mm and are about 11.4 km long. additionally, a tunnel has been planned with a diameter of 1800 mm and length of 17.9 km. at its final phase, these collectors will serve 630.000 people.

This plant will also have the capability to remove nitrogen and phosphorus and its effluent will be discharged to the 30 m depth of Marmara Sea at Bababurnu, by a pipeline which will be constructed on land and in the sea.

Besides, Çatalca Wastewater Collector, which will transmit the wastewater from Çatalca, Ahmediye and Muratbey settlement areas, still under construction from the Northern end, will also be connected to the treatment plants.

TERKOS COMPLETE TREATMENT PLANT

The treatment plant, sea discharge and the main collector systems will prevent the pollution of the Terkos Lake, one of İstanbul's most important drinking water resources. The relevant tendering process is still continued. When the project is completed, the technicians working at the treatment plants all over Turkey will be educated there and the plant will also be a research center.

SELİMPAŞA COMPLETE TREATMENT PLANT

Selimpaşa Complete Treatment Plant, sea discharge and main collector systems will serve 263.000 people and will be constructed on the upper side of the E-5 road.

PAŞAKÖY AND TEPEÖREN COMPLETE TREATMENT PLANTS

The construction of two complete treatment plants are planned for the settlement areas situated within the Elmalı-Ömerli water catchment areas.

The main purpose of the sewerage system planned to be constructed within the catchment area is to protect the area against new waves of settlement in the coming years, especially around the areas where dams are to be constructed.

In the frame work of general principles, Paşaköy and Tepeören were deemed suitable for construction of the treatment plants in consideration of the possibilities of transport, ease of operation, technical and economic possibilities and their proximity to power supply lines.

These are planned to be tertiary treatment plants. The one to be constructed at Paşaköy will have a daily treatment capacity of 180.000m³ and will be able to recycle water to Ömerli Dam with supplemental process units in case of necessity.

PRINCE ISLANDS COMPLETE DREATMENT PLANTS

The population estimates regarding Prince Islands take into account the increases in summers due to the people coming there for vacation. Accordingly, the populations of Büyükada, Heybeliada, Kınalıada and Burgazada are projected to be 40.000, 21.000, 15.500 and 10.000 respectively in the year 2020.

Compact processes are planned due to the particular location of the Prince Islands. The plants, revised for complete treatment in line with the new approaches, will be supplemented with advanced treatment (nitrogen and phosphorus removal) units.

The effluent of the treatment plants will be discharged into the receiving environment by sea discharge lines. Burgazada already has sea discharge whereas the construction of the same is continued in Heybeli and Kınalıada. The project of sea discharge for büyükada will be prepared according to the planned treatment plant and will be constructed accordingly.

İstanbul Domestic and Industrial Wastewater Sludge Project has started, with the US \$ 750.000 grant obtained from American DDP (Drade Development Project) and it will be completed in 1993. This project will also set the principles for removal of the sludge to be produced by all of the treatment plants mentioned above. The sludge produced by the wastewater treatment plants will be removed by the most suitable method from the environmental, technical and economic point of view in the light of the results obtained from this study.

Studies aiming at determining the oceanographic and hydrodynamic structure of Marmara Sea-Bosphorus system (which is unique in the world) are underway in order to determine the correct selection of final wastewater discharge points.

The streams in İstanbul, to which stormwater and wastewaters mix and which flow like an open sewerage channel have a great share in the pollution of Marmara Sea. Stream reclamation works have been started in order to prevent the problems of pollution and flood. The objective in these works is to take the streams into open cross sections, collect the wastewater flowing into these through the wastewater collectors to be constructed on both sides, transfer the wastewater to the treatment plants through the main collectors and improve the quality of water reaching the sea from these streams. For this purpose, reclamation projects for 28 out of the total 52 streams in İstanbul have been prepared and the construction of 11 of these are already underway. The reclamation works of 3 streams have been completed. The total investment need for the whole reclamation work is approximately 8 trillion TL with 1992 prices.

In order to realize as soon as possible these works, which were started to save Marmara Sea by permanently solving the wastewater problem in İstanbul, a project titled "**İstanbul III. Water and sewerage Project**" including also measures aimed at protecting the drinking water basins and requiring a finance in the amount of US \$ 2.698.000.000, has been taken into the loan program of IBRD. US \$ 1.619.000.000 of this amount, corresponding to 60% of the total financial requirement will be met from İSKİ resources and the remaining 40% (\$ 1.079.000.000) will be provided from foreign sources.

In order to base that comprehensive project on sound data and since the DAMOC Master Plan which was prepared according to the conditions prevalent 20 years ago could not meet the present day requirements any more, a need for a new Master Plan has arisen. The new Master Plan will be based on the requirements of the changing settlement patterns of the city, the new objectives and newly adopted principles. This study is titled "İstanbul Water Supply, Sewerage and Drainage, Wastewater Treatment and Removal Master Plan Study" and it will be completed in November 1993. It is based on the present and planned works and it will outline the stage by stage program of the future works, determine the priorities for the works concerning water supply, sewerage and stormwater drainage, also taking into account the directions of urban growth and develop these in line with İSKİ's objectives.

Environmental effect evaluations will be performed for all these projects and the public, official and non-official organizations and institutions will be informed about the results.

CONCLUSION

The wastewater of İstanbul, neglected for many years, and the resulting pollution of Marmara Sea which has grown to a serious scale have necessitated the introduction of very urgent and permanent solutions. The volume of the uncontrolled discharges and the untreated wastewater in the İstanbul metropolitan area require a feasible and effective management program with respect to both technical and economic aspects. The researches have shown that the conventional biological treatment and deep water discharge alone are not sufficient for the removal of the nutrients continuously accumulating in Marmara Sea. Therefore, it has been found out that wastewaters reaching Marmara Sea from the main discrete sources around have to be controlled with respect to nutrient load, in consideration of the present pollution level and the volume of contaminants discharged into Marmara Sea from sources on land. In the light of the comprehensive program taken up in this context, giant projects at unmatched scale have been started, with the aim of leaving a clean environment to the future generations.

The objective is to overcome the wastewater problem in İstanbul by determining the priorities and using the resources accordingly in a rational way under an efficient management program, and restore the fame of Marmara Sea for its beaches and recreation areas.

CHAPTER III
DISCUSSION TOPICS

WHAT CAN BE THE MEASURES TO PROTECT DRINKING WATER CATCHMENT AREAS

- I. Compulsory Measures
- II. Measures of Deterrence
- III. Measures for preventing settlement and providing incentives to evacuating the catchment area
- IV. The perspective for the future: Development of the new model of urbanization for migration and planning of new settlement.

Development of "positive products" which will improve the planning apparatus and enhance its influence over urban development.

I. Compulsory Measures

1. Measures relying on security forces
2. allocation of the catchment area as military zone

Obstacles

1. Inadequacy of security forces
2. Resistance and solidarity of the local population
3. Press-Social Reaction

II. Deterrence Measures : Providing no infrastructural and social services to the area,

Obstacles

1. The local people will supply drinking water via illegal connection or drilling wells, while they are insensitive to the problem of wastewater. The manufacturers/industries in the area discharge their wastewater into streams.
2. Providing no municipal services to the area results in political/social pressure.
3. Providing no infrastructural services leads to pollution of sources, as is the case for Ömerli water catchment area.

III. Measures aiming at preventing settlement and evacuating the catchment area

1. Construction of recreation areas and sporting fields
2. Rendering the public conscious and creating a social reaction to settlement in water catchment areas by the media, prevention of land speculation
3. Relocating the people within protection zones to houses in the Squatter Housing Prevention Areas

Obstacles

1. The scarcity of the possibility of realizing the investments which could prevent settlement before people come to live there
2. The unwillingness of the inhabitants to leave their houses due to speculative purposes and/or the expectation that they will be able to enlarge their houses (build new storeys)

THE WASTEWATER PROBLEM

The wastewater complete treatment plants with six digit capacity figures will be operated for the first time in İstanbul, a metropolitan area with about 10 million population. Therefore our Administration needs experience concerning the operation of plants especially of such scale.

What could be the process/technology strategy to be implemented in the wastewater treatment plants?

* Should the established processes most commonly used in the world be adopted? Should the new technological applications be also considered.

* Should the processes be unified across the plants, as the experience that the personnel acquire in this process will bring ease of operation?

* Should the processes for the treatment plants planned in İstanbul be grouped for regions similar in terms of location, population served and local characteristics (homogenous flowrate, variations in flowrate due to oscillations in population, geographical characteristics, limitations on location, etc.)?

For example:

1. Should a single type process be selected for wastewater treatment plant at city scale and with homogenous flowrate, and

2. Should different processes be selected for areas with problems in location and oscillations in population?

In the selection of technology:

* Should simple systems relying on manpower be selected, or

* Should capital intensive automated systems requiring limited manpower be selected?

İSTANBUL'DA KENTLEŞMENİN GETİRDİĞİ ÇEVRE SORUNLARI

Prof. Dr. Ahmet Samsunlu -

Prof. Dr. Veysel Eroğlu

GİRİŞ

Hızlı nüfus artışı gelişmekte olan ülkelerin temel problemlerinden biridir. Kontrolsüz nüfus artışı gözlenen bu ülkelerde, imkanların yetersiz olmasından dolayı şehirleşme planlı bir şekilde olamamakta, insanlar sağlıksız barınma ve çevre şartları içinde yaşamaktadır. Kentleşme dar manasıyla, ülkede kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artması olarak tanımlanmaktadır. Türkiye, bu mes'eleyi çok yakından yaşayan bir ülkedir. Çok hızlı şehirleşen bir ülke konumunda olan ülkemizde, kentli nüfus oranının önümüzdeki yıllarda daha da artacağı, 1985'te % 50,3 iken, 2000 yılında % 70'e yükseleceği tahmin edilmektedir (Keleş, R., 1988). Buna göre, bugün büyük şehirlerde 25.7 milyon kişi yaşarken, 2000 yılında bu rakamın 45 milyona yükselmesi beklenmektedir.

Halihazırda, Türkiye'deki yaklaşık 1800 belediyenin içinde yaşayan nüfusun yarıdan çoğu, nüfusu 50000'in üstünde olan 48 şehirde yaşamakta ve bu nüfusun yaklaşık yarısı da üç büyük kentte (İstanbul, Ankara, İzmir) yoğunlaşmış bulunmaktadır (Samsunlu, A., 1988).

Nüfusun büyük şehirlerde yığılma temayülü sürerken her türlü şehirleşme ve çevre sorunları da bu büyük kentlerimizde görülmektedir. Sağlıklı bir şehirleşmenin sağlanabilmesi için bir an önce çözümlenmesi gereken sorunlar kısaca:

- Nüfus artışı,
 - İstibdam sorunu,
 - Altyapı sorunu,
 - Ulaşım sorunu,
 - Konut sorunu,
 - Arsa temini ve imar planlarının hazırlanması
 - Teşkilatlanma ve hukuki düzenlemeler
 - Çevre sorunları
- şeklinde özetlenebilir.

2. İSTANBUL'DA KENTLEŞME PROBLEMLERİ

İstanbul, yukarıda temas edildiği üzere Türkiye'de kentleşmenin hızlı bir şekilde artması ve bunun yol açtığı sorunlardan etkilenen illerin başında gelmektedir. Bunda en büyük katkıyı hızlı nüfus artışı oluşturmaktadır.

İstanbul'un yakın geçmişteki nüfusları ve hesaplanan çoğalma katsayıları Tablo 1'de verilmiştir. Tabloda da görüldüğü gibi İstanbul'un nüfusu 40 yıl içinde ortamala 4.62

Tablo 1: İstanbul'un Yakın Geçmişteki Nüfusları ve Hesaplanan Çoğalma Katsayıları (Eroğlu, 1990)

Yıllar	Toplam Nüfus*	Çoğalma Katsayıları %
1945	925.115	2.59
1950	1.051.352	5.87
1955	1.398.235	4.43
1960	1.736.641	4.40
1965	2.153.634	5.74
1970	2.846.608	5.61
1975	3.740.401	3.95
1980	4.539.493	4.36
1985	5.618.807	Port = 4.62

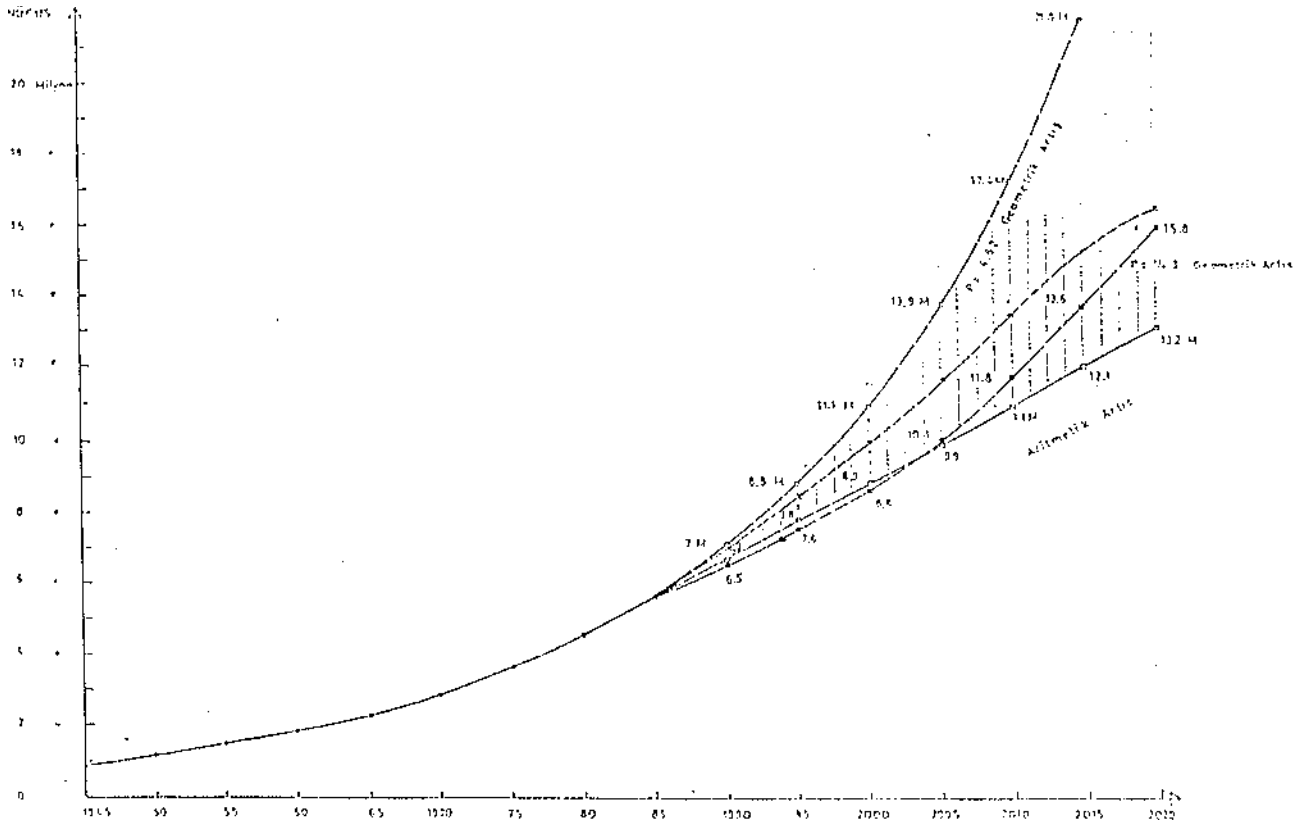
* Not: Toplam nüfus hesabında D.İ.E. değeri dikkate alınmış, İstanbul'un Yalova, Şile, Silivri ve Çatalca ilçeleri hariç tutulmuştur.

oranına atmış ve 1985 yılında 6 milyona yaklaşmıştır. Gelecekteki nüfus tahminleri ise çeşitli nüfus tahmin metodlarına göre Şekil 1'de gösterilmiştir. Bu tahminlere göre İstanbul nüfusunun 2000 yılında 11 milyon, 2010 yılında 17 milyon, 2020 yılında ise yaklaşık 27 milyonu bulması beklenmektedir.

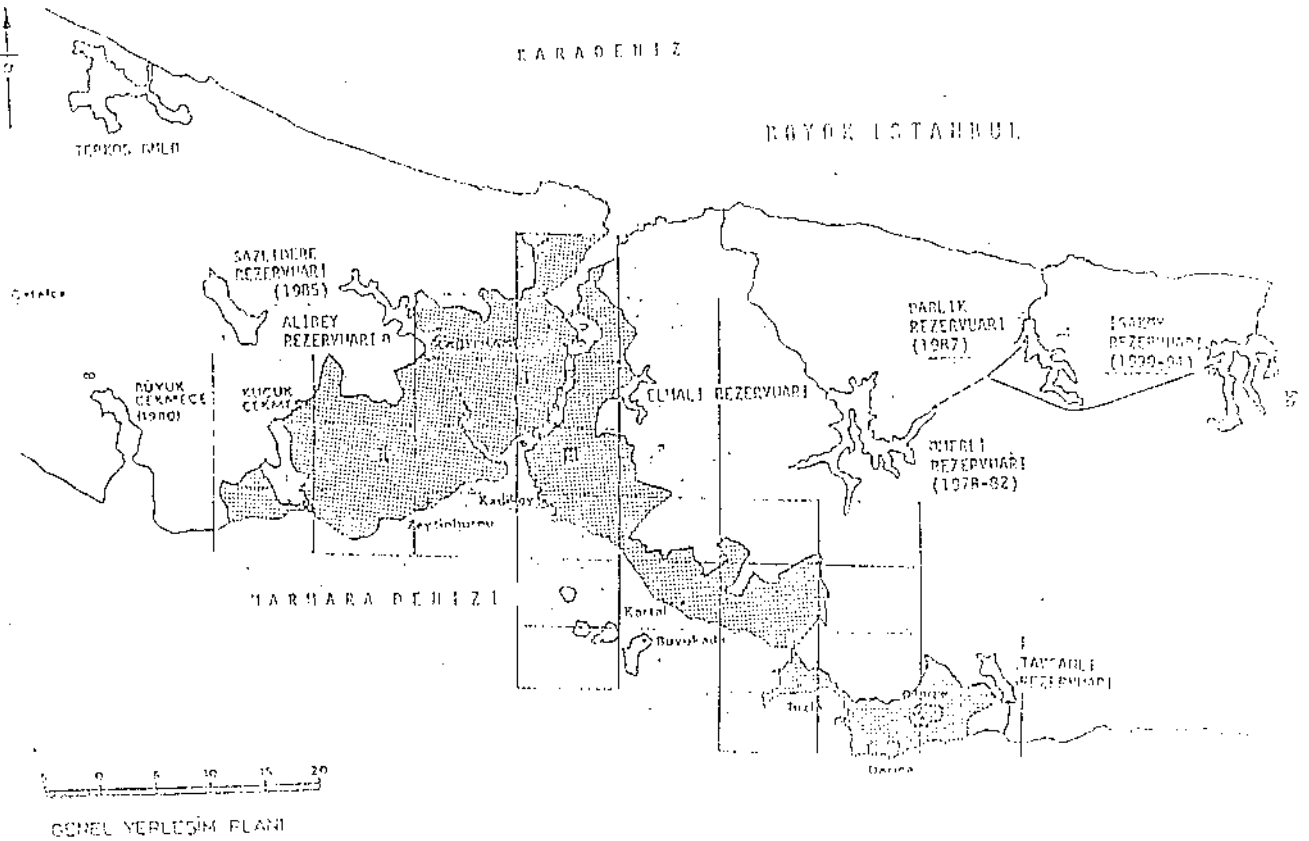
Nüfus artışına paralel olarak düzensiz yerleşim alanlarının oluşması en fazla oranda su kaynaklarının etkilemiştir. Şekil 2'de İstanbul'un yerleşim alanları ve içme suyu kaynakları görülmektedir. Kirlenmeden en çok etkilenen su havzalarının başında Ömerli Havzası gelmektedir (Şekil 3). Şekilden de görüldüğü gibi havza içerisinde hızla artmakta olan yerleşim bölgeleri oluşmuştur. Bu yerleşim merkezlerinin nüfusları ve artış yüzdeleri Tablo 2'de gösterilmiştir. Tablodaki değerlere bakıldığında, özellikle Sultanbeyli yerleşim merkezinde olmak üzere ortalama % 321,6 gibi çok yüksek bir oranda artış meydana geldiği görülmektedir. Nüfus artışı ve diğer tesirler de gözönüne alınarak havzada mevcut su kalitesinin etkileneceği muhakkaktır. Buna göre, Tablo 3'de verilen örnekleme noktasındaki su kalite parametrelerinin aldığı değerlere göre özellikle insan sağlığını tehdit eden patojen mikroorganizmaların göstergesi durumundaki koli değerlerinin çok yüksek olduğu görülmektedir.

Alıcı ortamlarda alg çoğalmasına sebep olan temel besi maddelerinden fosfor için değerlendirme yapılırca içme suyu kaynağı olarak kullanılan ortamların oligotrafik (besi maddesince fakir) olması gerekirken Ömerli Baraj Gölü'nün 1988 yılında mezotrofik bölge içinde yer alırken, 1991 yılında büyük oranda ötrofik bölgeye yaklaştığı görülmektedir (Şekil 4).

İstanbul'da şehirleşmeye paralel olarak içme suyu kaynaklarının etkilenmesi yanında, alıcı ortamların kontrolsüz atıksu deşarjı sonunda kirlenmesi de önemli sorunların başında gelmektedir. İstanbul şehri için altyapı çalışmaları 20. yüzyıl başlarında başlamış ve 1981 yılında İSKİ'nin kurulması ile kontrol bir el altında toplanmıştır. Bu yönde yapılan gerek proje gerekse de inşaat çalışmaları halen İstanbul'un altyapı sorununu tam çözememiştir. Şehrin halihazırda % 40-60 oranındaki kısmına altyapı hizmetleri ulaştırılabilmektedir.



Şekil 1 : İstanbul'un (Şile, Yalova, Çatalca ve Silivri İlçeleri Harici) Gelecekteki Nüfus Tahmini (İTÜ, 1989)



Şekil 2 : İstanbul'un Yerleşim Alanları ve Su Kaynakları

İstanbul'da atıksu sorunu ile ilgili yürütülen çalışmalar Tablo 4'de özetlenmiştir. Atıksuların toplanması ve uzaklaştırılması yönünde yapılan çalışmalar ve planlanan arıtma tesislerinin konumları Şekil 5 ve Şekil 6'da verilmiştir. Bu şekillerden görüldüğü gibi önceki planlamada: B. Çekmece, K. Çekmece, Tuzla ve Adalar atıksu oluşum bölgeleri için biyolojik arıtma ve deniz deşarjı yapılması öngörülmüştür. Daha sonra ise Yenikapı ve Üsküdar atıksu oluşum bölgelerinde mekanik arıtma ve deniz deşarjı, diğer atıksu bölgeleri için ise tam arıtma (biyolojik + ileri arıtma) yapılması öngörülmüştür. Ayrıca bu planlamada Kadıköy atıksu havzasından oluşan atıksuların Riva'ya taşınarak tam arıtma yapıldıktan sonra Karadeniz'e deşarj edilmesi öngörülmüştür.

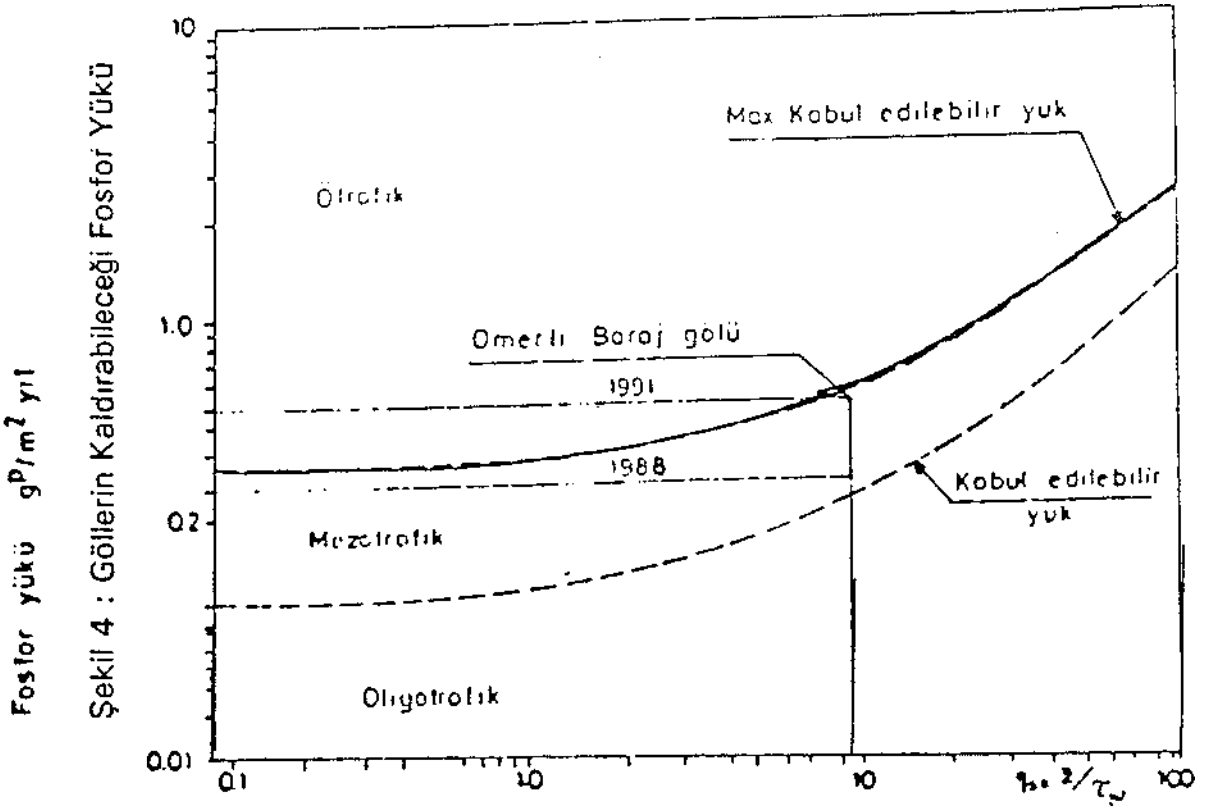
İstanbul'dan 1990 ve 2020 yıllarında kaynaklanacağı hesaplanmış olan kirlilik yüklerinin Kadıköy ve Yenikapı deşarj bölgeleri arasındaki geçiş bölgesi baz alınarak çeşitli arıtma alternatiflerine göre değerlendirilmesi Tablo 5'de, Kadıköy hariç olmak üzere ise Tablo 6'da verilmiştir (Orhan, vd. 1993). Bu tablolardan görüldüğü gibi biyolojik arıtma ve özellikle ilgililerce tam arıtma olarak nitelenen sistemin yapılması

Tablo 2: Ömerli Baraj Gölü Havzasındaki Yerleşim Merkezi (Kürüm ve Kürüm, 1991)

İlçe	İlçeye bağlı yerleşim merkezi	Nüfus (1985)	Nüfus (1990)	%Artış
Beykoz	Ömerli	1832	21771	88
	Eşenceli	126	163	294
Pendik	Kurtdoğmuş	410	587	334
Kartal	Samandıra	5817	19524	2356
	Emirli	435	688	582
	Kuma	543	718	322
	Paşaköy	869	1827	1102
	Sultanbeyli	3741	82298	20999
Ümraniye	Alemdar	5433	6684	23
Üsküdar	Sarıgazi	8701	22125	1543
Şile	Sultan Çiftliği	3777	9747	1581
	Bıçkıdere	251	215	-143
	Kervansaray	261	282	8
	Kömürlük	207	208	0.5
	Oruçoğlu	319	341	69
	Bağlık	724	1102	522
	Cumaköy	791	972	229
Gebze	Kadıllı	362	426	177
	Ovacık	318	390	226
	Tepecek	332	329	-0.9
	Mollafenari	655	681	11
	TOPLAM	35931	151187	3216

Tablo 3: Şalgam Dere-Sultanbeyli Örnekleme Noktası (OM-3) (Kürüm ve Kürüm 1991)

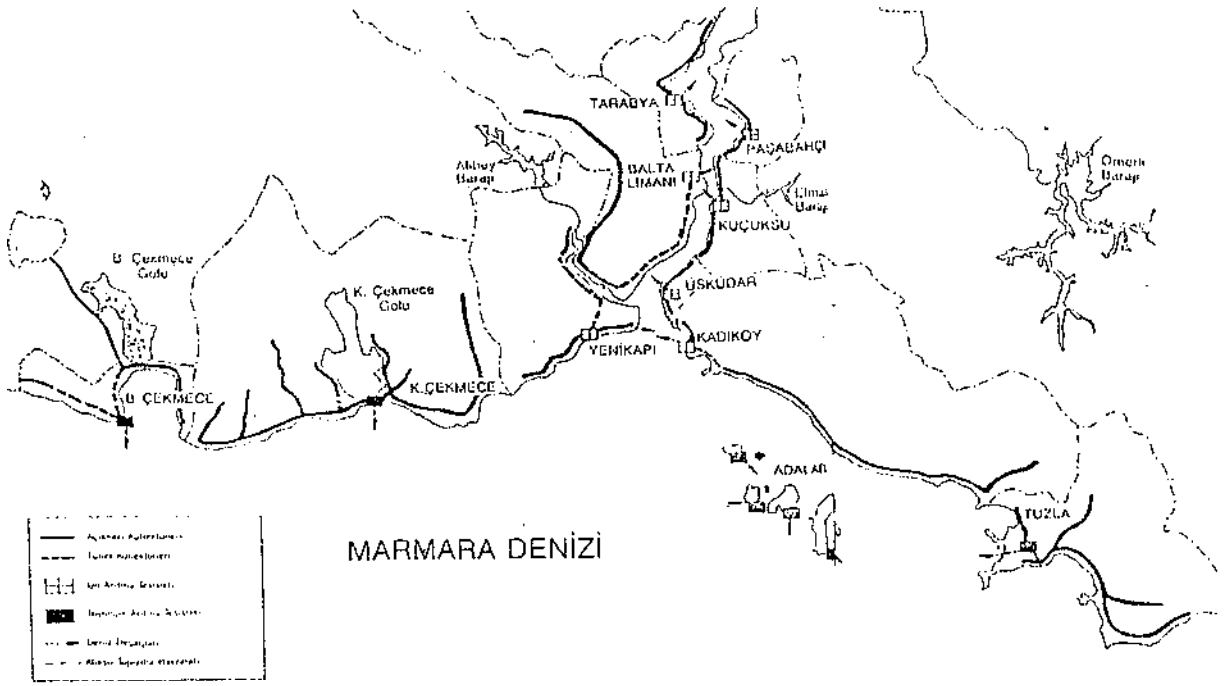
Parametre	Örnek Sayısı	En Küçük Değer	Ortalama Değer	En Yüksek Değer
Akım m ² /sn	8	0 009	0 218	0 482
Sıcaklık, °C	8	4	9.6	15
pH	8	7.1	7.7	8.1
Elektriksel İletkenlik, pmho/cm	8	263	376	652
Bulanıklık, NTU	8	36	67	136
Renk, Pt-Co	8	10	38	>50
Askıdaki kav Madde, mg				
Toplam Çözünmüş mg/l	5	134	220	300
Toplam Sertlik, mg/l CaCO ₃	8	101	159	270
Toplam Alkalinite, mg/l CaCO ₃	8	50	82.8	147
Fenolflalein Alk., mg/l CaCO ₃	8	0	0	0
Permanganat Değeri, mg/l	8	1.8	3	4.2
Klorür, mg/l	8	31.1	60.3	99.4
Sülfat, mg/l	8	16.3	27.8	52.6
Çözünmüş Oksijen, mg/l	8	8.2	10.2	13.2
BOD ₅ , mg/l	7	2.4	3.9	1.7
NH ₃ -N, mg/l	8	0.1	1.13	3.55
NO ₂ -N, mg/l	8	0.042	0.114	0.194
NO ₃ -N, mg/l	8	2.5	5.9	10.4
O-PO ₄ mg/l	7	0.04	0.39	1.7
Fe, mg/l	7	0.3	1.3	2.1
Sodyum, mg/l	3	19.5	23.2	26.9
Potasyum, mg/l	3	1.8	2.4	2.8
Çözünmüş Silis, mg/l	7	2.9	7.8	10
T. Koliform, /100 ml	4	24000	465000	820000
F. Koliform, /100 ml	4	7000	37250	100000
F. Strept, /100 ml	4	1100	6225	17000



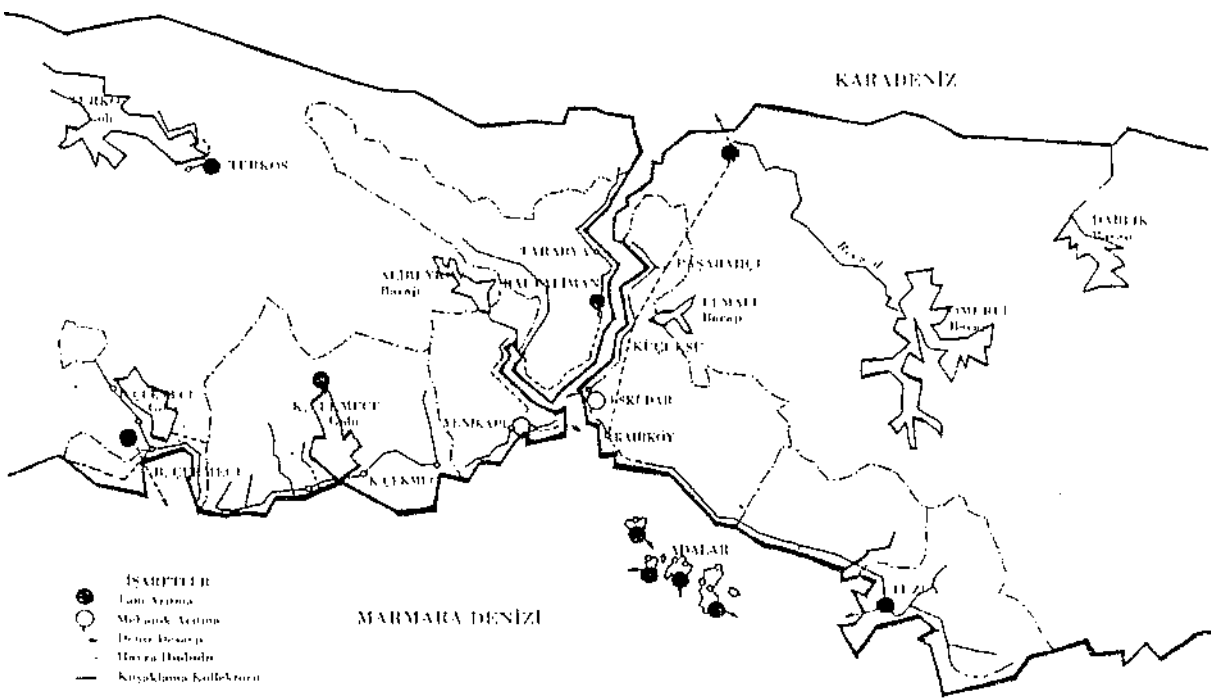
Şekil 4 : Göllerin Katırabileceği Fosfor Yükü

Tablo 4: İstanbul'da Atıksu ile ilgili Olarak Yürütülen Çalışmalar (Samsunlu, 1990)

- * 1918-1920 Yıllarında Fransızlar tarafından "Genel Kanalizasyon Projesi" hazırlanmıştır. Fatih, Laleli ve Beyazıt semtlerinde bu projeye göre inşa edilen bazı kanallar hala çalışmaktadır.
- * 1925-1937 Yıllarında aynı zamanda Berlin İmar Müdürlüğü'nü de yapmış olan Alman Mühendis Mr. Wild "İstanbul Su Temini ve Kanalizasyon Master Plan ve Fizibilite Raporu"nu hazırlamıştır. Bu projede küçük bir kaç alan dışında kalan bölgeler için birleşik sistem önerilmiştir. Atıksular kaba ızgara ve mekanik çökeltilmeden denize verilecektir. 1959 yılına kadar bu projeye göre çok sayıda caddeye kanal döşemiştir.
- * 1959-1966 Yıllarında Alman Prof. Dr. Dietrich Kehr İstanbul Atıksuları İçin Master Plan hazırlamıştır. Projede aylık sistem önerilmiştir. Bu projedeki öneriler bugün uygulama sistemine oldukça benzemektedir.
- * 1966-1970 Yıllarında DAMOC Konsorsiyomu tarafından "İstanbul Su Temini ve Kanalizasyon Master Planı ve Fizibilite Etüdü" hazırlamıştır. Bu proje halihazırda uygulanan sistemin esasını teşkil etmektedir.
- * 1970-1971 Yıllarında SCANDA-CONSULTİ Firması "İstanbul Yağmur Suyu Drenajı Master Planı" hazırlanmıştır.
- * 1974-1975 CAMP-TEKSER Konsorsiyomu DAMOC Projesi'ni revize etmiştir.
- * 1978-1980 NEDECO Firması 'Güney Haliç Kollektörleri Yenikapı Ön Arıtma Tesisi ve Ahırkapı Deniz Deşarjı" sistemine ait tatbikat projesini ve ihale dökümanlarını hazırlamıştır.
- * 23.11.1981 de İSKİ kurulmuştur.
- * Daha sonraki yıllarda TBP-UBM tarafından I. Aşama Kanalizasyon Projeleri, Watson Hawksley Motor-Kolombus-Temel Müh. AŞ. Koordinasyonu tarafından " 2. Aşama Kanalizasyon Projeleri" hazırlanmıştır. Bu projeler Silivri-Gebze arasındaki tüm alanı içine alan "Büyük İstanbul Kanalizasyon Projesini oluşturmaktadır.



Sekil 5 : Camp-Tekser Master Planına Göre Atıksu Uzaklaştırma Düzeni



Şekil 6 : İstanbul'da Yeni Atıksu Arıtma ve Uzaklaştırma Düzeni

Tablo 5: 1990 ve 2020 Yılları İçin İstanbul Metropolü'nden Kaynaklanacağı Hesaplanmış Olan Kirliliği Yüklerinin Marmara Denizi'nde Kadıköy ve Yenikapı Deşarj Bölgeleri Arasındaki Geçiş Bölgesi Baz Alınarak Çeşitli Alternatiflere Göre Değerlendirilmesi (Orhon, v.d. 1993)

Alternatif	Yıl	Tabaka	TOK t/gün	TKN t/gün	T-P t/gün
I. Yüzev Sularına Verilen Ham Kirlilik Yükleri		-	90.18	19.7	3.97
	1990	-	292.4	63.7	12.88
	2020				
2. Biy. Arıt. Geçirilerek Kıyılara Deş. Edilme Hali	1990	-	9.02	15.76	3.18
	2020	-	29.4	50.96	10.3
3. Biyolojik ve 3.Kad.(Nütrient Gid.) Arıtma Uygulama Durumu	1990	-	4.51	1.97	.40
	2020	-	16.62	6.37	1.29
4. Kirlilik Yüklerinin İlk Arıtma (Izgara + tımtutucu) Uygulandıktan Sonra Derin Denize Deşarj Edilmesi Hali	1990	Üst	32.27	7.49	1.51
		Alt	53.4	11.225	2.26
	2020	Üst	111.11	24.21	4.89
		Alt	166.67	36.30	7.34
5. Biyolojik Arıtmadan Geçirildikten Sonra Derin Denize Deşarj Edilmesi Hali	1990	Üst	3.61	6.36	0.64
		Alt	5.41	9.46	1.91
	2020	Üst	11.76	20.38	2.06
		Alt	17.64	30.58	8.24
6. Kirlilik Yüklerinin Biyolojik Arıtma ve Nütrient Giderme (Üçün- cü Arıtma) Kademelerinden Sonra Derin Denize Deşarj Edilmesi Hali	1990	Üst	1.80	0.79	0.16
		Alt	2.71	1.18	0.24
	2020	Üst	5.85	2.55	0.52
		Alt	8.77	3.82	0.77

TOK-Toplam Organik Karbon

TKN-Toplam Kjeldahl Azotu

T-P- Toplam Fosfor

Not: 2.Alternatif %90 organik madde, %20 TKN ve T-P giderimi esas alınmıştır.

3.Alternatif %95 organik madde, %90 TKN ve T-P giderimi esas alınmıştır.

4.Alternatif % 5 organik madde, % 5 TKN ve T-P giderimi esas alınmıştır.

5.Alternatif %90 organik madde, %20 TKN ve T-P giderimi esas alınmıştır.

6.Alternatif %95 organik madde, %90 TKN ve T-P giderimi esas alınmıştır.

Tablo 6: 1990 ve 2020 Yılları İçin İstanbul Metropolü'nden Kaynaklanacağı Hesaplanmış Olan Kirlilik Yüklerinin Marmara Denizi'nde Kadıköy ve Yenikapı Deşarj Bölgeleri Arasındaki Geçiş Bölgesi Baz Alınarak Çeşitli Alternatiflere Göre Değerlendirilmesi (Orhon, v.d. 1993)

Alternatif	Yıl	Tabaka	TOK t/gün	TKN t/gün	T-P t/gün
I. Yüzey Sularına Verilen Ham Kirlilik Yükleri		-	46.50	10.33	2.04
	1990	-	98.18	21.70	4.28
2. Biy. Arıt. Geçirilerek Kıyılara Deş. Edilme Hali	1990	-	4.64	8.26	1.63
	2020	-	9.20	17.36	3.42
3. Biyolojik ve 3.Kad.(Nütrient Gid.) Arıtma Uygulama Durumu	1990	-	2.33	1.03	0.20
	2020	-	4.90	2.17	0.43
4. Kirlilik Yüklerinin İlk Arıtma (İzgara + tımtutucu) Uygulandıktan Sonra Derin Denize Deşarj Edilmesi Hali	1990	Üst	13.25	2.94	0.58
		Alt	30.93	6.86	1.36
	2020	Üst	27.98	6.18	1.22
		Alt	65.29	14.40	2.84
5. Biyolojik Arıtmadan Geçirildikten Sonra Derin Denize Deşarj Edilmesi Hali	1990	Üst	1.40	2.48	0.50
		Alt	3.26	5.78	1.14
	2020	Üst	2.76	5.20	1.03
		Alt	6.44	12.15	2.40
6. Kirlilik Yüklerinin Biyolojik Arıtma ve Nütrient Giderme (Üçün- cü Arıtma) Kademelerinden Sonra Derin Denize Deşarj Edilmesi Hali	1990	Üst	0.70	0.30	0.06
		Alt	1.63	0.73	0.14
	2020	Üst	1.47	0.65	0.13
		Alt	3.43	1.52	0.30

Not: -Derin denize deşarjların söz konusu olduğu seçeneklerde kirlilik yüklerinin alt ve üst tabakalardaki dağılımları sırasıyla % 60 ve % 40 olarak esas alınmıştır.

- BOIs / TOK oranı yaklaşık 1.375 olarak alınmıştır.

halinde besi maddesi yükleri büyük oranda azalmaktadır. Kadıköy'ün hariç tutulması halinde bu bölgeye verilecek kirlenici yüklerin daha da azalacağı dikkati çekmektedir. Ancak, arıtma verimine bağlı olarak arıtma tesislerinin inşaa maliyetleri de artmaktadır. Şekil 7'de, mekanik arıtma, biyolojik arıtma ve ileri arıtma (üçüncü kademe) arıtma yapılması halinde arıtma maliyetlerinin çok büyük oranda arttığı görülmektedir.

3. İSTANBUL'UN İÇME SUYU- KANALİZASYON VE YAĞMURSUYU YAPILARI BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Şehirlerin şehirleşme oranlarını değerlendirilebilmek için geliştirilen çeşitli indeksler kullanılmaktadır. Bu indeksler geliştirilirken kentlerin insanların sağlıklı bir ortamda yaşayabilmeleri için gerekli olan hizmetlerin

durumu gözönüne alınmaktadır. Bu çalışmada da, yönde indeks geliştirilmesi yolunda gidilmiş ve İstanbul için bir değerlendirme yapılmıştır.

3.1. İçme Suyu-Kanalizasyon ve Arıtma Tesisi İndeksi

Şehirlerin içmesuyu kanalizasyon ve arıtma tesisi durumlarının belirlenmesi için "indeks" geliştirilmiştir. Bu indeks aşağıdaki gibi tariflenmiş ve İstanbul için yaklaşık bir tahmin de yapılmıştır. İndeks:

$$I = k_1 \cdot I_s + k_2 \cdot I_k$$

ifadesiyle hesaplanmaktadır. Burada,

k_1 : İçme suyu için ehemmiyet katsayısı, (0 ila 1 arasında)

k_2 : Atıksu için ehemmiyet katsayısı, (0 ila 1 arasında)

I_s : İçme suyu indeksi (Arıtma, şebeke, miktar ve kalite)

I_k : Kanal ve arıtma tesisi indeksi (Toplama sistemi ve arıtma)

I : Şehir indeksi

olarak tariflenmiştir.

Aşağıda İndeks için değerler verilmiş ve kanaat notları tanımlanmıştır.

Tablo 7: 1 (İndeks) Değerleri ve Değerlendirilmesi

İndeks	Kanaat Notu
90-100	Çok iyi
65-89	İyi
50-64	Orta
50'den küçük	Kötü

a) İçme Suyu İndeksi

$$I_s = k_{11} \cdot I_s + k_s \cdot I_s + k_{14} \cdot I_{ks}$$

şeklinde hesaplanabilir.

k_{11} , k_{12} ve k_{14} sırasıyla içme suyu arıtma, şebeke, verilen su miktarı ve kalite ile ilgili ehemmiyet katsayısıdır. Diğer indeksler ise,

I_s : İçme suyu arıtma indeksi

I_s : İçme suyu şebeke indeksi

I_m : İçme suyu miktarı indeksi

I_{ks} : İçme suyu kalite indeksi

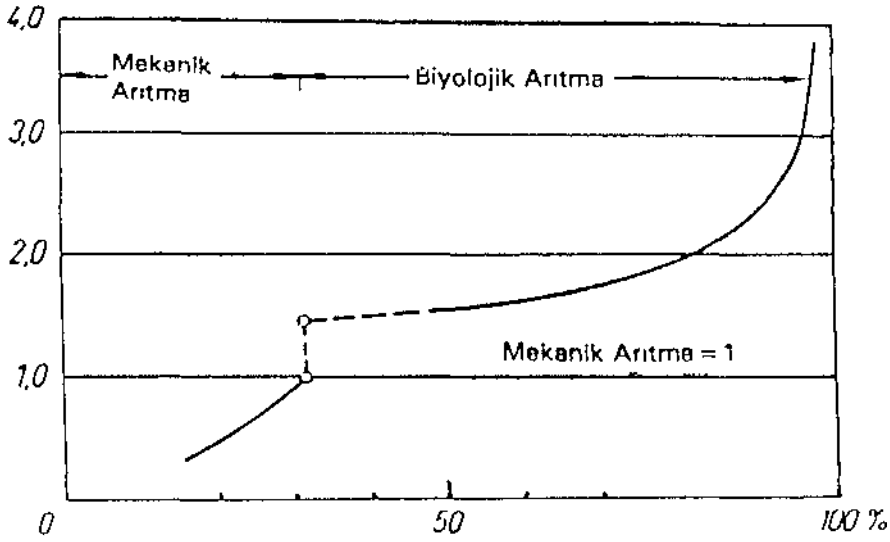
ni göstermektedir. Tanımlanan bu indeksler için öngörülen değerler aşağıdaki tarif edilmiştir.

İçme Suyu Arıtma İndeksi, I_s

Şebekeye giden bütün suyun tamamı arıtılıyor 100

Şebekeye giden suyun % 50'si arıtıyor 50

Arıtma tesisleri yok 0



Şekil 7: Arıtma verimine bağlı olarak arıtma tesislerinin inşaat maliyet değişimleri (Palla Sch, O., Triebe, W., 1969).

I_s , İçme Suyu Şebekesi İndeksi

Şebeke tamam, kapasite yeterli	100
% 70 şebeke tamam, fakat eski	50
% 50 şebeke mevcut	30
Şebeke % 50 den az	0

I_m İçme Suyu Miktarı

I/N-G	puan
> 2000	100
150-200	90
100-150	50
≥ 50	30

I_{ks} İçme Suyu Kalitesi

Toplam Koli adet/ml puan	
0	100
0.5	90
1	70
>2	30

b) Kanal İndeksi

Bulanık <5 olması şartıyla

$I_k = k_{21} \cdot I_{yk} + k_{22} \cdot I_{ak} + k_{23} \cdot I_{at}$ şekilde tarif edilebilir.

k_{21} , k_{22} , k_{23} ; 0 ila 10 arasında katsayılar olup sırasıyla yağmur suyu kanallarını, atıksu kanalları ve arıtma tesisi durumunu göstermektedir.

I_{yk} , I_{ak} , I_{at} ; sırasıyla yağmur suyu kanal indeksi, atıksu kanal indeksi ve arıtma tesisleri indeksini göstermekte olup aldıkları değer aralıkları aşağıda tariflenmiştir.

Yağmur Suyu ve Atıksu Kanalları İndeksi

	I_{yk} puan	I_{ak} puan
Bütün kanallar mevcut, kapasite yeterli temizlik periyodik yapılmıyor	100	100
Kanallar mevcut, kapasite yeterli periyodik temizlik ve bakım yapılmıyor	50	75
Kanallar kısmen mevcut, kapasite yetersiz	0	25

İat : Arıtma Tesisleri İndeksi

Biyolojik Arıtma	100
Biyolojik Arıtma	70
Ön Tasfiye	50
Arıtma Yok	0

3.2. İstanbul İçin Tatbikat

Geliştirilen indeks sistemi kullanılarak aşağıya kabuller ışığında İstanbul için genel değerlendirme yapılmıştır. Buna göre;

Kanal İndeksi

$$k_{21} = 0.2 \quad k_{22} = 0.5 \quad k_{23} = 0.3$$

alınarak

$$I_k = 0 + 0.5 \times 50 + 0.3 \times 50 = 40$$

olarak hesaplanmaktadır.

Genel İndeks

Bu değerler kullanılarak genel indeks hesabı yapılırsa;

$$I = 0.6 \times 37.5 + 0.4 \times 40 = 38$$

olduğu görülmektedir. Tablo 7'de verilen I değerlerine göre kanaat notu değerlendirilmesine bakıldığında İstanbul'un kötü durumda olduğu ortaya çıkmaktadır. Buna göre, İstanbul şehrinin daha sağlıklı bir hale gelebilmesi için diğer çevre problemleri ile birlikte içme suyu ve altyapı sorununun biran önce çözümlenmesi gerekmektedir.

Diğer yandan merkezi Amerika'da bulunan Population Crises Committee'nin (Nüfus kriz komitesi) yayınladığı raporda, dünyanın en büyük 100 kenti ile alınmış ve konut sorunu, suç suç oranı, eğitim, sağlık, hizmetleri, ulaşım gibi kriterleri göz alınarak değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre İstanbul 100 üzerinden 42 puan olarak dünyanın en kötü kentlerinden biri olarak ilan edilmiştir. Ankara ise 100 üzerinde 61 puan alarak 41'inci sırada yer almıştır (PCC Washington, 1991).

4. NETİCE

Teknolojik gelişmelere paralel olarak çevre sorunları da hızla artmaktadır. Bu problemlerin en müşahhas göstergesi de kentleşmenin artması ve kentlerdeki mevcut düzenin bu artışı karşılayamaması olarak ifade edilebilmektedir. İstanbul şehri bu sorunu çok yakından yaşamaktadır. Özellikle iç göç ve diğer faktörlere de bağlı olarak şehrin nüfusu her geçen gün hızla artmaktadır. Buna karşın, bu artışa cevap verecek mevcut yapı aynı hızda arttırılmamaktadır. Bunun sağlanabilmesi için maddi kaynağın yeterli olamaması faktörü gözönünde alındığında İstanbul'un bu sorunlarla iç içe yaşaması kaçınılmaz görünmektedir. Ancak, sağlıklı bir kent ortamında yaşamak hepimizin isteği olduğuna göre bu konuda elimizden geleni yapmalıyız. Ayrıca, İSKİ ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi bütün teknolojik imkanları kullanmalı ve devletçe de bu konuda yapılacak yatırımlar desteklenmelidir.

KAYNAKLAR

- Eroğlu, V. (190), "İstanbul'un Su Kaynakları ve Alınabilecek Tedbirler", 7 Bölümde İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu, Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Kurumu
- Keleş, R. (1988), "Kentleşme, Nüfus ve Çevre", Nüfus ve Çevre Konferansı, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara
- Kürüm, Z.E. ve Kürüm, F. (1991) "Ömerli Baraj Gölü Kirlilik Araştırması", Su Toplama Havzaları Koruma Stratejileri Uluslararası Sempozyumu, İSKİ, İstanbul.
- İ.T.Ü. (1989), "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yangın Güvenliği ve Yangından Korunma Araştırması", Sonuç Raporu.
- Orhon, D.v.d.(193) "Wasterwater Managment for İstanbul-Basis for Treatment and Disposal", Environmental Pollution Bulletin, No. 3133, (Baskıda)
- Samsunlu, A. (1988) "Kentleşme, Nüfus ve Çevre-Yorum, Nüfus ve Çevre Konferansı, TCSV Yayını.
- Samsunlu, A.(1990) "İstanbul'un Kanalizasyon ve Arıtma Tesisi Sorunları", 7 Bölümde İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu, Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Kurumu.
- Pallasch, O., Triebel, W.(1969), "Lehr-und Handbuchder Abwassertechnik-Band II", Werlağ Won Wilhelm Ernst & Sonh, Berlin-München.

4. BÖLÜM

Avrupa Metropolleri ile İlgili Yabancı Davetlilerden Kolokyum Sonrası Düşünceleri yazılı olarak talebedilmiştir. bu isteğe uyan "Jean Dellus - Robert Shaw-Prof. Mannel da Costa Lobo'nun İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları Kolokyumu Sonrası gönderdikleri görüşleri ekte yazılı verilmiştir

Jean DELLUS'un düşünceleri

Quelques réflexions et suggestions

Parmi les très nombreux sujets abordés lors du colloque, j'en retiendrai deux qui ont éveillé plus particulièrement mon attention.

Celui des rapports entre le développement de la métropole istanboulite et l'aménagement du territoire au regard de l'expérience française, et celui de l'identité de la Ville d'ISTANBUL dont plusieurs orateurs ont exprimé l'idée qu'elle leur semblait menacée par la vague actuelle d'immigration.

1. Le poids d'une grande métropole urbaine

"Accepter les métropoles comme les villes du futur".

Je mets volontairement en tête cette affirmation du Professeur Da Costa Lobo de Lisbonne.

Ce n'est pas une question théorique, ni une question d'optimisme ou de commencer par baisser les bras et par considérer l'inéluctabilité du phénomène comme une fatalité.

Un des orateurs nous l'a rappelé; ce pays fut à avoir si aujourd'hui elle atteint une taille comparable aux plus grandes métropoles mondiales.

Sans aucun doute, le Pays tout entier tire d'ISTANBUL et des autres métropoles une grande part de sa force et de sa richesse économique. Il dispose aussi, au moins potentiellement, d'une grande puissance, encore incomplètement ou mal exploitée, dans cette grande concentration d'hommes et de femmes qui aspirent au travail, au progrès social et à la culture.

"Il n'est de richesse que d'hommes" disait un auteur célèbre.

Il ne s'agit pas uniquement de quantité car il existe d'autres métropoles où les problèmes sont, sans aucun doute, mieux maîtrisés qu'à ISTANBUL, il en existe aussi de cette taille où ils le sont plus mal.

Le phénomène d'urbanisation est mondial, de nombreux pays sont depuis déjà de nombreuses décennies confrontés aux difficultés qu'il entraîne.

C'est un enjeu mondial de société. Les quelques utopies qui ont tenté le retour à la campagne, l'industrialisation villageoise ont toutes échoué, parfois tragiquement.

Il serait absurde et totalement déraisonnable de préconiser pour ISTANBUL, après une semaine de rencontres, une quelconque solution. Mais l'expérience de la France des cinquante dernières années autorise à formuler quelques idées et à émettre quelques suggestions qui pourraient aider les acteurs de la planification de cette grande métropole, comparable à l'agglomération parisienne par le nombre de ses habitants.

— La France, davantage que ses pays voisins, Angleterre, Allemagne, Pays-Bas, a connu une forte immigration rurale conduisant à une forte croissance de sa population urbaine pendant une trentaine d'années après la dernière guerre mondiale.

- La population urbaine était en 1946 de 53.2% de la population totale; elle est aujourd'hui de plus de 80%. Cette urbanisation a correspondu à une industrialisation rapide du pays et à un développement des services et de la consommation des ménages (augmentation généralisée de la demande en matière de confort, d'alimentation, de mobilité, de culture, d'enseignement, etc...).
- Pour faire face aux besoins de logements, de nombreuses cités, atteignant parfois plus de 10 000 logements ont été construites dans un temps record à la périphérie des villes.
- L'industrialisation, les travaux publics, la construction, n'ont pu se satisfaire de la main d'oeuvre nationale et il a fallu faire appel à une nombreuse main d'oeuvre étrangère.

- Une part importante de cette population s'est concentrée sur la Région Parisienne qui a connu jusqu'aux années 70-75 de nombreux bidonvilles.
- La France a élaboré, et mis partiellement en oeuvre, des politiques globales pour maîtriser du mieux qu'elle le pouvait et avec les moyens matériels et intellectuels d'alors, le développement rapide de ses villes.
- Un grand Ministère de l'Équipement a été créé, des lois fondamentales ont été votées (Loi d'Orientation Foncière de 1967), des institutions d'étude mises en place, par l'État, au niveau des grandes aires métropolitaines, les OREAM (Organisation Régionales d'Études d'Aménagement d'Aires Métropolitaines), au niveau des agglomérations, les Agences d'Urbanisme d'Agglomération (il en existe aujourd'hui plus de 30).
 - On peut dire que la Société Française a été longtemps partagée sur l'appréciation de ce phénomène. Certains le considérant comme inéluctable mais positif, d'autres comme une régression. La Ville, et surtout la grande ville, apparaissait souvent aux uns comme le lieu de tous les maux et de toutes les pertes, aux yeux des autres comme un lieu de progrès social et intellectuel.
- La France ne connaît plus aujourd'hui d'afflux massif de population vers les villes, mais cette expérience est encore très présente et a laissé des traces nombreuses dans les villes. Une croissance aussi rapide a créé des déséquilibres durables qu'il faut résorber et qui conduisent aujourd'hui à une coûteuse politique de réhabilitation des grandes cités construites pendant cette période.

Bien entendu, il ne s'agit pas ici d'établir une comparaison mais seulement d'exprimer à propos d'ISTANBUL quelques réflexions tirées de l'expérience française.

- Les problèmes de croissance rapide que connaît aujourd'hui ISTANBUL devraient être mieux analysés au regard du problème général de l'urbanisation de l'ensemble du pays et du réseau de l'ensemble de ses villes.
- Une grande politique d'aménagement du territoire axé sur les villes ou les grandes aires métropolitaines devrait être mise en place. L'urbanisation rapide des populations rurales devrait mobiliser l'ensemble du réseau des villes et pas seulement les grandes agglomérations. Pour cela, une politique de soutien aux villes moyennes et petites est nécessaire comme cela s'est fait en France avec succès.
- Les moyens intellectuels disponibles sur ISTANBUL mais également sur l'ensemble du pays paraissent très insuffisants même si les universités jouent un rôle nettement plus éminent qu'en France, auprès des villes et de l'État. L'expérience française apprend qu'un réseau bien structuré d'organismes d'études, articulé sur des pouvoirs de décision et disposant de moyens suffisants est un facteur indispensable de progrès
 - par l'analyse globale des phénomènes qu'il peut effectuer
 - par la connaissance des situations spécifiques qu'il acquiert et la faculté de proposer des solutions diversifiées et bien adaptées aux territoires
 - par sa capacité à mobiliser d'autres compétences sur des enjeux réels et de sensibiliser les acteurs économiques ou politiques
 - par l'accumulation de savoirs, et de savoir-faire, l'élaboration de méthodes, la diffusion d'une culture technique sur l'aménagement du territoire et la planification des villes.
- La grande métropole Istanbulite devrait disposer d'une équipe permanente, capable d'observer et d'analyser l'ensemble des paramètres de la croissance urbaine et devenir l'outil d'élaboration de grandes stratégies pour en assurer au mieux la maîtrise dans le temps.

Aucun schéma directeur porteur d'une grande ambition d'aménagement ne pourra être valablement, ni être appliqué concrètement dans le temps sans un outil de cette nature.

Il est évident qu'un tel outil ne pourra voir le jour indépendamment d'une volonté politique forte, consciente de l'ampleur des difficultés et de la nécessité d'y faire face par une planification à long terme reposant sur une parfaite connaissance des phénomènes démographiques et économiques.

Face à l'ampleur des problèmes à résoudre, face à des enjeux où se joue l'avenir de nos sociétés et de nos démocraties, l'effort financier et intellectuel à mettre en oeuvre paraît dérisoire. Comment aujourd'hui faire face à ces défis sans tenter d'éclairer quelque peu l'avenir et sans tenter de planifier le développement de grandes métropoles qui mettent en jeu la vie de millions d'habitants.

2- L'identité d'une grande ville

L'afflux massif de population rurale sur la ville effraie et inquiète. Il impose de lourdes charges, des travaux d'une ampleur jamais égalée et fait craindre que la ville, débordée, noyée par la vague, en vienne à perdre son identité.

Sur ce sujet aussi, on peut osciller entre pessimisme et optimisme, on peut aussi opposer la détermination à la réflexion.

Il est vrai comme le disait Federico MULUSARDI que "l'immigration transforme la ville" et qu'au-delà des lourds problèmes matériels, il faut faire vivre ensemble des populations aux cultures différentes, aux modes de vie parfois très éloignés les uns des autres.

Mais les villes sont des "intégrateurs" puissantes et les cultures et les modes de vie en perpétuel renouvellement.

Plusieurs grandes villes ont connu des vagues intenses d'immigration pas seulement d'immigration rurale venant du même pays, mais d'immigration étrangère moins massive certes mais plus difficile encore à intégrer.

Paris, Londres, New York ont connu ces vagues d'immigration et sont encore confrontés aux difficultés qu'elles entraînent, aux drames parfois. Insensiblement, ces villes changent, bougent, ce sont des villes, donc des sociétés en mouvement. Mais qui pourrait dire que l'immigration affecte leur identité?

ISTANBUL a toujours transformé les paysans en citoyens disait un orateur. Il semble que ce soit profondément vrai de nombreuses villes: on pourrait ajouter que les paysans ont aussi contribué à transformer les villes.

Sans doute, comme le disait le professeur KEMAL AHMET ARU, ISTANBUL conserve-t-elle de sa longue histoire plusieurs identités.

Pour quelqu'un qui redécouvre, après 25 ans, l'ISTANBUL d'aujourd'hui, ce qui frappe précisément c'est le caractère intangible de la ville malgré ses profondes transformations; tout ce qui forge dans la pérennité son identité, sa personnalité incomparable et unique tout à la fois.

Quelqu'un disait, c'est la porte de l'Orient, mais c'est tout autant une porte ouverte sur l'Europe. C'est cette rencontre sur les deux rives du Bosphore de deux mondes qui plus que jamais apprendront à se comprendre et à se côtoyer.

Cette intangibilité de la ville est inscrite dans son site extraordinaire.

Construite de part et d'autre de ces longs bras d'eau qui pourraient la distendre, mais qui tout au contraire participent à son unité.

En usant de la métaphore, on pourrait dire que les grands axes de composition d'ISTANBUL, ceux qui organisent la ville et lui donnent son identité, c'est le BOSPHORE et la CORNE D'OR.

C'est pourquoi, on ne peut qu'approuver tous ceux qui ont exprimé des inquiétudes par rapport à certaines constructions qui s'inscrivent mal dans ce site unique.

Les rives du Bosphore ont toujours attiré des édifices exceptionnels qui étaient autrefois des Palais, mais ceux-ci étaient, en quelque sorte, un hommage rendu au site. On ne peut en dire autant des constructions contemporaines qui ne cherchent qu'à utiliser la vue à des fins de rentabilité; pas à magnifier le site.

Mais l'identité d'Istanbul, ça n'est pas que le Bosphore et la Corne d'or, c'est aussi les merveilles d'architecture construite par les hommes que sont les mosquées.

Elles sont des "monuments sites" tant elles sont en harmonie avec toute la géographie du Bosphore et de la Corne d'or.

De même la Tour de Galata procède de cet équilibre entre le site naturel et la manière dont les hommes l'ont utilisé.

Prendre conscience de cette valeur unique, du fait que la ville a construit son identité immuable sur ces éléments, devrait rassurer les Istanbuliennes et en même temps les inciter à prendre garde à ne pas détruire l'harmonie de cette silhouette urbaine unique.

De nombreuses villes en France découvrent la valeur de leur "site urbain" pas seulement des monuments, ni de la qualité de ceux-ci, mais de ce mariage subtil entre la géographie naturelle et la manière dont les hommes y ont construit avec des bâtiments qui ne sont pas tous des monuments, leur histoire et inscrit leur mémoire.

On peut penser aux quais de la Seine à Paris mais aussi aux collines de Rome, aux quais de la Saône à Prague, à Porto et à tant d'autres villes à travers le monde.

L'urbanisme à ISTANBUL devra se doter de moyens pour préserver ce site.

- Des moyens intellectuels pour comprendre, analyser ce paysage urbain et en dégager les mesures ou les règles qui assureront sa mise en valeur.
- Des moyens législatifs et réglementaires pour contrôler les constructions.
- Mais aussi des moyens pour sensibiliser les habitants d'ISTANBUL, leur faire prendre conscience de la vraie beauté de leur ville par l'information, les débats publics, l'action des intellectuels et des médias.

Plus difficile sans doute sera le problème de cette vaste périphérie qui s'étend tout autour de la ville.

L'histoire avance à pas de géant dans ces territoires, elle ne se construit pas sur de longues générations, mais à peine sur la durée d'une vie.

Éviter à tout prix ces grands magmas urbains, indifférenciés en créant des unités identifiables à une échelle où les habitants puissent avoir la conscience d'une appartenance et surtout créer des centralités nouvelles, pour offrir à la fois des services d'un bon niveau et d'une grande diversité mais aussi des lieux collectifs, attractifs et vivants, des lieux d'urbanité autour desquels peuvent se créer de nouvelles identités.

L'expérience de la France est faible en la matière, le nouveau Schéma Directeur avance l'idée d'un polycentrisme sans en prendre encore les moyens suffisants pour en faire une véritable politique de structuration urbaine de la grande métropole.

Par contre, des signes encourageants existent, dans des politiques comme celles des villes nouvelles dont la grande réussite sera sans doute d'avoir mis en place des germes pour que la ville de demain ne reste pas une banlieue.

Toutes les grandes villes au monde sont confrontées au difficile problème de donner une identité à ces quartiers nouveaux. La responsabilité des hommes politiques est engagée, mais aussi celle des urbanistes et de l'imagination créatrice.

Rien ne peut se faire encore une fois sans moyens intellectuels et matériels.

L'identité de ces quartiers ne naîtra que de la maîtrise de l'espace, du travail patient et de longue haleine des urbanistes et des paysagistes et de l'oeuvre du Temps.

Robert SHAW'ın düşünceleri

LONDON: A CHANGING EUROPEAN METROPOLITAN CITY

1. It is most appropriate that this Colloquium on 'Urban Development Problems of Istanbul and European Metropolitan Cities' to mark World Town Planning Day 1992 should be held in Istanbul which has been for so long the focus of European Heritage. Istanbul and London have a common inheritance; they were both Roman capital cities though what remains of a fine Roman city lies some 5 m below the streets of London. All the cities represented at this Colloquium have contributed greatly in their own unique ways to World Culture. It is not without significance that the ancient parts of It is not without significance that the ancient parts of Istanbul are rightly regarded as World Heritage. There is a certain magic about its unequalled setting which draws people to it from all over the World and puts it high on the list of places that people hope to be able to visit.

2. London has experienced more extensive changes than most Metropolitan Cities during the last 50 years. Population has fallen to 2 m from a peak of 8.5 m in the 1930s. But people have been absorbed by the planned growth of existing settlements in a City Region extending up to 80 kms from London, by new towns and by town development schemes within the introduction of containerisation and the advent of larger ships and tankers. The introduction of containerisation and the advent of larger ships and tankers is quickly brought about the demise of London as a major world port, and that role, built up over centuries passed to Rotterdam. The last ship left London Docks in 1969 and most of the other docks quickly became redundant. Containers required about 10 times as much dockside space but ships could be loaded and unloaded in one tenth the time -and only required about one tenth of the original labour force. The old docks could not be modernised to meet the new requirements and the River Thames was not deep enough for larger ships. The dock closures resulted in much unemployment and large redundancy payments to the 27.000 workers formerly employed in the docks. A great deal of other employment dependent on the port's activities also disappeared.

3. Proposals were made to build new docks at the mouth of the River Thames, 80 kms away where deep water (26 m) was available to take the world's largest ships at all states of the tide. It was also proposed to build an international airport nearby, with transportation infrastructure linking both port and airport. Unfortunately, after much consideration Government turned down these proposals. As a consequence the container traffic was dispersed to small East Coast ports. It is interesting to compare what happened at Bremen where conditions were similar to those in the old Port of London. Both were conditions were similar to those in the old Port of London. Both were about the same distance from the open sea. The City of Bremen rose to the river and, in order to promote the economy of the new port provided two motor car factories alongside. An excellent example of opportunity planning.

4. Economic circumstances are always subject to change. Although London lost its port it gained what has now become the busiest international airport in the world -Heathrow- which continues to grow apart from London's other main airports at Gatwic and, quite recently, Stansted. Air freight at Heathrow now exceeds in value the total throughput of the former London docks and weighs over 1m tonnes. London's airports handle annually 70 m passengers of whom 60 % pass through Heathrow.

5. London continues to be a major international shopping centre-Oxford Street and Harrods are world famous. And London's standing as a centre for creative fashions is increasing. It is also a major centre for tourism. Visitors seem to like its scale, informal character and its sustained cultural traditions as exemplified through its historic buildings, galleries, museums, theatres, concert halls, central open spaces and traditional spectacles like the Changing of the Guard daily at Buckingham Place and Whitehall. The Tower of London attracts 3 m visitors a year.

6. Above all, the City of London -a mere 285 ha in extent- continues as a world economic centre for commerce, insurance, commodity markets, banking, financial futures exchange and stock exchange. The international price of gold is fixed twice daily in the City. Many of these institutions have been established for centuries, some of them dating back to the Royal Exchange, founded in 1568 and the East India Company set up in

1599. As a financial centre London has the advantage of being half way between the East/West Time Zones which helps it to respond quickly to world events.

7. Britain has the advantage of a comprehensive planning system which has evolved through a great deal of experience during the last 200 years. It derives essentially from improvements in public health and services, housing, amenity, protection of the countryside and areas of landscape beauty, control of land uses, preservation of buildings of architectural and historic interest, conservation areas, control of advertising, garden cities, new towns and, not least, the actions of local and national amenity societies which have done so much to promote and protect public interest. The latter include English Heritage (300,000 members), The Civic Trust, The National Trust (3 m members), The Society for the Protection of Rural England and many local amenity societies and associations. English Heritage although an independent body has a budget of £ 100 m per annum of which £ 90 m comes from Government. It provides grants for the repair of churches, cathedrals, ancient monuments, historic buildings and historic towns. The National Trust owns over 400 historic houses which are open to the public, huge areas of beautiful countryside together with 1,300 kms of scenic coastline, which it protects against development. There is also Howard in 1899 to promote the idea of Garden Cities and which has had a strong influence on the development of town and country planning in Britain and still plays a creative role in all planning in Britain and still plays a creative role in all planning matters.

8. It would take a separate paper even to outline the full extent of the British planning system. Suffice it to say here that it is a fully developed system, efficiently administered by a highly qualified staff and that all decisions are taken by elected representatives of local planning authorities.

9. It says something for the vision of Britain that much of the beneficial planning legislation was actually thought out during the 1939-45 War -when the outcome was by no means certain, and implemented very shortly afterwards through the Barlow, Scott and Uthwatt Reports and Acts for New Towns, Distribution of Industry, Town Development and a complete planning system for both town and country planning- for the whole country. Before the War Britain found itself in a position not unlike Turkey today and in particular Istanbul. Development of the London Region helped by the extension of the London Underground system, the motor car, and the availability of cheap and efficient railway travel, was taking place at an ever increasing rate, to the detriment of areas of low employment in Scotland, Wales and the North of England where traditional highly skilled jobs like ship building (Britain built over half the world's ships at that time), heavy engineering, coal mining and steel making were in decline.

10. The War put a stop to the vast spread of unplanned suburbia not only around London but on the fringes of all large cities, which had it gone unchecked would have resulted in London extending continuously by sporadic development 80 kms to the South Coast and elsewhere. It is not sufficient to have a comprehensive planning system. It must also be effective. Planning authorities must have adequate powers to ensure that their policies and standards can be enforced. Apart from a relatively few minor exceptions all development in Britain in, on or over the land requires planning permission. Unauthorised development is controlled through enforcement orders which, if not complied with entail heavy fines, through the courts. If planning permission is refused applicants have the right of appeal to the Minister for Local Government. There are about 0.5 m planning applications annually of which 80% are permitted. about 26,000 appeals are made against refusal of planning permission and some 37% of these are made against refusal of planning permission and some 37% of these are successful.

11. It is highly desirable that those who benefit financially by the permitted development of land should contribute to the well being of the community by helping to pay for the provision of infrastructure, schools, open spaces, services and the administrative overheads. This has been tried several times in Britain but it did not prove politically acceptable or practicable. A good deal of money can be raised by charging for planning applications- and this is now universal in Britain. it is now common practice in California and many other States to charge development impact fees of about 5-8% of the average house price, 1\$ per square foot for retail development

(which seems very low) and negotiated contributions for offices, industrial development etc. This money must be used for the provision of roads, services, schools, open spaces etc. The criterion should be 'Make planning pay'.

12. In 1947 local planning authorities were reduced from over 1,400 to 147, the Counties and County Boroughs. Later it was realised that the conurbations which spread into more than one planning authority's area (and there was sometimes conflict between them) should be enabled to plan regionally for the full extent of their settlements and 6 metropolitan authorities were set up, and the GLC for London in 1965 -the latter covering 1,565 km². All these authorities involved two tier local government- the major authority for strategic matters and the smaller boroughs for local matters. In theory this was fine but in practice it did not work out and there was considerable conflict. When the London County Council (often regarded as one of the world's model local authorities) was set up in 1889 its area comprised the then built up area of London, with a population of 5.5 m. When the Greater London Council was set up in 1965 it too covered the built up area of the city but there was one essential difference. The LCC was an effective, efficient organisation for all forms of local government embracing education, public health, sewerage, fire service, housing, open spaces, electric tramcars (from 1900 onwards) etc. and was acknowledged as probably the world's best local authority. But the GLC's functions were limited to strategic matters and gradually some of these including public transport, sewerage and the fire service were taken away from it. It proved to be an expensive anachronism without an adequate role. Effective control lay more and more with its constituent 32 London Boroughs and the Corporation of London. Government decided to wind up the GLC on 31 March 1986 since when London is one of the few world cities without any form of overall local government.

13. Planning still goes on but it is in the hands of the 33 London Boroughs who prepare unitary development plans for their own areas based on Government 'guidance', such as the exhibited plan prepared recently by the Royal Borough of Kensington and Chelsea in Central London. This plan has been fully publicised locally by the Council who have consulted local people during its preparation. 3,000 objections have been made to the plan and these will be dealt with at a public local inquiry held by an inspector who will then report his findings to the Council. The Council will then amend the plan as necessary after which it will become the statutory plan for its area. The system is very thorough- but time consuming and somewhat expensive, though thoroughly democratic.

14. Professor Sir Patrick Abercrombie produced his famous Greater London Plan for the London Region in 1944 - also in wartime. It was fully explained by an excellent report which defined the planning standards and policies on which it was based. This report had a considerable effect on planning practice world-wide. It was produced in the short time of 18 months by a very small staff of only 9 professionals-proving the point that a large city can be planned by a small staff. A more recent example is the plan for Paris, based on essential transportation/economic requirements, which was produced in 1969 by a staff of 23 - including two typists- again in 18 months. It should be possible to prepare a plan for London (which is needed urgently) within two years by a staff of about 30 professionals. A new overall local government structure could then be devised, based on the resultant plan. If the present structure of 33 London Boroughs were to be retained (which works well) it would be necessary to devise co-ordinating groups based on three clearly defined areas - Central London (similar to the old LCC area), Outer London North and Outer London South. These co-ordinating groups would be responsible for overall policies in their areas for transportation, provision for employment opportunities of all kinds and planning standards to which the constituent boroughs would have to conform. A single authority for the whole of London would be too remote, too bureaucratic and would probably give rise to political problems.

15. The demise of the Port of London, although economically devastating at the time, presented considerable development opportunities right in the centre of London on a large area of 2,230 ha of which nearly one third was available for immediate development. This area had the advantage that 80% of it was owned by local and public authorities. At the time London Docklands was described as the greatest urban redevelopment opportunity in Europe. Government commissioned consultants to prepare studies to demonstrate the development potential of the area. A Docklands Joint Committee was then set up comprising the five London Boroughs in

allowed to deliver between 10.30 pm and 9.45 am, and they are limited to 3.5 tones. 70% of the stores have rear access. This form of control is practised in other large cities such as Rome and is most desirable if city centres are to become more civilised. Those who knew the İstiklal Caddesi before traffic was excluded from it will agree that the transformation is quite delightful.

24. Apart from 10 radial motorways London is served by a 190 kms dual three lane orbital motorway (M25) which was completed in 1986 at a cost of £ 1 billion. As soon as it was open it was running to design capacity and it now carries 20 m vehicles kilometres daily. Parts of it in the vicinity of London Airport (Heathrow) are already 50% overloaded at times. Work is in hand to widen parts of it - and immensely costly operation. This demonstrates Parkinson's Law in terms of the motor vehicle - the more road space available the more traffic will appear to use it. The motor vehicle is clearly insatiable and the only senecourse is to find ways and means to restrain its use. Traffic speeds in London have inevitably fallen - between 1975 and 1985 speeds in Central London have fallen - by 11% (to 19 kph) and i Inner London by 14% (to 22 kph).

25. London's road system extends over 13.000 kms of which only 250 kms (2%) are in the form of motorways including the M25 (190 kms). Roads occupy 12% of the land area. Traffic management is widely practised but with the high level of car ownership it is not easy. This is aggravated by the conversion of many large single family houses into flats with no more road space for parked cars - which cause considerable environmental depreciation.

26. London would clearly not be able to operate at all without its Underground, which was extended progressively from 1863 onwards to 392 kms of track serving 275 stations. I addition there are railway services over more than 3.000 kms of track carrying 20 billion passenger kms of track carrying 20 billion passenger kms a year, serving 800 stations. For many years modernisation and renewal have been inadequate but things are now improving. Two new Cross-London lines are being planned at a cost of £ 3 billion. One is an east-west line carrying both Underground and rail trains approved in 1980; the other is an Underground line across Central london from south west to north east. In addition the new 12 kms Docklands Light Railway (serving the London Docklands Development area) is being extended to increase its capacity from 12 m passengers/year to 80 m to meet th needs of over 100.000 new jobs during the next few years. Also, the existing Jubilee Underground Line is being extended eastwards to serve Docklands and in particular the huge 1 million m² business complex at Canary Wharf, at a cost of £ 1.5 billion to which the developers have agreed to make a contribution. There is an interesting comparison between the new business centre for Paris at La Defense, 3 kms west of central Paris where the transportation infrastructure was provided by the State at a very early stage, thus ensuring its commercial success.

27. Another major rail project is to link Heathrow to Paddington Station in West Central London by a direct express (16 minutes) connection on which work has started and is due for completio in 1995. a terminal is nearing completion at Waterloo Station for the Channel Tunnel rail link and a second terminal is to be provided at Stratford in north east Central London.

28. As Professor Mehmet Çubuk has pointed out the population of the world and urbanisation is growing at an alarming rate. In 1900 there were only 13 cities with populations of 1 m or more; by 1980 there were 230. Life expectancy has increased greatly but at the same time there are many more people over retirement age who need to be helped with pensions, medical and other services with fewer active people to support them. In Britain in the 1940's whereas there were 5 people of working age to every pensioner, now there are fewer than $3\frac{1}{2}$ - and the ratio will devline further. In 1900 13.6 % of the world's population were urban dwellers, by 1960 they had increased to 33% and by/41.6 %. All this demonstrates that it is no longer / 1985 to adequate to think in terms of city planning; concepts must be widened to the scale of regional planning to embrace urban economics, transportation, conservation and the protectio of agriculture to ensure that sufficient conservation and the protection of agriculture to ensure that sufficient food will be available. Everything seems to happen at an accelerating pace. The Industrial Revolution which had its origins in Britain some 200 years ago is still going on

in that machines are able to produce more and more - with less human input. Today it is unusual for anything to be made by hand which can be made by machine - providing the necessary equipment can be afforded. A graphic example; a distillery has just been built in south east London which will produce 10 million litres of gin annually - and is staffed by only 13 men. Apart from the many serious problems which face the world one of the most difficult must surely be how can enough employment be provided to enable people to enjoy the standards of living to which they are rapidly becoming accustomed?

29. Housing is an essential element in any planning strategy. The basic needs of any modern society are that they should be well housed, adequately fed and properly educated. In 1945 Britain was faced with an acute housing shortage which could not possibly be met by the normal market system. There has been a long tradition going back to the 1860's for local authorities to provide housing and to control most other construction by building permits. Successive governments followed this policy which achieved considerable success. Output reached an impressive peak of 300,000 dwellings in the 1950's. At the same time subsidies were increased in favour of flats to four times those for houses; as a result many high blocks were built, some of which are now slums. Harold Macmillan said in 1954 when Minister of Housing and Local Government "the solution of the housing problem may be physically and theoretically possible but they are completely alien to the habits and tastes of the people who would be expected to live in them". Generally speaking they have not proved suitable for the British way of life - which has been greatly conditioned by the form of urban development. Whereas on the Continent of Europe it was normal to concentrate urban development in high density flats, resulting from the long tradition of building within protective city walls, in Britain walled cities had not been built since the Middle Ages. Consequently cities spread out at much lower densities in individual houses rather than flats. The profile of a typical British city is long and open compared with the Continental profile of compact and high. City walls were not needed for defence but were used to levy taxes on goods passing through their gates or over gated bridges such as London Bridge. Of the 18 m dwellings in Britain today about one third were built by local authorities. The present Government has enabled tenants length of tenure. Over 1 m dwellings have now been purchased. Tenants are also being encouraged to take over the management of their housing which is proving wholly beneficial. Government also set up the Housing Corporation there are now over 2,300 who own and manage 0.6 m dwellings and 50,000 hostel bed spaces. Last year (1991) the Housing corporation spent £ 1.5 billion on housing which will rise to £ 2 billion this year.

30. Unfortunately, public housing, so essential in the early post war stages has not proved to be the success which was expected. Large housing schemes are difficult to manage and maintain, they tend to be vandalised and in some recent cases they have been the scene of social unrest. It is interesting to note that in Germany there is no local authority housing - and very little vandalism. State aid is channeled through housing associations which enable high standards to be maintained. The redevelopment of inner city areas often resulted in moving people into flats from small, closely grouped houses resulting in the disintegration of communities which had grown up together, often over several generations. Also, due to the overall shortage of housing young people setting up home moved out to the suburbs and beyond where they could buy their own houses through building society mortgages.

31. In recent years attitudes to conservation have changed considerably. Nowadays the emphasis is on the renovation of old buildings the interiors. In England alone - apart from Scotland and Wales - there are 440,000 listed buildings divided into three grades - Grade I (1.4% - buildings of exceptional national importance), Grade II* (6.6% - of particular national importance) and Grade II (92% - of special interest). Listed buildings cannot be altered or demolished without special planning permission and in conservation the same applies, whether a building is listed or not. There are also 7,500 conservation areas where special attention is paid to the suitability of new building and alterations to the character of the area as a whole. Particular attention is also paid to the suitability of building materials. These conservation areas include the centres of most historic towns. 400 of these areas are eligible for English Heritage grants. In January 1992 English Heritage published the results of a survey which showed that 37,000 listed buildings are suffering from neglect, 900 of which are vacant and derelict in

London. Local authorities have powers to require owners to maintain listed buildings properly, or to do the work themselves and charge the owners. This is not easy to enforce however.

32. The European Council of Town Planning (ECTP) was set up in November 1985. It now has an agreed charter. The Secretariat is provided by The Royal Town Planning Institute which was founded in 1914 and is the largest professional institute for planning in the EC with a membership of 16,000. Its Secretary General is David Fryer who is also Secretary General of ECTP. He has recently been elected President of the International Federation for Housing and Planning (IFHP) for the next two years, and would welcome the establishment of links between Turkish Town Planners and ECTP- IFHP and the RTPI. During the past year, at his instigation discussions have been held with a view to the merger of various international bodies (IFHP, INAT and ISO-Carp) into a single organisation and secretariat. ECTP has indicated that it might be prepared to consider some form of linkage with any new body which might emerge from these discussions. It is hoped that these discussions might achieve the desired aim of channelling the various European planning voices more effectively than in the past and ensure that the planning profession exerts its due and necessary influence where it matters.

33. The commission of the European Communities has published (1990) a Green paper on the Urban Environment (EUR 12902 EN), the Summary of which states:

'The Green Paper on the environment analyses the environmental problems facing Europe's towns and cities, discusses their origins and proposes a number of possible directions for the future.

This document is being published to generate a wider discussion on this issue prior to the development of further Community interventions for the improvement of the urban environment'.

The use of the words 'directions' and 'intervention' may give rise to apprehension as to the possible bureaucratic interference of the EC. There is a world of difference between intelligent advice and the desire to impose that advice and the desire to impose that advice, perhaps on an unwilling recipient. No doubt the opinion impose that advice, perhaps on an unwilling recipient. No doubt the opinion that 'Mother knows best' is well intentioned, but it is not always welcome. on the other hand the Commission makes a positive contribution to the mitigation of pollution of all kinds, which man can only disregard at his future peril. The Single European Act, 1987 added new Articles which would:

- (i) Preserve, protect and improve the quality of the environment;
- (ii) contribution towards protecting human health; and
- (iii) encourage prudent and rational utilisation of natural resources.

Clearly, these aims can only be achieved not only by European but by world wide collaboration.

34. Capital Cities have this in common - they all need massive doses of investment. How can this be justified? It must of course be related to overall national development investment but they are a reflection of a nation's identity, as well as cultural and economic achievements and should therefore have some measure of priority. Furthermore, nations tend to be judged by the quality of their capital cities.

35. One has to accept that, as in so many things, there is no perfect system. One must remember, as recent experiences have shown only too well, democracy is a fragile thing, which needs to be protected and nurtured. As Churchill once said "Democracy is a bad form of government - but of all kinds it is the best". It is up to us all as planners to try and provide better environments, improved public transportation, more agreeable housing and a city ethos of which all can be proud.

Manuel COSTA-LOBO'nun Düşünceleri

The different reports and interventions allowed me to develop some ideas that I brought from the Colloquium as enlightenings for urban and regional policy and practice in many regions and countries.

1. It is morally and socially unacceptable to stimulate or in any way to allow the growth of big cities (or metropolitan areas) without offering collective conditions for city life:

- housing areas (enough land and a sound global housing policy)
- transportation (fare met work, efficiency, best use of time)
- wealthy atmosphere and water (pollution/minimization)
- culture heritage protection (avoid out-of-scale new buildings)
- ecologic respect (defense of natural values/an life chains)
- infrastructures network and accessibility for all

2. If thresholds are being over-passed it will be the task of politicians to avoid local growth by overspill or by regional development strategies that could offer alternatives for jobs location and demographic growth. Professional planners have to study different options for the strategies that politicians would have to choose implement.

3. Where traffic congestion due to private cars and ancient/obsolete urban fabric is becoming intolerable private cars must be stopped to enter in the city or in the correspondent parts of the city at peak hours and transportation alternatives (adequate frequency and social price) must be offered. Courage is needed to take the needed measures but there is no other way out to face the issue. Each one must carry their own responsibilities.

4. The efficiency of transportation, housing location and jobs spacial distribution are systemic planning issues and a strategy must be launched in order to guarantee the suitable balance, where again land policy and public land reservation must be taken in mind very carefully.

5. Gaps in planning activity are attaining risky levels against cultural development and social progress. Continuity is a must whatever political problems could arise.

6. Scale of intervention must be taken in mind and each issue has to be directly solved at its proper level, through adequate distribution of the process (local problems must be dealt by local institutions and metropolitan area institution. A step by step hierarchical administration structure must therefore be in use for planning purpose (plans and management).

7. Pressure groups are needed to get a democratic proper balance. For promoting environment and city quality of life it would be advisable to get the understanding and pressure from professional associations. Also tourism services and agents can be asked to lobby for the protection of environment and the upgrading of urban qualification (including the defense of cultural heritage). International bodies like UNESCO and ISOCARP (NGO) could also be invited to play an important role. Don't forget to consider the proceedings of ISOCARP Congresses in India 87 (The Homeless), in Mexico 91 (Tourism), in Cordoba (Unity/Identity). A common target must be found and a professional strategy has to be built in order to get progress.

8. As general criteria, urban destruction and abandon is an error against human nature, against economy, against culture. It is the task of urbanists to find "a future to our past" with creativity and through realistic strategies (land speculation can be one of the more dangerous enemies).

9. Middle Age offered the image of people making their own houses and buildings. The City just happen...

After a while people understood that general town plans for development and culture promotion were needed. Now-a-days we are seeing town planners making plans for towns and cities... and the Metropolitan Areas just happen. Planning of Metropolitan Areas is not yet fully understood but it is urgent to get it going on.

10. We must assume M.A. as the new big cities of our era and to make plans for them while institu-

tions must be organized accordingly and not in the other way round (forcing cities to develop in function of existing obsolete public administration divisions). To bring back human scale to our towns we must nevertheless subdivide the M.A. in sub-units based on a poly-centric system of Central Areas to support them and a transportation network based on an adequate technology, usable by people within human conditions (transportation comfort in function of time spent on trips).

11. Another issue is the too strong Technologic Dependence (TECDEP) on big urban areas, bringing extra costs, risks and less human environment. Ad hoc solutions, limitations of growth, limitation of density and emergency alternatives can be planning ingredients. The monitoring of plans must anticipate negative developments and look for strategies to face them. Education, information (mass media) and participation are also tools to bring success to planning.

12. Central Areas tend to concentrate too much jobs and activities and expulse the citizens, namely those of lower income. this trend is undermining cities: congestion of traffic, population decrease on central areas, low income population looking for housing very far away (illegal housing and uncomfortable transports for very long distances). A very strong strategy supported by a clear policy must be put in action.

13. Cultural identity of cities cannot accept the invasion of publicity/advertisements at historical centres, polluting the distant landscape and townscape, destroying harmony and reducing local personality by introducing standard international signs. Different points of view on Galata Tower from the other side of Golden Horn can illustrate the issue (the "Kodacola" issue...)



14. It is true that growing Istanbul is losing human scale and gaining congestion but it is also true that big M.A. of the world are looking for an answer to the strong demographic increase that is still going on mainly in some places where a changing society is happening (a rural society becoming a urban society). Accepting this trend, public authorities must legitimate the policy keeping a sound planning strategy being developed. A first wise decision could be to stop high rise buildings (out of scale) and to stop overuse of land (that bring congestion and reduce urban quality). A second step would be to limit tertiary uses within the central Area and to keep houses for all socioeconomic groups, in order to balance jobs and houses within reaching dis-

tances. A third step could be the protection of heritage values within a very broad meaning of it (townscape, silhouette, colour/materials, safety/security, private cars traffic reduction/public transport promotion, ...). A fourth policy to implement could be to build two or three new axes to attract growth outside the traditional Central Area, allowing a normal expansion of Istanbul through attractive spaces (parkways?) in order to get a constellation of main Central Areas, each one with a limited growth (through research, select alternatives based on different scenarios).

15. New inhabitants must be supported to find a place to start their urban life and to build a community where they would not be pushed out afterwards, even where economic conditions will point out for a long term progressive promotion of each housing area. The new quarters must find their own sub-centres and identity to help people to get rooted at this new spaces-the peripheries of Greater Istanbul.

16. When Istanbul announces a goal of tolerance within a multi-ethnic society to keep tradition and to find a future role in Europe I would stress the very favorable geographic conditions to implement this aim. It is now a question of political will, of an open culture (and education has to give a word on it), of a strategy and of a practice. Planners can help to build a sound strategy where space can offer places of privacy and melting points of culture, where contacts would be easier and free, without bringing conflict between different ways of life also avoiding. A segregation or limitation of differentiated spaces in small sizes and devices and shapes to bring people together at common market places, social facilities and recreation grounds must be considered and developed.

17. The plan of Greater Istanbul must go hand in hand with regional planning in Turkey in order to get devices for a better distribution of people, of jobs and of liveable conditions (income, social facilities, technical infrastructures).

18. To be sure that smaller scale problems are also taken in account it is important to sub-divide the M.A. in sub-units (administrable units) where these problems would be taken care (streets conservation, accessibility to school and conditions of getting there, lighting of urban space, cleaning of pavements, sewage and drainage maintenance, buildings conservation, ...).

19. Each urban unit where we would wish to keep identity must get through traffic outside and offer good conditions for pedestrians to walk at the each centre of urban unit connecting the features and images that could support its identity.

20. In Lisbon we are now having a new function: the "ombudsman" to defend the citizens against unfair or inconvenient local authority decisions (or lack of them...). The field of intervention is environment and quality of urban life. The action of the ombudsman helps to create a greater consciousness of urban quality and the way to achieve it.

21. The main evil developments at Istanbul and other big cities are the long result of man-made short-sighted decisions. It is on the hands of men to change the trend. Changing the strategy we will change the results and they can be changed for better. Public initiatives and rules must take in account people understanding and culture and the result public/private initiatives must be carefully guided by a monitoring policy group, where politicians and planners ought to act together.

22. The model of M.A. to follow must be in scale with economic resources and people's culture. This is why it would be very risky to copy foreign models without a previous analysis and correction, taking in account economic, social and ecologic impacts.

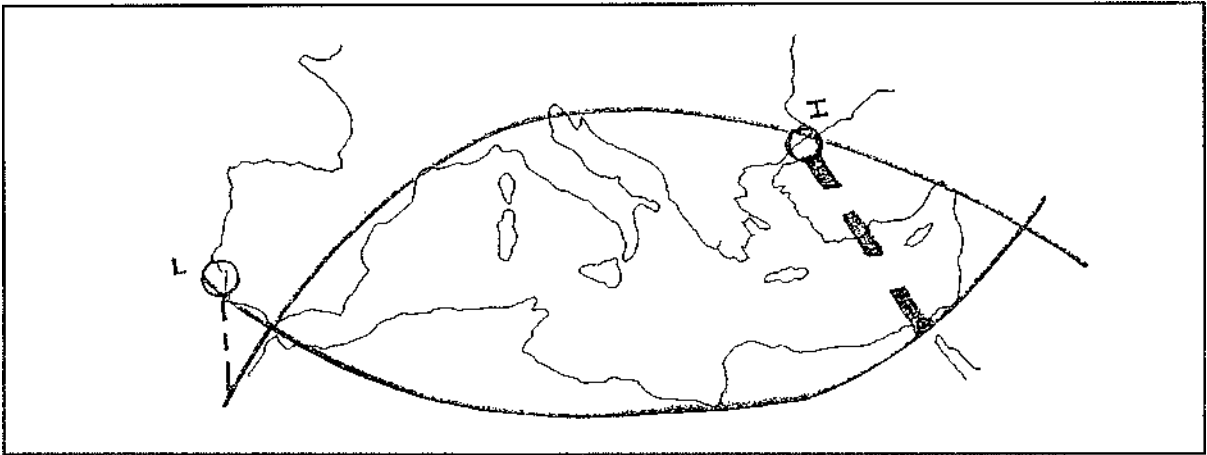
23. Istanbul identity is enhanced by the contacts with water; Marmara Deniz, Bosphorus, Golden Horn, Kara Deniz,...

A development cutting the coast from inland would be unsuitable. On the contrary, Golden Horn is a natural feature explaining how Bosphorus values can be extended inland. Town planners must invent other "Golden Horn"... The comb shape of development could be used to increase the frontage of higher value.

24. The city frontage must be protected and given back to people. Congested large avenues cutting the

city from water is the wrong way to promote the area. Pedestrians must find pleasant spaces to stay and to walk. The maintenance of scale, culture heritage, traditional uses, aesthetic level of details- are aims to be followed. Public transportation must find ad hoc means, aesthetically balanced with the quality of the site. Housing must survive on these places- rich houses and hotels both in combination with social housing, to get a lively town centre. Private cars and parking must be left aside the old street fabric.

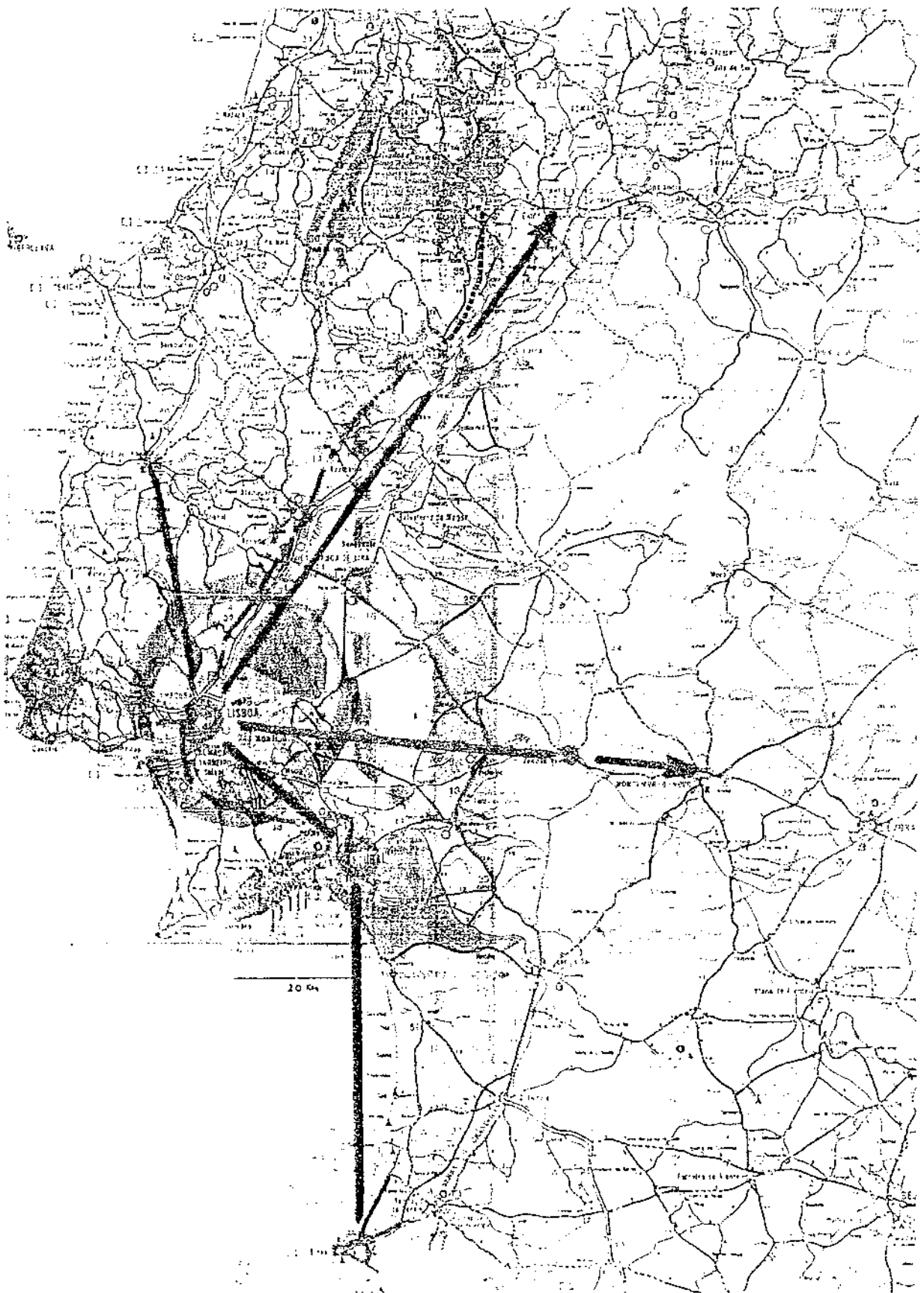
25. As a final statement, more than one participant supported the idea of launching a study of the Mediterranean Region in parallel with the study off "Europe 2000". Accepting that Rome, for its central location, could be the leader of the study, it is also interesting that on the European side the extremes of the Mediterranean Sea can be found at Lisbon (Portugal) and Istanbul (Turkey), key points for the link to other continents.

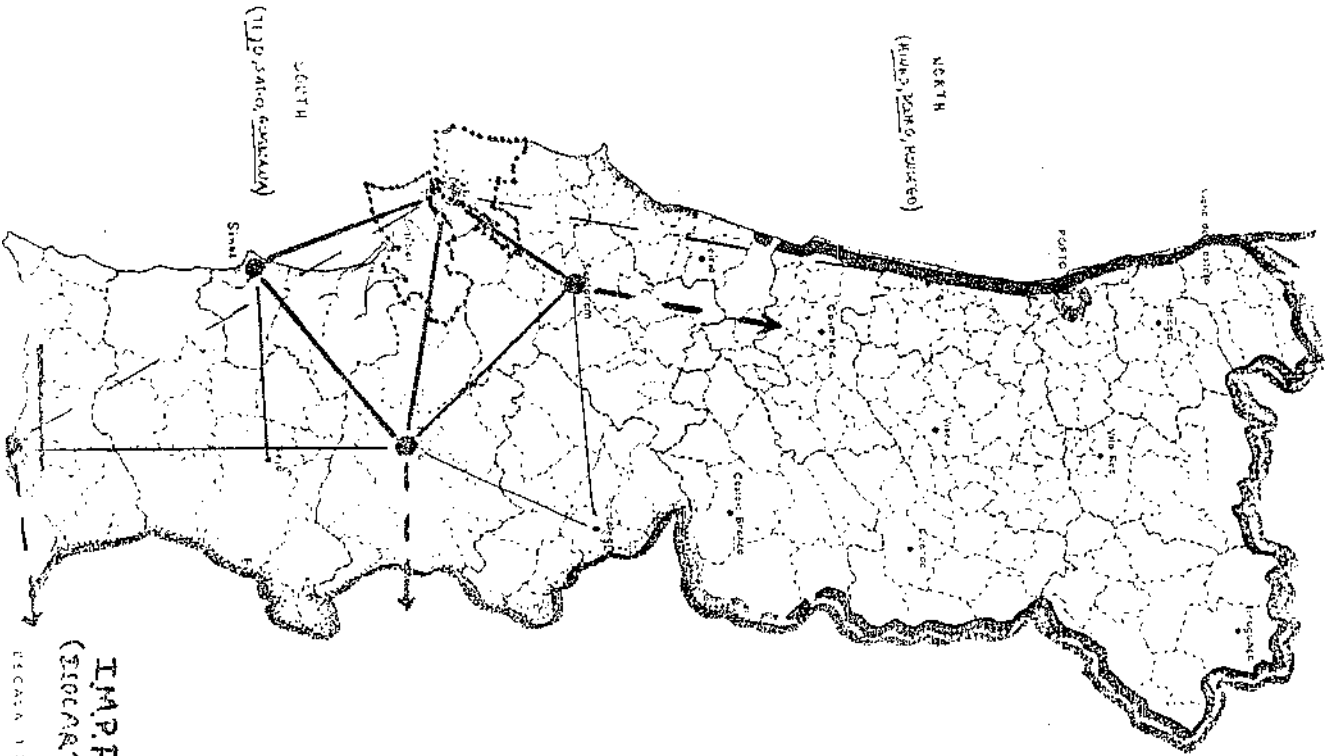
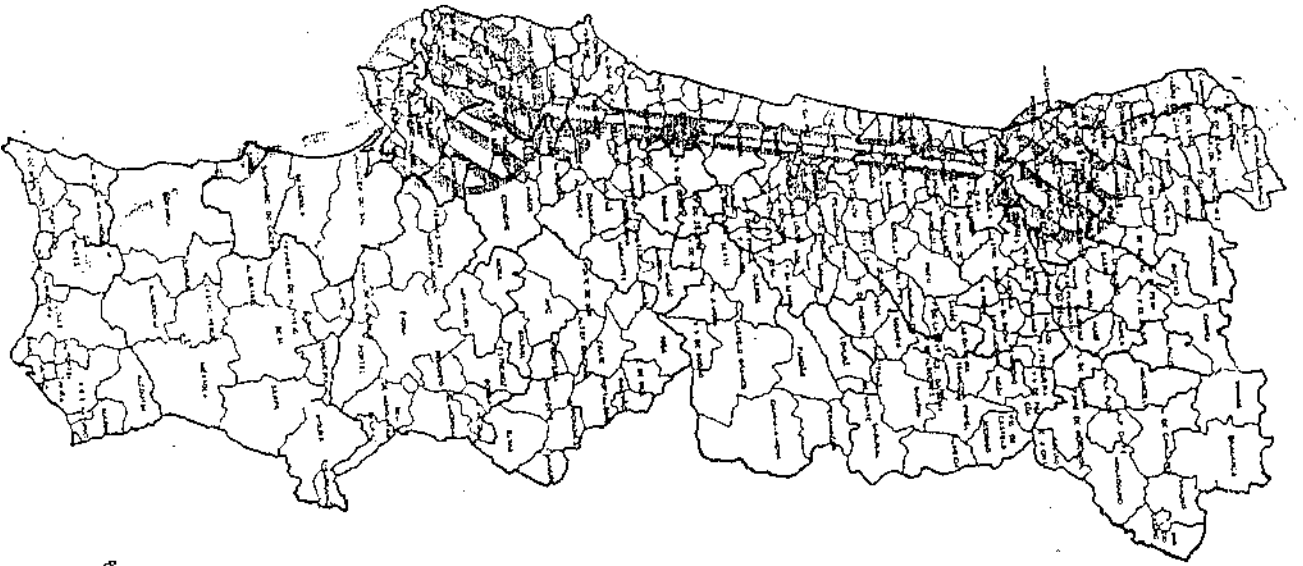


26. As a study visit we were at the new central bus station under construction. It is a gigantic infrastructure that can be much valuable to allow a multiple opportunity for transfers. Its unique dimension and its characteristics recommend a thorough monitoring. It would be of utmost interest to receive periodic news about such an important experience as a case-study for all european planners, giving technical data, performance indicators and eventual measures taken. It would be useful to show the city plan around the bus station, its links, impacts and interface developments. The dimension of Istanbul M.A. will eventually ask for the location of other big bus stations and afterwards will need a solution for an easy link among these bus stations.

27. Another study-visit was to Bursa- a big city where the market of silk, leather and general bazar mix with the thermal waters local atmosphere (small hotels, promenades, clean streets and squares, panoramic views, elegant shopping), with the cultural heritage (turkish baths, mosques, old quarters) and, more recently, the industry (unfortunately responsible for a too high pollution of the air). Besides the city are the imposing mountains -a winter- sport station where snow are usually present from November until May. Climbing the mountain to the restaurant we pay a visit to the almost 600 years old plane-tree! Incredible gigantic and beautiful tree...

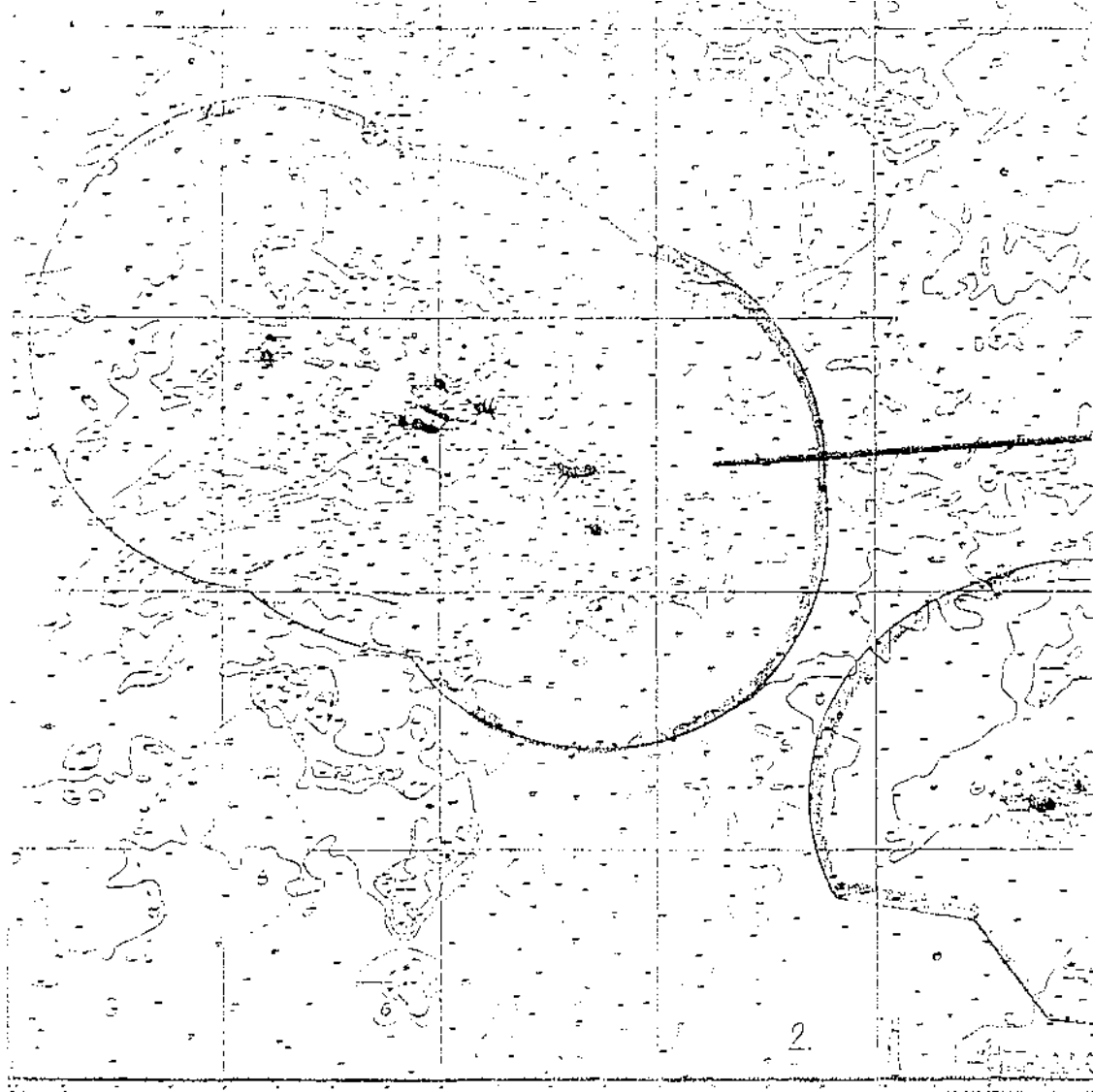
The bazar of silk and the general bazar constitute a system where pedestrians can walk without any problem. The recent development of cars must nevertheless constitute a warning to avoid their invasion of the city centre. The well-done restauration of a house we visited contrasts with the so many decaying buildings mainly due to a provision of the local authority... to protect them! A big effort must now be done to allow some changing on the area stimulating all those able to rehabilitate old houses. I would suggest a funding created by an association of: a foundation (like Aga Khan Foundation) + local commerce + land owners + residents and population in general + local authority + central gouvernement. This association would buy some dozens of decaying houses and would start to restaure them for selling purposes or renting). Bit by bit all of them would be restored and integrated within the usable urban fabric of Bursa. Some ruins could give place to gardens and playgrounds or to new houses respecting the built-up environment.

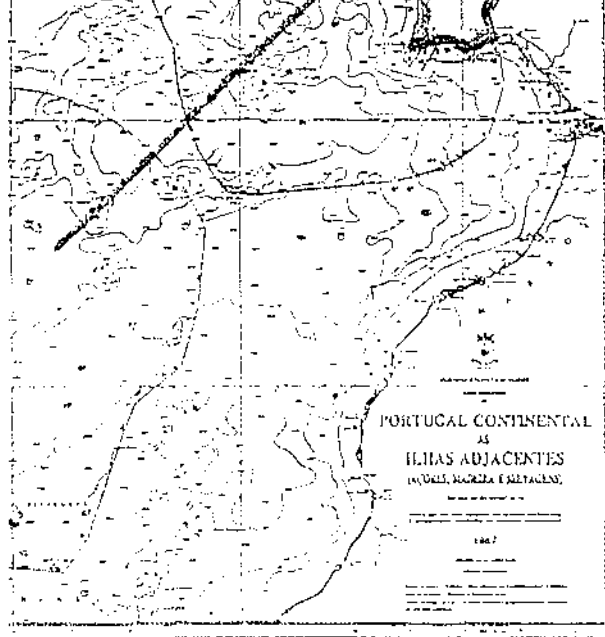




I.M.P.P.
(SIOCARR)

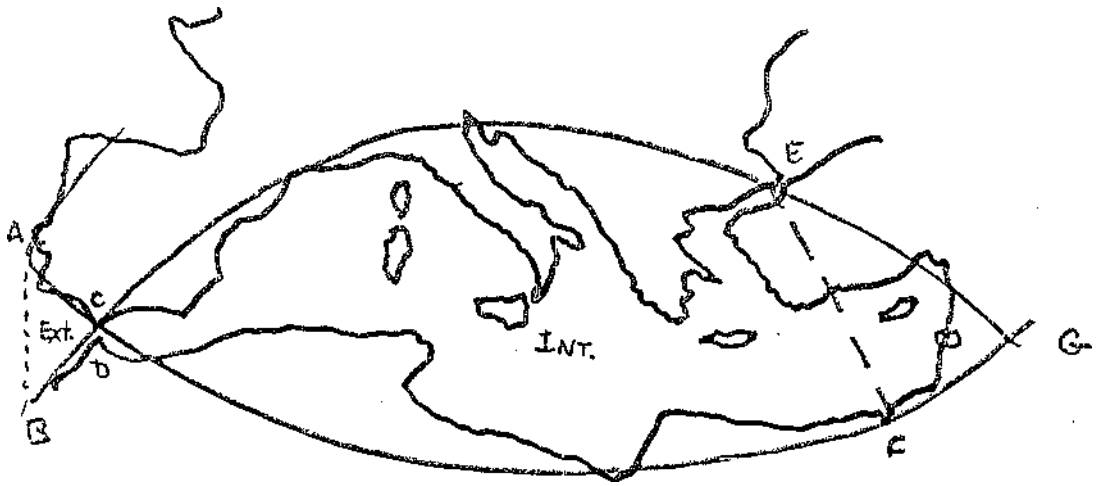
REGATA 1 2000



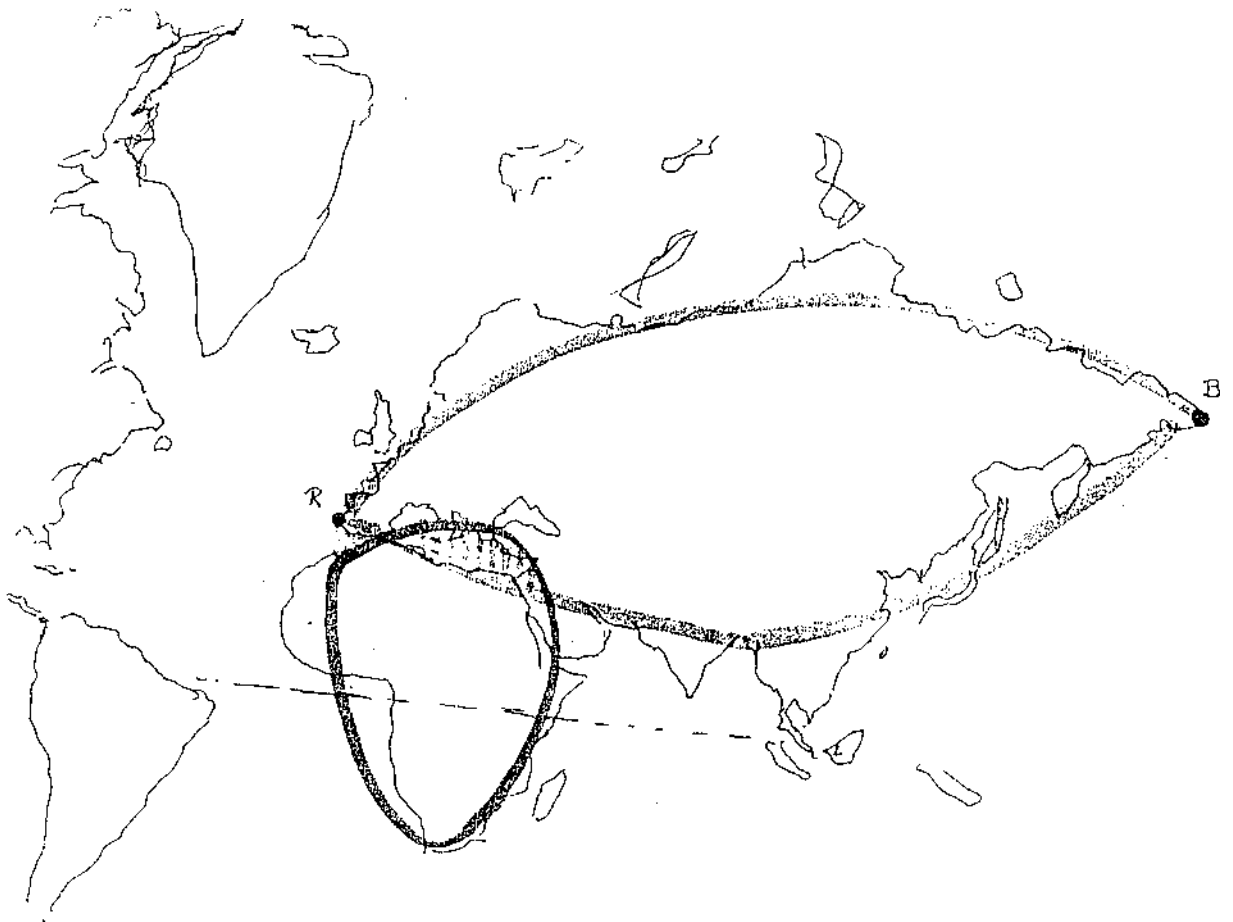


PORTUGAL CONTINENTAL
AS
ILHAS ADJACENTES
(AZORES, MADEIRA E SETÚBAL)

1:66,7

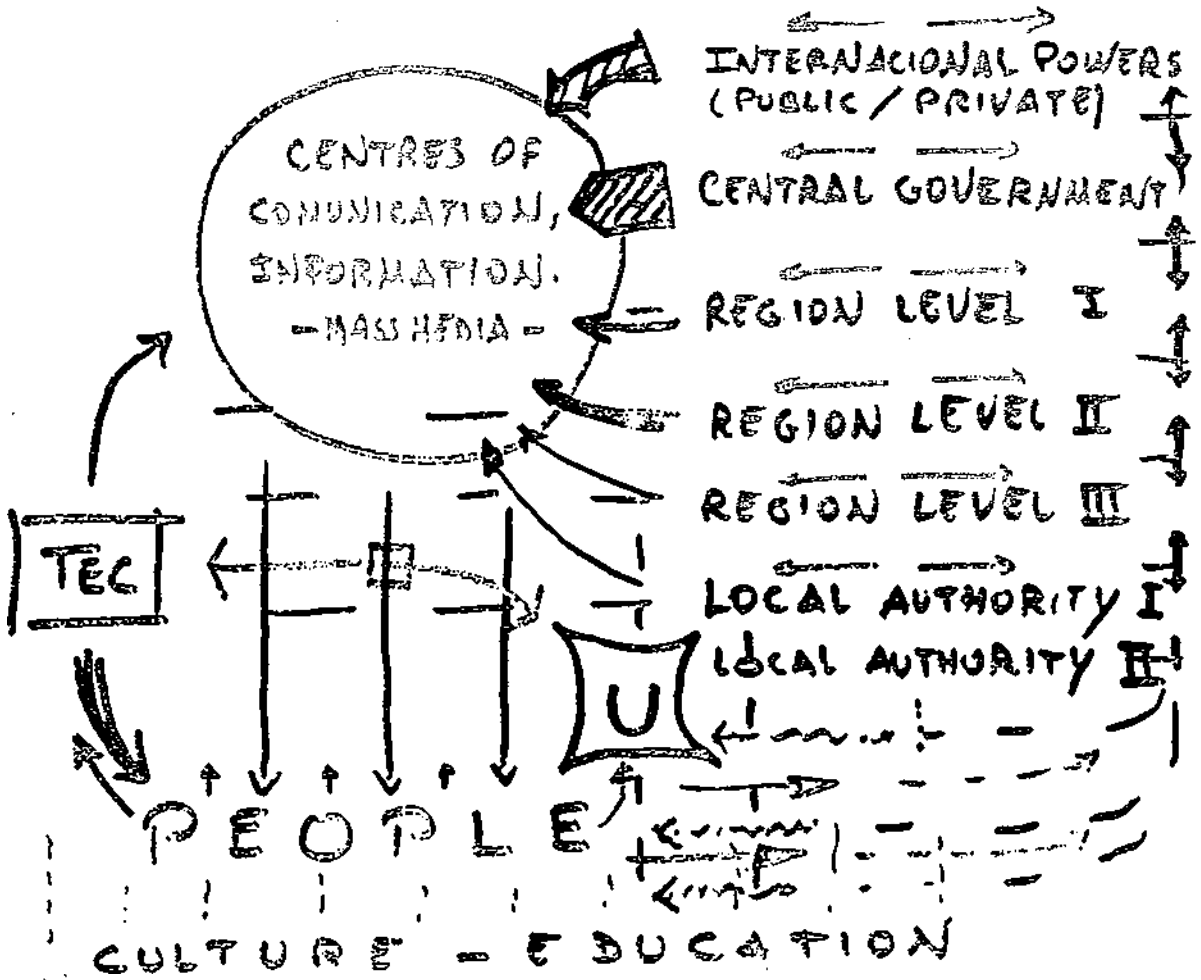


CONVEX ENV. OF MEDIT. SEA



III.

INSTITUTIONS AND CENTRES OF INTEREST



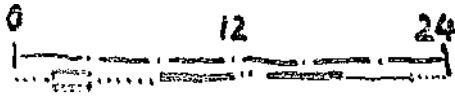
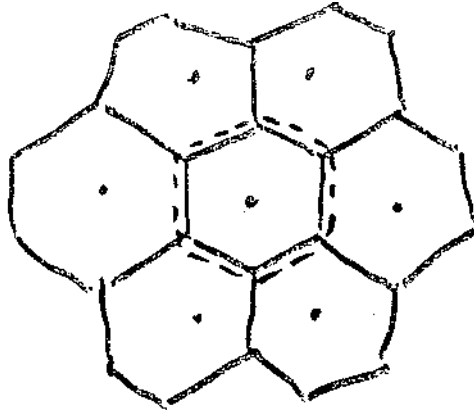
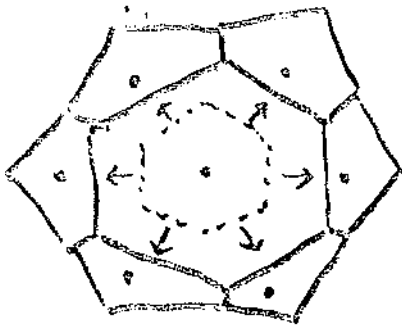
BLACK ARROWS - VERY OFTEN TOO STRONG, UNBALANCED, ONE WAY

GREEN ARROWS - TO BE RE-INFORCED

BLUE ARROWS - VERTICAL LINKS / UNDERSTANDING (TO BE IMPLEMENTED)

RED ARROWS - HORIZONTAL COORDINATION NEEDED.

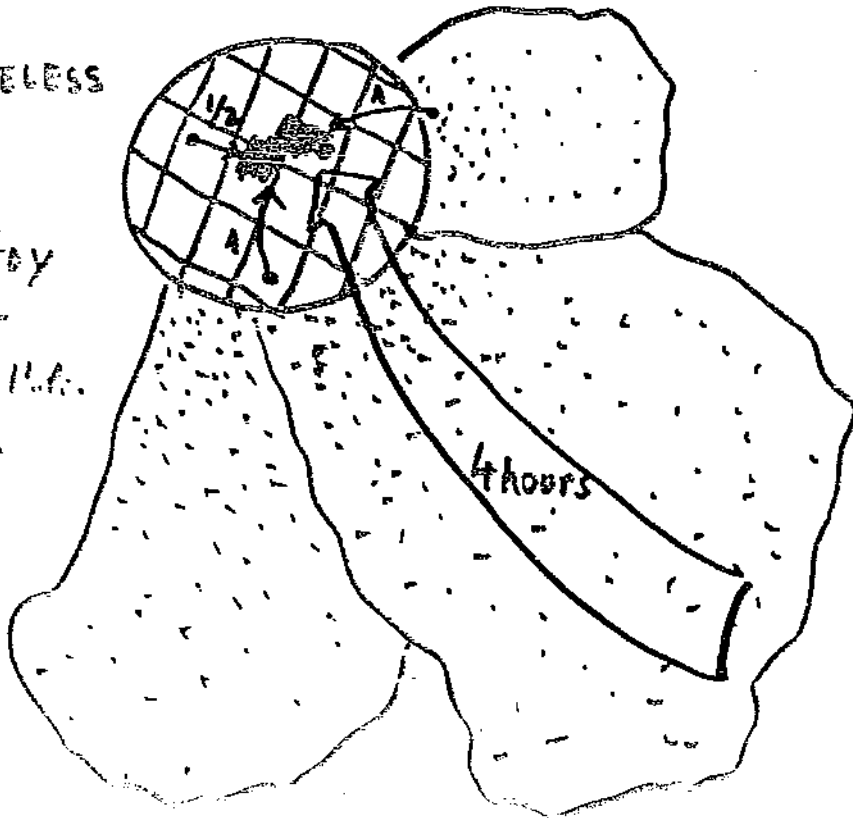
⊕ - INTERACT TO DEVELOP / TWO WAYS.



JOBS CONG.
OPPORT.

HOMELESS
HOME HOPELESS

THE TRAGEDY
OF THE BIG-
CITIES AND THE
DEV. C.



* { HUMAN SETL → ADM. LIMITS YES
 { ADM. LIMITS → HUMAN SETL. NO

S :

A. AS THE CITIES OF NEXT

BUT :

ENTRIC, HUMAN SCALE || TRIGGER

AUTH. ASSUMING A SOUND

, TO ANSWER TO ALL HOUSING

FACILITIES NEEDS. JOBS.

PORTION - LEVELS OF $Q = F(t)$

EV / PART. - IDEALS

SH SPACE | PLANNING

FOR | LIVING

10
400
10
-250.000
64
18
2

BALANCED USES PER } URB UNITS
REG

COLLECTIVITY ASSUMING CITY DESIGN

LEMENTATION - LAND FOR ALL

MENTS - STRATEGY, PROPORTION)

GROUPS - INTEGRATION / CONTACTS

(PRIVACY - IDENTITY

IRONMENT / URBAN QUALITY - O.

TION, OVERUSE, CONGESTION / TECH. DEVICES

COST - WHO PAYS?

STORING - EDUCATION

CE - NEW TECH. ED.



FOR

LISBOA — ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA



- ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA
- ZONAS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA
- ZONAS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA
- ZONAS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA

TÜRKİYE'DE 16. DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ ÇERÇEVESİNDE GERÇEKLEŞTİRİLEN İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI VE AVRUPA METROPOLLERİ KOLOKYUMU SONUÇ DEĞERLENDİRMESİ (*)

GELECEĞİNİ ARAYAN METROPOL: İSTANBUL

İstanbul, merkezi Avrupa'nın çeperinde yer alan, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan, çok önemli tarihi, coğrafik ve politik özellikler taşıyan, aynı zamanda çeşitli kültürlerin bir birikim yeri olan çok eski bir metropoldür. Geçmişte tüm ticaret ve ulaşım yollarını denetlemiş, koordine etmiş ve organizasyon sağlamış bir kent olarak İstanbul, duraksama sonrası bekleme döneminde, geleceğini arayan bir METROPOL durumuna gelmiştir.

Günümüzdeki mevcut yapısı, işlevleri, konumu ve kapasitesinin belirlediği uluslararası metropol niteliği ile de, Türkiye'nin Dünya ile, Avrupa ile ve diğer bölgelerle eklenmesinde, bütünleşmesinde çok önemli bir stratejik nokta oluşturmaktadır. Dolayısıyla İstanbul, bu bağlamda ele alınarak incelenmeyi ve bu süreçte cesaretli atılımlar atılmasını gerekli kılmaktadır.

Dünya ve bölge ekonomileriyle bütünleşmesi kaçınılmaz olan Türkiye ise, bugün mevcut kapasitesiyle dünyadaki değişimler ve globalleşme çerçevesinde önemli roller üstlenmek, tüm kozlarını iyi oynamak ve mutlak yeniden yapılaşma sürecini gerçekleştirmek zorunluluğu ile karşı karşıya bulunmaktadır.

Ne yazık ki İstanbul'un gelişmesini siyasi rejim etkilemektedir. Demokratik rejimin dengeleri kurulmadığı için de, buna bağlı bir kargaşa hüküm sürmektedir. Çeşitli boyutlardaki kentsel sorunlar ise İstanbul'da Türkiye'nin sorunları gibi ortaya çıkmakta, bu durum kenti ilginç bir gözlem laboratuvarı haline getirmektedir. Kolokyumun ortaya koyduğu temel saptamalara göre de bu sorunların önemli nedenleri:

- Kentsel hizmetlerin gereksinim alanlarında üretilmemesinden,
- Artan nüfusun yoğun hizmet talebinin erine getirilememesinden ve
- Osmanlı döneminden kalma Kanun-i Muvakat uygulamasının yönetsel yetmezliğinden kaynaklanmaktadır. İstanbul'un kentsel gelişmesindeki bu sorunların çözümü ise bugünkü mevcut koşullar ve araçlarla hiç de olası gözükmemektedir.

Oysa merkezi yönetimin desteği sağlandığında ve kentsel gelişme bir sisteme oturtularak organize edildiğinde, İstanbul'un kentsel gelişmesinin aynı zamanda Türkiye'nin kalkınmasında da yararlanabilecek bir araç olabileceği bilinmektedir.

Dolayısıyla bugünkü nazım plan kavram ve örgütlenmesinin ötesinde, kentsel gelişme stratejilerinin oluşturulmasında ve uygulamaya konulmasında, yeni bir yapılaşma içinde, yeni kurumlar, otoriteler ve sınırlar yaratılması gerekmektedir. Dünyadaki büyük kentlerle ilgili sorunların çözümünde, metropolün gelişmesine egemen olmak için çevreleri de içeren metropoliten bölgeler yaratılıyorken, İstanbul Metropolü'nde, tam tersi bir tutumla Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun kapatılması bir yana, 3030 sayılı yasanın belirlendiği çerçevede ve yetkide metropoliten alanın daraltılarak, Büyük Şehir alanına indirgenmesi yanlış da düzeltilmelidir.

İstanbul'un sorunlarının tartışılmasında ve geleceğinin araştırılmasında en önemli husus, yeni bakış açılarının getirilmesi ve herşeyden önce kentin metropolitenleşme sürecine egemen olacak yeni çözüm yollarının dinamiklerin ve araçların bulunması olmaktadır. Bu da bizi İstanbul Metropolü'nde; bölgesel, metropoliten ve kentsel ölçeklerde sorunların çözümü için YENİ KURUMSAL SİSTEMLER ve ORGANİZASYONLAR yaratılmasına götürmektedir. İşte bu yeni kurumsal sistem ve organizasyonlar çerçevesinde kadrolaşma olanakları ve bağımsız bütçe gerçekleştirilmesi koşulları yaratılmalı, İstanbul'a bir DÜNYA KENTİ olarak bakılmalı ve kentsel gelişme bir rekabet çerçevesinde ve eko-sistemik bütün ve sürdürülebilir kalkınma kavramı içinde ele alınmalıdır. Keza metropoliten büyüme sürecinde ekonomi yeniden yapılanarak istihdam yaratılmalı, metropoliten alternatifler ortaya konarak kentsel ulaşım, bölgesi içinde bir sisteme ve otonom bir idareye kavuşturulmalıdır. Sorunların tartışılmasında ve çözüm yollarının araştırılmasında ise sivil demokratik örgütlerin yeri daha da artırılmalı, kentteki denetimsiz gelir, denetlenerek kentsel gelişmenin yönlendirilmesine aktarılmalıdır. Ancak böylece yeni düzenlemeler ve organizasyonlarla,

- İyi düzenlenmiş metropoliten kent yönetimi
- Kaynakların etkin kullanımı ve

(*) SONUÇ DEĞERLENDİRMESİ, İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI KOLLOKYUMU GENEL RAPORTÖRÜ, PROF. DR. MEHMET ÇUBUK TARAFINDAN KALEME ALINMIŞTIR.

- Arsa spekülasyonunu önleyici yasal önlemlerle birlikte,
- Özel sektör ve kamu ortaklığı kurularak ve ilçe belediyeleri arasında eşgüdüm sağlanarak İstanbul'un kentsel gelişme sürecine egemen olunabilecektir.

Böylece bir kurumsallaşma yapısı ve sistem içinde, merkezi yönetimin desteği ve katkısı da sağlanarak kentin geleceğine dönük kendi kararlarını üretebilen ve diğer uluslararası metropollerle ilişkiyi (öncelikle bölgesel ve kıta bölgesi içinde) geliştirebilecek ve diğer metropolleri etkileyebilecek bir yapı sağlanmalıdır. Bunun için gereken yapılmalı, uluslararası sermaye ilişkileri-haberleşme-bankacılık-uluslararası sermaye piyasası oluşturulmalı, sanayi parkları ve serbest bölgeler yapılmalı, özellikle kentin yeniden yapılaşma süreci içinde yaşam kalitesi yükseltilmeli, kentsel hizmetler iyileştirilmeli ve de geliştirilmelidir.

Bu etkinliklerin maksimizasyonunun ve belediye hizmetlerinin sağlanmasında kademeli bir metropolitenleşme sürecine de gelinebilir. bu çabalarla metropolitenleşmenin öncelikle tarihi, coğrafi, stratejik ve ekonomik bağlarla ilişkili bulunduğu Avrupa bütününde ve yeni oluşan çerçevelerle ilişkilendirerek ve bu yönde politikalar, stratejiler hedefler ortaya konarak İstanbul'un Dünya Kenti özelliklerinin deşifre edilmesinde olanak sağlanabilir. Bilinmektedir ki İstanbul'daki satürasyonun ana nedeni dünya metropollerindeki gibi kırsal göç ve kentsel çekimdir. bunun önüne geçebilmek, İstanbul'dan doğru büyümeyi durdurmak gayretleriyle olası değildir. İstanbul Metropolü kuşkusuz büyümesine devam edecektir. büyümenin durdurulması çözümlerinin de, ülke genelinde ele alınması, planlamanın ülkesel ve bölgesel ölçeklerde gerçekleştirilmesi ve böylece ülke bütününde denge metropolleri, dengeli kentler sistemi ve gelişme aksları yaratılmasına bağlı kalmaktadır. Bu ise yendine ülkesel şehircilik sisteminin oluşturulması anlamına gelmektedir. Bu noktaya gelmek için çağdaş düzeyde; ülke düzenleme politikaları ve araçları geliştirilmeli, yeni şehircilik sistemi içinde kentlerin kendi imajlarının, kendi yaratıcılıklarının işlevinde ve devletin ciddi desteği ve katkısıyla ortaya konması sağlanmalıdır. Bu husus belki de Türkiye'nin gündemindeki en önemli sorunlarından biri olarak belirlemektedir.

İstanbul'un Dünya Kenti rolü ve kentsel gelişmenin yönlendirilmesinde yeni teknolojilerin (örneğin; uzaktan algılama yöntemi ile arazi kullanma planları elde edilmesi -kentsel gelişmeyi- çevre kirlenmesini kontrol gibi) kullanılması sağlanmalıdır. Ayrıca kesin olarak kabul edilmelidir ki; her kademede ve de çeşitli ve ilgili çevrelerde tartışılmaya başlanmış olan İstanbul'un sorunlarıyla ilgili ve geleceğine ait çözümler, ancak ana hedefler, stratejiler ve yöntemler ortaya konarak ve koordinasyon sağlanarak elde edilebilecektir.

İstanbul bugünkü durumuyla, günlük bıkırtıcı ve çözümsüz gibi gözüken sorunlarıyla ümitsiz ve karamsar bir tablo sergilemektedir. Bu tablo, açıklamaları ve gelişmelerle ilgili yorumları olumsuz olarak etkilemektedir.

Ama asıl olan, kentin bu verilerden ve durumdan itibaren prospektif bir düşünce içinde yarınlara hazırlanması ve dünyada ve bölgedeki yarışmada yerini alması, kısa vadede çözüm bekleyen sorunlarla, uzun vadedeki sorunları ve çözüm yollarının bulunmasıdır.

İSTANBUL BÖLGESİ KAVRAMI İÇİNDE BİR DÜNYA KENTİ: İSTANBUL

İstanbul'un makro ölçekte bugünkü gelişimi, önceden öngörülmeleyen biçimde, kentin doğu ve batı yönlerinde devamlılık gösteren yapışmış kentler sistemi (konürbativ gelişme) oluşturan bir gelişme olarak gözlenmektedir. Böyle bir gelişmeye kesin olarak müdahale etmek gerekmektedir. Yaklaşık üçyüz kilometrelik bir yaygınlıkta Tekirdağ-Eskişehir arasında yayılan ve oluşan bu konürbativ gelişme bandı İstanbul'u etkilemekte ve aynı zamanda İstanbul'dan etkilenmektedir. Dolayısıyla bu yapışmış kentsel gelişme bandı ele alınarak incelenmeli, İstanbul, bir İSTANBUL BÖLGESİ kavramı içinde ana stratejik kararlara kavuşturulmalıdır. İstanbul'un kentsel gelişmesinde İstanbul Bölgesi kavuşturulmalıdır. İstanbul'un kentsel gelişmesinde İstanbul Bölgesi kavramı içinde, ana stratejik çizgide bir gerçekleşme sağlanması ise aşağıdaki hususlara bağlı olmaktadır:

- İstanbul Metropolü'nü oluşturan kentsel bütünü gelişmesinde, metropolitan, bölgesel ve ulusal denge ve uluslararası ilişkiler rolü öncelikli olmalıdır.
- İstanbul kent bütününde kentsel fiziksel büyüme kontrol edilmeli, gelişme hızı yavaşlatılmalı ve giderek durdurulmalıdır,
- Kentsel merkezlerde desantralizasyona gidilmelidir,
- Düzensiz gelişen banliyölerde kentsel bütün ile ilişkili restrüktürasyon ve rekonstrüksiyon planlanması yapılmalıdır.
- İstanbul kent bütününde gelişmeler yeni yerleşmelere kaydırılmalıdır,
- Kent bütününde gelişmede "lineer ve polycentrique" gelişme niteliği kazandırılmalıdır,

— Kentsel merkezlerde, eskime bölgelerinde iyileştirme ve koruma programları yaratılmalı, yenileştirme operasyonları geliştirilmelidir,

— Kent bütününde iş olanakları ve alanları yaratılmalıdır,

— İstanbul kent bütününde lineer gelişmeyi destekleyen ulaşım sistemi ve altyapı esas olmalıdır,

— İstanbul'un öncelik niteliği olan kimlik belirleyicileri; peyzaj, röperler, ve silüetler hassasiyetle korunmalıdır,

— Dolayısıyla; İstanbul'da tarihi ve metropolitan alan coğrafyası, doğal topoğrafya önemsenmeli, doğal peyzaj kesin olarak korunmalıdır. Kentsel bütünde yaratılacak yeni imajların, mimari mirasa ve peyzaja uyumu sağlanmalıdır. Kent bütününde "görsel röper noktalar ağı" oluşturulmalı ve değere konmalıdır,

— İstanbul'un kimlik ifadesinde çok önemli yeri olan Boğaziçi, Haliç ve tarihi sur içi, özellikleri ve birbirleriyle ilişkileri nedeniyle (bütünleşmiş sit) alanları olarak ilan edilmeli, ele alınmalı, özel rolleri ve statüleri belirlenmelidir,

— Bütün bunların gerçekleşmesinde, İstanbul'un kentsel gelişme araştırmalarının planlama çalışmalarını yapacak, arşivleyecek, döküman hazırlayacak olan ve herhangi bir siyasi kesikliğe uğramaksızın, Başbakanlığa bağlı stütüde bir birim olarak "İSTANBUL BÖLGESİ KENTSEL ARAŞTIRMA GELİŞTİRME ve PLANLAMA ENSTİTÜSÜ" yaratılmalıdır.

— Lack of urban services where are needed.

— Shortage of urban service's supply due to a large demand of a growing population.

— Administrative shortcomings of temporary legal codifications inherited from the Ottomans.

And it looks us possible to solve all those problems emerged in urban development of Istanbul with existing tools and under curent conditions. However, with the support of the Government and under the condition of an organized development, urban development of Istanbul can no doubt largely promote a character for exploiting within the context of national development.

Thereby, out of current conventional master plan concept and organization new institutions, authorities and limits are seriously required within a new structure towards the urban development strategies. While many big cities in the world are reshaping their metropolitan areas by reconsidering their metropolitan areas by reconsidering their surroundings in a regional context in order to controle urban development, Istanbul narrowed its metropolitan limits to a greater city svale via excluding a large part of its area of influence within the terms and context of the Act of 3030 and metropolitan authority, as well as abolished Greater Istanbul Master Plan Office in an opposiè way. This no doubt is an error to correct.

First of all, new solutions, dynamics and tools must be found to controle metrapolization of the city in a vision of future and actual scope. This naturally ends with a NEW INSTITUTIONALIZATION AND ORGANIZATIONS to solve regional, metropolitan and urban problems of the metropol of Istanbul. Within this new institutional and organizational-system, basic conditions of staffing and an antonomos financial mechanism must be set up and urban development must be considered in a competing environment within the frame of eco-systems and the concept of continious development and Istanbul must be regarded as a world city. Restructuring of the economy therefore new employment opportunities, reorganization of the regional public transport in an autonomos body in respect of metropolitan alternatives, encouragement of public participation to the urban problems and solutions within the public bodies and orienting a large amount of uncontrolled income to the urban development are no doubt basic requirements to be considered. In this context;

— A well organized urban damministrative body.

— Legal measures to prevent land speculation.

— Establishments of joints ventures between private and public sectors (where they required) and coordination of district municipalities have to be set up as goals which have the priority.

Hereby, in a well designed and insitutionalized body and with the support and contribution of the Government to the projects for the future, a self-productive metropolitan structure in terms of decision-making, international and intermetropolitan relations (in priority of regional ad sub-continental context) and an adequate influence over other metropolises may be fluorished.

Relations with the international capital markets, communication, banking and finance, an international stock exchange, technoparks and free zones are the basics to provide with more qualified level of living and better and more varied public services.

In order to maximize public services and activities, a multilevel metropolization process is a way to fol-

**DECENTRALIZATION AS A TOOL FOR METROPOLITAN
MANAGEMENT:**

İSTANBUL (1985-1989)*

Gülfer CEZAYİRLİ

***Kolokyumda sunulmayan, ancak kitaba giren bildiri metni.**

DECENTRALIZATION A TOOL FOR METROPOLITAN MANAGEMENT: İSTANBUL (1985-1989)

The importance of cities to national economic development is certain as they are production locations of a national system. The output of a country is determined by the economic activities located in the cities such as, industry, marketing, financing, etc. The importance of urban areas for national development can easily be seen from the World Bank figures as Harris (1990, p20) points out. Nearly 60% of the GDP of developing countries and nearly 80% of the increment in national output are generated in urban areas. The contribution that the metropolitan cities do to the regions' national economies is much greater, yet, undoubtedly, all cities are principal engines of industry, commerce and finance. One third of GDP of Thailand originates in Bangkok, more than 60% of the manufacturing firms in the Philippines are located in Manila, and nearly 50% of Sri Lanka's employment in commercial financial and transport services is accounted for by Colombo alone. The metropolitan cities also contribute substantially to public revenues. Despite its recent decline Calcutta is responsible for about 15% of India's corporate tax revenues (Sivaramakrishnan, 1986, p34).

At the same time, cities are the living environments for the growing populations. They provide homes and social environment. 41% of population in the Philippines live in Manila, Bangkok and Turkey respectively. Therefore the primary functions of cities are both to increase productivity and to meet or nearly meet the needs of growing urban populations.

These two functions of cities are highly interrelated with each other, That is to say, an increase in productivity can help improvement in living conditions whereas upgrading of living conditions and provision of urban services are prerequisites of increasing productivity and social well being of residents.

Failure in ensuring that cities work efficiently in providing infrastructive activities and in providing facilities such as health and education may have disastrous economic and social consequences (Mattingly, Meikle 1991, p2).

Urban management is the only means that involves planning coordination, development, maintenance and operation to accomplish these tasks. In the urban context management means the exercise of continuing responsibility to achieve proper working of urban areas, so that they contribute to increasing production and provide social services needed (Mattingly, Meikle, 1991, p2).

There is no universal model for urban management. Development policies and institutional structures for and in human settlement will respond to specific political contexts and to changing needs and opportunities (Hyland 1985, p5).

Many factors are involved in urban management, central and provincial governments, para stataal agencies and authorities, local governments, the formal and informal private sector, nongovernmental and community based groups and household and individuals.

The division of responsibility and power among those actors are important since the capabilities of different actors to perform the management tasks are different and the appropriate distribution of management tasks among different levels of government may yield better results in terms of effective, efficient and equitable management.

It is on this that decentralization emerged as an approach to urban management which involves the transfer of responsibility for planning and management and for raising and allocation of resources from central government to lower levels of government.

Many governments started to decentralise their planning and management functions, during the 1970s end early 1980s. Turkey, as one of those countries adopted decentralization in metropolitan management. In 1984, a two metropolitan authority was established in three major cities of Turkey and decision-making powers in planning was transferred to these authorities which had already been responsible for the provision of services, The Law 3030 on the Administration of Metropolitan Authorities enabled the reorganizations of metropolitan Authorities

tasks during the responsibilities of urban management between these two other municipal.

The proponents of decentralization briefly claimed that decentralization will lead to efficient, effective and equitable management. The fact is that, a decentralised approach to metropolitan management in which Local governments have pivotal role has great potentiality in yielding better results in urban management.

However, these positive results do not occur automatically. Decentralization by itself, merely as a shift from higher level of government to lower levels does not spontaneously resulting effective, efficient and equitable management. In order to achieve the all-encompassing results of decentralization a number of conditions have to be accomplished.

One of the basic conditions of decentralization for ensuring efficient and effective management is appropriate allocation of management functions among levels of governments and local organizations with each range of functions fit into the capabilities of each Level of organization. (OECD, 1987, p19) Flexible legal arrangements based on performance criteria are needed for reallocating functions since resources and capabilities of Local governments change over time. The determination of which services are decentralised and to what extent varies considerably between countries. There are several criteria used in determination of those services which would be decentralised. i) Scale economies, ii) type of services, iii) Scale of investments To analyse that whether or not allocation of metropolitan management functions levels of governments and agencies is appropriate in Turkey and in İstanbul in particular it is necessary to look at the responsibilities of three levels of government in metropolitan management. In Turkey, the new decentralized approach in urban management has not made these functions decentralized.

The first two of these tasks, provision of energy, and telecommunication, can be justified as appropriate tasks due to their scale. With regard to safety and security, it may be reasonable for a national government to carry out such tasks in the same vein throughout the country. But, this is rather related to the centralist tradition of country, and may not be necessarily a task of central government everywhere. In the Netherlands, for instance, the local governments are responsible for public security (Kilic, 1991, p13).

However, there is no reason why education and health services must be the domain of central government. As Mattingly (1990, p42) points out, governments tend not to delegate responsibility to local authorities for certain matters such as curricula, and text books. The same applies to Turkey. But there does not seem justification in terms of the scale of economies and the amount of resources required for these tasks. on the contrary, the experience of OECD member countries indicates that, social services in general, including care for children, programs for youth and the elderly, cultural services are likely to be more effectively and efficiently provided on a small scale. For services for which social objectives are of primary importance, small scale provision is likely to result in more responsive decision making (OECD 1987, p20). The local authorities in Turkey can be involved in some social, cultural and health services. But this is not one of their main tasks.

Employment generation is a task of the private sector and Central Government and is becoming predominantly the task of the private sector due to the market economy Turkey is practising. Local government is not involved in this task.

Before starting to examine the urban tasks on metropolitan level, it should be mentioned that an important function, monitoring, has not been performed by the central government. organizational arrangements of decentralization has not been accompanied with a mechanism for monitoring that is crucial to any policy if it will be gradually improved and increasingly effective. This is understandable by looking at the environmental conditions. In other words, the short term political considerations behind decentralization were not conducive to the adoption of long term principals of management.

With respect to the **division of management tasks between Metropolitan Municipality and District Municipalities**; Strategic investment planning and macro-level physical planning on the metropolitan level seem to be appropriate. Because, a city is an integrated system which requires coherency in its

overall structure. The benefit of such an approach also depends on its accompaniment with a rational programming and budgeting as it will be discussed in the resource conditions. What is required here is that district municipalities should be involved in decision making on metropolitan level tasks equally, as they are elected bodies and representatives of their communities. Actually, the organizational structure of the two-tier system, exempt executive board, seems to be suitable for ensuring the participation of district municipalities through the metropolitan council while providing integrity of the metropolitan system.

But the approval of detailed land use planning does not seem appropriate on the metropolitan level. Considering that there are 15 districts, each with populations of up to 1.250.000 the control and approval of 1:1000 scale plans and revision plans of all districts may cause an unnecessary increase in the workload of metropolitan municipality. Delays in the planning process thus inefficiency, appear to be inevitable consequences of such a procedure. In fact, in practice this was the case, as it was one of the complaints of district municipalities (Kalaycıoğlu, 1988, p19).

Another possible consequence of this inappropriate level of detailed land use planning is obstructing responsiveness.

According to Law 3030, the detailed land use plans have to be prepared in accordance with macro-plans prepared by the metropolitan municipalities. This seems to be necessary to provide the consistency of macro-scale decisions and integrity of the metropolitan system. However, there is no justification for that detailed land use decisions should be kept on metropolitan municipality level. On the contrary, keeping the detailed planning on the district level may yield responsive results, which in turn leads to effectiveness, efficiency and equity in management. Because the closer that decision making is to those affected, the more responsive it will be in recognising needs, coordinating responses and deciding priorities between competing demands. Yet, some other conditions are necessary for responsiveness.

In the division of functions between two levels of municipalities, water supply and sewerage is the responsibility of a special Authority attached to metropolitan municipality that is Istanbul Water and Sewerage Authority. Such a centralized system in this basic urban services seems to be contradictory to the essence of decentralization and the establishment of district municipalities. But, the criterion is decentralization of services to the most appropriate level which would perform the services most efficiently. Then we have to look at the factors whether they make the services preferable on this level.

Economies of scale in public services is rather a matter of argument. While for some authors economies of scale exist for services, for some others including Harris (1973, p65), variations in the per capita expenditure are not associated with the population size, but, are associated with some measure of per capita income. According to OECD (1987, p20) report, water supply and sewerage are one of the services of which economies of scale can be provided on a larger scale. Also, they require large, technical and human resources.

However, responsiveness in metropolitan Istanbul, where a highly heterogeneous economic and social structure exists, should also be taken into account. Because, recognizing local needs will encourage the targeting of limited resources and priority setting which in turn results in efficiency and effectiveness in urban management. In this respect, provision of these vital services by one single agency, excluding the district municipalities, appears to be inappropriate. Actually, District Mayors are involved in this Authority through the membership of the General Assembly. But they have no more leverage in the decision-making and provision of these services since the Authority has an Executive Board made up of appointed bureaucrats. Therefore, a system is necessary whereby both efficiency and responsiveness can be achieved. District municipalities should play an active role in this process as they are supposed to be the representatives of their communities. A system may be established in which a major trunk network can be carried out by this Authority for maximising the economies of scale and coordination on the city-wide level, whereas secondary and tertiary networks could be provided on the district level.

With regard to implementation functions of metropolitan municipalities, such as issuing construction permits, it is apparent that metropolitan municipality is not an appropriate level for these functions. There is no logical reason in that metropolitan municipalities should be involved in such detail instead of concentrating on overall policy making and of acting as a coordinating body.

The review of functions for which district municipalities are responsible suggest that the responsibilities of district municipalities are rather limited. This may become more limited due to the unclear definition of responsibilities of the two-levels of municipalities in practice.

Indeed, the division of the metropolitan management tasks among the levels of government and agencies do not seem to be a result of a deliberate analysis considering the issues of efficiency and responsiveness. All in all, decentralization does not appear to be accompanied with an appropriate allocation of management functions among levels of government and agencies with each range of functions fit into the capabilities of each level that would result in effective and efficient management.

BIBLIOGRAPHY

1. Harris, N. (1973). **Planning the Future of Bombay.** Oxford.
2. Harris, N. (1990). **Urbanization, Economic Development and Policy in Developing Countries.** Working Paper: 19, DPU.
3. Hyland, B. (1989). "Urban Management: An Assessment" paper presented at Cities and People Conference, London.
4. Kalaycioğlu, E. (1988). "Division of Responsibility", in: **Local Government in Turkey**, ed. M. Heper, Bonn. Friedrich Ebert Stiftung.
5. The Law 3030
6. Kilic, N (1991). "Hollanda Yerel Yönetim Sistemi", in: **Özerk**. No: 6 Ankara. Bil ofset.
7. Mattingly, M. (1990). **The Management of Human Settlements**, UNCHS, Technical Policy Paper. (Final Draft), DPU.
8. Mattingly, M., Meikle, S. (1991). "A Place for Planning in Urban Management: Failure and Opportunity in the Developing World", unpublished paper.
9. OECD. (1987). **Managing and Financing Urban Services.** Paris. OECD.
10. Rondinelli, D.A., Cheema, G.S. (1983). **Decentralization and Development: Policy Implementation in Developing Countries.** Beverly Hills. Sage.
11. Sivaramakrishnan, K.C., Green, L. (1986). "Metropolitan Management, The Asian Experience, OUP. for the World Bank.



YAYIN NO
74

TURKIYE'DE 16. DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ KOLOKYUMU
İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI VE AVRUPA METROPOLLERİ

3-8 KASIM 1992
İSTANBUL - TÜRKİYE

16th COLLOQUIUM OF
URBAN DEVELOPMENT
PROBLEMS OF ISTANBUL AND EUROPEAN METROPOLITAN CITIES

DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ TÜRKİYE DAIMİ KOMİTESİ
PERMANENT TURKISH COMMITTEE OF THE
INTERNATIONAL ORGANISATION
FOR THE WORLD TOWN PLANNING DAY

**TÜRKİYE'DE
16. DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ
KOLOKYUMU**

**16th COLLOQUIUM OF
WORLD TOWN PLANNING DAYS IN TURKEY**
3-8 KASIM 1992 / 3th-8th NOVEMBER 1992
ISTANBUL - TURKEY

**İSTANBUL'UN KENTSEL
GELİŞME SORUNLARI
VE AVRUPA METROPOLLERİ**

**URBAN DEVELOPMENT PROBLEMS
OF ISTANBUL
AND EUROPEAN METROPOLITAN
CITIES**

1

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ
1994

DESTEK VERENLER

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
Şehircilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı
İstanbul Valiliği
Avrupa Konseyi Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Daimi Konferansı
Mimar Sinan Üniversitesi Rektörlüğü
Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörlüğü

İŞBİRLİĞİ YAPILAN KURUM ve KURULUŞLAR

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreterliği
TMMOB Şehir Plancıları Odası
TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi

ORGANİZASYONDA GÖREV ALANLAR

Dünya Şehircilik Günü Türkiye Daimi Komitesi
Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

KATKI SAĞLAYAN KURUM VE KURULUŞLAR

(Alfabetik Sıra İle)

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
Cevahirler İnşaat T.A.Ş.
Emlak Bankası T.A.Ş.
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi (İSKİ)
Kelebek Mobilya ve Kontrplak Sanayi T.A.Ş.
Pamukbank T.A.Ş.
Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüscüler Derneği
Yapı ve Kredi Bankası T.A.Ş.

- Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü kolokyumu 3-8 Kasım 1992 tarihlerinde, İstanbul Yapı Kredi Plaza Kongre salonunda yapılmıştır.
- Kolokyum ana teması "İstanbul'un kentsel sorunları ve Avrupa Metropoleri" olarak belirlenmiştir. Bildiri sonuçları dışında atölye çalışmaları ve panel tartışmaları yapılmıştır.
- Kolokyum, Atölyeler ve Panel tartışmalarının basımı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından sağlanmıştır.
- Kitap 1000 adet olarak Alf matbaasında basılmıştır.
- Kitapta yer alan bildirilerden doğacak sorumluluklar yazarlarına aittir.
- Bildiriler, Atölye çalışmaları ve panel tartışma ve sonuçları iki ayrı kitapta toplanmıştır.
 - 1.Kitap— Avrupa Metropoleri
Avrupa metropolleri üzerine davetli bildiriler
 - 2.Kitap— İstanbul'un kentsel gelişme sorunları
Bölüm—1— İstanbul üzerine bildiriler
Bölüm—2— Atölye çalışmaları
Bölüm—3— Kolokyum ve panel sonuçları

Editör: Prof. Dr. MEHMET ÇUBUK

Dr. OYA ERİSEN
Sözcükler:

İSTANBUL'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropolleri Kolokyum Sonuçları iki ayrı kitap halinde derlenmiştir.

KİTAP — 1 : AVRUPA METROPOLLERİ
Avrupa Metropolleri Üzerine Davetli Bildiriler

KİTAP — 2 : İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI

Bölüm 1 : İstanbul Üzerine Bildiriler

Bölüm 2 : Atölye Çalışmaları

Bölüm 3 : (Kongre ve Panel Sonuçları)

1.

AVRUPA METROPOLLERİ ÜZERİNE

- **ÖNSÖZ**
- Açış Konuşması
Prof. K. Ahmet Arû
- İstanbul Üzerine Yeni Düşünceler
Sunuş bildirisi
Prof. Dr. Mehmet Çubuk
- Paris Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Jean DELLUS
- Londra Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Prof. Dr. Robert SHAW - Judith RYSER
- Roma Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Prof. Dr. Federico MALUSARDİ (Bildirisi elde edilemedi)
- Viyana Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Dr. Arnold KLOTZ
- Madrit Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Prof. Dr. Javier De MESONES - Jonäs FIGUEROA
- Sevilla Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Prof. Adriana DALCIN - Jose Maria BENJUMEA
- Lizbon Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Prof. Dr. Manuel Costa LOBO
- Stockholm Kentsel Gelişimi Üzerine Bildiri
Bo MALMSTEN
- Avrupa Kentsel Sistemi ve Bu Bütün İçinde İstanbul'un Yeri
Judith RYSER
- İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Planlama Çalışmaları
Prof. Dr. Ahmet KESKİN - Murat DİREN

ÖNSÖZ

Ülkemizin, ekonomik, sosyal, kültürel yaşamını kuşkusuz en çok etkileyen İstanbul, tarihi, coğrafik, ekonomik ve stratejik bağlar ve ilişkilerle aynı zamanda uluslararası bölge ve Avrupa bütününde de çok önemli bir konumda bulunmaktadır.

Dünyadaki değişmeler İstanbul'un özellikle Avrupa'nın yeniden oluşumunda ki Avrupa metropoller ağı çerçevesinde, yeni roller üstlenmesi ve gerçek anlamda üniversal kent karakterini kazanması gereğini ortaya koymaktadır.

Doğayısıyla ülkenin prima kenti İstanbul'un hem ulusal hem de uluslararası bölgesel ve uluslararası hedefler gözetilerek stratejik kararlara kavuşturulması, kentsel gelişmenin yönlendirilmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Kentsel gelişme sürecinde bulunan ve hızlı kentleşmenin fiziksel, yönetsel, ekonomik ve sosyal tüm sorunları ile karşı karşıya kalan İstanbul üzerine yeni düşünceler üretilmesi ve belli başlı Avrupa metropollerini ile kıyaslayarak, yararlı sonuçlar çıkartılması amacıyla düzenlenmiş olan "Avrupa Metropollerini ve İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları" kolokyumunun ortaya koyduğu önemli sonuçları yayınlamak herkesin yararlanmasına ve incelemesine sunmak, Kolokyumu düzenleyen Komitemizin maddi olanakları dışında kalmaktadır. Ama herşeye karşın Kolokyum sonuçlarını "İstanbul Yılı" çerçevesinde yayınlanmasını sağlayan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na en derin şükranlarımı iletiyor ve bu değerli kaynak kitabın yararlı olmasını diliyorum.

Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
Dünya Şehircilik Günü Türkiye
Daimi Komitesi 2. Başkanı

Haziran 1993

**TÜRKİYE'DE 16. DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ ÇERÇEVESİNDE
GERÇEKLEŞTİRİLEN "İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI
VE AVRUPA METROPOLLERİ KOLOKYUMU" AÇIŞ KONUŞMASI**

Prof. KEMAL AHMET ARÛ

DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ TÜRKİYE DAİMİ KOMİTE BAŞKANI

İstanbul'da var olan potansiyeli geliştirmek, **kötümserlik** ve **çaresizlik** yerine, **iyimserlik** içinde geleceğe bakmak daha doğru olmaz mı?

Ayrıca, **nelerin sorun olduğunu** ve **hangi** mertebede bunların çözümlenmesi gerektiği de araştırılmalıdır.

Dışlayıcılık ve ayırmacılık yerine, İstanbul'un eritici, yeniden biçimlendirici potansiyellerini geliştirerek, bir dünya metropolüne yakışan bir kültür düzeyinde, birleştirici bir ruhla, kentin ana sorunlarına yaklaşımın zorunlu olduğu kanısındayız.

Bu, göçmenler ve gecekonducular şehri İstanbul'un **gelecekteki kimliği**, aydınların katkıları ve girişimleri ile **olumlu yönde etkilenebilir**.

Konuşmamın son kısmında, bir kaç dakika da son 10 yılda, İstanbul metropoliten alanı üzerinde, bir **nazım planının gösterdiği doğrultuda olmayan**, gelişti güzel yerleşme yığınları, kesinlikle yeşil kalmaması gereken, derin vadiler ve çok engebeli alanlar üzerinde, inşa edildi. Özellikle, yüksek yoğunlukta, çok katlı kule yapıların belediyelerden aldıkları **ruhsat fenomeni nasıl işlemiş olduğu** da bir inceleme konusu olabilir.

Büyük şehre eklenen yeni yapıları **iki türde** ele aldığımız takdirde:

— **En az 100 yıl** kalacak şehir dokuları

— **En çok 20 yıl** dayanacak geçici nitelikteki yapılar.

Bu iki doku türü karşısında, mevzuat ve ruhsat işlemleri bakımından, **davranış ve tolerans ölçüleri farklı** olmalı değil midir?

Gecekonducuların dokularının geçici, genellikle yumuşak karakteri karşısında, yeri kötü seçilmiş **tek düze, yoğun yüksek** blokların bizi daha fazla endişelendirmesi gerekmez mi?

Şehir halkının, şehrin olumsuz gelişmesi karşısındaki **ilgisiz** tutumu da bir başka olgudur.

Toplumun, şehrin çirkin oluşumu karşısında **ilgisiz, umursamaz** ve eleştiriden yoksun **tutumu** da bir vakıadır.

İstanbul'lu kavramı, İstanbul'a sahip çıkanların yok oluşuda ayrı bir gerçektir.

İstanbul şehrinin son 10 yılda oluşan çirkin görüntüleri karşısında, bu oluşumu, vurdum duymazlık içinde seyreden, şehirlilerin, ilgileri nasıl uyandırılacağı da araştırmaya değer inceleme konularından biridir.

Amacımız, 6 gün sürecek bu toplantılarda, İSTANBUL'un geleceğinin saptanması yolunda, yaratıcı tartışmalar yapılmasına yardımcı olmaktadır.

Sayın Dinleyiciler,

Konuşmamı, bitirirken, çok kısıtlı olasılıklar içinde, büyük bir özveri ile çalışan, kolokyum hazırlık komitesinin fedakâr üyelerine, büyük bir teşekkür borcumuz vardır. Huzurunuzda evvela bunu yerine getirmek istiyorum.

Hazırlık Komitesi'nden sonra, bir nevi **imece** usulü ile ortaya çıkan bu kolokyuma, büyük katkıları olan bir dizi kuruluşa da, isimlerine sayarak, onlara candan teşekkür ederiz.

Katkı sağlayan kurum ve kuruluşlar şunlardır:

- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi
- İstanbul İSKİ İdaresi
- Yapı Kredi Bankası
- Pamukbank
- Emlak Bankası
- Kelebek Mobilya A.Ş.
- Cevahirler İnşaat A.Ş.
- Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüscüler Derneği
- İstanbul Ticaret Odası

Ayrıca, bize her hususta yardımcı olan **Üniversitelerin Rektörlerine**, açış toplantıları için bizi burada misafir eden **Yapı Kredi Bankası** Genel Müdürüne, çok teşekkür ediyoruz.

Kolokyuma tebliğ vererek, Panel ve Toplantılara katılan değerli meslektaşlara, daimi komite adına teşekkür eder, toplantının verimli ve başarılı geçmesini dilerim.

Saygılarımla.

TÜRKİYE'DE 16. DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ ÇERÇEVESİNDE
GERÇEKLEŞTİRİLEN "İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SORUNLARI
VE AVRUPA METROPOLLERİ KOLLOKYUMU" SUNUŞ BİLDİRİSİ

Prof. Dr. MEHMET ÇUBUK

DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ TÜRKİYE DAIMİ KOMİTESİ

2. BAŞKANI

İSTANBUL ÜZERİNE YENİ DÜŞÜNCELER

1. KONUNUN ELE ALINMASI VE KOLOKYUMUN AMACI

Mimar Sinan Üniversitesi Rektörlüğü'ne bağlı bir birim olarak çalışan ve destek gören Dünya Şehircilik Günü Türkiye Daimi Komitesi'nin bugüne kadar Türkiye'de Dünya Şehircilik Günü çerçevesinde yaptığı KASIM KOLOKYUMLARI, ülkenin planlama ve şehircilik sorunlarına eğilerek sonuçlar çıkartmış, belirlemeler ve saptamalar yapmış, dolayısıyla herkesin ve herkesimin kendi ele alış biçimi içinde değerlendirme yapmasına olanak veren yazılı kaynaklar ortaya koymuştur.

Bu geleneksel tutum ve ele alış biçimi Kasım Kolokyumlarını özelleştirmiştir.

16. yıldır belirli bir tematik bütünleşme içinde ele alınan konularla ülke genelinden metropollere, kentlere ve kentsel alandan, kırsal alana, önemli sektörel planlamalara kadar uzanan konular işlenmiş ve zengin yazılı kaynaklar oluşturulmuştur.

Bu yılda 16. Dünya Şehircilik Gününde yapılacak Kolokyumun konusu İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede şehircilik sorunlarının yoğunlaştığı, büyüklük yönünden Avrupa'nın kimi devletleriyle kıyaslanabilen, ülkesel gelişmeyi etkileyen ve bir KENTSEL BÖLGE ya da KENT-DEVLET haline gelen İstanbul'un yönetim, planlama sorunlarının tartışılması ve sonuçta değerlendirmeye açık bir kaynak yaratılması hedeflenmiştir.

Kolokyumun amacı ise İstanbul'un sorunlarını ve geleceğini tartışarak metropolün ele alınışına YENİ BİR BAKIŞ AÇISI GETİRMEK ve kentin METROPOLİTENLEŞME sürecine egemen olmak bunun için çözüm yollarını ve dinamikleri armak, araçlar bulmak ve aynı zamanda İstanbul'un DÜNYA KENTİ özelliklerini deşifre etmek şeklinde belirtilmiştir.

Özellikle de İstanbul'u tarihi, coğrafik, stratejik ve ekonomik bağlarla ilişkili ve bir parçası olduğu kabul edilen Avrupa bütünündeki metropolitenleşme çerçevesinde inceleyerek böylece yeni tanımlar ve yorumlar getirecek politikalar, hedefler ve stratejilere ulaşılması arzu edilmiştir. Bu nedenle bazı önemli Avrupa Metropolleri üzerine (Londra-Paris-Viyana-Roma-Madrid-Lizbon-Stockholm ve Sevilla gibi) bildiri-expozelerin sunulması sağlanmıştır. Meslek adamlarının, yöneticilerimizin, siyasilerimizin, üniversitelerimizin ve halkımızın Avrupa metropolleri ve İstanbul metropolü ile ilgili açıklamalarını bir arada inceleme fırsatı yaratılmıştır.

Şunu da belirtmek gerekir ki, temelde "İstanbul'un" inceleme konusu olarak seçilmesinde belirleyici husus; İstanbul'un bir zamanlar olanaklı ve destekli planlama döneminin adeta hiç iz bırakmadan kapanmış olması ve bir süre sonra şimdilerde tekrardan planlamaya dönülme gayretlerinin görülmesi, yasal düzenlemelerle kentsel gelişmeye karşı metropolün silahsız ve savunmasız bir şekilde bir şehircilik savaşına itilmiş olmasıdır.

II. METROPOLİTENLEŞME GENELİNE BAKIŞ

Genel olarak Dünyada metropolitenleşme süreci ve belli başlı metropoller incelendiğinde bazı önemli sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Bu sonuçların ortaya koyduğu tablo hemen hemen İstanbul ve onun gibi metropoller içinde geçerlidir.

20. yüzyılın sonlarına geldiğimiz bugünlerde dünya nüfusu büyük bir hızla artmaya devam etmektedir. Yüzyıl başında 1.5 milyar olan nüfus, 21. yüzyıla girerken 6 milyara ulaşmıştır. Önümüzdeki yüzyılın başlarında bu nüfusun yarısından fazlasının kentlerde yaşayacağı öngörülmektedir.

Yüzyıllık dönemde kentlerin hem sayısını, hemde büyüklükleri artmıştır. Yeni metropol varken, 21. yüzyıla altmışın üstünde metropolle girilecektir. Her geçen yıl metropollerin sayıları artarken mevcut metropollerde de büyümüş, alışılmamışın ve o güne kadarki tüm tanımların ötesinde devleşmiştir. Jeopolitik konumları ve olağanüstü kapasiteleriyle geniş nüfus gruplarını ve büyük yatırımları kendilerine çeken bir nitelik taşımış sorunları da çığ gibi büyümüştür. Bugün metropollerin hangi ölçüye kadar büyüyebileceği hususunda bir eşik olup olmadığı da tartışılmıştır ve sanayileşmiş ülkelerde, ülkesel ve kentsel planlama sonucu, büyümede

yavaşlamalar da elde edilmiştir. Bu gelişmiş ülkelerde, metropollerle dayanışma örneği yaratmak için, devlet bazı görevleri Bakanlıklara verme yolları aramıştır.

Metropollerdeki büyük satürasyonun açıklanması ise, kırsal göç ve kentsel çekim olarak belirmiştir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde metropollerin gelişmelerinde farklı etkenlerin rol oynadığı görülmüşse de Dünyanın bu gelişmiş kentsel gelişmelerde çok önemli sorunların ortak bir paydada toplandığı da saptanmıştır.

Bugün metropollerde yönetim biçimleri de önem kazanmıştır. Klasik yönetim biçimlerinin, artık sorunların çözümünde etkinliği tartışılır hale gelmiştir. Bölgesel, metropoliten ve kentsel ölçekteki sorunların çözümünde bu kurumsal sistemlerin ve organizasyonların yetersiz kaldığı ve nasıl olması gerektiği araştırılmaya başlanmıştır. Gelişmiş ülkelerde metropollerdeki dengesizlikler giderilmiştir. Metropolitenleşme sürecine egemen olmak için de yeni dinamikler ve yeni bakış açıları gerektiği ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla metropollerde çok merkezliliğin organizasyonu rekabetin, tamamlayıcılığın ve bunların üretim stratejilerinin analiz edilmesi gerekmiştir. Bugün Yeni Avrupa Oluşumu içinde, ülkeler kendi bünyelerinde ve de ortak olarak bir metropoller ağı ortaya koymuşlardır. Avrupa Topluluğu'nu oluşturan ülkeler, sınırları içinde büyük kentlerin rollerini tanımlayarak bu bütün (topluluğun) içinde önemli işlevler yüklenmişlerdir. Bu anlamda Avrupa'da birçok büyük kent adeta yarışmaktadır. Bugün Madrid Avrupa'nın kültür merkezi, Strasbourg yönetim merkezi olmuştur. Keza Avrupada kentlerde aşırı ve kötü yönlendirilmiş büyümeye dönük yarış ideolojisinden vazgeçilme gerekliliği belirmiştir. Özellikle Avrupa Metropollerinde son on yıldır büyümeler durdurulmuştur. Ve Avrupa bütünlüğünün sağlanmasında mümkün olduğunca az kademeli kentler ağına doğru bir gelişme hedeflenmiştir. Kentlerin bölgesel sistemleri yerine geçecek kompetans şekilleri araştırılmaya başlanmıştır. Avrupa ekonomik topluluğunu oluşturan ülkeler, Avrupa bütünü için gelişme senaryoları hazırlamışlardır. Yeni Avrupa oluşumu içinde ekonomik topluluk üyesi ülkeler kendi sınırları içinde kentlerini bu düzen içinde restrüktüre etmeye başlamışlardır.

1990 yılında Strasbourg'da Avrupa Konseyi bünyesinde yapılan bir Kolokyumda, Avrupa politikasının belirlenmesinde Türkiye İstanbul Boğazı ile Marok Cebelitarık Boğazı ile iki mekan ve yer olarak belirlenmiştir. Avrupa bütünündeki gelişmenin doğu-batı aksı ise İspanya'da Cadiz ve Sevilla kentlerinde başlayan Türkiye'de İstanbul'a dek uzayan aks olarak kaydedilmiştir. Bu aks avrupa'nın rekrütürasyonunda çok önemli bir kısmı oluşturmaktadır.

İşte nüfusu sekiz milyona yaklaşan ve 2000 yılı için 12 milyon nüfus öngörülen İstanbul Metropolünün gelişme stratejilerini ve hedeflerinin tartışılmasında bu hususların da dikkate alınması gerekmektedir.

III. İSTANBUL ÜZERİNE

İstanbul toprakları üzerinde beşerî izler M.Ö. 2000'li yıllara kadar geri gitmektedir. Dörtbin yıldır üstüste biriken bu izlerden ve bugün belli bir ölçüde kalabilmiş eşsiz kültür mirası ve fevkalade sitler sunan coğrafi konumu İstanbul'a kendine özgü birçok özellik kazandırmıştır.

Birbirini izleyen uygarlıkların yansıdığı fiziksel çevre özellikleri onu geçmişte ve hatta günümüzde görülesi ve de yaşanası bir kent yapmıştır. Tarihi süreçteki çeşitli uygarlıkların sentezini oluşturan bu kültür mirası, doğal ve kentsel peyzajlar bütünü ne yazıkki ülkeye özgü koşullarda, dünya metropollerinin büyük bir kısmının içinde bulunduğu olumsuzluklardan ve gelişmelerden payını almış, tarihsel önem ve değer bakımından Roma ile kıyaslanabilecek bu kent, tarih dokusunun taşıyabileceği nüfus dengesini çoktan aşarak, fiziksel-mekânsal özelliklerinin büyük bir kısmını yitirmiş, olumsuz gelişmenin tüm kötü sonuçlarını yaşamıştır.

Kentleşme ve kentlere göçün adeta eşanlamlı alındığı bu gelişme Avrupa başkentlerinde izlenenin tam aksi şekilde olmuş ve sonuçta ilkel bir düzensizlik ve kargaşa içine girmiş ve bugün İstanbul şehircilik krizi içine itilmiştir.

2000'li yıllar için 12 milyon nüfus öngörülmesine karşın henüz çağdaş gelişme politikaları ve stratejileri de ortaya konmuş değildir. Hızlı nüfus artışının etkisinde İstanbul'un denetimsiz ve plansız büyümesi, gelişmesi ise önlenemez bir yığılılmaya dönüşmüş ve hüküm süren anarşik kentleşme, kent ve bölgesi arasında büyük dengesizlikler ortaya çıkartmıştır.

Uzun bir sürenin sonunda elde edilen ve kenti bölgesi içinde ele alarak hipotezler üreten, 1980 yılında Bayındırlık Bakanlığı'nca onanmış büyük İstanbul nazım planlarının ortaya koyduğu değerler, hedefler ve ilkeler gerçek bir revizyonu beklerken, adeta planla birlikte yokolmuş, 3030 sayılı büyük şehir yönetimiyle ilgili yasanın belirlediği büyük şehir alanı; geçmişte tartışılan ve kabul edilen "metropoliten kent", "metropoliten yönetim" ve "metropoliten planlama" kavram ve eylemlerinin uygulama alanından farklı ve sığ kapsamda kalmış, böylece metropoliten alan bütününde planlama ve mekânsal denetim de bir otorite boşluğu doğmuştur.

İstanbul'un önceki dönem nazım plan çalışmalarında belirlenmiş olan Silivri - Gebze arasında uzanan ve "denetimli" metropoliten alan bütünü, 3030 sayılı yasanın büyük şehir olarak belirlediği ve yetkilendirdiği merkez ilçelerin oluşturduğu alan olarak Büyük Şehir sınırları dışında kentsel nüfusun yayılması sonucu denetimsiz yerleşmeler meydana gelmiş, kısa zamanda ve politik baskılar sonucu bu yerleşmeler müstakil belediye statüsüne kavuşmuştur.

Müstakil belde belediyelerinin (şimdilik bazılarında) herhangi bir üst denetim olmadan ve bölge gelişmesi ile bütünleşmeden hazırlanan sözde yerleşme planları kendilerince onaylanıp uygulamaya konulmaya başlanmıştır. Büyük nüfus çekimi yaratacak olan ve bölgeye Anadolu'dan göçe davetiye çıkaran ve İstanbul kent bütünü halkının yaşamsal kaynakları üzerinde gelişen bu yerleşmeler metropoliten alan bütününde geleceğe dönük istihdam-ulaşım-eğitim-sağlık ve çevre sorunları yaratarak çözümsüzlükleri ve sorunların aşılmasını çok güç boyutlara sürüklemişlerdir. Böylece anarşik gelişmeyle İstanbul'un çevresinde, koruma alanları, orman ve su havzaları kaçak gelişmenin işgaline uğramıştır. Metropoliten alanda genelde bağımsız plan uygulamaları yapan ve nüfusu hızla artan, dolayısıyla hızla büyüyen bağımsız belde belediyeleri, Belediyeleşme adına şehirleşmeden vazgeçme yanlışlığına sürüklenmişlerdir.

İstanbul'un aşırı nüfus artışından doğan önemli boyutlarda yönetsel, mekânsal, işlevsel ve altyapısal sorunlarının kuşkusuz büyük bir kısmı ülke genelindeki durumdan kaynaklanmaktadır.

Dolayısıyla ana çözümlerin ülke genelinde getirilmesi gerekmektedir. Burada üzerinde durulması gereken asıl sorun; planlamanın ülkesel ve bölgesel ölçekte olmasının sağlanmasıdır. Yani ülke bütününde denge metropolleri ve dengeli kentler sistemi ve gelişme akslarının yaratılmasıdır. Böylece İstanbul'un çekiminin azaltılması, büyümesinin önüne geçilmesi sağlanacak ve keza eko-sistemik gelişmenin ülkeler üstü ölçekte ele alındığı günümüzde ülkesel, bölgesel kaynaklar ussal biçimde kullanılarak, değere konarak ve bunların sonuçları metropollere, kentlere yansıtılacaktır.

Dolayısıyla bir gereklilik olarak beliren ve ivedi bir durum gösteren Türk Şehircilik genel felsefesi ve Türk Şehircilik sistemi düzenlenmeli ve bu çerçevede büyük kentlerle ilgili gelişme olanakları getirecek koşullar ve esasların yaratılmalıdır.

Yerel yönetimleri önemseyen ve yerel girişimleri destekleyen çağdaş ve postmodern düşüncede ülke düzenleme politikaları geliştirilerek kentlerin kendi imajlarını kendi yaratıcılıklarının işlevinde ortaya koymalarının sağlanmasıdır.

Sorunların aşırı boyutlara ulaştığı bu durumda İstanbul'un sorunlarının önemi ve karmaşıklığı ve ülkemizde de kesin olarak devlet katkısıyla çözüm bulunması gereği hükümetler, Bakanlıklar ve yerel yönetimce kabul edilmiş ve tartışmaya açılmıştır.

Özellikle asayiş, işsizlik, nüfus artışı doğuran göç ve diğer önemli hususlar son dönemde hükümetleri gerçekten meşgul eder hale gelmiştir. Bu amaçla TBMM de bir komisyon oluşturulmuştur. İçişleri Bakanı, İstanbul'un sorunlarının güneydoğu Anadolu'da yaşanan olaylar kadar önemli olduğunu söylemiş ve İstanbul'un bir devlet meselesi olduğunu beyan etmiştir.

İstanbul'un nasıl yeniden yaşanabilir bir kent haline getirilmesinin araştırılması gerektiğini vurgulamıştır.

Zaten son on yıldır çeşitli çevrelerde İstanbul üzerine yapılan çalışmalar tartışmalar ve geleceğine dönük öneriler, düşünceler İstanbul'un ülkenin herhangi bir kenti gibi ele alınamayacağını da ortaya koymutur. Son dönem Hükümet Başkanının görüşü de böyledir. Kendisinin ifade ettiği gibi "İstanbul yirmidört Avrupa devletinden büyük bir kent görünümündedir. Elbette bu özellik ihtiyaçlar ve sorunları da beraberinde getirmiştir. Ve de artık İstanbul yönetimine bir Bingöl, Niğde, bir Isparta gibi bakmak mümkün değildir. Herşeyden önce yapılması gereken şey de belediye fonksiyonlarını aşan yüklerin belediyenin üzerinden kalkmasının

sağlanmasıdır." Başkanın İstanbul'un çok farklı bir durumda bulunan ve farklı şekilde ele alınması gereken bir şehir-devlet olduğunu belirtmesi ve İstanbul'a üniter yapıyı bozmadan "geniş" ve "büyük" bakmak gerektiğini belirtmesi önem taşımaktadır. Yani Kolokyumun varmak istediği hedef. Başbakan tarafından bizzat belirlenmiştir.

İstanbul'a geniş ve büyük bakmak.

Bütün bu oluşumlar içinde kentsel gelişmenin denetim ve yönlendirilmesi yükünün altında ezilen yerel yönetim, metropoliten çevrede ortaya çıkan olaylarla başatmenin olanaksızlığı içinde yinede mevcut yasal ve mali olanaklarla olumlu-olumsuz altyapı, kentsel iyileştirme, kentsel düzenleme ve büyük kentsel proje çalışmalarını (her ne kadar nazım planla bütünlüğü tartışılır olsa da) uygulamaları yürütmekte ve kentsel hizmet sunma gayreti içinde bulunmaktadır. Ancak kente göçün karşısında uygulanacak müeyyide olmadığı ve yerel yöneticileri "ancak" kabul etmek durumunda kaldıkları ve onlara iş, konut ve diğer hizmetleri sunmakta zorlandıklarına göre elbette bu koşullarda İstanbul'un ölçüsüz ve denetimsiz büyümesi durmayacaktır.

Kuşkusuz İstanbul'da tüm metropoller gibi büyümeye devam edecektir. Ancak Avrupa metropollerinde olduğu gibi bu büyümenin yavaşlatılması ve belki giderek durdurulması ve gerçek yaşam koşul ve kalitesinin oluşturulması da gerekmektedir. **İşte bu husus İstanbul metropolitenin yeni bakış açıları ve yeni dinamiklerin kazandırılması anlamına gelmektedir.**

Bu yeni ele alışı İstanbul'da bir konürbasyon oluşumu içindeki gelimesine mutlak müdahale etmek gerekmektedir.

Batıda Tekirdağ'dan başlayarak, İstanbul ve İzmit, Adapazarı, Eskişehir'e kadar giden bir konürbatif (*) gelişme söz konusudur. Bunun gözardı edilmesi olası değildir.

Kaldığı bugün yaklaşık 300 km'ye yayılan bu KONURBATİV oluşum içinde artık iki metropoliten kent vardır: İzmit ve İstanbul. Bu etkileşimin başka türlü dikkate alınması gerekmektedir. Bu konürbatif gelişmede iki büyük kent statüsünün çatışması söz konusu olacaktır.

Görülmektedir ki İstanbul'ul kentsel gelişiminin çözümlenmesi Belediye bünyesinde oluşturulan bir Nazım Plan bürosu organizasyonu yoluyla yapılmayacaktır.

O halde İstanbul'un kendi sorunları ile başbaşa kalmasının aşılması ve geleceğe dönük hem ulusal ve hemde uluslararası yeni işlevler kazandırılarak evrensel kılınması ve 21. yüzyıla girerken uluslararası dünya kenti özelliklerinin artık deşifre edilmesi ve bu niteliğin yaratılması gerekmektedir. Ancak ayrı ayrı kesimlerde tartışılan ve gerçek anlamda ana hedefler belirlenmeden yapılan parçacı çalışmalardan İstanbul bütünü ile ilgili sonuçlar elde etmek mümkün olmayacaktır.

Bölgesi, ülkesi ve komşu veya üye olduğu topluluk ülkeleriyle oluşan coğrafik, ekonomik ve tarihsel bütünlüğün ortaya koyduğu üst bölgeler içinde örneğin Balkanlarda, Avrupa bütününde ve Karadeniz işbirliği topluluk ülkeleri bütününde İstanbul'un mevcut değerleri, konumu ve statüsünün tartışılarak kentsel gelişmesine bakmak gerekmektedir.

İstanbul'un sorunları biraz da Türkiye'nin sorunları gibi ortaya çıktığından herşeyden önce hala gerçekleştirilmeyen yeni bir Türk Şehircilik genel felsefesi ve sistemi oluşturmalı ve bu sistemde plancılara, şehircilerin ve de ilgili tüm disiplin mensuplarının teknik ve mesleki kapasitelerini kullanma olanağı yaratılmalıdır. Ülke bütününde arazi kullanımı ile ilgili yasal düzenlemeler geçikmeden yapılmalı ve kentlere yeni alanlar kazandırılmalı, şehirciliğe ait normatifler getirilmeli, tüm kentlerimizde eksikliği görülen urbanistik disiplinin yaratılması sağlanmalıdır.

INAUGURAL SPEECH OF THE 16 th COLLOQUIUM OF WORLD TOWN PLANNING DAYS IN TURKEY ON URBAN DEVELOPMENT PROBLEMS OF ISTANBUL AND EUROPEAN METROPOLITAN CITIES(*)

NEW IDEAS ON ISTANBUL

I. GENERAL APPROACH AND THE OBJECTIVE OF THE COLLOQUIUM

"The November Colloquium" organized by the Permanent Turkish Committee of the World Town planning Day under the body of the Mimar Sinan University has approached to the urban and planning problems of Turkey, reached some definitions and derived some results. It produced written materials which make an evaluation from different viewpoints available for different group of people.

This tradition gav a characteristic to "the November Colloquium". For 16 years, the subject has differentiated from the country level to the metropolises, from cities to rural areas and sectoral planning.

This year, the subject of the Colloquium was defined as "Urban Development Problems of Istanbul". The goal is to discuss the planning and management problems of Istanbul as the urban region affecting the national development and of which population can be compared with that of some European Countries.

The objectives of the Colloquium are:

- to bring a new approach to Istanbul through series of discussions on problems and future of the metropol.
- to searc the dynamics of the metropolotization process in order to be able to control it.
- to find the tools for controlling this process.
- to define the characteristics of Istanbul as a World City.

Istanbul is regarded as a part of the European Metropolises within the historical, geographical, strategical and economical context. Papers on important European Metropolises-London, Paris, Vienna, Roma, Madrid, Lisbon, Stockholm and Sevilla- were provided in order to give the possibility of evaluation of those metropolises to professionals, managers, politicians, academicians and people. It must be pointed out that Istanbul is defined as the theme of the Colloquium mainly because its planning period had closed down many years ago and recently some efforts without necessary planning tools has been observed towards a planned metropol.

II. A VIEW TO METROPOLITANIZATION PROCESS

If metropolitanization process and major metropolitan cities in the world were investigated. The results also would have been valid for Istanbul.

The world pop ulation is still increasing in a very rapid rate. While the population was 1.5 billion at the beginning of the 20th century, it reached 6 billion towards the 21th century. It is estimated that more than half of this population will live in cities at the beginning of the next century.

During the least century, cities had had an increase in both number and size. New metropolises have born. While the number of medropolises uwith a population of more than 5 million was only three at the beginning of the century, it will be more than 60 towards to the next one. Besides the increase in number their sizes reached enormous levels at which large population groups and large investments could be absorbed.

Nowadays, the level to which metropolitan cities can reach both in size and junction is under discussion. In industrialized countries urban growth rate has decreased by implementation of planning tools. In these countries the state gave some duties to ministries in order to support metropolitan organizations.

(*) INAUGURAL SPEECH HAS BEEN GIVEN BY *PROF. DR. MEHMET ÇUBUK*, VICE PRESIDENT OF PERMANENT TURKISH COMMITTEE OF THE INTERNATIONAL ORGANISATION FOR THE WORLD TOWN PLANNING DAY.

The explanation of saturation in metropolitan cities has appeared as rural migration and urban attraction. Since traditional administrative systems have failed in solving the problems of metropolitan cities, metropolitan administration gains increasing importance. The need for new dynamics and new approaches in order to make the process more controllable became clear. This, organisation of multicentricity, analysis of competitiveness entirety and their production strategies had to be made.

Nowadays, within New European Formation a metropolitan network is arising. Each EEC country defined the roles and the functions of their metropolitan cities. Today Madrid is cultural, Strasbourg is administrative center of Europe. The idea of rapid growth was given up. For last decades the growth of European Metropolises has been nearly stopped. Target is to reach a balanced urban network for integration of Europe. Some convenient forms of urban systems as a substitute for regional systems are being searched.

EEC countries prepared some development scenarios for the whole of Europe. Each country began to restructure its own urban systems according to new scenarios.

In 1990, at one of the EEC Colloquium in Strasbourg, Bosphorus and the Strait of Gibraltar were defined as two important places in defining the European policies. East-West axis begins from Cadiz and Sevilla in Spain and extends to Istanbul in Turkey. This axis is very important in restructurization of Europe.

Therefore, these factors should be considered in defining and discussing the developments strategies of Istanbul which has a population of almost 8 million and will have 12 million by 2000.

III. ON ISTANBUL

The first civilization period of Istanbul goes back to 2000 BC. Accumulation of cultural elements for 4000 years and its unique geographical location created the peculiar characteristic of Istanbul. Unfortunately the combination of historical heritage and natural and urban landscape lost many of its characteristics through rapid and uncontrolled development and especially rapid population increase above the level that the capacity of historical city could absorb. By this development at which urbanization had the same meaning with urban migration a urbanization crisis would be inevitable. In spite of estimated population of 12 million by 2000, any development policy and strategy for this population has not been developed yet. Greater Istanbul Master Plan was completed in 1980 at the end of a long period of time and approved by the Ministry of Resettlement and Reconstruction. But, the goals, the principles and the values brought by the Master Plan need a great deal of revision by now.

The concept of "metropolitan city", "metropolitan city", "metropolitan administration" and "metropolitan planning" were taken in their narrow meaning in implementation of the Law of 3030 "The Greater City Administration". This Minister preparation created a lack of authority in the metropolitan area. The areas beyond the boundaries of Greater Istanbul faced with uncontrolled population increase. In a short time they had the municipal status under political pressures.

New municipalities produced local implementation plans without considering the metropolitan development and the integration. It seems that the new settlements around The Greater Istanbul will create problems of employment, transportation, education, health and environmental problems as they attract a great quantity of population to the lands of vital resources; forests and water-basin.

The major part of the administrative, spatial, functional and infrastructural problems arises from the general condition of the country. Therefore main solutions should come from the national and regional level. Balancing metropolises, balanced urban systems and a development axis should be created. The growth of Istanbul should be stopped by reducing its attractiveness. Contemporary approaches takes eco-system at the supra-national level. So, national and regional resources have to be used in a rational manner. Results will be inevitably reflected to metropolises and cities.

A Turkish urban planning philosophy together with reorganization of Turkish urban planning system appear as the urgent requirement. National organization policies should support local administration and local

initiatives according to contemporary and post-modern ideas. Cities have to be given an opportunity of creating their self-image.

A need for State intervention to the acute problems of Istanbul is widely accepted by the Ministries and local authorities and opened to discussions. In recent years security problems, unemployment, migration and the other problems has occupied the governments commission was established to search for the solution of the problems wich were considered as important as those in South-East Anatolia. The Prime Minister stated in one of this speech that; *"Istanbul seems bigger brought some requirements, and problems. Now, it is not possible to consider sstanbul administration in the same manner with for example Bingöl, Niğde or Isparta. The first thing to do is to reduce the excessive burden of the Municipalities."* The goal of the Colloquium was summarized by the Prime Minister; approach to Istanbul should be "wide".

Local authorities are under a heavy burden of controlling and guiding urban development, providing infrastructure, urban rehabilitation, urban organization and carrying out comprehensive projects.

But, they do not have any power to put into use against immigration. The only thing they do is to accept newcomers and try to provide them employment, housing and other service facilities.

There is no doubt that Istanbul will continue to grow like other metropolises. But this growth should be stopped or at least reduced in order to rise living conditions. All these require new viewpoints and new dynamics.

First of all, conurbation (*) development should be controlled. This development axis begins from Tekirdağ, it reaches to Eskişehir via Istanbul, İzmit and Adapazarı. It can not be ignored that there are two metropolitan cities, Istanbul and İzmit, on this axis which is 300 km long. It is apparent that the problems can not be solved by the Master Plan Bureau under the body of the Greater Istanbul Municipality.

partial efforts will be failed inevitably in creating a new function for Istanbul as a World City. Its role and function should be defined at supra national level, as a part of the Balkan Peninsula, Europe and Black-Sea countries.

Because the problems of Istanbul can be regarded as a reflection of the problems at the national level, we can say that, we need a new urban planning philosophy and planning system at which all planners and the other professionals can join with full of their capacity. Legal arrangements on land use should be made, new norms should be brought to urban planning, and urbanistic discipline should be created.

(*) Conurbation; Number of towns joined into one large city or network.

PARİS KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Jean DELLUS

PARIS ET L'AGGLOMERATION URBAINE D'ILE DE FRANCE



Photo/Resim 1:

PARIS EST-IL TOUJOURS DANS PARIS?

AU SIECLE DERNIER, LE BARON HAUSSMANN ET NAPOLEON III ONT ANNEXE LES COMMUNES VOISINES DE PARIS EJA TROP A L'ETROIT DANS SES BARRIERES.

ON AURAIT PU PENSER QUE PROGRESSIVEMENT PARIS CONTINUERAIT A S'ETENDRE ET A CONQUERIR SA BANLIEUE.

MAIS ON L'A CEINTURE, D'UNE VASTE FORTIFICATION A LA FIN DU SIECLE DERNIER ET AUJOURD'HUI D'UN BOULEVARD PERIPHERIQUE QUI A PRIS SA PLACE MAIS QUI EN MARQUE LES LIMTES DEFINITIVEMENT.

SI PARIS FRANCHISSAIT SA FRONTIERE, JAMAIS IL NE REUSSIRAIT A ENGLOBER LA TOTALITE DU TERRITOIRE CONQUIS PAR LA VILLE CONTEMPORAINE.

(Photo. 2)

IL EST AUJOURD'HUI LE COEUR D'UNE VASTE AGGLOMERATION, CINQ FOIS PLUS PEULEE ET DIX FOIS PLUS ETENDUE QUE LUI.



Photo/Resim 2:

C'EST UN GIGANTESQUE SYSTEME URBAIN, AVEC SES TENSIONS. SES DESEQUILIBRES, SON DYNAMISME, SES INEGALITES ET SES EXCLUSIONS QU'IL FAUT TENTER DE MAITRISER.

LA GRANDE VILLE EST DIFFICILE A VIVRE, LA PLANIFICATION URBAINE TOUT EN FAVORISANT LE DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DOIT S'ATTACHER A CREER UNE VIE MEILLEURE POUR LES HOMMES. (Photo. 3)



Photo/Resim 3:

CE COURT EXPOSE VOUDRAIT FAIRE COMPRENDRE A LAFOIS LES DIFFICULTES



Photo / Resim 4:

REELLES, L'AMPLEUR DES PROBLEMES ET LES AMBITIONS DES RESPONSABLES POLITIQUES ET TECHNIQUES DE PARIS ET DE SON AGGLOMERATION.

FAIRE EGALEMENT COMPRENDRE QUE PARIS N'EST PAS SEULEMENT LA BELLE VILLE MONDIALEMENT CONNUE, APPRECIEE POUR SA BEAUTE ET SON HARMONIE, MAIS LE COEUR D'UNE VASTE METROPOLE DE NIVEAU MONDIAL, QUI POSE COMME TOUTES LES GRANDES VILLES D'ENORMES PROBLEMES DE GESTION ET DE PLANIFICATION. (Photo. 4)

1) LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL

L'Île de France, la région de Paris

"The November L'ILE DE FRANCE EST L'UNE DES 22 REGIONS ADMINISTRATIVES DE FRANCE.

COMME TOUTES LES REGIONS, ELLE EST GOUVERNEE PAR UNE ASSEMBLEE ELUE POUR 6 ANS AU SUFFRAGE UNIVERSEL, MAIS DISPOSE D'UN POUVOIR POLITIQUE RELATIVEMENT FAIBLE, SANS MAJORITE TRES AFFIRMEE. ELLE EXERCE DES RESPONSABILITES LIMITEES DEFINIES PAR LA LOI.

ELLE ELIT UN PRESIDENT POUR LA DUREE DE SON MANDAT. CE PRESIDENT EST DEPUIS LES ELECTIONS DE MARS 1992 MONSIEUR MICHEL GIRAUD.

L'ETAT EST REPRESENTE PAR LE PREFET DE REGION QUI EST AUSSI PREFET DE PARIS, ET CONTINUE A JOUER UN ROLE IMPORTANT DANS DE NOMBREUSES DECISIONS NOTAMMENT EN MATIERE DE FINANCEMENT, BIEN QUE LA TENDANCE SOIT AU DESENGAGEMENT PROGRESSIF DE L'ETAT.

LA REGION A COMPETENCE POUR PROMOUVOIR L'AMENAGEMENT DE SON TERRITOIRE ET PARTICIPE AU COTE DE L'ETAT AU FINANCEMENT DES GRANDES POLITIQUES, TRANSPORT, EDUCATION, LOGEMENT, ENVIRONNEMENT.

L'ILE DE FRANCE, C'EST 12.000 KM², 8 DEPARTEMENTS DONT L'UN EST LA VILLE DE PARIS, 1.281 COMMUNES INDEPENDANTES D'UNE TRES GRANDE DIVERSITE DE SURFACE ET DE POPULATION. (Photo. 5)

LA POPULATION DE L'ENSEMBLE, C'EST EN 1990, 10,6 MILLIONS D'HABITANTS, LA VILLE DE PARIS EN COMPTE 2,14 MILLIONS. LA COMMUNE LA PLUS PEELEE APRES PARIS EN COMPTE 120.000, ET LA PLUS PETITE SEULEMENT 20 HABITANTS.



Photo / Resim 5:

CHAQUE DEPARTEMENT HORS PARIS, C'EST DE 1 A 1,4 MILLIONS D'HABITANTS.

CETTE SITUATION DE TRES GRANDE CONCENTRATION DE POPULATION ET D'EMPLOI EN UN POINT UNIQUE DU TERRITOIRE A DES ASPECTS POSITIFS, CAR LA REGION CAPITALE EST L'UNE DES PLUS PRESTIGIEUSES. ET ECONOMIQUEMENT L'UNE DES PLUS FORTES PARMIS LES METROPOLES MONDIALES, MAIS A AUSSI DES ASPECTS NEGATIFS CAR LA PREMIERE GRANDE AGGLOMERATION EN FRANCE APRES LA REGION PARISIENNE NE COMPTE QU'UN PEU PLUS DE 1 MILLION D'HABITANTS. (Photo. 6, 7, 8)



Photo / Resim 6:

C'EST LE RESULTAT DE L'HISTOIRE DE NOTRE PAYS, COMMENCEE AU 13E SIECLE AVEC LA PREDOMINANCE DES ROIS DE FRANCE ET LEUR VOLONTE DE REALISER ET DE MAINTENIR L'UNITE DE FRANCE. (Photo. 9)

IL EN EST RESULTE UN ETAT CENTRALISE QUI A DONNE NAISSANCE A UNE VILLE CAPITALE HYPERTROPHIEE PAR RAPPORT AUX AUTRES VILLES DU TERRITOIRE FRANÇAIS.

C'EST UN DES GRANDS ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE NATIONAL QUE DE MAITRISER CETTE SITUATION, ET DE FAIRE EN SORTE QUE LES AUTRES GRANDES VILLES DE FRANCE PRENNENT UNE PART DE PLUS EN PLUS GRANDE DANS LA REPARTITION DES RICHESSES ET EVITENT AUSSI L'AFFLUX DE POPULATION SUR L'ILE DE FRANCE.



Photo / Resim 7:

UNE DEMARCHE DE PLANIFICATION EN COURS: LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR

EN FRANCE, LES SCHEMAS DIRECTEURS DES GRANDES AGGLOMERATIONS FIXENT POUR UN HORIZON DE 20 A 25 ANS LES GRANDES LIGNES DU DEVELOPPEMENT URBAIN.



Photo / Resim 8:



Photo / Resim 9:



Photo / Resim 10:

LE PRECEDENT POUR L'AGGLOMERATION PARISIENNE AVAIT ETE ETABLI EN 1965 SOUS L'EGIDE DE PAUL DELOUVRIER, HAUT FONCTIONNAIRE DE L'ETAT, CHOISI PAR LE GENERAL DE GAULLE POUR PROPOSER UN "GRAND DESSEIN", UNE GRANDE VISION POUR L'AGGLOMERATION FUTURE (Photo - 10)

CE GRAND PROJET A PERMIS LA MISE EN OEUVRE DE 5 VILLES NOUVELLES AUTOUR DE PARIS, D'UN RESEAU REGIONAL DE TRANSPORTS EN COMMUN RAPIDES (RER) ET D'UN RESEAU D'AUTOROUTES URBAINES.

L'ESSENTIEL DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT FIXES A CETTE EPOQUE A ETE ATTEINT, BIEN QUE PAR EXEMPLE LE RESEAU AUTOROUTIER PREVU N'AIT PAS ETE ACHEVE.

LES VILLES NOUVELLES AUTOUR DE PARIS ONT PERMIS DE FIXER ENVIRON 40% DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE DES 25 DERNIERES ANNEES SUR DES SITES PLANIFIES EN COHERENCE AVEC D'IMPORTANTS PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN GRANDE PARTIE FINANCEES PAR L'ETAT. (Photo - 11)

UNE GRANDE POLITIQUE FONCIERE A ETE MISE EN OEUVRE QUI A PERMIS A LA PUISSANCE PUBLIQUE D'ACHETER A L'AVANCE LES TERRAINS NECESSAIRES A CETTE URBANISATION. LES VILLES NOUVELLES NE SONT PAS ACHEVEES. ELLES JOUENT AUJOURD'HUI UN ROLE IMPORTANT DANS L'ACCUEIL D'ACTIVITES NOUVELLES, ET CONTRIBUENT FORTEMENT A LA MODERNISATION DE L'APPAREIL DE PRODUCTION DE LA REGION. ON PEUT DIRE QU'ELLES SONT GLOBALEMENT UNE REUSSITE CAR ELLES ONT PERMIS DE MAITRISER UNE PART IMPORTANTE DU DEVELOPPEMENT URBAIN.

IL DEVIENT URGENT AUJOURD'HUI DE FIXER A NOUVEAU LES GRANDES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE, DANS LE CONTEXTE ACTUEL QUI EST PROFONDE-



Photo / Resim 11:



Photo / Resim 12:



Photo / Resim 13:

MENT DIFFERENT, TANT SUR LE PLAN ECONOMIQUE, DEMOGRAPHIQUE QUE POLITIQUE. (Photo - 12)

LOI DE DECENTRALISATION DE 1983

CETTE LOI A PROFONDEMENT MODIFIE LES RAPPORTS ENTRE L'ETAT ET LES COLLECTIVITES LOCALES EN DONNANT A CELLES-CI L'ESSENTIEL DES POUVOIRS EN MATIERE D'URBANISME.

CE SONT ELLES QUI DECIDENT DE L'UTILISATION DES SOLS DANS LE CADRE DE PLANS DIT PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (POS), ET DELIVRENT LES AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE. L'ETAT N'EXERCE PLUS QU'UN CONTROLE A POSTERIORI.

C'EST AINSI QUE LES SCHEMAS DIRECTEURS D'AGGLOMERATION SONT DE LA COMPETENCE DES ELUS LOCAUX. L'ETAT FAIT SEULEMENT CONNAITRE SES EXIGENCES ET PEUT SI NECESSAIRE LES IMPOSER. BIEN ENTENDU, IL CONTROLE LA LEGALITE DE LA PROCEDURE D'ELABORATION ET D'APPROBATION DE CES DOCUMENTS.

CES SCHEMAS SONT ELABORES PAR DES SYNDICATS D'ETUDE OU DES STRUCTURES INTERCOMMUNALES DU TYPE COMMUNAUTES URBAINES OU DISTRICTS URBAINS QUAND IL EN EXISTE. ILS SONT APPROUVES DE MEME PAR CES AUTORITES QUI REGROUPENT L'ENSEMBLE DES COMMUNES D'UNE AGGLOMERATION AUTOUR DE LA VILLE CENTRE.

LA PLUPART DES GRANDES VILLES EN FRANCE DISPOSENT D'UN TEL SCHEMA DEPUIS DE NOMBREUSES ANNEES. UN GRAND MOUVEMENT DE REVISION DE CES DOCUMENTS EST EN COURS EN CE MOMENT SUR DES BASES ECONOMIQUES ET DEMOGRAPHIQUES ACTUELLES QUI SONT PROFONDEMENT DIFFERENTES DE CE QU'ELLES ETAIENT LORS DES PREMIERS

SCHEMAS DIRECTEURS DANS LES ANNEES 1970.

LA DECENTRALISATION A FAIT APPARAITRE LES DIFFICULTES DE COORDINATION DES



Photo / Resim 14:

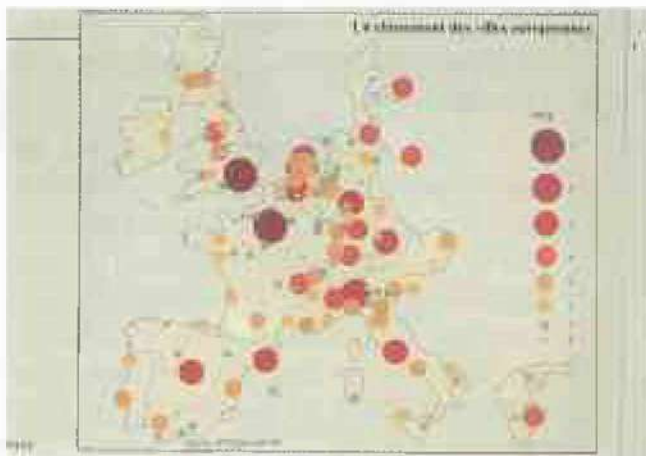


Photo / Resim 15:



Photo / Resim 16:

POLITIQUES ET DES CHOIX A LONG TERME DANS DES AGGLOMERATIONS QUI REGROUPENT, UN GRAND NOMBRE DE COMMUNES INDEPENDANTES. ELLE REVELE EN MEME TEMPS L'IMPERIEUSE NECESSITE DE LA COOPERATION INTERCOMMUNALE.

L'AGGLOMERATION DE PARIS ECHAPPE A LA REGLE GENERALE. L'ETAT A TOUJOURS JOUE VIS-A-VIS DE LA VILLE CAPITALE UN ROLE PREPONDERANT. LONGTEMPS PARIS FUT GOUVERNE PAR UN PREFET. LE PREMIER MAIRE DE PARIS DEPUIS LA COMMUNE DE 1871 A ETE ELU EN 1977, C'EST MONSIEUR JACQUES CHIRAC.

LE SCHEMA DIRECTEUR DE L'ILE DE FRANCE A VALEUR DE "DIRECTIVE NATIONALE D'AMENAGEMENT". IL EST ELABORE PAR LES SERVICES DE L'ETAT SOUS LA GOUVERNE DU PREFET DE REGION, QUI ASSOCIE LE CONSEIL REGIONAL ET LES CONSEILS GENERAUX DES DEPARTEMENTS.

IL EST APPROUVE PAR LE CONSEIL D'ETAT APRES AVIS DE LA REGION.

CETTE SITUATION EST AUJOURD'HUI TRES CONTESTEE PAR L'ASSEMBLEE REGIONALE QUI REVENDIQUE UN PARTAGE DE RESPONSABILITES AVEC L'ETAT POUR L'ELABORATION ET L'APPROBATION, MAIS LE GOUVERNEMENT ACTUEL N'ENTEND PAS CHANGER LA LOI.

L'INSTITUTION REGIONALE AINSI QUE LES CONSEILS GENERAUX DES DEPARTEMENTS ONT ELABORE DES CONTRIBUTIONS A L'EXERCICE CONDUIT PAR L'ETAT, SOUS LA FORME DE CHARTES D'AMENAGEMENT DANS LESQUELLES ELLES EXPRIMENT LEURS VISIONS DU FUTUR DE LA REGION.

L'INSTITUT D'URBANISME DE LA REGION ILE DE FRANCE (IAURIF) A

CONDUIT CE TRAVAIL SUR LE PLAN TECHNIQUE.

DES DIVERGENCES AVEC L'ETAT APPARAISSENT. ELLES PORTENT PLUS SUR UNE



Photo / Resim 17:



Photo/Resim 18:



Photo / Resim 19:



Photo / Resim 20:

CONTESTATION DE LA DEMARCHE QUE SUR LE FOND DES GRANDES SOLUTIONS ENVISAGEES. ELLES TRADUISENT BIEN LES AMBIGUITES ENTRE LE ROLE DE L'ETAT QUI DEVRAIT SE CONTENTER DE DONNER LES GRANDES ORIENTATIONS ET LE ROLE DE LA REGION QUI ENTEND BIEN A L'AVENIR MIEUX AFFIRMER SES RESPONSABILITES EN MATIERE D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME.

MAIS, REGION ECONOMIQUE COMME LES AUTRES REGIONS DE FRANCE, ELLE EST EN MEME TEMPS UNE VASTE METROPOLE URBAINE DONT LE DEVELOPPEMENT NE PEUT SE CONCEVOIR INDEPENDAMMENT DU TERRITOIRE NATIONAL..

LES COMMUNES QUANT A ELLES SE REGROUPENT SOUS LA FORME DE SYNDICATS D'ETUDES POUR ELABORER DES SCHEMAS DIRECTEURS LOCAUX QUI DEVRONT ETRE COMPATIBLES AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL.

ELLES EXERCENT LES RESPONSABILITES NORMALES QUE LEUR A CONFERE LA LOI DE DECENTRALISATION. MAI CE TRAVAIL SERA LONG ET DIFFICILE A COORDONNER AVEC LES ORIENTATIONS GENERALES



Photo / Resim 21:



Photo / Resim 22:



Photo / Resim 23:

C'EST UNE TRES FORTE CONCENTRATION D'ACTIVITES ET DE FONCTIONS ECONOMIQUES. SUR

DU SCHEMA REGIONAL.

LES SERVICES DE L'ETAT ET LES SERVICES DE LA REGIONe CONTRIBUENT CHACUN POUR LEUR PART. LE SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL ES TEN COURS D'ACHEVEMENT ET DEVRAIT ETRE APPROUVE EN FIN DE L'ANNEE 1992.

2) LE CONTEXTE ECONOMIQUE

UNE PUISSANCE ECONOMIQUE DE PREMIER PLAN

AVEC SES 10 MILLIONS D'HABITANTS ET SES 5 MILLIONS D'EMPLOIS, L'ILE DE FRANCE FAIT PARTIE DU RESEAU DES GRANDES METROPOLES MONDIALES.

SA VALEUR AJOUTEE N'EST DEPASSEE QUE PAR CELLE D'ESPACES PLUS VASTES ET PLUS PEUPLES COMME LE SUD-EST ANGLAIS OU LA RHENANIE-WESPHALIE.

SON PRODUIT INTERIEUR BRUT EST SUPERIEUR A CELUI DES AUTRES REGIONS METROPOLITAINES EUROPEENNES.



Photo/Resim 24:



Photo / Resim 25:



Photo / Resim 26:



Photo / Resim 27:

L'ENSEMBLE NATIONAL, L'ILE DE FRANCE GENERE 29 % DE LA RICHESSE NATIONALE AVEC 19% SEULEMENT DE LA POPULATION, ET 23% DE LA MAIN-D'OEUVRE SUR 2% DU TERRITOIRE. (Photo 13 - 14)

UNE CONCURRENCE CROISSANTE EN EUROPE ET DANS LE MONDE

COMME LES AUTRES GRANDES METROPOLES, L'ILE DE FRANCE EST CONFRONTEE A LA MONDIALISATION DES MARCHES ET A L'INTERNATIONALISATION DES ACTEURS ECONOMIQUES AINSI QU'A LA CONSTRUCTION DU MARCHE UNIQUE EUROPEEN DE 1993.(Photo-15

DANS CE DOMAINE, ELLE DOIT ENCORE DEPLOYER DES EFFORTS. ELLE N'A ATTIRE ENTRE 1984 ET 1989 QUE 14 SIEGES SOCIAUX AMERICAINS OU JAPONAIS SUR LES 136 QUI SE SONT INSTALLEES EN EUROPE. (Photo - 16)

UNE ECONOMIE EN MUTATION RAPIDE

LES EMPLOIS INDUSTRIELS ENTRE 1975 ET 1984 ONT DIMINUE DE 25%. DANS CETTE MEME DECENNIE, LA VALEUR AJOUTEE INDUSTRIELLE DE LA REGION A CEPENDANT PROGRESSE DE 17% GRACE A LA MODERNISATION DE L'APPAREIL DE PRODUCTION QUI EN FAIT ENCORE LE PREMIER POLE INDUSTRIEL FRANÇAIS. (Photo - 17)

PENDANT LE MEME TEMPS, LES EMPLOIS TERTIAIRES ONT FORTEMENT AUGMENTE, MAIS SE SONT ESSENTIELLEMENT CONCENTRES DANS LA PARTIE OUEST, PARIS INTRA - MUROS ET LA DEFENSE, CONSIDEREE COMME LE TRIANGLE D'OR.

CETTE CROISSANCE UNIDIRECTIONNELLE DES EMPLOIS TERTIAIRES ACCROIT LES DESEQUILIBRES AU SEIN DE LA REGION.

LA DECENTRALISATION S'EST SURTOUT PORTEE SUR LES GRANDS SITES INDUSTRIELS DE LA REGION ET A CONCERNE

LES GRANDES UNITES DE PRODUCTION QUI, SOIT SE SONT REIMPLANTEES EN PROVINCE COMME L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET L'INDUSTRIE CHIMIQUE, SOIT ONT SUBI DE PROFONDES



Photo / Resim 34:



Photo / Resim 35:



Photo / Resim 36:

UN PUISSANT RESEAU DE TRANSPORT DESSERT L'ESSENTIEL DE LA REGION. PRES DE 600 KMS D'AUTOROUTES SONT DESORMAIS EN SERVICE (29 KMS EN 1960). DE NOMBREUSES LIGNES DU RESEAU DE METRO ONT ETE PROLONGEES EN BANLIEUE. QUATRE LIGNES DE RESEAU EXPRESS REGIONAL (PER) UNIFIENT LA REGION ET COMPLETENT UN RESEAU SNCF MODERNISE. L'ILE DE FRANCE EST AINSI UNE DES METROPOLES LES MIEUX DESSERVIES DU MONDE. ELLE EST AUSSI DE MIEUX EN MIEUX RELIEE AUX GRANDES VILLES FRANÇAISES PAR LE TGV QUI FRANCHIRERA DEMAIN LES FRONTIERES VERS LES PAYS VOISINS. (Photo 23 - 24 - 25)

LA MISE EN VALEUR DE PARIS A ETE MENEES AVEC SUCCES EN PARTIE GRACE A L'ACTION DE L'ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR). DE GRANDS PROJETS CULTURELS YONT ETE REALISES: BEAUBOURG, LE LOUVRE, LE MUSEE D'ORSAY, L'INSTITUT DU MONDE ARABE; DEMAIN LA GRANDE BIBLIOTHEQUE.

LES 5 VILLES NOUVELLES ONT PERMIS DE MAITRISE LA CROISSANCE DESORDONNEE DE LA PERIPHERIE.

DEUX MILLIONS DE LOGEMENTS NOUVEAUX ONT ETE CONSTRUIES, ET LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS SE SONT CONSIDERABLEMENT AMELIOREES.

PLUS DE DIX MILLE HECTARES D'ESPACES VERTS URBAINS ONT ETE CREEES, DOUZE BASES DE LOISIRS AMENAGEES, VINGT MILLE HECTARES DE BOIS ET FORETS PERIPHERIQUES ONT ETE ACQUIS PAR L'ETAT, LA REGION ET LES DEPARTEMENTS.

MALGRE TOUTES CES REALISATIONS. DES EVOLUTIONS PREOCCUPANTES APPARAISSENT DEPUIS QUELQUES ANNEES DANS DES DOMAINES

TELS QUE LE LOGEMENT OU LES TRANSPORTS, TANDIS QUE LES DISPARITES GEOGRAPHIQUES ET SOCIALES S'AGGRAVENT.



Photo / Resim 37:



Photo / Resim 38:

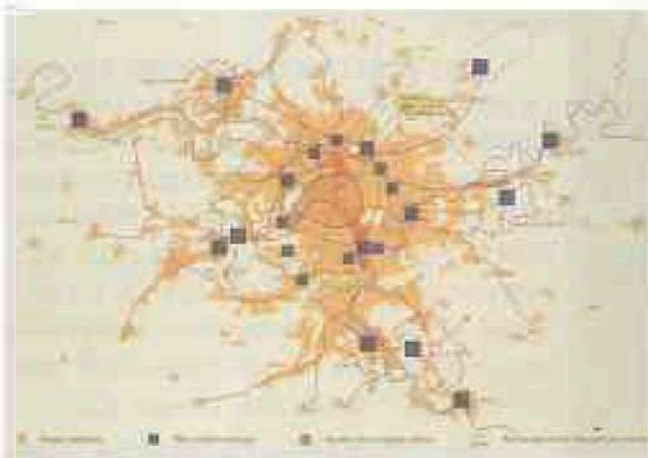


Photo / Resim 39:

UNE NETTE AMELIORATION DES LOGEMENTS MAIS DES DIFFICULTES NOUVELLES

LE PREMIER SUJET D'INQUIETUDE, EST L'ENVOLEE RECENTE DES VALEURS IMMOBILIERES DANS PARIS ET LES COMMUNES LIMITOPHES, (NETTEMENT RALENTIES PAR UNE CRISE RECENTE). (Photo - 26)

CETTE SITUATION EST GRAVE POUR LES FAMILLES, POUR LES JEUNES, POUR LES CLASSES MOYENNES ET PAUVRES QUI SONT OBLIGES DE SE LOGER HORS DES ZONES CENTRALES, SOUVENT LOIN DE LEUR EMPLOI. (Photo - 27)

C'EST UN PUISSANT MECANISME DE SEGREGATION ET D'EXCLUSION SOCIALE QUI EST EN PLACE

AUTRE SUJET D'INQUIETUDE; LA CONSTRUCTION S'EST ELLE-MEME RALENTIE, ET UNE GRAVE PENURIE DE LOGEMENTS SE FAIT ACTUELLEMENT SENTIR NOTAMMENT DANS LE LOGEMENT SOCIAL OU LES CONDITIONS DE FINANCEMENT NE SONT PLUS ADAPTEES. (Photo-28)

ON NE CONSTRUISAIT PLUS QUE 45.000 LOGEMENTS PAR AN AU MILIEU DES ANNEES 80 AU LIEU DE 90.000 EN 1970. LA REPRISE RECENTE AVEC 55.000 LOGEMENTS PAR AN EST AU-DESSOUS DES BESOINS ESTIMES A 65.000 LOGEMENTS PAR AN.

DES CONDITIONS DE TRANSPORT QUI SE DEGRADENT

CE SONT LES EFFETS CONJUGUES D'UNE FORTE AUGMENTATION DE LA DEMANDE ET D'UN NIVEAU D'INVESTISSEMENT, QUI S'EST PROGRESSIVEMENT REDUIT REPUIS LA CRISE DU PETROLE EN 1973, QUI EN SONT LA CAUSE; 10 MILLIARDS DE FRANCS EN 1970, 3 MILLIARDS DE FRANCS EN 1985. (Photo 29 - 30)

AUJOURD'HUI, POUR L'ENSEMBLE DES TRANSPORTS, LE NIVEAU DE L'INVESTISSEMENT EST REMONTE A PLUS DE 7 MILLIARDS DE FRANCS.



Photo / Resim 40:



Photo / Resim 41:

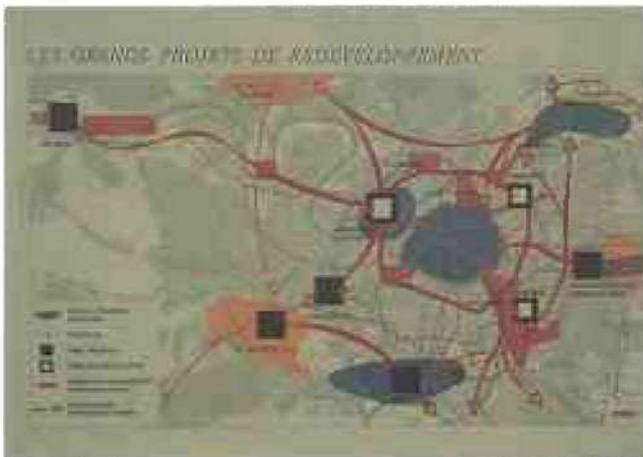


Photo / Resim 42:

LA DEMANDE DE TRANSPORT DE BANLIEUE A BANLIEUE CROIT TRES RAPIDEMENT ET SE PORTE SUR LA VOITURE INDIVIDUELLE, AUCUN MOYEN PERFORMANT N'A ETE MIS EN PLACE SUR CES LIAISONS. LE RESEAU ACTUEL EST ESSENTIELLEMENT RADIAL.

LA DEGRADATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION AUTOMOBILE EST GENERALE SUR LES VOIES RAPIDES. LES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN, NOTAMMENT LES PERSONNES A LEUR TOUR SATURES.

LES EFFORTS D'INVESTISSEMENT ONT PU ETRE ESTIMES A PLUS DE 200 MILLIARDS DE FRANCS POUR LES 25 ANS A VENIR.

DES DIFFERENCES ECONOMIQUES ET SOCIALES ACCENTUEES ENTRE LES SECTEURS DU TERRITOIRE URBAIN

IL EXISTE DES DISPARITES SECLAIRES ENTRE LE CENTRE ET LA PERIPHERIE, MAIS AUSSI ENTRE L'OUEST AISE ET LE NORD ET L'EST OUVRIERS.

L'EMPLOI EST CONCENTRE SUR PARIS ET SUR LES COMMUNES AUTOUR. CHAQUE JOUR, 1 MILLION D'ACTIFS ENTRENT DANS PARIS, 240.000 EN SORTENT.

* CES DESEQUILIBRES SONT SOURCE DE DIFFICULTES DANS LA VIE QUOTIDIENNE. C'EST AUSSI UN PUISSANT FACTEUR D'INEGALITES FISCALES ENTRE LES COMMUNES. 1/5E DE LA POPULATION VIT DANS LES 79 COMMUNES LES PLUS RICHES QUI BENEFICIENT DU 37% DE LA RICHESSE FISCALE REGIONALE. A L'INVERSE, 500 COMMUNES NE RECUEILLENENT QUE 11% DE CETTE RICHESSE. (Photo - 31)

DES QUARTIERS EN DIFFICULTE OU SE DEVELOPPE LA SEGREGATION SOCIALE

LES MUTATIONS ECONOMIQUES ONT ACCELERE A PARTIR DE 1975 LE REGROUPEMENT DES POPULATIONS LES PLUS DEMUNIES DANS CERTAINS QUARTIERS; GENERALEMENT, DES ENSEMBLES D'HABITAT SOCIAL CONSTRUITS DANS LES ANNEES 60 AU MOMENT DE



Photo / Resim 43:



Photo / Resim 44:



Photo / Resim 45:

GRANDS AFFLUX DE POPULATIONS VENANT DES CAMPAGNES ET DE POPULATIONS ETRANGERES. (Photo - 32)

LES LIEUX DE RESIDENCE DE CES POPULATIONS DIMINUEES TENDENT A COINCIDER AVEC LES ESPACES EN DECLIN ECONOMIQUE, CE QUI FREINE LES POSSIBILITES DE REINSERTION ECONOMIQUE ET CREE UN CHOMAGE ELEVE DANS CES QUARTIERS EN DIFFICULTE.

DE GROS EFFORTS SONT ACTUELLEMENT FAITS POUR LEUR VENIR EN AIDE. DES EVENEMENTS RECENTS EN ILE DE FRANCE MONTRENT L'ACCUITE DE CE PROBLEME. UN MINISTRE DE LA VILLE ETE CREE EN 1990 POUR PRENDRE EN MAIN CE DIFFICILE PROBLEME QUI NE CONCERNE PAS LA SEULE REGION ILE-DE-FRANCE, MAIS DE NOMBREUSES VILLES DE PROVINCE. 400 QUARTIERS EN DIFFICULTE FONT L'OBJET D'AIDES PARTICULIERES DE L'ETAT. DONT 150 EN ILE-DE-FRANCE. (Photo - 33)

DES EQUILIBRES FRAGILES DANS L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE URBAIN

L'ILE DE FRANCE OFFRE UNE GRANDE VARIETE DE CADRE DE VIE. DE PARIS AUX VILLAGES RURAUX. EN PASSANT PAR LES VILLES NOUVELLES ET LES BANLIEUES.

ELLE OFFRE AUSSI UNE GRANDE VARIETE D'ESPACE NATUREL. ET DE PAYSAGE D'UNE GRANDE RICHESSE. LEUR PROTECTION EST DANS L'ENSEMBLE BIEN ASSUREE, NOTAMMENT LES ESPACES BOISES, MAIS PARFOIS LA COHABITATION EST PROBLEMATIQUE, ET LA DISPERSION DE L'HABITAT INDIVIDUEL NUIT A LA QUALITE DES PAYSAGES. (Photo 34)

CHAQUE ANNEE. C'EST 2.000 HECTARES D'ESPACES NATURELS QUI DISPARAISSENT AU PROFIT DE L'URBANISATION.

4) LES MECANISMES D'EVOLUTION

LA LENTE CRISTALLISATION DE PARIS S'EST OPEREE SUR PRES DE DEUX MILLENAIRES. IL A FALLU EN REVANCHE A PEINE PLUS D'UN SIECLE DE 1850 A 1960 POUR QUE LA BANLIEUE SE DEVELOPPE PAR VAGUES SUCCESSIVES, DE MANIERE SOUVENT SPONTANEE SUR DES COMMUNES RURALES DEPOURVUES DE TOUT MOYEN D'ACTION.

APRES LA DERNIERE GUERRE, A PARTIR DES ANNEES 50, IL A FALLU ACCUEILIR MASSIVEMENT L'IMMIGRATION RURALE ET ETRANGERE NECESSAIRE AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, PUIS LES RAPATRIES D'ALGERIE AU DEBUT DES ANNEES 60.

LA POUSSEE DEMOGRAPHIQUE EST MOINDRE AUJOURD'HUI. ELLE N'EST PLUS LE FACTEUR DETERMINANT DE L'EVOLUTION. (Photo - 35)

MAIS IL PEUT SEMBLER PARADOXAL QUE MALGRE LE RALENTISSEMENT DEMOGRAPHIQUE, LA CROISSANCE URBAINE SE SOIT POURSUIVIE. LA CONSOMMATION D'ESPACE A LA PERIPHERIE ET LA DEMANDE DE LOGEMENTS SONT RESTEES TRES FORTES, LES BESOINS DE TRANSPORTS SE SONT CONSIDERABLEMENT ACCRUS.

C'EST QUE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE MODEREE SE DOUBLE EN FAIT D'UNE EVOLUTION IMPORTANTE DES STRUCTURES MEMES DE LA POPULATION ET DE SES MODES DE VIE QUI CHANGENT PAR AILLEURS TRES VITE:

- ALLONGEMENT DE LA VIE
- ECLATEMENT DE LA CELLULE FAMILIALE
- DIVORCES
- RESIDENCES SEPARÉES

CES PHENOMENES CONDUISENT A UNE REDUCTION DE LA TAILLE MOYENNE DES MENAGES ET A UNE AUGMENTATION DE LEUR NOMBRE. LA REDUCTION DE LA TAILLE DES MENAGES N'INDUIT PAS DES BESOINS EN LOGEMENTS PLUS PETITS. EN EFFET, L'ELEVATION DES REVENUS S'ACCOMPAGNE D'EXIGENCES CROISSANTES DE CONFORT ET D'ESPACE.

TOUT CECI ENTRAINE UNE DEMANDE IMPORTANTE DE LOGEMENTS, NOTAMMENT DANS LE CENTRE MIEUX POURVU EN EQUIPEMENTS, ET ACCROIT LES BESOINS DE CHANGEMENT DE DOMICILE. MAIS CEUX-CI SE HEURTENT A UNE RIGIDITE DU MARCHE IMMOBILIER RENFORCEE PAR LE RALENTISSEMENT DE LA CONSTRUCTION ET LA STAGNATION DU PARC LOCATIF.

CES DISCORDANCES EXPLIQUENT EN PARTIE LES TENSIONS CONSTATEES SUR LE MARCHE DU LOGEMENT DANS LA ZONE CENTRALE.

LA VILLE SE TRANSFORME, DES ENTREPRISES FORMENT, D'AUTRES APPARAISSENT. LES MOUVEMENTS DE L'ECONOMIE TRANSFORMENT L'ESPACE ET S'ACCOMPAGNENT DANS LES QUARTIERS CENTRAUX D'UNE FORTE VALORISATION DU SOL QUI SUSCITE L'APPARITION DE NOUVEAUX PROJETS. (Photo 36 - 37 - 38)

5) LES AMBITIONS DE LA REGION ILE DE FRANCE

FACE A CES EVOLUTIONS, LA REGION ILE DE FRANCE AFFICHE SES AMBITIONS DANS QUATRE DOMAINES:

- FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE D'UNE METROPOLE MONDIALE FACE A LA CONCURRENCE INTERNATIONALE, ET MAINTENIR SA POSITION DANS L'EUROPE DE DEMAIN.

— OUVRIR L'ILE DE FRANCE SUR LES VILLES ET LES REGIONS FRANÇAISES. LA REGION ILE DE FRANCE NE SOUHAITE PAS CROITRE DEMESUREMENT, MAIS ELLE RESTE UNE CHANCE POUR LA FRANCE. POUR CELA, IL FAUT DEVELOPPER DES COMPLEMENTARITES AVEC LES AUTRES VILLES, NOTAMMENT CELLES DU BASSIN PARISIEN SITUEES A DES DISTANCES DE 100 A 150 KM, RENFORCER LES UNIVERSITES DE PROVINCE, POURSUIVRE LA DECENTRALISATION DES ACTIVITES, FREINER LA CONCENTRATION DES EQUIPEMENTS CULTURELS.

— RENFORCER LES SOLIDARITES, MAINTENIR LA COHESION SOCIALE DE LA REGION ET MIEUX REPARTIR LES RICHESSES POUR EVITER LES ILOTS DE PAUVRETE, LA SEGREGATION, L'EXCLUSION.

— AMELIORER LA VIE QUOTIDIENNE:

— PAR L'AMELIORATION DE L'EFFICACITE ET DU CONFORT DES TRANSPORTS, MAIS AUSSI PAR UNE MEILLEURE REPARTITION DES EMPLOIS,

— PAR L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE URBAIN ET PAR UNE FORTE ACTION D'ENSEMBLE EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES ET LAS POLLUTIONS

6) UN PROJET D'AMENAGEMENT POUR L'ILE DE FRANCE

L'AMPLEUR DES ENJEUX QUANTITATIFS

SELON DES HYPOTHESES MODEREES MAIS REALISTES, C'EST DE L'ORDRE DE 1,7 MILLIONS D'HABITANTS SUPPLEMENTAIRES QU'IL FAUDRA ACCUEILLIR D'ICI 2015 ET 850.000 EMPLOIS. IL EN RESULTE UN BESOIN DE CONSTRUIRE 65.000 LOGEMENTS PAR AN EN MOYENNE.

LES EQUILIBRES REGIONAUX ET LES SOLIDARITES NECESSAIRES

PARMI LES GRANDS DEFIS DE L'AVENIR, CELUI DES EQUILIBRES ET DES SOLIDARITES APPARAIT AU PREMIER PLAN.

LE PROJET D'AMENAGEMENT DEVRA TOUT METTRE EN OEUVRE POUR QUE S'ATTENUENT LES DESEQUILIBRES ECONOMIQUES ET SOCIAUX, FACTEURS D'INEGALITES, POUR CELA:

— CORRIGER LES DESEQUILIBRES PAR ENDROITS TROP FORTS ENTRE L'HABITAT ET L'EMPLOI,

— CORRIGER LES DESEQUILIBRES DANS LA REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES ACTIVITES ET DES RICHESSES.

IL FAUDRA FAIRE EN SORTE QUE L'EXCELLENCE EUROPEENNE QUI SE CONCENTRE SUR QUELQUES POLES FORTS PUISSE RAYONNER SUR L'ENSEMBLE DES SECTEURS ET ENTRAINER LA REGION TOUTE ENTIERE.

IL FAUDRA, RESORBER LA TOTALITE DES QUARTIERS EN DIFFICULTE QUI SOUFFRENT, A LA FOIS DE LA PAUVRETE, DE LA SEGREGATION SOCIALE ET SOUVENT DE L'ISOLEMENT, ASSURER L'ACCES A L'EMPLOI ET A L'HABITAT POUR TOUS LES FRANCILIENS.

LES LIGNES DIRECTRICES DU PROJET D'AMENAGEMENT

IL APPARTIENT AU PROJET REGIONAL DE FIXER LES GRANDES ORIENTATIONS QUI VONT DONNER UNE COHERENCE AUX INITIATIVES LOCALES.

IL EST FONDE SUR QUELQUES GRANDS PRINCIPES D'ORGANISATION:

1) DEMULTIPLIER LE CENTRE DE LA REGION VERS UN DES POLES URBAINS FORT BIEN DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN: (Photo - 39)

CERTAINS EXISTENT DEJA COMME LA DEFENSE OU SONT EN COURS, CE QUI EST VISE, C'EST LA CONSTITUTION D'UN RESEAU DIVERSIFIE DE POLES COMPLEMENTAIRES, EN ZONE DENSE AUTOUR DE PARIS, EN PERIPHERIE, EN PRENANT APPUI SUR LES VILLES NOUVELLES ET SUR LES VILLES MOYENNES EXISTANTES.

LES TRANSPORTS DOIVENT PERMETTRE A CES POLES URBAINS DE FONCTIONNER EN RESEAU ET D'ASSURER L'UNITE DE LA REGION.

2) AMELIORER ET COMPLETER LE RESEAU DE TRANSPORT:

— PAR UN MAILLAGE EN PERIPHERIE DE PARIS DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN, REpondant A LA FORTE DEMANDE DE DEPLACEMENT DE BANLIEUE A BANLIEUE:

- DANS LA COURONNE DENSE: MISE EN PLACE D'UN RESEAU DIT ORBITALE QUI DESSERVIRA LES PRINCIPAUX POLES URBAINS ET LES GRANDES ZONES DE RECONQUETE ECONOMIQUE ET URBAINE; (Photo - 40)

- DANS LA PERIPHERIE PLUS LOINTAINE: PAR DES AXES DE TRANSPORTS TANGENTIELS QUI RELIERONT MIEUX LES VILLES NOUVELLES AU RESTE DE L'AGGLOMERATION ET AUX GRANDES POLES D'EQUIPEMENT;

- PAR UNE MEILLEURE INTERCONNEXION DU RESEAU RADIAL ET SON PROLONGEMENT VERS DES ZONES ENCORE MAL DESSERVIES (PROJET EOLE DANS PARIS, LIGNE DU RER).

— PAR L'ACHEVEMENT EN PERIPHERIE DE GRANDES ROCADES AUTOROUTIERES:

- AUTOROUTE A 86 QUI SERA LE BOULEVARD PERIPHERIQUE D'ILE DE FRANCE SITUÉ A UNE DISTANCE DE 5 A 10 KM DE L'ACTUEL BOULEVARD PERIPHERIQUE QUI ENTOURE PARIS. CET OUVRAGE DEJA PREVU AU SCHEMA DE 1965 N'EST PAS ENCORE ACHEVE. IL DEVRAIT L'ETRE AVANT L'AN 2000> (Photo - 41)

- AUTOROUTE DITE LA FRANCIENNE, PLUS ELOIGNEE DU CENTRE, PERMETTRA UN MAILLAGE DES GRANDES AUTOROUTES NATIONALES EN EVITANT UNE PART DU TRANSIT A TRAVERS LA BANLIEUE ET LES ZONES DENSES, ET RELIERA MIEUX LES VILLES NOUVELLES ENTRE ELLES.

3) CONFORTER L'EXISTENCE D'UNE GRANDE VARIETE DE QUARTIERS BIEN RELIES AUX EMPLOIS, AUX EQUIPEMENTS, AUX SERVICES:

— DANS LA ZONE CENTRALE, PAR LA RECONQUETE DE SITES INDUSTRIELS ET LA REQUALIFICATION DE CERTAINS SECTEURS DE BANLIEUE

— A LA PERIPHERIE:

- PAR LA POURSUITE DES VILLES NOUVELLES QUI N'ONT PAS ENCORE ATTEINT LEUR DEVELOPPEMENT OPTIMAL ET L'EXTENSION DE LEURS PERIMETRES;

- PAR LE DEVELOPPEMENT DE SITES COMPLEMENTAIRES BIEN RELIES A LEURS EQUIPEMENT; ET POUVANT ETRE DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN. (Photo - 43)

- PAR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES MOYENNES PROCHES DE PARIS, MEAUX, MANTES, MELUN.

4) PROTEGER ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

— MAINTENIR LES EQUILIBRES DE L'ECOSYSTEME REGIONAL EN DIFFERENCIANT

BIEN:

- LES ESPACES URBAINS
- LES ESPACES RURAUX AGRICOLES
- LES ESPACES NATURELS ET FORESTIERS

— CETTE AMBITION SE MATERIALISE PAR UNE TRAME VERTE QUI PROTEGE ET MET HORS URBANISATION:

- LES ESPACES NATURELS RECONNUS COMME AYANT UNE VALEUR REGIONALE, SOIT PARCE QU'ILS SONT BOISES, SOIT PARCE QU'ILS ONT UNE VALEUR PAYSAGERE OU ECOLOGIQUE; (Photo - 44)

- LES ESPACES AGRICOLES AYANT UNE VALEUR DE PRODUCTION.

— ASSURER LE TRAITEMENT DES DECHETS A PROXIMITE DE LIEUX DE PRODUCTION

— ASSURER LA PRODUCTION D'EAU POTABLE ET L'ALIMENTATION AINSI QUE LE TRAITEMENT DES EAUX USEES ET L'ASSAINISSEMENT DES FLEUVES. (Photo - 45)

CONCLUSION

AVEC LE RALENTISSEMENT DE L'ECONOMIE QUI S'EST PROGRESSIVEMENT INSTALLE EN FRANCE A PARTIR DE LA CRISE DE L'ENERGIE DES ANNEES 70, LA PLANIFICATION URBAINE ETAIT PASSEE AU SECOND PLAN.

AUJOURD'HUI EMERGENT DE NOUVELLES PREOCCUPATIONS CONCERNANT LA GESTION GLOBALE DES VILLES, LEUR ROLE EN TANT QUE SYSTEME ECONOMIQUE, LA PLACE QU'ELLES OCUPENT DANS LE TERRITOIRE NATIONAL, ET DEMAIN LEUR PLACE DANS L'EUROPE.

DES RESEAUX DE SOLIDARITE OU DE COMPLEMENTARITE ENTRE ELLES SE DEVELOPPENT DANS CERTAINES REGIONS. L'IDEE EST SOUVENT EXPRIMEE QUE LA CONCURRENCE ENTRE VILLES PROCHES, SOUVENT HERITEE DE VIEILLES QUERELLES, EST STERILISANTE ET FAIT PERDRE DE L'ENERGIE POUR AFFRONTER LA VERITABLE COMPETITION DE DEMAIN QUI SERA EUROPEENNE ET MONDIALE: C'EST NOTAMMENT LE CAS POUR LA FRANCE CONFRONTEE AUX VILLES DES REGIONS ECONOMIQUES FORTES D'ALLEMAGNE, DES PAYS-BAS, DU SUD-EST DE L'ANGLETERRE OU ENCORE DU NORD DE L'ITALIE.

CETTE PROBLEMATIQUE EST ASSEZ RECENTE ET DONNE UN REGAIN D'INTERET AUX DEMARCHES DES SCHEMAS DIRECTEURS D'AGGLOMERATION DONT LE CONTENU ET L'EXPRESSION SONT FORTEMENT REACTUALISES ET ADAPTES A CES NOUVEAUX ENJEUX.

LA PLANIFICATION URBAINE DEVIENT A LA FOIS PLUS "STRATEGIQUE" ET PLUS SOUPLE. ELLE S'ATTACHE A REVELER LES FORCES ET LES FAIBLESSES D'UNE AGGLOMERATION, ET A DETERMINER LES GRANDES OPTIONS STRUCTURANTES A PRENDRE POUR L'AVENIR, CELLES QUI PERMETTRONT A 10 OU 15 ANS D'ATTEINDRE LES CAUSES DES DESEQUILIBRES SOCIAUX, OU DE METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES QUI RENDRONT PLUS COMPETITIF L'APPAREIL ECONOMIQUE.

CELLES AUSSI CONCERNANT L'USAGE DE L'ESPACE, QUI PERMETTRONT DE PRESERVER LES SITES NATURELS, DE CREER DES QUARTIERS NOUVEAUX BIEN PLACES ET AGREABLES A VIVRE, D'EVITER DE BOULEVERSER LES SITES URBAINS ET DE PRESERVER LE

PATRIMOINE ARCHITECTURAL.

LA PRISE EN COMPTE DU TEMPS, LA REFLEXION PROSPECTIVE SUR LES THEMES HABITUELS DE L'AMENAGEMENT URBAIN, LA MESURE MEME APPROXIMATIVE DES EFFETS A LONG TERME QUE PRODUIRONT LES EQUIPEMENTS STRUCTURANTS, NOTAMMENT SUR LA VALORISATION DE L'ESPACE, LES POLITIQUES FONCIERES A METTRE EN PLACE SUFFISAMMENT A L'AVANCE POUR UNE MEILLEURE MAITRISE DES PRIX DES TERRAINSS, SONT, PARMI D'AUTRES, LES GRANDS SUJETS ABORDES DANS LES DEMARCHES D'ELABORATION DES SCHEMAS DIRECTEURS.

DE NOMBREUSES VILLES EN FRANCE ONT ENTREPRIS DE TELLES DEMARCHES. CERTAINES COMME L'AGGLOMERATION DE LYON ONT UN TEMPS D'AVANCE ET DISPOSENT DEJA D'UN NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR QUI MARQUE UN PREMIER PAS VERS LE "RENOUVEAU DE LA PLANIFICATION", ET D'UN OPERATEUR FONCIER QUI PROCEDE A DES ACQUISITIONS D'ANTICIPATION.

C'EST DANS CE CONTEXTE GENERAL QUE LE PREMIER MINISTRE A DECIDE DE LANCER UN "GRAND CHANTIER" EN ILE-DE-FRANCE POUR LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE 1976 ISSU DE CELUI DE 1965.

DANS LE CADRE LEGAL SPECIFIQUE A LA REGION ILE-DE-FRANCE DECRIT PLUS HAUT OU LE SCHEMA DIRECTEUR A VALEUR DE "DIRECTIVE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE", DE NOMBREUX SCHEMAS LOCAUX SONT ACTUELLEMENT ENTREPRIS PAR DES SYNDICATS D'ETUDES INTERCOMMUNALES. UN GRAND MOUVEMENT D'IDEES SEMBLE AUJOURD'HUI AMORCE APRES LA PUBLICATION D'UN LIVRE BLANC DONT SONT EXTRAITS LES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC CONTENUS DANS CE RAPPORT. CE LIVRE BLANC A FAIT L'OBJET AU PRINTEMPS 1990 D'UNE LARGE DIFFUSION ET DE NOMBREUX DEBATS AVEC LES ELUS DES COMMUNES ET LES ACTEURS ECONOMIQUES ET SOCIAUX., LES MEDIAS, NOTAMMENT LA PRESSE, ONT LARGEMENT DIFFUSE LE CONTENU DE CE DOCUMENT ET LES COMPTE-RENDUS DES DEBATS.

MALGRE UN CONTEXTE POLITIQUE PEU FAVORABLE, BEAUCOUP DE BONNE VOLONTE SE MANIFESTE POUR QUE S'ETABLISSE ENTRE L'ETAT ET LES MUNICIPALITES REGROUPEES DANS LEURS DEMARCHES D'ELABORATION DE SCHEMAS DIRECTEURS LOCAUX, DES RAPPORTS DE BONNE COMPREHENSION POUR ABOUTIR A RENOUVELER A TOUS LES ECHELONS LES OUTILS DE PLANIFICATION URBAINE, ET POUR DONNER A L'ILE-DE-FRANCE A TRAVERS CE GRAND PROJET, LE SOUFFLE NECESSAIRE POUR OCCUPER SA PLACE DANS L'EUROPE DE DEMAIN.

LONDRA KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Robert SHAW - Judith RYSER

1. Istanbul has a long history of developing municipal government dating from 1854 when the Istanbul Schremaneti was established. In 1864 its boundaries were extended to include the European and Asiatic shores of the Bosphorous and in 1868 the city was divided into 14 districts. Thus Istanbul preceded by 21 years the setting up of the London County Council - which became the world's model local authority. In 1990 Istanbul became the greatest of 8 metropolitan local governments in Turkey.

2. Through its organisation and administrative structures Istanbul appears to be an ideal democratic city. Its powers, apart from many others, include:

- a. The preparation and implementation of master zoning plans;
- b. Regional investment plans and programmes;
- c. Planning and direction of urban renewal;
- d. Determination of building sites and new areas for development;
- e. Housing;
- f. Construction and maintenance of principal roads;
- g. The prevention of industrial pollution;
- h. The protection of historic environments.

All the powers in fact which are necessary to plan a city satisfactorily.

3. How is it then that Istanbul, almost alone among the world's great cities appears to be - and has been for some years - unable to control its development destiny, out of control, and destroying itself by unending, unplanned development on a massive scale? It is not clear to an outside observer how the Government of Turkey can be persuaded to institute essential positive, creative policies. The absence of such policies is detrimental not only to Istanbul but to Turkey itself. Turkey should stop living on its cultural past and wake up to the fact that its magnificent cultural heritage was created by vision and achievement, and then ask what is being done today to carry on those creative traditions.

4. Uncontrolled development is taking place rapidly all around Istanbul without roads and services thus laying up vast problems for the future. It will be expensive and difficult to provide the necessary health, education, fire and other essential services, apart from water, drainage, electricity and gas. If Turkey is to be able to claim to be a progressive, democratic state it cannot afford to ignore the necessity of adequate planning. As Professor Dr. Nurettin Sözen, Mayor of Greater Istanbul has pointed out 'Istanbul is larger than 16 European countries and houses 45% of Turkey's industry, while 45% of the total taxes collected in Turkey come from Istanbul'. As Istanbul houses about 20% of the country's total population these facts alone demonstrate the disproportionate growth of the city in relation to Turkey as a whole, to the detriment of the latter. No wonder it acts as a powerful magnet to the masses of unemployed in other parts of the country.

5. Historically, Istanbul has always occupied an important position as a crossroads of Europe - first of all for ancient camel routes, then sea routes and latterly for motorways. Today, the prior role is for air routes for which Istanbul is very well placed - about 4 hours to Berlin, London and Paris and not much more to India, on the way to the Far East and of course to the Gulf States. As the countries of the former USSR develop trade with other countries the geographic location of Istanbul is likely to become even more important. Not so long ago Beirut was the undisputed financial centre of the Middle East. Could not Istanbul take its place? This alone would assure its future as a real world city.

6. What should be done? There would appear to be only one sensible solution, but it will take a great

deal of foresight, preparation and courage to carry it through. There should be a commitment immediately to prepare a Regional Plan for both the city of Istanbul and for the area of about 100 kms around it. A tight urban perimeter for the city should be defined together with a Green Belt 10 kms wide around it in which no unauthorised development at all will be permitted. Assessments should be made of the quality of agricultural land within the Region which should be protected against urban development. Plans should be prepared for the minimum development of existing urban settlements within the Region. Provision should be made for self-contained new towns in order to relieve pressures on Istanbul itself.

7. For the city itself the first priority would seem to be the provision of a rapid transit metro, underground where necessary and especially below the Bosphorous, serving both the city itself and the Region (as provided in Munich, Paris and Stockholm, and elsewhere). The stations on the new lines should be the focal points for employment, shopping and recreation including local cultural centres and locations for lower levels of local government. A new metro would enable the Istanbul World Trade Centre, ideally situated alongside Atatürk Airport, to be completed. Work ceased on this centre in 1987 due to its inaccessibility by public transport. This World Trade Centre could have considerable economic significance not only for Istanbul itself, but also for Turkey generally. It could become a leading member of the World Trade Centres Organisation. Its completion would seem to be a highly desirable early objective.

8. Much could be done to improve the quality of life for the citizens of Istanbul:

- a. The main problem (as in many cities) is excessive traffic, resulting in congestion, environmental depreciation and pollution apart from expensive delays and hindrance to public transport. The situation could be improved by:
 - i. co-ordinating traffic signals to facilitate tidal traffic flows at different times of day, as has been done in London where 1,300 sets of traffic signals are controlled by computers at the headquarters of the Metropolitan Police in order to improve traffic flows and avoid blockages so far as possible;
 - ii. Prohibit parking on both sides of streets to improve traffic capacity;
 - iii. Provide off-street parking where possible;
 - iv. Improve safety for pedestrians by obliging motorists to give priority to pedestrians on pedestrian crossings;
 - v. Slow down traffic by providing more humps across roads, as has been done so successfully in parts of Istanbul recently;
 - vi. Employ more traffic to prevent parking in unauthorised places;
 - vii. Introduce more traffic management schemes to prevent alternative routes through environmental areas which need to be protected from extraneous traffic;
 - viii. Take out traffic from selected streets - the Istiklal Caddesi is an outstanding example of the success of this policy;
 - ix. Exclude large lorries from the centre of the city (as has been done in Munich, Paris, Rome etc).
- b. Introduce more landscaping (which used to be traditional in Istanbul) together with the provision of small local open spaces.
- c. Define conservation areas where the quality of the urban fabric could be ensured and enhanced.
- d. Encourage the refurbishment of existing buildings of character instead of rebuilding with new ones.
- e. Provide more floodlighting of selected buildings and areas.

9. There is an urgent need to establish planning policies for:
 - a. Controlling the height of new buildings;
 - b. The protection of important, historic views in the city
 - c. The control of the density of development by the introduction of appropriate plot ratio standards. Istanbul suffers from and more intensive redevelopment resulting in more and more traffic generation and demand for parking space;
 - d. The encouragement of greater use of natural building materials to relieve the city of much of its drabness resulting from excessive use of concrete as a facing material.
 - e. The control of advertising

10. Although Istanbul has been described as a world city of incomparable heritage, incredibly enough it has tarnished this inheritance by permitting developers to operate freely without and control. It now suffers from a rampant virus which is rapidly bringing about if not its destruction, then a state of inertia. This is not to say that it has no urban achievements to its credit. Its accomplishments of recent years are notable - two magnificent bridges over the Bosphorous, the cleaning up of both the shores and the contents of the Golden Horn, the provision of some excellent main roads and motorways fitted in with great skill to a complicated and historic urban fabric and - not least - the achievements of ISKI in providing, with the help of The World Bank, for one of the world's greatest projects for supplies of water and the collection and disposal of sewerage. One can only wonder why the ability to realise these achievements has not been applied equally to the overall planning of the city. In his comprehensive study of The Turkish Economy in the First Quarter of 1992 (Istanbul Chamber of Commerce Issue: 36 1992) Professor Haluk Cillov states: 'Let there be no doubt about it: as long as Turkey's population continues to grow at its present rate, the country's unemployment problem can never be corrected and our dream of joining the European Community will remain exactly that: a dream'. There could well be another compelling reason - Turkey's seeming inability to plan its urban areas. The necessary expertise is clearly available in Turkey; all that is required is Government intent.

11. The present unenviable plight of Istanbul was vividly illustrated by the impressive exhibition of the competition entries of cartoons at the Yıldız Üniversitesi (November 1992). The unacceptable face of Istanbul today was graphically illustrated by the many drawings showing how the city is exemplified by out-of-scale development, lacking in human qualities, banality, even greed and lacking in landscape (in a country of traditional gardeners). It seemed to be summed up by one cartoon in particular depicting the Gates of Hades with a blazing inferno within - composed of Istanbul itself. Can one say more? The exhibition demonstrated only too well that the younger generation of architects and designers is only too well aware of what is wrong with the city. Will they ever be allowed to put it right?

12. There are some interesting parallels between British experience in the 1930s and Turkey today. Due to the decline of major industries - shipbuilding, steelmaking, coalmining and textiles - as other countries became industrialised and made manufactured goods themselves, there was a great deal of unemployment. Many of these industries were located in the north of the country. Concurrently light industries developed, mainly in the London and Birmingham areas near to consumer markets. Many people moved from the depressed areas to the south east of England. Government set up the Commission on the Distribution of the Industrial Population. Its report - The Barlow Report - was published in 1942 (during the War) made far reaching recommendations which resulted in beneficial legislation including:

- a. The Distribution of Industry Act which controlled the location and amount of industrial development in order to provide jobs where unemployment was high;
- b. Land Use and Development charges (Uthwatt and Scott Reports).
- c. The County of London Plan. It was soon realised that this plan was too restricted in area and it was extended to include the whole of the London Region, up to 80 kms around the Capital, to

become the Greater London Plan. The plans were prepared by Sir Patrick Abercrombie; they were completed in only 18 months by a small staff of nine architects and town planners and were published in 1943 (again during the War). The accompanying reports covered all aspects of planning and development - much of it pioneer work. These reports would be well worth while studying as models for the future planning of the Istanbul Region. An important feature of the GLP was the movement out of London of one million people to new towns and expanded towns in the London Region, in order to relieve congestion and improve living conditions and standards. This policy proved very successful; in 1935 the population of London was 8.5 m, today it is 6.0 m.

- d. The New Town Act 1946. This resulted in 8 new towns around London as part of the Abercrombie Plan and 20 elsewhere in the country which today house 2.6 m people - 5% of the total population. These new towns have also been very successful and have contributed greatly to the well-being of a good many people.
- e. The Town and Country Planning Act 1947 which required for the first time adequate surveys of all land and for the planning of all land uses, - urban and rural.
- f. The Town Development Act 1952 which enabled large local authorities (eg The London County Council) to build houses and factories in other areas, with Government financial assistance.

One of the most comprehensive planning systems in the world has been developed out of the above legislation.

13. As mentioned above the Greater London Plan was produced by a staff of only nine; the more recent plan for Paris (1968) was produced by a staff of 23, including two typists, also in 18 months. These figures suggest that a plan could be produced for the Istanbul Region by a small staff which could be expected to complete the work within say two years. ISKI's work on water supply and drainage for the Istanbul Region would form a useful comparison.

14. A Regional Plan for Istanbul could be expected to include policies and options for land use, transportation, employment, industry, offices, housing, conservation, public open space etc. together with estimates and programming. It is at that stage that political decisions will be required. It would also be desirable at that time to review the local government structure for the Region in order to ensure that structure was best suited to the successful implementation of the plan.

15. The ISKI Report 'Marmara Will Survive' published in April 1992 contains a list (last page) of Sewage Treatment Plants Now in Operation, Under Construction or Planned in Istanbul. This list gives the projected populations of 15 Catchment Areas by 2020, which totals 22, 134, 500. It is clearly of the utmost importance that these catchment areas and projected populations should be closely related to an Istanbul Regional Plan with regard to the areas involved and the timing of development. In ISKI's publication Water No. 9 dated September 1992 it is stated by Dr. Selim Burak (page 19) regarding illegal settlements that 'A review of illegal settlements will include measures to prevent recurrence of illegal development in the water catchment areas', and 'during the World Bank meeting in April 1992 it was decided to prepare an action plan concerning the prevention of illegal settlement'. This is most important. If illegal settlements are to be prevented in the catchment areas they should also be prevented in the whole of the Green Belt suggested above (para 6). Otherwise there is no hope of ever curtailing the uncontrolled growth of the Istanbul Region. The Measures to Protect Drinking Water Catchment Areas are set out by Dr. I. Ergun Göknel, Director General of ISKI in his comprehensive report to the Colloquium (p. 98). It is intended to locate illegal settlements by aerial photography and demolish them where necessary. Such measures would seem to be necessary for the whole of the Istanbul Region if illegal development is to be stopped.

16. There is another interesting parallel between experiences in Istanbul and London. Inside the back cover of ISKI's publication Water No. 9 dated September 1992 it is stated that:

"That diminishing fish population in the Marmara Sea is sending out an SOS! Of the 127 fish species

living in the Marmara in the 1960's just 10 now remain. The sea is becoming steadily more polluted. Tests demonstrate that the proportion of oxygen in surface water has halved and the situation in the lower levels is even more desperate'

Thirty years ago there were no fish in the River Thames due to pollution and the presence of seven electricity generating stations along the river in the London Area which used the river water for cooling purposes which consequently caused temperatures of the river water to rise, thus encouraging the growth of algae and the consequential lack of oxygen. The River Thames throughout its 250 kms length received the discharge from the sewage treatment works of the towns through which it passes. Today the effluent from these works has been substantially improved and the power stations have been removed. As a result there are now over 100 species of fish in the Thames, and many birds which have not been seen for years have returned and are breeding.

17. Consideration might well be given to the acquisition of large areas of land by the Municipality in order to promote the right kind of development in the right place. This would apply especially to areas for employment; it could enable small scale industries to be started at minimum cost and so help to provide employment. The large scale development of Stockholm would not have been possible if the City council had not owned large areas of land around the old city, nor the recent extensive development in Amsterdam where the local authority already owned 75% of the land. This enabled a great deal of new housing to be provided, half of it at low rents. Such procedures would follow the age-old practice in Turkey and other Moslem countries whereby the mosques also owned the nearby bazaar the income from which helped to finance the mosque and, where appropriate the associated medrese. The eleven Urban Development Corporations in Britain, set up to plan and develop obsolete areas with the help of Government finance could provide useful information for similar projects in Turkey.

18. At the Colloquium at the Mimar Sinan Universitesi there was an exhibition of material illustrating planning experience in the contributing European Metropolitan cities. The London exhibit comprised the following material:

- a. The Unitary Development prepared by The Royal Borough of Kensington and Chelsea, one of the 33 London Boroughs. This plan is currently the subject of a public local inquiry which has just started and will last two months during which objections to the proposals will be considered. It is typical of the plans now being prepared by the 137 local planning authorities in Britain. The information explains the policies and standards on which the plan is based, and includes several detailed reports on conservation areas in the Borough.
- b. The Annual Report of London Transport for 1991-92. This includes details of expenditure, government grants and budgets for next year together with descriptions of proposed works.
- c. The Jubilee Line Extension - the proposed route and detailed designs for the stations. The estimated cost is £1.8 billion.
- d. The Annual report of The London Docklands Urban Development Corporation. This shows income and expenditure and demonstrates how £1.3 billion of public expenditure has attracted £9.0 billion of private investment for offices, factories and housing - again a useful example for Turkey. There are also several subsidiary reports showing in detail the work being carried out and proposed.
- e. The Annual Report of The Housing Corporation for 1991-92. The Corporation exists to promote housing through housing associations and has an annual budget of £2.0 billion from Government.
- f. The Annual Report of The National Trust for 1991-92. This is a voluntary organisation set up in 1895 to own historic houses, gardens and areas of scenic beauty. It also owns 1,000 kms of beautiful coastline which it protects against development. The Trust has 2.0 million subscribing members and an income of £80 million a year.

- g. The Annual Report of English Heritage for 1991-92. See attached Facts and Figures 1991-92.
- h. The Annual Report of the Inspectorate of the Department of the Environment for 1991-92. Gives details of planning applications for the whole country.

19. In view of the possible value of the above material for the planning of Istanbul the University were requested to send it on to the Greater Istanbul Municipality. Should it be decided to send a group to London to study British planning procedures the necessary arrangements could be made for meetings with appropriate organisations.

20. As a result of meeting Mr. Ahmet Turgut, President, Istanbul Branch of the Turkish Chamber of Town Planners he is now in touch with Mr. David Fryer, Secretary General of The Royal Town Planning Institute. Mr. Fryer is also Secretary General of the European Council for Town Planning and has kindly offered to keep Mr. Turgut informed about the work of the Council and planning in the European Community.

ENGLISH HERITAGE: FACTS AND FIGURES 1991-92

English Heritage (The Historic Buildings and Monuments Commission for England) is the largest independent organisation statutorily responsible for heritage conservation in the country. It was established under the National Heritage Act 1983, and began work in April the following year.

It is the Government's official adviser on conservation legislation concerning the historic environment and provides the major source of public funds for rescue archaeology, town schemes, and repairs to historic buildings and ancient monuments. English Heritage is also responsible for the preservation and presentation of some 400 historic properties in the nation's care. Until 1984 these functions were carried out by the Department of the Environment.

English Heritage's governing body, the Commission, is appointed by the Secretary of State for the National Heritage and is chaired by Mr Jocelyn Stevens.

English Heritage has a permanent staff of about 1600, including some 400 curators, archaeologists, and other conservation professionals. Around 700 more are custodians and maintenance workers directly involved in looking after the properties in care. Guiding the organisation's work are ten advisory committees and subcommittees, comprised of scholars, architects, and other experts.

In July 1992 English Heritage introduced new Standards of Service in accordance with the principles of the Citizen's Charter. Leaflets are available which explain to members of the public what they are entitled to expect from English Heritage at Properties in Care and from conservation teams.

MEMBERSHIP

English Heritage membership topped 300,000 in August 1992. This represents an increase of 12% over August 1991. Subscription rates are £15.00 for individual membership; two adults at the same address can join for £25.00. The family rate is £30.000. Other special rates apply for students, children, senior citizens, and single parent families.

BUDGET

English Heritage expenditure in 1991/92 was £100.5 m, of which £90.2 m was paid as grant-in-aid from central Government. Of its budget, it spent:

£10.4 m in grants to churches and cathedrals £11.1 m in grants to other historic buildings and ancient monuments £7.5 m in archaeology grants £ 6.7 m in grants to historic towns £7.4 m in repairing its own properties

PROPERTIES

Most of English Heritage's 400 historic properties are open to the public. About 140 charge admission, which ranges from 65p to £4.30. During 1991/92 (April-March) there were nearly 5 million visitors to these properties. The ten most visited sites in 1991/92 were:

1	Stonehenge	636,400 visitors
2	Dover Castle	288,000
3	Clifford's Tower	184,700
4	Osborne House	163,200
5	Tintagel Castle	152,000
6	Kenwood House	147,800
7	Housesteads Roman Fort	133,300
8	Battle Abbey	129,500
9	Carisbrooke Castle	114,200
10	Whitby Abbey	109,000

An estimated 200,000 visitors attended 230 special events at English Heritage sites during the 1992 season (March-October). The summer programme of open-air concerts at London's Kenwood House and other sites attracted 154,000 visitors.

Total income from admissions, sales, membership, and related activities was £12.7 million, an increase of 7% over the previous year.

CONSERVATION

English Heritage is the official adviser to the Secretary of State for the National Heritage on the listing of historic buildings and the scheduling of ancient monuments. It also advises the Secretary of State for the Environment on listed building and conservation area controls.

CONSERVATION (Continued)

Historic Buildings:

In June 1992 there were nearly 440,000 listed buildings graded I, II*, and II:

I (of exceptional national importance)	6,068
II* (of particular national importance)	c29,000
II (of special interest)	c405,000

Applications for consent to alter or extend listed buildings are considered in most cases by the local authority. However, the Secretary of State for the Environment requires them to refer to him all applications for total demolition and certain others, and English Heritage advises on these.

In 1992 English Heritage launched a three-year programme to assess post war buildings, with a view to proposing the best examples of each type for listing.

In 1991/92 there were 1,962 referrals from the Department of the Environment and local authorities sent 3,724 applications to English Heritage for comment. In 1991/92, 90 consents to demolish listed buildings were given.

In Greater London English Heritage has the power to direct London Boroughs' decisions on listed building consent applications. In 1991/92, 2012 applications were considered in London.

Cathedrals:

The grant scheme covering urgent major repairs to cathedrals came into force in April 1991, with an extra £11.5 m allocated to English Heritage over three years, 1991-94.

Gardens:

English Heritage maintains a Register of Parks and Gardens of Special Historic Interest, which includes 1,180 entries. The Register carries no statutory force but aims to draw the attention of planners, developers, and local authorities to those parks and gardens which are considered to be an essential part of the nation's heritage.

Scheduled Ancient Monuments:

There are currently around 13,300 scheduled ancient monuments covering about 19,500 individual archaeological sites. By the end of the decade English Heritage aims to have reviewed all of the sites presently considered likely to qualify for scheduling, perhaps as many as 60,000, and to have made recommendations concerning their protection.

Applications for consent to demolish or disturb scheduled ancient monuments are determined by the Secretary of State for the National Heritage on the advice of English Heritage. In 1991/92 English Heritage considered 899 scheduled monument consent applications.

Archaeology:

English Heritage is the nation's largest source of public funds for archaeology. In 1991/92 it spent £7.5 m to grant-aid nearly 300 projects, including surveys, excavations of threatened sites, and the publication of findings. It is English Heritage's policy, however, to work towards reducing the need for excavations, which destroy the archaeological resource. Instead, it encourages full use of the planning system to reconcile the preservation of buried remains with new development.

Historic Areas:

There are nearly 7,500 conservation areas in England. These include the centres of most historic towns. Listed buildings in about 400 of these areas are eligible for English Heritage grants. There are about 280 designated Town Schemes, where English Heritage and the local authority jointly fund the building repair work.

Local planning authorities are required to notify English Heritage of all planning applications on sites of over 1,000 square metres which affect conservation areas, whether or not they include any listed buildings.

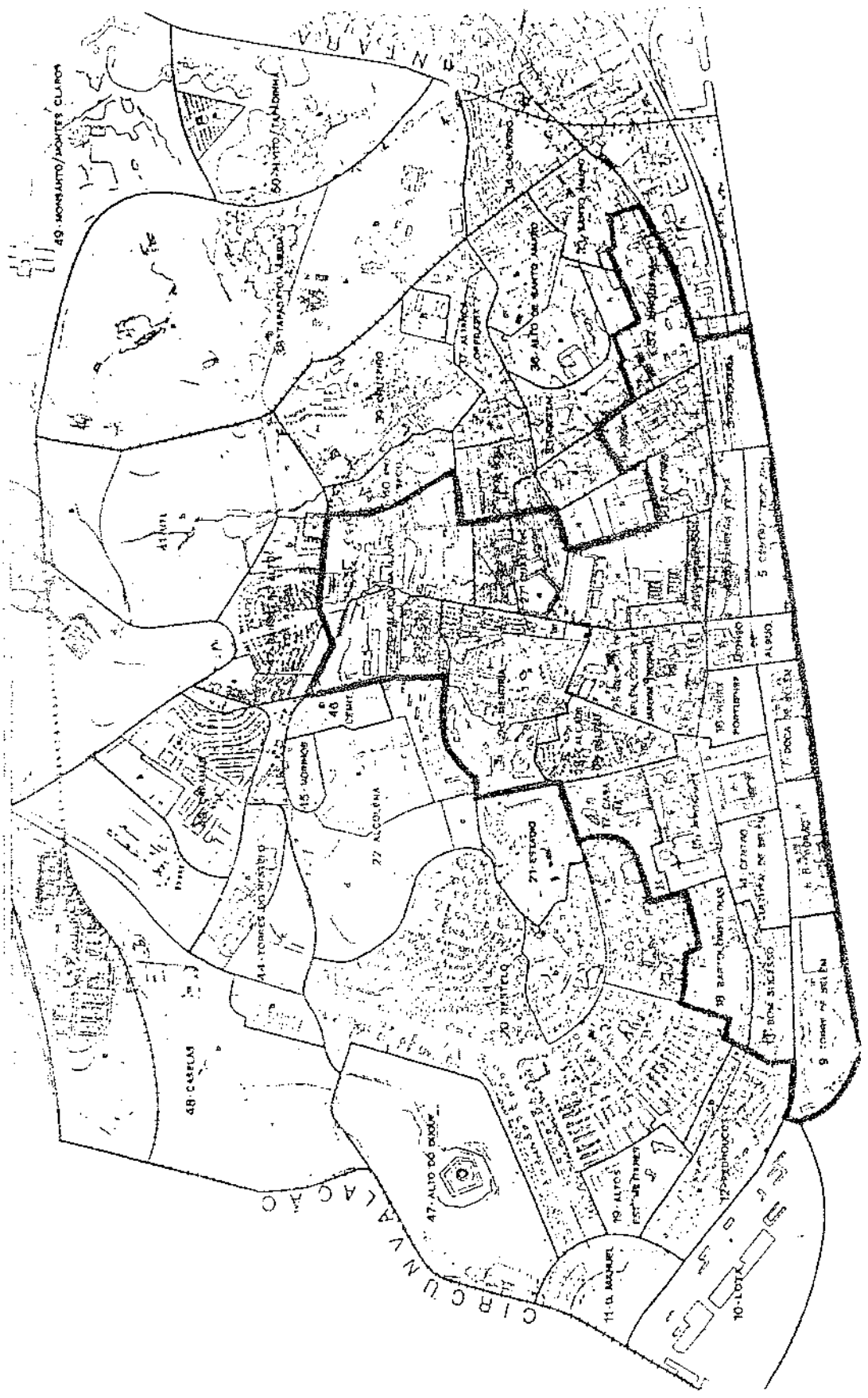
Framing Opinions, a campaign to protect the nation's heritage of traditional windows and doors, was launched in April 1991. Up to four million are at risk as the architectural quality and character of historic towns and villages are slowly eroded by well-intentioned but misguided attempts at home improvements.

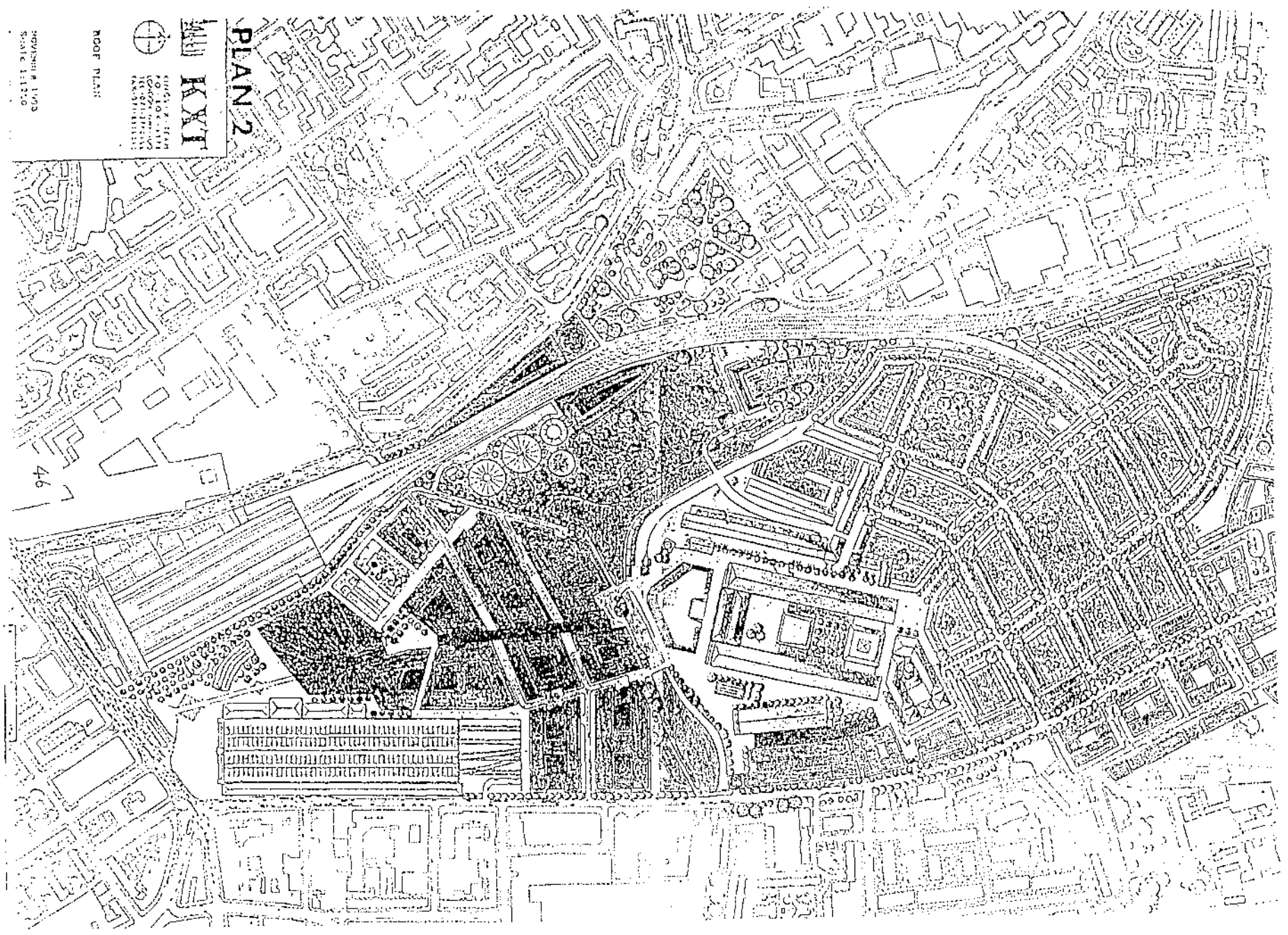
Buildings at Risk:

Vacant listed buildings in serious disrepair in all conservation areas are eligible for emergency repair grants, part of English Heritage's Buildings at Risk programme. In January 1992 English Heritage published the results of its national survey, carried out in co-operation with various local authorities, which found that about 37,000 listed buildings are at risk from neglect.

In London, over 900 vacant and derelict listed buildings are at risk.

PLANO DE VIGILANCIA E VALORIZACAO DE ALGUMAS BARRIO





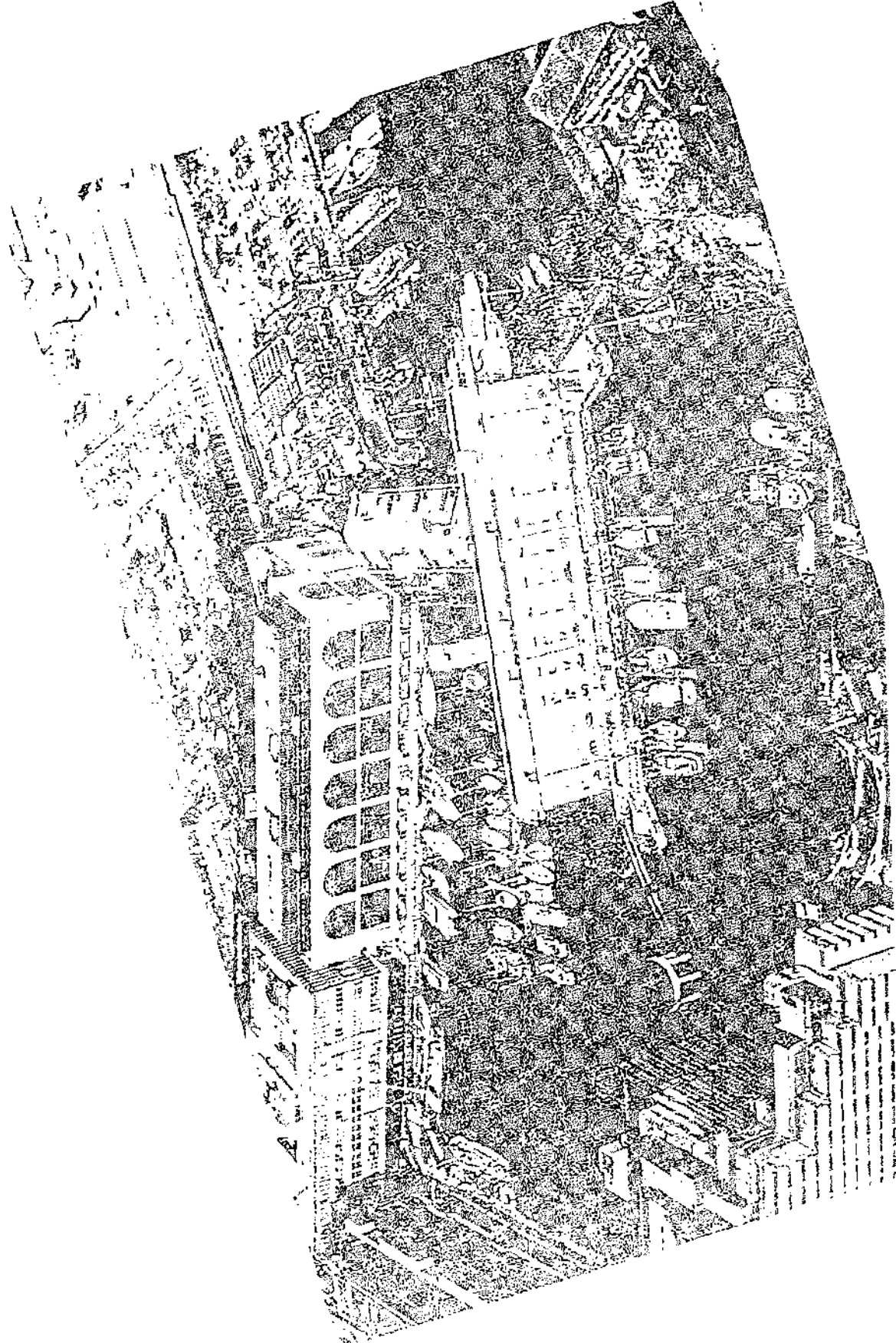
PLAN 2

SCALE 1:1000
DATE 11.1993
DRAWN BY KXT

ROOF PLAN

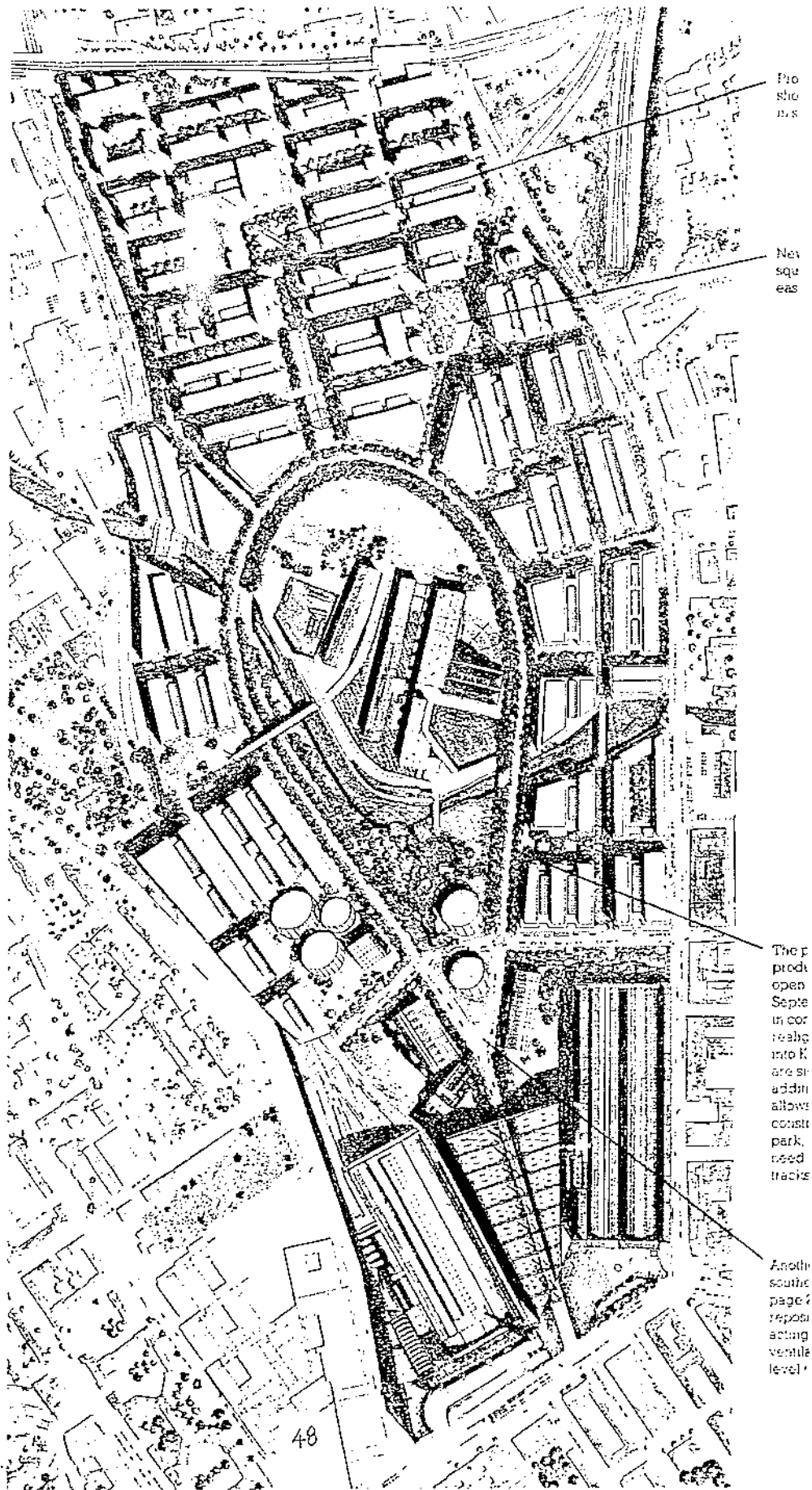
NOVEMBER 1993
SCALE 1:1000

46



B

y October the plan begins to reflect the full of engineering, town planning, structural and commercial aspects. The park, slightly smaller than it was in September, has been altered to a horseshoe and is now defined at its southern tip to become a point or a tear drop. This enables commercial buildings to be spread over a greater area while, at the same time, loosening up the layout around the edges of the site and allowing the buildings to fit in more easily with the surrounding area. It also allows the proposed building in the north of the site to be reduced in size and a second one to be included. Nothing will eventually allow the inclusion of some offices in the northern sector, an increased amount of parking – up to another 250,000 – only cafes and restaurants – for a parade of shops, and, finally a high street, to run up the boundary of the development. Once the low-level station is built, the street would be temporarily closed. This was a hard decision to make. The alternative, however, was to demolish many houses in Keystone and Balfie Street. The long-term guarding of the houses was the better option. LRC has, always been committed to the protection of the natural environment and so proposes a park and an enhanced natural park. The central vaulted terminal centre of so much attention has been changed to allow a central access road to be built to the extent to which the plan is constantly evolving. Planning may seem a long and long-drawn-out process but as these radical shifts in the plan show, its strength is its ability to respond to new ideas.

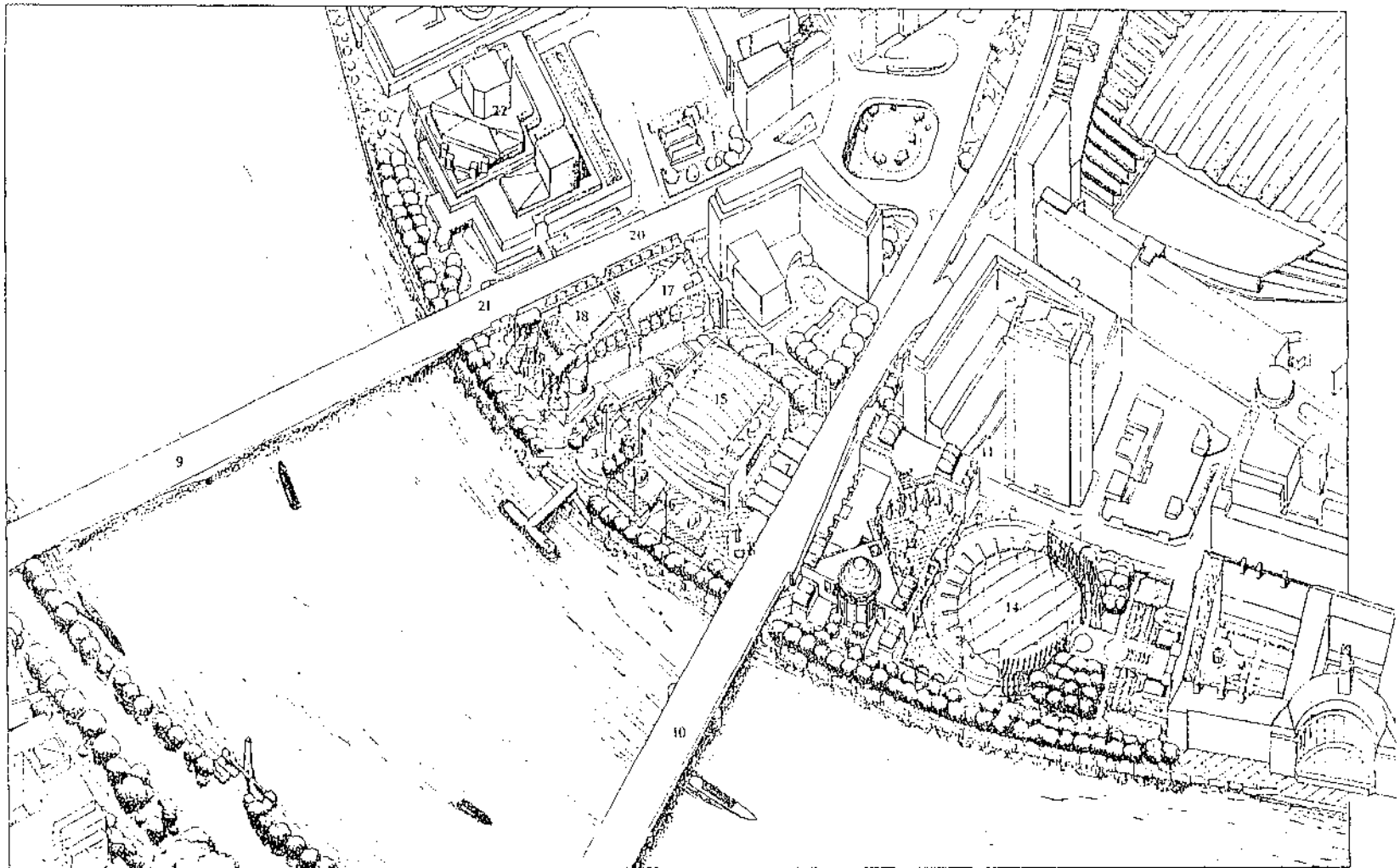


Proposed

New squares

The proposed open space in the corner of the site into Keystone and Balfie Street allows construction of park, road tracks

Another section of the plan replicating the vaulted terminal



1 FESTIVAL SQUARE

A new square facing public square
A welcoming place of arrival &
a focus for markets, events and
concerts, creating a new
public realm. The public
square will be a central feature
of the new Festival Hall
building.

2 CENTRAL SQUARE

A new central square at the heart
of the Centre with direct access
to cinema and restaurants.

4 PARKLAND SQUARE

A new public square and entrance
to the Centre from the Strand.

5 THE QUEEN'S WALK

6 FESTIVAL PIER

Point of arrival from the river

7 LINKS

Escalator link to Hungerford
Bridge

7 LINKS

A new covered shopping arcade at
ground level with shops catering
for local residents, workers and
commuters

8 CENTRAL GALLERY

A large space containing the
central space for escalator with
the new Waterloo Bridge entrance
to the Centre and providing
improved access to ST JAMES
STATION and entrances to the

9 WATERLOO BRIDGE

The new building gives a street
presence and identity for the
Centre on the bridge with a new
front door at bridge level

**10 HUNGERFORD
FOOTBRIDGE**

Access improved by escalator
connections

11 WATERLOO STATION LINK

Existing link retained and brought
up ground level. Link to exist on
street at the South Bank

**12 HUNGERFORD CAR PARK
RE-DEVELOPMENT**

A new multi-use building on the
existing car park site containing

South Bank Centre, visitors
facilities and with links to the
indoor performance space in
Ludlow Gardens will provide a
barrier attraction for the public

13 LUDLOW GARDENS

The area is being considered as a new public
attraction on the riverside of
the building, showing
spectacular views over the river
presentations

Continuing provision of car
parking on these levels will be
high quality, low cost. The space
will have atrium space providing
natural light and excellent
connections to ground level

A centralised writing facility to
free the site of vehicles

Office accommodation for new
business units is provided in
order to house the public and
arts related uses in the building

It is intended that the range of
art related uses to be
accommodated in the building
will be maximised so far as the
viability of the scheme allows

13 LUDLOW GARDENS

Re-developed with all surface car
parking removed and extensive
tree and shrub planting

14 DISCOVERY BOWL

A proposed feature of the gardens
is a new public outdoor space for
arts, events and recreation. The space
is a slightly raised, deep, doming
the form of the Bowl House of
Discovery which stood here. The
Bowl could be filled with water, but
instead of water, it will be an
improved cinema for outdoor arts
and events programming

**15 THE ROYAL FESTIVAL
HALL**

The proposals will provide an
appropriate setting for the Grade I
listed Royal Festival Hall.
Retaining many of the elements
of the original facade of a facade

16 THE WATER FRONTAGE

New pavilions containing cafes,
restaurants and bars to bring
life to the embankment and
providing a sheltered entrance to
the Royal Festival Hall. The
Queens Walk along the
embankment will be maintained
as a public open space area

**17 ROYAL FESTIVAL HALL
HALL PUBLIC LOBBY**

The new scheme provides new
accommodation above the
site and in the space to allow
use for shops, restaurants, bars,
public galleries, business space and
recreational event space

19 RIVER TERRACES

Walkways from the surrounding
land to cinema and concert
venues so that the public can enjoy
the views and history of the area

**20 THE ROYAL FESTIVAL
HALL**

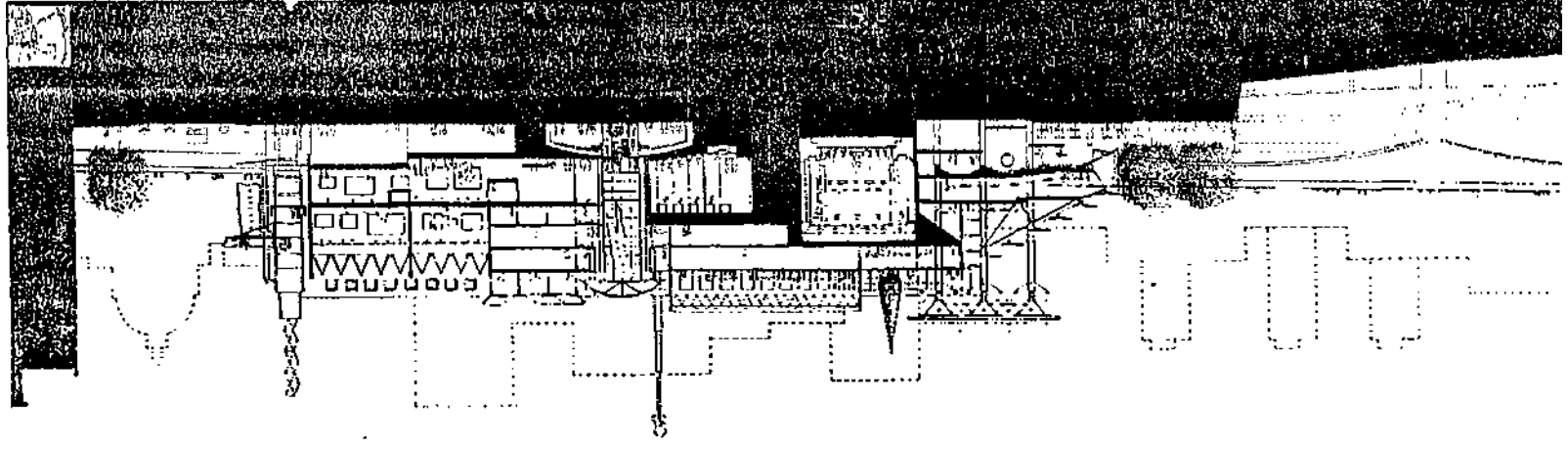
With improved links to the Centre
of the site and improved access
arrangements

**21 THE NATIONAL
THEATRE**

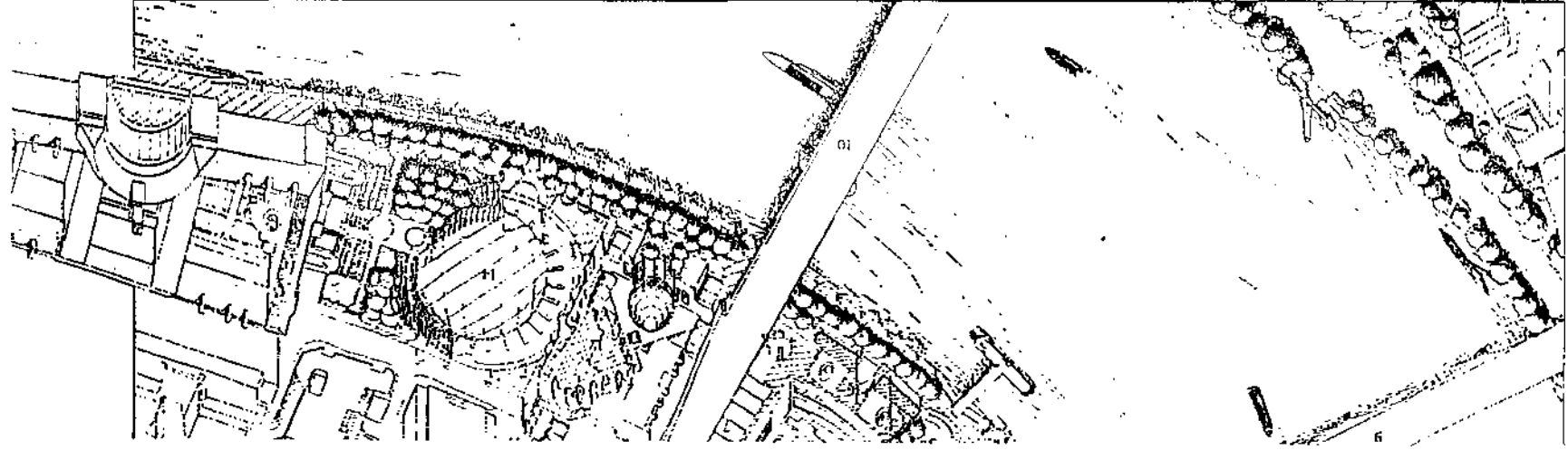
With improved links to the Centre
of the site and improved access
arrangements

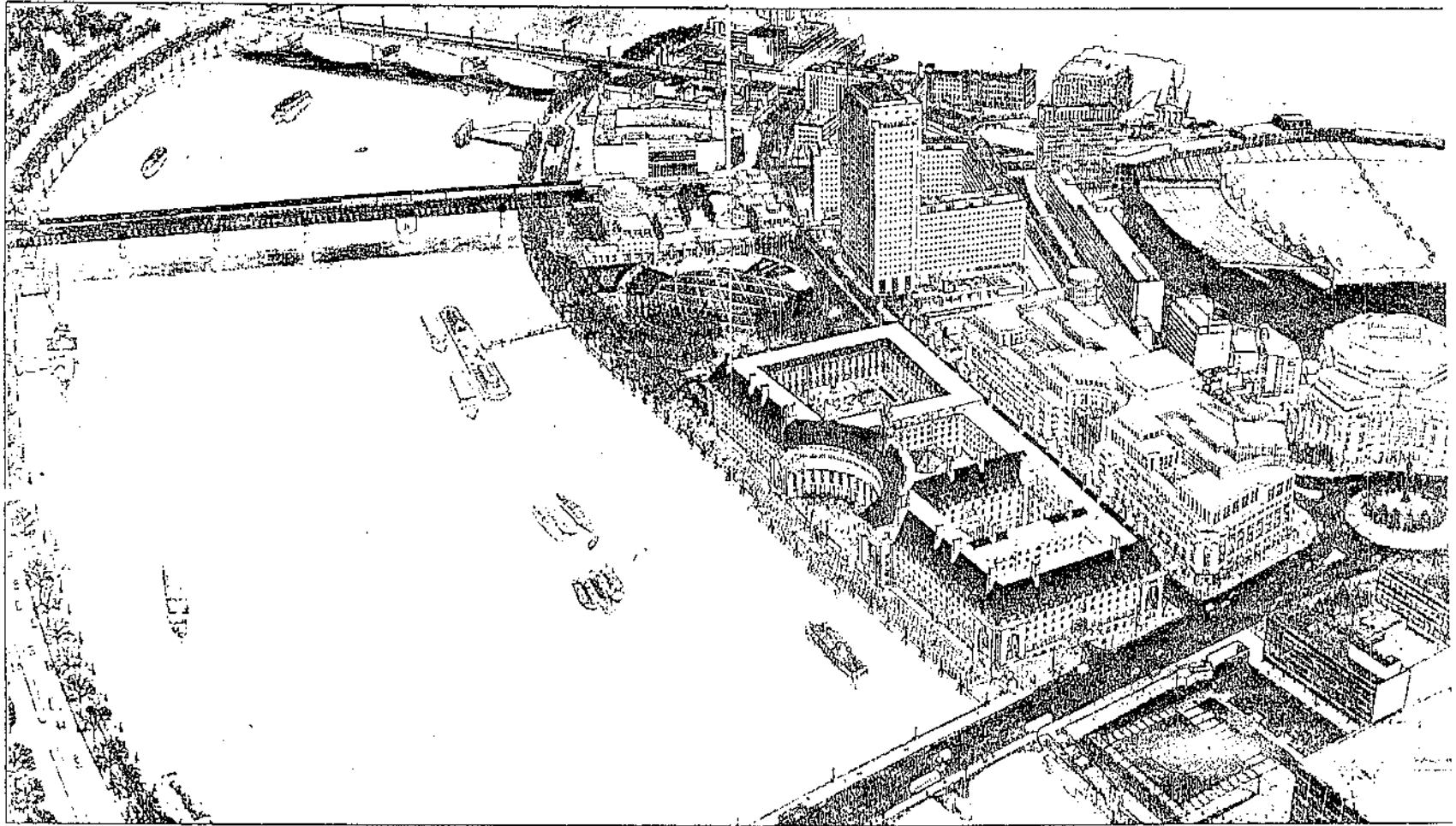
**22 THE ROYAL NATIONAL
THEATRE**

With improved links to the Centre
of the site and improved access
arrangements

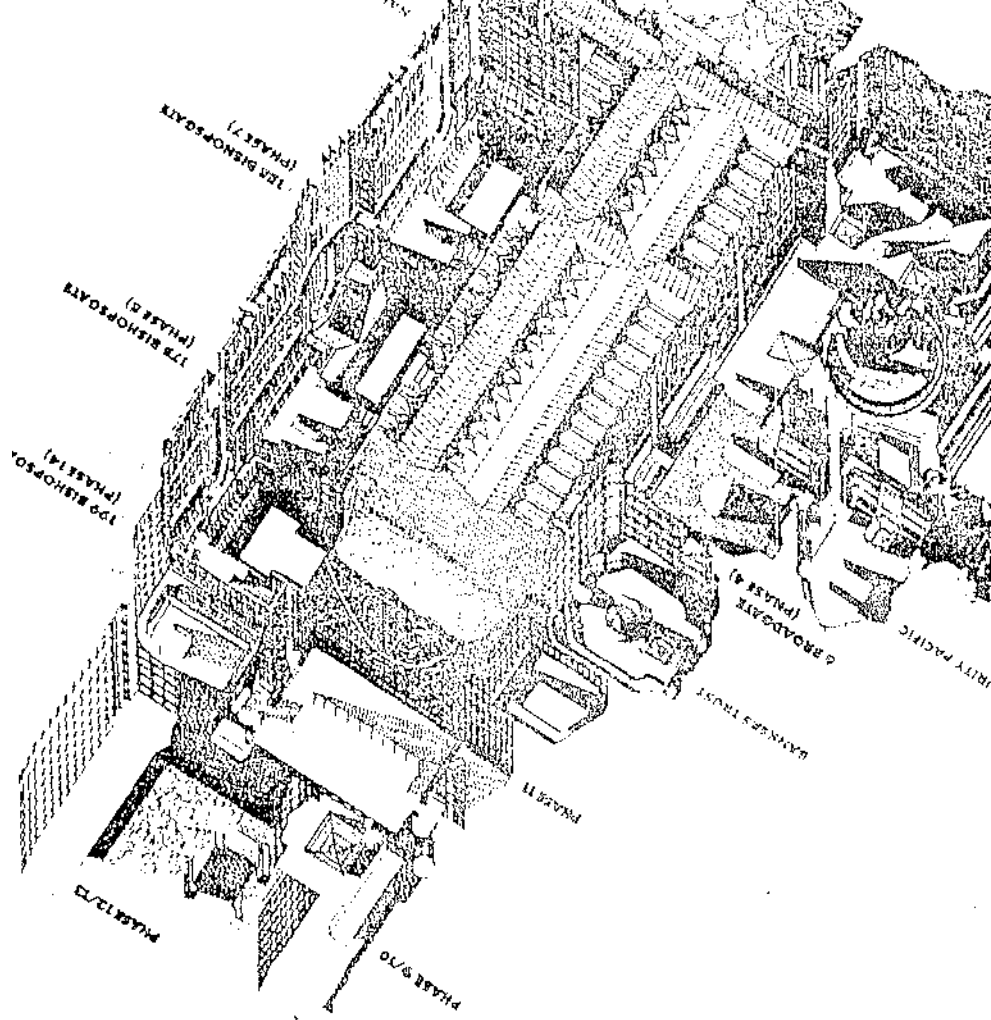


- 1. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 2. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 3. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 4. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 5. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 6. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 7. Aerial view of the site showing the building's location relative to the river and surrounding urban fabric.
- 8. CENTRAL GALLERY
The central gallery is a large, open-plan space that serves as the main exhibition area. It features a high ceiling and large windows that provide natural light and views of the surrounding city.
- 9. WATERLOO BRIDGE
The Waterloo Bridge is a prominent landmark in the area, crossing the River Thames. It is a suspension bridge with a long history, and its presence adds to the site's historical and cultural significance.
- 10. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 11. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 12. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 13. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 14. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 15. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 16. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 17. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 18. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 19. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 20. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 21. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 22. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 23. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 24. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 25. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 26. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 27. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 28. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 29. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.
- 30. LONDON GARDEN
The London Garden is a landscaped area adjacent to the building, featuring a variety of plants and trees. It provides a green space for visitors to relax and enjoy the outdoors.





SOM sketch showing aerial view of proposed new complex



NOBIS GATE INFORMATION

SPAC AVAILABLE

1990

BOLGATE (PHASE 2)

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

BISHOPSGATE (PHASE 2)

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

SPAC AVAILABLE

FROM 1990

PHASE 12/73

100,000 sq ft

100,000 sq ft

100,000 sq ft

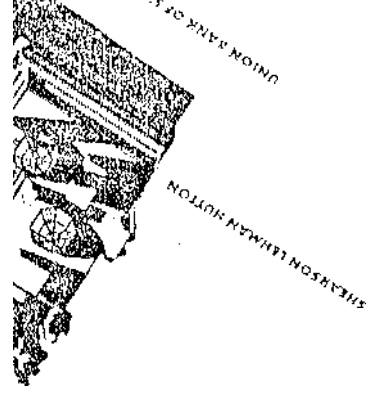
100,000 sq ft

SPAC

100 BISHOPSGATE (PHASE 14)

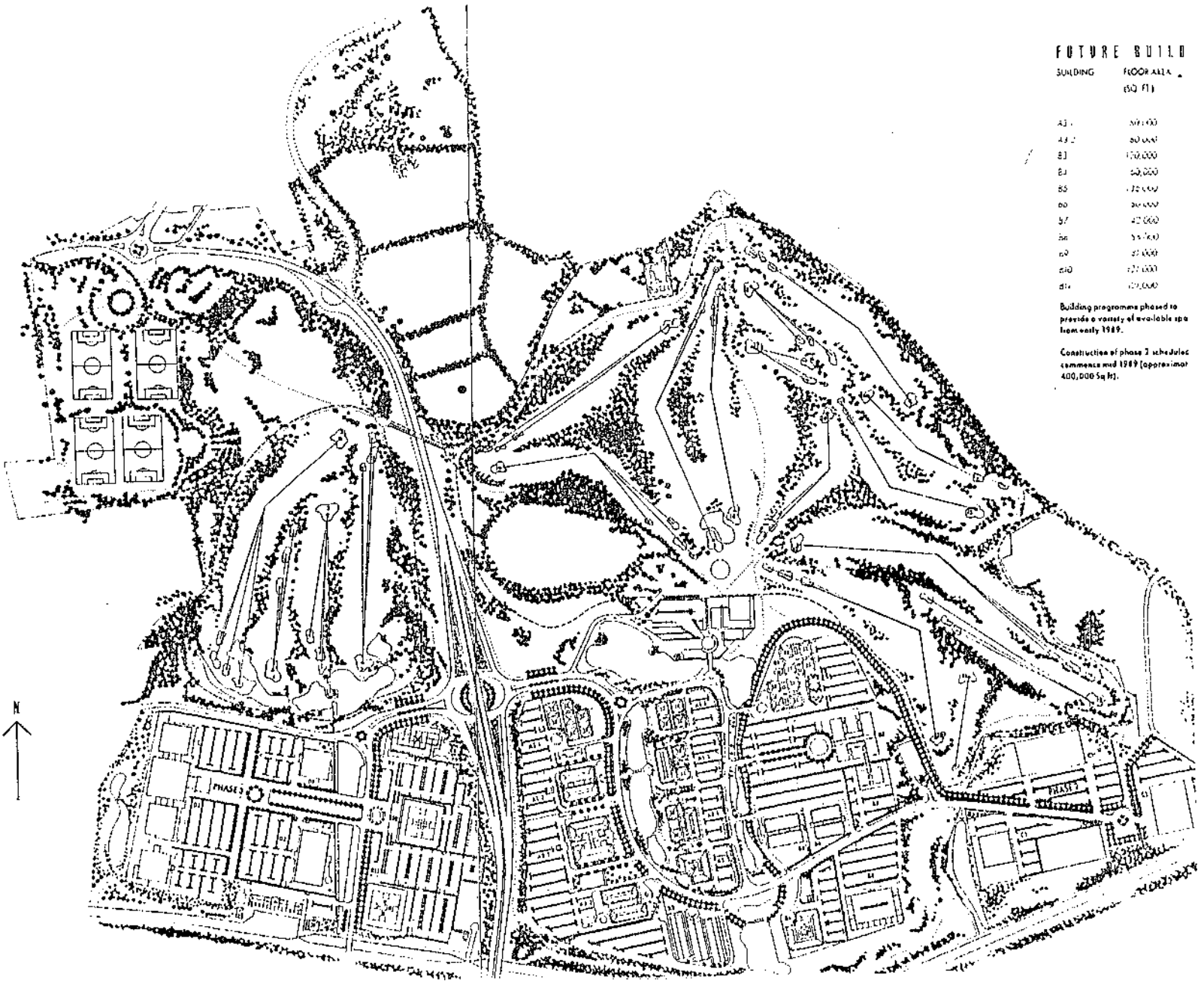
100,000 sq ft

100,000 sq ft



BUILDINGS

- 1. Administration
- 2. Library
- 3. Lecture Theatre
- 4. Computer Centre
- 5. Sports Centre
- 6. Student Union
- 7. Staff House
- 8. Dining Hall
- 9. Canteen
- 10. Gymnasium
- 11. Sports Ground
- 12. Sports Ground
- 13. Sports Ground
- 14. Sports Ground
- 15. Sports Ground
- 16. Sports Ground
- 17. Sports Ground
- 18. Sports Ground
- 19. Sports Ground
- 20. Sports Ground
- 21. Sports Ground
- 22. Sports Ground
- 23. Sports Ground
- 24. Sports Ground
- 25. Sports Ground
- 26. Sports Ground
- 27. Sports Ground
- 28. Sports Ground
- 29. Sports Ground
- 30. Sports Ground
- 31. Sports Ground
- 32. Sports Ground
- 33. Sports Ground
- 34. Sports Ground
- 35. Sports Ground
- 36. Sports Ground
- 37. Sports Ground
- 38. Sports Ground
- 39. Sports Ground
- 40. Sports Ground
- 41. Sports Ground
- 42. Sports Ground
- 43. Sports Ground
- 44. Sports Ground
- 45. Sports Ground
- 46. Sports Ground
- 47. Sports Ground
- 48. Sports Ground
- 49. Sports Ground
- 50. Sports Ground
- 51. Sports Ground
- 52. Sports Ground
- 53. Sports Ground
- 54. Sports Ground
- 55. Sports Ground
- 56. Sports Ground
- 57. Sports Ground
- 58. Sports Ground
- 59. Sports Ground
- 60. Sports Ground
- 61. Sports Ground
- 62. Sports Ground
- 63. Sports Ground
- 64. Sports Ground
- 65. Sports Ground
- 66. Sports Ground
- 67. Sports Ground
- 68. Sports Ground
- 69. Sports Ground
- 70. Sports Ground
- 71. Sports Ground
- 72. Sports Ground
- 73. Sports Ground
- 74. Sports Ground
- 75. Sports Ground
- 76. Sports Ground
- 77. Sports Ground
- 78. Sports Ground
- 79. Sports Ground
- 80. Sports Ground
- 81. Sports Ground
- 82. Sports Ground
- 83. Sports Ground
- 84. Sports Ground
- 85. Sports Ground
- 86. Sports Ground
- 87. Sports Ground
- 88. Sports Ground
- 89. Sports Ground
- 90. Sports Ground
- 91. Sports Ground
- 92. Sports Ground
- 93. Sports Ground
- 94. Sports Ground
- 95. Sports Ground
- 96. Sports Ground
- 97. Sports Ground
- 98. Sports Ground
- 99. Sports Ground
- 100. Sports Ground

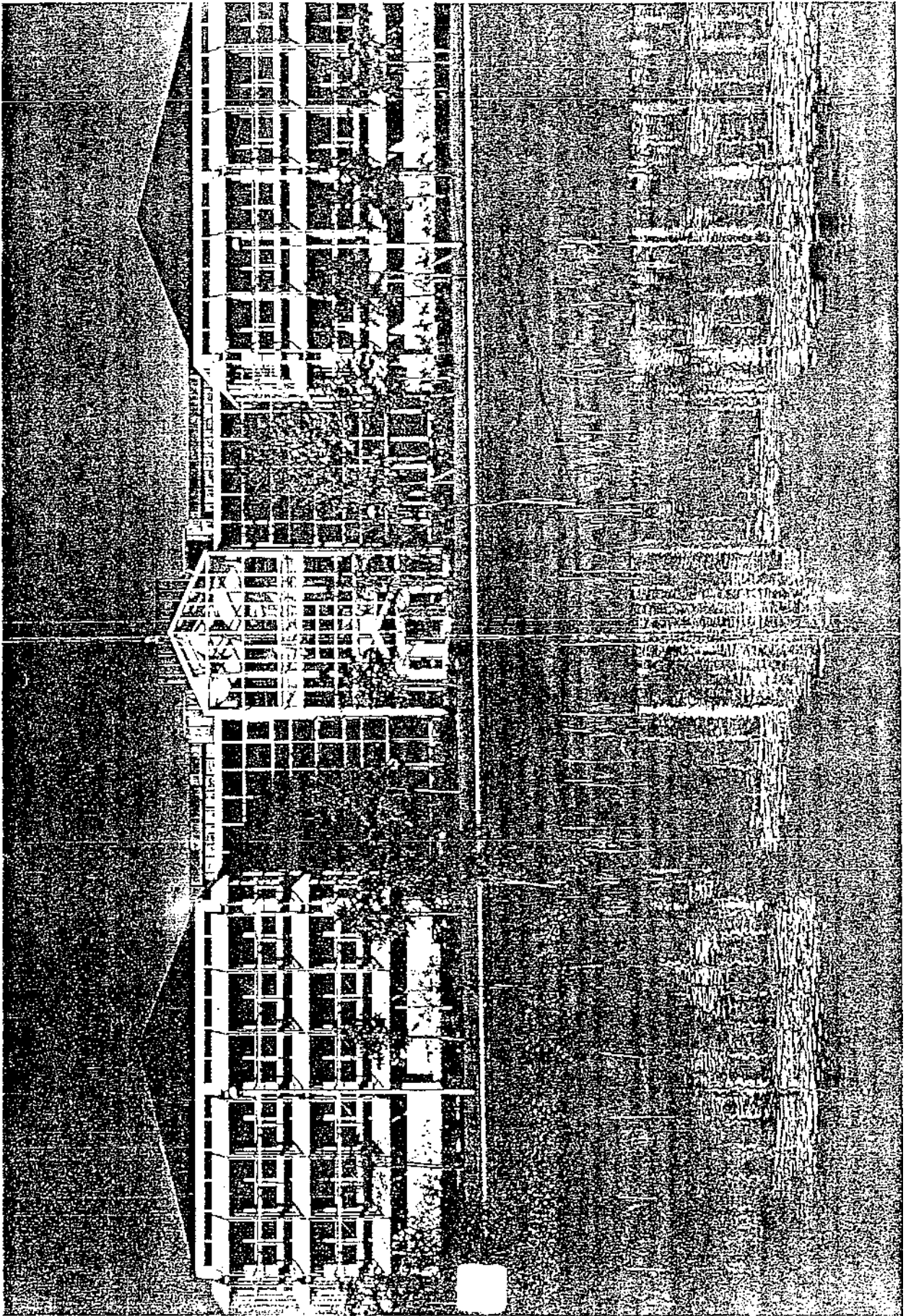


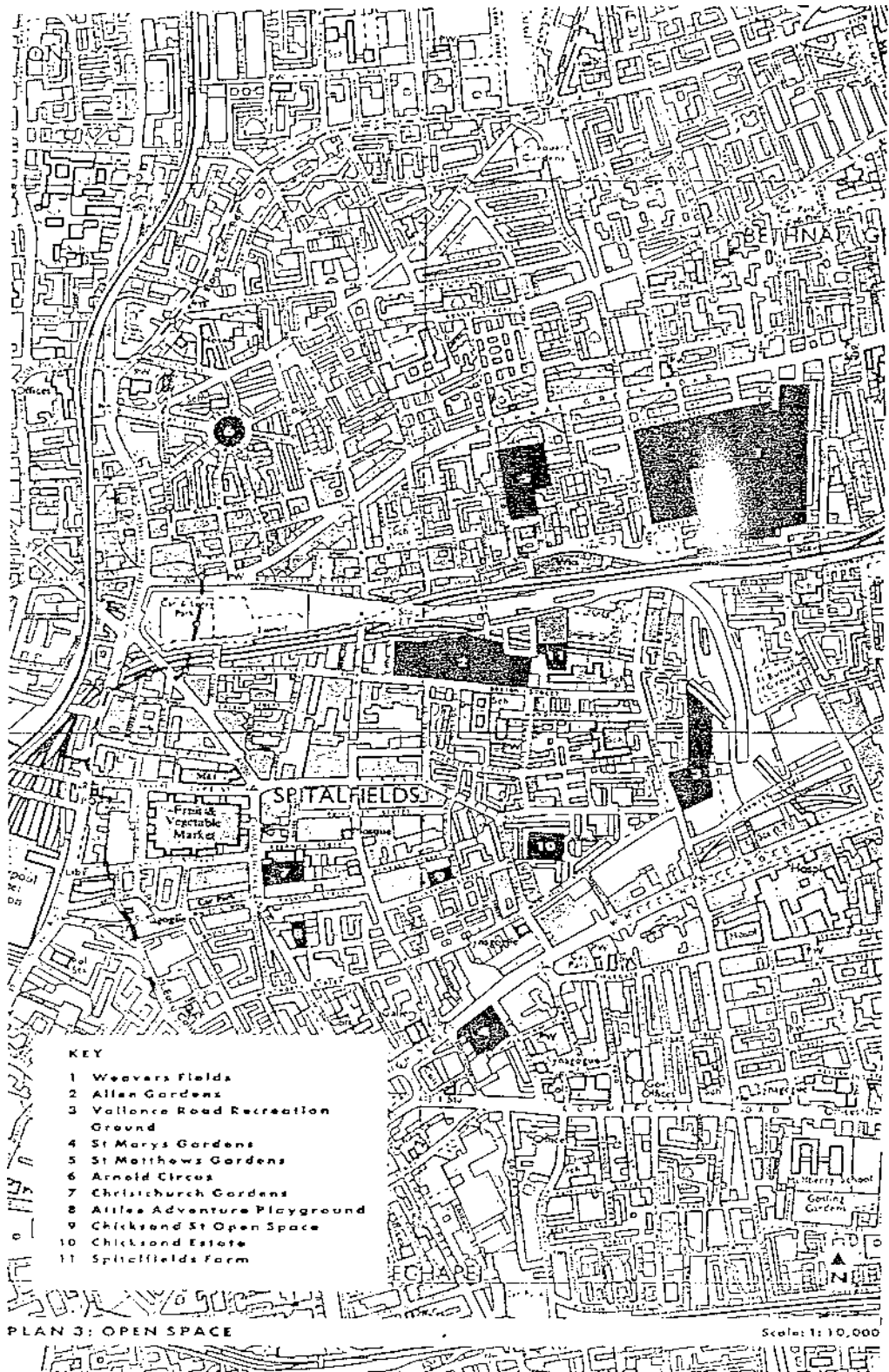
FUTURE BUILD

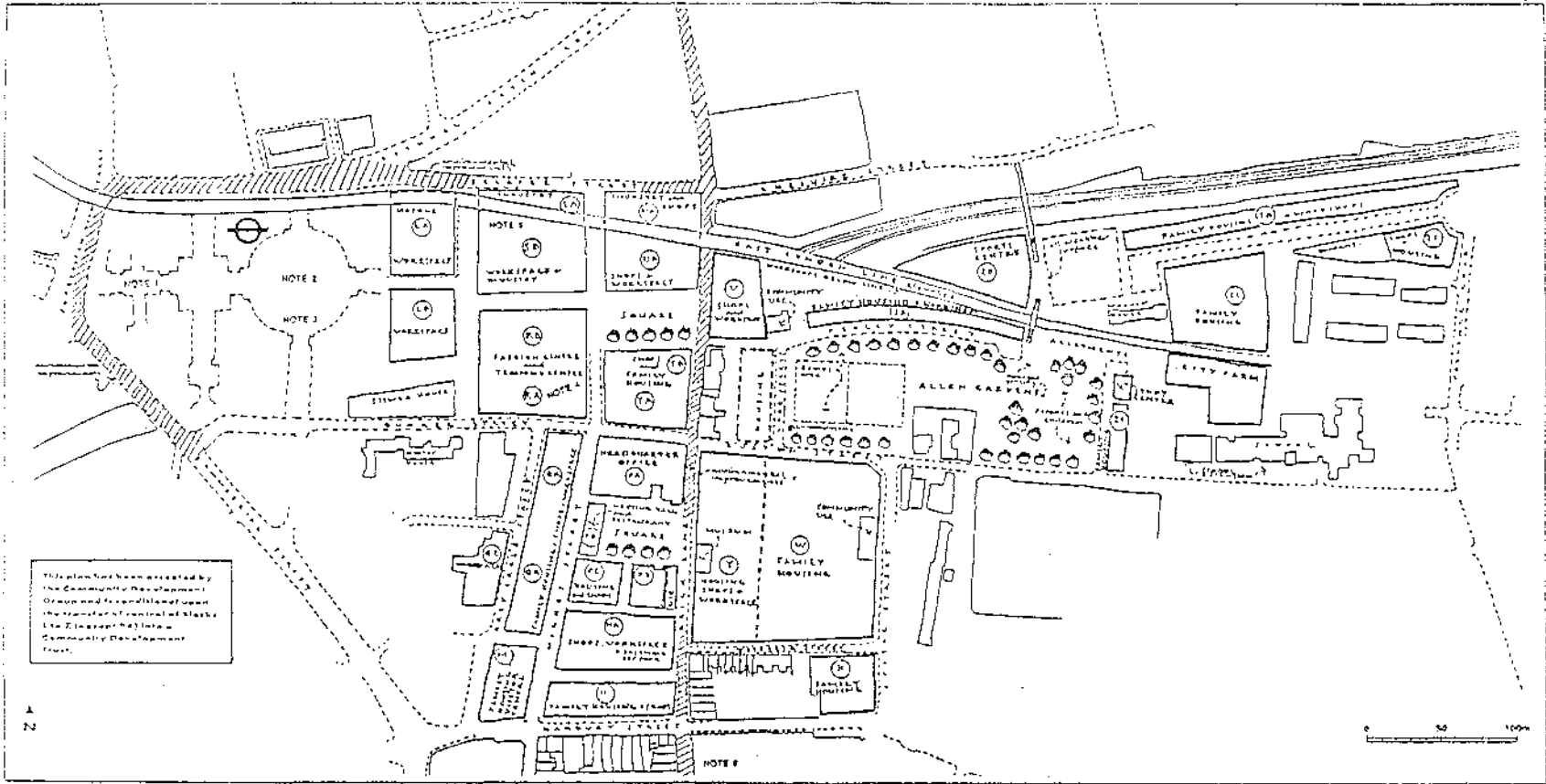
BUILDING	FLOOR AREA (SQ FT)
43	59,000
44	80,000
83	170,000
84	60,000
85	132,000
86	26,000
87	42,000
88	55,000
89	27,000
90	127,000
91	121,000

Building programme phased to provide a variety of available space from early 1989.

Construction of phase 2 scheduled commence mid 1989 (approximate 400,000 Sq ft).







**PLAN 5: PREFERRED MASTER PLAN
NOVEMBER 7 1989**

© Neil Parsons and Charles Dames

NOTES

1. Concentration of office development in left block may be preferable to upward extension of office development (subject to no major adverse environmental impact on Boundary Estate or Wharfedale).
2. Temporary uses for this land could include play space, allotments, garden, workshops, housing, temporary relocation of existing small businesses.

3. "Shopping" to include shops to meet local needs, for example, supermarket, late night shop etc.
4. Existing car parkway to be reviewed to establish the case for multi store community.
5. Underground car park to extend to some Oriskany Lane and Sunday Market.
6. Environmental improvements suggested for ex Whitby Road junction.

VIYANA KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Arnold KLOTZ

Die städtebauliche Entwicklung Wiens im Lichte neuer Rahmenbedingungen

Berlin und Prag aber auch Budapest und Wien - alle vier mittel - europäische Metropolen außerhalb der europäischen Wachstumszonen gelegen - waren in der Vergangenheit jeweils geprägt von einem Wechsel zwischen Dynamik und Stagnation, von Wachstum und Schrumpfungen. Abhängig vom jeweiligen Gesellschafts- und Wirtschaftssystem erfordert die Entwicklung der Städte und Regionen nach der politischen Neuorientierung in Ost- und Mitteleuropa auch neue Perspektiven. Denn die traditionelle Ausrichtung dieser Städte auf die Metropolen Westeuropas und der Neuen Welt bzw. nach Moskau sind nicht mehr in gleicher Weise dominant wie vor der Ostöffnung.

Vor allem nationale Verbindungen aber auch historische Beziehungen zu grenznahen Städten gewinnen in einem erstarkten Europa der Regionen wieder an Bedeutung. Dies gilt in besonderem Maße für die Entwicklung der österreichischen Ostregion wo neben Wien vor allem die Hauptstadt der Slowakei Preßburg aber auch Brünn auf das Gebiet der Ostregion, ausstrahlen bzw. Einfluß haben. Die Länderregion Ost selbst umfaßt die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland was rund einem Drittel des Staatsgebietes entspricht; hier siedeln aber mehr als zwei Fünftel der österreichischen Bevölkerung.

Innerhalb dieser Region ist Wien sowohl das geographische und geschichtliche aber auch durch seine Größe das unbestritten dominante Zentrum.

1. Zur Geschichte der Stadt und ihre städtebauliche Entwicklung

Wien liegt seit frühgeschichtlicher Zeit am Schnittpunkt zweier Handelswege. Der eine führt von der Ostsee zur Adria (Bernsteinstraße) der andere entlang der Donau zum Schwarzen Meer. Um 15 v. Chr. erreichten römische Soldaten Wiener Boden, gründeten ein Reiterlager und um 100 n. Chr. ein Kastell. Dazu gehörte auch ein Hafen am Donaukanal dem Standort der Donaufflotte. Nach der Völkerwanderung bestand um 900 bereits ein fester Siedlungskern mit einem burgartigen Hof und einem Marktplatz. Seit dem 12. Jht. ist Wien Residenz, erhielt das Stadtrecht und war durch eine Ringmauer geschützt. Im 14. Jht. - bereits unter den Habsburgern - erfolgte die Gründung der Universität und die Umgestaltung des Domes zur gotischen Kathedrale. Um 1500 hatte Wien etwa 50.000 Einwohner und die Grenzen entsprachen im wesentlichen jenen der heutigen Inneren Stadt - der City.

Nach Ende des Dreißigjährigen Krieges und den Kriegen am Balkan erfolgte zu Beginn des 18. Jhts. eine rasche wirtschaftliche, soziale und bauliche Umstrukturierung Wiens. Es entstanden Adelsviertel aber vor allem Gartenpalais in den Wiener Vorstädten (Liechtenstein, Belvedere, Schwarzenberg). Gegen Ende des 18. Jhts. gewann das Gewerbe - vor allem die Textilproduktion - große Bedeutung. Dies führte zu starker Bautätigkeit in den Vorstädten und in der Folge zu einer sozialräumlichen Differenzierung Wiens in der Bau- und Mietenstruktur, die in annähernd konzentrischen Kreisen vom Stadtzentrum zu den Vororten abfiel.

Zu Beginn des 19. Jhts. konzentrierte sich das Gewerbe in Wien in Form manufakturerer Produktion auf die westlichen Vorstädte und das Wiental. Erst im zweiten Viertel begann auch für Wien das Eisenbahnzeitalter wodurch in rascher Folge die kaiserliche Residenzstadt mit den benachbarten Großstädten verbunden wurde. In diesem Zeitraum kamen auch die ersten Industrien vor allem der Maschinenbau für den Eisenbahnbedarf nach Wien. 1857 genehmigte der Kaiser den abbruch der Stadtmauern und es begann das riesige Bauprojekt der Ringstraße das Vorbild für viele ähnliche Planungen in anderen europäischen Städten wurde.

Zwischen 1867 (nach dem verlorenen Krieg gegen Preußen) und 1873 (Börsenkrach zu Beginn der Weltausstellung) begann in Wien die erste Wachstumsphase der Gründerzeit. In diesem Zeitabschnitt wurde die Donauregulierung begonnen, für die Weltausstellung der Nordbahnhof angelegt und wichtige Eisenbahnlinien nach Norden und Nordwesten errichtet. In dieser Phase wurde die Stadterweiterung in Form von Rastervierteln vorangetrieben und als Nebenprodukt der Donauregulierung 230 ha neues Bauland gewonnen. Durch den

Börsenkrach wandte sich die Bautätigkeit verstärkt dem anlagensicheren Wohnbau zu wodurch bis zum Kriegsausbruch 1914 einige hunderttausend standardisierte Massen-miethäuser-vor allem außerhalb des Gürtels - in regulierten Rastervierteln entstanden.

Nach der Eingemeindung der Vororte (1893) erfolgte ein letzter infrastruktureller Modernisierungsschub vor dem Ersten Weltkrieg. So entstand das Schnellbahn-Grundnetz ("Stadtbahn") und es erfolgte die Kommunalisierung der Gas- und Elektrizitätswerke sowie der Verkehrsbetriebe. Der Zusammenbruch der Donaumonarchie 1918 traf Wien besonders hart, denn Wien war von der Metropole eines Großreiches zur Hauptstadt eines Kleinstaates geworden.

Nach dem Ersten Weltkrieg erfolgte aus politischen Gründen die Trennung Wiens von Niederösterreich. Die Stadtverwaltung setzte daraufhin Schwerpunkte in der sozialpolitik: Wohnbau, Gesundheits- und Bildungswesen. Mit einer relativ gleichmäßigen Streuung über das gesamte Stadtgebiet erfolgte der Bau von mehr als 60.000 Wohnungen im "Roten Wien".

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurden durch Bombenangriffe mehr als 80.000 Wohnungen zerstört, doch es kam nicht - wie etwa in Berlin - zur Vernichtung ganzer Stadtteile wodurch Wiederaufbau und Rekonstruktion möglich waren. Ab 1950 wurden vor allem die Baulücken aufgefüllt, danach aber vor allem nach dem Modell der "gegliederten und aufgelockerten Stadt". Neubauten an den Stadträdern errichtet. Dabei wurden jedoch kaum Arbeitsplätze in der Nähe geschaffen und zunächst fehlten diesen Siedlungen auch häufig die erforderlichen Infrastruktur-einrichtungen. In den 70er Jahren verringerte sich schließlich die Wohnbauleistung in Wien nicht zuletzt wegen des prognostizierten Bevölkerungsrückganges. Statt der Stadterweiterung wurde die "sanfte" Stadterneuerung forciert. Diese bezog die Betroffenen in die Planung ein, und bemühte sich um den Verbleib der Bewohner in den angestammten Quartieren. Seit dem 1969 erlassenen Wohnungsverbesserungsgesetz wurde bei einem aktuellen Wohnungsbestand von rd. 850.000 (1991) die Ausstattung von mehr als 160.000 Wohnungen verbessert und mit Hilfe von Sockelsanierung - oder Totalsanierung von Gründerzeithäusern eine zeitgemäße Größe und Ausstattung von weiteren ca. 80.000 Wohnungen ermöglicht.

2. Änderung der Rahmenbedingungen - Neuer Stadtentwicklungsplan

Nach Jahrzehnten stabiler, teilweise sogar rückläufiger Bevölkerungsentwicklung verzeichnet Wien seit den späten 80er - Jahren eine starke Bevölkerungszunahme. Verursacht wurde dieses Anwachsen der Bevölkerung einerseits durch eine Verringerung des negativen Saldos bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und andererseits durch starke Zuwächse bei der Wanderungsbilanz. 1991 wies Wien gemäß Volkszählung rd. 1,6 Mio Einwohner auf; Schätzungen über die tatsächlich anwesende Bevölkerungszahl liegen rd. 5% höher.

1991 hat der Wiener Gemeinderat als Konsequenz zur bestehenden Wohnungsnachfrage im Rahmen der "Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens" eine Wohnbauleistung von mindestens 6.000 geförderten Wohnungen pro Jahr für die nächsten beiden Dekaden beschlossen. Faktoren für die steigende Nachfrage sind soziodemografische Trends (Single-Haushalte), das Auftreten geburtenstarker Jahrgänge und der weiterhin steigende Qualitäts und Wohnflächenbedarf der Bewohner. Im Stadtentwicklungsplan 1984 waren unter der Annahme eines Bevölkerungsrückganges nur rd. 350 ha an neuen Wohngebietsflächen ausgewiesen worden. Vor allem an Hauptachsen öffentlicher Verkehrsmittel waren diese Flächenreserven situiert.

Die Leitlinien 1991 sehen demgegenüber acht Entwicklungszonen vor, wobei auch die künftigen Dichtewerte höher angesetzt worden sind. In zwei Entwicklungsgebieten wurde mit den Bauführungen bereits begonnen, für ein Gebiet ist ein städtebaulicher Wettbewerb in Vorbereitung und bei drei weiteren Entwicklungsgebieten befinden sich die städtebaulichen Leitprogramme in Ausarbeitung. Für die Ausarbeitung der Planungsvorstellungen wurden jeweils eigene Projektteams installiert und für die Beurteilung der Arbeitsergebnisse ein internationaler Expertenbeirat eingesetzt.

Für die - bedingt durch die geänderten Rahmenbedingungen - notwendige Überarbeitung des Stadtentwicklungsplanes wurden für die acht Stadtentwicklungsgebiete generelle Grundsätze formuliert und dienen den Projektteams als Grundlage ihrer Planungstätigkeit:

- Öffentlicher Verkehr als Rückgrat der Stadtentwicklung,
- Schaffung von vielfältigen und kompakten Stadtgebieten mit allen notwendigen Infrastruktureinheiten,
- Mehr Arbeitsplätze, vor allem in den beiden Bezirken nördlich der Donau,
- Schaffung effizienter Instrumente der Baulandbeschaffung,
- Abgesicherte Grünlandbereiche,
- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch geeignete Bebauungsformen,
- Gewährleistung hoher architektonischer Qualität auch bei rationeller Bauweise.

Die geänderten Rahmenbedingungen aber auch die neuen quantitativen und qualitativen Anforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft haben Auswirkungen auf das gesamte Stadtsystem. Deshalb erschien es notwendig, parallel zu den intensiven Bearbeitungen der Stadtentwicklungsbereiche auch den Stadtentwicklungsplan aus dem Jahre 1984 sowie die Verkehrskonzeption aus dem Jahre 1980 einer Fortschreibung bzw. Neubearbeitung zu unterziehen.

Ausgehend vom erkennbaren gesellschaftlichen Wertewandel, den geopolitischen Veränderungen, den demographischen Entwicklungstrends von Wien sowie der abschätzbaren Wirtschafts und Arbeitsmarktentwicklung wird im Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplan ein räumliches Entwicklungskonzept vorgestellt.

Dieses Leitbild beinhaltet vor allem Aussagen zur regionalen Entwicklung Wiens in der Ostregion, zu einer künftigen Zentrenentwicklung, Aussagen zum dicht bebauten Stadtgebiet sowie den Entwicklungsachsen und Siedlungsschwerpunkten. Eigene Abschnitte sind den Grün- und Freiräumen, der Entwicklung des Verkehrs (in Abstimmung mit dem Verkehrskonzept Wien) und der Stadtgestaltung gewidmet. Für die neu geschaffenen Bearbeitungsgruppen der Bezirke Innen-West, Süd und Nordost werden Entwicklungsschwerpunkte in den einzelnen Bezirken detailliert vorgeführt. Besonderes Augenmerk wird auch der Organisation der Planung, einer angestrebten neuen Planungskultur und der Bürgerbeteiligung zugewendet. Diese Schritte zur Umsetzung sind auch im Lichte des umfangreichen Maßnahmenprogrammes besonders wichtig. Aus diesem abschließenden Teil des neuen Stadtentwicklungsplanes sind besonders die intensiven Bemühungen der Stadt Wien zur Baulandmobilisierung bzw. zur Aktivierung von Baulandreserven im bebauten Gebiet sowie die angestrebte "ökologische Stadtentwicklung" hervorzuheben.

3. Verkehrskonzept Wien

Wie schon für die Überarbeitung des Stadtentwicklungsplanes dargelegt, sind in den letzten Jahren Veränderungen eingetreten und spürbar geworden, die ein Umdenken in der Wiener Verkehrspolitik erfordern. Neben Veränderungen geopolitischer Rahmenbedingungen - wie der politischen und ökonomischen Neuorientierung in Osteuropa - haben sich vor allem die Umweltprobleme, auch lokal auf Wien bezogen, deutlich verschärft. Das weitere Anwachsen des Kfz-Bestandes führt immer häufiger zu Verkehrsstaus wodurch ein Verlust an Lebensqualität im öffentlichen Raum droht. Diesen absehbaren Trends muß entschieden gegengesteuert werden, um einen Wechsel in der Verkehrsmittelwahl durch die Verkehrsteilnehmer zu erreichen. In der Bevölkerung haben sich neue Werthaltungen entwickelt, sie ist deutlich umweltbewußter als noch vor zehn Jahren. Durch Information und Motivation muß eine differenzierte Bewußtseinsbildung gezielt ansetzen.

Im Mittelpunkt der Planungsüberlegungen für Stadt und Region stehen das Zusammenleben und Wohlbefinden der Menschen. Gewahrene städtische Strukturen haben Vorrang gegenüber den Bedürfnissen des Verkehrs. In den Stadtentwicklungsbereichen muß sich die Stadtplanung verstärkt an den Möglichkeiten der

Zentrum zu schaffen. dieses Projekt setzt auch international bedeutsame Maßstäbe für neuartiges Development, dürfte es doch - nach London, Paris und Berlin - das derzeit viertgrößte Projekt in Europa sein.

Neben der hervorragenden Verkehrsgunst, an einem Schnittpunkt von U-Bahn-Linie und Stadtautobahn gelegen, bilden vor allem die Nachbarschaft zum angrenzenden Donaupark, die Erholungs-bereiche "Copa Kagrana" und Donauinsel sowie die Wasserfläche der Neuen Donau bedeutsame Standortqualitäten. Für das Projekt Weltausstellung war vorgesehen die Donauuferautobahn zu überplatten und die Gebäude auf einem durchgehenden Basisbauwerk zu errichten.

Das Nunsehrige Konzept sieht eine partielle Auflösung des bisher geplanten Basisbauwerkes vor und an dessen Stelle die Schaffung begrünter dreidimensionaler Freiräume. Die bauliche Umsetzung sieht im Nahbereich von U-Bahn-Station und Reichsbrücke einen Hochhauszwilling vor, der UNO-City und dem Konferenzzentrum vorgelagerte zum Ufer hin abfallende Gebäude mit bis zu 35 m Gebäudehöhe sowie Wohn- und Hotelbereich neben dem Donaupark. Der Autoverkehr, die Zufahrten und Parkplätze werden in unteren Ebenen - unter dem Fußgängerbereich - geführt.

Auf dem knapp 18 ha großen Gelände dürfen maximal 470.000 m² Bruttogeschoßfläche bzw. 1,65 Mio. kubikmeter umbauter Raum zur Errichtung gelangen. Der Nutzungsmix sieht maximal 70% für Büros, Hotels und Geschäfte vor, mindestens 20% für Wohnungen und rund 10% bis 15% für Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Die Bearbeiten für die Überplattung der Donauuferautobahn beginnen in Kürze, die ersten Nutzflächen sollen 1996 zur Verfügung stehen. Der Kostenrahmen wird derzeit auf rd. 12 Mio. ÖS geschätzt. Für die Gestaltung der Hochhaus-Zwillinge werden vor allem international anerkannte Architekten zu einem Wettbewerb eingeladen, die übrige Bebauung soll einer breiten Palette der qualifizierte Architekten Österreichs eine Chance bieten ihre Gestaltungskräfte zum Ausdruck zu bringen.

In den letzten Jahren haben nicht wenige Städte versucht Impulse für die Stadtentwicklung durch die Errichtung und Aktivierung von Museen und Messequartieren sowie von Veranstaltungen und große Ereignissen wie Olympischen Spielen und Weltausstellung zu setzen. Neben den erstgenannten Maßnahmen - in Wien wird derzeit das Messequartier neu organisiert und unter starker öffentlicher Beteiligung um die Gestaltung eines Museumsquartiers gerungen - wollte die Stadt Wien gemeinsam mit Budapest eine Weltausstellung veranstalten. Im Gegensatz zu Hannover wurde diese von der Wiener Bevölkerung 1991 abgelehnt. So wurden die Planungen für die ursprüngliche "Nachnutzung" vorgezogen.

Verwendete Literatur

Banik-Schweitzer Renate (Hrsg.) u.a.:

Wien wirklich: der Stadtführer.

Verlag für Gesellschaftskritik, Wien 1992.

Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens, Grundlage für die

Mitteilung von Dr. Hannes Swoboda an den Gemeinderat am 19.4.1991,

In: Rathauskorrespondenz spezial, Nummer 10, April 1991.

Magistrat der Stadt Wien:

Stadtentwicklungsplan Wien.

Hrsg. und Verleger: Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung.

Magistratsabteilung 18 - Stadtstrukturplanung, Wien 1985.

Magistrat der Stadt Wien :

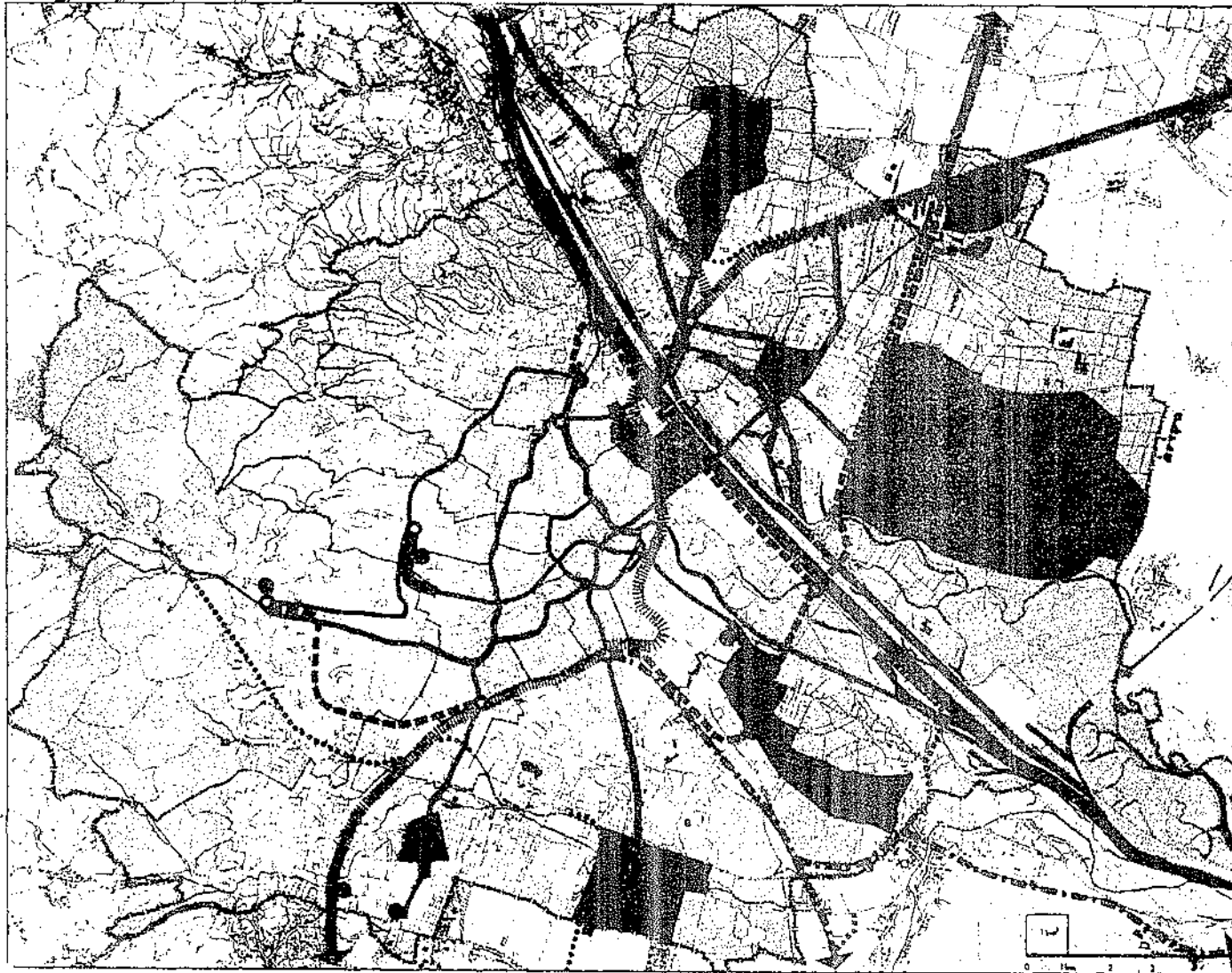
Verkehrskonzept Wien - Leitlinien,

Hrsg. und Verleger: "Arbeitskreis Verkehrskonzept" in der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehr. Wien 1992.

Wien wächst - Planung als Prozeß. Beirat für die Stadtentwicklungsbereiche, Band 1/1992.

Hrsg.: Magistratsdirektion Stadtbaudirektion - Gruppe Planung in Zusammenarbeit mit Synthesis - IS im Auftrag der MA 18, Wien 1992.

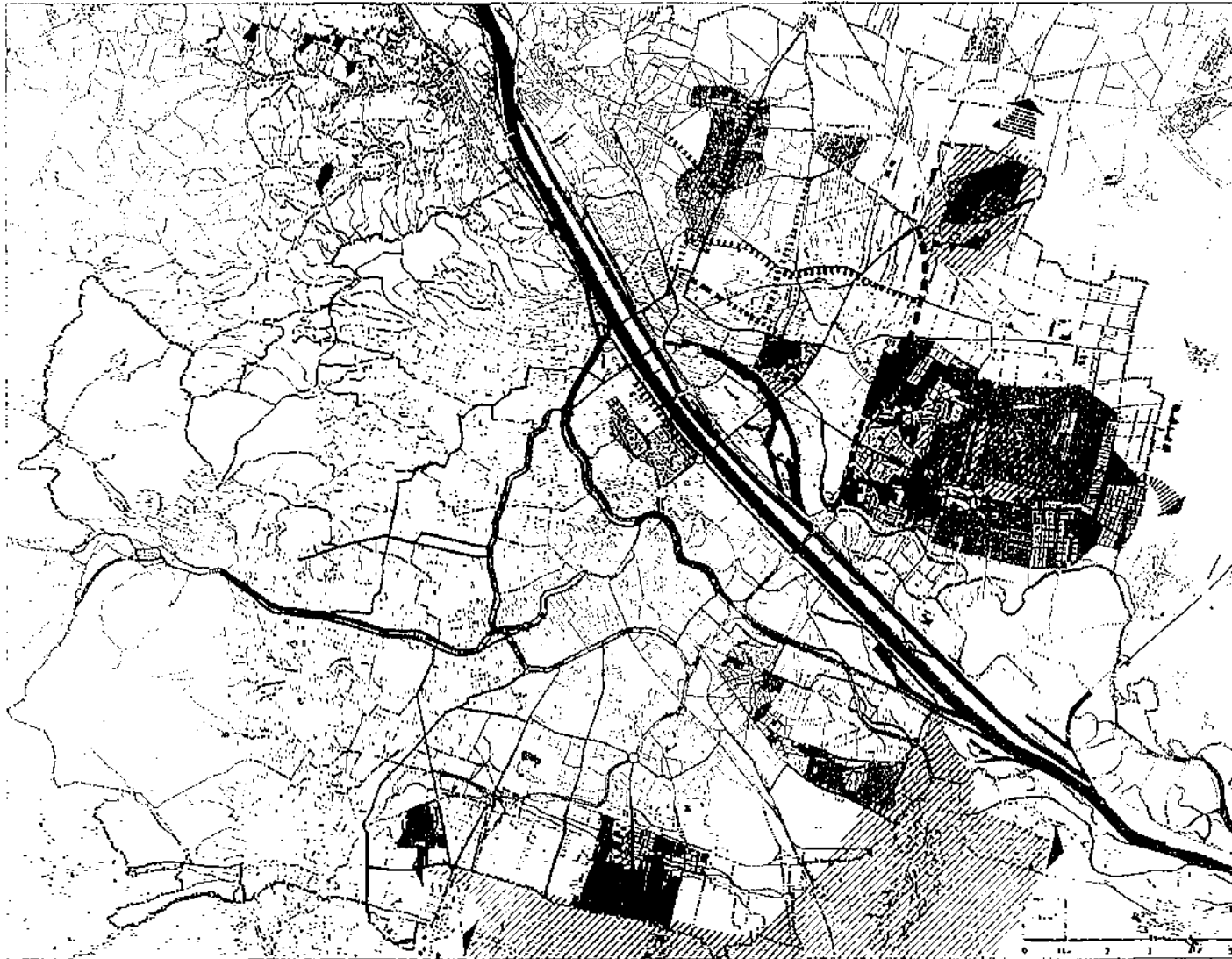
STADTERWEITERUNG
UND
ÖFFENTLICHER VERKEHR






- Bestehendes U- u. S-Bahnnetz (1995)
- Kurz- u. mittelfristige Maßnahmen:**
- Ausbau U-Bahn
- Ausbau (Schnell)Straßenbahn (Trassenspielraum gegeben)
- - - Ausbau S-Bahn Stadtgebiet
- - - Ausbau S-Bahn regional
- ||||| Verdichtung S-Bahn-Takt
- Knoten mit zusätzlicher/neuer Verkehrsbedeutung
- Ausbau ÖBB vor allem für Fernverkehr
- Standortvorschlag für ein erstes neues 'Güterzentrum'
- Wichtige P + R-Standorte im Stadtgebiet
- Zukünftige Stadtentwicklungszonen
- Unbebautes Gebiet (ohne Kleingärten)
- Gewässer
- Gebietsgrenze
- - - Stadtgrenze
- - - Gemeindebezirke

Dr. Arnold Klotz'un bildirisinden seçilmiş harita.





ÜBERLEGUNGEN ZUM ÜBERGEORDNETEN STRASSENNETZ IM BEREICH VON STADTERWEITERUNGSGEBIETEN




Bestehendes übergeordnetes Straßennetz

-  Bundesstraßen A
-  Bundesstraßen B
-  Relevante Teile des Hauptstraßennetzes



In Bau befindliches und geplantes übergeordnetes Straßennetz



-  In Bau befindliche Bundesstraßen
-  Bundesstraßenplanungen
-  Trassenvarianten in Untersuchung
-  Gemeindefraßenplanungen

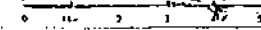
STADTENTWICKLUNG

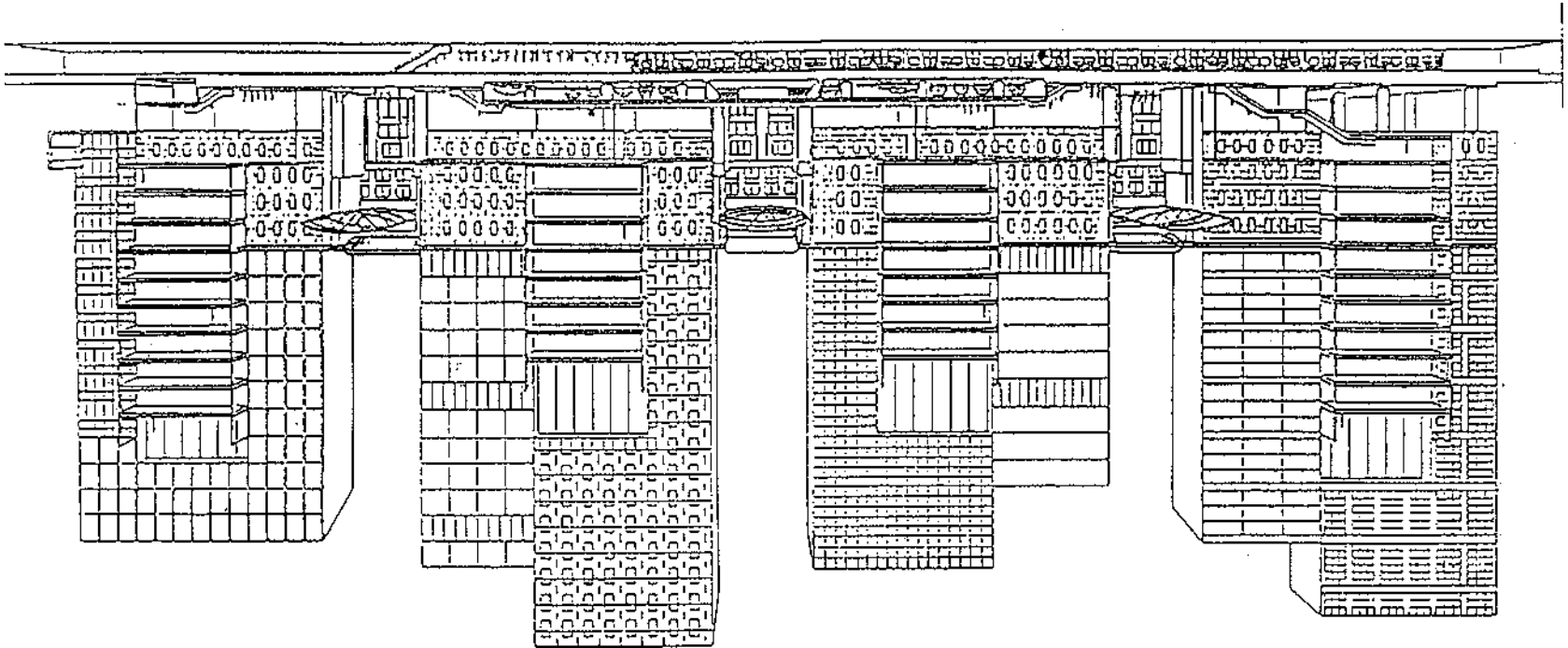
-  Zukünftige Stadterweiterungsgebiete (Stadtentwicklungszonen)

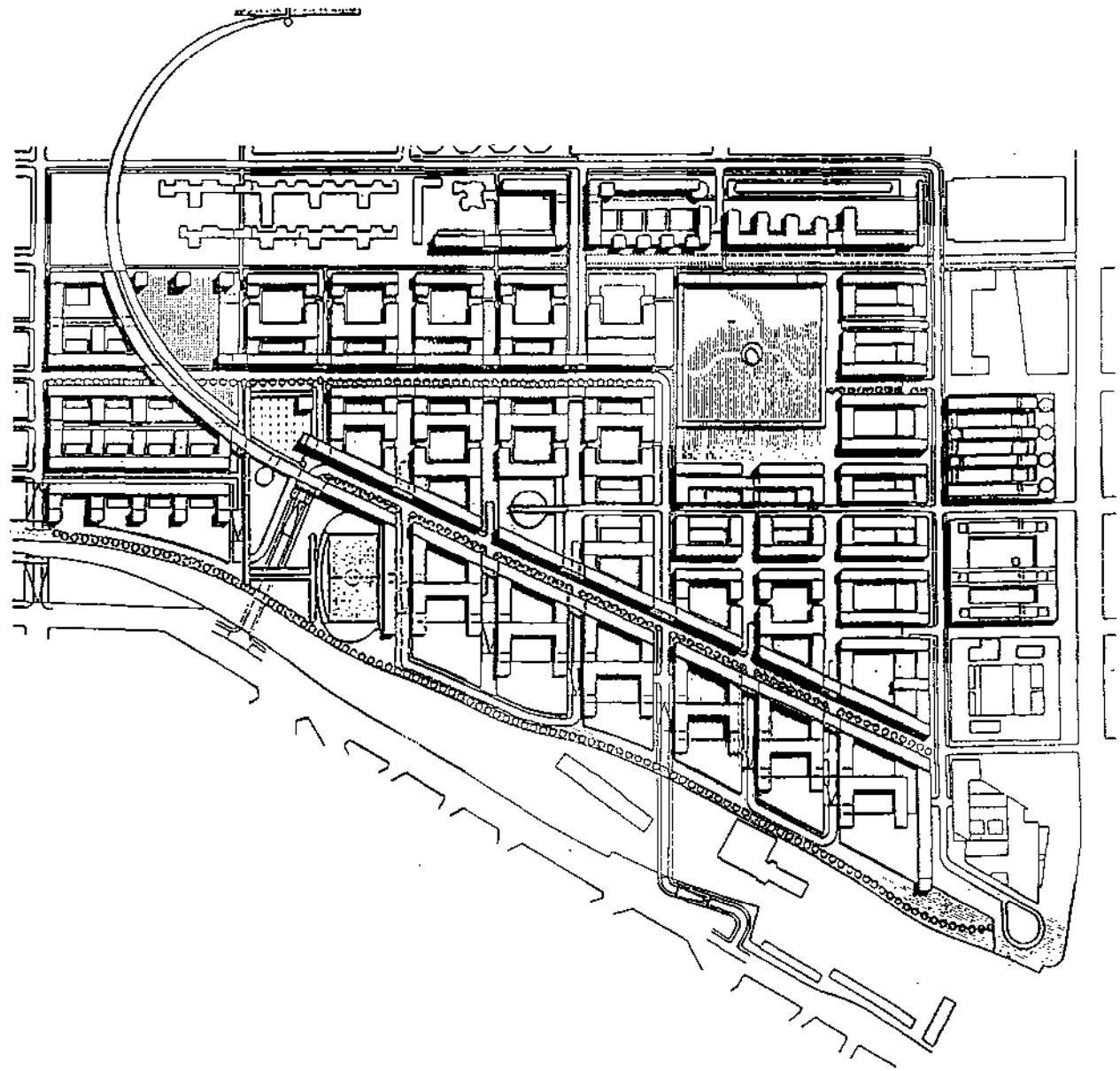
Bearbeitung: MA 18/IV
Stand: März 1991

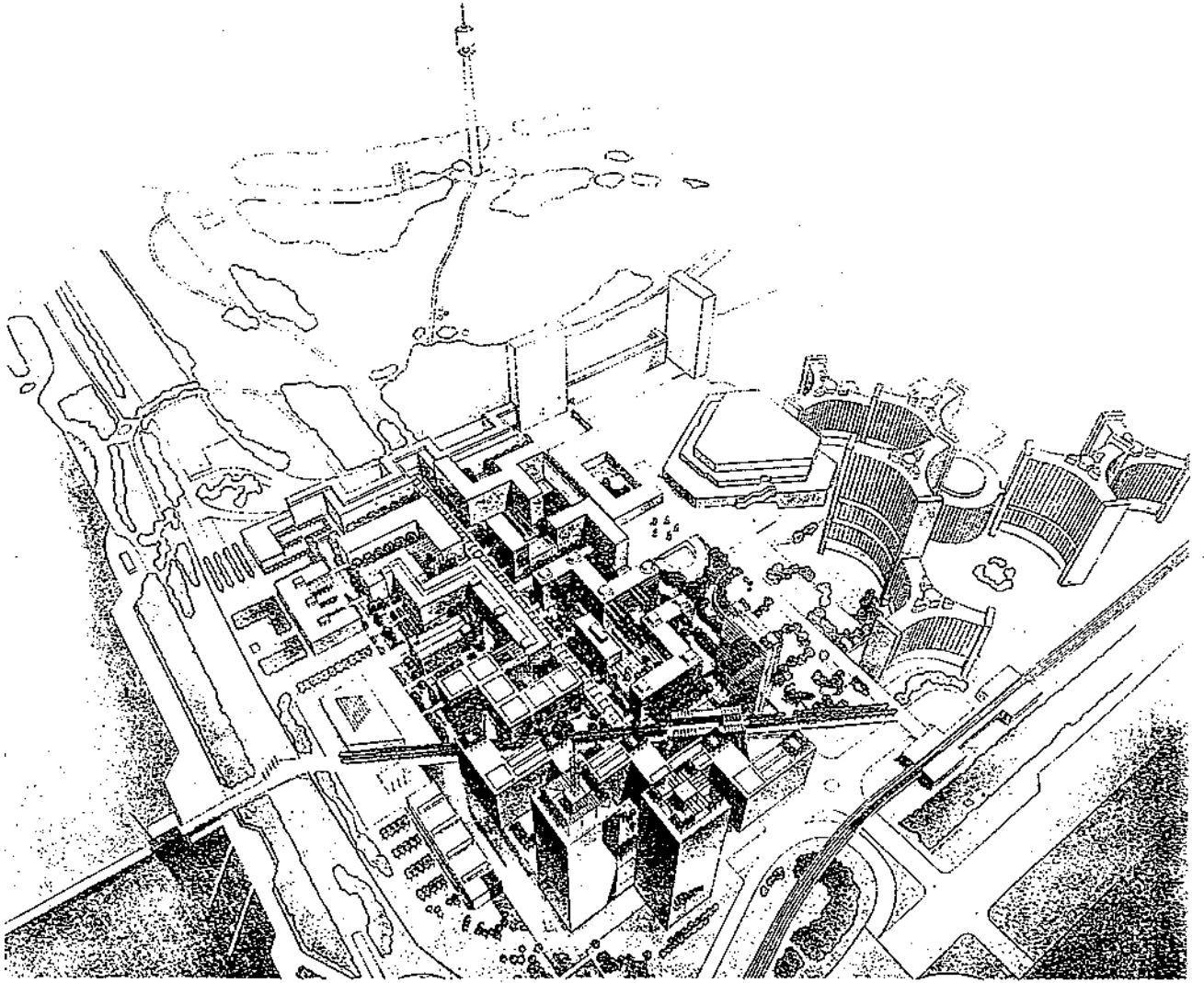
-  Unbebautes Gebiet (ohne Kleingärten)
-  Gewässer

- Gemeindegrenze
-  Stadtgrenze
-  Gemeindebezirke









DONAU-CITY

**Arnold KLOTZ'un
Bildirisinin Türkçe Metni**

1. AVUSTURYA'DAKİ MEKAN PLANLAMA GELİŞİMİNE BAKIŞ

1. AVUSTURYA'DA MEKAN PLANLAMANIN GELİŞİMİ

- 1.1. Komünlerin mahalli planlaması
- 1.2. Bölgesel planlama
- 1.3. Mahalli ve bölgesel mekan planlamanın hukuki esasları ve organizasyonu
- 1.4. Graz ve Viyana'daki teknik yüksek okullarda şehircilik kültürünün ve meslek biliminin durumu

2. AVUSTURYA ÜLKE ARAŞTIRMASI VE ÜLKE PLANLAMASI KURUMU (ÖGLL)

3. KURUMUN MEKAN ARAŞTIRMASI VE MEKAN PLANLAMASI KONUSUNDA FAALİYETLERİ (ÖGRR)

- 3.1.
- 3.2. Federal mekan planlama taslağı için hazırlık çalışmaları
- 3.3. 12 Temmuz 1962 senesinin Federal-Teşkilat hukuku kanunu ve mahalli mekan planlamanın hukuki sebepleri-ÖGLL'nin hükümet tasarısına dair memorandumu
- 3.4. Komşu devletlerle sınır ötesi mekan planlama problemlerinin çözümünde sürekli temas için hazırlık çalışmaları
- 3.5. ÖGRR'nin doğal kaynakların daha korunması için teşebbüsleri

4. "ÖGRR" NİN MEKAN ARAŞTIRMASINA VE MEKAN PLANLAMASINA BİLİMSEL İŞTİRAKLARI

- 4.1. Mekan araştırması ve mekan planlamasına dair raporlar
- 4.2.

5. MEKAN DÜZENLEME VE MEKAN PLANLAMANIN GELİŞİM DURUMU (1954'TEN 1984'E KADAR) VE PROBLEMLERİ

- 5.1. Avusturya mekan düzenleme konferansı (ÖROK)
- 5.2. Avusturya mekan düzenleme taslağı
- 5.3. Avusturya mekan düzenleme taslağının gerçekleşmesi için tedbirler
- 5.4.
- 5.5. Ülke gelişim programları
- 5.6. Bölgesel gelişim programlarının önemi
- 5.7. Komün gelişim planlamasının problemleri
- 5.8.
- 5.9. Toplantı mekanlarının gelişimi ve tasarımı
- 5.10. Komün ve bölgesel mekan planlamanın başarısının kontrolünün önemi

2. VIYANA İÇİN ŞEHİR GELİŞİM PLANI

1. ŞEHİR GELİŞİM PLANININ BÖLÜMLERE AYRILMASI VE İÇERİĞİ

2. ŞEHİR GELİŞİM PLANININ STRÜKTÜRÜNÜ BELİRLEYEN OLAYLAR

- 2.1. Viyana'nın ulusal ve enternasyonal önemi
 - * Viyana'nın gelişimi-Tarihsel bir geriye bakış
 - * Enternasyonal Behörden, -Kongre, -Sergi- ve Sağlık Merkezi Viyana
 - * 2. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Viyananın büyüme evreleri
 - * Viyana'da savaş sonrası zamanda komünsınırı içinde nüfus hareketleri
- 2.2. Federal devletin başkenti olarak Viyana'nın durumu
- 2.3.
- 2.4. Viyana'nın strüktürünü belirleyen gelişim problemleri

3. VİYANA'DAKİ ŞEHİRCİLİK PLANLAMASININ GELİŞİMİ

- 3.1. 24 Mart 1893'ün geçici bölge inşa planı
- 3.2. "Yeniden inşa için araştırma" 1945/46
- 3.3. Alanların idari tahsis planı-1952 yılından taslak
- 3.4. "Şehircilik Temel Taslağı" 1961
- 3.5. 1. "Şehir Planlama Durumu" 19731
- 3.5. 2. Trafik tekniği konusunda projeler
 - Tuna'nın Viyana şehir strüktürü merkezine alınmasının prensibi
 - * Viyana'da Tuna'nın tanzim edilmesinin kısa hikayesi
 - * Şehircilik kapsamında taşımayı önleme projesi
 - * Viyana'da Tuna bölgesi Planlama gruplarının tatbikat planı
 - * Acil tedbirler
 - *
 - * Hukuksal meseleler ve idari şartlar
 - * Halkın enformasyonu ve işbirliği
 - * Tatbik planının sonuçlarının tasdiki
 - * Viyana sınırları içinde merkezi noktalar
- 3.6. "Şehir gelişiminin ana çizgileri
- 3.7. Uzun vadeli mekansal gelişim tasarıları

4. VİYANA'NIN ŞEHİR GELİŞİM PLANI

- 4.1. Viyana şehir gelişim politikasının prensipleri
- 4.2. Mekansal gelişim taslağı
 - 4.2.1. Mekansal gelişim için sınıf önkoşulları
 - 4.2.2. Esas değer takdimleri
 - 4.2.3. Doğal kaynaklar
 - 4.2.4. Viyana yerleşim strüktürünün oluşumu
 - 4.2.5. Gelecekteki mekansal tablo
- 4.3. İş sahalarına göre görevlerin ağırlık noktaları

5. GERÇEKLEŞTİRİLME

- 5.1. Şehir gelişim planının finanse edilmesi
- 5.2. Halkın katılımı, desantralizasyon
- 5.3. Planlama elemanlarının uyumu

3. ŞEHİR ARAŞTIRMASI, ŞEHİR GELİŞİMİ VE KENTSEL TASARIM ÜZERİNE

1. VİYANA'NIN İKLİMİ

- 1.1. Sıcaklık oranları
 - * Hava ısısı
 - * Yerde
 - * Su ısıları
- 1.2. Yağış oranları
- 1.3. Rüzgarın oranları
- 1.4. İklim değişimleri

2. VIYANA ŞEHİR STRÜKTÜRÜ ANALİZLERİ

- 2.1. Bireysel davranışın etkisinin sonucu olarak şehirselsel çevre
 - 1.1. Sosyal mekânın analizleri
 - 1.2. Sosyolojik mekansal davranışın modeli
 - 1.3. "Sosyal değişim" in süreçleri
 - 1.4. Viyana'daki yerleşim alanlarının sosyolojik strüktürü
 - 1.5.
- 2.2. Sosyal strüktür, yerleşim oranları ve yerleşim çevresi
 - 2.1. Viyana'da bölgelerin sosyolojik olarak ayırımı
 - 2.2. Sosyal strüktür ve yerleşim oranları
 - 2.3. Sosyal strüktür ve yerleşim çevresi
 - 2.4. Viyana'nın yerleşim bölgelerindeki "Sosyal değişim" süreçleri
 - 2.5. Viyana'da yerleşim-üçüncü sınıf iş sektörüyle bir bağlantı
- 2.3. Mekansal dağılımdan ve yayılma şartlarından sonra Viyana endüstrisi
 - 3.1. Ekonomik mekânın oluşumunda tamamlayıcı sistem
 - 3.2. Viyana'nın şehir sahasında endüstrinin yayılımı ve yer faktörünün önemi
- 2.4. Viyana'nın şehiriçi merkezlerinin strüktür analizi
 - 4.1. Şehiriçi merkezlerin gelişim tezleri
 - 4.2. Merkez şubelerin yayılım modeli
 - 4.3. Teçhizat tipleri
 - 4.4. Merkezlerin hiyerarşisi
- 2.5. Büro mekânı olarak Viyana
 - 5.1. Büro işletmelerinin mekân seçimi
 - 5.2. Büro şubelerinin Viyana içindeki yayılımı
- 2.6. Viyana şehir sahasının fonksiyonel bölümlere ayrılması
 - 6.1.
 - 6.2. Sentez süreçlerinin akışı
- 2.7. Şehir gelişim politikasının sonuçları

3. VIYANA'DAKİ İŞ SAHALARININ VE ÇALIŞANLARIN STRÜKTÜRÜ

- 3.1. Viyana'nın endüstri şehri olarak ekonomik önemi
- 3.2. Viyana'daki iş sahalarının strüktürü ve mekansal yayılımı
- 3.3. Viyana halkına çalışma alanı sağlanması
- 3.4. Çalışanların strüktürü ve mekansal dağılımı
- 3.5. 1964-1973 yılları arasında Viyana'nın ekonomik yapısındaki değişiklikler

4. MERKEZİİ İŞME SİSTEMİ VE İHTİYAÇLARI KARŞILAMADAKİ KALİTE

- 4.1. Viyana'daki merkezlerin strüktürü
 - 4.1. 1. Merkezlerin strüktür analizinin esasları
 - a) Şehir içindeki ihtiyaç karşılama merkezlerinin gelişimindeki teorik kurallar
 - * İhtisaslaşma kuralı
 - * Merkezleşme kuralı
 - * Dağılım kuralı
 - b) Şehir içindeki merkezlerin strüktürünün gelişimi
 - * İhtiyaçları karşılama fonksiyonunun oluşumu
 - * Merkezi ihtiyaç karşılama işletmelerinin oluşumu (Merkezlerin ulaşılabilirliği)
 - * Kazançlı ihtiyaç karşılama fonksiyonlarının düşük kalitedeki ihtiyaç karşılama merkezlerine difüzyonu
 - * Yüksek gelirli ihtiyaç karşılama merkezlerinin merkezi müesseselerin yerine geçmesi (Temel ihtiyaçların fiyatının artması ve kiralar ile)

5. VIYANA'NIN ANA TİCARETHANE CADDELERİNİN STATÜSÜ VE GELİŞİMİ 1986

- 5.1. Tahsilat metodları - doneler
 - * Ticarethane caddelerinin alımı
 - * Şubelerin fikrini sorma
 - * Genel doneler
- 5.2. Merkezlerin ve ticarethane caddeleri sahasının incelenmesinden sonra temel sonuçlar
 - * Ticarethane caddeleri tiplerinin sınırlandırılması
 - * Ticarethane caddeleri sahalarnın kısa karakteristiği

6. ALIŞVERİŞ MERKEZLERİ

- 6.1. Planlanmış alışveriş merkezlerinin Viyana merkezler strüktürüne etkileri
 - * Mevcut projeler
 - * Merkezler strüktürü
 - * tasarlanmış alışveriş merkezlerinin etkileri
- 6.2. Alışveriş merkezlerinin gelişiminin karşılaştırılması
Viyana'nın gelişimi dikkate alınarak Almanca konuşulan bölgeden seçilmiş büyük şehirler
 - * Alışveriş merkezinin tarihi
 - * Örnekler; Kuzey Amerika'da ve batı Avrupa'da
İsviçre'de
Almanya'da
 - * Hamburg, Münih, Frankfurt, Zürih'teki önemli perakendecilere bakış ve karşılaştırma
 - * Alışveriş merkezlerinin planlanması ve düzenlenmesi için hukuksal esasların teşkili ve karşılaştırılması
 - Viyana
 - Almanya
 - İsviçre

8. İMAR FORMLARI

- 8.1. İmarın karakteristik özellikleri
 - * İnşaat tarzı
 - * Kat sayısı
 - * İmar derecesi
 - * İnşa periodu
 - * Şehir sahasındaki yeri
 - * Kat alanı
- 8.2. Bir tip oluşumu denemesi
 - * Yoğun inşaat bölgesinde kapalı inşaa formları
 - * Seyrek inşaat bölgesinde ve şehir kenarında açık inşaa formları
 - * Şehrin büyütülmesindeki strüktür ve inşaa formları

9. VIYANA'DA ŞEHİR YENİLEMESİ

- 9.1. 1974'ten 1984'e kadar bölge yenilemesi
- 9.2. Seçilmiş yenileme bölgeleri
Gumpendorf, Ulrichsberg, Himmelfortgrund, Wilhemsdorf, Storchengrund vb.

10. VIYANA'NIN KENTSEL GELİŞİMİ ÇERÇEVESİNDE ZİRAAT VE ORMANCILIK

- 10.1. Viyana'da ziraat ve ormancılık-Mekan düzenleme ve çevre tasarımının bir görevi

- 10.2. Bölgenin doğal koşulları, bitkilendirme ve toprak kullanımı
- 10.3. Zirai amaçlı kullanılacak bölgelere, Zirai amaçlar dışı kullanılmak üzere el konulması ve ortaya çıkan problemler
 - * Ziraat ve ormancılık amacıyla toprak kullanımının şehirciliğe yönelik kullanıma göre durumu
 - * Ziraat ve ormancılık yararına kullanılacak bölgelere yerleşim ve trafik ağı oluşturmak amacıyla el konulması
 - * Ziraatin ayakta kalma güvencesinin azlığından doğan problemler ve ziraatçıların şu ana kadarki gelişmelere bakışı
- 10.4. Ziraat ve ormancılık açısından toprak kullanımının kent içindeki fonksiyonu
 - * Kent iklimi ve kentin sıhhiğine (temizliğine) pozitif etkisi
 - * Ziraat ve ormancılık amacıyla kullanılan boş alanlar, şehir arazisinin ayırımı ve tasarım elemanları
 - * Boş zamanları değerlendirme ve dinlenme mekanı olarak fonksiyonu
 - * Üretim - ve ihtiyaçları karşılama fonksiyonu
- 10.5.
 - * İşletmecileri ve sahipleri açısından ziraat ve ormancılığın ekonomik durumu
 - * Ziraat ve ormancılık için mekan planlama kanunu ve mekan planlama
- 10.6. Viyana'da ziraat ve ormancılığın korunması için tedbirler ve hedefleri belirlemek için öneriler

11. VİYANA'DAKİ YEŞİLLENDİRME PLANLAMASININ DURUMU

- 11.1. Viyana'nın yeşillendirme sisteminin 1975'e kadarki gelişimi
- 11.2. Şehir gelişim planı içinde yeşillendirme sistemi
- 11.3. Şehir gelişim planı hakkında alınan karardan sonraki gelişme (idari tahsis bilançosu, yeşillendirme deklarasyonu)
- 11.4. Diğer şehirlerle karşılaştırıldığında Viyana'nın yeşillendirme sistemi (20 büyük Avrupa şehri)
 - * Alan karşılaştırması
 - * Konumu, koordinasyonu
- 11.5. Viyana'daki yeşillendirme politikası

12. TRAFİK AÇISINDAN VİYANA'NIN KENTSEL GELİŞİMİ

- 12.1. Viyana'da uzak çevre ulaşım ilişkileri
 - * Hava trafiği ve bunun kentsel konumu
 - * Gemicilik
 - * Uzun mesafe karayolları trafiği
 - Yol trafiği
 - Konvansiyonel demiryolları-trafiği
- 12.2. Viyana'da yakın çevre ulaşım ilişkileri
 - 12.2.1. Doğal şehir sınırı ve
 - 12.2.2. Bireysel trafik
 - 12.2.3. Savaş sonrasında umumi yakın çevre ulaşım ilişkisi
 - * Özel taşımacılık
 - * Umumi toplu taşımacılık
 - Viyana otobüs işletmeleri
 - Viyana tramvay işletmeleri
 - * Park ve bisiklet yolları sistemi
 - 12.2.4. Viyana için bisiklet yolu ana ağı
 - 12.2.4.1. Gelişim eğilimleri
 - * Mevcut bisiklet yolları
 - * Şehir çevresindeki bisiklet yolları

- * Bisiklet yollarına olan ihtiyaç
 - Trafik sayımları
 - Bisikletçiler-Anket sonuçları
- * Trafik güvenliği
 - Kazalar
 - Kaza analizleri
 - Düğüm noktası
- 12.2.4.2. Hedefler
 - * Trafik konsepsiyonu
 - * Bisiklet trafiği planlaması
- 12.2.4.3. Bisiklet yolu ana ağı planlaması
 - * Planlama metodları
 - * Planlama kanunları
 - * Planlamanın süreci
 - * Planlamanın yönü
- 12.2.4.4. Önlemler
 - * Kısa dönem ve orta dönem için önlemler
- 12.2.5. Viyana gibi merkezi şehirlerdeki umumi ulaşım için teorik ve pratik ağ ulaşımı
 - * İkincil ulaşım ağları
 - * Birincil ulaşım ağları
- 12.3. Viyana strüktürünün planlanmasına trafiğin etkisi
 - 12.3.1. Varoşların yakın çevre ulaşım planlaması ve iç şehrin genişlemesi (1860-1876)
 - 12.3.2. Yakın çevre ulaşım planlaması
 - * 1. Viyana trafik sayımları (1860-1876)
 - * "Ringstrasse"nin tamamlanması ve "Hochbahn"nın Viyana içine girmesine karşın yapılan estetik ve kentsel protestonun başarıyla sonuçlanması (1880-1891)
 - * Buharlı tren ve Viyana buharlı treninin ana düzenleme planı (1892-1909)
 - * 2 milyonluk metropolün ulaşım ihtiyacı (1910-1918)
 - 12.3.3. Alan olarak en büyük Alman şehri olan Viyana'nın yakın çevre ulaşım planlaması (1938-1945)
 - 12.3.4. Prof. K. Brunner'in yenileme programı içerisinde yakın çevre ulaşım planlaması (1945-1958)
 - * Yaya geçitleri-Yol trafiğinin sonucu olarak doğan yeraltı şehirciliği (1951-1969)
 - 12.3.5. Prof. Roland Rainer'in şehir planlaması için önerileri (1958-1964)
 - 12.3.6. Metronun kentsel aks ve merkez konsepsiyonlarının ana elemanı olarak gerçekleştirilmesi (1965-2000)
 - 12.3.6.1. Metro aracılığıyla şehir içi ana ulaşım (1965-2000)
 - 12.3.6.1.1. Yeraltı şehirciliği ve tercih edilen bölgelerdeki düğüm noktası, metro istasyonlarının sonucu olarak ortaya çıkan yerüstü kentsel tasarım
 - * "Karlsplatz-Oper" bölgesi
 - Tarihsel gelişimi
 - Bugünkü durumuyla düğüm noktaları
 - Yeni ulaşım yapısı
 - Alan tasarımının mecburi yönü olarak yeni yapılanma
 - * İstasyon bölgesi "Stephansplatz-Graben"
 - * "Swedenplatz-Morzinplatz" bölgesi
- 12.3.6.1.2.

12.3.6.1.3. Metronun Viyana şehrindeki genel görünümü

12.3.6.1.4. Şehir otobanının metro ile çatışması

- * Güneydoğu Tangentinin Viyana'ya etkileri
 - Daha verimli yol bağlantılarının sonuçları
 - Araştırma metodu
 - Ölçüm datalarının analizi
 - Çevreye zarar verici faktörler
 - Şehir gelişimine etkileri

12.3.6.1.5. Kentle ve ulaşım ile ilgili problemlerin çözümü ile yakın bağlantılı olarak planlama ve karar aşamasında önemli yardımı sağlayan Viyana veri bankası sistemi

2.1. VİYANA'NIN ULUSAL VE ENTERNASYONAL ÖNEMİ

Viyana'nın gelişimi - Tarihsel bir geriye bakış

- * M.Ö. 167 - M.S. 180 yılları arasında kuzeyde "Güney" in sınır şehri olarak Romen VINDOBONA
- * Alman kavimlerinin göçü sırasında (M.S. 375-568) VINDOBONA Rugier ve Ostgoten'nin sınır şehrini oluşturdu.
- * Slav kavim göçleri sırasında (7. - 9. y.y.) Viyana BEC adını alıyor.
- * İlk olarak 11. yüzyılda VIENNA adı ortaya çıkıyor, bundan daha sonra Viyana (WIEN) oluşuyor.
- * 1156 yılında Viyana Avusturya Babenberger dükalığının başkenti oluyor.
- * Viyana batının ve doğunun politika açısından kesişim noktasını oluşturuyordu. Bu yüzden 16. ve 17. yüzyıllarda bu şehirde oturan Habsburg Krallığı Viyana'yı Rönesans kalesi haline getirdiler.
- * Türk tehlikesinin atılmasıyla sonra (Türk saldırıları 1529-1683 yılları arasındaydı) "VIENNA GLORISIA" 17. ve 18. yüzyıllarda en parlak dönemini yaşadı.
- * 19. yüzyılın en ihtişamlı ve en önemli diplomatik olayı olan VİYANA KONGRESİ (1814-15) Viyana'da Holburg'ta gerçekleşti.
- * Viyana'daki "Rengstrasse" bir enternasyonal şehircilik yarışmasının sonuçlarından sonra inşa edildi (1857-1913).
.... "belki de, Paris'in yeniden tasarımının yanında planlı olarak gerçekleştirilen en büyük şehircilik çözümü..."
- * İç savaşın kargaşasından sonra (1934) ve bunu izleyen faşizm'den sonra 1938 yılında Viyana, Avusturya'nın "3. Krallığa", "Büyük Viyana" olarak sonra değersiz bir eyalet başkenti olarak önemini kaybetti.

— ENTERNASYONAL KONGRE- SERGİ- VE SAĞLIK MERKEZİ VİYANA

- * Avusturya devlet anlaşmasının imzalanmasıyla ve tarafsızlık açıklamasıyla Viyana enternasyonal Kongre şehri olarak yükselmeye başladı.
- * 1957 yılında enternasyonal Atomenerjisi merkezinin yeri ve 1967 yılında UNO'nun endüstriyel gelişim konusundaki organizasyon kolunun merkezi seçildi.
- * Ayrıca diğer ICEM, OPEC, 3. DMZ gibi enternasyonal enstitülerin ana merkezleri Viyana'dadır.
- * 1974 yılında patentler için dünya dokümanları merkezi Viyana'da kuruldu.
- * 300'den fazla toplantı ve kongre, aralarından 23'ü 2. Dünya savaşından sonra Viyana'da gerçekleşti.
- * 1914/15'teki Viyana kongresi "2. Viyana Kongresi" olarak adlandırılır.
- * 1970 yılında Viyana, kongre merkezi olarak Paris, Londra, New York, Cenevre ve Brüksel'in ardından 6. sırada yer alsa da

- * Avusturya ekonomisi açısından her yıl ilkbaharda ve ilki 1921 yılında gerçekleştirilen "Viyana enternasyonal fuarı" önemli rol oynar.
- * Oberlaa'daki sağlık merkeziyle Viyana sağlık şehri olarak iyi bir yere geldi.

— 2. DÜNYA SAVAŞININ SONUNA KADAR VİYANA'NIN BÜYÜME EVRELERİ

- * M.S. 100 dolaylarında romen Costrum'u VINDOBONA üzerinde ortalama 5.000 kişinin yaşayabildiği 21ha'lık bir alan oluşturuyordu.
- * Dük Heinrich 2. Jasomirgott tarafından 11. yüzyılın ortalarında gerçekleştirilen "1. BÜYÜK ŞEHİR GENİŞLEMESİ" ile WIENNIS büyütüldü. Lansangondorf (15ha) ve Stephansviertel (11ha). Alan kazancı %124.
- * "2. BÜYÜK ŞEHİR GENİŞLEMESİ" 12. yüzyılın sonunda Dük 5. Leopold'un "Grabenviertel"ı (22ha) almasıyla ve 1270'e kadar 2. Kral Ottokar'ın "Burgviertel"ı (35ha) almasıyla gerçekleşti, böylece şehir %142 ortalama 114ha genişledi.
- * 1857'den sonraki "3. BÜYÜK ŞEHİR GENİŞLEMESİ" ile yeni şehircilik ve mimari özellikleri olan "Ringstrasse" oluştu. 1869 yılında Viyana 600.000 nüfusıyla Berlin ve St. Petersburg'un ardından Avrupa'da 5. sırada yer alıyordu.
- * Viyana'da 1860-1910 yılları arasında gerçekten ciddi bir nüfus artışı vardı.
- * Köyden şehire göçü hızlandıran olaylar sayesinde Viyana 1885 yılına kadar "Milyonluk Şehir" oldu. Nüfus Londra, Paris, Berlin ve St. Petersburg'un ardından gene 5. sırada yer alıyordu.
- * "4. BÜYÜKŞEHİR GENİŞLEMESİ"nden sonra dış mahallelerinin komünlere alınmasıyla Viyana 1.364.000'lük nüfusıyla milyon sınırını aştı. Ve şehir 3 katı daha büyüdü.
- * 1904 ve 1910 yılları arasındaki "5. BÜYÜK ŞEHİR GENİŞLEMESİ" Tuna'nın solundaki bölgelerin komünlere alınmasına dayanıyordu. Viyana dünyanın büyük şehirleri istatistiğinde 1914 yılında 7.3 milyonla Londra, 2.3 milyonla Chicago, 2.3 milyonla St. Petersburg ve 2.3 milyonla Tokyo'nun ardından 8. sırada yer alıyordu.
- * 29.12.1921'deki Teşkelit kanunuyla Viyana 1. Avusturya Cumhuriyetinin dokuzuncu eyaleti oldu. Böylece Viyana aynı sınırlar içinde bugünkü gibi 4 fonksiyonu yerine getirdi; Federalbaşkent, eyalet, Viyana yönetiminin merkezi, Aşağı Avusturya'nın yönetim merkezi, 95 Aşağı Avusturya komününün birleşmesiyle 1.10.1938'de "6. BÜYÜK ŞEHİR GENİŞLEMESİ" gerçekleşti.

— VİYANA'DA SAVAŞ SONRASINDA KOMÜN SINIRI İÇİNDEKİ NÜFUS HAREKETLERİ

- * 2. Dünya savaşından sonra "Bölge değişim yasası" esasına göre (23.6.1954) bir grup sınır komünleri Aşağı Avusturya'ya geri gönderildiler.
Daha 1910 yılında Viyana için 1990 yılı nüfusu ortalama 6.5 milyon olarak tahmin ediliyordu. 12.5.1971'deki nüfus sayımının sonuçlarına göre Viyana'daki nüfus ortalama 24.000 kişiye yani %1.5'ten 1.602.000 kişiye düştü. 1972 yılında ortalama 90.000 yabancı, bu demektir ki eski işçilerin %11'i her zamanki ikametgahlarını korudular. Böylece son yıllarda iç bölgelerden (1'den 9'a), dış bölgelere (10'dan 23'e) doğru bir nüfus değişimi tezi ortaya çıkıyordu. Doğu bloğundan gelen göç ve tehlikeli nüfus artış yaşlı sayısının artmasına neden oldu, yani halkın %26'sı 60 yaşın üzerinde ve bununla ilişkili olarak ortaya çıkan negatif doğum artışı Viyana'nın esas problemidir.

3. VİYANA'DAKİ İŞ SAHALARININ VE ÇALIŞANLARIN STRÜKTÜRÜ

3.1. VİYANA'NIN ENDÜSTRİ ŞEHİRİ OLARAK EKONOMİK ÖNEMİ

Viyana yalnızca Avusturya'nın önemli bir resmi ve özel idare merkezi olarak ortaya çıkmıyor, ayrıca Avusturya'nın ekonomik merkezi olarak 1. sırada yerini alıyor. Viyana'da 1.65 milyon

insan yaşıyor, yani iş sahalarının %26'sında yerli malların %28'ini üreten bütün Avusturya'lıların %22'si Şehir planlaması, belirli yerlerde hedeflenmiş ekonomik gelişme için bu gidiş gelişleri gözönünde bulundurarak önemli şartları sağlamalıdır.

2. VIYANA'DAKİ İŞ SAHALARININ STRÜKTÜRÜ VE MEKANSAL DAĞILIMI

* Viyana'daki iş sahalarının strüktürü Viyana'nın, Doğu Bölgesinin ve Avusturya'nın iş sahalarının sayı ve strüktürünün karşılaştırılması, Viyana'nın Doğu Bölgesinin şehire ait ihtiyaçların karşılanmasının ortak noktası olarak ve Avusturya'nın idari ve ekonomik metropolü olarak fonksiyonu aksettiriyor.

10 Ekim 1973'de Viyana'da 769.225 işçisiyle 66.958 iş sahası sayıldı. Bunlardan,

- 26.029 (%38.9)'u ticarete
- 18.262 (%2703)'si serbest ticarete
- 13.412 (%20.0)'si imalat sanayii ve endüstride
- 12.428 (18.6)'i kişisel, sosyal, resmi hizmetlerde
- 5.343 (%8.0)'ü para ve kredi işlerinde, ekonomik hizmetlerde
- 9.746 (%14.5)'si diğer ekonomik alanlarda

* Viyana'daki iş sahalarının mekansal dağılımı sınırlarıyla bakıldığında iş sahalarının yoğun olarak toplandığı yerler 55.386 ile şehrin çekirdeğinde görülüyor veya iş sahalarının %82.3'ü şehrin yoğun olarak inşa edilmiş bölgesinde bulunuyor. Şehrin kenarında iş sahalarının sadece 11.572'si, %17.3'ü bulunuyor.

500 ve daha fazla serbest çalışanı olan iş sahalarından 123 veya %80.9'unun şehrin yoğun olarak inşa edilmiş çekirdeğinde yerleri var. Şehrin kenarında sadece 500 veya daha fazla çalışanıyla 29 iş sahası bulunuyor, bunlardan batı yakasında hastahaneler ve bakım kurumları, doğu ve güney yakasında endüstri tesisleri fazlaca görülüyor.

3. VIYANA HALKINA ÇALIŞMA ALANI SAĞLANMASI

1. Komün bölgesi kişi başına 5.65 çalışma alanıyla halka çalışma yeri sağlanmasında en iyi durumda. Onu 6. ve 7. komün bölgeleri kişi başına 0.81 ve 0.98'lik çalışma alanıyla izliyor. Şehrin merkezinde bu oran istisna olarak 2., 5. ve 10. komün bölgelerinde Viyana'nın ortalamasının üstüne çıkıyor. Şehrin kenar bölgelerinden sadece 23. bölge ortalamasının üzerinde bulunuyor. Çalışanların ve halkın mekansal dağılımından görülüyor ki, halka çalışma alanı sağlanması şehirden kenar bölgelere gittikçe azalıyor.

4. VIYANA'DA ÇALIŞANLARIN STRÜKTÜRÜ VE MEKANSAL DAĞILIMI

* Viyana'da çalışanların strüktürü 1973'teki çalışma sahaları sayımı itibariyle 769.225 işçiden 712.736'sı veya %92.7'si başkasının hizmetinde ve 56.489'u veya %7.3'ü serbest olarak çalışıyor. Çalışanların ekonomik sektörlere göre dağılımı Viyana'daki 3. sektörün hakim yerini ve 2. sektörün güçlü pozisyonunu gösteriyor. İşçilerin ekonomi dallarına göre ayırımı Viyana'nın başkent, uluslararası ticaret alanı, önemli endüstri merkezi olarak önemini vurguluyor.

* Viyana'daki çalışanların mekansal dağılımı Şehrin çekirdeğinde 625.011 veya %81.3 çalışan var. Şehrin kenar bölgelerinde çalışanların sayısı oldukça azalıyor.

Başkasının hizmetindeki veya serbest işçilerin mekansal dağılımı ekonomik strüktürden etkileniyor. Sayıları az olan serbest çalışanlar endüstri ağırlıklı bölgelerde ortaya çıkıyor. 1. Komün bölgesindeki ve şehrin uzantısı olan bölgelerdeki çalışan sayısı yüksek olmasına rağmen, serbest çalışan sayısı oldukça az olarak görülüyor.

Çalışanların ekonomik mensubiyetlerine göre mekansal ayırımı sırasında üçüncül sektörün şehir çekirdeğinde, özellikle 1. komün bölgesinde ve batı yakada, ikincil sektörün ise doğu ve güney yakada ağırlıklı rolü ortaya çıkıyor.

Genel olarak şehre karşılık 3. sınıf çalışanların, şehrin kenar bölgelerine karşılık 2. sınıf sektörün çalışanlarının arttığı söylenebilir.

Şehrin merkezinde 3. sınıf çalışma alanlarına olan büyük talep sadece resmi, idari ve çok sayıdaki para ve kredi enstitülerine değil, ayrıca önemli ticarethane caddelerinin oluşmasına ve demiryolu ve posta düzenlemelerine yönelik.

Üçüncül çalışma alanlarının sayısı hem doğu hem güney yakada oldukça kısıtlı.

5. 1964 VE 1973 YILLARI ARASINDA VİYANA'NIN EKONOMİK YAPISINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

Vurgulanması gereken çalışan sanayi ve endüstri işyerlerinin şiddetle azalmasıdır.

İmalat sanayii, endüstri, bankacılık, ticaret, nakliyecilik ve habercilikten oluşan çalışma gruplarının ekonomik bölümlerine göre ayrılıp karşılaştırılması Viyana ekonomisinin ikincil sektörden üçüncül sektöre bir strüktür değişiminde olduğunu gösteriyor.

İmalat sanayii, endüstri ve bankacılık sektöründe çalışanların nivoalarının geriye gidişi, ticarete, para, kredi ve ekonomi işlerinde olduğu gibi sosyal ve resmi hizmetlerde bir büyümeye karşılık geliyor. 1964 ve 1973 yılları arasında bağımlı olarak çalışanların karşılaştırılmasından üretim sektörünün kaybettiğini, hizmet sektörünün aşağı yukarı aynı oranda işgücüyü kazandığı sonucunu çıkartabiliriz.

6. 1964-1973 YILLARI ARASINDA VİYANA EKONOMİSİNİN MEKANSAL DAĞILIMINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

1964-1973 yıllarında şehir çekirdeği kendi imalat sanayiinden ve endüstrisinden 58.288 veya %26.1 çalışanını kaybetti. Birçok idare I. Komün bölgesindeki yerleşimlerini bırakıp, kentin kıyasına taşınmak zorunda kaldı. Endüstriyel iş sahaları doğu ve batı yakalarında sadece ufak miktarda azalırken, güney yakada %22.4 oranında artıyordu.

Ticaret alanında bağımlı olarak çalışanların sayısı 1964 ve 1973 yılları arasında hem kent çekirdeğinde hem de kent kıyasında arttı. Kent merkezinde ve batı yakasında ticaret alanında çalışanların artması daha azdı, çünkü doğu ve güney yakada 1964'te büyük bir işçi potansiyeli bulunuyordu. Hem bireysel, sosyal ve resmi hizmetlerde hem de para, kredi ve ekonomi hizmetlerindeki işçi artışı, ticarete olduğu gibi, güney ve doğu yakada yüksek, şehir merkezi ve batı yakasında düşük bir büyüme payı gösterdi.

1964 ve 1973 yılları arasında ortaya çıkan mekansal desantralizasyon süreci hem ikincil hem de üçüncül sektörde görülebiliyordu.

Çok sayıda iş yerinin şehir kenarında toplanmasına rağmen, şehir merkezi hem ikinci hem de üçüncü sınıf sektörde kendi belirgin yerini kaybetmedi.

Özet olarak 1964'ten 1973'e kadar Viyana'da iş sahalarının azaldığı ama işletme sayısının arttığı söylenebilir (Strüktürel merkezileştirme). Sektörel strüktürel değişim, üretim ve hizmet sektörü arasında gerçekleşti. İkincil sektör, öncelikle imalat sanayii ve endüstride, bağımlı işçilerin sayısında şiddetli bir düşüşü gösteriyor. Küçülen bir ikincil sektörün karşısında hızla büyüyen bir üçüncül sektör duruyor. ticaret, para-kredi ve ekonomik hizmetlerdeki ayrıca sosyal ve resmi hizmetlerdeki işçi sayısı hızla arttı.

1964-1973 yılları arasında işçilerin mekansal dağılımı hem ikincil hem de üçüncül sektörde şehir çekirdeğinin aleyhine, şehir kıyasının lehine değişti (Mekansal desantralizasyon).

12.1. VİYANA'DA UZAK ÇEVRE ULAŞIM İLİŞKİLERİ

* Uzak çevre ulaşım ilişkisinin tanımı (s. 36)

Avrupa devletleri arasındaki ekonomik bağlantılar sonucu hem baida hem doğuda kendine özgü bir ulaşım politikası ortaya çıktı ve bu politika Viyana'daki ana uzak mesafe ulaşım akımlarını hazırladı. Bu dezavantaja karşı Tuna metropolünün uluslararası ve ulusal önemi, Batı Avrupa'nın doğu sınır bölgelerinde uzak mesafe trafiğinin yoğunlaşmasına yol açıyor.

* Hava trafiği ve bunun kentsel konumu

2. Dünya savaşının başlamasından kısa bir süre önce "Schwechat-Heidfeld"de bir askeri havaalanı yapıldı. Savaş sonrasında İngilizler bu havaalanını işgal ettiler ve ancak 1 Ocak 1954'te Avusturya'ya geri verdiler. O zamanki Viyana yakınlarındaki tek sivil hava ulaşımını sağlayan bölgenin itina ile denemesi "ICAO-A sınıfı"nın yapımına yol açtı. Böylece uluslararası WIEN-SCHWECHAT havaalanının yapımına başlandı. (Yarışma sonucu)

Yolcu sayısındaki gelişiminin beklentilerin %13 gerisinde kaldığı göz önünde tutularak, bu yüzyıl içinde ikinci bir uluslararası havalanı yapımından kaçınılabılır.

* Gemicilik

Tuna'da 1830'dan beri "Tuna-Buharlı gemi ortaklığı (DDSG)'na bağlı gemiler işlemektedir. Gemicilik, Ren-Main-Tuna (Donau)- Kanalları (RMD Kanalı) ve Tuna-Oder-Elbe-Kanalları (DOE Kanalı)'nın yapısıyla bağlantılı olarak incelenebilir, böylece nakliyatçılıkta yeni perspektifler açılabilir. Amaçlanan Adria ve Milano bağlantısı ile Viyana gelecekte Orta-Avrupa su yolları ağına düğüm noktasını oluşturacaktır.

* Uzun mesafe karayolları trafiği

— Yol trafiği

E5; Viyana'nın çevresini dolaşan; Batı otobanı-Doğu otobanı

Viyana'nın içinden geçen; güneydeki Batı otobanı

E7; Çevresini dolaşan; Kuzeyotobanı-Güneyotobanı veya Güneydoğu otobanı

İçinden geçen; Kuzeyotobanı-kuzeydoğu otobanı

E8; Çevresini dolaşan; Tuna kıyısı otobanı

İçinden geçen; Tuna kanalı otobanı

— Konsvensiyonel demiryolu trafiği

ÖBB, Avusturya demiryollarının hem sahibi ve yöneticisi olarak, Viyana'dan, Viyana'ya veya Viyana üzerinden giden insan ve mal taşımacılığında diğer ulaşım araçlarını çok aşan bir öneme sahiptir.

12.2.1.

Viyana, şehir çevresindeki yapılanma sonucu sınırlarını çok aştı. "Doğal şehir sınırı" veya "Şehir bölgesi sınırı" olarak da adlandırılan yapılanma sınırı şehrsel yoğunlaşmanın mümkün olduğu bölgeleri kapsıyor ve o dönemin yakın mesafe trafiği araçlarının arzına göre de değişiyor. Şehir sınırı 1910 yılında "Stundenverbindung" denilen ulaşım sınırıyla oluştu, bu ayrıca Viyana yakın mesafe trafiğini uzak mesafe trafiğinden ayırıyor. Viyana'nın kentsel ulaşım problemleri büyük ölçüde politik şehir sınırları dışında yer alan bölgelerin gelişimiyle bağlantılı olarak incelenebilir ve çözülebilir.

12.2. VIYANA'DA YAKIN ÇEVRE ULAŞIM İLİŞKİSİ

* Yakın çevre trafiğinin tanımı

— İç trafik;

* Yardımcı trafik (tramvay, özel oto)

* Kesintisiz trafik (indirme bindirme yapmadan)

* Kesintili trafik

— Dış trafik (Uzak-Bölgesel trafik);

* Direkt ulaşım

* Kesintili ulaşım

* Çevre ulaşımı

* Transit ulaşım

Viyana'daki 178.000 iş sahibinden, bunların 134.000'ni şehir içinde çalışıyor, günlük ortalama 1.4 milyon elemanın nakli ile şehir içi iş trafiği, 22.000 çıkan ve 80.000 gireniyle şehir dışı iş trafiğine üstün geliyor. Bu iş sahiplerinden %57'si umumi ulaşım araçlarını, %28'i özel araçları, %15'i ise işine yaya gidiyor. Umumi ulaşım araçlarını kullanan iş sahipleri için ortalama yol süresi 50 dakikadır.

12.2.2. BİREYSEL TRAFİK

Savaş sonrası devirde, aşağı yukarı 1950'ye kadar hissedilir artış gösteren hareketlilik (seferberlik) ihtiyacı, umumi ulaşım araçlarının nakliyat işlerinde kullanılmasını arttırdı. 20. yüzyılın son 10 yılında bir doymuşluk beklense de, gene de birkaç senedir Viyana şehri içinde bir trafik kaosu oluşmuştur. Bu yüzden, özellikle tatil günlerinden önce şehir içindeki polis trafik kontrolleri 1966'dan beri gündemde. Ana-ve lokal caddelerin eksik olan trafik ağı ve eksik park yeri bu durumu kuvvetlendiriyor.

Buna paralel olarak Viyana'da 1965 yılında bir görüş değişimiyle umumi yakın çevre ulaşım ilişkisinin önemi kabul edildi. (SA'da 1964-65 yıllarında, BRD'de 1964 yılının sonunda)

12.2.3. SAVAŞ SONRASI DÖNEMDE YAKIN ÇEVRE ULAŞIM İLİŞKİSİ

* Umumi toplu taşımacılık

Tramvay ve otobüs, ayrıca metro ve hızlı tren, Viyana'nın toplu taşımacılık yükünü üstleniyor. 2. Dünya savaşından önce Avrupa'nın büyük şehirlerinde ve dünyanın diğer şehirlerinde, hızlı gelişen bireysel trafik yüzünden tramvay ulaşımının yokoluşu iyice belirginleşiyor.

Daha önce varolan ve yeni inşa edilen metro ve otobüs hatlarını kullanarak Paris (1938), NewYork (1948), Londra (1952), Sidney (1961), Bombay (1964) ve Batı Berlin (1967), tramvay işletmeciliğini yavaşlattılar. Viyana'da 1959'dan beri -40 sene gecikme ile- 19'dan fazla tramvay hattı kapatıldı ve otobüs işletmeciliğine açıldı.

Aynı zamanda kentsel gelişimin etkisiyle toplu taşımacılığın ana ulaşım yönleri de değişti. Batı'ya uzanan ana ulaşım yönü, Kuzey-Güney ulaşım yönü ile 2. Dünya savaşından sonra tamamlandı. Şu anda Viyana'da yakın çevre ulaşımında çeşitli çalışma kapasitelerine sahip ulaşım araçları kullanılıyor, bunlar değişik kuruluşlar tarafından (ÖBB, WVB, WLB, POST vb.) işletiliyor.

500 milyondan fazla insan bir senede umumi trafik araçlarıyla Viyana içine ve şehrin civarına taşıyor, bunlardan demiryolları, özellikle hızlı tren, ortalama %15 ile Viyana'ya gelen ve giden ulaşımın büyük bölümünü oluşturuyor.

* Viyana otobüs işletmeleri

Şehrin dış mahallelerinde gittikçe artan ulaşım ihtiyacının sonucu olarak özel çalışan otobüs hatlarının sayısı 1949'da 10 iken 1967'de 40'a yükseldi. Viyana'nın merkezinde ise otobüs hatlarının sayısı, az işleyen bir tramvay hattının otobüs işletmesine verilmesi hariç, 1959'da değişmedi.

MADRİD KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Javier De MESONES - Jonäs FIGUEROA

0.- PRESENTATION

I would like to express my appreciation to the Turkish Permanent Council of World Town Planning Day and very specially to its Vice President **Professor Mehmet Çubuk**.

This opportunity is especially welcome for me because in **1961** I had the honour of being **technical coordinator** of the task of producing the **METROPOLITAN PLAN OF MADRID**.

Today, **30 years later**, I have the honour of contributing to the **revision, which is now reaching completion**, of the Plan which, drafted in 1985, in turn revised that already mentioned of 1961.

For this conference, I was asked to discuss a list of topics, all of the greatest interest, but which unfortunately, would require, not just one conference, but undertaking a complete course on Planning.

And we only have 60 minutes!!

Thus, **Jonás Figueroa**, fellow town planner and I, have planned the organisation of this conference in **7 chapters** as if they were 7 short talks, each one from 6 to 8 minutes, which will allow me to introduce to you an **APPROXIMATION TO THE METROPOLITAN IDENTITY OF MADRID**.

PROJECTION - 1 - INDEX

The **first chapter** will be dedicated to a brief explanation of the geographical, historical, demographic, infrastructural and political - administrative **context of MADRID**.

The **second chapter** presents the **historical evolution** of the city of MADRID, based on the information from the plans between 1860 and 1992, as much as on the current situation of the city today.

The **third chapter** discusses the **tools and mechanisms** available to manage urban development.

The **fourth chapter** proposes the **factors** which have contributed to MADRID becoming a metropolis.

The **fifth chapter** deals with the current modern day **problems** and the action proposed for their **resolution**.

The **sixth chapter** presents briefly what the debate should be within MADRID in foreseeable **scenarios**.

And finally, the **seventh chapter** discusses the **different legal forms of planning** which, each at their own level, regulate the use of the land and determine the urban future of MADRID.

1.- FOREWORD.

1.1.- Iberian Peninsula Geography.

PROJECTION - 2 - THE IBERIAN PENINSULA IN THE WORLD

The Iberian Peninsula is comprised of **Spain and Portugal** and is located in the **South West of the European Continent**, opening to the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean.

In geographical terms the **peninsula is mountainous** with a very varied relief on which high and extensive cordilleras and sierras drawn out on narrow valleys, low plains, and great mesetas stand out.

PROJECTION - 3- HIPSOMETRIC

The **marine litoral** presents a broad range of coastlines from the rugged coasts of Cantabric Sea, to the sinuous shores of the region of Galicia; from the sandy and warm beaches of Andalusia, to the smooth and regular Spanish Levant; and finally, the rough and rocky Mediterranean Coast of Catalunya.

The peninsula's **climate** is humid and temperate in the Atlantic regions, dry and with high temperatures in the continental regions and subtropical and benign in the Mediterranean.

Temperatures are between a maximum of 45° in the southern regions and -20° in the mountain regions of the North; these climate and thermal variations create appropriate conditions for the presence of a great variety of **flora** and **fauna**.

1.2.- Settlements System.

PROJECTION - 4 - POPULATION DISTRIBUTION

The present day population of Spain has risen to a figure of about **40 million inhabitants** and to a figure of about **10 million** spread unequally throughout the land.

The cities of MADRID and Barcelona and their respective metropolitan areas, make up the greatest concentrations of population, approximately a quarter of the total population of the whole Spain, with a density of 500 people per km². At the same time, some rural mountain zones are seeing a growing depopulation with a density which does not exceed 10 people per km². The country has a **significant population in the litoral**, and the **less populated interior** has important cities like Zaragoza, Valladolid and above Sevilla, which could qualify as the Capital of the South.

1.3.- Structures.

PROJECTION - 5 - ROAD STRUCTURE

The shape of the land, the city system and geographical characteristics, create the conditions for a **radial road** network, complemented by a **great perimeter ring** and with a secondary road network which has been formed historically in accordance socio-economic needs. The system of toll motorways, built in the last few years, has not introduced major changes to the traditional configuration of the road system, indeed it has reinforced it.

With respect to the **railways**, topography and human settlements have conditioned its development and its present functioning. This area presents the following reality: On one hand it motivates the construction of **high speed rail** services taking into account the demands generated by the great corridors of transport and for its connection with the European Railway system; and on the other, it assumes a policy of suppression of services and rising of infrastructure in some rural zones with low population density.

PROJECTION - 6 - ADMINISTRATIVE STRUCTURE

Administratively and in accordance with the Constitution, **Spain** has been divided into **17 autonomous regions**, **50 provinces** and **8, 062 municipalities**. Each one of these administrative entities chooses, **in an autonomous and democratic form, its own authorities**.

1.4.- Historical summary of MADRID.

PROJECTION - 4 - POPULATION DISTRIBUTION

In its beginning (9th century), MADRID was a **Muslim** power base created to protect the Centre South region from the incursions of the Christian armies from the North.

Subsequently, two very important events for the future of the town took place: its **falling into Christian hands** in the 11th century and its designation, in the 16th, as seat of the **Imperial Spanish Court**.

These events did not significantly change the image of a medieval town which MADRID evoked. The situation began to change with the arrival of the Bourbon dynasty to the Spanish Crown at the start of the **18th century**, during which they issues **important Royal Orders** which enriched the architectural heritage and

the public works of the town.

At the end of the 18th century, MADRID had a population which did not exceed **180.000 people**, occupying over 550 blocks. At this time, the Napoleonic administration, which occupied the country for a short period, put upon itself to introduce significant changes in the internal areas of the city.

Halfway through the 19th century, the population of MADRID had grown to **280.000 people** which continued to occupy a city which had not spread outside the 17th century walls.

2.- HISTORICAL EVOLUTION and PRESENT SITUATION.

PROJECTION - 7 - GROWTH

On the graph you can see the evolution of the **urban growth** of MADRID since its designation as capital of the Spanish Empire, until the present day.

It is interesting to observe that even though the **intervals** of the chosen times, **200 - 100 - 50 - 40 - 30** and **20 years**, that is to say decreasing intervals, the urban areas and population have grown inversely, which is a clear demonstration of the **accelerated growth characteristic** of the Capital of Spain.

MADRID should constrain its planning exclusively to the limits of its own municipal area for legal and administrative reasons, as it will be seen later.

2.1.- Historical Evolution.

The urban evolution of MADRID has been strictly linked to the different plans which, **for over 100 years**, have governed its development as capital city.

Let us review these plans rapidly and superficially.

- PLAN FOR URBAN EXTENSION, 1860 (CASTRO).

PROJECTION - 8 - CASTRO

The Plan for Urban Extension of 1860 is **contemporaneous** to the urban works of **Baron Haussmann** in Paris and put the growth of the outdate in order for the first time.

The incorporation of "**cuadriculas**" (typical Spanish system of criss-cross pattern) and the creation of **wide avenues**, constitute the principal urban planning ideas of the plan, which was only partially executed.

- PLAN OF THE LINEAR CITY 1882 (ARTUGO SORIA)

PROJECTION - 9 - LINEAR CITY

At the end of the 1th century, Arturo Soria hoists the almost utopian device "**A house for each family, each with a vegetable patch and garden**". Broadly speaking and as an expression of its naturalist and functional rationality the Plan of Arturo Soria is an answer to the problems created by high demographic concentration in central areas and by the traffic congestion. The applied planning solutions were founded in a **transport** system based on a **wide central avenue**, from which spring on both sides, **rectangular blocks** of 2 Hectares.

- PLANS OF NUÑEZ GRANES, ZUAZO AND JANSEN AND EXTENSION PLAN, BETWEEN 1919 AND 1931.

PROJECTION - 10 - ZUAZO AND JANSEN

In the first years of the 20th century there appeared three plans aiming to put in order the growth already experienced in MADRID. In general terms these documents propose the following basic ideas:

- Ordering of the periphery based on the continuation of the radial road system with which the **original radio concentric model** was consolidated.

- Structuring a **decentralised urban model**, through the **creation of radial roads and rings** with **principal North South axis** all of which surrounded by a **wide green zone** (Zuazo y Jansen; 1929).
- Considering for the first time the **territorial context** of the consolidated city and implanting a supramunicipal **administrative coordination** (Extension Plan; 1931).

PROJECTION - 11 - BESTEIRO

Produced during the Spanish Civil War (1936-39), this plan pursued sought to order the growth which was expected after the said conflict. The Regional Plan of 1939, incorporates some ideas of the earlier documents and **limits the urban growth** of the city orientating towards new sleeping cities to be created in the periphery. The intermediate corona, an isolating designated belt of environmental character was destined for **recreative, industrial and agrarian activities**.

- CONSOLIDATION AND RECONSTRUCTION PLAN OF 1946 (BIDAGOR).

PROJECTION - 12 - BIDAGOR

The government's centralism born in the civil war remains clear in the basic ideas of the "Consolidation and Reconstruction Plan" of 1946; based on the configuration of an "**imperial façade**" through the creation and reevaluation of the principal institutional buildings, the construction of **new representative accesses** to the city; on an urban structure shaped by the **organisation of railway transport, accesses and zoning**; suburban isolation from the central area by the **concentric ring roads** and location of the **industrial zones** compatible with the railways accesses and ring roads.

- GENERAL PLAN OF THE METROPOLITAN AREA OF 1963 (TRIAS).

PROJECTION - 13 - TRIAS

The review of the above mentioned Plan was completed in the beginning of the 60's, at the very height of the **new metropolitan planning ideas**.

More than a functional consideration, the Plan of 1963 delimits the Metropolitan Area of MADRID in accordance with the relevant **administrative criteria**, keeping the planning function of the different municipalities in this area, in the hands of the Central Administration which does not answer the metropolitan idea which originally inspired the production of the plan.

The great differences of level existing between the municipalities of the periphery and MADRID, demand that the new **propositions are tightened** in this city. They propose **satellite towns** destined to attract people working in industrial estates dislodged from the central areas and placed in the areas surrounding the big city although isolated by traffic streams. they also propose the **compacting** of the inner city through the reconstruction of existing vacant building and the **renovation** of the ruinous shells.

- GENERAL PLAN OF URBAN ORGANISATION OF 1985 (LEIRA).

PROJECTION - 14 - LEIRA

MADRID in the 80's, represented a city of more of four million people which has grown rapidly and, in spite of so many plans, in a fairly anarchic way.

The economic recession into which the whole world plunged in those years, with the consequent curb on growth, permits one to reflect on the main **problems** which the city presents: **Inner City degradation**; a very **concentrated and recessio struck population**; as well as the presence of **large empty spaces** resulting from the **bursts of growth** experimented in years of economic development.

The **objectives** of the Urban Organisation Plan of 1985, now in stage of revision were the following:

- **Conservation and Rehabilitation of the historic centre**, through the retrieval of building of historic and architectonic interest, **protection of residential use** and **stopping tertiary**

activities from talking up locations in central areas.

- Articulation of the city in a **decentralised** way through a **bettering of the accesses** to the central areas and **connection with peripheral suburbs**.
- Creating the necessary conditions to make the city into a favorable context for **community life**, through the creation of **collective facilities**.
- Creating the necessary conditions to make the city into a favorable context for **community life**, through the creation of **collective facilities**.
- **Preservation** of the natural and built **environment**, through the **disactivation of land speculation**, construction of the necessary **infrastructure of cleansing** and the putting into practice **anti-pollutant measures**.

2.2.- Present Situation.

The **negation of metropolitan and european status**, the **disconsideration of territorial aspects** and the **emphasis in the form**. The **pessimistic estimates** in respect of demographic and economic growth, the **enormous legal difficulty** imposed to the private enterprises produced an **uncontrolled property speculation**, towards a growing difficulty for the population to acquire **residential property** and towards the resurgence of accessibility and road **congestion problems**, with the resulting environmental, sanitary and economic consequences which are the most grave problems mainly coming from the 1985 Municipal Plan, as it will be seen later in 5th chapter.

The actual review of the Plan of MADRID tries to produce precisely the solution of these problems.

5.- PROBLEMS AND SOLUTIONS.

5.1.- Social Aspects.

Access to social housing and a job constitute the principal socio-economic problems which confront the main metropolitan institutions.

MADRID is not exempt from the social conflicts which arise from these problems.

PROJECTION - 15 - FORECASTS

In regard to employment: the **erroneous estimates** which the Municipal Plan of 1985 made influenced by the economic recession which took place in those times, the later **migration wave** which began to arrive in MADRID coming mainly from the north african nations, and the **reduced creation of jobs**, are the most significant factors which limit the programmes formulated in order to satisfy the populations basic demand for jobs.

The number of **unemployed persons has been reduced** in the last few years and further the **resident population is growing smaller**, however, **growth of the potentially active sector** and the **progressive incorporation of women** to traditionally male jobs, make an **employment creation policy necessary**.

PROJECTION - 16 - EMPLOYMENT

In regard to housing: The forecasts of the Municipal Plan of 1985 were deficient because they were based on demographic projections which only took into account the **normal population growth rate** without knowing the already mentioned migratorial waves and a **marked displacement of population** towards the exterior, which was not so significant for reasons, among others, of the limited **supply of housing** outside MADRID, to all this added the **reduction in number of social housing in construction** and the **progressive rise in prices** in the buildings market, a rise which began precisely in 1985, has made it over **more difficult** for the people to resolve their need for a house.

The generation of **public owned land for social housing**, as much in the municipal area, as in the metropolitan, and the **rehabilitation of residential buildings** in central urban areas, constitute the principal means of intervention in the problem, actually proposed by the regional and municipal Administrations.

5.2.- Urban and Regional.

The 1985 Plan was produced, as we have said, in accordance to the economic realities of the moment, which occurred during its application created **numerous and serious conflicts**; all of this has limited, and often changed round, the effectiveness of the said Plan.

The present **land speculation** and the **bad urban functioning** are **consequences** of the mistaken measuring of the city in all its aspects and clear **repercussions of the relevant plan** which **did not give importance to the role of MADRID** neither in the peninsular nor in the european context, forgetting the dynamic economic alternatives.

These repercussions and failings in the planning and land policy of MADRID, arising out of the 1985 Plan, fully justify its revision and modification, in such a way it is being done.

The correct previsions, as much socio-demographics as economics, for obtaining good dimensions and the attention to the real role of Madrid have to be the unforgivable basis of the new plan.

5.3.- Infrastructural.

The activities done in the metropoly require communication, transport and services systems in order to assure its functions and inter-relations.

In the city of Madrid there are infrastructural shortcomings that are the consequences of the phenomena coming from its proper process of urbanization: high concentrations and, at the same time, disperse growths; strong tertiary uses in the central areas; increase number of private cars and preponderance of the radial accesses. all these things, together with the wrong previsions coming from the previous planning, offer a little attractive panorama.

Facing these problems, the proposals try to complete the ring road structure, to make the alternative accesses to the existing regional axes and connecting them with the ring roads. In relation with the water bupply, energy distribution and drainage the proposal is to cover the existing deficits of the city.

5.4.- Environmental.

The environmental aspects are an increasing and fundamental preoccupation for the urban managers. In some cases, these preoccupations are surpassing the importance of others, like housing, education or job that were, till yesterday, the main focus of the local policies.

The gravity of the effects caused by the urban activities and, in a certain proportion, the increasing concern of the society for these themes, could be the antecedents of this bayor role of the environment in the social and political fields.

The environmental problems that Madrid has are produced, basically, by the high density population and by the lack of foregit for correcting some effects from the proper functions of the city.

The malfunction of the waste treatment, of the water cleansing and of the roads congestion act also on the environmental quality of Madrid.

The unbalanced distribution of the green spaces and the separated location of the forests are other shortcomings that act on the problems of the city.

The solution of the environmental problems of Madrid cannot be detached from the urban actions that have to be done for correcting the lacks of urban land, housing and green areas and the shortcomings of the basic infrastructures and of the public transport.

5.5.- Administrative.

The metropolitan pattern function of Madrid fixes that an important number of the city problems has its

In planning terms, the land can be classified in **Urban, Urbanizable Programmed, Urbanizable Unprogrammed and Non Urbanizable.**

PROJECTION - 19 - LEGAL PLANS

According to the Lant Act, planning of Spanish land is developed according to a **National Plan, to Director Territorial Plans of Coordination and the Municipal Plans.** Nevertheless, all the weight of urban action developed in recent years has been subsumed in practice under the Municipal Plans, owing to the democratisation of institutions, to the creation of autonomous regions and to the rule, also autonomous, of the municipalities.

Municipal Plans are implemented by **Programmes of Urban Action, Detailed, Special and Design Plans, Urbanization Projects and Catalogues.**

7.1.- The Municipal Plan.

The municipal Plan is an instrument of integral organisation which **classifies the land** to establish the corresponding **juridical regime**, defines the **fundamental elements of the general structure**, and establishes the plan's **programme** for its orchestration and execution as well as the minimum time-limit of its relevance.

PROJECTION - 20 - ACTIONS OF MUNICIPAL PLAN

The specific aim of the Municipal plan in the **Urban Land**, is to complete its organisation through he **detailed regulation of the use of sites and of building** such as how to identify the **inner-city reforms** which may be necessary.

In the **Urbanizable Land**, the Plan has as it objective: to define the fundamental elements of the **general structure** of the land; to establish a generic regulation of the **different global uses and levels of intensity** and to fix the **program** of development in the short and medium term.

Ultimately, the Plan has as its objective to **preserve the Non Urbanizable Land** from the urban development process and to establish the **means of protecting** the land and the countryside.

7.2.- Programmes of Urban Action.

The Programme of Urban Action is an instrument to implement the Municipal Plan that determines the conditions of organisation and urbanization of the Unprogrammed Land for the realization of new urban unites.

This Programme contains the same provisions that the Municipal Plan fixes for the Programmed Land, with what is in fact, a **complementary instrument** of the Municipal Plan **for the programming of new Land.**

7.3.- Detailed Plans.

The Detailed Plans are made for Urbanizable Programmed Land, to develop the Municipal Plan or the Programmes of Urban Action.

The Detailed Plans set out the following provisions:

- Delimitation of the **zones** into which the ordered territory is divided;
- Assignment of **building uses and types** of each zone;
- Reservation of sites for **parks, gardens, zones for sport, recreation and for cultural and educational activities;**
- Layout and definition of the characteristics of the **communications network** and of the supply of **water, sanitation, electricity, etc.**

7.4.- Special Plans.

The Special Plans have either of or both the following **objectives**:

- Development of the primary infrastructures of **communications, water supply, drainage** or provision of **energy**.
- Organisation of **areas of historic or artistic interest and protection of landscape**; of **communication lines**; of the **ground and beneath**, of the **urban,rural and natural environment** and for the **conservation and improvement** of certain places of interest.

Its content is similar to that of the Detailed Plans and appropriate in each case to its objective.

7.5.- Design Plans, Urbanization Projects and Catalogues.

The **Design Plans**, the Urbanization Projects and the Catalogues, constitute other implements of development of the forecasts of the Municipal Plan. While the former are produced **to fine tune and concrete** the established forecasts of the plans, the second are **engineering projects** which determine the construction of the infrastructures as envisaged by the plans. The **Catalogues**, finally, are **legal lists** of the buildings, spaces and elements which it is considered necessary to protect.

Thank you very much for your attention.

Javier de Mesones
INAP Professor - Ph. D. Architect and Town Planner
President of the International
Society of City and Regional Planners
MADRID/ISTANBUL
November 1992

The projections 21/27 are about New Madrid Plan and examples of recent urbanizations in Madrid.

21 - DEVELOPMENT STRATEGIES.

22 - ROAD NETWORK.

23 - URBANIZATION EXAMPLES.

24 - REALIZATIONS ON COMMUNICATIONS NETWORK.

25 - URBANIZATION EXAMPLES.

26 - URBANIZATION EXAMPLES.

27 - NEW CASTILLA - SQUARE.

I N D E X

0.- PRESENTATION.

1.- FOREWORD.

- 1.1.- Iberian Peninsula Geography
- 1.2.- Settlements System.
- 1.3.- Structures.
- 1.4.- Historical summary of MADRID.

2.- HISTORICAL EVOLUTION and CURRENT SITUATION.

- 2.1.- Historical Evolution.
- 2.2.- Current Situation.

3.- TOOLS.

- 3.1.- Administrative.
- 3.2.- Legal.
- 3.3.- Technical.
- 3.4.- Financial.

4.- FACTORS.

- 4.1.- Geographic.
- 4.2.- Political.
- 4.3.- Demographic.
- 4.4.- Economic.

5.- PROBLEMS AND SOLUTIONS.

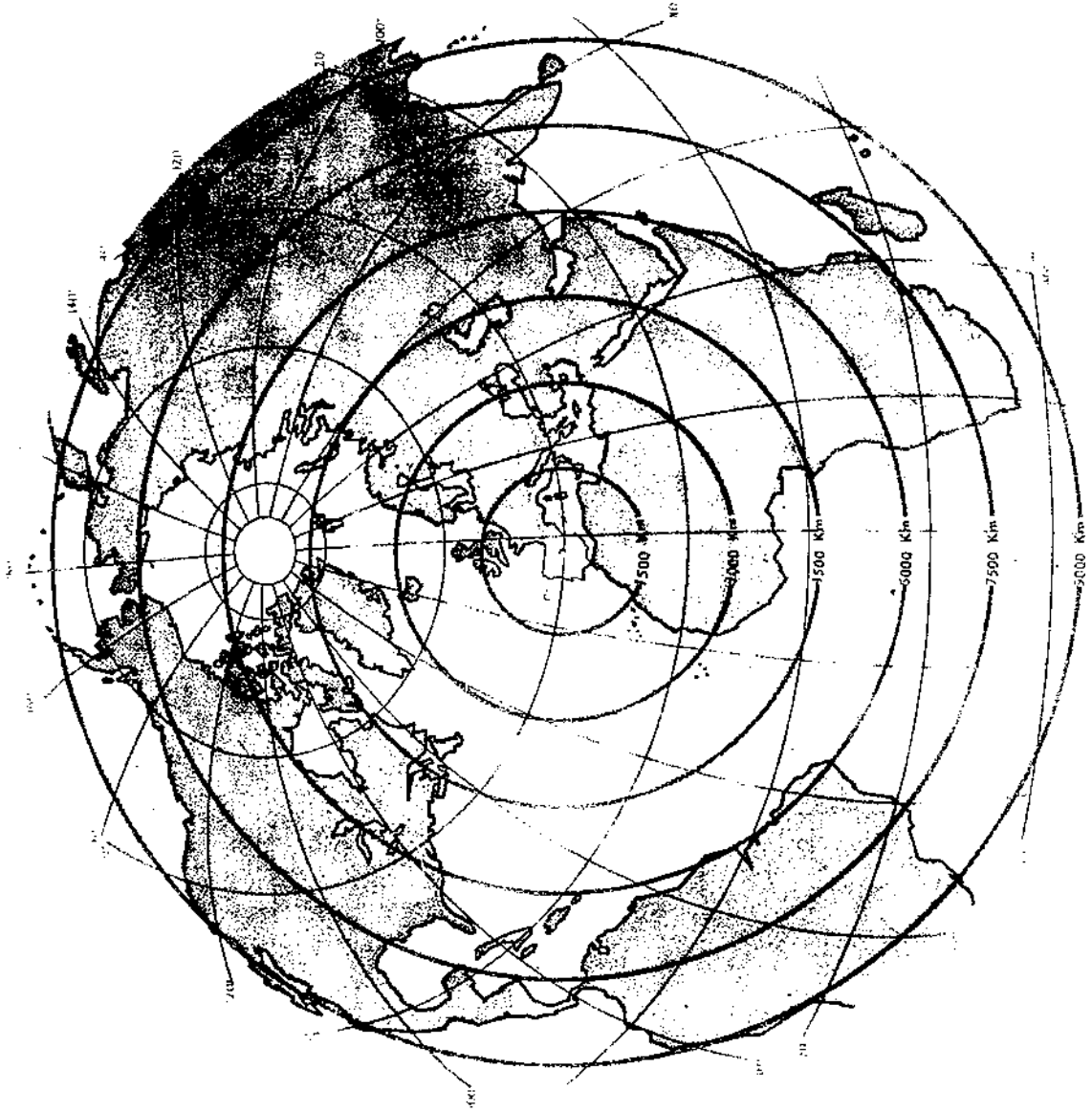
- 5.1.- Social.
- 5.2.- Urban and Regional.
- 5.3.- Infrastructural.
- 5.4.- Environmental.
- 5.5.- Administrative.

6.- SCENARIOS AND ROLES.

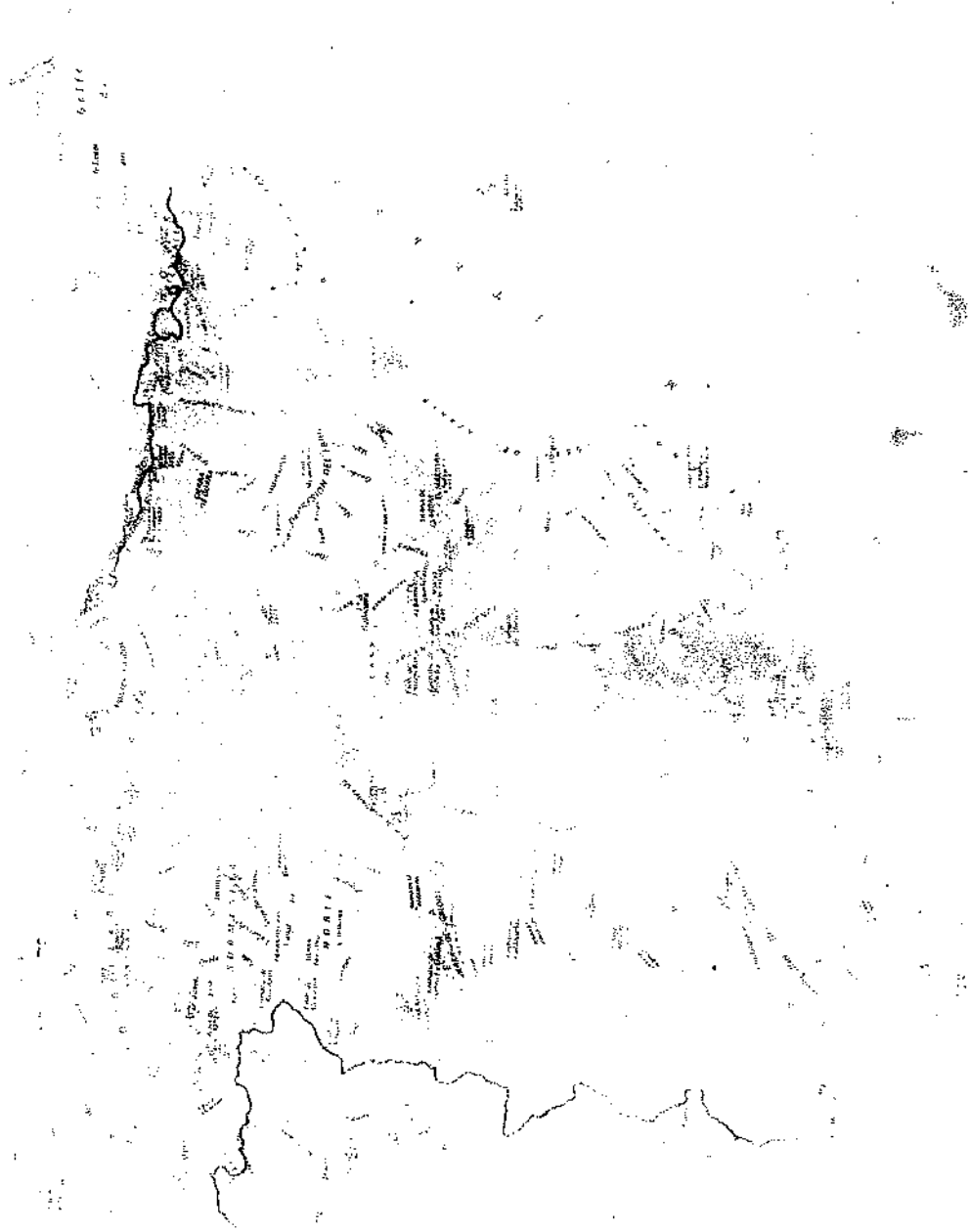
- 6.1.- Metropolitan MADRID.
- 6.2.- Regional MADRID.
- 6.3.- Peninsular MADRID.
- 6.4.- European MADRID.

7.- PLANNING SYSTEM.

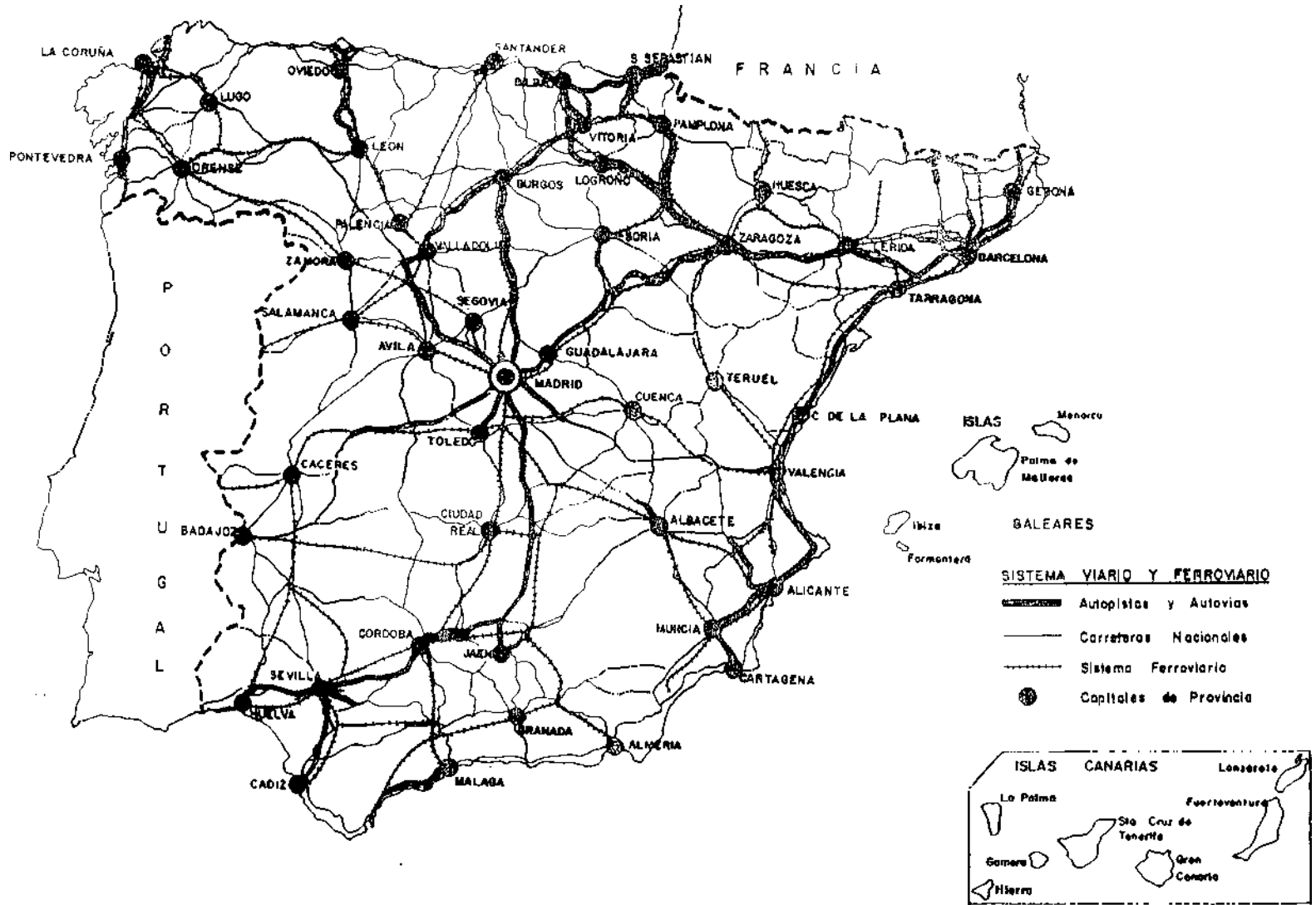
- 7.1.- Municipal Plans.
- 7.2.- Programmes of Urban Action.
- 7.3.- Detailed Plans.
- 7.4.- Special Plans.
- 7.5.- Design Plans, Urbanization Projects and Catalogues.
- 7.6.- Current Municipal Plan Advance of MADRID.



RESİM / PHOTO 1 : THE IBERIAN PENINSULA IN THE WORLD



RESİM / PHOTO 2 : HIPSOMETRIC

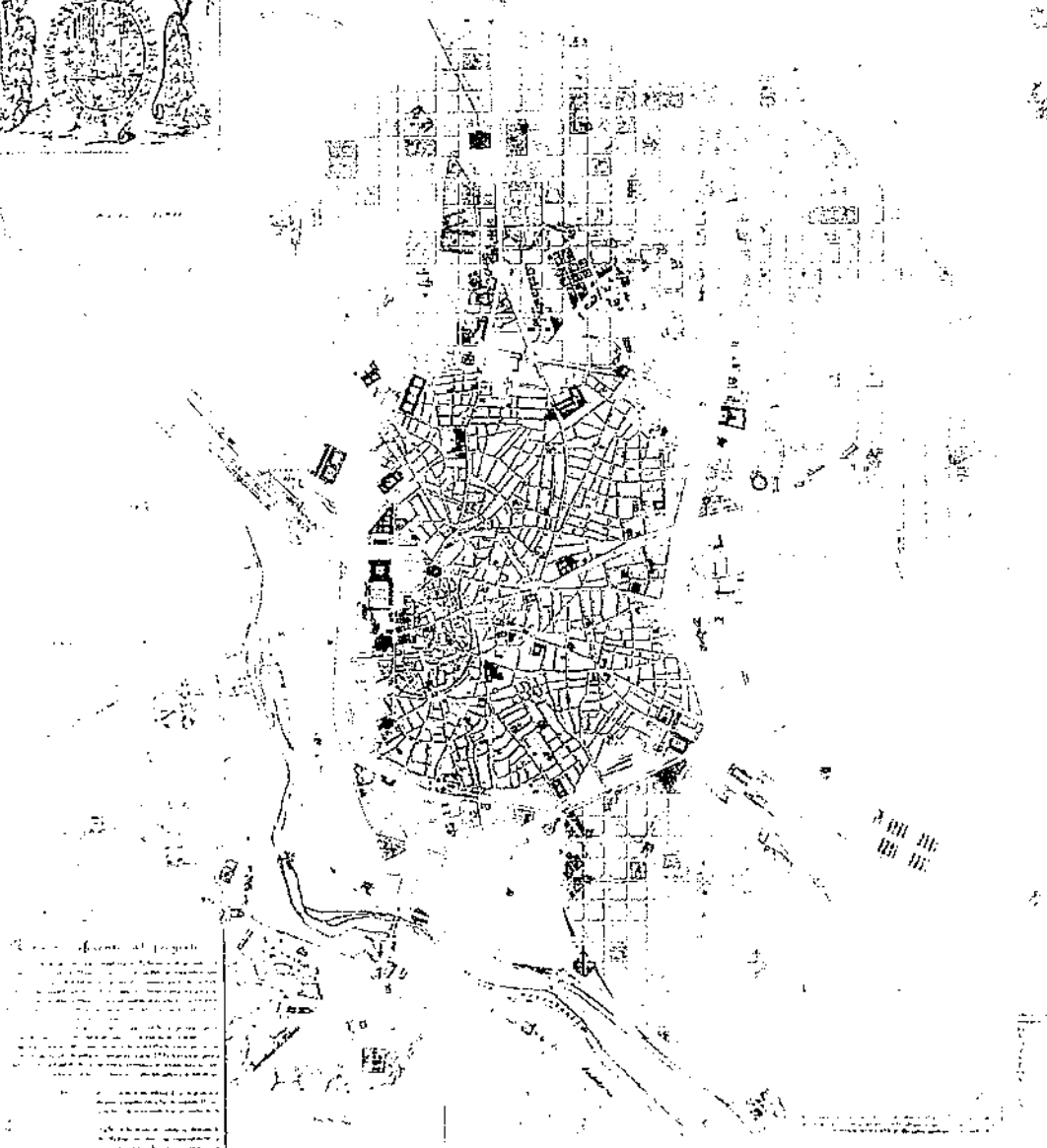




RESIM / PHOTO 6 : GROWTH

ENSANCHE DE MADRID

ANTIGUO SITIO
PLANO GENERAL DE LA ZONA DE ENSANCHE Y DEL EMPLAZAMIENTO Y DISTRIBUCION DEL NUEVO CASERIO.
Elaborado por Real orden de 17 de Abril de 1860



LEYENDA

Las líneas sólidas representan el antiguo caserío de Madrid.

Las líneas punteadas representan el ensanche proyectado.

Las líneas gruesas representan las calles principales.

Las líneas finas representan las calles secundarias.

Las áreas sombreadas representan los terrenos reservados para el ensanche.

Las áreas blancas representan los terrenos ya edificados.

Las áreas con líneas de puntos representan los terrenos destinados a parques y jardines.

Las áreas con líneas de guiones representan los terrenos destinados a plazas y paseos.

Las áreas con líneas de triángulos representan los terrenos destinados a edificios públicos.

Las áreas con líneas de círculos representan los terrenos destinados a edificios privados.

Las áreas con líneas de cruces representan los terrenos destinados a edificios religiosos.

Las áreas con líneas de estrellas representan los terrenos destinados a edificios militares.

Las áreas con líneas de triángulos invertidos representan los terrenos destinados a edificios educativos.

Las áreas con líneas de triángulos rectos representan los terrenos destinados a edificios administrativos.

Las áreas con líneas de triángulos equiláteros representan los terrenos destinados a edificios judiciales.

Las áreas con líneas de triángulos isósceles representan los terrenos destinados a edificios de sanidad.

Las áreas con líneas de triángulos escalenos representan los terrenos destinados a edificios de beneficencia.

Las áreas con líneas de triángulos rectángulos representan los terrenos destinados a edificios de recreo.

Las áreas con líneas de triángulos acutángulos representan los terrenos destinados a edificios de industria.

Las áreas con líneas de triángulos obtusángulos representan los terrenos destinados a edificios de comercio.

Las áreas con líneas de triángulos equiláteros invertidos representan los terrenos destinados a edificios de agricultura.

Las áreas con líneas de triángulos isósceles invertidos representan los terrenos destinados a edificios de ganadería.

Las áreas con líneas de triángulos escalenos invertidos representan los terrenos destinados a edificios de pesca.

Las áreas con líneas de triángulos rectángulos invertidos representan los terrenos destinados a edificios de caza.

Las áreas con líneas de triángulos acutángulos invertidos representan los terrenos destinados a edificios de jardinería.

Las áreas con líneas de triángulos obtusángulos invertidos representan los terrenos destinados a edificios de arboricultura.

Las áreas con líneas de triángulos equiláteros invertidos representados representan los terrenos destinados a edificios de silvicultura.

Las áreas con líneas de triángulos isósceles invertidos representados representan los terrenos destinados a edificios de apicultura.

Las áreas con líneas de triángulos escalenos invertidos representados representan los terrenos destinados a edificios de avicultura.

Las áreas con líneas de triángulos rectángulos invertidos representados representan los terrenos destinados a edificios de piscicultura.

Las áreas con líneas de triángulos acutángulos invertidos representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

Las áreas con líneas de triángulos obtusángulos invertidos representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.

Las áreas con líneas de triángulos equiláteros representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

Las áreas con líneas de triángulos isósceles representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.

Las áreas con líneas de triángulos escalenos representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

Las áreas con líneas de triángulos rectángulos representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.

Las áreas con líneas de triángulos acutángulos representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

Las áreas con líneas de triángulos obtusángulos representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.

Las áreas con líneas de triángulos equiláteros representados representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

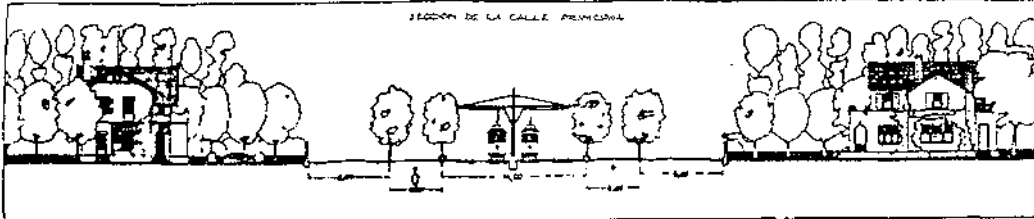
Las áreas con líneas de triángulos isósceles representados representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.

Las áreas con líneas de triángulos escalenos representados representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

Las áreas con líneas de triángulos rectángulos representados representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.

Las áreas con líneas de triángulos acutángulos representados representados representan los terrenos destinados a edificios de caza menor.

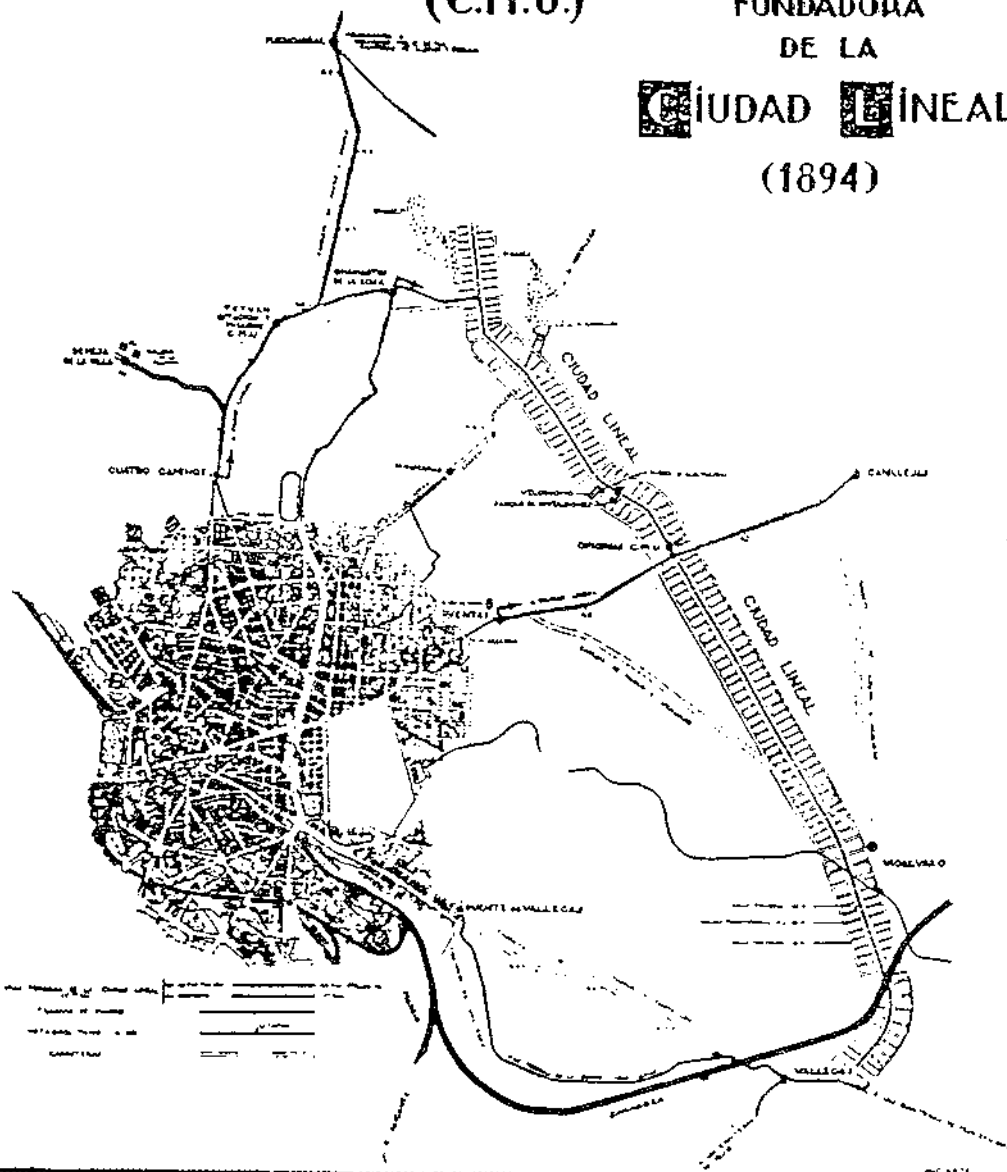
Las áreas con líneas de triángulos obtusángulos representados representados representan los terrenos destinados a edificios de caza mayor.



COMPANIA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN
(C.M.U.)

FUNDADORA
DE LA

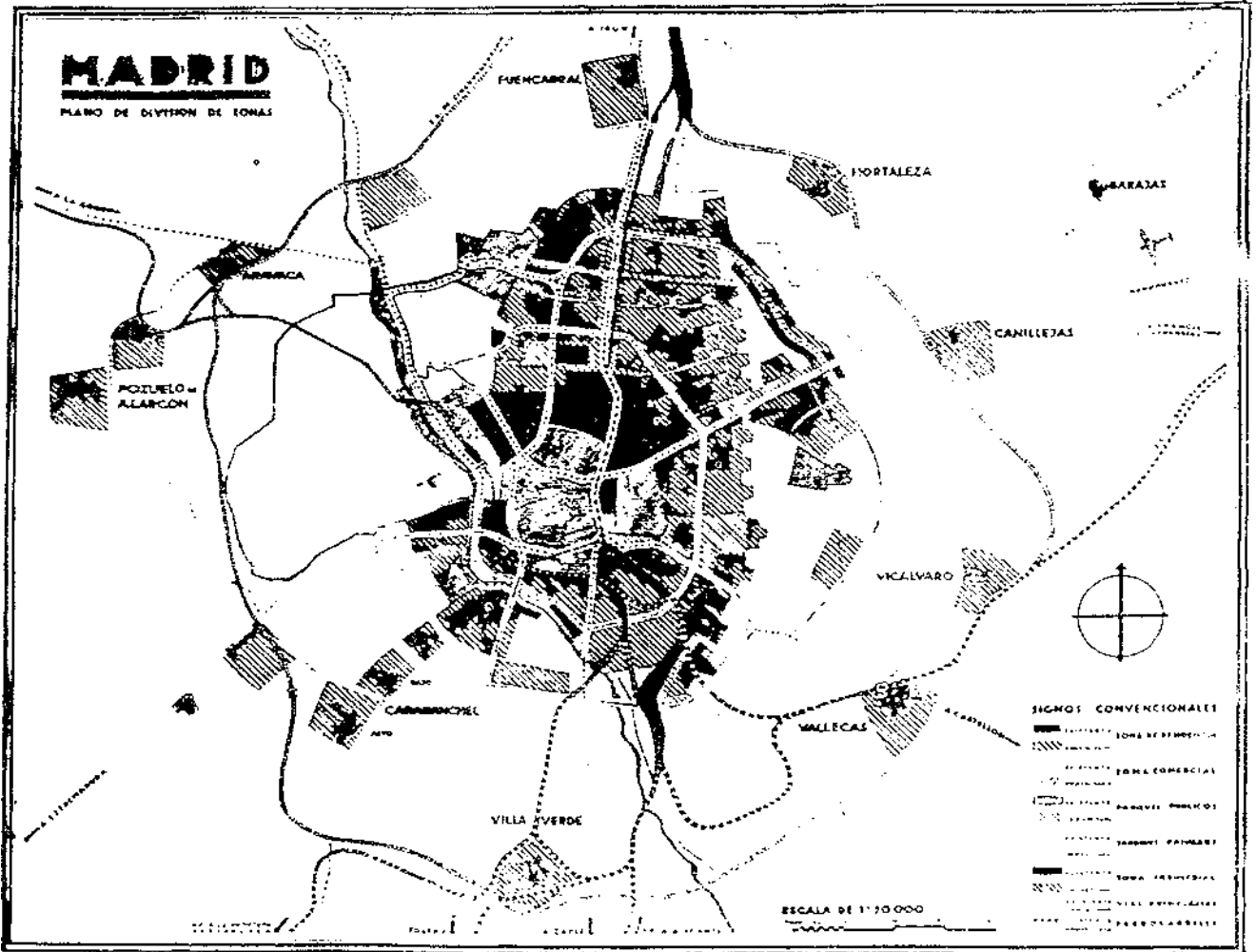
CIUDAD LINEAL
(1894)

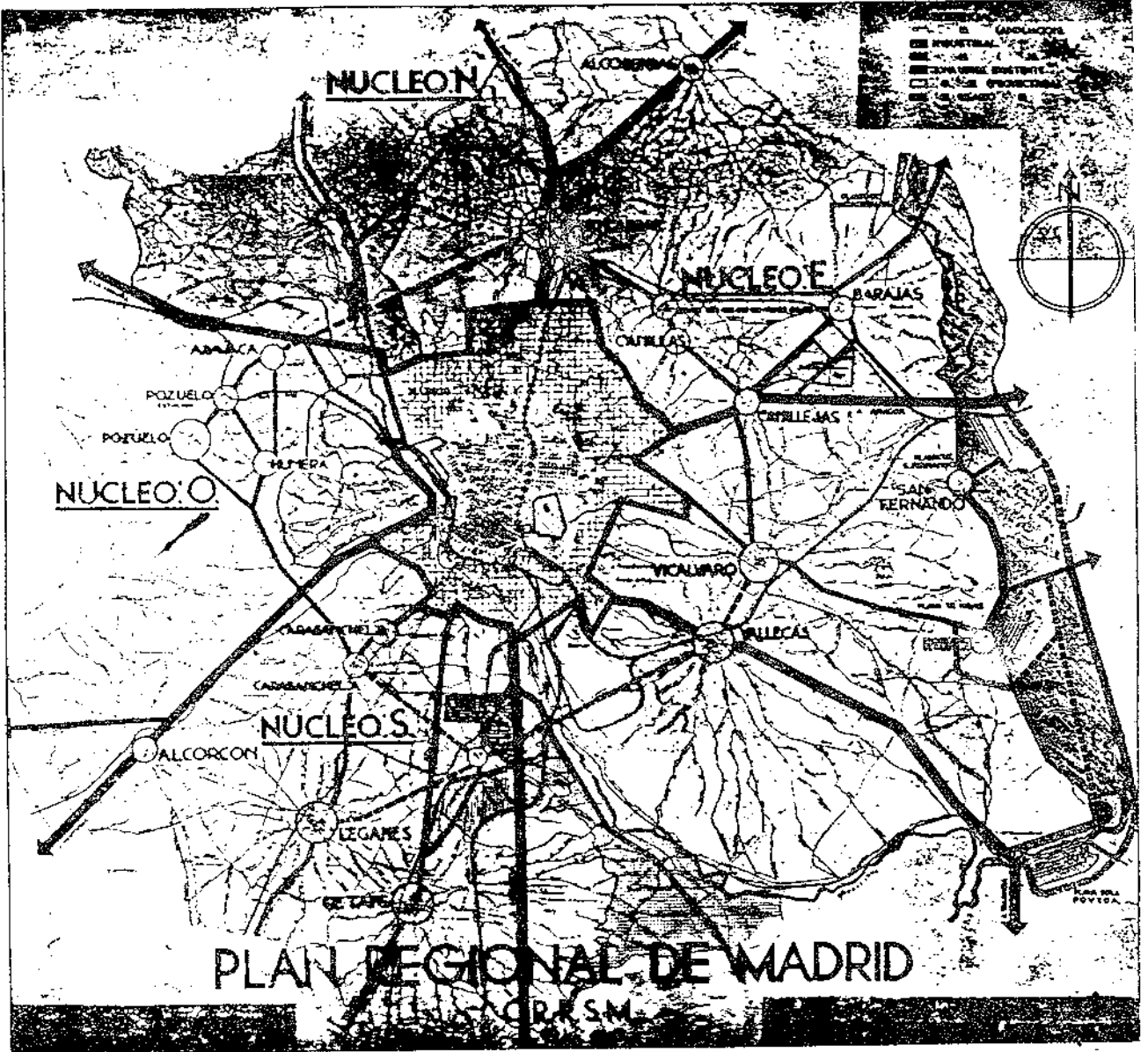


PARA CADA FAMILIA
UNA CASA ; EN CADA
CASA UNA HUERTA Y
UN JARDIN



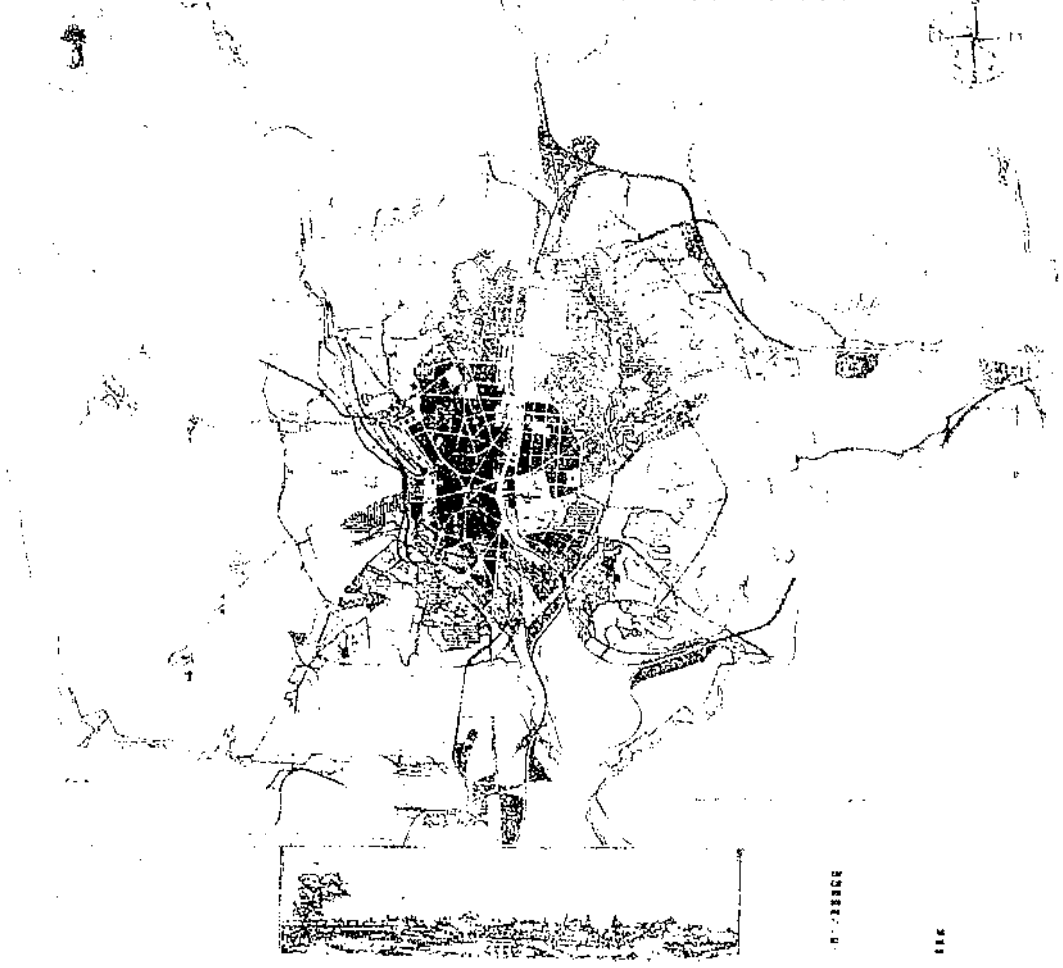
LA CIUDAD LINEAL
ES LA FORMULA DE LA
ARQUITECTURA RA-
CIONAL DE LAS CIUDADES





RESÍM / PHOTO 10 : BESTEIRO

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID



RESIM / PHOTO 11 : BIDAGOR

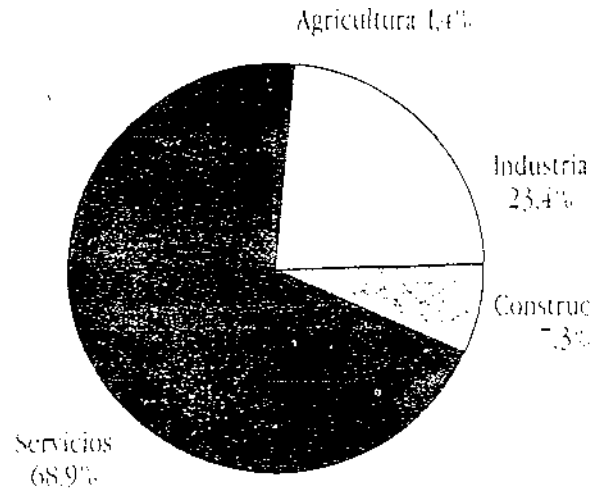
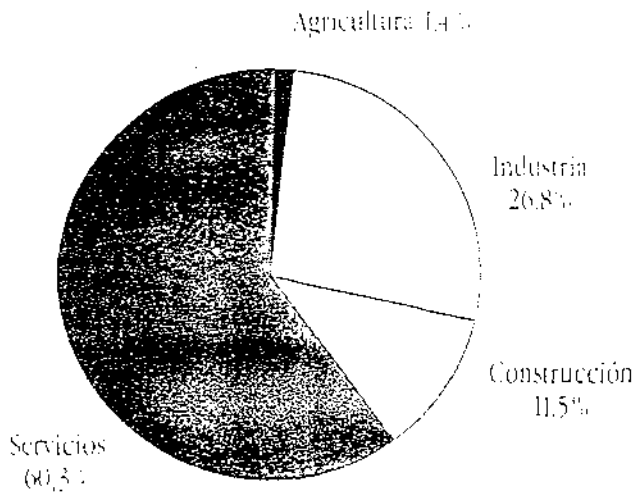


RESİM / PHOTO 12 : TRIAS

EVOLUCION DEL EMPLEO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Año 1977

Año 1988

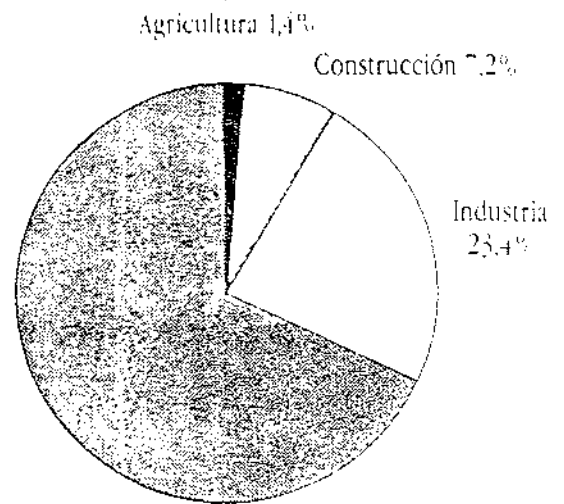
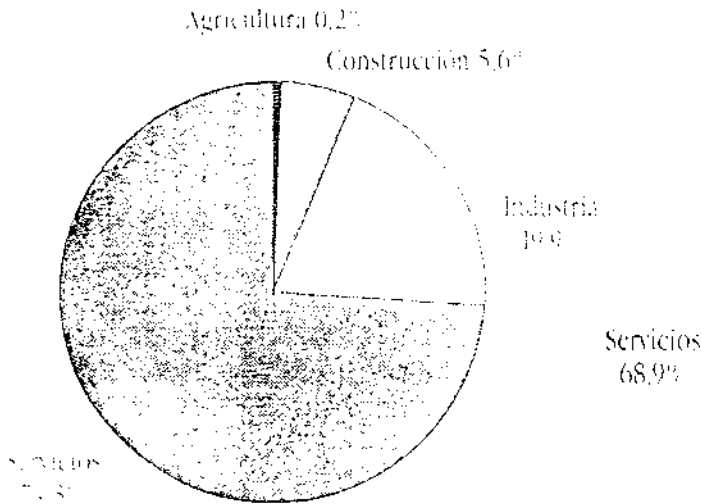


Fuente: Encuesta de Población Activa INE

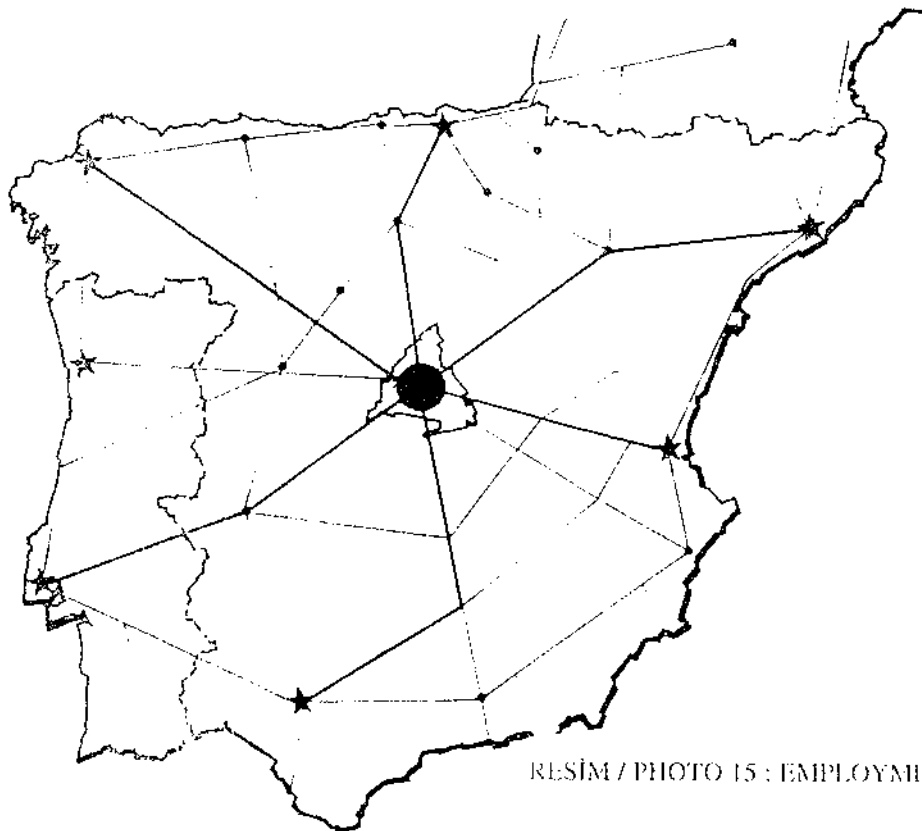
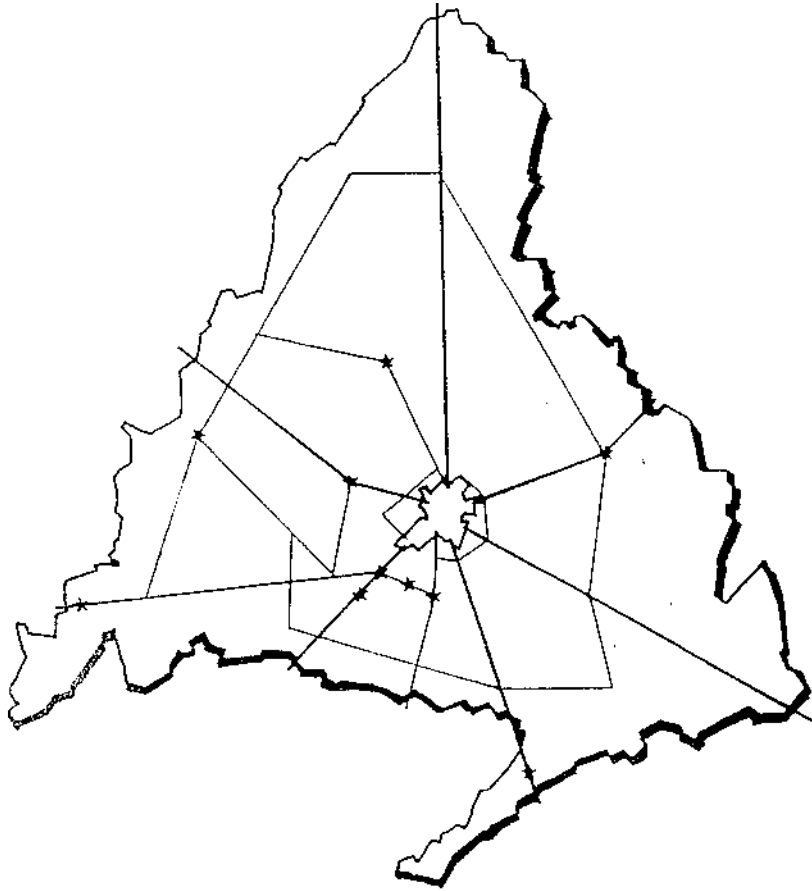
PRODUCCION Y EMPLEO EN LA COMUNIDAD DE MADRID. AÑO 1988

Producto Interior Bruto

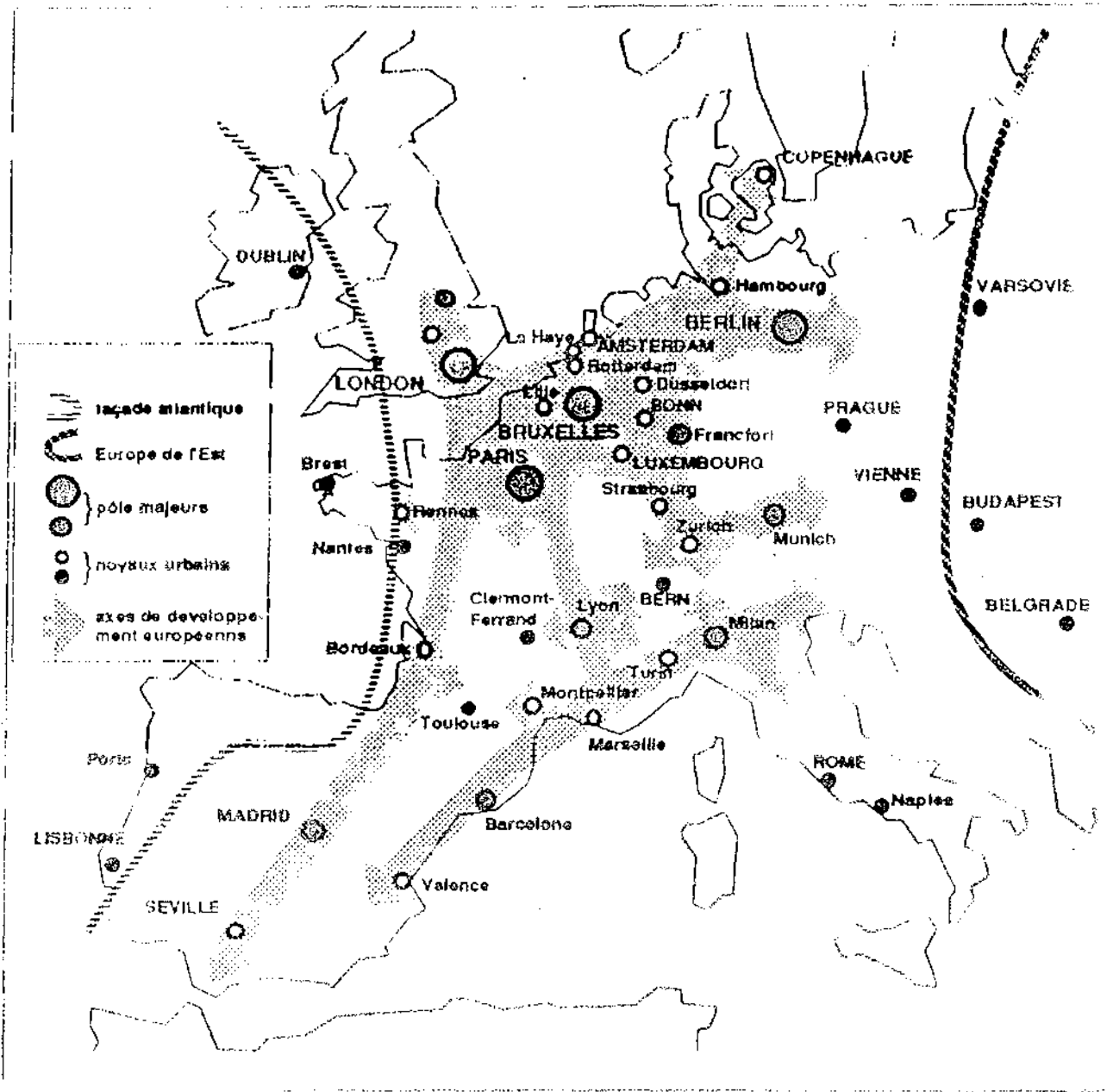
Empleo



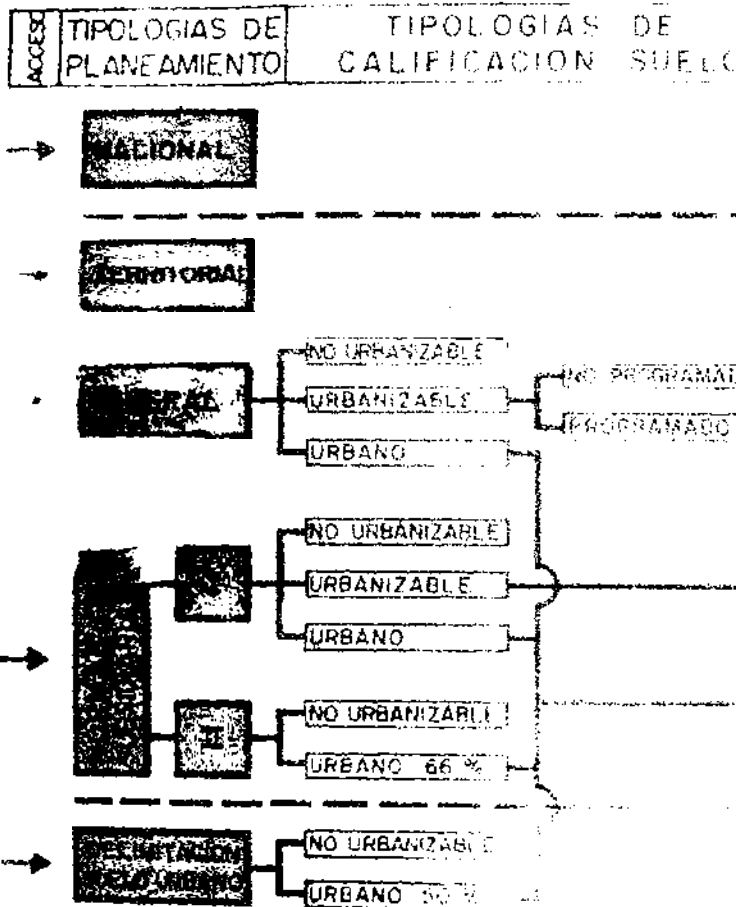
Fuente: IIS y EPA



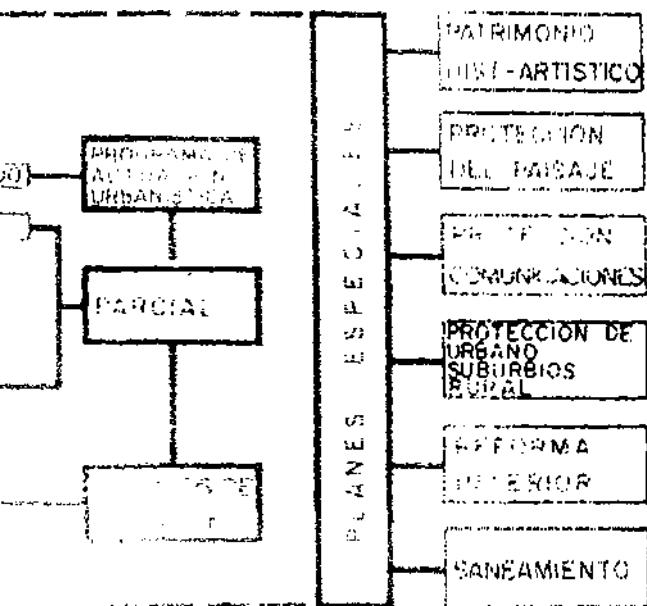
RESÍM / PHOTO 15 : EMPLOYMENT

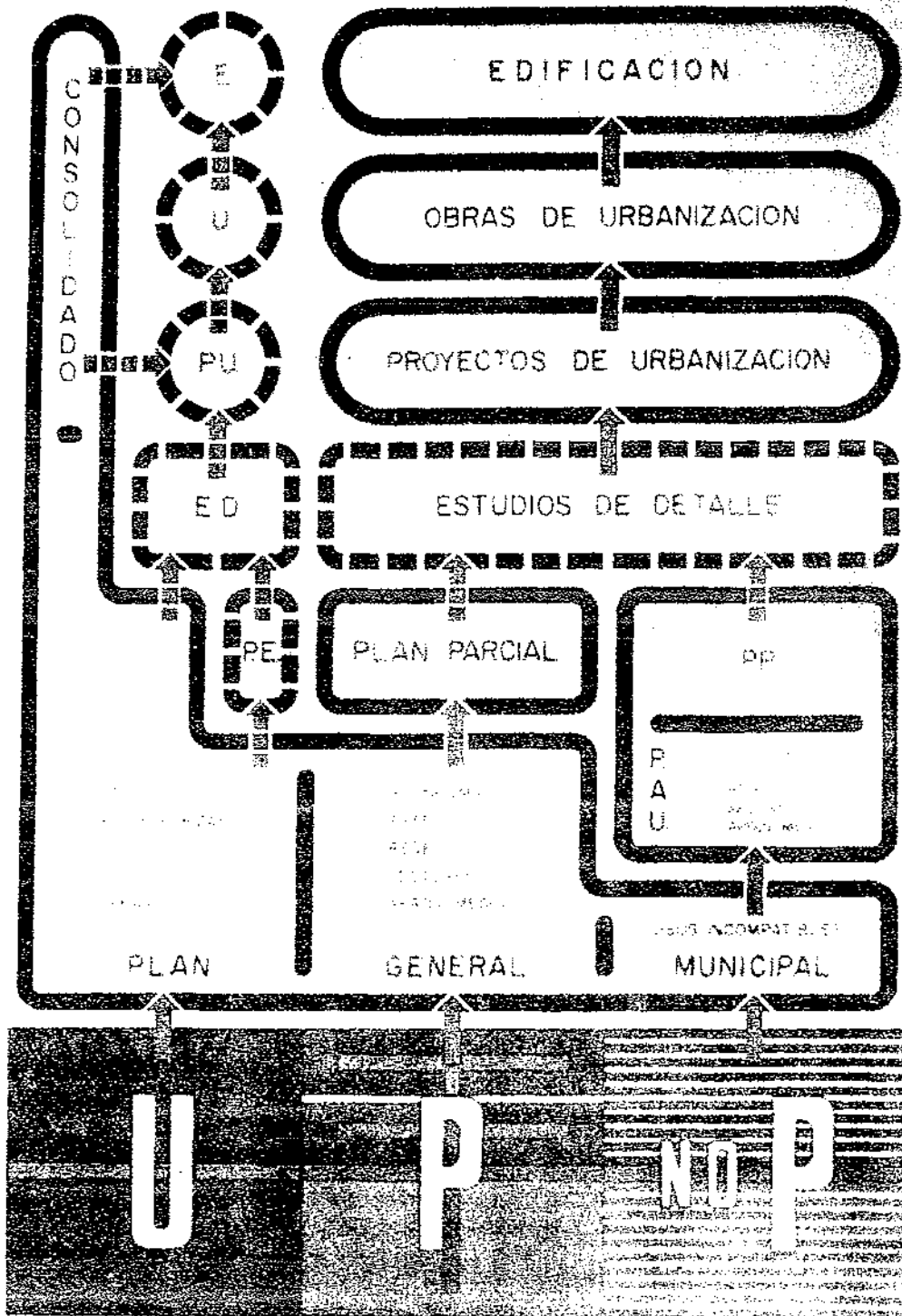


RESÍM / PHOTO 16 : REGIONAL and PENINSULAR MADRID

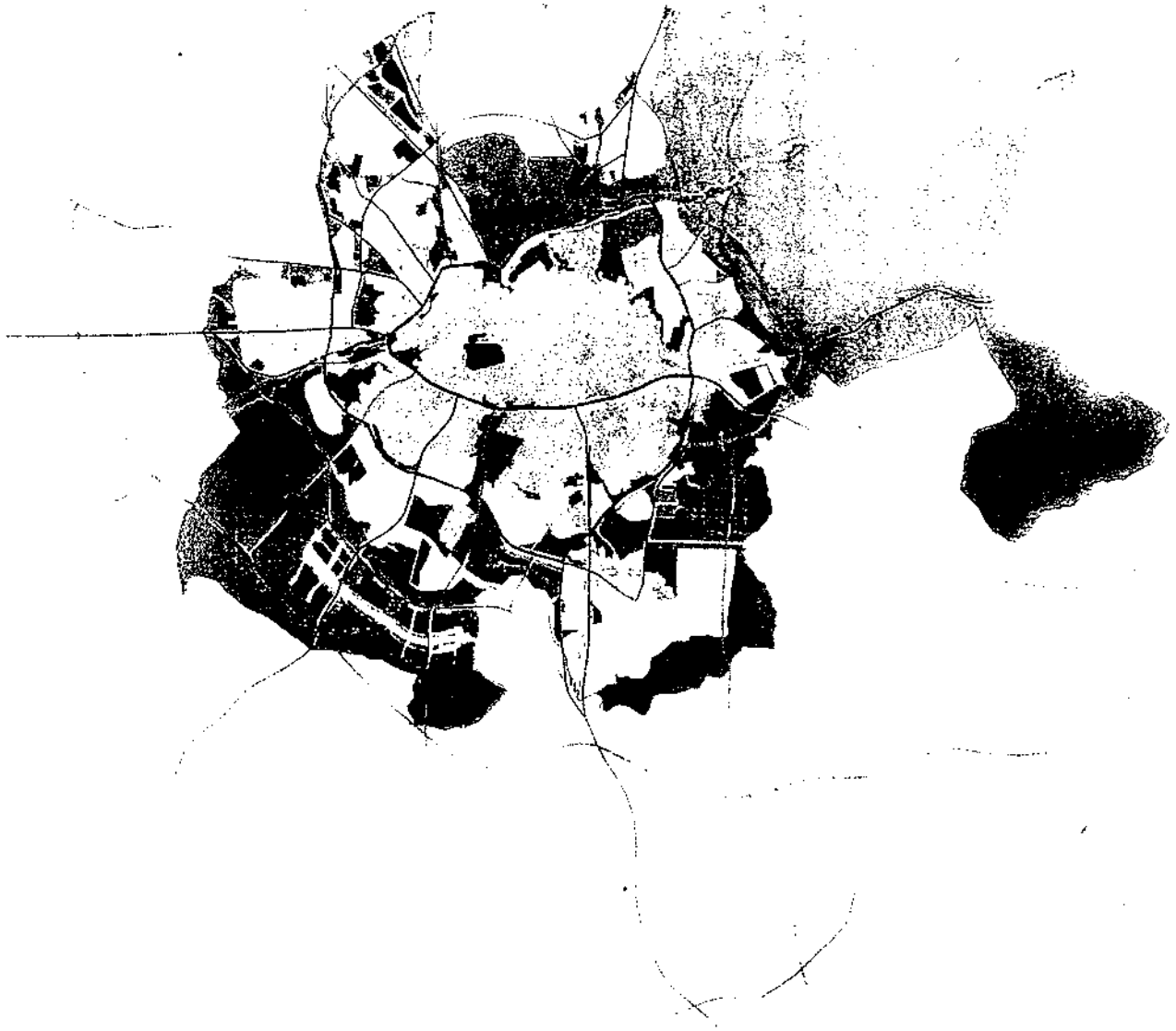











TIPOLOGIAS DE PLANEAMIENTO SUBORDINADO





RESÍM / PHOTO 18 : LEGAL PLANS



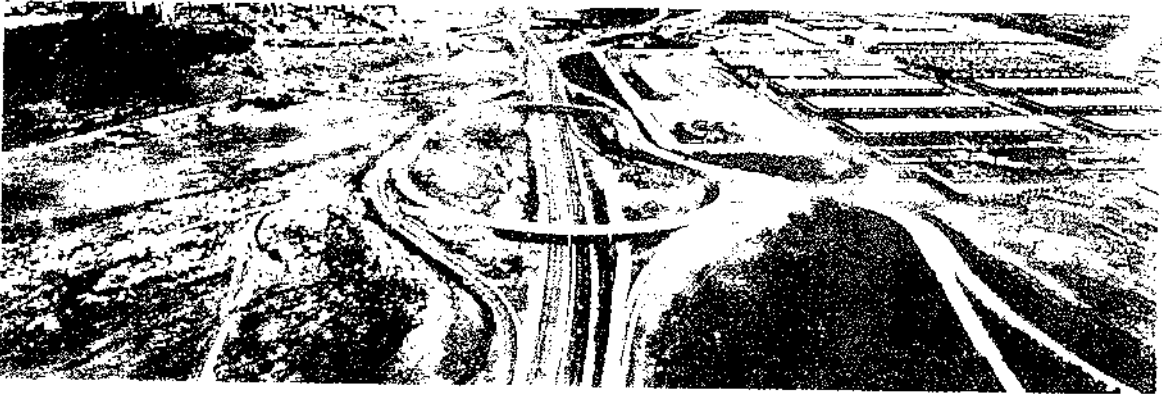
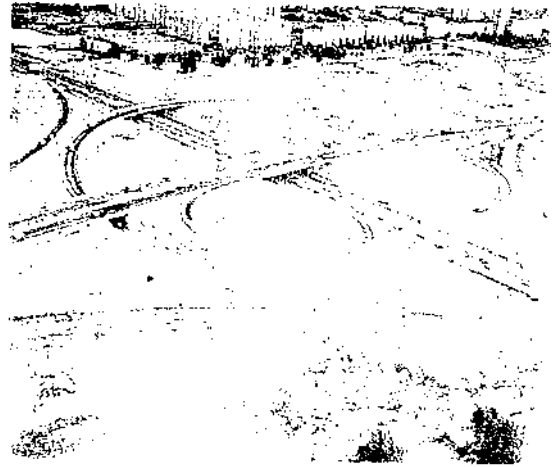
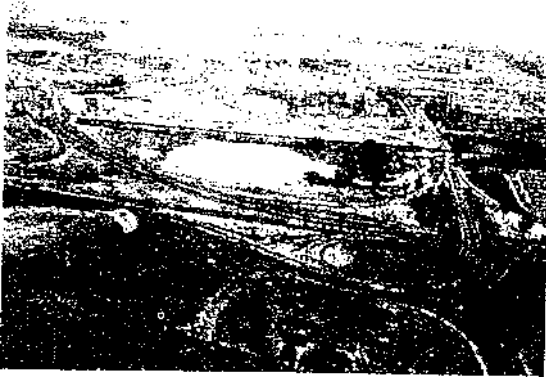
- | | | | | | |
|--|--|---|--------------------------------|---|---|
|  | ZONAS VERDES Y OTRAS NOTACIONES INTEGRADAS |  | INDUSTRIAL |  | PARQUE TECNOLÓGICO |
|  | RESIDENCIAL |  | INVESTIMENTOS SERVICIOS |  | CAMPUS UNIVERSITARIO |
|  | SERVICIOS URBANOS |  | SERVICIOS DE LA ADMINISTRACIÓN |  | LOCALIZACIÓN DE SITIOS DE GRANDES EQUIPAMIENTOS |

RESIM / PHOTO 19 : ACTIONS OF MUNICIPAL PLAN



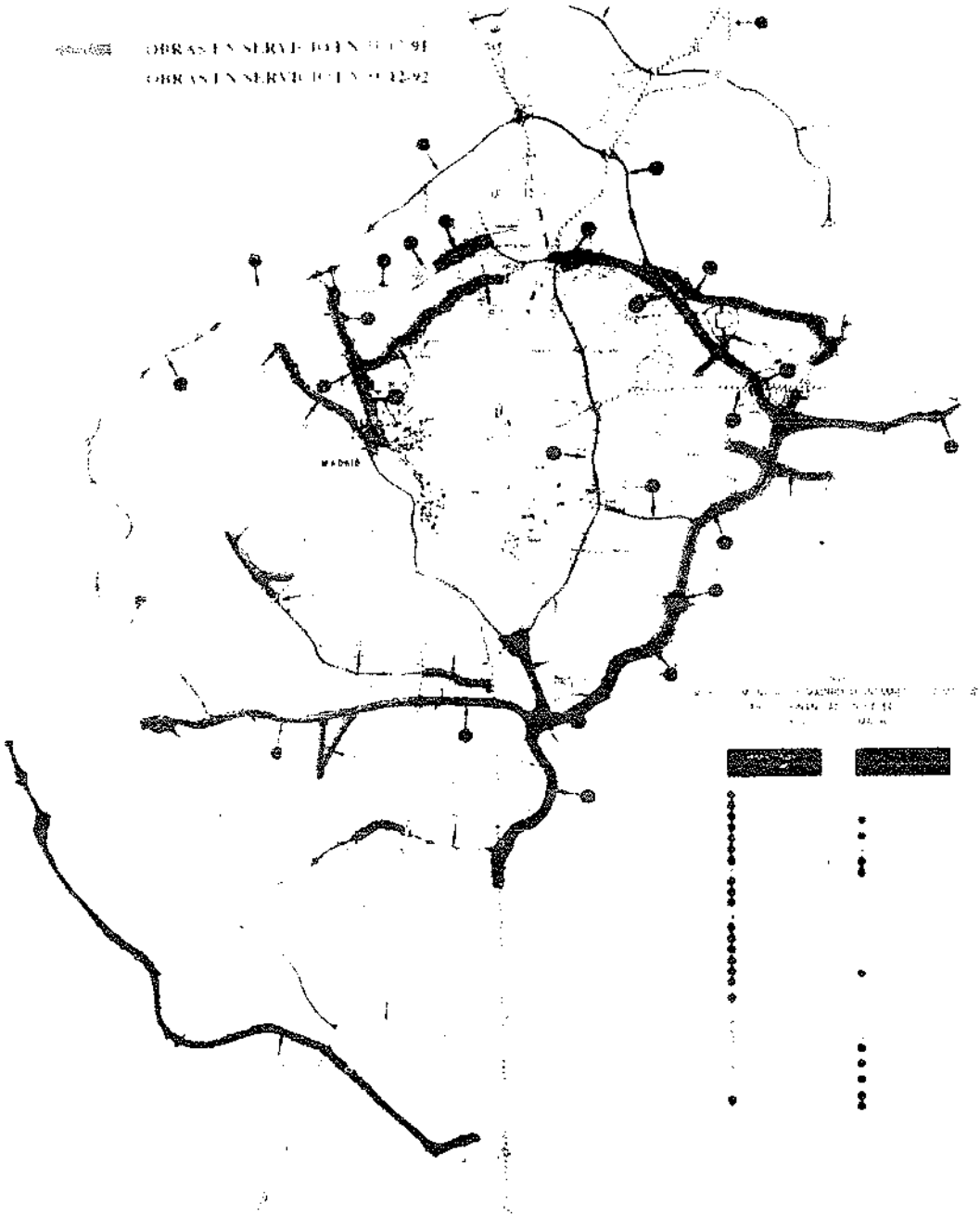
● PAVIMENTO EXISTENTE Y EN PROYECTO
○ VIALIDAD PROPUESTA

RESIM / PHOTO 20 : DEVELOPMENT STRATEGIES



- 12. I-405 - San Diego - Los Angeles
- 13. I-405 - Los Angeles - San Diego
- 14. I-405 - Los Angeles - Mexico
- 15. I-405 - Distributor - Los Angeles
- 16. I-405 - Entero con la Calle - Los Angeles
- 17. I-405 - Via Verde de Hollywood

← OBRAS EN SERVICIO EN 11-17-91
← OBRAS EN SERVICIO EN 11-12-92

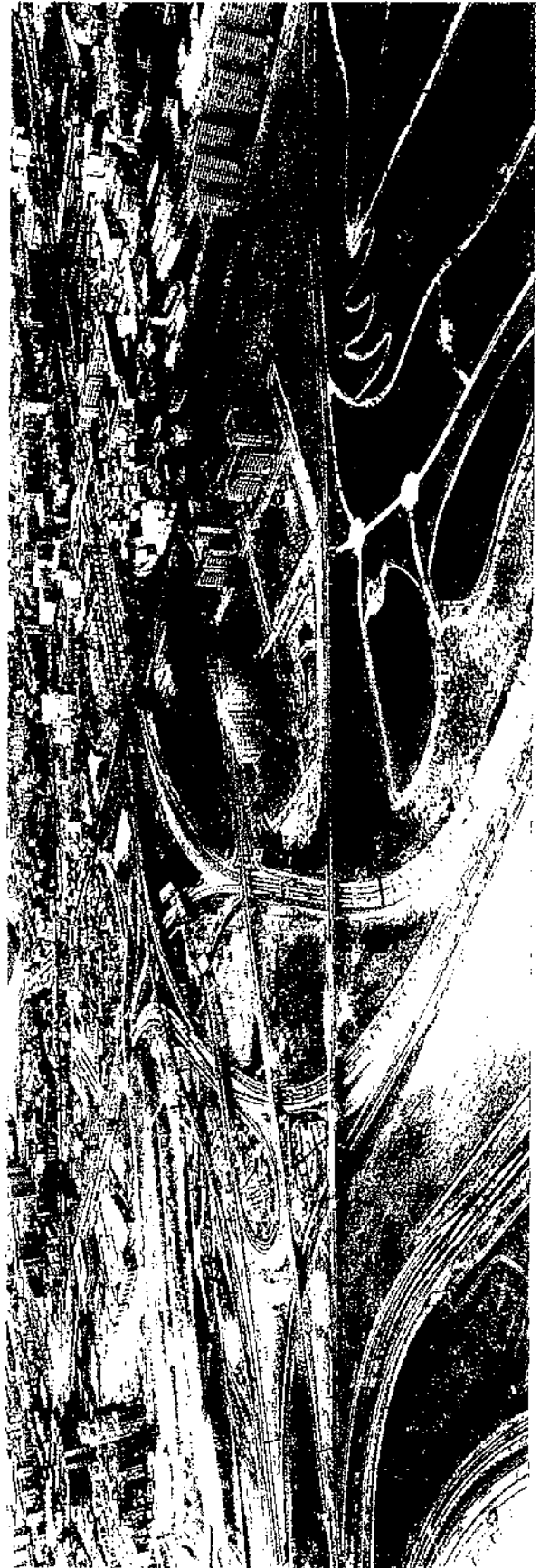


Comunidades incluidas en el Convenio de Accesos a Madrid

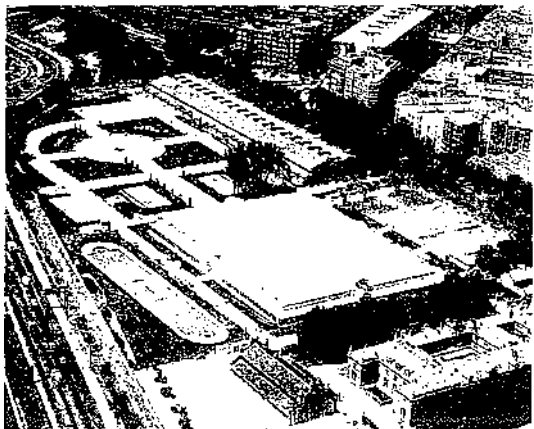
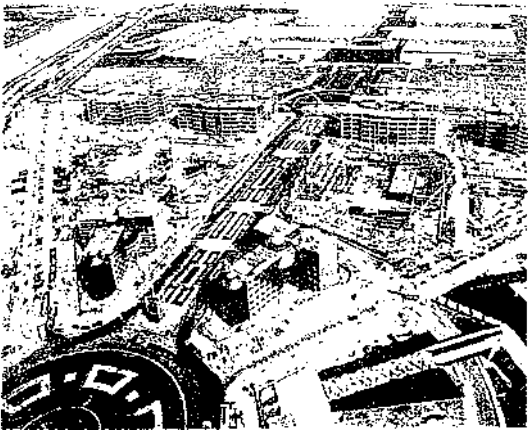
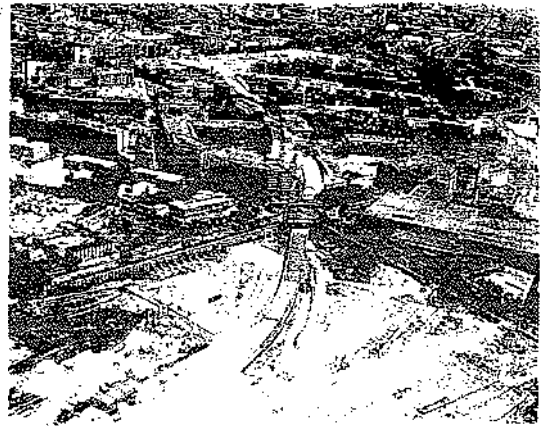
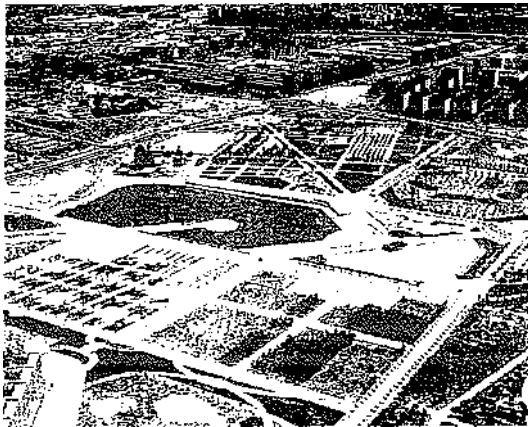
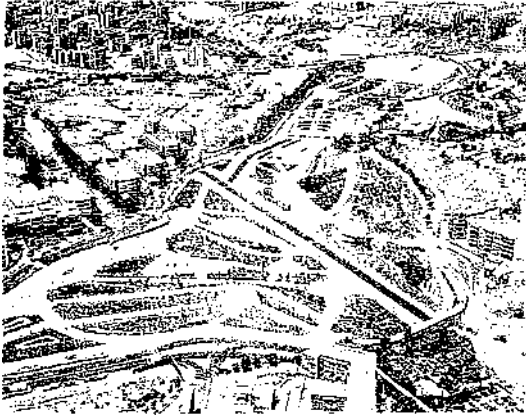
RESUM / PHOTO 22 : URBANIZATION EXAMPLE



Aspecto actual del medio Super-Sun



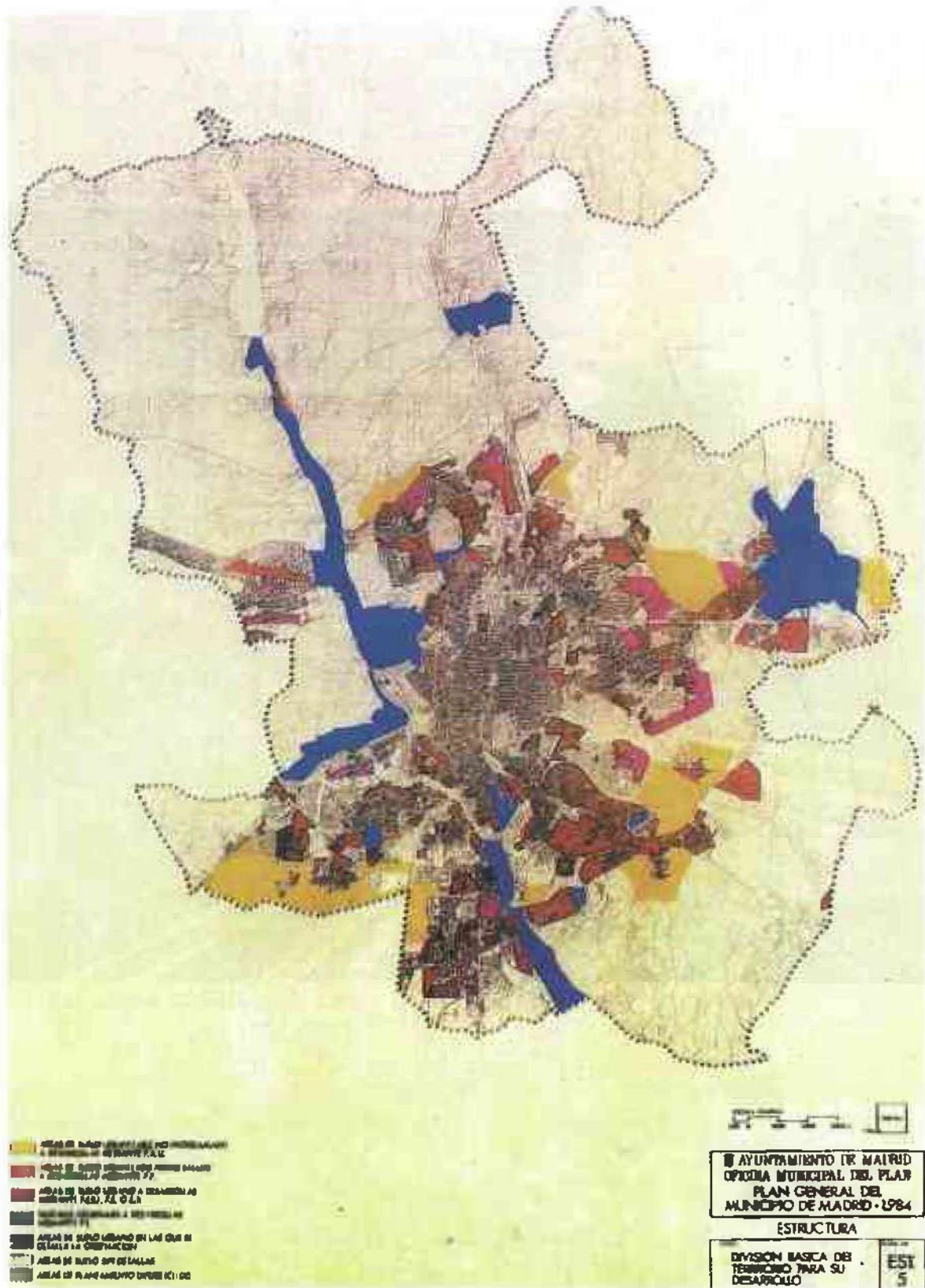
RESIM / PHOTO 23 : REALIZATIONS ON COMMUNICATIONS NETWORK



Parque de Honor al Obrero
Circulo de Pradolongo
Parque Verde Esquivero
Circulo de las Naciones con sus edificios y torres
Edificio de Cristal de la Argentina



Remodelación de la Plaza de Castilla



RESÍM / PHOTO 26 : NEW CASTILLA SQUARE

SEVILLA KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Adriana Dal CIN - Jose Maria BENJUMED



SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

INDEX

0.- PRESENTATION

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

- 1.1.- Roads.
- 1.2.- Bridges.
- 1.3.- Railway system.
- 1.4.- The river and the harbour.
- 1.5.- Airport and bus station.
- 1.6.- The new balance: Centre-Periphery.
- 1.7.- Rehabilitation of the old centre.
- 1.8.- Parks.
- 1.9.- Facilities.

3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

- I.- The World Exhibition.
 - 3.1.1.- Urban and metropolitan parks.
 - 3.1.2.- Cultural and sport facilities.
 - 3.1.3.- Administrative and business centre
- II.- The Metropolitan Integration.

SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

INDEX

Map 1	:	Sevilla.	
Scheme 2	:	Growths of Sevilla.	
Scheme 3	:	Panorama Sevilla-80.	
Scheme 6	:	Proposals-87.	
Map 5	:	1985	} Roads
Map 6	:	New rings.	
Map 7	:	1992	
Map 8	:	Road Structure hierarchies.	
Map 9	:	New Bridges.	} Bridges
Photo 10	:	Pedestrian bridge La Cartuja	
Photo 11	:	La Barqueta bridge (For car uses in future)	
Photos 12	:	El Alamillo and 5th Centennial Bridge.	
Map 13	:	1985	} Railway System
Map 14	:	1992	
Photo 15	:	Sta. Justa.	
Map 16	:	Hydraulics Work.	
Photo 17	:	San Clemente Monastery.	} Rehabilitation
Photo 18	:	Convent-Town Hall Provisional site	
Photo 19	:	Royal Mint-Municipal Exhibitions.	
Map 20	:	1985-92 Parks	} Rehabilitation
Photo 21	:	Park Ma. Luisa	
Map 22	:	Sevilla-1992.	} Facilities
Map 23	:	Districts.	
Photo 24	:	Palace of San Telmo - Residence	
Photo 25	:	House of the Columns - Multipurposes Centre.	
Photo 26	:	Hospital of Blood - Parliament.	
Scheme 27	:	Future uses - World Exhibition.	
Map 28	:	Cartuja Island - 92	
Map 29	:	Metropolitan Area.	
Map 30	:	Draft of Metropolitan Guidelines.	

SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

* I would like to express my appreciation to the Turkish Permanent Committee of World Town Planning Day and very specially to its Vice President **Professor Mehmet Çubuk**.

This opportunity is very specially welcome for me because, as a person with Spanish and Argentine nationality, I feel proud to remember that 43 years ago an **Argentine engineer, Carlos Maria Della Paolera**, created the **World Town Planning Day** and today, in 1992, we are here together, very far away, to commemorate this day exchanging our experiences, knowledges, problems and results. The message created by this man is still alive through **48 World Committees**, which are showing the update importance of this discipline and its, more or less, use all over the world.

I will present another city of Spain, so the general framework, the location inside of the country and general figures are things that I will not say again. Prof. de Mesones has given all the necessary characteristics to introduce you to Spain.

I will show you the **Index** of my presentation. It is articulated in **four chapters**:

0.- SEVILLA AND ITS PAST.

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

0.- SEVILLA AND ITS PAST.

Till the end of the XIX century Sevilla is a **big village**. The city has no growth outside the walls. The urban network has maintained the original characteristics from the **arab town-pattern** mixed with the following **christian one**. Its configuration is quite **medieval**. (Map 1: Sevilla).

During the XVII centuries Sevilla is the **capital** of the **commercial monopoly** with the West Indies (America). It means that the political and economic powers have the site in the city, and that these powers have been represented in magnificent buildings, located always inside the old pattern. The city loses the power in the **XVIII century**. From that moment, the city pattern lives **without changes** till the second half of the XIX century, when the city surpassed the walls in two directions: to the South, with palaces and the public space for the April Fair and to the North, with uses for the population salubrity, like, for example, the cemetery and the Mental Hospital. In that moment the **growth pattern** of the city is **sentenced**: the city will maintain a **South growth, important and monumental** and a **North one, marginal and overpopulated**.

This **unbalance** will always be **present** in the city pattern till the **eighties**, becoming more and more important through the different developments. (Scheme 2: Growths of Sevilla).

In 1929, Sevilla hosts the **Iberoamerican Exhibition**. The exhibition is the **catalyst** for the city **changes**, changes that were pending from the last century. It gives green spaces, markets, schools and many other public buildings as much as harbour reforms, new roads and new whole quarters and the definite conformation of two representative monuments: the **Park of Maria Luisa** and the **Spain Square**.

But from the exhibition the city also receives the **Municipal bankruptcy**, the **overpopulation** -rural migration- and the **lack of clear policies** for the future urban growth.



SEVILLA

PRADO DE SANTA JUSTA

SEVILLA. Vista de sus Vistas Capitulares

SEVILLA. Vista de sus Vistas Capitulares

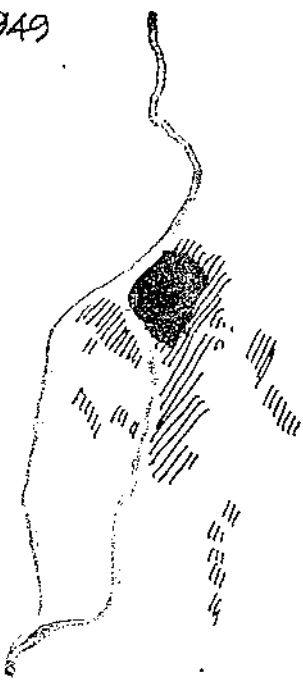
1900



1930



1949



1982



In 1946, the **General Plan** fixed the differences between urban and rural land, creating the **first speculation movement** in the city. The Plan also fixes the need of ring roads, parks, gardens and facilities that never would be done.

In 1962, the new **General Plan** based upon the "biggest development or **policy of economic developmet**", continues and reinforces the pattern of massive constructions, with higher densities and more number of levels than before. The **Old Centre** is, bit by bit, left by the residencial use and occupied by **offices, commercial galleries and banks**. With this plan the city reaches quite the total use of its urban land.

In the **seventies** the promoters decided to use the **land of the Aljarafe**, creating big residencial areas outside the municipal control, using the **legal system of "urgent need"**. Two big actions are born: the Airport Housing State and the Cartuja Housing State sites in which the big residencial density would take place.

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

At the begining of the eighties the panorama of the existing city is: (Scheme 3: Panorama Sevilla-80).

- the **pattern** has **little changes**, but the **density** of the constructin has been **miltiplied four times**;
- the **structure** is the same of **1929** and the **peripheries** has grown without order, **by jumping, without infrastructe** and facilities in accordance with the real and updated needs;
- the **Old Centre** is suffering the **degradation** and the **destruction** of several **buildings** with high and/or traditional values;
- the city **population** reaches nearly **600.000** inhabitants;
- the new Spanish Constitution has organized the country in a new administrative way: **Spain** changes from a central structure to a **regional one. Andalucia**, in the South, is one of the 17 regions of Spain and **Sevilla** is the capital of this new Region;
- the **region** has nearly **6.400.0000** inhabitants, located in eight provinces;
- **tourism**, very important along the last three decades, is **growing faster**, creating important **problems** in **traffic** and **conservation** of historical buildings;
- the **role** of the capital also attracts the location of many and important **tertiary activities**;
- and the location of the **Universty** in the city, for many centuries, adds another important **role** but also heavy **burdens** on it.

Within this framework the **city assumes** the compromise to organize the **1992 World Exhibition**, commemorating the V Aniversary of the America Discovery. 500 m anniversary of Discovery of America.

During the previous decades the **public investments** have been used in **hydraulics works** and some important housing areas. But never the idea was to "**make city**" and the big quarters were conceived as "**sleeping cities**", looking and coming always to the Old Centre to satisfy the needs.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

The EXPO'92 (World Exhibition) is consideret, unanimously, as the **great hope** and probably the last **chance** to remake the city and to change Sevilla into a **modern metropoly**.

With this aim the city has to make **more profitable** the big **public investments** that the EXPO, as a Central State Project, will attract to Sevilla. The city has to avoid the experience of 1929 and reach a

SEVILLA KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Adriana Dal CIN - Jose Maria BENJUMED



SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

INDEX

0.- PRESENTATION

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

1.1.- Roads.

1.2.- Bridges.

1.3.- Railway system.

1.4.- The river and the harbour.

1.5.- Airport and bus station.

1.6.- The new balance: Centre-Periphery.

1.7.- Rehabilitation of the old centre.

1.8.- Parks.

1.9.- Facilities.

3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

I.- The World Exhibition.

3.I.1.- Urban and metropolitan parks.

3.I.2.- Cultural and sport facilities.

3.I.3.- Administrative and business centre

II.- The Metropolitan Integration.

SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
 THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
 SEVILLA

INDEX

Map 1	: Sevilla.	
Scheme 2	: Growths of Sevilla.	
Scheme 3	: Panorama Sevilla-80.	
Scheme 6	: Proposals-87.	
Map 5	: 1985	}
Map 6	: New rings.	
Map 7	: 1992	
Map 8	: Road Structure hierarchies.	
Roads		
Map 9	: New Bridges.	}
Photo 10	: Pedestrian bridge La Cartuja	
Photo 11	: La Barqueta bridge (For car uses in future)	
Bridges		
Photos 12	: El Alamillo and 5th Centennial Bridge.	
Map 13	: 1985	}
Map 14	: 1992	
Photo 15	: Sta. Justa.	
Railway System		
Map 16	: Hydraulics Work.	
Photo 17	: San Clemente Monastery.	}
Photo 18	: Convent-Town Hall Provisional site	
Photo 19	: Royal Mint-Municipal Exhibitions.	
Rehabilitation		
Map 20	: 1985-92 Parks	}
Photo 21	: Park Ma. Luisa	
Rehabilitation		
Map 22	: Sevilla-1992.	}
Map 23	: Districts.	
Photo 24	: Palace of San Telmo - Presidency	
Photo 25	: House of the Columns - Multipurposes Centre.	
Facilities		
Photo 26	: Hospital of Blood - Parliament.	
Scheme 27	: Future uses - World Exhibition.	
Map 28	: Cartuja Island - 92	
Map 29	: Metropolitan Area.	
Map 30	: Draft of Metropolitan Guidelines.	

SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

* I would like to express my appreciation to the Turkish Permanent Committee of World Town Planning Day and very specially to its Vice President **Professor Mehmet Çubuk**.

This opportunity is very specially welcome for me because, as a person with Spanish and Argentine nationality, I feel proud to remember that 43 years ago an **Argentine engineer, Carlos Maria Della Paolera**, created the **World Town Planning Day** and today, in 1992, we are here together, very far away, to commemorate this day exchanging our experiences, knowledges, problems and results. The message created by this man is still alive through **48 World Committees**, which are showing the update importance of this discipline and its, more or less, use all over the world.

I will present another city of Spain, so the general framework, the location inside of the country and general figures are things that I will not say again. Prof. de Mesones has given all the necessary characteristics to introduce you to Spain.

I will show you the **Index** of my presentation. It is articulated in **four chapters**:

- 0.- SEVILLA AND ITS PAST.
- 1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.
- 2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.
- 3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

0.- SEVILLA AND ITS PAST.

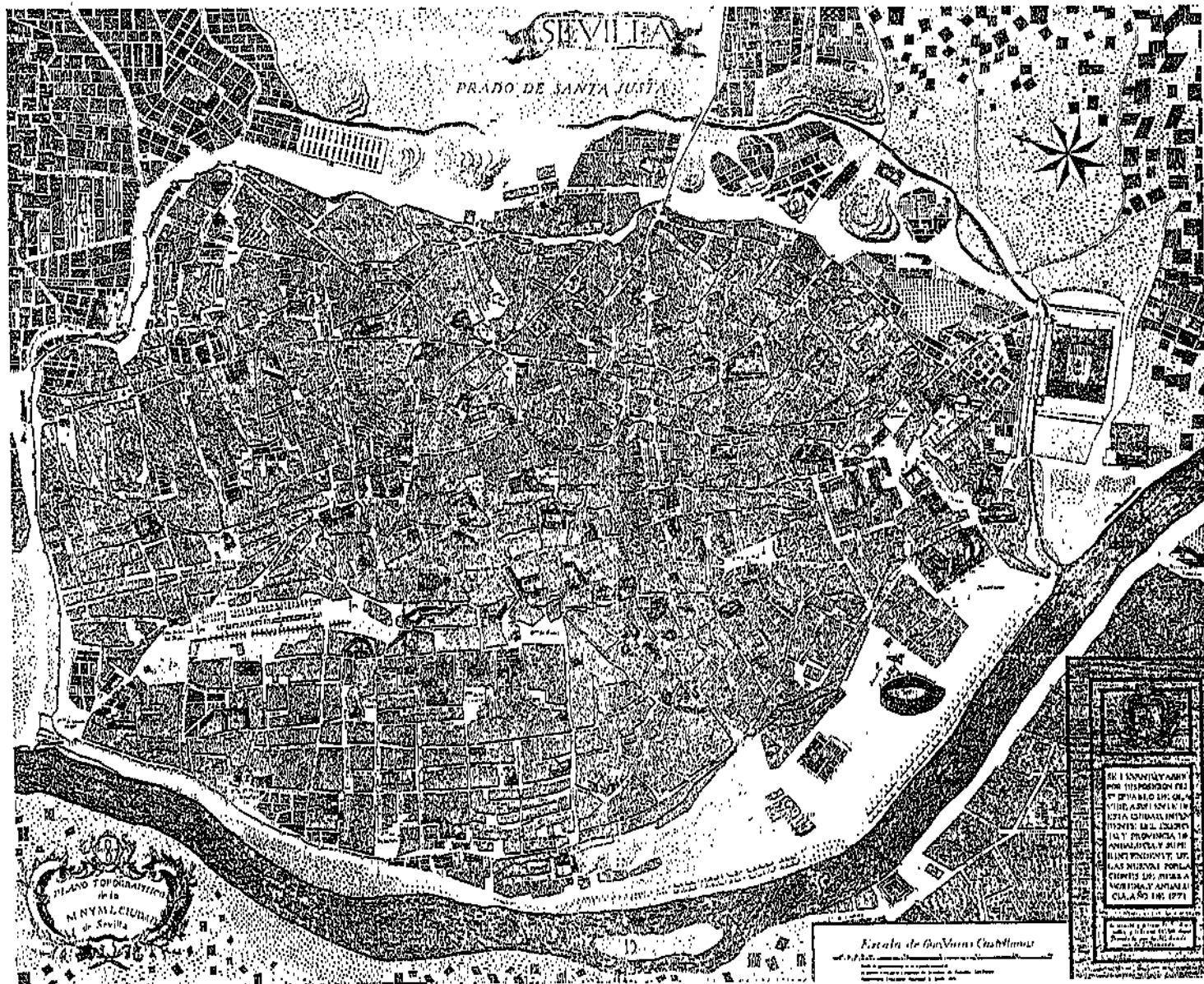
Till the end of the XIX century Sevilla is a **big village**. The city has no growth outside the walls. The urban network has maintained the original characteristics from the **arab town-pattern** mixed with the following **christian one**. Its configuration is quite **medieval**. (Map 1: Sevilla).

During the XVII centuries Sevilla is the **capital** of the **commercial monopoly** with the West Indies (America). It means that the political and economic powers have the site in the city, and that these powers have been represented in magnificent buildings, located always inside the old pattern. The city loses the power in the **XVIII century**. From that moment, the city pattern lives **without changes** till the second half of the XIX century, when the city surpassed the walls in two directions: to the South, with palaces and the public space for the April Fair and to the North, with uses for the population salubrity, like, for example, the cemetery and the Mental Hospital. In that moment the **growth pattern** of the city is **sentenced**: the city will maintain a **South growth, important and monumental** and a **North one, marginal and overpopulated**.

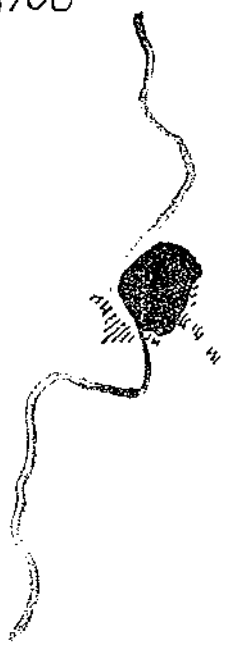
This **unbalance** will always be **present** in the city pattern till the **eighties**, becoming more and more important through the different developments. (Scheme 2: Growths of Sevilla).

In 1929, Sevilla hosts the **Iberoamerican Exhibition**. The exhibition is the **catalyst** for the city **changes**, changes that were pending from the last century. It gives green spaces, markets, schools and many other public buildings as much as harbour reforms, new roads and new whole quarters and the definite conformation of two representative monuments: the **Park of Maria Luisa** and the **Spain Square**.

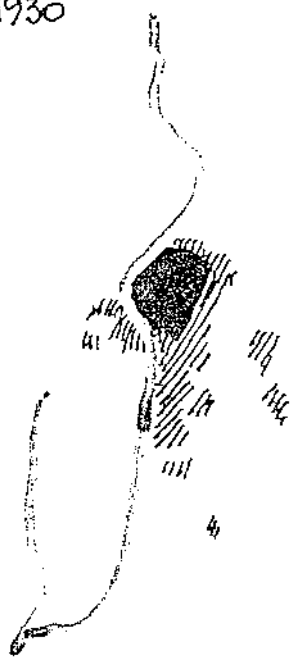
But from the exhibition the city also receives the **Municipal bankruptcy**, the **overpopulation** -rural migration- and the **lack of clear policies** for the future urban growth.



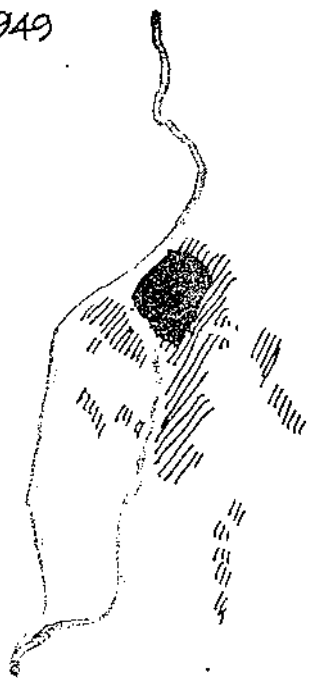
1900



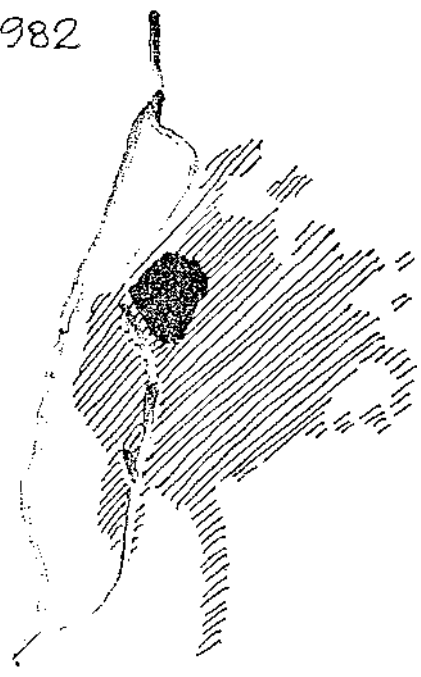
1930



1949



1982



In 1946, the **General Plan** fixed the differences between urban and rural land, creating the **first speculation movement** in the city. The Plan also fixes the need of ring roads, parks, gardens and facilities that never would be done.

In 1962, the new **General Plan** based upon the "biggest development or **policy of economic developmet**", continues and reinforces the pattern of massive constructions, with higher densities and more number of levels than before. The **Old Centre** is, bit by bit, left by the residencial use and occupied by **offices, commercial galleries and banks**. With this plan the city reaches quite the total use of its urban land.

In the **seventies** the promoters decided to use the **land of the Aljarafe**, creating big residencial areas outside the municipal control, using the **legal system of "urgent need"**. Two big actions are born: the Airport Housing State and the Cartuja Housing State sites in which the big residencial density would take place.

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

At the begining of the eighties the panorama of the existing city is: (Scheme 3: Panorama Sevilla-80).

- the **pattern** has **little changes**, but the **density** of the constructin has been **multiplied four times**;
- the **structure** is the same of 1929 and the **peripheries** has grown without order, **by jumping, without infrastructe** and facilities in accordance with the real and updated needs;
- the **Old Centre** is suffering the **degradation** and the **destruction** of several **buildings** with high and/or traditional values;
- the city **population** reaches nearly **600.000** inhabitants;
- the new Spanish Constitution has organized the country in a new administrative way: **Spain** changes from a central structure to a **regional one**. **Andalucia**, in the South, is one of the 17 regions of Spain and **Sevilla** is the capital of this new Region;
- the **region** has nearly **6.400.0000** inhabitants, located in eight provinces;
- **tourism**, very important along the last three decades, is **growing faster**, creating important **problems in traffic and conservation** of historical buildings;
- the **role** of the capital also attracts the location of many and important **tertiary activities**;
- and the location of the **Universty** in the city, for many centuries, adds another important **role** but also heavy **burdens** on it.

Within this framework the **city assumes** the compromise to organize the **1992 World Exhibition**, commemorating the V Aniversary of the America Discovery. 500 m anniversary of Discovery of America.

During the previous decades the **public investments** have been used in **hydraulics works** and some important housing areas. But never the idea was to "**make city**" and the big quarters were conceived as "**sleeping cities**", looking and coming always to the Old Centre to satisfy the needs.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

The EXPO'92 (World Exhibition) is consideret, unanimously, as the **great hope** and probably the last **chance** to remake the city and to change Sevilla into a **modern metropoly**.

With this aim the city has to make **more profitable** the big **public investments** that the EXPO, as a Central State Project, will attract to Sevilla. The city has to avoid the experience of 1929 and reach a

SEVİLLA KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Adriana Dal CIN - Jose Maria BENJUMED



SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

INDEX

0.- PRESENTATION

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

- 1.1.- Roads.
- 1.2.- Bridges.
- 1.3.- Railway system.
- 1.4.- The river and the harbour.
- 1.5.- Airport and bus station.
- 1.6.- The new balance: Centre-Periphery.
- 1.7.- Rehabilitation of the old centre.
- 1.8.- Parks.
- 1.9.- Facilities.

3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

- I.- The World Exhibition.
 - 3.1.1.- Urban and metropolitan parks.
 - 3.1.2.- Cultural and sport facilities.
 - 3.1.3.- Administrative and business centre
- II.- The Metropolitan Integration.

SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

INDEX

Map 1	:	Sevilla.	
Scheme 2	:	Growths of Sevilla.	
Scheme 3	:	Panorama Sevilla-80.	
Scheme 6	:	Proposals-87.	
Map 5	:	1985	} Roads
Map 6	:	New rings.	
Map 7	:	1992	
Map 8	:	Road Structure hierarchies.	
Map 9	:	New Bridges.	} Bridges
Photo 10	:	Pedestrian bridge La Cartuja	
Photo 11	:	La Barqueta bridge (For car uses in future)	
Photos 12	:	El Alamillo and 5th Centennial Bridge.	
Map 13	:	1985	} Railway System
Map 14	:	1992	
Photo 15	:	Sta. Justa.	
Map 16	:	Hydraulics Work.	
Photo 17	:	San Clemente Monastery.	} Rehabilitation
Photo 18	:	Convent-Town Hall Provisional site	
Photo 19	:	Royal Mint-Municipal Exhibitions.	
Map 20	:	1985-92 Parks	} Rehabilitation
Photo 21	:	Park Ma. Luisa	
Map 22	:	Sevilla-1992.	} Facilities
Map 23	:	Districts.	
Photo 24	:	Palace of San Telmo - Presidency	
Photo 25	:	House of the Columns - Multipurposes Centre.	
Photo 26	:	Hospital of Blood - Parliament.	
Scheme 27	:	Future uses - World Exhibition.	
Map 28	:	Cartuja Island - 92	
Map 29	:	Metropolitan Area.	
Map 30	:	Draft of Metropolitan Guidelines.	

SEVILLA: THE CAPITAL OF SOUTH SPAIN
THE EXPO'92 - THE URBAN AND METROPOLITAN TRANSFORMATION OF
SEVILLA

* I would like to express my appreciation to the Turkish Permanent Committee of World Town Planning Day and very specially to its Vice President **Professor Mehmet Çubuk**.

This opportunity is very specially welcome for me because, as a person with Spanish and Argentine nationality, I feel proud to remember that 43 years ago an **Argentine engineer, Carlos Maria Della Paolera**, created the **World Town Planning Day** and today, in 1992, we are here together, very far away, to commemorate this day exchanging our experiences, knowledges, problems and results. The message created by this man is still alive through **48 World Committees**, which are showing the update importance of this discipline and its, more or less, use all over the world.

I will present another city of Spain, so the general framework, the location inside of the country and general figures are things that I will not say again. Prof. de Mcones has given all the necessary characteristics to introduce you to Spain.

I will show you the **Index** of my presentation. It is articulated in **four chapters**:

0.- SEVILLA AND ITS PAST.

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

0.- SEVILLA AND ITS PAST.

Till the end of the XIX century Sevilla is a **big village**. The city has no growth outside the walls. The urban network has maintained the original characteristics from the **arab town-pattern** mixed with the following **christian one**. Its configuration is quite **medieval**. (Map 1: Sevilla).

During the XVII centuries Sevilla is the **capital** of the **commercial monopoly** with the West Indias (America). It means that the political and economic powers have the site in the city, and that these powers have been represented in magnificent buildings, located always inside the old pattern. The city loses the power in the **XVIII century**. From that moment, the city pattern lives **without changes** till the second half of the XIX century, when the city surpassed the walls in two directions: to the South, with palaces and the public space for the April Fair and to the North, with uses for the population salubrity, like, for example, the cemetery and the Mental Hospital. In that moment the **growth pattern** of the city is **sentenced**: the city will maintain a **South growth, important and monumental** and a **North one, marginal and overpopulated**.

This **unbalance** will always be **present** in the city pattern till the **eighties**, becoming more and more important through the different developments. (Scheme 2: Growths of Sevilla).

In 1929, Sevilla hosts the **Iberoamerican Exhibition**. The exhibition is the **catalyst** for the city **changes**, changes that were pending from the last century. It gives green spaces, markets, schools and many other public buildings as much as harbour reforms, new roads and new whole quarters and the definite conformation of two representative monuments: the **Park of Maria Luisa** and the **Spain Square**.

But from the exhibition the city also receives the **Municipal bankruptcy**, the **overpopulation** -rural migration- and the **lack of clear policies** for the future urban growth.



PLANUM TABULAE SEVILLAE
IN NVNATAE DIGNITATE

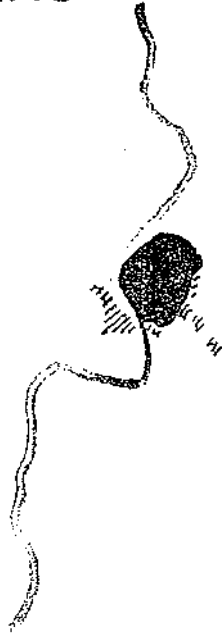
SEVILLA
PIAZZA DE SANTA JUSTA



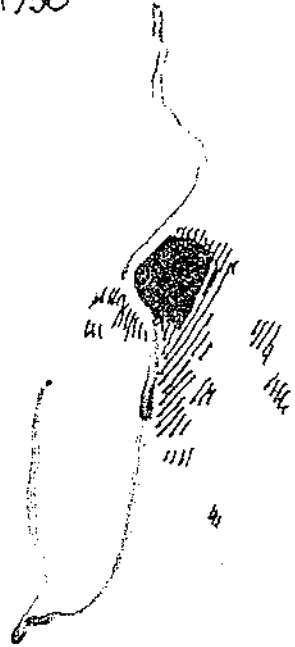
SEVILLA
PIAZZA DE SANTA JUSTA

SEVILLA
PIAZZA DE SANTA JUSTA

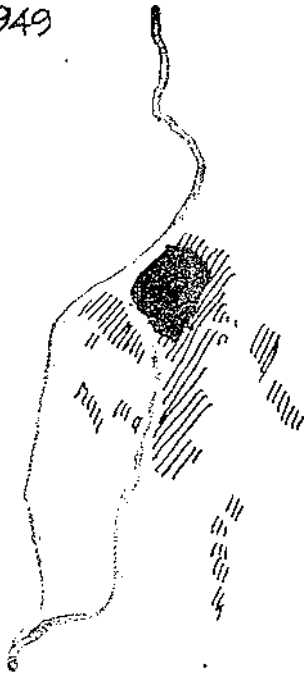
1900



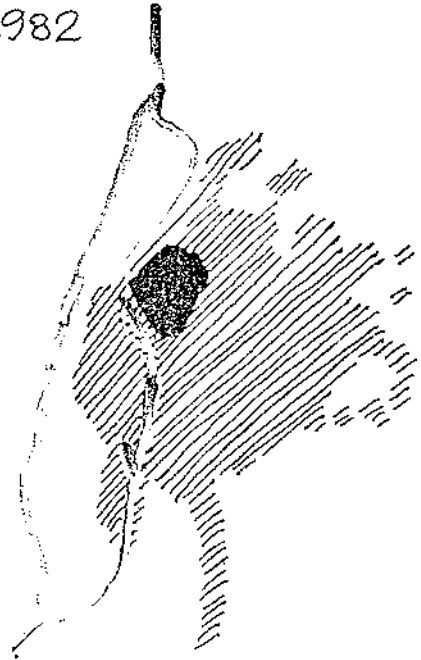
1930



1949



1982



In 1946, the **General Plan** fixed the differences between urban and rural land, creating the **first speculation movement** in the city. The Plan also fixes the need of ring roads, parks, gardens and facilities that never would be done.

In 1962, the new **General Plan** based upon the "biggest development or **policy of economic development**", continues and reinforces the pattern of massive constructions, with higher densities and more number of levels than before. The **Old Centre** is, bit by bit, left by the residential use and occupied by **offices, commercial galleries and banks**. With this plan the city reaches quite the total use of its urban land.

In the **seventies** the promoters decided to use the **land of the Aljarafe**, creating big residential areas outside the municipal control, using the **legal system of "urgent need"**. Two big actions are born: the Airport Housing State and the Cartuja Housing State sites in which the big residential density would take place.

1.- SEVILLA FROM 1982 TO 1987: THE CHALLENGE TO TRANSFORM THE CITY.

At the beginning of the eighties the panorama of the existing city is: (Scheme 3: Panorama Sevilla-80).

- the **pattern** has **little changes**, but the **density** of the construction has been **multiplied four times**;
- the **structure** is the same of **1929** and the **peripheries** has grown without order, **by jumping, without infrastructure** and facilities in accordance with the real and updated needs;
- the **Old Centre** is suffering the **degradation** and the **destruction** of several **buildings** with high and/or traditional values;
- the city **population** reaches nearly **600.000** inhabitants;
- the new Spanish Constitution has organized the country in a new administrative way: **Spain** changes from a central structure to a **regional one**. **Andalucia**, in the South, is one of the 17 regions of Spain and **Sevilla** is the capital of this new Region;
- the **region** has nearly **6.400.0000** inhabitants, located in eight provinces;
- **tourism**, very important along the last three decades, is **growing faster**, creating important **problems** in **traffic** and **conservation** of historical buildings;
- the **role** of the capital also attracts the location of many and important **tertiary activities**;
- and the location of the **University** in the city, for many centuries, adds another important **role** but also heavy **burdens** on it.

Within this framework the **city** assumes the compromise to organize the **1992 World Exhibition**, commemorating the V Anniversary of the America Discovery. 500 m anniversary of Discovery of America.

During the previous decades the **public investments** have been used in **hydraulics works** and some important housing areas. But never the idea was to "**make city**" and the big quarters were conceived as "**sleeping cities**", looking and coming always to the Old Centre to satisfy the needs.

2.- THE EXPO'92: THE INSTRUMENT OF CHANGE.

The EXPO'92 (World Exhibition) is considered, unanimously, as the **great hope** and probably the last **chance** to remake the city and to change Sevilla into a **modern metropolis**.

With this aim the city has to make **more profitable** the big **public investments** that the EXPO, as a Central State Project, will attract to Sevilla. The city has to avoid the experience of 1929 and reach a

1980 PANORAMA

- * GAME PATTERN — 4 TIMES DENSITY
- * 1929 STRUCTURE — PERIPHERIES WITHOUT ORDER
- * DEGRADATION & DESTRUCTION OF OLD CENTRE
- * 600.000 INHABITANTS
- * REGIONAL GOVERNMENT — SEVILLA : CAPITAL
- * 6.400.000 INHABITANTS IN THE REGION
- * SITE OF POWERS — MORE NON RESIDENTIAL USES
- * INCREASING TERTIARY USES
- * INCREASING TOURISM — PROBLEMS OF TRAFFIC &
CONSERVATION
- * BURDENS OF UNIVERSITY SITE
- * PUBLIC INVESTMENTS IN HYDRAULIC WORKS &
HOUSING AREAS
- * HOUSING AREAS ⇒ NOT CITY BALANCED



SLEEPING CITIES

- * OLD CENTRE ⇒ ONLY PLACE WITH FACILITIES FOR
THE WHOLE CITY



- * 1992 WORLD EXHIBITION



- * 1987 NEW GENERAL PLAN

1987 PROPOSALS

- * REDESIGN ROAD NETWORK
- * SUPPRESS RAILWAY BARRIERS
- * REMODEL HARBOUR & INTEGRATE CITY - RIVER
- * REMADE AIRPORT & BUSSTATION
- * FALL DOWN RIVER CHANNEL
- * LOCATE THE EXPO IN THE CARTUJA ISLAND
- * LOCATE METROPOLITAN FACILITIES IN THE ISLAND
- * PROMOTE NEW GROWTH IN OTHER DIRECTION
- * REHABILITATE THE OLD CENTRE
- * SMALL ACTIONS IN EACH QUARTER TO IMPROVE QUALITY OF LIFE
- * USE EXPO AS A WAY TO ATTRACT INVESTMENTS

balanced structure. The only way is to realize a new General Plan which has to restructure the city. **North and South** have to **become equal parts** with the same opportunities.

In five years, a record, the Municipality prepares the General Plan and in 1987 the works begin all over the city.

The **project** of the new city has the goals of **reorganizing** the city and **covering** the **deficits**. These deficits are in **infrastructures** and in **facilities** of every kind.

The big changes proposed are: (Scheme 4: Proposals 87)

- to **redesign** the **road network** because it is not sufficient and nearly to collapse;
- to **suppress** the **railways barrier** located, nearly 100 years ago, between the river and the Old Centre;
- to **remodel** the **harbour** and to **integrate** the **river** with the **city**;
- to **remake** the **airport** and the **bus station**;
- to **fall down** the **river channel**, cut several years ago;
- to **locate** the **EXPO** in the **Cartuja Island**, a **central place** in relation with the **Metropolitan area**;
- to **locate**, in the **island**, facilities to serve the **Metropolitan area**;
- to **promote** the **growth** in **other direction** with the definition of the form and the size of it;
- to **rehabilitate** the **Old Centre**, considered one of the biggest in Europe;
- to make **small actions** in **each quarter** in order to improve their **quality of life**, and
- to **use** the **EXPO** not as a goal in itself but as a **way to attract investments** to solve the lacks and to face the new millenium with important steps done.

We are going to analyse these different changes and their realizations.

* **ROADS**

This map shows the situation in 1985, the network is **fractured**, the roads come to the Old Centre crossing it, and there are **no linkages** among the quarters outside the Centre. (Map 5: 1985).

The proposal of the network tries to solve the problems. The **ring roads** are made in order to connect the different parts of the city without reaching and crossing the Old Centre. (Map 6: New rings). This is the situation in 1992 (Map 7: 1992) and this is the road structure existing today with its hierarchies. (Map 8: 1992).

* **BRIDGES.**

The city has, along its history, only four bridges for cars and one for the train. Now the city has **six new bridges**, one of them for pedestrian use linking the island with the Old Centre. (map 9: New Bridges).

Each of these bridges has its own role and its own expression, becoming, some of them, new symbols of the city, it is to say monuments of the XX century. (Photo 10, 11 and photo 12).

* **SUBWAY.**

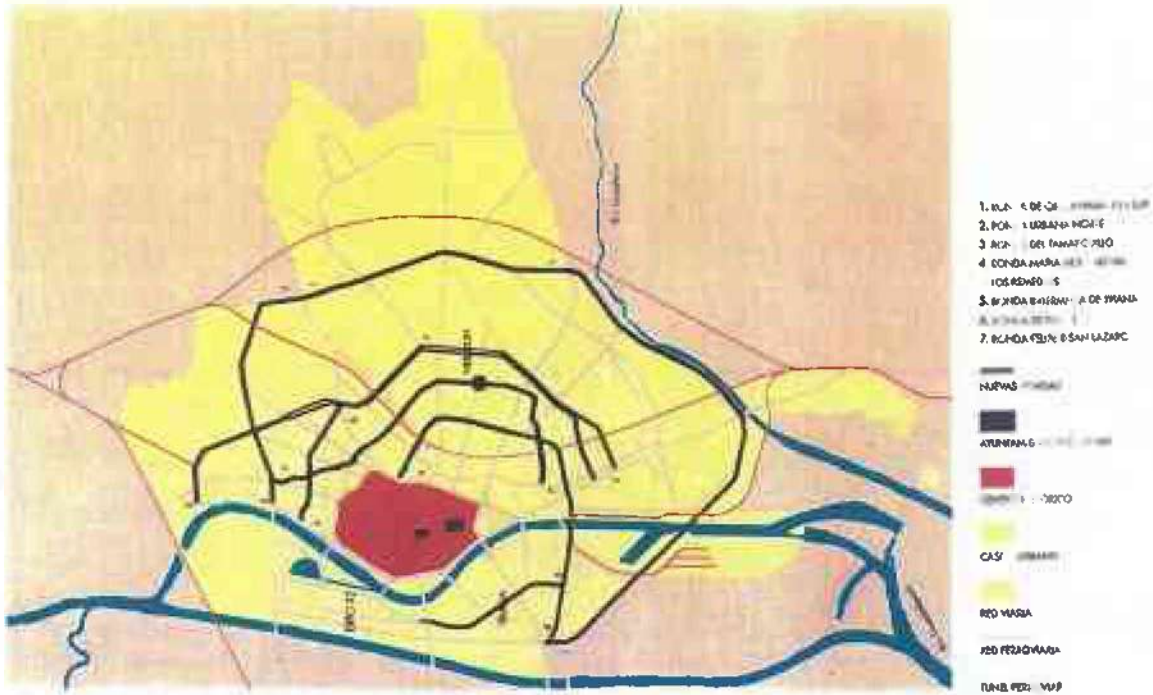
This is a matter that is still **pending** in Sevilla.

*** RAILWAY SYSTEM.**

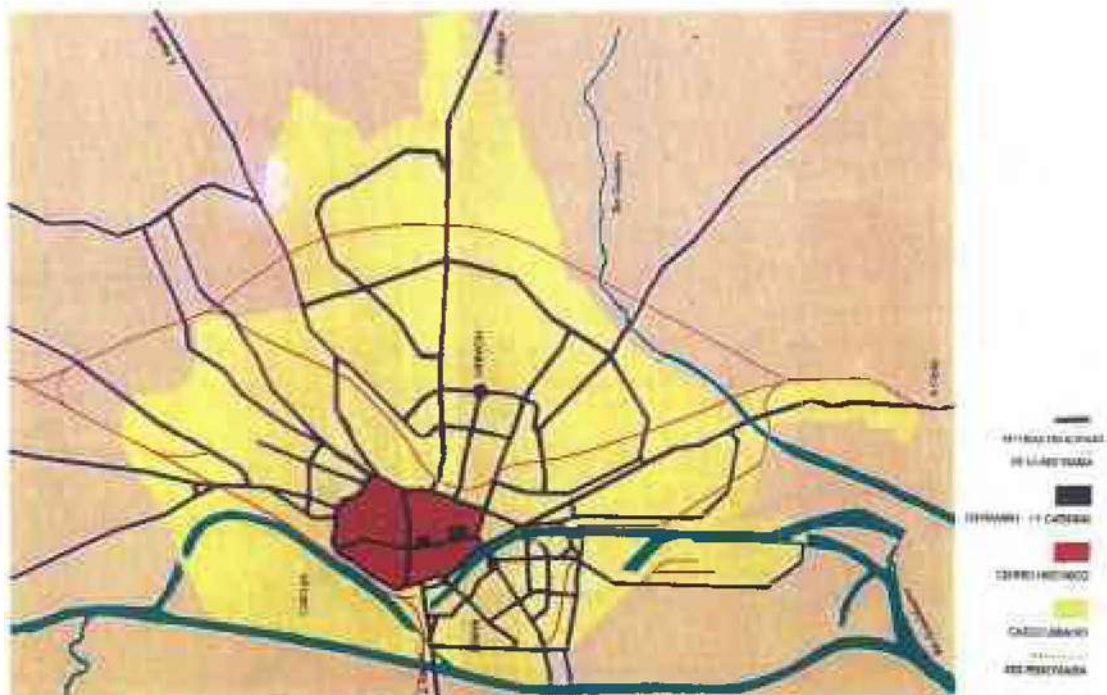
This map shows the location of the Railway System in 1985. The city is crossed **three times** by the railway. One of the lines limits the Old Centre, so the city has no relation with the river. The second line crosses the first growths, dividing them. The third one is far away, near to the end of the existing city. (Map 13: 1985).

The solution in 1992 is this. The **Old Centre** is free and can be integrated with the river. The **first growths** near the Old Centre are **not divided** any more because of the tunnel. (Map 14: 1992).

There is only one **Central Station**. The others are only stopping places in order to use the services of the railway system inside of the city.



RED VIARIA DE LEVILLA EN 1985



Santa Justa is the station only for passengers, receiving also the HVT. (Photo 15: Sta. Justa).

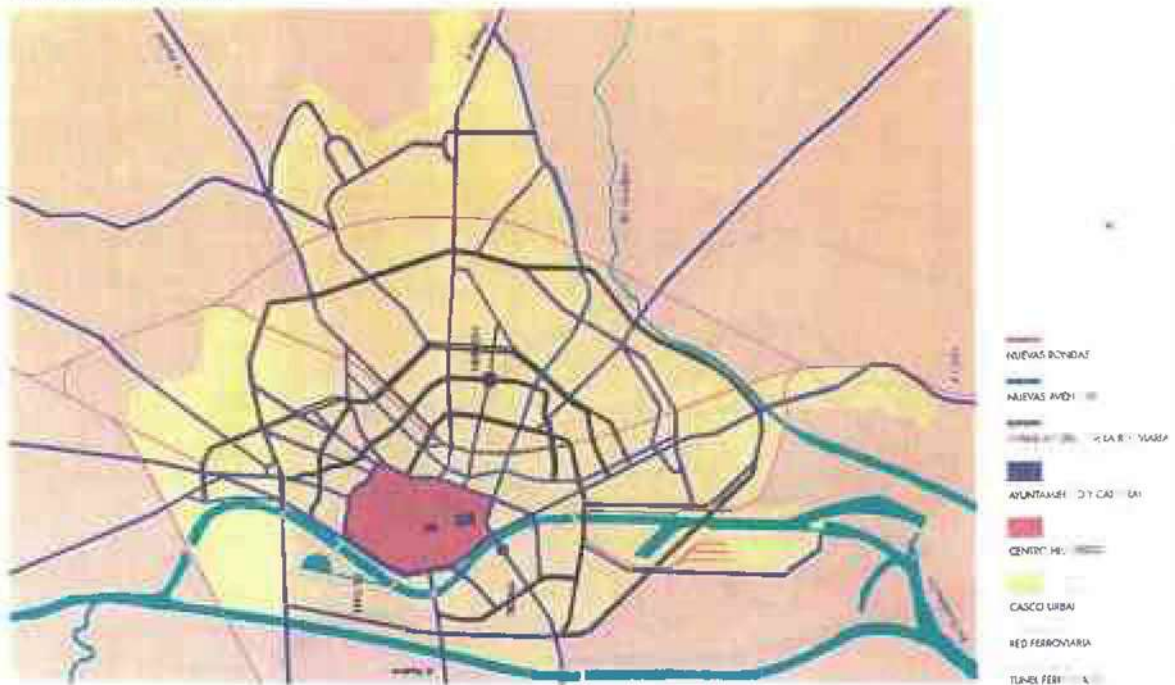
The merchandises are sent to other two different stations. The old stations of Patio de Armas and San Bernardo are rehabilitated and used for covering the deficits of facilities inside the Old Centre.

*** THE RIVER AND THE HARBOUR.**

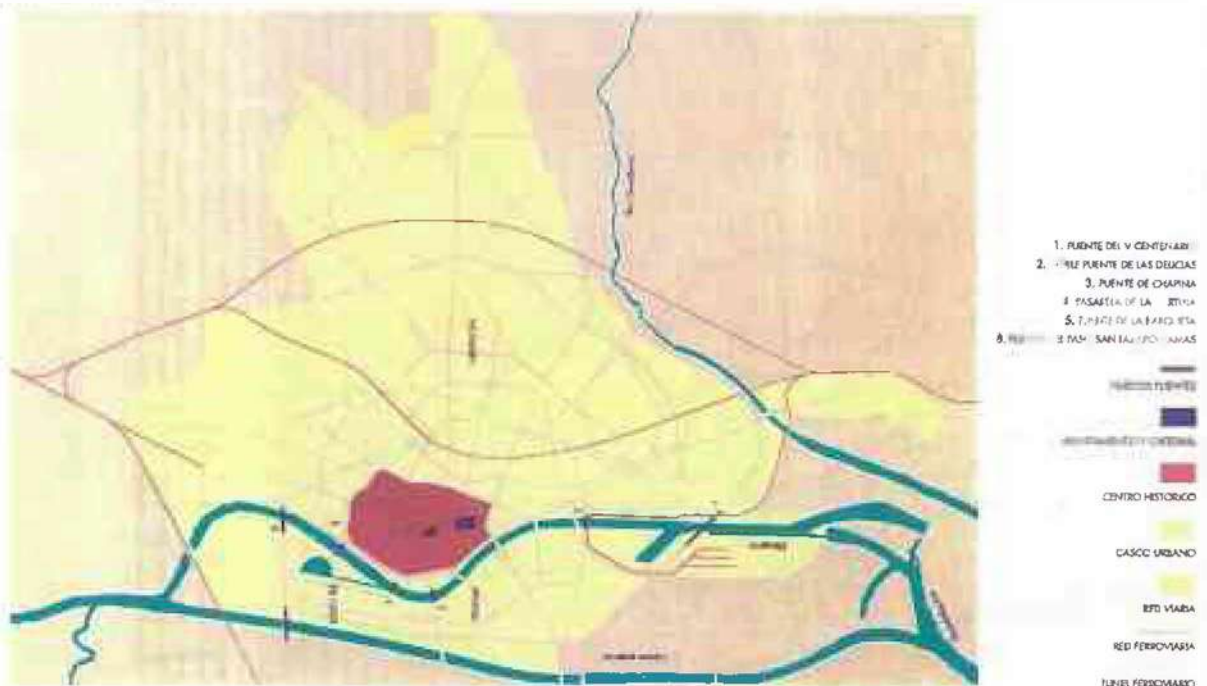
The city had always a love - and- hate relation with the river, giving the back to it.

These maps show the several hydraulic works done along many years. In these, you can see the works

RED VIARIA DE SEVILLA EN 1992



LOS ALTAJOS PUENTES DE SEVILLA



done in order to push the river away from the Old Centre. The city needed to be prepared against the flows. (Map 16: Hydraulic Works).

The **fringe** left by the railway suppression along the river gives more **gardens and places for leisure** and allows the **rehabilitation and use of important historical building** located on the border.

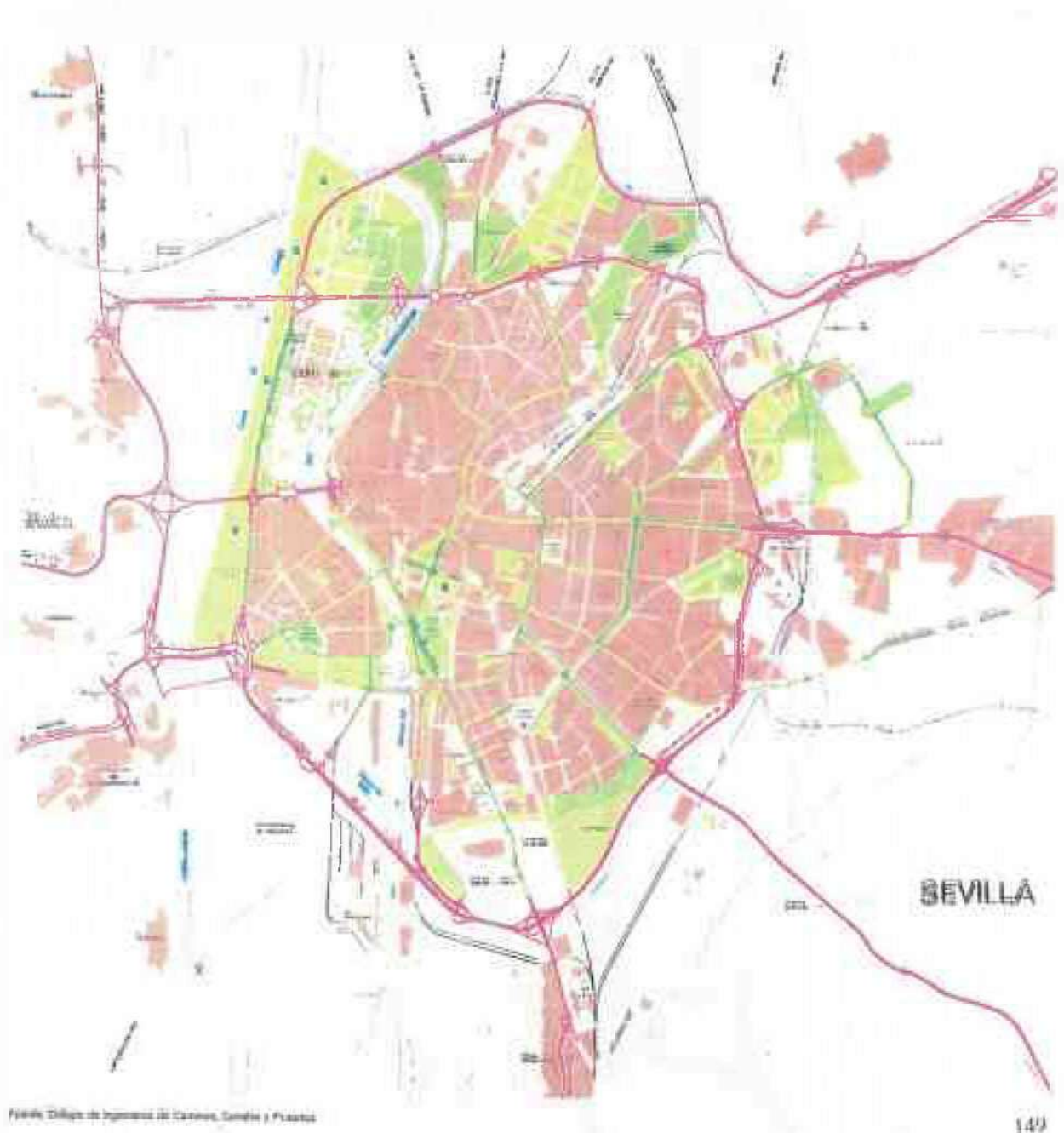
The city has cleaned the waters that reach the river.

Also the **harbour** is going under big **changes**. Part of it will stay as a harbour. This part is the one located farthest away from the city. The **nearest places** will **change their uses**. The new uses are: **hotels, restaurants, clubs, sport**, it is to say, **leisure** for the city.

* AIRPORT AND BUS STATION.

The important number of the EXPO visitors has created the need to improve the existing airport and the bus station. The solution was to create two new infrastructures. The airport is located at the side of the old one.

Both places are prepared for the new millenium



THE NEW BALANCE: CENTRE - PERIPHERY.

The **distribution** of the **traditional uses**, located before in the Old Centre and surroundings, to the **other quarters** in order to give new balance to the structure.

* REHABILITATION OF THE OLD CENTRE.

Several **important buildings** in the surroundings of La Cartuja are **rehabilitated** in order to receive the exhibition from the city of Sevilla. This exhibition made part of the EXPO. (Photo 17: San Clemente Monastery).

RED ARTERIAL FERROVIARIA DE SEVILLA EN 1985

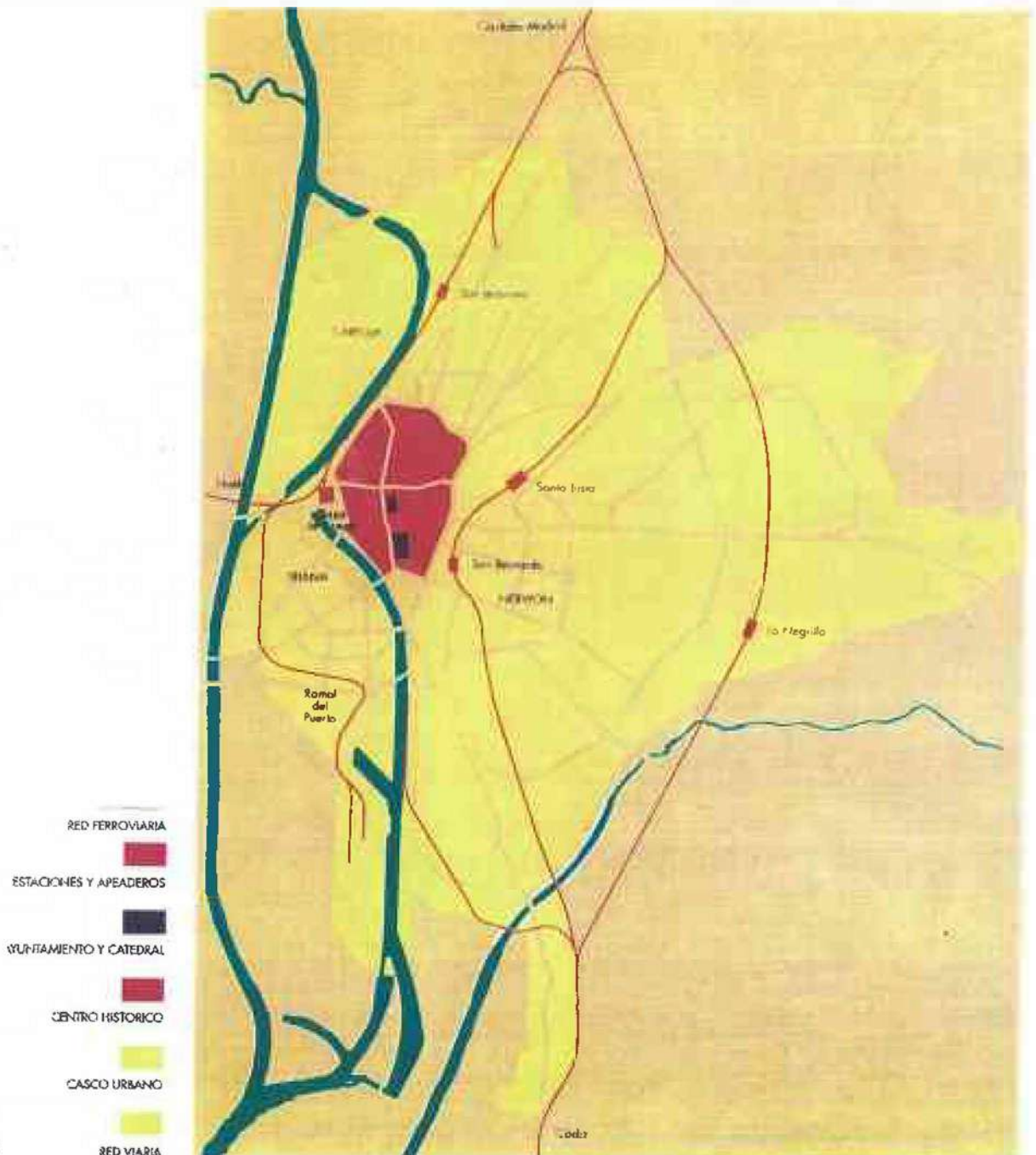
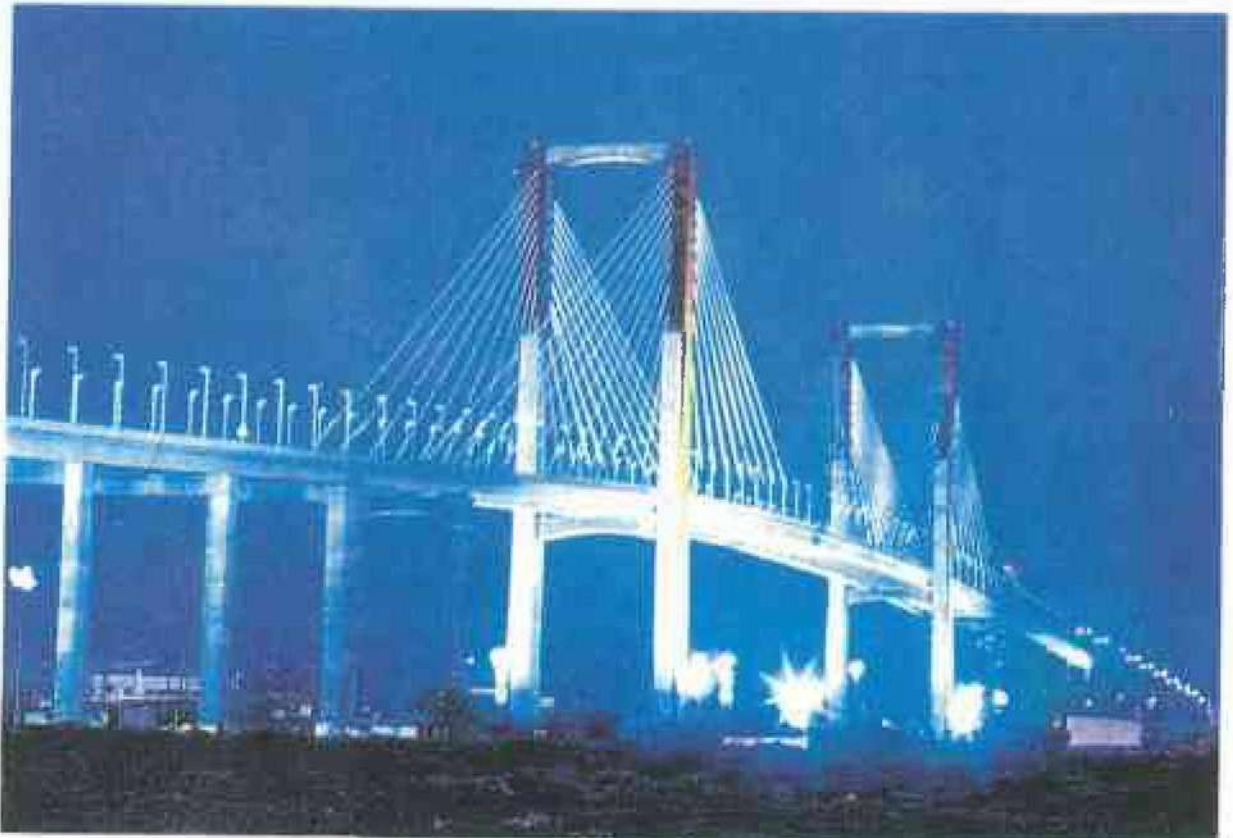
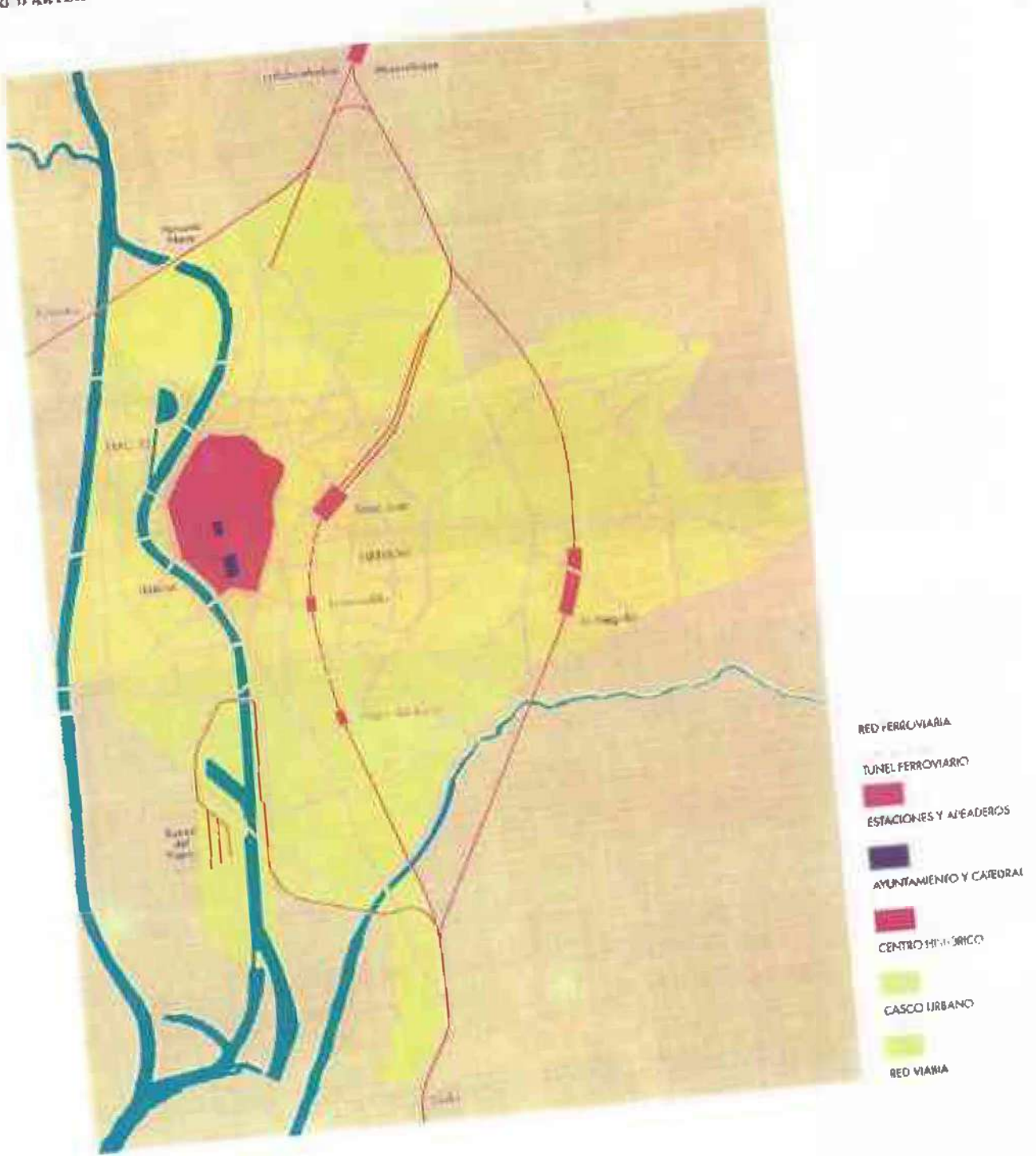




Fig. 1.10. Cable-stayed bridge over the river, India.

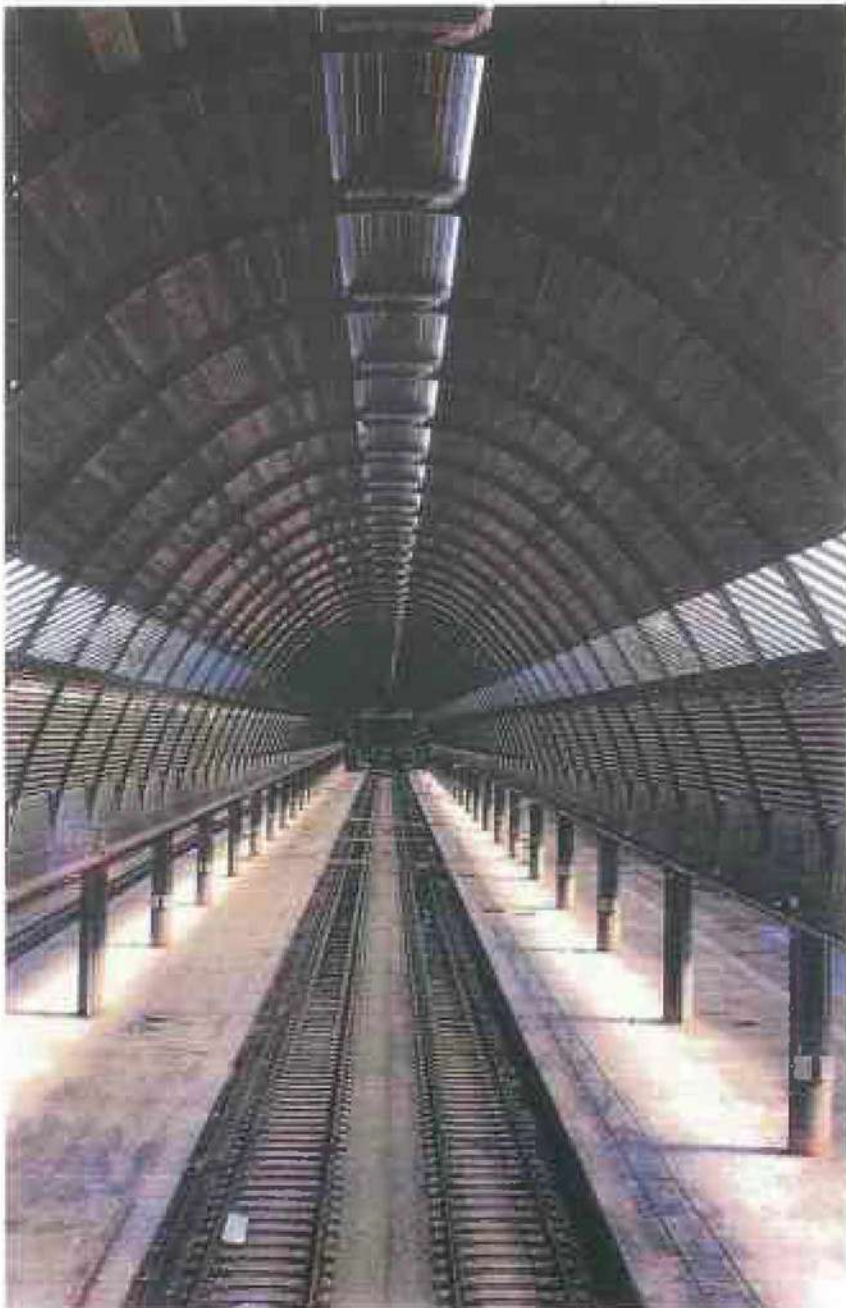


RED ARTERIAL FERROVIARIA DE SEVILLA EN 1992



Also the **Administration** promotes the **rehabilitation of monuments and traditional houses** located in nearly 300 hectares of surface. Of course, today, the work is not finished. This aim has a long time programme. The **Municipality rehabilitated several monuments** and is looking forward to continue this task. (Photo 18: Convent - Town Hall Provisional site and Photo 19: Royal Mint, used for cultural and municipal exhibitions).

The new balanced structure will take out many uses from the Old Centre. The challenge is to **maintain the life inside of the old structure** and to avoid the danger of creating a **museum**. The traditional **residential use** has to come back again.



* **PARKS.**

This map shows, in dark green, the parks in 1985, one of them is the Park Maria Luisa from 1929. The new parks are in light green. The Cartuja project brings an important surface for the Old Centre. There are two types: one, very urban and the other, with metropolitan range -170 ha- that has more natural organization. (Map 20: 1985-1992 Parks and Photo 21: Park Maria Luisa).

* **FACILITIES.**

Each sector of the city has been studied in accordance with the Land Use Law and the proposals try to cover all the deficits: **cultural, social, health, education, administration.** In the Old Centre it has been used important buildings for locating the different parts of the Regional Government. (Map 22: Sevilla 1992; Map 22: Sevilla 1992; Map 23: Districts; Photo 24: Palace of San Telmo; Photo 25: Casa de las Columnas; Photo 26: Hospital of Blood).

EVOLUCIÓN URBANA Y INFRAESTRUCTURAS DE SEVILLA

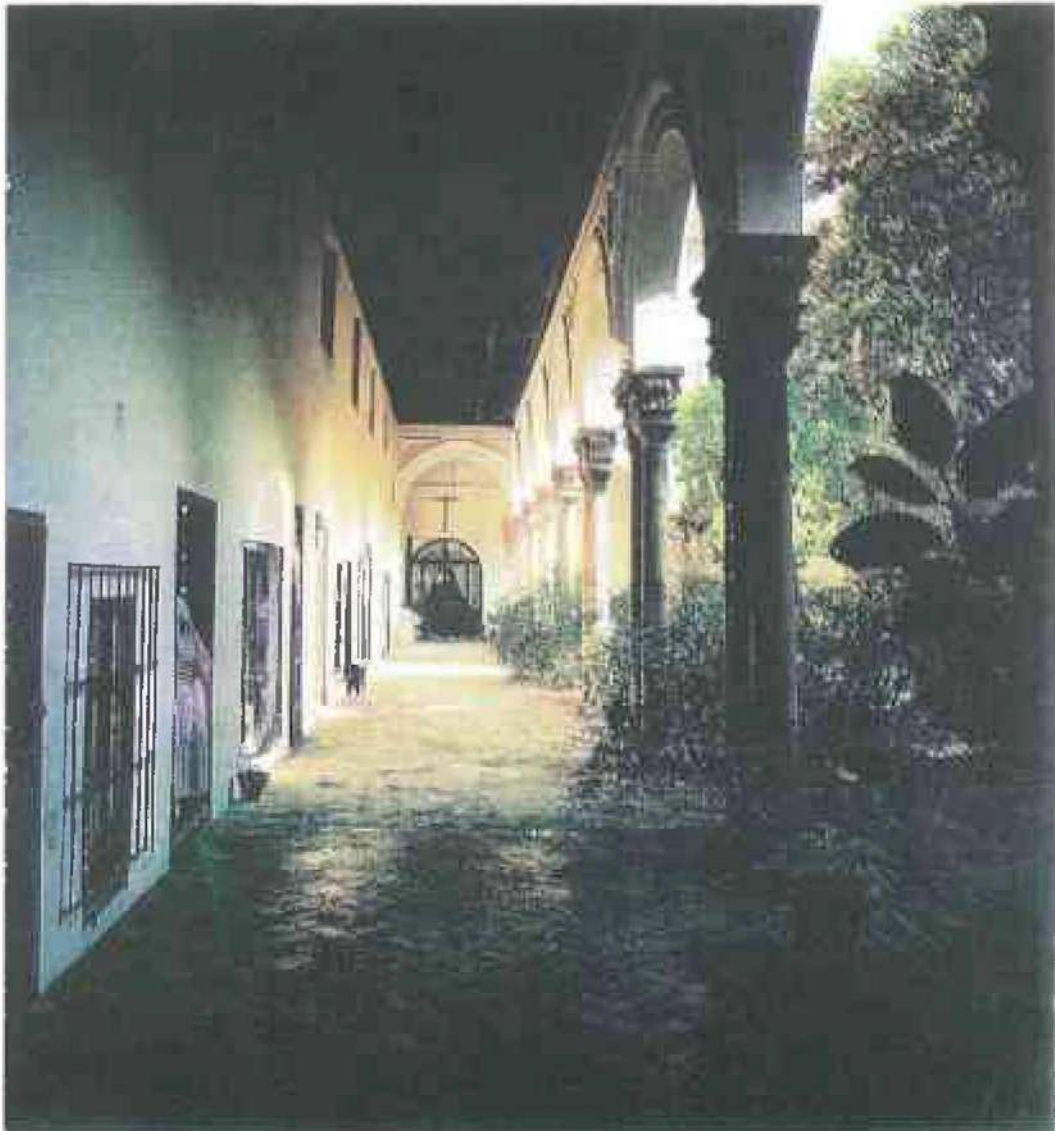


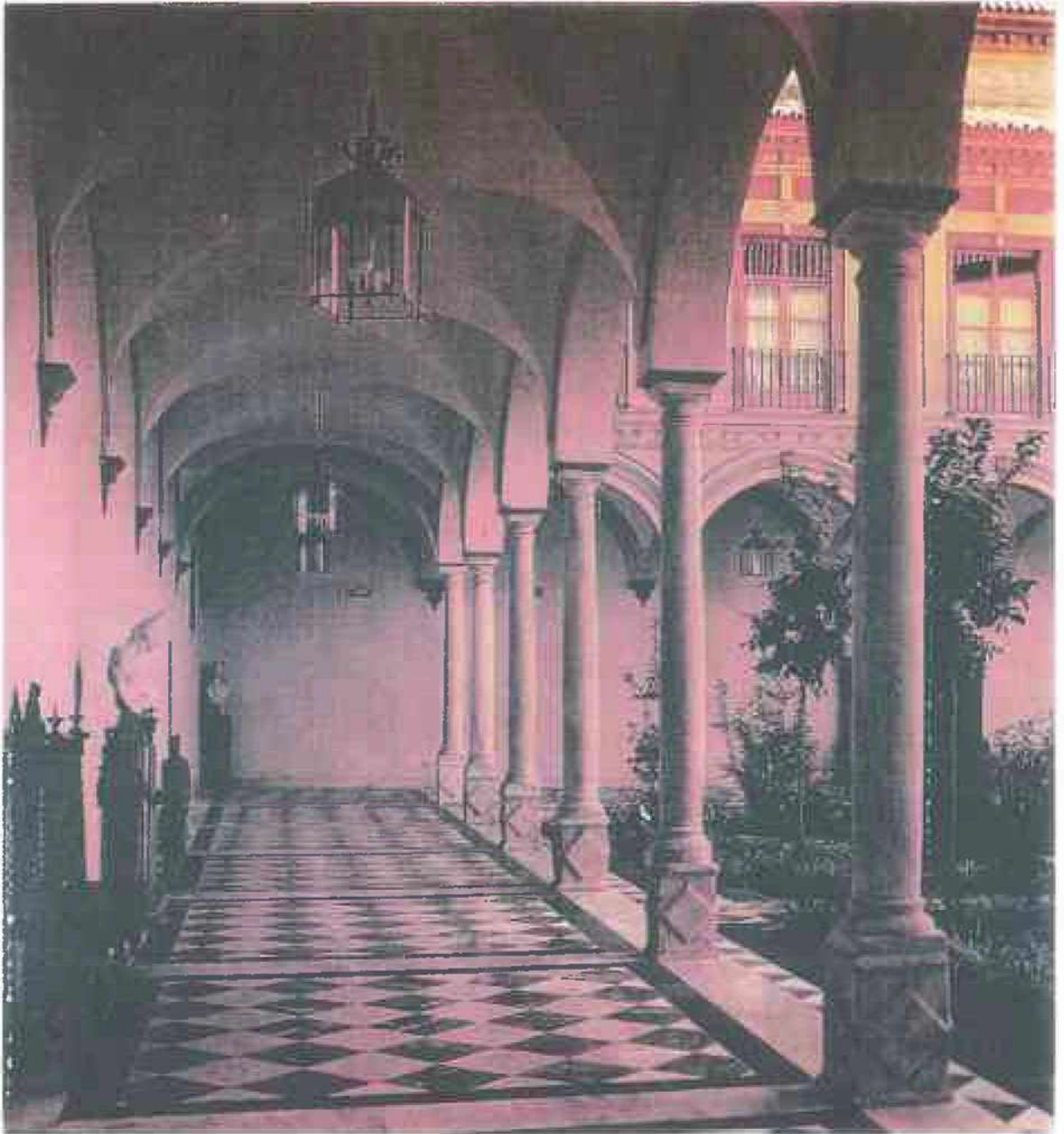
3.- SEVILLA AND ITS FUTURE.

I.- THE WORLD EXHIBITION.

The EXPO, only 200 meters from the Old Centre, gives to the city a surface of 427 hectares, with:
(Scheme 27: Cartuja 93 and Map 28: Cartuja 92).

- infrastructures of High Technology, buildings and services;
- urban and metropolitan parks;
- cultural and sport facilities and
- administrative and business centre.





Infrastructures of High Technology, Buildings and Services

The idea is to propose the creation and development of a scientific-technological-industrial complex, directed to the international cooperation, the technological transfer and the articulation of programmes of innovation and development among governments and enterprises of different countries stressing, specially the cooperation North-South.

The location of Andalusia as a head bridge between different continents, the character of cultural and social bridge between North and South allows Sevilla to be a privileged site for multinational enterprises interested to open new markets in the developing countries.

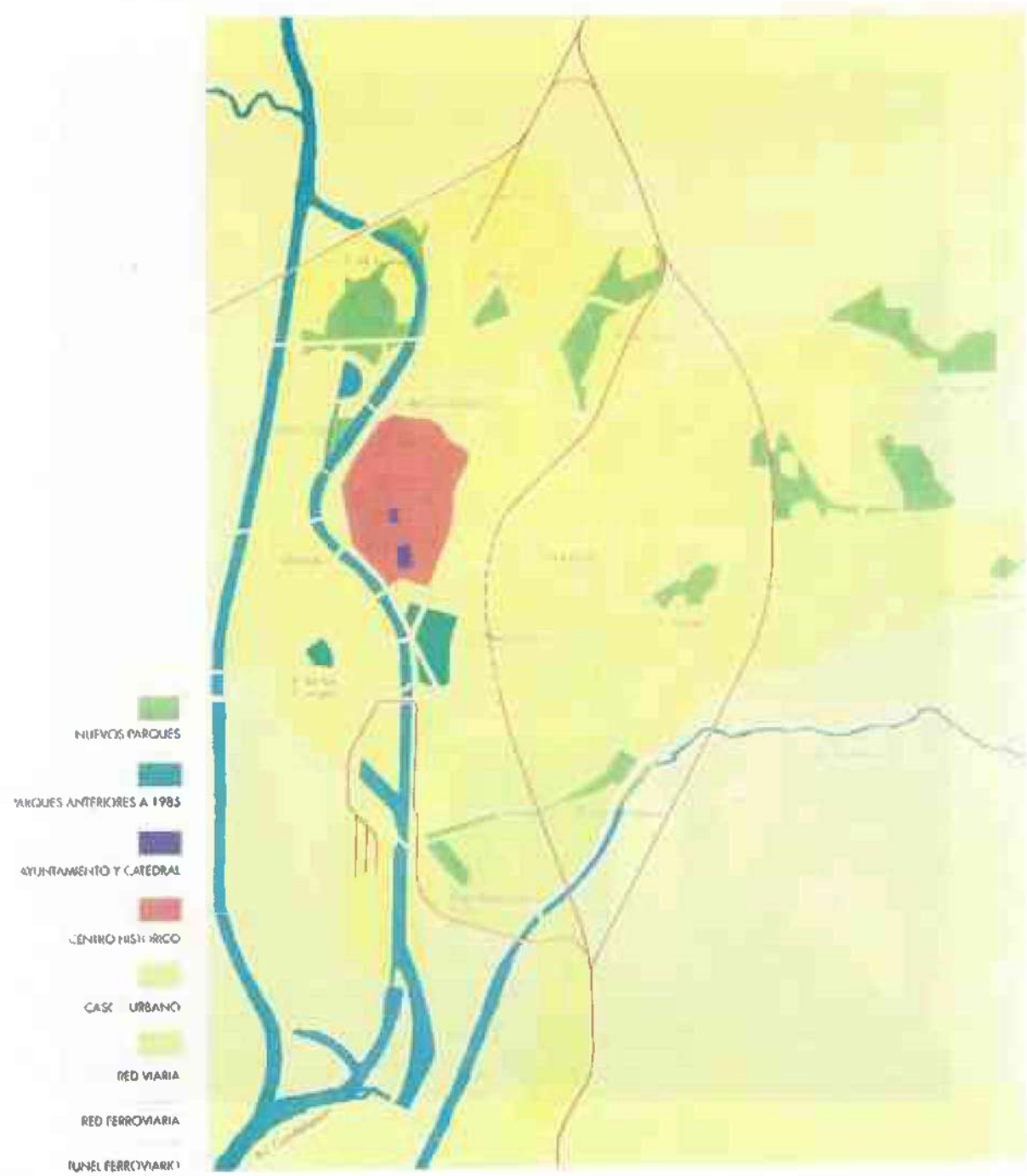
The proposal is to locate, using the existing infrastructures of communications and telecommunications, a scientific-technological park composed of:

- * **research centres for the development of advanced technological enterprises;**



- **public research centres related to productive uses;**
- **research centres of the Sevilla University;**
- **centres for spreading the technological knowledge, belonging to the Regional Government, of which aim will be to articulate the researchs and the applications to the industry, private and public market, to the agriculture and to the services not only in Sevilla but also in the whole region;**
- **centres for international technological spreading and cooperation, supported by the EEC in order to create a linkage between Latin America and other developing countries.**

MAPA DE SEVILLA Y SU ZONA DE INFLUENCIA



* **URBAN AND METROPOLITAN PARKS.**

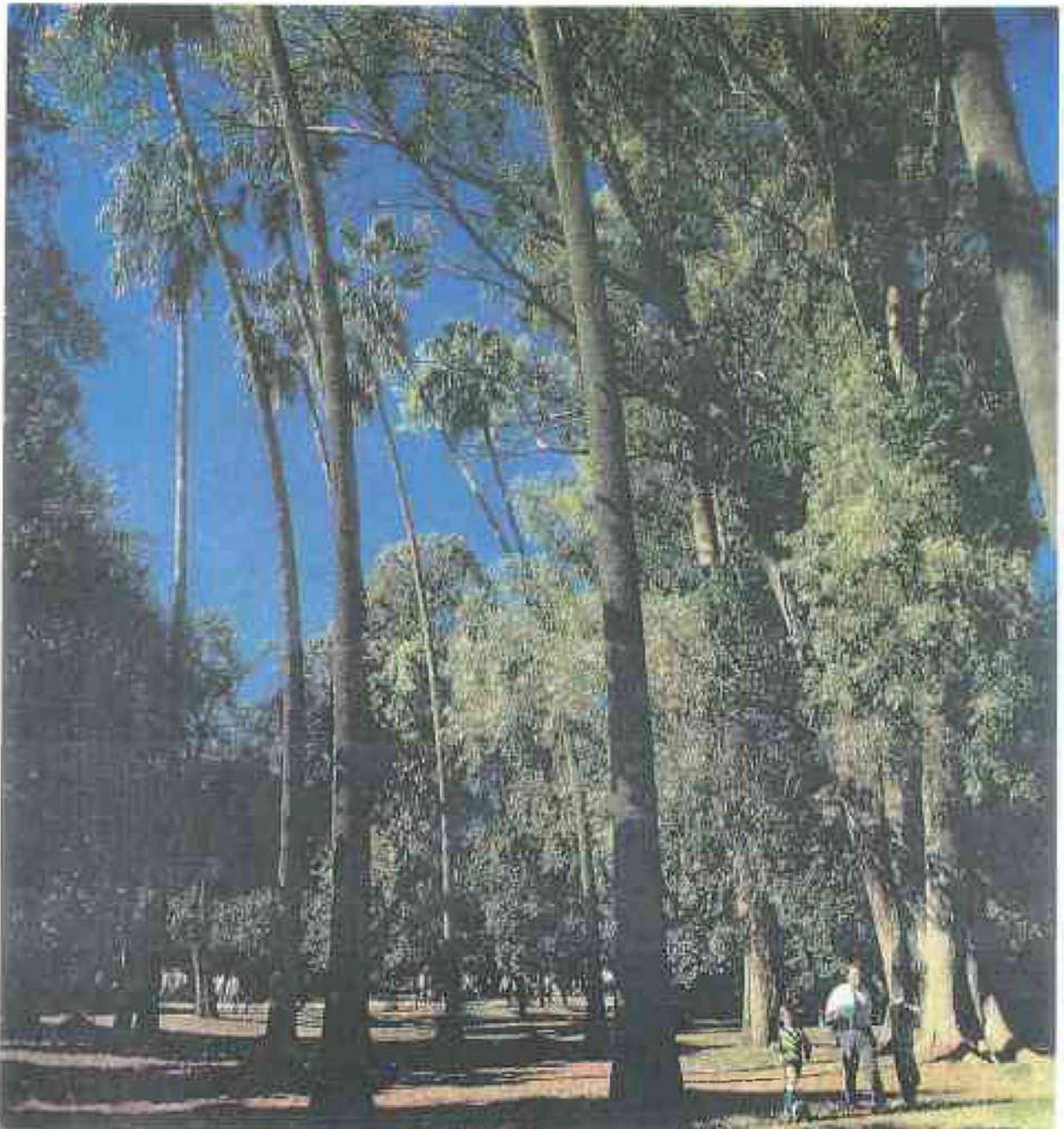
As it has been said above the Cartuja Project realized two important parks. The **urban park** is a place, easy to reach by the citizens of the Old Centre, who have not enough open and green spaces in the existing pattern.

The **Metropolitan park** offers many different spaces that will make part of the region facilities. This park has also an educational aim, showing the traditional vegetation, natural and manmade cultivations.

* **CULTURAL AND SPORT FACILITIES.**

The **cultural** aims are based, originally in the **Subject Pavillions**: Navigation, Discoveries, the Cartuja Monastery, the Future, Spain and Andalucia.

But along the EXPO, the State organization realizes that they could have **more Subjects Pavillions** to maintain, using them as permanent **museums** or places for **temporary exhibitions**.



The Auditorium, The Palenque and the Theatre, three important places for making concerts and other kind of performances.

The lake also offers different cultural purposes.

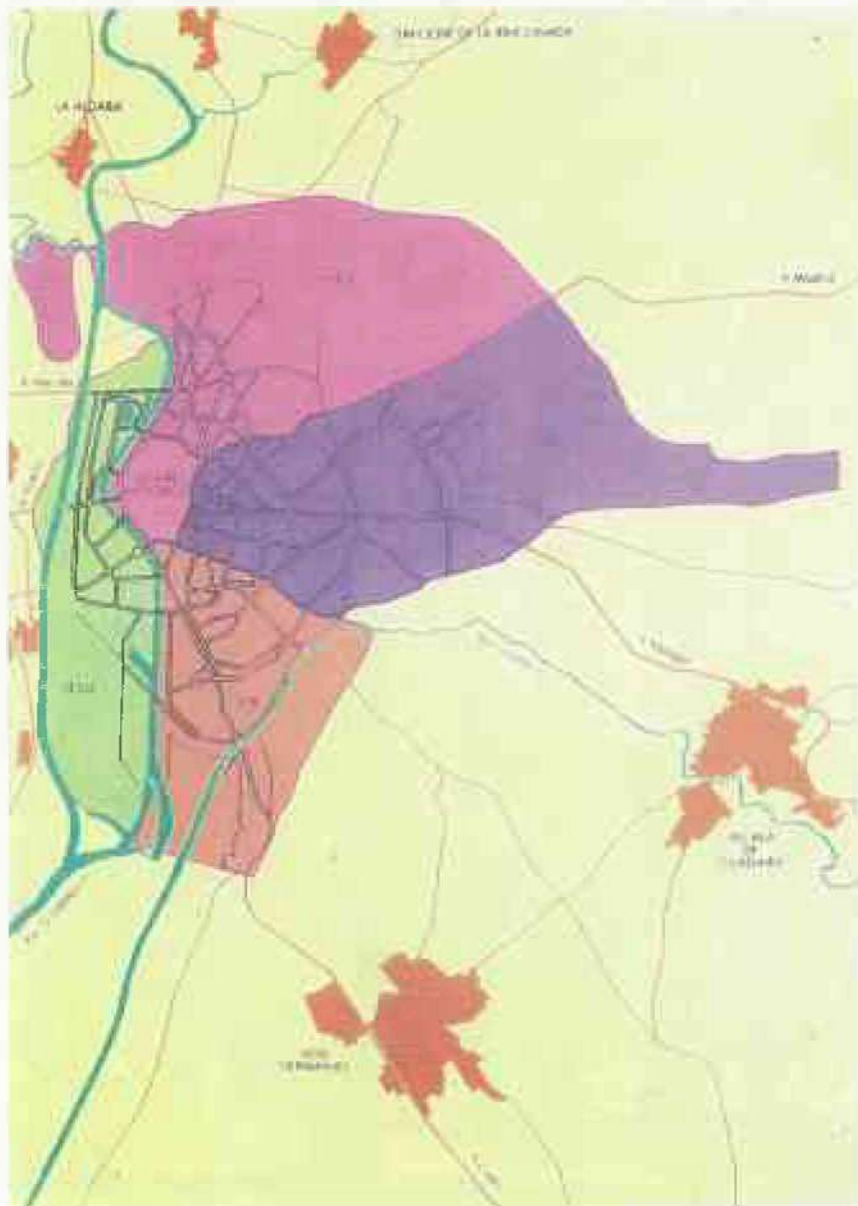
The sports have several spaces. On the earth, there is a multipurpose Stadium and Sport Centre. On the water, the opening of the Capina channel allows the development of many different aquatic sports, including fishing.

* ADMINISTRATIVE AND BUSINESS CENTRE.

There are several buildings originally made for the Regional Government.

Also the Word Trade Centre has been projected with the clear idea of what could be the future use of it.

SECTORES Y DISTRITOS MUNICIPALES DE SEVILLA



II. THE METROPOLITAN INTEGRATION. (Map 29: Metropolitan Area).

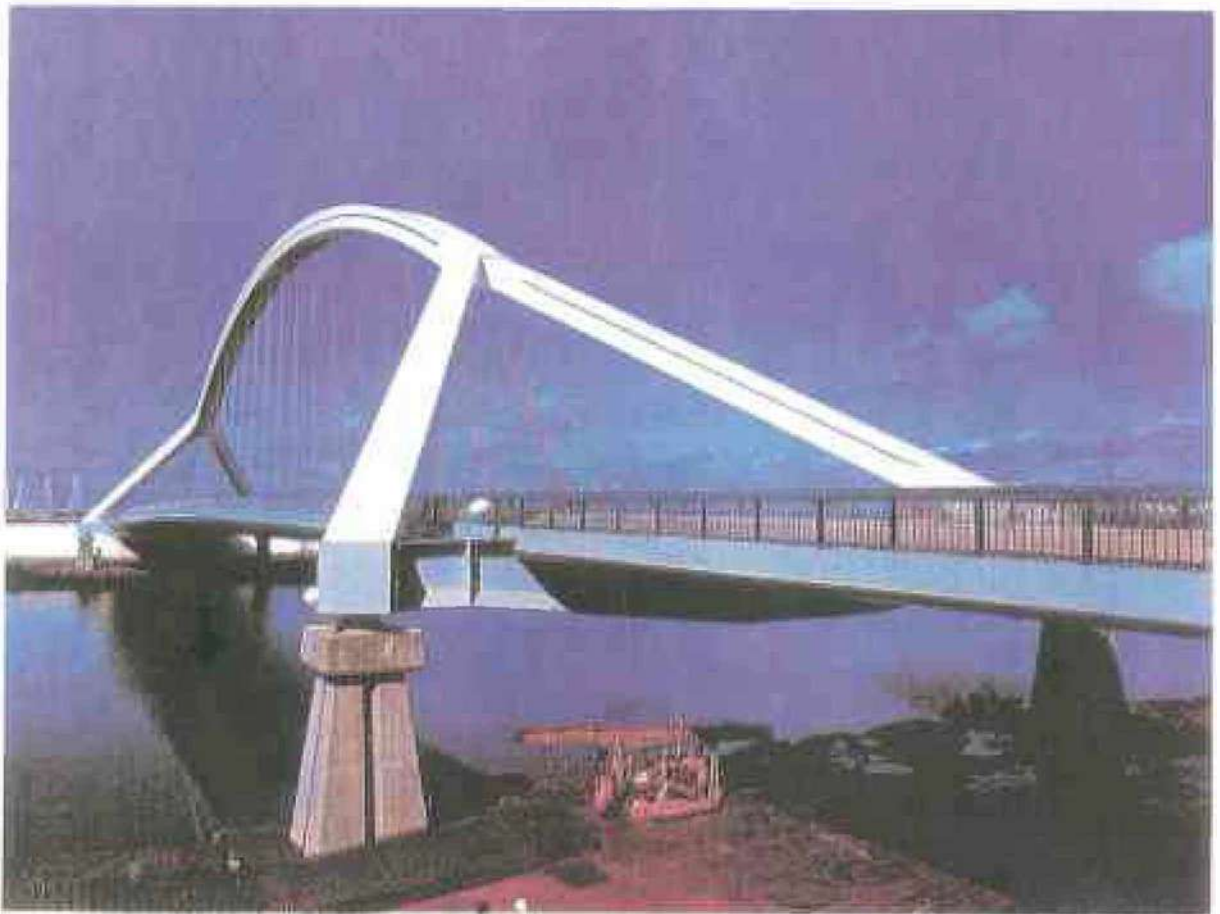
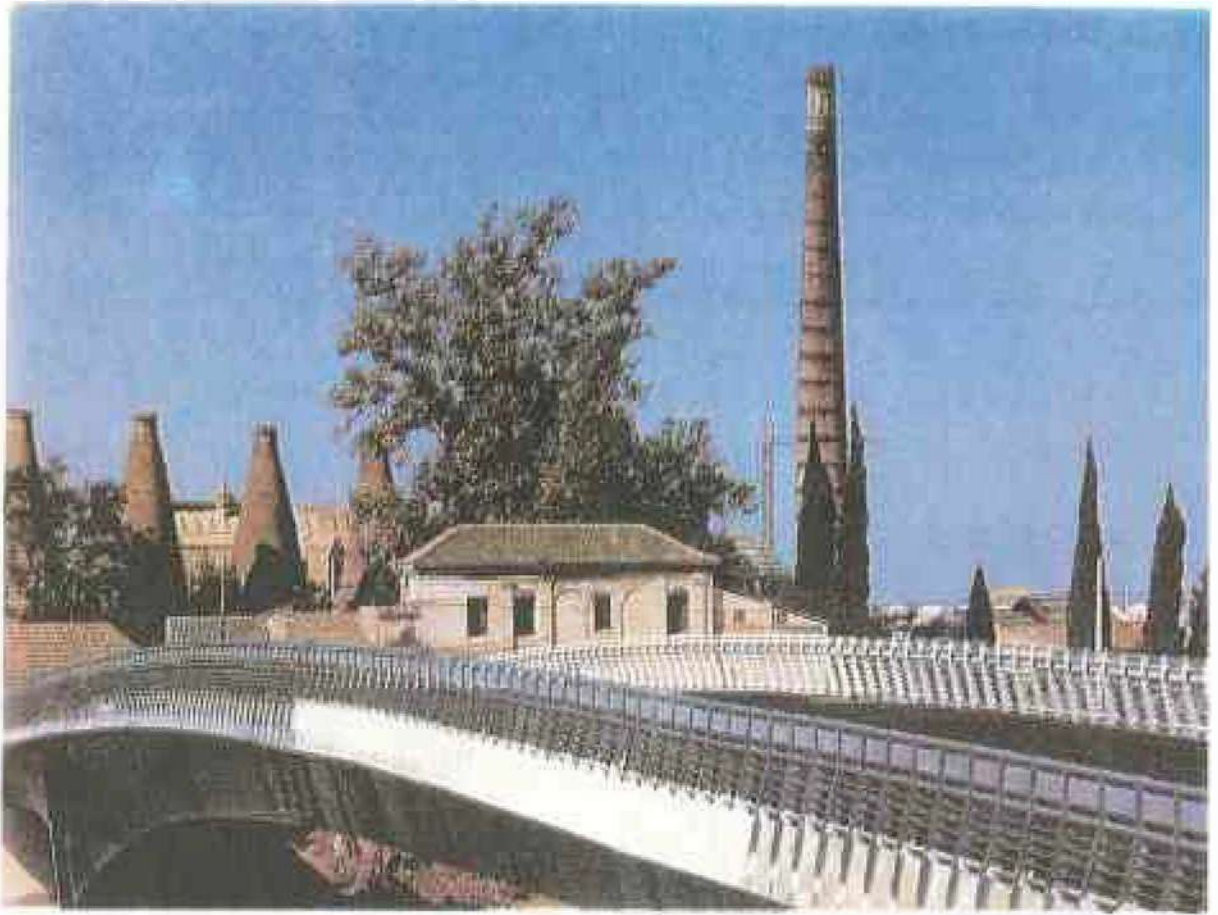
On one hand, with all the actions mentioned before Sevilla will complete and configurate its character as a city and, of course, will **finish** its possibilities of **expansion, growth** and **internal reforms**. On the other hand, its role in the Region will be promoted because of its new road network, its facilities and its services.

These actions will give to **Sevilla** the proper role of **capital** of the Autonomous Region.

From now nearly all the **public investments** will be dedicated to the **metropolitan areas** that are consolidating after the fast process of urbanization that has suffered in the last years.

Sevilla, as a city, has **no need to growth**, because with the new Plan has land enough to develop housing uses. The city can avoid the escape of citizens to the nearest municipalities where they can find more and cheaper land.















The studies, geographical and sociological, show the possible **growth of the metropolitan crown** in the end of the decade and in the beginning of the XXI Century. They estimate 1.100.000 in the **metropolitan area**, from which 740.000 will be located in the **Capital**.

Even if the idea of creating a **body** that will work on the **metropolitan planning** for Sevilla and its surroundings is an old project, it has not take place because of the **rejection** made by the **small municipalities**, which are afraid of loosing their independence. But now the **facts** have pushed the **ideas** more **near** to the reality. The **EXPO** has created a **new conception** of the use of the **space** and has opened the way to considerie good and **necessary** to create a **community of services** like **water supply, drainage and garbage storage and treatment**.

The **relation** among **Sevilla** and the **other cities** of the metropolitan area will be based on the **road connections**. The city is studying the **"Ring 2000"**, which project will begin soon. **This ring** will connect the nearest cities with Sevilla (Map 30).



-  RESIDENTIAL LAND
-  EXISTING OR PREPARED
-  FUTURE
-  INFRASTRUCTURES: TRANSPORT & HYDRAULIC S.
-  PARK WITH FACILITIES (NOT CONSIDERED IN THE PLANS)
-  AREAS FOR FORESTS
-  ROAD NETWORK (BASIC)
-  INDUSTRIAL AND TERTIARY LAND

DRAFT: GUIDELINES METROPOLITAN
AREA OF SEVILLA

LIZBON KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Manuel Da COSTA-LOBO

PLAN OF THE METROPOLITAN AREA OF LISBON

1— INTRODUCTION

Before I came to İstanbul I talked to my friend Prof. Jorge Gaspar, responsible for the recent version of the Plan for the Metropolitan Area of Lisbon. I am, myself, the leader of a group asked to present a report on the referred Plan.

Our common point of view (of Prof. J. Gaspar and myself) is that Lisbon and İstanbul are European capitals that must learn very much from each other as many development factors in both metropolitan areas are similar or parallel:

- 1- They are southern cities in Europe
- 2- They are peripheral European cities but important links to other continents
- 3- They represent Mediterranean extremities
- 4- They are geographically located on hills overlooking the sea
- 5- Both metropolitan areas are still attracting people from rural mainland and from different ethnic groups
- 6- A burden of marginal people and housing shortage represents a main issue to be faced by planning, in parallel with illegal developments ("gececondu"/clandestinos)
- 7- Public transports is also an uncomfortable issue.
- 8- Urban pollution add another difficulty to the referred issues in spite of good orographic wind and sea favourable tide current conditions
- 9- They played in history important roles of melting pot of civilizations so that they have a rich cultural heritage to preserve and rehabilitate
- 10- People itself, in Lisbon, or İstanbul, are not so different

Looking globally at our Planet we can find Lisbon and İstanbul located at very special spots, where the Eurasian Continent schematic border crosses the global envelop of the African Continent (Fig 1).

Lisbon is the northern guardian of the External West Part of the Mediterranean Sea. İstanbul is the northern guardian of the East Part of the Mediterranean Sea.

While İstanbul offers a link between the Near East and Europe, Lisbon, as the most western cape of Eurasia, offered to Europe the place for the great ocean maritime adventures and scientific discoveries of the XVth centuries that allowed a regular crossing of the Atlantic and trans-continental travelling on the sea, all over the World.

2— GEOGRAPHIC LOCATION OF LISBON

Lisbon is a very old city (before the Romans many other civilizations can be traced here) and shows a great social heterogeneity not only due to economic contrasts in a country where the rural-town duality is not yet balanced but also to an important immigration of population from distant origins, mostly from Africa and India/Pakistan but also from Brasil and from many other foreign european countries, like Netherlands, United Kingdom, etc. This social mosaic must be present in any development policy.



The growth of Lisbon as a city went out of its administrative boundaries and spread all around, thus creating a complex Metropolitan Area, of more than 2 million inhabitants, around the estuary of the river Tejo (the biggest river of the Iberia Peninsula and one of the most beautiful estuaries of Europe), climbing hills and going down the slopes to catch the Sun, to get the best views to the river and the sea, but sometimes to locate a shelter where no other one dare to go ... These site characteristics must be familiar to our colleagues from Istanbul.

The pact with the sea gave to Portugal its independence, but city development went on, nevertheless, much beyond the Lisbon Region, through a concentration of town centres along the coast and the development of another metropolitan area at the north of the country.

So, there is a regional urban binary centered in Lisbon and Porto, about 300 km apart and an urban collar of cities in between, where most of Portuguese population is concentrated. This collar system reinforces the power of Lisbon as a pole of equilibrium on the axis Lisbon - Madrid - Barcelona.

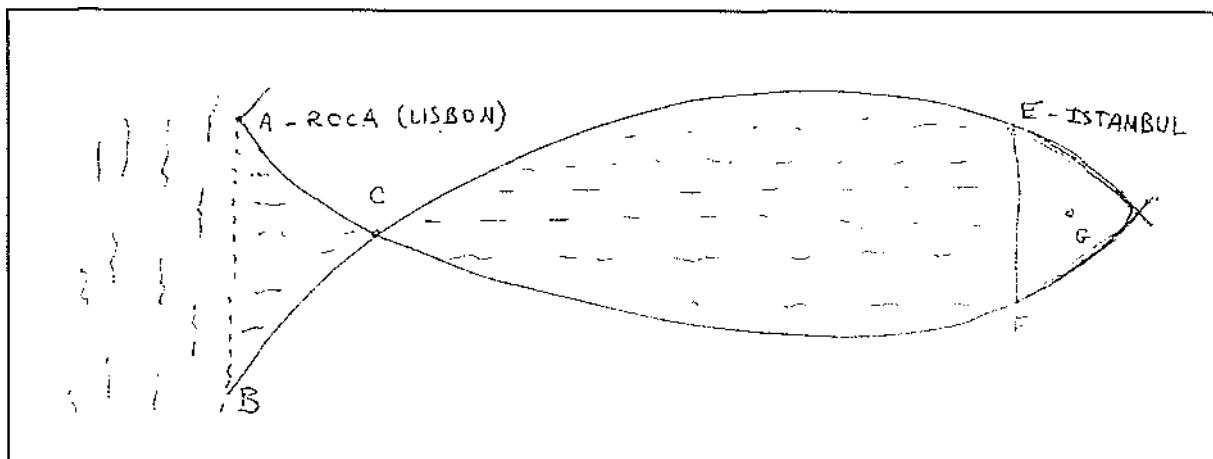
Besides this natural function, Lisbon is also the capital of Portugal, being the head of a territory comprising Atlantic Islands and a large maritime space.

Coming to a much small scale, Lisbon and its nearby cape (Cabo da Roca) is the western extreme of Eurasia that has its eastern extreme at Bering.

Looking at the overall geographic conditions it is possible to suggest a spatial model that shows the Mediterranean Sea as the result of the shock between Eurasia and Africa, with an interior section, until Gibraltar, and an external section, between Gibraltar and the Atlantic Ocean (like an antechamber, where the frontier with Atlantic is gradually settled as the coast bend to the north, in Europe, and to the south, in Africa).

3— GEOGRAPHIC DETERMINISM IN HISTORY

It is understandable that nomads from central Eurasia and Mesopotamia perform great migrations and were going to east and to west. Not so much to the north (too cold climatic conditions) and to the south (too hot climatic conditions). Considering the spatial model represented on the drawing:



One can say that "G" is at a very strategic central location. Going to the east, due to wars or lack of survival conditions, tribes succeeded to cross the Bering Strait or the Bering Sea and attained America many thousand years ago. Going to the west they were not able to organize a mass migration to the other side of the Ocean -the unknown! The result was that both movements to the west, either along north Africa or along south Europe, were stopped by the sea. The only way to expand was to cross to the other border. The fight between europeans and africans last several centuries but the territory near "A" was reconquered by europeans two and a

half centuries before it happens around "C". All these geographic conditions brought to "A" the vocation for the development of ocean inter-continental voyages. Then, at the Xth century, the pressure of war between the two sides of the Mediterranean Sea slowly decrease, and portuguese maritime adventure started, followed by Spain some years later. If "A-B" is the way-out of the Mediterranean Sea to the Ocean, "C-D" is the narrow strait between its two sections (internal and external). At the east side there are also two main strategic locations: "E", where Europe is linked to the Near-East and South Asia, and "F", where Europe is linked to Africa. One can say that İstanbul -at "E"- and Lisbon -at "A"- have parallel and oposed strategic locations in South Europe- the extreme east and the extreme west.

4— PROSPECTIVE

Everyone knows that to-day the telematics can change the centrality of places. Nevertheless, geographic conditions are still very important factors to be considered. Those metropolitan areas like Lisbon and İstanbul favoured by very special geographic locations must take it in mind when looking for a development policy. Urban planning however shows that a very promising regional location can bring local acute problems that must be anticipated by planners in order that a sound plan and a strategic policy could be appropriately developed and implemented.

5— METROPOLITAN AREA BOUNDARIES

To attain the goals expressed, it is essential to develop local metropolitan area plans within adequate spaces, enough to understand main relations and to potentiate complementarities. The study of a Metropolitan Area must be kept going on at different spaces simultaneously: the continental point of view, the sub-continental view, the regional scale, the sub-regional scale (the metropolitan area) and the local scale. It is important to include all important complementary areas at the metropolitan level irrespectively to the eventual administrative boundary. In case of doubt it is better to get a surplus of territory where not only the existing phenomena but also the planned schemes could be studied, simulated and tested properly.

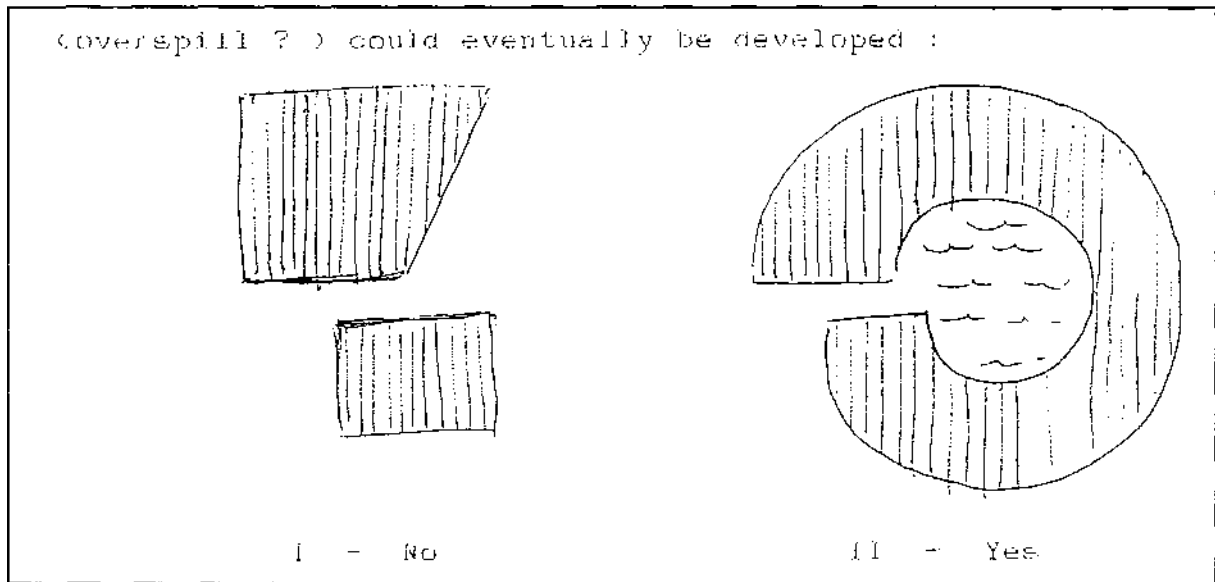
6— LISBON METROPOLITAN AREA DEVELOPMENT POLICY

The first formal plan for the Lisbon Region was started on 1959 ad presented on 1963. The limits were too strict but then it was not easy to persuade other municipalities to participate. There is now under way a revision of the Plan, more than thirty years after. The Lisbon Region has now a much bigger population and much more extended commuting areas. The limits of the Metropolitan Area fixed by the Ministry of Planning and Local Government are however the same.

The European trend of urban stagnation, economic crisis and incapacity of competing within a world-wide competetive world seem to castrate imagination and to immobilize planned initiative.

The recent answer to this issue was a fashion of big projects launched by central governments (Olimpic Games, International Exhibitions, huge tunnels or bridges, etc.) or by local authorities (the Cube at La Défense, the Pyramid at the Louvre, the new recreation garden of La Vilette, to refer only some examples in Paris). At the Metropolitan Area of Lisbon it seems that it is not easy to integrate the big projects within the scope of the Plan! The new airport of Lisbon, the new bridges over the Estuary, the International Fair 1998, the railway/metro network-are very important key elements for the Plan that are being dealt within strong parallel/sectorial institutions. The links between these institutions cannot easily overcome the trend of uncoordinated decisions. Taking in account the concept of planning-space and the geographic features of Lisbon Region I would claim for an increase of the area in order that instead of two pieces of land with a estuary in between, the concept of this area would be defined by the estuary itself, as the central component, surrounded by

land and going until the main towns where a scheme of urban deconcentration (overspill?) could eventually be developed:



The point is that the planning space must not eliminate interesting alternatives to be considered.

As a start, we can define the Lisbon Region from Santarém/Fátima or even Leiria/Entroncamento at north, Sines at south, Montemor/Évora at east and the Atlantic at west. The harbour issue must be studied considering an integrated system of three main administrations: Lisbon, Setúbal and Sines. Within this frame we can eventually find a smaller area for further study that would include the official limits and some other spots like Torres Vedras, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço, Benavente and part of Alcácer do Sal (excluding Torrão).

7— MAIN ISSUES

The balanced development of Lisbon has to face some very special key problems:

1 - Land - Speculation, difficult process for compulsory purchase, insufficient public land for housing programs and for social infrastructures, lack of central or municipal land policy.

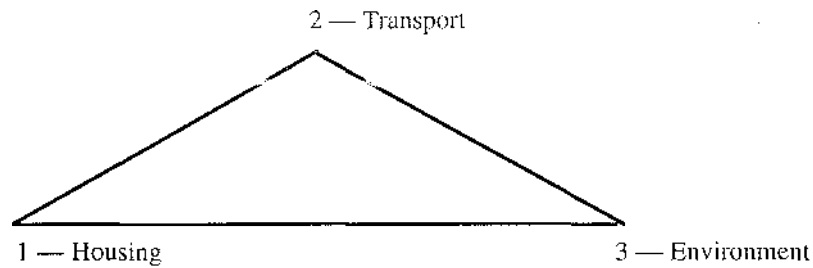
2 - Housing - unfitted official standards to the real resources of large percentage of the population (without a home, without a shelter), not enough public programs of social housing, illegal houses and illegal subdivisions and lack of a sound municipal policy to face the issue.

3 - Public Transport - Low level of performance (not enough frequent, overcrowded, low speed, uncomfortable seats and unadequate transfers, increase of private cars).

8— STRUCTURE OF SETTLEMENTS AND LINKS NETWORK

The main structure is based on a very strong concentration of tertiary jobs in the municipality of Lisbon that origins a doubling of its population from night to day-time and huge congestion on radials at peak hours. A new structure has to be found but for the time being all efforts are concentrated on ameliorating the old one.

From the point of view of the Lisbon Metropolitan Area development policy I would suggest to base all the action on three main points:



8.1.- HOUSING POLICY

Housing policy must consider human nature and cover all the social groups, giving an answer to their problems. To base a sound policy it is necessary to get a strategy. It should include a land policy and a planned developing organization to stimulate balanced distribution of jobs and services. Density and location of housing are essential parts of the strategy, to be related with land policy and to fit social and economic conditions of people.

A substantial part of housing building can be dealt through private enterprises.

Another part must be organized by public agencies or firms of mixed economy and the plots should be offered on adequate conditions.

A third part should get strong subsidies from the State or private institutions and could be promoted by Cooperatives.

A fourth part relates to marginal dwellers. They need a on-the spot action as an aid to self-construction activity, to be placed in coordination with working places and transport facilities, and temporary shelters as regulatory means.

The general strategy needs an active land policy and a good anticipation capacity.

The regional level (or Metropolitan Area level, as a sub-region) can be a good place to organize and implement the land and housing policy.

8.2.- TRANSPORTS POLICY

Urban development must provide means to urban control, to limit growth and to develop public transports accordingly. Job opportunities are the real attractions for urban growth, that is why main attention must be given to new installations for offices and services. A kind of deconcentration may be recommended. A sound strategy has to be implemented. The public transports network must be coordinated in order that all the territory could be covered and accessibility guaranteed. Given the topographic difficulties it is expectable that some "ad hoc" means of public transports will be created. Local capacities would avoid too much TEC-DEP.

8.3.- ENVIRONMENT

A strong policy for reducing pollution and decrease congestion is needed. Private car use must be limited (time and space).

9— CONCLUSIONS

As a final summary we cannot deny that the Metropolitan Area of Lisbon has a very special and positive strategic location, even taking into account the development of telematics, but that it is also facing a difficult period to find its place in Europe and to cope with its excessive growth at some spots and its degradation at others.

The planning strategy I would recommend for Lisbon and for other Metropolitan Areas with similar problems can be based on these points;

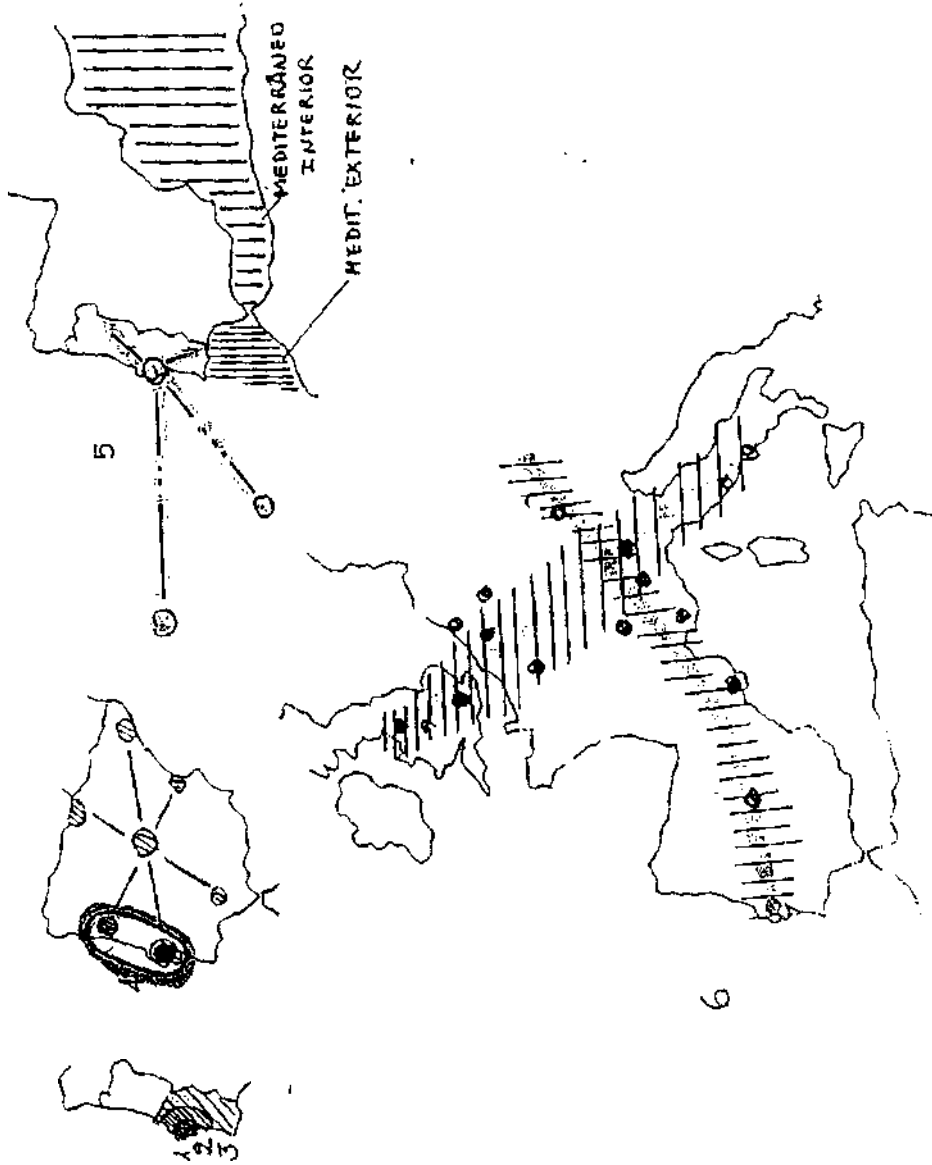
1 — The organization of a **planning office for urban development policies and its monitoring with competence at the metropolitan level** and legitimated by an elected political body

including a representant of the central government to guarentee the needed bridge between the two levels and to take into account the presence of the ministeries and other central institutions.

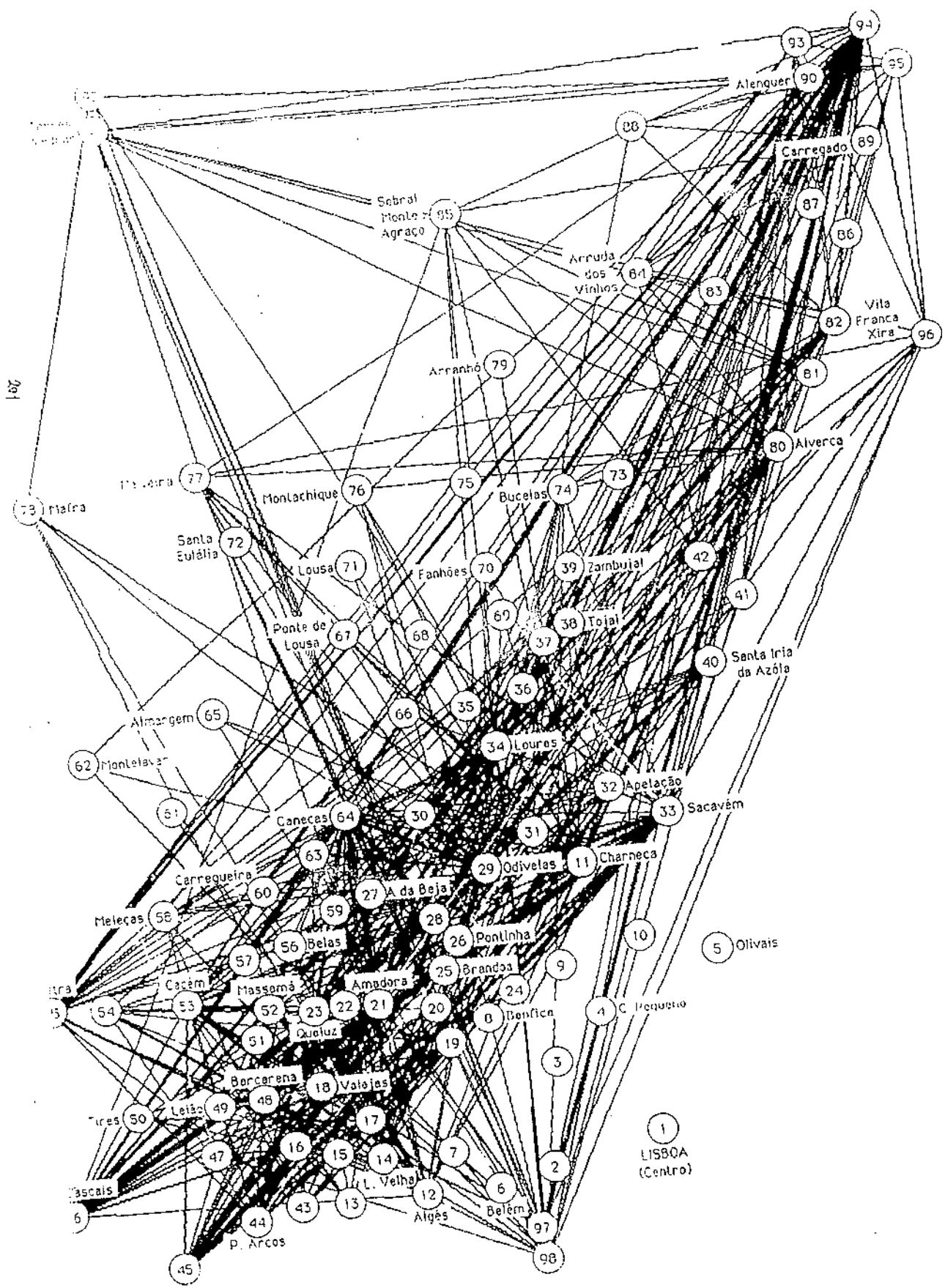
2 — The definition of a **land/housing policy linked to an employment strategy** where locations will be related and too high concentration of jobs avoided. Floor space index (to keep in mind a ceiling) must be kept under 0.5 for residential use and under 1.0 for offices, considering the street block and half of the contiguous streets. as a matter of fact this could represent $5.000/50 = 100$ to $5.000/25 = 200$ inhabitants at a residential area, needing $\sim (150 \times 25)/3 = 1.250 \text{ m}^2$ to $\sim (200 \times 25)/2 = 2.500 \text{ m}^2$ for parking and 2.500 m^2 for parking and 2.500 m^2 for circulation / transports plus $\sim 150 \times 25 = 2.750 \text{ m}^2$ for social infrastructures. Total: $1.250 + + 2500 + 2.750 = 6.500 \text{ m}^2$ to $2.500 + 2.500 + 2.750 = 7.750 \text{ m}^2$. For housing location it would remain 3.500 m^2 to 2.250 m^2 of land to receive 5.000 m^2 of floor area (space floor) index (sfi) per plot ~ 1.4 to 2.2 - close to the upper limit). At a tertiary area, the number of jobs could reach $10.000/12.5 = 400$. For parking area $0.5 \times 400 \times 25 = 2.000 \text{ m}^2$ for social facilities and 500 m^2 for buildings ($10.000/500 = 20$ storeys - again, close to the upper limit). To come down to 10 storeys it would be necessary to reduce social facilities to $\sim 4 \text{ m}^2/\text{inhab.}$ (and to $\sim 1 \text{ m}^2/\text{inhab.}$ to reduce the height to 5 storeys!).

Going beyond these thresholds the Metropolitan Area growth will create the need of housing estates outside the formal built-up area, spreading through suburbs and developing high levels of uncomfortable commuting. The other side of the strategy must be to balance the number of inhabitants and the number of jobs in each one of the urban units (maximum of 2 to 3 km of diameter, or less if topography is difficult). The houses to build and its standards must respond to the socio-economic composition of the population; all people needing a house must get it in realistic ways. If this principle of balance is not kept in mind congestion and distant commuting will be worsening all the time.

To give an average number of reference let us consider that a City with 1×10 inhabitants and 400.000 service wobs will need $1 \times 10 : 100 = 10.000 \text{ ha.}$ plus $400.000 : 20 = 20.000 \text{ ha.}$ what makes a total of 30.000 ha. For special uses let us add an extra 10.000 ha. We will then have $30.000 + 10.000 = 40.000 \text{ ha.} = 400 \text{ Sq. Km.}$ This means 100 urban units of 4 Sq. Km each one, on average. If indicators show values too far from those references it would be better to reconsider the situation through impact studies.

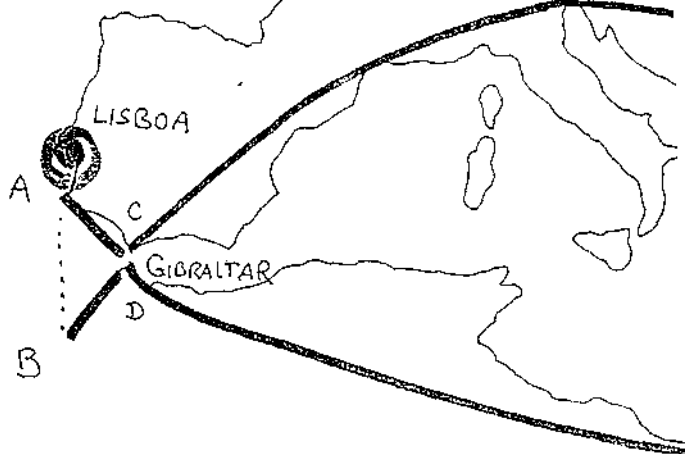


**STOCKHOLM KENTSEL GELİŞİMİ ÜZERİNE
Bö MÅLMSTEN**

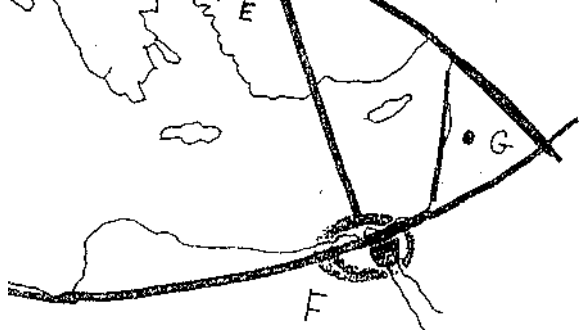


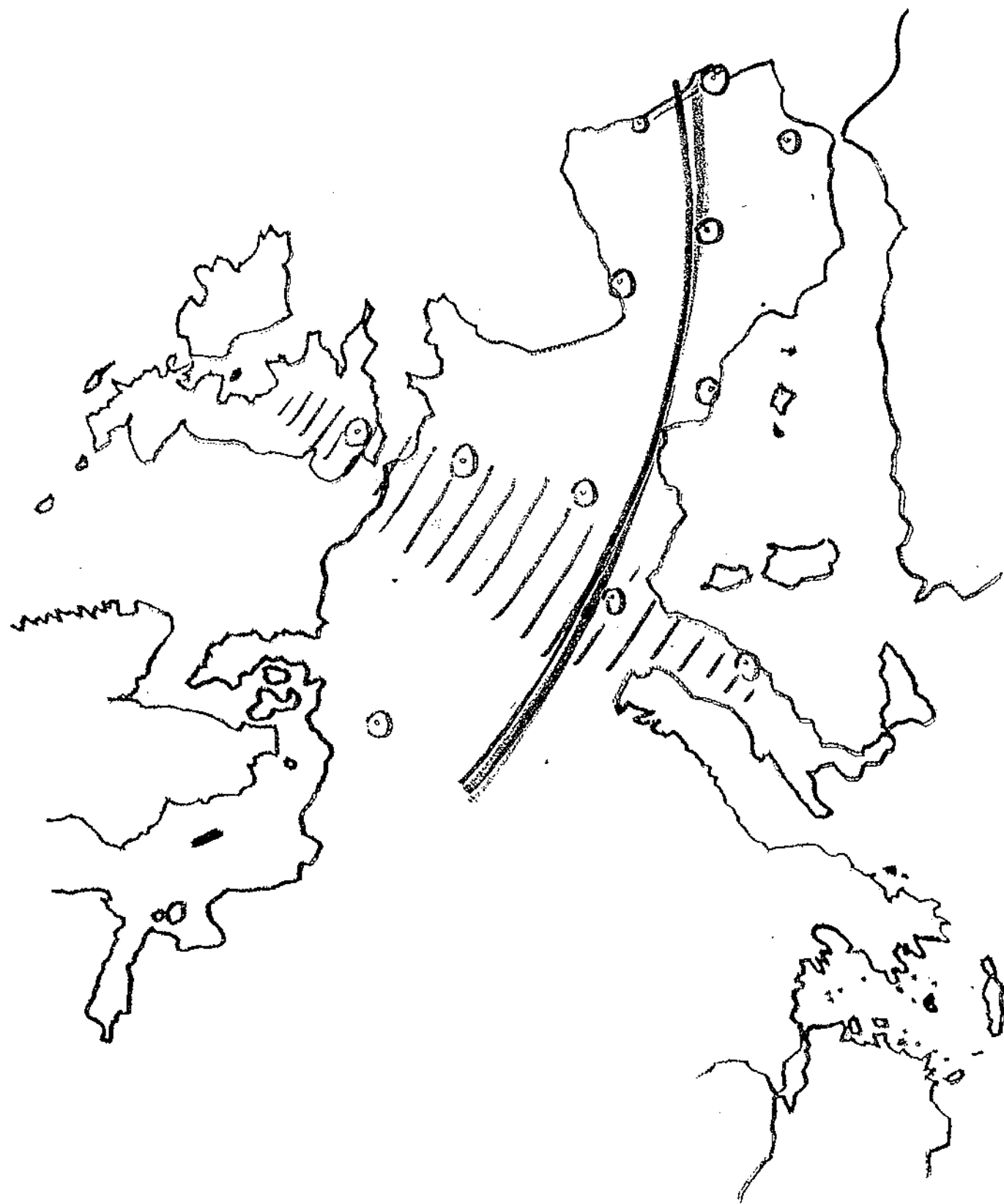
201

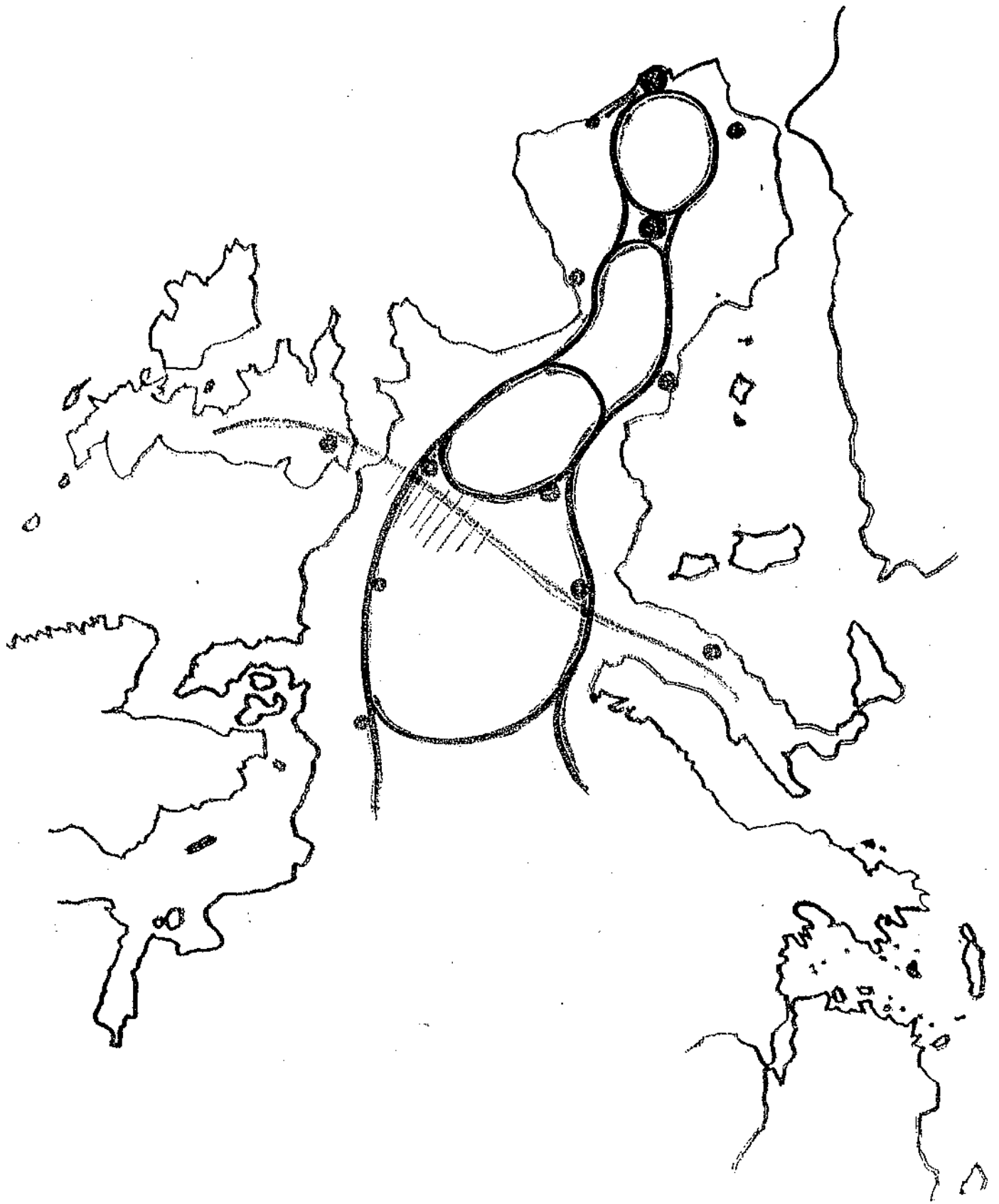
+



CONVEX ENVELOPE OF
MEDITERRANEAN SEA.









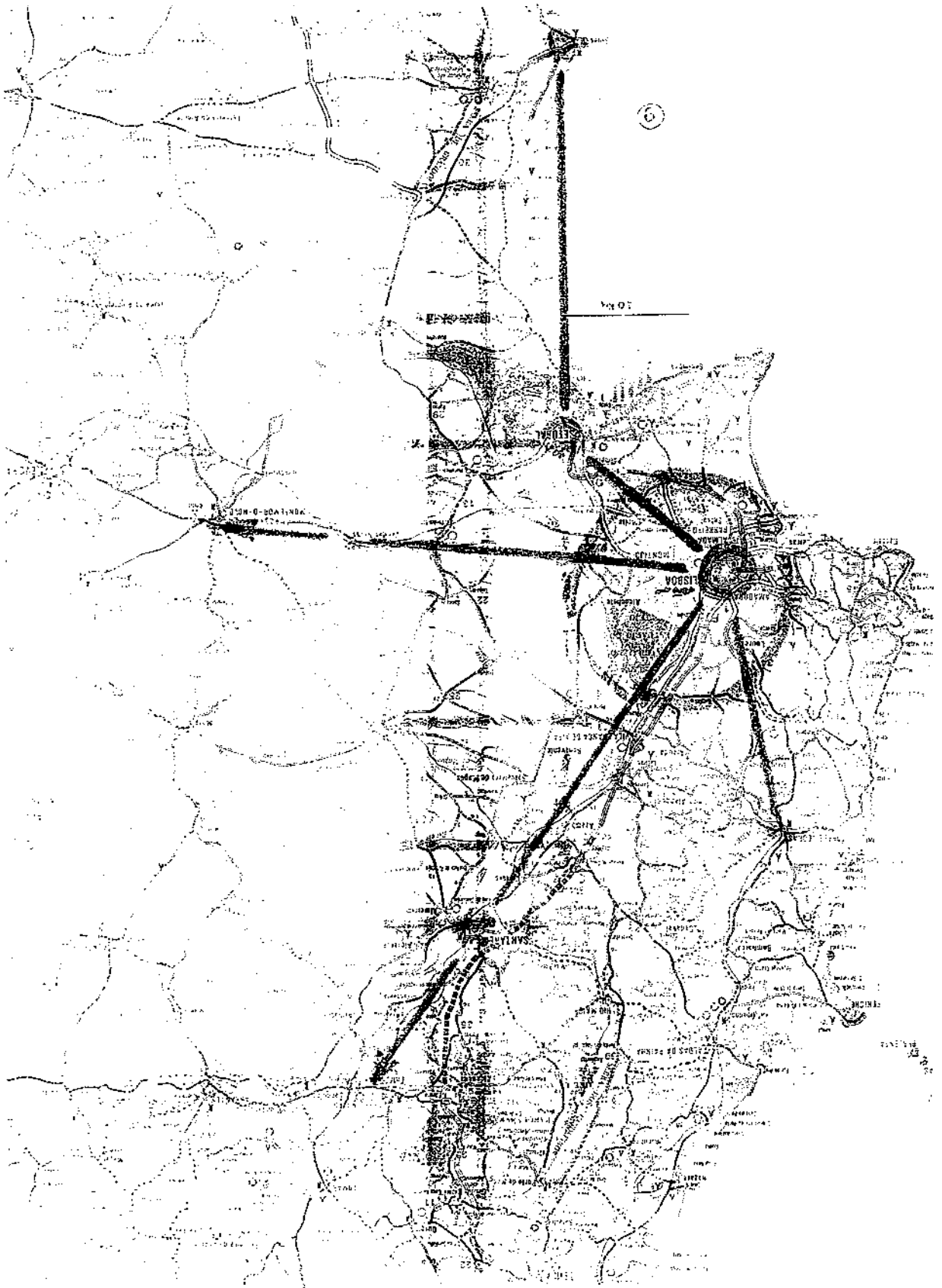
INSTITUTO DO PLANEJAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO - INPLAD
 COMISSÃO DE ORGANIZAÇÃO DA REGIÃO DE UBERLÂNDIA E VÁRZEAS
 DA ÁREA METROPOLITANA DE UBERLÂNDIA

PLANO REGIONAL DE ORGANIZACÃO DO TERRITÓRIO
 RELATÓRIO DA 2ª FASE

BASE DE ORGANIZACÃO

Mapa 1

1/25000



SUMMARY

In January 1991, the Social Democratic, Conservative, and Liberal parties of the Stockholm Region reached an agreement designed to ameliorate the Region's environmental and traffic-congestion problems and enhance the Region's potential for economic development. Dubbed "the Dennis Agreement" (the negotiations leading to the agreement were chaired by Bengt Dennis, head of Sveriges Riksbank, the Swedish Central Bank), it sets forth the following means of achieving the stipulated goals:

- An expanded and improved public transportation
- Transition to more environmentfriendly vehicles and fuels. Ring roads and other peripheral thoroughfares to relieve city-center traffic
- Financial incentives and disincentives

Certain portions of the agreement of 1991 presupposed supplementary agreements by the parties to the agreement through a negotiation scheduled in 1992. The final agreement was reached in September 1992. A "checkpoint" negotiation is set for 1996.

The Agreement calls for the investment of SEK 36 billion in the Region's traffic system over a 15-year period (1992-2006). The Agreement is predicated on a division between the Region and the State of the responsibility for financing the increased investments. Expansion and enhancement of the roadways will be financed by fees imposed on vehicles. For the expansion and enhancement of public transportation, the State will provide an extra investment grant of SEK 3.8 billion.

The financing solutions on which the Agreement is based will make possible significantly earlier scheduling of both the public-transportation and the road- building projects.

The Agreement comprises such investments in new public transportation and road-traffic facilities as are deemed necessary to permit the Stockholm area to develop into a well functioning metropolitan region over the long term. Both road networks and rail systems will be expanded to meet certain fundamental capacity requirements rising after the year 2006 as well.

The traffic projects embraced by the final Agreement in 1992 will entail investments of about SEK 15.8 billion in public transportation and about SEK 18.2 billion in traffic routes and 1.9 billion in complementary road and public-transport facilities.

The final agreement includes 6000 SEK more than the preliminary agreement, which is seen in this figure:

	SEK millions	
	1991	1992
Roads	14.500	18.200
Public transportation	14.110	15.800
Improved street environment + approach-zone parking	1.050	1.900
Total	29.660	35.900

The Agreement is the most comprehensive transport package ever decided upon as a single decision in the Stockholm region. It is a long term agreement, all projects are defined and there are both a times schedule, financial support as well as a broad political majority behind the agreement. In most previous cases transportation plans and decisions have been concentrated either on a road programme or on some specific public transport investment programme (for the rail, metro or bus network, respectively).

One fundamental prerequisite to achieving the Agreement's goals regarding the environment, accessibility and through-flow, and the economic development of the region is that public transportation be improved. Its quality will be enhanced in regard to frequency of service, availability of seats, regularity, and the standards of conveyances and stations. Moreover, facilities for longer journeys and for cross-regional travel must be developed.

The rail traffic in the Mälars Valley will be enhanced through regional -train systems and the commuter tris will get 15- minutes daytime frequency. The subway system will be modernized and expanded. A rapid-tram system will be built around the inner city and public-transportation cross-connections will be expanded. A core network of public transportation will be established in inner Stockholm and buses will gradually be replaced by vehicles that are more environment-friendly. Stations, stops, and transfer terminals will be improved and additional approach-road parking facilities ("Park and Ride") will be created.

An orbital route round the inner city of Stockholm and an external cross-link from Norrtälje to Haninge, including a link via the Saltsjö-Mälaren section west of Stockholm will be built. The National Road Administration will be responsible for financing, constructing and operating ringen (the Stockholm Orbital) and Yttre Tvärleden (the Outer Cross-link) —which had led to paralysis in political action. An another important reason was that the region for many years had argued for more state funding.

The reason to choose the rather unique model to have an government-appointment negotiator to help the region to reach an agreement was that there has been extensive political disagreement among local and regional officials concerning measures and their funding— which had led to paralysis in political action. An another important reason was that the region for many years had argued for more state funding.

Following questions were raised on an early stage in the negotiations:

- Which measures shall we focus on?
- How shall those measures be financed?
- Who should our principal(s) be?
- What will be the effects of the measures chosen
 - on the environment?
 - on accessibility/congestion?
 - on conditions for economic growth?

THE DEVELOPMENT OF TRAFFIC IN STOCKHOLM COUNTY

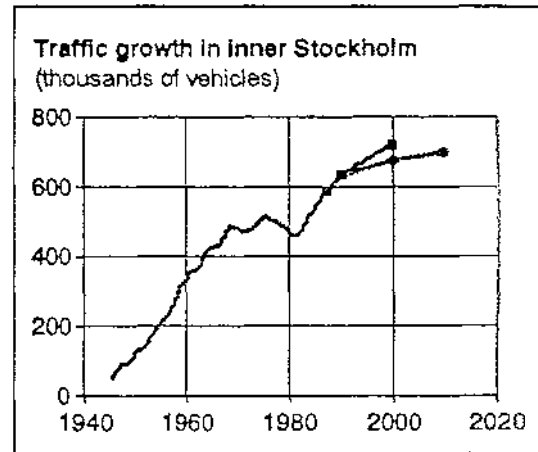
Like most other big cities Stockholm has got acute problems due to the expanding car-traffic:

- Accessibility/through-flow and environmental problems in the inner city, especially airpollution,
- Overloading of access roads,
- Increasing need for reinvestment in both public transportation and the street/road system,
- diminishing confidence in public transportation.

Automobile use in the Stockholm area increased quite rapidly after the Second World War until about 1969 as can be seen in the figure below. As the result of the oil crisis and also disruption to the heard of increased much more than most predictions. Most studies indicate that the recent pattern of increased use will continue in the future.

Car traffic increase (%)		
Year	Stockholm County	City Center
2000	40	30
2020 (additional)*	0-30	0-50

* due to change in land use
economic development



With the economic growth scenario as the bases, the Traffic Office at the Stockholm County Council has predicted a 40% increase in car trips from 1980 until the year 2000 and a further increase of 30% from the year 2000 until 2020. Car trips have already increased by more than half of the predicted increase. The rapid increase in automobile use will increase congestion especially between suburbs and the inner city. Transport policy measures should consequently address the problem with special focus on the increased car trips from suburban areas to the inner city.

Road and track systems have become increasingly dilapidated and inadequate. Public transport utilisations has declined at the same time as motorism has risen steeply. Congestion problems in the road network and inadequate mass transit links are causing travel delays and elevating transport costs. Enterprise development is being inhibited.

Traffic is the biggest source of environment destruction and health problems in the region. Many people are affected. In the Stockholm County the transportation sector accounts for 60% of NO_x emissions and 30%-35% of CO₂ emissions. An intolerable burden is being thrust on the natural environment and the cultural heritage. The effect of catalytic converter is substantial reduction of carbon monoxide and nitrogen oxide emissions from an individual vehicle. However in the larger metropolitan areas in Sweden, especially the Stockholm area, the extent of the growth of automobile use offsets the positive effects of the introduction of catalytic converters and hence the national goal set can not be met in these areas.

car ownership	Cars per 1 000 inhabitants		
	1990	2005	2020
The Stockholm region	366	455	531
Stockholm City	353	444	521
All over the country	428	450	500

The use of car mean for many people that their "freedom" will increase. But cardriving have also many negative consequences. A Swedish transport-researcher Jan Owen Jansson says that the two faces of motoring is the transportation authorities dilemma:

"In sparsely populated areas is the car virtually indispensable but in major metropolitan areas is a decent inner-city environment difficult to reconcile with uncontrolled automobile traffic."

The factors which have contributed to the rapid increase of automobile use in the Stockholm area are i.a. the following:

1. An increase in the real public transport fare and a decrease in the real price of gasoline.
2. an increase in disposable household income.
3. The development of suburbanization in Stockholm County.
4. Taxation and financing policies that have promoted automobile use.

The Greater Stockholm County has 1.6 million inhabitants. In The City of Stockholm live 0.7 million people. The county consists of 25 Municipalities.

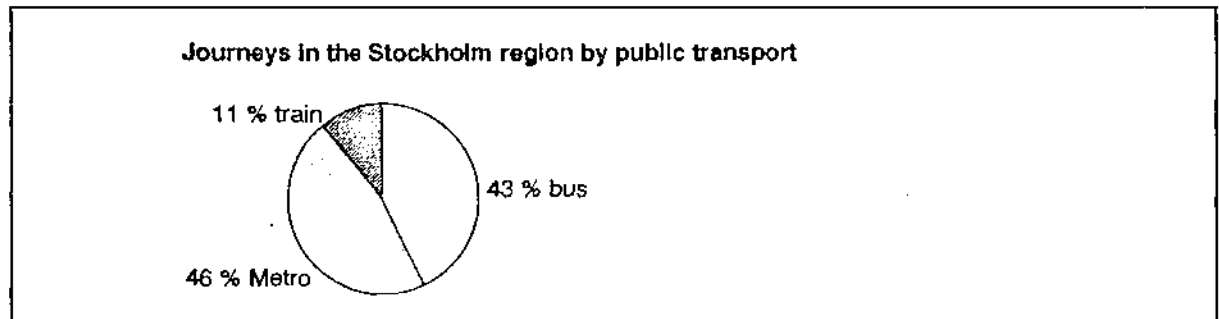
The Stockholm region plays a vital part in the national economy. It is centre for the development of knowledge and new technology, especially for the significant, company oriented service sector. In the long and regularity of land transport operations to and from ports and airports are dependent on the traffic system of the region.

In the Stockholm region the public transport share of the total traffic throughout the twentyfour hours is 42 percent and during peak-hour 70 percent.

If we look on trips to the City Center we will get the following figure. (Average number of trips on a working-day: 645 000):

	6 am - 9 pm	6 am - 9 pm	Peak hour
Public transport	67 %	60 %	70 %
Other means	33 %	40 %	30 %

The Public transport travellers in the county use the different parts of the transport system according to this figure:



Stockholm County is the principal for public transportation by land and water through SL, AB Storstockholms Lokaltrafik (buses, subways, trams, commuter trains) and WÅAB, Waxholms Ångfartygs AB (boats).

The public transport system consists of	
Underground	(110 km)
Train	(280 km)
Bus	(7 400)

Stockholm County provides SEK 3.5 billion annually in subsidies to public transportation. The operating costs are financed by fares to 35 %, subsidy/grants to 61 % and other commercial sources 4 %.

THE CONTENT OF THE AGREEMENT — PUBLIC TRANSPORT

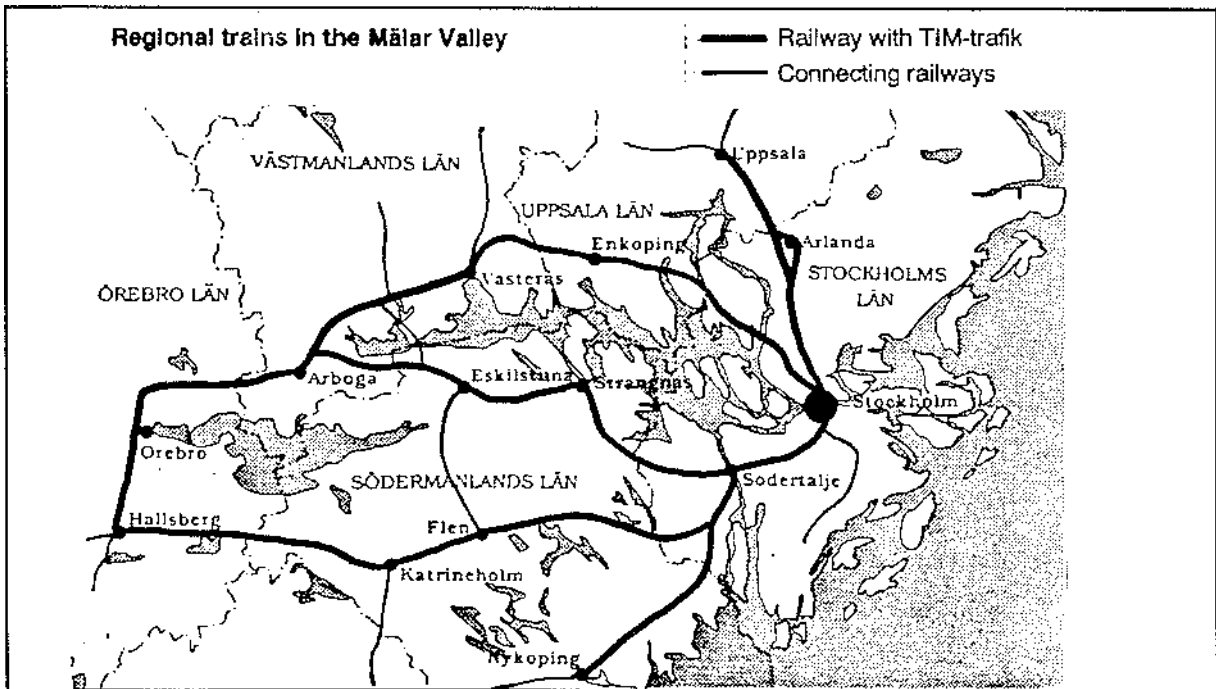
Railway traffic

It is presupposed that railway traffic in the Mälars Valley be enhanced with regional trains. For commuter trains, 15-minute intervals will be possible. At regional and inter-city train stations (except in central Stockholm), approach-road parking ("park and ride") facilities will be built. Opportunities for transferring to local public conveyances—in both radial and transverse directions— will be facilitated.

The transport mandators in the Counties of Stockholm, Uppsala, Västmanland, Södermanland and Örebro investigate, through a joint company, the possibility of establishing joint mandatorship for regional train services in the Stockholm-Mälardalen region.

Developments in the Mälars Valley have led to increased integration of the labour and housing markets; as a result, more and more people are commuting across county lines. This trend will continue and accelerate. An organized collaboration among the various counties in the Mälars Valley has been initiated. One fundamental prerequisite to the successful realization of this integration is that transportation in the region be further enhanced and coordinated.

To improve transportation in the Mälars Valley, proposals have been made for regional train traffic using the rail network serving destinations within approximately one hour's travel time to and from central Stockholm along the East Coast Line (Ostkustbanan), the Mälars Line (Mälarsbanan), the Svealand Line (Svealandsbanan), the Nynäs Line (Nynäsbanan), and the Western and Southern Main Line (Västra och Södra stambanan). It is proposed that this regional train traffic complement existing inter-city-train traffic, commuter-train traffic, and subway traffic.



New tracks: Stockholm C-Årsta (the "Wast Waist")

Planning work on a third track across Riddarholmen and two new tracks from South Station (Södra Station) via a new bridge across Årsta Bay (Årstaviken) to Årsta will commence immediately. The tracks are prerequisite to the expansion of both the expansion of both the express-train system for long-distance traffic and

regional trains in Stockholm and the Mälmarvalley. An alternative with a tunnel has been suggested. This will cost 2 billion SEK more than the head alternative. This project is of a national character.

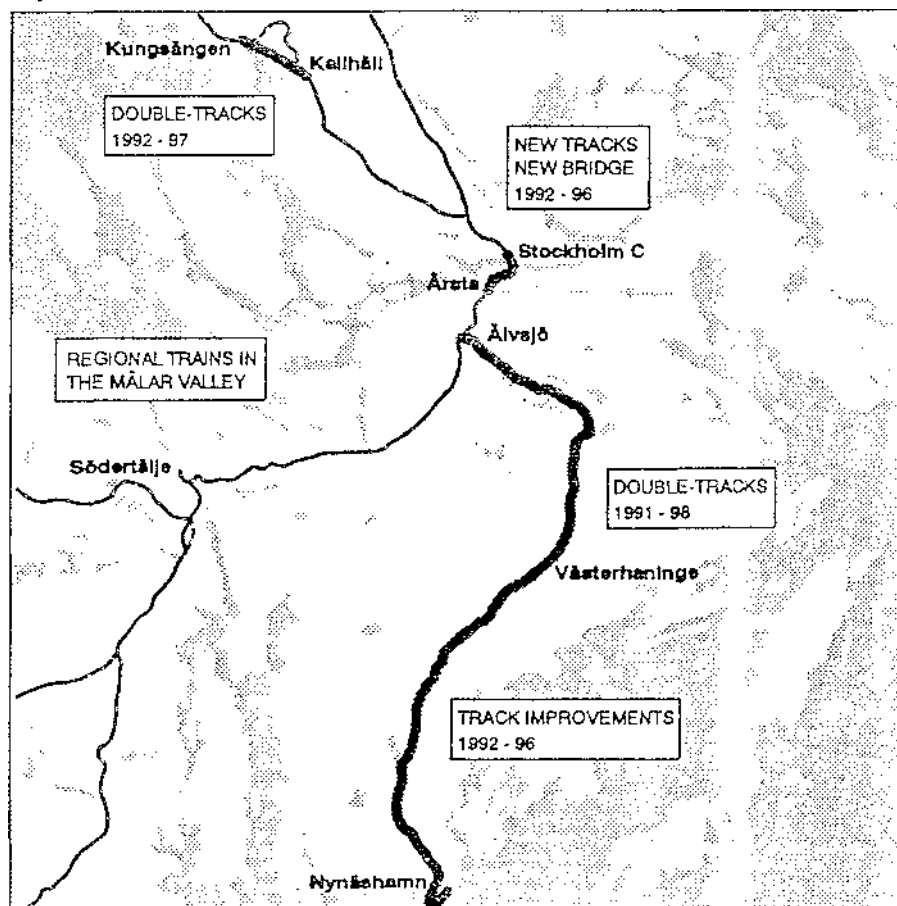
Double tracks: Kallhäll-Kungsängen

The Kallhäll-Kungsängen section is Sweden's most heavily trafficed single-track line, with 122 trains per dag —86 of them local trains. This intense traffic prevents any increase in traffic on that section in its present state. Even todays traffic necessitates an expansion of the sections track capacity. to increase local-train traffic to 15- minutes intervals and to enhance service with express trains and regional trains along the entire section, double tracks will be required.

Double tracks: Ålvsjö-Västerhaninge, plus roadbed improvements: Västerhaninge - Nynäshamn

Double tracks along the Ålvsjö-Västerhaninge section are essential to increased service frequency, better regularity, and shorter travel times on the Stockholm-Västerhaninge-Nynäshamn commuter trains.

Moreover, certain track improvements should be made to the Västerhaninge-Nynäshamn section.



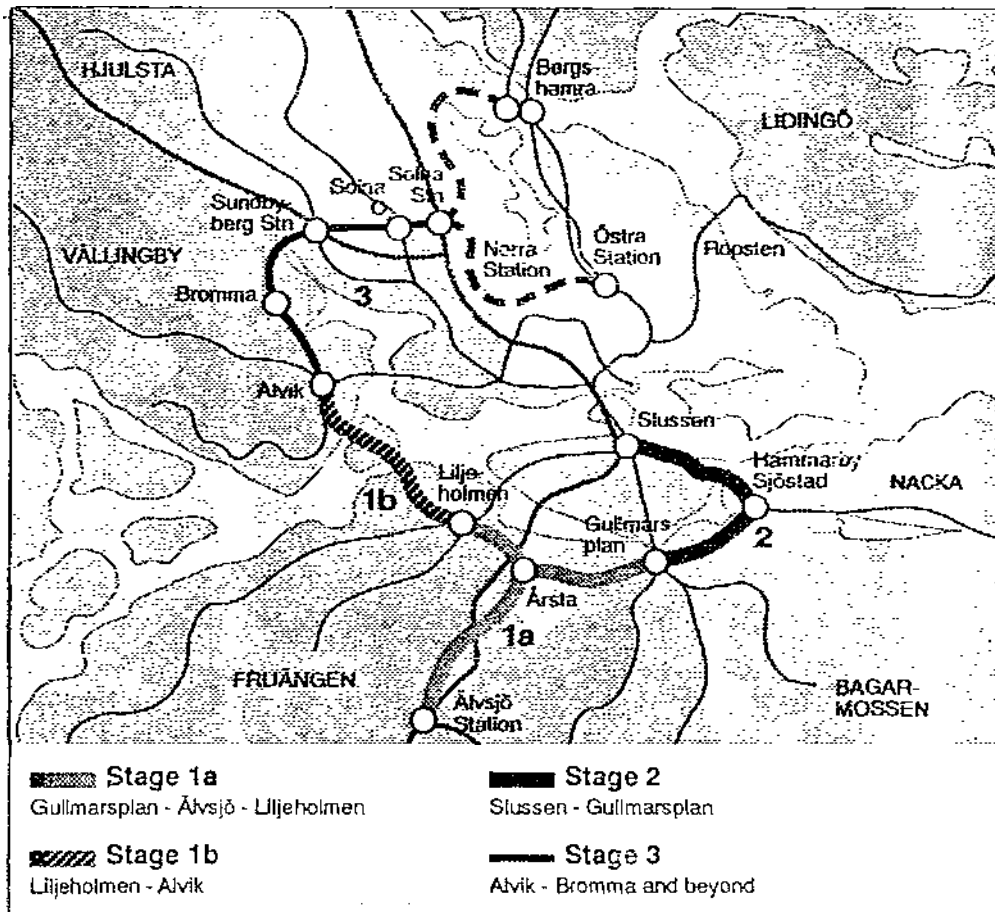
Light rail

A light-rail line will be established along the Gullmarsplan-Liljeholmen-Alvik route. The light-rail line will link the various sectors of the radial track-system and improve public-transportation service in those areas of

Stockholm system and improve public —transportation service in those areas of Stockholm lying immediately south of the city proper. The light— rail line will be extended in stages around inner Stockholm —at a pace in keeping with that of new building and in keeping with the availability of required funding.

Light-rail lines creates efficient transverse connections between local trains and the various branches of the subway network. at the same time, such lines provide housing areas and workplaces along their routes with high-class public transportation.

The light-rail system will be constructed in stages. The schedules for Stages II and III are preliminary. Final decisions regarding them will depend on the pace at which planned building is completed and on when the required funding is made available.



The first stage will be between Gullmarsplan-Älvjö-Liljeholmen and Liljeholmen-Alvik. Construction is expected to commence in 1995.

The extension of Light-rail service Slussen-Gullmarsplan will depend on planned building. The extension work is expected to take place during the years 1996-1999. This segment is being studied further.

It is intended that Hammarby Sjöstad and parts of Sickla be expected in the mid 1990s. Light-rail service will provide these areas with high-class public transportation and can be linked in various ways to the Saltsjö Line.

The northern portion of the light-rail system Alvik-Bromma and beyond, is tied in part to the progress of construction at the former Bromma Airport and the Northern Station Area (Norra Stationsområdet). Planning activities for siting studies involving the northern portion of the light-rail system are currently under way. It is

expected that this extension will become interesting during the latter portion of this decade. This segment is being further studied.

Below we give some technical data about "the Horseshoe":

Line length	approx 35 km
(belonging to this line	approx 30 km)
Distance between stops	approx 1.000 m
Number of stations	approx 30
Number of vehicles	approx 30
Average speed	approx 35 km/h
Top speed	approx 70 km/h
Frequency during peak hours	5 min
Passengers per hour during peak hours	22.000

With light-rail system means according to a definition by UITP:

"A track-borne mode of transportation capable of being developed in stages from a modern tramway to a light rapid tramway on its own roadbed, in tunnels, or on viaducts. Each stage of development can be the final stage—but it should also permit continuation to the next, higher stage".

Subway

The subway will be repaired and renewed during the 1992-2006 period at a total cost of SEK 6 billion. Subway-car costs are expected to amount to SEK 4 billion. Reinvestments in track, art, traffic-control systems etc, are expected to amount to SEK 2 billion.

The subway will be extended from Hwulsta to Barkarby. Barkarby has a strategic location, at the intersection of the E18 highway, the Outer Cross-route, and the Västerås Line. The subway line will be extended to Barkarby Station when a new inter-city-train and regional-train station is established there.

The northeast sector has a poorer public-transportation infrastructure than the other sectors of the Region. This sector also has a lower share of public-transportation users than other sectors. The measures planned for this sector are intended to improve the availability and attractiveness of public transportation here to increase that share.

The Dennis Agreement was based on analyses whose findings showed in part that, in addition to planned improvements to the Roslag Line, an extension of the Mörby-Täby subway line would yield travel-time improvements that would justify the investment called for. Subsequently, further analyses have shown that such an extension of the subway line would be less economically feasible than formerly believed—partly because major improvements to the Roslag Line have already been made, are under way, and have been decided upon. The modernization of the Roslag Line already accomplished thus provides a better cost-benefit quotient.

Modernization of the Roslag Line is intended to improve travel times, conveyance frequency, regularity, and comfort and includes such features as a new bridge over Stocksundet ("Stock Sound").

At "Checkpoint 1996," the public-transportation efforts in the northeast sector will be evaluated. Findings regarding travel patterns and the traveler base will thus constitute bases for decisions as to further measures. If the number of Roslag Line travelers to inner Stockholm during the peak hour does not increase by at least 5%, extension of the subway will have to be revived as an alternative.

Core network for public transportation in inner Stockholm

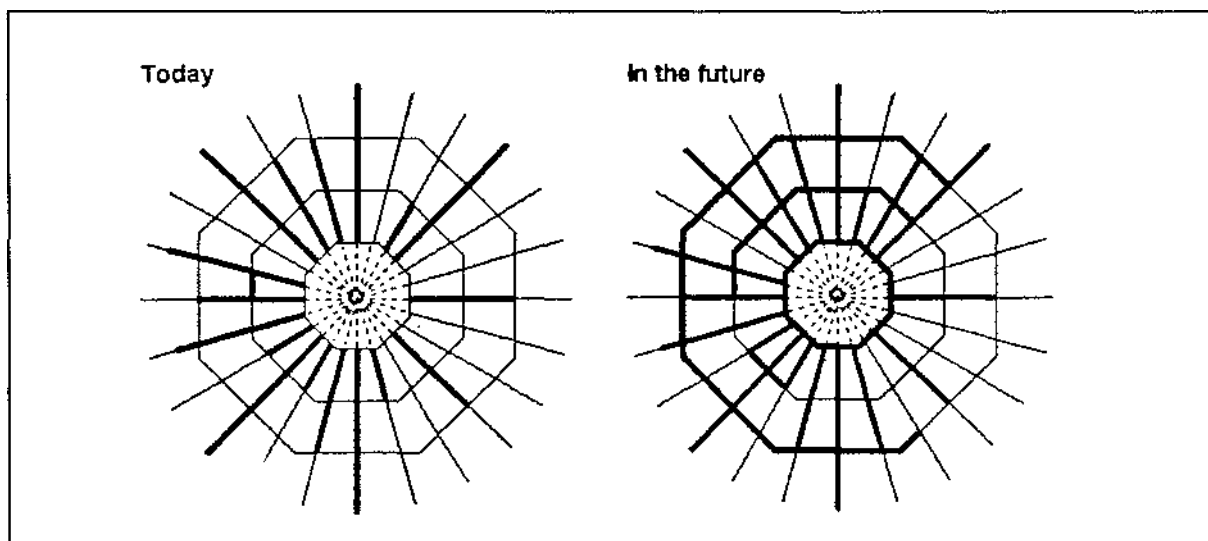
A core network for public transportation in the street grid of the inner city is to be introduced. To the extent possible, public transportation will be given exclusive street space and priority at signal —controlled intersections. The core network will be established for bus traffic. New constructions will be so devised as to facilitate the future development of trolley —bus or light— rail services. The core network will be established in stages during the period of 1991–1998. Services will commence at a pace in keeping with that of the reduction in car traffic and of the completion of the various links of the Ring. At the same time, supplementary public transportation of a service nature will be introduced. The core network will be operating at its full traffic capacity by 1998.

Only public-transportation vehicles having the best possible exhaust-emission control, using the environmentally best fuels, and producing low noise levels will be allowed to operate in the core network. Examples of such vehicles include buses fueled by ethanol or natural gas and buses featuring catalytic exhaust-emission control and particle traps.

Express buses

A transverse express-bus system will be built.

The public transport line structure



THE CONTENT OF THE AGREEMENT—ROAD TRAFFIC

For many years, the Stockholm Region has received far too small a portion of Sweden's overall road and highway appropriations in relation to the city's traffic-related responsibilities and population. The results: significant lags in necessary road investment and inadequate maintenance of the city's road network. The measures called for in the agreement will reduce car traffic in the inner city, improve transportation to the various parts of the region, facilitate accessibility and through-flow for goods being transported, and enhance public transportation in the region.

To make possible such improvements in the overall traffic situation, building a ring around inner Stockholm and the Outer Cross-route which will integrate the north and south parts of the Stockholm region are very important measures.

choose hybrid travel: by car *and* public transportation. The role of approach-road parking in the traffic system of the future is going to increase. A policy for the siting and financing of approach-road parking is devised and land earmarked at appropriate locations.

FINANCING

The investments in the public-transportation infrastructure will be financed as follows:

	SEK millions
Swedish government	8 600
Stockholm County Council	5 000
Funding to be appropriated in 1996	2 100
Total	15 700

The Ring and the Outer Cross-route will be financed entirely by fees imposed on vehicular traffic (18 400 SEK millions).

Vehicle-use fees

The Ring around central Stockholm and the Outer Cross-Route will thus be financed completely by fees imposed on vehicle use. The fee system will be so designed as to reduce through traffic in central Stockholm and "steer" it out onto the peripheral routes.

The fee system will satisfy stringent requirements regarding security, flexibility, and individuals legal rights. The State is participating in and promoting technical development work of electronic fee-collection systems.

The system will be so devised as to allow differentiation of fees on the basis of the time of day at which travel takes place. It will also be possible to differentiate fees by vehicle weight. Moreover, the system will allow differentiation according to vehicles' emission-control equipment.

A number of alternative fee systems have been discussed. The alternative chosen calls for the placement -in a sector outside of, or adjacent to, an expanded ring route- of toll stations on all roadways leading to inner Stockholm. There, tolls will be collected for passage to the city center.

Toll payment will start when all links of Ringen, with the exception of Österleden (the Eastern freeway), are opened in 1996. On the West Route, such toll stations will be so placed as to charge each vehicle for each passage, regardless of direction.

When first opened, the toll stations could be combination-stations allowing both cashless, automatic payment and cash payment. They could then be successively converted into fully automatic stations.

The average toll at system startup will be SEK 15 for passage of the Ring segment and SEK 5 per passage on the West Route for vehicles weighing less than 3.5 metric tons. Vehicles weighing more than 3.5 metric tons would be charged an average of three times these fees.

The principal vehicle-use-fee alternative means that approximately 25 toll stations will be established on all roads leading to city center and 2 toll stations on the West Route (tolls charged in both directions). The toll stations will be combined with both electronic and manual collection.

The calculation is based on following conditions:

annual traffic increase	
1991 — 2005	1.2 %
2006 — 2027	2 %
annual inflation rate	5 %
interest rate	10 %
depreciation periods —	
Ring	25 years
Outer Cross Route	18 years

IMPACT STUDIES

During the negotiation, a number of studies were performed to cast light on various measures' impacts on the environment, on public transportation, on road traffic, and on the economic development of the region.

The calculations show substantial impacts in the transport market, such as area-wide improvements in auto speed, public transport mode share and a substantial decrease in the road traffic-volumes in the central part of the capital.

As mentioned earlier, a major goal of the Dennis package is the improvement of the environment. A benefit analysis of the entire package produced the following results by 2005; the Dennis package compared to a reference alternative not including several of the Dennis investments and not including vehicle fees/tolls):

- Traffic will be steered to a greater extent to the more "traffic tolerant" regional main road network.
- Traffic will be diminished by 10 % overall and by 35 % in the city center.
- CO₂ emissions will be diminished by 20 % overall and by 40 % in the city center.
- CO emissions will be diminished by 15 % overall and by 35 % in the city center.
- NO_x emissions will be diminished by 20 % overall and by 35 % in the city center.
- Hydrocarbon emissions will be diminished by 15 % overall and by 35 % in the city center.
- Noise levels will not be diminished overall, but will be diminished by 45 % in the street of the city center and be increased by 20 % on the main road network.

It can thus be stated with regard to the environment that the Dennis package will reduce traffic, exhaust emissions, and noise.

IMPLEMENTATION

The political parties signatory undertake to work in the Stockholm Region for the implementation of the provisions of the agreement. The agreement will be ratified by the affected municipalities, county councils, and State agencies.

Implementation of the provisions of the agreement presupposes the financial participation of the State through special State grants totaling SEK 3.8 billion for investments in public transportation and State guarantee to the National Road Administration for borrowings by that Administration of funds to build the Ring and the Outer Cross-route.

The agreement presupposes further that the Stockholm region's share of ordinary appropriations for road and public-transportation investments will not be diminished. The legislation has to be amended to permit fees

to be charged motorists. The municipalities will be empowered, to the extent permissible under the terms of international commitments, to prohibit vehicles emitting disturbing exhausts from using certain roads.

The parties will continuously monitor how the terms of the agreement are being implemented and to produce a checklist in 1996 depicting the terms of the agreement and the results thereof. The parties further intend to obtain clarification —through discussions with the State in 1996— regarding State subsidies of the financing of the region's investments in the traffic system during the latter half of the agreement period.

CONCLUSION

By the agreements a stable groundwork has been laid for a coordinated, results oriented, traffic policy for the period ending with the year 2006. Funding is largely secured. These goals will be fulfilled: better environment, better access and through-flow and conditions for economic growth.

**AVRUPA KENTSEL SİSTEMİ VE
BU BÜTÜN İÇİNDE İSTANBUL'UN YERİ**
Judith RYSER

**URBAN DEVELOPMENT AND MANAGEMENT PROBLEMS
OF EUROPEAN METROPOLITAN CITIES:
THE LONDON EXPERIENCE**

ABSTRACT

London, the largest European capital is without self-government. It is left to its fragmented devices to cope with both the free market and targetted government interventions. lessons are to be learnt from urban management after the abolition of the Greater London Council and the way different interest groups contribute to development and change in London during the post big-bang boom and a subsequent period of public sector austerity and deep economic recession.

1. London and the international context

1.1. London's characteristics as a metropolis

- London is the largest metropolis of the EC (GLC area: 7.6 million, region: 17 million).
- London looks at itself as a 'world city'.
- London is the first financial centre of the EC, number three in the world, number one in its own time zone, well connected with New York and Tokyo; the City of London has a high concentration of foreign banks.
- London lies in the 'red banana' of high economic development potential. London will be connected to the trans-European transportation network by the channel tunnel in 1993 but lies at the end of the line without a high speed link to London and direct fast connections to the north of the UK.
- London has large scale speculative office developments with surplus space; some new office areas such as Docklands are poorly interconnected with the existing urban fabric.
- London Heathrow is the largest international hub airport, London Gatwick is the second largest international hub airport. The City airport in Docklands connects London with European cities (Brussels, Paris, Amsterdam, Berlin, etc) by small planes.
- London has a high concentration of knowledge based, cultural and corporate decision making establishments: universities, technical and business colleges, teaching hospitals, research institutions; corporate professional bodies, trade union headquarters; the national press and TV, data brokers and other media, communication, PR and lobbying firms; national and international corporate and commercial organisations, multinational headquarters; embassies and clubs; national theatres, operas, museums and art galleries.
- London cumulates power: the monarchy, government executive and legislative: Downing Street and the houses of parliament; the civil service, ministries, quangos; judiciary: the legal city (inns of court), law lords, highest court of justice, courts of appeal.
- London has both a large urban elite and widespread poverty. It has a diverse immigrant population and high concentrations of ethnic minorities.

1.2. Role and function of London in European integration

London has the ambition of becoming the financial centre of the EC. It has attracted the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) and wishes to host central European bank.

Deregulation and liberal politics make the UK the easiest point of entry to the single European market. London is a preferred location for non European firms as they can benefit from tax concessions, free capital flow, cheap labour, weak planning conditions, few restrictive practices and no exchange controls.

'Special friendship' with America attracts US and Canadian firms and investment (eg. Reichman's Olympia & York, SOM, etc).

London tends to go it alone in Europe. It is in competition with other European capitals, although it is not developing its 'grey power' (knowledge based economic activities) accordingly (displacement of research

councils to Swindon, closure of teaching hospitals, squeeze of university funding, loss of national exhibition centre to Birmingham, etc). Its formal relations with Paris and Bonn are handled by central government which established loose links with southern European capitals while maintaining strong (commercial and financial) connections with commonwealth capitals.

London's direct links with other European capitals are weak, as it cannot speak with one voice. London has difficulties in participating in European city networks (eg. the Union of capitals of the European Community of which the City of London is a member without liaising with the other London boroughs) and has to rely on informal and personal networking.

There is no statistical, analytical or comprehensive factual basis to assess the real role of London in European integration. Initiatives have been taken by different interest groups with support from institutional and commercial sponsors to deal with London in a world context¹, to rethink the future of London², its government³, its physical development⁴ and education⁵ or housing⁶ strategies for its existing communities⁷. Many pressure groups interested parties have united under the umbrella of the "Vision for London" association with the purpose to maintain a public debate on London. The Greater London Group at the LSE has produced a compendium of post GLC bodies providing urban services⁸ and the LBA has published a guide to local government in London⁹.

1. Administrative, legal, financial and technical tools of urban development and management in London

2.1. Democratic representation and administration in London

In 1986, the central government abolishes the upper tier of London government, the London-wide directly elected Greater London Council.

It is replaced by a proliferation of bodies without or little statutory power¹⁰ and insufficient means to maintain the GLC levels of service. Other parts have been absorbed by central government bodies. The metropolitan (London - wide) police remains directly answerable to the Home Office with no local control. The indirectly elected Inner London Education Authority is no local control. The indirectly elected Inner London Education Authority is also dismantled in 1987 and its special need and outreach services, adult education and pedagogical research have practically disappeared.

The lower tier of local government, the 32 London Boroughs are the only directly elected governments of London. The City of London has kept a special status practically unchanged since the middle ages. One London Borough has divided into seven neighbourhood councils. The rationale is to bring public services closer to the population. Nevertheless, certain statutory duties remain council-wide (eg director of social services, comptroller of finance, auditors).

Central government is considering a minister for London who would be responsible for the trunk road programme and traffic strategies and coordinate other strategic functions. This solution is unpalatable to both the London population and the opposition political parties. Meanwhile, London remains without a figure head, has no direct political representation and is deprived of self-government.

¹ Richard Kennedy. London World City moving into the 21st century. 1991. HMSO.

² London, a world class capital. The Labour Party. 1991.

³ Tony Travers, George Jones, Michael Hebbert, June Burnham. 1991. The Government of London. Rowntree Foundation.

⁴ Richard Rogers, Mark Fisher. 1992. A New London. Penguin Books.

⁵ RichBob Catterall (ed). 1990. Conference Report. London 2000. Education Strategies for the Whole Community.

⁶ City Life, a future for central London. Campaign for Homes in Central London. 1986.

⁷ Community Land and Workspace Services (CLAWS) a multi-disciplinary practice of architects, landscape architects and community consultants forms the bridge between project initiators and local communities.

⁸ Michael Hebbert & Tony Traves (eds). 1988. The London Government Handbook. Cassell.

⁹ LBA Handbook, a guide to local government in London. 1991.

¹⁰ The few handbooks compiled by the LSE Greater London Group, The LBA, the Royal Institute of Public Administration and others are quickly out of date, as the successor bodies change and many of them do not survive.

2.2. New national legal tools of local intervention

The objectives of the Thatcher governments were to 'roll back the state', to make local government more accountable to its constituents, but above all to open up urban services to the market and to encourage public-private partnerships. They have resulted in a parphenalia of local government legislation. The 1980 Local Government, Planning and Land Act created the key tools for national intervention in urban affairs. Urban development corporations, enterprise zones, partnership status, urban action areas, task forces, city action teams, inner city units, urban development grants, derelict land grants, urban regeneration grants, urban programmes, housing action areas, housing action trusts, and the latest addition, city challenge, a tendering system in which local governments compete, are all instruments to involve the private sector in urban development and to weaken local planning powers.

The Department of the Environment has commissioned some research to evaluate the effectiveness of these tools, but these studies do not amount to independent policy assessment.

The (national) urban development agency, being set up at present under Lord Walke, will regroup most of these programmes and control them. This will be another quango with no direct accountability to parliament.

2.3. Local government finance

The Thatcher governments were adamant in reducing the central contribution, levied on national income tax (51.1% in 1979, 44.7% in 1988 for the same services) to local expenditure which was also to be curbed in absolute terms. Thus, ceilings were imposed by the government (rate capping) on the domestic tax in high spending councils. The business rate was transferred from local to central government control. It is now a flat rate set by central government.

Within less than ten years, local taxation has changed three times. The property tax (rates) was based on valuation that had become out of date. It penalised people who lived in expensive locations and large and/or high standard premises. At the same time, local councils were able to set the rate for the business tax in their area which varied widely between local authorities.

Considered easy to collect but socially unjust, this property tax has been replaced by the community charge, a personal tax paid by all adult residents regardless of their personal circumstances. The 'poll tax' called thus by the population because it was based on compulsory registration with the council which, in turn, conditioned the right to vote was intended to make local councils more accountable to the citizens. Local authorities could set the rate, subject to central government guidelines and ceilings imposed by the government on individual councils.

This very unpopular tax was difficult to collect. It created particular hardship for poor households comprising a large number of adults as nationwide valuation managed and controlled by central government which establishes charge bands. There remains a small element of personal variation (eg rebates for single occupants). During the transition period, central subsidies will attenuate the blow for those who will face steep increases.

Central government control increased also on capital expenditure. Local councils were prevented from reinvesting the receipts from council house (social housing) sales made compulsory by central government with the 'right to buy' legislation. Earlier, block grants were distributed to local councils which were able to decide their sectoral allocation. Now central subsidies become more functionally targeted. Urban grants for specific programmes are gradually replaced by 'city challenge' funds for which local authorities have to compete with each other. Charges for local services are increasing while central subsidies and even capital investment for public services are being reduced (eg for public transport infrastructure).

All these changes mean a reduction of redistribution¹¹. With increasing territorial fragmentation, local councils have to either lower their service provision, impose higher user charges for them, increase local taxation

¹¹ See Chris Pickvance's study on British local government, in: Chris Pickvance & Edmond Preteceille (eds). 1991. State restructuring and local policy, a comparative perspective.

within government ceilings or sell their assets. But councils with the greatest concentration of social needs usually also house those with the lowest ability to pay. Despite the rather arbitrary element of equalisation for the allocation of central grants that takes into account different tax base and need of each area, service provision based of need has declined more in poor areas than in higher income districts.

3. Planning

3.1. Local plans

The London Boroughs are the planning authorities in charge of producing Unitary Development Plans (UDPs) according to central government guidelines. There no longer exists a structure plan for London. Instead, Central Government issues planning guidelines for London and circulars with specific instructions as regards development strategies. They include quantitative targets formerly contained in the structure plan. Central government also exercises controls on London Borough expenditure and budgets (eg prohibition to reinvest capital obtained from compulsory council housing sales, ie social subsidised housing stock built, owned and managed by local government, ceilings on local taxation, enforced land reserve sales, etc). Changes in the planning law aim to relax local development control. The changed user classes, for instance, have a strong impact on the local urban fabric. Similarly, accelerated development control procedures and shorter public consultation periods, increased reversals of local government decisions by the secretary of state on planning appeals, as well as large scale development approvals based on negotiated planning briefs to avoid costly planning inquiries reduce local autonomy.

LPAC, the London Planning Advisory Committee, made up of nominated London Borough representatives, is supposed to coordinate single tier planning, comment on strategic development of London-wide importance, lies with the south-east region (SARPLAN) and make representations to central government on strategic London-wide issues.

3.2. London's planning system and techniques practiced by London's administrative structure

The 'ultra vires' principles has been strengthened since the abolition of the Greater London Council and of the other six metropolitan counties which means that urban areas have single tier local government while less urbanised areas maintain a two-tier local government system with structure and local plans.

In theory, unitary development plans which contain a strategic and a programming part should enable London boroughs to adopt an integrative approach. In reality, both local finance and the various powers have been weakened. Urban functions and services have been contracted out, leased, transferred to other sectoral bodies, privatised, cut or abandoned altogether.

The London boroughs have been burdened with an increasing number of tasks aimed at implementing government policies (eg 'health in the community') for which they have not been attributed the corresponding finance. Nevertheless, they can still draw on component staff.

Technical local government services and local government professional staff are traditionally of high quality, particularly in London where greater complexity requires specialised skills. Nevertheless, the boroughs cannot undertake the urban research nor perform the scientific services that were provided by the GLC for London as a whole. Also, many boroughs start to contract out also services run by professionals, such as building and land surveying, architectural design, financial services and even planning and development control.

3.3. Infrastructure planning and provision

There is no more integrated infrastructure planning for London. Capital investment for still publicly owned infrastructure is essentially decided by central government. The intention is to privatise as many urban services and with contracts (see for example the inroads made by the French water companies and Dutch firms into urban cleansing, sewerage, waste collection and disposal).

Responsibilities for the road network are distributed between central government and the boroughs with LPAC holding a weak 'advisory' coordinating role. In reality, there is little coordination between rail, bus and

road, little integration between the various public transportation systems. Initially, the London Docklands Light Railway (DLR) and was not connected to the existing network due to obstructions from the City of London. The DLR was run independently. Not that it is being connected to the underground network, it still does not run on weekends. There are plans for unconnected local monorails in Croydon, south London and other large scale development projects at Kings Cross and the Royal Docks.

Waste disposal is run by 16 different authorities, while a single authority (London Waste Regulatory Authority with nominated representatives from the London boroughs) is responsible for licencing and pollution controls. Similar sectoral arrangements exist for other services such as the fire brigade and the ambulance service.

Sometimes, conflicting situations arise. Privatised Thames Water and the London Port Authority are responsible for the Thames, besides the river police. Thus, the privatised river bus cannot use certain piers. The London Rivers Association, a voluntary body grouping the riparian boroughs and other interested parties aims to coordinate waterway matters.

3.4. The third sector

Increased responsibilities and decreased local government resources have left a growing gap which is gradually filled by the 'third' (informal, social) sector. Voluntary organisations, local associations, charities, the church, etc step in and perform some of these services at the community level. There are many innovative examples in London, especially in the poorer areas¹².

Also, parts of the local society are claiming greater participation and are acquiring technical and negotiation skills of their own. They hire their own experts (eg planning for real, community planning, community development trusts) to make counter proposals to top-down or speculative development projects (eg Brick Lane¹³, Kings Cross¹⁴). Some even take over the land and develop it themselves (eg Coin Street¹⁵).

4. Recent development strategies, instruments and operations in London

4.1. Docklands

Central government has given itself a series of instruments to intervene directly in urban development (Local Government, Planning and Land Act 1980). OIn 1981, it created the London Docklands Development Corporation (LDDC), a quango with compulsory purchasing (if privately owned land) and wasting powers (for publicly owned land) with the task to revitalise 20 km² of land in the London docks. In ten years, Σ 1'120 million of public money was spent which arguably attracted Σ 8'420 of private investment in parts of the derelict docks in the East End of London. Separately, over Σ 1200 million were spent on transport infrastructure (roads and DLR). Further, Docklands benefited from other indirect and fiscal subsidies, (eg in the Enterprise Zone, tax holidays, writing off construction costs, zero rating, no industrial levy, etc).

Derelict land was serviced by the LDDC and sold well below its market value. Planning decisions, de facto taken by the LDDC were not discussed in public, transactions were undertaken in secret and prices were not

¹² For example, the Bromley-by-Bow Centre the in the poor East End of London is run under the auspices of the united reformed church and developing its own constitution. It is providing a creche, facilities for the elderly, the disabled, language classes for the immigrant groups which speak 52 languages in the neighbourhood, dance classes, a self-financing cafe, artist and crafts workshops with classes for the local community. They have built and expanded their premises themselves and are wust completing 'Open House' a hostel for patients from closed down psychiatric and gereatric hospitals. They plan to take over the adjacent neglected open space and turn it into community leisure facilities.

¹³ Community Development Grop. Planning ofr Future. A community plan produced by the community development group to be realised by a community development trust and land released. By the developers as a planning gain for the local community. 1987.

¹⁴ Towards a People's Plan. Full Report 1991. Prepared by Michael Parkes and Daniel C Mouawad with the Kings Cross Railway Lands Group.

¹⁵ There is another Way. Coin Street Community Builders. Design and build and refurbish existing warehouses on a 13 acre site on the Thames South Bank near the National Theatre: cooperative housing, street market and arts and crafts workshops, open spaces and community park, flats, artist studios, restaurants, shops and workshops in converted Stamford Wharf.

released. Estimates attribute negative land values of some $\Sigma 100'000/\text{acre}$ in 1981 which was initially handed over for free to seed corn development, then sold for some $\Sigma 200'000/\text{acre}$ to private investors. In the Isle of Dogs, land changed hands in 1984 at $\Sigma 3$ million/acre and Canary Wharf was valued at $\Sigma 5-7$ million/acre in the 'creative' accounts. Obviously, such prices demanded very high densities with high rental yields that were calculated accordingly.

The City of London responded by revising its newly approved development plan and doubling plot ratios. In response, 40% of the square mile was under (re-) construction and provided up-to-date office space for newcomers. Olympia & York ended up at the receivers when it had to mark down its real estate to more realistic values, especially as rentals decreased in the City of London from $\Sigma 75/\text{sqft}$ to as low as $\Sigma 25/\text{sqft}$ in 1991 while the public transportation situation remained unsatisfactory in Docklands, moreover during a period of steep and prolonged economic recession.

Docklands shows the deleterious effects of development led purely by the market when the public sector is not giving into pressures post hoc. The results are an inappropriate built environment without adequate infrastructure, bankruptcies due to speculative investment and an alienated local society which could have benefited from planned investment into the rehabilitation of Docklands at a sustainable pace according to a programme which included their needs.

4.2. Public sector real estate development

railway land

Hybrid bills, an abbreviated parliamentary legislative procedure, enables British Rail Properties Ltd to redevelop its centrally located railway stations and adjacent (derelict) railway land. These operations aim to yield extra income for British Rail (BR) to invest in modernisation of infrastructure and rolling stock and to improve its services up to standards that make BR attractive for privatisation.

The railway land development constitutes a good example of what the government understand by partnership. Property has been separated from commercial operations. It launched a competition for some of the largest sites, such as the 134 acres at Kings Cross. Consortia grouping several land owners, planning firms, developers and contractors produced master plans. Norman Foster Associates won the competition with a scheme around a public park. Camden Borough Council has given outline planning permission for a scheme without quantified land use data after three years of negotiation and public protest, because it could not afford the costs of a planning inquiry. Certain parts of the development, i.e. the new rail tracks across London to link up the south coast with the north of the country, as well as the channel tunnel terminal were approved by parliament independently of the overall development plan. The fact that the high speed link has to be financed entirely by the private sector like the channel tunnel creates great uncertainty and delays the rest of the development. Kings Cross railway land may well face decades of planning blight while alternative routes are being debated, including the location of the channel tunnel London terminal in Stratford in the East of London.

Meanwhile, a head station with a $\Sigma 3$ million channel tunnel terminal designed by Nick Grimshaw is under construction at Waterloo which triggered Stanhope to try to redevelop the South Bank cultural centre first by covering it over with commercial premises, than by demolishing it altogether and replacing it with office and retail premises. The adjacent County Hall (the seat of the ex-GLC) has been sold to the highest bidder, a Japanese consortium, to transform it into a hotel and conference centre, instead of passing it on the London School of Economics for educational purposes in the public interest.

Earlier, BR negotiated a redevelopment deal with Rosehough Stanhope for Broad gate, the largest developable site left over in the City of London. Ove Arup designed the initial masterplan and built the Finsbury Avenue office block ahead of the comprehensive development over the demolished Broad Street station and Liverpool Street station which was partially saved from demolition. Only SOM of Chicago was able to deliver the speed at which the 1 million sqft of offices were to be built without disrupting rail traffic with crews working in round the clock shifts.

Practically all the BR head railway stations which lie on the inner ring of central London are being redeveloped. Exotic ideas include the relocation of University College hospital above Euston Station to liberate expensive land for commercial redevelopment.

hospital sites

Already many hospitals, including reputed teaching hospitals, are being demolished to liberate prime central London sites which are sold for high density commercial redevelopment with receipts often used to cover hospital running costs.

redundant utilities and public service premises

Public utility premises in central London are being sold off by the privatised utilities (electricity, gas, water, telephone: power stations, transformer stations, sewage plants, pumping stations, etc) to make way for commercial development. London Boroughs which inherited land and utility premises also sell them off to the private sector (eg refuse transfer stations, public works shelters, bus garages).

Planned privatisation of the post office will liberate further central London sites.

partnership ventures

Sometimes, these public-private transactions resulted in imaginative partnerships. Thus Stuart Lipton managed to do a deal with the London Borough of Hillingdon to purchase a large land fill site used for refuse disposal for several decades. The developer was reinstating the polluted land and landscaped a large part of it into a golf course and public open space which it returned to the local authority. In return, Stanhope could develop a part of the site into an exclusive high tech business park with communal services and facilities (restaurants, clubs, conference and sports facilities, etc) located close to Heathrow airport whose occupants had membership of the golf course.

4.3. Land ownership

Land ownership, land price formation and related cost transfers are arguably the most critical factors affecting urban development. For example, the use of public space such as roads by private cars is not priced in the same way as the use of building land. Property and ground tax are insufficient to finance urban services adequately. But taxation for the use of public spaces including roads is even lower, despite road tax or even petrol excise duties. It is through massive underpriced land ownership transfers that Docklands was able to attract real estate investment. The costs of road construction were not passed onto the user, unlike the rail costs which accrue increasingly to the passengers through ticket pricing.

5. Urban data and factors of influence

The abolition of London's strategic authority has fragmented the information base of the capital. London Boroughs collect statutory data on population, land use, physical stock, education, social service provision, etc. They have little opportunity to carry out data processing and analysis themselves.

5.1. The London Research Centre

The London Research Centre (LRC) which was the intelligence arm of the Greater London Council handles certain statutory statistical data collection and processing (demographic data). It has inherited the GLC research library which it maintains, expands and makes available to its client organisations also by means of publications, together with abstracting and on-line services. The LRC undertakes specialised surveys on contract for the London Boroughs according to an annually negotiated budget which covers about half its intelligence work. LPAC, a regular client of the LRC, has to commission and pay for statistical inputs. The LRC maintains an electronic database and publishes intelligence bulletins. It had developed a model to analyse micro census data in other parts of the country and carries out these services for central government.

5.2. Other London data brokers

The GLC traffic data and modelling for London has been taken over by the Department of Transportation. Other transportation data bases are collected sectorally (eg by London Regional Transport, London Underground plc and the London bus companies). Pressure groups dealing with public transport, such as Transport 2000 also

collate and analyse data sets and have to sell them to the public as they lack public funding. Much of this information is at the disposal of the director of London traffic who has been recently established by and within central government.

Other London data is collected by quangos, qualgos, etc as well as by private firms which handle and disseminate information on London commercially (eg, Coopers Lybrand & Deloitte, Touch Ross and Price Waterhouse as well as many estate agents.).

Because there is no single 'repository' for London data and information, it is difficult to find out about existing data sets and even more difficult to get access to them. Data collections, usually commissioned for specific purposes and by individual clients are not well publicised. Often such statistical and quantitative information is produced for a one-off purpose. If it is at all available to outside users, it is very expensive to acquire.

Even information collected by the public sector, based on compulsory returns, is no longer freely available. This poses a problem of democracy and equity concerning assets in the public domain.

The London Boroughs undertake some data collection and analysis themselves over and above information they have to provide by statute. The London Borough Association (the LBA groups mainly Tory and Liberal boroughs) and the Association of London Authorities (the ALA consists of Labour boroughs) undertake sectoral statistical work and in-depth surveys which they use for their campaigns and to lobby the government.

6. Other London data brokers

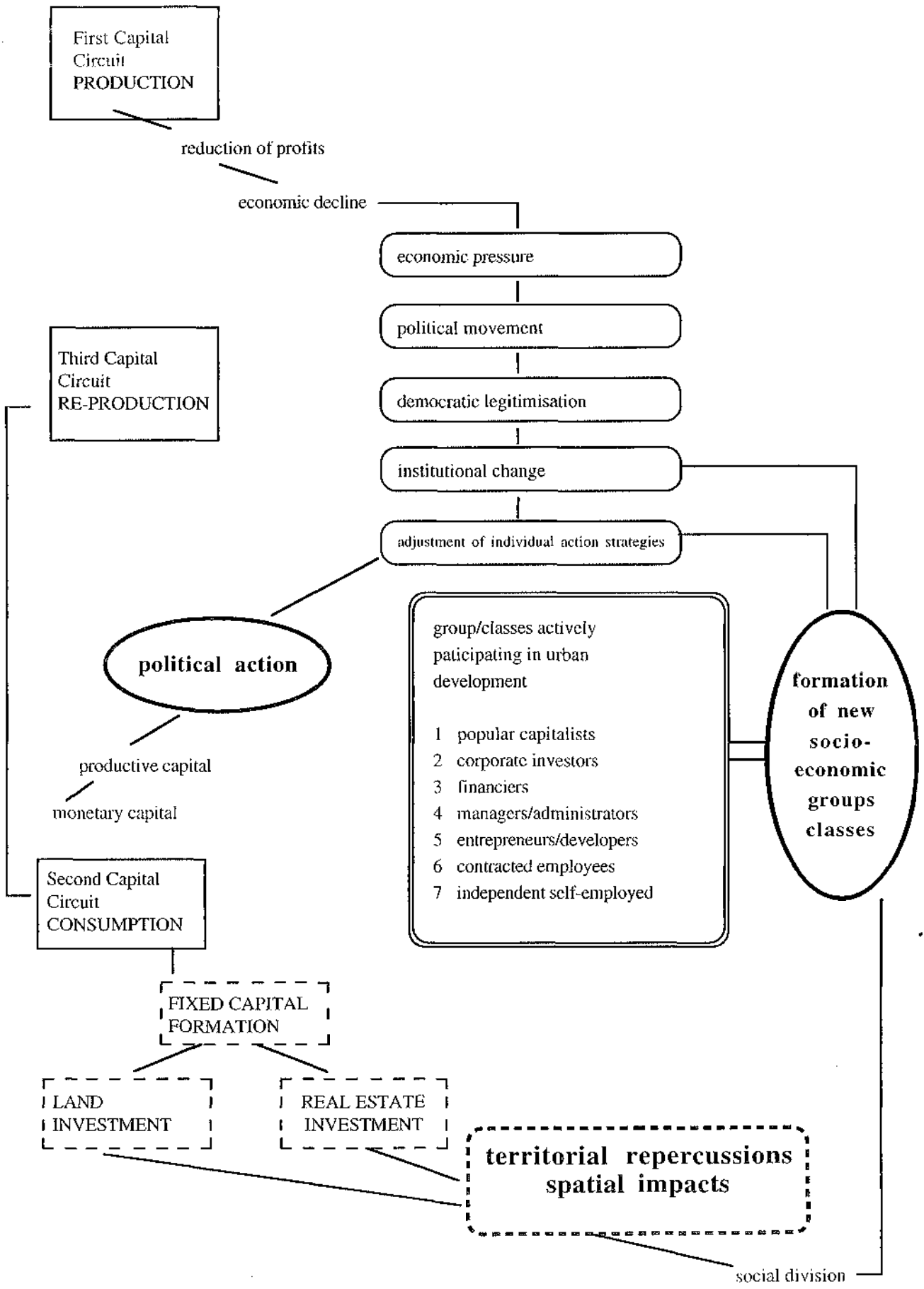
London, the largest European metropolis, has undergone drastic physical changes since the abolition of the Greater London Council. Initially, the removal of 'unnecessary and superfluous bureaucracy and planning' was welcomed by the developers. Yet overproduction of office and retail space undermined real estate prices and lack of public infrastructure investment had an adverse effect on property sales and rentals. The developers themselves were demanding greater certainty provided by planning and development control rules which are devised to guarantee a more acceptable level playing field.

Due to lack of horizontal coordination, the 'nimby' (not in my backyard) mentality and competition between boroughs, traffic became increasingly chaotic, as each borough attempted to push especially through-traffic onto neighbouring territory. Similarly, certain public services deteriorated for lack of London-wide strategies. For example, flytipping of waste amounted to 1 million tons per annum (of 15 million tons total waste) for lack of inspection. Individual boroughs reverted to cheap disposal methods by road instead of more expensive environmentfriendly transfer by river and train to disused quarries and clay pits in the Home Counties.

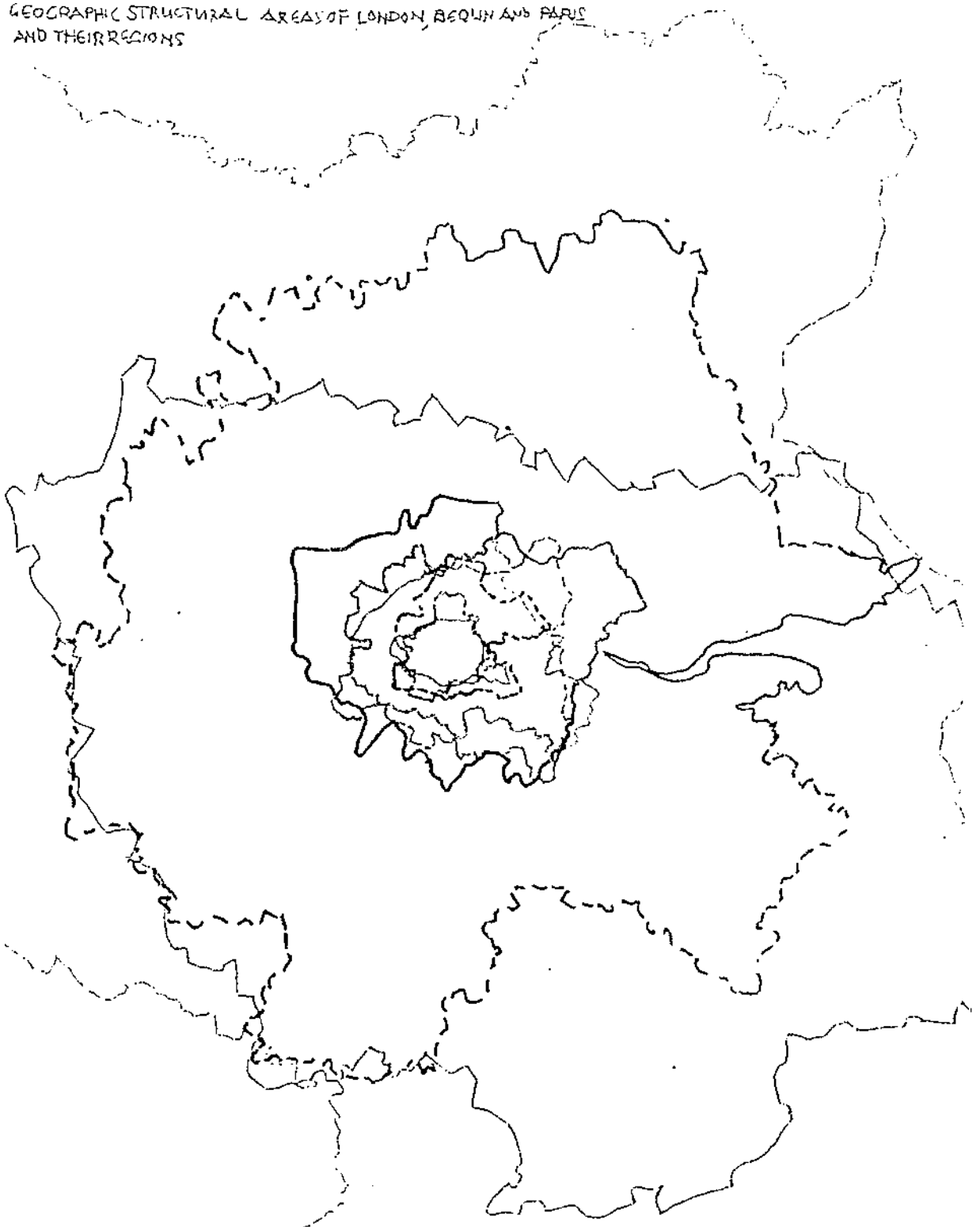
The centres of excellence that provided the collective memory necessary for longer term strategic planning and agglomerationwide coordination were dismantled and the expertise irreversibly dispersed.

Most importantly, London lacks the voice, the civic ambition and the leadership to compete effectively for a prominent place in the single European market. Of course, these phenomena are exacerbated by the economic recession, but an enfranchised London would have stood a better chance to fight back.

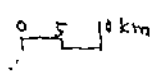
Judith Ryser, London, October 1992
honorary research fellow
Barlett School of Architecture and Planning
University College London.

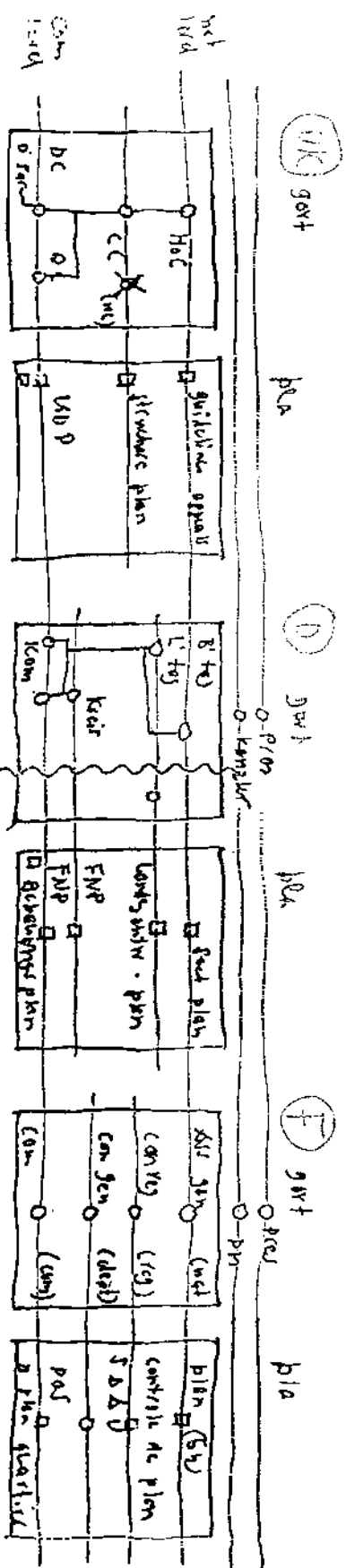


GEOGRAPHIC STRUCTURAL AREAS OF LONDON, BEOLIN AND PARIS
AND THEIR REGIONS



- PARIS - Ile de France
- LONDON - (LCC) - OMA
- BERLIN - (MIGL)





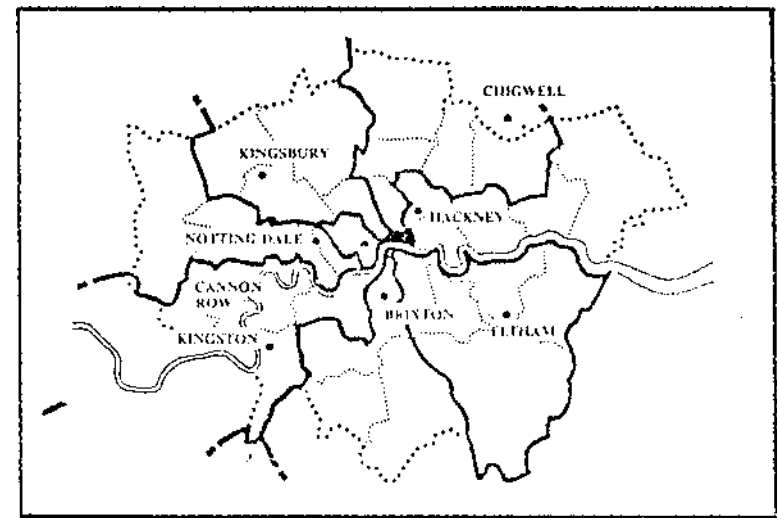
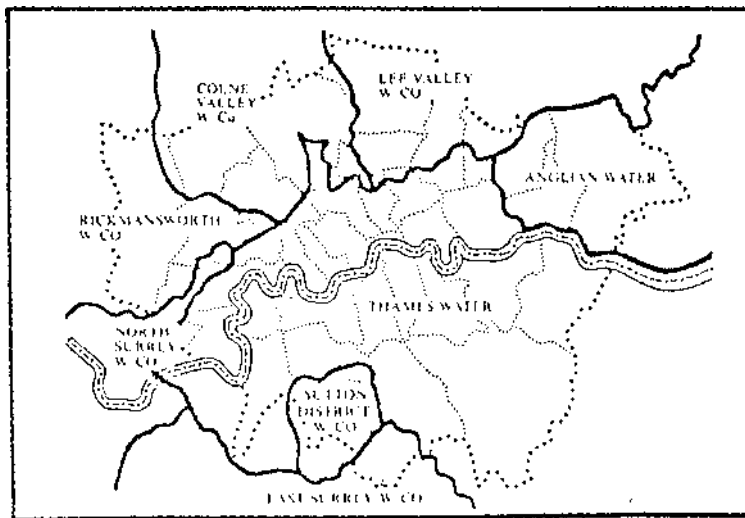
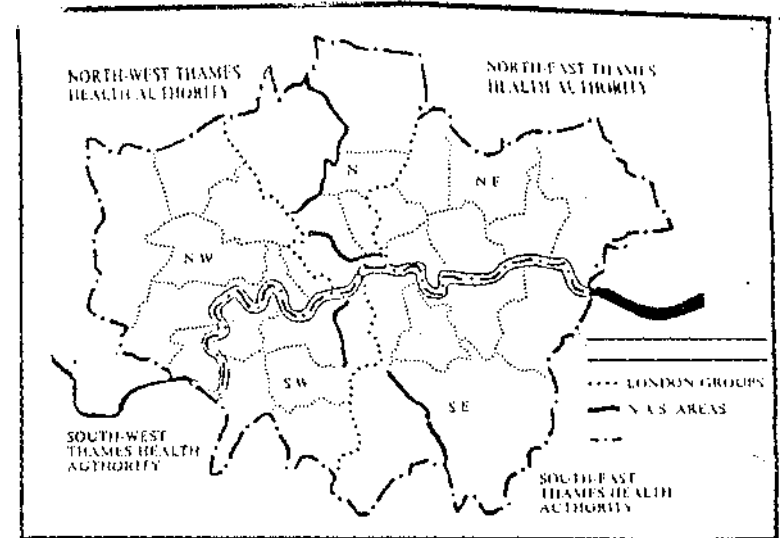
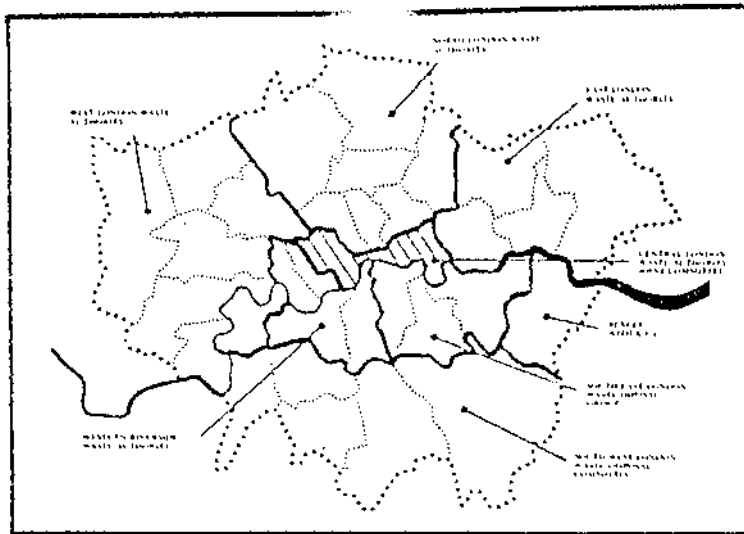


FIGURE 1.5 ADMINISTRATIVE BOUNDARIES IN LONDON
SOURCE:

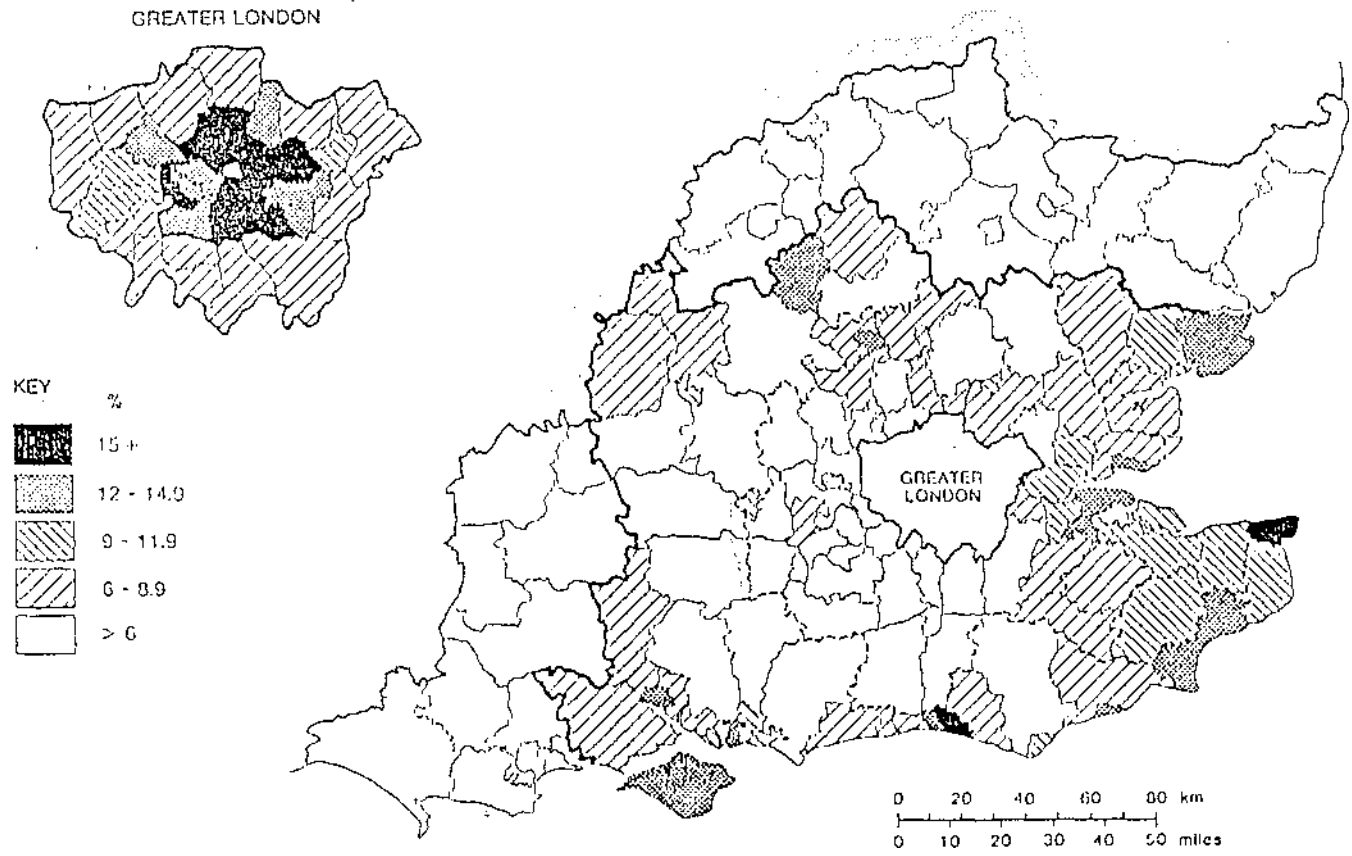


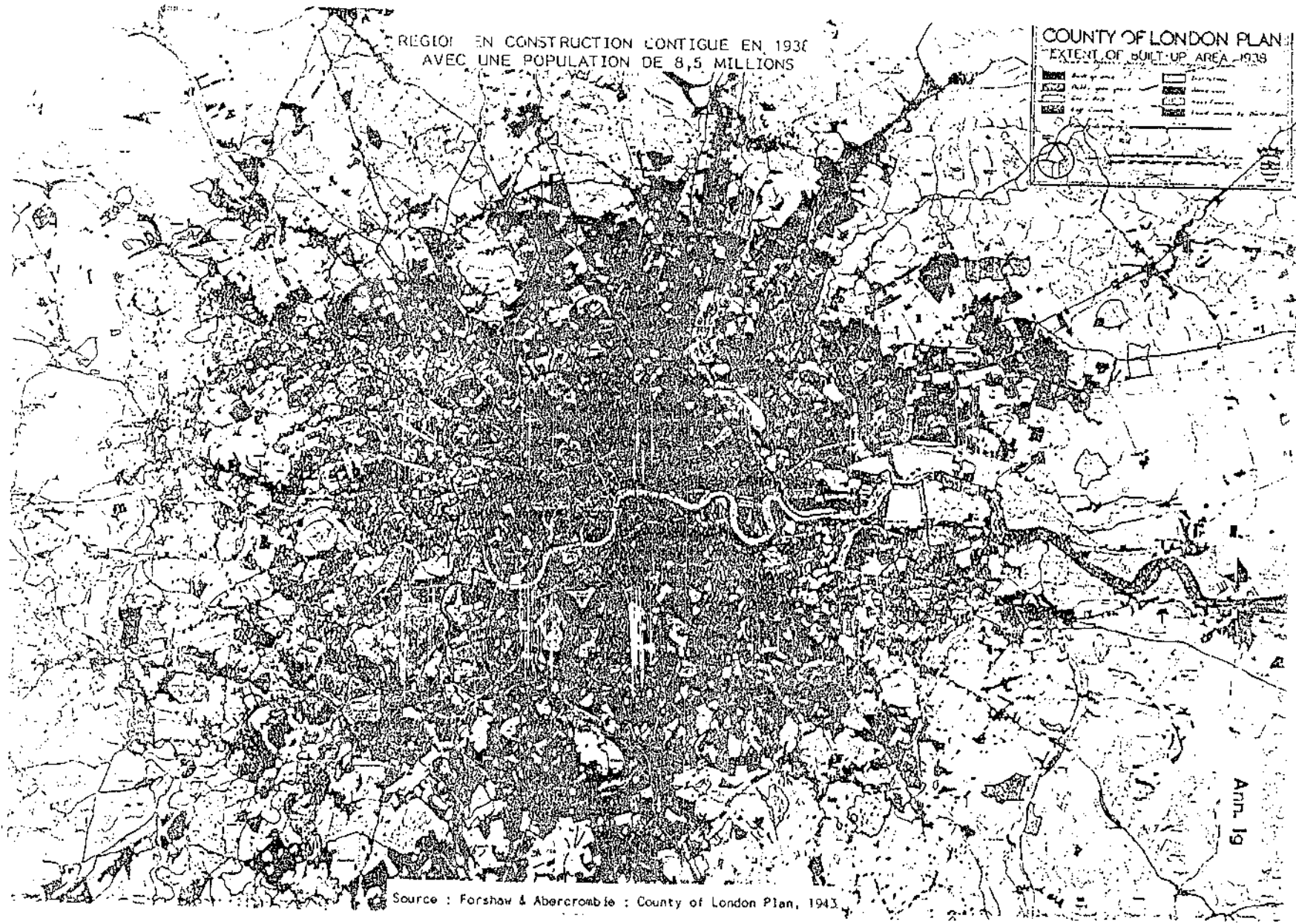
Figure 8 Local resident-based unemployment rates, 1986. The region contains startling variations, from virtually full employment in parts of the prosperous 'Western Crescent' to unemployment rates of 20 per cent and more in some of the deprived inner London boroughs.

REGION EN CONSTRUCTION CONTIGUE EN 1936
AVEC UNE POPULATION DE 8,5 MILLIONS

COUNTY OF LONDON PLAN
EXTENT OF BUILT-UP AREA - 1938

	Built-up area		Open land
	Water		Forest
	Railway		Road
	Canal		Embankment
	High ground		Low ground

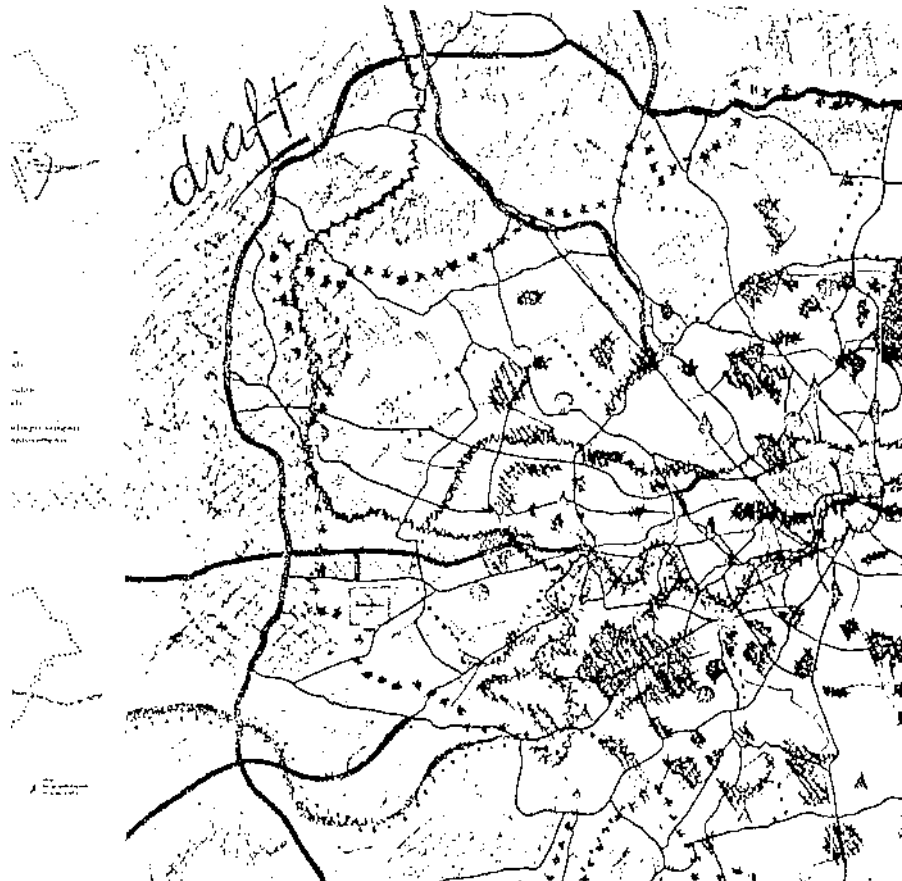
Scale: 1 inch = 1 mile

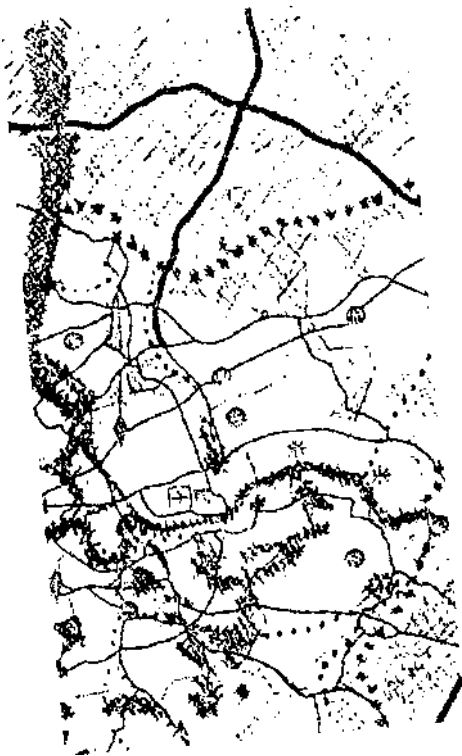


Source : Forshaw & Abercrombie : County of London Plan, 1943

Apr. 19

METROPOLITAN DIAGRAM









**NET-ADDITION,
PROVISION 198**



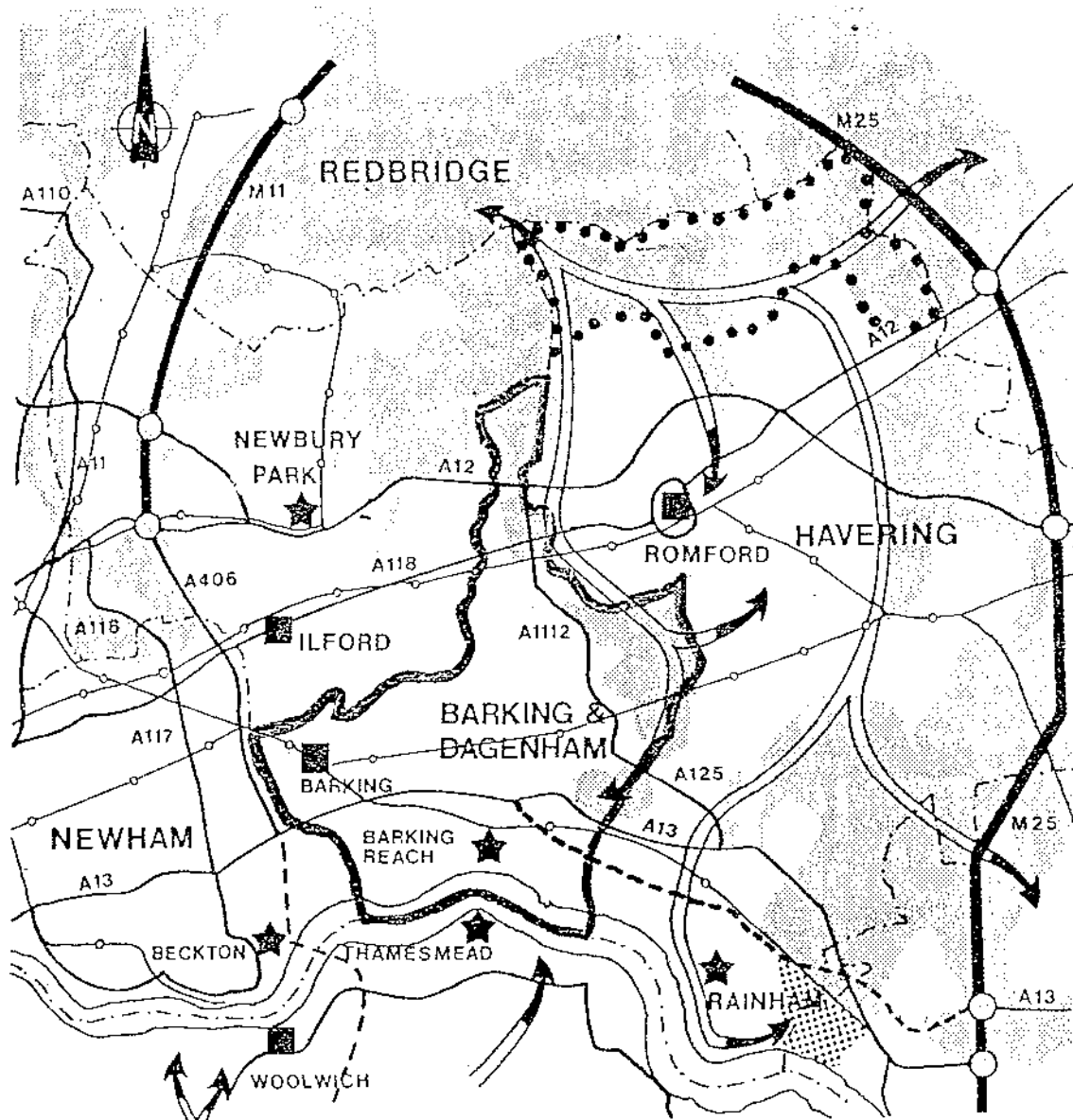
Both high and low densities decrease. The higher end of I-PAT's objectives.

KEY  From drawings

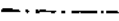

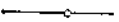




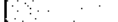




GROWTH POINT

-  Growth point
-  Growth point with strategic route
-  Strategic route

**STRATEGIC VIA
SIGNPOSTS**

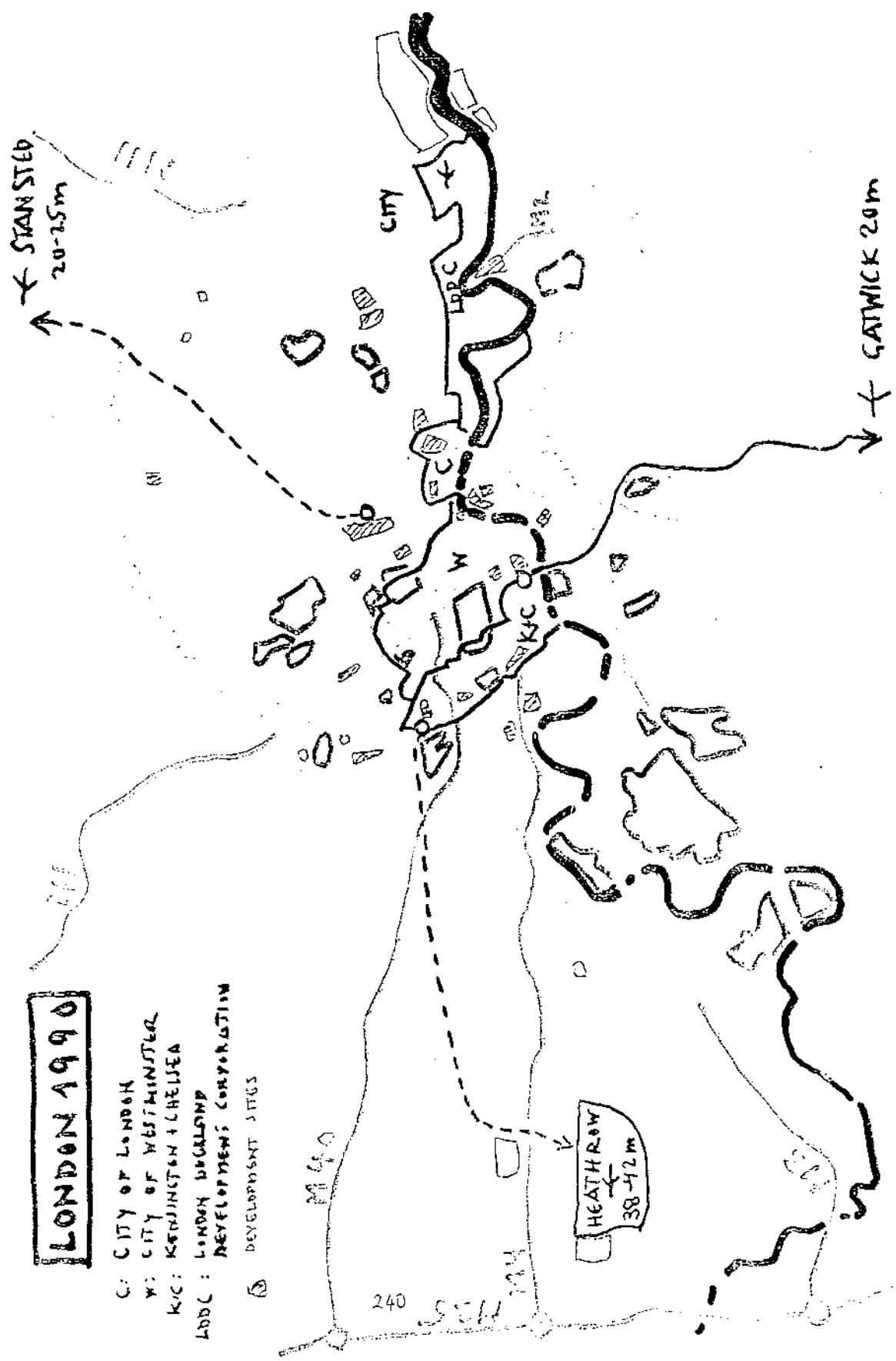


Map 1 Key Diagram

- | | | | |
|---|------------------|---|-----------------------------|
|  | Borough Boundary |  | Trunk Roads and Major Roads |
|  | Railway |  | Moterway |
|  | Proposed Railway |  | Strategic Centre |
|  | Proposed Road |  | Green Belt |
|  | Growth Point |  | Proposed Green Belt |
|  | Green Chains |  | Area of Special Character |

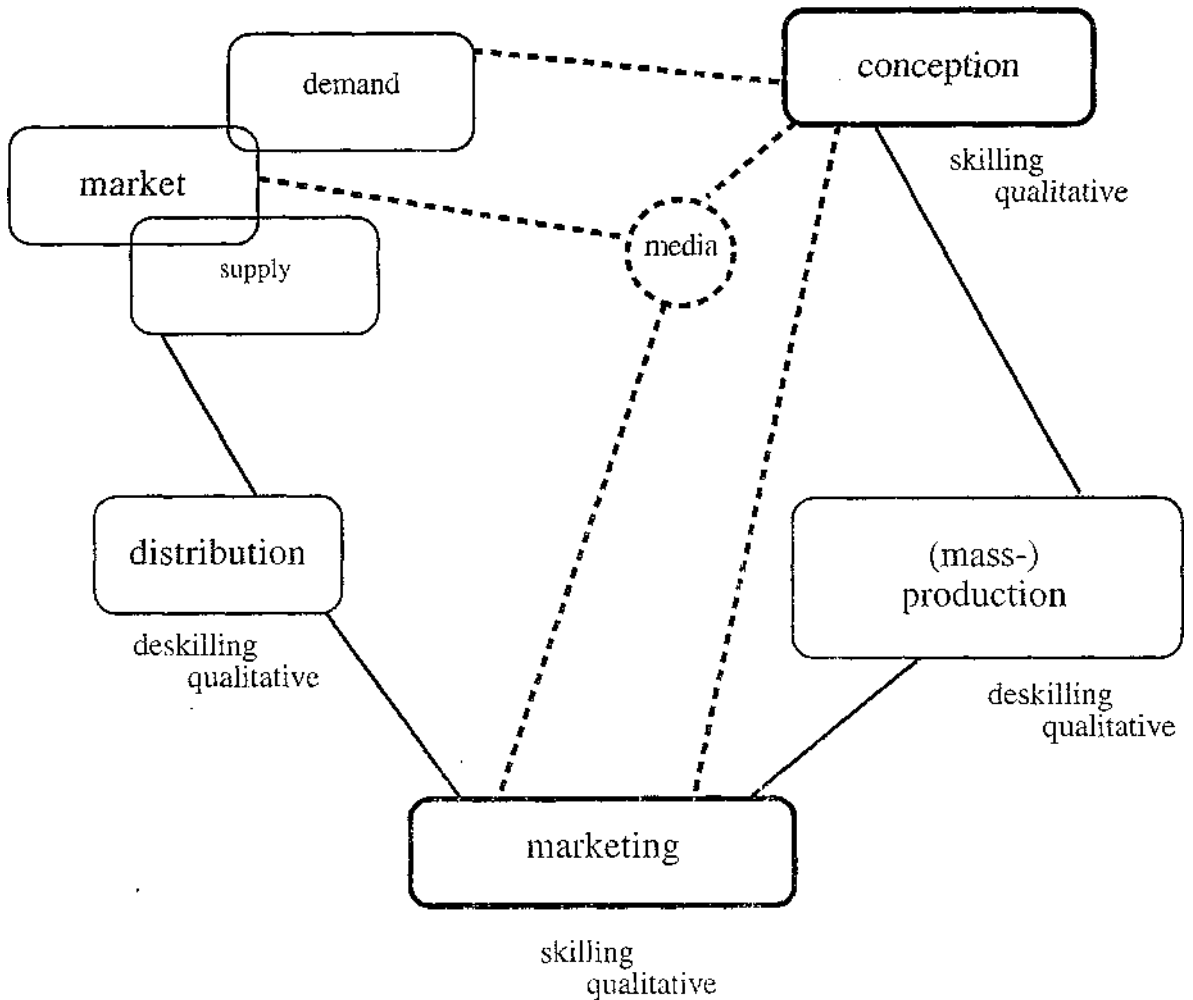
LONDON 1990

- C: CITY OF LONDON
- W: CITY OF WESTMINSTER
- K/C: KENNINGTON & CHELSEA
- LDDC: LONDON DEVELOPMENT CORPORATION
- DEVELOPMENT SITES



A-SPATIAL ECONOMIC DYNAMICS and repercussions on territorial organisation

Production Cycle



Knowledge-Based Economic Activities

Conception		Benefit from urban concentration and synergy
Marketing	innovative	Need and reproduce skilled labour
Production		Need large sites and cheap land and cheap unskilled labour
Distribution	routine	Benefit from market proximity

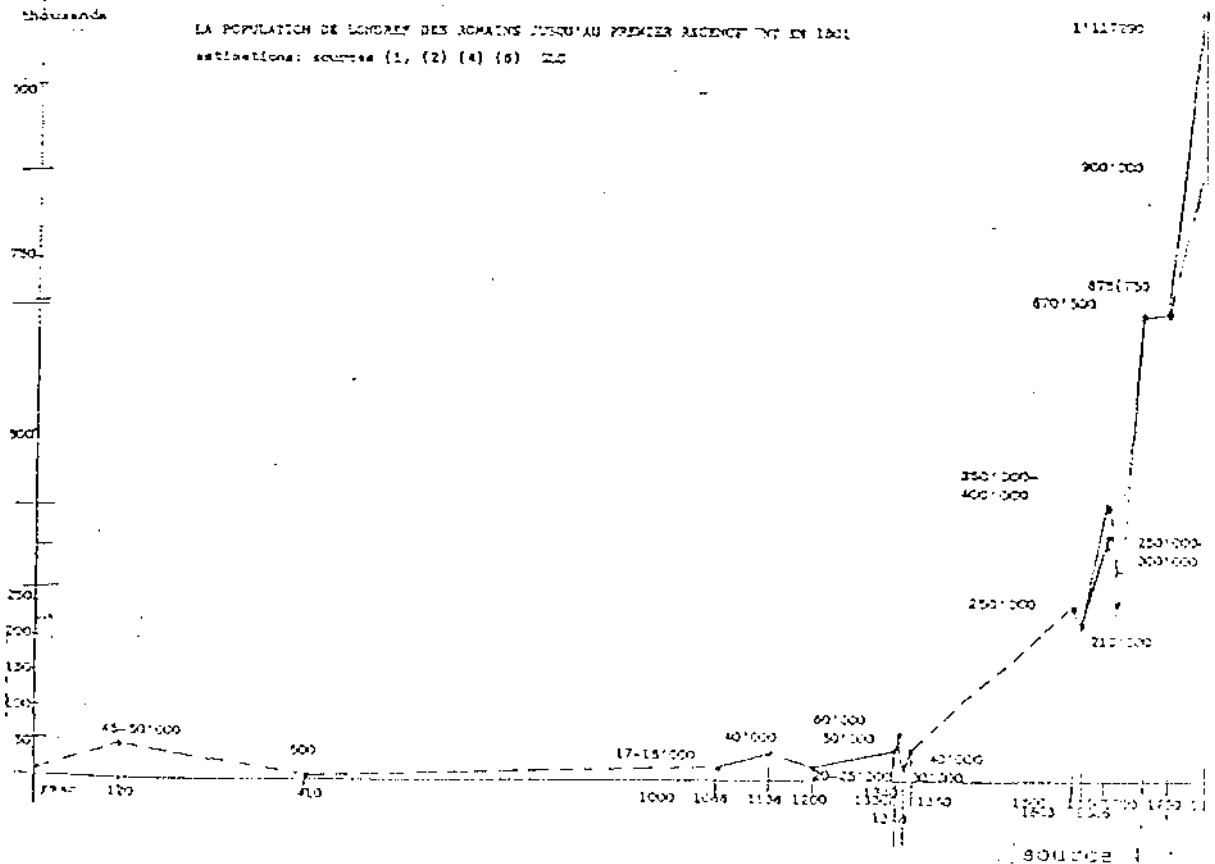
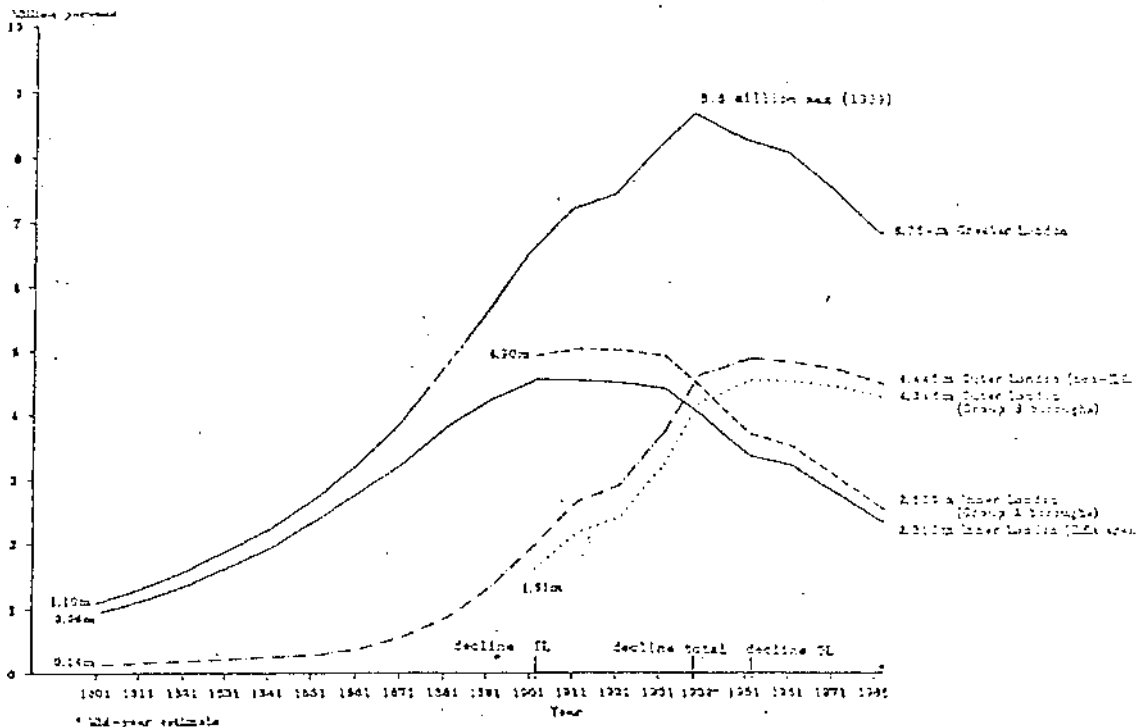
source: Strates, Paris, 1989.

La metropole parisienne,

Systeme productif et organisation de l'espace

Graphics: JR/92

Population trends, national censuses, 1901-1983



LONDON METROPOLITAN AREA

Table 1 Definitions of London and Sout East

	1961	1971	1981	1981	1986
	Census	Census	Census	Estimate	Estimate
'Geater South East'	18,217,529	19,484,079	19,615,233	19,859,800	20,266,300
South East	15,993,116	16,930,630	16,795,756	17,010,400	17,264,600
Greater London	7,992,443	7,452,346	6,713,165	6,805,700	6,775,200
Inner London	3,492,879	3,031,935	2,497,978	2,550,200	2,511,700
Outer London	4,499,564	4,420,411	4,215,187	4,255,500	4,263,500
Outer Metropolitan Area	4,390,087	5,206,831	5,461,918	5,513,600	5,581,000
Outer South East	3,610,586	4,271,453	4,620,673	4,691,100	4,908,600
ROSE	8,000,673	9,478,284	10,085,591	10,204,700	10,489,600
South East Fringe	2,224,413	2,553,449	2,819,477	2,849,400	3,001,700
ROGSE	10,225,086	12,031,733	12,902,068	13,054,100	13,491,300



Figure 1 — Greater South East: Constituent rings Grater London, the area of the old Greater London Council, is part of a much larger London Metropolitan Area. But growth has now rippled right outside even this latter area - even, in fact, beyond the efficial South-East region, making it necessary to talk of a Greater South East.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
PLANLAMA ÇALIŞMALARI
Ahmet KESKİN - Murat DİREN

ÖZET

Bu metin, başlangıç aşamasında olan İstanbul Metropolitan Planı çalışmalarını tanıtmaya yönelik konuşma notlarından derlenmiştir. İlk olara İstanbul'un geçmişteki koşullar içinde coğrafi konumundan kaynaklanan metropol niteliğine kısaca değinilmiştir.

İkinci olarak, dünyadaki ekonomik - politik sistem değişikliklerine bağlı olarak İstanbul'un küresel ekonomi içinde alabileceği yer ve geleceğine yönelik bir vizyon içinde planlama hedefleri ele alınmıştır.

Üçüncü olarak, kentlerin evrimleşme çizgisinde enformasyon teknolojisindeki gelişmelerin yeri ve ulaşım teknolojisi ile beraber, kent makroformuna etkileri irdelenmiştir.

Dördüncü olarak İstanbul'un uluslararası metropol olma hedefini gerçekleştirebilecek politikalar ve planlama yaklaşımı tartışılmıştır.

Son olarak, geniş bir veri tabanı ile hızlı bir planlama çalışmasına yardımcı olması beklenen bilgisayar kullanımlarının tanıtılmasına çalışılmıştır.

TARİHTE İSTANBUL METROPOLÜ

İstanbul tarihi boyunca uygun coğrafyası nedeniyle ticaret kontrol ve koordinasyon merkezi olmuştur. Önce Avrupa, Ön Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrikayı kontrol eden ve Akdenizi bir iç deniz ve yüksek teknoloji içeren ulaşım ortamı olarak kullanan Roma İmparatorluğu sisteminin devamı Doğu Roma'nın başkenti, sonra aynı sistemi devralan ve işleten, geliştiren bir Osmanlı İmparatorluğu başkentidir. Geliştirdikleri kurumlarla, tüm bu alanı kontrol eden, Nil vadisinden ürün fazlasını, ipek yolundan Çin'in ipek ve baharatını, Kuzey Akdenizin zeytinyağını, şarabını toplayıp, Akdeniz'den gemilerle, karadan kervan yolları, kervan saraylar, gibi dönemin üstün ulaşım teknolojisi ve örgütlenmesini oluşturarak tüm eski dünyaya dağıtan ticaret kanalları oluşturarak ve etkin bir askeri ve jandarma karışımı sistemle bu ticaret ağını ve sistemini koruyan - sürdüren iki imparatorluk.

Bütün bu fonksiyonları kontrol eden, koordinasyonu sağlayan, bu konuda ihtisaslaşmış, iki imparatorluk başkenti İstanbul, bu niteliğiyle tarihin 2500 yıldan daha eski metropolü sıfatını taşımaktadır.

Tarımsal üretimin değişimine dayanan eski dünya ticaretinde İstanbul 1. derecedeki metropoldür.

İstanbul'un geleneği, tarihi işlevi budur. Dolayısıyla kültürü de metropol kültürüdür. Eski dünyanın ticaret merkezi ve dolaylı kontrolüne sahip, Doğu Akdeniz Havzasının direkt kontrolüne sahip İstanbul bu ticareti yürütmek için dünyanın her milletinden taciri de içinde barındırmıştır. İşte çok dilli, çok tapımlı, çok dilli, kozmopolitan İstanbul Metropolünün kökü de bundadır.

Sovyet Bloku'nun çözülmesi ile dünyada alternatif bir ekonomik sistemin varlığı ortadan kalkmıştır. Globalleşme kavramı uyarınca tek pazara yönelen serbest ticaret, ticaret bloklarının, ulusal ekonomileri korumaya yönelik koruma duvarları, gümrük sınırlarının kaldırılmasını amaçlamaktadır.

Batı sermayesinin küresel tek pazar amacı Sovyetlerin dağılmasından öncede varolmutur. Küreselleşmeyi destekleyen gelişmelerin başında enformasyon ve haberleşme teknolojisindeki ilerlemeler gelmektedir. Elektronik teknolojisindeki yenilikler bir anlamda günümüz ekonomisinin de küreselleşmesini sağlamış, ?????? dünya Avrupa ile Amerika arasında yoğunlaşan ekonomi sahnesine uzak doğu bölgesinin de daha ağırlıklı olarak çıkmasını getirmiştir. Singapur eski bir şehir devletinin ortaya çıkmasını ve Taiwan gibi pasifiğin ekonomik devlerinden biri olmasını sağlayan üretim teknolojisindeki bu gelişmeler Japonya ve Güney Kore gibi sanayi ülkelerinin ilerlemesinde önemli rol oynamıştır. Elektronik endüstri teknolojisindeki bu birikim, bir sonraki aşama ve enformasyon etknolojisi üretimi için zemin yaratmakta ve Tokyo'nun yanısıra yeni ekonomik yapılanmanın pasifik metropollerinin yenilerini belirlemektedir.

Türkiye sovyet blokunun çözülmesinden doğrudan etkilenmiştir. Kendi ekonomik bölgesindeki bu

çözülme, bu bloktak ülkeleri yeni arayışlara itmiştir. Globalleşme, serbest ticaret ve batı ekonomisine entegrasyon arayışları başlamıştır. Türkiye bu entegrasyon arayışlarını bir olanak olarak görmüştür. Kurulan ekonomik ve kültürel ilişkiler ve daha önce balkan ülkeleri başlatılan ekonomik ilişkiler bu olanağın değerlendirilmesi çabalarıdır. Haberleşme teknolojisindeki tüm gelişmelere karşın, küresel ekonomi tek merkezli merkezler/metropolitenler kademelenmesi içinde mekanda örgütlenmektedir İstanbul bu koşullarda kendi bölgesi için şansı yüksek bir metropoliten olarak ortaya çıkmaktadır. İstanbul ve Türkiye'nin bu şansı değerlendirebilmesi göstereceği bilinçli çabalara bağlıdır.

Liberal ekonomi özünde tüketim ve üretimin koordinasyonu olduğundan ve bu metropoliten kademelenme içinde koordine edildiğinden İstanbul'a da önemli bir rol düşmektedir. Türkiye'ye komşu bölgelerin pazar niteliği ikinci planda kalmakta, kaynak nitelikleri, özellikle kuzey ve güney doğusunda öne çıkmaktadır. Ortadoğu ve Kafkas petrol yatakları dünyanın en önemli çok zengin petrol yataklarına, pamuk üretimine ve zengin hammadde kaynaklarına sahiptir.

Küresel sermaye ve hammadde kaynaklarını ekonomik sisteme katmak istemektedir. Stoklar azaldığı oranda Japonlarınki dahil sermaye bu bölgelere akacaktır. Yüksek ve verimli teknoloji de gereklidir. Doğu Avrupa, Balkanlar ve tüm eski Türkiye Cumhuriyetlerinin yeni üretim teknolojisine, organizasyonuna, pazar ekonomisine yönelik kurumların oluşturulmasına, sermayeye ve dünya pazarlarına ulaşım kanallarına erişmeye gereksinimi vardır. Küresel ekonomi ile hammadde, teknoloji organizasyon ve pazar bağlantılarını kuracak bir köprüye ihtiyaçları vardır. İstanbul bu köprü olmaya adaydır.

Dünyadaki ve bölgedeki gelişmelerin ışığında, İstanbul'un gelecek için hedefi belirlenebilir. Bu, "Uluslararası Metropol" olmaktır. İstanbul için ulaştırılması gereken, aynı zamanda ilk hedefi gerçekleştirmekte gerekli olan diğer hedef de yaşam kalitesini yükseltmektir.

Kendi başına olduğu kadar ilk iki hedefi gerçekleştirmek için gerekli olan bir üçüncü hedef de İstanbul'un doğal ve kültürel kaynaklarını korumaktır.

İstanbul'un Globalleşme içinde bir kontrol koordinasyon merkezi rolünü üstlenebilmesi ve Metropolitenler kademelenmesi ve örgütlenmesi içinde beklediği yeri alabilmesi için uygun ekonomik iklimi, ortamı nasıl yaratabileceği gündemdeki tartışma konusudur. Gerekli ortamın yaratılması için ekonomik, yönetsel, sosyal, kültürel, mekansal düzenlemeler irdelenmektedir.

İstanbulun coğrafi avantajlarının olduğu bir gerçektir. Varolan dünya ekonomik sistemi içinde bölgesel pazarlara ve kaynaklara ulaşmakta küresel sermaye için uygun bir düğüm noktasıdır. Verilecek servislerin niteliğinin ve çeşidinin artırılması İstanbul'un ticaret hacminin genişlemesini getirebilir. Böyle bir rol İstanbul için edilgen bir roldür.

Bu kapsamda İstanbul'a dışardan geleceklere ya da metropoliten bilgi üretiminde yer alacaklara çekici kılınması yanı sıra, küresel ekonomik sistem mantığı içinde İstanbul'a neden gerek olduğu, ya da bu gerekliliğin oluşturulması için neler yapılabileceği tartışılmalıdır.

1 Richard Kennedy. London World City moving into th 21st century. 1991. HMSO.

2 London, a world class capital, The Labour Party. 1991.

3 Tony Travers, George Jones, Michael Hobbart, June Burnham. 1991. The Government of London. Rowntree Foundation.

4 Richard Rogers, Mark Fisher. 1992. A New London. Penguin Books.

5 RichBob Catterall (ed). 1990. Conference Report. London 2000. Education Strategies for the Whole Community.

6 City Life, a future for central London. Campaign for Homes in Central London. 1986.

7 Community Land and Workspace Services (CLAWS) a multi-disciplinary partice of architects, landscape architects and community consultants forms the bridge between projwect initiators and local communities.

8 Michael Hobbart & Tony Traves (eds). 1988. The London Government Handbook. Cassell.

9 LBA Handbook, a guide to local government in London. 1991.

10 The few handbooks compiled by the LSE Greater London Group, The LBA, the Royal Institute of Public Administration and others are quickly out of date, as the successor bodies change and many of them do not survive.

Bugünün metropolleri, karar, düşünce, bilgi üreten merkezlerdir. Coğrafi konumunun getirdiği aktarma noktası olması yanısıra metropolleşmenin getirdiği kontrol ve koordinasyon ve yönetim merkezleridir. Metropolitenlerin gerçek avantajları bu fonksiyonlarla oluşturdukları bilgi birikimidir. Endüstri sonrası merkezlerde endüstriyel ve teknolojik bilgi birikimi, yüksek teknoloji üretimi dalında metropolitenin önemli ve tamamlayıcı bir boyutunu oluşturmaktadır. İstanbul'n böyle bir küresel mal ve hizmet üretim sisteminde nerede bulunduğunu irdelemek gerekir.

İstanbul'un mal ve hizmet üretimi ve aktarımı (ve bilgi, düşünce, karar üretimi) becerisini arttırdığı oranda metropollük düzeyide artacaktır. Bir metropolün coğrafi avantajlarının değişmesinden çok, bölgesel ve küresel teknolojik, ekonomik ve politik sistemlerin, koşulların değişmesi sonucu söz konusu coğrafi avantajlara atfedilen önemin değişmesinden sözedilebilir. Bunun ötesinde bir metropolün kontrol ve etki alanlarını büyümesi, gücünü artırması ve metropoller arası örgütlenmedeki kademesini yükseltmesi insan yapısı, ürünü faktörlere, metropoliten birikimine bağlıdır. Bu birikiminde kayıplara uğrarsa önemide azalacaktır. Metropolün edilgen olmaktan çıkıp etken duruma geçmesi, kendi bilgi birikimi, üretimi ve sermayesinin kontrol ve etki alanını genişletmesine bağlıdır.

İstanbul için yapılması gereken, önce, bilgi birikiminin, bilgi üretiminin, örgütlenme ve koordinasyon becerilerinin hangi alanlarda bulunduğu, yoğunlaştığının ve büyüklüğünün saptanmasıdır. Gelişme potansiyeli ve dinamiklerinin yanısıra kontrol ve etki alanı içine alması beklenen bölgelerin de yapı ve potansiyellerinin araştırılması gelişme yönlerini belirleyebilir. Mekansal ve yönetsel düzenlemeler bu gelişmenin uygun ortamını yaratmaya yönelik olacaktır. Böyle bir gelişmeye olanak sağlayacak teknik ve yönetsel altyapının oluşturulması, teknoloji üretimine kaynak olacak, metropoliten bölge etkilerine kaydırılmış organize sanayi bölgeleri, teknoparklar ve teknik yüksek okullar üniversite kompleksleri, küçük sanayi bölgeleri, gelişim ve girişim teşvik, destekleme finansman ve teknoloji kurumları, teknik okullar gruplamaları, yığılma ve birarada olma ekonomileri ve tamamlayıcılıklarına örnek olarak önerilebilirler. Düşünce, bilgi, karar, kültür, sanat üretimi ve örgütlenmesi metropoliten içi düzenlemelerle desteklenebilir ve yığılma, birarada olma ve tamamlayıcılıkları ile de metropolitenin özünü oluştururlar.

KENTLERİN EVRİMİNDE ENFORMASYON ÇAĞI

Kentler, ortaya çıkış ve varoluş nedenleri olarak yönetim, kontrol ve koordinasyon merkezleridir. Gelişme süreçlerinde, teknolojik gelişmeler sonucu değişimler yaşamışlar ve fonksiyonlarındaki gelişmeler ihtisaslaşma ve farklılaşmaya ve giderek kurumlarda ve mekanda ihtisaslaşma ve farklılaşmaya yol açmışlardır. Endüstri öncesi tarım toplumlarında kentler tarım dışı işlevleri yönetim ve zanaat türü üretimi konutlarından mekansal olarak farklılaşmamış alanlarda sürdürmüşlerdir.

Teknolojinin gelişmesi sonucu ortaya çıkan endüstriyel üretim, ihtisaslaşma ve üretim yerlerinin mekansal farklılaşmasını getirmiştir. Endüstri toplumu, giderek kendi farklılaşması kurumlarını da oluşturmuştur. Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ise daha büyük ölçekli mekansal farklılaşmalar getirmiş, üretim ve konut alanları daha net birbirinden ayrılmıştır. Daha önemli ihtisaslaşma ve farklılaşma ise haberleşme teknolojisinin de gelişmesiyle üretim alanları ile üretiminin yönetim, kontrol ve koordinasyon merkezlerinin ayrılmasında gerçekleşmiştir.

Elektronik teknolojisindeki sıçrama ise enformasyon çağını başlatmış ve bilgi toplumunu yaratmıştır. İnfomatik, fonksiyonlarda, kurumlarda ve mekanda yeni bir ihtisaslaşma ve farklılaşma aşamasını gündeme getirmiştir. Küreselleşme ile çakışan bilgi toplumu çağı, küreselleşmeye olanak veren, hızlandıran bir nitelik de taşımaktadır.

Enformasyon teknolojisi hem merkezi kontrolün güçlenmesini, hem de merkezden koparak çevreye dağılmayı getirmektedir. Uydularla da desteklenen telkomünikasyon sistemiyle faklar, bilgisayarlar her yerden iş ve bilim dünyası ağıyla anında ve yoğun iletişim kurabilmektedirler. Kent merkezinde bürolarda birarada

merkezinin akması bir plan önerisidir. Gerçekleşmesi içinde ise idari, yasal düzenlemelerin ve yatırım koordinasyonunun oluşturulması gereklidir. İstanbul'un gelişmesi ve göç bir olgudur. Ülkenin nüfusunun % 40'ının hala tarımda bulunması bu oran % 10'lara düşene kadar göçün süreceğini göstermektedir. Gerek ülkesel politikalar gerek diğer merkezlerin yarışma gücü, İstanbul'un çekim gücünü azaltacak nitelikte ve düzeyde değildir. Bu durumda İstanbul tedbirlerini planlamak zorundadır.

GELECEĞİN METROPOLÜNÜN EKONOMİK GELİŞME TABANI

Küreselleşen ekonominin uluslararası metropolü artık endüstr sonrası yüksek teknoloji ve servis ağırlıklı olacaktır. Gelişmenin temel sektörlerinden birinin karmaşık üretim faaliyetleri olacağı söylenebilir. Gelişmiş telekomünikasyon olanaklarına rağmen bu faaliyetler yüzyüze ilişkilere dayanmaktadır. İhtisaslaşmış araştırma, geliştirme faaliyetleri, karmaşık yatırım malları ve yüksek gelir grupları için farklılaşmış tüketim mallarını da kapsayan konularda müşterilerle karşı karşıya gelmek istediği uluslararası havaalanlarının önemini arttırmaktadır.

İkinci olarak, hizmet sektöründe, İstanbul gibi bir metropolün ihtisaslaşacağı üretime dönük belirli hizmetler olacaktır. Bunlar arasında bilgisayar yazılımları, finansal kiralama (leasing), pazar araştırmaları, planlama ve inşaat, reklamecilik ve müşavirlik hizmetleri sayılabilir. Bu hizmetlerin hepsi bilgiyi gerektirmektedir ve bu nedenle bilgi iletişim yoğunluğunun dorukta olduğu kentsel ortama bağlıdır.

Üçüncü olarak tüketime yönelik gelişmiş servisler sayılabilir. Bunlar insanlar, düşünceler ve bilgi'nin değiş tokuşuna yönelik hizmetler olacaktır. Bunlar arasında haberleşme, seyahat, basım yayın, filmcilik uygulamalı ve görsel sanatlar, eğlence ve uluslararası etkinlikler sayılabilir.

PLANLAMA YAKLAŞIMI

İstanbul globalleşme içinde yerini aldığı takdirde yüklenecği fonksiyonlar, oluşacak metropoliten ilişkiler sistemi nedir, bu sistemin rahat işlemesi için gerekli çözümler nelerdir, kurumsal düzenlemeler nelerdir ve bunun mekana yansması izdüşümü olan, mekansal düzenlemeler nelerdir. Metropoliten planlamanın, çerçevesi budur.

Bu dönüşümü planlarken başlangıç noktamız ulusal ekonominin motoru bir sanayi ve hizmet kenti ve onun sorunları, tıkanıklıklarıdır. Bir fonksiyonel yapılanması ve bunun yansması bir fiziki yapılanması vardır. Bu fiziki yapılanma 40 - 50 yıllık ortalama ömrü olan, ciddi bir sınırlamadır. Metropolün fonksiyonel yapısına tam entegre olamamış ya da farklı derecelerde olmuş bir göç nüfusu bulunmaktadır. Entegre olmuş ve de olmamış kesimlerin metropoliten yapıya uyum sağlamadaki davranışsal yapıları vardır. Bugünkü yapıdan gelecekte düşünülen yapıya dönüşüm süreci içindeki geçiş dönemi planlamanın önemli bir meselesidir.

metropoliten planlama yaklaşımı, gelecekteki yapıyı kuramsal olarak kurup eldeki ipuçlarına dayanarak planlarken, bugünkü yapıyı, MIA, (yani kontrol koordinasyon fonksiyonlarını) hizmetler kademelenmesi yani mekanda örgütlenmesini, sanayii, lokasyon ve relokasyonunu, turizmi, ulaşımı, bunların işleyiş biçimini davranış mekanizmalarını tanımaya çalışmaktadır. Bunların kendi aralarındaki ilişkileri ve giderek oluşturdukları kompleks metropoliten sistemi tanımaya çalışmaktadır. Bu işlevlerde rol alan insanların nasıl sosyal öbekler ya da tabakalar oluşturduklarını, mekanda nasıl yer seçtikleri ve ne tür konut ya da çevre dokuları oluturduklarını saptamaya çalışmaktadır.

Bu mekanizmalardan çıkarsan işaretlerle gelecekteki yapıyı ve geçiş dönemi süreçlerini planlamaya çalışmaktadır.

BİLGİSAYAR DESTEKLİ PLANLAMA

İstanbul boyutlarında bir metropoliteni klasik yöntemlerle planlamak çok uzun zaman ve emek isteyen bir iştir. Devasa büyüklükte sayılarla ve küçük bir ekip ile çalışma zorunluluğunda bilgisayar teknolojisi kullanmak kaçınılmaz hale gelmektedir.

İstanbul'un planlama çalışmalarında iki farklı bilgisayar sistemi kullanılmaktadır. birincisi "Coğrafi Enformasyon Sistemi'dir. Bu grafik sistemde haritalar üzerinde işlem ve çizim yapılabilir. Metropoliten Plan için sürdürülen bir çalışma, 1987 yılında hava fotoğraflarının fotogrametrik yöntemle elde edilen, sayısallaştırılarak bilgisayar belleğine aktarılan haritaların işlenmesi yoluyla gerçekleştirilen sayısallaştırılmış bir arazi kullanım çalışmasıdır.

1990 sonrasına güncelleştirilmiş, klasik haritalar üzerine yapılmış bir daha tesbiti de fonksiyon sınıflandırmasına göre sayısallaştırılmakta ve fonksiyonlar açısından daha ayrıntılı ve güncel ikinci bir seri arazi kullanım çalışması yapılmaktadır.

Üçüncü bir seri arazi kullanım çalışmasında 1992 sonu itibariyle, uzaktan algılama yöntemiyle yapılacaktır. İ.T.Ü. ile satelitlerden çekilecek video görüntüler zemindeki ışık yansıtma özelliklerine göre bilgisayar ortamında işlenecek ve depolanacaktır.

Başka bir uygulama olarak da 1/25 000 ve 1/50 000 ölçekli plan eskizleri de sayısallaştırılarak sisteme girilmekte ve gerektiğinde ekranda değişiklikler işlenmektedir.

'Metropoliten Bilgi Sistemi'de benzer şekilde oluşturulmaktadır. Sayısallaştırılmış, mahalle sınırlarını gösteren bir harita sisteme girilmiş ve mahalle bazında bir 'Data Base' oluşturulmasına başlanmıştır. Mahalle nüfusları ile ve bu yöntemle hesaplanmış yoğunluk/mahalle renkli taramaları ile bilgisayar 'plotter' ile çizilmiş harita, Dünya Şehircilik Kollokyumunda sergilenmiştir.

İkinci grup bilgisayar çalışmaları, sözkonusu çalışmalarla, özellikle de mahalle bazındaki ile bağlantılı çalışacak ve daha genel anlamda nongrafik bir data base olacaktır. Bu veriler, gelişmiş ulaşım ve altyapı modellerinin de çalıştırılmasında kullanılacaklar, hem metropoliten planlama için seçenekler oluşturulmasında, hem de bunların sınanmasında kullanılacaklardır.

İSTANBUL'UN GELİŞİMİ : PLANLAMA ÇALIŞMALARININ GEÇMİŞİ SORUNLARI VE GELECEĞİ

Yaklaşık 2500 yıllık bir yerleşme olan ve sahip olduğu doğal özellikleri ve jeopolitik konumu ile kurulduğundan bu yana insanlık tarihine hükmetmiş üç büyük imparatorluğun (Doğu Roma, Bizans Osmanlı) ve üç büyük dünya görüşünün (Pagal, Hristiyan ve Müslüman) başkenti olmuş bulunan; zaman içinde oluşan kültürel birikimi ile muhteşem bir dünya şehri olma özelliğini sürdüren İstanbul'un tarihi süreç içinde gelişimidir.

İstanbul'un Fatih Sultan Mehmet tarafından zaptedilmesinden sonra harap olan topkapı surlarının tamiri, 40 - 50 bine düşmüş olan şehir nüfusunun artırılması için Anadolu ve Rumeli'den Türkler, Rumlar, Ermeni ve Yahudilerin iskan edilmeleri ve ilk olarak Eyüp Sultan Türbe ve Caminin inşası gerçekleştirilmiştir.

Osmanlıların bu döneminde nüfus 120 bine çıkmış ve idari bakımdan şehir dört kadılgâ bölünmüştür.

1462'de Topkapı Sarayı yaptırılmaya başlanmış, Şemsipaşa, Anadoluhisarı ve Rumelihisarı'nda ilk Türk mahalleri teşekkül etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğunun yüzyıllar boyunca, başkenti olarak kalan İstanbul'da, tarihi meydan ve alanlarıyla anıtsal bir kent görünümü kazanmıştır.

İSTANBUL'UN PLANLAMA SÜRECİ

Ashında İstanbul'un planlama deneyimi oldukça eskilere dayanmaktadır. İstanbul'da batı anlamında mimarlık ve şehircilik uygulamaları 3. Selim zamanında başlamış, II. Mahmut zamanında Molke tarafından hazırlanan genel bir plan ile sürmüştür.

Cumhuriyet döneminde 1933 yılından itibaren batırdan getirilen yabancı uzmanların görüşü doğrultusunda, kentin, yeniden planlanması çalışmaları başlatılmıştır. Ancak bu planlama çalışmaları sınırlı ve parçacı niteliktedir.

Hentüz tarihi kültür mirasının büyük ölçüde varolduğu 1933 yılında, bazı yabancı uzmanlardan, İstanbul için plan hazırlamaları istenilmiştir. Bunlardan, Alman Herman Elgözt, planlama öncesinde bir süre bu şehirde yaşamak ve özelliklerini tanımak suretiyle en uygun bulunan nazım planı ve raporunu tanzim etmiştir.

Değişen ve gelişen ekonomik, sosyal ve fiziki şartlara rağmen, Herman Elgözt'ün planlama hedefi :

"Bu şehrin eşsiz güzelliğini istikbale kadar devam ettirebilmek için, eski kültürün, bugünün ihtiyaçları ile ahenkli bir şekilde birleştirilmesi, 2600 senelik geçmişinin her köşede hissedilmesi ve korunması, abidelerin esas ulaşım yollarından ayrılarak küçük yollarla birbirine bağlanmak suretiyle korunmaları ve tarihi yol şebekesinin ihya edilmesi" sözleriyle ifade edilmiş, bugüne kadar geçerliliğini korumuş, fakat bu hedefe erişilememiştir.

1958 yılına kadar devam eden planlama ve uygulama çalışmalarında, Fransız Prof. H. Prost ve Alman Prof. Högg gibi yabancı ve zaman zaman Türk uzmanlar tarafından yönlendirilen İstanbul imarı, İstanbul'un, mevcut tarihi kent merkezi etrafında ve her istikamette genişleyen tek merkezli büyüme modeli ile hazırlanan bölgesel nazım planlar ve bunlara göre hazırlanan tatbikat imar planları ile tarihi kent dokusunun yıkılıp yenilenmesi şeklinde devam etmiştir.

Bu dönemden günümüze kadar belli ölçüde kalan 40 rakamın üzerinde yapılacak binaların kat kısıtlamasıyla Prof. H. Prost tarihi yapıda silüetinin korunmasında büyük katkıda bulunmuştur.

1958 yılında yeni ve daha genişlemiş durumu ile ilk defa kent bütünü için planlama çabaları başlamıştır.

Bu aşama için davet edilen İtalyan Prof. L. Piccinato ise, çalışmalarında, geçmiş asırlar boyunca daima başkent olarak yönetim ve hizmet fonksiyonları yüklenerek metropoliten mahiyette etkin bir kent olan İstanbul'un, bu özelliğini ve tarihi hüviyetini yok edebilecek en büyük tehlikenin, tek merkezli büyüme olduğu ve bugüne kadar devam etmiş olan bu eğilimin muhakkak değiştirilerek, ülkenin bütünü ve Marmara Bölgesi hinterlandına yönelik doğrusal (lineer) biçimde planlaması gerektiğini savunmuş ve bu fikirleri yansıtan nazım planı hazırlamıştır.

Bu plan, metropolitenin alanın bütününe içeren ve imar planı ölçeğine uygun geçerli bir haritanın bulunmaması nedeniyle ve bu haritanın hazırlanması amacıyla onanmamıştır.

Aktif ve uygulamaya dönük planlama çalışmalarına uzun bir süre ara verildikten sonra, Milli Güvenlik Kurulu'nun 86 ve Bakanlar Kurulu'nun 20.7.1965 gün ve 6/4970 sayılı kararları gereğince tekrar güncel duruma gelen İstanbul planı için, İmar ve İskan bakanlığı tarafından büyük İstanbul Nazım Plan bürosu teşkil edilmiştir. Bu büroda çok yönlü bilgi toplama çalışmalarına paralel olarak, öncelikle, kentin jeopolitik konumu, Marmara Bölgesi ile sosyo - ekonomik bütünleşme ve etkileşimi irdelenmek suretiyle, İstanbul metropoliteninin, aktif ve teorik olarak batıda Silivri ile doğuda Gebze ilçeleri arasında 100 kilometre uzunlukta ve kuzeyde Karadeniz'e uzanan bir alan olduğu tesbit edilmiş ve bu metropoliten alan sınırı onanmıştır.

Bu dönemde, tekrar Prof. Piccinato'nun danışmanlığında ilk nazım plan eskizleri 1968 yılında hazırlanarak, Devlet Planlama Teşkilatına anlatılmak suretiyle, bazı önemli uygulamalara yön verilmiştir.

Elde edilen yeni verilere göre 1971 ve 1973 yıllarında nazım plan onaylanacak şekilde tamamlanmış olmakla beraber, 1973 yılında T.C. Hükümeti ve Dünya Bankası anlaşması ile Nazım Plan Bürosunda Şehirsel Gelişme Projesi örgütlenmiş ve dört yabancı firmanın danışmanlığında, genel planlama ve ulaşım - arazi kullanım model çalışmaları yapılmış ve onanmak üzere Bakanlığa sunulmuş ise de onanamamıştır. Bunu takip eden 1975 - 1978 döneminde hazırlanan yeni bir nazım plan da, çeşitli yönlerden yetersiz bulunduğu için onanamamıştır.

Yukarıda özetlediğimiz bütün bu planlama ve deneyimlerden yararlanılarak, Haziran 1979'da başlatılan yeni bir çalışma programı içinde, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin de iştiraki ile, Marmara Bölgesi gelişme şeması ve kentleşme politikaları çalışma dizisi ve İstanbul Metropoliten Alan Nazım

Planı 1995 hedefine göre ve 1985, 1990 ve 1995 sonrası eylem program planları ile birlikte hazırlanarak 29.7.1980 tarihinde onanmıştır.

PLANIN AMACI

Bu planlama ölçeğinde, İstanbul Metropolitenine en azından ülke bütün çerçevesinden bakmanın zorunluluğu ve hatta uluslararası ve evrensel boyutta önerilerin savunulabileceği kabul edilerek, bu kentin nasıl bir kent olarak planlanabileceği cesaretle ve çok yönlü düşünülmüştür.

Ancak, kent bünyesinden doğru bilgi toplayabilmek, ülke bütününe ait planlamada kentin geleceğine yönelik hedef ve politikadan yoksun kalmak, imar mevzuatında, gecekondular ile planlı yerleşmeler için farklı uygulamalar yapan yasa çelişkileri bulunmak, yasa dışı uygulamaları ve gelişmeyi kontrol edebilecek disiplin sağlayamamak gibi, planlamanın karşılaştığı önemli zorluklara karşın, matematiksel verilere dayanan bilimsel ve duygusal karışımı bir yöntemle her türlü olasılık gözden geçirilerek çok sayıda seçenek plan hazırlanmış ve bunlardan en popülerleri seçilmiştir.

İstanbul metropoliten için bugünkü imkanlarla en yakın ilgili etki çevresi olarak kabul edilen Marmara Bölgesine ait araştırmalardan çıkan bulgular ve önerilen politikalar, metropolitendeki planlama yaklaşımları arasında eşgüdüm sağlanmış, bugüne kadar yapılmış planlama çalışmalarından elde edilen deneyim birikimi ile birlikte fakat bir milli fiziki plan girdilerinden bağımsız olarak, kent büyüklüğü, kent formu ve kentsel karakterin bulunmasına yönelik hipotezler geliştirilmek suretiyle hazırlanan planın amacı :

"Metropoliten İstanbul'un, ülke ve dünyada bilinen özdeğerlerini yitirmeden uluslararası düzeydeki önemini ülke yararına artırılması - bu arada, ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması" şeklinde ifade edilebilmiştir.

HEDEFLER

Hedef veya hedefler, kentin fonksiyonel yapısının çok iyi bilinmesine ve yapılacak planın ölçek ve özelliğine bağlı olarak çoğaltılabilmekte ise de, İstanbul gibi hızlı değişken ve karmaşık metropolitende daha genel boyuttaki gelişme, düzenleme ve yönlendirme şekillendirecek alternatif önerilerde daha kolay tercih yapabilmeyi sağlayacak operasyonel hedefler üzerinde durulmuştur.

Bu hedeflere varabilmek için teklif edilen politikalar, imkan nisbetinde ve günün yatırım olanakları, yasal çerçeveler içinde, üst yönetim uygulama kademelerine seçme olanağı verecek şekillerde belirlenmiştir. Buna rağmen, ülkemizde alışlagelmiş bir yöntem olarak, arazi kullanım kararları plan stratejisi ile amaç, hedef, politikalar doğrultusunda uygulama yollarını belirleyen program - strateji - bir bütün olarak beraber üretilmektedir.

PLANIN HEDEFLERİ VE POLİTİKALAR

Hedef 1 İstanbul Metropoliteni ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülkenin kalkınma düzeni içinde bütünleşmesi.

Politika 1 Kamu organizasyonu ile bölgesel desantralizasyonun sağlanması, kentsel kademelenmenin yönlendirilmesi ve kentsel sistemlerin oluşturulması ile mevcut eğilimlere karşın, kırsal ve doğal dengenin korunması.

Politika 2 Kentleşme eğilimlerinin düzenleyici önlemlerle dengelenmesi.

Hedef 2 Doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması.

Politika 1 Kamulaştırarak aktif koruma.

Politika 2 Özendirerek aktif koruma.

Hedef 3 İstanbul'un içme suyu kaynaklarının behemehal (herşeye rağmen) korunması.

Politika 1 Kamulaştırarak aktif koruma,

Politika 2 Yasal düzenlemeler yoluyla korumayı kolaylaştırma.

Politika 3 Korunmayan su kaynaklarının uzun vadede temizlenmesi ve alternatif kaynaklar aranması, laştırılması.

Hedef 4 Ülke ölçeğinde üretilen enrejinin sınırlı olması nedeniyle optimum düzeyde yararlanmanın sağlanması

Politika 1 Bölgesel ve Metropoliten yerleşme düzeninde enerji kullanımının rasyonelize edilmesi için çözüm araştırılması,

Politika 2 Anadolu ve Rumeli yakalarında düzenlenecek şehirselle büyüklüklerin yeterli düzeyde konut ve çalışma alanlarını içermesi.

Hedef 5 Mevcut şehirselle dokudaki problemlili alanların öncelikle düzenlenmesi,

Politika 1 Sıhhileştirme, Fonksiyonel değıştirme, İmar Planı

Politika 2 Gereğinde küçük müdahalelerle sıhhileştirme İmar Planı

Politika 3 Uzun vadede kendiliğinden sıhhileşmenin oluşabilmesi için özendirme imar planı

Hedef 6 Yeni, şehirselle gelişme alanlarının sağlıklı ve organize biçimde gerçekleştirilmesi

Politika 1 Kamu organizasyonu

Politika 2 Kamu organizasyonu (Kamu yönlendirmesinde özel sektör organizasyonu)

Politika 3 Tümüyle serbest bırakılmış özel sektör girişimleri

Hedef 7 Konut üretiminin ihtiyaç ve talep özelliklerine göre programlandırılması.

Politika 1 Konut üretiminde başlangıcından sonuca kadar etkin kamu denetimini sağlanması.

Politika 2 Toplu konut üretimine dönük özel girişimlerin desteklenmesi.

Hedef 8 Ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropolitende çalışma alanlarının dengelenmesi.

Politika 1 Sanayinin metropolden desantralizasyonu ve eğilimlerin yönlendirilmesi,

Politika 2 Sanayi eğilimlerinin düzenlenmesi,

Politika 3 Sanayi eğilimlerinin değerlendirilmesi,

Hedef 9 Sanayinin fonksiyonel kirliliği dikkate alınarak sanayi alanlarının planlanması,

Politika 1 Kirlletici nitelikli sanayinin metropoliten içinde kurulmaması,

Politika 2 Kamunun yönlendirmesi ile sanayinin kirlletici niteliğinin teknolojik önlemle giderilmesi.

Hedef 10 Metropoliten kent bütününde merkezi iş alanının, ana merkez olarak gelişmesi.

Politika 1 Ana merkezin sıhhileştirilmesi, metropoliten hizmetlerin kent bütününde Merkezi İş Alanında yoğunlaştırılması ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi.

Hedef 11 Metropolitende nüfusa uyumlu rekreatif alan ve şehirselle açık alan gereksiniminin sağlanması.

Politika 1 Bu ihtiyacın kamu eliyle organize edilip karşılanması,

Politika 2 Kamuya ait ve özel alanlarda rekreatif kullanımının desteklenerek bu ihtiyacın karşılanması

Hedef 12 Arazi kullanımının sektörler arası dengelenmesinde turizm payının artırılması

Politika 1 kamunun ağırlıkla katılım ve yönlendirmesi

Politika 2 Kamunun düzenlemesi ve katılımı ile özendirme.

Politika 3 Özendirme ile.

Hedef 13 Metrooliten bütünü içinde toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin daha verimli, adil ve çevreye en az zarar verecek biçimde gerçekleşmesinin sağlanması.

Politika 1 Toplu ulaşım sistemine ağırlık verilmesi.

Politika 2 Özel otomobil hareketliliğinin sınırlandırılması.

Politika 3 Mevcut ulaşım altyapısı en yüksek verim elde edebilecek biçimde kullanılarak yolculuk talebinin olabildiğinden az yatırımla karşılanması.

Hedef 14 İş amaçlı yolculukların ortalama uzunluğunun azaltılması.

Politika 1 İş amaçlı yolculukların ortalama uzunluğunun azaltılması.

Politika 2 Çalışma alanlarına toplu taşımaya erişimin sağlanması.

Hedef 15 Metropolitan alanda yönetim ve Organizasyon bütünlüğünün sağlanması.

Politika 1 Merkezi yönetim ağırlıklı bir organizasyon kurulması.

Politika 2 Yerel yönetim ağırlıklı bir düzenleme yapılması.

İstanbul'da ve diğer birçok kentlerimizde 1980 yılına kadar uygulamaya konulan imar planları, ölçeği ne olursa olsun daima pasif kontrolcu planlar olarak hazırlanmıştır. Bu tür planlar, kentlerin maruz kaldığı hızlı gelişmelerin meydana getirdiği değişimlere uyum sağlamamış ve olayların gerisinde kalarak disiplinlerini kaybetmişlerdir. Bu sonuca giderken beraberlerinde pek çok kentsel ve doğal değerlerin de tahribine neden olmuşlardır.

1980 planında ise planlamanın toplumsal gelişme ile beraber ve hatta önde giderek, bitmeyen ve devam eden bir olay olduğu ve her plan döneminin bu akış içinde sadece bir kesiti ifade edeceği kabul edilmektedir. Nitekim bu dönemde hazırlanan ve sosyopolitik olayları da içeren nazım planlar ve alternatifleri, ulusal ve uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan ekonomik ya da hızlı şehirleşmenin yarattığı toplumsal gelişmelerle ilgili yatırımlar esnek tutularak, planlamanın içinde bulunduğu şartlara göre yorumlama yapılması mümkün olmuş ve bu suretle İstanbul'da birçok büyük projenin uygulanması sağlanmıştır.

Ancak, bütün bu çalışmalara rağmen gerek güncel ve gerek gelecekteki kent hayatını menfi yönde etkileyebilecek birçok darboğaz varlığını sürdürmektedir. Bunlar :

- Teknik ve sosyal altyapı yetersizliği,
- Mevcut yasaların uygulanmasını sağlayacak yeterli kontrol mekanizmalarının işletilmemesi,
- Nüfus ile dengeli hizmet sunulmaması,
- İmar mevzuatının İstanbul'un özelliğine yetersiz kalması,
- Göç eden nüfusun kent hayatına uzun süre intibak edememesi,
- Toplu ulaşım yetersizliği,
- Metropolitanin bütününde toplu taşıma ile bireysel taşımanın dengesiz ve verimsiz olması veya diğer ifade ile trafik anarşisinin bulunması,
- Kente gelen göçün düşük gelir grubundan olması,
- Konut açığının giderek artması,
- Şehirleşmede, geçkondolu olayı ve hisseli tapu usulü ile plan dışı ya da plansız yerleşme, kaçak inşaat olgusu,

Bu sorunların, plansız gelişme, planı gözardı etme ile önemli bir ilişkisi olduğu açık biçimde görülmektedir. Etkili, dinamik katılımcı bir planlama anlayışı ile bu sorunların toplum yararına çözümüne, yaşanabilir bir İstanbul yarama yolunda, olumlu katkılar ve yararlar sağlanabileceği düşünülmektedir.

Oldukça eskilere uzanan planlama çabalarının İstanbul'un son 40 yıllık olağanüstü büyümesi karşısında yeterli düzeyde etkili olmadığı, hatta planlama faaliyetlerin kendiliğinden oluşumunun arkasında yürüdüğü ve bu oluşumun yasallaştırma aracı olmadan öteye gidemediği, bu gün yüzyüze olduğumuz gerçeklerden anlaşılmaktadır.

Bugün plansız gelişmelerin, topluma daha ağır bir fatura ile yüklenen bedelini kıt kaynakları zorlayarak ödemek durumundayız.

Gerçekte plansız gelişme gereksiz kaynak israfıdır, vazgeçilmesi gereken bir lükstür.

İstanbul'un planlı gelişmesini zorunlu kılan neden; yalnız kaynak israfı ile ilgili değil, bugün ve gelecekte bu metropolün insanı olma durumundaki milyonlar için, yaşanabilir bir kentsel çevre yaratmak, İstanbul'u yerel ulusal ve uluslararası özellikleri; tarih - kültür değerleri ile yaşatmak ve geliştirmekle ilgilidir.

Hemen belirtilmelidir ki; planlamaya yoktan başlamak söz konusu değildir. İstanbul'un bu konuda önemli deneyimleri ve her türlü olumsuz koşullara karşın belli bir birikimi vardır. Bu birikimlerin yanlışları ve doğruları ile değerlendirilmesi doğaldır ve gereklidir.

Planlamayı yatay ve dikey ilişkileri ile zaman boyutunu da gözeterek ele almak durumundayız. Bu kapsamda güncel planlama çalışmaları daha etkili bir biçimde sürdürülürken, uzun dönem için Nazım Plan çalışmaları yeniden başlamıştır.

Bu çalışmaların en önemli aşamalarından birisi olarak;

- İstanbul'un geleceğine, gelecekteki imajına,
- Temel fonksiyonlarına, bu fonksiyonların tüm içindeki paylarına,
- Ülke bölge ilişkileri yanında Uluslararası ilişkilerine,
- Genel kentsel gelişme ölçü yer ve biçimine,
- Ulaşım, altyapı, sosyal, teknik donatım ve kentsel hizmetlerine ilişkin.

Amaç ve stratejilerin üzerinde ağırlıkla durulurken, bu yönde toplumu temsil eden, konularla doğrudan ilgili; resmî kurumların, demokratik kuruluşların ve bireylerin katkılarının desteklerinin sağlanması, gerekli yararlı, hatta zorunlu görülmüştür.

İstanbul'un yakın ve uzak geleceğinin ölçü ve biçimini belirleyecek amaç ve stratejilerini, ne kadar becerikli ve deneyimli olursa olsun, dar sayılabilecek bir "teknokratplancı" grubu çerçevesinde oluşturulmak düşünülemez. Bu nedenle Danışma Kurulu tesis edilmiş bulunuyor.

Bu yaklaşım, planlamanın doğal bir süreci olmasının ötesinde, yönetimimizin böylesine önemli bir konuda toplumu temsil eden kuruluşların katılımına ve bu katkılara verdiği dönemden kaynaklanmaktadır.

İSTANBUL'UN İMAJI

METROPOLİTEN FONKSİYONLAR

Tarih boyunca büyüleyici görünüş ve imajı ile İstanbul'u simgelemiş olan Tarihi Yarımada'nın, Boğaziçi'nin, Adalar'ın çarpıcı görünümlerinin korunması, bu alanların metropoliten alan gelişme dinamiklerinin baskısından kurtarılması, var olan tarihi ve doğal değerlerin kültür ve turizm ağırlıklı fonksiyonlara kavuşturulması temel hedeflerden birisi olarak benimsenmiştir.

İstanbul bir tarih ve kültür kenti olduğu kadar, bir turizm, hizmet ve ticaret, hatta bir endüstri kentidir de 8 milyonu aşan nüfusu ile tüm bu fonksiyonların "ölçülü, dengeli" bir karışımının özendirilmesi, İstanbul'un sağlıklı bir metropol olarak gelişmesi için gerekli ve zorunlu görülmektedir.

Ancak büyük kamu kuruluşlarının, bankaların, holdinglerin merkezleşme eğilimlerinin yapılaşma yeri, ölçüsü ve biçimi, İstanbul'da bir yandan altyapı ve hizmet sorunları açısından, öte yandan eşsiz İstanbul silüetine yapabileceği olumsuz etkiler açısından titizlikle değerlendirilmelidir.

Genelde yakın ve uzak çevresi ile kent dokusunu olumsuz yönde etkileyen yüksek yapılarda, diğerlerine oranla daha fazla toplumsal yarar yansıtan ölçü ve kriterler aranmalı, bunların yeri ölçüsü ve biçimi İstanbul bütünü içindeki bir plan kararı ile belirlenmelidir.

Parsel ölçüğüne ve mülkiyet ilişkine göre verilmiş olan ve plan yetkisi Bayındırlık İskan Bakanlığı'na alınarak değiştirilmeleri engellenmek istenen yüksek ve yoğun yapılaşmanın İstanbul'un genel ve işleyişi yönünden olduğu kadar, bu kuruluşların kendi operasyonları yönünden de olumsuz sonuçlar doğuracağı açıktır.

Ne yazık ki, bu olumsuz sonuçların sonradan getireceği faturalar, çok daha ağır bir biçimde topluma ödettirilecektir.

GENEL GELİŞME VE DAĞILIM

Şu andaki ülke gerçekleri gözönüne alınır, ülke ve bölge planlamasındaki ulusal politikaların etkisizliği düşünülürse, İstanbul'da büyümenin durdurulmasının zorluğu görülecektir.

Bu kounda ulusal düzeyde etkili planlama yapıp, önlem alınmadığı takdirde, İstanbul'da büyümeyi durduracak en önemli etkenlerden birisi, plansız gelişme sonucu ortaya çıkacak zor yaşam koşullarının, kentin cazibesini azaltması olacaktır.

Gerçekte de artık İstanbul; ormanları, su havzaları gibi doğal eşiklerini zorlama noktasına dayanmış, bir ölçüde bu alanlar dahi bilinçsizce tarhip edilmeye başlanmıştır. Sultanbeyli ve Çatalca Serbest Bölgesinde olduğu gibi.

Bu durumda ortaya çıkacak sorunlar, çözülemeyecek sorunlar olmamakla birlikte çok büyük kaynak ayrırımı gerektirecektir.

Ayrıca su, kanalizasyon, çevre koruma gibi birçok alanda çok daha sert büyüme kontrol önlemlerine başvurma zorunluluğu doğabilecektir.

İstanbul'un salt büyümesi ve şişmesini önlemek için, düzenli gelişmesi, çevre yaşam kalitesinin yükseltilmesi gerekli görülmektedir.

İstanbul'un doğu ve Batı yakaları arasında geçişleri gereksiz yere arttırmıyacak yönlendirme tedbirlerinin alınması, işgücü ve hizmet dengesini kuracak biçimde, Doğu yakasının özendirilmesi gereği düşünülmektedir.

Büyüme kontrolü gibi önemli bir konunun İstanbul'u aşan, bölge ülke düzeyine ve ötesine ulaşan boyutları vardır. Her düzeyde üretilen karar ve stratejilerin eş güdümü ve yönlendirilmesi durumunda, istenen, beklenen büyüme kontrolü sağlanabilecektir.

KONUT

Kentleşmeyi yönlendirme koşullarından birisi de konut ihtiyacının toplumun her kesimi için çözecek uygulamaları hayata geçirmek, sorun; arsa - altyapı - konut bütünlüğünü öngören bir açıdan yaklaşmaktadır.

Uzun süreli ve köklü çözümler için, gelişme alanlarındaki kent toprağı mülkiyetine sınırlama getirilmelidir. Acil çözümler için ise: hazine arsalarının bu amaç için yerel yönetimlere devrinde gönülsüz ve

KENTE KARŞI İŞLENEN SUÇ

Kente sahip çıkma, kenti koruma anlayışının yasalarda yer alması gerekli ve zorunludur. "Kente karşı işlenen suç" kavramının tarif edilmesi, bu kavramın yasalarda yer alması, bu suçu işleyenlere karşı uygulanacak yaptırımların belirlenmesi kaçınılmaz bir zorunluluk olarak görülmektedir.

Bu yaptırımlardan daha önemlisi toplumda "kente karşı işlenen suç" kavramının yerleşip, bu suçu işleyenlerin kamu vicdanında mahkum edilir duruma getirilmesidir.

Ceza yasasında başkasının malını zorla almak "gasp" sayılırken, kamu arsalarının örgütlü bir biçimde yağmalanması veya kentin genel yararına aykırı olarak kaçak yapı yapılmasının imar afları ile ödüllendirilmemesi gerektiği düşünülmektedir. Yine İstanbul'un su havzalarındaki yasa dışı yapılanma ile yedi milyon nüfusun yaşamını tehlikeye atanların failleri tarifsiz, yaptıkları cezasız bırakılmamalıdır.

YEREL YÖNETİMLERİN YETKİLERİNİ MÜDAHALE

Bu dönemde, "Sağlıksız kentleşmeyi önlemek, bazı haksız uygulamalara engel olmak" gerekçesiyle, Merkezi Hükümet, İstanbul'un 32. bölge ve parselinde 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapma ve yaptırma yetkisi ile İmar yasasına aykırı olan bir genelge ile 1/25000 ölçekli çevre düzeni İmar Planı yapma yetkisini Belediyelerden alma girişiminde bulunmuştur.

Yine İstanbul'un mücavir alanı olan, iki göl arasındaki Sanayi ve Depolama alanları ile uygun konut arsası olacak alanları, yerel seçimin hemen sonrasında, bir genelge ile İstanbul'un mücavir alanı sınırlarından çıkarılarak o dönemin İktidar Partisinin Belediye Başkanlığını kazandığı Büyükçekmece'de Belediye sınırları içine almıştır.

Gene o dönemin Merkezi İktidarının plan ve planlama konusunda bugünkü Belediye yönetimine ve İstanbul'a yaptığı katkı yardım ve işbirliği bunlardır. İstanbul planlamasının bu baskılarından kurtulması Merkezi İktidarı değiştiren seçimle sağlanmış bulunuyor.

UYGULAMA

Yukarıda açıklamaya çalıştığımız amaç - hedef ve gelişme stratejilerine ilişkin genel görüşlerin yalnızca istek ve iyi niyetle gerçekleşmeyeceği açıktır. Bunların bazılarının birbiri ile çelişebileceği de düşünülebilir. Ancak, gelişme sürmekte, sınırlı kaynaklar harcanmakta, zaman akmakta, tükenmektedir.

Düzenli ve planlı bir gelişmeye ilişkin amaç, hedef ve stratejiler doğrultusunda, daha doğru bir biçimde kullanılacak kaynaklarla, gelişmenin toplumsal maliyetinin azaltılabileceği, daha yaşanabilir bir İstanbul metropolü yaratılabileceği düşünülmekte, bunun için işbirliği, güçbirliği, amaç birliği yapılmasının gerekliliğine inanılmaktadır.

Planlı gelişmeye ilişkin kaynak ve araçların, yalnızca İstanbul'dan sağlanması söz konusu değildir. İstanbul, bir ülke ve dünya metropolü olarak ulusal ve hatta uluslararası kaynaklardan yararlanma durumundadır.

Tüm bu kaynakların sağlanıp harekete geçirilmesi yollarını ve gerekli eylemleri gerçekleştirmek yönetimin görevi olduğu kadar, bireylerin ve toplumun, toplumu temsil eden demokratik kuruluşların da görevi olmak durumundadır.

TASFİYE EDİLEN NAZİM PLAN BÜROSUNUN KURULUŞU VE GÖREVLERİ

Şehir Planlama Müdürlüğü İskan Müdürlüğü ünvanının Şehir Planlama Müdürlüğü olarak değiştirilmesi, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 5 Temmuz 1988 gün ve 429 nolu kararı ve İçişleri Bakanlığının Bila tarih ve MİGM - THDB - TEŞK. 521 - 84 - 34 - 306 sayılı oluru ile gerçekleşmiştir.

3194 sayılı yasanın hali hazır haritaların ve İmar planlarının yapılması ve değiştirilmesine ilişkin yönetmeliğinin üçüncü bölümünün 3.01. maddesi çerçevesinde; 1/50.000 ölçekli Metropolen Alan Nazım Planı ve Alt Bölge Nazım İmar Planı tanımları ve diğer alt ölçekli İmar Planlarının tanımları aşağıdaki şekilde verilmiştir.

Metropolen Alan Nazım Planı

Metropolen Alan Sınırı belirlenmiş ve 1/50.000 ölçekli haritalar üzerine çizilen, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerini, bölgenin gelecekteki nüfus yoğunluğunun, çeşitli fonksiyonlardaki yerleşme alanlarını ve

gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ana ulaşım sistemlerini, sosyo ekonomik problemlerin çözümü gibi hususları gösteren ve bu yönetmelikteki İmar Planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve bu raporla beraber bir bütün olan ve gereğinde uygulama hükümlerini ihtiva eden plandır.

Alt Bölge Nazım İmar Planı

Metropolitan Alan Nazım Planının belli bir bölümü için 1/50.000 ölçekli haritalar üzerine çizilen, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerinin, bölgelerin, gelecekteki nüfus yoğunluğunu, çeşitli fonksiyonlardaki yerleşme alanlarını ve gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ana ulaşım sistemlerini, sosyo ekonomik problemlerin çözümü gibi hususları gösteren ve bu yönetmelikteki diğer imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve bu raporla beraber bir bütün olan ve gereğinde uygulama hükümlerini ihtiva eden plandır.

Yine aynı yönetmeliğin V. Bölümünün 5.08. maddesi çerçevesinde ise Büyükşehir Belediyesinin plan yapma ve yaptırma yetkisine 1/50.000 ölçekli Alt Bölge Nazım İmar Planları da yer almaktadır.

1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planının tasdik tarih olan 29.7.1980 tarihinden bu yana gerek Belediye hudutları içinde tasdik edilen 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planları ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar planları ile gerekse 3830 sayılı yerel yönetimlerin dinamik yapıtı ile kentin bütününde hızlı bir biçimde geliştirilen planlama ve uygulama çalışmaları sonucu; mevcut Nazım Planın ülkeden ve bölgeden yansıyan makro kararlardaki bütünlük ortadan kalkmış, ülke bölge ve metropolitende değişen ve gelişen koşullar stratejik ve ilke kararlarının yeniden gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştır.

Bu hızlı gelişme karşısında İstanbul'un, ülke ve bölge içindeki yeri de göz önüne alınarak, uzun vadedeki gelişmesinin yönlendirilmesi ve kontrol altında tutulmasını sağlayan metropolitan gelişme unsurlarına ilişkin stratejik politikaları ve arazi kullanım kararlarını belirleyen ve bunların uzun, orta ve kısa dönemlerde aksiyon plan ve programlarını içeren Master Planın hazırlanması ve bunun güncel halde tutulması, acilen yapılması gereken bir iş olarak ortaya çıkmıştır.

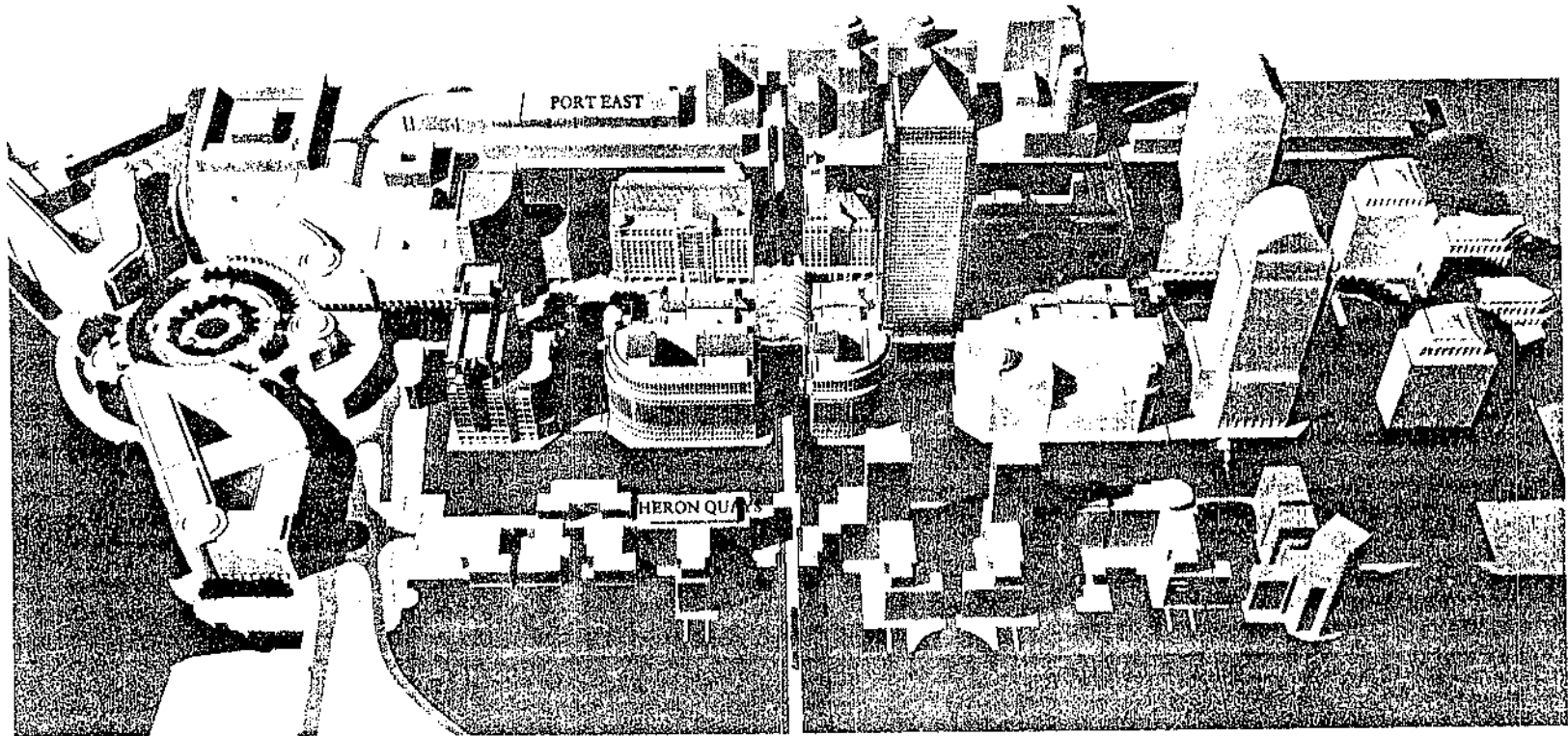
Bu çalışma ise İstanbul Metropolitan Alan bütününde ele alınması gereken bir çalışmadır. Bu anlamda Şehir Planlama Müdürlüğü araştırma ve çalışmalarını İstanbul'un ülke ve bölge içindeki yeri gözönüne alınarak metropolitan alanı uzun vadedeki gelişmenin yönlendirilmesi ve kontrol altında tutulması amacı ile şehrin büyümesi yayılması, sıhhileştirilmesi, doğal - kültürel değerlerin korunması, istihdam, sosyo - ekonomik yapı, konut, ulaşım, turizm, altyapı vb. gibi metropolitan gelişme unsurlarına ilişkin stratejik politikaları ve arazi kullanım kararlarını belirleyen ve bunların uzun, orta ve kısa dönemlerde uygulama programlarını içeren master planın hazırlanması ve bunun güncel halde tutulması çerçevesinde sürdürülmektedir.

Master Plan aynı zamanda İstanbul kenti bütününde oluşturulacak 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planları ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının, imar uygulamalarına yön verecek stratejik kararlar getiren; kent bütünündeki kamu ve özel yatırım konularını yönlendiren bir ana plandır. Bu plan; içeriğinde çeşitli sektörlerle ait (konut, sanayi, sosyal, altyapı, teknik altyapı, turizm vs.) yatırımları yönlendiren sektörel master planları da kapsamaktadır.

Bu çalışma ise bölge ve şehir planlama konularında, İmar hukukçusu, şehir ekonomisi, demograf, şehir coğrafyası, şehir sosyoloğu gibi disiplinlerde uzmanlaşmış kişilerden oluşan bir ekibin ortaya koyacağı geniş kapsamlı bir çalışma olma niteliğini taşımaktadır.

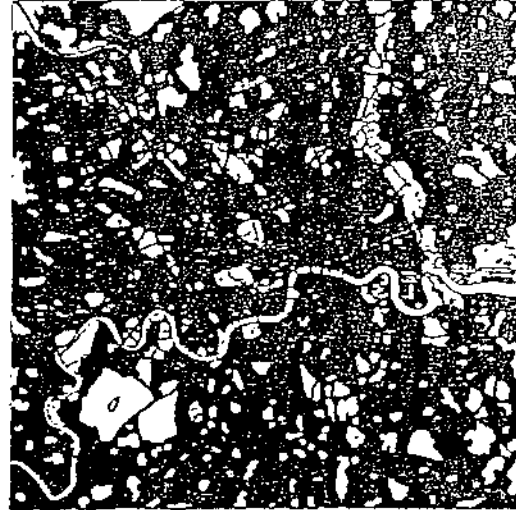
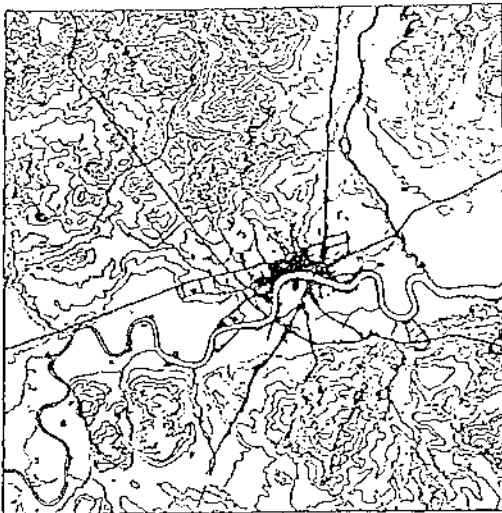
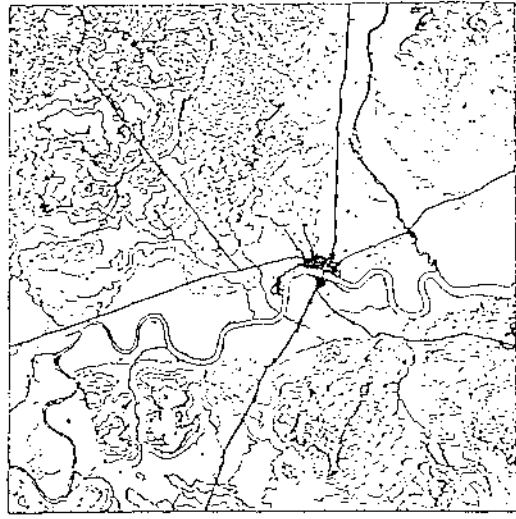
Şehir Planlama Müdürlüğü çalışma alanı ve konuları itibariyle geniş kapsamlı olan bu çalışma için ihtiyaç duyulan ekipmana bu kesite sahip olmamakla birlikte master planın gerektirdiği analitik etüd çalışmalarını sürdürmektedir. Metropolitan Alan bütününde yürütülmekte olan çalışmaları aksatmayacak bir şekilde, çalışmanın genel akışı ve bütünlüğü içinde, 1/25000 ölçekli plan ve plan tadilatları da yapılmaktadır. İhale edilmiş bulunan arazi kullanma planları 1992 tarihinde tamamlanacaktır. Haritalar ile personelin tamamlanmasıyla 1980 oranlı Nazım Plan 1993 yılı son aylarında güncelleşmiş haliyle onay aşamasına gelmiş olacaktır.

LONDON DOCKLANDS CANARY WHARF
OLYMPIA & YORK (CAP)
SAM PELLI 71 QUAYS 1988



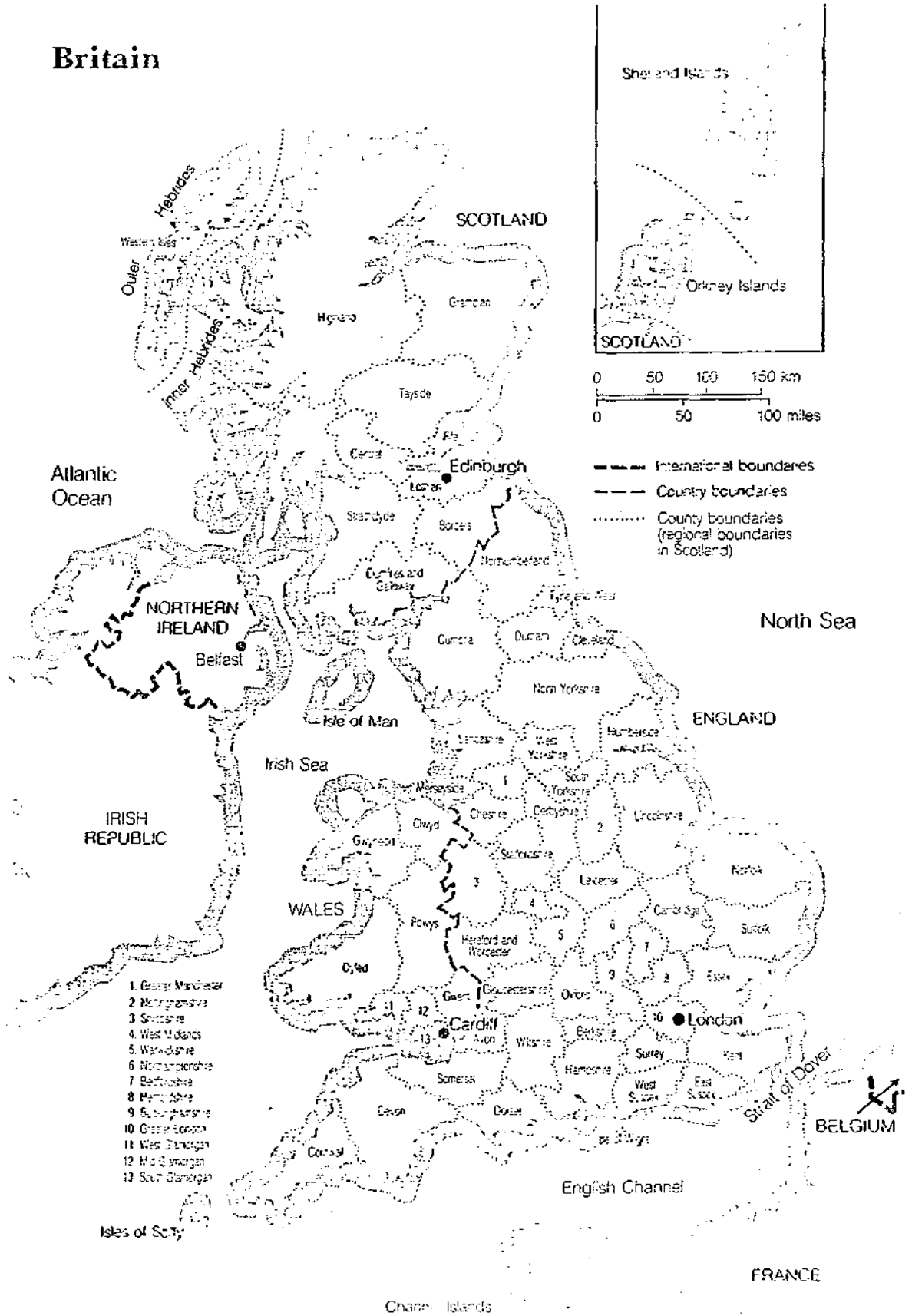
AN AERIAL VIEW OF CANARY WHARF, PORT EAST AND HERON QUAYS FROM THE SOUTH

GROWTH OF LONDON
periodes: roman, medieval, 17th, 18th, 19th, 20th century



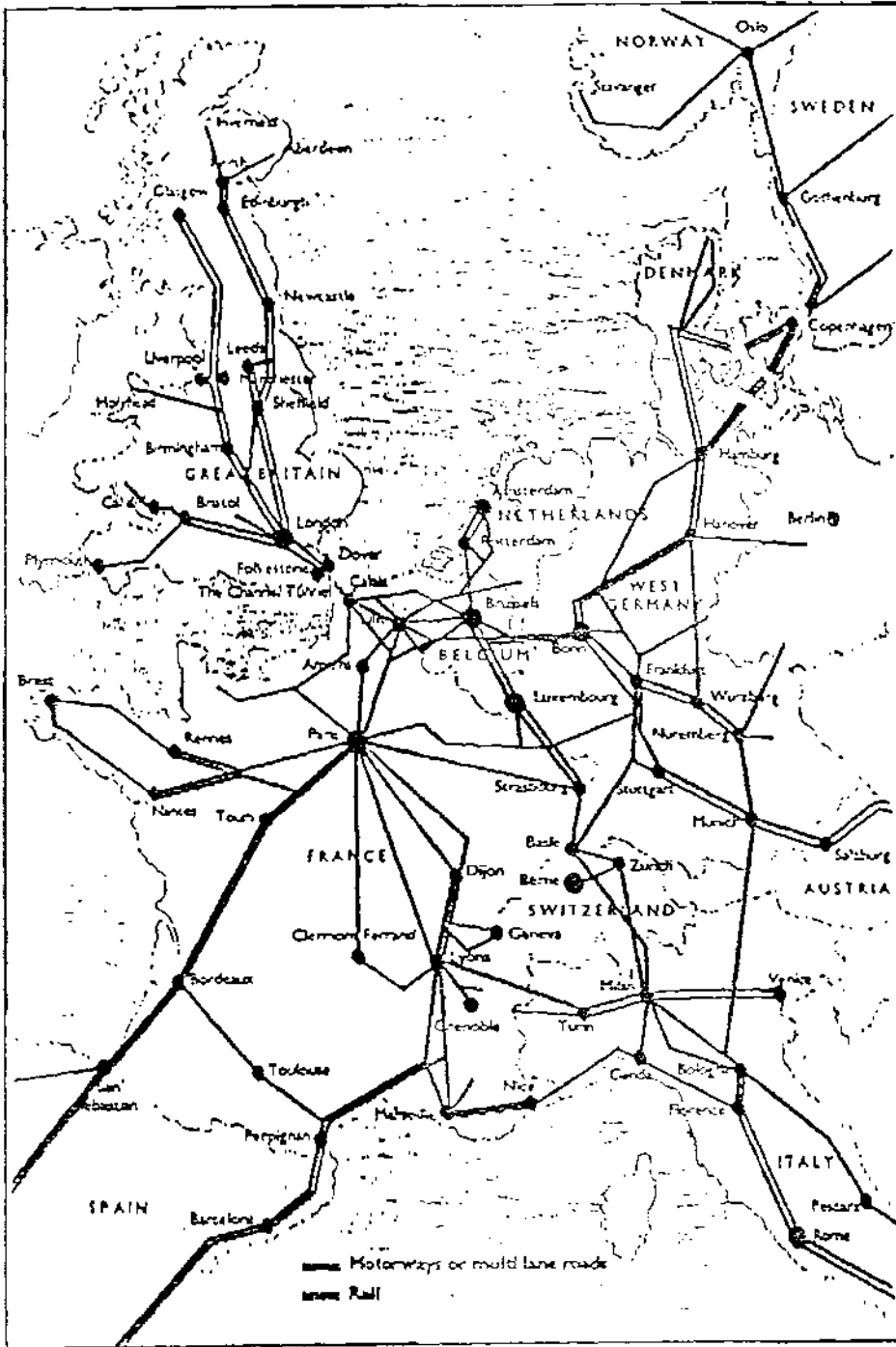
source: Edward Jones & Christopher Woodward
A Guide to the Architecture of London

Britain



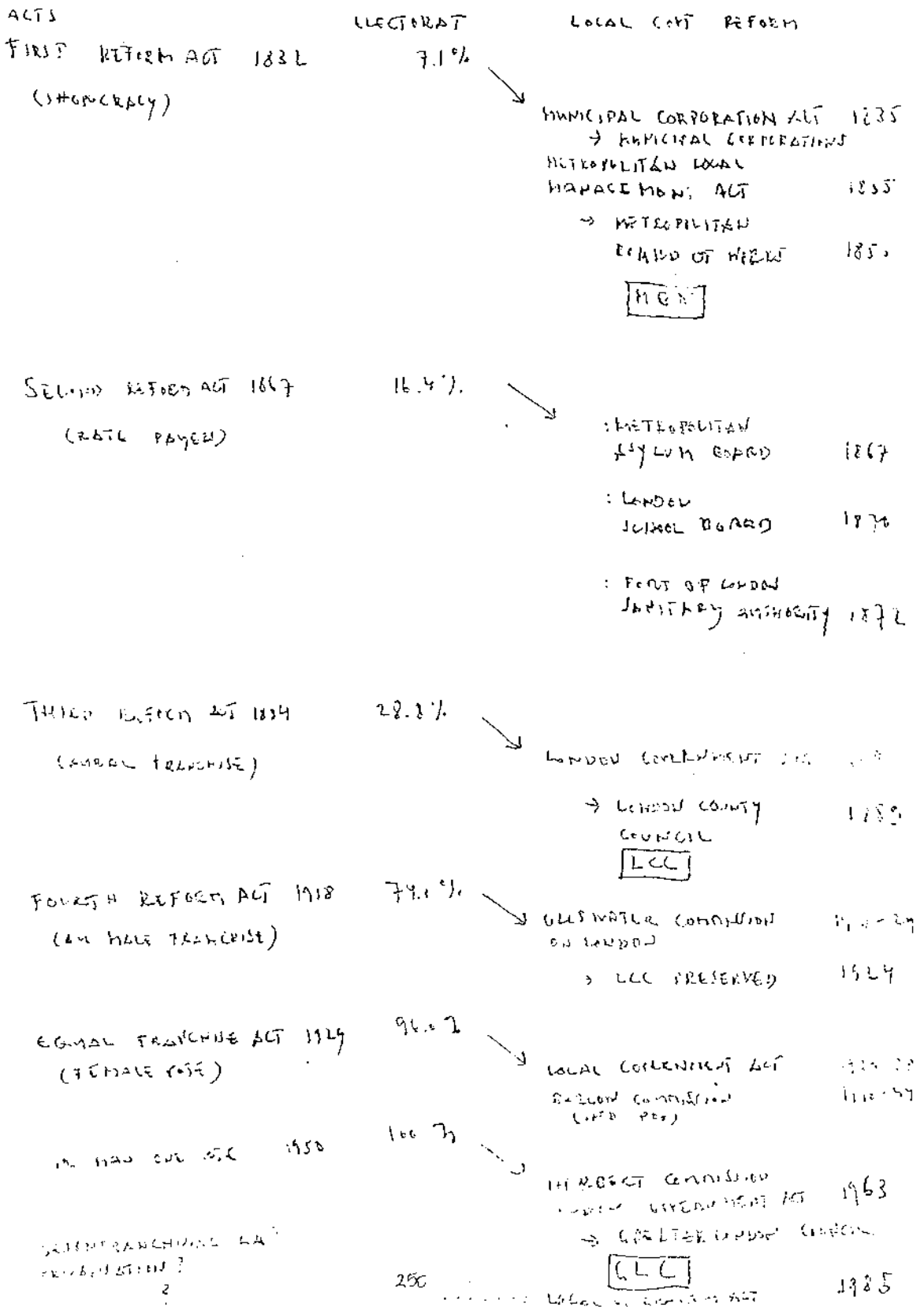


Europa bei Nacht: Es gehen keine Dichter aus. United States Air Force / Hansruud Blomster

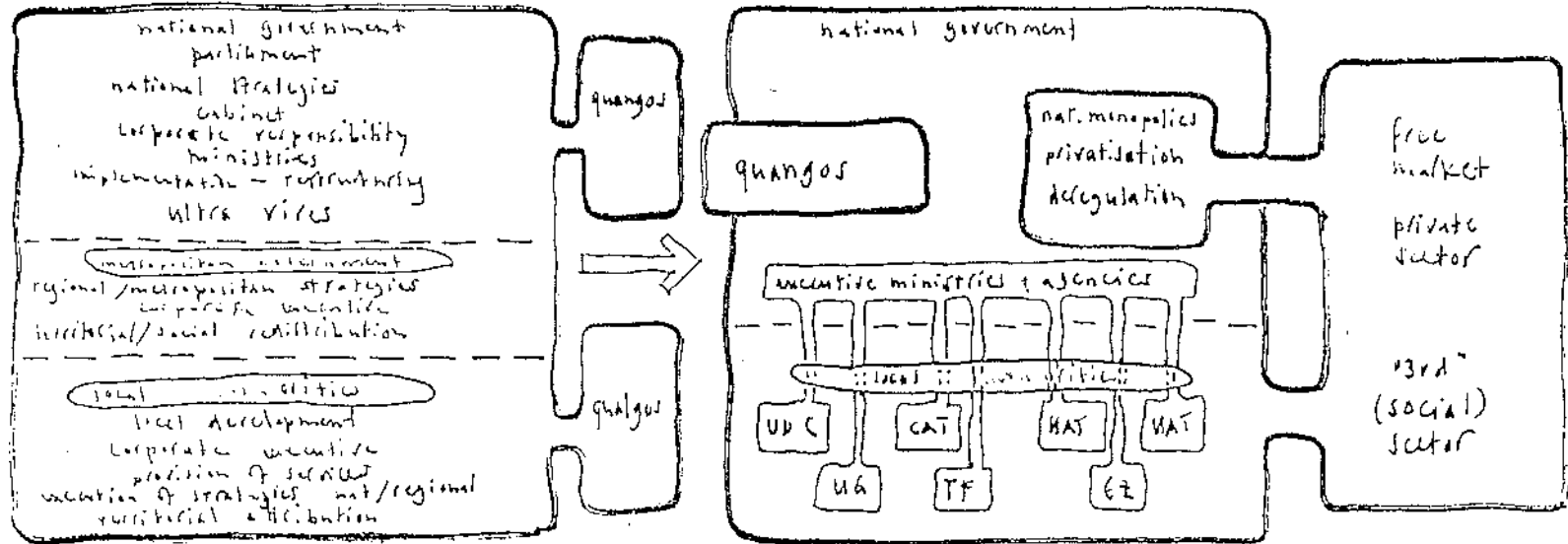


European road and rail networks linked by the Eurotunnel System.

ELECTORAL REFORM AND LOCAL GOVERNMENT LEGISLATION FOR LONDON



⇒ RESPONSIBILITY FOR URBAN SERVICES AND URBAN DEVELOPMENT IN LONDON 1986 ⇒



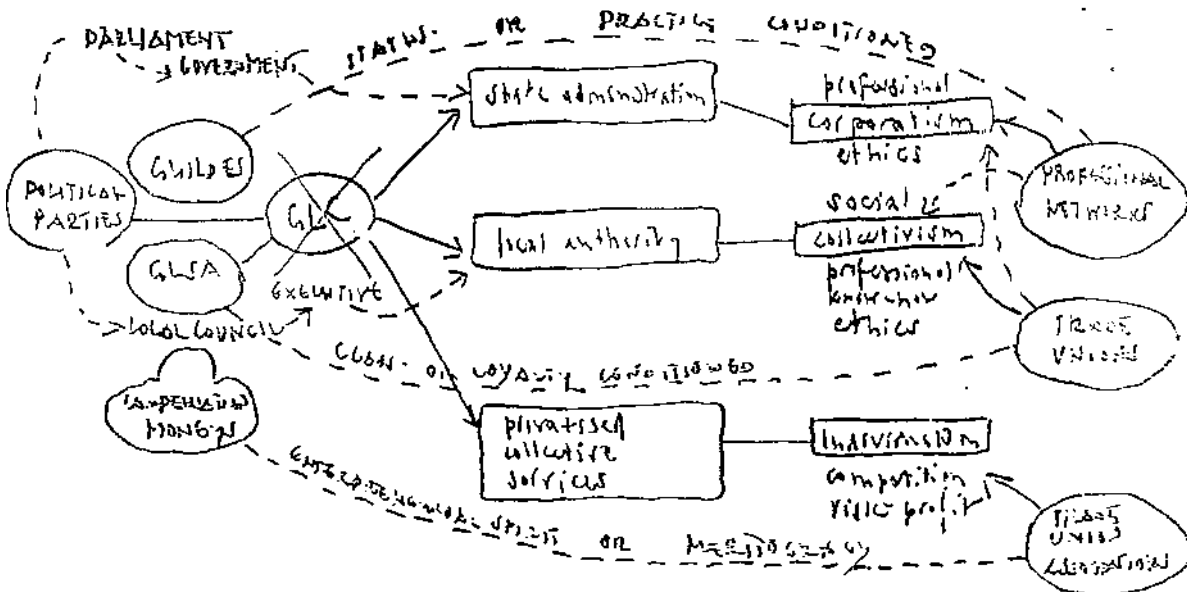
Ministries
state administration

Ministries
administration
implementation
quangos

Ministries
legal controls
ad hoc case
quangos
deregulated services

agencies/min
nominal contractors
deregulated
quangos
national monopolies
privatized
deregulated
public services

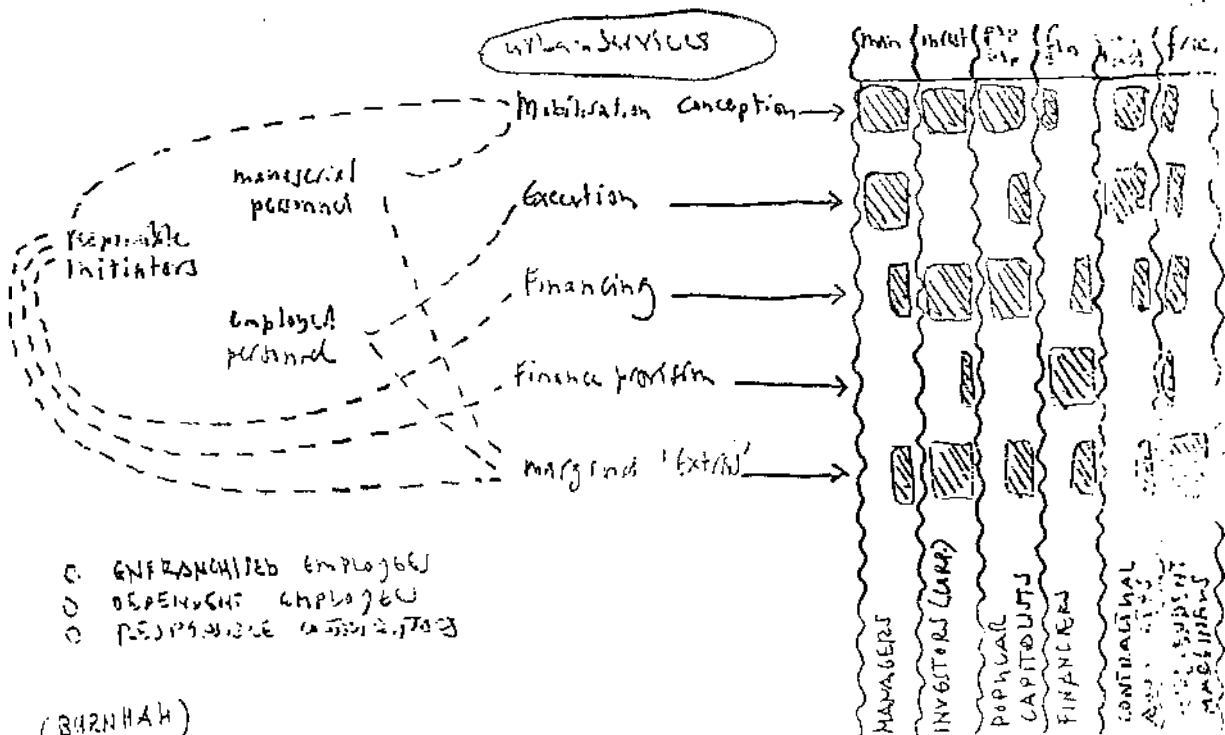
ABOLITION OF THE GREATER LONDON COUNCIL (86)
PERSONAL STRATEGIES OF STAFF VIA NETWORKS OR OWN CAPITAL



REVERSAL OF SOCIAL RELATIONS

(WEINHEIM)

CHANGE OF CLASS STRUCTURE?



(BARNHAM)

PROVISION OF URBAN SERVICES BEFORE AND AFTER ADULTION OF THE GLC

URBAN SERVICES	conception before	conception after	financing before	financing after	realization before	realization after	management before	management after
① control responsibility	prof (low) prof (low)	state ad. rep. (low)	public (low) public	state private	prof (low) state	prof (low) state	prof (low) state	prof (low) state
② fixed capital assets infrastructure	prof (low)	prof private state	tax (low) tax (low)	state private	prof (low) state	prof (low) state	prof (low) state	prof (low) state
③ services operational (continuity self-crete)	prof (low)	state private state	tax (low) charge	state private state	prof (low) state	prof (low) state	prof (low) state	prof (low) state

TRANSFORMATIONAL INSTITUTIONS IN LONDON

STAGE OF TRANSFORMATION

EVOLUTION OF LONDON POLITICAL AND ADMINISTRATIVE INSTITUTIONS

PRELIMINARY STUDIES

FUNCTIONAL CONSOLIDATION

MRV 1835

- CONSOLIDATION OF URBAN SERVICES
- SEWER, FLOOD PREVENTION, FIRE FIGHTING
- HEALTH PROTECTION, BUILDING CONTROL
- ROAD IMPROVEMENT, DRAINAGE, PAVING,
- STREET CLEANING, PUBLIC HEALTH
- PUBLIC HEALTH SUPERVISION

SECTORAL SURVEY

TRANSITIONAL CONSOLIDATION

LCC 1839

DIRECTLY ELECTED LONDON GOVERNMENT

- Surveys 1830-1830 on
- LAND OWNERS
 - PARISH COUNCILS
 - ASYLUM BOARD

TRANSITIONAL DIFFUSION

GLC 1965

STRATEGIC OVER THE LOCAL AUTHORITY

HERBERT COMMISSION 1957-1966

FUNCTIONAL DIFFUSION

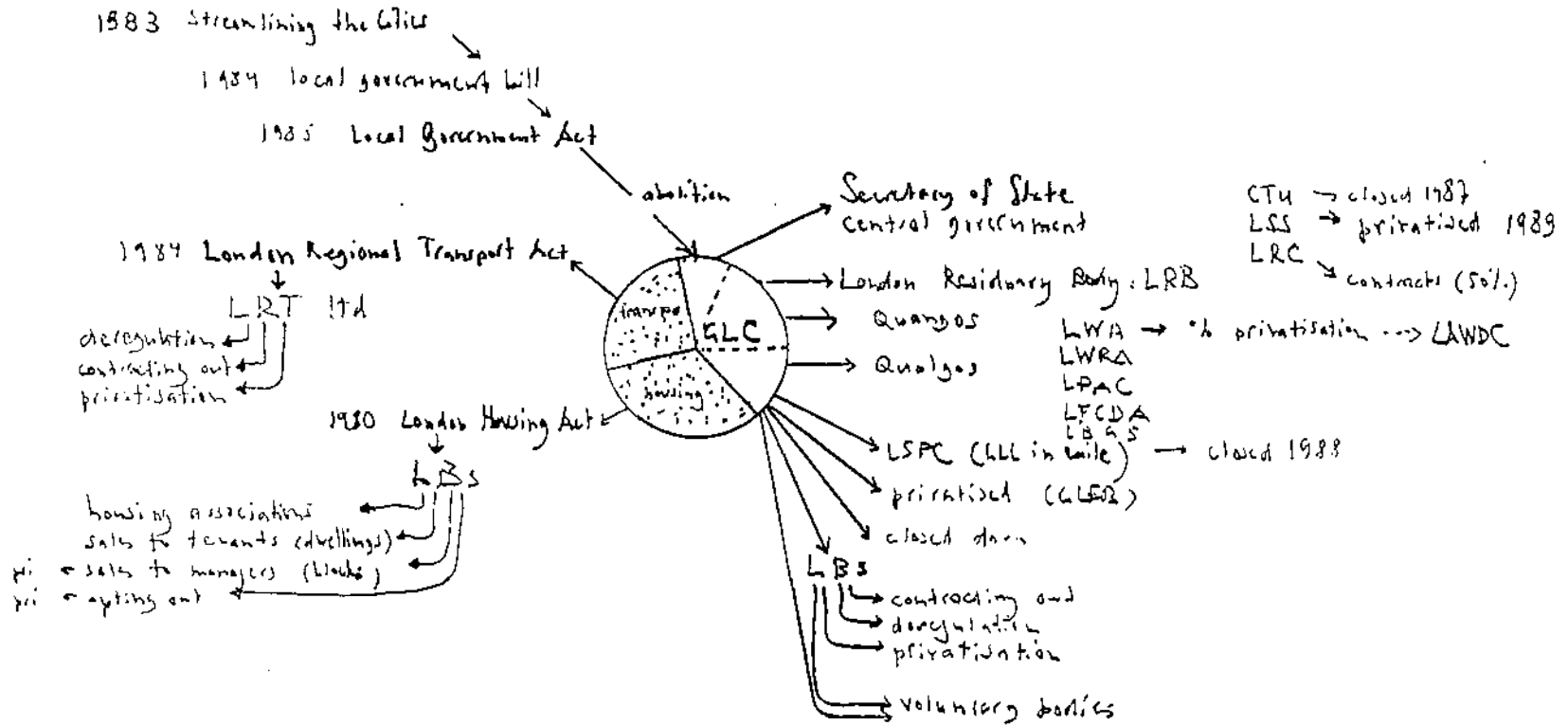
ABOLITION 1986

GLC A METROPOLITAN COUNCIL

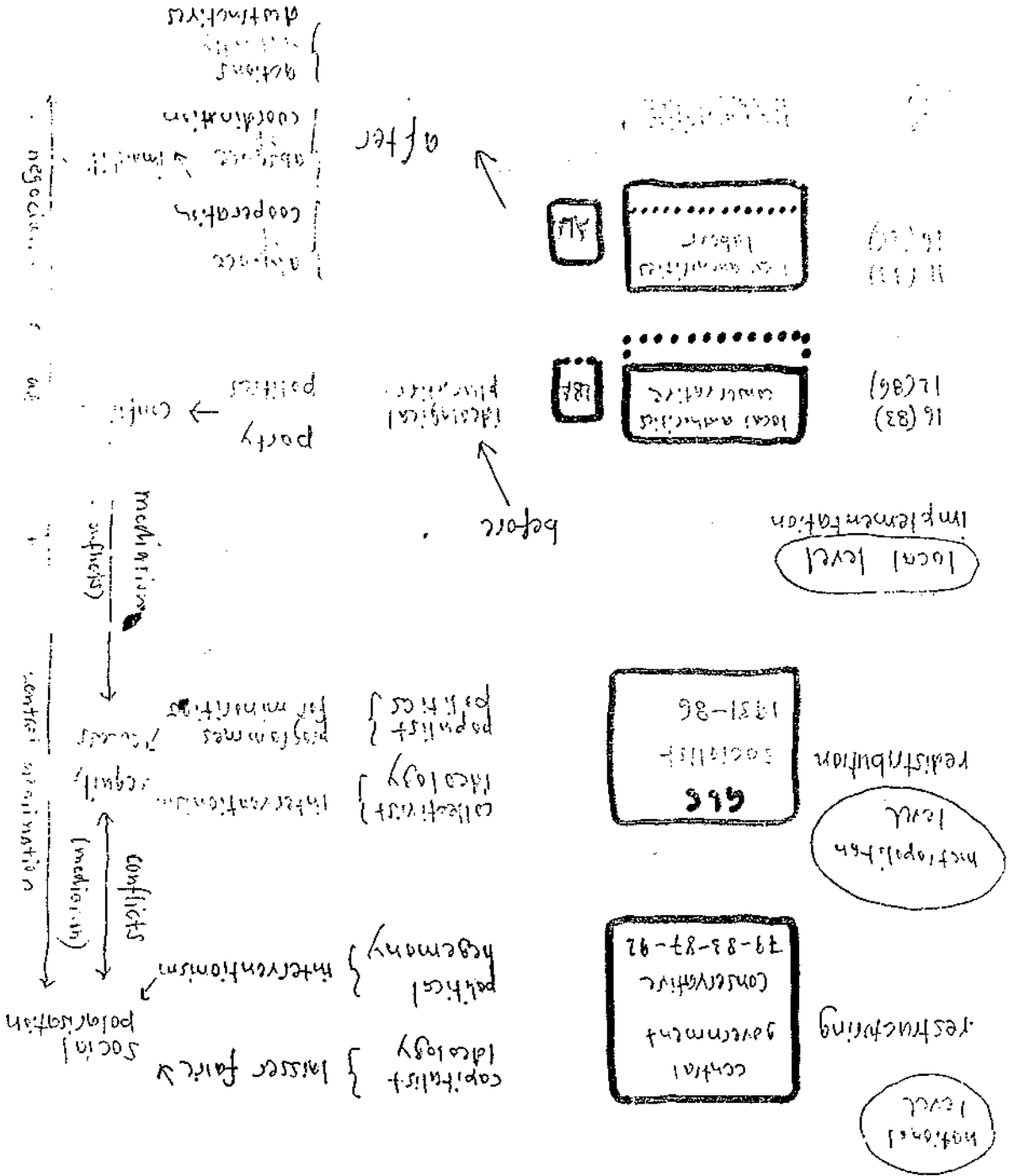
NO STUDY 'STREAMLINING THE CITIES' 1983

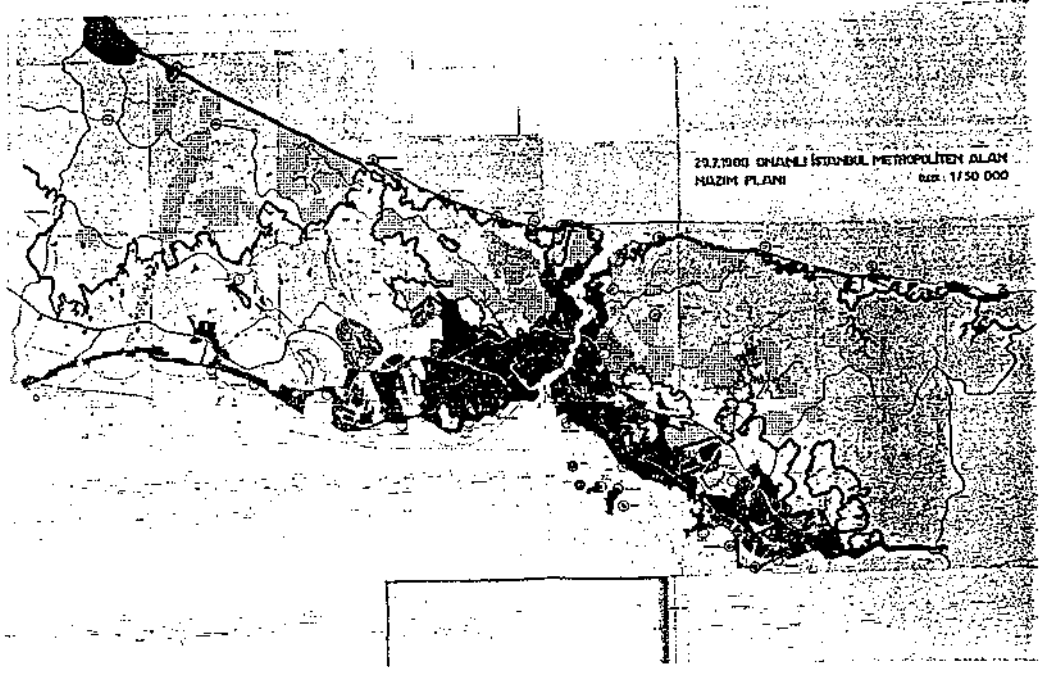
CONVICTION POLITICS!

DEMISE OF THE GREATER LONDON COUNCIL

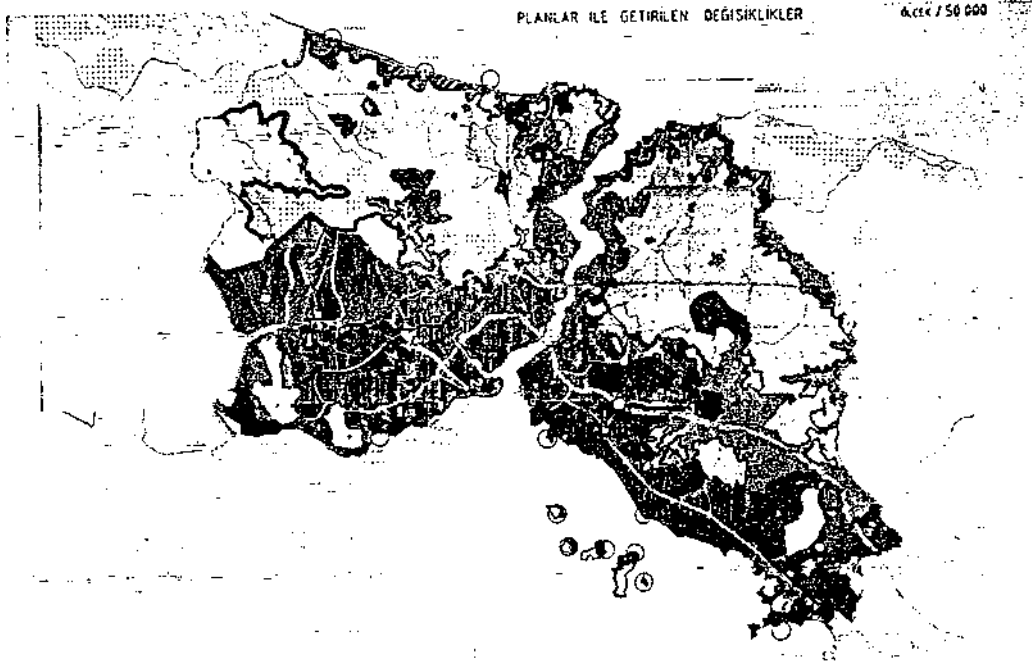


SHARE OF POWER BEFORE GIC ABOLITION





67 7 1980 ÇANLI İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN MAZİM PLANI



67 7 1980 ÇANLI İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN MAZİM PLANI