





İstanbul'un Kuzeybatı Yönündeki Büyüme Sürecinin Sürdürülebilirlik Performansına İlişkin Algı Analizi

Perception Analysis on Sustainability Performance of the Growth Process of Istanbul to Northwest Direction

Ruşena Sürücü¹ , Gözde Çakır Kiasif² 

Öz

Sanayi Devrimi ile gelişen teknoloji; üretim faaliyetlerinde insan gücünden makine gücüne geçişi sağlamıştır. Üretimde yaşanan bu köklü dönüşüm kısa zaman içerisinde tüm dünyaya yayılarak, ülkelerin ekonomik ve toplumsal yapısını büyük ölçüde etkilemiştir. Kentlerde hızla gelişmeye başlayan sanayi faaliyetleri, kırsalda yaşayan işsiz kesim için istihdam sağlamış ve kırdan kente göçü beraberinde getirmiştir. Ülkemizde bu sürecin en net gözlemlendiği kent İstanbul olmakla birlikte, 1950'li yıllardan sonra İstanbul nüfusunda göç nedeniyle hızlı bir artış yaşanmıştır. Hızlı nüfus artışıyla ortaya çıkan gereksinimlerin planlı bir şekilde karşılanamaması, kentin mekânsal gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir. 1950'lerden sonra İstanbul'da planlama sürecine girilmiş ve büyümenin kontrollü bir şekilde sağlanması hedeflenmiştir. Planlarda belirtilen en önemli konu; İstanbul'un, güney yönünde doğu-batı ekseninde gelişmesi gerektiğidir. Kuzey yöndeki orman alanları, tarım alanları ve su havzaları imardan kaçınılması gereken bölgeler olarak belirlenmiş ancak özel girişimler, devlet desteği ve yerel yönetim kararları ile yapılan projeler kentin kuzey yönünde büyümesine zemin hazırlamıştır. Bu büyüme ise kent genelinde bir takım çevresel, sosyal ve ekonomik etkilere sebep olmuştur. Bu çalışmanın amacı; kentin kuzeybatı yönündeki büyüme sürecinde hayata geçirilen 12 projenin sürdürülebilirlik performansına ilişkin algı analizini gerçekleştirmektir. Çalışma yönteminde, konu ile ilgili önemli indekslere sahip yayınlar incelenerek alanyazın taraması yapılmış, tarama sonucunda ele alınacak projeler ve sürdürülebilirlik performansı konu ile ilgili gerekli donanımına sahip kişilerle gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda analiz edilmiştir. Analiz neticesinde bu büyümede %60,60 başarı ile en çok ekonomik kalkınmanın sağlandığı; sosyal kalkınmanın %57,72'lik bir performans oranı ile ortalamaya yakın bir değerde; çevresel kalkınmanın ise doğal çevreye verilen tahribattan dolayı %36,27 performans oranı ile ortalama değerinin altında kaldığı görülmüştür. Sonuç olarak sürdürülebilir kentsel büyüme adına büyümenin kontrol altında tutulmasının, doğru ve akılcı planlanmasının önemi ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kentleşme, Kentsel Büyüme, Sürdürülebilir Kalkınma, İstanbul

ABSTRACT

Developing technology with the Industrial Revolution; provided the transition from human power to machine power in production activities. This radical transformation in production spread all over the world in a short time and greatly affected the economic and social structure of the countries. Industrial activities, which started to develop rapidly in the cities, provided employment for the unemployed people living in the countryside and brought migration from the countryside to the city. Although Istanbul is the city where this process is most clearly observed in our country, there has been a rapid increase in the population of Istanbul after the 1950s due to immigration. The inability to meet the needs arising from the rapid population growth in a planned manner has adversely affected the spatial development of the city. After the 1950s, the planning process was started in Istanbul and it was aimed to achieve growth in a controlled manner. The most important issue stated in the plans; is that Istanbul should develop on an east-west axis in the south direction. Forest areas, agricultural areas and water

¹ Haliç University, Graduate School of Education, Department of Architecture, İstanbul, [rusenasurucu@hotmail.com](mailto:rusenasurecu@hotmail.com), 0000-0002-7237-9027

² **Corresponded Author:**Haliç University, Faculty of Architecture, Department of Architecture,İstanbul, gozdecakir@halic.edu.tr, 0000-002-7734-4990



basins in the north were determined as areas to be avoided, but projects made with private initiatives, government support and local government decisions paved the way for the city to grow in the north. This growth has caused some environmental, social and economic effects throughout the city. The aim of this study; to carry out the sustainable performance analysis of 12 projects implemented in the growth process in the northwestern direction of the city. In the study method, the literature review was made by examining the publications with important indexes on the subject, the projects to be discussed and sustainable development criteria were determined as a result of the scanning. In line with the determined environmental, social and economic criteria, the sustainability performance of growth was analyzed as a result of interviews with people who have the necessary equipment. As a result of the analysis, it was determined that the most economic development was achieved with 60.60% success in this growth; with a performance rate of 57.72% of social development, which is close to the average; On the other hand, it was observed that environmental development remained below the average value with a performance rate of 36.27% due to the damage to the natural environment. As a result, the importance of keeping growth under control and correct and rational planning for sustainable urban growth has been revealed.

Keywords: Urbanization, Urban Growth, Sustainable Development, Istanbul

GİRİŞ:

Kentsel büyüme ve beraberinde getirdiği kent bütününden ayrı yeni yerleşimlerin oluşmaya başlaması dünya üzerinde birçok şehirde yaşandığı gibi İstanbul'da da zaman içinde önemli bir sorun haline gelmiştir. İstanbul'un stratejik konumu, tarihi ile kültürel zenginlikleri, ekonomisi, ideal iklimi, zengin, cömert tabiatı; hizmet ve sanayi sektörlerinin gelişme göstermesinin, kentin hızlı büyümesinin ve ayrıca yoğun nüfus artışının önemli nedenleridir (Bozlağan, 2012).

Sanayi Devrimi ile gelişen sanayileşme faaliyetleri ve hizmet sektörü, üretimin yanı sıra beraberinde getirdiği nüfus artışıyla birlikte kentlerdeki yaşam alışkanlıkları ve mekân talebi gibi kentsel olguların (konut, eğlence, dinlenme, rekreasyon, kültür, turizm) şekillenmesinde belirleyici bir unsur haline gelmiştir. Hizmet sektöründe gelişme gösteren kentlerin tümünde yayılma, yığılma ve nihai büyüme kaçınılmaz olmuştur (Akin, 2011). Özellikle 1950'lerden sonraki yoğun göç, İstanbul'un mekânsal büyüme sürecini tetiklemiştir. Bu büyümenin bir kısmı planlı ancak plan bütünlüğünden uzak, mevcut kent merkezinden ayrı yeni yerleşim alanlarını biçimlendiren ya da mevcut yerleşmeleri geliştiren türden olurken; bir kısmı da plansız, donatısız ve altyapısız bir şekillenme göstermiştir. Dolayısıyla sanayi ve hizmet sektörü, yalnızca nüfus artışına bağlı kent mekanları üzerinde meydana gelen yığılmalara değil, doğal kaynakların hızla tüketilmesi ve çevre kirliliğinin artması gibi sorunların ortaya çıkmasına da sebep olmuştur.

Kent mekânları; toplumun sosyal ve kültürel yapısına, ihtiyaçlarına ve politik kararlarına göre biçimlenmektedir. Nüfus artışıyla birlikte ortaya çıkan mekân talebinin yanı sıra gelir grupları arasındaki farkın açılmasıyla gelişen lüks tüketim olgusu ve bu durumun yaşam anlayışlarına yansımaları, ulaşım faaliyetlerinin ilerlemesi ve bireysel ulaşım olanaklarının artması gibi sebepler de yeni yerleşimleri biçimlendirmeye başlamıştır (Özer vd., 2018). Dolayısıyla kent bütününe yayılan bu biçimlenmenin, İstanbul'un güneyde doğu-batı aksında gerçekleşmesinin yanı sıra kuzey yönde gerçekleşmesi de kaçınılmaz olmuştur.

İstanbul'da 1970'lerden sonra ulaşım hizmetlerinde yaşanan gelişmelerin kent makroformunda oluşturduğu etkiler gibi, 2000'li yıllardan sonra da makroformun biçimlenmesindeki en önemli etken yine ulaşım kararları olmuştur (Döker, 2012). Gerek otoyolun erişim kolaylıkları, gerekse Boğaz'a yapılan üçüncü köprü uygulaması ve bu uygulamaya tesis edilen çevre yolu bağlantıları, şehrin doğu-batı yönü harici kuzey yöndeki büyümesinde önemli bir etkidir. Bu doğrultuda kuzey yönün batı yakasında Taşoluk, Arnavutköy, Boğazköy, Halkalı, Kayabaşı, İspartakule; doğu yakasında ise, Ataşehir, Çekmeköy, Sancaktepe, Aydınlı, Orhanlı, Akfırat bölgelerinde yaygınlaşarak kentin orman alanlarına ve tarım alanlarına doğru giden bir makroform oluşmaktadır. Ulaşım ağında yapılan bu mega projeler, yeni projeleri tetiklemeye devam etmektedir. Yalnızca gelişen ve yeni oluşan konut alanları değil, kentsel ve ekonomik gelişime hız kazandırmak amacıyla tasarlanan stratejik planlar, karma işlevli kentin sosyalleşme ihtiyacını karşılamak üzere yapılan yapılar (iş, alışveriş, eğlence, rekreasyon, konaklama yapıları) da gelişen ulaşım altyapısı ve büyüme yönü açısından kuzey yönde konumlanmaya ve

projelendirilmeye devam etmektedir (Akın, 2011). Bu kentsel büyümenin İstanbul'un kuzey ormanlarına doğru ilerlemesi çevresel açıdan; projelerin yapılış amaçları, türleri, kapsamları, işleyişleri ise ekonomik ve sosyal açıdan önemli sorunları beraberinde getirmektedir (Yazman ve Öztürk, 2009).

Çalışma kapsamında İstanbul'un kuzeybatı kesiminde gerçekleşen mekânsal büyüme süreci incelenecektir. Çalışmanın amacı bu büyüme sürecinde gerçekleştirilen projelerin sürdürülebilirliğini çevresel, sosyal ve ekonomik kalkınma bağlamında değerlendirmek ve hangi faktörlerin daha etkili olduğunu ortaya koymaktır. Çalışmada; Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı, TEM Otoyolu, FSM Köprüsü, İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, Atatürk Olimpiyat Stadı, İSTOÇ, Mall of İstanbul, My World Europe, Vadi İstanbul ve Tema İstanbul projeleri ele alınarak büyümenin sürdürülebilirliği üzerine bir algı analizi gerçekleştirilecektir. Çalışmada konu ile ilgili yayınlar titizlikle incelenmiş, projeler ve sürdürülebilir performans kriterleri alanyazın taraması sonucunda belirlenmiştir. Belirlenen projeler ve kriterler üzerinden İstanbul'da bulunan iki üniversitenin mimarlık fakültelerinde görev yapan 24 öğretim üyesi ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca İstanbul'un kuzeybatı yönündeki büyümesini doğrudan gözlemleyebilmek ve çalışma için yol haritası oluşturmak adına nitel bir araştırma olan saha çalışması yürütülmüştür. Büyüme sürecinde ele alınan projelerin konumlandığı alanlarına gidilmiş, çevresiyle ve birbirleriyle olan etkileşimleri ile sosyal ve çevresel etkileri üzerine gözlemlerde bulunulmuştur.

1. Sürdürülebilir Kalkınma

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Endüstri Devrimi ile gelişen teknoloji kaynakların kontrolsüzce tüketimine, küresel ısınmaya ve çevre kirliliğine neden olarak ekolojik dengeye ciddi hasarlar vermiştir. Ekolojik dengenin bozulması hem insanlık hem de doğada yaşayan diğer canlıların geleceği için önemli bir tehdit haline gelmiştir (Çakır, 2011; Telli, 2015). İnsanoğlunun mevcut yaşam koşullarını iyileştirmek, geliştirmek, doğal kaynakları korumak, geleceği gözetmek ve gelecek nesillerin gereksinimlerine cevap verecek nitelikte bir yaşam alanı bırakmak istemesi "sürdürülebilirlik" kavramını devreye sokmuştur (Oğuz, 2019).

Sürdürülebilirlik kavramının küresel boyutta kamuoyu ile tanışması Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde çalışan Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun 1987 yılında yayımladığı "Ortak Geleceğimiz" adlı rapor sayesinde olmuştur. Brundtland Raporu olarak da bilinen ve adını dönemin Norveç Başbakanı Gro Harlem Brundtland'tan alan rapora göre sürdürülebilirlik "bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma" olarak tanımlanmıştır (Ustabaşı, 2017). Bu rapora göre sürdürülebilir bakış açısının sağlanmasına yönelik birtakım şartlar mevcuttur. Bu şartlar (Güneş, 2004):

- Karar alınırken vatandaşların da etkin rol oynadığı siyasal bir sistem olması,
- Uyumsuz gelişmelerden kaynaklanabilecek problemlerin çözümünü sağlayabilen bir sosyal sistem olması,
- Devamlı olarak yeni çözüm yolları arayabilecek bir teknolojik sistem olması,
- Gelişmenin gerçekleşebilmesi için gereken ekolojik tabanı korumaya saygı duyan bir üretim sistemi olması,
- Kendi çabası ile sürdürülebilir bir şekilde üretim fazlası ve teknik bilgi sağlayan bir ekonomik sistem olması şeklinde sıralanmaktadır.

Kalkınma ise; "ülkelerin, bölgelerin toplulukların; ekonomik, kültürel ve çevresel şartlarında gerçekleştirilebilen yerel ve toplumsal dengeli iyileşme süreci; yapısal gelişme" olarak tanımlanmaktadır (Ansiklopedik Çevre Sözlüğü, 2001: 197). Kalkınma, sürdürülebilirliğe ek olarak sosyoekonomik ve sosyokültürel yapıdaki iyileşmelere dayanan, nitel değişkenler üzerine yoğunlaşan bir kavramdır (Yıldız, 2019). Dolayısıyla sürdürülebilir kalkınma en kapsamlı haliyle "Gelecek kuşakların

kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme imkânlarını ortadan kaldırmadan, bugünkü kuşakların ihtiyaçlarını karşılayarak kalkınabilmesi ve çevresel, ekonomik ve sosyal hedefler arasında denge kurulması esasına dayanan bir kalkınma ve gelişme yaklaşımı” şeklinde tanımlanmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma tanımında belirtilen çevresel, ekonomik ve sosyal hedeflerin etkileşimi, Şekil 1 ile açıklanmıştır.



Şekil 1. Sürdürülebilir Kalkınmanın Çevresel, Ekonomik ve Sosyal Etkileşimi (Oğuz, 2019)

Çevresel Kalkınma

İnsan var oluşundan bugüne dek temel gereksinimleri başta olmakla birlikte birçok ihtiyacını doğadan ve ekosistemden faydalanarak gidermiştir. Ekosistem, insanların gereksinimlerinin karşılanmasına destek sağlanmasının yanı sıra ekonomik ve sosyal hayatı biçimlendiren doğal bir sermayedir. İnsanların doğadan ve ekosistemden faydalanmaları, ilk dönemlerde dünya nüfusunun az olmasından ve doğa ile uyumlu, iç içe bir hayat sürmelerinden dolayı tahribata sebep olmamıştır. Ancak yalnızca bireyler değil ekosistemdeki tüm canlılar yaşamını sürdürmek için bir mücadele halindedirler. Bu hayat mücadelesi esnasında farkında olarak ya da olmayarak yaşadıkları ekosistem üzerinde olumlu-olumsuz pek çok değişikliğe neden olmuşlardır. Çevre üzerindeki bu değişimlerde insanlar diğer canlılara nazaran daha çok etkilidir (Oğuz, 2019). İnsan yaşadığı çevreyi etkilediği gibi yaşadığı çevreden etki gören bir varlıktır (Yıldız, 2019). Çevre en kapsamlı tanımıyla biyolojik (insanlar ve diğer canlılar) ve biyolojik olmayan (hava, su, toprak) etmenlerin etkileşiminden meydana gelen doğal ortamdır (Turan, 2014).

Sanayi Devrimi ile dünya nüfusundaki hızlı büyüme insanların çevre üzerindeki etkilerini arttırmış; sanayileşmeden kaynaklanan daha fazla hammadde talebi de doğal kaynakların tükenmeye başlamasına, biyolojik ve biyolojik olmayan etmenlerin (hava kirliliği, su kirliliği, biyoçeşitliliğin azalması gibi) olumsuz etkilenmesine sebep olmuştur. Dolayısıyla kalkınma modelinde çevresel sürdürülebilirliğin önemi anlaşılmış, doğal kaynakların tasarruflu bir şekilde kullanıldığı ve kullanım planlarının yapıldığı, biyoçeşitliliğin sağlandığı, kültürel, tarihi, doğal çevrenin korunduğu bir kalkınma modelinin gerekliliği ortaya konulmuştur (Oğuz, 2019).

Ekonomik Kalkınma

Bir toplumun yaşamını sürdürebilmesi için üretim yapması gerekmektedir. Üretimden doğan ürünlerin ticaret, ithalat, ihracat gibi dağıtma biçimleri ile bölüşülmesi ekonomiyi oluşturmaktadır. Ekonominin ilk adımı olan üretimin yapılabilmesi için sermayeye ihtiyaç duyulmaktadır. Toprak, işgücü, doğal kaynaklar ve insan yüzyıllar boyunca üretim sağlanmasında önemli rol alan başlıca sermaye stoklarıdır (Bati, 2013).

Ekonomik kalkınmada makroekonominin ötesinde insan ve çevre etrafında şekillenen farklı değişkenler mevcuttur. Ekonomik kalkınmada, büyümede olduğu gibi farklı dönemlere ait mali verilerin incelendiği

yüzdesel artış ve azalış analizi vardır. Fakat bu analizde tek konu ekonomi değildir. Ekonomik kalkınmada; gelir dağılımındaki adaletin sağlanması, yerel ekonomilerin iyileştirilmesi, desteklenmesi, teknolojik gelişimin sağlanırken çevreye ve topluma zarar vermeyecek şekilde kurgulanması, yüksek yaşam koşullarına sahip olunması, çalışma koşullarının düzenlenmesi amaçlanmaktadır (Cinkara, 2019).

Sosyal Kalkınma

Ekonomik kalkınma sağlanırken insan ve çevre faktörünün düşünülmemesi, büyümenin nicel artışlardan öteye gidemediğini göstermiştir. Bununla birlikte kalkınmanın sürdürülebilirliğinde insan faktörünün önemi anlaşılmıştır. Bir ülkenin milli geliri ne kadar artarsa artsın, gelir dağılımında eşitsizlik söz konusuysa ve ülkede temel ihtiyaçlarını gidermekte güçlük çeken yoksul insan sayısı fazlaysa o ülkenin doğru büyüme politikası izlediğini söylemek mümkün değildir. Ekonomik büyüme gösteren ülkelerde yoksulluğun azaldığı görülse de ilerlemede yaşanan aksaklıklar sürekliliğin önüne geçmektedir (Özcan, 2019). Ekonomik büyüme kalkınmada tek başına yeterli olmasa da sosyal konulardaki imkânların sağlanmasında en önemli adımdır. Bu nedenle sürdürülebilir kalkınmanın hedefine ulaşabilmesi için bu konuların sistemli bir şekilde düzenlendiği sosyal bir kalkınma modelinin oluşturulması gerekmektedir.

Bireylerin ekonomik büyüme ile her anlamda eşit haklara sahip olması, adaletli bir refah seviyesine ulaşmada önemli rol oynamaktadır (Oğuz, 2019). Yalnızca eşit gelir dağılımı değil, cinsiyetçilikte de eşit haklar, ülkenin gelişmişlik seviyesini etkileyen bir unsurdur. Bir kadının iş bulmasının, eğitim görmesinin ve bir mülkiyet sahibi olmasının erkeklere oranla daha az olası olacağı görüşünü benimseyen toplumlarda sosyal adalet yetersiz kalacaktır (Özcan, 2019). Bunun yanında kentlerde yaşayan insanlara ve kırsal kesimde yaşayan insanlara eşit hakların tanınması, göç ve işsizlik sorunlarının önüne geçecektir. Kırsal kesimde yaşayan toplum için kentlerde değil kırsalda kalkındırma politikaları gerçekleştirmek, göç ve istihdamın yerinde giderilmesini sağlayacaktır (Alagözoglu, 2010).

Sosyal kalkınmada insan faktörünün önemli olduğu diğer bir konu ise insan sermayesidir. Çünkü toplumlar bilgilerini yarıştırmakta ve üretime dönüşen bilgiler ülkeyi kalkındırmada önemli bir adım olmaktadır. Bu bağlamda insanlığın temel gereksinimlerinin eksiksiz ve verimli karşılanması, bilgiye kolay erişimin sağlanması, bilimsel çalışmalarda gerekli desteklerin verilmesi, çalışma olanaklarının çeşitlendirilmesi ve iyileştirilmesi sosyal kalkınmayla mümkündür (Özkan, 2017).

2. Kentsel Büyüme ve Sürdürülebilirlik

Günümüzde insanların yaşadıkları yerleşim birimlerine köy ya da kent denilmektedir. Bir yerleşim biriminin köy ya da kent olduğunu anlamak için farklarını bilmek gerekmektedir. Özellikle Sanayi Devrimi ile yaşanan kentsel gelişim, kentin kapsamının farklı açılardan yorumlanmasına olanak vermiştir. Genel tanımı ile kent, belirli sınırlar içinde yaşayan, yaşayan halkın tarım ve hayvancılık faaliyetleri dışında farklı sektörlerle geçimini sağladığı; toplumsal ilişkileri, yönetim biçimi, yaşam tarzı, kültürel alanları ve nüfusu bakımından köylerden farklılaşmış yerleşim birimleridir (Başaran, 2008).

Kentleşme olgusu kent oluşumunun süreç içerisindeki farklılaşmasını ve değişimini anlatmaktadır (Çakmaktepe, 2020). Kentleşme süreci ilk zamanlarda yalnızca nüfus oranındaki artışa bağlı gelişen bir süreç gibi görülse de zamanla bu algının yanlış ve eksik olduğu anlaşılmıştır. Bir yerleşim biriminin kent olarak nitelendirilebilmesi için sosyal, ekonomik, demografik ve idari açıdan bazı özellikleri taşıyor olması gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında kentleşme sürecinin yalnızca demografik açıdan değişen değerleri değil aynı zamanda ekonomik, sosyal ve idari açıdan değişen ve gelişen değerleri de kapsayan bir süreç olması gerekmektedir. Sanayi Devrimi ile gelişen teknoloji, insan ve hayvan gücünden makine gücüne ve seri üretime geçilmesindeki en büyük faktördür. Bu imkânlar ülkenin bütününe tanınmadığından dolayı az gelişen bölgelerden gelişmiş bölgelere bir göç hareketi yaşanmıştır. Bu da

kentleşmenin gelişimine doğrudan etki etmiş ve kentlerde köklü değişikliklere neden olmuştur (Usta, 2020). Kentleşme hareketlerine bağlı gerçekleşen köklü değişiklikler aşama aşama gerçekleşmiş ve bu aşamalar kentsel saçaklanma olarak ifade edilmiştir.

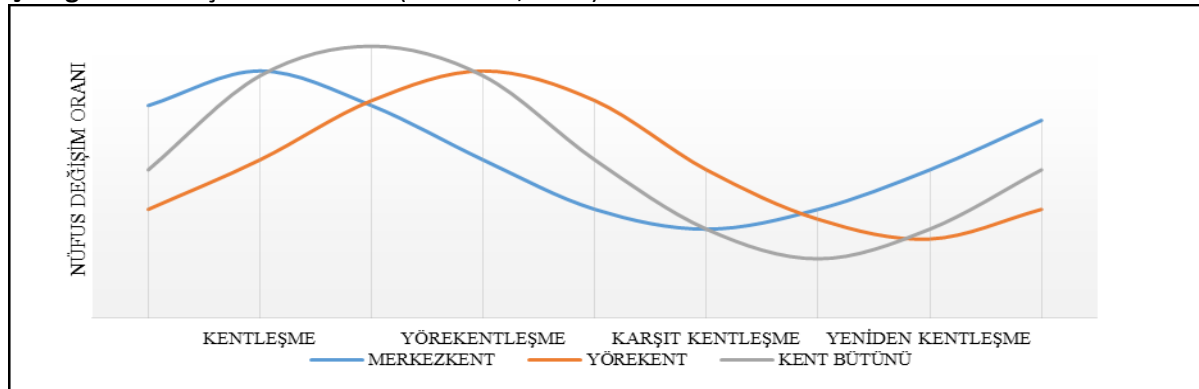
Kırsal alanlardan kentlere gerçekleşen göç hareketleri, kentsel saçaklanmanın ilk aşamasını oluşturmaktadır. Artan nüfus ile büyüme gösteren kentlerde nüfusu barındırabilmek adına düşük kalitede konut alanları meydana gelmiştir. Bunun yanı sıra yüksek yapıların inşa edilmesi de aynı dönemde gerçekleşmiş, dolayısıyla kentlerin kırsal alanlarına doğru yayılan düzensiz bir kentleşme hareketine, yüksek katlı yapılaşmayı tetikleyen kentleşme hareketi de eklenmiştir (Yorulmaz, 2013).

Kentsel saçaklanmanın ikinci aşaması da tam bu noktada başlamaktadır. Kentlerin kırsal alanlarına doğru yayılma gösteren nüfus hareketi, kent merkezlerindeki nüfusu da azaltmaya başlamıştır. Bu sürece de yörekentleşme süreci denilebilmektedir. Yörekentleşme sürecinde kentlerin kırsal alanlarında konut ve iş merkezleri yapılaşmaları meydana gelmiştir (Champion, 2001).

Kentleşmeme ya da karşıt kentleşme şeklinde ifade edilen aşama kentsel saçaklanmanın üçüncü aşamasıdır. Yörekentleşmenin çalışma ve barınma bölgelerini parçalanması neticesinde; merkez kent nüfus kaybetmekte, dolayısıyla kentleşmenin devamlılığının sağlanması için hem yörekentte hem de merkez kentte gelişme yaşanması gerekmektedir. Bu gelişme çok büyük bir alan kapsadığı için dikkatli bir planlama gerektirmekte ve zaman almaktadır. Dolayısıyla uzun bir süre kentleşme anlamında gelişme gösteremeyen kentlerde, kentleşmeme olarak açıklanan bir durgunluk süreci yaşanmaktadır (Yorulmaz, 2013).

Son aşama olan yeniden kentleşme evresinde hem kent merkezinde hem de yörekentlerde nüfus artışı yaşanmaktadır. Yorulmaz (2013), kentleşme evrelerinin hareketlerini Çizelge 1’de modellemiştir. Yeniden kentleşme evresinin yaşanabilmesi için ülke yöneticilerinin çok yönlü tedbirler almaları, yetkililerin sağlıklı ve sürdürülebilir kentsel planlamalar yapması gerekmektedir. Küçük ve orta ölçekli kentlerde, idarenin daha kolay sağlanması yeniden kentleşmenin gerçekleşmesini de aynı oranda kolaylaştırmaktadır (Champion, 2001). Ancak büyük ölçekli kentlerde küresel boyutta etkin bir denetim yapılamadığından sağlıklı bir yeniden kentleşme modeli gerçekleşmemektedir (Acar, 2019).

Çizelge 1. Kentleşmenin Evreleri (Yorulmaz, 2013)



Günümüzde kentler, ulus-devletin bir parçası olmanın dışında dünya üzerinde söz sahibi olan bütün kentlerle yarış içerisine giren bir yapıya dönüşmüştür (Karakurt, 2004). Bu uluslararası rekabet ortamında metropolitenleşen kentler daha ön plana çıktığı ve gelişim açısından önemli olduğu düşünüldüğü için kentler metropolitenleşme sürecine girmiştir (İstanbul Metropolen Alan Alt Bölge Nazım Planı Raporu, 1995). Metropoller bölünmüş alt kentlerden oluşan, demografik yapısı kentlere oranla daha fazla olan ve arazi kullanımı kent merkezleri, sanayi bölgeleri, konut alanları, kırsal olanlar olmak üzere dört biçimde şekillenmiş yerleşim birimleridir (Altuntaş, 2012).

Ülkelerin gelişmişlik seviyelerinde etkisi olduğu düşünülen metropollerde; doğal çevrenin kentsel alanlara dönüştürülmesi, gelir eşitsizliği ile yaşam standartlarındaki bozulmaların ortaya çıkması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması konusunda yalnızca ekonomik politikaların izlenmesi sosyal ve

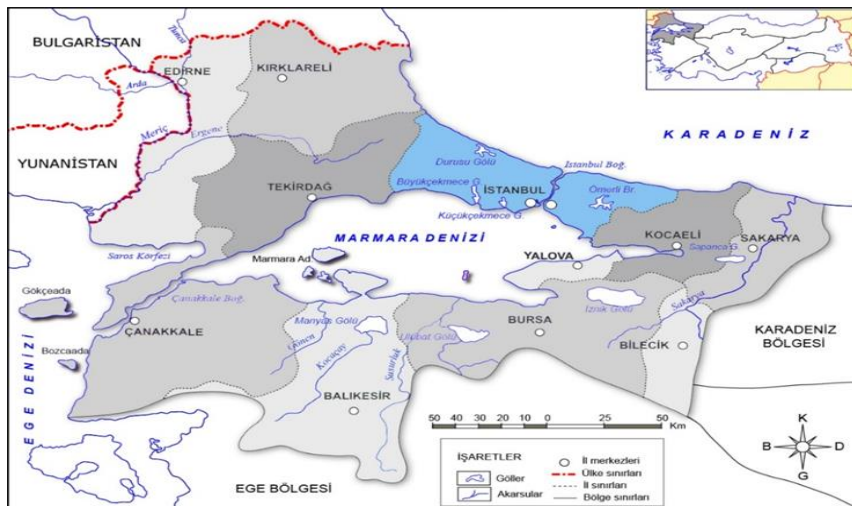
çevresel sorunları beraberinde getirmiştir. Bir kentin sürdürülebilir büyüme ve gelişme gösterebilmesi için kent içerisinde yaşayan tüm bireylerin sağlıklı, kendini yenileme olanağı veren koşullarda, eşit şartlarda yaşamını sürdürmesi gerekmektedir. Dolayısıyla sadece ekonomik değil sosyal ve çevresel hedeflerin bütünlük içinde gerçekleşmesi gerekmektedir. Sürdürülebilir kentleşme modelinde (Altuntaş, 2012):

- Kent halkının; kentin ortak alanlarından, kamu hizmetlerinden maksimum düzeyde, adil bir biçimde yararlanabilmesine, çevresel ve sosyal alanda kaliteli hizmet alabilmesine yönelik çözümler,
- Bir yerleşim birimi olan kentin varlığını sağlıklı biçimde sürdürmesi için güçlendirilmesine yönelik çözümler,
- Çevre değerlerinin, nihai büyüme sonucunda taşıma kapasitesinin üzerinde kullanılması nedeniyle, mevcut üretim ve tüketim kalıplarının yeniden ele alınmasına yönelik çözümler üretilmesi gerekmektedir.

3. Alan Çalışması: İstanbul Metropolen Alanının Kuzeybatı Yönündeki Büyüme Süreci

Bir toprak parçasının, mekânsal gelişimini ve dönüşümünü açıklamak, o toprak parçasının tarih boyunca geçirdiği sürecin anlaşılmasından geçer. İnsanoğlu hayat mücadelesi verirken, yaşadığı çevreye her yeni dönemde olumlu-olumsuz birtakım etkiler bırakmış, bu durum çevre üzerinde bazı değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Çevre üzerinde meydana gelen değişikliklerse toprak parçasının mekânsal şekillenmesinde etkili olmuştur.

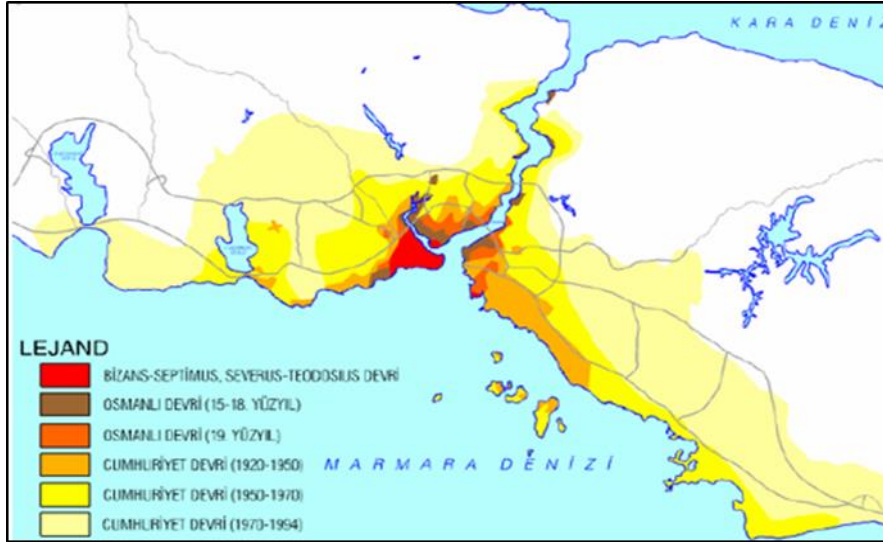
İstanbul, Şekil 2'de görüldüğü gibi Asya ve Avrupa kıtalarının ayrıldığı; kuzeyde Karadeniz'in, doğuda Kocaeli Sıradağları'nın, güneyde Marmara Denizi'nin ve batıda Ergene Havzası'nın sınırladığı alanda konumlanmıştır. Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan doğal bir boğaza sahiptir. Tarihi binlerce yıl öncesine dayanan ve sahip olduğu coğrafya ile geçmişten bugüne dek dünya çapında önemini hala koruyan kentlerden biridir. İstanbul'da görülen ilk yerleşmelerin net bir tarihi verilememektedir. Kent topografyası, zaman içinde değişim gösteren bir oluşumdur ve ilk yerleşmelerden kalan izlerin bulunmasını zorlaştırmaktadır. Ancak arkeolojik kazılarda elde edilen aletler, İstanbul'un tarih öncesi dönemlerde insanların yaşam alanı olarak seçtiği bir yerleşim yeri olduğunu göstermektedir (Eyice, 1980).



Şekil 2. İstanbul'un Türkiye Sınırları İçindeki Konumu (URL-2)

İstanbul, birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, üzerinde farklı dönemlerin izlerini barındıran bir metropoldür. İstanbul'un ilk yerleşimi, Sarayburnu etrafında inşa edilen surların içerisinde kurulan Byzantion kenti ile oluşmuştur. Ardından kent güney aksında ve doğu-batı ekseninde büyüme göstermeye devam etmiştir (Büyükseçgin, 2019). Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu, Latin İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu olmak üzere dört büyük imparatorluğa ev sahipliği yapmış,

Orta Çağ boyunca dünyanın en önemli ve en yoğun nüfusa sahip kentlerinden biri olan İstanbul, Osmanlı Devleti'nin topraklarına dahil olmadan önce dünya ekonomi merkezinin Venedik ve Cenova'ya kayması neticesinde önem kaybetmiş ayrıca Haçlı Seferleri esnasında da yakılıp, yıkılıp, yağmalanmıştır (Gölbasi, 2007). Fetihden önce büyük bir itibar ve nüfus kaybetmiş olan kentte, fetihle birlikte eski değerine kavuşmasına ve nüfusunun eski yoğunluğuna dönmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Kısa bir süre içerisinde nüfus yapısını ve sosyoekonomik yapısını toparlamaya başlayan İstanbul, Roma-Bizans Dönemi'nde iki kez aldığı Avrupa'nın en büyük kenti olma unvanını yeniden kazanmıştır (Yerasimos, 1977).



Şekil 3. İstanbul Kent Makroformunun Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişimi (URL-3)

Cumhuriyetin ilanına kadar değişiklik gösteren İstanbul nüfusunda, 1950 sonrası sanayi faaliyetlerinin sağladığı istihdam ve hizmet sektöründe yaşanan gelişmelere bağlı gerçekleşen yoğun göç nedeniyle hızlı bir artış yaşanmıştır. Sanayi faaliyetlerinin ve bununla uyumlu bir şekilde gerçekleştirilen ulaşım faaliyetlerinin gelişimi, İstanbul üzerindeki yoğun talebi arttırmış ve mevcut yönetimler taleplerin karşılanması hususunda yetersiz kalmıştır. Nüfus hareketlerindeki hızlı artış, kontrolsüz kentleşmenin en büyük sebebi haline gelmiştir. Zaman zaman planlı büyüme hareketleri görülsede büyük oranda plansız ve yasa dışı yapılaşmalar gerçekleşmiştir. 1950'li yıllardan sonra İstanbul'da, kentsel gelişimin yönetimine ve planlanmasına yönelik çeşitli çalışmalar geliştirilmeye başlanmıştır.

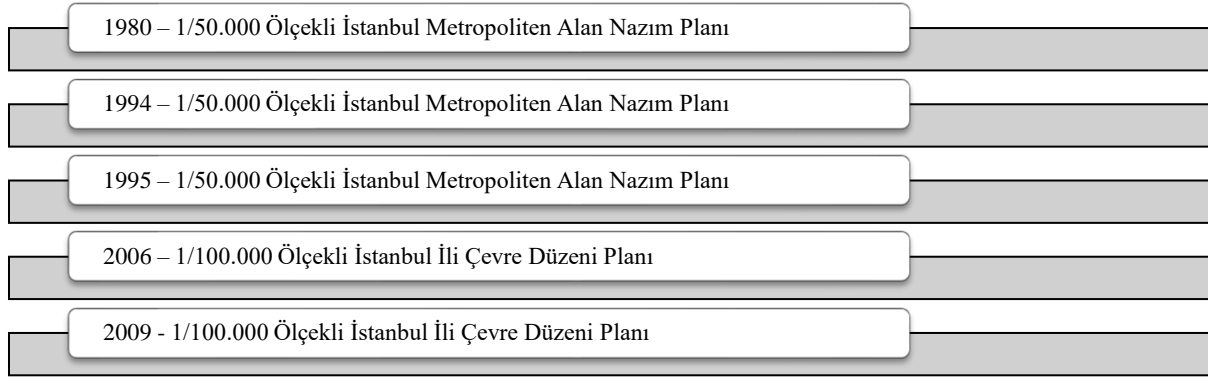
İstanbul'a kent planlaması için 1936'da gelen Henri Prost'un çalışmalarını bitirip 1950'de İstanbul'dan ayrılmasının ardından, planların uygulanmasına ya da yürürlükten kaldırılmasına yönelik kararın verilmesi için 1951'de Belediye Meclisi bünyesinde bir Revizyon Kurulu kurulmuştur. Revizyon Kurulu, Prost planında işlevlerin bölgelere ayrıldığı kent planlamasının yerine kentin tamamının bütün şeklinde planlandığı çalışmaların başlatılmasını ve bu süreçte de mevcut planlar üzerinden imar uygulamalarının yapılmasını öneren bir rapor hazırlamıştır. 1952 yılında şehircilik perspektifinden çalışmaların yürütülmesi adına İstanbul Teknik Üniversitesi ve günümüzün Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi olan Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nin şehircilik alanında görevli akademisyenlerinden oluşturulan Müşavirler Heyeti kurulmuştur. Heyet, Prost planının kente uygun olan yerlerinin korunmasına ve kent bütünlüğünü bozduğu düşünülen yerlerinin de değiştirilmesine karar vermiştir. Müşavirler Heyeti döneminde kent bütünlüğü sağlama ve işlevleri bölgeleme teknikleriyle hazırlanan 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım Planı başarılı olamamıştır. Sanayi faaliyetlerinin ilk kez ayrıntılı ele alındığı 1/10000 Ölçekli Sanayi Planı da devam eden kentsel gelişimin etkisiyle hayata geçirilememiştir. Ayrıca, 1/5.000 Ölçekli Beyoğlu Tatbikat Planı ve özel kurumlara yaptırılan 1/2.000 Ölçekli Boğaz Köyleri Planı da bu döneme ait çalışmalardır (Karaoğlu, 2016).

1955 yılında özel isteklerin kamu yararı düşünülmeden gerçekleştirildiği gerekçesi ile Müşavirler Heyeti görevinden istifa etmiştir (Suher, 1995: Tapan, 1998: Karaoğlu, 2016). Çalışmaların yürütülme görevini İstanbul Belediyesi'nin üstlenmesinin ardından, 1956'da 6785 sayılı İmar Kanunu ve 6830 sayılı İstimplak

Kanunu TBMM'de kabul edilmiştir. İmar Kanunu'nun amacı; planlı kentleşmeyi sağlamak, yasadışı yapılaşmaları önlemek ve bu çalışmaları belediyelerce yürütmektir. İmar Kanunu ile modern plancılığın temelleri atılmış olsa da uygulama güçlükleri ve yönetimlerin bu yetkiye hazır olmaması yasanın amacına ulaşmasını engellemiştir (Torlak, 2002:Karaoğlu, 2016).

1958 yılına kadar uzanan planlama ve imar çalışmaları tek merkezli büyüme modeli ile devam etmiştir. Bu amaçla 1957 yılında Bakanlar Kurulu kararı ve Belediye Meclisi'nin İller Bankası'nı görevlendirmesiyle 1958'de İller Bankası bünyesinde İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. Müdürlükçe yürütülen çalışmaların denetiminin sağlanması adına, İtalyan Profesör Piccinato'nun danışmanlığında idari heyet oluşturulmuştur. 1960'lı yıllarda Piccinato tarafından kent bütünlüğünü sağlama yolunda planlama çalışmaları başlamıştır. 1/10.000 Ölçekli Geçit Devri Nazım Planı oluşturulmuş, bu planla Beyoğlu ve Yarımada'nın mevcut durumundan daha yoğun bir duruma gelmemesi için desantralizasyonunun sağlanması amaçlanmıştır. Prost'un planının doğru bir yaklaşım olmadığını savunan Piccinato planında, metropoliten alan çevresinde yeni merkezler kurularak, ileri ulaşım sistemi ile sanayi faaliyetlerinin kent içinden çıkarılıp nüfusun bir kısmını da bu bölüme çekerek göç hareketlerinin azaltılması hedeflenmiştir. Planda kurulması hedeflenen yeni merkezler İstanbul'un güney aksında Çatalca'dan İzmit'e kadar uzanan bir eksen üzerinde belirlenmiştir. İlk Boğaz Köprüsü önerisi de bu planının bir parçasıdır. Bu plan, idarecilerin bir an önce eyleme dökülmesi gereken bir plana ihtiyaç duydukları gerekçesiyle ertelenmiştir. Piccinato'nun plan çalışmasının kabul görmemesi üzerine İmar ve İskan Bakanlığı günlük işleri yürütecek ve bakanlıktan ayrı Belediye İmar Planlama Müdürlüğü'nü kurmuştur. 1961'de "İstanbul İmar Planlaması Geçit Devresi Şurası" toplanarak Doğu Marmara Planı oluşturulmuştur. Bu plan, İstanbul nüfusunun 20 yıl içerisinde 5 milyona ulaşacağını ve %80'inin Büyükçekmece-Gebze bölgelerinde paylaşılacağını öngörmüştür. Kentin güncel sorunları giderek arttığından dolayı bu plan çalışmaları da devam etmemiştir (Tapan, 1998: Özler, 2007:Karaoğlu, 2016).

İmar ve İskan Bakanlığı arazi kullanımı ve ulaşım modelleri üzerinde çalışmalar gerçekleştiren Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu'nu kurmuştur. 1963'te çalışmaları başlayarak 1966'da yürürlüğe giren İstanbul Sanayi Nazım Planı, plansız gelişen sanayi alanlarını önlemeyi amaçlamıştır. Kent içerisinde bulunan sanayi alanlarının desantralizasyon ile kent dışında konumlanması hedeflenen plan, önerilen sanayi bölgelerinin yetersizliğinden dolayı etkili olamamıştır. 1968 yılında, İstanbul Belediyesi'nce yapılan yol ve köprü planı İmar ve İskan Bakanlığı tarafından Çevre Yolları Mevzii Planı adı ile onaylanmıştır. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları planlarının yasallaştırılmasıyla kentin bütünü gözetilmeyen bir gelişime zemin hazırlanmıştır. Aynı dönemde Piccinato tekrar nazım plan eskizleri hazırlamış İstanbul'un güney aksında doğu-batı ekseninde doğrusal büyümesine yön verecek bazı uygulamaları geliştirmiştir. 1973 yılında tamamlanıp bakanlığın onayına sunulan plan, Planlama Komisyonu'nca yetersiz bulunmuştur. Nazım planlarının sürekli olarak reddedilmesinin sonunda kentin bütününe ele alındığı bir planın uygulanma şansının bölgesel düzeyde hazırlanan planlardan çok daha düşük olduğu anlaşılmıştır. 1969 yılında ise kentsel arsa sağlama noktasında destek sağlayabilecek bakanlığa bağlı Arsa Ofisi kurulmuş ancak yine olumlu sonuç alınamamıştır (Tekeli, 1999:Karaoğlu, 2016). 1970'li yıllardan sonra kentin bütünü gözetilmeyen planların yetersiz kaldığı anlaşılmış ve üst ölçekli planlar geliştirilmeye başlanmıştır. Geliştirilen nazım ve çevre düzeni planları Şekil 4'te sırasıyla verilmiştir.



Şekil 4. 1970'li Yıllardan Sonra İstanbul İli Nazım ve Çevre Düzeni Planları

1972 yılında İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanarak bakanlık onayına sunulan 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı, 1980 yılında İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. İstanbul'un ilk üst ölçekli planı olan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nda, İstanbul'un ülke bütünü ile ele alınması gerekliliği hatta uluslararası boyutta önerilerin geliştirilebileceği düşüncesi hakimdir. Bu planda öne çıkan en önemli konulardan biri doğal, tarihi ve kültürel değerlerin kamulaştırılarak ya da özendirilerek aktif korunumunun sağlanmasıdır. Dolayısıyla kentin kuzeyindeki doğal alanlar mutlak korunma bölgeleri olarak belirlenmiştir. 1984 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi kurulmuş ve 3030 sayılı kanun ile planlama yetkisi Büyükşehir Belediyesi'ne verilmiştir. 1985 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlanan İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun yetkileri ve etkinliği azalmıştır. Bu süreçten sonra 1989'da yeni bir nazım planına gereksinim duyulmuş ve 1994 yılında 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı yapılmıştır (İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı, 1994).

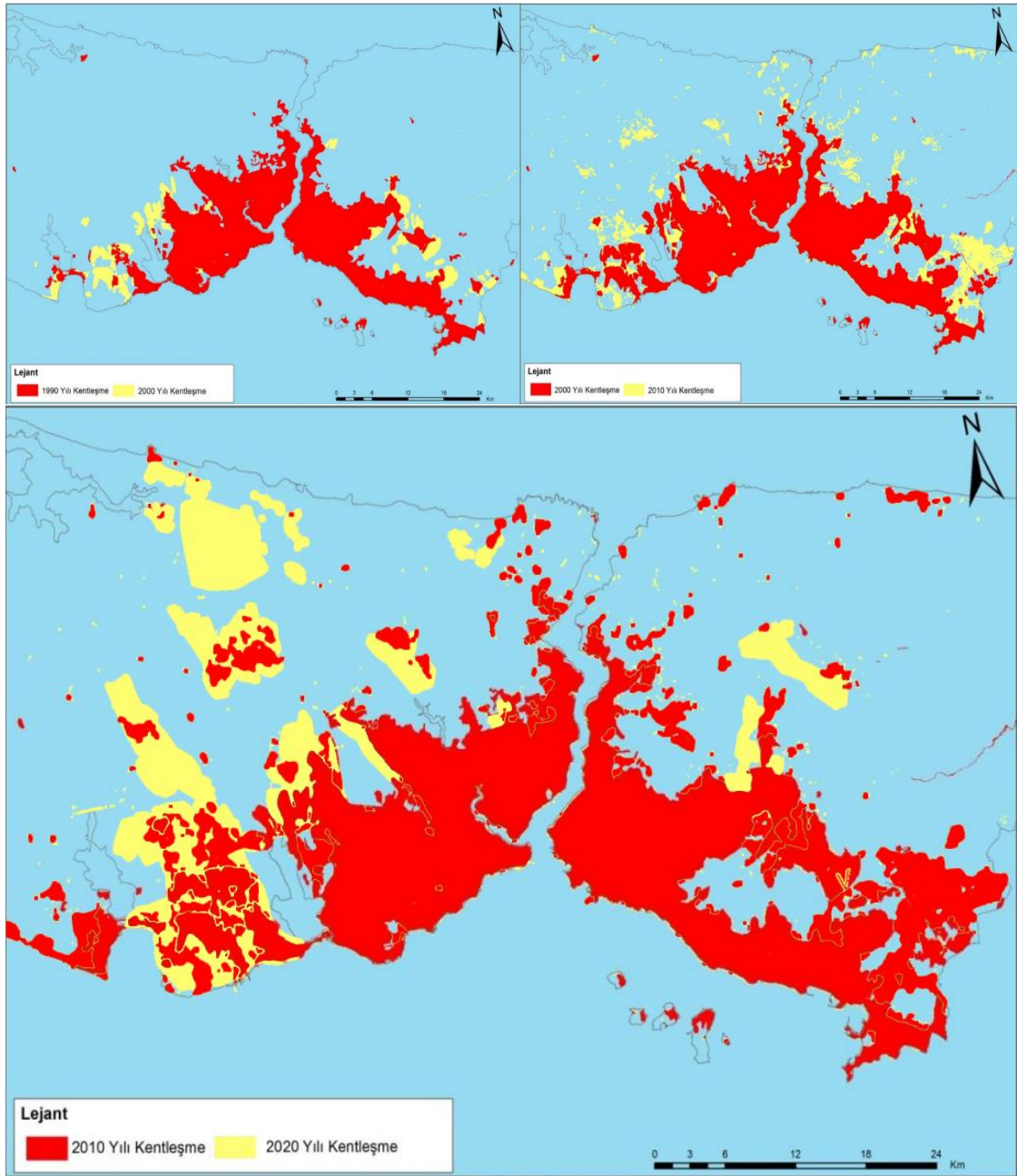
1994 yılında yapılan 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı yerel seçimlerden sonra revize edilerek 1995 yılında onaylanmıştır. Bu planda metropoliten bölge bütünlüğünde araştırmalar ve analizler yapılmış bununla birlikte; 73 metropoliten bölge Marmara ve Trakya Bölgesi, metropoliten alan ise Tekirdağ il sınırından İzmit il sınırına kadar uzanan alan olarak belirlemiştir (İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı, 1995).

1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nın onaylanmasının ardından plana yönelik bazı itirazlar olmuş ve davalar açılmıştır. Bu davalar sonucunda Danıştay 6. Dairesi "Büyükşehir Belediyeleri'ne 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı dışında herhangi bir planı yapmak ya da onaylamak yetkisi verilmemiştir" gerekçesi ile planın iptaline karar vermiştir. Bu nedenle hukuki olarak 1980 yılına ait olan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı kullanılmaya devam etmiştir. 1980 yılına ait metropoliten alan nazım planının kullanılmaya devam edilmesi ve yeni bir plan geliştirilmeden geçen 25 yılın ardından, üst ölçekli planlama konusunda gelişmelerin yaşandığı bir döneme girilmiştir. 4856 sayılı kanun ile çevre düzeni planı hazırlama yetkisi Çevre ve Orman Bakanlığı'nın sorumluluğuna bırakılmıştır. Bu yetkinin ardından İstanbul Büyükşehir Belediyesi üst ölçekli plan için çalışmalarına başlamış ve çevre düzeni planının yapılma yetkisi verildiği Çevre ve Orman Bakanlığı ile bir protokol imzalamıştır. Bu protokole çevre düzeni planlama yetkisi de İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne verilmiştir. Protokolün yürürlüğe girmesinin ardından 1/100.000 Ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı çalışmaları başlatılmış ve 2006'da onaylanarak kabul edilmiştir (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

İstanbul'un içinde bulunmuş olduğu kentsel sorunlarına yönelik çözüm yolları aramak, gelişen yeni alanlar için planlı sürdürülebilir bir kalkınma modeli sağlamak, yaşam kalitesini arttırmak ve kentin tarihi, kültürel, doğal yapısını korumak için 2006 yılında hazırlanmış olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı itirazlar neticesinde revize edilerek Büyükşehir Belediye Meclisinin onayına sunulmuştur. 2009 yılında Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onaylanan plan yürürlüğe girmiştir. 2009 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda öne çıkan konu İstanbul'un sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda doğu-batı aksında çok merkezli büyümesini sağlamak ve kuzeye doğru gerçekleşecek büyüme

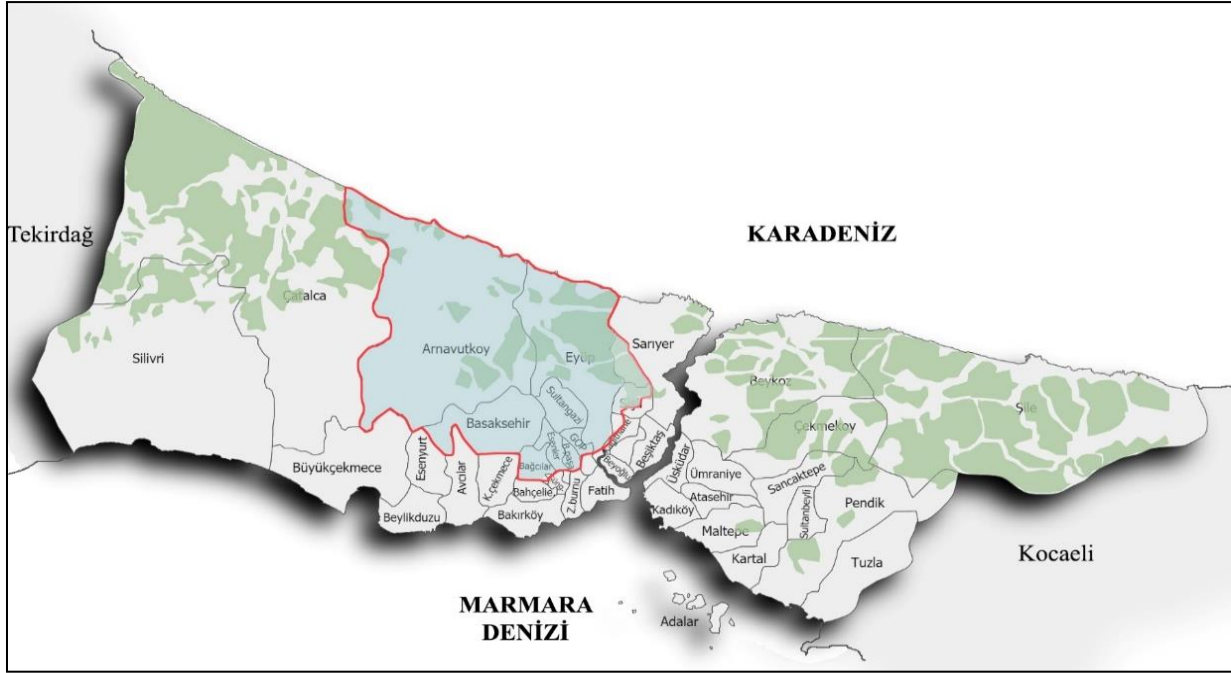
eğiliminin önüne geçmek olmuştur. Gelişme bölgeleri İstanbul'un kuzeydeki ormanlarına ve su havzalarına tehdit oluşturmayacak şekilde belirlenmiştir. Kuzeye yönlenecek büyümenin sürdürülebilirlik ilkelerine aykırı olduğu savunulmuş ayrıca kent merkezindeki iş yükünün ve trafik yoğunluğunun hafifletilmesi hedeflenmiştir. 2009 planından önce gerçekleştirilen plan girişimlerinde de doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması üzerinde durulmuş, sürdürülebilir gelişme için son derece önemli planlamalar yapılmıştır (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009). Fakat büyüme sınırları belirlenirken kentin kuzey bölümünün planlama dışında tutulması gerektiği 2009 planında en önemli konu olarak görülmüş ve net bir şekilde ifade edilmiştir.

2009 Yılı İl Çevre Düzeni Planına bağlı kalınmaksızın yerel yönetim tarafından alınan yerleşim kararları, rant beklentisi ile gerçekleştirilen özel girişimler, küreselleşmenin sonucunda ortaya çıkan lüks tüketim kültürünün taleplerini karşılamaya ve devlet desteğiyle yasadışı yapılaşmaları önlemeye yönelik tasarlanan projeler, Şekil 5'te görüldüğü gibi kentin kuzey yönde doğal alanlara doğru gelişmesine hız kazandırmıştır.



Şekil 5. 1990-2020 Yılları Arasında İstanbul'da Kentleşme (Döker, 2012'den uyarlanmıştır)

Kentin kuzeybatı yönündeki ilk gelişimi, 1927’de İstanbul’a yerleşen Balkan göçmenlerinin 1955’te Sağmalcılar Köyü’ne yerleşmesiyle başlamıştır. Bu durum daha sonraları Bayrampaşa’nın ilçe haline getirilmesindeki en büyük etken olmuştur. 1950’lere kadar yapılaşmamış ve taşlı topraklara sahip olan Gaziosmanpaşa, 1950’lerden sonra Balkan göçmenlerinin yerleştirilmesi sonucunda hızlı ve düzensiz bir kentleşme sürecine girmiştir. O dönemlerde Taşıtlarla olarak anılan bu yerleşim, sanayi faaliyetlerinin Rami bölgesinde hareketlenmeye başlamasıyla ve kentin kuzey bölümünde gerçekleşen ulaşım faaliyetleriyle birlikte plansız kentleşmeye hız kesmeden devam etmiştir (Döker, 2012;Gökburun, 2017). Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa ile başlayan kentin kuzeybatı yönündeki mekânsal büyüme sınırları, Şekil 6’da görüldüğü gibi Esenler, Bağcılar, Sultangazi, Başakşehir, Eyüp, Arnavutköy’e doğru devam etmiştir (Döker, 2012).



Şekil 6. Kentin Kuzeybatı Yönündeki Büyüme Sınırları

1980’li yıllara kadar Gaziosmanpaşa ile sınırlı kalan kentin kuzeybatı yönündeki mekânsal büyüme süreci, 1984 yılında TEM Otoyolu’nun Küçükçekmece ve Büyükçekmece Gölleri’nin kuzeyinden geçirilmesiyle kaldığı yerden devam etmiştir. Ardından 1985 yılında transit trafiğin kuzey yönünde kent dışı bir alana taşınması gerektiği gerekçesiyle temeli atılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, faaliyete geçmesi sonrasında kent içi ulaşım hizmet etmeye başlamıştır. Karayollarının gelişmesiyle birlikte ulaşım güzergâhları üzerinde sanayi tesisleri yapılmış, çevresinde gecekonduların oluşmaya başlamıştır (Döker, 2012).

1984 yılında 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu’nun çıkarılması ve 1990 yılında 412 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile Başkanlığa bağlı olarak Toplu Konut İdaresi’nin (TOKİ) kurulması, daha önce özel sermaye ve yerel yönetim ile büyük ölçekli projeler olarak yapılan toplu konutların merkezi yönetimle yapılmasını sağlamıştır. Geliştirilen bu kararlar birlikte gecekonduların aşılması, kent çeperlerinde orta ve alt gelir gruplarının barınma ihtiyacının karşılanmasına yönelik konut alt kentleri oluşturulmaya başlanmıştır. 2000’li yıllardan sonra yetkileri artırılan TOKİ, yalnızca alt gelir grubunun konut ihtiyaçlarının karşılanmasında değil birçok alanda faaliyet göstermeye başlamıştır. Böylece tek tip projelerin yaygınlaştığı, kentte aynılışma ve kimliksizleşmenin olduğu, ölçek hiyerarşisi ile gerçekleşmeyen planlı ama plan bütünlüğüne uymayan adacıkların geliştiği alt kentler yerleşime açılmıştır (Türkün vd., 2014;Kurtuluş, 2005).

Planlı olduğu düşünülen fakat plan bütünlüğünden kopuk geliştirilen bu tür toplu konut alanlarının en yoğun gözlendiği yerleşimlerden biri Küçükçekmece’den ayrılarak ilçe haline getirilen Başakşehir’dir. İlçe, TOKİ başta olmak üzere birçok toplu konut projesinin yapılmasına maruz kalmış; ancak gecekondular

bölgelerine nispeten planlı büyüme göstermiştir. Toplu biçimlenme süreci yalnızca konut alanlarıyla sınırlı kalmamış, iş alanlarının belirli bölgelerde konumlandırılmasıyla birlikte organize sanayi bölgeleri, toptancı siteleri, nakliye siteleri, üretim siteleri ve serbest ticaret bölgeleri oluşmuştur (Karaoğlu, 2016). Bu gelişmelerle birlikte İstanbul'un günümüzde de en önemli sanayi bölgesi olan İkitelli OSB kurulmuştur. İstanbul'un kuzeybatı bölümündeki arazi kullanımı üzerinde büyük bir leke oluşturan İkitelli OSB, işgücü ihtiyacıyla birlikte yakın çevresindeki yerleşmelere zemin hazırlamıştır. İkitelli OSB'ye benzer bir girişimde Evren Sanayi Sitesi'dir. 1994 yılında faaliyet göstermeye başlayan Evren Sanayi Sitesi, Esenyurt ve yakın çevresindeki mekânsal gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Sanayi bölgelerinin yanı sıra Eminönü civarında iş yapan toptancı esnafı, kısıtlanan imkânları nedeniyle yeni bir bölgeye ihtiyaç duymuş ve bu gereksinimlere cevap vermesi amacıyla İSTOÇ Ticaret Bölgesi kurulmuştur (Döker, 2012).

Bu dönemdeki sanayileşme faaliyetlerinin kent merkezinden uzakta konumlandırılma eğilimi, farklı ekonomik faaliyetlerin kent içinde yer bulmasını hızlandırmıştır. Sanayi alanlarının boşalttığı endüstri mirası yapılar farklı işlevler kazandırılarak; kültür, turizm ve hizmet sektörünün bir parçası haline getirilmiştir (Bilgin vd., 2010). Kent merkezinde yeni ve farklı ölçekte yüksek katlı iş merkezleri, holdingler, plazalar, ofisler, AVM'ler ve oteller gelişmeye başlamıştır. Lüks tüketim kültürünün etkisiyle birlikte üst gelir gruplarının değişen konut taleplerine uygun olarak projelendirilen konut siteleri, rant değeri yüksek gecekondular ve sanayi alanlarını hedef alan kentsel dönüşüm projeleri, metropoliten kent çeperinin bir parçası haline gelmiştir. Başakşehir'de yapılan Tepeüstü Kentsel Dönüşüm Projesi (Mall of İstanbul), Başakşehir'de "Ayazma Kentsel Yenileme Alanı" adıyla My World Europe ve Cendere Vadisi etrafında gelişen Vadi İstanbul projeleri kentsel dönüşüm projelerine; Küçükçekmece'de yer alan Tema İstanbul projesi ise lüks konut sitesine örnek gösterilebilir. Orta ve alt gelir grubuna hitap eden konut alt kentlerinin yanında üst gelir grubuna hitap eden izole konut alt kentlerinin de oluşması, uluslararası kapitalist kentleşme süreci içerisinde yaşanan iki farklı alt kentleşme modelinin İstanbul'da aynı anda yaşanmasına neden olmuştur (Karaoğlu, 2016).

TEM Otoyolu ve FSM Köprüsü kentin kuzeybatı yönündeki mekânsal gelişime hız kazandıran ilk kararlar iken, Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü Projesi kuzeybatı yönündeki mekânsal büyümelerin hız kesmeden devam etmesine zemin hazırlayan ikinci hamle olmuştur. 3. Köprü projesinde geliştirilen her yeni alternatif, köprü konumunu daha kuzeye kaydırmış, 2010 yılında köprünün Garipçe ve Poyrazköy arasına yapılması yönünde karara varılmıştır. İstanbul'a yapılacak 3. köprünün konumunun belirlenmesindeki asıl etken Kuzey Marmara Otoyolu güzergâhıdır. 2010 yılında onaylanan 1/25.000 Ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı'nda yol güzergâhi belirlenerek kesinlik kazanan Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul'un kuzeybatı yönünde büyümesine hız kazandıran en büyük adım olmuştur (TEMA, 2014).

Kuzeybatı yönündeki ulaşım projelerinin gelişimi otoyol ve köprü ile sınırlı kalmamış, İstanbul'a yapılacak yeni bir boğaz konusu da kısa süre sonra gündeme gelmiştir. TÜBİTAK'ın Bilim ve Teknik Dergisi'nde 1990 yılının Ağustos ayında yayınlanan bir makalede ilk kez gündeme gelen boğaz projesi, 2011 yılında "Kanal İstanbul" adıyla tekrar gündeme gelmiştir (TEMA, 2014). Kanal İstanbul Projesi için; Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölü'nden ayıran kıstaktan başlayarak Sazlıdere Baraj Havzası boyunca devam eden, Terkos Gölü'nün doğusunda Karadeniz ile birleşen güzergâh, beş alternatif arasından en uygun güzergâh olarak belirlenmiştir. Bu bilgi Ulaştırma Bakanlığı tarafından kamuoyuna duyurulmuştur (AYGM, 2019).

Bu gelişmelerin ardından Kanal İstanbul Projesi kapsamında oluşturulması planlanan havalimanı projesi, yeni gündem konusu olmuştur. İstanbul; Asya, Avrupa ve Orta Doğu'nun kesiştiği stratejik bir konumda yer alan İstanbul, dünyanın hava taşımacılığında önde gelen bir merkezi haline gelmiştir. Gün geçtikçe artış gösteren havayolu kapasite taleplerine, mevcut havalimanlarının yetersiz kaldığı gerekçesiyle İstanbul'un Avrupa yakasında üçüncü havalimanı ihtiyacı dile getirilmiştir. 15 Haziran 2009 tarihinde 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında havalimanı için uygun konum Silivri olarak görülmüştür. 2012 yılında hükümet kararı ile havalimanının konumu İstanbul'un kuzeyinde olacağı

belirtilmiştir (TEMA, 2014). 2018 yılında faaliyete geçen ve dünyanın en büyük havalimanlarından biri olan İstanbul Havalimanı, 76 milyon 500 bin m²'lik bir alana sahiptir (KOS, 2015).

Günümüzde gerçekleştirilen ulaşım projelerinin tarihteki örneklerine bakıldığında, çalışmaların gerçekleştiği güzergâhların gelişime açıldığını ve yeni projelerin öncüsü durumuna geldiğini söylemek mümkündür. Dolayısıyla İstanbul'un kuzey yönünde konumlandırılmak üzere alınan ulaşım kararları ve kararlar doğrultusunda gerçekleştirilen uygulamalar kentin bu yönde gelişmeye devam edeceğinin habercisi niteliğindedir.

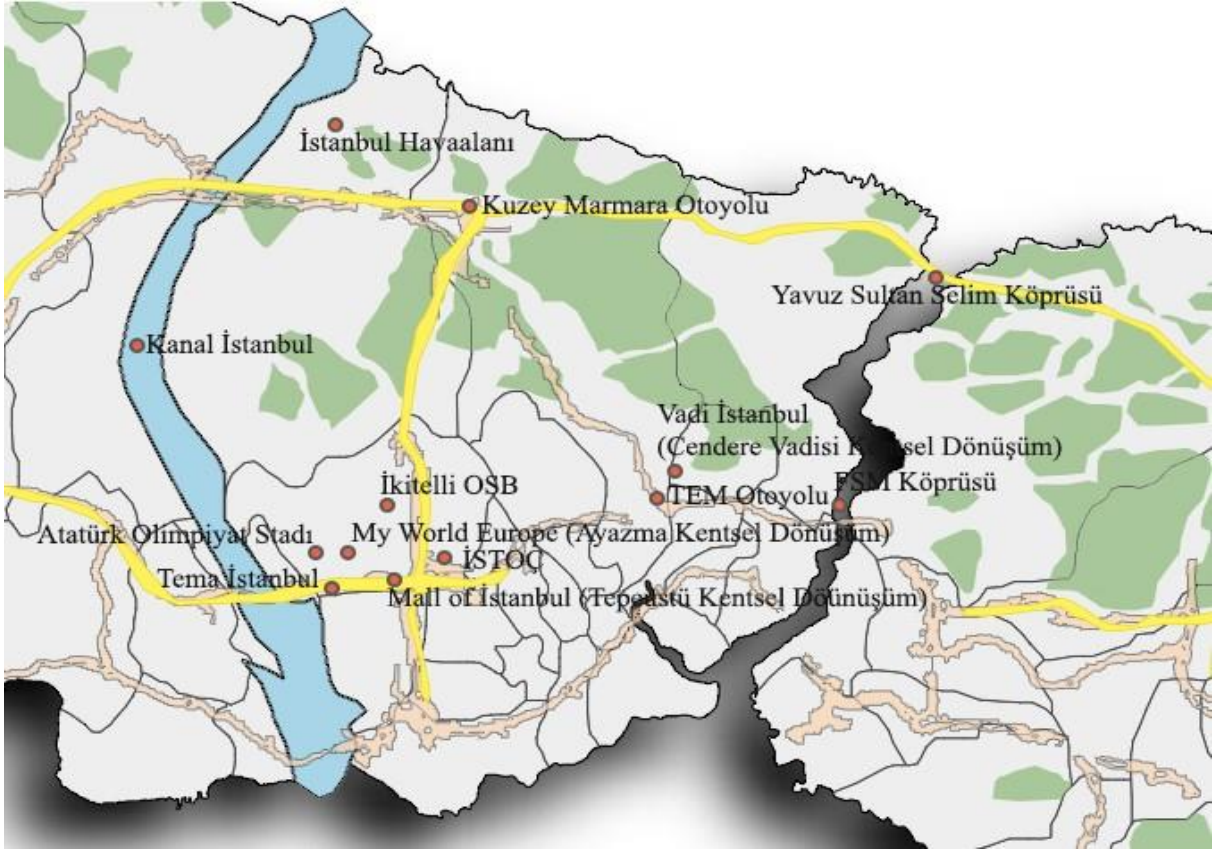
4. Çalışmanın Yöntemi

Alan çalışmasında ele alınan projeler kontrolsüz kentsel gelişimin en önemli sebeplerinden biri olarak görülen yasadışı yapıların önlenmesine yönelik geliştirilmiş devlet destekli toplu konut çalışmaları, kentsel dönüşüm projeleri, ulaşım projeleri ve endüstriyel projelerden oluşmaktadır. Sürdürülebilirlik performanslarına ilişkin algı analiz gerçekleştirilecek projeler, benzer araştırmaların yapıldığı on sekiz adet çalışmada tekrarlanan proje isimlerine göre belirlenmiş ve bu projeler Tablo 1'de aktarılmıştır. Projeler; TEM Otoyolu, FSM Köprüsü, İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, Atatürk Olimpiyat Stadı, İSTOÇ, Mall of İstanbul, My World Europe, Vadi İstanbul, Tema İstanbul, Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havalimanı'dır (Şekil 7).

Tema İstanbul, Kuzey Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havalimanı'dır (Şekil 7).

Tablo 1. İstanbul'un Kuzeybatı Yönündeki Büyüme Sürecinde Ele Alınan Projelere ait Çalışmalar

Ele Alınan Projeler	Araştırma (Kaynak)
Tem Otoyolu, 2. Boğaz Köprüsü (FSM)	Taşdemir ve Batuk (2010)
2. Boğaz Köprüsü (FSM), 3. Boğaz Köprüsü (YSS), Kuzey Marmara Otoyolu, Kanal İstanbul, TEM Otoyolu, TEM Güzergahı Üzerindeki AVM ve Konut Siteleri,	Çalışkan, Yalcıntan ve Çılgın (2012)
Cendere Vadisi Kentsel Dönüşüm (Vadi İstanbul)	Onur ve Alp (2018)
İkitelli OSB, Atatürk Olimpiyat Stadı, TEM Otoyolu, Tema İstanbul	Küçükali (2015)
İkitelli OSB	Ataöv ve Osmay (2007)
Kanal İstanbul	Aksu (2020)
Kanal İstanbul, 3. Boğaz Köprüsü (YSS), 3. Havalimanı (İGA)	TEMA (2014)
Kanal İstanbul	WWF (2018)
3. Boğaz Köprüsü (YSS), Ayazma Kentsel Dönüşüm (My World Europe), 2. Boğaz Köprüsü	İstanbul Kent Raporu (2009)
Kanal İstanbul, 3. Boğaz Köprüsü (YSS), 3. Havalimanı (İGA)	ÇED (2019)
3. Havalimanı (İGA)	KOS (2015)
Kanal İstanbul, 3. Havalimanı (İGA) , 3. Boğaz Köprüsü (YSS) ve Kuzey Marmara Otoyolu	Kantürer (2016)
Ayazma Kentsel Dönüşüm, Tepeüstü Kentsel Dönüşüm (Mall of İstanbul), 3.Boğaz Köprüsü (YSS), 3. Havalimanı, Kanal İstanbul, TEM Otoyolu, 2. Boğaz Köprüsü (FSM)	İlhan (2020)
TEM Otoyolu, 3. Boğaz Köprüsü (YSS)	Ünver (2013)
İkitelli OSB, İSTOÇ, TEM Otoyolu	Ataş (2006)
Kuzey Marmara Otoyolu, FSM Köprüsü, Kanal İstanbul, TEM Otoyolu, İkitelli OSB, İSTOÇ, 3. Boğaz Köprüsü (YSS), Atatürk Olimpiyat Stadı	Döker (2012)
TEM Otoyolu, 2. Boğaz Köprüsü (FSM)	Terzi (2009)



Şekil 7. İstanbul'un Kuzeybatı Yönündeki Büyüme Sürecinde Ele Alınan Projelerin Konumu

Çalışma için yol haritası oluşturmak adına belirlenen projelerin konumlandığı alanlarına gidilmiş, çevresiyle ve birbirleriyle olan etkileşimleri ile sosyal ve çevresel etkileri üzerine yerinde incelemelerde bulunulmuştur. Saha çalışması araştırma kapsamında literatür tarama, saha tespiti, sahaya erişim, gözlem, veri toplama, analiz, değerlendirme ve sahadan ayrılma şeklinde yürütülmüştür (Neuman, 2017).

Belirlenen projelerin sürdürülebilirlik performansına ilişkin algı analizi için gerekli kriterler, sürdürülebilir kalkınma üzerine yapılmış dokuz adet çalışmada ele alınan çevresel, sosyal ve ekonomik hedefler doğrultusunda belirlenmiştir. Çevresel, sosyal, ekonomik kalkınma kriterleri belirlenirken; çalışmaların tümünde tekrar edilen kriterler olmasına, içeriğinin net olmasına, teorik ve bilimsel bilgilere dayanarak temellerinin sağlam olmasına, farklı vizyon ve bakış açılarını oluşturulabilecek şekilde olmasına ve en önemlisi ölçülebilir olmasına dikkat edilmiştir (Lale, 2016).

Tablo 2. Sürdürülebilirlik Performansına İlişkin Algı Analizi için Taranan Çalışmalarda Çevresel, Sosyal ve Ekonomik Kalkınma Kriterlerinin Ele Alınışı

Çevresel Kalkınma	Sosyal Kalkınma	Ekonomik Kalkınma	Araştırma (Kaynak)
Doğal Kaynakların Kalitesi ve Miktarı, Ekosistemin Korunması	Halkın Katılımı, Beşeri Sermaye (Sosyal Hizmetler), Gelir Dağılımı	Kişi Başına Düşen Gayri Safi Milli Gelir, Nüfus, Sermaye Kalitesi ve Miktarı (Mal ve Hizmet Üretimi) , İstihdam	Cinkara (2019)
Doğal Kaynakların Sürdürülebilir Kullanımı	Çevresel Kullanımda Eşitlik, Gelir Dağılımında Sosyal Adalet, Sosyal Hizmetler	Sektörel (Tarım, Sanayi Hizmet) ve Fonksiyonel (Üretim, Dağıtım, Tüketim) Unsurlar, Sermaye	Baran (2015)
Ekosistemin Korunması	Gelir Dağılımındaki Adalet, Sosyal Hizmetlerde Refah ve Eşitlik (Barınma, Eğitim, Sağlık, Güvenlik Hizmetleri ve Rekreasyon Faaliyetleri), Cinsiyet Eşitliği,	Sermaye Birikimi Sağlanması, Kişi Başına Düşen Gayri Safi Milli Gelir Oranı, Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın Sektörel Dağılımı, İstihdam, Üretim ve Yatırımın Devamlılığı,	Alagözoğlu (2010)

Ekosistem Devamlılığının Sağlanması, Biyoçeşitliliğin Korunması, Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı, Doğal Kaynakların Korunması	Sosyal Refahın Sağlanması (Barınma, Beslenme, Eğitim, Sağlık ve Güvenlik Hizmetleri), Toplumsal Katılım	İstihdam, Sektörel Ekonomik Faaliyetlerde Yaşanan Artış,	Mehraliyev (2020)
Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı, Ekosistem Devamlılığının Sağlanması	Cinsiyet Eşitliği, Temel Hizmetlerin Sağlanması (Barınma, Beslenme, Eğitim, Sağlık ve Güvenlik)	Kişi Başına Düşen Gayri Safi Milli Gelir, Üretim ve Tüketim Faaliyetleri, İstihdam,	Zoral (2011)
Atık Yönetimi, Biyoçeşitliliğin Sağlanması, Doğal Kaynakların Korunması	Cinsiyet Eşitliği, Sosyal Hizmetlerin Sağlanmasında Adalet, Toplumsal Katılım, Gelir Dağılımdaki Adalet	Gayri Safi Milli Hasıla, Üretim ve Tüketimin Sürekliliği	Özcan (2019)
Geri Dönüşüm, Ekosistem Dengesinin Sağlanması, Atık Yönetimi, Doğal Kaynakların Korunması, Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı	Gelir Dağılımındaki Adalet, Cinsiyet Eşitliği, Sosyal Hizmetler (Sağlık, Eğitim, Barınma, Güvenlik)	Sermaye, Üretim, Tüketim, Ticaret, Gayri Safi Milli Hasıla,	Atıl (2005)
Biyoçeşitliliğin Sağlanması, Doğal Kaynakların Korunması, Atık Yönetimi. Ekosistem Devamlılığının Sağlanması, Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı	Toplumsal Katılım, Kuşaklar Arası Eşitlik, Gelir Dağılımındaki Adaletin Sağlanması, Bölgesel Eşitliğin Sağlanması, Farklı Kültürler Arası Saygı ve Adaletin Sağlanması, Sosyal Hizmetlerin Yeterliliği (Eğitim, Sağlık)	İstihdam Alanları Sağlama, Kişi Başına Düşen Gayri Safi Milli Gelir, Fiziki Sermaye Birikimi, İnovasyon Çalışmaları, Üretim ve İhracat,	Oğuz (2019)
Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanılması, Doğal Kaynakların Korunumu, Ekosistemin Korunması, Atık Yönetimi	Toplumsal Katılım, Cinsiyet Eşitliği, Kültürel Kimlikler Arası Adalet (Dil, Din, İrk), Gelir Dağılımındaki Eşitlik	Sermaye, Mal ve Hizmet Akımı, Üretimin ve Tüketim Faaliyetleri, Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH), İstihdam	Batı (2013)

Tablo 2 referans alınarak çevresel, sosyal ve ekonomik kalkınma kriterleri aşağıdaki gibi belirlenmiştir (Çizelge 2).

Çizelge 2. Çevresel, Sosyal ve Ekonomik Kalkınma Kriterleri

ÇEVRESEL KALKINMA	SOSYAL KALKINMA	EKONOMİK KALKINMA
<ul style="list-style-type: none"> • Ekosistem İşlevlerinin Korunması • Biyoçeşitliliğin Sağlanması • Doğal Kaynakların Korunması • Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanılması • Geri Dönüşüm • Atık Yönetimi 	<ul style="list-style-type: none"> • Gelir Dağılımındaki Adalet • Cinsiyet Eşitliği • Sosyal Hizmetlerde Refah ve Eşitlik (Barınma, Eğitim, Sağlık, Güvenlik Hizmetleri ve Rekreasyon Faaliyetleri) • Toplumsal Katılım • Kültürel Kimlikler Arası Saygı ve Adalet 	<ul style="list-style-type: none"> • Kişi Başına Düşen Gayri Safi Milli Gelir • İstihdam • Fiziki Sermaye Kalitesi ve Devamlılığı (Mal ve Hizmet Üretimi, Yatırım) • Sektörel (Tarım, Sanayi, Hizmet) ve Fonksiyonel (Üretim, Tüketim, Dağıtım [Ticaret, İhracat]) Devamlılık

İstanbul'un kuzeybatı yönündeki büyüme sürecinde hayata geçirilen projelerin sürdürülebilirlik performansına ilişkin algı analizi gerçekleştirilmek üzere, belirlenen 12 proje ve sürdürülebilirliğe ait çevresel, sosyal ve ekonomik kriterler Tablo 3'te anket formu niteliğinde hazırlanmıştır. Hazırlanan bu formlar İstanbul'daki iki üniversitenin mimarlık fakültelerinde görev yapan 24 öğretim üyesi tarafından değerlendirilmiştir. Yüz yüze gerçekleştirilen görüşme sırasında araştırmacı ile katılımcı arasında hem doğal hem de akademik bir ortam sağlanmıştır. Kuzeybatı yönündeki 12 projenin çevresel, sosyal ve ekonomik etkilerini değerlendirmek adına katılımcılardan her bir kriter için 1 ile 5 arasında değişen bir performans puanı vermesi istenmiştir. Buradaki puanlamanın amacı, ortaya konulan projelerin sürdürülebilir kalkınmanın hangi ayağına daha çok etki ettiğini ölçmeye dayanmaktadır. Bu anlamda verilen puanların karşılığı;

- **1 Puan:** Çok Düşük Performans
- **2 Puan:** Düşük Performans
- **3 Puan:** Normal Performans

- **4 Puan:** Yüksek Performans
- **5 Puan:** Çok Yüksek Performans

şeklinde belirlenmiştir.

Projelerin sürdürülebilirlik performansına ilişkin analiz formunun katılımcı tarafından doldurulması esnasında karşılıklı bir iletişim şekli meydana gelmiş ve puanlamada ele alınan hususların gerek araştırmacı gerekse katılımcı tarafından kontrol edilebilmesi sağlanmıştır. Böylelikle çalışma konusunda gereken altyapıya ve donanımına sahip katılımcının konuya bakış açısı ile ilgili bilgi sahibi olunmuştur. 24 öğretim üyesinin verdiği puanların ortalamaları alınarak her bir projeye ait kriterlerin ayrı ayrı performans oranları çıkarılmıştır. Projelerin aldığı toplam puanların, alabilecekleri maksimum puana göre oranlanmasıyla elde edilen yüzdeler "Sürdürülebilirlik Performansına İlişkin Algı Yüzdesi" olarak değerlendirilmiştir. Sosyal, ekonomik ve çevresel kalkınmanın performans yüzdeleri de aynı şekilde hesaplanmıştır.

5. Bulgular

Çalışmanın bu bölümünde projelerin ölçekleri, hedefleri, stratejileri, tasarım süreçleri ve hizmetleri göz önünde bulundurulmuş, sosyal, ekonomik ve çevresel açıdan sürdürülebilirlik performansları saha çalışmasında elde edilen gözlemlere ve anket kapsamında gerçekleştirilen algı analizine göre değerlendirilmiştir. Algı analizi gerçekleştirilirken; ulaşım projelerinin mal ve hizmet üretimine gereken hammaddenin taşınmasında, üretilen malların ticaretinde ve ihracatında sağladığı imkanların, stratejik konumu sebebiyle önemli bir transfer merkezi olan İstanbul'a, hem yerel hem de uluslararası piyasada kazandırdığı kâr göz önünde bulundurulmuştur. Ulaşılması güç noktalara ulaşımın sağlanması, dolaylı olarak istihdama ve sosyal hizmetlere erişim kolaylığını da beraberinde getirmiştir. Bu projelerin ücretli-ücretsiz kullanımları dikkate alınarak sosyal hizmetlerde eşitlik puanları belirlenmiştir. Projelerin toplumsal katılım noktasındaki performansları ise ihalelerinin yönetim kararıyla belirli kurum ve kuruluşlarca devralınması üzerinden değerlendirilmiştir.

Ulaşım projelerinin mega etkilerinden dolayı çevresel analizleri göz ardı edilmemesi gereken önemli bir konudur. Bu projelerin; saha çalışması kapsamında ekosistem ve biyolojik çeşitliliğe herhangi bir katkı sağlamadığı bunun yanında korunması gereken tarım ve orman alanlarının büyük bir kısmına inşaa esnasında zarar verdiği gözlemlenmiştir. İnşaa aşamalarında çıkan hafriyat ve atıklar, yönetimi sağlanmadığı için çevresel kirliliğe sebep olmaktadır. Diğer ulaşım projelerinin aksine, dünyanın en büyük LEED Gold sertifikalı binası olan İstanbul Havalimanı projesinin arazi, su verimliliği ve enerji gibi konularda sürdürülebilir yapı tasarım ilkelerine göre tasarlanması, çevreye olan olumsuz etkisini minimuma indirmektedir. Kuzey Marmara Otoyolu projesinde, tehlikeli atık kontrolünün gerçekleştirilmesi de çevresel kalkınma puanları verilirken dikkate alınan önemli bir konu olmuştur.

İkitelli OSB ve İSTOÇ gibi üretim ve ticaretin gerçekleştiği, ekonomide önemli bir yeri olan endüstriyel projelerin, farklı kültürlerden, kadın, erkek, genç, yaşlı insanlara iş olanakları sunma; gelir dağılımındaki adaleti, kültürel kimlikler arası saygıyı ve adaleti aynı zamanda cinsiyet eşitliğini sağlama noktasında gösterdikleri performans göz önünde bulundurulmuştur. Hem İstanbul hem de Türkiye ekonomisine yön veren ve binlerce insana istihdam sağlayan projeler, uluslararası ticarete de etkinliğini göstermektedir. Ülkenin gelir kaynakları arasında yer almakla birlikte mal ve hizmet üretiminin devamlılığını sağlamaktadırlar. Şehrin merkezinden uzak noktalarda ve kendi içlerinde atık yönetimi, geri dönüşüm, enerji üretimi sağlayarak faaliyet göstermeleri çevresel zararı minimize etmektedir. Ancak kentin kuzeybatı yönünde konumlanmaları nedeniyle bu yöndeki mekânsal gelişimi ve çevresinde oluşacak yeni yapılaşmaları tetiklediği görülmüştür.

Son olarak rezidans, konut, ofis, eğlence ve rekreasyon alanları olarak tasarlanan projelerin sağladığı iş imkanları ile istihdam; barınma, eğitim, sağlık, güvenlik, eğlence, rekreasyon ve alışveriş alanları ile sosyal hizmetlerde refah ve eşitlik; farklı kültürden insanları bir araya getirmesiyle kültürel kimlikler arası saygı ve adalet puanlamaları yapılmıştır. Tema İstanbul projesinin uluslararası alanda aldığı

ödüllere dikkate alınmış, birlikte tasarlandığı yeşil alanlarla ve enerji tasarrufuna yönelik geliştirilen çevreci kimliğiyle bütüncül değerlendirilmiştir. Ancak lüks tüketim kültürünün bir parçası olan, rant beklentisiyle yola çıkıldığı düşünülen bu ve benzeri projelerin, farklı gelir gruplarının kent içerisinde ayrışmasına ve birbirlerinden izole yaşam sürmesine yol açtığı dolayısıyla sosyal ayrılmaya neden olduğu göz ardı edilmemesi gereken bir konudur. Bunun yanında kent içindeki bu bağımsız yapılaşmaların kuzeybatı yönünde gelişimini tetiklediği gözlemlenmiştir. Mall of İstanbul projesinin, LEED Gold sertifikasına sahip olması dolayısıyla enerji verimliliği, çevresel yarar ve çalışan sağlığı gibi konularda sürdürülebilir yapı tasarım kriterlerine göre tasarlanması çevreye olan olumsuz etkisini azaltmaktadır. Aynı şekilde Vadi İstanbul projesinin ve Cendere Vadisi etrafında geliştirilen projelerin; Cendere Deresini canlandıracağı, çevre dostu yaklaşım anlayışı olan bir master plan niteliğini barındıracağı öngörülmektedir.

Tablo 3. İstanbul Metropolen Alanının Kuzeybatı Yönündeki Büyümesinin Sürdürülebilirlik Performansına İlişkin Algı Analizi

İstanbul'un Kuzeybatı Yönündeki Büyüme Sürecinde Ele Alınan 12 Proje	SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA															Alınan Puan / Maksimum Puan	Projelerin Sürdürülebilirlik Performansına İlişkin Algı Yüzdesi
	SOSYAL KALKINMA					EKONOMİK KALKINMA					ÇEVRESEL KALKINMA						
	Gelir Dağılımındaki Adalet	Cinsiyet Eşitliği	Kültürel Kimlikler Arası Sorun ve Adalet	Toplumsal Katılım	Sosyal Hizmetlerde Refah ve Eşitlik (Barınma Eğitim, Sağlık, ...)	Fiziki Sermaye Kalitesi ve Devamlılığı (Mal ve Hizmet Üretimi, ...)	Sektörel (Tarım, Sanayi, Hizmet) ve Fonksiyonel (Üretim, Tüketim, ...)	İstihdam	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi	Kırsal Kalkınma ve Kırsal Yaşamın Geliştirilmesi		
TEM Otoyolu	2,83	1,04	2,92	3,92	2,92	2,96	2,88	2,08	1,83	1,16	1,13	1,16	1,13	1,17	1,08	30,27 /75	%40,28
FSM Köprüsü	2,92	1,08	2,83	3,75	2,96	3,33	3,54	2,83	2,08	1,17	1,08	1,00	1,13	1,17	1,13	32/75	%42,67
İkitelli OSB	4,92	2,88	4,83	4,83	3,96	4,83	3,96	4,83	2,96	1,08	2,00	2,08	1,17	2,08	1,83	48,24 /75	%64,32
Atatürk Olimpiyat Stadı	2,08	1,83	4,92	3,96	2,79	2,08	2,08	2,79	1,13	1,04	1,13	1,00	1,17	1,04	1,00	30,04 /75	%40,05
İSTOÇ	4,88	2,08	4,83	4,88	3,75	4,88	3,92	4,88	2,96	1,17	1,08	2,08	1,17	2,08	1,83	46,47 /75	%61,96
Tepeüstü Kentsel Dönüşüm (Mall of İst.)	1,83	2,08	3,92	2,79	2,92	2,08	3,54	3,33	2,79	1,08	3,92	2,92	1,17	2,79	2,88	40,04 /75	%53,39
Ayazma Kentsel Dönüşüm (My World Europe)	1,83	2,08	2,96	1,83	2,92	2,08	2,92	2,79	1,93	1,83	2,88	2,96	1,08	1,83	2,08	34/75	%45,33
Cendere Vadisi Kentsel Dönüşüm (Vadi İst.)	1,04	1,17	2,79	2,79	2,79	3,54	3,25	3,54	2,08	2,96	1,83	2,00	2,08	2,92	2,79	37,57 /75	%50,09
Tema İstanbul	2,08	1,83	2,96	1,83	2,79	2,92	2,92	2,79	2,88	2,96	2,79	2,08	2,88	2,92		39,42 /75	%50,16

Kuzey Marmara Otoyolu	1,83	1,04	3,00	2,79	2,88	2,88	2,79	1,83	1,83	1,04	1,17	1,00	1,13	2,08	1,83	29,12/75	%38,83
Yavuz Sultan Selim Köprüsü	2,08	1,08	2,08	2,08	2,00	3,25	3,54	3,33	3,25	1,08	1,07	1,13	1,07	1,00	1,13	29,17/75	%38,89
İstanbul Havalimanı	3,92	3,96	4,92	3,75	3,92	3,96	3,92	4,83	1,83	1,13	3,92	3,96	1,17	3,96	3,75	52,9/75	%70,53
TOPLAM	177,36/300					145,45/240					130,58/360						
PERFORMANS YÜZDESİ	57,72%					60,60%					36,27%						

Tablo 3'te; her bir projenin sosyal kalkınma, ekonomik kalkınma ve çevresel kalkınma kriterlerinden aldığı toplam puan ve alabileceği maksimum puana göre yüzdeleri ortaya konmuştur. Ayrıca büyümenin her bir kalkınma için ne kadarlık bir performans sergilediğini değerlendirmek adına; sosyal kalkınmanın, ekonomik kalkınmanın ve çevresel kalkınmanın da kendi içinde aldıkları toplam puanlar ve alabilecekleri maksimum puana göre yüzdeleri hesaplanmıştır. Elde edilen yüzdeler sürdürülebilir performans yüzdeleri olarak değerlendirilmiştir.

Bu analiz neticesinde büyümenin, sürdürülebilirlik adına %60,60 performans değeriyle ekonomik kalkınmada, %57,72 performans değeriyle sosyal kalkınmada sağlandığı görülmüştür. Ancak çevresel kalkınma konusunun %36,27'lik bir performans değeriyle, %50'lik ortalama değerin üzerine çıkamadığı görülmüştür. Bunun nedeni İstanbul'un kuzeybatı yönündeki gelişiminin doğal çevreye verdiği tahribatlardır. Hayata geçirilen ve çalışma kapsamında ele alınan 12 projenin sürdürülebilirliği değerlendirildiğinde;

- %70,53'lük bir oran ile İstanbul Havalimanı projesinin en yüksek sürdürülebilir performansa sahip olduğu,
- %64,32'lik bir oran ile İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve %61,96'lık bir oran ile İSTOÇ projelerinin ortalamasının üzerinde bir seyir izlediği,
- %53,39'luk bir oran ile Mall of İstanbul, %50,09'luk bir oran ile Vadi İstanbul, %50,16'lık bir oran ile Tema İstanbul projelerinin ortalama bir değerde kaldığı,
- TEM Otoyolu, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Atatürk Olimpiyat Stadı, My World Europe, Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü projelerinin %50'lik ortalamasının altında kaldığı ve bu nedenle sürdürülebilir performans göstermediği düşünülmektedir.

Literatür araştırmalarında elde edilen; sağlıklı ve sürdürülebilir bir kalkınmanın yalnızca ekonomik kalkınma ile sağlanamayacağı bilgisinden hareketle, İstanbul'un kuzeybatı yönündeki bu kentleşme hareketlerinin kalkınma hususunda yeterli olmayacağı görülmektedir. Dolayısıyla gerçekleştirilecek projelerde sosyal, ekonomik ve çevresel hedeflerin düşünülmesi, kalkınmayı sürdürülebilir bir yapıya kavuşturacaktır.

SONUÇ:

Dünya üzerindeki bütün kentlerde; değişen dünya yapısı, teknolojik gelişmeler ve nüfus artışı gibi nedenlerden dolayı mekânsal büyüme kaçınılmaz bir durumdur. Özellikle Sanayi Devrimi ile gerçekleşen teknolojik gelişmeler ve sanayileşme faaliyetleri kentlerde artan istihdam olanaklarının ve buna bağlı ortaya çıkan göç hareketlerinin en büyük sebeplerinden biri olmuştur. Göç hareketlerinin diğer önemli sebeplerinden biri de kentlerde uygun çevre koşullarının sağladığı avantajlardan dolayı; sağlık, eğitim, güvenlik, ulaşım gibi hizmet sektöründeki ve ekonomideki gelişmelerin kırsal alanlara göre daha hızlı gerçekleşmesidir. Bu gelişmelerin sonucunda kırsal alanlardan kentlere doğru yaşanan göç, kentlerdeki yeni yerleşimleri plansız şekilde biçimlendirmeye başlamıştır.

Ülkemizde bu durumun en açık örneği İstanbul'da yaşanmıştır. İstanbul'da sanayileşme sonrasında gerçekleşen göç hareketlerinin tahmin edilenden daha büyük boyutlara ulaşması, yönetimin

gereksinimlere cevap verme noktasında yetersiz kalmasına neden olmuştur. Barınma ihtiyacının planlı bir şekilde karşılanamaması, kent mekânında gereksinimlerin plansız giderilmesini tetiklemiştir. Böylece kent çeperinde özellikle sanayi bölgelerinin yakınlarında gerçekleşen yasadışı yapılaşmalar her geçen gün varlığını artırarak devam ettirmiştir.

Yasadışı yapılaşmaların durdurulmasına ve önlenmesine yönelik af yasalarının çıkarılması, başarısızlıkla sonuçlanmış hatta gecekonduların bir yatırım aracı olarak görülmeye başlamasına sebep olmuştur. 1950'lerle başlayan kentsel planlama eğilimleri başarılı sonuçlar vermese de yeni planlamaların yapılmasına zemin hazırlamıştır. İstanbul'un özellikle 1980'lerden sonra gösterdiği kent içi sanayisizleşme eğilimiyle, sanayi alanlarının kent dışı bölgelerde toplanılması ve kent içinde boşaltılan sanayi bölgelerinin yeniden işlevlendirilerek kente kazandırılması yolunda çalışmalar yapılmıştır. Bu süreç ile yeni gelişecek olan gecekonduların önüne geçmek adına, devlet desteğiyle alt gelir grubunun mülk sahibi olmasına yönelik toplu konut projeleri geliştirilmiştir. Bu toplu konut projeleri kent merkezi dışında, çeperde gelişen bir yapılaşma sürecini başlatmıştır. Toplu konut ya da sosyal konut olarak sunulan bu yeni yerleşmeler, kentte fiziksel bütünlüğün ayrışmasına neden olmuştur. Saha çalışması esnasında tek tip gerçekleştirilen bu projelerin kent içinde aynılaşmaya ve kimliksizleşmeye neden olduğu gözlemlenmiştir. Oluşturulan yeni nüfus birikimlerinin ulaşım ve hizmet sektöründeki gereksinimleri, kentin kuzeyinde konutlaşma dışında gelişecek yapılaşmaları tetiklemiştir.

Öte yandan küreselleşmenin etkisiyle ortaya çıkan küresel ekonomiye uygun bir biçimde gelişen lüks tüketim kültürü, kentlerde vücut bulmuş ve İstanbul içinde de üst gelir gruplarına yönelik konut siteleri yapımını tetiklemiştir. Bu kapalı siteler kent merkezinden uzakta olmasına rağmen sağlanan ulaşım bağlantıları ve manzara, peyzaj gibi çevresel faktörler sayesinde tercih edilebilir duruma getirilmiştir. Kapalı sitelerin sağladığı izole bir yaşam anlayışı bir pazarlama stratejisi olarak kullanılmıştır. 1990'lı yıllarla birlikte İstanbul'a yerleşen bu konutlaşma biçimi orman ve havza çeperlerinde yapılaşmayı teşvik etmeye başlamıştır. Bugün, İstanbul'daki konutların %20'si ekolojik açıdan sakıncalı alanlarda yer alırken orman alanlarındaki konutların % 84'ü, 2B alanlarındaki konutlarınsa % 44'ü ağırlıklı olarak kapalı siteler ve üst gelir gurubu yerleşim alanlarından oluşmaktadır.

Sanayisizleşme eğilimi kent içinde farklı ekonomik sektörlerin varlığını ortaya çıkarmış ve uluslararası ekonomide söz sahibi yeni kuruluşların mekân ihtiyacı büyük ölçekli ofis yapıları ve gökdelenlerle karşılanmıştır. Kalitesiz konut alanları olan ve kent bütünlüğünü bozan gecekonduların yanı sıra atıl durumda olan sanayi bölgeleri de küresel lüks tüketim kültürünün birer parçası haline getirilmek üzere kentsel dönüşüm projelerinin odağı olmuştur. Kentsel dönüşüm projelerinde alt gelir grubunun bölgeden uzaklaştırılarak, kent merkezinden uzakta konumlanmış toplu konutlara yerleştirilmeleri kent içinde ayrıştırmanın gerçekleşmesini tetiklemiştir.

Bununla birlikte kentin kuzey bölümünde konumlanan büyük ölçekli ulaşım çalışmaları kentin bu çeperde büyümesine hız kazandırmıştır. Ulaşım faaliyetlerinin geliştiği çevre, geçmiş yıllarda da yaşandığı gibi kentleşmenin hızla devam ettiği bölgeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna istinaden Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün ve bağlantı yollarının kent çeperinde, daha uzak noktalara erişim kolaylığı sağlaması neticesiyle kentin gelişimini sınırlandıran orman alanlarını tahrip ettiği ve kentleşme sınırlarının aşılmasını tetiklediği gözlemlenmiştir. Ulaşım ve altyapı projeleri kent için büyük önem taşıyan çalışmalardır. Ancak projelerin yatırım maliyetleri, tetikleyeceği gelişmeler, konumlandırılacağı bölgeler İstanbul'un öncelikli sorunları, yerel ve ulusal yatırım öncelikleri, doğal ekosistemi dikkate alınarak daha akılcı çözülmesi gerekmektedir. Kalkınmada öncelik verilmesi gereken geri kalmış bölgelerin göz ardı edilmesi, sağlıklı bir kalkınma modeli oluşmasının önüne geçmektedir.

İstanbul'un mekânsal büyüme ekseninin özellikle son yıllarda kentin kuzeybatı yönüne doğru hızla ilerliyor olması, sahip olduğu doğal alanların büyük bir bölümünün yakın bir zamanda yok olacağını

düşündürmektedir. Algı analizi sonucunda elde edilen çevresel kalkınma yüzdesi 36,27'lik bir değerle sosyal ve ekonomik kalkınmanın gerisinde kalmıştır. Sosyal ve ekonomik kalkınmaya ait performans yüzdeleri birbirlerine yakın değerler olsa da çevresel kalkınmanın büyük bir farkla geride kalması büyümenin bütüncül bir yaklaşımla planlanmadığını ortaya koymaktadır. Bu noktada yönetimin, yatırımcıların, sermayecilerin ve tasarımcıların büyümeyi kontrol altında tutması, doğru ve akılcı planlaması, İstanbul'un nihai büyüyen ve sürekli göç alan bir merkez olma düşüncesini hafifletmesi, kent ve ülke bütünlüğünde kalkınma projeleri uygulaması kentin geleceği için önemli bir hale gelmektedir. Böylece hem kent bazında hem bölge bazında hem de ülke bazında gerçekleştirilecek kalkınma çalışmaları, ülke bütünlüğünde gelişmişliği ve daha dengeli bir büyümeyi sağlayabilecektir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Bu çalışma için finansal destek alınmamıştır.

KAYNAKÇA:

Acar, A. (2019). Kentleşmeye Bağlı Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Akın, O (2011). Yeni Büyüme Dinamikleri İlişkisinde İstanbul Kentinin Makroform Arayışı. YTÜ Şehir Bölge Planlama Bölümü, *Mimarlık Dergisi*, (361)İstanbul.

Aksu, H (2020). İstanbul Kanalı Projesi Etki Analizleri ve Uygulama Önerileri. Çerçeve Rapor, 21. Yüzyılda Türkiye için Çağdaş Çözüm Programı, Çağdaş Çözüm Yayınları, Ankara.

Alagozoğlu, A. (2010). Türkiye'deki Entegre Kırsal Kalkınma Projelerinin Sosyal Kalkınma Boyutu: Erzurum Entegre Kırsal Kalkınma Projesi. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Altuntaş, A. (2012). Sürdürülebilir Toplumlar ve Metropollerin Baskılarından Kurtulmak İçin Alternatif Bir Yol: Sürdürülebilir Kentler. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(17), 135-148.

Ansiklopedik Çevre Sözlüğü (2001). Türkiye Çevre Vakfı Yayınları, Ankara.

Ataöv, A. ve Osmay, S. (2007.) Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24(2):57-82, Ankara.

Ataş, M.C. (2006) .İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Mekânsal Etkileri. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Atıl, A.G. (2005). Türkiye'de Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Kaynak Planlaması; Entegre Peyzaj Planlamasının İzmir İli Bayındır İlçesi Örneğinde Gerçekleştirilmesi. Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir.

AYGM (2019). Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdürlüğü, Ankara.

Baran, N. (2015). Sürdürülebilir Turizm Planlaması ve Bölgesel Ekonomik Kalkınma: GAP Örneği. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

- Başaran, İ. (2008). Kent ve Yerel Yönetim. Okutan Yayıncılık, İstanbul.
- Batı, O. (2013). Türkiye’de Sürdürülebilir Kalkınma ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Bilgin, İ., Akın, G., Boysan, B., Bozdoğan, S., Güvenç, M., Korkmaz, T., Yücesoy, E. (2010). İstanbul 1919-2010 Kent. Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergi Kitabı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Bozlağan, R. (2012). İstanbul Derinlik, Değişim ve Güç. 2. Baskı, Hayat Yayınları, İstanbul.
- Büyükseçgin, İ. (2019). İstanbul Tarihi Yarımada’da Osmanlı Dönemi Topoğrafyası-Yerleşim İlişkisi ve Büyük Konutların Gelişim Süreci Üzerine Bir Değerlendirme (1453-1920), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Champion, T. (2001). Urbanization, Suburbanisation, Counterurbanisation and Reurbanisation. In Paddison, Handbook of Urban Studies, London.
- Cinkara, M.Y. (2019). Ekonomik Kalkınma Bağlamında Yerel Yönetimlerin Özerkliği. Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep.
- Çakır, G. (2011). Sürdürülebilir Mimarlık Bağlamında Yüksek Yapıların İrdelenmesi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Çakmaktepe, N.E. (2020). Kentleşme Olgusu ve Modern Kentleşme Açısından Kentsel Dönüşüm Uygulamaları ve Sivas Örneği. Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Sivas.
- Çalışkan, Ç.O., Yalcintan, M.C. ve Çılgın, K. (2012). KBAM // İstanbul Dönüşüm Coğrafyası [Elektronik Dergi].
- ÇED. (2019). Kanal İstanbul Projesi (Kıyı Yapıları [Yat Limanları, Konteyner Limanları ve Lojistik Merkezler] Denizden Alan Kazanımı, Dip Taraması, Beton Santralleri Dahil). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Döker, M.F. (2012). İstanbul Kentsel Büyüme Sürecinin Belirlenmesi, İzlenmesi ve Modellenmesi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Eyice, S. (1980). Tarih İçinde İstanbul ve Şehrin Gelişmesi. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Gökburun, İ. (2017). 1950-2015 Yılları Arasında İstanbul’da Nüfus Hareketleri. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Gölbaşı, S. (2007). Kentleşme ve Suç: İstanbul’un Kentleşme Süreci ile Suçluluk Arasındaki İlişkinin Kuramsal Analizi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Güneş, M. (2004). Yerel Gündem 21 “Ulusal” Kentlerden “Küresel” Köylere. Detay Yayıncılık, Ankara.
- İlhan, A. (2020). Kentsel Dönüşüm ve Mega Ulaşım Projeleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme: İstanbul Örneği. Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Denizli.
- İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu (2009). İstanbul.
- İstanbul Kent Raporu (2009). Son Beş Yılın Muhasebesi (2004-2009).

- İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı (1995). İstanbul.
- Kantürer, G. (2016). İstanbul Kent Çeperlerinde Kırsal Arazilerin Dönüşümü "Ağaçlı-Yeniköy Yöresi Örneği". İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Karakurt, E. (2004). Bilgi Toplumu Sürecinde Yeniden Yapılanan Kentsel Mekanı Okumak. 3. Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi, Eskişehir.
- Karaoğlu, E. (2016). İstanbul'da Kentsel Gelişimin Modern ve Postmodern Yaklaşımlar Bağlamında İrdelenmesi. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- KOS. (2015). Kuzey Ormanları Savunması, Yaşam, Doğa, Çevre, İnsan ve Hukuk Karşısında 3. Havalimanı Projesi.
- Kurtuluş, H. (2005). İstanbul'da Kentsel Ayrışma, Mekânsal Dönüşümde Farklı Boyutlar. Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Lale, Z. (2016). Sürdürülebilir Kalkınma Temeline Dayalı Yaşanabilir Çevre Oluşturulması: Eskişehir Tepebaşı İlçesi Örneği, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Mehraliyev, M. (2020). Sürdürülebilir Kalkınmanın Sağlanmasında Yeşil Ekonomi Faktörü: Azerbaycan Örneği. Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Neuman, W.L. (2016). Toplumsal Araştırma Yöntemleri, Nitel ve Nicel Yaklaşımlar. Yayınodası, Ankara.
- Oğuz, İ. H. (2019). Türkiye'de Sürdürülebilir Kalkınma ve Mikro Temelli Sürdürülebilir Kalkınma Uygulamaları. Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Gaziantep.
- Onur, A.C. ve Alp, J. (2018). 2000 Sonrasında İstanbul'da konut Ağırlıklı Dönüşen Sanayi Alanları Üzerine Bir Değerlendirme. [Elektronik Dergi].
- Özcan, K. G. (2019). Sürdürülebilir Kalkınmanın Başarısızlığı, Sürdürülebilir Kalkınmaya Eleştiriler ve Hakim Çevre Anlayışına Alternatif Yaklaşımlar. Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Tekirdağ.
- Özer, Ö., Özbil A., Erten S., Gürleyen T., Kurtulmuş İ., Bakoviç M. (2018). İstanbul Kent Çeperinde Fiziksel Mekanın Kullanıcı Performansına Etkisi. Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu, İstanbul.
- Özler, Ş. (2007). Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, İstanbul.
- Özkan, K.E. (2017). Sürdürülebilir Kalkınma Bağlamında Çevre Sorunlarının Önemi: Türkiye AB Karşılaştırması. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bilecik.
- Suher, H. (1995). "Planlama", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tapan, M. (1998). İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri. 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

- Taşdemir, İ ve Batuk, F (2010). Boğaz Geçişlerinin İstanbul'un Mekânsal Gelişimine Etkileri, 101 [Elektronik Dergi].
- Telli, D. (2015). Sürdürülebilir Mimarlık İlkeleri, Konut Tasarımına Etkisi ve Bir Model Önerisi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Sanat Yeterlilik Tezi, İstanbul.
- TEMA (2014). İstanbul'un Geleceğinin Etkileyen Üç Proje: 3. Köprü-3. Havaalanı-Kanal İstanbul. TEMA Vakfı Uzman Görüşleri, 1. Basım, İstanbul.
- Terzi, F (2009). Mekansal Büyüme ve Konut Alanlarına Yönelik Gelişme Stratejileri. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Torlak E. (2002). İmar Yasalarının Gelişimi Üzerine Düşünceler. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 11(3):58-69.
- Turan, Ş. (2014). Küreselleşen Dünyada Sürdürülebilir Kalkınmanın Önemi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.
- Türkün, A., Öktem, Ü.B. ve Yapıcı, M. (2014). Mülk, Mahal, İnsan-İstanbul'da Kentsel Dönüşüm. Derleyen: Türkün A., İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Usta, H.K. (2020). Planlı Kentleşme ve Rant İlişkisi: Şanlıurfa Örneği. Harran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Şanlıurfa.
- Ustabaşı, M. (2017). İstanbul'daki Rezidans Projelerinin Sürdürülebilir Mimarlık Bağlamında Analizi. Haliç Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Ünver, Ü.Ö. (2013). Stratejik Mekansal Gelişme Dinamikleri Çerçevesinde Transfer Merkezleri'nin Kent Formuna Etkileri: Londra-Lizbon-İstanbul Deneyimleri. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- WWF. (2018). Ya Kanal Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi. Dünya Doğayı Koruma Vakfı (World Wide Fund for Nature).
- Yazman, D. ve Öztürk, D. (2009). İstanbul'un Dünü ve Bugünü. Arkitera Mimarlık Merkezi, Kent Haberleri.
- Yerasimos, S. (1977) .Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye. Gözlem Yayınları, İstanbul.
- Yıldız, O. (2019). Sürdürülebilir Kalkınma Kapsamında Ekoturizmin Muğla İlinin Ekonomik Kalkınmasına Etkileri. Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Doktora Tezi, Muğla.
- Yorulmaz, O. (2013). Metropolitan Kentsel Büyümenin Çeperdeki Kentsel-Kırsalla Etkileşimi; Antalya Örneği. Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Isparta.
- Zoral, P. (2011). Sürdürülebilir Kalkınmanın Mekansal Planlama Pratiğine Aktarılması: Sürdürülebilirlik Değerlendirmesi ve Türkiye Uygulaması. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- URL-1. 02.01.2021 tarihinde <https://www.afad.gov.tr/aciklamali-afet-yonetimi-terimleri-sozlugu> adresinden erişildi.
- URL-2. 26.03.2021 tarihinde <http://cografyaharita.com/haritalarim/4mmarmara-bolgesinin-illeri-haritasi.png> adresinden erişildi.

URL-3. 20.02.2021 tarihinde <https://v3.arkitera.com/h47023-istanbulun-dunu-ve-bugunu.html> adresinden erişildi.

EXTENDED ABSTRACT

Introduction: The industrialization activities and the service sector, which developed with the Industrial Revolution, have become a determining factor in the shaping of urban phenomena such as living habits and space demand in cities, with the increase in population as well as production. Expansion, agglomeration and eventual growth have been inevitable in all cities that have developed in the service sector (Akin, 2011). Intense immigration, especially after the 1950s, triggered the spatial growth process of Istanbul. Some of this growth was planned but far from the integrity of the plan, and some of it was unplanned, unequipped and without infrastructure. The developments in transportation services in Istanbul after the 2000s have had a great impact on the city (Döker, 2012). Both the accessibility of the highway, the application of the 3rd Bridge to the Bosphorus and the ring road connections established in this application are important factors in the growth of the city in the northern direction, excluding the east-west direction. In this direction, Taşoluk, Arnavutköy, Boğazköy, Halkalı, Kayabaşı, İspartakule; On the eastern side, a macroform is formed, spreading towards the forest areas and agricultural areas of the city, spreading in Ataşehir, Çekmeköy, Sancaktepe, Aydınlı, Orhanlı and Akfırat regions. These mega projects in the transportation network continue to trigger new projects. With the developing transportation infrastructure, the growth continues to be positioned and projected in the north direction (Akin, 2011).

Aim and Scope: Within the scope of the study, the spatial growth process that took place in the northwestern part of Istanbul will be examined. The aim of the study is to evaluate the sustainability of the projects realized in this growth process in the context of environmental, social and economic development and to reveal which factors are more effective. In the study; Sustainability of growth will be evaluated by considering Yavuz Sultan Selim Bridge, Northern Marmara Motorway, Istanbul Airport, TEM Highway, FSM Bridge, İkitelli Organized Industrial Zone, Atatürk Olympic Stadium, İSTOÇ, Mall of Istanbul, My World Europe, Vadi Istanbul and Tema Istanbul projects.

Method: In the study, publications related to the subject were meticulously examined, projects and sustainable performance criteria were determined as a result of the literature review. In order to measure the sustainability performance through the determined projects and criteria, interviews were held with 24 faculty members working at the Faculty of Architecture of two universities in Istanbul and a perception analysis was carried out. In addition, a field study, which is a qualitative research, was carried out in order to directly observe the growth of Istanbul in the northwest direction and to create a roadmap for the study. The areas where the projects handled during the growth process are located were visited, and observations were made on their interactions with their environment and with each other, as well as their social, environmental and economic effects.

Findings and Results: While performing the perception analysis; The profit that transportation projects bring to Istanbul, which is an important transfer center due to its strategic location, in the transportation of raw materials required for the production of goods and services, and in the trade of manufactured goods, has been taken into account, both in the local and international markets. Providing access to hard-to-reach places indirectly brought ease of access to employment and social services. Due to the mega-effects of transportation projects, environmental impacts are an important issue that should not be ignored. It has been observed that these projects damage agricultural and forest areas that need to be protected during construction. In the Northern Marmara Motorway project, the realization of hazardous waste control has also been an important issue taken into account while giving environmental development points. Industrial projects such as İkitelli OSB and İSTOÇ, where production and trade take place and which have an important place in the economy, offer job opportunities to women, men, young and old people from different cultures; their performance in

ensuring justice in income distribution, respect between cultural identities and justice as well as gender equality were taken into consideration. Employment with the job opportunities provided by the projects designed as residences, residences, offices, entertainment and recreation areas; welfare and equality in housing, education, health, security, entertainment, recreation and shopping areas and social services; Inter-cultural respect and justice scores were made by bringing people from different cultures together. Within the scope of the study, the design awards received by some projects in the international arena were taken into account and evaluated holistically with the green areas they were designed together and the environmentalist identity developed for energy saving. However, it is an issue that should not be ignored that these and similar projects, which are part of the luxury consumption culture and thought to be set out with the expectation of rent, cause different income groups to segregate in the city and lead lives in isolation from each other, thus causing social segregation.

In the analysis made, sustainable growth; It has been seen that it is provided in economic development with a performance value of 60.60% and in social development with a performance value of 57.72%. However, it was observed that the environmental development issue remained below the average value with a performance value of 36.27%. The reason for this is the damage caused to the natural environment by the development of Istanbul in the northwest direction. When the sustainability of the 12 projects that have been implemented and handled within the scope of the study is evaluated;

- Istanbul Airport project has the highest sustainable performance with a rate of 70.53%,
- Ikitelli Organized Industrial Zone with a rate of 64.32% and ISTOÇ projects with a rate of 61.96% followed a course above the average,
- Mall of Istanbul with a rate of 53.39%, Vadi Istanbul with a rate of 50.09% and Tema Istanbul with a rate of 50.16% remained at an average value,
- It is thought that the TEM Motorway, Fatih Sultan Mehmet Bridge, Atatürk Olympic Stadium, My World Europe, Northern Marmara Motorway and Yavuz Sultan Selim Bridge projects are below the 50% average and therefore do not show a sustainable performance.

As a result, it is seen that these urbanization movements in the northwest of Istanbul will not be sufficient for development, based on the knowledge that a healthy and sustainable development cannot be achieved only with economic development. Therefore, considering social, economic and environmental goals in the projects to be realized will make the development sustainable.