



Kentleşme Olgusu, Kanal İstanbul ve Ulaştırma Kaynaklı Ekonomiye Etkisinin Analizi

Mehmet Çağrı Kızıltaş^{1*}, Yunus Emre Ayözen²

¹ İstanbul Ticaret Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye (ORCID: 0000-0001-9852-9428), themacagri@yandex.com

² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara, Türkiye (ORCID: 0000-0002-9394-1568), yunusemre.ayozen@dhmi.gov.tr

(İlk Geliş Tarihi 16 Şubat 2022 ve Kabul Tarihi 29 Haziran 2022)

(DOI: 10.31590/ejosat.1074802)

ATIF/REFERENCE: Kızıltaş, M. Ç. & Ayözen, Y. E. (2022). Kentleşme Olgusu, Kanal İstanbul ve Ulaştırma Kaynaklı Ekonomiye Etkisinin Analizi. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (38), 116-121.

Öz

Kentsel planlama kentin sosyal, ekonomik, ticari, politik, ulaşım ve diğer hizmetler, kültürel ve altyapı performansları açısından hayati bir role sahiptir. Büyük projelerin kente girdi ve çıktı bağlamında ciddi etkileri söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla projelerin niceliği kadar niteliği de önemli olmaktadır. Bu bağlamda bu çalışma kapsamında ilk olarak İstanbul'daki kentsel gelişim örnekler dâhilinde ele alınmıştır. Ardından ise kentin ve Türkiye'nin ekonomik potansiyeli Kanal İstanbul projesi bağlamında analiz edilmiştir. Takibinde Türkiye'nin bölgesel ve küresel ekonomik, ticari, sosyal ve politik etki alanı ve girişimleri ulaşım bağlamında kapsamlı değerlendirilmiştir. Son olarak da sonuç ve öneriler paylaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel büyüme, altyapı, Kanal İstanbul

Analyse of Urban Phenomena, Channel Istanbul and Influence on Economy Based on Transportation

Abstract

Urban planning has a vital role in terms of social, economical, trading, political, transport and other services, cultural and infrastructural performance of urban. There are serious effects of mega projects to urban as input and output. Hence quality of projects are as significant as quantity of projects too. In this context in this paper firstly urban development in Istanbul is evaluated on the parallel of specific samples. Then economical potential of Istanbul and Turkey is analyzed on the context of Channel Istanbul. After these economical, trading, social and political intuitives and influence areas of Turkey on regional and global scale are detailed examined in terms of transportation. Lastly conclusions and recommendations are presented.

Keywords: Urban growth, infrastructure, Channel Istanbul

* İstanbul Ticaret Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye ORCID: 0000-0001-9852-9428, themacagri@yandex.com

1. Giriş

Ülkemiz gelişmekte olan ülkeler sınıfındadır. Gelişmiş ülkelerde altyapı yatırımlarının toplam yatırımlar içerisindeki payı düşüktür zira gelişimlerini tamamlamışlardır. Temel altyapı eksiklikleri bulunmamaktadır. Gelişmemiş olan ülkeler ise altyapı kurulum aşamasının başlarında, uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaçları bulunmaktadır. Ancak gerek ekonomik kısıtları gerek farklı disiplinler arası eş güdüm eksiklikleri gerek kurumsal koordinasyonun yetersizliği gerekse de sosyal ve teknik fazlarda geri aşamalarda olmaları nedeni ile yıllık altyapı yatırım oran ve miktarları düşük değerlerde kalmaktadır. Ancak gelişmekte olan ülkeler ise ekonomi-teknik-sosyal-kültürel-politik olarak belirli bir ivme ve entegrasyonu yakalamış, tabir yerinde ise çarkları döndürmeye başlamıştır. Aynı anda hem gelişim dinamikleri sürekli olarak altyapı talebini ortaya çıkarmakta, yakalanan sinerji ise altyapı yatırımlarının etkin ve verimli bir şekilde gerçekleşmesini temin etmektedir. Bu artık sürekli, sürdürülebilir ve istikrarlı bir döngüye dönüşmeye başlamıştır (Altan, M.F. vd. 2020).

Ülkemiz; gelişmekte olan bir ülke olarak yıllık yatırımlarının ağırlıklı çoğunluğunu altyapıya yapmaktadır. Altyapı dışındaki yatırımları ise eğitim, hizmet sektörü, sağlık, spor, savunma sanayi, gıda gibi temel başlıklarda ele alabiliriz. Altyapıyı kısaca; doğalgaz, elektrik, içme suyu, atık su, ulaştırma gibi başlıklarda değerlendirebiliriz. Kısacası kent şebekeleri ve bunun merkezindeki rolü ile ulaştırmayı zikredebiliriz. Ülkemiz yıllık altyapı yatırımları içerisinde ulaştırmanın payı ise %50'lerdedir. Bunu inşaat sektörü ve mühendisliğin ülkemiz için inşa edici vasfı ve göç paralelinde hızlı kentleşmemiz ile beraber düşündüğümüzde ortaya devasa bir ekonomik ve sosyal hacim çıkmaktadır. Ulaştırma, kentleşme ve inşaat üçgeninde kapsamlı bir bakış; gerçekleştirilmekte olan ulaştırma yatırımlarının büyük çoğunluğunun ülkemiz için on yıl, elli yıl ve yüzyıllık periyotlarda önemli ekonomik ve sosyal sonuçlarının olacağı açıkça anlaşılmaktadır (Kızıltaş, M.Ç. ve Altan, M.F., 2018).

Yapılmakta olan ulaştırma ve diğer altyapı yatırımları ile Türkiye'nin bölgesel merkezlik konumu güçlendirilmeye çalışılmaktadır. Türkiye düzenli ekonomik büyüme kat eden bir ülkedir. Altyapı gelişim süreci ise devam etmektedir. Türkiye'nin mevcut durumda Avrupa Birliği'nin yanı sıra Bulgaristan, Makedonya, Macaristan, Ukrayna, Gürcistan, Azerbaycan, Irak gibi ülkeler ile entegrasyon ve ticaretini arttırması gerekliliği daha da belirginleşmeye başlamıştır. Bunun için de karayollarının yanı sıra denizyolları ve demiryollarının önemi de oldukça artmıştır. Bu noktada İstanbul, Bursa, Samsun, Antalya, Kırklareli, Sakarya gibi kentlerin Türkiye için önemi bir kez daha anlaşılmaktadır.

Bilindiği üzere İstanbul başta olmak üzere ülkemizde ekonomik gelişim, alım gücündeki artış, Gayri Safi Milli Hasıla'daki (GSMH) artışa paralel olarak kullanım ve tüketim alışkanlıkları değişmektedir. Bu süreçte; küresel eğilimlerin yanı sıra, yeterli ve yetersiz yönleriyle yerel dinamiklerimiz de gelişimin yönü ve şekli üzerinde belirleyici olmaktadır. Küresel sermayenin merkezlerinden olan Köln, Amsterdam gibi kentlerde, bilinenin aksine, alışveriş merkezi, yaşam merkezi gibi büyük çaplı ve çok katlı yapılar sınırlıdır. Dolayısıyla; küresel gidişatın ve sermayenin bizatihi kendisi olumlu ve olumsuz yönleriyle zaten değerlendirilmesi gereken bir hususken, söz konusu yapının yerleşik olduğu bu kentlerin en azından kendi içerisinde daha sağlam bir sistem bütününe ve tutarlılığına sahip olduğu da unutulmamalıdır (Hu, J. vd. 2012). Bu yüzden; ülkemiz en

temelde, tüketim kültürü ve alışkanlıkları noktasında sağlıklı bir anlayış bütünlüğü ve bir yönetim stratejisi geliştirmek durumundadır. Şehirlerimiz; eşsiz tarihi ve kültürel birikimini günümüzde de bir şekilde yansıtabilecek ve yarımlara taşıyacak bir hüviyette planlanmak zorundadır. İlk önce anlayış bazında şehirlerimizin, 100-200 yıllık geçmişini olan, kimliksiz ve birbirinin kopyası olan küresel çaptaki türedi kentlerle aynılışmasının önüne geçecek bir yolun bulunması gerekmektedir. Bu noktada, alışveriş merkezi kavramından türedi bir kelime olan 'yaşam merkezleri'nin hayatı kuşatmaya başladığı da görülmelidir. Geçmişte gerçek manasıyla yaşamın merkezi olan külliyelerin yerini hangi hüviyeti ile bu söz konusu yaşam merkezlerinin alabileceği detaylı tahlil edilmelidir. Çıkamaz sokaklar, çınaraltılar ve avluların sağladığı yaşam kalitesini alışveriş merkezleri, gökdelenler, blok yapılar sağlayabilir mi? Bu bağlamda ilk olarak, yaşam kalitesi algısının da radikal bir biçimde kırılmaya uğratıldığının da farkına varılması gerekmektedir.

Geneli itibariyle algı boyutunda yerleştirilmesi gereken birçok nokta olduğu açıktır ve bunlar temel ve daha uzun süreli boyutları teşkil etmektedir. Özeli itibariyle alışveriş merkezleri (AVM) ölçeğinde bakıldığında ise, İstanbul Anadolu yakasında ve Avrupa yakasında bilinen ilk AVM'ler 1990'lı yıllarda inşa edilmiş olan Capitol ve Ak Merkez'dir. Uzunca bir süre İstanbul genelinde AVM sayısı kısıtlı kalmış olup günümüz itibariyle neredeyse her semtte bir AVM bulunduğu duruma gelmiştir. Bu durum sadece İstanbul'un silüetini değil aynı zamanda bütün hizmet koşullarını baştan aşağı etkilemektedir. Söz gelimi aynı büyüklükteki bir arazi üzerinde büyük açıklıklı ya da yüksek katlı bir yapı inşa edildiğinde, daha önceki geleneksel yapılaşma ile aynı arazide yaşayan nüfusun 4-5 misli bir nüfus yaşayacaktır. Buna karşın, ortalama bir yıl içerisinde kat edilen bu nüfus değişimine karşın aynı sürede 4-5 misli bir altyapı gelişimi, yol bağlantısı gelişimi, su-elektrik-doğalgaz hizmet gelişimi kat edilememiştir. Buda; altyapı sorunları, trafik tıkanıklığı sorunları ve sosyal adaletsizlik kaynaklı sorunlar olarak geri dönecektir (Lee, B. vd. 2012).

Bu anlamda; AVM'lerde yapı ruhsatlandırması süreci ile ilgili aşağıdaki noktalar dikkat edilmesi gereken hususlar olarak ortaya konabilir:

- İstanbul (veya ilgili kent) çeşitli alt bölgeler halinde değerlendirilerek, mevzu bahis alt bölgelerin nüfus, istihdam, coğrafya ve ekonomik dağılımları (hane halkı büyüklüğü, otomobil sahipliği oranları, bölgedeki iş alanları vb.) göz önüne alınarak asgari-azami yüksek yapı-geniş açıklıklı yapı sayılarının belirlenmesi
- Bu bölgelere mücavir alanlardaki (komşuluğundaki) yapı karakteristikleri ve sınıflandırmaları çıkarılarak, bunlardan elde edilecek değerlere göre, ortalama bir yapılar arası mesafe değerinin çıkarılması
- Belirli özelliklere göre (coğrafya, tarih, yerleşim, doğal güzellik, nüfus büyüklüğü, iklim vs.) çeşitli bölgelerin AVM ve benzeri yapıların yasak olduğu alanlar ilan edilmesi, çeşitli bölgelerin ise özellikle bu gibi yapıların yoğunlaştığı bölge olarak belirlenmesi. Bu çerçevede de; bölgelerin bu nevi yapılar yönünden (AVM vb.) sayı ve büyüklük itibariyle kendi içerisinde de kademelendirilmesi

- Mücavir alanda yoğunlaşan ulaşım ağları, yol standartları, ulaştırma türleri vb. gibi ölçütlerinde bu süreçte dikkate alınması
- Gerekirse 'AVM' kavramının da yeniden ele alınarak kendi içerisinde ilgili niteliklere göre (alım gücü, mahallin sosyo-kültürel yapısı, nüfus yoğunluğu vs.) çeşitlendirilmesi (büyüklük, yoğunlaşan ürünler ve ürün çeşitliliği, mimari vs.) ve buna göre karar ve uygulama aşamalarındaki hareket kabiliyetinin artırılması
- Bölgeye bir AVM inşaatı kararı aşamasına gelmeden önce ilgili alanın ulaştırma-trafik-altyapı vs. senaryolarının detaylı olarak çıkarılması. AVM inşaatı tamamlandıktan sonra oluşan sorunlara göre geçici çözümler geliştirilmeye çalışılması
- Onay sürecinde değerlendirilen alanın mimari ve mahalli yapısının da göz önüne alınması, bu bağlamda eğer AVM kararı alınması noktasına gelirse de mevcut ve/veya korunması hedeflenen mimari yapı ile uyumlu bir yapısal tasarımın gerçekleştirilmesi
- AVM'lere alternatif olarak metro istasyonu çevrelerinin ve konvansiyonel-yüksek hızlı tren garlarının şehrin merkezi bir alışveriş alanı olarak tasarlanması ve değerlendirilmesi, bunun için eğer gerekliyse ilgili imar düzenlemelerinin yapılması
- Mevcut onay sürecinde hükümetin denetim mekanizmasının aktive edilerek dâhil edilmesi, bunun için ilgili noktalarda Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın devreye girdiği mekanizmalar oluşturulması. Bu çerçevede resmi muhatapların sayısı artırılırken prosedürel sürecin buna paralel olarak artmasına mani olunması
- Karar sürecinde; düşünülen bölge için mücavir alandaki hastane-okul başta olmak üzere ilgili hizmet yapılarının envanteri çıkarılarak, buna göre her bölge için bir 'sosyal hizmet katsayısı' oluşturulması. Ve bu çerçevede karar alınırken bu katsayıların da dikkate alınması, bu yönde bir eksiklik var ise bu eksikliğin giderilmesi noktasının AVM ve benzeri yatırımların önüne alınması (Altan, M.F. ve Kızıldaş, M.Ç. vd. 2018).

A alışveriş merkezleri, gökdelenler ve diğer büyük açıklıklı ve yüksek katlı yapılar kentsel planlamalarda özellikle de mega kentlerde çok önemli bir noktayı teşkil etmektedir. Yapılmakta olan büyük altyapı projeleri kentsel planlamaları sekteye uğratmamalı, çevrecilik veçhesini göz ardı etmemeli, ekonomik hareketlilik artışına hizmet etmekle birlikte rant odaklı inisiyatiflere imkan tanınamalıdır. Mega projeler kentin kimliğini sekteye uğratmamalı, aksine tahkim edici bir işleve de sahip olabilmelidir. Kenet binlerce yılın birikimini günümüze taşımakta ve toplumsal hafıza aktarımının en önemli gereçlerinden bir tanesini teşkil etmektedir.

2. Materyal ve Metot

İstanbul başta olmak üzere kent içi raylı sistem yatırımları, denizyolları ve iç suyolları yatırımları, Anadolu kentlerindeki havalimanı inşaları ve bu kentleri birbirine bağlayan yüksek hızlı demiryolu yatırımları başta olmak üzere pek çok yatırımdan söz edilebilir. Son yıllarda ülkemizde aynı anda birden fazla mega projenin inşası ve açılışı gerçekleştirilmektedir.

Bu yatırımlardan işleme alınanların başlıcaları; Metrobüs, Marmaray, Avrasya Tüneli, Ankara-Eskişehir-İstanbul yüksek hızlı demiryolu hattı, Ankara-Konya yüksek hızlı demiryolu hattı, Osmangazi Köprüsü ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü olarak sayılabilir. Dünyanın en büyüğü olması öngörülen İstanbul 3.havalimanı, İzmir-Gebze Otoyolu, Ankara-Yozgat-Sivas yüksek hızlı demiryolu hattı, Ankara-Afyon-Manisa-İzmir yüksek hızlı demiryolu hattı ve Çanakkale 1915 Köprüsü gibi devasa yatırımların ise inşası devam etmektedir. Yine gündemde olan ya da inşa fazında olan onlarca proje sayılabilir (Kızıldaş, M.Ç. ve Altan, M.F., 2017).

Bunlar içerisinde belki de en çok ses getireni ve etkileyici olanı Kanal İstanbul'dur. Proje gündeme geldiğinden beri belirli kesimlerce kategorik olarak karşı çıkılmış, belirli kesimler samimi çekinceler ortaya koymuş, bir kesim sessizlikle karşılaşmış ve doğrudan destekleyen de çok sayıda da insan olmuştur. Proje başlı başına heyecan vericidir. Bu gibi yürekendirici ve ön alıcı, ufuk açıcı projelere, yapıcı tarafından bakarak olabilirliğinin imkânlarını bilimsel yönden bütünü ile sorgulamak doğru olanıdır. Yani proje, nasıl cazip ve yapılabilir hale getirilebilir sorusuna cevap aranmalıdır. Elbette ki riskler ve soru işaretleri olabilir ancak kapsamlı bilimsel çalışmalar ile bunun asgariye indirilmesi yönünde samimi gayretler gereklidir. Çevresel, kültürel ve doğal açıdan kapsamlı tedbirler alınması bir zaruret zira bu bir kentin yeniden dirilerek eşik atlamasına da yol açabilir, varlık zenginliğinden kaybetmesine de neden olabilir. Dolayısı ile kapsamlı etütler zaruridir ama samimi ve iyi niyetli yaklaşım da zorunludur (Chen, C. vd. 2012).

Son 15 yılda ülkemizde Anadolu'ya, doğuya, iç bölgelere ve her köşeye, Cumhuriyet tarihi boyunca görülmemiş ölçeklerde yatırımlar yapılmıştır, yapılmaya da devam etmektedir. Ancak niceliğin niteliklerle birleştiği noktada verim ve başarı ortaya çıkmaktadır. Bundan dolayı tek boyutlu olarak; en iyi, en büyük, en hacimliyi yapmak başarıya yetmeyebilir. Bu da bize planlama, koordinasyon, entegrasyon (eş güdüm) ve istişarenin önemini hatırlatmaktadır. Son 15 yılda Anadolu sathındaki yatırım artışına paralel olarak İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Antalya, Konya gibi büyük kentlere de ciddi yatırımlar yapılmıştır, yapılmaya devam etmektedir. Dolayısı ile bu mega kentler ile Anadolu kentleri ve kırsal arasındaki yatırım dengesinin de yeniden kurulduğunu söylemek yersiz olmaz. Buradan hareketle, bu dengenin de daha doğru ve mümkün olduğunca en sağlıklı noktada teşkiline çalışılmalıdır. Bunun için de planlama, iş birliği ve istişare zaruret (Chen, Z. 2017). İstanbul'daki ve çevre illerdeki yatırımlar birbirlerinin tamamlayıcısı durumundadır. İstanbul 3.havalimanı, Kanal İstanbul ve onun öncülüğündeki oluşacak yeni kentsel dokuyla daha etkin bir konum elde edecektir. Buna paralel olarak 3.havalimanına bağlanacak olan metro ve bağlanması planlanan yüksek hızlı demiryolu, Kanal İstanbul ile mevcut kentsel alanların entegrasyonuna da aracı olacak ve müthiş bir ekonomik sinerji ortaya çıkartacaktır. Diğer taraftan da yine Yavuz Sultan Selim Köprüsü de Kanal İstanbul'a ve çevresinde oluşacak kentsel alana bağlantının bir aracına dönüşecektir. Yeni boğaz yolu (Kanal İstanbul) aynı zamanda yeni konutlar, yeni kentsel alanlar, kentle iç içe yeni yeşil alanlar, yeni turistik alanlar ve köprülerin de ortaya çıkışı demektir. Bütün bunlar inşaat başta olmak üzere birçok sektörde ülkemizde kayda değer bir canlanmaya neden olacaktır. Ayrıca bütün bu inşa sürecinin kendi içerisinde birçok alt başlığından söz edilebilir (SUMP 2015).

Kanal İstanbul'un ekonomik getirileri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Boğazlar sözleşmesi gereği İstanbul boğazında geçirilmesine izin verilen yük gemilerinden kaynaklı trafiğin büyük ölçüde Kanal İstanbul'a aktarılacağı söylenmektedir. Bu Boğaziçi için büyük bir çevresel kazanım, boğaz civar alanının mimari gelişiminde daha fazla hareket kabiliyeti ve kent içi ulaşımında şehir hatları ve diğer yolcu taşımacılığının daha fazla hacim, sıklık ve güzergâh ile uygulanması anlamlarına gelmektedir.
- İnşa süresince devasa bir şantiye alanındaki yapım kapsamında başta inşaat sektörü olmak üzere pek çok sektörde uzun yıllara yayılı istihdam söz konusu olacaktır. Akabinde ise bunların bir kısmı işletim süresince de varlığını sürdürecektir bir artı istihdam anlamına gelmektedir.
- Kanal İstanbul'un inşası süresince devasa bir deneysel alanda AR-GE havuzu oluşturulması bir zarurettir. Hatta birçok üniversite; araştırmacısı, akademisyeni, piyasa ortakları ve öğrencisi ile bu sürece bir şekilde dâhil edilebilir. Kanal İstanbul'un inşası ayrıca belirlenecek öncelikli alanlar paralelinde yerli üretimin belirli alanlardaki bir itici gücüne de dönüştürülebilir, dönüştürülmelidir de.
- Bununla beraber kazı ile ortaya çıkacak devasa hafriyat ile kentin kuzeybatısındaki devasa maden alanlarının doldurularak yeşil alana dönüştürülmesi planlanmaktadır. Bundan da öte kalan hafriyat ile kanalın Marmara denizindeki güney ağzına en az 3 ada yapılması düşünülmektedir. Bu da turizmde devasa bir girdi demektir. Bunun yanı sıra kalan hafriyat ile ise kanalın kuzey ağzında Karadeniz'de devasa dolgu alanlarının oluşturulması ve buralarda serbest ticaret bölgelerinin teşekkülünde söz edilmektedir. Bu da çok büyük bir bölgesel ekonomik gücün devşirilmesi anlamına gelebilmektedir. Bütün bu çevresel, turistik ve ekonomik ayağın tamamlayıcısı ise politik ayaktır. Zira bütün bunların gerçekleştirilmesi ancak büyük bir politik güçle sağlanabilir. Ülkemiz artık hak ettiği bu seviyelere gelmiştir. Sadece bölgenin değil, Akdeniz çanağının ve hatta bütün bir kürenin ana ticaret güzergâhlarından birisinde hayati bir değişikliğe imza atılmaktadır. Ayrıca uluslararası bir deniz olan Karadeniz'de dolu ile devasa bir toprak alanı kazanılmakta ve ülkemiz bu alanın güvenliğini her anlamda sağlayabilmektedir. Oldukça büyük bir çöküntü alanı olan kör maden yatakları da büyük bir sosyal proje olarak yeşil alana kazandırılmaktadır. Yani halka kazandırılmaktadır. Yine Marmara'da önemli büyüklükteki adalar ile Marmara'dan Karadeniz'e kadar uzun bir hat turistik bir cazibe merkezine de dönüştürülmektedir.
- İstanbul ülkemizin en fazla göç alan kentidir. Diğer taraftan yine İstanbul deprem riski ile beraber yaşamaktadır. İstanbul'un deprem kuşağı en çok kentin güney hattında kendini gösterirken kentin kuzeyi ise son ormanlık alanlarına ev sahipliği yapmaktadır. Bundan da öte kent farklı ve yer yer zorlu bir topografyaya da sahiptir. Dolayısı ile birçok açmaz ile de mücadele durumundadır. Buradan

hareketle Kanal İstanbul'un inşasında hem deprem riski, hem çevresel riskler bütünü ile merkezi bir şekilde gündemde bulundurulmalı ve hem de kentteki nüfus politikaları, sıkı, bütünlüklü ve bilinçli bir şekilde takip edilmelidir. Kanal İstanbul, kente yeni göç dalgası çekmemelidir. Kentsel çöküntü alanlarında oluşacak boşluk Anadolu'dan yeni gelen göçle doldurulmamalı, tam tersine yüksek nüfus yoğunluklu ve yüksek deprem riskine sahip kent içi yerleşimlerde, Kanal İstanbul çevresindeki kentsel oluşuma paralel nüfus seyrekleşmesine gidilmelidir. Bütün bunlar; çevre, deprem ve kentsel nüfuslanma hususlarında hata kaldırmaz bir disiplin ile çalışmayı zaruri kılmaktadır.

- Kentsel dönüşüme de bu bağlamda Kanal İstanbul ile bütüncül bakılmalıdır. Diğer taraftan Kanal İstanbul civarında oluşacak yeni kentsel doku sadece üst ve en üst ekonomik tabakaya hitap edecek bir yöne evirilerek sosyal dokuyu ve sosyal adalet duygusunu zedelememelidir (SUMP 2015).
- Tarihte Osmanlı çağında Sokullu Mehmet Paşa döneminde Adapazarı-İzmit ve Kafkaslarda da Don-Volga kanal projeleri denenmiş ancak ülkenin gerileme dönemi nedeni ile ekonomik sıkıntılardan dolayı tamamlanamamıştır. Hâlbuki iki proje de tamamlansa idi bölgede Osmanlı çağı farklı bir hal alarak uzayabilirdi. Bugün kinin 3 katı büyüklükte bir nüfus ve yüz ölçüm ile ekonomik, kültürel, sosyal ve teknik yönden daha verimli ve güçlü durumda olabilirdik. Hazar denizi, Karadeniz ve Marmara birbirine su yolu, deniz ve ticaret yolu vasıtası ile sıkı sıkıya bağlanabilir. Bugün ise kalkınma dönemindeyiz, ekonomik veriler ve politik irade böyle bir atılma itici güç olabilir. Ayrıca bu durum küre ölçeğinde, denenmemiş bir maceraya da işaret etmemektedir. Zira Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı bunun bilinen örneklerindedir. Daha farklı örnekler de bulunmaktadır. Hepsisi de amaca hizmet etmiş ve daha birçok faydayı da temin etmiştir. Bunların başlıcalarından birisi de bölgesel ticaret hacminin artışıdır.

3. Araştırma Sonuçları ve Tartışma

Türkiye'nin sınır ötesi ticaretinde sürekli değişim durum, imkân ve ihtimallerden söz etmek mümkündür. On yıl kadar öncesinde tahkim edilen düzende; Rusya, Almanya, Hollanda, Irak, Suriye, İran, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Libya, Kazakistan, Azerbaycan, Çin, Mısır, Pakistan önemli ekonomik partnerlerdi (Barla, C. vd. 2012). Son yıllarda bölgede oluşan ve 'Arap Baharı' olarak adlandırılan süreç önce uzayıp sonra da halkların aleyhine bir evreye evrilmeye başladığında milyonlarca insanın ölümü, on milyonlarca insanın yaralanması, yüz binlerce insanın hapse girmesi, dikta yönetimleri, darbeler, ekonomik buhranlar, siyasi hayatların akamete uğraması, ülkelerin bölünmesi, ülkelerin yıkılma eşğine gelmesi, rejim katliamları, tehcirler, toplumsal grup gerilimleri-uyuşmazlıkları-çatışmaları, on milyonlarca insanın yurtiçi ve yurtdışı mülteci durumuna düşmesi, suikastlar ve terör örgütleri sonucunu doğurdu. Bu durum da Türkiye'nin Suriye'deki yönetim kaynaklı olarak Suriye ile ticari ilişkileri ortadan kaldırdı, Irak ile ticari ilişkileri belli süre ortadan kaldırdıktan sonra onarım sürecine girdi, İsrail ve Rusya ile ticari ilişkileri belirli süre ciddi anlamda ortadan

kalktıktan sonra iyileşme sürecine girdi, Libya ve Yemen ile ticari ilişkileri ciddi kesintilere uğradı. Ülkemizin Hollanda ile ticari ilişkileri önce ortadan sonrasında ise nispi yetersiz iyileşmeler kaydedildi. Pakistan, Mısır ve Sudan gibi ülkelerin artan politik istikrarsızlıkları ve azalan ekonomik güçleri de bundan etken olmuştur. Gelinek noktada Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile de olan ekonomik ilişkilerde kayda değer düşüşler yaşanmıştır. Günümüzde ise Libya, Irak, Rusya, Almanya, Hollanda, İsrail ile olan ekonomik ilişkiler iyileşme evresindedir. Sudan, Somali, Japonya, Endonezya, Vietnam, Çin, Özbekistan, Azerbaycan, İran, Pakistan, Cezayir, Venezüella, Kolombiya, Meksika, Nijerya, Uganda gibi ülkelerle ticari ilişkiler artmaktadır. Özellikle Rusya, Almanya, Irak, İran, Katar, Suudi Arabistan, Kuveyt, Çin, Azerbaycan, Kazakistan, Sırbistan, Romanya, Gürcistan, Arnavutluk gibi ülkelerle ticari ilişkiler başat bir seviyededir. Özbekistan, Brezilya, Venezüella, Almanya, Azerbaycan, Irak, Meksika, Somali, Nijerya, Kolombiya, Vietnam gibi ülkelerle olan ticari ilişkiler ise büyük bir hızla artmaktadır (Rietveld, P. ve Daniel, V., 2004)

Ülkemiz; G20 (en gelişmiş 20 ekonomi) üyesi bir ülke olup Karadeniz, Akdeniz, Balkanlar, Ortadoğu ve Avrasya'daki pek çok coğrafi ekonomik işbirliği örgütünün bir parçası konumundadır. Diğer taraftan Latin Amerika ülkelerinin ekonomik iş birliği toplantılarına katılır iken bütün Afrika kıtası ile ticari ilişkileri en ivmeli bir şekilde arttıran ve azami ticari hacme ulaşan bir ülke konumundadır. Diğer taraftan Türkiye, İslam Konferansı Örgütü (İKÖ) ve D8 (Gelişmekte Olan 8 Müslüman Ülke) ekonomik ve politik örgütlerinin aktif ve yönetici bir üyesidir. Aynı zamanda Birleşmiş Milletler ve NATO (Kuzey Atlantik Askeri Paketi) üyesi de olan Türkiye, Avrupa Birliği ile üyelik müzakerelerini uzunca bir süredir sürdürmektedir.

On yıl önceki süreçte tahkim edilen politikaların temel sacayaklarından bir tanesi ise Avrupa Birliği (AB) ile sıkı işbirliği ve üyelik eksenidir. Gelinek noktada bu eksenin başka bir eksene geçilmiş olup söz konusu sıkı işbirliği sürecinden uzaklaşmıştır. Ancak son bir yıllık dönemde Avrupa Birliği (AB) üye ülkeleri ile farklı bir platformda olsa da iletişim ve ilişkilerin tekraren sıklaştığı görülmektedir. Türkiye; Afrika Birliği ile de yoğunlaşan ilişkilere sahip iken diğer taraftan da Şanghay İşbirliği Örgütü'nün (ŞİÖ) gözlemci üyesi statüsünü elde etmiş bir durumdadır. Ayrıca ülkemiz 2018 yılı içerisinde en üst düzey katılım ile Güney Afrika Cumhuriyeti'nde gerçekleştirilen BRICS birliğinin toplantılarına iştirak etmiştir. Bu söz konusu birlikte ekonomik, toplumsal, kültürel ve politik birçok veçheye sahip olmasına karşın odağında ise ekonomi bulunmaktadır. BRICS adlandırması; Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti ülkelerinin İngilizce baş harflerinden oluşmaktadır. Türkiye'nin de bu birliğe dahil gündemdeki konulardan birisidir. Arap Birliği toplantılarına da gözlemci statüsünde zaman zaman katılan Türkiye, Türk Konseyi Örgütü'nün de kurucu bir üyesidir. Bu birliğin son toplantısı; Türkiye, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Macaristan, Özbekistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) katılımı ile 2018 yılı içerisinde gerçekleştirilmiştir (Altan, M.F. vd. 2020).

Ülkemizin; sahip olduğu ekonomik ve toplumsal dinamikler, büyüklük ve büyüme hacmi itibari ile Brezilya, Meksika, Arjantin, Venezüella, Kolombiya, İtalya, İspanya, Polonya, Ukrayna, Romanya, Fransa, Almanya, İngiltere, Hollanda, Nijerya, Sudan, Somali, Cezayir, Fas, Libya, Mısır, Uganda,

Madagaskar, Kongo, Kenya, Mali, Etiyopya, Gana, Güney Afrika, Kamerun, Suudi Arabistan, Yemen, Irak, Ürdün, Tanzanya, Senegal, İran, Afganistan, Pakistan, Bangladeş, Kazakistan, Özbekistan, Azerbaycan, Rusya, Çin, Hindistan, Vietnam, Filipinler, Japonya, Güney Kore, Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda, Macaristan, Sırbistan, Yunanistan, Endonezya, Tayland ve Malezya ile ilişkilerini geliştirmesi beklenmektedir. Türkiye bölgesinde ise Irak, İran, Azerbaycan, Gürcistan, Suriye, Ermenistan, Bulgaristan ve Yunanistan ile kara sınırı komşusudur. Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova, Yunanistan, KKTC, Güney Kıbrıs, Suriye ile deniz sınırı komşusudur. Filistin, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Mısır, Arnavutluk, Sırbistan, Kosova, Hırvatistan, Karadağ, Makedonya, Bosna Hersek, Macaristan, Avusturya, Suudi Arabistan, Türkmenistan, Libya, Kazakistan ve İtalya ile ise yakın bölge komşusudur (Tarasova D. vd. 2014). Ülkemiz, Azerbaycan ile ara sınırını teşkil eden Nahcivan bölgesinde başta ekonomik olmak üzere birçok anlamda etkindir. Yine Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ile Türkiye'nin bütünlüğü bilinmektedir. Diğer taraftan Azerbaycan Cumhuriyeti ile ülkemizin yakınlık ölçüleri bilinen bir gerçektir. Bölgede Gürcistan, Bulgaristan, Makedonya ve Sırbistan ile Türkiye'nin çok sıkı ve yakın ilişkileri mevcuttur. Kosova başta olmak üzere söz konusu ülkelere Türkiye'nin çok ciddi bir ekonomik nüfuzu söz konusudur. Son dönemde Ukrayna, Macaristan ve Polonya ile kurulan ilişkilerin artan ekonomik boyutu da iyi bilinmektedir. Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye; artan ekonomik ve politik ortaklaşmalarını son kertede Bakü-Tiflis-Borçalı-Ahıska-Ahılale-Batum-Kars yüksek hızlı demiryolu (YHD) hattı ile perçinlemişlerdir. Son 2 yıl içerisinde Özbekistan ile ilişkilerin üssel olarak artması ile bir Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Kazakistan-Özbekistan ekonomik hattından bahsetmek mümkün olmaktadır. Bu hat güneydoğuda Pakistan ve güneyde de Katar ile tamamlanmaktadır. Libya, Cezayir, Bosna Hersek, Arnavutluk, Romanya, Moldova ve Sırbistan ile gelişen ekonomik ilişkiler de bu minvalde yorumlanmalıdır. Bunun devamında da Sudan, Somali, Cibuti, Uganda ve Tanzanya ile bir hattı teşkil eder bir şekilde ekonomik ilişkilerin arttırıldığı altı çizilmelidir (Kızıldaş, M.Ç. ve Altan, M.F., 2018). Suriye'deki operasyonlar çerçevesinde Türkiye'nin kontrol ettiği alanda 5-6 milyonluk bir Suriyeli nüfusu barınmakta olup bölgede kentleşme, asayiş, ulaştırma, yerel yönetim, sağlık, eğitim, tarım, petrol ve yan sanayi, akademi ve inşaat sektörlerinde önemli adımlar atılmaktadır. Suriye'nin kuzeybatısındaki bu bölge verimli araziler, yer altı kaynakları ve Suriye'nin her bölgesinden insan ve kültür zenginliğini içerisinde barındırmaktadır. Türkiye'nin kontrolünde bölgede hâlihazırda önemli otoyollar, demiryolları ve sivil-askeri havalimanları da bulunmaktadır. Irak'ta da yine Türkiye'nin kontrolünde kayda değer bir alan bulunmaktadır. Kırsal ağırlıklı olan alan seyrek nüfuslu olup sınır boyunca bir tampon bölge hüviyetindedir. Yine bu bölgede de yer altı kaynakları bulunmakta olup genellikle sert iklim ve sık orman ve dağlık alanlara sahip bir yapıdadır. Irak ile artan ticari ilişkilerin karşılıklı yansıması olarak Türkiye bu ülkeye elektrik ve su satmakta, bu ülkeden petrol satın almaktadır. Irak ile 2. bir sınır kapısı açılması kararı alınmış olup bu sınır kapısı üzerinden oluşturulacak ticari yolun üst standartlarda bir otoyol ile doğrudan Irak'ın başkenti Bağdat'a bağlanması planlanmaktadır.

Söz konusu otoyolun Türkiye tarafından yapılması düşünülmekte iken bu yolun Türkiye sınırında, açılması planlanan Ovaköy sınır kapısından başlayarak Telaar-Musul-Kerkük-Tuzhurmatu-Bağdat güzergâhını izlemesi beklenmektedir. Söz

konusu hattın takip eden yıllarda Irak'ın güneyinde, Basra körfezine kıyısı olan, ülkenin en büyü kentlerinden birisi olarak Basra'ya da uzatılabileceği konuşulmaktadır. Söz konusu hatta takip eden yıllarda bir yüksek hızlı demiryolu (YHD) projesi de düşünülebilir. Ayrıca da işbirliği kapsamının genişletilmesine

4. Sonuç

Görüldüğü üzere kentleşme ülkeler, toplumlar ve ekonomi üzerinde bu yüzyılda her zamankinin üzerinde bir etkiye sahip olabilir. Bu etkinin yönünde planlama ve de ulaştırma ile olan ilişkisi ve de bu bağlamda ulaştırmanın performansı belirleyici bir noktadadır. Kentleşme elbette ki sadece niceliksel bir büyümeyi değil ve fakat aynı zamanda da niteliğe dayalı bir gelişimi ifade etmektedir. Bu da çok daha kapsamlı bir çalışmayı gerektirdiği gibi doğru ekonomik kalkınma, teknik ilerleme ve toplumsal gelişimin de anahtarı ve itici gücü olacaktır. Özellikle de ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde söz konusu bu husus daha önemli ve belirleyicidir. Zira gelişmiş ülkeler zaten büyük ölçüde gelişimini tamamlayıp belirli bir yönde bir karakter ve sınıf elde eden denge ve istikrar içerisindeki bir yapıya kavuşmuş bir durumdadır (Altan, M.F. ve Kızıldaş, M.Ç. 2020).

Bu anlamda yapılacak olan yatırımların kent üzerindeki etkilerinin kapsamlı ve de çok yönlü olarak tahlil, analiz ve tespitinin yapıp akabinde buna binaen eyleme dökülmesi oldukça önemlidir. Türkiye gibi ülkelerde ekonomi kalkınma kentlerdeki ve ulaştırma sistemindeki büyüme ve gelişmeyi doğrudan teşvik etmekte ve tetiklemekte ve de buna karşın söz konusu disiplinlerdeki olumlu ve olumsuz gelişmelerden de doğrudan etkilenmektedir (T.C. 10.Kalkınma Planı, 2012). Türkiye'nin stratejik konumu bilinmektedir. Ekonomi ve ticaret, Türkiye gibi coğrafi önem ve avantaja sahip olan ülkelerde ulaştırma ve kentleşme ile daha da iç içe girmektedir. Türkiye'nin bölgesel ölçekte attığı adımlar ve aldığı insiyatifler kabuğunu kırmaya yönelik adımlar olup önümüzdeki 50 yılı ve gelecek nesillerin yaşam koşullarını ciddi anlamda etkileyecektir. Bu çerçevede de Kanal İstanbul gibi yatırımların bölgesel ve küresel yük ve yolcu taşımacılığındaki yeri ve önemi ortadadır. Ancak bu noktada konunun sosyal, ekonomik, çevresel, insani, kente dair, ticari, politik, sismik ve güvenlik boyutlarının çok kapsamlı irdelenmesi ve titiz çalışılması hayati bir öneme sahiptir (Kızıldaş, M.Ç. 2016).

5. Teşekkür

Yahyâ Âlparıslan Kızıldaş'a teşekkür ederim.

Kaynakça

- Altan M.F., Kızıldaş M.Ç., Ayözen Y.E., (2020) Comparative Evaluation of the Development, Current Situation and Investment Plans of High Speed Railways on National, Regional and International Basis, İstanbul Aydın Üniversitesi, IJEMME Dergisi
- Kızıldaş, M.Ç., Altan, M.F., (2018) A Review In Term Of Service Parameters On The Modal Choice sand Mass Transport, İzmir.
- Angeloudis, P., Hu, J., Bell, M.G.H., (2012) A strategic repositioning algorithm for bicycle-sharing schemes. In: Transportation Research Board 91st Annual Meeting, Washington DC.
- Bachand-Marleau, J., Lee, B., El-Geneidy, A., (2012) Towards a better understanding of the factors influencing the likelihood of using shared bicycle systems and frequency of use.

göre ortak havalimanları ve ticaret bölgeleri oluşturulması imkân ve ihtimali de mevcuttur. Aynı ihtimal Suriye'de Türkiye kontrolündeki bölgeler için de geçerlidir (Altan, M.F. ve Kızıldaş, M.Ç. 2020).

- Transport. Res. Record: J. Transport. Res. Board 2314, 66e71.
- Altan, M.F., Kızıldaş, M.Ç., (2018) Toplu Taşımada Çok Amaçlı Karar Verme ve Metropolitan Bir Alanda Ev-İş Ulaşım Hizmeti Modellemesi, Karaelmas Fen ve Mühendislik Dergisi, ULAKBİM
- Kızıldaş, M.Ç., Altan, M.F., (2017) Evaluation of Intermodal Integration on the Context of Marmaray and Bosphorus Bridges, IRF Regional Congress, Dubai.
- Ottosson, D.B., Lin, H., Chen, C., (2012) Price elasticity of on-street parking demand—a case study from Seattle. In: TRB 91st Annual Meeting, Washington, DC.
- Chen, Z., (2017) Impacts of high-speed rail on domestic air transportation in China. J. Transp. Geogr. 62, 184–196. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.04.002>.
- Sürdürülebilir Kent içi Hareketlilik Planları (SUMP) Çalıştay Raporu, (2015) Yaşanabilir Şehirler Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ)
- Louis, J., Brisswalter, J., Morio, C., Barla, C., Temprado, J.-J., (2012) The electrically assisted bicycle: an alternative way to promote physical activity. Am. J. Phys. Med. Rehab. 91, 931e940.
- Rietveld, P., Daniel, V., 2004. Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? Transport. Res. Part A: Policy Pract. 38, 531e550.
- Altan M.F., Kızıldaş M.Ç., Ayözen Y.E., (2020) High Speed Railways, Current Status and Development Trends At International Scale and Turkey, İstanbul Aydın Üniversitesi, IJEMME Dergisi
- Vatin N., Petrichenko M., Nemova D., Staritcyna A., Tarasova D. 2014. Renovation of educational buildings to increase energy efficiency Applied Mechanics and Materials. Vol. 633-634. Pp. 1023-1028.
- Kızıldaş, M.Ç., Altan, M.F., (2018) A Review In Term Of Service Parameters On The Modal Choice sand Mass Transport, İzmir
- Altan M.F., Kızıldaş M.Ç., (2020) Yüksek Hızlı Demiryolları, Yolcu Ve Yük Taşımacılığı Karşılaştırmaları Bağlamında Küresel Ölçekli Bir Derleme Çalışması, Dicle Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi, ULAKBİM
- T.C. 10.Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği Ö.İ.K. Raporu, 2012, Ankara
- Kızıldaş, M. Ç. “Raylı Sistemlerde Küresel Ölçekteki Gelişmeler ve İstanbul-3, URL: <http://www.ulastirmadunyasi.com/?p=8>(Erişim zamanı; Ağustos, 08, 2016).