

TÜRKİYE'DEKİ MEGA PROJELER-MEKÂNSAL PLANLAMA GERİLİMİ ⁽¹⁾

Elif KIZILAY*; Fikret ZORLU**

* Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Mersin Üniversitesi

** Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Mersin Üniversitesi

Özet

(1) Bu makale 10-12 Eylül 2020 tarihleri arasında düzenlenen 7. KentSEL ve Bölgesel Araştırmalar Ağı (KBAM) Sempozyumu kapsamında sunulan aynı isimli bildirinin tam metnidir.

Submitted | Gönderim: 17.08.2020
Accepted | Kabul: 11.06.2021

Correspondence | İletişim:
kizilayelif76@gmail.com

doi: 10.5505/sjcrp.2021.92486

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde son 20 yılda "Mega Proje" adı altında büyük ölçekli kentsel yatırımlar yaygınlaşmaktadır. Az gelişmiş ülkelerdeki kentlerde ekonomik, teknik ve sosyal altyapıların eksik olması nedeniyle kamu kaynaklarının büyük bölümü bu kapsamdaki yatırımlara ayrılmaktadır. Bu da diğer kentsel hizmetlerin yeterince sunulmaması ve kentsel yaşam kalitesi ve niteliğin düşük kalması sorunu veya yerel yönetimlerin mali yetersizliğiyle sonuçlanmaktadır. Bu çalışmada Türkiye'deki büyük kentlerde planlanan, uygulamaya geçen ve uygulanamayan toplam 11 mega proje incelenmiştir. Projelerin kentlerdeki konumu, ölçeği, niteliği, kente etkisi ve fiziksel planlamada yarattığı sorunlar incelenmiştir.

Mega projeler, Türkiye planlama pratiğinde ve teorik çalışmalarda eleştiri almalarına ve fiziksel planların bütünlüğüne uymamalarına rağmen planlara sonradan eklenmektedir. Bu çalışma kapsamında planlamanın mega projelere karşı nasıl bir yaklaşım ve stratejiler seti geliştirilebileceği tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Mega Proje, Mekânsal Planlama, Türkiye

GİRİŞ

1980 sonrası dünya pazarının genişlemesi ve sermayenin ulus aşırı dolaşımının hız kazanması ile birlikte kentler daha fazla yabancı sermaye çekmek ve yatırımlardan yararlanma yarışına girmişlerdir. Bu çaba içinde "markalaşma" sloganları ile sermaye birikimi ve mekânın yeniden üretilme aracı olarak kentsel yatırımlar/projeler yapılmaya/tasarlanmaya başlamıştır. Kentsel projeler, özellikle 1980 yılında gündeme gelmesiyle birlikte bölgesel rekabetin araçları ve simgeleri olmaya başlamıştır. Bu projeler daha çok ekonomik gelişmeye katkı sağlamak ve sosyal gelişmeyi desteklemek, sosyal fayda sağlamak iddialarıyla öne sürülmüşlerdir (Bakır 2013). Bu dönemdeki uygulamalar; kentsel dönüşüm, yenileme, istihdama ve eğitime yönelik projeler ile toplu ulaşım projeleri üzerine yoğunlaşmıştır.

Flyvbjerg (2014), "mega" (milyon Dolarlık), "giga" (milyar Dolarlık), "tera" (trilyon Dolarlık) projeleri, geliştirilmesi ve inşaat süresi uzun yıllar süren kamu ve özel paydaşları içeren ve geniş toplumsal kesimleri etkileyen büyük ölçekli yatırımlar olarak tanımlamaktadır. Yatırılan maliyet ve giderlerin literatürdeki rakamsal sınıflandırmasına gerek duyulmadan büyük yatırım projelerinin yoğunluklu olarak "mega proje" olarak adlandırıldığı görülmektedir (Kubilay 2020). Türkiye finansman eksikliği nedenleriyle ilgili yaptığı çalışmada; büyük yatırımlardan (lüks konut, alışveriş merkezi, altyapı vb.) kaynaklı dış borcun arttığını vurgulamıştır. Bu projelerin planlanmasında yapılan hatalar ve dış finansman kullanılmasından dolayı toplam dış borcun yıllara göre giderek daha fazla açık vererek 431 milyar ABD Dolarını ulaştığına değinmektedir (Kubilay 2000).

Mega projeler, öngörü, maliyet, zamanlama ve çevresel etkileri nedeniyle eleştirilmektedir (Flyvbjerg 2006; Purcell 2009; Kennedy vd. 2014; Swyngedouw vd. 2002; Baysal 2017; Gürçay 2018; Eren 2019). Projelerin öngördüğü ekonomik ve sosyal faydanın yüksek olması, merkezi ve yerel yönetimlerin projeleri sahiplenmesi ve mekânsal planlara eklenmesini kolaylaştırmakta, eleştirileri etkisizleştirmektedir.

Bu çalışmada kentlerde sosyal ve ekonomik fayda sağlaması amacıyla başlatılan "mega projeler" ve mekânsal planlama sistemi arasındaki gerilimin kaynakları araştırılarak, kentlerde ve planlamada yarattığı etkisi üzerine tartışma yapılması hedeflenmektedir. Literatürde genellikle olumsuz eleştiriler alan mega projelerin Türkiye'de bulunan projeler üzerinden inceleme yapılarak; niteliği, ölçeği, konumu, sağlayacağı kamusal yarar, neden olacağı olumsuz ve olumlu etkiler ve kaynaklarının neler olduğu sorularına cevaplar aranmıştır. Bu bağlamda literatürdeki mega proje tanımlama ölçütlerinden yola çıkarak Türkiye'de bulunan "11 mega proje" seçilerek; proje maliyeti, projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi ve planlama süreci, projenin doğurduğu tartışma ve yasal/yönetimsel sorunlar, süreçler açısından incelenmiştir ve belirlenen kategorilerde değerlendirilmiştir.

Çalışma sonunda planlama-mega projeler arasındaki gerilimlerin kaynakları 5 nedende özetlenerek ve incelenen projeler örnek gösterilerek tartışılmıştır. Planlamanın bu projelere karşı nasıl bir yaklaşım ve stratejiler seti geliştirilebileceği tartışılmıştır.

YÖNTEM

Çalışma kapsamında, Türkiye'de özellikle büyükşehirlerde yoğunlaşan, ulaşım, kentsel dönüşüm, turizm, sanayi gibi farklı sektörlerden projeler arasından, Flyvbjerg'in (2006; 2014) mega proje tanımına göre maliyetleri 1 milyar ABD

Dolarından fazla olan 11 "mega proje" seçilmiştir. Seçilen projeleri incelemeye yardımcı olması için; Pitsis vd. (2018) çalışmalarından elde edilen "mega proje" incelemelerinde kullanılan (proje maliyeti, projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi, proje riskleri, projenin belirsizlikleri, projenin organizasyon yapısı, projenin doğurduğu tartışma ve çatışmalar ve projenin yasal ve yönetsel) özelliklerden faydalanılmıştır.

Çalışma kapsamında seçilen projeler, bu özelliklerinden yola çıkarak oluşturulan ölçüt setlerine (proje maliyeti, projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi ve planlama süreci, projenin doğurduğu tartışma ve yasal/yönetsel süreçleri) göre incelenmiştir. Ölçüt setlerinden yola çıkarak değerlendirme kategorileri oluşturulmuştur. Projelerin planlama süreçleri ve organizasyon özellikleriyle ortaya çıkan bu kategoriler sırasıyla;

- Plan kapsamında öngörülen ve yürütülen projeler,
- Planlarda öngörülemez ve plana uyumlandırılamayan projeler,
- Plan kapsamında öngörülememesine rağmen plana uyumlandırılmaya çalışılan projeler,
- Planlarda öngörülemez ve çevresel olumsuz etkileri olan projeler,
- Planda gündeme gelmiş ancak kabul edilmemiş ve geri çekilmiş projeler

olarak beş kategoride değerlendirilmiştir. Son olarak ise mega projelere karşı nasıl bir yaklaşım ve stratejiler seti geliştirilebileceği tartışılmıştır.

Çalışma kapsamında mega projeleri kuramsal tartışmalarını konu alan ve seçilen proje örneklerini içeren akademik çalışmalar, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) çalışmaları ve gazete haberleri incelenerek hazırlanmıştır. Görseller; incelenen çalışmalardan ve çeşitli internet sitelerinden derlenerek eklenmiştir.

LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Flyvbjerg (2014) mega projelere yönelik asgari koşullar tanımlarken, pratikte herhangi bir ölçüte dayanmaksızın 50 milyon Dolarlık bir proje için de 1 milyar Dolarlık bir proje için de mega kavramı kullanılabildiğini belirtmektedir. Literatür kapsamındaki tanımına göre; bir "mega" proje tek başına düşük gelirli bir ülkenin ulusal ekonomisini kolayca aşabilecekken; bir "giga" (milyar Dolarlık) proje ise orta gelirli bir devletin kazançlarını aşabilir ve tek bir "tera" (trilyon Dolarlık) yatırım projesi de dünyanın gelişmiş 20 ülkesinden birinin gayri safi yurt içi hasılası (GSYİH) ile karşılaştırılabilir. Günümüzde mega projelerin içeriklerine bakıldığında; uluslararası havalimanları, barajlar, akıllı kentler, yüksek hızlı demiryolları, limanlar, otoyollar, hastaneler, olimpiyat projeleri, iş merkezleri (karma kullanım), kentsel dönüşüm projeleri gibi kullanımları kapsamaktadır. Son yıllarda özellikle ulaşım, enerji, su ve tarım sektörlerinde altyapı projelerine yapılan yatırımlar hızla artmaktadır (Flyvbjerg 2014).

Flyvbjerg (2006) mega projelerin beraberinde getirdiği problemleri beş başlık altında sıralayarak; uzun planlama hayalleri ve karmaşık ara yüzler içermeleri sebepleriyle riskli olmalarına, karar verme süreçlerinde çelişkilerin ve çok aktörün olmasına, projenin kapsamının süreçte değişmesine, bütçelerin yetersiz olmasına ve yanlış hesaplardan dolayı maliyet taşmaları görülmesine veya fayda eksikliklerine değinmiştir. Büyük yatırımların planlanması ekonomiyi büyütme gideceğinden devletler için otorite ve güçlenmeye giden bir araç olarak görülmesiyle beraber planlamanın önemli bir meselesine dönmüştür ve bu şekilde planlamanın kurumsal yapısının artık daha az demokratik ve daha az katılımcı odaklı olacağı söylenmektedir (Purcell 2009). Bu noktada bir sonraki adım bu oluşumun meşrulaşması, yani tüm müdahalelerin yasal zemine

oturtulması sürecinin geleceğini vurgulayarak projelerin uygulanmasını planlamada esnetileceğidir (Purcell 2009). Mega projeler beraberinde riskler ve sorunlar getirmektedir ve bu risklerin kaynağında denetim dışılık, makro politikalardan kopukluk, kamu maliyesine yükler, kayırmacı ortak seçimleri, finansmanda sorunlar, çevre tahribatı ve arsa spekülasyonu gibi mega sorunlar sıralanmıştır (Sönmez 2016).

Kennedy vd. (2014) hazırladıkları teknik raporda mega projelerin belediyeler açısından risk içerdiği ve tasarruf paketi olmadığı için kentlerde yaşam kalitesi düşük alanlara hizmet verilemediğinden çöküntü alanları oluştuğunu söyleyerek mega projeleri eleştirmişlerdir. Hu vd. (2015) mega projelerin yönetim modeli ile ilgili yaptıkları analizlerde İngiltere, ABD ve Avustralya gibi gelişmiş ülkelerin daha uzun deneyimlerinden dolayı avantajlı ve başarılı olduklarını tespit ederken; Rusya, Hindistan, Türkiye ve Vietnam gibi ülkelerin bu konuda zayıf ve eksik kaldıklarını tespit etmişlerdir. Zidane vd. (2012) mega proje deneyimleri üzerinden öğrenilen zorluklar ve çıkarılacak dersleri vurgulamak amacıyla yapmış oldukları çalışmada mega projelerin büyüklük, maliyet, zaman, başarı, paydaşlar, proje yönetim modeli ve kompleks bileşenlerinin niceliklerinin artmasının riski ve karmaşık bir süreci beraberinde getirdiğine değinmişlerdir.

Literatüre bakıldığında, mega projelerin genellikle finansal boyutuyla ele alındığı söylenebilir (Eren 2019; Pitsis vd. 2018). Pitsis vd. (2018) mega projeleri tanımlarken ve incelerken, sadece yüksek proje maliyeti ölçütüne bakılmaması gerektiğini söyleyerek, maliyet ölçütüne ek olarak yedi farklı özellik sıralamışlardır. Pitsis vd. (2018) göre projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi, proje riskleri, projenin belirsizlikleri, projenin organizasyon yapısı, projenin doğurduğu tartışma ve çatışmalar ve son olarak projenin yasal ve yönetsel özellikleri mega projeleri incelerken ele alınması gereken diğer önemli ölçütlerdir ve projelerin içinde bulunduğu sosyal ve örgütsel yönetimindeki kompleksliği, bu projelerin bileşenlerinin çeşitliliğine bağlıdır.

Swyngedouw vd. (2002) çalışmalarında kentsel yeniden yapılanmanın dönüşüm aracı olarak mega projelerin neoliberal politikaların bir parçası olarak öne sürüldüğüne değinmişlerdir. Bu projeler daha çok kentlerin dinamiklerinden kopuk olmasından dolayı farklı aktörlerin ve teşviklerin koordinasyonu ile çelişki içindedirler (Swyngedouw vd. 2002). Mega projelerin şeffaf olmayan araçlarla uygulandığı ve bu süreçte planlama mekanizmalarının kullanılmadığı ileri sürülmektedir (Eren 2019; Wilson ve Swyngedouw 2015).

Mega projelerin sistematik bir kentsel yönetim biçimiyle ve daha esnek olmasıyla verimli olabilecekleri ve küresel kentsel değişime daha iyi adapte olabilecekleri savunulmaktadır (Swyngedouw vd. 2002). Daha esnek ve ağ odaklı bir yaklaşımın da "aşağıdan yukarıya", daha az hiyerarşik ve daha katılımcı dinamikler oluşturur. Swyngedouw vd. (2002) mega projelerin yere özgü taleplere cevap veren mekânsal yatırımlar olmasını vurgulayarak, mega projelerin kamu yararı ilişkisi üzerine tartışmalar sunmuşlardır. Othman (2014) ise mega projelerin zorluklarını ele alan kavramsal bir model tartışması yapmıştır. Mega projeler sırasıyla mühendislik (teknik, tasarım), yönetsel ve politik sürdürülebilirlik (çevresel, ekonomik, sosyal) gibi zorlukları barındırmaktadır (Othman 2013; Othman 2014).

Türkiye'de mega projeler üzerine inceleme ve kuramsal tartışma içeren çalışmalar özellikle son yıllarda artmıştır. Literatür taraması sonucunda İstanbul odaklı çalışmaların yoğunlukta olduğu görülmektedir. Bu çalışmaların çoğu tekil ya da benzer türde projelerin incelenmesini kapsamaktadır. Ayrıca projelerle ilgili incelemelere ve bilgilere TMMOB raporları ve çevre etki değerlendirme (ÇED) raporlarında da rastlanmıştır.

Bir projeyi mega proje olarak adlandırmak için büyüklük ve çekicilik kıstasları göz önünde bulundurulabilir (Baysal 2017). Mega projelerin ekonomik gelişmeye sunacağı katkı abartılı gösterilerek, çevresel ve toplumsal maliyet hafife alınmaktadır (Baysal 2017).

Meşhur vd. (2019) "İstanbul'da Büyük Ölçekli Mega Projeler ve Planlama Süreçleri" başlıklı kitapta İstanbul'da bulunan bazı mega projelerin etkilerini ve projelerin süreçlerini incelemiştir. Benzer bir çalışma olan ve 2017 yılında Mimar.ist dergisi tarafından derlenen "Mega Projeler ve İstanbul" başlıklı sayıda mega projelerin İstanbul'da yarattığı kentsel değişim temasına yönelik tartışmalar yapılmıştır yürütülmüştür. Gürçay (2018) mega projeler üzerine hazırladığı kapsamlı çalışmasında mega projelerin sosyo-ekolojik sürdürülebilirlik etkilerine odaklanarak, İstanbul'da bulunan 3. Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Havalimanı, Kanal İstanbul ve yeni İstanbul projelerini incelemiştir.

TÜRKİYE'DE MEGA PROJE DENEYİMLERİ

1980 ve 2000 yılları arasında "küresel kent" kimliği altında siyasi dönemler ve ülke bağlamına göre farklı dönemlerde çeşitli sosya-mekansal etkiler göstermiştir (Öztürk 2017). Türkiye'de büyük ölçekli kentsel projeler liberalleşme ve sermaye birikimi politikasının bir aracı olarak ortaya çıkmıştır (Öktem, 2006; Türkün vd. 2014). 1984-1989 döneminde ağırlıklı olarak emlak ve turizm eksenli yürütülen bu projeler, küresel ekonomiye eklenme için gerekli olduğu öne sürülen lüks ofisler, alışveriş merkezli, konutlar ve otellerdir (Öktem 2006; Türkün vd. 2014).

1989-1994 döneminde büyük sermaye gerektiren birçok proje ekonomik krizin etkisiyle durdurulmuş ve yeniden incelemeye alınmıştır (Öktem 2006; Türkün vd. 2014). Özellikle İstanbul'da yoğunlaşan bu projelerin durma noktasına gelmesi nazım imar planı raporunda da yer edinmiştir. 1995 yılında onanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Nazım Planı raporunda; kent için önerilen politikalar tarihi kent dokusunu korumak, uluslararası ölçekte spor, kültür, ticaret ve servis alanları düzenlemek, kültürel ve sosyal aktiviteleri iyileştirmek, uluslararası konferans, kongre, sanat, ve kültür merkezleri yaratmak, müze ve arşiv merkezleri açmak, turizm potansiyelini geliştirmek, uzmanlaşmayı cesaretlendirmek, rekreasyon ve turizm alanlarının kalitesini iyileştirmek, sanayiye desantralize etmek, hizmet sektörünün gelişmesini desteklemek, ulaşım ve iletişim sistemini iyileştirmek amaçlandıysa da yaşanan sermaye yetersizlikleri kentsel proje atılımlarında bir durağanlığa sebep olmuştur (Öktem 2006; Türkün vd. 2014; Öztürk 2017). 1998 yılından sonra ise kentsel proje yatırımları tekrar hareketlenmiştir. 1999 depremi sonrasında, 2001 yılında Zeytinburnu Kentsel Dönüşüm Projesi, Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projesi, Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi, Miniatürk, Feshane, Formula 1, Fransız Sokağı, Haliç Kültür Vadisi, Rahmi Koç Müzesi, Kadir Has Üniversitesi, Sütlüce Kültür Merkezi projeleri geliştirilmiştir. 2003 yılından sonra ise, bir önceki dönemde gündeme gelen büyük vizyon projelerine (Haydarpaşa Limanı, Galataport, Haliç Kültür Vadisi, Sirkeci Garı, Çamlıca Kulesi, Sütlüce Kongre Merkezi, İstanbul Mall, Dubai Kuleleri gibi) yenileri de eklenmiştir (Öktem 2006; Türkün vd. 2014; Öztürk 2017)

Sönmez (2017) mega projeleri geniş kapsamda özelleştirmesinin bir parçası olarak adlandırarak, 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul gibi büyük projeleri sermaye birikimine açılan projeler olarak görmektedir.

Özellikle 2000 yılından itibaren sadece İstanbul değil Ankara İzmir gibi büyük şehirlerde mega projelerinin sayısının arttığı görülmektedir. Son 20 yıl; kentsel dönüşüm, turizm, ulaşım, ticaret ve sağlık sektörlerinde projelerin geliştirildiği bir dönemi kapsamaktadır. Bu çalışmada incelenen "mega projeler" Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1: İncelenen projeler, alan büyüklükleri ve toplam maliyetleri

Kaynaklar:
megaprojeleristanbul.com;
TMMOB çalışma raporları
(2014; 2018; 2020)

Proje Adı	İlan Tarihi	Bitiş tarihi	Alan (ha)/ Ölçek	Maliyet (ABD Doları)
3. Havalimanı	2010	2018	7.650	42,5 milyar
Galataport (Salıpaazarı Kruvaziyer Liman Alanı)	2002	Tamamlanmadı	11,2	2,1 milyar
Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi	2010	Tamamlanmadı	131	Bulunamadı
Marmaray (tüp geçit)	1998	2013	13,5 km	5,6 milyar
Zorlu Center	2007	2013	10,2	2,5 milyar
Ankapark	2012	Tamamlanmadı	90	1,1 milyar
Ankara Bilkent Şehir Hastanesi	2010	2019	100	
Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi	2004	Etaplar halinde devam ediyor	1.582	Bulunamadı
İzmir Körfez Geçiş	2014	Henüz başlamadı	16 km	1,6 milyar
İzmir Fuar Alanı (EXPO)	2012	İptal edildi	-	4,1 milyar
Vestel City	1989	1994	110	Bulunamadı

İstanbul 3.Havalimanı Projesi

Halihazırda faal olan havaalanlarına ek olarak 2009 yılında İstanbul Çevre Düzeni Planında Silivri-Gazitepe bölgesinde havaalanı önerisi bulunulmuştur. Rezerv alan olarak mevcut havalimanlarının artması beklenen yolcu trafiğini hafifletmesi amacıyla Silivri'de yapılması planlanan 3. Havalimanının konumu değiştirilerek (Şekil 1) ve işlevsel ölçeği artırılarak 2012 yılında Arnavutköy bölgesine taşınmıştır⁽¹⁾ (Gürçay 2018; Gülersoy ve Yazıcı Gökmen 2014). Bu durum çevre düzeni planında da plan değişikliği gerektirmiştir. İstanbul'un 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında 3. Havalimanının şimdiki konumu ve çevresi, orman alanlarını, kıyı rehabilitasyon alanlarını, kırsal yerleşim alanlarını ve jeolojik açıdan elverişsiz alanları kapsamaktadır (Gürçay 2018).

Bölgesel ve uluslararası ölçekte yolcu ve yük taşımacılığı yapması amacıyla başlanılan projenin toplam alanı 4 etap olmak üzere yaklaşık 7.650 hektardır (Gürçay 2018). İşlevsel olarak mega havalimanı projelerinde karşılaşılan "aetropolis" (havalimanı-şehir) kavramına uygun bir şekilde tasarlanmıştır. Yılda toplam 150 milyon yolcu (Çınar 2017) kapasitesi öngörüsü bulunmaktadır. Havalimanına, kent merkezinden ulaşımın sağlanması amacıyla 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolu projeleriyle entegre bir şekilde başlatılan projenin yapım sürecinde; doğal çevrede yaratacağı tahribat ve kentsel gelişimde olumsuz etkileri olabileceği sebepleriyle meslek odaları, vakıflar ve kamuoyu tarafından açılan dava süreçleri yaşanmıştır (TMMOB 2014). 2019 yılı Nisan ayı ve 2020

(1) Bu değişiklik 8 Eylül 2012 tarih, 28405 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 2012/3573 no'lu Bakanlar Kurulu Kararıyla gerçekleştirilmiştir (Tolunay 2015).

Ağustos ayları arasında hizmet verilen yolcu sayısı 66,3 milyondur (İstanbul Airport, n.d.). Dört etapta tamamlanması planlanan projenin hedef yılı 2039'dur (Gürçay 2018). Henüz ilk yıl için önerdiği doluluk oranına ulaşmaması ve finansman sorunları nedeniyle proje kapsamında bulunan diğer inşaatlara başlanılmamıştır.

İstanbul 3. Havalimanı Projesi, plan kapsamında öngörülmemesine rağmen plana (ölçek, konum değişikliği ile) uyumlandırılmaya çalışılan projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.



Tablo 1: 3. Havalimanının 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planındaki ilk ve yeni konumu (Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009)

Salıpaazarı Kruvaziyer Yat Limanı Projesi (Galataport)

1993 yılında sit alanı ilan edilen bölge, 1994 yılında ise Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Bölgede plan yapma yetkisi Turizm Bakanlığına geçmiştir (Övet vd. 2019; Çayır 2008). 2001 yılında Türkiye Denizcilik İşletmesi, Salıpaazarı Limanı'nın yolcu limanına dönüştürülmesi konusunda hizmet alım ihalesi yapmak üzere yetkilendirilerek, 2004 yılında Kruvaziyer Limanı kavramına ilk kez Kıyı Kanunu'nda yer verilmiştir.⁽²⁾ Galataport Proje alanı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda plan sınırı dışında bırakılmış, 2010 yılında ise Özelleştirme İdaresi söz konusu alanın özelleştirilmesinin planlandığını açıklamıştır (Övet vd. 2019, 177).

(2) Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı 2004 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Övet vd. 2019, 176).

Turizm öncelikli olmakla birlikte ticaret, kültür ve ulaşım amaçlı tasarlanan projenin toplam alanı yaklaşık 11 hektardır. 2002 yılında açıklanan projenin inşaatına 2013 yılına kadar devam eden dava süreçlerinden dolayı geç başlanılmıştır. 16 Eylül 2013'de ikinci kez ihaleye çıkılan projeye; TMMOB tarafından 2006 yılında hazırlanan raporlara dayanarak kentsel sit alanı içinde kalması, kıyı kanunu limitlerinin üzerinde olması, yaşanabilecek trafik, ulaşım problemleri ve tarihi doku içinde üretilen mekanın silüet sorunları gibi gerekçelerle davalar açılmıştır.

Danıştay kararıyla iptal edilen proje için Turizm Teşvik Kanunu'nda yapılan kanun değişikliğiyle Özelleştirme İdaresi'ne göre projenin yapılmasına yasal bir engel kalmamıştır. Proje öncelikli olarak turizm amaçlı olsa da bulunduğu ticaret alanı nedeniyle alışveriş merkezi niteliğindedir. Alışveriş Merkezi Yatırımcıları Derneği raporuna göre; İstanbul'da hali hazırda faal olan alışveriş merkezi (AVM) sayısı 125'tir (Emlak Kulis 2020). Galataport projesinin faaliyete girmesiyle birlikte kişi

SKETCH

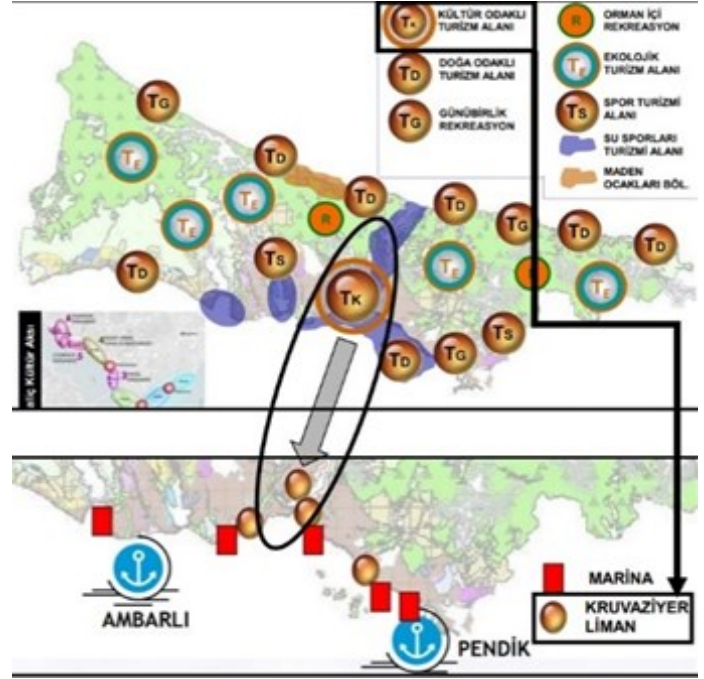
Year | Yıl 2020
Volume | Cilt 02
Number | Sayı 02

"Türkiye'deki Mega Projeler-Mekânsal Planlama Gerilimi"
Elif Kızılay, Fikret Zorlu



Şekil 2: 3. Projenin konumu 1/5000 Nazım İmar Planı (Kaynak: DOKAY-ÇED 2015)

2009 yılı revizyon edilmiş onaylanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında "Liman ve Kültür Turizmi Alanı" içerisinde kalan Galataport Limanı, plan açıklama raporunda "Kruvaziyer Liman Alanı" olarak tanımlanmıştır (Övet vd. 2019).



başına düşen alışveriş merkezi metrekaresi artacağı ve AVM'lerin doluluk oranlarını tamamlama riskinin artabileceği söylenebilir. Bu durum Galataport projesinin de kendi hedefine ulaşamama ihtimalini artırmaktadır. Ayrıca faaliyete geçmesiyle birlikte mevcutta çevresinde bulunan Kemeraltı Caddesi, Meclis-i Mebusan ve Boğazkesen caddelerinde bulunan trafik sıkışıklığını artırma riski göz önünde bulundurulursa; bu durumun kullanıcı tercihini olumsuz etkileyeceği, ticari fonksiyonların kapasite kullanım oranlarında ve cirolarında düşüşler olabileceği söylenilebilir.

Salıpazarı Kruvaziyer Yat Limanı Projesi, planda öngörülmemesine rağmen plana (kanun değişikliği ile) uyumlandırılmaya çalışılan projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.

Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi

Ankara'nın kuzeyinde yer alan gecekondular alanlarının fiziksel çevrede ve yaşam kalitesinde yarattığı kötü koşulların önüne geçilmesi ve kentin kuzey girişinde daha kaliteli bir çevre üretilmesi hedefiyle hayata geçirilmiş bir projedir. Proje öncesi plan yapımına olanak vermediğinden kapsamlı plan değişikliği yapılmıştır. Ancak uygulama süreci projeye özel bir model (TOKİ, Büyükşehir Belediyesi ve kat karşılığı anlaşmasıyla müteahhitler) gerektirdiğinden alana özel başlatılan proje aynı zamanda kentsel dönüşüm kanununun temelini oluşturmuştur⁽³⁾ (Yüksel 2007). Toplam büyüklüğü 1.582 hektar olan alanda 10.500 adet gecekondunun tahliye edilmesi hedeflenmiş; 18.000 adet yeni konut kullanımına ek olarak ticaret, turizm, rekreasyon alanları, sağlık merkezleri gibi birimlerin inşa edilmesi kararları getirilmiştir. Planlanan alanda 25.000 kişi yaşarken proje sonrasında toplam nüfusun 72.000 kişiye çıkması ön görülmüştür.

İlk etabı tamamlanan projede daha önceden oturan nüfusun aynı bölgede kalmayı tercih edememesi nedeniyle farklı bir sosyal grup gelmiştir. Yalnızca kentin belirli bir alanını kapsayan bir kentsel dönüşüm öngörüyor olması ve projenin, kendisini özel bir yasal altlıkla destekliyor olması Türkiye'deki diğer örneklerden ayrılmasına sebep olmuştur. Kentin belirli bir bölümünü kapsamaması nedeniyle parçacı yaklaşımların egemen olmasına yol açması sebebiyle eleştirilmiştir.

(3) 2004 yılında 5104 sayılı "Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi" kanunu çıkarılmıştır.



Şekil 3: Kuzey Ankara Kent Girişi Projesi ve uygulama sonrası görünümü (Kaynak: Yüksel 2007; toki.gov.tr)



Amaç kısmından da anlaşılacağı üzere, yalnızca dönüşümün fiziksel yönüne odaklanılmış ve alanda yaşayan gecekondu sahiplerinin sosyo-ekonomik durumuna ilişkin herhangi bir amaç belirtilmemiştir (Daşkiran ve Ak 2015). Büyük ölçekli bu tür kentsel projelerde kira fiyatları düşük gelir grubunun dönüşüm sonrası aynı alanda barınamamasına neden olmaktadır. Dolayısıyla sosyal dönüşüm ve kentin bu bölgesinde ödenebilir (*affordable*) konut stokunu da azalttığı söylenebilir.

Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi, plan kapsamında öngörülememesine rağmen plana uyumlandırılmaya çalışılan projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi

Proje alanı 2005 yılında "Özel Proje Alanı"⁽⁴⁾, 2013 yılında da 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından "Riskli Alan"⁽⁵⁾ ilan edilmiştir (Ünver ve Suri 2020).

Toplam alanı 1.310.000 m² olan proje 2010 yılında açıklanmış ve toplamda 34 inşaat firmasının elinden çıkacak şekilde projelendirilmiştir. Projenin 26 etaptan oluşması finansman gerçekleşme açısından avantaj olsa da üretilen konut sayısının yüksek olması bölgedeki konut arzında hızlı bir artışa neden olabilecektir. Diğer yandan alan çevresinde mevcutta yaşayan nüfusun sosyo-ekonomik yönden alt ve orta geliri grubu olması nedeniyle, orta ve üst gelir grubuna yönelik talebin oluşması beklenen fiyatlarla satışın gerçekleşmemesi riski bulunmaktadır.

Finansmanında öz kaynak oranı düşük olduğundan yapımının tamamlanabilmesi için daire satışların gerçekleşmesi beklenmektedir. İlk sekiz etap için bu olsa bile talebin durması nedeniyle finansman akışı olmamış ve yapım sürecinin gecikmesi nedeniyle mülk sahipleri kat karşılığı ev sahibi olmamış ve geçici olarak alanda olup bölgede yaşayan kiracılar ise; yapılarıdaki kira fiyatlarının yüksekliğinden başka bölgelere taşınmıştır. Orta alt grubunun ödeyebileceği konut stokunun azalmasına neden olmuştur. Hem Türkiye ve İstanbul'daki yüksek konut üretimiyle talebin azalması nedeniyle projede öngörülen satış

(4) 09.03.2005 Tarihli 1/5000 Ölçekli Kadıköy-Merkez ile E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planında "Özel Proje Alanı" ilan edilmiştir.

(5) 6306 Sayılı Kanun uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, Bakanlar Kurulunun 09.05.2013 tarih ve 2013/4749 sayılı kararı ile 134 hektarlık alan "Riskli Alan" ilan edilmiş, 31.05.2013 tarih 28663 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



Şekil 4: Fikirtepe kentsel dönüşüm projesi çevresi ve proje örnekleri (Kaynak: megaprojeler.com; emlakkulisi.com)

gerçekleşmemiş. Sonraki etapları durmuştur. Projenin kamuoyunda tartışıldığı ve gündeme konu olduğu duruma bir örnek verildiğinde; Hürriyet gazetesinin haberine göre Fikirtepe Kentsel Dönüşüm projesindeki paydaş firmalardan olan Anka, Vartaş ve Dumankaya firmalarının iflaslarından kaynaklı bakanlığın devreye girdiği söylenmektedir (Hürriyet 2018). Proje, henüz tamamlanamaması, anahtar teslimi bekleyen mağdur vatandaş ve iflas eden firma haberleriyle halen gündemden düşmemektedir.

Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi, planda öngörülmeyen ve plana uyumlandırılmayan projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.

Ankapark Projesi

İmar planlarında öngörülmeyen projenin süreci Atatürk Orman Çiftliği'nden 900.000 metrekarelik alanın 2012 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile dönüşüm ve gelişim alanı olarak tahsis edilmesi ile başlamıştır.⁽⁶⁾ Turizm yatırımı olarak başlatılan tema parkı ve "disney land" konsepti barındıran projeye yılda 2 milyon turist, 10 milyon ziyaretçi gelmesi öngörülmüştür (TMMOB 2020). Atatürk Orman Çiftliği'ne konumlandırılmasından ve sit alanı arazisi olmasından kaynaklı projeye birçok dava açılmıştır.



Şekil 5: Ankapark projesi vaziyet planı (Kaynak: Aykırı Akademi 2017)

SKETCH

Year | Yıl 2020
Volume | Cilt 02
Number | Sayı 02

"Türkiye'deki Mega Projeler-Mekânsal Planlama Gerilimi"
Elif Kızılay, Fikret Zorlu

Proje kamuoyunda tepki almıştır. Devam eden ve sonuçlanan bazı davalara rağmen projenin bir kısmı tamamlandıktan sonra yürütülmesi durdurulmuştur.

Ankapark projesi, planda kapsamında öngörülemeden ve çevresel zarar yaratacağından kaynaklı büyük olumsuz etkileri olan proje kategorisinde değerlendirilmiştir.

İzmir Körfez Geçişi Otoyol ve Raylı Sistem Projesi

(7) Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından Yüksel Proje Uluslararası AŞ'ye hazırlatılan İzmir Körfez Geçişi Projesi 25.06.2015 tarihinde açıklanmıştır.

İzmir Körfez Geçişi Projesi 2015 yılında açıklanmıştır⁽⁷⁾ (TMMOB, 2018). İzmir kentini kapsayan ve yürürlükte olan 1/100.000 ölçekli il çevre düzeni planı, 1/25.000 ölçekli il çevre düzeni planı, 1/25.000 ölçekli nazım imar planı, 1/5.000 ölçekli nazım imar planları ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planları bulunmaktadır. Ancak İzmir Körfezi Geçiş Projesi bu planların hiç birinde yer almamaktadır. İzmir'in bütün ölçeklerdeki plan kademelerinin hiç birisinde böyle bir köprü-tünel geçişi ve projesi gereklilik olarak da ortaya koyulmamıştır (TMMOB 2018).



Şekil 6: İzmir Körfez Geçişi Projesi güzergahı ve çevresi (Kaynak: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2016)

İnciraltı Fuar Alanı Projesiyle entegre bir yatırım olarak hizmete açılması hedeflenmektedir. Projenin 3,5 milyar lira maliyetinin olacağı hesaplanmış ve projeye henüz başlanılmamış olup sadece proje etütleri tamamlanmıştır (TMMOB 2018). Bütüncül olarak planlama yapılmaması, analiz ve sentez süreçlerinin göz ardı edilmesi, geri sahası ile herhangi bir etkileşim sağlanmaması, taşıtla erişimin sağlanamaması, yoğun deniz trafiğinin bulunduğu İzmir Körfezi'nde konumlanması ve plana dair herhangi bir fizibilite ve kapasite raporunun olmaması gerekçeleri ile dava açılmıştır.

İzmir Körfez Geçişi Otoyol ve Raylı Sistem Projesi, plan kapsamında öngörülemeden ve büyük olumsuz etkileri olan proje kategorisinde değerlendirilmiştir.

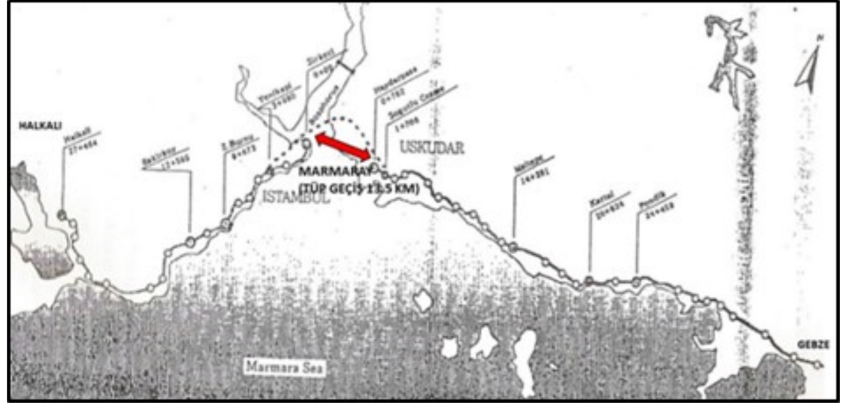
Marmaray Projesi

İlk fizibilite çalışması 1985 yılında yapılan projenin, 1992 yılında eskiz çizimleri hazırlanmıştır. Planda öngörülen ve Ulaşım Master Planın da bir parçası olan Marmaray Projesi için 1997 ihaleye çıkarılmış ve proje kamuoyuna 1998 yılında açıklanmıştır. Halkalı - Gebze banliyö hattının bir parçası ve ilk etabı olan tüp geçiş kısmıyla birlikte, 3 etapta bitirilmesi planlanmıştır (Hatipoğlu 2009). 2001 ekonomik krizinden kaynaklı finansman ve teknik zorluklar nedeniyle daha geç başlanılarak inşaat temelleri Ağustos 2004'te atılmıştır. Projenin 2010 yılında tamamlanması beklenirken arkeolojik buluntular ve çalışmalardan ötürü 2013 yılında tüp geçiş kısmı 2013 yılında tamamlanmış ve hizmete açılmıştır.

SKETCH

Year | Yıl 2020
Volume | Cilt 02
Number | Sayı 02

"Türkiye'deki Mega Projeler-Mekânsal Planlama Gerilimi"
Elif Kızılay, Fikret Zorlu



Şekil 7: Marmaray hattının güzergahı (Kaynak: Hatipoğlu 2009)

Banliyo hatlarla entegre hizmet veren Marmaray tüp geçişin hedeflenen günlük 450.000-500.000 yolcu sayısına özellikle hizmet verdiği ilk yıllarda yaklaşmasıyla ve boğaz geçişinin 4-5 dakika kadar sürmesi, 76 km olan Halkalı-Gebze hattının süresini de 120 dakikaya düşürmesiyle İstanbul ulaşımına kolaylık sağlamıştır (TRT Haber 2019). Böylece banliyö hattının yolcu sayısına da katkıda bulunduğu söylenebilir. Ayrıca Marmaray hattı Yenikapı ve doğusunda Söğütli Çeşmenin bağlantıları ana transfer merkezi olarak gelişmesini sağlamıştır.

Marmaray Projesi, plan kapsamında öngörülen ve yürütülen projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.

Zorlu Alışveriş ve İş Merkezi (Zorlu Center) Projesi

(8) 18.06.1993 onaylı 1/5000 ölçekli Beşiktaş Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Planı ve 10.12.1993 tarih onaylı 1/1000 ölçekli Beşiktaş Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgesi Uygulama İmar Planlarına göre planlama alanları karayolları tesisleri sahası olarak belirlenerek, Maliye hazinesine ait karayolları tesisleri sahası Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 11.08.2006 ve 2006/70 sayılı kararıyla özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır.

Proje alanı 2006 yılında özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır⁽⁸⁾ (Uzun vd. 2019, 162). 2007 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından alanın satışa çıkarılması ve Zorlu Gayrimenkul'ün ihaleyi 800 milyon dolara alması ile proje süreci başlamıştır. Boğaziçi Sit Alanı'nı kapsayan etkileme ve görünüm alanı içinde kalan planda "kamu tesis" ve "konut" kullanım alanı olarak işlevlendirilmişken, parselde özel nazım ve uygulama imar planı hazırlanmış ve yeni kullanımı "turizm, kongre merkezi, ticaret ve kültürel tesis alanı" olarak değiştirilerek yüksek yoğunluklu inşaat ve imar izni verilmiştir (Erturan ve Türk 2015).

Bu nedenlerden dolayı projeye 2008 yılında TMMOB tarafından dava açılmıştır. Ancak 2009 yılında TMMOB'nin kazandığı davaya Zorlu Holding tarafından yapılan itirazların Danıştay tarafından kabul edilmesiyle projenin inşaatının başlatılmasına onay vermiştir (Erturan ve Türk 2015). Projenin uygulanabilir



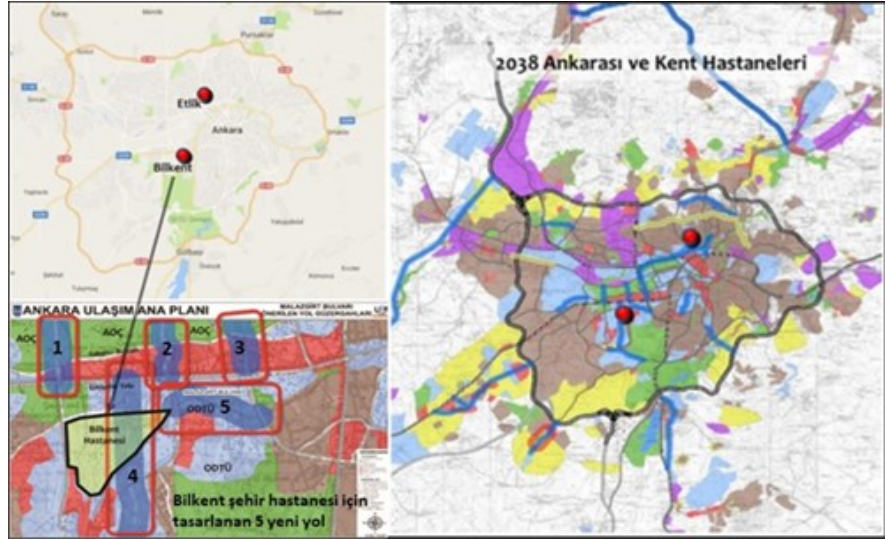
Şekil 8: Zorlu Alışveriş ve İş Merkezi (Zorlu Center) Projesi arazi üst görünüm (Kaynak: arkitera.com)

çıkabilmesi için verilen yüksek emsal değerlerinden dolayı İstanbul'da bulunan toplam alışveriş merkezi alanı kapasite kullanım oranı artırmıştır. Mevcut durumda trafiğin yoğun olduğu bir bölgede yapılmış olması çevresindeki yolların yoğunluğunu daha fazla artırmıştır. Proje 2013 yılında tamamlanmış olup, %100 doluluğa ulaşmıştır. Alana özel tanımlanan "Turizm, kongre merkezi, ticaret ve kültürel tesis alanı" kullanım kararı getirilmesi durumu; planlamada karma kullanım (TICK, TICT, TICTK) lejantlarının eklenmesine sebep olarak mekânsal plan kararlarını esnettiği ve karma kullanım modeli için başlangıç noktası niteliğinde olduğu söylenebilir.

Zorlu Alışveriş ve İş Merkezi (Zorlu Center) Projesi için, plan kapsamında öngörülme ve plana (mevzuat değişikliği ile) uyumlandırılmaya çalışılan projeler kapsamına kategorisinde değerlendirilmiştir. Bu kategoriye ek olarak, proje tamamlanması ve işlevselliği yönüyle de yürütülen projeler kapsamında değerlendirilmiştir.

Ankara Şehir Hastanesi Projesi

Sağlıkta özelleştirme ve kamu özel işbirliği programının bir parçası olarak planlanmamıştır. Plan öngörülmesi dışında alan bazlı yerinde karar verilmiştir. TMMOB ve Ankara Tabip Odasının (2017) hazırladığı şehir hastaneleri raporuna göre; Şehir hastanesi, 12 hastanenin kapatılmasına neden olmuştur. Erişim dezavantajlı bir konumda olup, kentin orta üst ve yüksek gelir grubuna yakın bir bölgededir onlarda özel hastaneyi tercih etmektedir orta ve düşük gelir grupları için uzaktır. Şehir Hastanelerinin metrekaresi 848 ABD dolarına mal olmaktadır (Erkan 2019).



Şekil 9: Ankara Şehir Hastanesi'nin Konumu
(Kaynak: TMMOB ve Ankara Tabip Odası 2017)

Kamuya maliyeti fazla olan şehir hastanelerinin, Kamu Sağlık Bakanlığı giderini karşılamamaktadır ve kamuya maliyeti fazladır. Hastanenin 3711 yatak kapasitesi bulunmaktadır. Çevresinde fonksiyonel dönüşüme olanak veren bir konumda değildir. Açılmasıyla birlikte kapatılan hastanelerin çevresinde bulunan kullanımların da atıl kalmasına sebep olabileceği söylenebilir. Hastaların ulaşım maliyeti ve mesafesinin artmasından dolayı beklenen doluluğa ulaşma ihtimalinin düşük olduğu ve bu durum da araştırma hastanelerinin hasta sayısında artışa sebep olabileceği söylenebilir.

Ankara Şehir Hastanesi Projesi, planda öngörülme ve uyumlandırılmaya çalışılan projeler kapsamında değerlendirilmiştir.

İzmir Fuar Merkezi (EXPO) Projesi

(9) 6324 sayılı "İzmir EXPO Alanı Hakkında Kanun", 15.06.2012 tarih ve 28324 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

İzmir ili Balçova-İnciraltı bölgesinde 1989 yılından 2009 yılına kadar dava konusu olan ve plan değişikliğine uğrayan "turizm merkezi bölgesi" plan kararı kapsamında yürürlüğe girmiştir.⁽⁹⁾ Kanunun amacı, 2020 yılında gerçekleştirilecek Expo Fuar organizasyonu için aday olan İzmir ilinde Expo Fuar organizasyonunun gerçekleştirileceği alan için yer belirlenmesi, belirlenen alanın ve yakın çevresinin planlanması ve alanda yapılacak imar uygulamalarına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi olmuştur. Bu kapsamda, Expo Alanı İnciraltı bölgesinde belirlenmiştir. Proje alanı, 1. Derece riskli fay hattı ve doğal sit alanı içinde kalmaktadır. Tek seferde düzenlenecek bir etkinlik amacıyla planlanmıştır. Etkinlik sonrası ise fuar ve otel amacıyla kullanılması öngörülmüştür doğal sit alanı, deprem bölgesi ve tarımsal verimliliği olan bir alan olması gerekçeleriyle dava süreçleri yaşanmıştır ve halen devam etmektedir.



Şekil 10: İnciraltı Bölgesi 06.08.2013 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı (sol) ve Expo Projesi konumu (sağ) (Kaynak: Egercioğlu ve Ercoşkun 2015; GoogleEarth)



Yapılması durumunda çevresindeki kentsel gelişimi yönlendirmesi beklenmektedir (Egercioğlu ve Ercoşkun 2015). Alternatif bir alan bulunabilirken yeni alan bulunamamıştır. Afet riskine açık bir alan olması, tarım alanların ve yeşil alanların kaybının riski, fiziksel çevresinin zarar görme riski ve yaratacağı trafik yoğunluğu sebeplerinden kaynaklı proje iptal edilmiştir.,

İzmir Fuar Merkezi (Expo) Projesi, Planda gündeme gelmiş ancak kabul edilmemiş ve büyük olumsuz etkileri olan projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.

Vestel City Projesi

Plan kapsamında öngörülmüş, en büyük projelerden biri olarak Manisa ilinin sanayi gelişimi ve kentsel gelişimine katkıda bulunması amacıyla planlanmış ve 1984 yılından beri faaliyette olan bir projedir. Ar-Ge merkezlerinde yürütülen çalışmalarla; savunma sanayi ve elektrik, elektronik sektörlerinde faaliyette bulunan üretim ve pazarlama şirketlerine sahip firmalar bulunmaktadır. 1.1 milyon metrekarelik bir alanda Manisa iline, 17 bin kişilik istihdam kapasitesiyle temel ekonomik getiri sağlayan büyük bir yatırımdır.



Şekil 11: Vestel City Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planındaki konumu (sol) ve genel görünümü (sağ) (Kaynak: csb.gov.tr; GoogleEarth)



2019 faaliyet raporuna göre, Türkiye'de T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 5746 sayılı Kanun çerçevesinde "Ar-Ge Merkezi" olarak açıklanan ilk şirketlerden biridir. İleri teknoloji beyaz eşya, bilgi teknolojileri çalışmaları ve sosyal sorumluluk projeleri yürütülmektedir. Vestel City Projesi, plan kapsamında öngörülen ve yürütülen projeler kategorisinde değerlendirilmiştir.

SONUÇ

Kamuoyunda "mega proje" olarak adlandırılan büyük ölçekli kentsel projeler, kentlerde sosyal ve ekonomik fayda sağlayacağı gerekçeleri ile tanımlanmakta ve başlatılmaktadır. Ancak bu nitelikteki projelerin tamamlanması mali kaynak sorunları, kentsel olumsuz etkiler gibi nedenlerle gecikebilmekte veya mümkün olmayabilmektedir. Söz konusu projelerin planlama içindeki konumları ve etkileri ve faydaları proje-planlama gerilimine bağlı olarak değişebilmektedir. Büyük ölçekli projelerin mekânsal planlama sisteminde yarattığı gerilimin çeşitli kaynakları bulunmaktadır. Projelerde öngörülen yatırımların niteliği, ölçeği, konumu, sağlayacağı kamusal yarar ve neden olacağı olumsuz etkiler nedeniyle yatırım kararının planlama sistemine dahil edilmesi, arazi kullanımının değiştirilmesi ve plan kararlarıyla uyumlandırılması aşamasında sorunlar, eleştiriler ve olumsuzluklar ortaya çıkabilmektedir. Bu sorunlar temelde beş temel nedenden kaynaklanmaktadır ve projelerde ilgili sorunları azaltacak değişiklikler yapılması durumunda projeler ile mekânsal planlama arasında yaşanan gerilimler azaltılabilir.

Birinci neden projelerin niteliği, ne düzeyde kamusal fayda sağladığı, kentin ihtiyaçlarına uygun olup olmadığı, olası olumsuz etkilerinin büyüklüğüne ilişkindir. "Marmaray" ve "Vestel City" projeleri sağladıkları kamusal fayda ve yürütülmeleri; "Zorlu Center" projesi ise yürütülmesi sebebiyle bu duruma örnek gösterilebilir. Projelerin tanımlanması, içeriğinin ve niteliğinin belirlenmesi aşamasında ihtiyaç analizlerinin ve kentsel faydalarının, proje alanından etkilenecek kentsel çevreleri kapsayan analizlerin ve projenin olumsuz etkilerinin yeterli düzeyde yapılması durumunda proje niteliği yeniden değerlendirilerek olası fayda artırılabilir ve olumsuz etkiler azaltılabilir. "Galataport (Salıpazarı Kruvaziyer Liman Alanı) projesi" de niteliğinin yeniden ele alınması durumuna örnek gösterilebilir.

İkinci neden projelerin konusu olan yatırımın ölçeğine ilişkindir. Proje aşamasında kentsel kapasite ve ihtiyaçlar ile hizmetin niteliğine göre gerçekçi kestirim ve öngörüler yapılarak proje ölçeğinin ihtiyaçlara uygun belirlenmesi, erişilebilirlik sorunlarının azaltılması, kamusal faydanın artırılması ve olumsuz etkilerin azaltılması sağlanabilir. "3. Havalimanı", "Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi" ve "Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi" bu duruma örnek gösterilebilir. Kentte büyük ölçekli bir tesis yerine orta ölçekli birden fazla tesis yapılması durumunda elde edilecek toplam fayda ve etki analizleri yapılarak uygun ölçek belirlenebilir. Büyük ölçekli projelerin bazıları ekonomik çarpan etkileri nedeniyle kentsel nüfus, istihdam ve gelirinde büyük değişimlere neden olabilmektedir. Kenti büyük değişimleri karşılayabilme kapasitesi sınırlı olabilir. Bu durum projelerin nitelik ve ölçek açısından kent için uygun olup olmadığı sorusunu gündeme getirebilmektedir. Ölçeğin küçültülmesi durumunda elde edilecek fayda, maliyet ve olumsuz etkiler değerlendirilerek uygun ölçek belirlenebilir. Bu durumda mekânsal planda ilgili yatırımın uyumlandırılmasına yönelik zorluklar azaltılabilir.

Üçüncü neden projelerin öngördüğü yatırımların konumuna ilişkindir. Nitelik ve ölçek yönünden kentsel ihtiyaçlara uygun olsa dahi uygun olmayan yer seçimi

nedeniyle büyük ölçekli yatırımlar erişilebilirlik sorunu yaratabilmekte, yararlanıcıların ulaşım maliyetlerini arttırabilmekte, planda öngörülen kentin gelişim yönüne aykırı bir gelişme eğilimine neden olabilmekte, yüksel maliyetli ulaşım ve altyapı yatırımı gerektirebilmekte ve kentin arazi kullanım dengesini bozabilmektedir. "Ankara Bilkent Şehir Hastanesi" ve "İzmir Fuar Alanı (EXPO)" projeleri bu duruma örnek gösterilebilir. Yatırımların olumsuz etkileri hem yapım/inşaat aşamasında hem de işletme/kullanım aşamasında olmak üzere iki aşamada ortaya çıkabilmektedir. Uygun olmayan yer seçimi kararları mekânsal planları ve kentsel yapıyı olumsuz etkilemektedir ve uygun yer seçimi ilgili sorunları azaltabilir.

Dördüncü neden kentsel alanda ekonomik, sosyal ve çevresel olumsuz etkilere ilişkindir. "Ankapark", "İzmir Körfez Geçiş" ve "İzmir Fuar Alanı (EXPO)" projeleri bu duruma örnek gösterilebilir. Projelerde öngörülen yatırımların niteliği, ölçeği ve konumu nedeniyle kentin bazı ekonomik sektörleri olumlu etkilenirken; bazıları ise olumsuz etkilenebilmekte, nüfusun mekânsal dağılımı değişebilmekte, çalışma ve yaşam alanları arasındaki ulaşım maliyetleri ve trafik sorunları artabilmekte, yatırımların bulunduğu bölgelerde gürültü, hava kirliliği, doğal çevrenin bozulması gibi sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Büyük ölçekli projelerin yakın çevrelere yönelik plan kararlarının üretilmemesi veya yatırımların gerçekleşmesinden sonra gündeme gelmesi de olumsuz etkilerin azaltılmasını zorlaştırmaktadır. Bu olumsuz etkilerin azaltılması için kapsamlı kentsel etki analizlerinin yapılması, olası olumsuz etkilerin yüksek olması durumunda projelerde bu etkileri asgari düzeye düşürecek değişikliklerin yapılması önerilmektedir.

Beşinci neden, projelerde öngörülen yatırımların kapsadığı faaliyet ve yatırımın dolaylı olumsuz etkilerine yöneliktir. "Ankara Bilkent Şehir Hastanesi" projesi bu duruma örnek gösterilebilir. Bir yatırım nedeniyle mevcut durumda hizmet veren tesislerin kapatılması ve ya aynı amaca yönelik faaliyet ve hizmetlerin azaltılması nedeniyle kullanıcıların ilgili hizmetten/tesisten yararlanmasının zorlaşması, kamusal maliyetlerin ortaya çıkması, atıl kalan arazi ve yapıların neden bulunduğu kentsel çevrede niteliksel gerileme yaşanması, arazi kullanım dengesinin bozulması ve kentsel risklerin artması gibi sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Yeni bir yatırım nedeniyle kapatılacak/atıl kalacak/yerinden edilecek tesis ve hizmet alanlarının nasıl değerlendirileceğine yönelik plan ve yatırım kararları üretilmesi durumunda olası sorunların önlenmesi veya azaltılması sağlanabilir.

Kentlerde yaşayan nüfusun ihtiyaçların karşılanmasına yönelik mekânsal düzenlemeler öngören planlama sistemi karşısında büyük ölçekli projeler çoğunlukla sorun olarak çıkmaktadır. Planlamanın büyük projelere yönelik tutumu ise beş olası strateji ile tanımlanabilmektedir.

- Bütünleştirme,
- Uyumlandırma (ölçek, konum düzenlemeleri),
- Etkileri azaltma,
- Kentin zamanla mega projeye uyum sağlaması,
- Reddetme ve plan kapsamına almama.

Kentsel planların öngörülerini dışında yapılan ya da planlar ile uyumlandırılmayan projelerin gerçekleşme olasılığı düşmekte, gerçekleşse dahi kentsel faydası sınırlı kalmaktadır.

Kaynaklar

- Aykırı Akademi. 2017. "Kimsenin nasıl kurtulacağını bilemediği 'dev batık park'." 16.03.2020 tarihinde erişildi. <https://aykiriakademi.com/aykiri-akademi-yasam/aykiri-akademi-yasam-kent-kulturu/ankapark-projesi>
- Baysal, C. U. 2017. "Mega Projelere Genel Çerçeveden Bakmak." *Mimar.ist Dergisi* 58: 36-43.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. 2016. *İzmir Körfez Geçiş Projesi (Otoyol ve Raylı Sistem) Proje Tanıtım Sunumu*. 16.03.2020 tarihinde erişildi. <https://izmir.csb.gov.tr/>
- Daşkiran, F. ve D. Ak. 2015. "6306 Sayılı Kanun Kapsamında Kentsel Dönüşüm." *Yönetim ve Ekonomi Dergisi* 3: 264-288.
- DOKAY-ÇED Çevre Mühendisliği Ltd. Şti. 2015. *Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi (Otel, Ofis Alanları, Restoran Ve Mağazalardan Oluşan Ticari Alanlar İle Terminal Binası Dahil) (İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi) Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*. Ankara.
- Egercioğlu Y. Ve Ö. Ercoşkun. 2015. "İzmir'de Sürdürülebilir Kentsel Planlama İçin Expo Alanının Sunduğu Riskler ve Fırsatlar." *Planlama Dergisi* 15(1): 8-20.
- Emlak Kuluis. 2020. "Hangi ilde kaç AVM var 2020?" 23.06.2020 tarihinde erişildi. <https://emlakkulisi.com/hangi-ilde-kac-avm-var-2020/625834>
- Eren F. 2019. "Uluslararası Mega Projeler ve İstanbul'a Olası Etkileri." *İstanbul'da Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Planlama Süreçleri* içinde, H. F. Alkan Meşhur, K. Ertuğay, F. Eren ve C. Korkmaz (der.), 35-62. Ankara: Nobel.
- Erkan, f. 2019. "Şehir Hastaneleri." *Çalışma Ortamı Dergisi* 159(1): 20-22.
- Erturan, A. ve Ş. Türk. 2015. "Esnek Planlama Rejimi Baskısı Altında Katı Bir İmar Rejiminin Uygulanabilirliği: Boğaziçi Alanında Zorlu Center Örneği." *39. Şehircilik Kolokyumu Bildiri Kitabı* içinde.
- Flyvbjerg, B. 2006. "From Nobel Prize to Project Management: Getting Risks Right." *Project Management Journal* 37(3): 5-15.
- Flyvbjerg, B. 2014. "What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview." *Project Management Journal* 45(2): 6-19.
- Gürçay M. 2018. "Mega Projelerin İstanbul Kent-Bölgesi'nin Uyum Sağlama Kapasitesine Etkileri." Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Hatipoğlu E. 2009. "Avrupa Orta Asya Ulaşım Hattında Marmaray." Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi.
- Hu, Y., A. P. C. Chan, L. Yun ve R. Jin 2015. "From Construction Megaproject Management to Complex Management: A Bibliographic Analysis." *Journal of Management in Engineering*, 31(4): 04014052.
- Hürriyet. 2018. "Bakanlık Fikirtepe'de sahaya iniyor." 27.05.2020 tarihinde erişildi. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/bakanlik-fikirtepede-sahaya-iniyor-40741172>
- İstanbul Airport. n.d. 03.06.200 tarihinde erişildi. <https://www.istairport.com>
- İstanbul İstanbul Büyükşehir Belediyesi. 2009. *1/100 000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*. İstanbul
- Kennedy L., G. Robbins, B. Bon, G. Takano, A. Varrel ve J. Andrade. 2014. *Megaprojects and Urban Development in Cities of the South*. Chance2Sustain Work Package 2 Thematic Report.
- Kubilay, M. 2020. "Dış Borç Gençliğin Kamçısıdır." *Gazete Duvar*. 03.07.2020 tarihinde erişildi. <https://www.gazeteduvar.com.tr/konuk-yazar/2020/07/03/dis-borc-gencligin-kamcisidir>
- Othman A. A. E. 2013. "Challenges of Mega Construction Projects in Developing Countries." *Organization, Technology and Management in Construction—An International Journal* 5(1): 730-746.
- Othman A. A. E. 2014. "A Conceptual Model for Overcoming the Challenges of Mega Construction Projects in Developing Countries." *African Journal of Engineering Research* 2(4): 73-84.
- Öktem, B. 2006. "Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'NİN Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri." *Planlama Dergisi* 2(36): 53-64.
- Övet K., M. Duman, Ö. Ağdağlı, B. Tamer, B. Kaya ve O. Günaydın. 2019. "Salıpazarı Kruvaziyer Liman (Galataport) Projesi." *İstanbul'da Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Planlama Süreçleri* içinde, H. F. Alkan Meşhur, K. Ertuğay, F. Eren ve C. Korkmaz (der.), 171-193. Ankara: Nobel.
- Öztürk Ç. P. 2017. "İstanbul'da (Mega) Projeler ve Kentsel Değişim." *Mimar.ist Dergisi* 58:47-55.

- Pitsis, A., S. Clegg, D. Freeder, S. Sankaran ve S. Burdon. 2018. "Megaprojects Redefined – Complexity vs Cost and Social Imperatives." *International Journal of Managing Projects in Business* 11(1): 7-34.
- Sönmez, M. 2016. "Mega Projelerin Mega Sorunları." TMMOB *Makina Mühendisleri Odası Bülten* sayı: 220, Sanayinin Sorunları ve Analizleri (XXI) eki.
- Swyngedouw E., F. Moulaert ve A. Rodriguez. 2002. "Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy." *Antipode* 34 (3): 541-577.
- TMMOB ve Ankara Tabip Odası. 2017. *Şehir Hastaneleri Sempozyumu*. Ankara.
- TMMOB. 2014. *3. Havalimanı Teknik Raporu*. İstanbul.
- TMMOB. 2018. *14. Dönem 2016-2018 Çalışma Raporu*. İzmir.
- TMMOB. 2020. *10. Dönem 2018-2020 Çalışma Raporu*. Ankara.
- Tolunay D. 2015. "İstanbul'daki Üçüncü Havalimanı ÇED Raporunun Değerlendirilmesi." *6. Ulusal Hava Kirliliği ve Kontrolü Sempozyumu Bildiri Kitabı* içinde, 225-238.
- TRT Haber. 2019. "Gebze-Halkalı Banliyö Hattını Kullanan Yolcu Sayısı 24 Milyona Yaklaştı." 22.07.2020 tarihinde erişildi. <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/gebze-halkali-banliyo-hattini-kullanan-yolcu-sayisi-24-milyona-yaklasti-416623.html>
- Türkün, A., B. Öktem ve M. Yapıcı. 2014. "1980'ler Sonrasında İstanbul'da Kentsel Dönüşüm." *Mülk, Mahal İnsan: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm* içinde, Asuman Türkin (der.), 79-139. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Ünver M. ve L. Suri. 2020. "Kentsel Dönüşümün Fikirtepe'ye Yansıması." *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi* 2(2): 11-23.
- Wilson, J. ve E. Swyngedouw. 2015. "Seeds of Dystopia: Post-Politics and the Return of The Political." *The Post-Political and its Discontents: Spaces of Depoliticisation, Spectres of Radical Politics* içinde, Japhy Wilson ve Erik Swyngedouw (der.), 1-22. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Yüksel Ö. 2007. "Kentsel Dönüşümün Fiziksel ve Sosyal Mekana Etkisi: Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi." Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi.

The Tension Between Mega Projects and Spatial Planning in Turkey

Elif KIZILAY*; Fikret ZORLU**

* Department of City and Regional Planning, Mersin University

** Department of City and Regional Planning, Mersin University

Abstract

Major urban investments so called "Mega Project" have become extensively introduced to cities of developed and developing countries in the last 20 years. Due to the deficiency of economic, technical and social infrastructures in cities of underdeveloped countries, most of the public resources are devoted to major urban projects. This results in a lack of adequate provision of necessary urban services and the problem of low quality of urban life. In addition, local governments face financial deficiencies. This study investigates processes of 11 mega projects; some are planned but not implemented, some are implemented and while some of them are cancelled.

Mega projects are subsequently articulated to the plans, although they receive criticism in Turkish planning practice and theoretical studies and do not conform to the integrity of the physical plans. Within the scope of this study, how planning approaches and strategies can be developed and discussed against mega projects.

Submitted | Gönderim: 17.08.2020
Accepted | Kabul: 11.06.2021

Correspondence | İletişim:
kizilayelif76@gmail.com

doi: 10.5505/sjcrp.2021.92486

Keywords: Mega Project, Spatial Planning, Turkey