

Article Info	RESEARC ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Transportation Investments And Urban Space Relationship</b>	
Corresponding Author	<b>Kübra ÖZBAY</b> İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Ana Bilim Dalı (YL, Tezli), e-posta: yldrmkbra_34@outlook.com	
Submission Date Admission Date	28/07/2018 / 10/09/2018	
How to Cite	ÖZBAY, Kübra (2018). Ulaşım ve Kentsel Mekân İlişkisi, Kent Akademisi, Volume, 11 (33), Issue 3, Pages 367-373	

ORCID NO:

## Ulaşım Yatırımları Ve Kentsel Mekân İlişkisi

Kübra ÖZBAY<sup>1</sup>

### ABSTRACT:

Transportation investments are one of the main factors that directly affect the shaping of urban space, which have a directing effect on the decision making of urban functions and determine the direction of development of the city. Recently, the effects of new transportation investments have been observed with the change process in the near or periphery regions of the city where they are located. From the moment the transportation investments are brought to the agenda, the process of change in the main dynamics of the city leads to the beginning of the change process and the regional scale in different dimensions. Therefore, with the effect of new transportation investments, there is a pressure to build up in the regions where accessibility and attractiveness are increasing, and these areas are transformed into a built environment where many urban functions are combined in time.

This study, by drawing attention to the possible spatial effects of important regional transport investments on a global scale, the possible effects of the airports on the shaping of urban space, which is one of the important transportation investments in a metropolitan city with high mobility, such as Istanbul, has been examined from the Istanbul Atatürk Airport example. Because the airport investment decisions change the strategic position of the city in the national and regional area, the city's development direction (city macro) and the land use structure by changing the spatial and sectoral structure of the city to a great extent. At the same time, such large transportation investments provide the basis for the realization of different projects / investments.

**KEYWORDS:** Urban Space, Transportation Investments

<sup>1</sup> İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Ana Bilim Dalı (YL, Tezli),  
[yldrmkbra\\_34@outlook.com](mailto:yldrmkbra_34@outlook.com)

## ÖZ:

Ulaşım yatırımları, kentsel mekânın biçimlenmesini doğrudan etkileyen, kentsel fonksiyonların yer seçimi kararlarında yönlendirici etkisi olan ve kentin makraform gelişim yönünü belirleyen temel etkenlerden biridir. Son dönemlerde yeni ulaşım yatırımlarının etkileri, buldukları kentin yakın veya çeper bölgelerinde yaşanan değişim süreci ile gözlemlenmektedir. Ulaşım yatırımları gündeme geldikleri andan itibaren kentin ana dinamiklerinde değişim sürecinin başlamasına ve bölgesel ölçekte mekânın farklı boyutlarda yeniden biçimlenmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla yeni ulaşım yatırımlarının etkisiyle erişilebilirliği ve çekiciliği artan bölgelerde yapılaşma baskısı ortaya çıkmakta, dolayısıyla bu alanlar zaman içerisinde birçok kentsel fonksiyonların bir arada yer aldığı yapıyı çevreye dönüştürmektedir.

Bu çalışma, küresel ölçekte önemli bölgesel ulaşım yatırımlarının olası mekânsal etkilerine dikkat çekerek, İstanbul gibi hareketliliğin yüksek olduğu metropol bir kentte önemli ulaşım yatırımları arasında yer alan havalimanlarının kentsel mekânın biçimlenmesi üzerindeki olası etkileri İstanbul Atatürk Havalimanı örneğinden yola çıkılarak incelenmiştir. Çünkü havalimanı yatırım kararları kentin ulusal ve bölgesel alanda stratejik konumunu, kentin gelişme yönünü (kent makraformunu), arazi kullanım yapısını etkileyerek kentin mekânsal ve sektörel yapısını büyük ölçüde dönüştürerek değiştirirler. Aynı zamanda bu tür büyük ulaşım yatırımları beraberinde farklı projelerin/yatırımların da gerçekleşmesine zemin hazırlarlar.

**ANAHTAR KELİMELELER:** Kentsel Mekân, Ulaşım Yatırımları

## Ulaşım Yatırımları ve Kentsel Mekân İlişkisi

### GİRİŞ:

Küreselleşme, sermayenin mekânsal hareketliliği, merkezileşme süreci kentsel alanda bazı değişimleri beraberinde getirmiştir. Özellikle sermayenin yönlendiriciliğinde, kentler hazırlanmış üst ölçekli plan kararları kapsamında belirlenen gelişme senaryolarından çok, gündeme gelen mega projeler ile gelişmeye, büyümeye ve değişmeye başlamıştır. Gelişme, büyüme ve değişimler sağlıklı bir planlama süreci ile bütünleştirilemediğinde plansız kentleşme ve kentsel mekânda çeşitli fiziksel sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Mega ulaşım yatırımları ile yapılaşma baskısı altında kalan alanlara ilişkin sağlıklı, sürdürülebilir bir planlama ve yönetim modeli oluşturulmaması, uygulamadaki var olan belirsizlikleri ve doğal-yerel potansiyellerin maruz kaldığı tehdidi artırmaktadır.

Ulaşım projeleri, hizmet götördükleri ya da içinden geçtikleri bölgelere erişebilirliği arttırdığından bu bölgelerdeki sosyo-ekonomik yapıyı ve arazi kullanımını etkileyerek kentsel mekânın biçimlenmesini doğrudan etkiler. Bu etkiler genellikle orta ve uzun dönemde ortaya çıkar. Bölgenin gelişme potansiyeli, imar mevzuatı ya da yerel koşullardan kaynaklanan kısıtlar, çevredeki diğer çekim merkezlerine yakınlık gibi etmenler bu etkinin derecesini ve süresini belirler. Erişilebilirliğin kolaylaşması bölgelerin çekiciliklerini artırarak yeni

konut, ticaret ve sanayi alanlarının oluşumuna yola açar. Bu durum, orta ve uzun dönemde yeni yapılan ulaşım projeleri üzerinde ilave ulaşım taleplerinin ortaya çıkmasına yol açar. Bu nedenle, kentsel mekânın biçimlenmesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım kararları olmuştur. Ulaşım yatırımlarının arazi kullanım kararları ile uyumlu olması ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekmektedir (Gerçek, 2012).

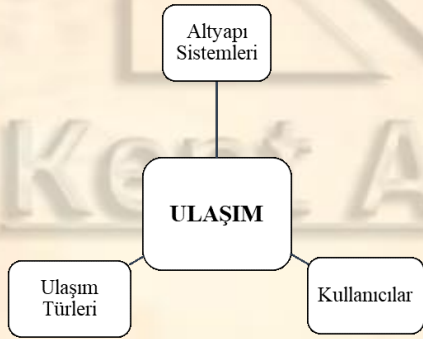
Ulaşım yatırımlarının kentsel mekân üzerindeki etkilerinin en belirgin şekilde fark edildiği havalimanlarının konumunun kent ile ulaşım bağlamında ilişkisi kentin mekânsal biçimlenmesini etkileyen en temel faktörlerdendir. Çünkü havalimanlar aynı zamanda bazı kentsel fonksiyonların da çekim noktasıdır. Özellikle iş turizmi ile ilgili oteller, büyük kentsel fuarların kurulabileceği alanlar ve bunların ihtiyaç duyduğu fonksiyonlar havalimanı yakınlarında ve/veya havaalanının içinde yer almaktadır. Bu yapılar ve fonksiyonlar kentiçi trafiğini (yolcu ve yük dolmasını dışında da) çekmektedir. Dolayısıyla planlandıkları günden itibaren havalimanları buldukları bölgede çekiciliği arttırmakta, zamanla çevresindeki kullanımları dönüştürerek değiştirmekte ve kentsel mekânı farklı boyutlarda biçimlendirmektedir.

### 1. Ulaşım Yatırımlarının Kentsel Mekânın Biçimlenmesi Üzerindeki Belirleyiciliği

19. yüzyıla kadar insanlar yürüme mesafesinde olan yerleşim alanları üzerinde yer seçmişler ve yapılaşma bu kısıtlı alan içerisinde oluşum göstermiştir. Sorasında ulaşım sektörüne dair yeni teknolojik gelişmeler doğrultusunda ulaşım alternatiflerinin çoğalması (raylı sistemler, bireysel araçlar) mekânları daha erişilebilir hale getirmiştir. Dolayısıyla farklı ulaşım türlerinin ortaya çıkması ve bireysel araç kullanımı sonrasında insanlar yürüme mesafesi içinde sınırı kaldıkları alanlardan çıkarak, kentin dışında ve ulaşım araçlarının yol güzergâhlarına yerleşmeye başlamışlardır.

20. yüzyıl ile birlikte ise gelişen ulaşım altyapısı, yeni bir sektör olarak doğan otomotiv sanayi ile otomobil üretimi hız kazanmış ve kentte otomobil kullanımı artmıştır. Ulaşımındaki bu gelişmeler, öncesinde kent dışında yer almasından dolayı erişilebilir olmayan bölgelere erişimi sağlamış ve bu bölgelerde yapılaşma hareketlerinin başlamasında önemli ölçüde etkili olmuştur. Dolayısıyla kentsel ulaşım altyapısındaki gelişmelerin kentlerin biçimlenmesi üzerinde önemli bir faktör olduğu görülmektedir.

Kentsel ulaşım altyapısının (yollar, transit sistemler veya yaya yolları) kapasitesi ve ihtiyaçları, kentsel düzeyde nüfusun büyümesi ve hareketliliği doğrultusunda şekillenmektedir. Bu nedenle, kentsel ulaşım sisteminin mekâna olan etkisi kent biçimini oluşturduğundan, birbirinden farklı kent biçimleri ve kentsel ulaşım sistemleri oluşmaktadır. Kentsel ulaşım sisteminin elemanları olan ulaşım türleri (modlar), altyapı sistemleri ve kullanıcılar kentsel mekânın biçimlenmesi üzerine etkilidirler (Şekil 1).



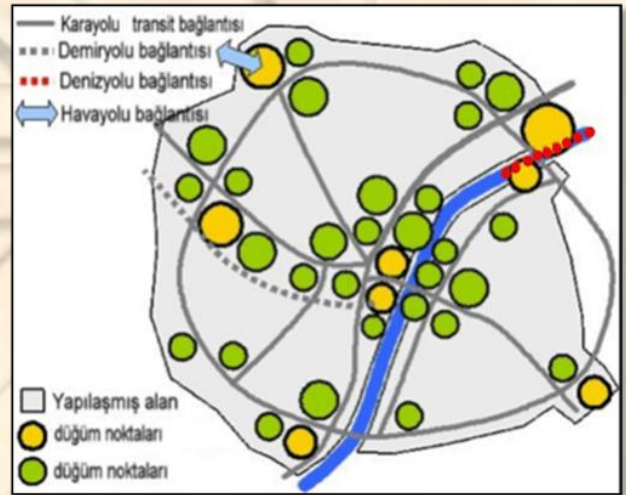
Şekil 1.1: Ulaşım ve Kent Biçimi İlişkisi

Kentlerde, kentsel aktivitelerin merkeziliğini ifade eden düğüm noktaları yer almaktadır.

Bu merkezde olma durumu, ekonomik aktivitelerin mekânsal olarak bir araya gelmesi ve ulaşım sistemi elemanlarının ulaşılabilirliğini ifade eder. Limanlar, tren istasyonları ve havaalanları olarak terminaller yerel ve

bölgesel düzeydeki aktivitelerin bir araya geldiği önemli düğüm noktalarının etrafına yer alırlar. Düğüm noktaları önem derecesi ile ilişkili bir hiyerarşi içinde olup, üretim, yönetim ve dağıtım gibi kentsel fonksiyonlara hizmet ederler. Düğüm noktaları arasındaki akışı (altyapı-donatı) ise bağlantılar sağlar. Bağlantıların en alt basamağı olan yollar kentin mekânsal yapısını tanımlayan elemanlardır. Bağlantıların kademelenmesi bölgesel yollara, demiryollarına, havayoluna ve deniz ulaşım sitemlerinin uluslararası bağlantılarına bağlıdır (Aktuğlu Aktan, 2013).

Düğüm noktaları, bağlantılar ve kent biçimi arasındaki ilişki Şekil 2'de açıkça vurgulanmaktadır. Düğüm noktalarının farklı ulaşım türleri ile hizmet edilen bağlantıları vardır. Demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantıları kenti daha geniş bir ticaret ve dağıtım anlamında bütünlerken, yol ve toplu taşıma bağlantıları genellikle yerel amaçlıdır. Düğüm noktaları ve onların bağlantıları arasındaki ilişki sistemi her durumda tek bir kent biçimini ifade eder (Aktuğlu Aktan, 2006)



Şekil 2.2: Düğüm Noktaları, Bağlantılar ve Kent Biçimi (<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/nodeslinkages.html>)

Wegener (2013), kentsel bölgede alınacak her bir ulaşım yatırım kararının kentsel mekân üzerindeki değişimini ve etkileşimini etkileyen unsurları şu şekilde açıklamaktadır:

- Konut, sanayi ve ticari amaçlı arazi kullanımlarının kentsel alandaki dağılımı, insanların yaşama, çalışma, alışveriş yapma, eğitim ve boş zamanları değerlendirme gibi aktivitelerini belirler.
- İnsan aktivitelerinin mekândaki dağılımı, mekânsal etkileşimi ve dolayısıyla da bu aktiviteler arasındaki erişilebilirliğin sağlanması

için ulaşım sistemi üzerinde genelde özel araçlarla yapılan kent içi yolculuk ihtiyacını ortaya çıkarır.

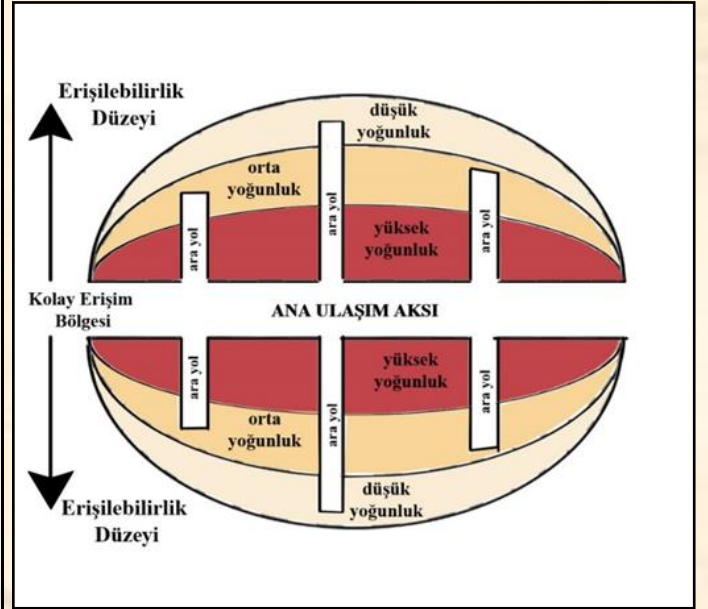
- Ulaşım sistemi içindeki yeni ulaşım altyapı yatırımları mekânlar arasında fiziksel yakınlık olarak ölçülebilen etkileşim olanaklarını doğurur.
- Mekândaki fiziksel yakınlığın dağılımı, hem yer seçme kararlarını hem de arazi kullanımında meydana gelen değişimleri birlikte belirler.

Tüm ulaşım faktörleri içinde alanların erişilebilirliği, yeni ulaşım yatırımları ve bireysel araç sahipliğindeki artış kentsel mekânın biçimlenme sürecini en fazla etkileyen faktörlerdir.

### 1.1. Alansal Erişilebilirlik

Erişilebilirlik, herhangi bir ürünün, servisin, hizmetin, teknolojinin ya da ortamın herkes tarafından **ulaşılabilir ve kullanılabilir** olmasını ifade etmektedir. Erişilebilirlik, ulaşılmak istenilen yere zamanında ve kolay ulaşılma imkânı sağladığından kentlerin ulaşım yapısında bulunması gereken bir özelliktir.

Ulaşım altyapısının ve erişilebilirliğin yüksek olduğu kentsel alanlarda kentin diğer bölgelerine göre daha yoğun bir yapılaşma düzeyinin olduğu görülmektedir. Bu nedenle kentte yoğunluk değerlerinin yüksek olduğu alanlara bakıldığında, özellikle ana ulaşım akslarının yakın çevresinde yoğunluk değerlerinin en yüksek olduğu görülmektedir. Ana ulaşım akslarından uzaklaştıkça hizmetlere olan ulaşım bağlantıları ve erişilebilirlik zayıflamakta dolayısıyla bu alanlarda yoğunluk değerleri düşüş göstermektedir. Ana ulaşım akslarından ve kentsel hizmetlerden iyice uzaklaşıp kentin çeper noktalarına doğru gidildikçe erişilebilirliğin kısıtlı olması bu alanlarda yoğunluk değerlerinin düşük olmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla kentsel alanda ulaşım akslarının geçtiği bölgelerdeki erişilebilirlik dereceleri kentte yoğunluk kademelenmelerinin oluşmasına neden olmaktadır.



Şekil 1.3: Erişilebilirlik ve Kentsel Mekânda Yoğunluk Kademelenmesi

Farklı işlevsel kullanımların bir arada yer aldığı, erişilebilirliğin yüksek olduğu kent merkezine yakın olma talebi arttıkça, kent merkezi hem imar maliyetleri hem de arsa değerleri bakımından oldukça fazla değer kazanmıştır.

Bu durum; kentsel gelişme hareketlerinin, farklı ulaşım türlerinin gelişmesi ve bireysel araç sahipliğinin artması ile erişilebilirliği artan, imar maliyetlerinin ve arsa değerlerinin düşük olduğu, kentin dış bölgesinde yer alan kırsal alanlara doğru kaymasında etkili olmuştur. Bu süreç sonucunda, ulaşım altyapısı ile desteklenen, erişilebilirliği artan kırsal alanlarda düşük yoğunluklu yapılaşmalar görülmeye başlanmıştır.

Bu durumun sonucu olarak, bir noktadan diğer noktaya erişim imkânı sağlayan, ulaşım türleri arasında yer alan karayolu bağlantıları, ulaşılmak istenilen bölgeye doğrudan erişimi sağlaması ile bir bölgedeki arazi kullanımını ve arazi değerleri üzerindeki fiyatlarını diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı etkilemektedir.

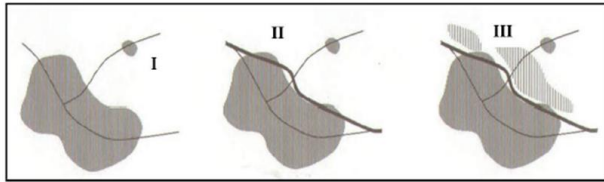
### 1.2. Yeni Ulaşım Yatırımları

Yeni ulaşım yatırımları, gerçekleşmesi düşünülen bölgelerdeki sosyo-ekonomik yapıyı, arazi kullanımını ve arsa fiyatlarını orta ve uzun dönemde etkilerler. Bu yatırımların etkileri, bölgenin gelişme potansiyeline, imar mevzuatına ve ya yerel yönetimlerin oluşturduğu kısıtlara, yatırımın çevresindeki diğer çekim merkezlerine olan yakınlığına bağlı olarak değişmektedir.

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte ulaşım altyapı imalatı daha kolay bir hale gelmiş bu nedenle altyapı yatırımlarında da önemli oranda bir artış meydana gelmiştir. Özellikle özel araç sayısındaki artış ile birlikte karayolu ulaşım altyapısı en fazla gelişen ulaşım altyapı türü olmuştur. Karayolu ulaşımının esnek hareket yapısı nedeniyle kent dışındaki yerleşim eğilimleri artmış ve kentsel saçaklanma olgusunun oluşması kaçınılmaz bir hal almıştır (Çekici & Ferhan, 2004).

Kentsel ölçekte yeni bir ulaşım yatırım kararının alınması, yatırımın yapılacağı bölgenin ve yakın çevresinin çekiciliğini arttırmaktadır. Örneğin, bir havalimanı projesinin varlığı o bölgede lojistik faaliyetlerin, konaklama alanlarının, hizmet sektörünün oluşum sürecinin zeminini hazırlamaktadır. Dolayısıyla bir ulaşım yatırım kararının alınması veya projesinin gerçekleşmesi bazı durumlara farklı sektörlerin gelişimini sağlayan yatırımları da beraberinde getirebilmektedir. Beraberinde gelen bu diğer sektörlerle ait yatırımlar o bölgede yoğunluk oluşturarak trafik problemini ortaya çıkaracaktır.

Yeni bir ulaşım yatırım kararının, kentsel mekândaki biçimsel etkileri ve kent makraformunun şekillenmesi üzerindeki belirleyiciliği Şekil 1.4’de görülmektedir.



**Şekil 1.4: Yeni Ulaşım Yatırımları ve Kentsel Saçaklanma (Kılınçaslan, 2012)**

Bir kent merkezinde trafik yükünün azaltılması için yapılan yeni bir ulaşım çevre yolu, doğrudan kentin çeperlerinde kalan bölgelerin erişilebilirliğini arttırmaktadır. Dolayısıyla erişilebilirliği artan bu bölgeler kentin karmaşık yapısından ve hareketliliğinde uzaklaşmak isteyen insanların, kent içine sıkışıp kalan konut alanlarının ve daha geniş alalara sahip olmak isteyen sanayi alanlarının istedikleri bir gelişmedir.

Erişilebilirliği artan bu bölgeler, yeni kentsel fonksiyonların yer seçimi için çok çekici olmaktadır. Çünkü bu bölgeler kent merkezine göre daha geniş bir alana sahip, düşük yoğunluklu, daha az trafiğin olduğu, daha temiz bir çevreye sahip ve en önemlisi de arazi fiyatları yönünden daha uygundur.

Ayrıca bu yeni gelişme bölgeleri, çevresi bakımdan genişlemeye müsait olan rezerv alanlar için uygun olduğundan büyük yatırımlar için oldukça çekicidir. Bu alanların, özellikle kamu ve özel sektör eliyle

gerçekleştirilmek istenen büyük yatırımlar için talep görmesi bölgenin çevresinin çok hızlı bir şekilde yapılaşmasına neden olmaktadır.

## 2. Havalimanı Yatırımının Kentsel Mekânın Biçimlenmesi Üzerindeki Belirleyiciliği, Atatürk Havalimanı Örneği

İstanbul kent biçimi gelişimini incelerken dikkat çeken en önemli etkenlerden biri havalimanlarının konumudur. Havalimanları, günümüzde kente giriş ve çıkış noktası niteliğinde olup, bir kentin diğer kentlerle ve bir ülkenin diğer ülkelerle doğrudan bağlantı odağıdır. Havaalanları aynı zamanda kent içinde bir toplanma ve dağılma noktasıdır. Yolcular ve yük (kargo) bu toplanma ve dağılma isini çoğunlukla kent içinden yapacaklarından kentin tüm ulaşım sistemlerinin (türlerinin) havaalanına da yönlendirilmiş olması gerekmektedir (Yenen, 2006).

Havalimanları için genelde kentin çeperinde yer seçilmiş olup, kent içindeki yolculuk veya yük havalimanına mümkün olduğunca en kısa zamanda ulaşmak veya ulaştırmak istenmektedir. Bu nedenle kent içerisinde havalimanlarına ulaşım sağlayan bağlantılar hızlı, çok seçenekli ve kolay olmalıdır. Bu durum havalimanı çevresindeki yapılaşma durumunu da etkilemektedir. Havalimanı çevresinin ulaşım bağıntıları ile erişilebilir olması bazı kentsel fonksiyonlar için çekim noktası haline gelmiştir. Bu durum bazı büyük alan gerektiren kentsel fonksiyonların havalimanı çevresinde yer seçmesinin zeminini hazırlanmıştır. Sonuç olarak kent biçiminin yayılma yönü ulaşım odağı olan havalimanı konumuna bağlı olarak bir gelişme göstermektedir. Atatürk Havalimanının yakınlarına yapılan büyük oteller, Dünya Ticaret Merkezi, çeşitli fuar etkinliklerinin havalimanı çevresinde yer seçmesi bu duruma örnek gösterilebilir.

İstanbul’un Avrupa yakasının batısında planlanan Atatürk Havalimanı, Türkiye’nin konumu bakımından, batı ülkeleriyle Ortadoğu ve Uzakdoğu arasındaki ilişkide transfer merkezi niteliği taşıyan, turistlerin büyük bir bölümünün ülkemize giriş yapmasını sağlayan bir ulaşım odağıdır. Uluslararası bağlamdaki önemi yanında bu havalimanı ülkenin en etkin ve güçlü sanayi ve ticaret merkezi olan İstanbul’un Anadolu ile bağlantısını sağlama görevini de üstlenmiş bulunmaktadır.

Günümüzde havalimanları sadece uçağa binilen ve inilen yerler olmaktan çıkmış, sağlanan hizmetin sayısı ve kalitesi artmıştır. Zamandan tasarruf etmek amacıyla kent merkezi trafiğine girmek istemeyen yabancı firmalar için havaalanı yanında yapılan ofis binaları; ve havaalanlarının, yolculara daha iyi hizmet vermek için kurulan büyük alışveriş merkezleri, oteller, lokantalar, eğlence ve spor tesisleri gibi yeni servislerle donatılması, onlara, neredeyse kent kadar kompleks bir yapı

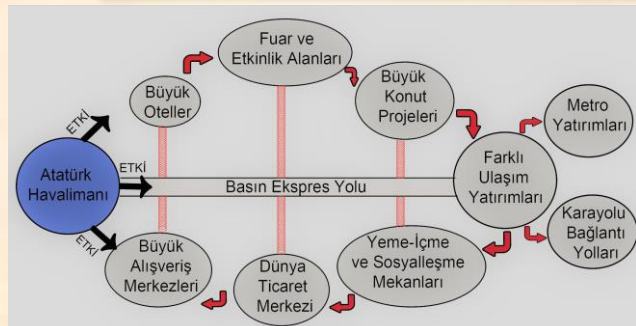
kazandırmaktadır (Casassus, 1988). Atatürk Havaalanı yakınında inşa edilen Dünya Ticaret Merkezi ve Business Park vb. İstanbul'da havalimanı çevresinin bir alt merkez olarak gelişmesine bir örnektir.

Bu durum kent biçimi açısından önemli olup, havalimanı çevresinde büyük alan kullanımı gerektiren fonksiyonlar arazi kullanımında meydana getirdiği değişimlerin yanında kentiçi ulaşımı da etkilemektedir. Kentiçi ulaşım sistemi, kentsel ve ülkesel ulaşım odağı olan havalimanına hedeflenmiş ve tüm ulaşım türleri ile havalimanına erişim sağlanmaya çalışılmıştır. Erişimin yüksek olması ve yurtdışı bağlantısının giriş noktası olması bu bölgeyi yatırımlar açısından uygun kılmaktadır. Bu alanda ürünler sergilenmekte, kongreler yapılmakta, iş görüşmeleri vd. yürütülmektedir.

Tüm bu süreç incelendiğinde, havalimanı yatırım kararlarının hem kentsel hem de bölgesel ölçekte önemli etkilerinin olduğu, kentin mekânsal/ sektörel büyüme ve gelişme biçiminin belirleyen en önemli yatırım kararlarından biri olduğu açıkça görülmektedir.

Kısacası havalimanlarının konumlandıkları bölgede kentsel mekân üzerindeki olası etkilerini İstanbul Atatürk Havalimanı üzerinden inceleyecek olursak;

- Öncelikli olarak havalimanına erişim sağlayan karayolu ve demiryolu (metro hattı) ile erişimi sağlayan bağlantı yolları planlanmıştır.
- Ulaşım bağıntıları ile desteklenen, erişilebilirliği artan bu alan ve çevresi büyük alan kullanımı gerektiren kentsel fonksiyonlar için çekici olmuştur. (Büyük oteller, fuar ve etkinlik alanları, büyük alışveriş merkezleri, büyük konut projeleri, Dünya Ticaret Merkezi, yeme-içme ve sosyalleşme mekânları vb).
- Süreç içerisinde gerçekleşen tüm bu gelişmelerin etkisiyle havalimanı ve çevresi alt merkez niteliği kazanmıştır.



Şekil 1.5: Atatürk Havalimanı Çevresi Mekânsal/Sektörel Büyüme ve Gelişme Biçimi

## SONUÇ:

Ulaşım yatırımlarının kentsel mekânın biçimlenmesi üzerindeki belirleyiciliği incelendiğinde, yatırım kararlarının kente olan etkilerinin ciddi boyutlarda önem taşıdığı görülmektedir. Çünkü ulaşım yatırım kararı yalnızca gerçekleştiği bölge üzerinde değil, kentsel, bölgesel ve hatta küresel ölçekte bile kentsel alanda dönüşüm ve değişim süreçlerini beraberinde getirebilmektedir. Aynı zamanda ulaşım yatırım kararları yalnızca kentsel mekânın biçimlenmesi üzerinde değil kentin sektörel gelişim yapısı üzerinde de etkili olmakta ve genellikle gerçekleştiği bölgede konut, hizmet ve sanayi sektörlerinin gelişimine zemin hazırlamaktadır.

Havalimanı yatırım kararlarının kentsel mekânda yarattığı etkiler İstanbul Atatürk Havalimanı örneği üzerinden incelenmiştir. Planlandığı bölgede süreç içerisinde meydana getirdiği dönüşüm ve değişimler incelendiğinde, uluslararası düzeyde kente önemli bir stratejik önem kazandırdığı, kentsel ölçekte ise çevresini bir alt merkez konumuna dönüştürdüğü gözlemlenmektedir. Yalnızca kentsel yapıyı çevre üzerinde değil gerek uluslararası siyasal gerekse uluslararası ticaret alanlarında kente önemli ölçüde katkı sağlamıştır.

Sonuç olarak büyük ölçekli ulaşım yatırımlarının kentsel mekân üzerindeki olası etkileri şu şekilde özetlenebilir:

	Olumlu Etkiler	Olumsuz Etkiler
EKONOMİK	İstihdam oluşumu -Yeni iş sahaları	Süreç içerisinde oluşabilecek fiyat artışları
	Yeni ticari ilişkiler	Gayrimenkul piyasasında spekülasyon
	Potansiyel yatırım ve ticari faaliyet için bölgenin çekiciliğinin artması	
ÇEVRESEL	Yerel altyapının geliştirilmesi	Ekolojik tahribat
	Sürdürülebilir yeni tesislerin inşası	Kapasitenin üzerinde kullanım
SOSYO-KÜLTÜREL	Ulusal ve yerel kimliğin güçlenmesi	Projelerin gerçekleştirilmesi sırasında yerel halkın yer değiştirmeye maruz bırakılması
	Kültürler arası etkileşim	
POLİTİK	Bölgenin ve bölge değerlerinin uluslararası olarak tanınırlığının artması	Yatırım kararının doğru yönetilememesi ve amaçlara ulaşmada başarısızlık
	Yeni politik açılımlar için fırsat oluşturulması	Yönetimsel maliyetlerin azalması
	Farklı gruplar (kamu-özel sektör) arasındaki iletişimin ve işbirliğinin gelişmesi	Yatırımın politik güçler tarafından kişisel amaçlar doğrultusunda kullanılması
TURİZM	Ulaşılabilirliğin gelişmesi	Aşırı yükselmiş fiyatlar gibi nedenlerle olumsuz izlenimlerin yaratılması
	Yeni yatırımlar ile birlikte oluşan yeni yerleşim yerlerinde konaklama ve turizm aktivitelerinin oluşturulması	

## KAYNAKÇA:

Akтуğlu Aktan, E. Ö. (2006). Kent Biçimi Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği. *Doktora Tezi*. İstanbul: Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

Akтуğlu Aktan, E. Ö. (2013). Ulaşımında Yeni Teknolojiler ve Uygulamaların Kent Biçimine (Olası) Etkileri. *Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Kataloğu*.

Casassus, B. (1988). "Global business set for take off", *International Herald Tribune*.

Çekici, İ. T., & Ferhan, G. (2004). İstanbul Metropolitan Kent Çeperindeki Yeni Kullanıcılar:Lüks Konut Alanları. *Kent Gündemi Dergisi*.

Gerçek, H. (2012). Ulaştırma Yatırımları Üzerinden İstanbul'un Geleceği. *Mimarist Dergisi*.

URL;<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/nodeslinkages.html>

Kılınçaslan, T. (2012). *Kentsel Ulaşım*.

Wegener, M. (2013). The Future of Mobility in Cities: Challenges for Urban Modelling. *Transport Policy*.

Yenen, P. D. (2006). *Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar*. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

# Kent Akademisi